

Andreas Baalsrud
vegingeniør til fingerspissene
AV ANE CECILIE RØED



Andreas Baalsrud (1872 – 1961) var konstituert vegdirektør fra 1919 til 1945. Før det hadde han blant annet vært amtsingeniør i Vest-Agder.

Andreas Baalsrud vegingeniør til fingerspissene

AV ANE CECILIE RØED

Andreas Baalsrud arbeidet i Statens vegvesen i hele sitt yrkesaktive liv, i alt 54 år, og var vegdirektør i 26 av dem. Denne artikkelen tar for seg hans liv og virke fram til den tyske okkupasjonen av Norge i april 1940. Tiden som etatsdirektør i de fem krigsårene, og årene fram til hans død i 1961, vil jeg ta for meg i en senere artikkel. Todelingen er gjort fordi det blir for omfattende å behandle den lange perioden under ett. Dessuten var tiden som vegdirektør under den tyske okkupasjonen krevende og spesielt utsatt for synspunkter fra omgivelsene.

Måten Baalsrud fikk vegdirektørstillingen på, gjorde at han stod overfor spesielt store utfordringer da han tiltrådte i 1919. Men han markerte etaten i faglige spørsmål og ble snart respektert. I Baalsruds tid som vegdirektør ble bilen for alvor en del av trafikkbildet, og han viste at veger kunne være billigere enn jernbane på kortere strekninger. I mellomkrigstiden fikk Statens vegvesen mer innflytelse over bilsakkyndige, og flere veger ble bygget som nødsarbeid.

FAMILIE, SØSKEN, OPPVEKST OG UTDANNELSE

Andreas Nilsson Baalsrud var født i Vestfold, nærmere bestemt i Stavern, 5. mars 1872. Han var eldste sønn av skolebestyrer Nils Andersen Baalsrud, 1838–1921, som var bondesønn fra Feiring i Akershus, og Henriette Julie Olava Myhre, 1847–1908, født i Kristiania. Søskenflokket besto av fem brødre og to søstre.

Ni år av barndommen tilbrakte Andreas Baalsrud på Tyrstrand i Buskerud, der hans far var lærer på Brugskolen

Ane Cecilie Røed (født 1949) er cand.polit., pedagogikk. Pensjonist. Hun arbeidet i Vegdirektoratet fra 1996-17. (Foto: Geir Paulsrud)



på Skjærdalens Brug fra 1875 til 1884.¹

Året etter, i 1885, hadde familien flyttet fra Tyrstrand til Hønefoss. Folketellingen dette året viser at faren var bestyrer av allmueskolen. Sammen med familien bodde også Oline Myhre, trolig mormor til Andreas Baalsrud. En tjenestepike og en barnepike hørte også med til husholdet.²

Her så for øvrig Andreas Baalsruds yngste bror Nils dagens lys i 1886. Han er far til krigshelten fra andre verdenskrig, Jan Baalsrud.

Ved folketellingen i 1900 var situasjonen endret. Fire av de syv barna hadde flyttet fra foreldrehjemmet, som fortsatt var i Hønefoss.³

Foreldrene bodde fortsatt der i alle

Jan Baalsrud (1917 - 1988), motstands- mann under andre verdenskrig og nevø av Andreas Baalsrud. (Foto fra Forsvarets museer)



fall så sent som i april 1902, da yngstemann Nils ble konfirmert,⁴ men deretter flyttet de fra Hønefoss til Kristiania i løpet av tiden før 1908, året da moren døde.⁵ Faren ble værende i Kristiania, og i 1910 bodde han i en leilighet i Sofies gate 1 sammen med de to yngste sønnene og en tjenestepike.⁶

Andreas Baalsrud flyttet hjemmefra på slutten av 1880-årene, og i 1891, da han var nitten år gammel, ble han uteksaminert, med gode resultater, fra Kristiania tekniske skole, KTS. Han hadde begynt på KTS direkte etter middelskolen, og hadde derfor ikke examen artium.⁷

Daværende vegdirektør Krag som ønsket å rekruttere unge flinke ingeniører til Statens vegvesen, tilbød den unge Andreas Baalsrud arbeid på vegdirektørens kontor. Lite visste han den gang at han skulle komme til å tilbringe hele sitt yrkesaktive liv i denne etaten, og enda noen år etter at han gikk av som vegdirektør i 1945.⁸

Andreas Baalsruds søsken hadde forskjellige yrker. Broren Karl var ingeniør med utdannelse fra KTS og senere den tekniske høyskolen i Aachen. I noen år var han kanalinspektør i Haldenvassdraget, før han begynte i Vassdragsvesenet, der han var byggeleder for Tunnhovddammen, og senere for kraftverket Nore I i Buskerud.⁹ De tre øvrige brødrene var håndverkere. Sigurd og Nils var instrumentmakere med eget firma i hovedstaden, og ifølge dokumenter på Riksarkivet bestilte Vegdirektoratet flere instrumenter fra firmaet Baalsrud. Olav var bokbinder i Kristiania.¹⁰

Den ene søsteren, Olga, giftet seg med læreren David Skaalerud fra Feiring i Akershus. Han var lærer i hovedstaden, mens Olga i flere år drev et vaskeri. Hun hadde også et pensjonat, og et barnehjem på Feiring for barn i 3–14 års alderen fra Kristiania forsorgsvesen.¹¹ I løpet av august 1913 averterte hun fem ganger i Aftenposten om at hun mottar skolebarn og unge piker i pensjon for kortere og lengre tid.¹²

EKTESKAP

I 1908 giftet Andreas Baalsrud seg med Christine Andrea Christofersen. Han var 36 år, hun var 30. Ekteskapsinngåelsen viste seg å ha utradisjonell karakter og bakgrunn, og er noe av det som skiller privatmannen Baalsrud fra de foregående vegdirektørene.

Paret giftet seg hos byfogden i hovedstaden. Borgerlige vielser ble registrert i kirkebøkene, deres i ministerialboken for Johannes menighet i Kristiania.¹³

Her er kun 12 borgerlige vielser innført dette året, mot 167 kirkelige. Forholdet var lignende året før og etter, 15 og 205 i 1907, og 17 og 165 i 1909.¹⁴ Paret Baalsruds borgerlige vielse fulgte av at han var utmeldt av statskirken og heller ikke medlem i annet trossamfunn, noe som også er opplyst i kirkeboken. Når eller hvorfor han tok dette valget, vet vi ikke.

Christine Baalsrud skilte seg også ut i samtiden som kvinnelig akademiker og aktivt samfunnsengasjert. Dette er også trekk som skiller seg fra de foregående vegdirektørens privatsfære og referanser. Vi har ikke sett at deres ektefeller for eksempel hadde høyere utdannelse eller egne yrker.¹⁵ Christine Baalsruds evner og interesser kom til utfoldelse allerede før hun giftet seg. Paret som sto sammen hos byfogden i 1908 kan betegnes som to selvstendige og sterke karakterer. Som en uvanlig, moderne kvinneskikkelse og en som kanskje spilte en annen rolle for sin mann enn de tidligere vegdirektørfruenes, er det verdt å beskrive henne nærmere i forbindelse med Andreas Baalsruds yrkesliv.

