

HEDMARK VEGNYTT



Vegvesenet i Hedmark
Nr. 3 Årgang 2
Desember 1972



HEDMARK VEGNYTT

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HEDMARK

Nr. 3, desember 1972

2. 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 God jul

" 2 Hvor skal vi arbeide i 1973?

" 4 Samarbeid med grunneierne
i vegplanleggingen

" 6 Samarbeid med vegvesenet -
grunneierne har ordet

" 8 Hedmark Vegnytt -
Hvordan skal forsiden se ut?

" 9 Nye kontrollstasjoner for
Statens bilsakkyndige i
Hedmark

" 12 En oppsynsmann forteller

Side 19 "Julekvelds-steinen"

" 21 Finnskogvegene. Parsellen
Rotbergså-Breisjøå åpnet

" 23 Med samarbeidsutvalget
i Trysil - Engerdal

" 24 Nok en veteran slutter -
Overingeniør Erling Bakke

" 25 Motorvegen Minnesund-Hamar

" 28 Hamars kommunikasjoner
gjennom tidene

" 30-31 Kart over Hamar og omegn
av 1821

" 32 Merknader til Hamarkartet
av 1821

" 34 Nye driftsbygninger

" 35 Braskereidfoss bru

" 37 Internasjonalt besøk
på vegsentralen

" 39 Pensjonsalder 67 år

" 44 Brevkurset i praktisk
arbeidsledelse

" 46 Hyttelån

" 47 Informasjon/samarbeid i
staten

" 49 Verneinspeksjon

" 52 Kryssord

" 54 Minneord

" 55 Personalia

" 57 Bedriftsidretten

I tillegg til de navngitte artikkelforfattere takker vi for bidrag
fra: J.E. Gjelten, A. Frantsen, P. Hammeren, O. Hovde, E. Kleiven,
P. Myklevoll, C. Nabseth, L.E. Pedersen, O.P. Reiersen, A. Sandven,
M. Smeland, O.R. Østby og Sv. Øverhaug.

Stoff til neste nummer bes sendt hit innen 15. februar 1973.

God jul!

Vi nærmer oss slutten av året 1972, og dette er det siste nummer i år av bladet vårt.

Jeg vil takke hver enkelt av dere som arbeider med vedlikeholdet, på anleggene, i verkstedene og på kontoret for god arbeidsinnsats og trofast tjeneste i dette året. Takken retter jeg også til våre private brøyttere som alltid må være beredt til utrykking om vinteren, og det kan være mangen hard tårn under ulike værforhold.

Også i år har vi gjort store framstøt i vegsektoren. Store anleggsarbeider er utført, og mange av våre hovedtrafikkåre er opprustet på de svakeste partier. Mange fylkesveger har fått oljegrusdekke, og bruarbeider er fortsatt utført. Det er foretatt avleveringer av en rekke veger. Den viktigste begivenhet er kanskje åpningen av to parseller av motorvegprosjektet E-6, slik at en nå har en moderne hovedtrafikkåre fra Hamar til Akershus grense. Gledelig er det også at vi har fått tildelt midler til en liten parsell av Finnskogvegen for å få fullført et arbeid som ble stoppet i 1964.

Vegtransportene øker, og det stilles store krav til vegvesenet når det gjelder å holde vegene i forsvarlig stand. Trafikantene krever at vegene skal være fullt trafikkable og trafikksikre under alle værforhold. Og er de ikke det, spesielt under teleløsningen, er det straks kritikk. I tillegg til slitasjen fra biltrafikken har vi nedbøren som kan volde store skader som straks må utbedres. Våre vegmestere og arbeidere kjenner ansvaret og gjør en god jobb.

Nå før jul vil trafikken på vegene øke. Varetransporter skal frem, og mange skal til byen eller nærmeste handelsentrum for å gjøre innkjøp til jul. Måtte det bli en tid uten alvorlige trafikkulykker!

Jeg vil ønske at vi får en stille og rolig jul, at værgudene er snille, slik at alle kan få feire julen sammen med sine kjære, og jeg vil ønske hver enkelt av dere en riktig god jul.

Anne Tronstad

HVOR SKAL VI ARBEIDE I 1973?



I 1973 vil vegvesenet i Hedmark disponere ca. kr 79,0 mill. til riksveger og ca. kr 45,0 mill. til fylkesveger. Noen av disse beløpene er refusjonsbevilgninger og vil derfor ikke berøre arbeidsdriften direkte.

STATENS VEGARBEIDSDRIFT

Til vedlikehold av 1.928 km riksveg er bevilget kr 36,8 mill.

Til anleggsdrift, inklusive utbedringer, står til disposisjon i alt kr 42,1 mill.

Anleggsbevilgningene er fordelt slik:

| | |
|---|---------------|
| Riksveg 2 Kuggerud - Sand | kr 0,4 mill. |
| Riksveg 3 Kongsvinger - Sør Trøndelag gr. | kr 5,0 mill. |
| Riksveg E-6 Akershus gr. - Moelv | kr 11,2 mill. |
| Riksveg E-6 Moelv - Oppland gr. | kr 1,0 mill. |
| Riksveg 24 Skarnes - Stange | kr 2,3 mill. |
| Riksveg 25 Hamar - riksgrensen v/Støa | kr 2,0 mill. |
| Riksveg 26 Riksgrensen v/Lutnes - Isterfossen | kr 6,0 mill. |
| Riksveg 27 Atna - Folldal | kr 1,6 mill. |
| Riksveg 30 Stai - Sør Trøndelag gr. | kr 4,0 mill. |
| Riksveg 175 Akershus gr. - Kongsvinger | kr 3,0 mill. |
| Riksveg 209 Strøm - Mo - Sand | kr 1,0 mill. |
| Riksveg 215 Rena - Flåtestøa - Jordet | kr 1,0 mill. |
| Riksveg 216 Moelv - Arneberg - Oppland gr. | kr 1,0 mill. |
| Utbedring av riksveger | kr 2,5 mill. |
| Spesielle grunnverv | kr 0,1 mill. |

Bevilgningen til E-6 vil hovedsakelig gå med til gjenstående arbeider frem til Akersvika og påbegynnelsesbevilgning på parsellene Stein - Korgerstuvika og Berg - Havik.

På rv 3 settes i gang flere mindre utbedringer og omlegginger, spesielt kan nevnes den berømte "Burusvingen" i Rendalen,

og videre utbedringer ved Opphus, Krokmoen, Møkleby og Stai bru samt bygging av ny Flisa bru.

På rv 24 vil arbeidene foregå på Skarnes bru og Breiby - Bruvoll.

Arbeidene på rv 25 vil for det vesentligste foregå på parsellen Østby - riksgrensen v/Støa.

På rv 26 vil hovedtyngden av arbeidet foregå på parsellen Engerdal gr. - Heggeriset.

Bevilgningen til rv 27 vil gå med på parsellen Sollia S - Sollia N. Det blir noe sysselsettingsarbeid på Atna - Enden.

På rv 30 vil mesteparten av bevilgningen bli brukt på N. Bjøra - Atna S.

På rv 175 vil arbeidene hovedsakelig foregå på Disenå - Skarnes.

Bevilgningen på rv 209 vil bli brukt på parsellen Kuggerud-Sand.

På rv 215 blir bevilgningen brukt på parsellen Flåtestøa-Valmsnes.

Bevilgningen til rv 216 medgår på Marienberg - Oppland gr.

For øvrig vil man i rv 3 og rv 30 få noen bruombygginger for tilsammen ca. kr 1,4 mill.

FYLKETS VEGARBEIDSDRIFT

Til vedlikehold av 2.879 km fylkesveg er bevilget kr 27,4 mill.

Til bygging og utbedring av fylkesveger er bevilget kr 2,5 mill.,

flaskehalsutbedringer kr 1,07 mill., bruombygginger 1,83 mill.

og til faste dekker (oljegrus) kr 3,0 mill.

Anlegg som er gitt bevilgning, er følgende:

| | | |
|--|----------------|------------|
| Tynset-Tolga m/Telneset bru | i Tolga | kr 182.000 |
| Braskereid - Killingrud - Bronken | i Våler | kr 300.000 |
| Kveberg bru-Valråmoen-Gjelten bru | i Alvdal | kr 200.000 |
| Åmot gr. - Rasta - Stai | i Stor-Elvdal | kr 260.000 |
| Sønsterud-Braskereidfoss | i Våler/Åsnes | kr 228.000 |
| Elverum leir - Rena bru | i Elverum/Åmot | kr 300.000 |
| Holohagen - Mengshoel | i Ringsaker | kr 300.000 |
| Ljørdalen - Linnest | i Trysil | kr 250.000 |
| Løten st. - Olehuset | i Løten | kr 50.000 |
| Haukstad - Balke | i Løten | kr 70.000 |
| Strandlykkja - Li bru | i Nord-Odal | kr 42.000 |
| Ole Haugåsens veg-Kornsilovegen- Nystuvegen-Furubergvegen | i Hamar | kr 318.000 |

SAMARBEID MED GRUNNEIERNE I VEGPLANLEGGINGEN

Forholdet til grunneierne, både ved stikking og under anlegg, kan være så mangt, skal en tro alle de historier som verserer om dette emnet. Tidligere var kontakten mellom grunneierne og vegvesenets representanter noe tilfeldig, og grunneierne ble derved naturlig nok for lite hørt (unntatt noen få som hørtes riktig bra).



I de senere årene er det blitt vanlig ved prosjektering av nye veglinjer å innkalle alle berørte grunneiere

til et møte, hvor det gis en redegjørelse for prosjektet. Her får da også grunneierne en mulighet til å komme med sine bemerkninger og ønsker.

Overingeniør Pedersen orienterer grunneierlaget om vegplanen Brumunddal - Moelv.

Grunneiernes egen holdning til vegbygging har også forandret seg. Mens vegforbindelsene ennå var mangelfulle, var det vanlig å gi fri grunn for å komme i nærheten av og få tilknytning til vegen. Nå er dette forholdet snudd helt om. Spesielt vil de store avkjørselsfri hovedårer for en jordbrukseiendom kunne medføre betydelige ulemper.

Grunneierne langs den nye E-6 mellom Brumunddal og Moelv har tatt konsekvensen av dette, og dannet et grunneierlag. Den kontakten som vegvesenet derved har fått med grunneierne først og fremst gjennom styret i grunneierlaget, har vært bedre og mer omfattende enn tidligere.

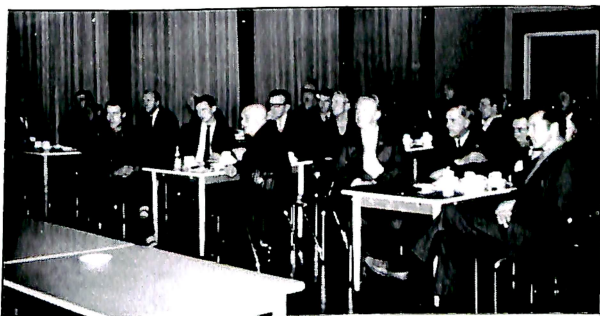
Grunneierne bør komme inn i bildet på et så tidlig stadium som mulig i planleggingen. Da har de også muligheter for å

påvirke plasseringen av linjen i detalj. Grunneierne vil selvsagt ønske å forskyve linjen slik at den gjør minst mulig skade, og dette kan komme vegvesenet til gode når erstatningene skal fastsettes.

Det er også av stor betydning for begge parter, og god økonomi for vegvesenet, at vi ved en tidlig og hyppig kontakt med grunneierne får rede på arealdisponering, jord- og skogbruksveger, plassering av dreinsledninger m.v., for på et tidlig tidspunkt i planleggingen å kunne ta hensyn til slike forhold. Derved unngås at problemene må tas på sparket under selve anleggsdriften. Ofte kan slike forskyvninger gjøres uten at det går ut over linjeføringen.

Også rent praktisk har det vært til stor nytte for vegvesenet å ha et styre å henvende seg til. Ved alle møter og befaringer har styret sørget for at alle grunneierne er blitt varslet, og ved befaringen har styret vært med hele tiden.

Ofte vil de enkelte grunneiere føle dette som en sikkerhet for at de får så lik behandling som mulig.



Fra orienteringsmøte med grunneierlaget.

Samarbeid med vegvesenet - GRUNNEIERNE har ordet

Gårdbruker Johs. Hjelmsstad, som er formann i grunneierlaget på strekningen E-6 Brumunddal - Moelv, har vært så vennlig å sende Hedmark Vegnytt sitt syn på samarbeidet med vegvesenet. Han skriver:

"Det ville kanskje være av interesse kort å beskrive hva vårt grunneierlag står for, og videre gi uttrykk for enkelte mere prinsipielle synsmåter i den sammenheng.

Ringsaker E-6 grunneierlag er instituert som et kontakt- og arbeidsorgan med oppgave å ivareta grunneierernes interesser i forbindelse med planlegging og utbygging av ny E-6 på strekningen Brumunddal - Moelv.

Grunneierlaget har som medlemmer de grunneiere som berøres av utbyggingen, og omfatter følgende kategorier: Jordbruk, skogbruk, industri, gartnervirksomhet, huseiere og tomteområder.

Grunneierlaget har vært i funksjon fra juni 1971 og har et styre på 5 medlemmer. Mandat og virkeområde er fastsatt i vedtekter for laget.

Det ligger i sakens natur at framføringen av en ny motorveg gjennom et distrikt vil forårsake store inngrep i eksisterende forhold. Ved siden av at det griper direkte inn i selve næringsgrunnlaget for jord-, skogbruk og annen virksomhet, vil det også være årsak til varige miljøforstyrrelser.

En vegtracé i det aktuelle område her vil nær sagt under enhver omstendighet berøre høyverdig produksjonsmark. Med de sparsomme jordressurser som disponeres, sier det seg selv at det er av avgjørende betydning å redusere både de direkte og indirekte skadevirkningene mest mulig.



Styret i Ringsaker E-6 grunneierlag, fra venstre Thore Ensby, Ole Ringvold, Jon Teksum, Lars Frogner og formannen Johs. Hjelmsstad.

Ut fra et landbrukssyn føler vi oss forpliktet til, så langt det er mulig, å forsøke å medvirke til fremtidsrettede løsninger for hver enkelt, løsninger som kan gi muligheter for en maksimal utnyttelse av de samlede ressurser på lang sikt. Dette er meget omfattende og vanskelig stoff, som trenger videre vurderinger på rent faglig og objektivt grunnlag.

