

HEDMARK VEGNYTT



Vegvesenet i Hedmark
Nr. 1 Årgang 3
April 1973



Olufmoen.

HEDMARK VEGNYTT

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HEDMARK

Nr. 1, april 1973

3. årgang

Redaktør:

Sekretær Kjell Hegdalstrand

Redaksjonssekretær:

Kontorassistent Marit Bekkevold

Redaksjonsutvalg:

Kontorsjef Torgils S. Jensen
Avdelingsingeniør T. Sesseng

Forsiden er tegnet av
oppsynsmann Ola M. Nymoen

Utgiver:

Vegkontoret i Hedmark

INNHold:

Side 1 Oppfølging og revisjon
av Norsk Vegplan

" 3 Årsberetning for 1972

" 7 Hans Heggelund -
vegvakter og birkebeiner

" 9 Skjønn E-6 Uthus-Akersvika

" 11 Asfalt - Oljegrus,
programmet i 1973

" 13 Fra rettspraksis:
Skytebasen har ansvaret

" 14 Støydemping av maskiner
levert til Statens vegvesen

" 16 Sikkerheten ved selv-
gående valser

" 17 5 minutter med tillitsmannen

Side 19 Sikkerhetsbelter

" 20 Somervedlikehold
i januar

" 21 Hyttelån

" 23 Planlegging og utbygging
av mellomriksvegen rv 2
Kongsvinger - riks-
grensen ved Magnor

" 28-29 "Placat" av 1807

" 31 Skademeldinger i
Hedmark i 1972

" 35 Arbeidsskadene -
kan de forebygges

" 37 Brevkurset i praktisk
arbeidsledelse

" 38 Ny lønnsoverenskomst

" 39 Driftsplaner -
et hår i suppa

" 42 Takk til overingeniør
Erling Kleiven

" 43 Vedlikeholdskonferanse
på Rena

" 44 Orienteringsmøte

" 45 Kurs

" 46 Skisesongen
Vegkontorets skirenn

" 49 Kryssord

" 50 Gjelten bru

" 51 Personaliala

" 54 Husk fornyelse av
førerkort

" 55 Bedriftsidrettslaget -
års møtet 1972

I tillegg til de navngitte artikkelforfattere takker vi for bidrag
fra: Konrad Broen, Jac. E. Gjelten, Sv. Øverhaug, Sigurd Nerby,
Ola Løken, Ivar Tovseth, Harald Libæk og Magne Smeland.

Stoff til neste nummer bes sendt hit innen 15. juni

Oppfølging og revisjon av NORSK VEGPLAN I

Vegsjef Arne Tronstad

Norsk Vegplan skapte forventninger som ikke vil bli oppfylt i tid. Bevilgningsmessig ligger en nå ca. 275 mill. kroner etter Norsk Vegplan. Fysisk ligger en adskillig lenger etter, idet overslagene for en rekke anlegg ikke vil holde, samtidig som kravet til standard er øket.

Ved vegkontoret er det utarbeidet et

forslag til revisjon av Norsk Vegplan I for periodene 1974-77 og 1978-81. Bevilgningsrammene for hver av disse perioder er satt til 177 mill. kroner. Med den prisutvikling en har hatt og på bakgrunn av bevilgningene i perioden 1970-73, hadde en regnet med en ramme i Hedmark for hver av periodene på 240 mill. kroner. De beløp som nå er fastsatt i den reviderte plan, betinger en vesentlig nedtrapping av arbeidet, og her i fylket har en funnet det nødvendig å foreslå både en standardsenking og overgang til lavere vegklasse for enkelte vegruter. Under disse forhold er det ikke mulig å realisere en rask legging av asfalt- eller oljegrusdekke på hele riksvegnettet, slik som Stortingets samferdselskomite flere ganger har framhevet som et mål. Ved utgangen av 1977 vil det etter forslaget gjenstå ca. 430 km grusveg, dvs. 22% av riksvegnettet. Ved utløpet av 1981 vil det gjenstå ca. 304 km, dvs. 15,6%. Dette betyr at en del av de svakest trafikerte riksveger fortsatt vil bli liggende som grusveger ut både 2. og 3. planperiode. Ved utløpet av 1973 vil det gjenstå 2 bruer som ikke er tillatt for 8 tonn akseltrykk, nemlig Framnes bru og Eidsfoss bru.



Vårt reviderte forslag er gjennomgått av Vegdirektoratet, som har foreslått følgende bevilgninger til riksveganlegg i perioden 1974-77 og 1978-81:

	1974-77 ca.mill.kr	1978-81 ca.mill.kr
Rv E-6 Akershus gr.- Moelv	44,4	8,4
" E-6 Moelv - Oppland gr.	0,9	-
" 2 Akershus gr.-riksgrensen v/Magnor	-	7,5
" 3 Kongsvinger - Sør Trøndelag gr.	46,5	40,4
" 24 Skarnes - Stange	15,0	11,7
" 25 Hamar - riksgrensen v/Støa	13,9	7,7
" 26 Riksgrensen v/Lutnes - Brenna Kirkebrua i Innbygda	16,5 -	- 4,0
" 27 Atna - Folldal	4,6	3,7
" 29 Steimoen - Oppland gr.	4,8	11,2
" 30 Nordstumoen - Sør Trøndelag gr.	27,2	2,6
" 175 Akershus gr. - Kongsvinger	3,2	10,0
" 209 Strøm - Sand	-	3,0
" 210 Kongsvinger - Kavlerud Skogsrud - Ånestad	- -	12,9 7,1
" 212 Pellervika - Mengshoel	-	11,6
" 214 Hersaug (kryss E-6) - Taskerud	-	2,1
" 215 Rena - Jordet	-	10,4
" 216 Moelv - Oppland gr.	-	10,9
" 218 Riksgrensen v/Lillebo - Drevsjø	-	1,8
A-d 7 Mjøsbruprosjektet	-	10,0
Totalt	177,0	177,0

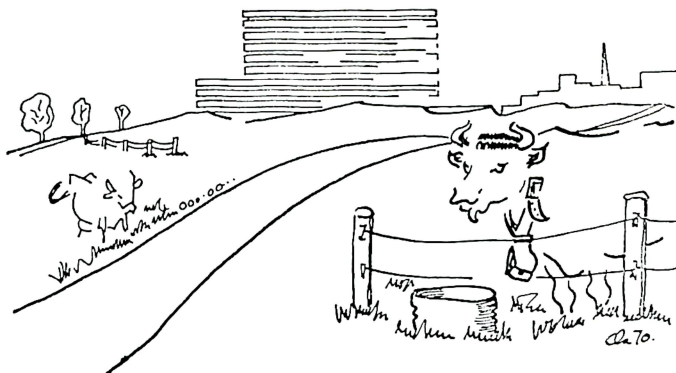
Plakat (se side 28 og 29)

OPPHAVET TIL HØYREKJØRING I NORGE

Denne såkalte "Veiplakat", utferdiget av generalvegmeister Lars Ingier i 1807, menes å være opphavet til høyrekjøringen i Norge. Her står i punkt 1 at "alle og enhver, paa de alfare Veje bør være forpligtet, saavel Sommer som Vinter, med og uden Læs, at holde til højre Side, og ikke benytte meer end den halve højre Side af Vejen, da den anden halve skal benyttes af de Mødende og Forbikjørende".

Lars Ingier var generalvegmeister i Akershus 1789 - 1828. Samtidig drev han sitt store gods, Stubljan, i Østre Aker, som han ervervet i 1799 og hvor vegplakaten ble utferdiget.

ÅRSBERETNING FOR 1972



Det er vanskelig å gi en kort beskrivelse av vegvesenets virksomhet i 1972, men her skulle de viktigste begivenheter være nevnt:

ADMINISTRASJON

Ved vegkontoret var det ansatt 98 funksjonærer, fordelt på teknisk personale og kontorpersonale m.v. Ute i distriktet var ansatt 80 vegmestere, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter.

Kassaboken viser følgende hovedtall for bruttoforvaltningen:

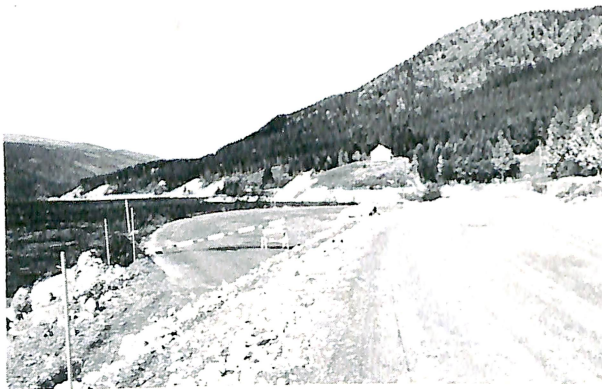
Statsutgift, debet kr 111.347.315,00

Fylkesutgift, debet kr 45.421.820,00

Lønns- og trekkoppgavene viser at det ble utbetalt arbeidslønn m.v. for kr 23.126.498,00, og at det ble inngitt 1.394 lønnsoppgaver til 46 kommuner. Det inntrukne skattebeløp utgjorde kr 6.599.301,00.

Ved vegkontoret mottok en 5.195 brev (hertil kommer regninger og annen post som ikke blir registrert i postjournalen). Av kopibøkene fremgår at det ble utsendt 4.259 brev.

Riksveg 26
ved Engeren



VEGVEDLIKEHOLDET

1972 var et relativt gunstig år for vedlikeholdet. Vær- og føreforhold var stort sett normale, bortsett fra førjulsvinteren som var snøfattig med temperaturer rundt 0. Dette førte til glatte vegger og vesentlig mere sandstrøing enn normalt.

MASKINAVDELINGEN

Ny vegstasjon på Tynset sto ferdig til bruk høsten 1972. Dette bygget inneholder dessuten kontor og kontrollhall for Statens bilsakkyndige. Vegstasjonen omfatter videre lager, garasje og verksted på til sammen 1.570 m².

På Koppang er ferdig nytt garasjebygg, og Os veggarasje er under bygging.

STATENS BILSAKKYNDIGE

Nye kontorer og kontrollhall for de bilsakkyndige i Hamar, til sammen 727 m² golvflate, ble ferdig i 1972.

VEGANLEGG

Rv E-6 MotorvegparSELLene klasse II B Akershus gr. - Mostue, 1 km, og Uthus - Akersvika, 11 km, ble åpnet for trafikk 23. november 1972. Rv E-6 fra Akershus gr. til Hamar, i alt 37 km, er dermed ferdig og satt under trafikk. Det gjenstår bare en del etterarbeider.



Omleggingsarbeid ved Stein gård på E-6 i Ringsaker.

Rv 26 gjennom Jordet sentrum, ca. 4 km, er ferdig og belagt med oljegrus.

Parsellen Engerneset - Engerdal gr., 9,3 km, er ferdig planert og påført bærelag, og trafikken satt på.

Parsellen Engerdal gr. - Heggeriset, 8,4 km, er påbegynt.

Rv 25 En strekning på ca. 1 km v/østre Grøna bru er ferdig og trafikken satt på.

Rv 3 Parsellene Våler gård - Sandmoen, 5,4 km, og Rokkerud - Braskereidfoss, 3,2 km, er ferdig og åpnet for trafikk. Bruene Vik, Sorka og Hovda med tilstøtende veg er ferdige, og omlegging av Øksna og Søkkunda bru er påbegynt.

Rv 30 På parsellen Atna N - Hanestad er ca. 4 km ferdig, og arbeidene med jernbaneundergangen har fortsatt.

Rv 210 Parsellen Sæter - Årnes (12 km) er utbedret og belagt med oljegrus.

Rv 202 Breisjøåa - Rotbergsåa, ca. 6 km, er åpnet for trafikk.

