

Profesjonalisering og boligbrakker på veganlegg før 1940 av Anne-Mette Nielsen

Veganleggene fikk ikke boligbrakker før omkring 1900, lenge etter at behovet oppsto. Da de omsider kom, var anleggsarbeiderne i stor grad blitt profesjonelle vegbyggere, og mange hadde vært aktive fagforeningsfolk. Vi skal se nærmere på hvordan disse forholdene kunne henge sammen, og hvordan flere instanser fikk sitt å si for brakkestandard og -tilværelse.

Dette er historie som gjelder arbeids- og livsvilkår for en stor mengde vegarbeidere. Bare i løpet av de førti årene fram til andre verdenskrig, levde noen tusen menn og hundre kvinner i brakker på veganlegg. Og den omhandler den første fasen i utviklingen fram mot dagens spesialiserte vegarbeidere og brakkeriggene der de bor. Boligbrakker på anleggene var ett av fagforeningenes aller første krav.

Norsk vegmuseum har i alt 19 brakker fra veganlegg og -vedlikehold i sitt fri-luftsmuseum. Seks-sju er boligbrakker, og to-tre av disse er fra tiden før 1940. Dette er også en del av deres historie.

PROFESJONALISERING

Da de de første brakkene ble bygd på veganleggene, hadde tilreisende arbeidere vært innslag i arbeidsstokken i flere tiår. Dels behøvdes de fordi større anlegg krevde flere mann enn de som kunne rekrutteres lokalt, og dels trengtes erfaringsene og ferdighetene deres. De var en stadig mer nødvendig og ønsket del av arbeidsstokken, og spørsmål om boligbrakker gjelder først og fremst deres behov.

Håndverktøy og muskelkraft gjaldt i stor grad på anleggene helt fram til etter

andre verdenskrig¹, og det trengtes alltid folk til arbeid som ikke fordret spesielle ferdigheter. Dette kunne være unge, omreisende arbeidere, som Peter Rasmus Krag beskrev i 1857², men helst var de lokalt rekrutterte folk i alle aldre.

Bønder med hest var nødvendige til transport av materialer, stein og masse ved anleggene. I forbindelse med stortingsproposisjon til vegbudsjettet i 1876, viste dessuten vegdirektør Hans Hagerup Krag til at lokale folk kunne være billig arbeidskraft og gunstig for byggekostnadene. De kunne imidlertid være uberegnelig arbeidskraft.

Krag beskrev samtidig hvordan konjunkturer i andre virksomheter, skogsdrift, jernbanebygging og skipsfart resulterte i både varierende lønnsutgifter og tilgang på lokal arbeidskraft i vegutbyggingen. Han trakk fram et konkret eksempel:

I Aarene før 1858 var Forholdene af lignende Beskaffenhed (bedre lønnet arbeid i skipsfarten enn på veganleggene, min merknad) der som nu (1876, min merknad). Saaledes var det den gang eksempelvis ved Veianlægget Fiane-Tvedestrand i lang Tid ikke mulig at opdrive mere end 13 – tret-

Da de de første brakkene ble bygd på veganleggene, hadde tilreisende arbeidere vært innslag i arbeidsstokken i flere tiår.



Anleggsarbeidere med håndredskap på Sognefjellet 1936-1939. Foto: Mohrsen. Norsk vegmuseums fotoarkiv.

ten – Veiarbeidere. Faa Aar efter var der imidlertid Tilgang af Arbeidsfolk i Overflod for rimelig Betaling.³

Industrialisering og utvandring var to hovedtrekk ved samfunnsutviklingen i andre halvdel av 1800-tallet. Dette var også alternative valg for utkomme for potensielle anleggsarbeidere, og av betydning for tilgang på arbeidskraft.⁴

I tillegg hører det med her at bøndene måtte gå fra anlegget tilbake til jordbruket i onnetidene. Det er et velkjent fenomen. For eksempel ble et veganlegg i Etnedal i Valdres i 1860 uventet forsinket om høsten på grunn av uvanlig mye ned-

bør, og dermed sein slått- og skurdonn. I tillegg ga nedbørmengden knapphet på fôr, og følgelig uforutsette vansker med å få tak i nok hester til transporten ved anlegget.⁵

Nye materialer og arbeidsmetoder kom i bruk utover på 1800-tallet. Blant annet fikk vegene forstøtningsmurer i naturstein, det ble bygd større trebruer i nye konstruksjoner, og fra 1870-årene kom fagverksbruer i jern og stål.⁶ Dynamitt ble tatt i bruk som nytt sprengstoff fra omkring 1870, og fra tidlig på 1900-tallet ble sement og betong benyttet til steinmuring og som støpte brukonstruksjoner.⁷ Dette skapte stadig større behov for flere arbeidere med spesielle ferdigheter, håndverk og tidligere erfaringer fra vegbygging.