Grunneierlaget har full forståelse for at de store kommunikasjonsmessige problemer må løses, og vi er klar over at vegbygging generelt er et viktig virkemiddel i samfunnsutbyggingen. På den annen side er vi også klar over farene ved at nye, uønskede pressområder kan oppstå i forbindelse med vegutbygging. Som en naturlig følge av dette mener vi at tilknytningene til motorvegen bør ofres stor oppmerksomhet og innskrenkes til strategisk gunstige steder i de vedtatte utbyggingsområder. Hvis slike nye pressområder oppstår, vil det automatisk føre til ny pågang på landbruksarealene. De som skal drive næringsvirksomhet i området, må ta avstand fra slike utviklingstendenser. En må gå ut i fra at dette syn også er sammenfallende med samfunnets interesser.

Etter at grunneierlaget ble stiftet, har vi hatt en løpende kontakt med fylkets vegmyndigheter. Vi har hatt anledning til å gjøre oss kjent med stoffet på utredningsstadiet. Det har vært en rekke møter og befaringer, der hovedopplegg og detaljer er drøftet med den enkelte berørte grunneier. Vi tror at dette har gitt modne og veloverveide avklaringer på mange og vesentlige spørsmål.

En kan vel nå i hovedsak si at en er kommet fram til akseptable løsninger for et større sammenhengende parti på strekningen Jaren - Moelv (nåv. E-6).

Dette binder ikke de alternative løsninger i de øvrige områder. Det er imidlertid ingen grunn for å unnlate å peke på at problemene her til dels er meget store og vanskelige.

Vi mener det kan sies at det har utviklet seg en arbeidsform og en gjensidig forståelse mellom vegmyndigheter, grunneierlaget og den enkelte grunneier, som burde gi grunn for å tro at problemene fortsatt kan la seg løse etter hvert som planleggingen skrider frem og aktuelle spørsmål tas opp."

HEDMARK VEGNYTT

HVORDAN SKAL FORSIDEN SE UT?



Hittil har Hedmark Vegnytt hatt ny forside for hvert nummer. Redaksjonen håper nå å finne fram til en fast og treffende forside.

Vi oppfordrer alle idérike vegfolk til å komme med forslag. Det kan være tegnet, eller det kan brukes foto. Dette spiller mindre rolle, bare motivet henspiller på noe som har med vegvesenet å gjøre. Aller helst ser vi at forslaget kan forbindes med Hedmark fylke.

Ovenstående foto viser hvordan andre fylker har ordnet seg. "Telemarksvingen" har det kjente vegpartiet Knuten som sitt motiv, mens Møre og Romsdal har fire karakteristiske tegninger fra vegforbindelser i sitt fylke som forside, bl.a. Trollstigvegen. "Vegstikka" fra Troms derimot har hentet motivet fra den moderne vegbygging. Vi har også tatt med "Vegen og Vi", selv om den forandrer omslagsbilde for hvert nummer.

Forslagene sendes HEDMARK VEGNYTT innen 31. januar 1973. Har noen forslag, men ønsker hjelp enten til tegning eller arrangement, kan de ta kontakt med redaksjonen, som vil være behjelpelig med dette.

Premier loves.

NYE KONTROLLSTASJONER FOR STATENS BILSAKKYNDIGE I HEDMARK

Bilsakkyndig F. Smaaland



Bilsakkyndiges nye lokaler på Storhamar.

I en lang årrekke har arbeidsforholdene for de bilsakkyndige vært svært dårlige i Nord-Østerdal, og det har derfor vært en tvilsom fornøyelse å foreta bilkontroll der. Kontrollplass er blitt leid hos bensinstasjoner og verksteder, men dette er ingen særlig gunstig ordning.

Sommeren 1970 ble de vanskelige forhold drøftet med vegsjef Tronstad, som ønsket mulighet for en ordning i forbindelse med byggingen av ny vegstasjon på Tynset.

Plan for Tynset kontrollstasjon ble utarbeidet av sivilingeniør Bjørnstad og godkjent i Vegdirektoratet sommeren 1971.

Den 4. oktober i år ble den nye vegstasjon overlevert vegvesenet.

Bilkontrollen disponerer her følgende areal:

| | |
|-----------------------|------------------------|
| Kontrollhall | ca. 200 m ² |
| Kontorer m/birom m.v. | ca. 118 m ² |

I tillegg hertil en romslig, asfaltert plass utenfor.

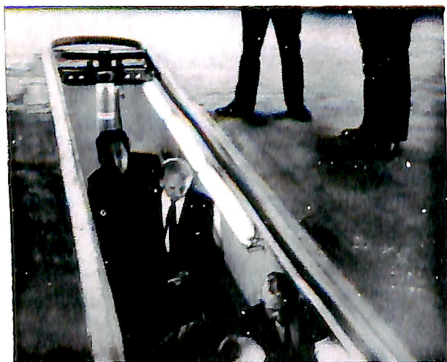
Det sier seg selv at de bilsakkyndige i distriktet nå er meget glade for den nye kontrollstasjon.

Imidlertid er det ikke bare i Nord-Østerdal at arbeidsforholdene har vært dårlige, også i Hamar har vi hittil slitt med liknende forhold. Alt i 1967 tok daværende leder av bilkontrollen, bilsakkyndig Aagaard, initiativet til anskaffelse av ny kontrollstasjon i Hamar.

Det tok imidlertid lang tid før planene kunne realiseres, men nå er arbeidet kommet så langt at den nye kontrollstasjon i Hamar skal overleveres vegvesenet før årsskiftet. Alle vi som er tilknyttet kontoret her, ser med glede og forventning frem til innflyttingen i de nye lokaler.

Hamar nye bilkontrollstasjon får ca. 727 m² netto gulvflate, som er slik fordelt:

| | |
|---|--------------------|
| Kontrollhall | 330 m ² |
| Kontorer, ekspedisjon, garderobes, arkivrom, toaletter m.v. | 354 m ² |
| Tilfluktrum og andre kjellerrom | 43 m ² |



Kontrollstasjonen på Tynset har tidsmessig utstyr. På bildet ses bilsakkyndig Smaaland (bakerst) og sivilingeniør Bjørnstad ta en titt på inspeksjonsgraven.

Kontrollhallen er utstyrt med tidsmessig teknisk apparatur, og vil dessuten som en av de første i landet, få anlegg for eksosavtrekk.

Avtrekksslangene tilkoples bilen ved innkjøring i hallen, og sitter på under kjøringen gjennom de 35 m lange kontroll-løpene.

I tilknytning til kontrollhallen er montert en 25 tonns bruekt.

Kontrollstasjonens tomt er på i alt ca. 13 da, og dette areal forutsettes disponert slik:

| | | |
|---|--------------------------|----------------------|
| Asfalterte kjørebaner med oppstillingsplasser: | For tungtrafikk | 5.000 m ² |
| | For person/ varebiler | 2.500 m ² |
| Plen: | | 1.500 m ² |
| Grasbakke: | | 2.000 m ² |
| Beplantning: | | 1.000 m ² |

Med de foran nevnte to nye kontrollstasjoner samt Elverum kontrollstasjon, som er 6 år, er bilkontrollen i Hedmark fylke meget godt utstyrt sammenliknet med gjennomsnittsstandard for hele landet.

En bemerkning til slutt:

Det er ønskelig at den periodiske kjøretøykontroll blir så effektiv som mulig. For å oppnå dette, må det ved siden av nye kontrollstasjoner også ansettes personell som er teknisk godt kvalifisert. Det er å håpe at vi snarest kan få dette.

TV-OVERVÅKING?



Fjernsynsovervåking av trafikken i krysset? - Eller variable skilt med fjernstyring av skiltbilledet?

Kombinasjonen TV-antenne/skilt fra Brugata i Hamar. Skiltene er fjernet etter at den nye E-6 er åpnet.

En oppsynsmann forteller



Veganlegget fra Nybergsund til riksgrensen i Trysil 1897. Akkordlaget står i forgrunnen, Petter E. Langdalen er nr. 6 fra venstre. Faren, som var bas, er nr. 3.

Denne artikkel henter stoffet fra boken "Renhårig Slusk", som finnes i Norsk Folkemuseums serie "Arbeidsfolk forteller".

Fortelleren heter Petter E. Langdalen, og er født i Bergeberget i Elverum kommune i 1880. Bortsett fra skogsarbeid i ungdommen, er det veganlegg og kanaliserings- og forbygningsarbeid for Vassdragsvesenet som har vært hans yrke.

Sammen med faren, som var anleggsarbeider, begynte han på veganlegg i 1897. 28 år gammel ble han oppsynsmann.

Med samtykke fra Folkemuseet lar vi ham selv fortelle fra veganleggene den gang. Enkelte avsnitt i hans fortelling har vi av plasshensyn måttet utelate. Likeså må vi her sløyfe det Langdalen har fortalt om sine opplevelser på andre arbeidsplasser.

Et større veinlegg i Trysil, mellom Nyberg-sund og riksgrensen ved Lutnes, skulle da settes i gang. Min fader, Engebret E. Langdalen, var en driven anleggsmann, så vi ble enige om å reise til Trysil. Oppsynsmann H. Hansen, som skulle stå føre det daglige oppsyn, kjente vi fra før, han var vår nærmeste nabo i Bergerberget, så vi var så å si sikre på at vi skulle få arbeide der.

Vi kom frem andre dagen og kom i beskjefteigelse dagen derpå. Min fader gikk inn som formann og dannet lag med seks mann, deriblant jeg og min brøder Ole. Vi fikk utlevert den nødvendige redskap: hakker, spader, spett, minebor, øksar med videre. Først skulle veinlinjen ryddes for skog, og herav skulle vi bygge brakke, som vi skulle bo i

under fullførelsen av den akkord vi hadde påtatt oss. Vi fikk ikke anvist andre materialer til brakkebyggingen enn den skog vi ryddet ut av veinlinjen. Brakken var 3 x 2½m. Det ble kløvd breer av trær til briske rundt veggene; dem lå vi på, spiste og satt på; og en eldre midt på gulvet kokte vi vår mat på.

For å sette opp en sånn brakke hadde vi kr. 20.00.

For å ta ut gravningsmassen i akkorden benyttet vi hakker, spett og spader og lastet opp i trillebærer som ble benyttet ved uttransport av gravningsmassene. Rominnholdet av disse trillebærer var en åttendedels kubikkmeter, og de var gjort av en-toms bord med sterke smijernbeslag og et støpt hjul av malm, ca. 35 cm i diameter. Det var vandringer av planker som var fem-seks tommer brede, opptil 300 meter. Hvis en var så uheldig som å trille av, noe som ikke var så sjelden for en nybegynner, så måtte han selv løfte trillebåra på plass igjen, og det var et nokså tungt løft.

Arbeidstiden var da 10 timer pr. dag, og regelen var at hvis en mann kom fem minutter for sent til arbeidsplassen, så fikk han skoft en time.¹ Fortjenesten var den gang ca. kr. 2.00 à 2.50 pr. 10 timers dag. Forskuddslønninger var det hver 14. dag med utbetaling av kr. 1.50 pr. dag. Dette anlegg var jeg på så og si fra først til sist.

¹ Dvs. han ble trukket for en hel times lønn.

Plassen bru over Trysilelva var jeg med å bygge. Jeg var med i steinbruddet og tok ut stein til brukarene. Det var sprettede kaldt den vinteren. Vi bodde i en brakke like ved brua, men derfra til steinbruddet var det en times marsj, så vi måtte kvile ute under bar himmel i 30 kuldegrader. Brødet vi hadde med oss til neste, var så spekt så vi måtte bruke øks og hugge det i stykker, og så brenne det ved varmen inntil det ble så opptint og brent så vi kunne rygge det i stykker.

Det var gode forhold mellom anleggsarbeidere og bygdefolk ved hele anlegget, og i særdeleshet ved Plassen bru. På dette anlegget var det folk fra forskjellige steder, deriblant mange svensker.

Ved omlegging av hovedveien Pina-Godager i Stange i Hedmark, deltok jeg også som ung rallar. Jeg og to andre unge gutter bodde i Godtemplarlosjen like ved Stange jernbanestasjon. Litt i utkanten av sentret var der en kafé som hette Midtkaféen, og denne kaféen var nokså beryktet, der skulle foregå litt av hvert. Det var tre av oss som ble enige om at vi skulle besøke Midtkaféen. Vi gikk inn og forlangte tre kaffe, som ble oss servert. Før oss var det tre svære karer som var litt på, de satt ved et bord litt lenger inne i kaféen. Ved et annet bord nærmere dora satt det en svær rusk til karalene. En av de tre reiste seg opp og gikk bort til den som satt ensom ved sitt bord og sa: «Reis deg opp, gutt, så jeg får se om du har hele bukser.» Vedkommende reiste seg opp og snurra seg rundt på hælen. Så sa han: «Nu får du sett om mine bukser er hele, nu vil jeg også se om dine bukser er hele.» I det samme hugg han i mannen og løftet han rett opp og imot dora, som han spente opp. Mannen grep fatt i geriktene på begge sider av dora, og dem

fulgte med ut. Så kom han inn igjen og drakk opp resten av sin kaffe, som intet var hendt. De to andre stakk seg ut bakveien. Og forsvant gjorde dem alle tre, vi så dem ikke mer. Denne gang rakte dem ikke på den rette, som vel var.

Vi ruslet da tilbake til Godtemplarlosjen og besøkte ikke Midtkaféen mere.

Akkordbas.

Vi reiste tilbake til Hanestad st., knallet over Kjølén til Øvre Rendalen, ca. 25 km, og traff oppsynsmann Nordhagen der. Jeg dannet akkordlag med seks mann og ble der hele sommeren 1907.¹ Jeg og hele laget bodde på en gård som hette Sørberget — snille og hyggelige mennesker å bo hos. Vi hadde to fioliner og en klarinett med oss; vi spilte så det ljomet i berget, og vi hadde megen moro. Fester var det både i lokalet og i stuene omkring, og det var snille og hyggelige mennesker alle sammen, til og med en som gikk under navnet Villnorsken.

I september samme år reiste vi sammen med oppsynsmann Nordhagen til Ytre Rendalen, til en sidevei som skulle bygges fra Ytre Rendalen til Engerdalen. Vi arbeidet da der en måneds tid. Vår bopel var en dårlig brakke med jordguly og brisker langsmed veggene, uten noe som helst til sengeklær. Der bodde også oppsynsmann Nordhagen.