VEGPLANER

a) Utredninger og hovedplanerFullført:

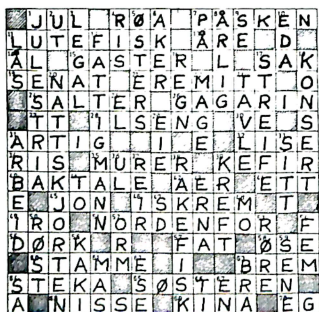
E-6	Snarud - Framnes, 3 alt.	12,2 km
E-6	Brumunddal - Raaholdt, 2 alt.	6,1 "
Rv 2	Rev. plan for strekningen Dal - riksgrensen ved Magnor	19,0 "

b) DetaljplanerFullført:

Rv 3	Brandval - Våler gård	4,4 km
Rv 3	Motrøa - Sør Trøndelag grense	3,4 "
Rv 24	Sand - Breiby	4,2 "
Rv 25	Alt. linje gjennom Østby	2,2 "
Rv 26	Engerneset - Heggeriset	17,0 "
Rv 27	Omlagging i Djupdalen	1,5 "
Rv 30	Nordstumboen - Tandfetten	2,5 "
Rv 209	Fjell - Solås	3,8 "

Under arbeid:

E-6	Omlagging i Brumunddal	0,9 km
E-6	Økelsrud - Moelv	10,0 "
Rv 3	Storskjøret - Rokkerud	6,5 "
Rv 27	Øverdalsaga - Setningsjøen	4,5 "
Rv 30	Tandfetten - N. Bjørå bru	12,4 "
Rv 216	Arneberg - Slaggbrenna -Marienberg	15,0 "



Løsning på kryssord

Kryssordpremiene i nr. 3 ble vunnet av Frank Havik, vegkontoret, og Agnes Dahl Ihle, Moelv.

Vi gratulerer!

Vi presenterer

HANS HEGGELUND vegvokter og birkebeiner

Hedmark Vegnytt avla i vinter besøk hjemme hos vegvokter Hans Heggelund i Ringsaker. Heggelund (63) hører med til det snes skiløpere som er eier av Birkebeinerrennets Gullstatuett. For den uinnvidde i skispråket kan fortelles at for å oppnå dette eksklusive trofé, må en ha gått rennet 20 ganger og hver gang holdt seg innenfor maksimaltiden.



Hans begynte sin skikarriere i AIF i årene før krigen, men det var først i 35-40 års alderen han tok til å starte i turrenn som Vidarløpet, Skumsjørennet, Birkebeineren og en lang rekke andre renn.

På stueveggene henger diplomer tett i tett, i alt 22 bare fra Birkebeinerrennet, og i premieskapet står pokaler og premier i rekke og rad. Som en kuriositet kan nevnes diplomer fra Jøssingrennet, et skirenn som ble arrangert illegalt på Brøttum under krigen med stor deltakelse.

Hans har mang en førstepremie, men det han setter størst pris på i premieskapet, ved siden av Birkebeinerstatuettene, er en 3.premie i Birkebeineren fra 1954. Den gangen holdt han på å lure både Hoffsbakken og Gjøslie, men turde ikke ta sjansen på at kreftene ville holde til mål.

Hans forteller ellers at han tidligere ofte hadde vanskeligheter med å reise til renn. Da han i 1950 skulle gå Målirennet (Hamar - Elverum 50 km), gikk han først de 17 km fra Lismarka til Brøttum for å ta toget til Hamar, gikk så rennet, tok toget tilbake til Brøttum, for igjen å ta skiene fatt opp til Lismarka. Det hører også med til historien at han vant rennet.

Heggelund driver ikke systematisk skitrening, men jobben som vegvokter i en bratt rote virker som lavgang etter Håkon Bru-sveens oppskrift, og snømåking gir armstyrke i massevis. Skiene spenner han sjelden på seg før jul.

Som 60-åring gikk han strekningen fra Rena til Lillehammer, 56 km, på 4.02, og det er nok mange 20-åringer som misunner han den tiden. Idretten gir "tæl", mener Heggelund, og sykefravær i jobben har nesten ikke forekommet.

Hans Heggelund begynte i vegvesenet i 1942, og ble ansatt som vegvokter i 1948. Han har nå bl.a. strekningen Kjosberget - Brøttum, ca. 22 km. Vegvesenet er en god arbeidsgiver, sier Hans, selv om han ikke er enig i alt som skjer i etaten. Han kunne ikke tenke seg å arbeide "under tak". Heggelunds rote er alltid i førsteklasses stand, og han utfører sine gjøremål i vegvesenet til alles tilfredshet.

Den 25. mars tok Hans turen over fjellet for 23. gang, og klarte merket med glans. VI GRATULERER!



Skjønn E-6 Uthus - Akersvika

Jordskiftekan. Åge Engelién



Ettersom endringer i lov om skjønn, ekspropriasjonssaker og odelsløsning m.m. er under behandling i Stortinget, har jeg lyst til å trekke frem ovennevnte vegskjønn som et eksempel på nødvendigheten av en lovendring.

Skjønnet har vært delt opp i to parseller, Uthus - Nedre Kaaterud og Nedre Kaaterud - Akersvika, og ettersom parselldelet lå midt på eiendommen Nedre Kaaterud, har samme slags jord på samme eiendom her vært behandlet av 4 forskjellige skjønnsretter - 2 underskjønn og 2 overskjønn.

Tidligere hadde høyeste pris her i fylket vært kr 6,- pr. m² for dyrket mark.

Ved skjønnsbefaring og prosedyre for underskjønn som ble avhjemlet den 8. november 1968, ble det fra grunneierhold hevdet at den dyrkede marka var av landets beste.

Selv om vi syntes at den prisen skjønnet fastsatte var for høy (kr 7,- pr. m² dyrket mark), kom ikke resultatet som noen overraskelse.

Vegvesenet engasjerte imidlertid selv jordbrukssakkyndige ved overskjønnet som ble avhjemlet 17. juni 1969.



Det forelå fra før to utredninger fra grunneiernes jordbrukssakkyndige. Nå ble det fra vegvesenets sakkyndige fremlagt to utredninger. Dertil var det en rettsoppnevnte jordbrukssakkyndig som også fremla en betenkning.

Dette felt var således meget grundig utredet. Dessuten besto overskjønnsretten av to sivilagronomer, en forstkandidat, en byggmester og to bønder, foruten sorenskriveren, og skulle derfor være meget kompetent til å vurdere jordverdier.

Overskjønnsretten holdt fast ved at marginal bruksverdi for dyrket mark skulle være kr 7,- pr. m². På endel eiendommer, deriblant Nedre Kaaterud som skulle fraeksproprieres totalt ca. 45 da dyrket mark, mente overskjønnsretten at det ikke var snakk om full marginalverdi, og fastsatte erstatningen til kr 6,- pr. m².

På dette tidspunkt ble planene forandret slik at det bare skulle være én sløyfe på Nedre Kaaterud. Dette utgjorde en reduksjon i avstått dyrket mark på ca. 10 da. Vi fant det derfor riktig å få vurdert prisen på all den dyrkede marka på nytt i forbindelse med skjønn videre, som ble avhjemlet 30. september 1970. Det forbauset oss ikke da prisen nå igjen ble fastsatt til kr 7,- pr. m². Dette også sett på bakgrunn av at det var samme skjønnsbestyrer som på det første under-skjønnet.

Disse 3 skjønnene på henholdsvis 7, 6 og 7 kroner synes å harmonere godt, spesielt på bakgrunn av dette med marginalverdier.

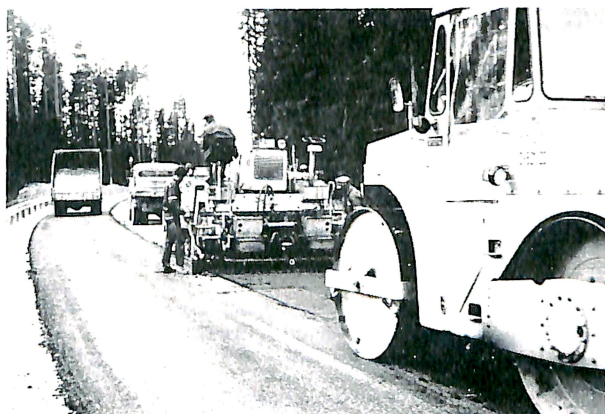
Ved det siste og avgjørende overskjønnet, som ble avhjemlet den 22. juni 1972, fikk vi derimot den helt store overraskelsen. Erstatning for dyrket mark ble fastsatt til kr 11,- pr. m².

Ingen nye momenter hadde kommet til. Det samme materiale som tidligere ble også fremlagt ved dette skjønn. Det er derfor helt ufattelig at man på samme areal skal få så ulike resultater.

Hvilket resultat som er riktig, skal her ikke kommenteres nærmere.

== = ==

ASFALT - OLJEGRUS programmet i 1973



På følgende vegstrekninger skal asfaltdekket fornyes:

Rv.	2	Rasta-Sjøenden	8.620 m	
"	2	Skotterud sentrum	460 "	
"	2	Magnor - riksgrensen	3.500 "	
"	3	Rokkerud-Braskereidfoss	3.620 "	(anlegg)
"	3	Ved Sorma	800 "	
"	3	Jømna-Elverum-Grundset	20.720 "	
"	25	Østmohjørnet- Løvbergsmoen	3.600 "	(anlegg)
"	25	Løvbergsmoen-Finstad	4.850 "	
"	E-6	Vikselv bru - Uthus	12.450 "	(anlegg)
"	E-6	Havik - Løgstuen	1.250 "	(anlegg)
"	211	Ånestad-Hørsand	8.200 "	
"	222	Stangefyllinga	940 "	
			I alt: 69.010 m,	derav 20.920 m anlegg

Disse riksvegene skal forsynes med nytt oljegrusdekke:

Rv.	3	Dalermoen-Kirkenær(2 parseller)	4.500 m
"	3	Vik overgangsbru - Imsa	41.700 "
"	3	Gammelseteråa-Tynsetbrekka	9.820 "
"	3	Skårsmoen - Nytrøa	5.800 "
"	3	Slagghaugen - Garå bru	3.750 "
"	181	Sand - Akershus grense	9.500 "
"	214	Hersoug - Hobrenna	<u>7.580 "</u>
		I alt:	<u>82.650 m</u>

For anleggsmidler skal det legges oljegrus på:

Rv.	24	Breiby - Bruvoll	600 m
"	26	Engerneset - Engerdal grense	9.240 "
"	27	Scollia sentrum	2.120 "
"	30	Atna - Hanestad, parsell	1.500 "
"	175	Disenå - Skarnes	5.920 "
"	175	Stømner-Kongsvinger, parsell	1.000 "
"	209	Fjell - Sand	4.500 "
"	215	Flåtestøa - Valmsnes, parsell	3.000 "
"	216	Marienberg - Oppland grense	<u>5.335 "</u>
		I alt:	<u>33.215 m</u>

Disse fylkesveger skal utbedres og forsynes med oljegrus:

D-	59	Jensbakken - Gjerlaug	2.980 m
D-	66	Snarud - Haga	1.920 "
D-	69	Vetten - Furnes kirke	1.240 "
D-	73	Viker - Vetten	1.850 "
D-	102	Trehørningen - Narmo	3.350 "
D-	103	Korslund - Gåsbu	6.680 "
D-	162	Borg - Bryhni	2.200 "
D-	530	Heradsbygd - Nøtåsen	<u>3.400 "</u>
		I alt:	<u>23.620 m</u>

Fra rettspraksis:

Skytebasen har ansvaret

Fra bladet ANLEGGSMASKINER har vi sakset denne artikkelen, som gjengis i sin helhet:

Høyesterett har opphevet en herredsrettsdom hvor to skytebaser ble frifunnet for tiltale etter straffelovens § 352 for uforsiktig adferd ved bruk av sprengstoff. Sprengningen fant sted i tettbebyggelse. Til en salve på ca. 1400 m³ ble det brukt 370 kg gummidynamitt fordelt på 70 stendere og 36 liggerhull. Hulldybden var på mellom 4 og 6,40 m for stenderne og mellom 6,4 og 8 m for liggerne. Maksimum ladning pr. hull var ca. 3,5 kg. Den øverste delen av hullene ble fylt med sand i en dybde av 1,5 til 2 m. Dekning foregikk ved gummimatter som ikke ble holdt på plass av wirenett. Salven førte til steinsprut helt opp til 370 m fra arbeidsstedet og 5 biler og 13 hus ble skadet.

Herredsretten uttalte bl.a.:

«Sprengningen var således i aller høyeste grad egnet til å volde fare for andres liv og helse.»

