

Nødsarbeid, sysselsetting og vegbygging i mellomkrigstiden

Av Kjell Haaland og Geir Paulsrud

Sysselsettingstiltak har vært en del av Vegvesenets hverdag fra 1919 til i dag. Så sent som i 2009 ble bevilgningene til Statens vegvesen økt med henvisning til at midlene skulle gå til tiltak og prosjekter med høy sysselsettingseffekt. I mellomkrigstiden foregikk dette i form av nødsarbeid, og etter krigen i form av sysselsetting. I denne artikkelen vil vi se på omfang og betydning av dette arbeidet i Vegvesenet fra 1918 til 1940.

SYSSELSETTING OG MEKANISERING

Vegbygging var fra gammelt av en oppgave som var svært arbeidsintensiv, men som med god organisering ga godt resultat. En stor del av pengene var direkte lønnsmidler, og de nye vegene var samfunnsnyttige, derfor var vegbygging godt egnet som nødsarbeid. Fokuset lå både på nye veger og utbedringer av allerede eksisterende veger. I denne perioden blir bilen, både for person- og varetransport, det langt vanligste transportmiddelet. I 1919 var det 6 321 biler og motorsykler i landet, i 1938, 19 år senere, var det 99 893. Fortsatt var hesten vanlig trekraft både på landsbygda og i byene, men trafikkbildet hadde endret seg totalt (Bjørnland 1989 s. 122). Bilenes behov hadde snudd opp-ned på forestillingen om et tidsmessig vegnett, og det stod mye tilbake å ønske når det gjaldt vegene her i landet. Vårt spørsmål blir: Hindret eller forsinket sysselsettingspolitikken Statens vegvesen i å mekanisere anleggsdrifta i mellomkrigstiden?

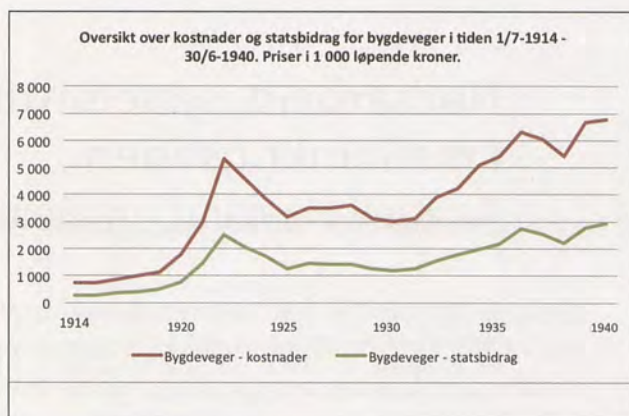
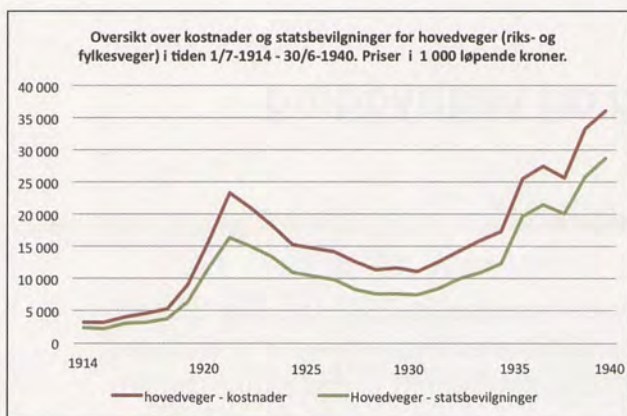
INVESTERINGER I VEGER OG FORHOLDET TIL NØDSARBEID

Vegdirektør Korsbrekke oppsummerer vegbyggingsinnsatsen slik i 1948:

I årene mellom de to verdenskriger økte antall anlegg på vegbudsjettet sterkt. Dette antas for en stor del å henge sammen med at veganlegg da var utmerkede arbeidsobjekter for de arbeidsløse. Bevilgningene ble av den grunn spredt sterkt for å avhjelpe den lokale arbeidsledighet. En annen grunn antas å være at de økte bevilgninger i årene før siste verdenskrig skapte en viss optimisme, som igjen førte til at vegadministrasjonen i større utstrekning enn tidligere fant å kunne imøtekomme distriktenes ønsker om å få ført opp nye veger på budsjettet. (Storingsproposisjonen 1948 s. 8 kap. 711 m. fl. Vegvesenet.)

Mellomkrigstiden medførte ikke noen ekspansjon i vegbyggingen. De økono-

Hindret eller forsinket sysselsettingspolitikken Statens vegvesen i å mekanisere anleggsdrifta i mellomkrigstiden?



miske tidene tilsa en nøysom bevilgningstakt, men bilen var kommet og vegene måtte tilpasses dette. Dessuten var det manglende sammenbindingsveger mange steder.

Tall for veginvesteringer i perioden 1919 til 1940 foreligger i flere publikasjoner, men ingen av disse gir en sammenhengende tallserie for investeringer i veger. Dette skyldes i første rekke at veginvesteringer rommer en rekke overføringsordninger. Staten ga tilskudd til bygdeveger, fylkene ga bidrag både til hoved- og bygdeveger, kommunene dekket ekspropriasjonsutgifter osv. I tillegg kommer veginvesteringer i bykommunene.

Alle kostnader og bevilgninger er medtatt, blant annet utbedringer av eldre veger, hjelpearbeider (nødsarbeid), krisemidler og kompensasjonsveger for jernbaner samt andre veganlegg på jernbanebudsjettet, bureisningsveger, seterveger og skogsbilveger.

Som vi ser, økte midler brukt til hovedveger kraftig fra 1919. Fra 1922 ble midlene redusert fram til 1931, da det på nytt ble en økning i bevilgningene.

ORGANISERING AV ANLEGG I MELLOMKRIGSTIDEN

I mellomkrigstiden organiserte Vegvesenet det meste av anleggene selv etter akkordsystemet, både de statlige og de kommunale med tilskudd fra fylkene. Dette var et system utviklet av de tidligere vegdirektørene Bergh og Krag. Det var i en periode i andre halvdel av 1880-årene blitt gjort forsøk med å sette ut vegbygging på anbud, og man hadde gjort den erfaring, at dette i sin Alminnelighet ikke gavne de hverken Kontraktørene eller Arbeiderne. (Se Skougaard 1899 s. 26 om *Arbeidets karakter og arbeidssystem.*) Ved både veganlegg og vedlikehold var det arbeidsintensiv drift. Vedlikeholdet hadde tradisjonelt ligget som et rodebelagt ansvar på grunneierne, men var etter hvert organisert ved vegvoktere som hadde hver sine stykker. De hadde sine vegvokterbårer og håndredskaper, men fikk etter hvert hjelp av både lastebiler og veghøvlere i vedlikeholdet. Fra midten av 1920-tallet ble det dessuten vanligere å brøyte hovedvegene for biltrafikk i vinterhalvåret, bilrutene ble mer og mer regulære hele året.

Innen veganlegg var det noe av den samme utviklingen. Massefrakt med hest og kjerre ble erstattet med lastebiler. Vegvesenet investerte kontinuerlig i



Vegarbeid ved Follafoss i Nord-Trøndelag 1935, med vagge, tralle, skinnegang og stubbebryter, typiske arbeidsredskaper i anleggsdriften i 30-årene. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

utstyr for å lette arbeidet. Alt i Korsbrekkes skriv fra 1919 går det fram at han vurderer både trekkvogner (Mogul traktor) og lastebiler for frakting av grus, og beregninger viser at jo større avstand, jo mer lønnsomt er det. Man ser stadig forbedringer også i håndredskap. Blant annet blir luftdrevne borhamre tatt i bruk, særlig ved utbedring av vegger. Men enda i 1940 diskuterer ingeniørene om det er mest lønnsomt å borre i fjell for hånd eller ved hjelp av maskin.

Arbeidslagene ser ut til å bestå på samme måte som tidligere. Maskine-

ne effektiviserer og tar over en del tunge tak, og gjør noen arbeidsoperasjoner lettere, men det er arbeidslagene som med stadig større effektivitet sprenger skjæringer, tunneler og bygger vegger. I Vegvesenet hadde vegdirektørene Bergh og Krag fått etablert en fast praksis for hvordan strukturen skulle være. Med den kombinerte vegadministrasjon fra rundt 1900 ble linjen organisert med bevilgninger via Vegdirek-

Det var i en periode i andre halvdel av 1880-årene blitt gjort forsøk med å sette ut vegbygging på anbud, og man hadde gjort den Erfaring, at dette i sin Alminnelighet ikke gavne hverken Kontraktørene eller Arbeiderne.



I Korsbrekkes skriv fra 1919 går det fram at han vurderte Mogul traktor som trekkvogn, blant annet for frakting av grus. Her ser vi et flyttelass med to vogner fra Gratangen i Tromsø amt i 1918. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

tøren eller fylkesmannen, om amts- eller overingeniøren og kanskje avdelingsingeniøren, som enten selv eller ved en anleggsbestyrer styrte over en eller flere oppsynsmenn (syninger), som organiserte flere arbeidslag med en bas eller formann (arbeidsleder) i spissen.

