



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2021

Amtsingeniør Bassøes bilder av vegarbeiderne

AV HANNE KARIN SANDVIK



Jens Laurits Arup Bassøe hos fotograf Carl Johan Jacobsen i 1913.

Amtsingeniør Bassøes bilder av vegarbeiderne

AV HANNE KARIN SANDVIK

I arkivet etter Rogaland vegkontor ved Statsarkivet i Stavanger finnes det bortimot tre hundre fotografiske glassplater som dokumenterer vegarbeid i fylket. Først og fremst ble bruer av ulike slag fotografert under byggeprosess, ferdigstillelse samt vedlikehold. Men også bygging og vedlikehold av tunneler, vegger og kaier finnes det interessant dokumentasjon av. Fotografen bak er Jens Laurits Arup Bassøe (1853-1946), Rogalands første amtsingeniør. De avbildede vegarbeiderne er ikke navngitt. Hvem var de egentlig?

Vegarbeidet foregikk i hele fylket, fra Dalane i sør til de nordligste deler. Flere av bildemotivene er fra den perioden Bassøe var avdelingsingeniør i Stavanger og Søndre Bergenhus amter (1891-1899). Bildene ligger nå fritt tilgjengelig blant Arkivverkets historiske foto.

Bassøe fotograferte ikke bare bruer, tunneler og vegger. Flere av bildene viser vegarbeidere¹ og andre med ulik tilknytning til arbeidet. Motivene forteller hvor avhengig den som prosjekterte en vei for over 100 år siden var av håndverkernes kunnskap, i motsetning til dagens maskinelle vegutbygging. Det krevde nok sin mann, og styrke og god helse var helt nødvendige forutsetninger for kroppsarbeideren i Bassøes tid.

I motivene ser vi både pent antrukne ingeniører og kraftige karer som drev med kroppsarbeid. De sist nevnte er det flest av i motivene, og de viste seg frem for fotografen med sitt særpreg, og ikke sjelden med steinhuggerens enkle verktøy. Verktøyet de bar med seg var feisell (slegge), håndbor (et slags spett på en

Hanne Karin Sandvik (f. 1963) arbeider med bevaring og formidling av fotografisk materiale ved Statsarkivet i Stavanger. Hun har en master i konservering, og begynte å arbeide i Arkivverket som papirkonservator i 2003.



halv meter), spade og trillebår, som var et kjennetegn for anleggsarbeideren på 1800- og begynnelsen av 1900-tallet.

Fotoarkivet er godt dokumentert av Bassøe selv med beskrivelser, stedsangivelser, og i visse tilfeller år for når bildet ble tatt.

I hans nøyaktige registreringer savner vi likevel en opplysning som i dag anses som interessant, nemlig navn på avbildede personer. Ikke et eneste navn har han notert. Men så var heller ikke samfunnet så individfokusert den gang som nå. Bassøes intensjon med fotografiene



Jens Laurits Arup Bassøe ble født i 1853 i Råde i Smaalenes amt, senere Østfold fylke. Han var sønn av sokneprest til Fiskum og Råde, Petter Friderich Bassøe og hans mor var Thomine Christine Oftedahl.

Han tok sin sivilingeniørutdannelse ved Zürich Polytech i 1870-årene. Kanskje var det der han ble introdusert til fotografiet. På dette tidspunktet kom de fotografiske tørrplaten i handelen, og fotografiering ble mye enklere.

Etter endt utdanning arbeidet han med jernbaneundersøkelser fra 1876 til 1881. Senere arbeidet han med vegbygging, og vi vet at han selv tegnet steinhvelvbruer som er avbildet i arkivet etter Rogaland vegkontor. Et eksempel er Mæle bru i Hjelmeland. Bassøe arbeidet ved Rogaland vegkontor fra 1899 til 1923, og døde i 1946.