Busen, rallaren, anleggsslusken, arbeideren som dro fra det ene anlegget til det andre, hadde disse kvalifikasjonene. De var både nordmenn og svensker, yngre og eldre, og jobbet på både veg- og jernbaneanlegg. Det ble en livsstil å være omvandrende anleggsarbeider. Mange fristet den i kortere eller lengre tid, og endel kom til å leve og arbeide på denne måten størsteparten av yrkeslivet. De var for en stor del knyttet til mer og mindre faste arbeidslag, men kom også vandrende og søkte arbeid der byggingen pågikk.

Mer profesjonell organisering av anleggsarbeidet ble også utviklet i andre halvdel av 1800-tallet. Ordningen med arbeidslag som fulgte med fra det ene anlegget til det andre, var en del av det.

I det daglige arbeidet ble laget ledet av

en bas, akkordformann. Han var en erfaren arbeider som ble profesjonell, omreisende leder. Den alt overveiende delen av vegutbyggingen var basert på akkordsystem. Basen var den som forhandlet fram akkorden for laget med den øverste lederen for anlegget, vegingeniøren, og han plukket ut de arbeiderne han ville ha med seg.

Basen hadde en oppsynsmann over seg, som fulgte opp framdriften ved anleggene og blant annet var ansvarlig for brakkene – da de kom.

Oppsynsmannen var også en erfaren arbeider. I 1913 var vegdirektør Skougaard inne på at det kunne sees som ønskelig at oppsynsmannen hadde elementær, teknisk utdanning, men at det langt fra var nødvendig. Både i 1920 og 1943 delte vegdirektøren denne oppfatningen. Ved ansettelse av oppsynsmann, skulle hovedvekten legges på erfaring, at han ... *i lengere tid har vært arbeider og akkordformann*.⁸

De profesjonelle vegbyggerne var heller ikke alltid til å regne med. Noen kunne forlate et anlegg uten varsel. Andre ble sagt opp på grunn av forseelser som kombinasjoner av gjeld til handelsmann, slagsmål, fyll, oppsetsighet. I noen år omkring 1900 ble disse arbeiderne på statens veg- og jernbaneanlegg, svartelistet og registrert i egne rapportbøker.⁹ I en av disse bøkene er i alt 204 arbeidere ved veganlegg registrert som rømt eller oppsagt i løpet av de ni årene fra 1894 til 1903. De langt fleste, 149 mann, rømte fra anlegget. De fleste av dem igjen hadde gjeld hos handelsmannen.¹⁰ Kanskje var

det derfor de stakk, eller det kan ha vært mistilpassning, eventyrlyst eller andre personlige grunner.

Men vegdirektøren uttrykte i klartekst i 1885 at de profesjonelle arbeiderne skulle beholdes i størst mulig utstrekning. De var viktige for vegvesenet av økonomiske grunner. De arbeidet raskt, godt og billig. Moralske hensyn ble også påpekt. Staten var forpliktet til å sørge for arbeid til disse som ... *ved den offentlige Arbeidsdrift ere rykkede ud af sine tidligere Forhold og ledede ind i en Virksomhed, der kræver sin specielle Erfaring og Dygtighed*.¹¹

I 1890-årene var de faste arbeiderne på veganleggene flere hundre mann. Blant annet jobbet mer enn 600 på 22 av veganleggene i desember-januar 1893, de fleste profesjonelle vegarbeidere.¹² Ved århundredskiftet arbeidet omkring 1 900 mann på veganlegg. Halvparten var profesjonelle, omreisende folk. Samtidig gikk vegarbeidet i retning helårlig beskjeftigelse.¹³