Christine Christofersen var født i Kristiania, og var datter av en lærhandler. Moren døde da hun var 12 år gammel. Hennes bror, Ola Christofersen, omtales som en av Norges første avisøkonomer. Han var en av Amandus Schibsteds fremste rådgivere i Aftenposten rundt århundreskiftet, og ble senere økonomidirektør og sjefredaktør i avisen.¹⁶

I anledning 25 års jubileet som student i 1926, skriver Christine Baalsrud om seg selv at hun bestemte seg for å ta

examen artium etter å ha vært lærer ved Qvams skole i en tid. Rett etter eksamen gjenopptok hun arbeidet ved Qvams skole. Senere studerte hun filologi ved universitetet i Oslo. Utenom studiene var hun med på mange aktiviteter i studentmiljøet. I 1904 var hun medlem av Studentersamfunnets, DNS, styre. Samme år hadde hun et studieopphold i München, hvor hun fulgte forelesninger i tysk på universitetet. I en tid var hun også medlem av styret for «Studenternes selvhjelpsforening», og samme år som hun giftet seg var hun formann i «Kvindelige studenter klub». Klubben ble stiftet 1902 for å bidra til å styrke de kvinnelige studentenes evne til å stå frem i samfunnsdebatten, både i DNS og i samfunnet generelt.¹⁷

Dette var meritter som lå bak henne da hun giftet seg, men hun fortsatte både med studier og arbeid. I 1909 tok hun eksamen i tysk, som var hennes hovedfag, og i årene som kom ser ikke ekteskapet ut til å ha lagt bånd på hennes aktiviteter utenfor hjemmet, selv ikke mens de to barna deres var små.

Datteren Bera ble født i Kristiania november 1911, rett før familien flyttet til Kristiansand, der Andreas Baalsrud samme år ble amtsingeniør i Vest-Agder. Sønnen Terje ble født der i 1914. I Kristiansand var Christine Baalsrud aktiv både som yrkeskvinne og politiker. Hun arbeidet ved byens katedralskole, middelskolen og gymnaset, et arbeid hun selv sier var til store glede for henne. I to år var hun formann i Den yngre diskusjonsklub, og i 1917 og 1918 var hun medlem

av bystyret i Kristiansand, før familien returnerte til hovedstaden da Andreas Baalsrud hadde fått stillingen som vegdirektør. Christine Baalsrud skriver at familien ble sterkt knyttet til Kristiansand, og at særlig hun hadde vanskeligheter med å finne seg til rette i hovedstaden etter at familien returnert dit.¹⁸

De første månedene som vegdirektør måtte Andreas Baalsrud bo uten familien i Kristiania. Han hadde problemer med å finne husrom til dem. I et brev datert 1. mars 1919 til Finans- og Told departementet påpekte han at dette er kostbart for ham. Han søker derfor om å få overdratt en leilighet i Gimle komplekset på Frogner. I søknaden skriver han at han antagelig vil kunne greie seg med fire værelser, kjøkken og et pikeværelse.¹⁹

Søknaden ser ut til å ha blitt innvilget. Som vegdirektør bodde Andreas Baalsrud med familie i Sofus Liesgt. 10 på Frogner.

Med sitt engasjement og aktiviteter utenfor hjemmet, framstår Christine Baalsrud som en sterk, målrettet og ressurssterk kvinne. Rollen hun inntar de første årene som ektefelle og senere småbarnsmor, var uvanlig for datidens kvinner. I hvilken grad hun engasjerte seg i sin manns arbeid, og om hun hadde innflytelse på hans avgjørelser, har vi ikke kunnskap om. Men slik hun framstår er de to likestilte intellektuelle personer, og kanskje var hun en fortrolig samtalepartner for ektemannen. Det er nærliggende å tro at interessen for tysk språk og kultur har bundet dem sammen. Begge hadde studert ved tysktalende universiteter,

og må derfor ha behersket språket godt, og kanskje særlig Christine, som hadde eksamen i tysk hovedfag. Dessverre vet vi lite om Christine Baalsruds aktiviteter utenfor hjemmet etter at familien returnerte til hovedstaden.

BARN

Bera Baalsrud var utdannet helsepedagog (småbarn-talepedagog), og omtales som Steinerpedagog.²⁰ Om hennes liv vet vi at hun på slutten av 1950-tallet etablerte en liten spesialskole rett ved Steinerskolen i Oslo, som den gang lå på Smestad. Hestafivel helsepedagogiske skole ga undervisning basert på Steinerskolens plan for barn som var diagnostisert som dannelsesudyktige, eller i dagens ordbruk psykisk utviklingshemmede. Bera Baalsrud blir beskrevet som en entusiastisk pedagog. Da hun trakk seg ut av Hestafivel i 1976, ble skolen nedlagt. Bera Baalsrud døde i Oslo april 1995.²¹

Terje Baalsrud ble en kjent pressemann. Etter examen artium begynte han som journalist i ukeavisen ABC, som ble utgitt av Fedrelandslaget, en konservativ organisasjon som virket fra 1925–1940. Organisasjonen hadde som mål å samle høyresiden i norsk politikk og skape en borgerlig front mot sosialismen.²² I boken «Studentene fra 1932» skriver Terje Baalsrud at han fra han var femten år og fram til 1940 var politisk aktiv i Fedrelandslaget.²³ Ved siden av arbeidet i ABC, studerte han sosialøkonomi ved universitetet i Oslo. Han ble cand. oecon. i 1937. Dette er også året han giftet seg med Ellen Miøen, som også var sosialøko-

nom. Etter ulike stillinger begynte Terje Baalsrud i 1949 i Norges Handels- og Sjøfartstidende, en forløper til «Dagens Næringsliv». I 1962 ble han sjefredaktør, en stilling han hadde til han seksten år etter trakk seg tilbake, og arbeidet som spaltist. Terje Baalsrud utgav flere bøker om de baltiske land. Han døde i Oslo i 2003.²⁴

OMGANGSKRETS – VENNER

Venner et menneske omgir seg med og har et fortrolig forhold til, kan si noe om en persons verdigrunnlag. På bakgrunn av fortielsen innad i Statens vegvesen fram til 2014 av Baalsruds virke som vegdirektør under den tyske okkupasjonen, vet vi også mindre om hans liv som privatperson. Derfor vil jeg belyse sider ved dette ved å gå litt inn på Christine og Andreas Baalsruds forlovere, som jeg antar er valgt blant deres nærmeste venner. Faddere ved barnas dåp er også av interesse utfra tanken om at de er valgt blant den nærmeste familie og venner.

Som Christine og Andreas Baalsrud, skilte også forloverne og deres ektefeller seg ut på flere måter i tiden de levde i. Kirkeboken i Johannes Menighet opplyser at forloverne var to menn, arkitekt Ole Stein og cand. mineralogiae Andreas Holmsen, begge med adresse i hovedstaden.

Stein var gjerne Andreas Baalsruds venn fra da de bodde på samme pensjonat på Holbergsplass 1 i Kristiania i 1900, Baalsrud med stilling som avdelingsingeniør og Stein som arkitektlærer. Der bodde også Andreas Baalsruds bror Sigurd, og som en kuriositet kan nevnes



Den kjente botanikeren Thekla Resvoll var gift med Andreas Holmsen, en av Baalsruds forlovere. Flere forhold taler for at hun også var en venninne av Christine Baalsrud. Her er ekteparet Resvoll Holmsen fotografert sammen i like klær i 1896. (Foto: Marie Rosenlund, Museum for universitets- og vitenskapshistorie)

at skuespiller Hauk Aabel også var en av de i alt 20 losjerende i pensjonatet.²⁵

Som forlover for vennen i 1908 var Ole Stein allerede en veletablert og kjent arkitekt med store bygninger i Kristiania på merittlisten. Han giftet seg senere med musikk lærer Anlaug Elisabeth Nilssen.²⁶

Andreas Holmsen var en kjent hydrograf og ansatt i Vassdragsvesenet, som Andreas Baalsruds bror. Han var gift med den enda mer kjente botanikeren Thekla Resvoll, som hadde vært medlem av ledelsen i Kvindestemmerettsforeningen i flere år. Hun og Christine



Thomas F. W. Barth (1870 – 1953) overtok stillingen som amtsingeniør i Vest-Agder etter Andreas Baalsrud. De skrev ofte brev til hverandre, og innholdet var både av faglig og personlig karakter.

