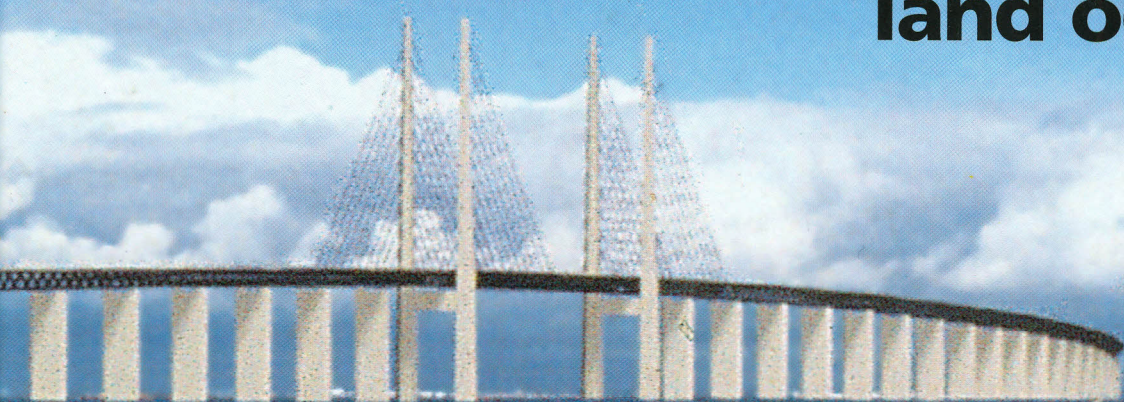


Kjell Hegdalstrand

Brobyggere mellom land og folk



© 2000

Statens vegvesen, Hedmark

Grafisk utforming: Astrid Liavik Solberg, Statens vegvesen
Grafisk produksjon: JB Grafisk, Hamar

Boka er satt med Palatino 11/12,7 og Frutiger 55
og trykt på Gotik silk 150 gram

Opplag: 2 500

ISBN 82-995449-0-4

Forord



Historielesing gir ofte god lærdom og inspirasjon til godt arbeid. Det er interessant og lærerikt å bli kjent med personane som har skapt historia. Vår nære historie, delvis skapt av personar som vi sjølve har kjent, er kanskje spesielt lærerik.

Vegvesenets historie er ein viktig del av landets historie. Derfor er det godt at det blir tatt vare på kunnskap om vegfolk. Eg takkar Kjell Hegdalstrand og alle som har hjulpet han med å lage denne boka.

Vi er alle gjennom arbeidet vårt i stort og smått med på å skape historie. Det må derfor ha vore ei vanskeleg oppgåve å velje ut kven som skulle presenterast i denne boka. Det er mange som har mykje interessant å fortelje, og det er nok mange som vil vere sakna i ei bok som denne. Det bør gi inspirasjon til meir samling av vegminne.

Boka er blitt til gjennom eit samarbeid i Nordisk Vegteknisk Forbund, og er eit godt eksempel på rikdommen i vårt nordiske samarbeid. Tittelen "Brobyggere mellom land og folk" gir et godt bilete av innhaldet i boka.

Det vart vanskeleg for meg å leggje manuskriptet til denne boka i frå meg før eg hadde lese det meste. Det ga god lyst til grundigare lesing seinare. Du kan sjå fram til mykje interessant stoff dersom du tar deg tid til å lese denne boka. Lykke til!

Olav Sjøfeland

Om boken

Ideen til en bok om Nordens vegfolk er ikke ny. I 1979 startet jeg arbeidet med å samle vegfolks historie, og allerede dengang var ikke ideen fjern.

Flere år tidligere, gjennom forskjellige arbeidsoppgaver jeg har hatt, møtte jeg folk fra vegetaten som fortalte ting jeg mente burde tas vare på for ettertiden. Jeg anså det som ble fortalt for noe mere enn en etatshistorie, dette var en del av vår kulturhistorie.

Til denne boken har jeg foruten sekretærutvalget i NVF, hatt god hjelp av Jan-Olof Montelius i Sverige, Heini Olsen på Færøyene, Eymundur Runolfsson og avdøde Eirik Eylands fra Island og Leena Sälejoki-Hiekkanen fra Finland.

Dikteren i boken, Frank Eriksen, kommer fra en vegfamilie i Åsnes i Hedmark.

Boken er i sin helhet fram til trykking, produsert ved vegkontoret i Hedmark og det er Astrid Liavik Solberg, som kommer fra en vegfamilie i Evenes i Nordland, som har stått for den grafiske utformingen av boken.