Nordhagen hadde med seg to harehunder, så vi var av og til på harejakt. Vi skjøt en hel del, så vi hadde ferskt kjøtt til en hver tid, og vi syntes at vi hadde det bra.

I slutten av oktober samme år luftet vi isammen med oppsynsmannen med fulle pakninger den lange vei, ca. 75 km, gjennom ville skogen over Klara elv om Glottvola og til Drevsjø i Engerdalen. Jeg og mitt lag skulle bygge om Drevsjø bru denne vinteren 1907—08.

Jeg og mitt lag og oppsynsmannen leide annen etasje av en gård som gikk under navnet Skrivergården. Navnet skriver seg fra den tid Røros kobberverk kjørte kobbermalmen fra Røros til Drevsjø og smeltet malmen der, og så

kjørte de det ferdige produkt tilbake.¹ Hytt-skriveren for Røros kobberverk disponerte over denne gård under kobbersmeltingen der. Her leide vi oss kokke, som stod for matlagning og renhold. Vi kjøpte inn alle de nødvendige matvarer, og deriblant flere reinsdyrskrotter fra finnen Morten Danielsen i Elgå ved Femund, og vi levde godt.

Det var stor drift i Statens skoger deroppe den vinteren, og det var flere svære bolagsbuser² som var beskjeftiget der. I julehelgen ble vi innbudt til bryllup av bolagsbussen Pettersson fra Sverige, hans madam var fra Drevsjø. Det var et nokså lystig lag. En av gjestene fra Sverige hette Barnstet, og en annen svensk gjest gikk under navnet Lilla Kalle. Barnstet var en kjempekar som holdt sine to meter i høyden og var akselbred og grov — en ualmindelig kraftkar. Derimot var Lilla Kalle en liten spjert, men livat og morsom, og han hadde mange pus-sige skrøner og vitser; iblant sang han morsomme viser — delvis om seg selv — som han selv hadde diktet. Kjempekaren Barnstet og Lilla Kalle holdt rene oppvisningen, de, n begynte å danse sammen. Dansen utviklet seg slik så Lilla Kalle en gang gikk rundt i luften over Barnstet og så lå horisontalt på hans kraftige armer eller satt på hans utstrakte hånd som et annet insekt i forhold til Barnstet. Jubelen gikk ganske høyt, og spirituousa var det nok av, så vi festet bryllup i to dogn. Men allting gikk ordentlig for seg med avvekslende musikk, dans og sang. Vitser og skrøner manglet det heller ikke på.

Brua vi satte opp, var ca. fire meter høy. Brukarene var av huggen granittstein. Kjørebane, bru, stabbesteiner og rekkverk, alt var inkludert

¹ I Langdølens «Skudsmaalsbog» står en attest datert 31. mars 1906. Den viser at han hadde vært «akkordformand» på «arbeid i «de siste aar», formodentlig iallfall fra 1904.

¹ Drevsjø smeltehytte ble drevet fra omkring 1820 til 1834.

² En «bolagsbus» er en som arbeider i de svenske «aktiebolagens» skog.

i akkorden. Prisen var kr. 3000.00, og vi tjente ca. tre kroner pr. 10 timers dag.

Den 28. mars 1908 ble vi ferdige med Drevsjø bru, arbeidslaget ble oppløst, og vi luffet på hver vår kant. Jeg og en kamerat av meg slo følge vestover igjen, hjem til Bergerberget.

Umiddelbart etter hjemkomsten dro vi til Lillestrøm, og skulle søke veiarbeid. Vi oppsøkte oppsynsmannen, men arbeidet skulle ikke påbegynnes foren om 14 dager. Vi reiste da videre til Funnefossen i Glomma, som skulle utbygges. Den dagen vi kom deropp, kom det ca. 100 mann som søkte arbeide.

Jeg likte meg ikke der, og således vendte vi nesen mot Hamar. Der traff vi oppsynsmann Hansen, som skulle sette i gang utbedring av hovedveien Hamar—Elverum. Her dannet jeg lag igjen og arbeidet der hele sommeren 1908. Vi bodde på en bondegård med full pensjon, så der hadde vi det flott — god mat, gode senger. Fortjenesten lå på ca. tre kroner pr. 10 timers dag.

Jeg husker en dag ute på veilinjén at en av laget skrek: «Ser du ikke det fryktelige uhyret som kommer der da?» Og så tok han på sprang inn i skogen. Han trodde nok at det var selveste styggen som kom, men det var da ikke så galt, det var den første bilen han hadde sett. Da bilen hadde passert, kom vedkommende tilbake, skjelvende, og sa: «Men iallverden, hva var dette for noe!» Da måtte jeg forklare ham at det var en bil med to mann i, og da husket han også å ha lest om biler i Amerika.

Oppsynsmann.

Om høsten samme år kom der en storflom i Søkkundelv i Stor-Elvdal og rev med seg en ny bru. Brua var under maling da flommen kom, så malerne måtte skynde seg for å komme ut av brua. Jeg og mitt lag reiste der opp for å bygge brua opp igjen. Det hadde nok vært en

fryktelig flom (skybrudd). Den nye veibrua var odelagt. På hovedveien var der flere gjennembrudd. Husene på et småbruk var vndd halvt rundt og stod på halv bikk. Store mastetrær og stein og grus var sendt langt innover dyrket mark, så det så fryktelig ut.

Det ble bestemt at Søkkunda skulle kanaliseres. Jeg fikk da beskjed fra Norges Vassdragsvesen og ble tilbydd stillingen som oppsynsmann der. Jeg gikk opp som oppsynsmann både for vassdragsvesenet og veivesenet og fikk en daglønn av kr. 4.50 pr. dag. Jeg og mitt lag satte opp igjen brua samme vinter, og i kanalen hadde jeg bare ett lag.

Anleggsarbeiderne bodde delvis hos bønder, og delvis i små brakker (koyer) med brisler langsmed veggen til å sove og sitte på og med en komfyr midt på jordgulvet. Fortjenesten lå på kr. 3.50 å 4.00 pr. 10 timers dag. Kanalen ble ferdig 12. august 1911.

Ved omlegging av hovedveien ved Rena i 1912 og 1913 hadde jeg flere arbeidslag, deriblant et lag med svensker som visst forsynte seg nokså godt med øl til middagen. Jeg la merke til at diet utviklet seg således med øldrikken at arbeidet i akkorden gikk svært dårlig.

En dag jeg kom og skulle inspisere, var karene nokså rode i toppen, og jeg forstod at dette kunne ikke gå i lengden. Jeg sa da ifra, at hvis dem fortsatte på denne måten, så måtte dem få slutt. Da sjikanerte dem meg huden full, og ga meg forskjellige titler.

Til slutt var det en av laget som sa: «Er du så svær kar, så kan jeg gjerne ta et tak med deg, jeg.» Da hadde jeg også blitt litt oppbrakt og hissig, så jeg svarte: «Gjerne det. Men på betingelse av at de øvrige av laget ikke blander seg innimellem. Og for det annet så knepper jeg ikke rygg med mindre enn at vi seiter fem kroner hver som innsats.»

Vi la så fem kroner hver på en stubbe. Vi gikk mot hverandre i et hurtig tempo. Jeg slog

ham i bakken med en gang. Så sa vedkommende: «Jeg fikk ikke tak, og du fer med skøy og juks.» På dette svarte jeg: «Det er ikke noe om å gjøre. Vi kan ta et nytt tak. Men først en ny femkrone.»

Vi la da fem kroner til på samme stubbe. Vi gikk isammen for annen gang, og det gikk ikke bedre denne gangen heller. Svensken gikk i bakken så det riktig gulk i 'n av ølet.

Jeg gikk da bort til stubben som pengene lå. Jeg tok de ti kroner som svensken hadde satt som innsats, og leverte dem tilbake og sa: «Her har du tilbake din innsats, på den betingelse at du aldri mer byr deg frem til å kneppe rygg. For når du ikke klarte meg, så har du liten sjanse til å klare noen andre. Og nå samler dere opp redskapen, for nu får dere slutt.» De ble utlont med forskuddet, og svenskene forsvant nokså fort.

Ved omlegging av veien på østsiden av Glomma gjennom Strandbygda i Elverum i 1912 og 1913 var det rallarer ifra forskjellige kanter. Dem kom luffende efter landeveien, delvis så godt som nakne og uten noen som helst eksistensmidler. Det mest kraftige lag jeg noensinde har hatt, hadde jeg på dette anlegg.

Det var en dag om sommeren 1912 der kom seks svære svenske rallarer som søkte arbeide — uten penger, uten mat og uten klær. På bena hadde de noe som engang hadde vært skor, som var surret sammen med messingtråd og ståltråd. Buksene var så fillete og sunde så dem hadde vanskeligheter med å skjule det nødvendige. Skjortene dem hadde — jeg kan ikke kalle det skjorter! Det var igjen kragen rundt halsen, og noen filler som hang og slang nedover brystet. En stor svenskefrakk dekket en del av fillene nærmest skrotten. Buksene, langt nedenfor hoftene, holdt dem på plass med det forunderligste materiell. Føreren for laget hette Stål. Han målte sine to meter i hoyden og var bredakset, så det var en ordentlig kjemperal-

lar. De fem andre ga heller ikke så meget efter. Stål spurte på arbeide for seg selv og for hele gjengen. Jeg svarte: «Jeg får si med en gang at de ser meg så svære ut så jeg tør knapt nok ta dere inn i arbeide. Forøvrig er dere jo uten eksistensmidler, og noen forskudd kan de ikke få forenn de har arbeidet i åtte dager. Men kan de selv skaffe dere det nødvendige disse åtte dagene, så skal dere få forskudd.» Dem oppsøkte da et annet svenskelag som allerede hadde begynt. Av disse fikk dem lånt så mange kroner at dem kunne begynne. Dem fikk utlevert de nødvendige anleggsredskaper, og fikk bo i en falleferdig hytte nede ved Glomma.

Jeg reiste så til andre anlegg som var under arbeide, og kom tilbake til Strandbygdsveien om åtte dager for å utbetale forskudd. Jeg kom da til Stål og hans lag. Stål kom meg i mote og sa: «Synes De at vi har utført noe videre arbeide?» «Ja, det er utført meget arbeide, og nå skal de få forskudd som jeg har lovt.» Jeg snakket med en gårdbruker som hadde sin gård der hvor Stål med hans lag arbeidet. Vedkommende gårdbruker fortalte at han så at Stål med lag arbeidet så å si dognet rundt. Og det kunne jeg så godt forstå da jeg vurderte det arbeide dem hadde utført på en så kort tid. Så ble dem ferdige med akkorden, og oppgjør fikk dem med den beste fortjeneste som var utbetalt ved dette anlegg.

Ny akkord ville dem ha, og det fikk dem også. Men dem ville ha en dag fri forenn dem börja, sa dem. I denne akkorden var der stygt landskap med myrsumper, vatn, store tyristubber, steinblokker. En gyselig akkord var det, det skal være visst og sant. Jeg hadde frembydd denne akkord til andre lag, men det var ingen som ville ha den.

Jeg reiste da opp til Rena samme dag, men jeg var litt usikker på dette laget, så jeg reiste ned igjen andre dagen for å se hva svenskene foretok seg. Jeg pleide å ta inn på Nordenga, og

det gjorde jeg også denne gang, men døra var stengt og låst. Så fikk jeg høre at det liksom knapp til inne i huset, og jeg fikk se at gardinen for vinduet ble forsiktig skjøvet til side.

Kona kom og låste opp og sa: «Skund deg inn, for disse svenskene Deres er så fulle og fæle og synger så stygge viser så dem holder på å skremme oss helt i hjel. Ja, der hører jeg dem. Å skund deg inn, så jeg får låse døra. Hvis dem treffer deg, slår dem deg i hjel.» Så kom dem da rett ut for Nordenga, og jeg ville ut og snakke med dem. Men kona holdt tak i meg og protesterte på at jeg ikke måtte gå ut til dem.

Jeg kom da løs fra kona og gikk ut til svenskene, som var i godt humør. Dem fortalte at dem hadde kjøpt seg en låda øl og ville more seg litt førenn dem begynte på en ny akkord, og jeg ble innbuden til fest. Jeg takket for innbydelsen, men undskyldte meg med at jeg ikke hadde tid, og sa samtidig at i morgen må de være i arbeide. «Hvis ikke, setter jeg bort akkorden til et annet lag.»

Kona i Nordenga stod i vinduet med hjertet oppe i halsen og var redd for at svenskene skulle overfalle meg, så hun når jeg kom inn igjen.

Jeg reiste derfra samme dag for å føre tilsyn ved andre anlegg som jeg hadde under arbeide, så det ble en åtte dagers tid førenn jeg kom tilbake til Strandbygda, hvor jeg hadde disse omtalte svenskene.

Veien lå i en lang rett linje der hvor Stål og hans lag arbeidet, så akkordlaget så meg på lang avstand. Da jeg nærmet meg dem, holdt to mann av laget på å skulle ta opp en svære stubbe. Jeg kom da tett inntil dem. Så sa Stål: «Sitter 'n hardt?» Vedkommende svarte: «Vi må nok få Stål til å hjelpe oss.» Stål sa da: «Gå vekk, så skal jeg probere den.»

Stål, den svære kjempen, kroket seg sammen og trengte sine svære hender og armer innunder en rot og løftet stubben opp så myr, stein

og jord rullet seg foran den. Så sa han: «På den her måten skal de ta stubbene. Vi har ikke så god akkord så vi kan stå og kjæle stubbene på den der måten.» Da var han ikke i beste humøret. Stål og hele hans lag så fæle ut, for det dem arbeidet i dette fæle terrenget. Dem var bedekt over hele skroten, til og med ansikret, med myrrokke.¹ Jeg så at det lyste litt der hvor øynene skulle sitte.

Svenskene gjorde sin akkord ferdig og gjorde opp for seg som rette rallarer, og det er ett av de flinkeste arbeidslag jeg har hatt i mitt arbeide. Det er som ordspråket lyder: Man skal ikke bestemme hunden efter håra og fanten efter fillene.

¹ Etter Ivar Aasen: Norsk Ordhog betyr myrrokke eller malmrrokke «en rød skorpe på jord eller dynd som indeholder myrmaal». Aasen kjenner ordet nettopp fra Østerdal.