Ved alle nye anlegg har overingeniøren eller en avdelingsingeniør gått opp linjen, stukket vegen og beregnet akkordene på nyanlegget. De hadde også selv eller ved hjelp av oppsynsmenn fått ansatt arbeidere, som ble delt inn i arbeidslag på 5-6 personer. Ved et veganlegg ønsket vegdirektøren at det minst skulle

være 25-30 arbeidere. Dette ble nok ikke alltid etterkommet gjennom bevilningene til nødsarbeid.

BASEN

For arbeidslaget var det viktig at de hadde en god bas. Det var han som styrte arbeidet og forhandlet med oppsynsmannen og ingeniøren om vilkårene. Vi vet også at ingeniøren kunne endre akkorden om den ble urimelig.

Fra Rogaland forteller Per Hole (f. 1912) om basen:

Basene var suverene. Mange av dem jeg har kjent var rallare som hadde vært på jernbaneanlegg og på kraftanlegg. Slike som gikk fra anlegg til anlegg. Det var flere av dem i Sogn og Fjordane, men kanskje enda flere her i Rogaland. Her hadde vi også dem med svenske navn.

Det var ikke snakk om organisert opplæring. Basene dirigerte lagets gjøremål, og opplæring foregikk i direkte arbeid. De unge så etter de eldre. Basene var veldig yrkesstolte og yrkesbevisste. Her var det ikke snakk om juksing for å komme lettere

fra akkorden. (...) De kunne sitt fag. Se på de store tørrmurene og broene på Vestlandet. De står som verdige monumenter for den generasjon vegbyggere. (Vegfolk forteller Rogaland 1991 s. 25.)

OPPSYNSMANNEN

Bjarne Steinskog (f. 1910) begynte i Vegvesenet i Rogaland i 1929 på et akkordlag, tok etter hvert elementært teknikeren og ble oppsynsmann i 1936. Han forteller:



Det var arbeidsintensiv drift ved veganlegg og vegvedlikehold. Vegvokterne hadde sine vegvokterbåre og håndredskaper. Bildet er fra Nord-Trøndelag i 1913, på vegen Veieskorsen-Semskorsen, Myrslomarka, Henning. Fra venstre på bildet formann Albert Moen (senere stortingsmann for Ap), Nikolai Myrslo, Johan Moen, Toralf Moen. Gutt med hest og kjerre i bakgrunnen. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

Oppsynsmannens hjelpemidler var enkle. Jeg måtte sjøl skaffe meg wrede, og halvparten av den ble betalt fra egen lommebok. Ellers hadde jeg målebånd. Oppsynsmannsprotokollen var den tids universalnøkkel, i den ble alt av betydning ført inn. Der hadde jeg alle arbeidslag med navn på hver mann, og i protokollen førte jeg inn det lagene fikk av redskap og sprengstoff, det som siden skulle gå til trekk i akkorden. Jeg måtte holde orden på inn- og utmeldinger til trygdekassen. Oppsynsmannsprotokollen var viktig, og den måtte holdes i orden. Sprengstoffet ble lagret i dynamittkasser, og redskapen oppbevart i lagerhus på anlegget. Oppsynsmannen skulle også passe på dette. (Vegfolk forteller Rogaland 1991 s. 44.)

SOSIALE FORHOLD

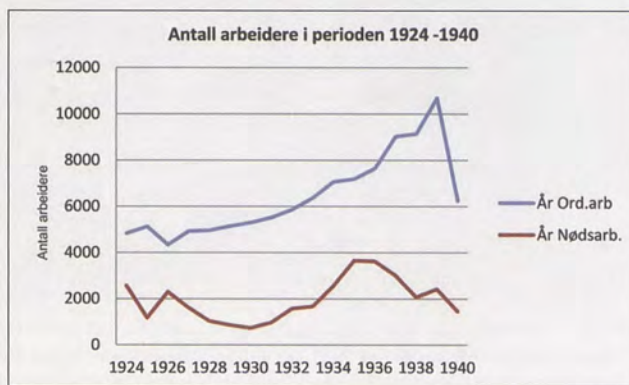
Vegarbeiderens vilkår var relativt bra regulert, de var i prinsippet organisert fra 1890-årene. Det var lite bråk med vegarbeiderne. Kanskje kom det av at de i stor grad var lokalt rekrutterte, og tilhørte et arbeidssamfunn av småbrukere/fiskere og landarbeidere i lokalmiljøet, ispedd noen profesjonelle anleggsfolk fra jernbane og gruvemiljø. Dette er også et tema ingen har gått inn og analysert. Det var en relativt stor konflikt i 1932, den involverte vegarbeiderne, men ikke vegvokterne, i sju fylker, og varte fra april til september. I hvilken grad det berørte nødsarbeidet kjenner en ikke til, men statistikken viser 420 i arbeid mot nesten 1300 året etter i sommerhalvåret.

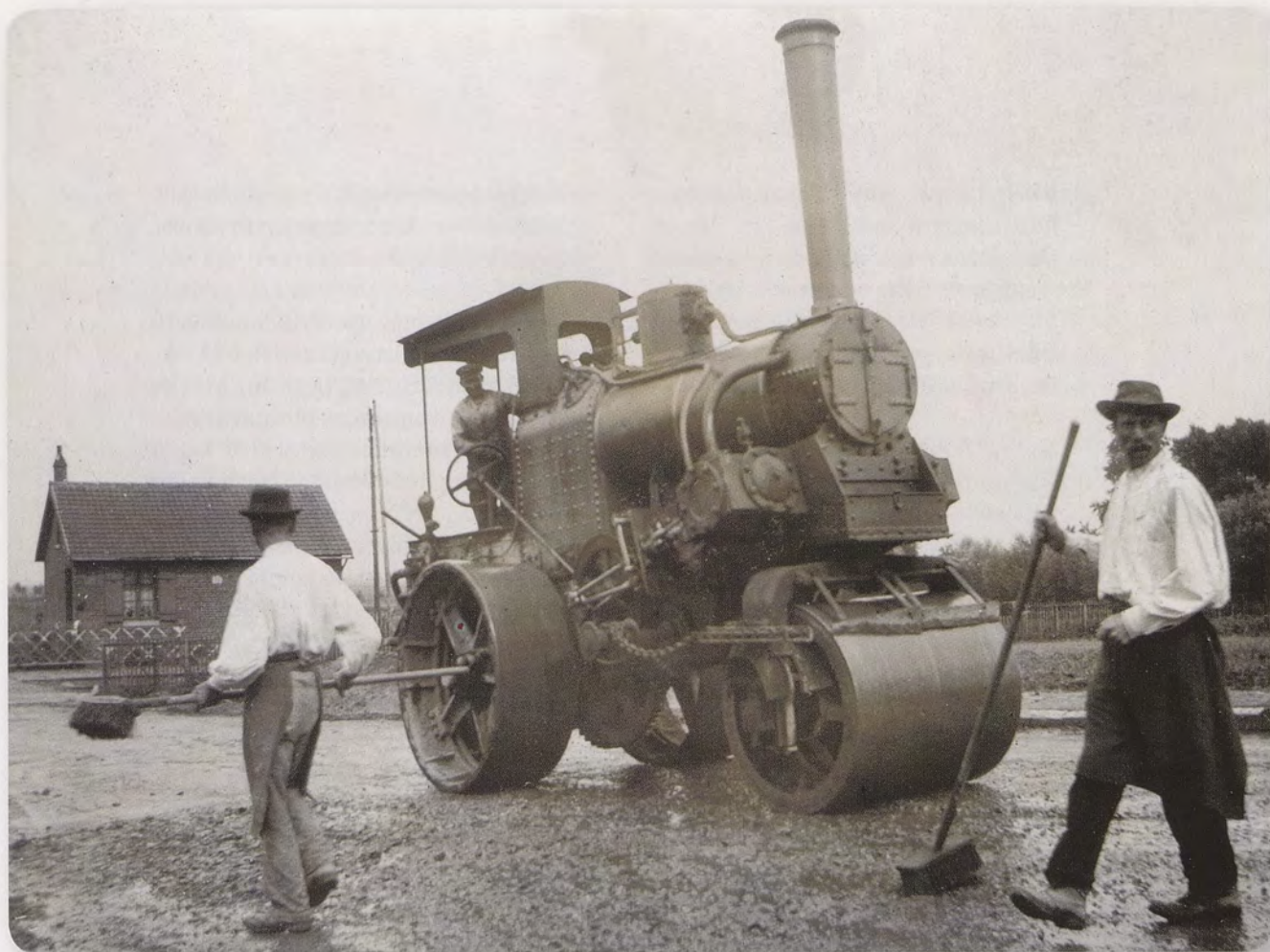
Boforholdene vil vi ikke ta opp her, se

artikkel av Anne-Mette Nielsen. De gradvise endringene til et bedre liv for arbeiderne er heller ikke emne her, men stikkordsvis kan vi minne om at Stortinget opprettet en sosiallovkomité sommeren 1935, det kom ny lov om arbeidervern i 1936, med blant annet åtte timers arbeidsdag, ni dagers betalt ferie i året (Vegvesenet hadde allerede i 1929 bestemt tolv dagers ferie ved Statens anlegg). Arbeidsløshetsstrygd ble innført i 1938, pensjonsrettigheter kom i 1936, med retten til en verdig alderdom.