Baalsrud var sannsynligvis kjente, eller venninner, fra noen år tilbake, da Thekla var den første formannen i «Kvindelige Studenters Klub» i 1902, et verv Christine Baalsrud overtok to år senere.²⁷

Da Christine og Andres Baalsrud giftet seg i 1908, ser vi altså en vennekrets der alle var langt på vei i sine karrierer som hen-

holdsvis ingeniører, arkitekt, botaniker og filolog, et bredt spekter av yrker, interesser og fagmiljøer som kunne gi Andreas Baalsrud impulser og kunnskap om forskjellige samfunnsforhold.

Fadderne til barna gir få opplysninger om hvem som var ekteparets venner, da fadderne primært er valgt blant de nærmeste familiemedlemmene, med ett unntak. Faddere til sønnen Terje var Anna og Vilhelm Nicolaysen, foreldrene til Nic. Waal.²⁸ Vilhelm Nicolaysen var offiser, og ved folketellingen i 1900 var han midlertidig ansatt ved Vegdirektørens kontor som ingeniør.²⁹

Andreas Baalsrud skrev og mottok mange brev fra overingeniørene i fylkene mens han var vegdirektør. En av dem som skrev ofte og alltid begynte brevene med «kjære ven» er Thomas F.W. Barth, som overtok stillingen som amts-

ingeniør i Vest-Agder etter Baalsrud. Innholdet i Barths brev er både av personlig og faglig karakter, og bærer preg av fortrolighet.³⁰ Barth ble uteksaminert fra KTS året etter Baalsrud, og arbeidet deretter både i Vegdirektoratet og ved flere av statens veganlegg rundt i landet.³¹

I 1927 ble Andreas Baalsrud utnevnt til ridder av 1. klasse av St. Olav ordenen. I den anledning skrev Barth til ham:

«Likesom din personlige kariere og fremgang alltid har gledet mig, har det i dag vært mig en særlig glede at se av aviser, at Kongen har overrakt Dig «St. Olav». Jeg gratulerer Dig hjertligst dermed og tillader mig paa etatens vegne at føle stolthet derved, fordi Du mer end nogenanden, som jeg kjender fortiden, har gjort Dig fortjent dertil ikke med politik men med arbeide i veivesenet.»³²

ÅRENE SOM VEGINGENIØR

I Statens vegvesen fikk Andreas Baalsrud en variert praksis, blant annet ved veganlegg i Oppland, Akershus, Hordaland og Nordland. Vegdirektør Krag var opptatt av at ingeniørene, før de fikk fast ansettelse, hadde oppholdt seg ved et utenlandsk universitet. Baalsrud hospiterte derfor ved Polytechnicum i Zürich i 1893–94. Hvorfor akkurat Zürich ble valgt vet vi ikke, men det var vanlig at ingeniørene ble sendt til læresteder i Østerrike, Tyskland eller den tysktalende delen av Sveits. Da han kom tilbake fra utenlandsoppholdet var han assistentingeniør i Vegdirektoratet og i Vest-Agder. Deretter arbeidet han både som assistentingeniør og avdelingsingeniør i den



Som overingeniør i Vest-Agder var Andreas Baalsrud med på å starte et busselskap med rute mellom Kristiansand og Åseral. Her er den første rutebilen som ble brukt på strekningen.

kombinerte vegadministrasjonen i Buskerud.³³ Fra 1900 var han leder av Vegdirektoratets ingeniørkontor i tolv år, før han fikk stillingen som amtsingeniør/vegsjef i Vest-Agder. Mens han arbeidet i Vest-Agder var han også bilsakkyndig i fylket fra 1913 til 1918.³⁴ I Kristiansand hadde han gjort innbyggernes hverdag lettere når det gjaldt transport. Han hadde vært med på å starte et busselskap med rute mellom Kristiansand og Åseral, og en fergeforbindelse til Hirtshals i Danmark.^{35/36}

Andreas Baalsrud arbeidet i Statens vegvesen i bortimot 28 år før han ble vegdirektør, og den omfattende erfaringen

bidro til å kvalifisere ham til etatsdirektør. Dessverre er kildene som omtaler denne tiden mangelfulle, og er derfor lite omtalt her.

ANDREAS BAALSrud BLIR VEGDIREKTØR

Da Johan Skougaard skulle fratresom vegdirektør i 1918, han var da over sytti år, var det flere interne søkere til å etterfølge han. Som vegdirektør hadde Skougaard gjort en betydelig innsats for å få den kombinerte vegadministrasjonen mellom staten og fylkene til å fungere. Han tilrettela planprosessene og la vekt på samarbeid i prosessen med å koor-



Emil Astrup (1868–1951) var amtsingeniør i Nord-Trøndelag og en av søkerne til vegdirektør stillingen etter Johan Skougaard i 1918.



Johan Kristian Skougaard var vegdirektør fra 1904 til 1918. Andreas Baalsrud etterfulgte ham i stillingen.

med sine forgjengere, konstituert som vegdirektør. De andre søkerne fra Vegvesenet var amtsingeniøren i Tromsø Nikolai Saxegaard, amtsingeniør i Finnmark Arthur Rode, amtsingeniør i Smaalenene Jens Munch, amtsingeniør i nordre Trondhjem Emil Astrup. Historikeren Pål Nygaard skriver at hans kolleger i etaten må ha følt at Baalsrud kuppet stillingen, og det er ikke vanskelig å være enig i dette resonnetet.³⁸

dinere kravene før de ble presentert for regjering og Storting. Dette systemet skulle hans etterfølger nyte godt av.³⁷

Ingeniørene i staten var på dette tidspunkt i lønnskonflikt med sin arbeidsgiver. Skougaard, som hadde arbeidet for at alle ingeniørene i Vegvesenet skulle få høyere lønn, hadde ikke fått gjennomslag. Da stillingen som vegdirektør ble utlyst, var Den Norske Ingeniørforening, NIF, og ingeniørene som hadde ambisjoner om å bli leder for etaten, enige om å framsette krav om høyere lønn i søknadene. Alle unntatt en var lojale mot denne avtalen. Den ene var Andreas Baalsrud. NIF forsøkte forgjeves å få Baalsrud til å trekke søknaden. I prinsippet fikk derfor regjeringen bare én søknad å forholde seg til. Søkere som hadde framsatt krav om høyere lønn ble ikke med i vurderingen, selv om lønsspørsmålet ikke ble gitt som grunn i vedtaket. 6. desember 1918 ble Andreas Baalsrud, på lik linje

Av konkurrentene var det særlig Jens Munch Baalsrud fikk et anstrengt forhold til. Munch skal ha savnet oppbakking av Baalsrud i faglige spørsmål. Etter hvert utviklet det seg til faglige konflikter dem imellom, som på Munchs eldre dager tok mye av hans tid. Tema for konflikten var blant annet hva slags vegdekke Vegvesenet burde satse på.³⁹

Det tok imidlertid ikke lang tid før den nytilsatte vegdirektøren tok lønsspørsmålet opp både med departementet og NIF. I et brev til departementet datert 11. januar 1919, skriver han at han i søknaden ikke hadde tatt forbehold om høyere gasje, til tross for at han var på det rene med at den var ganske utilstrekkelig. Som grunn oppgir han at han var kjent med at en revisjon av statens regulativ for direktører og ingeniører var under forberedelse. Han følte seg derfor sikker på at lønsspørsmålet ville bli tatt hensyn til,



I årene som vegdirektør bodde Andreas Baalsrud med familie på Frogner i Oslo, nærmere bestemt i Sophus Lies gate 10. (Foto: Ane Cecilie Røed)

også på bakgrunn av henvendelsene fra NIF. Han framholder videre at han har fått konfidensielt bekreftet av departementets sjef at en lønnsrevisjon var under behandling. I brevets siste setning framgår det at når han nå må forlate sine i sammenligning meget bedre forhold i Vest-Agder, så er det i tillit til statsrådets uttalelser.⁴⁰

Lønsspørsmålet setter Baalsrud i et noe uheldig lys. Jeg vil derfor komme tilbake til det under avsnittet om hans personlighet.