Sven Pettersen

"JULEKVELDS-STEINEN"

"Julekvelds-steinen"

Det er julaften med snø og kulde. Vi sitter lunt og avslappet i vår kjære bil. Trysilvegen fører oss jevn og bred, mil etter mil gjennom snøtung skog. Både bilen og vegen, begge deler fremtvunget av tidens krav om en rask utvikling, gjør at vi kan nyte en behagelig tur med julegaver og overraskelser hjem til våre kjære i Trysil.

Etter halvannen times kjedelig kjøring fra Elverum befinner vi oss ved Engerneset. Skumhvite bølgetopper dukker opp på venstre side. Det er Engersjøen, ennå isfri, men temmelig stri i nordaværet. Ennå noen minutters kjøring - 4 km til - og under en hatt av snøfonner stiger i vest Skakksvola loddrett opp av bølgene, speidende utover Engeren og den nybygde vegen, som skjærer seg i slakke kurver gjennom det barske landskapet.

Her stopper vi et øyeblikk og lar nåtid og teknikk kjøre videre. Tankene går til en julekveld på 1700-tallet. Her fantes også den tid mennesker med hud, hår og sanser som oss. Skakksvola med sine fonner, Engeren med sine bølger og et landskap fylt av rullestein er det samme. Men her er ingen Trysilveg og ingen motorlarm, bare stritt nordavær, rent for eksos. Da var Engeren Trysilvegen og båten den tause bil, så lenge sjøen var isfri. På **land** snodde en skarve kløvveg seg rundt store steiner, djupe vikar og bratte egger. Anført av mennesket prustet hestekrefter på hover seg fram under tunge bærer, fordi isen ennå ikke hadde lagt seg.

De to - eller fire - skjeggete, hardføre engerdølene var sent ute denne julekvelden. De kom fra Trysil, nedlastet med varer som skulle sette en ekstra kos på julen der hjemme.

Om karene fulgte stien eller brukte båt, er uklart. De ble her enten overfalt av kraftig snøstorm eller kulde, og fant Engeren plutselig islagt. Alle vegmuligheter måtte i hvert fall oppgis på grunn av naturkrefter. Karene måtte nå i all hast finne et sted å søke ly. Mulighetene var få i denne øde og folketomme natur. Men et stykke oppe fra sjøkanten fantes redningen: en stor stein med et overheng, slik at den dannet en hule. Her krøp karene tett sammen mot kulde og uvær. Med Skakksvola som det mektige tause vitne belaget de seg på en tøff julenatt, mens tankene gikk til de kjære hjemme.

Etter denne dramatiske julekveld fikk så steinen navnet "Julekvelssteinen".

Men tidene forandret seg. Bare Skakksvola fulgte "Julekvelssteinens" skjebne fra dag til dag. Ved århundreskiftet da det første veganlegg snodde seg fram fra syd, led steinen sin første skjebne under oppfinnelsen av Alfred Nobel. Nå ga den ikke lenger skydd til trengende mennesker, men restene sto der og førte minnet og historien gjennom utviklingens jag.

Så kom året 1972. Motorlarm og drønn gjaller i fjellsidene: "Julekvelssteinen" trengs plutselig som forbygging mot bølger, og på få sekunder har sterke maskiner fjernet den fra jordens overflate.

Vi hører vislingen fra bilens varmeapparat og ser den brede vegen gå videre mot nord. Vi tenker på den en og en halve timen det tok fra Elverum, og vi ser for oss de frosne, skjeggete karene under "Julekvelssteinen".

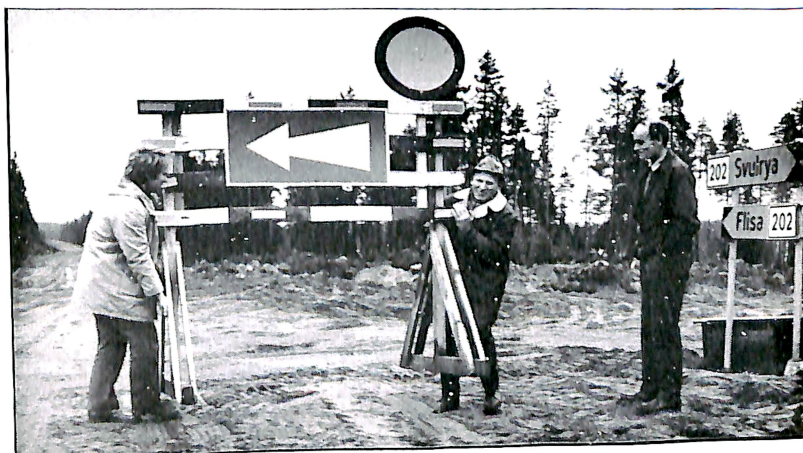
Vi er snart hjemme. Kan hende burde vi stille mindre krav til nåtiden - ? Være fornøyde med det vi har, og sette bedre pris på tilværelsen - ?

Vi kjører sakte videre, fulle av tanker, og turen er ikke lenger så kjedelig.

Sven Pettersen

FINNSKOGVEGENE

Parsellen Rotbergså - Breisjøå åpnet



Avdelingsingeniør Østby og oppsynsmann Nesmo fjerner sperringen ved Rotbergsvegen, mens overingeniør Furuholmen er tilskuer.

Etter to måneders arbeid ble den seks kilometer lange parsellen av Finnskogvegen fra Breisjøå til Rotbergsåa, på grensen mellom Åsnes og Grue, åpnet for vanlig trafikk i november i år. Vegstrekningen er i alt 6060 m lang, og erstatter den smale og svingete vegen om Rotberget.

Parsellen inngår i veganlegget FINNSKOGVEGENE, som har vært under bevilgning i en årrekke. Det ble sist arbeidet på parsellen i 1964, og det var til da medgått ca. kr 630.000,-, uten at vegen var kjørbare. Det ble så slutt på bevilgningene, og anlegget, som delvis var grovplanert, begynte å vokse til igjen med kratt.

I sommer lyktes det imidlertid å få penger til disposisjon. I alt kr 800.000,- ble bevilget, og i vegvesenets regi kunne man ta fatt. Det ble leid maskiner fra entreprenører i distriktet, ved siden av det som vegvesenet har utført selv.

Det er kjørt ut ca. 25.000 m³ sams masse fra sidetak. I tillegg kommer masseflytting i veglinja, slik at de totale masser er ca. 35.000 m³. Dessuten har man knust opp ca. 3.000 m³ banegrus, som vil bli påført.

Oppsynsmann Nesmo, som har hatt det daglige oppsyn med anlegget, gir karene som har håndtert maskinene, honnør for vel utført arbeid. Også skogeierne langs vegen har vært positive. Det har ikke vært vanskelig med masse til anlegget.

Dermed er en meget omskrevet vegparsell klar for bruk, og vegen vil sikkert vekke glede hos dem som er avhengig av den.

①



②



③



Med SAMARBEIDSUTVALGET i Trysil - Engerdal



Samarbeidsutvalgets medlemmer er noe alvorligere enn vanlig. Ved bordet fra venstre: Staboe, Sandven, Hagen, Storsveen, Myrhvang, Smaaland, Mellum (nesten skjult), Tronstad, Jensen.

Den 31. oktober holdt samarbeidsutvalget fellesmøte på Hjemly pensjonat i Trysil med ansatte i Trysil og Engerdal. I alt var 40 mann samlet, derav 27 fra distriktet.

Medlemmer av samarbeidsutvalget og ansatte fra vegkontoret ga korte orienteringer om samarbeidsutvalget og dets funksjoner, driftsplanleggingen i vedlikeholdet, framdriften på Trysilveganlegget og om arbeidet med det nye informasjonsblad Hedmark Vegnytt.

Deretter var ordet fritt for kveldens hovedpost "Åpen Post", der de som var møtt fram tok opp til drøftelse små og store spørsmål av særlig interesse for vegvesenets ansatte i distriktet, og diskusjonen gikk livlig utover kvelden.

Bildene til venstre:

1. Pettersen og Mellum i munter passiar.
2. Enberget og Myrhvang hygger seg over kaffen.
3. Utsnitt av deltakerne.

NOK EN VETERAN SLUTTER

Overingeniør Erling Bakke



Sivilingeniør Erling Bakke, som siden 1. februar 1965 har vært knyttet til vegsjefens kontor på Hamar ved engasjement, har meddelt at han ved utløpet av året ønsker å trekke seg tilbake.

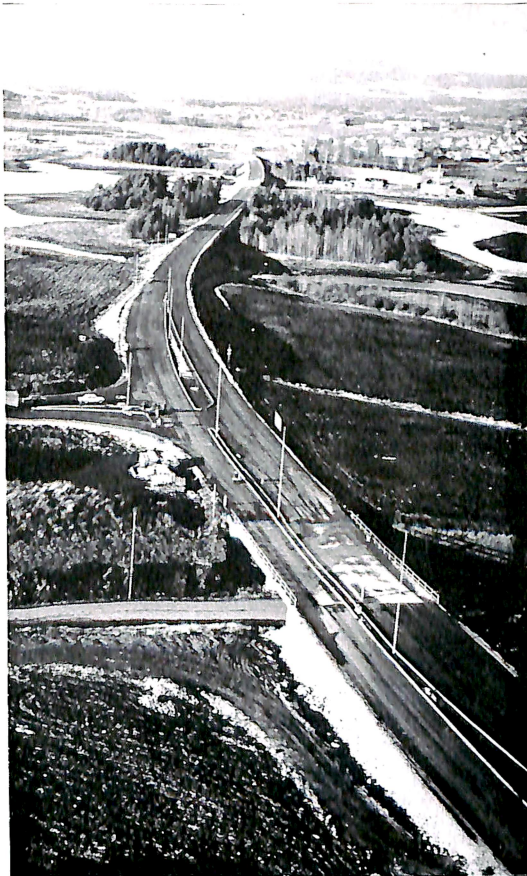
Erling Bakke gjorde sin entre i vegvesenet i 1921 som nybakt sivilingeniør. Ved sin fratreden kan han således se tilbake på hele 51 års sammenhengende virksomhet i vegvesenets tjeneste.

Etter en kort visitt i Hedmark i 1921/22, stasjonert ved avdelingskontoret på Tynset, flyttet han allerede i 1922 over til Oppland fylke, med avdelingskontorene på Brandbu og Fagernes som virkefelt. Fra 1937 ble det Steinkjer i Nord Trøndelag i en del år, og deretter Molde i Møre og Romsdal fylke. I 1947 sluttet han sirkelen ved å komme tilbake til Hedmark fylke som bestyrer av Kongsvinger vegavdeling, med overingeniørgrad fra 1954. Da avdelingskontoret ble nedlagt i 1960, ble Bakke knyttet til vegsjefens kontor på Hamar, fortsatt med søndre distrikt som arbeidsfelt. Funksjonsdelingen førte ham over i vegplanleggingsarbeidet i dette distrikt, inntil han nådde aldersgrensen i 1965.

Ved sin virksomhet i flere fylker skaffet Bakke seg en bred erfaring og innsikt i vegvesenets administrasjon og arbeidsoppgaver. I 1957 deltok han i en vegkongress i København, som representant for det Norske Vegvesen. Hjemmefylket, hvor han avsluttet sin virksomhet, drog i full monn nytte av hans omfattende erfaring og faglige dyktighet. I det aller siste har også Hedmark Vegnytt høstet av Bakkes viten ved interessante historiske artikler om våre forgjengeres arbeid i Hedmark, og vi håper fortsatt at han vil bli å finne i våre spalter.

Over til side 36

MOTORVEGEN MINNESUND - HAMAR



Den nye E-6 mot Akersvika
(foto Hamar Dagblad)

Med åpningen av parsellen Uthus - Akersvika av E-6 er et stort arbeid med utbedring og ombygging av rv E-6 sydfra fram til Hamar fullført. Trafikantene kan nå tilbys en moderne, god veg med stor kapasitet og med muligheter for rask kjøring. Med enkelte justeringer av kryss og omliggende vegnett lengst i syd, vil hele strekningen fylle kravene til "Motor-B-veg" og få 90 km/t som fartsgrense.

Som et ledd i utbedring av stamvegnettet ble det i 1950-åra arbeidet på parsellen Akershus grense - Kleverud. Vegen ble her strekningsvis utbedret der den lå, mens andre partier måtte omlegges helt. Bevilgningene var forholdsvis små, store deler av anlegget ble bygget som sysselsettingsarbeid på

vinterstid, og det tok lang tid å få parsellen ferdig. Først i begynnelsen av 1960-åra ble bevilgningene øket, slik at det kunne settes inn en mer konsentrert anleggsdrift for fullføring av parsellen.

Deretter ble strekningen fra Kleverud til Vikselv øst for Tangen stasjon foreløpig beholdt, mens parsellen Vikselv - Uthus ble satt under anlegg. Her ble det bygget helt ny veg gjennom et skogområde. Denne parsellen ble åpnet i 1966.

Anleggsdriften ble så flyttet sydover igjen, og ny veg høyere opp og øst for den gamle ble bygget på parsellen Kleverud - Vikselv. I 1970 kunne denne strekningen åpnes for trafikk.

Dermed gjensto bare parsellen Uthus - Akersvika fram til sammenkoblingen med Akersvika - Snarud, som, for å lede trafikken utenom Hamar, var bygget i tiden 1960-1964.

En omlegging av en parsell i Akershus, nærmest fylkesgrensen, førte til at en strekning på 1 km lengst syd i Hedmark måtte omlegges for å oppnå hensiktsmessig linjeføring ved fylkesgrensen. Parsellen, som ble påbegynt i januar 1970, er bygget som "Motor-B-veg" i forholdsvis vanskelig terreng. Minste kurveradius er 400 m, og sterkeste stigning 48 o/oo. På grunn av lokaltrafikken har parsellen tre vegunderganger, to med bredde 7,0 m og en med bredde 4,0 m. Det måtte tas ut 35.000 m³ fjell og 5.000 m³ jordmasser i veglinja, i tillegg måtte 15.000 m³ fyllmasser tilkjøres. Overbygningsmaterialene er produsert på Skavabakken ved Tangen.