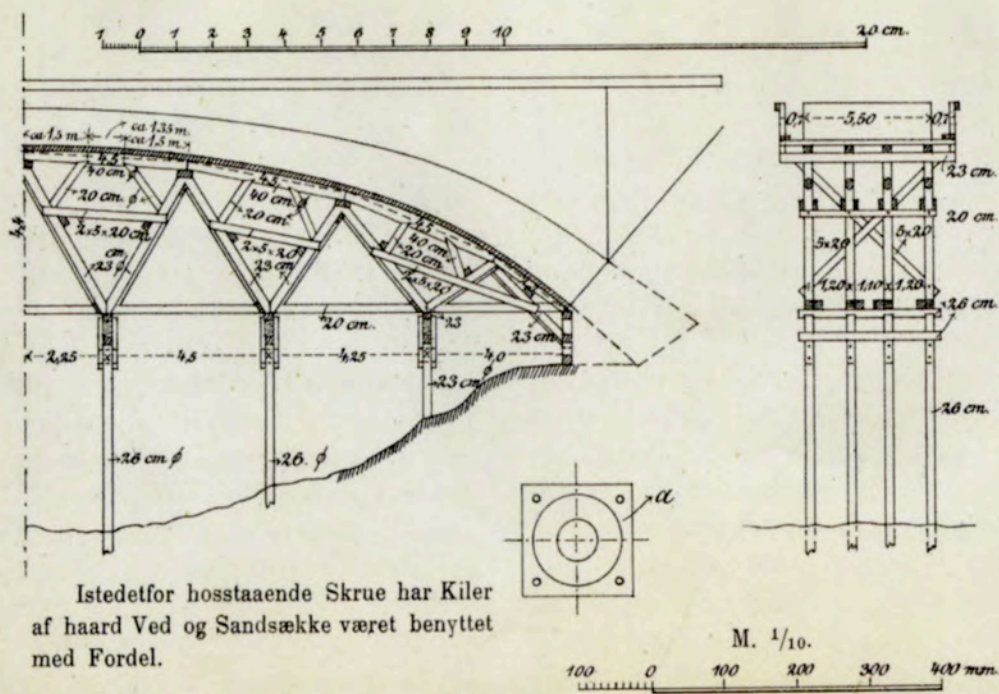
Sikring av arbeid til de profesjonelle vegbyggerne ble innskjerpet i rundskriv i 1922. Her ble det påpekt at de ordinære vegbevilgningene kun gjaldt bruk av faste arbeidere, og at de så langt det var mulig, skulle skaffes beskjeftigelse hele året. Ordningen med nødsarbeid for arbeidsledige var nå kommet i stand, og rundskrivet viste også til at ... *arbeidsledige ikke inntas før nødsmidler er stillet til rådighet*.¹⁴ Haaland og Paulsrud har tatt dette og andre sider ved nødsarbeid nærmere for seg i en artikkel i denne årboken.

Men vegdirektøren uttrykte i klartekst i 1885 at de profesjonelle arbeiderne skulle beholdes i størst mulig utstrekning.

Monteringsstillads for Hvælbro.

Anvendt ved Mærk Bro. Spændvidde 30 m. Kjørebredde 2,6 m.

M. 1/200



Anlegg, ikke for amatører. Eggens rapport 1942. Norsk vegmuseum.

BOLIGBEHOV OG -KRAV

Vegvesenet, i det minste basen eller oppsynsmannen, var forberedt på hvor mange som kunne komme utenbygds fra til de enkelte anleggene, og nødvendigvis måtte ha losji. Hvorfor ble det ikke bygd boligbrakker for dem på 1800-tallet?

Mye av vegbyggingen foregikk i store mannskap på spredt bebygde områder der tilstrekkelig lokal arbeidskraft ikke fantes.

Fra den tidlige vegbyggingen krevdes mange anlegg. Mye av vegbyggingen foregikk i spredt bebygde områder der tilstrekkelig lokal arbeidskraft ikke fantes.

Anlegget i Etnedal, som er nevnt foran, pågikk i årene 1858-1861. Det meste av tiden varierte arbeidsstyrken mellom

så mange som 104 og 287 mann. Etnedal var en liten kommune med kun 1 903 innbyggere i 1855, og arbeidskraft måtte nødvendigvis rekrutteres langveis fra.¹⁵

I Etnedal og overalt ellers var arbeiderne henvist til selv å sørge for privat innkvartering hos bønder og arbeidere, med eller uten kost. De konkrete forholdene er lite kjent fra 1800-tallet, men de er relativt godt dokumentert fra århundreskiftet av. Opplevelsene var blandet.

«Arbeidsmanden», Arbeidsmandsforbundets organ, rapporterte i 1900 fra Indtrøndelagens Veiarbeiderforening at arbeiderne der betalte bøndene dyrt for husvære. Akkordlønnen var kr 3,68 for dagen. De betalte en krone dagen for kost

og losji, mens en liten familie ellers levde for 47 kroner måneden.¹⁶

Minne fra Østfold omkring 1904: ...
*Da vi kom frem til bygda, var det om å gjøre å få losji. Anton (en svensk gutt på samme alder som meg) var heldig og fikk leie et lite kammers. Vi skulle ha den veden vi trang, og melk skulle vi få kjøpt det vi hadde trang til ...*¹⁷

Minne fra transportvegen ved Rjukanfossen, etter 1900: *Folk lå på gamle setrer og i sommarfjøs. Vi kunne ikke finne plassen der vi skulle ligge, men utpå natta fant vi et sommarfjøs. [...] I dette sommarfjøset lå vi i fjorten dager. Det var jordgolv, og vi lå på*



Tobias Sandstøl (1856-1945), aktiv fagforeningsmann i 1890-årene. Faksimile fra «Arbeidsmanden» november 1899, Kristiania. Norsk vegmuseum.