Måten han fikk vegdirektørstillingen på, bør ha forberedt han på å møte motgang internt. Brevet som det siteres fra nedenfor tyder på at dette også var til-

fellet. Avdelingsingeniør Georg Willumsen arbeidet ved vegkontoret i Vest-Agder fra 1913 til 1942. I 1919–1920 var han konstituert overingeniør etter at Baalsrud sluttet, og før Barth fikk stillingen. 5. mars skriver Willumsen til Baalsrud:

«Jeg forstår derav at ikke alting derinde er bare av behaglig art. Men forhåpentlig er dette bare en overgang. Stormen angående lønspørsmålet maa vel en gang som alle andre stormer slakke av og legge sig».⁴¹

Andreas Baalsrud tiltrådte stillingen som konstituert vegdirektør i midten av februar 1919. Han var den fjerde i rekken av vegdirektører som ble konstituert, en praksis som skulle vare i alle fall de



Sørlandske hovedveg i teløsning mellom Brendsrød og Haukerød 1937.

Under: Vegdirektør Andreas Baalsrud deltok i 1930 på den 6. internasjonale vegkongressen i Washington, hvor dette bildet er tatt. Vegdirektøren står til høyre ved den høye busken midt på bildet.



Øverst: Åna Sira. Andreas Baalsrud med mørk skyggelue.

Over t.v.: Åpning av Nybrua i Elverum i 1936. Andreas Baalsrud med stokk står som nummer fire fra venstre. Vegsjefen i Hedmark Thor Olsen står til venstre for Baalsrud.

Over t.h.: Andre gangs grusing av veg i 1932.

Til høyre: Inspeksjon fra Vegdirektoratet.



Dette maleriet av Andreas Baalsrud, vegdirektør 1919-1945, henger i Vegdirektoratets auditorium.



første hundrede år av den sentrale vegadministrasjonens historie.⁴² Baalsrud var også den første sivilt utdannede ingeniøren som ledet Statens vegvesen. Hans tre forgjengere var alle offiserer utdannet ved Krigsskolen i Kristiania.

NORGE 1905–1940

For å få en forståelse av årene Andreas Baalsrud var vegdirektør, skal vi se nærmere på de store begivenhetene i vårt land i denne perioden.

De første årene etter 1905 var preget av økonomisk framgang og sosiale spørsmål. Blant annet ble lov om sykestrygd, arbeidervern og «de Castbergske barnelovene» vedtatt. Store bedrifter som Norsk Hydro og Elektrokjemisk ble etablert. Samtidig var det sterk vekst i de eldre næringer som treforedling, gruvedrift, jern- og metallindustri og jordbruk og fiske. I 1912 ble Arbeiderpartiet det nest største partiet på Stortinget etter Venstre. LO og NAF fikk økt innflytelse, og i 1907 fikk vi den første landsomfattende kollektive tariffavtalen.

Under verdenskrigen 1914 til 1918 forholdt Norge seg nøytral på lik linje med de andre skandinaviske landene. Årene rett etter krigen var preget av høykonjunktur fram til høsten 1920. Da falt prisene, omsetningen sank, antall tvangsauksjoner økte, og flere banker gikk konkurs eller ble satt under administrasjon. Den kroniske arbeidsløsheten som er et av kjennetegnene på den norske mellomkrigstiden, preget mange hjem. Flere arbeidskamper og streiker inntraff. Allerede i 1921 var over 17 % av de fagor-

ganiserte uten arbeid. I 1933 var prosentandelen steget til 33. Krisen rammet både befolkningen på landsbygda og i byene. Prosentandelen som var uten arbeid varerte noe fram til 1940, da den tyske okkupasjonen gjorde slutt på arbeidsløsheten i Norge. Som nevnt ovenfor økte oppslutningen om Arbeiderpartiet. Etter 1930 forlot partiet den revolusjonære linjen, og satte seg som mål å vinne flertall ved neste valg.

Arbeidsløsheten ble en kampsak for partiet. For å få flere mennesker i arbeid var man villig til at det skjedde innenfor rammen av det kapitalistiske samfunnet. Nøden i samfunnet og frykten for en radikaliserings av befolkningen gjorde at man fryktet at fascismen skulle få flere tilhengere. I 1935 ble det dannet en arbeiderpartiregjering med Johan Nygaardsvold som statsminister. Denne regjeringen økte krisebevilgningene, og drev en aktiv sosialpolitikk. Arbeidsløshetsstrygd, alderstrygd, og en utvidelse av sykestrygden og ni dagers ferie ble gjennomført. Forsvaret på sin side ble lavt prioritert.⁴³

Den russiske revolusjon med det kommunistiske lederskap som fulgte, gjorde et dypt inntrykk på mange, og kan være noe av det som ga grobunn for den konservative foreningen Fedrelandslaget og partiet Nasjonal samling, NS. Norge var en ung og sårbar nasjon på dette tidspunktet. Eget kongehus hadde vi bare hatt siden 1905.

BAALSRUD OG VEGBYGGING

Vegene som ble bygget fra midten av



Gunnar Knudsen var statsminister for Venstre i to perioder, 1908 - 1910 og 1913 - 1920. Han hadde større tro på jernbanen enn bilen.

1800-tallet var beregnet på hest og vogn. Selv rundt 1900 hadde man ikke innsett bilens fleksibilitet i forhold til jernbanen, og man levde i jernbaneoptimismens alder, til tross for at jernbanen er begrenset av sitt eget nett. Vegene var primært tilførselsveger til sjøfart og jernbane. Med den økende biltrafikken etter 1920 ble bildet forandret. Men tålte vegene den motoriserte trafikken?

Som nyutnevnt vegdirektør stod Baalsrud overfor krevende oppgaver. Vegnettet trengt utbygging og det var behov for å bedre vedlikeholdet for å tilpasse det til bilen som nå for alvor ble en del av trafikkbildet. På det første overingeniør-møtet han innkalte til, tok han opp flere spørsmål om hvordan Vegvesenet kunne møte den rivende bilutviklingen. Trafikkregler, varselskilter og vegenes oppmer-

king stod sentralt på agendaen. Dessuten den økende belastningen på bruene, og behovet for nye bruer og ferger.⁴⁴

På denne tiden manglet Norge, i store deler av landet, et sammenhengende vegnett. Spesielt dårlig var tilstanden i de tre nordligste fylkene og deler av Vestlandet. Statens vegvesen og politikere stod overfor et dilemma. Skulle man forbedre de mest brukte vegene, eller skulle man bygge mest mulig veg siden store deler av landet var vegløst?

Ifølge Pål Nygaard formulerte ingeniørene i Statens vegvesen to prinsipper for vegbygging:

1. Det progressive – at standarden varierte etter det eksisterende trafikkbehovet. Mye trafikk tilsa gode veger, der det var lite trafikk var standarden enklere. Denne måten å bygge på var inspirert av amerikanske forhold.
2. Alle veger bygges likt uten hensyn til trafikkgrunnlaget. Da Hitler kom til makten i Tyskland i 1933, satset han på en gigantisk utbygging av et motorvegnett. Dette prinsippet kaller Nygaard det «totale vegbyggingssprinsipp».