Herredsrettens flertall, de to domsmennene, frifant skytebasene bl.a. med den begrunnelsen at hendelsen måtte betraktes som et hendelig uhell. Man hadde i området tidligere foretatt sprengninger av større dimensjoner uten uhell. Fremgangs måten var godkjent av representanter for kommunens tekniske etat. De sakkyndige hadde heller ikke kommet frem til noen entydig årsak til ulykken.

Retten formann var uenig i dette og mente at en sprengning av en slik størrelse i tettbebyggelse må anses som uforsvarlig og at erfarne sprengningsfolk i et tilfelle som dette burde ha valgt mindre, etappevise sprengninger.

Av høyesterettskjennelsen som opphevet herredsrettsdommen gjengis:

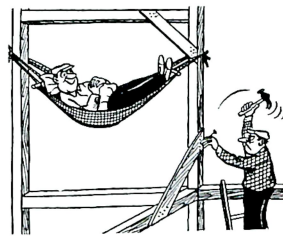
«Årsaken til steinspruten er, som herredsretten har nevnt, ikke klarlagt. Ingeniør N. N. som har gitt en sakkyndig erklæring til bruk for saken, og som forklarte seg under hovedforhandlingen, har pekt på to forhold som kan være årsaken, unøyaktige borehullsydbder og borehullretninger og de geologiske forhold på stedet. Jeg går ikke nærmere inn på dette spørsmål. Uansett hva som var den direkte årsak til at steinspruten oppstod, mener jeg at herredsretten har stilt for små krav til aktsomheten hos de tiltalte når den har funnet at den sprengning som er beskrevet i straffelovens § 352 første ledd om «uforsiktig adferd» ved bruk av sprengstoff. Jeg peker på at det i en og samme salve ble sprengt 1400 kubikkmeter fjell. Det ble til dette brukt 370 kg gummidynamitt fordelt på 70 stender, og 36 liggerhull. Toppen av salven var dekket med gummimatter av en vekt på 35—40 kg, men etter den uttalelsen fra den sakkyndige som herredsretten har gjengitt var dekingen ikke egnet til i noen særlig grad å minske risikoen ved en sprengning av den størrelsesorden man her har å gjøre med. Jeg fremhever til slutt — og det legger jeg særlig vekt på — at denne svære sprengning fant sted i tettbebyggelse og ganske nær bebyggelsen. Den sakkyndige har i sin konklusjon blant annet uttalt at «sprengning av denne størrelsesorden i tettbebyggelse må karakteriseres som direkte uforsvarlig».

At sprengningen, som de tiltalte hevder, er foretatt i forståelse med kommunens ingeniørkontor og oppsynsmann, kan ikke være avgjørende ved bedømmelsen av om de tiltalte

har utvist den forsiktighet loven krever. De hadde som skytebaser ansvaret for at sprengningen ble foretatt på forsvarlig måte og måtte selv vurdere dette. Herredsrettens flertall har lagt til grunn at «de tiltalte har handlet overensstemmende med vanlig praksis». Det foreligger ikke nærmere opplysninger om denne praksis, således om den gjelder sprengning i tettbebyggelse. Jeg lar imidlertid dette stå hen, idet jeg ikke kan finne at en slik praksis kan være avgjørende for bedømmelsen.

At sprengningen, slik den er beskrevet, var egnet til å volde fare for andres liv eller helbred, kan ikke være tvilsomt.»

Vi er ikke særlig forbauset over dette resultatet. Ved nokså mange sprengningsulykker har man kunnet konstatere at ny teknikk, nye maskiner og ofte svært lave priser fører til et tidspress for å få endene til å møtes, med det resultat at sikkerhets-hensyn blir skjøvet i bakgrunnen. Som det fremgår av Høyesteretts kjennelse hjelper det hverken å henvisse til godkjennelse av de kompetente, lokale myndigheter eller til at man har handlet overensstemmende med vanlig praksis. Det er skytebasen alene som har ansvaret. Som en kuriositet nevner vi at det mange steder i landet ikke kreves godkjennelse av skytebaser. Hvem som helst kan skaffe seg sprengstoff og sette igang.



Den ansvarshavende er ikke forpliktet til personlig å delta i arbeidet.

STØYDEMPING AV MASKINER LEVERT TIL STATENS VEGVESEN

Det snakkes i dag svært mye om miljøvern. Mange nye forskrifter om vern av miljøet ser dagens lys, og i de fleste tilfelle er det klart at forskriftene kommer i "siste liten".

Vårt daglige miljø blir stadig mer "forsøplet". Vannforurensing, luftforurensing, naturforurensing og støyforurensing er her bare noen stikkord.

Det er tidligere uttalt at "støy er anleggsarbeiderens verste fiende", og nok med rette. Det har hittil ikke vært lagt vesentlig vekt på støydemping av maskiner, det har vært helt andre kriterier som har vært lagt til grunn ved konstruksjon av anleggsmaskiner. De siste par årene har en imidlertid merket en bedring på konstruksjonen av førerhyttene for å gi maskinføreren bedre arbeidsforhold.

Imidlertid er det å kunne beskytte de som arbeider ved eller i nærheten av en anleggsmaskin, et mer komplisert støydempingsproblem.

For biler og kjøretøyer er det nå utarbeidet forskrifter i motorvognforskriftene, men for maskiner er det hittil ikke utarbeidet forskrifter. Her har imidlertid Vegdirektoratets innkjøpskontor allerede tatt initiativet og satt i gang konkret arbeid for støybekjempelse på anleggsmaskiner til vegvesenet.

Arbeidet har hittil i det vesentlige gått ut på konkrete forsøk med maskiner. For de maskiner som anskaffes for budsjettåret 1973, er det nå utarbeidet visse forskrifter. Som en generell grense er satt et maksimalt lydnivå på 85 dB(A), en grense som kanskje ikke kan sies å være fullt ut tilfredsstillende, men som i alle fall er et skritt i den riktige retningen. Denne grensen ligger også under ørets skadegrense.

Kravet er i første rekke satt såvidt romslig for at en skal vinne ytterligere erfaring med utførelsen og omkostningene



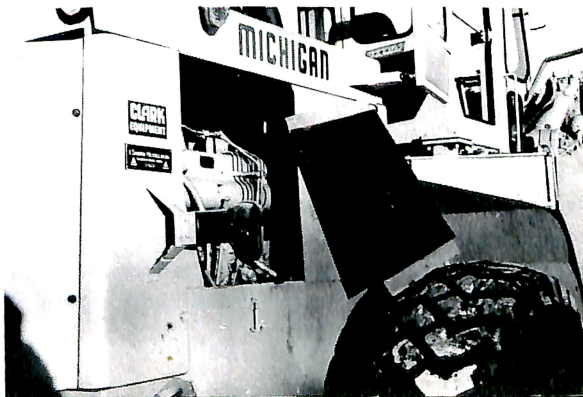
Det mest iøynefallende tegn på at maskinen er lydtempet, er "trakten" som er montert over radiatoren på maskinen.

av de forskjellige typer støydemping, men en vil til stadighet søke å få lydnivået lavest mulig. Dette er bl.a. et spørsmål om økonomi. (En kan her nevne at alle utgifter til støydempingen av en maskin blir betalt av det fylke som anskaffer maskinen.)

Eksempelvis kan vi se på støydemping av en kompressor. Demping ned til ca. 85 dB(A) vil koste anslagsvis kr 3.000,-, mens demping av samme maskinen til 70 dB(A) vil beløpe seg til ca. kr 12.000,-. Demping av en lastemaskin til 85 dB(A) vil dreie seg om 3.-5.000 kroner. For en lastemaskin uten noen form for demping er lydnivået 92-95 dB(A), og etter isolering ca. 83-85 dB(A). Resultatet kan se magert ut, men på grunn av at dB-skalaen har en logaritmisk oppbygging, betyr dette en halvering av lydstyrken.

Også motorrommet er kledd innvendig med et lydtempende materiale.

Tekst og foto:
Arne Sandven



SIKKERHETEN VED SELVGÅENDE VALSER

På bakgrunn av uhell med valser både i vårt og andre fylker ble sikkerheten ved bruk av selvgående valser tatt opp på maskinlederkonferansen i høst.

Dette resulterte i at arbeidet med å få tilpasset vernebøyler til de forskjellige valser vil bli satt i gang i Vegdirektoratet.

Når saken er løst, vil nye selvgående valser bli levert med bøyler, og spørsmålet om ettermontering på samtlige aktuelle valser i vårt fylke vil da bli tatt opp.

Dette sier overingeniør Kleiven til Hedmark Vegnytt.



Etter fotoet å dømme, er nok et bedre førervern høyst aktuelt for denne type maskiner.

Den 31. oktober tippet en selvgående vals utfor en ca. 1 m høy skråning under oljelegging ved Bjørkhol i Furnes. Hadde skråningen vært høyere, ville valse sannsynligvis ha tippet helt rundt.

Føreren kom fra uhellet uten mén.

5 minutter med tillitsmannen



MOSS ERIKSEN er tillitsmann ved vegstasjonen på Tynset og fra 1973 medlem av Samarbeidsutvalget ved vegvesenet i Hedmark.

Med omlag 27 års tjeneste bak seg i vegvesenet, hvorav halvparten av tiden som bulldozerfører og lastebilsjåfør og de siste 13-14 årene som verkstedarbeider, er det mange forhold i vår etat som det kunne være naturlig å snakke med Moss Eriksen om.

I denne omgang nøyer vi oss imidlertid med å få høre hans mening om de ting som opptar ham mest som tillitsmann, hva som gleder ham og hva han misliker.

Eriksen peker spesielt på tillitsmannsbestemmelsene i den nye overenskomsten, som er langt klarere enn de gamle og som avgjort vil fremme samarbeidet mellom ledelsen og de ansatte. Samarbeidet kan bli bedre på flere felter, særlig vil delegering av myndighet til formenn i visse spørsmål bidra til dette. De fleste ønsker ansvar, og etter Eriksens mening er dette et spørsmål om tillit mellom ledelsen og de ansatte.

Vernearbeidet i vegvesenet har imponert Eriksen, og han ser på det arbeid som der er gjort, som et stort fremskritt.

Han peker til slutt på den sterke bedring av materiellet som har funnet sted de siste årene, og ikke minst den nye vegstasjonen i Tynset, som ble tatt i bruk i 1972, og som i høy grad har bidratt til å øke trivselen for de ansatte ved vegstasjonen. Riktignok er det støyproblemer i det nye verkstedet, men dette regner han med vil bli utbedret snart. Ellers setter han sin lit til at alle satser på å holde orden på arbeidsplassen, da dette henger nøye sammen med trivselen.

Endelig vil Eriksen gjerne ha sagt at vegvesenet i Hedmark er en god arbeidsplass og at samarbeidsforholdene er fine. Dette betyr likevel ikke at det ikke kan bli enda bedre, og han for sin del vil som tillitsmann og arbeidstaker i vegvesenet, samarbeide med alle gode krefter i etaten for å lage gode forhold for alle.

SAMARBEIDSUTVALGET

Samarbeidsutvalget for perioden 1973/74 har hatt sitt første møte. Utvalget har denne sammensetning:

NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND: verkstedarbeider Moss Eriksen
vegarbeider Thorleiv Myrhvang

NORSK FORBUND FOR ARBEIDSLEDERE
OG TEKNISKE FUNKSJONÆRER: oppsynsmann Sigmund Nesmo

STATSTJENESTEMANNNSFORBUNDET: fullmektig Randi Svendby

NORGES INGENIØRORGANISASJON: avd.ing. Arne Sandven

DEN NORSKE INGENIØRFORENING: avd.ing. Konrad Broen (observatør)

FRA LEDELSEN: vegsjef Arne Tronstad
driftssjef Karl E. Lunaas
kontorsjef Torgils S. Jensen
bilsakkyndig Frank Smaaland

På bildet ses fra venstre Broen, Myrhvang, Nesmo, Jensen, frk. Svendby, Smaaland, Lunaas, Sandven, Tronstad, og verkstedarbeider Arne Borge Bekkevold som møtte for Moss Eriksen.



De to øverst på bildet er ikke nysgjerrige tilskuere, men Kåre Oruds skulptur "Skøyteløperne" utenfor fylkeshuset.