Mitt håp er at boken skal fortelle hvordan vegfolk i Norden har opplevd tiden fra førkrigsårene og frem til våre dager.

Jeg takker sekretærutvalget i NVF og andre som har vært meg til hjelp.

Kjell Hegdal Knudsen

Innhold

Forord	<i>Olav Søfteland</i>	5
Om boken	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	6
Norge		9
Mold mot snø	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	11
Med pengeveska i krig og fred	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	25
Ni får vara välkomna	<i>Eskild Jensen</i>	33
Verden er større enn noen vet av	<i>Kaare Flaate</i>	45
Island		63
Den første vegdirektør på Island	<i>Snæbjørn Jonassen</i>	65
Island som medlem i NVF	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	71
Indførelsen af højretrafik i Island	<i>Einar B. Pálsson</i>	75
Tradisjonsyrke	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	83
Huldrefolket og Grímas hævn		
Vejarbejde på Hegranes 1978	<i>Valdimar Tr. Hafstein</i>	89
Færøylene		99
Færøernes tekniske administration	<i>Heini Olsen</i>	101
Vegmann og idrettsentusiast	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	105
Færøernes første vejdirektør	<i>Heini Olsen</i>	107
En legende allerede før sin død	<i>Heini Olsen</i>	125
Vejanlæg på Færøerne	<i>Hermund S. Michelsen</i>	131
En travel kontormand	<i>Joannes Niclassen</i>	139
Herrens mange veje	<i>Lena Egholm Hansen</i>	145
Danmark		149
Knud Peter Danø		
– en krævende, men omsorgsfuld chef	<i>Uffe Holm</i>	151
Vejmandens arbejdsopgaver i ældre tider	<i>Otto Fritzboeger</i>	163
Danmarks siste syklende vejmand?	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	167
Civilingeniør Christopher Milner		
– en polytekniker på Bornholm	<i>Per Milner</i>	173
Else i Frederiksborg	<i>Else Dyrvig Petersen</i>	189

Innhold

fortsettelse

Sverige		197
Organiserandet av vägunderhållet i Sverige		
– ett 80-årsminne	<i>Bertil André</i>	199
En vägdirektör tittar i backspegeln	<i>Göran Ullberg</i>	205
Första kontakten med vägar och broar	<i>Hans Kulander</i>	213
Ett anläggjarliv präglat av maskiner	<i>Bengt Thureson</i>	219
Från praktikant till vägdirektör	<i>Evert Karlsson</i>	227
Vägen Falun – Borlänge,		
ett framtidsbygge i slutet av 1930-talet	<i>Jan-Olof Montelius</i>	237
Bilbältet – en svensk världssuccé	<i>Mats Molander</i>	243
Vägauktionerna - ett grymt system	<i>Ivan Bratt</i>	249
Finland		253
Fackelbäraren	<i>Jaakko Heinonen</i>	255
Sven Cederberg – ett porträtt	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	261
Minnen från tiden på MALA	<i>Jaakko Heinonen</i>	271
Ministern blir vägman	<i>Jouko Loikkanen</i>	275
Nordiskt samarbete på livstid	<i>Göran Strandström</i>	279
Tradisjonskaperen		289
Rallaren og hans viser	<i>Hanna Lund</i>	291
Sangen lever videre	<i>Kjell Hegdalstrand</i>	297
Fotoliste		303

Vägen Falun – Borlänge, ett framtidsbygge i slutet av 1930-talet

»...ett stycke autostrada, som betecknar en märkessten i vägbyggnadskonsten»

Av Jan-Olof Montelius



**Jan-Olof Montelius
1949**

**Fil. kand.
Ansvarig för Vägverkets museum Pylonen och
Vägverkets väg- och trafikhistoriska samlingar i
Borlänge.**

Förändringar inom arbetsteknik som innebär rationaliseringar och att färre antal människor än tidigare kan utföra samma mängd arbete, uppfattas av många som ett hot. Andra däremot ser möjligheter i ny teknik. Skall man hålla på den gamla, beprövade tekniken eller törs man satsa på framtiden? Sådana frågor har nog i alla tider ställts.

I början av 1930-talet rådde stor arbetslöshet. Ett sätt för statsmakten att reducera denna var att sätta folk i olika former av anläggningsarbeten. Dessa organiserades oftast genom Statens arbetslöshetskommission (AK), som hade bildats redan 1914. Anläggnings-

arbetena var för det mesta vägarbeten, men även andra allmänna arbeten byggdes genom AK:s försorg, exempelvis flygplatser, idrottsplatser och reningsverk. Tekniken var oftast enkel. Maskiner saknades i stor utsträckning. På så sätt kunde därför ett stort antal personer få arbete. Med hacka, spett och spade byggdes mil efter mil av våra vägar.

