



BRITT RAMLO HORTEN og KJELL HORTEN

Britt Ramlo Horten er født 1949. Hun er datter av Leif og Ingebjørg Ramlo og vokste opp i miljøet der Ramlos Bulldozerdrift ble startet og der det utviklet seg til en stor bedrift. Britt Ramlo Horten er utdannet formingslærer fra Statens Lærerskole i forming Oslo 1973. Nå pensjonist.

Kjell Horten er født 1950. Han er gift med Britt Ramlo Horten og har vært daglig leder i Ramlos Bulldozerdrift a/s. Foto av Kjell Horten: Arbeidets Rett.

NYBROTTSTID

Fra manuell til maskinell arbeidskraft

Året er 1949 og den første bulldozeren, en Allis Chalmers DH10, kom til Os. Min far Leif Ramlo, hadde i mange år jobbet som anleggsarbeider på vei og jernbane, og redskapene de brukte var trillebår, hakke, spett og spade. To år før, mens de jobbet med å bygge Midtre Dalsbygdvei, hadde han lest og sett bilder av bulldozere i et blad, og tanken på hva en slik maskin kunne utrette, ville ikke slippe taket i ham. Men det var ikke bare å kjøpe seg en maskin. For det første så var det lite maskiner å få tak i, så måtte en ha kjøpetillatelse og sist men ikke minst så måtte en ha penger. Til slutt tok han mot til seg og kontaktet ordføreren i bygda for å høre om det var mulig å få en garanti for lån. Fikk ikke svar på første henvendelsen, men spiren var sådd i kommunen. Herredstyret takket for tipset og vedtok å kjøpe bulldozer på egne vegne, i slutten av året 1947.

TEKST: BRITT RAMLO HORTEN og KJELL HORTEN

Men det var ikke så enkelt for kommunen heller. De ble fortalt at det ville ta 2 – 3 år å få kjøpetillatelse og de bulldozerne som kom til landet fortrinnsvis skulle leveres til skogkommuner for bygging av skogsbilveier. Etter søknad fikk far i 1949 overtatt kjøpetillatelsen fra kommunen, og da det attpåtil ordnet seg med lån, var veien til kjøp av maskin

så godt som klar.

I 60-års jubileumsheftet til Ramlos Bulldozerdrift, forfattet av Arne Ingar Bækken, står det følgende:

Mandag 19. september var det tjukt med folk på Os jernbanestasjon. Folk ville se det orange, beltegående uhyret som sto på ei jernbanevogn. Bygdedyret hadde også møtt fram. Det uttrykte sterk

tvil om det var rette mann som hadde fått overta kjøpetillatelsen fra kommunen, at dette aldri i verden kunne gå bra, og at det var synd på bygdefolket som måtte betale så mye skatt inntil dette luftslottet av ei maskin var betalt.

Det hører med til historien at etter 2 år var lånet nedbetalt. Det rentefrie lånet med fire års avdragsfrihet var

innbetalt 2 år før det første kravet skulle komme. Bygdedyret tok skamkelig feil av far min.

Videre står det å lese i jubileumsheftet:

Leif fikk buksert dozeren ned fra godsvogna med hjelp av svoger Johan Bakken, og satte kursen mot Dalsbygda. Hjemme i Stubb-enget var forventningene store, ikke minst blant ungene. De så for seg et kjempedigert vidunder som kom i stor fart etter veien, og hadde vel også formidlet fantasiene til andre unger. Nokså skuffende og skamfulle fikk de se Allisen komme i sneglefart på Øverveien, ned Åkeråsen til Stubb-enget. Likevel, maskina var imponerende og den gjorde stort arbeid. Øvelse gjør mester, og Leif tok fatt på å nydyrke en skogteig på garden. Store steiner og stubber måtte vike plassen der Allisen kom dundrende. Etter denne øvingsoppgaven var Leif og hans medhjelpere klar for den første store oppgaven: Den nye Dalsbygdeveien.

Jeg husker at far fortalte at de kjørte tre skift – døgnet rundt. Det var far og Johan-mobro som kjørte helt i starten, men ganske snart var John Smedåsgjelten også med. John

fortalte meg at han måtte øvelseskjøre ”nattskiftet i 14 dager, og det uten lønn,” før han vart ansatt som sjåfør. Ja – det skulle vært noe for dagens ungdommer ... Timelønna var på tre kroner og førti øre i starten, men allerede i 1954 var den kommet opp i sju kroner for maskintimer og fem kroner for verkstedtimer. Da var maskintimene mer verdsatt.

Da julekvelden kom det året, var Dalsbygdeveien ferdig planert, og Allisen hadde nesten ikke vært kald siden den ble kjørt av toget på Os. Den første store jobben var ferdig, men hva med fortsettelsen? Ville det bli flere oppdrag? Bekymringene skulle ikke vare lenge, for oppdragene sto i kø. Det skulle bygges veier, dyrkes mer jord og tomter skulle graves. Arbeidsområdet var hele fjellregionen, fra Haltdalen, Brekken og Røros i nord – til Koppang i sør. Joda – eventyret var i gang.