SIKKER HETSBELTER

Vi merker oss at Hovedsamarbeidsutvalget har drøftet spørsmålet om bruk av sikkerhetsbelter i vegvesenets kjøretøyer. Det fremgår av utvalgets møteprotokoll av 14. desember 1972 at utvalget mener at bruk av sikkerhetsbelter bør påbys, og Vegdirektøren konkluderer med at det senest fra 1. juli i år skal gis påbud om bruk av sikkerhetsbelter i alle vegvesenets vare- og personbiler, og fra 1. oktober for vegvesenets andre kjøretøyer. Innen denne tid forutsettes det at gamle, upraktiske bilbelter som hindrer manøvreringen, skal være skiftet ut med moderne typer.



Gjennom TV, radio, aviser og andre publikasjoner får vi daglig oppfordringer om å bruke sikkerhetsbelter. Det henvises til etterforskninger etter ulykker, hvor det ofte konkluderes med at "dødsulykken kunne vært unngått, eller kvestelsene redusert, om sikkerhetsbelter hadde vært brukt."

BRUK SIKKERHETSBELTER - la det bli en vane!



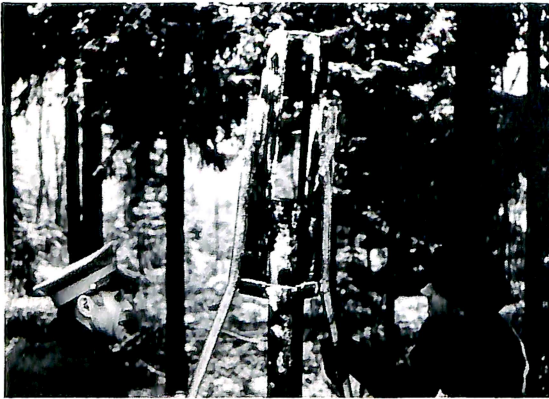
SOMMERVEDLIKEHOLD I JANUAR

Den snøløse vinteren har også for vegvedlikeholdet ført til at arbeidsoppgavene er blitt andre enn det som er vanlig i januar. Den har nok sine fordeler når en kan utnytte "gøværet", som vegformann Sverre Slåtten og hans kolleger i distrikt 3 har gjort.



I det fine været i januar ble ca. 60 km vegkanter klippet i Vang.

Etter det Slåtten opplyser, ligger forholdene bedre til rette for slikt arbeid etter at frosten er kommet. Alle vekster er sprøere og lettere å knuse. Arbeidet ble utført med Turner Hydramower. På bildet ser vi, foruten Slåtten (med øksa), Helge Nordli, Halvdan Palerud, Kristian Kjelsrud, og Kåre Sveum med Knut Myrvang som maskinkjører.

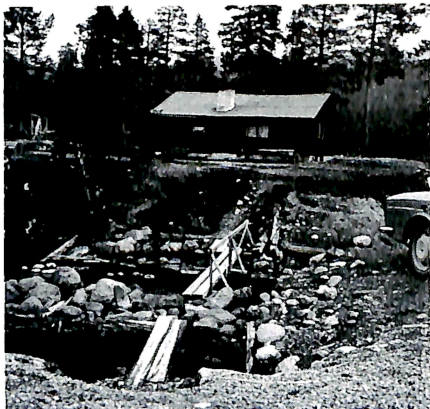


En annen form for "sommerarbeid" i vintertiden er oppsetting av viltspilstolper. I en nesten telefri bakke lot dette seg gjøre i midten av januar.

Med oppsynsmann Nygårds nykonstruerte "pelestamper" gikk arbeidet med liv og lyst langs rv 25 i Løten.

Bildet viser Malvin Slåtten og Johan Sagen i ferd med "pelingen".

HYTTELÅN



Hytta ved
Lille Elgåsjø

I likhet med tidligere, blir det for sommeren og høsten 1973 muligheter til å få låne følgende av vegvesenets hytter:

- | | | | |
|------------------------|----|--|------------------------|
| <i>Tyff</i> | 1) | Ved Gravbekkli bru i Folldal | <i>Vann</i> |
| <i>h. av. m. f. u.</i> | 2) | " Brydalskjølen i Tynset | <i>lys i alle vann</i> |
| <i>Trafikk</i> | 3) | " Tylldalskjølen i Tynset ✓ | <i>4</i> |
| <i>bra</i> | 4) | " Storhåen, Narbuvollen i Os ✓ | <i>lys?</i> |
| <i>bra</i> | 5) | Vulustua i Sollia | |
| <i>h. av. m. f. u.</i> | 6) | Ved Statsbuøyen ✓ | |
| <i>Sidest</i> | 7) | " Ringebufjellet 3-4 km. <i>lys vann</i> | |
| <i>bra</i> | 8) | " Lille Elgåsjø (øst for Femund) .. | |
| <i>Vann</i> | 9) | " Isterfossen | <i>vann, lys</i> |

En gjør oppmerksom på at hyttene i første rekke skal disponeres av vegvesenets arbeidere og funksjonærer i tjenesteøyemed. Skulle det vise seg nødvendig å bruke hyttene i forbindelse med arbeidsdriften, tas det forbehold om rett til å omgjøre utlånet.

Utlån av hyttene kunngjøres bare på denne måten gjennom HEDMARK VEGNYTT, og det blir derfor ikke utsendt eget rundskriv.

Søknad med navn og adresse sendes Hedmark vegkontor, INNEN
25. MAI 1973.

For å lette arbeidet med hyttefordelingen, henstilles det til alle som ønsker å leie hytte, å oppgi familiens størrelse samt sist vedkommende disponerte hytte i sommer- eller vinterferien. Søknaden bør også inneholde flere alternative ønsker om hyttelån. Om fordelingsmåten vises til Samarbeidsutvalgets møteprotokoll av 5. februar 1973.

Henvendelse om hyttelån kan skje til fullmektig Kari Klingenberg, telefon 26080, linje 425.

(.)·(.)·(.)·(.)·(.)

Hvem har GAMLE BILDER?



Tidligere vegvokter Sigurd Nerby i Løten har sendt oss dette bildet. Fra venstre står Sigurd Nerby, Olaf Enger, Ole E. Oppengård, Martin Skjærbakken, Olaf Skjærbakken og Per Hagastuen. Bildet er fra nødsarbeid på Elsebakken i 1936, det som i dag er fylkesveg 169 Oset - Nøkleby.

Hedmark vegnytt er interessert i gamle bilder, og ber de som har bilder ta kontakt med oss. Det være seg bilder av arbeidslag, maskiner eller redskap. Alt som har tilknytning til vegvesenet har interesse.

PLANLEGGING OG UTBYGGING AV MELLOMRIKSVEGEN RV. 2 KONGSVINGER - RIKSGRENSEN VED MAGNOR

Avd.ing. Tor H. Viken



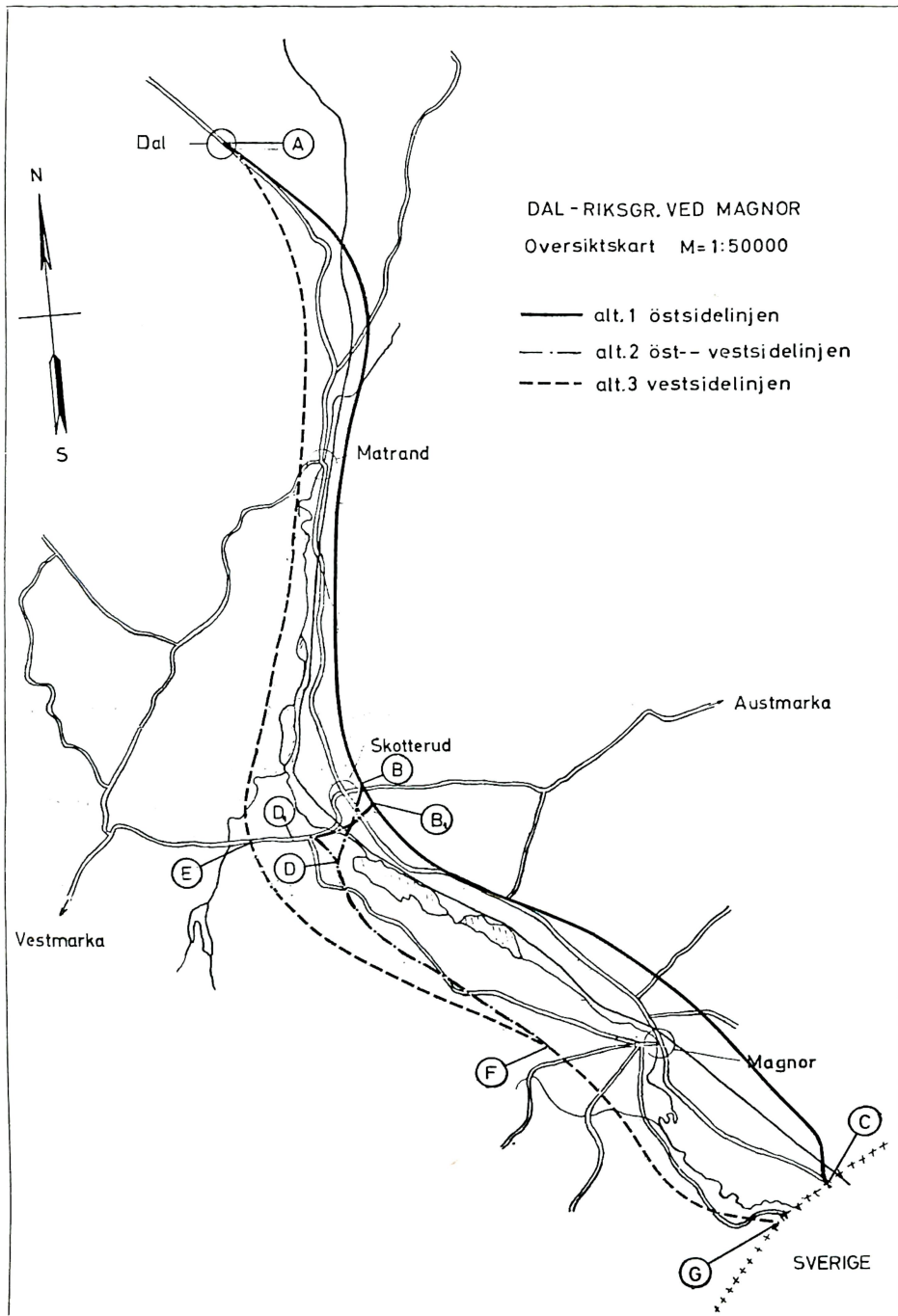
Det som slår en når en begynner å bla tilbake i de fleste større vegprosjekters eller veg-anleggs historie, er at de så menn ikke er blitt til over natten. En vil stort sett finne, at fra de første sonderinger fant sted og fram til ut-byggingsplanene har funnet sin endelige form, har det gjerne gått en halv mannsalder.

Man kan således på grunnlag av dokumentene danne seg et bilde av samfunnsutviklingen og herunder iaktta hvorledes målsettingene har endret seg. Det som er mest iøynefallende, er naturligvis den raske økning i kravet til veg-standard som en følge av den eksplosive utvikling av bilismen i etterkrigsårene.

Riksveg 2 på ovenfor nevnte strekning har også en relativt lang forhistorie. De første undersøkelser fant sted under og like etter den annen verdenskrig, altså i begynnelsen av 1940-årene. Da ble det stukket en linje for framtidig trasé på strekningen fra Kongsvinger - Sjøenden og Dal - Matrand.

På grunn av andre oppgaver, i det vesentlige gjenoppbyggingen etter krigen, ble vegvesenet ikke tildelt midler til mer omfattende ombyggingarbeider før i midten av 1950-årene. Man kan således si at gjenoppbyggingsfasen etter krigen tok ca. et ti-år.

Disse planene måtte derfor, sammen med andre planer, foreløpig stilles i bero. I denne forholdsvis lange periode, hvor det ikke hadde funnet sted noen vegbygging av betydning, ble det etter hvert oppmagasinert et betydelig behov for opprusting og ombygging av eldre veger. I dette distrikt, som i andre, måtte det derfor foretas en hardhendt prioritering.