SYSSELSETTINGEN PÅ VEGANLEGG

Systematisk telling av antall arbeidere på veganlegg begynte fra og med 1924 to ganger i året, en på vinteren og en på sommeren. Systematiske tellinger for antall arbeidere innen vedlikeholdet begynte først fra og med 1935. Før disse tidspunkter var det ingen systematisk telling. Antall arbeidere på anlegg fra 1924 var:





Utover fra 1920-tallet ble det gjort forsøk på asfaltering. Her vales vegen med en dampvegvale. Dette var imidlertid spesialistarbeid og ikke nødsarbeid. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

Det var ingen økning i sysselsettingen innen veganlegg fra 1924 til 1930. Dette er den samme utviklingen som veginvesteringene viser, og skyldes den økonomiske situasjonen i landet. Etter denne tid økte både investeringene og sysselsettingen.

NØDSARBEID

I tiden rundt og etter første verdenskrig var det knapphet på arbeidskraft og stigende lønninger som bekymret Vegdirektøren. Men i Stortingsproposisjonen av 1918 refereres det til en skrivelse av Statens arbeidsledighetskomité datert november 1917, som fremholdt

... at det er flere ting som tyder paa, at de hittil gunstige forhold paa arbeidsmar-

kedet ikke vil vedvare og at man staar foran en større arbeidsledighet. Det anføres at det for at skaffe ledige arbeidere sysselsættelse derfor kan bli nødvendig fra statens side at træffe ekstraordinære foranstaltninger med igangsættelse eller utvidelse av de offentlige arbeider.

Det var Sosialdepartementet som organiserte nødsarbeidet, og det foregikk på den måten

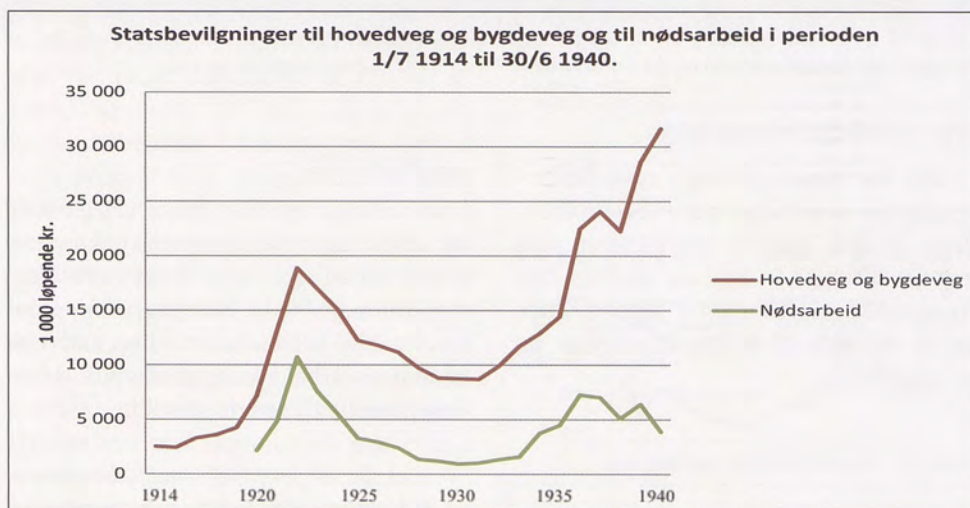
... at sakene forberedes av vårt kontor hvad arbeidsløshedssituasjonen angår, og fra vedkommende tekniske administrasjoner (jernbanenes anleggskontor, veidirektoratet, havnedirektoratet osv.) hvad tekniske spørsmål angår. Så drøftes sakene i konferanser hos Sosialdepartementets sjef og under dennes ledelse. I konferansene deltar i alminnelighet representanter for Justisdepartementets kommunalkontor (...), for finansdepartementet (...), for

Arbeidsdepartementet, for Sosialdepartementets 1. afdeling, fagsjefer i vedkommende arbeidsgren osv.

Dette står i et brev med orientering til den svenske Sosialstyrelsen dater 23. oktober 1925 (RA/S-2944/D/10076). Her er det også vist til at statens bistand er innskrenket til tre områder:

1. Offentlige nødsarbeider for statlig regning.
2. Lån til kommuners nødsarbeider.
3. Dagsverksbidrag til kommuners nødsarbeider.

I samme arkiv fra Sosialdepartementet er det også to PMer. Et PM fra 8. juni 1927 understreker at botemidlene ikke har hatt vanlig forsorgsmessig karakter. Tvert imot må det sies, at arbeidsløshetshjelpen hos oss har vært av utpreget produktiv karakter. Av rundt regnet 200 millioner kroner har rundt 85 % gått til arbeid og bare rundt 15 % til understøttelse. Og i



1921 er det opplyst at *da statens hjelp til arbeide i det vesentlige var innskrenket til å ydes i form av dagsverkbidrag til kommuner (2 kroner per dagsverk nødsarbeide) og forekom vesentlig ved veianlegg.*

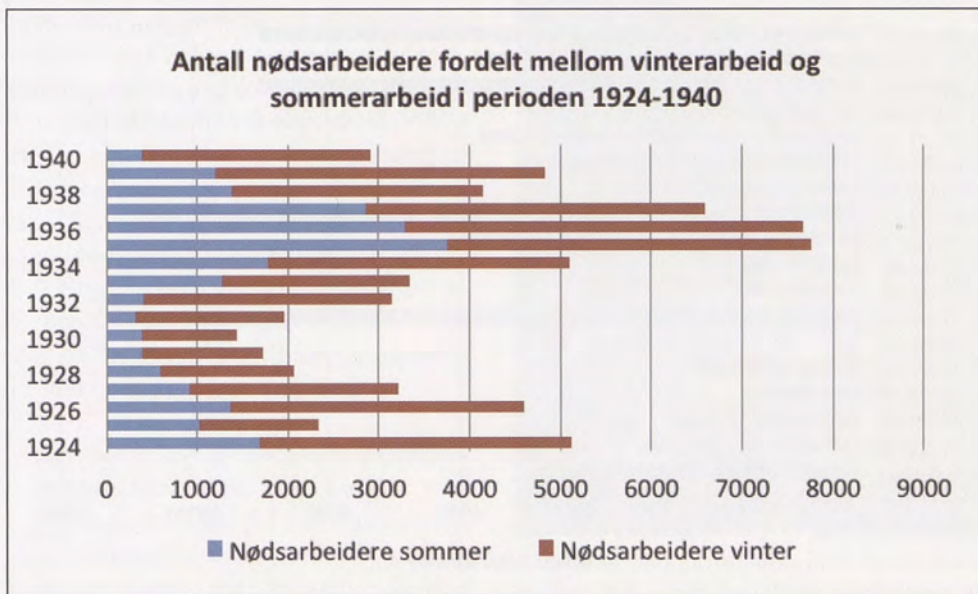
I PM datert 21. november 1931 understrekes det at nødsarbeidet i det vesentligste har vært veg- og gatearbeider, og at rundt 90 % av utgiftene har gått til arbeid og under 10 % til understøttelse. Det nevnes at det også er bygget noen kilometer jernbane, en rekke større og mindre havneanlegg (navnlig i fiskeridistriktene), foretatt opprensning og forbygning i vassdrag og utført atskillig nydyrking av jord og kulturarbeid i skog. Samme PM understreker at

...alle saker vedrørende arbeidsløshetsaker hører under Departementet for So-

cialle Saker. Den forberedende behandling skjer ved Inspektoratet for Arbeidsformidling og arbeidsledighetsforsikring. I de fleste kommuner er etablert kommunale arbeidsledighetskomiteer. Stortinget bestemmer årlig den sum som fra statens side kan disponeres til foranstaltninger mot arbeidsløsheten.