Våren 1950 var det forskjellige oppdrag i Røros, videre til Hitterdalen, Feragen og Brekken. Det skulle dyrkes, planeres veier og idrettsbaner, og jeg husker far fortalte ei artig episode fra planeringa av idrettsbanen i Brekken. Den står omtalt i jubileumsheftet, dere Arne Ingar Bækken skrev:

Her som andre steder vakte bulldozeren oppsikt og beundring der

den kom. Mange ble oppglødd av de store kreftene som var i sving. Vi skulle planere idrettsplassen i bygda, og arbeidet gikk veldig lett. Bjørkskauen sto på løs sandgrunn og maskina gikk som en skurtresker. Folk løp opphisset foran maskina og ropte: Kjør, kjør, kjør! Denne dagen tror jeg ikke de oppmøtte brekkingene hadde sagt noe på om vi hadde jevna hele bygda med jorda.

Mekaniseringa i samfunnet skjøt fart i etterkrigstida og utover 50-tallet. Det kom flere og flere traktorer og biler og som en konsekvens av det ble det et stort behov for å bygge nye veier som var tilpasset datidens behov. Bæreevne og bredde på veiene måtte endres og det som før var veier bygd for hestetrafikk fikk en helt annen kurvatur. De første enkle seter-veiene ble bygd for en krone for meteren. Det var da et skyv fremover så ut til ei side og så et skyv fremover og så til neste side. Massen ble tatt der det var naturlig å ta masse. Grus var det nesten ikke på veiene, slik at det i regnværsperioder var dårlig fremkommelighet. Mange steder var bruer og ”klopper” for smal til å kjøres over, så maskina måtte krysse elva, og det ble flere steder laget et såkalte ”va” for å komme over. Det

kunne også være at bruene ikke tålte vekta av en slik kollos av ei maskin. I 1952 ble bulldozer nummer to kjøpt, en Allis Chalmers DH15. Den ble kjørt av toget på Koppang for å bygge Sjøliveien, og deretter jobbet den seg nordover til Rendalen, videre til Tynset og Tolga før den kom hjem til Dalsbygda senhøstes 1953. Da skulle den kjøres på beltene fra Tolga til Dalsbygda, det var 20 minusgrader og maskinene den gang hadde ingen hytte, bare fire hjørnestolper med en presenning over. De var to stykker om å kjøre, John Smedåsgjelten var den ene og Juel Akeren den andre. John fortalte meg at en kjørte mens den andre sprang for å holde varmen, så bytta de på så han som var varm kjørte videre, mens den som var frosen sprang for å få att varmen. Slik vekslet de på til maskina var i Stubb-enget.

På sommerføre hengte de bak en risslodd eller armeringsjern for å slette ut sporene etter beltene så godt det lot seg gjøre.

Men maskinene var kommet for å bli og utviklinga med mekanisering fortsatte i stort tempo utover 50-tallet. Bulldozeren var hovedmaskina de første årene og alle oppgaver ble utført med den. Siste halvdel på 50-tallet ble gravemaskiner og baklastere

vanlig å se. Opplasting på lastebiler som før ble gjort med spade, trillebår og renner, ble nå utført med baklastere, gravemaskin og hjullaster.

I 1950 kjøpte far første bilen, gamle drosja til Alf Johnsen. Det var behov for å få fraktet diesel og olje, samt deler og utstyr til maskinene, så bilen ble bygd om til lastebil. Den bilen husker jeg veldig godt, for jeg syns den fikk så fine farger. Den var i utgangspunktet svart, men så ble det lakkert orange panser og lasteplan, og det fantes ikke maken. Som yngstemann i en søskenflokk på seks, (jeg og første dozeren er like gamle) fikk jeg ofte være med far i bilen når han skulle av gårde med noe til maski-

nene eller treffe sjåførene, eller rett og slett se på nye arbeidsoppdrag. Han skal ha sagt til mor at ”no ha du skjemt bort de andre ungan – så no ska je skjemme bort ‘a Britt – litj-dråka.” Men å få sitte på med maskinene satt langt inne – DET var ingen plass for unger!

Mor var også aktivt med i driften. Det måtte skrives regninger for å få inn penger for utførte oppdrag, og det ble hennes oppgave. Førerkort tok hun allerede i 1952 og ofte var det hun som måtte hente deler som kom med jernbanen, og frakte dit bulldozeren sto, og jeg fikk være med. Bortskjemt, sa søstrene mine, og det har jeg vel hørt i alle år.



Ingebjørg Ramlo ved maskinene. Foto: privat.

Utover femtitallet ble det flere store oppdrag. Etter mye veibygging, nydyrking og planering av idrettsbaner, kom bygging av Røros Flyplass i 1956, og NATO-anlegget på toppen av Hummelfjellet fra 1958 og noen år utover. Der kunne det være barske arbeidsforhold, når en vet at toppen ligger på 1542 meter over havet. Jeg fikk også være med opp dit en gang, og da kjørte vi gondolbanen. Gjett om det var stas – men samtidig litt skummelt og, for døra sto oppe.

Ja, slik kan en sitte å mimre og fundere på åssen utviklinga har gått. En ting far aldri slutta å undre seg over, var styrka i hydraulikken, og i dag må vi vel si utviklinga i elektronikken.

Kilder:

Ramlos Bulldozerdrift 60-års jubileumshfte – forfatter Arne Ingar Bækken.



Den første maskinen ankommer Os. Foto: privat.