*noe granbar. Det var trasig å stelle maten ute, men det vara ikkje så lenge før vi kom i hus.*¹⁸

Boligbrakker ble tidlig tatt i bruk i andre land. Allerede i 1874 hadde Polytek-nisk Tidsskrift et innlegg om gode erfaringer med *Menage-og logishuse for jernbanearbeidere* i Preussen og flere år tidligere også i Würtemberg.¹⁹ Men i Norge fungerte ordningen med privat innkvartering. Den var en rimelig løsning for Vegvesenet. For arbeiderne var den tydeligvis utilfredsstillende, for krav om boligbrakker var blant de første det nystiftete Det norsk Vei- og Jernbanearbeiderforbund, Norsk Arbeidsmandsforbund fra 1900, reiste overfor Stortinget.

Fagorganisering blant anleggsarbeiderne var i gang i 1891, med stor oppslutning. For eksempel stilte i alt 1075 arbeidere ved 36 veganlegg seg bak henstilling om avskaffelse av kontraktørssystemet til Stortinget dette året.²⁰ Foreningene gikk sammen om forbundsdannelsen i 1895, og boligbrakker var en viktig sak for medlemmene.

Den ble tatt opp allerede på det første landsmøtet, som ble holdt i april 1895. Sakens betydning understrekes også ved spørsmål som ellers sto på dagsorden: 8 timers arbeidsdag, sykepenger og ulykkesforsikring.²¹ Forøvrig, mens disse er sett som sentrale i arbeiderbevegelsens historie, og kom til å bli vesentlige sider ved velferdssamfunnet, har det vært tyst om saken om boligbrakker.

SNARLIGE INSTRUKSER FOR BOLIGBRAKKER

Vei- og Jernbanearbeiderforbundets krav fra landsmøtet i 1895 ble samme år overlevert Stortinget og behandlet av sosialkomiteen. Det gikk kort og godt ut på at Staten skal bygge *tilstrekkelige og ordentlige* brakker på anleggene. Begrunnelsen var lang vei til arbeidet. Arbeidsdagen deres ble forlenget med et par timer på grunn av stor avstand mellom husvære og anlegg. Brakkene måtte dessuten være *forsvarlige og tidsriktige*, slik at arbeidernes helse og anstendighetsfølelse ble ivarettatt.²²

Kravet ble sendt videre til regjeringen sammen med de andre sakene fra landsmøtet, med sosialkomiteens kommentarer. Spørsmålet om boligbrakker hadde tydeligvis vært enkel. Til denne saken kommenterte komiteen kun at *Det siger sig selv, at Staten ved Vei- og Jernbaneanlæg gennem øde Strækninger maa bygge Baraker for Arbeiderne, men i hvilken Udstrækning det iøvrig bør finde Sted, maa afhænge af de lokale Forhold.*²³

Tiden kan ha vært overmoden for å bygge boligbrakker på veganleggene. De profesjonelle arbeiderne var blitt uunnværlige, og mange. Som Vegdirektøren påpekte i 1885, var det viktig å beholde profesjonaliteten de representerte. Omkring 1895 var dessuten landet inne i en ny bølge av gode konjunkturer, stor utvandring til Amerika og flytting fra bygder til byer. Resultatet var knapphet på arbeidskraft. Boligbrakker ble gjerne sett som en investering for å sikre seg både

profesjonelle arbeidere og arbeidskraft i det hele tatt.

På relativt kort tid gikk Vegdirektøren til handling, og boligbrakker kom snart med i Vegvesenets normaler.

Vegdirektør Krag ba om ingeniørenes oppfatning om brakkeløsninger i et skriv av 30. november 1899.²⁴ Blant annet svarte de fleste at lafteverkskonstruksjoner kunne være å foretrekke. Meningene var delte om hvorvidt lemmer eller bordpanel var det beste for reisverksbrakker. Dette dreide seg om brakker som kunne flyttes fra det ene anlegget til det andre. Slik sett ble små brakker sett som bedre enn større.