SESONGER FOR NØDSARBEID

Nødsarbeidet varierte over året. Det var spesielt i vinterhalvåret det var behov for å sysselsette arbeidsledige, og det var dobbelt så mange i gjennomsnitt som var sysselsatte med nødsarbeid i vinterhalvåret som i sommerhalvåret. Tellingene viser at antall sysselsatte i vinter- og sommerhalvåret var følgende:



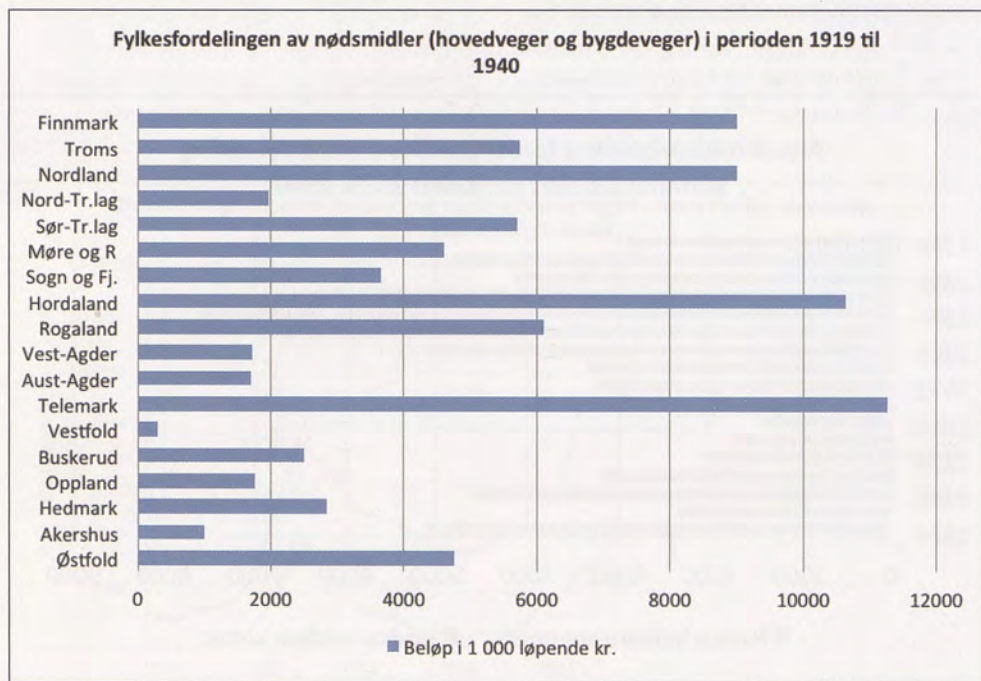
Mange arbeidere var sysselsatt i sesongarbeid i jordbruk og fiske, der det i deler av året kunne være lite eller ingenting å gjøre. Fortsatt var de fleste på landsbygda i Norge nært knyttet til primærnæringene, slik at det ble ordentlig vanskelig for mange når dette slo feil. For verks- og industriarbeiderne var det ofte rundt konkurser det var vanskelig.

Mange hadde i alminnelighet arbeid om sommeren, gårdsarbeid eller lignende. Vinteren var mer usikker, og mange kommuner og staten hadde diverse sysselsettingstiltak for å bøte på dette. Ellers var nok sesongen i ensidige næringer som fiskeryrket i Finnmark mer utsatt, her ble det mye behov for sysselsetting.

Birger Gosen i Lierne forteller at sysselsettingsarbeid for vegvokteren i Gosen i vinterhalvåret var å sprengre berg i skrentene. Utover vårvinteren var det å pukke stein. Om dette ikke var kjærkomment, så var det i alle fall arbeid. Lønna var 13 kroner for å pukke en kubikk stein. Det brukte de to dager på. Til å begynne med forsøkte de også å plukke stein i passe størrelse. Pukken ble brukt til å fylle i hjulsporene (*Til Gosen via Sibirien*, Norsk vegmuseum 1993).

VEGBYGGING SOM NØDSARBEID

Vegdirektøren kommenterer til Stortingsproposisjonen av 1918 at det nok



kunne sysselsettes betraktelig flere arbeidere til vinteren enn det hittil hadde vært, til tross for at det var vanskelig å skaffe redskaper, materialer, ammunisjon samt å få innkvartert arbeidsstokken. Dessuten var det mangel på ingeniører. I en annen sammenheng understreker han at han minimum måtte ha 20-30 arbeidere ved et anlegg for å få optimal utnyttelse av anleggsmidlene. Av over hundre anlegg var det kun ca. 30 som sysselsatte så mange arbeidere.

Vegvesenet administrerte både bygging av bygdeveger og sine egne anlegg. Vegene ble bygd i sommerhalvåret, men mye lå til rette for sysselsetting også vinterstid, for eksempel å pukke stein for å skaffe bærelag på både gamle og nye veger. Det handlet om å sysselsette folk når de hadde få andre muligheter for å få seg arbeid. Å bygge veg var samfunnsnyttig, og kostet i grunnen bare betaling for arbeid. Det var nok en bekymring at mellomkrigstidens ungdommer ikke hadde store muligheter til å få seg arbeid. Viktig var også landets behov for sammenbindingsveger, særlig i Nord-Norge. Ellers var Telemark og Hordaland de fylkene som hadde størst arbeidsløshet.

I Stortingsproposisjonen av 1937 (s. 20, kap. 711 m. fl. Veivesenet) kommer et sitat fra en innstilling til forrige Storting fra Veikomiteen:

Det synes seg at naudsarbeidspengane fell heller ujamt på fylki. Det hev vore fyresetnaden både frå administrasjonen og Stortinget at denne forskuving so langt det var rimeleg med tidi skulde jammast

ut ved dei ordinære løyvingar, men vort budsjettet ikkje halde oppe i ei rimeleg høgd, vil dette vanskeleg kunne lata seg gjere.

Dette kommenterer Vegdirektøren med:

Nu er veivesenet særlig godt egnet for iverksettelse av nødsarbeid, og da arbeidet må igangsettes der hvor nøden sterkest melder sig ... og dermed vil en jevnere fylkesvis fordeling kunne endre planene for det alminnelige vegarbeid med de problemer det ville medføre. Ellers mener han at det da for øvrig også må tas i betraktning at nødsarbeid som regel vil være mindre effektivt og ofte bli kostbarere enn annet arbeid.



Hannomag beltetraktor brukt med slepeskrape i Lebesby, Finnmark, i 1939. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

ORGANISERING OG LØNN

Arbeidsløsheten kunne være aksentuert ved konkurser som ved A/S Sydvaranger i 1925. Her fikk Vegvesenet i oppdrag å skaffe fem hundre mann arbeid ved vegbygging. Jakob N. Matzow, som var avdelingsingeniør i Finnmark 1921-39, måtte organisere dette med svært lite hjelp. Arbeidet skulle foregå i Neiden og i Pasvik, det måtte skaffes brakker og telt med inventar, kjøkkenutstyr etc. i tillegg til anleggststyret:

Det hastet. Uttak av folk til nødsarbeid ble som regel foretatt av kommunen i samråd med oss. Derimot bestemte vi hvem som skulle være formenn. Alt arbeid gikk på akkord, og det var min oppgave å sette ut akkordene. Det kunne være 20-30 akkorder på samme anlegget. Så reiste jeg videre til neste anlegg. Når jeg var ferdig, fikk oppsynsmannen akkordsedlene. Akkorden gikk vanligvis ut med 90 øre til en krone timen. Når det gjaldt nødsarbeidet, var ordningen slik at vil du ha akkorden så vær så god. Vil du ikke, så la det være. Det var ikke mye diskusjon om den. Men ble jeg klar over at akkorden var urimeleg, hente det at jeg forandret på seddelen. (Vegfolk forteller, Vegminner fra Finnmark 1991 side 55-56.)

Innstillingen til arbeid var svært forskjellig, men det var et arbeid de var nødt til å gjøre for å eksistere. Innsatsen var svært opp og ned. Oppgjøret varierte etter innsats.

Både her og andre steder går det fram at det ideelle var at de skulle få etter innsatsen, som er akkordens karakter. Likevel ser vi at man nok ikke regnet med at

alle var like effektive, og det er flere eksempler på at de uansett har fått en minstelønn når arbeidet av en eller annen grunn har gått skeis. Dessuten var utregningen av akkordene alltid preget av et visst skjønn. De kunne bli feil, og her ser det ut til å ha vært en vilje til å rette opp dette blant ingeniørene.

I vilkårene fra Sosialdepartementet var det alltid krav om at *daglønn eller fortjeneste i nødsarbeid skal ligge under det som i vedkommende kommuner betales for ordinært arbeid. For hver termin er det dessuten fastsatt en maksimal dagsfortjeneste. For de siste årene har denne maksimalsats vært kr. 6,- pr. dag, heri medregnet forsørgelsestillegg. Statens nødsarbeid utføres praktisk talt aldri på time- eller daglønn, men som akkordarbeid, så fortjenesten i nogen grad står i forhold til arbeidsydelsen (PM 1931.)*

Nødsarbeid ble også en del av hverdagen min, sier oppsynsmann Bjarne Steinskog:

Vinteren 1936/37 hadde jeg fire lag på Tanangervegen og tre på anlegget Hafrsfjord-Håland, om lag 40 mann til sammen. Det var folk fra Stavanger som aldri hadde vært på et veganlegg før. Jeg måtte rettlede folk på alle måter, og jeg måtte se til at arbeidet ble skikkelig utført. Innstillingen til arbeid var svært forskjellig, men det var et arbeid de var nødt til å gjøre for å eksistere. Innsatsen var svært opp og ned. Oppgjøret varierte etter innsats. Forskuddene var stipulert til 40 øre timen, i tillegg fikk de fem øre timen for hvert barn de forsørget. Transporten av folk til og fra arbeid foregikk med lastebil. På lasteplanen var det påbygd et hus som vern mot vær og

vind, og transporten ble betalt av Stavanger kommune. (Vegfolk forteller Rogaland 1991 s. 44.)

