

Med pengeveska i krig og fred

Av Kjell Hegdalstrand



Martha Mack, født Joki 1920

1940 Kontorassistent ved Finnmark vegkontor
1944–1949 Distriktskasserer ved Alta vegavdeling
Hun ble senere ansatt som kasserer ved vegkontoret i Troms og var der til 1987 da hun ble pensjonist.

Krigshandlingene og okkupasjonstiden var en vanskelig tid for folk flest i Norge. Særlig vanskelig ble det for dem som bodde i Finnmark og Nord-Troms. Høsten 1944 da tyskerne begynte å trekke seg tilbake fra Finland, benyttet de seg av «den brente jords taktikk». Etter hvert som de trakk seg sydover satte de fyr på bolighus og annen bebyggelse. Bruer ble sprengt og vegene underminert. Og sivilbefolkningen ble tvangsevakuert sydover.

Sensommeren 1944 ble overingeniør Jacob Natvig Matzow, sjefen for Finnmark vegvesen, budsendt for å møte den tyske generalen i Petsamo som da lå i

Finland. Nå ligger byen i Russland og har navnet Petsjenga. Matzow fortalte at han ikke fikk stol å sitte på under møtet. Stående fikk han ordre om at alle veger måtte være kjøreklare og i orden fra det tidspunktet tyskerne ga ordre om dette. – De med Deres eget liv har ansvaret for det, sa den tyske generalen. Dette ble en dramatisk tid også for Martha Mack. Hun ble ansatt som kontorassistent i 1940 ved Finnmark vegkontor i Vadsø. Videre forteller Martha Mack at hun ved St.Hanstider i 1944, bare tjuefire år gammel, kom til Alta som vikar for distriktskassereren.

Karl Rasmussen var et par år tidligere blitt ansatt som distriktskasserer ved Alta vegavdeling. Sammen med Torstein Raaby drev Rasmussen etterretningsarbeid for de allierte.

Hovedoppgaven var å holde oppsikt med de tyske sjøstridskrefter i området, bl.a. Tirpitz, som lå i Kåfjord. Men noe gikk galt, og de måtte komme seg vekk. Raaby kom seg over til Sverige, mens Rasmussen ble arrestert. Under forhør hos Gestapo i Tromsø hoppet Karl Rasmussen ut gjennom et vindu og slo seg ihjel.



nen ordnet det slik at jeg skulle få sitte på med en tysk lastebil over til Alta. Førerhuset var fullt av soldater, og sittende på en kasse på lasteplanet kom jeg til Alta.

Sjøsyke

Trygve Gimnes var sjef for avdelingen da jeg kom. Han og flere av de ansatte kjente jeg fra Vadsø. De hadde ordnet det slik at

Kontordamene ved Finnmark vegkontor i 1943. Fra venstre Aud Johansen, Martha Joki, Signe Nordvik, Karen Dahl, Caroline Lebesby og Mimmi Kling.

Elvebakken 1938.



Elvebakkens skole.

Foto H. Benonisen

jeg skulle bo på turisthotellet i Bossekop, og de 6–7 km til vegkontoret på Elvebakken gikk jeg fram og tilbake. Men etter en stund fikk jeg lov til å flytte inn i en brakke nærmere vegkontoret.

Anleggsaktiviteten var stor og det var mye å gjøre på kassererkontoret. Postforbindelsen var elendig og det ble mange og lange lønningsturer.

Når jeg skulle lønne mot Hammerfest tok jeg hundre tusen kroner i veska og dro avgårde. Vi brukte en liten sjark og turen tok en uke. Jeg var veldig plaget av sjøsjuke og var som oftest grønn i fjeset når jeg kom meg på land.

Ellers prøvde jeg å få skyss med vegvesenets lastebiler. Til lønningsturer sydover til Troms grense leide vi en gammel personbil som gikk med «Knott»-generator. Den trakk så dårlig at hver gang vi kom til en bakketopp, måtte jeg krype ut og skyve bilen slik at Tjodulf (det hette sjåføren) fikk den over kneiken. Den samme Tjodulf så ut som en skorsteinsfeier, for han måtte stadig ut og stake dette vidunderapparatet sitt bak på bilen, og da spydde det ut sot og røyk.

Jeg var ung og syntes det var spennende å være ute på reise. Tenkte aldri over at det var slitsomt og masete. Som regel bodde jeg i vegbrakkene der oppsynsmannen holdt til med sin familie, og der gjorde jeg også lønningene ferdig. Jeg smurte med nistepakke, ellers fikk jeg mat hos oppsynsmennene. Konene stekte vafler og vi hadde det riktig så koselig mange ganger. Du verden, så mange kjekke oppsynsmenn og koner jeg har møtt.