Arbeidet foregikk i hele fylket, fra Jæren i sør til de nordligste deler. De to fotografiene over viser variasjonen i landskap og hvilke utfordringer det ga for planlegging og bygging av vegger. Til venstre ser vi kantskjæring av veg på flate Jæren. Bildet til høyre som er fotografert langs Saudafjorden, illustrerer kontrasten til Jæren og hvilke naturutfordringer vegkontoret måtte løse for at folk skulle komme seg frem langs vegene.

har trolig vært å vise arbeidsprosesser og resultat av disse.

I teksten som følger stiller vi spørsmål som kan lede oss til antagelser om hvem veiarbeiderne var. Klærne deres sier mye om samfunnet de levde i.

Vernetøy som hjelm, briller, støvmaske og vernesko som i dag brukes av alle anleggsarbeidere, er helt fraværende hos arbeiderne på bildene. Men så vet vi også at steinhuggere var svært utsatt for å få lungesykdommen silikose av steinstøvet de pustet inn.

Klærne sier i tillegg noe om sosial posisjon, og slik kan også menneskene i vegarkivet gi noen svar på hvem de var. Vi er særlig interessert i om det er sven-



Anleggsarbeider på toppen av Hausken bru (Hjelmeland) med feisel i hånda, rallarhatt og busserull.

ske rallare med i fotografiene. Om så er tilfelle, har vi å gjøre med noen av de tidligste fotografiene av arbeidsinnvandrere til Norge.

RALLAR, SLUSK ELLER BUS?

I den tiden Bassøe hadde sitt virke gikk Norge fra naturalhushold til industrialisering. Utviklingen krevde forbedring av infrastrukturen i landet, og nye krav til vegstandarder ble utviklet. Å vedlikeholde bygdeveger lå tidligere på lokale bønder under oppsyn av lensmenn, mens ansvaret for hovedvegene var statens.

Men med nye og moderne tider med blant annet behov for hjultransport og senere bilkjøring, krevdes flere folk i

arbeid. Import av arbeidskraft ble vanlig. Ved utbygging av jernbanen, er det kjent at mange svenske arbeidsinnvandrere, rallare, var med.

Men også til vegarbeid behøvdes rallaren. Både i litteratur og på folkemunne ble også begrepet «slusk» og «bus» brukt om anleggsarbeidere. Mest kjent i Rogaland er trolig «rallar» og «slusk», mens «bus» ble mest brukt i andre deler av landet.

I litteraturen ser vi at rallar og slusk blir brukt om hverandre. Boka *Renhårig slusk*, redigert av Edvard Bull, består av intervjuer med gamle anleggsarbeidere. I forordet leser vi at Bull bruker sluskbegrepet «...først og fremst om profesjonelle



Utsnitt av fotografi som viser bryting av stein i fjell.

anleggsarbeidere fra tida før første verdenskrig, de rastløse som aldri slo seg lenge til på ett sted». Han hevder også at det svenske ordet «rallar» aldri slo riktig igjennom i Norge før rallarvisene ble populære, og da langt utenfor anleggsarbeiderens egen krets.

Dette bekreftes av Bjørg Eva Aasen, ansatt på Norsk jernbanemuseum på Hamar. Hun arbeider med formidling på museet, og har stor kunnskap om tidligere anleggsarbeidere i Norge.

Aasen minner om at bruken av «rallar», som for eksempel i Rallarvegen langs Bergensbanen og Rallaruka i Narvik, er begrep som har kommet til i moderne tid. Videre mener hun at rallarbegrepet kun ble brukt av de svenske

anleggsarbeiderne om seg selv rundt forrige århundreskifte.

Hun mener også at sluskbegrepet ble brukt om norske anleggsarbeidere, men ikke om bønder og fiskere som tok seg sesongarbeid på veg- og jernbaneanlegg.

Forfatter Kristofer Uppdal, som selv var anleggsarbeider og skrev om egne erfaringer, brukte både slusk og rallar om norske anleggsarbeidere i sin litteratur. Dette angripes i et sitat fra en norsk anleggsarbeider i Bulls forord til *Renhårig slusk* som «...noe forbanna tøys som Kristofer Uppdal fant på».