I større eller mindre grad var det arbeidsløshet over hele landet. Ragnvald Sænbø forteller: I barndommen etablerte foreldrene seg i Hjelmeland, faren var ansatt om vegvokter i 1904 og her vokste Ragnvald opp. I Hegdalstrands redigering heter det:

Det var på vegen jeg helst ville være. Da de begynte på vegen ut til Brevik, kom oppsynsmann Roten fra Sauda hjem til oss og ville ha far til formann. Dette var under første verdenskrig, og jeg var ikke gamle karen, men han ville også ha med meg. Mor nektet. – Du må ikke ta ungen med, sa hun. Det ble nå likevel slik at jeg ble med. Det var nødsarbeid, og jeg fikk et lag med Stavangerfolk. Dette var ikke vante vegarbeidere, og de var heller ikke særlig arbeidsvillige. Karene brukte en stor del av dagen til å røyke sigaretter. Det var vinter og vi frøys. Vi hadde akkord og jeg arbeidet for livet, så vi greide å holde oss en krone timen. Bror min arbeidet også på anlegget, og sammen bodde vi privat, leide rom og stelte oss sjøl med maten. Det var gilde folk vi bodde hos. Deretter kom jeg til Rennesøy, siden til Ulladalen på et bygdevegsanlegg (...) Slik var det, jeg måtte ta arbeid der det var. (Vegfolk forteller Rogaland 1990 side 13.)

19 år gammel i 1931 meldte Per Hole seg arbeidsledig, det skulle settes i gang vegarbeid over Utvikfjellet. Både han og

broren søkte. Bare han kom inn. Det var arbeidsformidlingen som tok ut folkene, og det ble nok tatt familiære hensyn. Formennene valgte selv ut hvem de ville ha i laget sitt. Det kom godt med om en var stor og sterk.

Arbeidet var tungt. (...) Det var ikke bare kamp om arbeidsplassene, men det var også en kamp når du kom i arbeidet. Arbeidslagene konkurrerte seg i mellom, det gjaldt tempo, kvalitet og fortjeneste. Du kunne ikke tillate deg å gå med fullastet trillebåre på planken. Nei, du skulle småspringe, og ingen kunne ta fem minutt før basen sa i fra. (...) Anleggsarbeidet var på akkord til avtalt pris. Når vi en sjelden gang hadde bruk for hest, måtte den betales av laget. De hadde en fast timepris, og leie av hest og mann som det het, gikk til fratrekk i oppgjøret. (Vegfolk forteller Rogaland 1991 side 23-24.)

STATENS TILTAK FOR ARBEIDSLØS UNGDOM

Statens tiltak for arbeidsløs ungdom var et program som kom i stand i 1935, etter det vi har funnet så langt. Det var vel et tiltak under regjeringen Nygårdsvold. Det gjaldt øremerkede oppdrag der det var spesielt mye arbeidsledig ungdom, det kunne være snakk om veger til bureisningsfelt og sammenbindingsveger. Dette hadde flere formål: foruten å syssette folk til et allmennyttig formål som vegbygging, ga det ungdom opplæring i vegarbeidsfaget. Dermed kunne etaten rekruttere arbeidere. Dessuten var



Her er hele arbeidsstyrken på anlegget Rauland-Møsstrand-Tinn avbildet: 78 mann fra 8 forskjellige bygder. Det var 26 vante arbeidere (alder 23-41 år) og 52 ungdom i alderen 16 til 25 år. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

det mange steder ren nød, slik at ved enkelte anlegg ble ungdommen veid før og etter for å være sikker på at de fikk en god begynnelse på yrkeslivet. Det første tiltaket vi har kjennskap til er veganlegget Rauland-Møsstrand-Tinn i 1935.

BESKJEFTIGELSE AV ARBEIDSLØS UNGDOM VED VEGANLEGGET RAULAND-MØSSTRAND-TINN

Telemark fylkesting sendte i 1935 en søknad til statsmakten om bevilgning av midler til beskjeftigelse av 50-75 arbeidsløse ungdommer. Denne søknaden ble innvilget av departementet, som tilstod

kr. 10.000,- til anleggets forberedelse, samt kr. 40.000,- til beskjeftigelse av 78 ungdommer i ca. tre måneder. Disse 78 mann var fra 8 forskjellige bygder: fra Tinn 30, Rauland 12, Hovin 6, Hjartdal 6, Seljord 6, Lårdal 6, Mo 6 og Kviteseid 6. Det var forutsatt to vante arbeidere for hvert lag, og derfor bestod arbeidsstyrken av 26 vante arbeidere (alder 23-41 år) og 52 ungdom i alderen 16 til 25 år. Arbeiderne ble uttatt gjennom arbeidsledighetsnemndene. Lønnsvilkårene var for ungdommen bestemt til kr. 4,50 pr. dag med forhøyet familietillegg på inntil kr. 1,60 pr. dag.

Overingeniør A. Dahle skriver i Med-

delelser fra Veidirektøren nr. 5 1936 at omhandlede veganlegg som forbinder Rauland med Tinn fører over ubebodde fjellvidder med enkelte setrer og et par gårder. Torvtjønn på den vestre siden og Bosbøen omtrent midt på strekningen i den søndre og vestre arm av Møsvatn. For innkvartering av folkene ble det fra militærvesenet anskaffet 10 store 15-mannstelt, for 8 manns belegg i hvert telt. Deretter ble det oppført en 24 meter lang og 5 meter bred «spisebrakke», som gratis var overlatt av A/S Rjukanfoss, Rjukan. For å sikre seg ordnede forhold i leiren hadde man funnet det mest hensiktsmessig at Vegvesenet påtok seg arbeidernes underhold.

Etter at alle forberedelsene var gjort, ble anlegget igangsatt de første dager i august og ble drevet med full arbeidsstyrke til 12. oktober. Da det etter 12. oktober ble for kaldt i teltene og materialboden, måtte arbeidsstyrken innskrenkes til 48 mann, hvorav 12 mann ble innkvartert i en midlertidig oppført tømret brakke, og resten, 36 mann, i spisebrakken. Disse fortsatte så arbeidet til pengene var oppbrukt i begynnelsen av november. Det ble opparbeidet vel 3 kilometer vei over myrer og til dels brattlendt terreng med fjell og blokker, og

...arbeidet blev meget godt utført. Arbeidsytelsen, arbeidsviljen og arbeidsforholdene har vært over all forventning gode. Oppsynsmannen uttalte at så flinke og kjekke arbeidere hadde han ikke før hatt. Man finner derfor å kunne uttale at dette forsøk med beskjeftigelse av arbeidsløs ungdom har falt meget heldig ut, skrev overingeniør A. Dahle. Det var også et alminnelig ønske blant ungdommene

å kunne komme tilbake neste sommer. Dette veganlegget fikk også midler senere år, og i brev fra Inspektoratet til fylkesmannen i Telemark står det:

Av de på statsbudsjettet for termin 1936/37 oppførte midler til arbeidsløshetens bekjempelse, har departementet i samråd med Sosialdepartementet tillatt anvendt kr. 12.000,-. Av samme midler for terminen 1937/38 er tillatt anvendt kr. 64.000,- til sammen kr. 76.000,- til fortsatt opparbeidelse av veganlegget Rauland-Møsstrand-Tinn innen Rauland herred, Telemark fylke, mot distriktsbidrag 1/10 m.v.

For beløpet er det forutsetningen å sysselsette 50 gutter og 10 formenn i ca. 5 måneder fra 1. juni å regne. Det er forutsatt 12 mann fra Rauland herred og 6 mann fra hver av herredene Hovin, Hjartdal, Skafsås i Mo, Lårdal, Seljord, Sauland og Bø.

I ovennevnte beløp er medregnet inntil kr. 6.000,- til brakkeflytting og kr. 10.000,- til grusing av veien.

Man går ut fra at det beløp som er stillet til rådighet ikke under noen omstendighet overskrides.

Telemark fylke var et av fylkene som fikk flest penger til arbeidsløshetens bekjempelse gjennom midler til vegbygging fra Sosialdepartementet.

VEG TIL BUREISNINGSFELT I VESTBY, TRYSIL

I *Vegfolk i Hedmark* (1997 side 59-62) forteller Tor Håkon Viken om en fem måne-

ders periode som unggutt på et bureisningsfelt som skulle videreutvikles til Lilleossundet på Vestby i Trysil i 1938. Her var det samlet 50-60 ungdommer fra Hedmark, Eidsvoll og Lillestrøm. De var ikke den første gruppa på Vestby, så de kom til en ferdig brakkeleir. Det var oppsatt to brakkeleirer, og i hver leir var det 24 mann eller fire arbeidslag. Her var det seks mann på rommet, og basen hadde valgt underkøya i senga nærmest døra. De andre måtte bare finne seg ei seng. Det var aldri tvil om hvem som var sjefen på rommet, det var basen. Basene var håndplukkede karer, og de hadde godt lag med ungdom. Bortsett fra i helgene var de sammen med ungdommen hele tiden. *De delte våre gleder og sorger*, og de trivdes med de unge.