Rykter om evakuering

Utover sensommeren og høsten gikk det mange rykter om evakuering. Ingen visste noe helt sikkert, men vi så jo tyskerne kolonner som kom fra nordfronten. De kom gjerne til Alta om kvelden og fortsatte neste morgen. Det var ubegripelig hvor mye de hadde med seg. En endeløs strøm av folk, hester og utstyr

og med russiske krigsfanger på slep. Det var en gru å se hvordan de led, og jeg tenker da spesielt på en episode fra en lønningstur til Langefjordbotn noen dager før vi ble evakuert.

Jeg kjørte med verkstedformann Nygård, og ved Isnestofte ble vi stoppet av en tysk vakt. Vi måtte ta med en lege fordi det var skjedd en ulykke ved Talvik. Det viste seg å være en lastebil med russiske krigsfanger, som hadde kjørt av vegen et sted hvor det var bratt ned mot sjøen. Mange av dem var slått ihjel, eller ødelagt på annen måte. Det var sene kvelden. Tyskerne hadde rigget opp lyskastere og de døde var lagt langs vegkanten. Tyskerne og russerne brølte om hverandre. Det var en skrekkelig opplevelse, og jeg hadde mareritt i flere døgn etterpå.

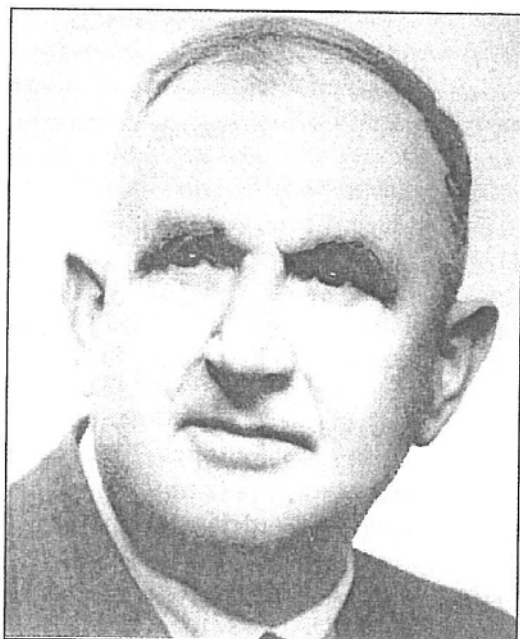
Reisen sydover

Etterhvert ble det klart at vi skulle evakueres, og i november startet turen sydover. Vi var da på det rene med at alt skulle brennes, og jeg glemmer ikke siste kvelden i Alta.

Vi var jo unge og kanskje litt tøvete også, så vi dro på kontoret og kastet papirer og skjemaer veggimellom. Raserte kontoret selv, istedet for at tyskerne skulle gjøre det. Vegregnskapet med alle bilag tok vi med oss. Tyskerne ga ordre om at vegvesenets materiell skulle føres til Troms. Det ble en lang kolonne med biler, høvler og maskiner, og der var også vegregnskapet med. Overingeniør Matzow var kommet til Alta noen dager i forveien og jeg skulle sitte på med ham til Tromsø. Kassebeholdningen og de lønningene jeg ikke fikk utbetalt tok jeg med i vegvesenets velkjente kassererveske.

Første mål var Tromsø, men det gikk ikke likere til enn at vi i Balsfjord, på speilglatt føre, havnet utfor vegen med bilen, som ble vrak og måtte etterlates der. Jeg fikk kink i ryggen, og skar meg opp på albuen, men ellers var jeg hel. Kasserervesken med pengene kom også velberget fra luftturen.

Overingeniør Matzow brukte kveldstimene til å holde orden på drivstoffregnskapet og å lure alle parter.



Møte med Vegdirektoratet

I Tromsø ble vegvesenets folk samlet, bl.a. var overingeniør Hofset tvangs-sendt fra Vadsø med sin familie. Derfra reiste vi med den gamle vegbåten til Troms vegvesen nedover til Harstad. Så ble det buss til Mo i Rana, som var endestasjon for Nordlandsbanen. På Saltfjellet kan jeg huske vi mistet en skrue til motoren og vi lå i det uendelige nede i grusen og lette før vi kom oss videre.