Det fanns dock undantag från dessa »handarbeten». Ett sådant var arbetet med den nya vägen mellan Falun och Borlänge, som byggdes mellan åren 1937 och 1939. Många stora, tunga och för tiden helt nya maskiner sattes där för

första gången in i större skala på ett vägarbete.

Arbetet väckte uppmärksamhet bland lokalbefolkningen, som i stora skaror kom dit för att beskåda de hela. En av dem som arbetade vid vägbygget berättar:

De cyklade ju ut från Falun och Borlänge, det kunde vara ute säkert hundra personer på kvällarna, höstkvällar och sommarkvällar och gick därifrån och tittade, stod där i skogsbrynet och tittade på maskinerna när de gick, och pratade sinsemellan och tyckte, ja, de var ju mycket imponerade då av framfarten, men de tyckte nog många gånger sinsemellan att det är ju för djävligt att en sådan där grävmaskin stod där och tog bort jobb för 40 man t ex. De var brödtjuvar helt enkelt.

Även reportrarna från Falu-Kuriren, Dala-Demokraten och Borlänge Tidning var hänfödda, som några rubriker berätt-

ar: »Jättemaskiner på vägbygge», »Hus i Barkargärde rullas undan på amerikanskt manér», »150.000 kbm. jord skall flyttas, 25.000 kbm. berg sprängas», »Världens modernaste vägmaskiner och 200 man byggde Borlängevägen nära ett år snabbare än beräknat», »Nya autostradan öppnad för trafik efter månads-syn». Tidningarna talade allmänt om ett vägbygge i »amerikansk fart» och om den nya vägen som en »autostrada».

Slingrande grusväg ersätts av modern betongväg

Den gamla vägen slingrade sig från Falun via Gruvriset, Samuelsdal, Olsbacka, Vassbo, Ornäs och Barkargärde till Borlänge. År 1937 beslöt Kopparbergs vägdistrikt och Tuna vägdistrikt att gemensamt projektera och bygga en ny väg mellan länets residensstad och den expanderande Borlänge köping (Borlänge blev stad 1944).

Trots stora insatser av moderna vägbyggnadsmaskiner krävdes stora manuella insatser. Bergutlastning för hand.



Vägen skulle byggas med en sju meter bred körbana och med cykel- och gångbanor på vardera sidan. Bilkörbanan skulle beläggas med betong och cykel- och gångbanorna med billigare material. Mellan kör- och cykelbanan skulle det bli en dubbel rad med smågatsten och gångbanan skulle markeras med sned-ställd gatsten. Till detta beviljades 90 % statsbidrag och hela arbetet kostnadsberäknades i den tidens penningvärde till drygt 2,9 milj. kronor. Den nya vägsträckan förkortade avståndet mellan Stora Torget i Falun och Sveatorget i Borlänge med 3 km. Man beräknade att mellan 1 000 och 1 500 fordon dagligen skulle trafikera den. Idag, med i stort sett samma väg, är årsmedelvägstrafiken c:a 10 600 fordon.

Vid korsningen i Ornäs var man medveten om de trafikfaror som skulle kunna uppstå. Av den anledningen gjordes tvära kurvor på tillfartsvägarna. Man byggde även refuger i körbanan som skulle tvinga dem som kom från sidovägarna att sänka farten. »Detta har väckt en del missnöje hos herrar chaufförer men det har som sagts gjorts med vilja och i bästa välmening», skrev Falu-Kuriren.

Arbetet påbörjades hösten 1937 och i november 1939 besiktigades den nya vägen. Den hade då tagit ett år kortare tid att bygga, mycket tack vare den moderna teknik som hade använts. Beläggning av betong skulle enligt de ursprungliga planerna ha lagts på något år senare, då vägen hade hunnit sätta sig ordentligt. På grund av materialbristen under kriget kunde inte vägen beläggas förrän 1942.

Belagda vägar utanför tätorterna var vid denna tid ovanliga. År 1938 var c:a 3,4 % av rikets allmänna vägar belagda. I Kopparbergs län fanns det c:a 80 km belagda vägar.

Organisation och rekrytering

Arbetet utfördes av AB Skånska Cementgjuteriet. Det var vid denna tid

det största vägbyggnadsföretag som lagts ut på entreprenad.

