

— veiarbeid er nå bare en lek

Av Oddgeir Johansen, Ságát

— Det er bare en lek å arbeide i vegvesenet nå. Maskinene gjør mesteparten, og av og til kan man nesten bare stå og se på. Tenk på at veien fra Børselv til Lakselv er bygget bare med håndkraft!

Pensjonert veiarbeider Martin Olsen fra Mårnes sitter hjemme i sofaen og minnes gamle dager. Men det er nok ikke bare behagelige minner som strømmer på når vi begynner å snakke om veibygging før og nå.

Martin Olsen har vært pensjonert siden 1972, etter at hjertet begynte å svikte ham, samtidig som leddgikten tok overhånd. Da var han oppsynsmann, og var bl.a. den siste tiden med på å bygge veien fram til Kjæs, som siden er forlenget fram til Veidnesklubben i Lebesby kommune, og utbedringen av veien mellom Lakselv og Skoganvarre.

Og Martin Olsen er den første til å understreke den himmelvide forskjellen på arbeidet i de siste årene han var i vegvesenet, og da han begynte der. Arbeidsforholdene og lønna tåler ikke sammenligning.

— Jeg begynte i vegvesenet i 1940, og ble satt på anlegget med å bygge vei mellom Børselv og Lakselv. Da fantes det nesten ikke veier på østsiden av Porsanger. Det var bare en veistubb oppover til Ailigasdalen mot Børselvfjellet, og så var det veien fra Børselv til Hestnes. Det var alt, forteller Martin.

Hardt slit

— Arbeidet med å bygge vei mellom

Børselv og Lakselv foregikk under tysk overoppsyn. Lønna var på 1 krone og 17 øre timen, og hvis det var akkord, måtte man slite hardt for å berge saltet i maten. Og siden det var tyskerne som hadde makta, ble arbeidet med Børselv-veien mest sabotasje. Vi gjorde ikke mer enn vi måtte, og knapt nok det, ler Martin.

Han har mange historier om beinharde strekninger på denne veien. Det kunne være både leire og hardt fjell som måtte overvinnes. Spesielt ille var den svært lokalkjente «600-bakken».

Tunge trillebårer

— Alt vi skulle bruke, måtte bæres opp fra fjæra. I bakken var det bare leire og atter leire, og alt måtte trilles for hånd. Dette foregikk med trillebårer som gikk på skinner, såkalte reiser. Og hvis trillebåra var full av leire som hadde tørket litt fast, måtte man passe seg for ikke å havne i leirgropa sjøl når man tippet trillebåra. Jeg havnet der selv en gang, og etter det lærte jeg å passe meg, humrer Martin.

Jeg fikk det. Jeg hadde også måtte ta store lån, og attpåtil var det vanskelig å få levert melka til meieriet i Lakselv, da det kom. Nei, det gikk bare ikke. Og selv om man måtte budsjettere nøye med lønna fra vegvesenet, så var det ikke verre enn at man klarte seg, sier Martin.

Flaks med akkorden

Martin har hele tiden vært i anleggsavdelingen i vegvesenet. Og arbeidet gikk mest på akkord, med dårlige kubikkpriser. Men så kunne man være heldig enkelte ganger:

— Det var under arbeidet med veien til Børselv at vi ikke fikk avsluttet noe boring og grøfting vi skulle gjøre på akkord. Det var tyskerne som stoppet det. Men de gravde en masse grøfter, og da oppsynsmannen målte det opp,

En slik trillebåre kunne ta opptil 400 liter, men den mest vanlige størrelsen var på ca. 200 liter. Og det er ikke vanskelig å forestille seg vekten av en 400 liters bære med leire eller stein. Og når skinnene for båra sank ned i leira, ble det ikke akkurat lettere.

— Det kunne hende at vi var tre mann på ei bære — en skjøv, og to holdt båra så den ikke skulle velte, forteller Martin. Lønna på dette anlegget kunne komme opp i 1 krone og 70 øre timen, mens tyskerne betalte 25 kroner timen til dem som arbeidet med flyplassen på Banak.

— Men det var mange som ikke ville arbeide for dem, selv om lønna var helt fantastisk, sier Martin.

Rømte fra Karasjok

I 1942 var veien til Lakselv blitt kjørbær, etter at flere hundre mann hadde arbeidet med den, og Martin ble sendt til Karasjok for å bygge bru. Men Martin Olsen var ikke interessert i å være der. Så ved hjelp av havre, knabbet fra vegvesenet, fikk han skyss tilbake til Børselv med en hestekar. Der meldte han seg for oppsynsmann Luneborg, og sa at han var blitt beordret til Børselv. Rømlingen Olsen ble godtatt, og ble ikke sendt tilbake til Karasjok. Det var altså dårlig med maskinkraft i denne tiden. Riktignok fantes det noen små bulldozere, men det ble mest brukt til snørydding. Men etter som årene gikk, begynte maskinene å dukke opp. Først traktorer, og siden hjullastere. Men Martin Olsen valgte likevel å bli i vegvesenet, og valgmulighetene var ikke så store.

Prøvde litt av hvert

— Jeg var snekker ett års tid, og jeg prøvde meg både på fiske og jordbruk, men fant snart ut at det ikke ville bære seg. Jeg søkte f.eks. om tilleggsjord til småbruket mitt, men det gikk 17 år før

fikk vi også betalt for grøftene som tyskerne hadde gravd, ler Martin.

Mange veianlegg

Det er uttallige veiprosjekter Martin Olsen har vært med på de 30 årene han har arbeidet i vegvesenet, og han har vært med på å bygge de fleste av veiene rundt Porsangerfjorden, også veien over Børselvfjellet.

Og mye hardt slit har det vært, med kveldene tilbragt i kalde brakker hvor opptil åtte mann kokte maten, tørket tøyet og sov i samme brakke. Eller transporter til nye anlegg i åpen lastebilbasse om vinteren.

— De unge i dag vet ingenting om slikt, men jeg lengter ikke tilbake til gamle dager, sier Martin Olsen bestemt.



Pensjonert veiarbeider Martin Olsen minnes slitsomme dager i vegvesenet, men nå har han lagt bort spaden.

(Foto Oddgeir Johansen, Ságát)



Det er utallige vegprosjekter Martin Olsen har vært med på de 30 årene han har arbeidet i vegvesenet.

(Foto: Oddgeir Johansen, Ságát)