I Trondheim ble det opphold noen dager, før vi fortsatte med evakueringstog til Oslo. Det ble den verste delen av reisen. Alvoret begynte å gå opp for meg da jeg så alt folket som var samlet fra Finnmark, hovedsakelig folk fra Alta og Sørøya. Mange måtte forlate hjem-plassen sin som de gikk og sto, ofte i arbeidsklær. Jeg syntes mest synd på alle de små ungene som var med. Toget var overfylt, folk overalt. Halvannet døgn tok det til Oslo, og der satt vi rett opp og ned. Overtrøtt som jeg var, krøp jeg opp på bagasjehylla øverst under kupetaket, og med pengevesken under hodet sovnet jeg. Pengene måtte være under kontroll.

Da vi etter mye om og men var framme i Oslo, gikk jeg fortsatt og bar på penge-vesken. Langt om lenge fant jeg Schwensensgate og Vegdirektoratet. Jeg

troppet opp på kassererkontoret for å få avlevert pengene, men kasseren sa nei. Han ville ikke ta imot penger som ikke tilhørte hans kasse. Men da satte jeg vesken fra meg og sa: «Nå drar jeg ikke len-ger på den.» Omsider ble vi enige om at veska kunne pakkes inn og forsegles, så kunne den oppbevares i pengeskapet.

Endelig var jeg kvitt pengene.

En spennende og artig tid

I januar 1945 fikk vi etablert Finnmark vegkontor i 5.etasje i Vegdirektoratet. Vi var fire personer, overingeniør Matzow, avdelingsingeniør Arnulf Arild, Mimmi Kling og meg. Det gikk ikke lang tid før Matzow og Arild reiste over til Sverige og frøken Kling og jeg ble alene.

Før Matzow stakk til Sverige skrev han brev til Vegdirektøren og fortalte at han skulle på befaring i Trøndelag. «Tror du på dette?», spurte han meg da brevet var ferdig. Da forsto jeg at han hadde andre planer.

Attraksjon i Vegdirektoratet

Som rimelig var, hadde vi ikke stort å gjøre på kontoret. Etterhvert ble det jo kjent at Finnmark vegvesen hadde kon-tor i Oslo, og folk som hadde penger til gode skrev etter lønningene sine. En og annen faktura kom også inn. Det var in-gen igjen som hadde anvisningsrett, men vi fikk da orden på det etter noen tid. Jeg vikarierte også noen dager ved Akershus vegkontor.

Den første tida i Vegdirektoratet ble vi nærmest sett på som en attraksjon. Jeg hadde inntrykk av at mange tok turen opp i 5. etasje for å se på disse damene fra Finnmark. Spesielt husker jeg kontorsjef Harald Mo. Han prøvde å ta seg litt av oss. Han og alle andre var forresten svært hyggelige og forekommende mot oss.

Ertersuppe på Universitetet

Jeg var heldig med å finne meg et sted å bo. Sammen med Signe Nordvik, som

var ansatt ved vegkontoret i Vadsø, fikk vi leid en leilighet i Oscarsgate. Det var hennes far, fylkesfullmektig Erling Nordvik, som ordnet det for oss. Vi bodde nesten som grever, syntes vi sjøl.

Selv om dette var i krigens vanskeligste år, led vi ingen nød. For oss evakuerte var det ordnet med bespisning i Universitetet. Der fikk vi riktig fin ertersuppe, og om formiddagen var det «svenske-suppe» i Vegdirektoratet. Mel og brød var det mindre av, men vi tenkte ikke så mye på det i den alderen.

Berntsens sommervilla

I mai var det slutt på krig og elendighet, og sommeren 1945 fikk Alta vegavdeling kontor i Tromsø. Vi leide Berntsens sommervilla sør på Troms-

øya, og med kasserervesken i behold kom jeg dit i august.

Ingeniør Johan Bjørnstad var allerede reist til Alta for å lede gjenreisningsarbeidet da jeg kom til Tromsø. Arbeidet kom relativt fort i gang, og sent på høsten gjorde jeg første turen med lønningsveska. Det gikk da en slags lokalbåt, som anløp Alta på veg til Hammerfest.

Det var en rar følelse å komme tilbake, landskapet var liksom helt annerledes etter brenningen. Flatt og ukjennelig, bare noen få brakker hist og her. Det hendte at folk gikk seg på miner, og jeg ble advart mot å gå utenfor allfarveg. Jeg husker da vi var flyttet tilbake til Alta var jeg lenge redd for å gå på et sted vi kalte Sandfallet. Der var jeg ekstra forsiktig og så meg godt fore.

Berntsens sommervilla på Tromsøya. Her hadde Alta vegavdeling sine kontorer i 1945-46. På verandaen fra venstre oppsynsmann Oliver Sætermo, Martha Mack, Borghild Sætermo og Arnold Kjæreng.