Vegvesenets normal fra 1901 har plan-



14 Det dreide seg om brakker som kunne flyttes fra det ene anlegget til det andre.

tegninger med innredning for ingeniør- og oppsynsmannsbolig, og for boligbrakker for arbeidere. Her dreier det seg ikke akkurat om små konstruksjoner, men brakker for 8, 20, 24 og 36 arbeidere. Den viser til at 20-mannsbrakken, i reisverk og bordkledning, var bygd i Nordre Bergenhus amt. Brakken for 24 mann kom også derfra, men den var en gammel røykstue i tømmer som ble kjøpt, revet og transportert fire kilometer, gjenoppført og utstyrt med innredning. Den største, 36-mannsbrakken, var bygd av Strømmen Trævarefabrik.²⁵

BOLIGBRAKKENE PÅ 1900-TALLET

Om normene fra 1901 faktisk ble fulgt i årene som kom, vet vi ikke. For en del ble de kanskje det, men noen av omstendighetene fra 1890-årene, da brakkespørsmålet først ble reist av arbeiderne og snart fulgt opp av Vegdirektøren, endret seg omkring århundreskiftet.

Det politiske engasjementet blant veganleggsarbeiderne var ikke som det hadde vært noen få år tidligere. Ifølge «Arbeidsmandens» første utgave, som ble publisert som prøvenummer datert 15. juli 1898, hadde forbundet over 800 medlemmer fordelt på 15 foreninger dette året. Men bare tre av dem var vegarbeiderforeninger: Lyngdals-, Romsdals Amts- og Indtrøndelagens Veiarbeiderforening, med et ukjent antall medlemmer.

Hans Hagerup Krag gikk av som vegdirektør i 1903. Det er et åpent spørsmål om han hadde lagt personlig interesse i at

og hvordan brakkene ble bygd, og hvorvidt hans avgang betydde noe for kommende standarder. Spørsmålet kan likevel stilles på bakgrunn av hvordan arbeiderforeningene henvendte seg til ham i 1892:

... vi ved, at Hr. Direktøren i høi grad interesserer sig for Arbeidernes vel.²⁶

Men kanskje hadde verken fagforeninger eller vegdirektør lenger avgjørende betydning i denne saken etter århundreskiftet. Helsemyndighetene tok sin del av ansvaret.

Hygienien i og omkring brakkene ble et problem. Ifølge intervjumateriale bodde mange mann tett sammen. Køylene var i to etasjer og sto inntil hverandre. Noen steder var innredningen basert på at to mann delte køye. Vått arbeidstøy ga fuktig luft, og gistne og dårlig isolerte vegger ga lite eller ingen varme i kjølige dager og netter. Kaldt vann å vaske seg i tok ikke all skit og lort etter lange arbeidsdager i jord og stein, heller ikke bakterier fra utedoer og matavfall utenfor husveggene. Lus var vanlig, magebesvær må ha florert, og i 1907 brøt det ut tyfus ved Rjukan og Møsvann.

Sirkulære av 8. juni 1915 fra vegdirektør Skougaard viste til at Medicinalstyrelsen stilte krav til hygiene i brakkene. Det omfattet bestemmelser om antall beboere i forhold til brakkestørrelse, krav om tørkerom med ovn for våte klær, enkeltenger, skillevegger mellom sengene, ventilasjon og utlufting i soverommene,

... vi ved, at Hr. Direktøren i høi grad interesserer sig for Arbeidernes vel.

Noen steder var innredningen basert på at to mann delte køye. Vått arbeidstøy ga fuktig luft, og gistne og dårlig isolerte vegger ga lite eller ingen varme i kjølige dager og netter.

og at kokkene ikke skulle sove i samme rom som der mat ble oppbevart. Og det ble henstilt om å sørge for en minste lysåpning, vindu, lik 1/10 av gulvflaten.

Kravene var omtrent som i overenskomsten mellom Arbeidsmandsforbundet og departementene fra to år tidligere, men denne går enda litt lenger. Her stilles krav om kun firemannsrom, og at det skal anlegges kloakk i tilknytning til brakkeene.²⁷

I overenskomsten fra 1941 gjentas kravene om firemannsrom og ingen køyesenger. Da fantes imidlertid brakker som hadde det, men også andre typer var i bruk.

I 1942 utarbeidet Johs. Eggen rapport med formål å gi en oversikt over redskaper og maskiner i Vegvesenet året før. Arbeidet var bestilt av vegdirektør Baalsrud, og ble basert på befaringer i fylkene.²⁸ Rapporten inneholder fire forskjellige boligbrakker for anleggsarbeidere, alle beregnet på å bli transportert mellom anleggene, samt en kjøkkenbrakke for arbeidere som bodde i telt.