De to prinsippene var gjenstand for diskusjon både innad i Vegvesenet og ellers i samfunnet. Det sentrale spørsmålet var hvem vegene skulle tjene. Norge hadde hverken politisk, eller økonomisk vilje og evne til å legge fast dekke på alle vegene. Det progressive prinsippet passet derfor best, mente mange. Både på grunn av Norges topografi, og behovet for å knytte pri-

mærneringene til sine markeder. Å bygge veger etter det totale vegbyggingssprinsippet var mellom tre og fem ganger så dyrt som å bygge en makadamisert veg. Like sentralt som prinsippene for bygging av vegene, var vedlikeholdet av dem. Veger bygget etter det progressive prinsippet stilte store krav til vedlikehold, mens vedlikehold av faste dekker var mindre krevende. Men disse vegene var dyrere å bygge.

Baalsrud gikk inn for den amerikanske måten å bygge på. Han var overbevist om at dette passet for norske forhold. For ham var det viktig at man tok utgangspunkt i trafikkbelastningen. Dersom trafikken økte, kunne vegene forsterkes og utvides. Trafikkberegninger og kostnadsanalyser lå til grunn for valget.

Baalsrud ble tidlig fascinert av vegbyggingen i USA, som framstod som et foregangsland innen biltrafikken, og hvor biltrafikken var en del av et helhetlig transportsystem. I 1920 publiserte han en artikkel i Meddelelser fra veidirektøren om temaet.⁴⁵ Året før hadde vegsjefen for Minnesota vært på besøk i Norge, og dette kan ha virket som en inspirasjon. I 1923 dro Andreas Baalsrud på studietur til USA.⁴⁶ Han hadde da vært vegdirektør i fire år, og studieturen ble finansiert gjennom en ekstra bevilgning på Vegvesenets budsjett. Allerede i flere år hadde han hatt kontakt med europeiske og amerikanske vegingeniører, og fulgt med i amerikanske fagtidsskrifter og rapporter. Nå skulle han ved selvsyn se det amerikanske vegbyggingssprinsippet i praksis. I september 1930 reiste Baalsrud igjen til

USA for å delta på den 6th internasjonale vegkongressen i Washington.⁴⁷

På Vegvesenets og NIFs jubileum i 1924 presenterte Baalsrud sitt syn. Som vegdirektør måtte han se hele landet under ett. Det var viktigere å bygge mer veg, enn å få de eksisterende vegene i tipp topp stand. Slik han så det var det også urealistisk å få fast dekke over store deler av landet, og det er ikke vanskelig å være enig i hans synspunkt. I Baalsruds første år som vegdirektør hadde han vært åpen for og oppmuntret til faglige diskusjoner. På denne måten ga han vegfaget igjen en styrket posisjon, slik det hadde vært under den første vegdirektøren C.W. Bergh. Med foredraget i 1924 lukket Baalsrud den faglige diskusjonen som hadde rådet internt i etaten i flere år. Heretter gikk han for en faglig sentralstyring, og han la diskusjonen død. Heretter skulle det satses på grusveger.⁴⁸

Baalsrud holdt fast på sitt standpunkt. I et foredrag han holdt i 1938 uttrykte han følgende: «Hvad er viktigst: Å forbedre østlandets sterkt trafikerte veier eller å bygge beskjedne veier i strøk hvor nu ingen finnes».⁴⁹

VEGMILLIONEN OG EN STATSMINISTERS AVGANG

På grunn av prisstigningen var det ikke blitt en reell økning i Vegvesenets budsjetter i årene etter 1912, til tross for at det var oppgangstider. Vegenes tilstand over hele landet ble beskrevet som kritisk, og de manglende bevilgningene bidro til et politisk press som førte til statsminister Gunnar Knudsens avgang.

Knudsen, som hadde større tro på jernbanen enn vegene som infrastruktur, var i tillegg opptatt av at nasjonen Norge måtte ha den uvisse framtiden i tankene, selv i oppgangstider. I 1919 gikk han til slutt med på en budsjettøkning på to millioner kroner under forutsetning av at en million ble brukt til nødsarbeid. Dette ble for øvrig starten på etatens omfattende rolle i nødsarbeidet i mellomkrigstiden, som vi skal se nedenfor. Året etter gjentok presset mot regjeringen om økte bevilgninger til Vegvesenet seg. Statsministeren ønsket ikke å la seg styre av Stortinget, hvor flertallet stemte for en ekstra bevilgning, og han gikk av. Det hører med til historien av vegdirektør Baalsrud hadde bedt om en ekstra bevilgning på en million til å utbedre det eksisterende vegnettet. De smale vegene var et problem spesielt for lastebiler og busser, og ved å fylle igjen grøftene ble vegene bredere.⁵⁰



VEGPLANENE

Rett etter at Baalsrud tiltrådte som vegdirektør, fikk han i oppdrag av Stortinget å lage en fylkesvis vegplan, nærmest en ajourføring av tidligere planer. Bakgrunnen for oppdra-

Jens Laurits Arup Munch (1868 - 1940) var veksjef i Østfold og en av søkerne til vegdirektørstillingen som Baalsrud fikk. Munch var for øvrig tremening av Edvard Munch.

get var at flere fylker var lite fornøyd med fordelingsnøkkelen fra 1908, der vestlandsfylkene og de nordligste fylkene var prioritert. Baalsrud på sin side mente det var nødvending å tenke nytt når det gjaldt vegnettet. Både med hensyn til dekket, og nye traseer. I 1926 la han fram en samlet vegplan for hele landet. I denne planen ble begrepet stamveg lansert, og vegnettet ble inndelt i tre kategorier: hovedveg, bygdeveg og riksveg, sistnevnte var også stamveger. Finansiering av planen var et stort spørsmål. Dersom vegbudsjettet ikke fikk en dramatisk økning, ville det ta over hundrede år å gjennomføre den. Men her kom Baalsrud med forslag til hvordan finansieringen kunne løses. Vegene skulle bygges som grusveger, med unntak av de mest trafikkerte vegene rundt hovedstaden. Flere av overingeniørene i fylkene støttet forslaget.⁵¹

Baalsruds faglige målsetning uttrykte han på følgende måte: «Veien og bilen skal bli bindeleddet mellom bygd og by, mellom bygdene innbyrdes, mellom landsdelene. Dette langstrakte landet vårt skal gjøres mindre for derved å bli større».⁵²

Overingeniøren i Østfold, Jens Munch, ivret for legging av fast dekke på vegene. I 1933 utarbeidet han en egen plan. Denne planen ble tre år senere videreutviklet av Alfred Holter, direktør for Dalen Portland Cementfabrik, i samarbeid med Munch, og planen var inspirert av den tyske vegbyggingen i 1930-årene. Holter lanserte her ideen om opprettelsen av et statlig vegselskap som skulle bygge ut riksvegnettet. Selskapet skulle være uavhengig av årlige budsjetttilde-



Fra Stortingets vei- og jernbanekomites befarings i Troms 1937. Rast ved Tverrelva i Oksfjord, Kvæangen.

linger og detaljert politisk styring, myelikt selskapet «Nye veier», som ble stiftet i 2015.

Planen er ifølge Pål Nygaard et konkret eksempel på det totale vegbyggingsprinsipp. Men også Norsk Automobilforening, NAF hadde i samarbeid med Baalsrud utarbeidet en ny stamvegplan. Planen var en oppdatert versjon av planen fra 1926, og la vekt på gode riksveg-

forbindelser til kystdistriktene til Vestlandet og Nord-Norge.

Baalsrud og Holter hadde forskjellig utgangspunkt for planene sine. For vegdirektøren var det viktig å binde landet sammen, mens for Holter var næringslivets behov det primære. Ingen av planene ble realitetsbehandlet på Stortinget, og ble først funnet fram igjen etter andre verdenskrig.⁵³



De 39 bilsakkyndige som ble utnevnt av Arbeidsdepartementet i 1926. Tidligere ble utnevnelsen gjort av politiet.