Tilbake til Alta

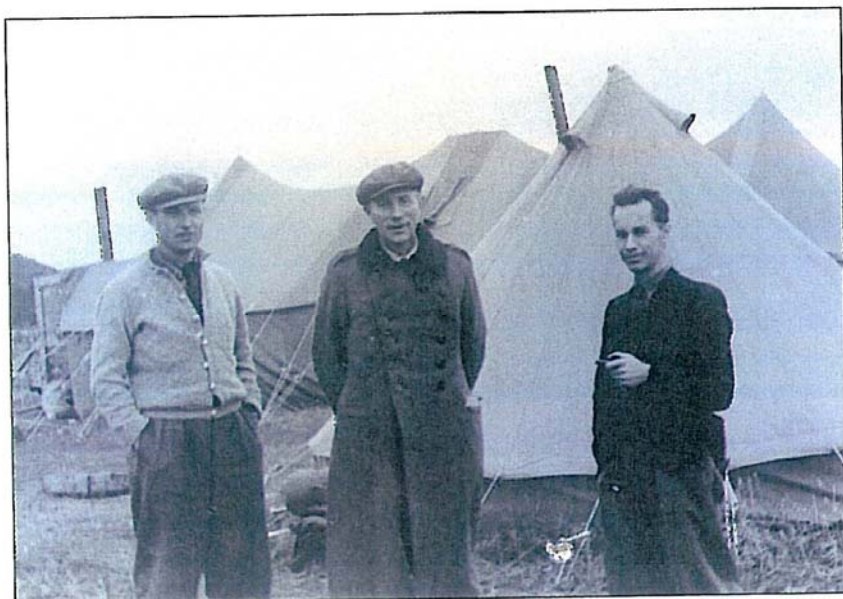
I Tromsø ble vi vinteren over og 29. april 1946 var vi tilbake i Alta. Det første kontoret var i en brakke på Elvebakken, men det ble fort for lite, så ble det bygd en større kontorbrakke på Arones.

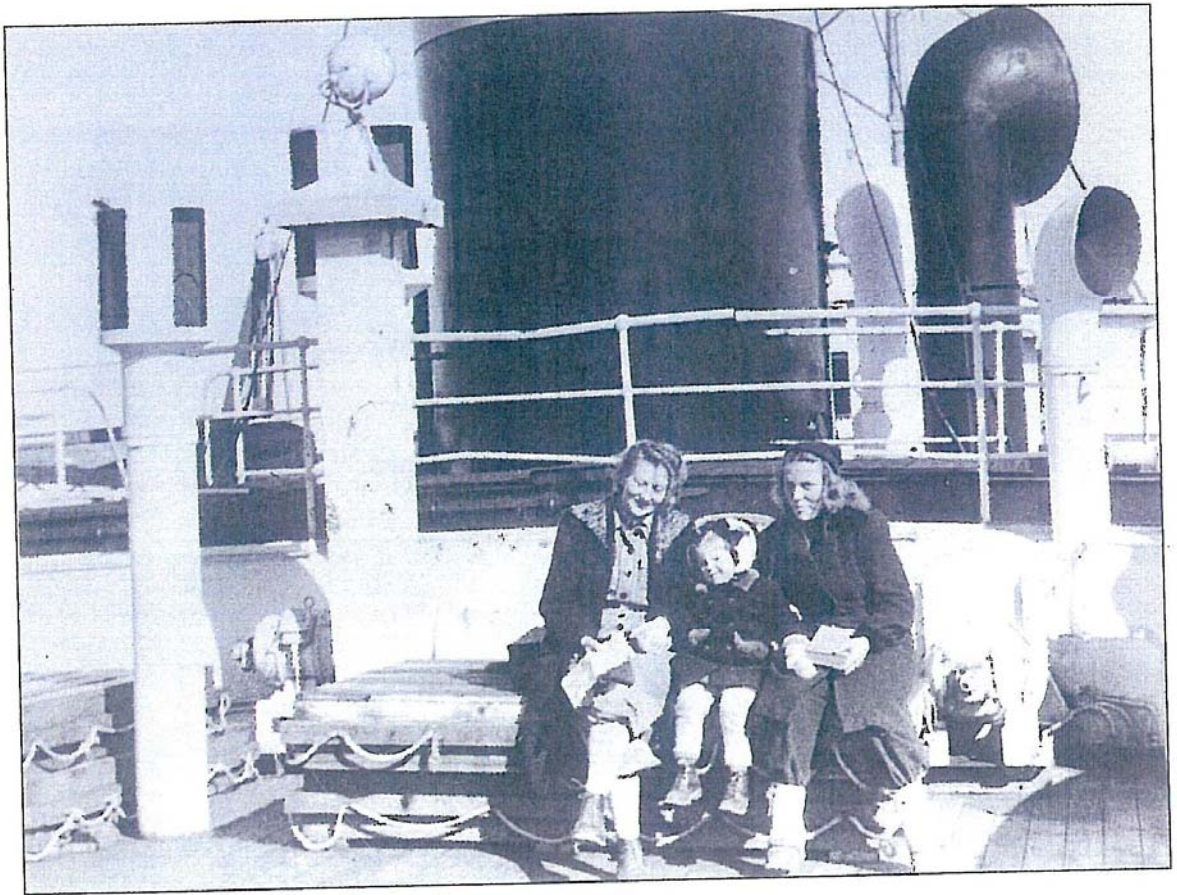
Da vi kom tilbake, var det også bygd en såkalt funksjonærbrakke, hvor de fleste

