

Håkon Brattås fra Eidsberg

Maskinfører i 38 år hos Statens vegvesen på Brennemoen, Slitu

Intervjuet av Torer A. Garseg

Håkon Brattås begynte i Statens vegvesen på Brennemoen høsten 1946.

Den første jobben hans var i knuseverket med å lempe stein i steinpukkeren. Han pukket stein til asfalt. Dette var en fin jobb om sommeren for da gikk steinen nesten av seg selv opp i steinpukkeren. På vinterstid var det en sur og kald jobb, og man måtte arbeide i all slags vær. Steinmassen gikk fra steinpukkeren og opp i siloene som lagret tre forskjellige størrelser stein. Arbeidet besto i å fordele stein slik at det ble jevn belastning, og at den ikke satte seg fast i knuseren.

De største steinene som ikke kunne knuses datt på bakken ved siden av sorteringsmaskinen. Disse var for store til knuseren, og ble brukt som fyllstein til andre formål. Den fineste sorteringa av stein gikk tilbake til grussiloen. Den ble blanda i sanda og brukt som veigrus. Steinen som ble brukt til asfalt var det tre sorteringer på

Den fineste, som ble kalt hagesingel, gikk til blanding i asfalten, mens den noe grovere ble brukt til oppbygningsmasse på veien før asfaltering. Denne massen ble jevnet ut med skrape og presset ned med veivalsen.



Håkon Brattås.

Like før krigen ble det blandet asfalt i Brennemoen. Da ble det brukt en stor betongblander som laget asfalten ferdig til bruk. Imidlertid var det for liten kapasitet på blanderen slik at det tok for lang tid, og asfalten ble for fort avkjølt før de fikk den på veien.

Etter hvert kom det nye måter å legge asfalt på. Den måten de gikk frem på var å ha tjæra på veien, den kom i tønner som sto på lastebilen, og den ble tømt i en spreder bak på bilen som sprøytet ut innholdet på bakken. Ole Johansen brukte høvelen og blanda tjæra og steinpukken. Dette gjorde de flere ganger, siste laget som ble tatt på var vanlig grus. Tilslutt så var det veivalsen som klemte det hele sammen. Dette var den første måten å legge asfalt på. Dette skjedde i årene 1947–48. Det ble også lagt gatestein i Fuskbakken før krigen.

Mannskapet som jobba i gropa besto av fire faste mann, det var Spaniland, Ingvald Garseg, Knut Fjellengen og Håkon Brattås. De begynte kl. 7.00 om morgenen, spiste frokost kl. 9.00, og middag fra kl. 12.00 til 13.00. De arbeidet til kl. 16.30. Når det var utarbeid brukte de spisebrakke. Dette var en liten sammenleggbare hytte, og der inne hadde de en liten vedovn. Denne brukte de til å varme klær og støvler på.

For å komme på jobb måtte Håkon Brattås sykle 16 km fra Fiskerbygda til Brennemoen. Den tyngste veien var fra Fjøs og opp til Øyerudkrysset. Verst var det om vinteren med mye snø og nordtrekk. Han brukte sykkel i 2 1/2 år, etterpå fikk han sitte på med «Gummibussen» fra Dingtorp til Askim. Derfra tok han neste buss

til Brennemoen. Om ettermiddagen satt han på med lastebilen til Tøften til Mysen, og derfra med bussen til Dingtorp. Dette var en lang reise, og klokka kunne ofte bli 18–19 før han var hjemme.

Det var 4 roder (distrikt) som tilhørte Brennemoen grustak. Veiarbeiderne var brødrene Knut og Odd Tøften fra Hærland, samt Arne Tøften, Johan Tøften og Monrad Lund. Westgård og Martinsen hadde veien fra Ramstad til Ydersbond. Som hjelpemann var Kristiansen på Vardehytta.

I Trømborg var det Olaf Sletten, og Hansen hadde Eidsberg. På Slitu var det Johan Johansen og Ludvig Hansen. Johan Johansen var hjelpegutt. Ludvig Hansen hadde først en Mercedes lastebil, og fikk siden en Kløkner som sto igjen etter tyskerne. Det kom også amerikanske Chevrolet, dette var militærbiler som var firehjulsdrevne. Disse var høye å lesse på, og hadde kalde uisolerte hytter. I tillegg var de høyerrattet. Det var ikke så mange av disse, men de var utmerkede brøytebiler. Tor Høgås i Trøgstad brukte en av dem. Sjefen på Brennemoen var Jens Olsen, veisjefen var Sigurd Høgås fra Hærland. Han var en streng, men en respektert, real og god sjef.

Etter hvert gikk Brattås over til å være maskinfører for den første veiskrapa. Dette var en vanlig jordbrukstraktor, Fordson Major, bensindrevet, uten hydraulikk og uten hytte, men det var et lite tak over den. Den var også utstyrt med en slepeskraper bak. Traktoren hadde 3 gir forover, og det høyeste giret var på 12 kilometer. Han brukte mest 1. og 2. giret når han skrapa veien.



Veiskrapa som Brattås brukte.

Motoren hadde ca. 30 hestekrefter.