MOTORVOGNLOVEN AV 1926 OG BILSAKKYNDIGE

Andreas Baalsrud spilte en framtrødende rolle for å få bilsakkyndige til å bli en del av Statens vegvesen. Som nevnt tidligere var han i årene 1913 til 1918 bilsakkyndig i Vest-Agder, og kjente godt til arbeidsoppgavene.

Motorvognloven av 1912 hadde gitt politiet ansvaret for å registrere og kontrollere bilene. Dessuten hadde de fått oppgaven med å utstede sertifikater, noe de ikke hadde ressurser til, og kanskje heller ikke kompetanse til. Politiet overløt derfor oppgavene til en ny yrkes-

gruppe, nemlig de bilsakkyndige, som var selvstendig næringsdrivende. Deres inntekt var basert på gebyrene de skrev ut. Statens vegvesen var lite tilfreds med ordningen, både fordi de mente at kontrollene ikke ble utført hyppig nok, og at avgiftene ikke alltid ble innkrevd. Det siste var spesielt viktig, da avgiften skulle finansiere vedlikeholdet av vegene. Dårlig samarbeid mellom politi og overingeniørene i enkelte fylker, gjorde ikke saken bedre. Politiets pålegg i tekniske spørsmål kunne også skape irritasjon hos Vegvesenets ingeniører.

En av Baalsruds ambisjoner som vegdirektør var å innlemme bilkontrollen i etaten, som da ville få oversikt over vegsystemet på en helhetlig måte. Noe som igjen ville bidra til økt sikkerhet på vegnettet. De nye arbeidsoppgavene ville også gjøre Vegvesenet til en større etat med bedre arbeidsmuligheter for ingeniører. I tidsrommet 1913 til 1926 hadde antall motoriserte kjøretøyer på vegene økt med over 37000, og de ble stadig mer teknisk komplisert.⁵⁴

Pål Nygaard har skrevet innsiktsfullt om vegetaten og spesielt Baalsruds innsats for å få nye arbeidsoppgaver. Her skal vi nøye oss med hva som ble resultatet etter at loven av 1926 ble vedtatt. Heretter ble ansvaret for de bilsakkyndige overført fra Justisdepartementet til Arbeidsdepartementet, og de ble også utnevnt av Arbeidsdepartementet etter råd fra Vegvesenet. Bilavdelingen i Vegdirektoratet fikk ansvaret for oppfølging av dem, men de var fortsatt ikke en del av Vegvesenet. De fortsatte som selvsten-



Bilen på bildet blir besiktiget av både svenske og norske bilsakkyndige ved skytterhuset Tallaasen. Nordmennene i hvite hatter, svenskene i svarte. Bildet er tatt en gang mellom 1920 og 1925.

dige næringsdrivende, direkte underlagt Arbeidsdepartementet, men fikk sine faglige retningslinjer fra Vegvesenet. I byene fikk bilene nå holde en hastighet på 25 km i timen, mens på landevegen var fartsgrensen satt til 45 km/t. En bilavgift ble innført, og den skulle brukes til vedlikeholdet av riksvegene.

Med dette falt naturalarbeidet på riksvegene vekk. I 1939 vedtok Stortinget at de bilsakkyndige skulle få fast ansettelse som statstjenestemenn, og bli lønnet etter samme regulativ som ingeniørene i Statens vegvesen. De ble også medlemmer av Statens Pensjonskasse. Først i 1977 ble de bilsakkyndige underlagt vegsjefene i fylkene under benevnelsen Statens vegvesen, Biltilsynet. I 1995 ble det slutt på Biltilsynets selvstendige organisasjon,

eller sagt på en annen måte: deres rolle som en etat i etaten. Etter en større omorganisering smeltet Biltilsynet sammen med den tidligere Driftsavdelingen til Trafikkavdelingen i fylkene, en av fire avdelinger som rapporterte direkte til vegsjefen. Biltilsynets oppgaver ble nå en del av trafikkavdelingen.⁵⁵

NYE ARBEIDSMÅTER OG MASKINER

Etter første verdenskrig hadde ikke Statens vegvesen den samme utviklingen i bruk av maskiner som andre deler av samfunnet, som for eksempel jernbanen. Ifølge vegingeniør Otto Nagell skyldes dette at man i 1920-årene fikk utført mye av arbeidet på vegene av arbeidsløse. Siden de var ufaglærte ble mye av arbeidet utført manuelt. I 1930-årene tok



Over: Stockland slepeveghøvel fra ca. 1924. Fra venstre vegdirektør Baalsrud, assistentingeniør Waarum, overingeniør Smith-Sunde, Hagen Antonsen og oppsynsmann Løvhaug.

Til høyre: Brøytebil med sideplog.



I mellomkrigstiden var veghøvlene de viktigste maskinene Vegvesenet hadde. Her ser vi prototypen av en Odinhøvel trukket av en Fordson traktor rundt 1925 i Rogaland.



man i bruk maskiner. Trillebårer og traller ble fortsatt brukt ved veganlegg, mens hest og kjerre etter hvert ble erstattet av lastebiler. Den økende bruk av maskiner og redskap skapte behov for depoter for oppbevaring. Etter hvert ble det også behov for smie og verksted i tilknytning til depotene, som ble kalt redskapsentraler. I juni 1940 var det et depot i nesten alle fylkene, og i noen fylker flere enn ett.⁵⁶

Allerede i 1914 hadde man tatt i bruk den første hestevegskraperen i vedlikeholdsarbeidet. Etter hvert ble skraperen trukket av bil eller traktor. I 1920-årene kom veghøvlene, og pukkmaskiner og blandemaskiner for betong. I noen mindre grad ble også motorvalser og kompressorer en del av arbeidet på vegene. Til vintervedlikeholdet ble treploger trukket av hest erstattet med bilploger.⁵⁷

Nye arbeidsmåter, eller sagt på en annen måte, mekaniseringen av vegarbeidet, utviklet seg ulikt for henholdsvis vedlikeholdet og anleggsdriften. Vedlikehold av vegene gikk over etatens ordinære budsjett, og vegvokterne hadde ansvar for at det ble utført. Kravet om mer effektiv utførelse av arbeidet var hele tiden tilstede, så til en viss grad var vedlikeholdet profesjonalisert. Arbeidsledige ble fortrinnsvis brukt på veganlegg, og bidro til at mekaniseringen gikk tregere her, da arbeidet ble utført av ufaglærte som var finansiert over sosialbudsjettet.⁵⁸

Som illustrasjon på hvor lite mekanisert arbeidet var, diskuterte ingeniørene i 1940 om det var lønnsomt å borre i fjellet med håndkraft, eller om det burde overlates til en maskin.⁵⁹

HVA SKAL PRIORITERES, VEG ELLER JERNBANE?

Da Hans Hagerup Krag gikk av som vegdirektør høsten 1903, var bilen enda ikke noe vanlig syn på vegene. Jernbanen var budsjettvinneren innen samferdssektoren. Under vegdirektør Baalsrud forandret dette seg. Som amtsingeniør i Vest-Agder hadde han gjort et omfattende arbeid med beregninger av kostnader, inntekter og trafikkmengde for alle transportformer i fylket.