Fra støpearbeidet på Akersvika

Parsellen Uthus - Akersvika, 11,7 km, ble påbegynt i oktober 1969. Her er det bygget ny veg gjennom et meget godt jordbruksområde, og mange justeringer av de opprinnelige planer måtte til før alt var klart. På denne parsellen er minste kurveradius 1.600 m,

og sterkeste stigning 40 o/oo over en lengde av 400 m. For lokalvegnettet (parsellen krysser to riksveger og fire fylkesveger) er bygget 6 bruer og 8 vegunderganger. Videre er det lagt vel 8.000 m dypdrenering og 765 m stikkrenner, mens ca. 380.000 m³ jordmasse måtte flyttes på. Overbygningsmaterialer er tilført fra Gihlemoen i Vang, fra Elverum, Bjørgedalen og Skavabakken. Planering og rekkverksarbeider er utført av entreprenører, mens det øvrige arbeid er gjort i vegvesenets regi.

Karl Karlsen har kuttet båndet, og statssekretær Per Magnar Arnstad gratulerer med vegen.

I bakgrunnen f.v. fylkesordfører Bakke, vegdirektør Olsen, fylkesmann Anger, politimester Engen og vegsjef Tronstad.



Den 23. november 1972 var alt klart for åpning av parsellene. Strekningen ved fylkesgrensen ble åpnet sammen med nordligste parsell i Akershus, ved en seremoni ved Splitten bru, mens åpningsseremonien i Hedmark var lagt til Uthus. Etter taler av vegsjef Tronstad og statssekretær Per Magnar Arnstad fra Samferdselsdepartementet, ble det røde bånd kuttet med kniv av en av veteranene blant anleggsarbeiderne, Karl Karlsen, og parsellen Uthus - Akersvika ble satt under trafikk.

Etter åpningen var arbeiderne fra anlegget innbudt til lunsj i fylkeshuset, hvor det var taler av vegdirektør Karl Olsen, fylkesordfører Bjørn Bakke og statssekretær Arnstad. Medlemmene av fylkestinget, som hadde møte samme dag, var til stede ved åpningen og den påfølgende lunsj.

Hamars kommunikasjoner gjennom tidene

Overingeniør Erling Bakke



Den gamle Hamar-kaupangens hovedtrafikkåre var vannvegen på Mjøsa og tilstøtende elver, med båt om sommeren og med slede på islagt vann om vinteren. Rester av kai-anlegg kan fremdeles sees på Domkirkeodden ved lav vannstand. Om vinteren ble isvegene forlenget med vinterveger. En lang og viktig vintervegforbindelse var fra bunnen av Akersvika til Østerdalen og Sverige over Solør.

Ferdselsåren på Mjøsas østside var bare en rideveg, hvor varer til byen måtte føres fram på kløv eller til nød en slede på tremeier.

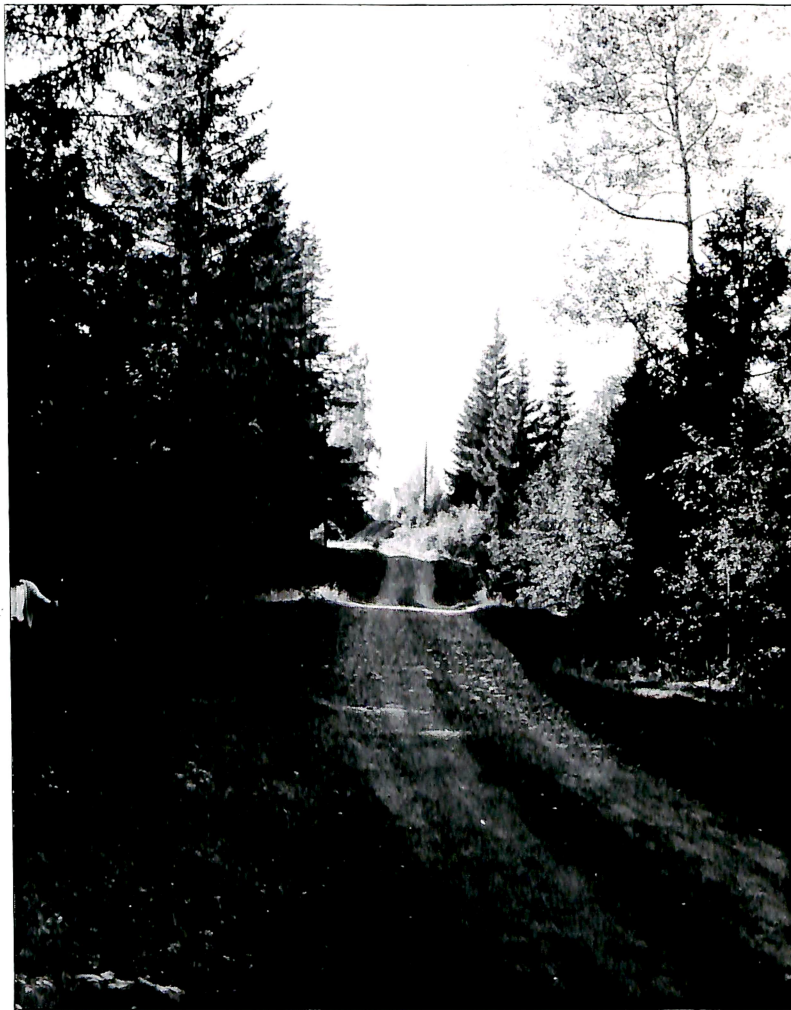
Åpningen av jernbanen Oslo - Eidsvoll i 1854, og Hamar - Grundset i 1863, førte til øket Mjøs-trafikk med dampskip og lektene om sommeren og på isveg om vinteren mellom Eidsvoll og Hamar, hvor jernbane manglet. Også til andre steder på langs eller tvers av Mjøsa ble dampbåtstrafikk igangsatt.

Hovedvegen til lands langs Mjøsas østside var imidlertid da for lengst blittkjørbar med hjulvogner, i Hedmarksbygdene før 1766 og over Morskogen før 1804. Ved byens grunnleggelse i 1849 passerte hovedvegen Hamar langs en linje fra Kløfta (Ottestad) om Nybrua, Vang kirke, Hveberg, Flagstad, Galgeberget, Stafsberg, eller i store trekk i samme strøk som den nye E-6.

Fra før hadde byen kjørbar forbindelse til denne ved Stafsberg. Ca. 1867 ble Furnesvegen bygget, med vegarm fra Tommelstad til Flagstad bru (og Hveberg). I 1869 kom vegen over Stangebrua til Kløfta og til slutt i 1898 vegen fra Hamar til Vang kirke. De nye tilførselsvegene var bygget for hestetrafikk med ca. 4,5 m bredde, slake stigninger og godt vegdekke. Etter asfaltering har vegene med mindre utbedringer hittil maktet å oppta en etter norske forhold stor biltrafikk. Men ytterligere trafikkøkning fremtvinger i nær fremtid nye innfartsveger med toplans kryss, egne gangbaner og for øvrig med lignende utstyr som den nye E-6.

Byens samferdselsmidler har således i tidens løp gjennomgått flere omstillinger, først fra sjøfartsby til jernbaneby, fra jernbaneby til bilby. - Og utviklingen til luftfartsby er kanskje allerede i gang?

Kongeveggen



Fjernt fra dagens larmende trafikk ligger den gamle Kongeveg nederst i Benterudbakken mellom Furnesvegen og den nye E-6.

Idyllisk og delvis gjengrodd - men med imponerende dimensjoner i forhold til datidens trafikk: over 6 meter (10 alen) fra vegkant til vegkant, og 10 meter inklusive grøftene. Hegdalstrand markere den ene.

KART OVER HAMAR OG OMEGN AV 1821

med tilföyelser om byanlegget i 1849



Merknader til Hamarkartet av 1821

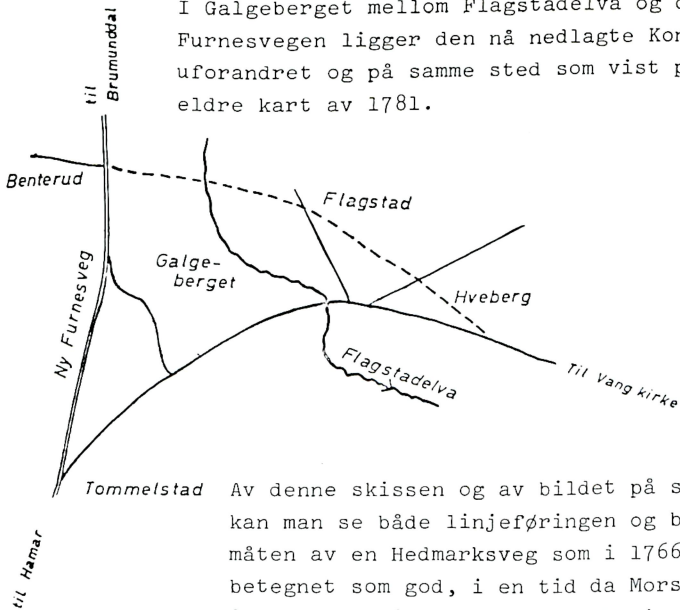
Undersøkelser etter andre vegsaker i Statsarkivet på Hamar brakte for dagen dette gamle kartet av 1821 over Hamar med omegn. På kartet er i 1849, samme år som det nye Hamar ble grunnlagt, innskissert alternative innfartsveger til den nye byen. Lengst til høyre ser vi Vang kirke og den gamle Kongevegen fra Christiania, som passerer tett ved kirken på veg nordover forbi Hveberg og Flagstad (delvis langs nåværende fylkesveg). Den krysser Flagstadelva og fortsetter videre opp Benterudbakken.

Ellers ser vi på kartet den gamle kjørevegen fra hovedvegen til Tommelstad, Kluge, Børstad og Disen, samt de to veger fra Stafsberg til Storhamar (nå Vognvegen) og fra Stafsberg om Ankerløkken til Hoelset og strandstedet hvor grensene for den nye bytomten er inntegnet (nå Stafsbergvegen). Det meste av disse veger eksisterer fremdeles, iallfall utenfor byens regulerte strøk.

Vegingeniøren har tydelig nok vært opptatt av byens fremtidige vegforbindelser og har skissemessig inntegnet nye veglinjer i tillegg til de eksisterende. I store trekk må disse sies å være realisert. Vi finner således Furnesvegen (a-b-c) og veg til Åker, likeså to linjer fra Høyensal mot henholdsvis Åjer og Prestrud. Derimot ble det nok aldri noen kjørbar d i r e k t e linje fra Strandstuen over Ankerskogen til Stafsberg, selv om domkirkens plassering både ved eldre og nyere byplaner øyensynlig inngår i en hovedakse langs denne linje.

Det etter min mening mest bemerkelsesverdige ved kartet av 1821, er at domkirkeruinen ligger nøyaktig i den rettlinjede forlengelse av Vognvegen, slik at den kunne bli hovedaksen i et eventuelt nytt byanlegg på Storhamar. Det var nok ikke bare Lillehammer og Brumunddal som dengang kappes om å få den nye byen ved Mjøsa. Hamar av 1849 har øyensynlig hatt nærmere konkurrenter som ville gjenreise det nye Hamar på den gamle Hamar-kaupangens grunn.

I Galgeberget mellom Flagstadelva og den nye Furnesvegen ligger den nå nedlagte Kongeveg, uforandret og på samme sted som vist på et eldre kart av 1781.

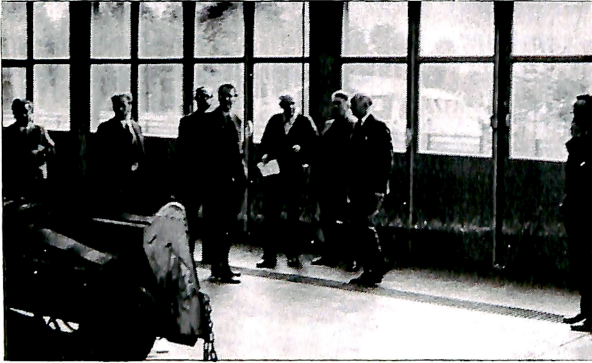


Av denne skissen og av bildet på side 29 kan man se både linjeføringen og bygge- måten av en Hedmarksveg som i 1766 ble betegnet som god, i en tid da Morskogvegen ikke kunne kjøres - knapt nok rides.

Erling Bakke



Nye driftsbygninger



Fra avleveringen av Tynset vegstasjon

I de senere år er det kommet mere fart i bygging av tidsmessige driftsbygninger innen vegvesenet. Det er i gang et arbeid med prioritering av byggingen i landsmålestokk. Behovet er meget stort, og selv om bevilgningene nå er oppe i ca. kr 10 millioner årlig, vil det ta enda noen år før det virkelig monner noe ute i distriktene.

Det har vært lagt mye arbeid i å komme fram til hensiktsmessige og fleksible bygg. Her i fylket har vi vært heldige i og med at vi har fått føre opp prototypen av både vegsentralt vegstasjon og enkel garasje. På denne måten har vi i de siste år fått noe mer enn "vår del" av bevilgningene.

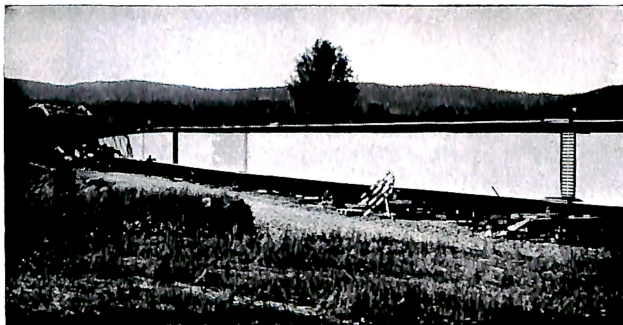
De siste byggene som er oppført hos oss, er Koppang og Tynset vegstasjoner og Os veggarasje. Avleveringen av Koppang og Tynset vegstasjoner fant sted den 4. oktober 1972.

Kommende år ser det ut til at det blir liten byggevirksomhet i vårt fylke. Det eneste som vil være i gang, er utvidelse av Follidal veggarasje. Dette arbeid utføres i egen regi.



Den nye Koppang vegstasjon

BRASKEREIDFOSS BRU



Ved påsketider i år startet arbeidet med bygging av ny bru over Glomma ved Braskereidfoss. Det første som ble gjort, var å parallellforskyve gammelbrua 7 m nedstrøms, slik at denne kunne opprettholdes som interimsbru under byggingen av den nye. Arbeidet ble utført av K. Ellingsens Mek. Verksted, som også hadde entreprisen på forarbeidelse og montasje av stålbjelkene til nybrua.

