

Litt prat om anleggsliv fra Dovretraktene.

Av overingeniør Svein Møller.

ÅTTER ferdes jeg i de kjente trakter omkring Dovrebanen, hvor jeg synes at naturen har alle de tillokkelser som kan bys en friluftsmann. I det hele tatt vet jeg intet sted i Norge hvor dal, fjell og høifjell møtes i slik harmonisk skjønnhet som her.

Denne banen var jeg med å bygge i nogen fredelige og lykkelige år fra 1914 til 1918 mens Europas folk myrdet hverandre i millionvis.

Her skulde det være bra å ha en lun boplass når ens virke i byen er slutt, hvis da ikke bymannen i mig gjør oprør mot å flytte på landet.

Jeg kjenner en familie som i «tjenestens medfør» fikk anledning til å komme til et sted hvor de hadde tilbragt mangan herlig sommer og påske, men hvor fruene blev rent hysterisk ved tanken på å bo noen år «på landet» i dette sin ferietids paradiset. Så vrangsynt kan folk bli og enda tror vi byfolk at vi er så kloke.

Som anleggsingeniør både på Dovrebanen og annetsteds har jeg da fått anledning til å oppleve hvor inderlig falsk den er denne forestilling om at det ikke er «morsomt» å bo på landsbygda. Det var så menn bra over alt, men de beste minner har jeg fra fjellbygda, fra strøk hvor vi måtte slåss med dårlige kommunikasjoner og dårlig husvær ved siden av den relative ensomhet. Så det er altså ikke det som teller for at et forstandig menneske og især et friluftsmenneske skal kunne trives. I all fall fant hele min familie sig storartet til rette.

Det eneste som i grunnen kunne skape problemer for anleggsfolkene var barnas undervisning og utdannelse, men jeg har aldri sett annet enn at det er blitt et særdeles brukbart menneskemateriell av anleggsbarna. De fikk jo også i tillegg til de vanlige livsens goder alt det som et hvert friluftsmenneske går og lengter etter inne i byen.

En anleggsingeniør som skal slåss med naturen og samarbeide med bygdefolket kommer gjerne i intim kontakt både med den første og med bygdens liv og dens mennesker, og det på en måte som ikke mange fremmede har anledning til. Kloke og interessante mennesker møter en — ikke minst i de avsides bygder — og det hender ingeniøren at han under sitt virke og de erfaringer han gjør kan føle sig særlig tiltalt av folk som i enkelte byfolks vurdering bare vilde gå for «slusk», toskete bondekaller eller ditto kjerringer.

Men selv om nu alle vi som bodde i Dovretraktene under anlegget minnes disse år med ubetinget glede, og selv om vi merket overmåte lite til de savn som byfolk måtte tåle under verdenskrigen, byr naturligvis anleggslivet på vanskeligheter som må overvinnest og tas med godt humør om det enn ikke byr på sensasjoner som i de dager da rallarne dominerte ved anleggene, d.v.s. til tiden omkring 1905.

På Bergensbanen hvor jeg gav en gjesterolle i 1906 var rallargjengene enda i full blomst med barakkepiker og spritgauker samt byreiser når fikkan var full. Da var rallaren med de svingende barter, den vide svarte hatt og den kraftige kropp en velkjent og fryktet herre av alt som het polis, men det var aldri noen ugreie på arbeidsplassen, det være sig mot ingeniør eller opsynsmenn.

En og annen av disse praktfulle hurragutter gikk jo igjen på Dovrebanen også, ved siden av den mer sedate og borgerlige moderne arbeider, og jeg tror ikke det finnes den eldre anleggsingeniør som ikke med fryd også minnes rallaren, som hadde sine egne sosiale begreper, som arbeidet så svetten silte når så skulde være, og som drakk og sloss og elsket når det var tid og anledning til det — alltid med samme humør og samme fruktbringende resultater.

Hans språk var svensk-norsk eller norsk-svensk slang: En vanskelig ting var «kul» (med tykk l), særlig vanskelig var «kul umulig» eller «finns ikke planer», og var det helt umulig var det «kul i helvete» — «finns ikke planer».