Da han i 1920 ble oppnevnt av regjeringen til en komité som skulle utrede prinsippene for jernbanebyggingen, «Prinsippkomiteen», fikk han god bruk for sitt tidligere arbeid. En av komiteens oppgaver var å se om det var mulig å bygge jernbanen billigere. Her kunne Baalsrud med faglig tyngde stille spørsmål om utbygging av lokalbanene var økonomisk hensiktsmessig. Hans erfaring tilsa at på de lokale strekningene kunne vegtrafikk være mer lønnsom, og at lokale jernbanelinjer kunne skrinlegges. Jernbaneledelsen på sin side ønsket Baalsruds argumenter velkommen, da de var utsatt for regjeringens sparepolitikk, som syntes utbyggingen av jernbanen gikk for tregt og ble dyrere enn planlagt. For dem var det om å gjøre å prioritere stambanen.⁶⁰ Prinsippkomiteen var derfor enstemmige i følgende innstilling:

«Lokalbaner og sidelinjer med påregnelig svak trafikk bør ikke besluttes bygd før der foreligger en undersøkelse av hvorvidt trafikkbehovet på en mere nasjonaløkonomisk måte for en lengre fremtid kan tilfredsstilles ved automobiltrafikk».⁶¹

Baalsruds forslag til vegplan, som vi har sett ovenfor, hadde sett hele landet under ett, og hadde en estimert kostnadsramme på en milliard kroner. Planen var ikke tidfestet, men en slik sum var uakseptabel for politikerne. Spørsmålet var hvordan planen kunne finansieres, og hvilke konsekvenser det ville få for andre deler av statsbudsjettet. I 1926 ble det derfor nedsatt en komité som skulle se på forholdet mellom automobiler og jernbane, «Bil-bane-komiteen». Aldri før hadde bilen vært gjenstand for en egen komite, en indikasjon på at den nå ble tatt på alvor. Baalsrud laget en alternativ plan med en kostnadsramme på 225 millioner kroner.

Planen som skulle gjennomføres over en 20 års periode, ble enstemmig vedtatt av Stortinget i 1929 under forutsetning av at den på lik linje med jernbaneplanen, ikke skulle være bindende.

Pål Nygaard har behandlet arbeidet i «Bil-bane-komiteen» grundig. Her skal vi nøye oss med hva som ble resultatet av komiteens arbeid: Flere jernbane-strekninger ble satt på vent inntil man hadde undersøkt om de kunne erstattes av biltrafikk.

I 1930 vedtok Stortinget endringer i motorvognloven. Nå skulle departementet behandle konsesjonene for rutebiltrafikken mellom fylker. Fylkesvegstyrene beholdt sin myndighet for bilrutene innad i fylket. Tidligere hadde departementet hatt rett til å gripe inn hvis de mente vegstrekninger burde stenges for ervervsmessig kjøring. På denne måten ble det mer sentralstyring og regulering

av biltrafikken. For vegdirektør Andreas Baalsrud og Statens vegvesen, som hadde et mer liberalt syn, må dette ha vært et nederlag.⁶²

NØDSARBEID I MELLOMKRIGSÅRENE

Det vi i våre dager kaller sysselsettningstiltak, ble i mellomkrigsårene kalt nødsarbeid. Som vi har sett ovenfor, var det statsminister Gunnar Knudsen som i forbindelse med vegbudsjettet i 1919 introduserte nødsarbeid i Statens vegvesen. Spørsmålet hadde vært oppe tidligere, men både vegdirektøren og overingeniørene i fylkene mente at arbeidsledige ikke egnet seg for vegarbeid. De ønsket fagarbeidere med erfaring, men måtte nå bøye seg for regjeringens krav. Dette ble således begynnelsen på Vegvesenets nødsarbeid, som ble enda mer aktuelt i 1920-årene, men da finansiert over sosialbudsjettet. Baalsrud var til å begynne med skeptisk til denne form for arbeid, men forandret etter hvert sitt syn.⁶³

Både bygging av nye veger og utbedring av det eksisterende vegnettet viste seg godt egnet til denne type tiltak, som ble sett på som samfunnsnyttig. Arbeidet var intensivt. Lønnen til arbeiderne var lav, men var likevel den største utgiftsposten. Selv om hest og kjerre fortsatt var en viktig del av trafikkbildet, krevde de motoriserte kjøretøyene et annet og bedre kjøreunderlag.

På vegbudsjettet økte antall veganlegg, og dette skyldes primært at vegarbeid var godt egnet som sysselsettningstiltak for de mange arbeidsløse. I begynnelsen av perioden ble mye av



Nødsarbeid. Ungdomsarbeidsløshet var et samfunnsproblem i mellomkrigstiden, og det ble satt i gang egne tiltak blant annet i Finnmark. Her ser vi et arbeidslag i 1939 ved grunnmursmuring på strekningen Smørfjord - Kokelv.

arbeidet utført med håndkraft. Etter hvert ble arbeidet lettere å utføre. Bilen ble et nyttig hjelpemiddel for vegarbeiderne ved frakt av for eksempel grus. Arbeidet ble organisert i akkordlag på 5–6 arbeidere, hvor basen styrte arbeidet og forhandlet med oppsynsmannen og ingeniørene om vilkårene. En god bas var gull verdt.

I 1924 var over 5000 personer beskjeftiget med nødsarbeid. Deretter gikk antallet tilbake, for så å øke igjen fra 1934. Både i 1936 og 1937 var over 7000 arbeidsløse sysselsatt med vegarbeid. Særlig om vinteren var behovet stort. I sommerhalvåret hadde mange sesongarbeid i jord-

bruk og fiske. Konkursen i lokalmiljøet kunne gjøre nødsarbeid aktuelt, men ikke alle som var uten arbeid var like motivert for å arbeide på et veganlegg etter akkord, hvor man fikk betalt etter innsats. Mange var også helt uten erfaring med denne type arbeid, hvor det heller ikke ble gitt opplæring. Man lærte etter hvert som man arbeidet. Ungdomsarbeidsløsheten var den gang som i dag et samfunnsproblem. Blant annet ble det i Telemark og Finnmark satt i gang egne tiltak for arbeidsløs ungdom.⁶⁴

I årene 1924–1925 og 1939–1940 ble det bevilget henholdsvis i overkant av kroner 3, 2 millioner og 3,7 millioner til

kampen mot arbeidsledigheten, finansiert over Sosialdepartementets budsjett.⁶⁵

Med sin landsomfattende organisering hadde Statens vegvesen mange sys-selsatt på nødsarbeid. Det var derfor om å gjøre at etaten ikke var lønnsledende. Noe av Baalsruds håndtering av arbeidskonflikten i 30-årene må sees i lys av dette.

Da arbeidsløsheten var på sitt høyeste på trettitallet, ble vegdirektør Baalsrud kontaktet av Walter Fyrst med spørsmål om ufaglært arbeidskraft kunne bygge brukbare veger, noe Baalsrud bekreftet. Fyrst, som arbeidet med propaganda og reklame, var politisk aktiv før og under andre verdenskrig. Han var medlem av NS, men i opposisjon til Quisling.⁶⁶

Vegdirektøren, Fyrst og blant andre høyesterettsadvokat J.B. Hjort, ble medlemmer av hovedkomiteen for Arbeidsfylkingen, som var en aksjon mot arbeidsløshet. Baalsrud tok ansvaret for det praktiske og tekniske arbeidet i forbindelse med vegarbeidet som ble overvåket av Statens vegvesen. Baalsruds nære kontakt med organisasjonen Ny Jord kom godt med i denne sammenheng. Et av Ny Jords mål var å minske emigrasjonen og stimulere bureising over hele landet. Etter første verdenskrig økte antall mennesker uten arbeid. Bureising og jorddyrking ble derfor enda mer aktuelt. Fra 1921 støttet staten bureisingen. Blant annet var det ønskelig å få den akutte matmangelen under kontroll, og bekjempe den økende arbeidsledigheten.⁶⁷

Vegdirektør Andreas Baalsrud var fra 1935 styremedlem i Ny Jord. En vegdirektørs engasjement i en slik organisasjon må forstås på bakgrunn av at ny

bureising krever nye veger for å utvide landets dyrkede jordområder.⁶⁸

Arbeidsfylkingen ble offisielt oppløst i 1936, men lignende organisasjoner med det samme formål ble senere opprettet av både «Administrasjonsrådet» under okkupasjonen og innen NS.⁶⁹

ARBEIDSKONFLIKTER PÅ 1930-TALLET

Vegarbeid var sesongbetont. Arbeiderne var ikke fast ansatt, men ble hyret inn til det enkelte arbeidslag. Organisering i fagforbund var derfor sterkere blant jernbanearbeiderne, som var sysselsatt gjennom hele året.