Videre mener Bull at rallarbegrepet «i Norge har sikrere plass i litteraturen enn i dagligtale på anleggene». På



Råse bru i Lund ble ferdig i 1914. Bildet er trolig fra en markering for ferdigstillelsen.

grunnlag av disse uttalelsene brukes rallar i denne artikkelen kun om de svenske anleggsarbeiderne, og slusk om de norske. Bønder og fiskere omtales som lokale vegarbeidere.

HVA FORTELLER VEGARBEIDER- NES KLÆR OM HVEM DE VAR?

Mennene i fotografiet over gir et godt bilde av veiarbeidernes klær. Nærmest kamera står tre menn som skiller seg ut i klesveien fra de øvrige. De har hvit skjorte med stivet snipp, annet hodeplagg, og to av dem har frakk. Vi antar at disse er vegingeniører.

De øvrige er ganske sikkert slusker og/eller rallare som har bygd brua. De er kledd i busserull, et klesplagg som kjen-

netegnet kroppsarbeideren i den aktuelle tida. Det samme gjelder det vi gjerne kaller rallarhatten.

Et par har også skyggelue, og en har sjømannslue på hodet. Alle tre nevnte hodeplagg er også kjent fra svenske fotografier av anleggsarbeidere. Rallarhatten og sjømannslua ser vi også som hodeplagg i bildet på neste side.

Som nevnt tidligere er det særlig interessant om det finnes svenske arbeidsinnvandrere, rallare, med i fotoarkivet etter Rogaland vegkontor. Spørsmålet vi har stilt er om det er mulig å skille ut rallaren på bakgrunn av klesdrakt. Rallaren er jo kjent for folk flest som en med bredbremmet filthatt, busserull, hvit skjorte under vesten, og med et skjerf knyttet i



Oppsynsmann Sjur Aarthun er på inspeksjon på arbeidet med opprustning av vegen mot Byrkjedal.

halsen. Men var denne stereotypen nødvendigvis svensk? Her råder det usikkerhet. Om det kun var den svenske arbeidsinnvandreren som kledde seg slik, er de fleste avbildede kroppsarbeiderne i fotografiene svenske.

Ved å sammenligne fotoarkivet med svenske foto av rallare, ser vi at bekledningen er nokså lik med filthatt, skyggelue, busserull, hvit skjorte og vest. Personnummer tre fra venstre med rallarhatt i bildet over, navngir forfatter Svein Magne Olsen i *Fra tråkk til motorveg*.² Dette er oppsynsmann Sjur Aarthun - altså et lokalt personnavn. Konklusjonen blir at klærne sier lite og ingenting om hvorvidt det er rallar, slusk eller lokal vegarbeider som er avbildet i arkivet.

Fotografiet over til høyre (utsnitt) skiller seg ut med hensyn på bekledning. En av arbeiderne ved steinkuseren på Ålgårdsveien, fotografert ca. 1908, har på seg noe som kan ligne på ei pelslue, samt lang regnfrakk. Pelslua er et sjeldnere hodeplagg i fotoarkivet enn rallarhatten og skyggelua. Derimot er den registrert i flere svenske bilder av rallare.

VAR SVENSK STEINHUGGERE PÅ VEGARBEID I ROGALAND?

Svært mange av de svenske arbeidsinnvandrerne i Norge fra den senere del av 1800-tallet til omtrent 1920, var profesjonelle steinhuggere. De ble også kalt steinarbeidere. De var ei etterspurt, faglært yrkesgruppe her til lands i nevnte peri-



Steinkuseren på Ålgårdsveien, fotografert ca. 1908.

ode. Dette var ei tid med stor utvandring fra Norge, og samtidig sier folketellingene at det var innvandring til landet. Generelle levekår i Norge var preget av fattigdom, og de fleste utvandrerne reiste for å søke bedre kår utenlands, særlig til Amerika.