Arbeidet var praktisk anlagt. De fleste var vant til håndredskaper fra før, enten det var hakke og spade eller øks og sag. De startet med å rydde veglinja. Alt drivverdig virke ble hogget ut, all avfallskvissten ble brent, og stubbene drog de opp med stubbebryter. Det var det eneste tekniske hjelpemiddel de hadde til rådighet. Etter ryddinga var det å planere, flytte masse med trillebåre. Var det lang transport, ble det gjort på skift. Det var som på vanlig vegarbeid, de hadde ordentlig opplæring, og det ble særlig lagt vekt på at murerarbeid ble gjort solid og nøyaktig. De ble opplært i hvordan håndtere stein uten å forløfte seg, og hvordan de skulle bruke redskapen uten å skade seg eller arbeidskamerater.

De fikk opplæring i oppbevaring og bruk av sprengstoff, dette ble nøye fulgt

opp både av oppsynsmannsassistenten og basene. Småskader forekom nok, men de hadde noe førstehjelpsutstyr og den tids vidundermedisin, kamferdråper og nafta. Akkordlønnen lå på 60-70 øre timen uten skattetrekk. De var organisert i kokkelag, og matutgiftene ble utlignet på alle og trukket i lønnsoppgjøret.

I fritiden ble det organisert skomakerkurs, og det hendte det var utflukter. De fikk se utbygging og regulering av Osen-sjøen, som foregikk akkurat da. Ellers kunne de spille kort og høre på grammofoon på kveldstid. En av basene hadde fått laget turnringer, og man fikk laget en svingstang slik at man også drev litt idrett.

«STATENS UNGDOMSARBEID»

I FINNMARK

I Meddelelser fra Veidirektøren nr. 6 1939 står det:

Statens Ungdomsarbeid som hører under Socialdepartementet, går nu inn i sitt 4. arbeidsår. Det er arbeidsløs ungdom mellom 18 og 24 år som kommer i betraktning. Arbeidet består vesentlig i veibygging til bureisningsfelter, slik at disse blir tilgjengelige. I årene ungdomsarbeidet har vært i gang i Finnmark, er det på bureisningsfeltet Smørffjord-Revsbotn man har arbeidet.

Anleggsleder er avdelingsingeniør H. Hofseth, som har gitt en del opplysninger om arbeidet.

Arbeidet tok til den 20. juni og sluttet 30. november. Den største arbeidsstyrken var på 100 gutter, 30 formenn og fagar-



Anleggsarbeid på Sognefjellsvegen i 1938. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

beidere. Tilsammen siden arbeidet tok til i 1936 er det planert hele 28,3 km. Undergrusing er utført på en strekning av ca. 15 km. Det var nu sammenhengende vei mellom Kokelø og Smørfjord. Som vinterarbeid har man bygget bru over Russelø foruten andre bruer og en del planeringsarbeider.

Det var ordnet med lagvis husholdning, og provianteringsutgiftene bæres av guttene i fellesskap. Lønnen ble utbetalt med ca. halvparten, mens resten i alminnelighet ble utbetalt ved arbeidets opphør. Herr Hofseth fortalte at guttene har vært flinke og interesserte, og arbeidsytelsen meget god. Men blant en så stor arbeidsstyrke var det jo uundgåelig at der fantes mindre skikkede – disse forsvant dog ganske fort. Helbredstilstanden har vært god, og alle har trivdes godt ved arbeidet. Det beste bevis herfor så en av vektrapportene. Alle mann ble nemlig veiet ved

ankomst og ved arbeidets slutt. Tross tungt arbeid viste rapporten at praktisk talt alle hadde øket i vekt. Vi tok ganske vilkårlig ut et par eksempler: En hadde 91 dagsverk og veide ved ankomst til arbeidsfeltet 60,5 kg og ved avreisen 65,5 kg. En annen med 95 utførte dagsverk veide ved ankomsten 68 kg og ved avreisen 72 kg. Det så ikke ut til å ha manglet på appetitten deri gården etter endt dagsarbeid.

Alle mann ble nemlig veiet ved ankomst og ved arbeidets slutt. Tross tungt arbeid viste rapporten at praktisk talt alle hadde øket i vekt.

SOGNEFJELLSVEGEN

Lignende historie har man fra Sogn og Fjordane om at Sosialdepartementet under Oscar Torp i 1936 la opp til et særskilt tiltak for arbeidsløs ungdom kalt «arbeidsfylkingen». Her begynte arbeidet fra Sognesiden på tampen av juli 1936. De

hadde da fått satt opp brakker til to hundre mann, fått redskap på plass, og fått til infrastruktur for mattilførsel. De begynte med 50 mann, men var oppe i 120 mann i løpet av sommeren. Det var ungdom fra mange steder på Vestlandet, de fleste var ukjent med vegarbeid. Når vær og føre ble for dårlig eller snøen kom i oktober, ble de flyttet ned til Skjolden-Luster og Skjolden-Fortun. Ellers fikk de også opplæring i skomaker- og snekkerarbeid. Ungdommen ble delt inn i lag på fem med en erfarer vegarbeider som leder.

De måtte ha med egen spade, ellers ble borstålet veiet før og etter, og slitasjen (for kvessing av borstålet) ble trukket fra akkorden, så vel som trekk for trygdekasse, kost og brakkepenges. Redskapen måtte tas godt vare på, ble noe borte ble det trekk på akkorden. Guttene lærte fort å håndtere spade, hakke, slegge, feisel og bor, spett og trillebåre. Å balansere trillebåra med jernhjul på de fem tommers brede plankene var slettes ikke greit når de var isete om høsten. Boring av fjell var avhengig av god smed som kunne herde, med greit fjell og noe erfaring med bor kunne man greie 4-5 meter om dagen. Fjellet som ble skutt bort skulle transporteres på plass som pukklag på vegen til steinfylling, og det som egnet seg ble brukt til mur. Det ble fraktet med trillebåre, balansestralle eller vagger. Lengre frakt ble gjort med hest og kjerre, etter hvert med lastebil. Saksegaards balansestralle var slitsom, minnes Solheim. Ellers

Krossbubrakka, som nå står på Norsk vegmuseum, er et minne fra dette arbeidet.

var stubbebryteren til stor hjelp, særlig ved muring.

Dette tiltaket fortsatte til 1939, siste året med utbedringer av det som var gjort. Det ble brukt ca. trekvart million kroner på dette anlegget. (*Vegfolk fortel: Sogn og Fjordane* 1994 s. 33-37.) Jens Kjølén, som begynte som ekstrainingeniør i Vågå i Oppland i 1936, gir en pekepinn om at det ble organisert på samme måte på Opplandsiden. Krossbubrakka, som nå står på Norsk vegmuseum, er et minne fra dette arbeidet. På en planke derfra er det en inskripsjon med en forbannelse over slitet det var å bære bjelkene til Krossbu for å sette opp brakka der.

SAMARBEIDET MED STEINHOGGERINDUSTRIEN

Vegvesenet har stor grad skaffet sin egen stein til forstøtningsmurer etc., gjerne ved sprengning av fjell og bergpaller som uansett skulle bort. I noen grad ble det også brukt tilhagd stein av profesjonelle til brukar og steinkvelvsbruer. Dette ble det mindrest etter at steinkvelvsbruer ble erstattet av andre brutyper i mellomkrigstiden, og armert betong ble vanligere i bruk.

Brustein var et solid alternativ når man for alvor begynte å tenke på faste dekker på vegen. Det var selvfølgelig på grunn av den ekstra slitasjen bilbruken førte med seg. Brustein hadde lenge vært brukt i bygatene, slik at egenskapene var godt kjent. Det første vegdekket av gatestein ble lagt på riksveg 50 i Akershus. Det var ca. 170 meter. Ellers ble slike dekker, vesentlig smågatestein (knottbruleging), lagt i fylkene rundt Oslofjorden, men aldri i stort omfang. I 1940 var det til



Stubbebryter var det eneste hjelpemiddelet ved tunge løft. Motivet er fra Rv. 316 Steinholt–Siljan i Telemark, fra perioden 1930-36. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

sammen lagt 20,7 km gatestein, det meste i Østfold og Buskerud, med henholdsvis 11,6 km og 6,8 km. (Nagel bind 3 1950 side 56 og 57.)

Gatesteinshogging og legging som nødsarbeid var viktig nok lokalt for dem det gjaldt. Vi kan anta at mye av disse vel to mil med brustein på landevegene var nødsarbeid for å avhjelpe arbeidsløshet blant steinhoggere. Typisk i så måte er et tildelingsbrev til Fylkesmannen i Østfold for budsjettåret 1936/37, med 200 000 kroner, der 2/3 skal gå til vegarbeid og 1/3

skal gå til steinhuggerindustrien eller hugging av gatestein. Dette skal dekke lønningene til 310 arbeidsløse i ca. tre måneder, og det gjelder henholdsvis 76 arbeidere i Idd, 38 i Rolvsøy, Glømmen og Borge og 30 i Skjeberg, Torsnes, Kråkerøy og Hvaler (RA/S-2944/D/L0073).