Den nye brua, som bygges på det gamle brustedet, er kontinuerlig i 2 spenn på 65 m og 75 m. Primærsystemet består av 2 sveiste platebærere med krum overgurt. Største høyde på disse er 3,0 m over pillaren, mens høyden ikke er mere enn 1,8 m ved landkarene. Bjelkene, som har en totalvekt på 320 tonn, ble trukket på plass ved hjelp av en kraftig vinsj. Under uttrekkingen av bjelkene fikk disse, som følge av den store egyptyngden, en nedbøyning på over 1,0 m.

Ovenpå stålbjelkene vil det bli utlagt prefabrikerte betong-elementer. Disse legges tett sammen, slik at de danner forskaling for plass-støpt betong. Elementene og påstøpen ovenpå disse er forutsatt å virke sammen som en orthotrop plate.

Den nye brua vil få en føringsbredde på 6,5 m og total brubredde på 7,1 m. Brua er beregnet etter lastklasse 1969 tilsvarende et maksimalt akseltrykk på 14 tonn, mens kostnadsoverslaget lyder på 2,4 mill. kroner.



Her ses noen av arbeiderne ved siden av den ene stålbejken, og man får et visst inntrykk av dimensjonene.

Nok en veteran....

Forts. fra side 24

Bakke var i sine unge år en habil skihopper, og sin ungdoms spenstighet har han i forbausende grad bevart både fysisk og mentalt. Når han nå trekker seg tilbake, vil vi, hans kolleger og medarbeidere i Hedmark fylke, takke ham for godt samarbeid gjennom mange år.

INTERNASJONALT BESÖK PÅ VEGSENTRALEN

Vegvesenet har i samarbeid med konsulentfirmaet Industri-konsulent lagt opp og gjennomført et systematisk forebyggende vedlikehold for maskinparken.

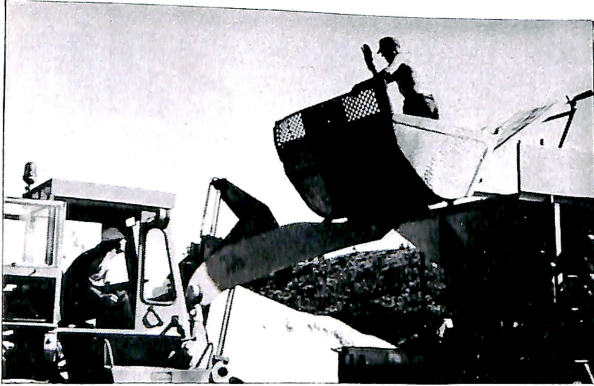
Den svenske stat har en u-landsorganisasjon, SIDA (en underavdeling av FN-organisasjonen UNIDO), hvor konsulentfirmaet har en del utviklingsoppdrag, og hvor en utstrakt kursvirksomhet inngår som en del av arbeidsoppgavene.

I denne forbindelse kom en gruppe utenlandske ingeniører til vegsentralen på Hamar for å studere det som var lagt opp av rutiner i forbindelse med vedlikeholdssystemet. Gruppen var på vegsentralen i 3 dager.



Her sees i bakerste rekke fra venstre avd.ing. Arne Sandven, vegsjef Arne Tronstad, Phillimon M. Kapesebele, Zambia, ing. Wesslund, IKO, foran fra venstre Mohd. Taufek bin Abdul Hamid, Malaysia, Abdullah Jassim Qathebi, Kuwait, Wai Chiew Kan, Singapore og Getachew Bizuneh, Etiopia.

Oljegrusarbeid

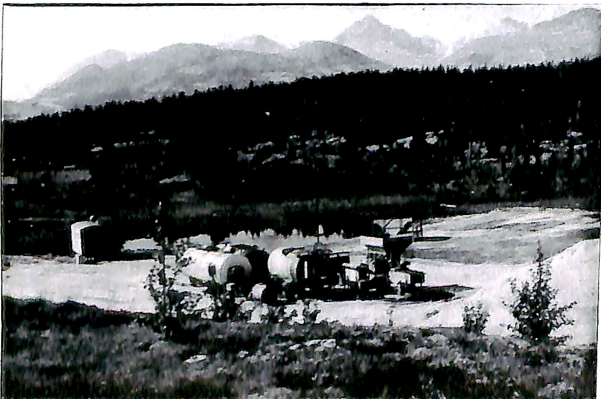


Oljegrussesesongen er forbi, og oppsynsmann Haglund & co. har trukket seg tilbake for å forberede neste sesong.

Det er i sommer blandet tilsammen 107.700 m³ oljegrus, som har gitt fylket adskillige nye mil med fast dekke.

Man glemmer kulde og mørketid når Bergersen (t.h. på bildet) og Åsterud poserer i solskinnet i ferd med ny montering av oljegrusverket, denne gang i Statsbuøyen. Med Rondane i bakgrunnen ser det riktig idyllisk ut.

Vel blåst, karer!



Pensjonsalder 67 år.



Trygdesjef Bjarne Jenssen

har sendt oss denne redegjørelse om de nye pensjonsbestemmelsene:

Det er to hovedspørsmål som har vært særlig sterkt fremme i diskusjonen om pensjonsalderen i folketrygden. Det ene er ønsket om å få en ordning med elastisk - fleksibel - pensjonsalder. Det andre er ønsket om å dempe selve pensjonssjokket.

Ønsket om å få en ordning med fleksibel pensjonsalder knytter seg til utgangspunktet om at det ikke finnes noen objektiv

"riktig" pensjonsalder, altså en pensjonsalder som passer for alle. Forholdene er vidt forskjellige fra individ til individ med hensyn til helse, arbeidsevne, arbeidslyst og økonomiske behov. Ikke minst varierer forholdene sterkt fra yrke til yrke. En ordning med elastisk eller fleksibel pensjonsalder, dvs. en ordning som i rimelig utstrekning kan tilpasses den enkeltes pensjonsbehov, kan tenkes gjennomført på forskjellig vis. Lovgiverne har valgt denne måten:

I prinsippet skal alle ha rett til alderspensjon fra fylte 67 år, men det er overlatt til den enkelte selv å velge om han vil ta ut full pensjon, delpensjon eller ingen pensjon i det hele tatt i tidsrommet 67 - 70 år. Valgfriheten er imidlertid begrenset. Den som har ervervsinntekt i disse tre år, kan nemlig ikke velge å ta ut så stor pensjonsdel at pensjon + ervervsinntekt overstiger 80% av vedkommendes tidligere ervervsinntekt.

Nettopp denne "80 prosent-regelen" må ses i sammenheng med den andre intensjonen som nevntes innledningsvis, nemlig ønsket om å dempe pensjonssjokket. Hvis den enkelte fritt skulle kunne velge å ta ut full alderspensjon i perioden 67 - 70 år, selv om han fortsatt hadde sin vanlige ervervsinntekt i behold, ville dette føre til at hans inntekter i denne perioden ble unormalt høye, for så brått å bli betydelig redusert ved overgangen til bare alderspensjon.

Fra 1. januar 1973 settes nyordningen i kraft. Dette medfører at den som fyller 67 år nevnte dato eller senere, heretter ikke vil ha rett til annen pensjonsart i folketrygden enn alderspensjon. Retten til forsørgningstillegg for ektefelle over 67 år opphører fordi den forsørgede selv får rett til egen alderspensjon. La oss se litt på hovedpunktene i den nye ordningen.

Den alderspensjon som kan kreves utbetalt fra fylte 67 år, kan bestå av:

1. Grunnpensjon beregnet på grunnlag av trygdetid før fylte 67 år.
2. Tilleggspensjon beregnet på grunnlag av poengopptjening til og med kalenderåret før fylte 67 år.
3. Sært tillegg for den som ikke har tjent opp tilleggspensjon eller har særlig lav tilleggspensjon.
4. Kompensasjonstillegg (innført i forbindelse med merverdiavgiften).
5. Tillegg for forsørget ektefelle under 67 år, når ektefellen ikke selv mottar pensjon fra folketrygden. Tillegg for forsørgede barn når barnpensjon fra folketrygden ikke er tilstått.

Den som ikke har ervervsinntekt, kan i tidsrommet fra fylte 67 år til 70 år velge å ta ut hel, 3/4, 1/2 eller 1/4 alderspensjon. Endring i dette kan ikke kreves oftere enn en gang for året.

Personer med lavere inntekt enn to ganger grunnbeløpet (pr. 1/1-73 blir grunnbeløpet kr 8.500,-) kan kreve slik alderspensjon:

| | | |
|--|---|--------------------|
| Fremt. ervervsinntekt under 50% av grunnbel. | - | inntil hel pensjon |
| " " " 100% " " | - | " 3/4 " |
| " " " 150% " " | - | " 1/2 " |
| " " " 200% " " | - | " 1/4 " |

Hvis den fremtidige ervervsinntekt er større enn to ganger grunnbeløpet, blir pensjonsdelen i alle fall å fastsette etter den innledningsvis nevnte "80 prosent-regelen". Alderspensjon og ervervsinntekt tilsammen må ikke utgjøre mer enn 80% av tidligere ervervsinntekt. Ved fastsetting av den fremtidige ervervsinntekt i tre-års perioden fra 67 til 70 år medregnes inntekt av den samme art som legges til grunn ved beregning av pensjonsgivende inntekt. Det tas vanligvis utgangspunkt i den faktisk foreliggende situasjon for den enkelte og i en viss utstrekning på skjønnsmessig grunnlag for den fremtidige inntekt. Her gis imidlertid den trygdede anledning til å redusere sin ervervsinntekt, slik at det åpnes adgang til å ta ut pensjon eller kreve endring i pensjonsgrad som følge av vesentlig endring i fremtidig ervervsinntekt i perioden 67 - 70 år.

Videre er det bestemt at tidligere ervervsinntekt skal fastsettes lik gjennomsnittet av den pensjonsgivende inntekt som er registrert for vedkommende fra fylte 61 til og med 65 år, omregnet til dagens kronenivå og avrundet opp til nærmeste 1000 kroner. Blir gjennomsnittet høyere for de tre siste inntektsår i nevnte periode, brukes dette beløp. Eksempelvis har en trygdet i en slik fem-års periode fått godskrevet pensjonspoeng som svarer til en gjennomsnittlig pensjonsgivende inntekt på kr 29.672,-. "Tidligere ervervsinntekt" fastsettes derfor i dette tilfelle til kr 30.000,-, og etter "80 prosent-regelen" må pensjonen + fremtidig ervervsinntekt ikke overstige 80% av dette beløp, dvs. ikke overstige kr 24.000,-. I et annet tilfelle vil kanskje gjennomsnittlig pensjonspoenginntekt gi et gunstigere resultat på grunn av de siste tre år, f.eks. kr 32.521,- som avrundes til kr 33.000,-, og 80% av dette er kr 26.400,-.

"80 prosent-regelen" er således et grunnleggende prinsipp i det nye pensjonsaldersystemet. For aldersgruppen 67 - 70 år skal

altså summen av den pensjon som tas ut, og vedkommendes ervervsinntekt ikke overstige 80% av hans tidligere evervinntekt. Dette blir aktuelt hvis f.eks. en person mellom 67 og 70 år "trapper" ned sin innsats og går over til deltidsarbeid med mindre inntekt enn tidligere. Noen eksempler vil belyse dette nærmere.

Eksempel 1:

På grunnlag av en tidligere ervervsinntekt på kr 30.000,- antas alderspensjonen beregnet etter vanlige regler ved fylte 67 år å bli utregnet til kr 11.400,-. Pensjonen og fremtidig ervervsinntekt må ikke overstige kr 24.000,- (80% av tidligere inntekt).

| | | | | |
|-------------------|--------|----------------------------------|-----|--------|
| Hel pensjon ca.kr | 11.400 | tilstås ved fremt. inntekt under | kr | 12.600 |
| 3/4 " | " " | 8.550 " | " " | " " |
| 1/2 " | " " | 5.700 " | " " | " " |
| 1/4 " | " " | 2.850 " | " " | " " |
| | | | | 21.150 |

Eksempel 2:

Tidligere ervervsinntekt kr 45.000,-, antatt alderspensjon pr. 1/1-73 kr 13.500,-. 80% av tidligere inntekt kr 36.000,-, som pensjon + fremtidig inntekt ikke må overstige.

| | | | | |
|-------------------|--------|----------------------------------|-----|--------|
| Hel pensjon ca.kr | 13.500 | tilstås ved fremt. inntekt under | kr | 22.500 |
| 3/4 " | " " | 10.125 " | " " | " " |
| 1/2 " | " " | 6.750 " | " " | " " |
| 1/4 " | " " | 3.375 " | " " | " " |
| | | | | 32.625 |

Disse eksemplene er forenklet, men de viser dog hvordan faktorene "tidligere ervervsinntekt" og "fremtidig ervervsinntekt" innvirker på pensjonsgraden. Ved reduksjonen benyttes en fjerdedels trinn av pensjonen. Enhver kan også fritt velge å ta ut mindre del av pensjonen enn han har rett til, eller velge ikke å ta ut pensjon i det hele tatt før fylte 70 år. For den del av pensjonen som ikke tas ut før fylte 70 år, beregnes et ventetillegg. Dette gjelder både for trygdede som har redusert pensjon grunnet for stor inntekt (80 prosent-regelen), eller for trygdede som ikke ønsker å ta ut hele pensjonen. Fullt ventetillegg svarer til 9% pr. år (3/4% pr. måned) beregnet av grunnpensjonen og tilleggspensjonen. Hvis man i ventetiden tar ut gradert pensjon, blir prosentsatsen selvfølgelig redusert

tilsvarende. Prosentsatsen er fastsatt etter forsikringsmessig beregning. Regnet etter gjennomsnittlig levealder vil den som venter med å ta ut sin pensjon til han f.eks. fyller 70 år, få utbetalt noenlunde samme totalpensjon som om han hadde begynt å heve sin pensjon (uten ventetillegg) fra fylte 67 år.

Det er også fastsatt endel overgangsbestemmelser, bl.a. vil de som mottar pensjon fra folketrygden (uførepensjon, etterlattepensjon eller førtids alderspensjon) og som har fylt 67 år pr. 1/1-73, automatisk få sine pensjoner omregnet til alderspensjon.