Arbetet organiserades med en arbetschef för hela vägbygget. Under denne var arbetet uppdelat i två enheter, dels Falusträckan, inom Kopparbergs vägdistrikt, dels Borlängesträckan, inom Tuna vägdistrikt, med ansvariga platschefer för respektive sträcka. Under dessa fanns schaktmästare och vägmästare. Det manuella arbetet organiserades i små arbetslag med en lagbas i spetsen.

Arbetsstyrkan rekryterades lokalt vad gällde grovarbetskraften och lastbilschaufförerna. Maskinförarna och bergsprängarna kom från »Skåningarna». Av dessa utgjorde maskinförarna en egen »klass» och var lite förmär än de andra. De stod också högt i kurs bland traktens unga kvinnor. Även lastbilschaufförerna var populära bland kvinnorna, som gärna ville åka med i lastbilarna. Arbetsledningen försökte dock stoppas dessa skjutsar. Man var orolig för att få betala understöd till framtida mödrar! Flickorna lät sig dock inte hejdas. De stod bara litet längre bort på vägen, utom synhåll för arbetsledningen, och liftade.

Trots de stora maskininsatserna krävdes en mängd arbetare för mer traditionellt arbete. Som mest arbetade c:a 230 man på vägen. Den genomsnittliga arbetsstyrkan var c:a 200 man. Inga kvinnor fanns vid bygget. Vid AK-arbeten var det vanligt att arbetslagen betalade en kocka som skötte mathållningen i manskapsbarackerna. Så var inte fallet här, då de flesta arbetarna bodde i närheten av arbetsplatsen.

Stora maskiner

För att klara detta stora arbete kom en rad nya stora vägbyggnadsmaskiner till användning. Detta vägbygge var troligtvis första gången som grävmaskiner användes rörligt över hela arbetsområdet.

Två grävmaskiner samt två schaktmaskiner av märket Caterpillar från USA kom på fem järnvägsvagnar till Ols-

backa station. Där sattes de ihop av en amerikansk mekaniker, som enkom kom dit för detta arbete. Anledning till denna innovation på teknikens område var att chefen för Skånska Cements vägavdelning varit i USA och sett sådana maskiner i arbete.

När dessa stora maskiner kom förändrades arbetet på olika sätt. För att kunna utnyttja maskinerna full ut infördes två- och ibland även treskift. Tidvis arbetade man dygnet runt. Under vinterhalvåret fick arbetet ske i fotogen- och strumplampornas sken. Ungefär 30 lastbilar arbetade samtidigt med att köra undan schaktmassorna.

Schaktmaskinernas arbete väckte berättigad uppmärksamhet. Falu-Kuriren beskrev bandtraktorernas arbete på följande sätt:

Sedan man röjt undan skogen tränger där fram en traktor, vilken är försedd med ett

synnerligen kraftigt plogaggregat, för vilket inte ens stora tons-tunga stenar äro något hinder och efter sig har traktorn en slags harv som river upp jorden. På något avstånd följer sedan ännu en traktor, vilken som släp har en historia, som förmår skrapa åt sig och föra bort inte mindre än 8 kbm. fyllning, dvs 16 normala hästlass, åt gången.

En annan ny maskin som väckte uppmärksamhet var den jordkomprimeringsmaskin som användes. Den gick allmänt under namnet »Hoppande grodan». Vibratormaskinerna kom långt senare. Kompressorer och tryckluftsborrar började användas. Dessa fick ersätta den annars vanliga tekniken med handborr och borrarlägga. Även inom sprängtekniken kom en nyhet, då man införde elektrisk tändning. Detta var ett förstadium till intervalltändningen som infördes på 1950-talet. Skottkärrorna fick gummihjul. »Det utvecklades mycket då, just i det skede» minns en som var med.

Med hjälp av en speciell stubbrivare som bogserades bakom en Caterpillar D8 röjdes väglinjen genom skogen.



Vid Barkargärde stod några hus i vägen. Några fick rivas, medan andra sattes på rullar och drogs åt sidan med hjälp av en ångvält »på amerikanskt manér», som Falu-Kuriren skrev.

»De var mycket ödmjuka, mycket snälla då man pratade med dem. Det hörde väl till seden helt enkelt. De var inte uppkäftiga inte, utan det var bara fråga om att få jobb».