Veiskrapa brukte mye bensin, det gikk over 60 liter på tanken, i tillegg hadde han med seg to jerry-kanner på 20 liter hver. Han kjørte denne fra 1951 til 1962. Han tok over etter Harald Tveten, som hadde kjørt denne veiskrapa fra 1946. På vinterstid ble den ikke brukt. Da ble veiskrapa satt bort og Brattås fikk annet anleggsarbeid.

Blant annet jobbet han med sandstrøing på glatte veier. I tillegg var han med og satte opp snøfangere langs utsatte strekninger der snøen hadde lett for å føyke og legge seg i veien. Noen av stedene var i Trømborg, langs Slitusletta og i Hærland, særlig i Visterhellinga.

På vinteren tok man i bruk bil med spissplog for snøbrøyting. Problemet var at plogen la igjen mye snø midt i veien. Ola Karlsen fra Mysen, hadde veiskrapa nede på Måsan. Det var

en Allis Chalmers førkrigsmodell, bensindrevet, som de fikk i 1939. Men under krigen gikk denne på generatorknott. Denne skrapa ble brukt til å rydde opp snø som lå midt i veien og skapte problemer.

Dagen ble lang for Brattås når han hadde sittet hele dagen på traktoren. Han kjørte med skrapa helt til 1962. Da fikk han en ny 14 tonn skrape med helhydraulisk utstyr og oppvarma hytte og som dro på alle seks hjula. Den het Austin Molwing. Denne kunne man sette isbrett under for å ta av den harde isen. Dette var litt av en overgang. Han kjørte på riks- og fylkesveiene, blant annet helt til Trøgstad kirke, men kjørte mest i Eidsberg.

Det var noen vintre som var ekstreme og vanskelige og kalde, særlig i 1965 og 1966. Da krevdes det mer vintervedlikehold. Måtte få vekk snøen som la seg midt i veien. Det var en

fordel at skrapa var utstyrt med god og varm hytte og varmeapparat.

På sommeren var veiskrapa fin å bruke til å ta opp veigrøfter og renner. Da ble massen lagt på kanten først og lesset opp på lastebilene med en lessetraktor som het Alman. Det var en både i Rakkestad og på Brennemoen, det ble stadig mer utstyr etter hvert.

Når han kjørte alene med skrapa hadde han bestandig med seg håndredskap som spade, rive og pigghakke. Videre på sommeren var det vedlikehold av grøfter og nedsetting av nye sluk og kummer. Kummene ble tippet av på kanten i nærheten av der de skulle stå, så ble de trillet på plass og ned i grøfta. For å få dem på plass ble det brukt stubbebryter, som var en slags løfteinnretning. Denne sto på tre bein og hadde sveivevinsj.

Når det skulle strøs på vinterstid sto det to mann på lasteplanet og strødde for hånd. De hadde spikret opp et lite rekkverk rundt på planet. Så kom det nyere strømetoder, da hadde man en slags strøtralle, en lem fra lastebilkassa og ned på bakken. Denne var opphengt i to trillebårhjul med kjetting på som vibrerte. Da kunne man regulere hvor i veien man ville strø.

Neste skritt var strøkasse som var opphengt i baklemmen på lastebilen. Da kunne grusen tippes opp i strøkassa som igjen matet ut grusen i en bredde av ca. 3 meter. Den samme patenten ble brukt når man skulle ha på klorkalsium på veien for støvplager om sommeren.

Når slåttonna gikk for seg ble det sølt mye høy i veibanen. Da var det umulig å slådde veien fordi høyet stengte for skjæret. Et sted kjørte de høyriva på veien for å få vekk det verste som var sølt.

Dette var en trivelig tid, Bråttås pleide å stoppe opp og prate med folk langs veien. Hvis det var noen som trengte hjelp, f.eks. hadde kjørt i grøfta, hadde han bestandig med seg en vaier med kroker slik at han kunne trekke opp kjøretøyet. Dette var ekstraserice, helt gratis.

Han kjørte stort sett den samme ruta flere ganger i uka, særlig hvis det var mye regn. Han hadde ikke mobiltelefon den gangen, men hvis noen skulle ha tak i ham ringte de hjem til kona. Hun visste som regel hvor han befant seg. På vinterstid ved ekstremt høye snøplogkanter, slo han ut kantene med skjæret. Dette var en veldig fordel.

På Brennemoen ble det også gjort forsøk for å lage nytt veidekke av sand og leire. Dette var bra, men arbeidskrevende, så det ble slutt på dette.

Så kom asfalten, og i 1962 fikk fylket en asfaltlegger. Dette var en engelsk type. Det måtte kjøres flere ganger med tjære, pukk og sand som lagvis ble presset med vals etterpå.

Heldigvis hadde han aldri noe uhell med skrapa, selv om han ofte kjørte helt ut på kantene. Men det kunne hende mange rare ting langs veien: «En gang jeg kjørte oppover mot Moen ble jeg stoppet av at det lå ei ku i grøfta. Denne måtte jeg hjelpe opp, men jeg vet ikke hvordan det gikk med kua fordi jeg måtte kjøre videre.»

Det var en trivelig arbeidsplass selv om det var mye ruskevær. Det var hyggelige kollegaer og godt samhold. Vi hjalp hverandre når det trengtes, og det var sjelden at noen var borte fra jobben.

Bråttås var 25 år da han startet i veivesenet, og jobbet der i til sammen 38 år.