Kan bortfallet av store grupper utvandra nordmenn ha gitt innvandrere muligheter i Norge som de ikke hadde i hjemlandet? Var kanskje steinhuggerne en spesialisert yrkesgruppe som det ikke fantes mange av i Norge?

Ett av svarene på hva som fikk svenske arbeidsinnvandrere til å komme til fattige Norge rundt forrige århundreskifte, finner vi i avisartikkelen *Tysværs første Arbeiderparti ble stiftet for 50 år siden*,

i Rogalands avis 5. august 1977.³ I artikkelen kan vi lese om Johan Strand som i 1916 kom som steinhugger til Hervik i Tysvær. I folketellingene fra 1910 finner vi det som trolig er ham, men da som steinhugger ved Iddefjorden (som er grense mellom Norge og Sverige ved Halden).

Han slo seg imidlertid ned for godt på Falkeid i Tysvær kommune, under bygging av kai på Kårstø. Der møtte han falkeidjenta Anne Helene Berget som han stiftet familie med. Strand forteller i samtale med forfatter av artikkelen, Atle Heskja, at «...de såg seg nødt til å reise fra Sverige, da det så godt som ikke fantes mat i Lysekilen. De åt kålrot og blodpølse, mens kjøtt og poteter gikk til Tyskland. Det var krigsår».



Gamle Hjelmeland bru under oppføring.

Det var altså nøden som fikk noen av de svenske steinhuggerne til å dra over kjølen. Strand forteller også om sterk tilknytning til fagbevegelsen, og bekrefter med det inntrykket av engasjement for fagforeningsarbeid blant svenskfødte steinhuggere.

Han definerer seg som å høre til «et farende folk» som flyttet dit det var arbeid å få. Han forteller at han alt som 15-åring jobbet som steinhugger, og håndverket lærte han av sin far.

Å være tilknyttet fagforeningen og å stemme Arbeiderpartiet så han på som en selvfølge. Han sier sågar at han betraktet det som «utenkelig å arbeide side om side med en som var uorganisert». I dag forteller bygdefolk på Falkeid som hus-

ker Johan Strand, at de minnes ham som en flott person og en sliter.⁴

Gjennom muntlige overleveringer skriver forfatter Svein Ivar Langhelle⁵ om de svenske steinarbeiderne ved grannittbruddet i Hervik. Bygdeungdom fikk ikke jobb på steinhuggeriet, «for det var berre fagfolk som hadde arbeid der».

Fagfolkene var stort sett svenske, og de hadde ord på seg for å «skifta ofte plass». Samtidig hadde de med seg, som nevnt i omtalen av Johan Strand, en sterk tilknytning til fagbevegelsen som de viste gjennom å formidle politiske skrifter. Dette gav grobunn for sosialistisk overbevisning også hos bygdefolket i Hervik ifølge en av Langhelles informanter.



Arbeid med Tytland bru i Hjelmeland.

Arbeidet til en steinhugger forstås som bryting og bearbeiding av stein til brostein, kantstein og annen steinsetting i bygg og anlegg. Dette krevde nøyaktighet og kunnskap om hvordan steinens krystaller lå, og de ulike steinsorters kløyveretning.⁶

I tillegg til å være kjent som dyktige håndverkere, var de altså også kjent for å være noen av de første arbeidergruppene som var ivrige talsmenn for fagforeningssaken.

Det er naturlig å undersøke om svenske steinhuggere var med på vegarbeidet for Rogaland vegkontor all den tid fotografiene dokumenterer byggekunst som krevde profesjonalitet. Det gjelder særlig de fint tilhugde steinhvelvbruene.