Ny teknik möter gammal

Vad ansåg då vägarbetarna om den nya tekniken, där stora maskiner med en person bakom styrspakarna ersatte många mäns arbete? Arbetarna verkade inte i någon större omfattning hysa oro för att den nya tekniken skulle ta arbetet ifrån dem. Tvärtom uttryckte de flesta, i alla fall i efterhand, en positiv inställning. Det var en allmän åsikt att de stora maskinerna underlättade arbetet för dem. Den positiva inställningen kunde kanske vara framtvingad. Man var tacksam för varje sorts arbete och ville kanske inte direkt säga sin mening. Den dåvarande kassören vid arbetet svarar på frågan hur inställningen var bland arbetarna till de stora maskinerna:

**Packning av
förstärkningslager
med hjälp av en
»Hoppande
groda».**

Framtidsbygget

Byggandet av vägen Falun-Borlänge måste betraktas som ett framtidsbygge. Ny teknik sattes för första gången in i en större omfattning än någonsin tidigare. Vägen fick en kraftig underbyggnad, som i stort motstått mer omfattande tjälskador. Den fick en modern linjeföring. Vägen blev Dalarnas första och enda betongväg. Vid planeringen av tillfartsvägarna tog man hänsyn till trafiksäkerhetsaspekter.

Under åren som gått har sedan en rad förändringar gjorts med hänsyn till den alltmer ökande trafiken. Framförallt har vägen på många ställen breddats, genom s k krypfilen. I dagarna pågår



projektering för en delvis ny väg, en s k »minimotorväg», som ytterligare skall höja trafiksäkerheten på en av Dalarnas mest trafikerade vägsträcka. Den nya vägen kommer dock till allra största delen att följa den gamla vägsträckan.

När vi idag färdas på vägen Falun – Borlänge kan vi ännu under lagren av asfalt känna betongskarvarna från »ett stycke autostrada, som betecknar en märkessten i vägbyggnadskonsten».

Källor och litteratur

Under 1980-talet genomförde Nordiska museet ett stor forskningsprojekt »Anläggarna», under ledning av Barbro Bursell. Man undersökte olika större anläggningsarbetet i dåtid och nutid, särskilt väg- och brobyggen samt kraftverksbyggen. Arbetssättet var framförallt en rad intervjuer med medverkande, eller så fick dessa själva skriva ner sina minnen. Projektet resulterade i en rad publikationer, främst boken *Anläggarna*, men även uppsatser i etnologi som behandlade specifika anläggningsarbeten eller något speciellt tema. Vägbygget Falun-Borlänge studerades speciellt, med en rad intervjuer som resultat. I *Anläggarna* finns ett antal hänvisningar till detta vägbyggnadsföretag. I uppsatsen refererade minnen liksom bildmaterialet ingår i denna undersökning.

I Vägverkets museum i Borlänge finns en 16 mm stumfilm som beskriver vägbygget, framförallt hur de stora maskinerna arbetade: »Vägbygge Falun-Borlänge 1938», svartvit, 10 min.

Otryckta källor

Nordiska museets arkiv, Stockholm
Etnologiska undersökningar:
EU 8336:1-11, Anläggarminnen, vägen Falun-Borlänge. Intervjuer utförda 1978.

Vägverkets museums arkiv, Borlänge
Kopparbergs vägdistrikt
AI:1 Protokoll vägstämman 1936-1944
AII:1 Protokoll styrelsen 1936-1938
FII:2, 4,5 Vägbyggnadshandlingar. Vägen W 10 Falun-Borlänge
Tuna vägdistrikt
FII:4,5 Vägbyggnadshandlingar. Vägen W 10 Borlänge-Falun
Vägingenjörens i Kopparbergs läns arkiv
FII:1, 2 Vägbyggnadshandlingar. Vägen W 10 Falun-Borlänge

Litteratur

Bursell, Barbro: *Anläggarna. En studie av yrkesvillkor och yrkeskultur i väg- och vattenbyggnadsbranschen*. (Nordiska museets handlingar 102), Stockholm 1984
Rehnberg, Mats (red): *Anläggarminnen* (Svenskt liv och arbete, 33), Stockholm 1983

Tidningsartiklar ur
Borlänge Tidning, Dala-Demokraten och Falu-Kuriren, särskilt
BT 28.11 1939
DD 27.11 1939
FK 13.9 1938, 20.11 1939, 28.11 1939

Uppsatsen har tidigare publicerats i *Dalarna* 1999. *Dalarnas Hembygdsbok*, årg. 69.



Den nybyggda vägen Falun-Borlänge vid Karlsviksbacken, innan betongläggningen kom på plats, början av 1940-talet.