Man valgte derfor først og fremst å satse midlene på ombygging av strekningen Akershus grense - Kongsvinger, som hadde en tarvelig trasé og nærmest var uframkommelig i teleløsningen. Det ble imidlertid arbeidet videre med planene for strekningen Kongsvinger - riksgrensen, og i 1954 ble disse lagt fram for de berørte kommuner og Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet godkjente planen fram til Matrand, men tok forbehold om at det på strekningen fram til riksgrensen måtte utarbeides alternative forslag.

Som følge av utilstrekkelig bemanning ved vegkontoret og andre presserende oppgaver, ble utredningsarbeidet med de alternative løsninger ikke gjenopptatt før i 1960. I mellomtiden, omlag i midten av 1950-årene, ble det imidlertid utført noe anleggsarbeid på parsellen mellom Kongsvinger og Lien vegdele i form av sysselsettingstiltak i Føskerberget. Noe stort omfang fikk arbeidet ikke.

Som foran nevnt, gjenopptok man undersøkelsesarbeidet i 1960 og stakk da en linje, den senere såkalte "Østsidelinjen", Dal - riksgrensen. Navnet "Østsidelinjen" skriver seg fra at linjen i det alt vesentlige ligger på østsiden av Vrangselva etter å ha krysset denne i nærheten av Jerntjernbråten. En identifikasjon var for øvrig nødvendig av hensyn til andre alternativer som ble undersøkt senere, noe jeg kommer tilbake til.

Under arbeidet med "Østsidelinjen" dukket også spørsmålet om en sikring av planovergangen på Skotterud jernbanestasjon i rv 21 opp. En fant det derfor ønskelig å få undersøkt et alternativ hvor man kunne kople rv 2 og rv 21 sammen i et felles kryssingspunkt over Vrangselva og mellomriksbanen Kongsvinger - Charlottenberg. Denne linjen ble derfor også undersøkt og fikk betegnelsen "Øst-vestsidelinjen".

I tillegg til dette ble det på et senere tidspunkt, i 1963, stukket enda en linje på strekningen Dal - riksgrensen. Denne ble i sin helhet lagt på vestsiden av Vrangselva og ble kalt "Vestsidelinjen".

Man hadde nå tre alternativer å velge mellom, og for å få sikrestmulig grunnlag å bygge på for en objektiv vurdering av alternativene, ble det utført omfattende trafikkundersøkelser.

Detaljplaner for samtlige alternativer ble lagt fram for Eidskog kommunestyre i 1965, som etter tilråning fra vegsjefen gikk inn for "Vestsidelinjen". Sammen med kommunestyrevedtaket ble planen oversendt Vegdirektoratet til behandling. Etter noen tidsavveining kom imidlertid planen i retur med anmodning om at de tekniske, økonomiske og trafikkfordelingsmessige sider ved prosjektet burde undersøkes nærmere, blant annet også i generalplansammenheng.

Ny trafikkanalyse ble utarbeidet og lagt fram av konsulentene Anzjøn, Fretheim & Tronstad i 1971. Denne analysen konkluderte også med at "Vestsidelinjen" var den gunstigste.

Som sluttsatsen på undersøkelsen ble vegsjefen anmodet om å undersøke ytterligere en ny variant med kryssing av Vrangselva ved Standsberg og Skotterud, og sammenholde denne løsningen med de øvrige alternativer.

Planen ble ferdig i begynnelsen av 1972. Også her ble konklusjonen at "Vestsidelinjen" måtte legges til grunn for utbyggingen. Endelig fant da også Vegdirektoratet å kunne slutte seg til denne løsningen, og sluttstrek er dermed satt for en langvarig og omhyggelig prosess.

For at leserne, etter denne utredning om alle kalamitetene med å få godkjent en plan for strekningen Dal - riksgrensen, ikke skal bli sittende igjen med det inntrykk at det ikke er foretatt noe med vegen gjennom alle disse årene, er vel et lite etterskrift nødvendig.

Det er imidlertid ikke så rent lite som er gjort. I midten av 1960-årene ble den nye linjen mellom Gaukåsmyra og Sjøenden bygget. Siden er parsellen Sundehjørnet - Gaukåsmyra bygget om, og i tillegg til dette er det foretatt flaskehalsutbedringer ved Jerntjernbråten, Matrand og Midtskog vegundergang.

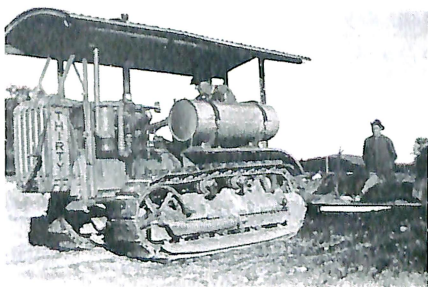
I 1964 og -65 ble vegen ~~sammen~~hengende forsterket, opprustet og belagt med oljegrusdekke på strekningen fra Sjøenden til Magnor, slik at vegen i dag har god, brukbar standard. Ytterligere tiltak for å forbedre vegstandarden er under utredning.

Gjennom Skotterud og Magnor, hvor det er behov for trafikkseparering, vil det imidlertid ikke være mulig å få til fullgode løsninger før midler til bygging av den nye linjen kan skaffes til veie. Særlig påkrevet er det å få bygget en skinnefri kryssing over jernbanen ved Skotterud.

Mange av leserne vil antakelig sitte igjen med det inntrykk at vegplanlegging må være en langdryg og omstendlig affære. La gå med det, men det er også en fasinerende og utviklende del av jobben, dette at man på nytt tvinges til å ta tidligere standpunkt opp til revisjon og herunder få nye målsettinger og krav til å falle sammen med øvrige samfunnsoppgaver, slik at det på så vel kort som lengre sikt utformes realistiske og hensiktsmessige helhetsløsninger.



Vår første anleggsmaskin



Den første anleggsmaskin som kom til vegvesenet i Hedmark, var en THIRTY 30 Hk belte-traktor.

Traktoren hadde som slep en såkalt rulleskuffe. Når skuffen var full, lukket den seg automatisk, og massen ble fraktet på tipp.

Maskinen ble satt inn på anlegget Tolga - Femundsenden i 1934, og som rimelig var, ble den gjenstand for bygdefolkets interesse, og mange skuelystne var stadig ute på anlegget.

Maskinfører var Petter Hagen.

Ingmar Jordet har sendt oss bildet.

Placat.

For den Rejsende og for Landets Drifter fornødiges ikke allene gode Veje, men ogsaa en almindelig bestemt Regel for sammes Benyttelse. Rejsende baade med og uden Læs modes, og venter begge forgiæves, den eene skal vige for den anden; imidlertid viger ingen af dem, men kjører lige imod hinanden. Ved Dagens Lys lader dette sig rette, skjøndt ikke uden Sinkelse og ofte Klammerie; men ved Nattens Mørke, naar den eene ikke kan see til hvad Side den anden vil holde sig, da er Ulempen større. Den gamle Vorden at lade Hestene om Vinteren gaae midt efter Vejen, hvor den, af Hestenes skarpe Skoede Been udhules, og hvilken Huulhed eller Groft trækkende Slæde og Læs til sig, forarsager at man ikke uden Besværlighed kan komme den Modende forbi, foruden den Fare Hest, Redskab og Læs derved underkastes. Saa længe denne Vorden skal finde Sted, vil den ellers gode Foranstaltning med 5 Alen brede Sneeplove, om ej ganske, saa dog for en stor Deel forsejle den gode Hensigt. Derimod vil, naar enhver er forbunden at holde til højre Side (Aarsagen fordi Kjorerne altid gaaer paa venstre Side af sit Læs, for bedre at holde det og skuffe det ud i Beskanten med højre Haand) den Uleilighed med Hesteskøenes Gravning paa Midten af Vejen, fordeeles i en større Bredde, hvilket igjen bringer den Fordeel: at Slædestængerne vil fasttrykke og jevne den af Hestens Been løsnede Sne eller Is, og saaledes vil hele Vejen, i en større Bredde, bedre modstaae den Slid og Beskadigelse som Kjørselen hidindtil har forarsaget i en enkelt smal Linie. Af forestaaende Aarsager bliver det herved for Eftertiden bestemt:

- 1) At alle og enhver, paa de alfare Veje bør være forpligtet, saavel Sommer som Vinter, med og uden Læs, at holde til højre Side, og ikke benytte meer end den halve højre Side af Vejen, da den anden halve skal benyttes af de Modende og Forbikjørende. Undtagelse er altsaa blot i det Tilfælde at nogen skal kjøres forbi.
- 2) At alle og enhver, ved at hvile eller fraspænde deres Heste ved Gæstgiver- eller Hvilestederne, bør iagttage, at det skeer paa Siderne af Vejen, saaledes, at Kjørselen derved ikke hindres.

Hvilken Politie Advarsel for Vejenes rigtige Benyttelse herved offentlig bekjendtgjøres til Overholdelse.

L i a n den 10de Februarii 1807.

Det var en gang —

Ingmar Jordet, som for tiden arbeider på Øksna bru, har sendt oss dette bildet.

I brevet sier Jordet at bildet er tatt sommeren 1938 ved Olaseggan på anlegget Tolga - Femundsenden, der to lag møttes med hver sin akkord.

Redskaper vi brukte, skriver Jordet, var hakke og spade, og fyllmassen ble utkjørt på vagg. Vi måtte selv holde redskap, likeså måtte vi vaske og holde husværet rent. Fortjenesten var kr 3,00 for timen, og det var god betaling, slutter Ingmar Jordet.



Fra venstre Bertan Søndmør, Kjetil Andersen, Andreas Solheim, Tore Riise, Per Eggen, Jon Malmeråsen, Martin Ellevold, Marius Jordet og Hans Tellebond, foran til venstre Olaf Jordet og Ingmar Jordet.

Skademeldinger i Hedmark i 1972

Skade- melding nr.	Avdeling	Skade	Alder	Årsak
1	Anl.	Høyre hånd	29	Justering av båndet på et transportbånd under gang. Fikk høyre hånd mellom båndet og enderull - og fulgte med rundt.
2	Anl.	Vrist - indre blødninger	22	Stein rullet ned fra rist i grustak og traff vedk. i benet.
3	Anl.	Venstre vrist - sår	46	Under arbeidet med å kappe peler med piggmaskin, glapp maskinen og falt på foten. Piggen gikk igjennom skoen og inn i foten.
4	Anl.	Håndledd - brudd	38	Under arbeid med skjøting av bor festet hansken seg fast ved boret, og hånden ble vridd rundt.
5	Anl.	Brudd på tær på høyre fot	59	Fjerning av bjelker ved hjelp av wirestropp. Ved løsning av bjelken etter avslakking fikk vedk. tærne under bjelken.
6	Anl.	Høyre øye	51	Det skal tres et jern gjennom et hull i forb. med forskalingsarbeid. Vedk. står på utsiden og ser gjennom hullet etter jernet og får dette i øyet.
7	Anl.	Venstre ankel og kne - forstuing	31	Gled på vegen, som var islagt og glatt.
8	Anl.	Høyre side	56	Tråkket feil på en bratt sti, gled og falt - slo høyre side mot marken.
9	Anl.	Venstre stortå - kutt	42	Under rydding av skog glapp øksa, og det ble kutt i venstre stortå.
10	Anl.	Skulder - muskel	26	Vedk. rensket under mater samtidig som shovelen lastet masse oppi materen. En stein faller over kanten og tref-fer vedk. i skulderen.