Folketellingene er kilder som kan gi noen svar på spørsmålet om svenskfødte steinhuggere. Likevel må troverdigheten i folketellingene tas med «ei klype salt», og visse forbehold om feil og mangler må tas hensyn til. Det er ofte stavfeil i primærkilden som automatisk overføres til den digitale versjonen. For eksempel forekommer det at Sverige skrives som «Sverrige». Data for denne skrivemåten er ikke med her.

Rallaren og slusken var kjente for å leve et omflakkende liv med lett oppakning, og det var ikke uvanlig at oppholdet ved anleggene kunne ha kort varighet. Derfor kan en stille spørsmål ved hvorvidt alle som levde slik rallaren gjorde med brakkeliv og ellers løs til-



Stolte anleggsarbeidere ved Gya bru, Heskestad, etter ombygging.

knytning til samfunnet rundt dem, kom med i folketellingene. Denne gruppen kan ha vært utfordrende å telle. Det må derfor tas høyde for at det kanskje var flere svenskfødte arbeidsinnvandrere enn det folketellingene viser.

En noe misvisende faktor i alle omtalte folketellinger gjelder navngivningen av svenskfødte arbeidsinnvandrere til Norge. De viser en overveiende tendens til fornorsking av svenske navn. Svenske etternavn som i Sverige vil ende på -sson, skrives svært ofte på norsk form som -sen. Særsvenske bokstaver byttes også ut til fordel for særnorske bokstaver. En kan med dette som grunnlag forfekte at praksisen er med på å vaske bort den svenske arbeidsinnvandrerens.

I artikkelforfatterens familie er det kjent at et familiemedlem giftet seg med en av steinhuggerne som arbeidet med bygging av saltvannsslusene i Skjoldastraumen i Tysvær. Hun må ha møtt ham lenge før slusene stod ferdig, trolig i Stavanger en gang på 1880-tallet. Slusene ble offisielt åpnet i 1908, og Bassøe har fotografert både sluser og arbeidere. Hva nåtidens familie i Skjoldastraumen ikke har kjent til, er at steinhuggeren var svenskfødt, noe 1910-folketellingene viser. Det gir mening når vi vet at han var steinhugger og hadde navnet Alfred, som var et mye brukt navn i Sverige på 1800-tallet. Men Alfreds etternavn er fornorsket i 1910-tellingen slik tidligere nevnt praksis ser ut til å ha vært blant registratorer for



Skjoldastraumen saltvannssluser i Tysvær som stod ferdig i 1908. Bak: «landhandelen på Hedlenseset».

folketellingene - Johannesson har blitt til Johannesen. I 1910 bor han og Anna på Kvås i Vest-Agder, har 9 barn, og Alfred arbeider som vegoppsynsmann.

Som relevante søkeord for å finne rallaren i folketellingene ble søkeordene «stenhugger», «stenarbeider» og «veiarbeider» valgt, samt «Sverige» som fødested. Tellingene i 1865, 1875, 1900 og 1910 ble valgt fordi de er landsdekkende og digitalt søkbare.

Folketellingene fra 1865 forteller at det er noen få svenskfødte steinhuggere/steinarbeidere/veigarbeidere i landet, men i Rogaland er det kun tre av dem. I 1875 er det heller ikke mange av dem i Rogaland med ni personer i de tre utvalgte yrkesbetegnelsene. I folketel-

lingene for 1900 og 1910 ser vi at antallet svenske steinhuggere/steinarbeidere/veigarbeidere har endret seg radikalt for hele landet, der de fleste oppholder seg i Østfold hvor steinindustrien var stor og viktig.

I Rogaland finner folketellingen i 1900 åtte svenske steinhuggere og sju steinarbeidere. I 1910-tellingene telles det kun tre svenske steinhuggere, men hele 21 steinarbeidere, men dessuten sju svenske veiarbeidere: Ti år før var det kun en i, åtte i 1875, men ingen i 1865. Totalt var det 55 svenske steinhuggere, steinarbeidere eller veigarbeidere i Norge i 1865, 269 i 1875, 1510 i 1900 og 1352 i 1910.