Kjøkkenbrakka hadde to rom. Det ene var soverom for kokka, mens arbeiderne altså bodde i telt. Vegdirektøren fikk godkjenning av Arbeidsdepartementet i 1915 til å bruke telt på anlegg, forutsatt at dette bare var mindre, kortvarige anlegg sommerstid.²⁹ Men helst var kjøkkenbrakken i Eggens rapport knyttet til større anlegg, som for eksempel vegbyggingen mellom Rauland og Tinn i 1936. Der ble arbeiderne innlosjert i 10 telt, åtte mann i hvert.³⁰

Bare den ene boligbrakken i Eggens rapport har firemannsrom og ingen køye-

senger, mens de andre tre har køyesenger i rom for seks-sju mann.

Det var likevel store forbedringer i forhold til brakkenormalen fra 1901. Da hadde alle dobbeltsenger med både en og to etasjer, og alt fra åtte til fjorten mann i hvert rom. I 1941 var det bare enkeltsenger, og maksimum sju mann på rommet.

Overenskomstens krav fra 1913 om firemannsrom var riktig nok bare delvis fulgt opp, men helsemyndighetenes krav til enkeltsenger og vinduer var oppfylt i 1941, og til dels også tørkerom.

Ventilasjon var neppe et stort problem. Eggen skriver at Vegvesenet hadde anskaffet flyttbare brakker utført i lemmer fra første verdenskrig, og særlig etter 1940, men mener disse stort sett var lite egnet til annet enn sommerbruk, hvis de ikke fikk ekstra papp og bordkledning. De hadde med andre ord naturlig lufting. Slik han så det, var den ene brakken med firemannsrom den beste. Konstruksjon i plankelaft gjorde den også enklest å rive ned, flytte og sette opp igjen.

Kravet om kloakk? Ingenting ble rapportert i den retningen i 1941. Fortsatt surret nok flust med fluer ute og inne.

FLERE PROFESJONELLE ARBEIDERE ETTER 1900

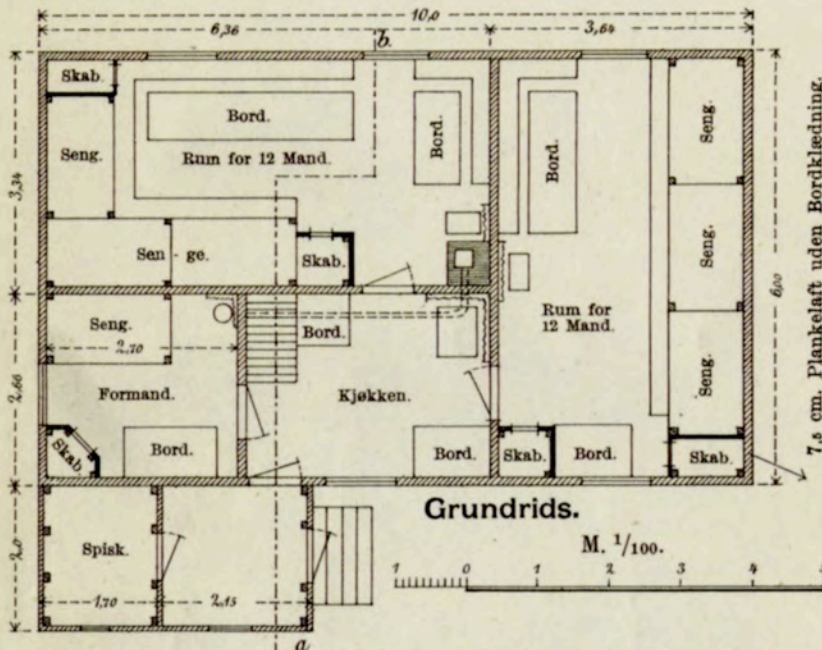
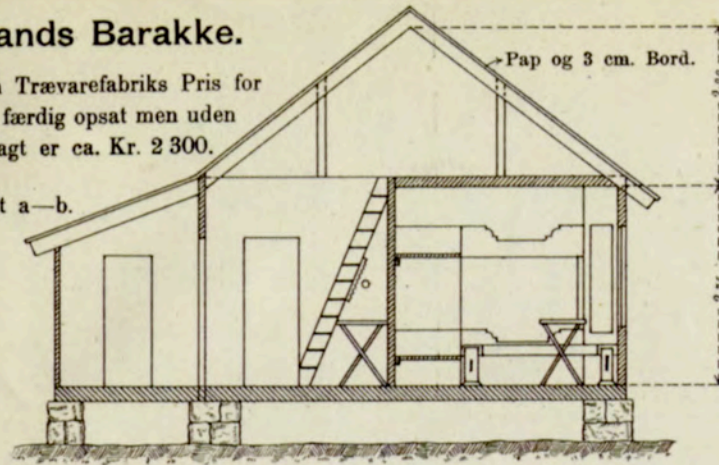
Utviklingen i retning profesjonalisering i vegbyggingen fortsatte etter 1900. I tillegg til nye materialer som alt er nevnt, ble endel motorisert utstyr til blant annet steinknusing, grussortering og transport innført på noen anlegg.³¹ Det effektiviserte anleggsarbeidet, der utstyret ble

36 Mands Barakke.

Strømmen Trævarefabriks Pris for Barakken færdig opsat men uden Materialfragt er ca. Kr. 2 300.