Skade- melding nr.	Avdeling	Skade	Alder	Årsak
11	Ma	Venstre øye	58	Vedk. løsnet stein i mater, da shovelkjøreren tippet skuffen før vedk. fikk jernspettet vekk. Dette tippet da opp, og han fikk det i øyet.
12	Vedl.	Høyre ankel - forbrenning	48	Etter tining av stikkrenner skulle vedk. sende dampslangen fra seg, han gled på isen og slapp slangen, slik at dampen kom mellom buksen og støvelen.
13	Ma	Brudd på venstre tommelfinger	57	Skulle hjelpe å skifte hjul på grusstrengsprederen. Fikk fingeren mellom gaffel og sprederen.
14	Vedl.	Brukket sideben	66	Kjørte moped langs vegen. Kjørte i snøkanten, fikk en kvist i forhjulet og veltet inn i vegen.
15	Anl.	Venstre side av overkroppen - muskel	36	Gled på isen da han skulle tømme vann fra ledermurfundamenter.
16	Ma	Tenner	25	Oppretting av ramme på transportbånd med jekk. Festet for jekken glapp, slik at vedk. stupte mot rammen på båndet.
17	Ma	Fremre tåledd knust - venstre stortå	55	Hadde lagt knuseplaten for langt ut i skuffen på lastemaskinen, slik at den falt ned på venstre stortå.
18	Vedl.	Venstre øye	50	Ved steinslåing i mater på knuseverk fikk vedk. steinsplint på venstre øye.
19	Vedl.	Sår ved det ene øyet	51	Skilt skulle demonteres fra løse skiltstolper. Mutterne ble slått løs med slegge (rustet fast), og en mutter spratt opp i vedk. øyekrok.
20	Vedl.	Sår på høyre hånd	52	En stein kilte seg fast mellom vieveggen (i matekassen) og en av skinnene. Vedk. prøvde å løsne steinen og fikk kilt fingrene mot skinnen.

Skade- melding nr.	Avdeling	Skade	Alder	Årsak
21	Anl.	Brudd i venstre hånd	50	Ryddet vegen med traktor, og kjørte på en sten med forhjulet. Rattet slo tilbake og skadet vedk. hånd.
22	Vedl.	Sår på venstre hånds fingre	57	Under smøring av trekkremmen på transportbåndet ble v. hånd grepet av trekkrollen, og hånden fulgte med rullen.
23	Ma	Brukket to ribben	55	Idet vedk. skal løfte en stein med en kjetting opp fra knuseren, tar han et skritt tilbake, snubler og faller bakover mot en oljekanne som står på gulvet.
24	Vedl.	Brukket ett ribben	54	Skulle ta opp en trestolpe som sto i bakken. Denne løsnet lettere enn antatt, og traff vedk.
25	Vedl.	Skrubbsår på håndleddet og forstuing (brudd?)	40	Bil kolliderer, skrenser ut i grøften og velter. Vedk., som står i veggrøften, blir påkjørt.
26	Anl.	Smerter i ryggen. Ryggskade.	54	Det var glatt, og for å unngå kollisjon, måtte vedk. kjøre ut av vegen.
27	Vedl.	Skadet muskel i benet	56	Vedk. rullet en kumring, som holdt på å velte. Han måtte derfor flytte på seg, og kom borti bakhjulet på en lastebil som gikk på anlegget.
28	Vedl.	Hudavskraping på v. tommelfinger, som det satte seg betennelse i.	31	Skulle rense polene på et batteri. Skrubbet seg på godset og fikk irr fra batteripolen i såret.
29	Vedl.	Skadd muskel i høyre ben	41	Sto på lasteplanet og skulle løsse av, skled og slo benet mot karmen.
30	Ma	Utslåtte tenner og skadet underleppe	23	Skulle løsne en stein fra fingermateren med en borstang, glapp taket, stupte forover og fikk enden på stanga i munnen.

Skade- melding nr.	Avdeling	Skade	Alder	Årsak
31	Anl.	Skade på tær	46	En lysstolpe ble lempet over gjerdet hvor vedk. sto og gravde. Stolpen rullet på foten hans.
32	Anl.	Brudd og sår på venstre hånd	65	Ved oppsetting av stolper med refleks, skulle skadede kjenne etter om stolpen satt fast, og la hånden oppå stolpen. Dette var ikke den andre arbeideren oppmerksom på, og skadede ble truffet på hånden av slegga.
33	Vedl.	Skade i høyre kne	65	Et arbeidslag skulle sette opp stålrekkverk i en skarp kurve, og brukte lenke og "bjønn" for å bøye skinnen inntil stolpen. Lenken glapp, skinnen spratt tilbake og traff vedk. i kneet.
34	Vedl.	Komplisert brudd i venstre arm, kjøttsår på venstre ben	67	Skadede kjørte moped i mørket og møtte en bil som manglet lys i venstre forlykt. Han trodde derfor han møtte en motorsykkel, og holdt ikke tilstrekkelig til høyre. Dermed ble det kollisjon.
35	Vedl.	Ribbensbrudd	49	Vedk. (en høvelfører) hadde om kvelden stilt høvelskjæret på vanlig måte langs høvelen under stigtrinet. Da han om morgenen skulle stige opp i høvelen, gled han på det isete stålet og slo brystet mot kanten på hytta, under døra.
36	Vedl.	Ribbensbrudd	53	Vedk. lastet strøsand på lastebil med en koppelevator i sandhuset. Idet elevatoren måtte rygges noe tilbake, krøp vedk. mellom denne og lastemaskinen, og ble således satt i klemme.

ARBEIDSSKADENE ~ kan de forebygges?

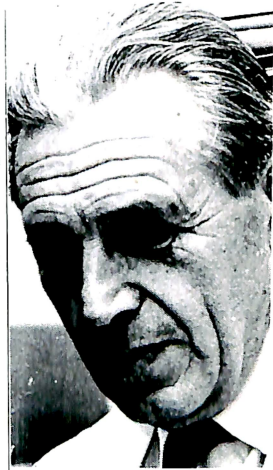
Som bedriftslege får jeg tilsendt alle meldinger om skader oppstått i arbeidet. For den som i øyeblikket er utsatt for skaden, kan den synes å være helt tilfeldig og uforskyldt. Men for den som leser rapportene etterpå, blir det ganske klart at en hel del av ulykkene skyldes uoppmerksomhet, manglende påpasselighet og forsømmelse av de enkleste sikkerhetsregler.

En ting skal man alltid huske på: Om en enkelt ulykke ender heldig, så kunne den like godt endt med de alvorligste skader. Sikkerhet og omtanke er noe man alltid skal ha i tankene.

Det er ingen som har noe å si på at man tar forsiktighetsregler, selv om dette kan forsinke arbeidet. Det er ens egen og andres sikkerhet som skal komme først. Man må aldri ta sjansen på at det skal gå bra, når man utfører en handling som man vet har et moment av usikkerhet.

Det jeg særlig vil fremheve først, er at man aldri skal utføre reparasjoner eller farlige justeringer på maskiner som er i gang. Transportbåndene er i så måte meget farlige. De skal stoppes når noe skal gjøres med dem. Når to mann arbeider sammen, f.eks. på pukkverk, skal man alltid være oppmerksom på hva den andre holder på med. Begge har ansvar for sikkerheten. Gå ikke under materen når det tømmes stein i den! At kjører tømmer sten i materen mens en annen arbeider i den, skulle ikke forekomme.

Når jeg går gjennom de 36 skadene som er meldt i 1972, så ser jeg at de aller fleste av disse skadene kunne vært unngått. De skyldes nemlig i de fleste tilfeller at den skadede selv eller andre i nærheten ikke har fulgt de alminneligste forskrifter for



sikkerhet. Det er vanskelig å si hvordan man skal få hver enkelt til å tenke sikkerhet. Det skal nemlig ikke mere til for å hindre de fleste ulykkene. Det trenges sikkert en del instruksjon på arbeidsplassene rundt omkring. Det er å håpe at dette kan bli gjennomført i tiden som kommer. Men det er en ting som er viktig å huske på: Hvis man vil hindre ulykker, så er den første betingelse at man tenker selv! Det er sikkert mange måter å forebygge ulykker på, men den beste er den innsats hver enkelt kan gjøre ved å skjerpe oppmerksomheten i det daglige arbeid.

Som et ekstra tiltak var det kanskje ikke så dumt om man fikk i stand en konkurranse innen vegvesenet om hvilket fylke som kan stille opp med minst arbeidsskader.

E. S. Spudis



ET SMIL

Et smil koster intet men gir meget. Det gjør den rik som mottar uten å gjøre den fattigere som gir. Det krever bare et øyeblikk men minnet om det kan ofte leve for bestandig. Ingen er så rik eller mektig at han kan unnvære det, og ingen er så fattig at han ikke kan bli rik ved det. Et smil skaper lykke i hjemmet, fostrer godvilje i forretninger og er vennskapets besegling. Det gir hvile for den mødige, oppmuntrer den mistrøstige, er solskinn for den bedrøvede og er naturens beste legemiddel mot bekymring. Allikevel kan det ikke kjøpes, tigges, lånes eller stjeles, for det har bare verdi når det gis. Nogen er for trette til å gi dig et smil. Gi du dem et, for det er ingen som mere trenger et smil som den, der ikke lengere har et smil å gi andre.

Ukjent amerikansk forfatter.

Brevkurset i praktisk arbeidsledelse



Fra ringmøte i Trysil

Etter en rundspørring har redaksjonen merket seg at de fleste brevringene i "praktisk arbeidsledelse" nå er halvgått, og at noen ringer endog har unnagjort 2/3 av kurset (6 brever). Så vidt man forstår, tar de fleste sikte på å bli ferdig med kurset før 1. mai. Redaksjonen vil derfor avstå fra nærmere omtale av kurset til et senere nummer, dvs. etter at samtlige ringer er avsluttet. Vår "utsendte" har imidlertid også denne gang vært ute og "skutt", og resultatet er som man vil se oven- og nedenfor, "snapshots" fra ringmøte i Trysil og Kongsvinger.



Fra ringmøte i Kongsvinger

NY LÖNNSOVERENSKOMST

Etter at meglingsforslaget til ny lønnsoverenskomst for statens arbeidere ble vedtatt 1. desember 1972, avholdt Norsk Arbeidsmannsforbund tillitsmannskurs på Dombås, hvor blant annet meglingsforslaget ble gjennomgått. Norsk Arbeidsmannsforbund hadde også invitert representanter fra vegadministrasjonen i Hedmark, Møre og Romsdal, Oppland og Sør Trøndelag. Fra Hedmark deltok overingeniør Kleiven og konsulent Øverhaug.

Overenskomsten har mange og viktige endringer, og for at berørte tjenestemenn skulle kunne sette seg inn i disse så fort som mulig, har det vært avholdt informasjonsmøter om overenskomsten for vegmestere, oppsynsmenn og assistenter, og for tjenestemenn ved vegkontoret.

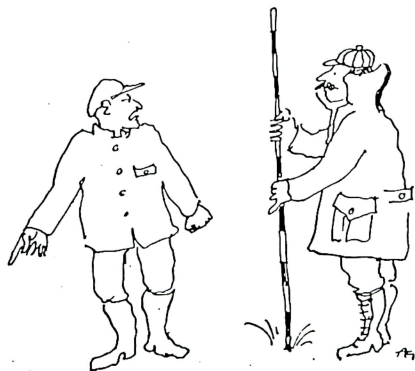
Møtene har vært holdt i Trysil, Kongsvinger, Tynset og Hamar, og Kleiven og Øverhaug har ledet disse møtene. Forretningsfører Arne Martinsen har deltatt i samtlige møter.

Nedenfor ses møtedeltakerne på Tynset.



DRIFTSPLANER - ET HÅR I SUPPA?

Avd.ing. Otto Skovholt



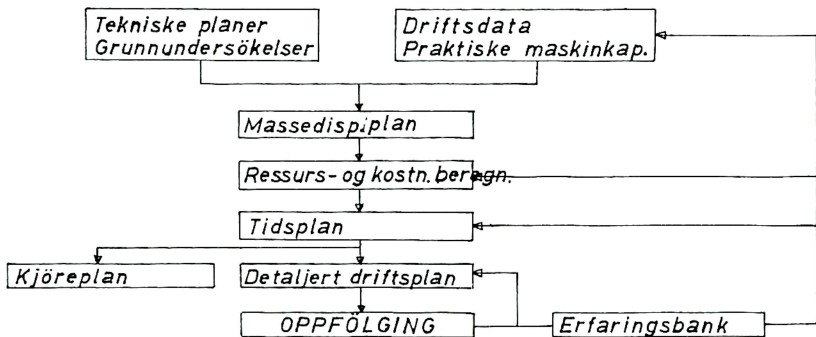
Behovet for driftsplanlegging er vel de fleste enige om. Det er store samfunnsressurser som forvaltes. En forutsetning burde være at disse ble utnyttet på beste måte. Kontor for Teknisk Rasjonalisering har antydnet besparelser på opptil 10% ved godt planlagt drift. Summeres besparelsene på anleggsdriften for

hele landet, vil det utgjøre betydelige beløp.