Rallaren optrådte nesten uten undtakelse belevent om enn selvbevisst mot ingeniøren. Han kunne glemme sig i spritens hete og når han trodde sig snytt i en avtale eller et oppgjør, men gikk aldri til håndgripeligheter.

Kunne bare ingeniøren slå fast at han var «renhårig», det vil si dokumentere at han handlet korrekt og forståelsesfullt eller medgi at han (ingeniøren) hadde gjort en feil — det hendte jo også — så var tilliten etablert og den holdt i tykt og tynt.

Jeg hadde en gang ute på linjen avtalt en akkord med en eldre rallarbas.

Det var en grei kontrakt på utkjøring av en del oplagret sten i en tunnel. Prisen blev gitt pr. løpende meter tunnallengde. Massen var lett å regne ut målt fra det ferdige tunnelprofil og akkordseddel blev utferdiget og godtatt.

Men hverken basen eller jeg var opmerksom på at tunnelen på en halv hundre meters lengde var sprengt med ekstra stort profil fordi min forgjenger i stillingen formentlig hadde fryktet for muligheten av å måtte mure ut profilet etterpå. På denne strekning blev det derfor henvend 50 % mer sten enn jeg hadde regnet med.

Da arbeidslaget hadde drevet en ukes tid eller så tren basen inn på mitt kontor en formiddag.

Det var mord i hans blikk! Det rykket i ansiktsmusklene og knivskåret over venstre kinn fra yngre dagers bataljer luet illevarslende. Han stod og tygget litt, formentlig for å få sagt noget riktig jævlig. Jeg spurte: men hvad i Helsingland går det av dig da Kalle? Da brast det løs på norsk-svensk, det formelig drysset med jævler fra Kalle. Han tok alle mørkets makter til vitne på at her hadde han «jävlar i min talg» trodd jeg var en hederlig kar, men nu visste han at her satt den verste fan av en ingeniør han hadde sett i hele sin levetid. Tykte inte sjefen det var vakkert å lura en arbeidskar på det her sättet. Her hadde han og laget «knogat inn i helvete» for å få en rimelig fortjenst og her ser ni resultatet. Jeg så vel ut som noget i likhet med et forarget spørsmålstejn da det gikk en prås op for mig, ja men da må jo tunnelen være sprengt med overmål! — Ja, det vet ni vel for fan.

Jeg behersket min rettferdige vrede og spurte rolig — hvor lenge har du vært hos mig nå Kalle — joho i två og et halvt år.

Og i den tiden har du lært å kjenne mig på den måten. N-e-i jag ville aldri ha trodd det. — Men du var likevel straks ferdig til å tro det verste.

Så var det min tur å tale Pauli ord og Kalle blev mer og mer lei sig.

Nei visst fanen måtte jeg ikke ta det slik. Han bad så meget om ursäkt for det betyg han hadde gitt mig, men laget hadde sagt ham hånsord for at en gammel bas kunne la sig lure slik, og karene hadde endog antydnet at han fikk ekstra store formannspenger av mig for å få dem til å knoga dobbelt og så var han blitt jævlig og måtte ha avløp i vakra ord, men han visste jo at sjefen var renhårig. Så vidt jeg vet lever den gamle hederskar ennu. Han var oppe og hilste på mig for et par—tre år siden og gleden var gjensidig.

Dette var karakteristisk for tonen og forholdet mellem rallarne og ingeniøren. Det hendte ofte at rallarlagene fulgte ingeniøren fra anlegg til anlegg — men da måtte han ikke være «kåring» eller «millimeter» — renhårig skulle han være.

Men det var jo andre passasjer hvor det kunne være vanskeligere å bevare sin verdighet enn under en rallares raseri.