MEKANISERING AV ARBEIDSDRIFTEN

Ole Tafjord kom inn på Trollstigen som anleggsarbeider i en alder av 18 år i 1926, sammen med far sin. De begynte på Øv-

stestølen med tre kilometer til kjøreveg. Alt måtte bæres. En gang var det tre trillebærer, plank, seks hakker, spader og kultslegger, dessuten var det minebor og sprengstoff. Det ble mange vendinger og tunge bærer. Det første året han arbeidet på Trollstigen var det ingen tekniske hjelpemidler:

Vi prøvde å få Vegvesenet til å kjøpe en stubbebryter, men det gikk ikke ledelsen med på. Mest mulig av bevilgningen skulle gå til arbeidslønn og minst mulig til kjøp av redskap. I laget mitt ble det bestemt at vi skulle kjøpe en stubbebryter

Vi prøvde å få Vegvesenet til å kjøpe en stubbebryter, men det gikk ikke ledelsen med på. Mest mulig av bevilgningen skulle gå til arbeidslønn og minst mulig til kjøp av redskap.

sjøl, og kostnaden skulle vi dele på. To år senere kjøpte Vegvesenet stubbebrytere til alle lag på anlegget. Vi fikk også kjøpt inn en svingkran. I den tid kom også dynamittvarmeren. Det var en dobbelt kjele der sprengstoffet ble lagt i den innerste kjelen. Mellom veggene ble den fylt med varmt vann. Ofte tok vi papiret av dynamitten slik at den ble lettere å presse sammen. Dynamittjuken forekom av og til. På Trollstigen lærte jeg anleggsarbeidet fra grunnen av. (Vegfolk forteller Rogaland 1991 side 49.)

Lastebiler til trekraft for Odinskraper og andre veggøvlere og for å skyve snøploger ble leid inn av private, selv om Vegvesenet etter hvert også skaffet sine egne.

Dette viser et anlegg helt etter den gamle skole. Utstyret er velprøvd redskap som ikke er tyngre enn at det kan bæres ut, her er det ingen maskiner. Dette er anlegg på

en sammenbindingsveg som er ønskelig, men ikke veldig prioritert, og det er en viss motstand mot hele prosjektet i fylket. (Torvik 1993). Derfor var det nok ikke heller noe stort ønske om investeringer i utstyr. Men stubbebryteren og dynamittvarmeren viser at det er en gradvis utvikling og effektivisering av utstyret.

I vedlikeholdet er det tydelige endringer i de tjue årene fram til 2. verdenskrig. Man tok i bruk veggøvlere, lastebiler, veggskraper og snøploger, grussorteringsverk, stikkrennetinere etc., etter hvert som det syntes seg nødvendig i vedlikeholdet. Dette har nok i høy grad med økonomi å gjøre. Vegvokteren hadde sin faste strekning. Vegene hadde sine behov, ikke minst med økende automobilbruk i sommerhalvåret og etter hvert med krav om brøyting for rutegående biltrafikk i vinterhalvåret. Det ville vært urasjonelt om Vegvesenet skulle hatt stående en veggøvlere og en lastebil i påkommende tilfeller, men vegvokteren holdt vegen ved å rekvirere det som trengtes når det trengtes. Lastebiler til trekraft for Odinskraper og andre veggøvlere og for å skyve snøploger ble leid inn av private, selv om Vegvesenet etter hvert også skaffet sine egne. Staten bygde dessuten opp egne redskapsdepoter og redskapssentraler i økende grad gjennom hele mellomkrigstiden.

INVESTERINGER I ANLEGGsutstyr

Ved anleggene hadde man lignende prinsipper som i vedlikeholdet. Ved juletid i 1919 var *Indberetning om Veivæsenets anlægsmateriel og arbeidsmetoder* til davæ-

rende avdelingsingeniør Arne Korsbrekke ferdig. Her er en bred beskrivelse av de erfaringer det statlige «Veivæsen» hadde gjort seg til da, og med tydelige anbefalinger både til redskap og arbeidsmetoder: *Hvad veiingeniøren derfor i første rekke maa rette bestræbelserne mod er ved hjelp av de bedste redskaper at oppnaa godt og billig arbeide. Dernest om mulig at søke reducert utgifterne til selve redskaperne, redskapsprosenten.*

Beretningen beskjeftiget seg så visst ikke med nødsarbeid, tvert om beretter den om nytten av investeringene på ca. 5 % av de 20 millioner som går til innkjøp og transport av maskiner og materiell til bygging og vedlikehold av veier. Kapitlene var inndelt med praktiske overskrifter som *Redskaper for utvinding av jord og fjeld, Transportmateriel, Løfteapparater, Redskaper og maskiner for veidække og vedlikehold, Redskaper og maskiner for broanlæg og murarbeide, Smie eller værkstedenlæg, Apparater for stikning og nivillering* og til slutt et kapittel *Om centraldepot for redskaper.*

Korsbrekke er ganske optimistisk når det gjelder investeringer i maskiner og utstyr, og konkluderer:

Det er saaledes efter min opfatning den største opfordring til ved mere moderne redskaper at søke innført en mere rationel arbeidsordning ved anlæggene og veivedlikeholdet. Maskinelle hjælpemidler maa utnyttes i størst mulig utstrækning, samtidig som man maa gjøre alt for at reducere bruken av menneskelig arbeidskraft. Ved mere moderne maskiner og redskaper fremmer man også arbeidet i et hurtigere



Dravn veghøvel med førerhus. Motorveghøveler kom på midten av 1920-tallet, men med et åpent maskinførermiljø. Dette er et tidlig eksempel på et forsøk på å bedre forholdene for maskinførere. Motorhøvelene var trolig til å begynne med mest brukt i vedlikeholdet. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

tempo, likesom man letter anlægsarbeideren i hans slitsomme virke, hvad der ikke er av minst betydning. Av umaadelig betydning for en mere utviklet bruk av maskiner og kostbare redskaper vilde det utvilsomt være, om vor arbeidsdrift kunne konsentreres i høyere grad end nu, saaledes at for eks. en lasteautomobil eller en motorvalse kunde være helt optat med sin specielle gren av arbeidsvirksomheten. Da vilde man utvilsomt kunne arbeide både godt og billig.

Dette var like etter første verdenskrig, og merket av det. Vegvesenet var også merket av tiden og konjunktorene, arbeidslønningene hadde midlertidig gått noe opp. Men tiden viser at det var ingen mangel på arbeidskraft. Tvert om var det nå i perioden 1920-1940 om å gjøre å sysselsette folk med nødsarbeid, i tillegg til den ordinære arbeidsdriften. Likevel ser vi i Eggen sin *Vegvesenets redskaper og maskiner* fra 1941 at det er 188 lastebiler, 190 vegvalser og 46 motoriserte veghøveler i Vegvesenet. Dette står i stor kontrast

til 1918, da man har 4 motorvalser og overveier å kjøpe en lastebil. Investeringene medfører nok både en større kvantitativ, men også en bedre kvalitativ utbygging av vegene.

I 1918 hadde de ikke noe motorisert transportmiddel, bortsett fra en Mogul traktor som i 1918 hadde vært på prøve i Østfold. Denne skal ha gitt gode resultater (Korsbrekke 1920). Etter tradisjonen ble det kjøpt inn en Mogul traktor til hvert fylke i Statens vegvesen, som skulle lånes ut til bøndene i våronna for å avhjelpe mangel på arbeidskraft. Provianteringsdepartementet, med ansvar for jordbruk, hadde i 1917 kjøpt 250 Mogul traktorer fra USA, som skulle hjelpe bøndene i en dyrtid med mangel på arbeidskraft. Traktorene ble i stor grad stående på kaia i Kristiania, fordi departementet ikke hadde noe salgssapparat.

Bjarne Steinskog, oppsynsmann i Rogaland fra 1936, sier det slik om anleggsarbeidet: *Som oppsynsmann la jeg meg sjelden bort i det daglige arbeidet, det tok formannen seg av. Jeg så til at arbeidet ble fagmessig utført. Innleie av biler og maskiner var min oppgave.* (Vegfolk forteller Rogaland 1991 s. 44.) Her ser vi eksempel på at det ble mer vanlig etter hvert å leie inn biler og maskiner til veganlegg. Det var ikke ukjent fra før med innleie, gjerne bønder som stilte med hest og bikk-kjerre (kjerre med lastekarm og et lasteplan som kunne tippes). Denne er beskrevet med tegning i Korsbrekke 1919, men ikke nevnt en gang i Eggen i 1941. Ellers var de faste redskapene på anlegg av en slik art at det ikke trengtes noen spesiell omtale.