Driftsplanleggingen i Hedmark har hatt en trang fødsel. Allerede i 1961 gikk man igang med å innføre driftsplanlegging. I dag, 12 år senere, holder man fortsatt på med det samme. Dette betyr ikke at man står på stedet hvil, nei - det har utviklet seg et vell av systemer og flotte skjemaer. En kan trygt si at forholdene burde ligge vel til rette.

Når man i dag likevel ikke får systemet til å fungere, må det være noe som er galt. Driftsplanleggere på vegkontoret kjemper med frustrasjonen, og ute på anlegget blir driftsplaner møtt med skepsis og uvilje. Dette er ikke helt uten grunn. Det viser seg nemlig at "kartet ikke stemmer med terrenget", dvs. driftsplaner som vegkontoret lager, er ikke praktisk anvendbare ute på anlegget. Resultatet blir at driftsplanen blir liggende ubenyttet oppe i hylla. - Problemet er ikke spesielt for Hedmark. En trøst kan kanskje være at alle fylker hvor driftsplaner har vært innført, sliter med det samme. Like fullt kreves det en løsning.

Å servere en patentløsning på få linjer er vanskelig, for ikke å si umulig. Likevel kan det påpekes visse ting som burde være av avgjørende betydning. Gangen i driftsplanleggingen følger i grove trekk et bestemt mønster. I blokkdiagrammet under er dette skjematisk fremstilt.



En ser av diagrammet at utgangspunktet for å lage driftsplaner for det første er veglinjens tekniske planer, hvor en bør fremheve grunnundersøkelser som særlig viktig. Det annet er driftsdata, dvs. praktiske maskinkapasiteter. - Det er helt klart at hvis utgangspunktet ikke stemmer med virkeligheten, vil hele driftsplanen bli gal. Et utmerket skjemavelde er til liten nytte når inngangsdataene er magre.

Inntil nå er det mulig at man har angrepet problemet fra gal ende. Det riktige burde etter min mening være å begynne nederst - "rekke opp floken" nedenfra. Man må først ut på anlegget for å registrere hvordan driften foregår i virkeligheten, dvs. starte med driftsoppfølgingen. På denne måten får man opprettet den nødvendige "erfaringsbank" for å sette opp driftsplaner som holder.

Neste skritt bør være å sette opp detaljerte korttidsplaner og få dem til å fungere. Målet er dessuten at man ved større

enkeltarbeider, f.eks. masseuttak av store skjæringer, kan sette opp detaljerte kjøreplaner. Først når dette system er vel innarbeidet og en tilstrekkelig erfaringsbank opprettet, kan man dra full nytte av resten av systemet.

Dette høres enkelt ut; det gir likevel ingen garanti for å få en mer effektiv og nyttig driftsplanlegging realisert. En kan trekke frem spesielt tre ting som nærmest må være en forutsetning:

1. Bemanningen ute og inne. Særlig viktig er bemanningen ute - de som skal forestå den daglige oppfølging av arbeidet.
2. Informasjon. Enhver som har med driftsplaner å gjøre, må bli kjent med systemet og hvilke muligheter det har. Her kommer anleggsbestyrere og oppsynsmenn sterkt inn i bildet. Informasjon kan skje ved kurser o.l.
3. Viljen til samarbeid i alle ledd. Det skorter ofte på kommunikasjonen ute og inne. Ved å bruke telefonen og bilen oftere, kan dette rettes på.

En har nå fått direktiver fra Vegdirektoratet om at driftsplanlegging skal gjennomføres. Det var å håpe at alle som er med på anleggsdriften, vil bidra til at man sammen kan oppnå et godt resultat.

STORM P.:



Hvad jeg har påtalt om utviklingen, har måske været noget udviklet, men netop i det udviklede er der en betydelig udvikling.

Takk til overingeniør Erling Kleiven

Den 30. januar i år ble det holdt møte på Tynset for arbeidslederne i nordre del av fylket. Fra vegkontoret møtte bl.a. overingeniør Kleiven og fra Hedmark Arbeidsmannsforening, forretningsfører Arne Martinsen.

Etter at dette møte var ferdig og møtedeltakerne hadde reist hver til sitt, møtte Kleiven dagen etter opp på den nye vegstasjonen på Tynset, hvor han sammen med de ansatte tok sin spisepause. Han ga da uttrykk for at han ønsket å gå igjennom maskinavdelingens budsjett sammen med oss, og dette ble meget godt mottatt. Post for post i budsjettet ble gjennomgått og diskutert, samtidig som vi fikk orientering om ulike maskiner som skal kjøpes inn, spesielt til nordre distrikt. Det var også en del prat om de nye brakkebestemmelsene.

Kleiven ga under denne uformelle sammenkomsten uttrykk for at han var godt fornøyd med de ansattes innsats, og understreket til slutt hvor viktig et godt samarbeid er, så vel mellom avdelingene som mellom de enkelte i etaten.

Dette er en god måte å orientere de ansatte på, slik at en slipper å lite på de forskjellige rykter som går. Dette bidrar også til å ta bort usikkerheten på arbeidsplassene hva angår innskrenking, forflytting osv.



Vi ønsker mere av dette og lignende tiltak
i fremtiden, også fra de andre avdelingene.

Hjertlig takk fra oss som var til stede!

Kjell Nørstenget

Vedlikeholdskonferanse på Rena

Den 20. og 21. februar avholdt vedlikeholdsavdelingen konferanse på Rena. Til stede på møtet var alle vegmestere, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter i vedlikeholdsdriften, avdelingens tjenestemenn ved vegkontoret, vegsjef Tronstad og driftsjef Lunaas. Fra vegvesenet i Oppland var invitert vegmester Jan Jørgensen.



Vegmester Jan Jørgensen orienterer om driftsplanlegging.

Til høyre overingeniør Sølna og avd.ing. Broen.

Vedlikeholdsjef Sølna ledet konferansen.

Hovedemnet for konferansen var driftsplanlegging i vedlikeholdet, og Sølna orienterte om opplegg og gjennomføring av dette. I denne forbindelse redegjorde vegmester Jørgensen for de erfaringer Oppland har gjort etter å ha praktisert Vegdirektoratets opplegg for driftsplanlegging et par års tid.

Under konferansen orienterte for øvrig vegsjef Tronstad om Norsk Vegplan, driftsjef Lunaas om samarbeidsspørsmål og informasjonsvirk somheten i etaten og spørsmål som knytter seg til driftsplanlegging. Avdelingsingeniør Rinnan orienterte om opplegg og oppfølging av grusproduksjonen i fylket.

Kjendisrekke fra Kongsvinger.

F.v. Ola Løken, Reidar Nilssen, Magne Sørensen, Olaf Sanderengen. I bakgrunnen t.h. Torolf Storsveen.



Videre orienterte representanter for vegkontoret om arbeidet med registrering av helseveike arbeidere, telerestriksjoner, vektkontroll og beredskapstjeneste. - Deltakerne var hele tiden aktivt med, og konferansen var, så vidt man forstår, vellykket i alle deler.

Orienteringsmøte

Torsdag 14. desember 1972 hadde vegmester Dyblie innbudt ansatte i distrikt 9 til orienteringsmøte på Skotterud. Til stede fra vegkontoret var avdelingsingeniør Husby.

Vegmester Dyblie ønsket velkommen, og sa at sammenkomsten tok sikte på utveksling av erfaringer og synspunkter på ulike funksjoner i vedlikeholdsarbeidet. Man kunne derfor ta opp hva man måtte ha på hjertet.

Av spørsmål som ble drøftet kan nevnes skogrydding og annen rydding langs veg, drenering, høvelgrøfting, private avkjøringer og skiltvedlikehold. Oppsynsmann Løken orienterte om skilting i forbindelse med arbeid på vegbanen. Videre tok han for seg de nye prosesskodene for grusproduksjonen og de nye kostnadssteder i 1973.



Rolf Fjeld orienterte om den nye overenskomsten, og kom med enkelte synspunkter fra organisasjonskurset som han deltok i på Dovrefjell hotell, i regi av Norsk Arbeidsmannsforbund.

Det ble under møtet servert kaffe, og Walter Kristiansen avsluttet sammenkomsten med å rette en takk fra seg selv og de andre ansatte til de som hadde tatt initiativet til samlingen.

KURS

Den 17. januar holdt Atlas Copco et "oppfriskingskurs" i still av kompressorer, bergbormaskiner og bergbor.

Kurset ble holdt på Olrud Auto-Rast.

Vegvesenet var representert med 24 deltakere, fordelt med 15 fra verksted- og anleggsiden og 9 fra ledelsen.

På bildet vises et utsnitt av deltakerne.



Med 3 ingeniører og 2 bormestere fra Atlas Copco, ble deltakerne gitt grundig innføring i nødvendigheten av å holde kompressor- og borutstyr i orden.

Det er verdifullt utstyr som skal tas vare på, og det er god økonomi å arrangere slike kurs.

Ifølge overingeniør Furuholmen håper en senere på å få i stand kurs for kompressorkjørere og vegsentrals folk.

SKISESONGEN

Til tross for de dårlige snøforhold vi har hatt i vinter, har vegvesenets skiløpere deltatt flittig i kretsens renn og i turlangrenn.

En av de beste prestasjoner må vel sies å være sølvmedalje i KM i stafett.

Vegvesenet deltok med to lag, og andrelaget, som besto av Jac. E. Gjelten, Ole P. Reiersen og Johan Sundberg, besatte elleveplassen. Det startet i alt 22 lag.

På bildet ses "sølvlaget", fra venstre Leif Enget, Jan H. Sveen og Jarle Livold.



VEGKONTORETS SKIRENN

Vegkontoret avviklet sitt årlige skirenn på Vårtun i Vang den 16. mars. Med stort og smått hadde rennet samlet 115 deltakere.

Det er tradisjon at rennet har fint vær og dårlig skiføre, og i år som tidligere år, var det flere som "smurte seg bort".

Alle lot til å være like fornøyd med arrangementet, noe bilde-
montasjen skulle tyde på:

- 1) Jeg kan også gå på ski!
- 2) Familien Urbye startet i "kombinert".
- 3) Fru Solli har åpenbart problemer:
"Finnes det ikke suppestasjon i nærheten?"
- 4) Oppsynsmann Spongberg: "Ble jeg virkelig nr. 68?"
- 5) Hektisk stemning foran start i klasse 9 til 11 år.





VANNRETT

1. Grønnsak
7. Gjør vepsen
13. Guttenavn
14. Bygd i Østfold
16. Tanke
17. Sårt
18. Like vokaler
19. Har bonden
20. Ikke forut
22. Ledd
23. Pronomen
26. Rekker
28. Ikke galt
30. Dyret
31. Jentenavn
32. Skaft
33. Bemektiger
34. Gammelt bilmerke
35. Hovedstad
36. Spørte
37. På strået
39. Hellig
41. Skipsbetegnelse
42. Ryst
43. Ens
44. Land
48. Viser helten
49. Svensk tall
50. Husflidsredskap
51. Blomst
54. Rakk fram
56. Eksisterer
57. Sporter
58. Legemsdel
60. Land
62. Konsonanter
63. Fattiglem
65. Lav vekst
67. Gammelt transportmiddel
i vegvesenet, flertall
72. Preposisjon
73. Redskapet

LODDRETT

1. Kjent vegmann i N.-Østerdal
2. Fugl
3. Innsjø
4. Velter
5. Tidsangivelse
6. Leirens hovedperson
7. Ytret
8. Innsnevret
9. Nektelse
10. Spesiell doktor
11. Bekreftelse
12. Slagsted
15. Tone
21. Artikkel
22. Strid
24. Øyne
25. Brukes om vinteren
27. Fangstredskap
29. Fille
30. Like vokaler
33. Tall
36. Ordne
38. Spørreord (dial.)
40. Uttale
42. Pronomen
45. Greie eksamen
46. Grønnsak
47. Tone
48. Hunndyr
52. Elv
53. Eventyrskikkelse, bestemt
54. Ledning
55. Bekken går i
58. Legemsdel
59. Uttalt
61. .o.a.e. , fottøy
64. Slektning
66. Tall, engelsk
68. Artikkel
69. Grusrygg
70. Like konsonanter
71. Vokaler



PERSONALIA

NYANSATT:

Avdelingsingeniør Olaf Qvale Dobloug, tiltrådt 1. januar 1973

GÅTT OVER I PENSJONISTENES REKKER:

<u>Navn</u>	<u>Stilling</u>	<u>Sluttet</u>
Lidvin Hornseth	vegvakter	31. des. 1972
Johan A. Nysted	vedlikeholdsarbeider	31. des. 1972
Per L. Eggen	vegvakter	31. jan. 1973
Håkon Haugen	vegvakter	28. febr. 1973
Kristian Vollaløkken	vegvakter	28. febr. 1973
Nils Midtdal	vegvakter	31. mars 1973

Vi sender disse vår hjerteligste hilsen og takk for lang og trofast tjeneste i vegvesenet, og ønsker dem mange og lykkelige år som pensjonister.