Tallene i folketellingene viser altså at det ikke har vært noen større tilstrøm-



Tunnelen ved ytre Vastadneset. Menn og stuttkjærre foran tunellåpningen der årstallet 1913 er hogd inn.

ming av svenske arbeidsinnvandrere til Rogaland sammenlignet med landet for øvrig.

Folketellongen viser heller ikke om de som ble talt arbeidet ved Rogaland vegkontor. 1875- og 1900-tellingene viser imidlertid at det var 60 henholdvis 31 svenskfødte jernbanearbeidere som var med å bygge, og trolig vedlikeholde Jærbanen.

Kan det likevel finnes svenskfødte vegarbeidere i fotografiene til Bassøe?

PROTOKOLLEN

Nylig ble protokollen «Alfabetisk fortegnelse over rømte og afskedigede arbeidere» oppdaget hos Statens vegvesen. Protokollen belyser spørsmålet om det var svenskfødte arbeidsinnvandrere ved Rogaland vegkontor fra 1896 til 1908.

Med denne oppdagelsen har vi straks bedre informasjon om ansettelsesforhold i perioden som Bassøe fotograferte anleggsarbeidere.

Av protokollen ser vi at grunner for avskjedigelse kunne være «drukkenskap og slagsmaal», «uorden», «tyveri», «brændevinshandel» og «slet opførsel». Men oftest var grunnen at de rømte fra gjeld for både opphold og skyld hos handelsmannen.

Også muntlig overleveringer⁷ antyder at slusken og rallaren av og til stakk av fra betaling for kost og losji. Som et forsvar for rallaren og slusken kan en argumentere med at forholdene for arbeiderne og den standard som kost og losji hadde, kanskje ikke var de beste.

Protokollen gir oss bekreftende svar på hvorvidt svenskfødte anleggsarbeid-



Laugaland bru under bygging ved hjelp av stillas i tre. Brua er trolig ei av de første bygd i armert betong.

dere var ansatt ved Rogaland vegkontor i Bassøes tid ved kontoret.

I lista over tilsatte som regelrett stakk av eller fikk sparken, finner vi både svenske og norske navn. Fødested er også oppgitt. Et raskt søk etter navnene i protokollen gjennom folketellingene for 1900, gir imidlertid ikke treff.

Dette kan bekrefte tidligere påstand om mangler i tellingene av denne gruppen. Som et røft overslag kan vi si at omtrent halvparten av navnene i protokollen er svenske. Vi må også kunne anta at det var rallare som ikke kom med i protokollen over rømte og oppsagte.

Vi konkluderer derfor med at en viss andel av de fotograferte kroppsarbeiderne i fotoarkivet etter Rogaland vegkontor med stor sannsynlighet var svenske.

Det betyr at arkivet representerer noen av de eldste fotografiene av arbeidsinnvandrere til Norge.

Bildene er publisert på Fotonettverk Rogaland sine nettsider, og kan lastes ned fritt. [https://foto.digitalarkivet.no/fotoweb/Søkeord "Rogaland vegkontor"](https://foto.digitalarkivet.no/fotoweb/Søkeord%20Rogaland%20vegkontor).

Noter:

- 1: I artikkelen brukes «vegarbeider» om alle yrkesgrupper som bidro til at vegnettet ble utbygd.
- 2: Olsen, Svein Magne (1995) Fra tråkk til motorveg, s. 89.
- 3: <https://www.nb.no/items/b565ba00e1b29c0987495fc34a941b17?page=3&searchText=>
- 4: Muntlig kilde: Lars Egil Storhaug.
- 5: Langhelle, Svein Ivar (1997) Tysvær Slik levde dei frå 1820 til 1920, s. 151-153.
- 6: <https://www.tanum.se/download/18.7664b4813898b7df985f684/1445607600885/Dåtidsexempel.pdf>
- 7: Langhelle, Svein Ivar (1997) Tysvær Slik levde dei frå 1820 til 1920, s. 152