Vi hadde en anleggsmisjonær, en legpredikant som skulde ta sig av det åndelige liv og moralen ved anlegget. Denne mann undervurderte og misforstod i den grad sitt publikum, at ingen bygdefolk til slutt vilde låne ham hus. Jeg overvar en gang en slags preken han holdt i en anleggsbrakke og det var jo ikke noget å si på at han refset synden, men det var verre å bevare alvorret, for alle anleggskarene tok lommedukene for ansiktet så snart han besteg talerstolen og de stønnet og bar sig høilydt og hjerteskjærende bare han nevnte synden. I det hele tatt blev det til slutt slikt leven på hans foredrag at han måtte fortrekke til varmere egne.

Ellers blev gode foredrag og kunstnerisk underholdning mottatt med ubetinget forståelse og tilslutning.

De hus som enkelte anleggsfolk bodde i var til dels slik at det hadde sine vansker å berge familiens yngste fra å fryse fordervet om vinternatten, men likvel var sykdom et nesten ukjent begrep både blandt små og store.

For å skaffe frem proviant og redskap gikk det gjerne en 50 lass-

kjørere i fast trafikk fra Støren og opover og så hadde vi handelsmennene å ty til, de velsignede og miskjente handelsmenn. Vi manglet sannelig intet.

En stor forbedring blev det for personbefordringen da rutebilen Støren—Opdal kom i gang om sommeren, men så var det livsfarlig å kjøre med hest igjen en lang stund. Kjørerne blev oftest grepet av redsel og det smittet igjen på dyrene.

Jeg husker det ergret oss veldig at vi måtte betale turisttakst på ruta. Bygdefolk kjørte for billigere takster enn oss som kunne bo år etter år i bygden og som betalte en vesentlig del av dens skatter. Den slags bygdemessige tåpeligheter setter meget ondt blod.

Det var heller ikke tillatt for private biler å kjøre til andre tider og i annen retning enn der ruta gikk uten med lensmannens tillatelse for hver gang.

En av ingeniørene som bodde på Vålåsjo om sommeren ventet forøkelse i familien, han hadde bil. Da stunden antokes å være inne ringte den noget nervøse ektemann til lensmannens kontor og meldte at nu måtte han til Støren og hente jordmor. Tillatelse blev nådigst gitt. Jordmoren kom, men erklærte at her kunne hun bli sittende i ukevis og det hadde hun ikke anledning til, hun måtte tilbygds straks.

En ukes tid senere var det alvor og lensmannen tok denne gang personlig imot meldingen. Nei takk, sa han, den slags streker går ikke to ganger på rad, De får ingen tillatelse av mig.

Efter en kort og mindre parlamentarisk meningsutveksling i telefonen kjørte den forargede ektemann avgårde med all den fart som bilen kunde prestere og alt gikk vel og bra.

Jeg tror det var ved den anledning at vedkommende ingeniør fikk et mulktforelegg på 80 kroner for ulovlig kjøring. Han var ikke ganske blottet for humor og lot forelegget med passende kommentar vandre til høiere myndighet med forespørsel om ikke dette kunne posteres på anleggsutgifter. Det fortelles at de høie herrer skal ha hatt en munter stund og mulkten blev ikke betalt.

Ellers var det ikke mange rivninger mellom anleggsfolk og bygdefolk. Det er forøvrig en prektig befolkning heroppe, hederlige og arbeidssomme. Optrekkeri hørte jeg aldri om.

Skade på jord og skog fra anleggsdriften ordnes oftest under-

hånden og på stedet mellom ingeniøren, anleggets tilsynsmann og bonden, men kan som rimelig er gi anledning til adskillige uoverensstemmelser.

Jeg har arbeidet i bygdelag hvor det var praktisk talt umulig å komme til en ordning i mindelighet. Det var rent en æressak å presse fordringene op til det urimeligste, men her oppe gikk det greit. Det hendte mig endog at bonden syntes det var overflødig å dra op tilsynsmannen. Du vet vel omtrent hvordan slikt betales! En slik tillit blir selvsagt aldri misbrukt av en nogenlunde rettshaffen kar.