Vi gratulerer

følgende medarbeidere, som i løpet av første halvår passerer åremålsdager:

50 ÅR

Avdelingsingeniør Thorvald Heggen, Hamar	- 10. januar
Vegvakter Ingvar Ekstrøm, Austmarka	- 25. januar
Ingeniør Jac. E. Gjelten, Hamar	- 28. januar
Oppsynsmannsassistent Otto Nordseth, Roverud	- 28. februar
Vegvakter Helge Nordli, rute 902, Hamar	- 5. april
Formann Halvdan Sand, Storsjøen	- 2. mai
Vegmester Brynjulf Kroken, Os	- 9. juni

60 ÅR

Maskinfører Johan Aadahl, Jordet	- 1. januar
Maskinfører Hans Malmermoen, Granli	- 7. januar
Vegvokter Johan Johansen, rute 1162, Brumunddal	- 13. januar
Vegvokter Gisle Lillestrøm, Auma	- 14. januar
Anleggsarbeider Emil Mjølnhaug, Alvdal	- 26. januar
Spesialarbeider Petter Pettersen, Trysil	- 6. april
Anleggsarbeider Ivar Henriksen, Flisa	- 27. april
Vegvokter Einar Sæther, Elverum	- 5. mai
Vegvokter Kåre Sandberg, Stai	- 6. mai
Vegvokter Johan Holen, Kirkenær	- 7. juni



Heder til vegvoktere i distrikt 9



Blant de som ved årsskiftet gikk over i pensjonistenes rekke, er det noen som utmerker seg ved en særdeles lang arbeidstid i vegvesenet. De som skal nevnes her, er 3 vegvoktere fra distrikt 9: Kåre Nilssen, Bård Haugen og Karl Torpseter. Disse karene kan til sammen se tilbake på ca. 100 års tjeneste på veggen.

Ved en enkel tilstelning i forbindelse med orienteringsmøtet som ble holdt i distriktet 14. desember, fikk vegvokterne overrakt diplom og hedersgave fra Statens vegvesen.

Ved overrekkelsen la vegmester Dyblie vekt på karenes solide og vel utførte arbeid, og takket på vegne av Statens vegvesen for god innsats gjennom mange år.

Vi gratulerer disse staute arbeidskarene og ønsker dem mange gode år som pensjonister.

På bildet ses fra venstre vegvokter Karl Torpseter, oppsynsmann Ola Løken, vegvokter Bård Haugen, avd.ing. Erling Husby og vegmester Alf Dyblie. Vegvokter Kåre Nilssen var ikke til stede.

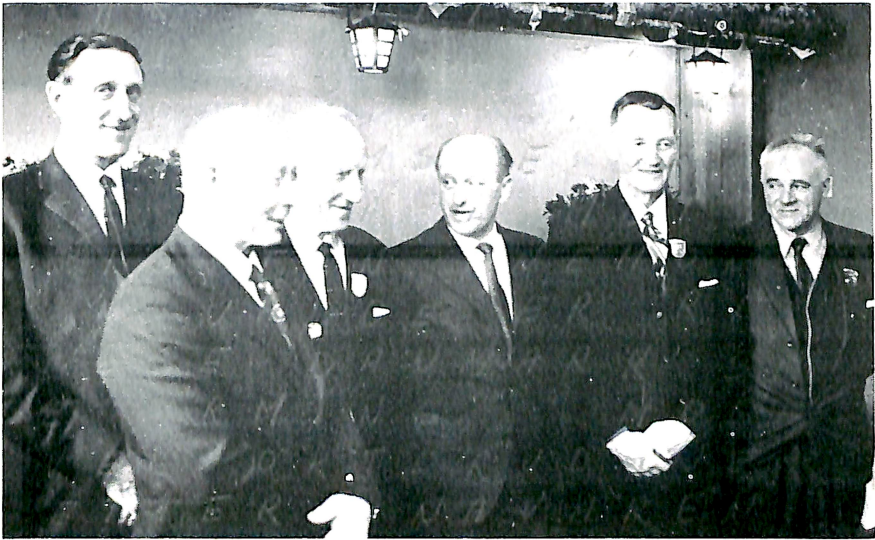
- og i Nord-Østerdal

Ansvarsfølelse og pliktoppfyllelse har gått foran alt annet, sa vegmester Brynjulf Kroken, da han på vegne av vegadministrasjonen i Hedmark overrakte diplom og tinnkrus til fire vegvoktere i Os som nå er blitt pensjonert.

Fra NAF, avd. Røros og Nord-Østerdal v/formann Eivind Prytz, ble tre av vokterne overrakt hedersmerke og diplom for over 20 års tjeneste på veggen.

Forretningsfører Arne Martinsen i Hedmark Arbeidsmannsforening overrakte bokverket om forbundets historie til hver av de fire vegvokterne.

Det festlige samværet ble arrangert av Os-Tolga vegarbeiderklubb.



På bildet ses fra venstre oppsynsmann Konrad Borgos, vegvokter Erling Moseng, vegvokter Reidar Nyborg, vegmester Brynjulf Kroken, vegvokter Per L. Eggen og vegvokter Nils Midtdal.



HUSK FORNYELSE AV FØRERKORT!

Vi omtrent "drukner" i folk som skal fornye sitt førerkort, sier bilsakkyndig Smaaland ved Bilkontrollen i Hamar til Hedmark Vegnytt. Timebestilling er innført så vel i Hamar som i Østerdal/Elverumdistriktet. Jeg vil her unnlate å nevne noe om hvorfor denne situasjon er oppstått, det er et problem stort sett over hele landet.

De som skal fornye være ute i god tid. førerkortets utløp øket nervøsitet prøven. Dette førerkort i kortkan føre til store enkelte, hans ar-



sitt førerkort, bør Venting til like før vil for mange føre til for ikke å bestå å være uten gyldig ere eller lengere tid, problemer for den beidsgiver osv.

Jeg vil anbefale at de som skal fornye sitt førerkort, er ute i så god tid at førerkortet ikke utløper, selv ved en forsinkelse som ikke bestått prøve medfører.

Forberedelsen til prøven bør tas alvorlig, sier Smaaland, da stryk vil kunne unngås.

Forskudd og lønnsutbetaling i 1973

	JAN LÖNN	FEB LÖNN	MARS LÖNN	APRIL LÖNN	MAI LÖNN	JUNI LÖNN	JULI LÖNN	AUG LÖNN	SEPT LÖNN	OKT LÖNN	NOV LÖNN
UTSENDELSE AV FORSKUDSLÖNN	29/1	27/2	28/3	27/4	29/5	28/6	30/7	29/8	27/9	29/10	28/11
UTSENDELSE AV OPPGJÖRSLÖNN	14/2	14/3	12/4	14/5	14/6	13/7	14/8	14/9	12/10	14/11	14/12

Det tas forbehold om at kjøringen ved hullkortsentralen går etter planen.

BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Årsmøtet 1972



Desember måned er årsmøtenes tid. Når dagene er som kortest og man er mest opptatt med julegaver og kakebakst, da velger man å holde årsmøte. Valgkomiteen våkner av sin dvale, som har vart siden forrige årsmøte, lever en hektisk døgnflue-tilværelse et par dager, avgir sin innstilling og går i dvale igjen.

Det sendes ut skriftlig innkalling, og det henges opp plakater på egnede steder. Det er like spennende hvert år. -Vil det møte opp noen utenom dem som er forpliktet til å gjøre det?

Bedriftsidrettslaget avholdt sitt årsmøte torsdag den 14. desember på Olrud Autorast. Frammøtet var ikke overveldende, 11 medlemmer hadde tatt seg tid til å møte, hvilket omtrent er normalt.

Det vil føre for langt å gi et fullstendig referat, og en skal derfor her bare gjengi resultatet av valgene. De som måtte være interessert i de forskjellige idrettsgrenene, kan da se hvem de kan henvende seg til for nærmere opplysninger om konkurranser o.l.

STYRET

Formann: Magne Smeland
 Nestformann: Leif Enget
 Sekretær: Ole Peder Reiersen
 Kasserer: Solvår Magnor
 Styremedlem: Magne Andersen

SKI: Jac. E. Gjelten
 Leif Enget
 Karl Martin Amdahl

SKYTING: Sven Magne Langseth
 Ronny Stavø
 Jan Olav Ulvund

HÅNDBALL: Arild Solberg
 Kjell Bjarne Mikkelsen
 Trond Sagen

FOTBALL: Per Hammeren
 Halvor Ruud
 Arve Nordseng

ORIENTERING: Magne Smeland
 Harald Libæk
 Ola Molstad

TRIM OG
 FRIIDRETT: Svein Leiknes - Bordtennis
Jac. E. Gjelten - Terrangløp
Jon Arne Skjønhaug - Trim



GRATIS~GAVER

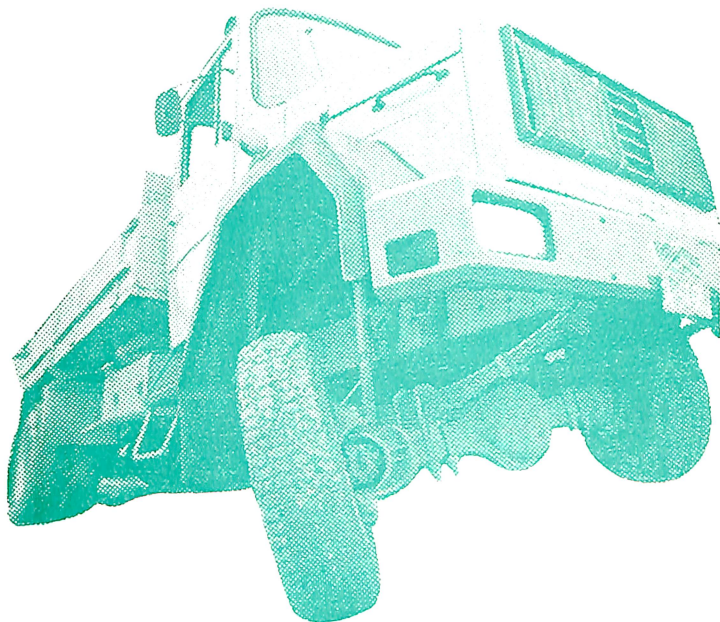
Hvis du på fjellet en skitur går,
så tenk på alt som du gratis får!
Du ser at sneen er hvit og ren,
du ser en furu så lubben, pen.
Du ser noen fjell så vakre, ville,
og over alt er det ganske stille.
Du kjenner vinden om kinn og hår,
og vet at brunfargen nå du får.
Du føler roen i tanker, sinn,
og plutselig setter gleden inn.

Når du så lenge og langt har gått,
har du neglebiten også fått,
nesedrypp og varm og svett.
Hei - her gikk det altfor lett.
Plutselig du ligger der,
gleden stor hos hver især.
Helt begravd i sne så kald,
lenge føler du ditt fall.

Vegen hjem den blir så lang,
for det svir hver enda gang
du et stavetak må ta.
Øm og lemster, stiv og sår,
vondt i armer, ben og lår.
Løypa snor seg mellom trærne,
og det smerter så i tærne.
Hvis du ei det har forstått,
det er gnagsår jeg har fått.



solid type



**Beviset på
teknisk utvikling**



Kontakt oss for nærmere opplysninger

Harald A. Möller **AUTO A·S**
AVDELING HEDMARK

2380 Brumunddal Tlf. Hamar 065/40458