46

Snit a—b.



En av fire boligbrakker for anleggsarbeidere. Vegvesenets normal 1901. Norsk vegmuseum

tatt i bruk, men reduserte ikke behovene for profesjonelle folk og boligbrakker. Kanskje var det tvert i mot, at disse behovene ble større?

Dessverre finnes bare spredt og svært lite tallmateriale for hvor mange de profesjonelle arbeiderne på veganleggene var på 1800- og begynnelsen av 1900-tallet. Derfor lar det seg ikke gjøre å presentere målbare størrelser for hvordan

profesjonaliseringen av arbeidsstokken og behovet for boligbrakker utviklet seg i denne tiden. Undersøkelser av arkivmateriale fra anleggene må til for å klarlegge disse forholdene nærmere.

Fra 1924 skulle imidlertid antall arbeidere i Vegvesenet registreres, og i tiden 1926-1940 har Meddelelser fra Veidirektøren årlige oppgaver over antall profesjonelle på anleggene i september og februar-



Reising eller nedtaking av en av to boligbrakker ved bygging av Sognefjellsvegen 1936-1939. Den er av samme type som Krossbubrakka på Vegmuseet, men det er usikkert om dette er denne. Foto: Jens Kjølén. Norsk vegmuseums fotoarkiv.



Gjenoppsetting av Krossbubrakka på Norsk vegmuseum. Foto: Aslak Stø.

mars. Oppgavene gjelder både *ordinære arbeidere* og *nødsarbeidere*. De «ordinære» kan tenkes å omfatte flere enn rent profesjonelle, men fordi faste, eller profesjonelle anleggsarbeidere skulle gis helårlig arbeid så langt det var mulig, er nok registreringene vinterstid de mest presise med hensyn til antall profesjonelle anleggsarbeidere. Og av dette materialet ser vi at de ble flere gjennom hele perioden. I februar-mars økte de profesjonelle arbeiderne fra å være vel 2 900 mann i 1926, til 3 400 i 1930, vel 3 700 i 1935 og mer enn 6 300 i 1939.

Dette hadde ikke bare sammenheng med den teknologiske utviklingen, men også vegbyggingens omfang. Den kan uttrykkes på flere måter. Bevilgninger og anlagte strekninger er den vanlige. For vårt formål er samlet antall arbeidere mest hensiktsmessig.

Til sammen økte tallet på nødsarbeidere og profesjonelle i vintermånedene 1926, 1935 og 1939. Slik sett ble også utbyggingsaktiviteten større, og at de profesjonelle arbeiderne ble flere, må sees i sammenheng med det. Imidlertid gikk også de profesjonelles andel opp, fra 47 %

i 1926 til 48 % i 1935 og 66 % i 1939. Det kan indikere at innføring av nytt utstyr også hadde betydning for økningen deres i antall.

BOLIGBRAKKER BLE IKKE BYGD FOR BARE DE PROFESJONELLE

Der det nye maskinelle utstyret ble tatt i bruk på 1900-tallet, ble det mindre arbeid til uøvete folk. Maskinene utførte en del oppgaver som hadde vært deres, som sjauing og transport av masser og materialer. Men naturligvis trengtes fortsatt disse folkene.

Tilgangen på uøvet arbeidskraft hadde alltid vært variabel og uberegnelig. Etter første verdenskrig endret dette seg. Den økonomiske utviklingen i den vestlige verden slo blant annet ut i arbeidsledighet i Norge, og anleggsarbeid ble nødsarbeid for mange ledige hender i 1920- og 1930-årene. De var mange, og skulle også huses.

Som nevnt, var telt en løsning, men det ble også reist brakker for dem. En av Vegmuseets boligbrakker, Krossbubrak-



Arbeiderne har skrevet flere steder på veggene og i taket inne i Krossbubrakka, men ingen så talende som dette sukket fra 5. juli 1937, da brakka ble flyttet fra det ene stedet på anlegget til det andre: *Dette er fan te jobb Den som ikkje har prøvt aa bera veit ikkje kva det smakar. Helsing fra 3 som ber plank.*
Foto: Ole A. Flatmark.

ka, er et eksempel på det. Den er en av to boligbrakker fra Sognefjellsvegen, som ble anlagt av blant annet nødsarbeidere fra 1936 til 1939.