av oss bodde. Etter forholdene var dette en stor brakke innredet med små rom, og med felles kjøkken og stue. Vi dannet kokkelag og ansatte egen kokke. Alle måltider spiste vi sammen. Det ga veldig samhold og godt kameratskap. Funksjonærbrakka var oppsatt av lemmar, nymalt og pen, men uten kjeller, og vinteren i Alta er kald. Vi fyrte med kull og om dagen var det godt og varmt,

Alta etter tyskerens brenning. Landskapet var flatt og ukjent. Vi var redd for landminer og holdt oss til allfarvegen.

Alta høsten 1945. Den første tiden hadde vegvesenet sine kontorer i telt. Fra venstre Johan Bjørnstad, Kristian G. Oppegard og Arnulf Arild. Alle ingeniører med lederoppgaver i gjenreisningsperioden.





På veg tilbake til
Alta 26. april 1946.
Til venstre
Martha Mack og
Anna Lisa Skog
med lille Grethe
Arild mellom seg.

men hadde du vann på rommet om natten, var det is om morgenen.

På kontoret hadde vi en finlender som fyrbøter, og når vi kom på kontoret sto ovnen rød. «Gasseren» skal ikke fryse - sa Seppola Anti - og fylte mer kull i ovnen. Vi var perlevenner fordi jeg som etterkommer av finske innvandrere kunne snakke noe finsk med ham.

Minnes med glede

Kontorutstyret var gammelt og velbrukt, men det fungerte. Sjøl hadde jeg en fulltaster summeringsmaskin med hundre taster. Da jeg senere fikk tiktastermaskin, syntes jeg det var et skritt tilbake. Ellers var jeg vel vant til hode-regning fra lønningsarbeid på oppsynsmannskontorene, for der hadde vi aldri



De ansatte ved
avdelingskontoret
i Alta. Bildet er
trolig tatt 17. mai
i 1947. Samholdet
var stort
forteller Martha.



Gode minner. På lønningstur til Kautokeino med traktor mai 1947. Til venstre Johan Bjørnstad, senere vegsjef i Nord-Trøndelag. Kasserer Martha Mack i pelsjakke og lånte bellinger, og en same som skysskar.

summeringsmaskin. Det var fullt opp å gjøre, og etter hvert ble vi fire på kassererkontoret. Vi satt der også mye om ettermiddagene. Det var ikke snakk om overtid, jeg vet ikke engang om det eksisterte overtidsgodtgjørelse i vegvesenet.

Lønningsturene ble mange. Jeg orket ikke flere turer med sjøsjuke i småsjarker. De verste turene mot Hammerfest tok assistenten seg av. Lønningsturer jeg minnes med glede, er turene til Kautokeino på snøføre om våren. Jeg fikk følge med vår traktor, som fraktet materiell til bygging av bru over Kautokeinoelva. Halvannet døgn hver veg tok turen. Bak hang tilhengerhuset med ovn og kaffekjele. Farten var ikke større enn at vi kunne hoppe av sleden og sette over kaffen. Det var gemyttelige turer og med sol over vidda kom vi

påskebrune og fine tilbake til Alta. Det hører med til de gode minner.

Artig tid

Gjenreisningstida var en spennende tid for meg som var ung. Det kom folk fra hele landet og mange ganger var det litt vill vest, særlig når gjenreisningsansatte inviterte til fest. I funksjonærbrakka var samholdet stort, noe jeg i ettertid har mintes med glede.

Etter hvert som folk skaffet seg permanent bolig eller giftet seg, gikk kokkelaget i oppløsning. Sjøl tok jeg farvel med Alta vegavdeling i 1949, da jeg giftet meg med en tromsøværing. Etter 8 år som hjemmeværende husmor ble jeg ansatt i Troms vegvesen og var der til i 1987 da jeg ble pensjonist.