Den vedtatte ordning i folketrygden med betinget rett til alderspensjon mellom fylte 67 og 70 år og med ventetillegg for den pensjon som ikke tas ut i disse år, vil utvilsomt nødvendiggjøre endel endringer i pensjonslovene og dessuten i reglene om samordning av tjenstepensjon og folketrygdpensjon. Hvilke konsekvenser dette skal få for de offentlige og private tjenstepensjonsordninger er ennå et uløst spørsmål.

For øvrig vises til Rikstrygdeverkets brosjyrer

Pensjonsalder 67 år,

De eldre og Folketrygden,

Pensjonspoeng i Folketrygden.

Brosjyrene fås ved henvendelse til trygdekontoret.

LØSNING PÅ KRYSSORD

Kryssordpremiene i nr. 2 ble vunnet av familien Pedersen, Øvrevegen 2, 2312 Ottestad, og Kristian Svendsrud, 2616 Lismarka.

Vi gratulerer.

VULUSTUA STUTER
 ET UTE RENA ENE
 R A OLSEN N O
 ANKERET ARNARD
 NERV HA I A LIER
 DIER ISSVULLER
 AD ORV. TEMA RIS
 ESPA LEGAT ME
 ANTA MOR ATOM
 L A RU FASE STI
 VANKELMODIG E K
 H GRATIS EG E O
 ILE LENSER ESEL
 LE AT NED BREDO
 DESI MEN SY AN


Stor oppslutning om brevkurset i praktisk arbeidsledelse

HEDMARK VEGNYTT bebudet i forrige nummer at vegkontoret ville sette i gang brevkurs i "praktisk arbeidsledelse". I skrivende stund er 11 brevringer med i alt 84 deltakere i sving. Enda en ring er i emning, og etter dette vil ca. 90 personer fra ulike avdelinger og stillingsgrupper være i ferd med gjennomføring av brevkurset, deriblant deltakere fra bilkontrollen i Hamar, Elverum og Kongsvinger.

I Nord-Østerdal har man i første omgang etablert seg med en brevring bestående av 11 personer. Ringen hadde sitt første arbeidsmøte på Tynset 7. november, og "vår utsendte" fant anledning til å knipse den første samlingen.

I en liten prat med avdelingsingeniør Skjølberg, som er ringleder, forteller han med stor stolthet at karakter på første brev var M+, og det må man gratulere med. Skjølberg synes ellers at kurset er fint og at noen og hver har noe å lære i praktisk arbeidsledelse. For - som han sier - det er så mye som foregår i vegvesenet, at det er fort gjort å gjøre feil. Noen i ringen mener kanskje at kurset passer best for formenn i industrien. - Kurset er selvfølgelig ikke skreddersydd for vegvesenet, men det har mye å tilføre alle i arbeidslederskiktet også hos oss, særlig når det gjelder å forstå andre og derved skape gode samarbeidsforhold - mener Skjølberg. Han legger ellers til at nytten alt i alt avhenger mye av hvor flinke kursdeltakerne er til å gjennomgå stoffet skikkelig på forhånd, og derved bidra positivt til et godt svar på brevet.

Redaksjonen ønsker alle kursdeltakere fortsatt fremgang i arbeidet, og vil komme tilbake med "ny rapport" i neste nummer.

På neste side ser vi et glimt fra første møte i brevringen på Tynset. I forgrunnen til venstre en smilende ringleder Skjølberg. De øvrige er fra høyre Kristiansen, Bjørnersen, Overvik, Lislelid, Kroken, Bråten, Haugli, Fossum, Gjerløw og Byvold. 

GOD DAG MANN - ÖKSESKAFT



Sommeren 1964 kom jeg til Trysil for å være oppsynsmann i Trysil/Engerdal sammen med Westby. Da Westby hadde lørdagsfri første helgen, var jeg alene oppsynsmann da telefonen ringte.

Jeg var ikke kjent i distriktet fra før, og oppfattet ikke navnet på den som ringte, og vedkommende på sin side trodde tydeligvis det var Westby han snakket med.

Jeg forsto at det dreide seg om et gravingsarbeid, som, når en bestemt del av arbeidet var ferdig, skulle kontrolleres og godkjennes av Westby.

Oppringeren fikk nok etter hvert mistanke om at jeg kanskje likevel ikke var Westby, og spurte hvem han snakket med. Jeg sa: "Det er Gravingen". Da kom svaret: "Ja, men vi er ferdige med det nå, nå må du komme og se på det!"

Jeg begynte å le slik at jeg måtte bryte forbindelsen, og hørte senere ikke mer om arbeidet. "Gravingen" var han nok i dobbelt forstand "ferdig" med.

Håkon Gravingen



HYTTELÅN



Hytta ved
Isterfossen

I likhet med tidligere, vil vegvesenets hytter også neste år være til låns for de ansatte.

For vinteren og påsken 1973 er følgende hytter til låns:

- 1) Ved Gravbekkli bru i Folldal
- 2) " Brydalskjølen i Tynset
- 3) " Tyllidalskjølen i Tynset
- 4) " Stornåen, Narbuvollen i Os
- 5) Vulustua i Sollia
- 6) Ved Statsbuøyen
- 7) " Ringebufjellet
- 8) " Lille Elgåsjø (øst for Femund)
- 9) " Isterfossen

En gjør oppmerksom på at hyttene i første rekke skal disponeres av vegvesenets arbeidere og funksjonærer i tjenestøyemed. 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 om hyttelån sendes Hedmark vegkontor INNEN 12.JANUAR 1973. I søknaden bes gitt opplysning om familiens størrelse og om når søkeren sist disponerte hytte i sommer- eller vinterferie. Om fordelingsmåten vises til Samarbeidsutvalgets møteprotokoll av 18. juni 1969.

Henvendelse om hyttelån kan skje til fullmektig Kari Klingenberg, telefon 26 080, linje 425.

Informasjon/samarbeid i staten

av Asbjörn Furali

Flere har bedt meg om å skrive noen ord om informasjon/samarbeid i vårt fylke. Det er med mange betenkeligheter jeg gjør det, og dette er ikke ment som noe debattinnlegg.

Alle må vel være enige i at på informasjons-/samarbeidsområdet står det svært dårlig til her i fylket. Og når det letes etter grunnen til dette, så synes det for meg som om ledelse og arbeidere ikke har samme oppfatning av hva man legger i dette ordet - "samarbeid". Spørsmålet har vært drøftet på mange møter blant våre medlemmer, og mange henstillinger om en bedring på dette området er gitt vegledelsen, men uten resultat. Det ser ut som om kløften mellom ledelse og arbeidere blir større år for år, sagt med andre ord - byråkratiet er snart fullkomment.

Vel er det så at vi har et samarbeidsutvalg. Men virker dette tilfredsstillende? Jeg mener NEI. Samarbeidsutvalget er i første rekke et forum, som er avhengig av forslag og impulser fra de forskjellige grener innen etaten. Og så langt skulle dette være et utmerket organ for et samarbeid innen vegvesenet. Men så viser det seg at det står heller dårlig til med innsendte forslag, i hvert fall fra arbeidsmannsklubbene. Utvalget må tildels oppkonstruere sakene selv, og dette er ikke bra. Jeg mener det må være en grunn til at situasjonen er slik.

Jeg kjenner godt til retningslinjene for samarbeidsutvalget, og naturligvis fordelingen av medlemmene. Jeg mener også å vite at det er dette siste mange av våre medlemmer er skeptiske til, og jeg tror i mange tilfeller med rette. F. eks. følgende spørsmål: Hvorfor får ikke vi med en observatør? Er vi ikke få nok fra før? Og vil ikke oppsynsmenn og de som har tilknytning til vegkontoret, i svært mange saker slutte seg til vegledelsens meninger? Dette er ting som diskuteres, men hvis det er slik, så må våre to representanter mange ganger føle seg i en håpløs samarbeidssituasjon. Men det finnes naturligvis unntakelser.

Svein O. Leiknes trakk i sin artikkel i forrige nummer, "Om inntrykk fra en nyansatt", fram synspunkter på forholdet mellom administrasjonen og de ute. Han nevnte også bemanningen og prognosene for denne fram til 1982, og videre - trivsel og arbeidsforhold. Jeg synes at det er utmerket at også de ansatte ved kontoret beskjeftiger seg med slike spørsmål, for det er tross alt av de mest vesentlige. Og dette er saker hvor det i aller høyeste grad må til et samarbeid.

Hvis jeg har rett i at det er oppstått en kløft mellom ledelsen og de ansatte rundt om i vårt fylke, så makter neppe samarbeidsutvalget alene å fylle denne igjen. Her må det trekkes langt flere med, for sakene er etter min mening mange og store. Informasjonsmøter, i den form vi hittil har hatt dem, har ingen interesse. Jeg har hevdet det mange ganger, og gjør det så gjerne igjen: Informasjon vil vi ha, men før vedtakene i de enkelte sakene er fattet, slik at vi kan være med og forhåpentligvis være behjelpelig med de riktige svarene på den enkelte konkrete sak. Dette gjelder såvel etats- som organisasjonssaker. Det går mange dyktige folk rundt omkring på arbeidsplassene, som nok ville vise seg å bli fremragende partnere i et slikt omfattende samarbeid som jeg sikter til, og som helt sikkert ville tilføre etaten mange nyttige og praktiske ting, også av økonomisk og arbeidsbesparende art. Forutsetningen er at vi finner de riktige samarbeidsformene. Loven om bedriftsdemokrati har vi fått, ønsket om et videre samarbeid er til stede fra vår side - så hva blir det til? Tiden løser ingen problemer for oss. Det kan vi bare gjøre selv - I SAMARBEID.



Samarbeidsutvalget er et forum hvor saker av felles interesse og betydning tas opp til drøftelse. På møtene er det frie og uformelle meningsuttalelser, og det må kunne sies at samholdet har vokst med samarbeidsvirksomheten, og dermed ikke som Asbjørn Furuli sier, at kløften mellom ledelse og arbeidere er blitt større. Men skal en aktivisere utvalgets virksomhet, må saker innsendes, og dette gjelder alle personalgrupper innen vår etat. Herved en appell til alle om å slutte opp om vårt samarbeidsutvalg.

A. Tronstad

VERNEINSPEKSJON



Fra verneinspeksjonen. -Utvalgsmedlemmene Bjarne Evensen (t.v.) og Arne Frantsen. I midten Tormund Jørgensen fra Vern og Velferd.

Medlemmer av Verneutvalget ved vegvesenet i Hedmark, sammen med konsulent Jørgensen fra Vern og Velferd, var i tiden 6. - 9. november på inspeksjonsreise. De fire dagene turen varte, ble det avlagt uanmeldt besøk på verksteder, vegstasjoner og veggargasjer, dessuten i brakker og på enkelte anlegg.

Utvalget så spesielt på elektrisk utstyr, løftestropper, heiseutstyr, belysning i arbeidslokaler foruten orden og renhold.

Ved de elektriske anlegg var det ikke uvanlig å finne sprukne kabler, knuste støpsler og stikkere, ofte mangelfullt montert og uten jording. Ved løfting merket en seg at såkalt langlenket kjetting blir brukt. Dette er ikke tillatt. Til løfting skal det bare brukes kjetting som er godkjent, og med påstemplet lovlig arbeidsbelastning. For øvrig må kjettinger som monteres sammen være angitt med samme arbeidsbelastning. Husk at en kjetting aldri blir sterkere enn det svakeste ledd! Heller ikke må det brukes sjakler av adusergods. Ved sterk kulde blir dette godset sprøtt, og ved belastning kan det da lett oppstå brudd. Derimot skal det benyttes smidde sjakler som har påstemplet tillatt belastning.

Det ble også funnet mangler ved wirestropper, ofte for meget slitt eller med for liten dimensjon. Wirelåsene var som regel feil montert. På enkelte steder ble det funnet bygningssager hvor vern over sagbladet og beskyttelse over kilerebber var fjernet.

Verneutvalget hadde også med seg en koffert med verneutstyr og vernefottøy som ble vist fram på en del arbeidsplasser. En får av og til inntrykk av at ikke alle er kjent med hva som kan skaffes av vernefottøy fra lageret på Vegsentralen. De som er i tvil om dette, kan henvende seg til vegmester eller oppsynsmann, som samlet sender bestilling til Vegsentralen. Dette gjelder også arbeidstøy, blått eller orange. En gjør spesielt oppmerksom på at både verneutstyr, vernefottøy og arbeidstøy skal bestilles og utleveres gjennom oppsynsmann/vegmester.

- - - - -

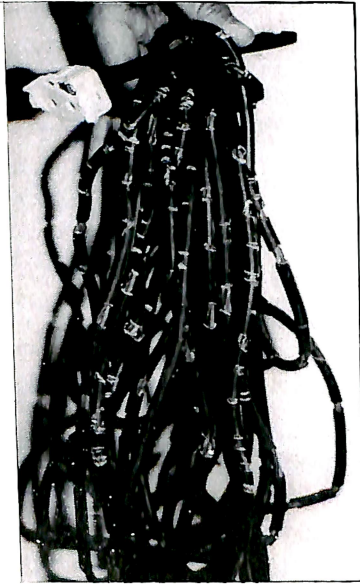
På vår henvendelse sier verneleder Jac. E. Gjelten at han var overrasket over de mange uheldige forhold som ble avdekket ved inspeksjonen. Han håper at dette vil være en "vekker" for alle som arbeider på steder i vegvesenet hvor slike forhold foreligger. Særlig peker han på at verneombud og oppsynsmenn har plikt til å være på vakt overfor forhold av denne art.



VÆR ORIENTERT!

Dette er en god regel på fjellet
- men det er også en god regel
at man er orientert om de verne-
regler og vernetiltak som gjelder
på arbeidsplassen.

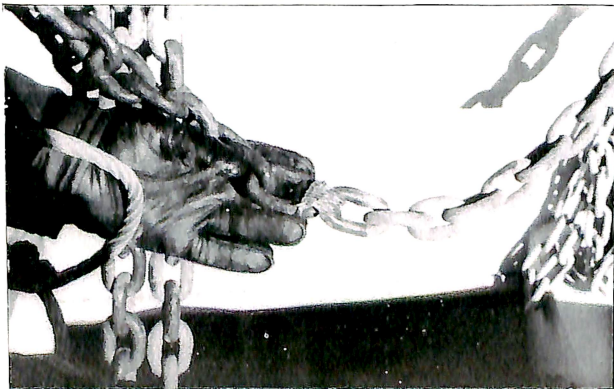
VÆR OBS!