Krossbubrakka er en av svært få anleggsbrakker som er bevart i sin opprinnelige stand og tilgjengelig for publikum.

KILDER

I tillegg til litteratur, er Norsk veggmuseums trykte utgaver av stortingsdokumenter og Vegvesenets normaler og instruksjer, brukt som kilder til artikkelen.

LITTERATUR

- Arbeidsmanden, 15. juli 1898, 7/1900, mars 1913.
Bull, Edvard, (red). (1961): *Renhårig slusk*, Norsk Folkemuseums serie Arbeidsfolk forteller, Tiden norsk forlag.
Eggen, Johs. (1942): *Vegvesenets redskaper og maskiner 1941*, Oslo.
Hvattum, Harald (1993): *På gamle vegar i Valdres. Vegbygging, vegvedlikehald og vegstyring i Valdres fram til slutten av 1800-talet*, Valdres Forlag og Valdres Folkemuseum.
Knutsen, Sverre og Knut Boge (2005): *Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkevis og delt*, Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.
Knutsen, Sverre (2009): *Veier til modernisering. Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet*, Oslo: Pax forlag A/S.
Krag, P. (1857): *Om den offentlige Arbeidsdrift, fornemmelig med hensyn til Arbeidernes Forholde*, Kongsberg.
Meddelelser fra Veidirektøren, 1926-1940.
Nielsen, Anne-Mette (2007): «Frihedens, lighedens og broderskabets hellige sag. Vegarbeidere blant fagbevegelsens pionerer», i *Årbok for Norsk vegmuseum*, s. 99-106.
Paulsrud, Geir (2008): «Håndredskap i vegarbeidsdriften», i *Årbok for Norsk vegmuseum*, s. 75-82.
Polyteknisk Tidsskrift, 21. årgang, Christiania 1874.
Rundskriv 13/12, 1920, I: *Utdrag av de viktigste cirkulærer m.v. fra Veidirektøren til og med desember 1927*, Halden 1928.
Utdrag av de viktigste rundskriv fra vegdirektøren vedkommende det alminnelige vegvesen, Oslo 1943.
Skougaard, J. (1899): *Det Norske Veivæsens Historie i Tidsrummet 1820-1896 (Bind I)*, Kristiania: Statens Veivæsen.

Der det nye maskinelle utstyret ble tatt i bruk på 1900-tallet, ble det mindre arbeid til uøvete folk.

NOTER

- 1 Knutsen (2005:164 ff). Paulsrud (2008: 76 ff).
- 2 Krag (1857:3).
- 3 Bilag til Stortingsproposisjon 10, 1876.
- 4 Masseutvandringen fra Norge foregikk i perioden 1865-1925. På 1800-tallet førte dette til periodevis nedgang i folketallet i en del kommuner, særlig i innlandsområder.
- 5 Hvattum (1993:187).
- 6 Skougaard (1899:26 ff).
- 7 Tidlige eksempler er Skodjestraumen bru, Norges lengste hvelvbru, bygd i stein murt med sement 1911-1919, og hvelvbru i armert betong bygd over Moldeelva i Molde 1916.
- 8 Rundskriv 13/12, 1920.
- 9 Bull (1961: 115 og 196).
- 10 Svarteboka, Norsk vegmuseums arkiv.
- 11 Nielsen (2007:100).
- 12 Nielsen (2007:103).
- 13 Knutsen (2009: 158 ff).
- 14 Rundskriv 25/10, 1922.
- 15 Hvattum (1993: 185).
- 16 Arbeidsmanden 7/1900.
- 17 Bull (1961:46 ff).
- 18 Bull (1961:157).
- 19 Polyteknisk Tidsskrift (1874:122).
- 20 Nielsen (2007:100).
- 21 Indst. S. No. 256. 1895. Indstilling fra Komiteen for sociale Spøragsmaal angaaende Andragende fra Vei- og Jernbanearbeidere om Forbedring i deres Kaar. Dok. No. 116.
- 22 Samme sted.
- 23 Samme sted.
- 24 Normaler for Statens Veivæsen, 1901.
- 25 Samme sted.
- 26 Nielsen (2007:103).
- 27 Arbeidsmanden, mars 1913.
- 28 Ifølge Eggens forord var Finnmark ikke besøkt på grunn av vanskelige reiseforhold.
- 29 Rundskriv 8/6 og 9/10, 1915.
- 30 Dahle, A (1936): «Beskjeftigelse av arbeidsløs ungdom ved veianlegget Rauland-Møsstrand-Tinn sommeren 1935» i: *Meddelelser fra Veidirektøren nr. 5 1936*.
- 31 Eggen (1941).