MASSEFRAKT

Anleggene lå ofte nokså perifert til. På anleggene var man nok ganske nøysomme og forsiktige med materiellet, men der man ser gevinst blir det investert i utstyr, med mindre formålet spesifikt er å sysselsette folk. Det generelle bildet er likevel at man kjøper og utvikler maskiner til tyngre arbeidsoperasjoner, men i mangt og mye forblir det en god del tunge operasjoner tilbake. Oppsynsmenn og ingeniører fant fort ut at det var mer lønnsomt og tidssparende å bruke lastebiler. Innlastingsmetodene kunne variere, men det kom ganske fort krav om tippinnretninger, slik at avlesning kunne gå greit for seg. Selv om vegvokteren kunne få med seg et par mann både til lessing og spredning på vegen, var dette gammeldags i 1941.

Et lastebillass med grus måtte stort sett måkes på med hånd, eller rettere med spade, selv om man hadde fått tipp på bilen. En løsning ved lessing som ble brukt en del i Trøndelag og Nordland, var å bygge trekasser på 1 m² som ble fylt opp med grus og løftet opp med stubbebryter, som lastebilen ble rygget innunder. Lastekassen hadde en mekanisme der bunnen åpnet seg og grusen tømtes på planet. I mellomkrigstiden økte lastevnen på bilene fra ca. 1,5 til 3–3,5 tonn, og mot krigen kom det enda større biler.

Slik kan vi ta for oss operasjon for operasjon eller redskapsgruppe for redskapsgruppe, det gjelder steinknuser, maskiner for å komprimere vegbanen, for sortering av grus og stein, veghøvler og vegskraper. Alt i alt var de med og effektiviserte driften



Det var mange som forsøkte å utvikle utstyr i mellomkrigstida. Denne snøfreseren fra Fagernes i 1930 fungerte visstnok bra, men den ble ikke utviklet videre. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

kontinuerlig gjennom hele perioden. Dette synes å ha gått for seg som en rolig evolusjon, uten å oppfattes som noen farlig konkurrent for arbeidsfolk. Det ble likevel stilt spørsmål i Finnmark i forbindelse med to beltetraktorer som ble tatt i bruk fra Børselv mot Laksefjord i 1939. Et arbeidslag hadde skutt ut fjell i en skjæring og steinmassene skulle fraktes bort med tralle og skinnegang. En natt tok en av bulldoserkjørerne og rensket opp i hele skjæringen. Da vegarbeiderne neste morgen kom på jobb, var flere ukers arbeid gjort. De fikk en god fortjeneste på den akkorden, og etter dette merket avdelingsingeniøren ikke mer til skepsisen (*Vegfolk forteller, Finnmark* 1991 side 77, 78). Bulldoseren kom likevel ikke i vanlig bruk før etter 2. verdenskrig, og Eggen har ikke behandlet dem som aktuelle anleggsmaskiner i det hele tatt.

Innen anlegg kom disse nye redskapene og tok over flere og flere operasjoner, men fortsatt måtte håndarbeidet gjøres i

vegkroppen, enten det var å få sprengt bort berg, eller grave ut og fylle opp masse med bærelag og toppdekke. Her viste de tradisjonelle seksmannslagene med en bas/formann i spissen seg å være levedyktige. Ved lengre frakt av grus eller annen masse ble hest og kjerre erstattet med biler. Planering av både skjæringer og vegbane kunne best gjøres med høvler, og komprimering av bærelag og toppdekke med motorvegvals. Steinknuser og sorteringsanlegg overtok produksjon av pukk. Slik ble nok ikke mekaniseringen følt som en trussel, men som en hjelp også for de som stod i arbeidet. De «faste vegarbeiderne» var yrkesstolte og visste hva de var verdt. Det var verre for dem som ble utplassert, der kunne det også skorte litt på arbeidsmoralen, men de fleste var sikkert glade for å ha arbeid framfor å gå og slenge.

En natt tok en av bulldoserkjørerne og rensket opp i hele skjæringen. Da vegarbeiderne neste morgen kom på jobb, var flere ukers arbeid gjort.



To Caterpillar bulldosere, eller beltetraktorer som de kalles uten skjær, kommer til Børselv i Finnmark i 1939. Først på 1950-tallet ble de vanligere i bruk i vegsammenheng. Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv.

VAR DET MOTSETNINGSFORHOLD MELLOM NØDSARBEID OG MASKININVESTINGER?

Dag Bjørneland har en tittel i *Vegen og samfunnet* som heter *Vegbevilgningene holdt omtrent tritt med trafikken*. Han påviser (s.184) at våren 1940 hadde Vegvesenet nærmere 500 større maskiner og omtrent 130 lastebiler, og at det i de fleste fylker var minst en redskapsentral. En så stor maskinpark tyder klart på at Vegvesenet fikk til betydelig produktivitetsvekst utover i århundret. Litt mer nyansert er han på side 183: *Før den første verdenskrig begynte maskiner (steinknuser, vegvalser og betongblandemaskiner) å vinne innpass i arbeidsdriften. Utviklingen ble hemmet på 1920-tallet fordi den store arbeidsløsheten førte til mye nødsarbeid med vekt på manuell innsats. Mot slutten av*

1930-årene økte imidlertid maskininnsatsen betydelig.

Vi setter i noen grad spørsmålsteget ved dette resonnementet, da nødsarbeidet i liten grad påvirket den ordinære driften. Det ble hele tiden arbeidet bevisst med at nødsarbeidet var ekstraordinære tiltak, det var lavere lønninger enn den ordinære lønn for samme type arbeid, og det var kun for kortere perioder. Dessuten var det bare en mindre del av de arbeidsløse som fikk arbeid, maksimum 30 %, vanligvis langt færre (PM 1927). Vi ser dessuten at det foregår investeringer i maskiner og utstyr gjennom hele perioden, men med en raskere økning mot slutten av perioden i takt med bevilgningene.

Den 68 år gamle veidirektør Baalsrud oppsummerer forholdet i et radiofore-

drag 4. januar 1940 (MfV 1940 s. 3), som han avslutter med:

Og i vedlikeholdet har det også lykkedes å få innført mange lettelser. Hvor før spader og røver og hestevogner og hestevalser ble brukt, der anvendes for en stor del nå hestehøvlere, motorhøvlere, lastebiler og motorvalser. Og arbeiderne transporteres undertiden med biler til arbeidsplassen. Endelig er oppsynsmennenes og ingeniørenes virksomhet sterkt øket ved at de kjører bil. De faste dekker utføres for en stor del av maskiner og endog grusen blandes til dels maskinmessig. For selve nybyggingen er håndarbeidet ennå fremherskende, men også her har maskinen delvis trengt seg inn i form av maskinboring i fjell ved hjelp av pressluft og elektrisk antending av mineskudd. Motorvalser likeledes.

Vegdirektøren nevner ikke sysselsettningstiltakene med ett ord, slik Korsbrekke gjør i sin oppsummering av 1948, der han peker på at det har gitt distriktene større mulighet til nye vegger. Men heller ikke han synes å mene at sysselsettningstiltakene var noen hemske for utviklingen. Alt synes å være styrt av hva vegingeniørene finner mest lønnsomt, og vegbygging organisert gjennom arbeidsintensive arbeidslag synes å ha sin berettigelse i denne perioden. En annen sak er det at dersom arbeidskraft hadde vært dyrere, kunne insitamentene til å utvikle

anleggsutstyr ha kommet fortere, for eksempel ved at beltetraktorer eller bulldosere mer allment kunne ha vært brukt. Likevel, i vårt materiale er det ingenting som tyder på at Vegvesenet har følt det hemmende å bruke sysselsettingsmidler til vegarbeid. Tvert om synes det å ha vært en måte å bygge mer infrastruktur som har kommet distriktene til gode.

LITTERATUR

- Bjørnland, Dag: Vegen og samfunnet. Oslo 1989
Eggen, Johs.: Veivesenets maskiner og materiell. 1942
Korsbrekke, Arne: Veivesenets anlægsmateriel og arbeidsmetoder, Meddelelser fra Veidirektøren Nr. 30 – desember 1919. Kra 1920
Kjeldstadli, Knut: Aschehougs norgeshistorie bind 10 side 253-og ut. Oslo 2005/1996
Lange, Even: Aschehougs norgeshistorie bind 11 side 52-56. Oslo 2005/1996
Meddelelser fra Veidirektøren, årgangene 1920–1940
Nagel, Otto: Det Norske Vegvesens historie Bind 3. Oslo 1950
Stortingsproposisjonene 1918-1948
Tvedt, Knut Are: Norge – tidsrommet 1905–39, Store Norske Leksikon. 2009
Vegfolk forteller: Rogaland. 1991
Vegfolk forteller: Finnmark. 1991
Vegfolk forteller: Nordland. 1991
Vegfolk fortel: vegminne frå Sogn og Fjordane. 1994
Vegfolk forteller: Hedmark. 1997

Arkiver

Riksarkivet:

- Sosialdepartementet RA/S-2944/D/L0073
Sosialdepartementet RA/S-2944/D/L0076
Veidirektørens kontor: Veidirektør Baalsruds arkiv

Norsk vegmuseum:

- Vegvesenets minnesamling: Jens Kjølén