Vi viser her et par av de ting som Verneutvalget har funnet. Kablen var nå ikke lenger i bruk, men nevnes som et apropos om at elektrisk utstyr regelmessig må etterses.

Legg ellers merke til støpslet, dette er bare ett av de mange defekte støpsler som ble funnet.

Kjettinglenken er "fagmessig" skjøtt med ståltrå. En får vel være takknemlig for at den har holdt.



VANNRETT

1. Stunder vi til
4. Stasjon i Oslo
7. Høytiden
11. Julemat
13. Ildsted
14. Fisk
15. Sjøgutter
17. ...fører
19. Nasjonalforsamling
21. Eneboer
24. Kjemiske forbindelser
26. Astronaut
27. Telegrambyrå
28. Stasjon i Hedmark
30. Smerte
31. Morsom
32. Jentenavn
34. Korn
35. Håndverker
39. Drikk
40. Snakke stygt om
42. Vokaler
44. Tall
45. Guttenavn
46. Godt i sommervarmen
49. Stille
51. Ikke sønnenfor
55. På skip
57. Emballasje
58. Kjøkkenredskap
60. På treet
63. På hatten
64. Middagsmaten
65. Slektningen
68. Julegjest
69. Land i Asia
70. Nynorsk pronomen

LODDRETT

1. Før jul
2. Retning
3. Lovlig
4. Korn
5. Skalldyr
6. Gjør barna om vinteren
7. Preposisjon
8. Regelmessig
9. Øyne
10. Sted i Sverige
11. Stengsel
12. Julebakst
16. Nedbør
17. Dra omkring
18. Musikkbegivenhet
20. Plagget
22. Legemsdel
23. I skolestua
25. Stormbygge ?
29. Ha
31. Yrke
33.er, musikkinstrument
36. Lyd ?
37. Boliger
38. Delikatesse på julebordet
39. Sykdom
41. Tall
43. Jentenavn
47. Konsonanter
48. Slette
50. Stemme
52. Krypdyr
53. Lee
54. Tall
56. Tøy
59. På fiskestanga
61. Kav og ...
62. Vokse
63. Godt
64. Uttalte
66. Tall
67. Artikkel



PERSONALIA

I siste halvår er det mange som er kommet nye i vegvesenet, og en stor del av disse er ansatt ved vegkontoret.

Vi presenterer:

| <u>Navn</u> | <u>Stilling</u> | <u>Tiltrådt</u> |
|-----------------------|--------------------------------------|-----------------|
| Arne Bratbakken | kontorassistent | 10. juli 1972 |
| Hans Jakob Urbye | konsulent/ juridisk saksbehandler | 17. juli 1972 |
| Anne Karin Wollan | kontorassistent | 17. juli 1972 |
| Otto I. Skovholt | avdelingsingeniør | 31. juli 1972 |
| Ronny Stavø | konstruktør | 1. august 1972 |
| Bjørn Sørlien | tekniker | 1. august 1972 |
| Brede L. Sandbakken | konstruktør | 7. august 1972 |
| Aud Emilsen | fullmektig | 7. august 1972 |
| Rolv G. Rinnan | avdelingsingeniør | 7. august 1972 |
| Kaare Engen | lagermann (Flagstad) | 28. august 1972 |
| Egil Eriksen | verkstedarbeider (Flagstad) | 11. sept. 1972 |
| Sverre Gustu | verkstedarbeider (Flagstad) | 18. sept. 1972 |
| Arne Reidar Tvenge | kontorassistent | 27. sept. 1972 |
| Randi Nyheim | kontorassistent | 1. okt. 1972 |
| Grethe S. Kristiansen | kontorassistent | 1. okt. 1972 |
| Ann Bente Lillehagen | kontorassistent | 1. okt. 1972 |
| Odd Bredvold | verkstedarbeider (Kongsvinger) | 23. okt. 1972 |
| Arne Hagen | konstruktør | 1. nov. 1972 |
| Helge Olsen | oppsynsmannsassistent | 1. nov. 1972 |
| Ivar Tovseth | oppsynsmannsassistent | 1. nov. 1972 |
| Nils K. Nordset | oppsynsmannsassistent | 6. nov. 1972 |
| Pål Brandtzæg | konstruktør | 13. nov. 1972 |

Vi ønsker de nye velkommen, og håper de vil finne seg godt til rette på sin nye arbeidsplass.

I samme periode er det 23 som slutter. Av disse går 11 over i pensjonistenes rekker:

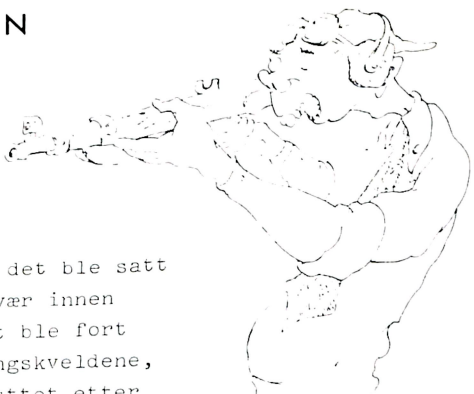
| <u>Navn</u> | <u>Stilling</u> | <u>Slutter</u> |
|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Jørgen Mathisen | anleggsarbeider | 31. august 1972 |
| Ingvald Syverstuen | vedlikeholdsarbeider | 1. okt. 1972 |
| Bernhard Lysfoss | anleggsarbeider | 20. nov. 1972 |
| Erik Nordengen | vegvakter | 30. nov. 1972 |
| Georg Nybakk | vegvakter | 30. nov. 1972 |
| Einar Buberg | anleggsarbeider | 31. des. 1972 |
| Einar Haugen | oppsynsmannsassistent | 31. des. 1972 |
| Erling Moseng | vedlikeholdsarbeider | 31. des. 1972 |
| Kåre Henrik Nilssen | fylkesvegvakter | 31. des. 1972 |
| Ole J. Nordseth | fylkesvegvakter | 31. des. 1972 |
| Olaf Storsveen | fylkesvegvakter | 31. des. 1972 |
| August Østgård | fylkesvegvakter | 31. aug. 1972 |

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



BEDRIFTSIDRETTE

SKYTING



Det er i høst to år siden det ble satt i gang skyting med luftgevær innen bedriftsidrettslaget. Det ble fort stor oppslutning om treningskveldene, og selv om noen få har sluttet etter hvert, så er nye kommet til, og interessen har i høst vært enda større enn tidligere.

Skyting er på mange måter en fascinerende sport. Av forskjellige grunner er det enkelte som aldri lærer å skyte, mens andre kan varte opp med hederlige resultater allerede etter et par treningskvelder. Men om en skyter mye bom i begynnelsen, behøver en ikke miste motet, resultatet kan forbedres betraktelig ved bedring av skytestilling, pusteteknikk og avtrekksteknikk. Innøving av disse tingene kan ta lang tid. Siden det ikke er to mennesker som er helt like, kan det som gjelder for en person ikke direkte overføres til en annen, en må prøve seg fram og eksperimentere, og det kan ta år før en finner fram til sin personlige skytestil.

Av resultatene som vegvesenets skyttere har oppnådd, kan en nevne annenplassen i 3. divisjon i skyteserien i vår. Dette førte til opprykk til 2. divisjon, der vi i øyeblikket ligger som nummer 3 av 10 lag. Annetlaget vårt som skyter i 3. divisjon, har ikke vært fullt så heldige, og ligger på en sjetteplass med bare to lag bak seg.

Treningen fortsetter imidlertid, og en må regne med at resultatene bedrer seg litt etter litt. Nye skyttere ønskes hjertelig velkommen, og treningen foregår i trimrommet i Fylkeshuset hver onsdag fra kl. 18.00 og utover.

VEL MØTT!

Fotball



Vi presenterer 2.divisjonslaget som var med og kjempet om sluttpoengene i bedrifts-serien:

I første rekke fra venstre Lorang Halvorsen, Arve Nordseug, Åge Engelién og Kjell Mikkelsen, i 2. rekke Torodd Simensen, Einar Mikkelsen, Leif Enget, Per Hammeren, Halvor Ruud og Arild Solberg. Dessuten har

Per Flygind, Magne Sølna, Svein Leiknes, Erik Holmen, Ivar Ovesen, Ole P. Reiersen, Jan E. Solberg, Cato Nabseth og Knut Vara spilt på laget.

Bedriftsidrettslaget har også hatt et lag med i 3.divisjon, men det mangler vi dessverre bilde av. Følgende har deltatt:

Erling Husby, Torbjørn Halvorsen, Sven Langseth, Jon A. Skjønhaug, Per Rasmussen, Arvid Nygård, Frank Havik, Harald Libæk, Hans Grønvolden, Jarle Livoll, Anders Hoel, Peder Haugseth,

Odd L. Sunde, Håvard Sveen og Magne Smeland. Dette vil altså si at ialt 34 mann har spilt fotball i sommer.

Resultatmessig endte 2.divisjonslaget på 4. plassen i tabellen, mens 3.divisjonslaget ble sist i sin avdeling med 0 poeng, men moro hadde de likevel. Det er bare å håpe at de stiller opp til nye dyster når våren kommer og fotballen atter begynner å rulle. Det er tross alt leken og mosjonen som teller framfor poengene.





TURLANGRENN

Interessen for skiidrett er stadig stigende. Spesielt vises det stigende interesse for turlangrenn. I turrenn som for få år tilbake hadde 50-60 deltakere, var det siste vinter ikke uvanlig med 150-200 startende. Årsaken til den økte interessen har sannsynligvis sammenheng med Skiforbundets nye bestemmelser for beregning av maksimaltider i turrenn, som er satt til gjennomsnittstiden av de fem beste i hver klasse + 50%. Birkebeinerrennet har sine spesielle regler for beregning av maksimaltid.

Fra terminlisten fra Hedmark Skikrets vil vi peke på følgende renn som arrangeres i løpet av vinteren:



| | | |
|-------|-----------------|-------|
| 28.1. | Borseterrennet | 43 km |
| 4.2. | Svartbergrennet | 25 km |
| 11.2. | Odalsløpet | 30 km |
| 11.2. | Grenaderløpet | 90 km |



| | | |
|-------|-------------------|-------------|
| 18.2. | Kurerløppet | 35 og 78 km |
| 25.2. | Trangenrennet | 30 km |
| 10.3. | Moraløpet | 30 km |
| 11.3. | Finneløpet | 30 km |
| 25.3. | Birkebeinerrennet | 56 km |



| | | |
|-------|------------------|-------|
| 1.4. | Berserrennet | 25 km |
| 15.4. | Vardfjell-løpet | 24 km |
| 15.4. | Bjørkebollrennet | 20 km |
| 15.4. | Eidsfjellrennet | 40 km |
| 19.4. | Egebergrennet | 20 km |

Nærmere opplysninger om disse og andre skiarrangement i vinter, kan fås ved henvendelse til oppmannen for Skigruppa i bedriftsidrettslaget, konstruktør Jac. Erik Gjeltén, telefon 26 080, linje 458.

Ellers vil bedriftsidrettslaget oppfordre alle skiinteresserte å ta Skiforbundets distansemerke, og avlegge prøven for Norsk Skimerke.



SVENSKE VEGFOLK PÅ BESØK

Svenske kolleger sammen med representanter fra firma 3 M, besøkte skiltverkstedet på Flagstad vegsentral 16. november. Det svenske vegvesenet har til nå ikke produsert skilt i egen regi, men de var interessert i å se nærmere på vår produksjon av nye skilt, som foregår ved at det legges nye ansikter på gammel aluminium.



På bildet ses fra venstre overingeniør Kleiven, byrådirektør Kraft og oppsynsmann Frantsen. Ytterst til høyre "vår mann" på skiltverkstedet, Bjørn Enger.

P E D E R O G V E G E N

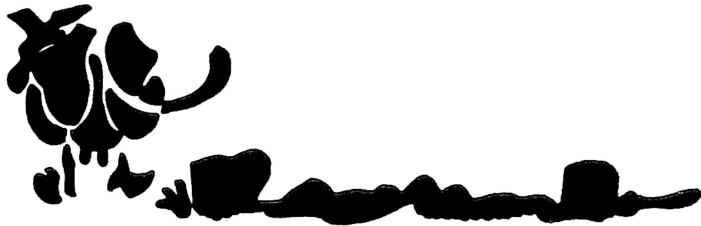
Det kom en gammel veg opp langs Mjøsa - den hadde gått der fra den var ganske liten, ja rent ut sagt, så var den født der ved stranden For den gang han Peder la niste og fiskestang i kont, og dro for å lete etter jord og fiske - det kunne vel være en tid siden nå - da fikk han ta seg fram som han kunne over vindfall og steinrøys, da så Peder hojet ho Rosa foran seg - satte han Peder merke - for kua har en sans i vegbygging som er mennesket forunt

Slik kom stien til verden, ved fotens møte med myk mold, og folket og stien vokste opp sammen og delte gode og onde dager - og stien fikk så hjelp - en brøyt en rot og stein - en annen veltet på si - en tredje hugget vekk - vognen kom - en kjerre - en karjol - og vegen begynte å føle seg -

Slik som de kruset for den - og pratet om den - og hadde den til kjæledegge - anlegget kom - Maskiner - Fremmede med vinkelhjerne og øyne av kvarts - De skrek og stakk - og med dunder og brak - Den nye vegen gikk fram som en berserk - Blind og døv for alt - Unntagen målet -

En skodde av asfalt - og dynamitt - så furu og bjørk stupte kråke neretter fyllinga - ble liggende på gammelvegen - for å se etter de deroppe - de som raste avsted i blikkasser - så gufsen etter dem blåste barken av der de lå blant etterlatte oljefat - tomflasker - og gjenglemte trafikkskilt

OMN



HJELP DEN NYANSATTE!



Selvfølgelig! Lær ham å finne fram i bedriften ...

... hva skikk og bruk er på stedet.

... hvorledes han skal bli kjent med folk han bør kjenne.

... og vis ham hvorledes han kan utføre arbeidet sitt lettere og tryggere.

Vær slik mot ham som du gjerne ville andre skulle være mot deg om du var nykomlingen.

Vern og Velferd