Men like efter at jeg var kommet til min avdeling var jeg ille ute en gang. Anlegget hadde lagt beslag på et stort dyrket jorde til stenoplag uten å treffe bindende avtale med eieren. På grunn av forsinkelse i arbeidsdriften blev avlingen ødelagt i to år. Dette var hverken efter reglementet eller efter forutsetningene for leien, men min formann i stillingen kjente vel bonden, hvad jeg den gang ikke gjorde. Jeg var forberedt på en herlig krangel om erstatningen og spurte om han ønsket offentlig takst eller om vi kunne ordne saken i minnelighet og tilkalle tilsynsmannen. Nei — han syntes ikke det var nødvendig med noget slikt bråk, du får by en pris. Belært av erfaring annet steds fra trodde jeg dette var lurert og bød en skampris. Mannen betenkte sig litt. Ja, ja, det er jo min feil at jeg ikke traff en avtale med den forrige avdelingsingeniør, så jeg får vel vedta da. Slike erstatninger skal betales av de bidragsydende distrikter og det er jo ingeniørens plikt å sørge for at distriktene slipper billigst mulig, så jeg fikk mig ikke til å si at det ikke var meningen at han skulde sluke det sånn uten videre, og der stod jeg.

Heldigvis hadde vi også tatt ut en del temmelig verdiløs sten utenfor linjen på mannens eiendom og jeg skal hilse og si at den stenen blev ekstra godt betalt, men tilsynsmannen godkjente erstatningsbrevet og min samvittighet var beroliget.

Så kom den dag da skinnegangen var lagt og tiden var inne til å forlate disse herlige trakter som rummet så mange gode minner. Det var ikke lett, hele familien var oppløst i sorg og elendighet. Men vi har jo funnet veien tilbake mange ganger i årenes løp og vi kommer vel til å gjøre det så lenge jeg lever.

Herr redaktør!

DET er en oppgave jeg mener turistforeningene nu bør ta sig av nemlig å vekke sansen hos det store publikum for de uerstattelige verdier for vårt land og vår natur som vi har i våre ville dyrearter.

En ser jo stadig hvordan ikke bare utryddelsen av temmelig uskadelige rovdyr, men også andre dyrearter får hederlig omtale i vår dagspresse, og det kan ikke undgås at mentaliteten påvirkes på uheldig måte av slik journalistikk. Det trengs et alvorlig opplysningsarbeide her.

Trondheim, den 29. mars 1941.

Ærbødigst
SV. MØLLER

ÅRSBERETNING FOR 1939

52-ÅRS-BERETNING

GENERALFORSAMLING

holdtes etter lovlig bekjentgjørelse den 16. juni i Harmonien. Tilstede ca. 55 medlemmer.

1. Årsberetning for 1938 oplest og vedtatt.
2. Årsregnskap for 1938 oplest og vedtatt.
3. Budgettforslag for 1939 oplest og vedtatt.
4. Valg.

De uttredende av styret var Haakon Aas, Reidar Hoff og Emil Midelfart. Etter forskjellige forslag blev følgende innvalgt i styret: Haakon Aas, Hilmar Nilsen og Olaf Jenssen. Til varamenn valgtes: Wilhelm Larsen, Helge Bang og Erling Nilsen. Revisorene Sverre Rognhaug og Olaf Johnsen blev gjenvalgt.

5. Formannen redegjorde for planene til den nye hytte ved Fongen. Denne burde efter hans mening bygges efter det prinsipp at man sløifer fast betjening for å gjøre det billigere for medlemmene. Denne plan som er godkjent av styret og som er bearbejdet av arkitekt Tønseth vil bli realisert så snart råd er. Arkitekt Tønseth demonstrerte de nye planer og fremviste en del lysbilleder.

Formannen takket den fratredende sekretær Olaf Jenssen for arbeidet i de 10 år han har fungert og tildelte ham foreningens gullknapp.

FORENINGENS MEDLEMMER

Medlemsantallet er pr. 31. desember 1939, inklusive æresmedlemmer og livsvarige medlemmer øket til 2133. Herav har 1970 berik-
tiget sin kontingent.