Allerede i 1895 hadde ufaglærte veg- og jernbanearbeidere dannet et felles fagforbund, Det norske Vei- og Jernbanearbeiderforbund. Forbundet hadde rundt 200 medlemmer, og hadde blant annet følgende saker på programmet: åtte timers dag, garantert minstelønn på kr 0,40 pr time, sykeforsikring, sykepenge og avskaffelse av kontraktørsystemet (konkurransetsetting av oppdrag) ved statens anlegg. Forbundet ble en forløper til Norsk Arbeidsmandsforbund.⁷⁰

De to arbeidsgruppene utviklet seg forskjellig. Vegarbeiderne forble stort sett uorganiserte og henvist til anleggsledernes direktiver helt til 1930-tallet, mens jernbanearbeiderne i større grad organiserte seg og fikk gjennomslag for overenskomst i 1913.⁷¹

Mot slutten av 1920-tallet organiserte vegarbeiderne seg enten i Arbeidsmandsforbundet eller Skog- og Landarbeiderforbundet, alt avhengig av

hvilken næring de arbeidet innen. Lønn og arbeidsforhold var de sentrale temaene, den gang som nå, mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. I Statens vegvesen var det lite rom for forhandlinger. Akkorden som var fastsatt av Arbeidsdepartementet og vegdirektøren, skulle forhandles med hvert enkelt arbeidslag. Dessuten hadde vegdirektøren gitt ordre om maksimalpriser. Vegvesenets desentraliserte organisasjon bidro også til at det ble lønnskjevheter for arbeidere som utførte det samme arbeidet i forskjellige fylker. Flere steder ble også overingeniørene/vegsjefene oppfattet som lite forhandlingsvillige.

Arbeiderpartiet dannet sin første regjering i 1928, og ble nesten omgående kontaktet av vegarbeiderne i Arbeidsmandsforbundet, som ønsket sentrale forhandlinger om lønns- og arbeidsvilkår med Vegdirektoratet og regjeringen. Regjeringen Hornsrud fikk kun 18 dagers levetid, men det var nok til at arbeidsmi-

nisterne fikk gitt beskjed



Blokkade. Våren 1932 kunngjorde vegarbeidergruppen i norsk Arbeidsmandsforbund i Østfold at det var streik. Striden mellom Vegvesenet, vegarbeiderne og myndighetene rammet Østfold hardt. (Foto fra Vegvesenets arkiv/Riksarkivet)

til vegdirektør Baalsrud om å innlede forhandlinger med de to forbundene som organiserte vegarbeidere. Det var ikke lett å komme til enighet. Den eneste innrømmelsen Baalsrud gikk med på, var retten til betalt ferie for vegarbeidere som hadde arbeidet mer enn 1000 timer pr. år. Endring av arbeidsreglement ville hverken Baalsrud eller statsminister Mowinckel gå med på. Ifølge Pål Nygaard var vegarbeiderne sett på som de dårligst

stilte innen LO, og de fikk derfor ekstra støtte til organisasjonsarbeidet. Medlemmene betalte kun halv kontingent. I 1931 skjønte de to forbundene at vegarbeidernes sak var lettere å fronte hvis de var samlet i ett forbund. Vegarbeiderne og vegvokterne ble derfor medlemmer i Arbeidsmandsforbundet. Samme år var konfliktnivået mellom arbeidstaker og arbeidsgiver på topp, og kulminerte med Menstadslaget.

Et sentralt krav fra vegarbeiderne var samme vilkår som jernbanearbeiderne, noe Baalsrud ikke kunne gå med på, da



Vegdirektør Baalsrud på vei inn til Riksmeglingsmannen 19. juli 1932. Som et resultat av meglingen ble streiken avblåst, men vegarbeiderne måtte finne seg i at lønningene deres ble redusert. (Foto fra Aftenposten/Vegvesenets arkiv/Riksarkivet)

han hadde fått beskjed fra Arbeidsdepartementet om å redusere vegarbeidernes lønninger. Reduksjonen var på 10 øre pr time og ble iverksatt uten å varsle arbeiderne på forhånd. Dette satte sinnene i kok. Baalsrud viste lite smidighet overfor Arbeidsmandsforbundets krav om å endre det individuelt baserte systemet til en kollektiv avtale for vegarbeiderne. Lønnen til vegarbeiderne skulle reduseres. Holdningen hans til de faglærte, som smeder, snekkere, sjåfører o.l., var mer velvillig, selv om de hadde en høyere timelønn enn vegarbeiderne. Konflikten resulterte i en streik i april 1932. For nærmere detaljer rundt streiken henvises det til Pål Nygaards beskrivelse.

Her vil vi først og fremst se på Baalsruds rolle i konflikten, som uten tvil var en belastning for han. Som øverste leder i Statens vegvesen var det viktig for ham at vegene ble holdt åpne under streiken, og han hadde derfor daglig kontakt med overingeniørene i de berørte fylkene. I et siste desperat forsøk på å få slutt på streiken, publiserte han et opprop i landets aviser. Her slo han fast at en reduksjon av vegarbeidernes lønn var en realitet, og at de som vendte tilbake til arbeidet innen en bestemt dato, ikke ville bli oppsagt.

Baalsruds opprop fikk ikke den ønskede virkning. Tvungen megling ble derfor nødvendig. Lønnsreduksjonen ble godtatt, om enn i en noe mindre skala. Flere andre krav ble heller ikke innfridd, men noe var oppnådd. Kollektive forhandlinger var blitt en framtidig mulighet. Dessuten skulle eventuelle framtidige lønnsreduksjoner varsles en måned

i forveien. Utover i 1930-årene forsøkte Vegvesenet igjen å kutte lønnen til vegarbeiderne, og Arbeidsmandsforbundet krevde da megling. Storstreiken i 1932 hadde gitt mange nye medlemmer, og i 1935 var vegarbeiderne den største gruppen i forbundet. Det sentrale spørsmålet var fortsatt et felles lønnsnivå for hele landet. Arbeidsmandsforbundet kunne nå kreve at tvister skulle behandles av Arbeidsretten. Systemet med kollektive forhandlinger økte i omfang.

Men selv om fagforeningen hadde fått formell forhandlingsrett, fikk de ikke gjennomslag for kravene sine. I 1937 var det slutt på forbundets tålmodighet. Striden stod fortsatt om lik og høyere lønn over hele landet, og fortrinnsrett for vegarbeidere med erfaring. Vegdirektøren avviste kravet, som han mente ville kreve en økning av vegbudsjettet på tolv millioner kroner. Den fastlåste situasjonen ble også diskutert på Stortinget. For å unngå en ny storkonflikt som den i 1932, tilbød Arbeidsmandsforbundet frivillig voldgift. Statsminister Nygaardsvold var også involvert i saken, som det hadde gått prestisje i. Han støttet fagforeningen, mens opposisjonen mente det var uheldig med voldgift.

Heller ikke ved voldgiftsdommen i 1938 ble det innført lik lønn over hele landet, og ansiennitetsprinsippet vant ikke gehør. Men fagforeningen fikk gjennomslag for kravet om overenskomst, lønnen ble hevet litt, og nødsarbeiderne fikk rett til ferie. For første gang siden 1912 steg lønnen mer enn konsumprisindeksen. Vegarbeiderne hadde fortsatt mye lavere

lønn enn jernbanearbeidere og de som arbeidet i industrien.

Som vi har sett tidligere ble vegarbeidet organisert rundt midlertidig og billig arbeidskraft. En innfrielse av arbeidernes krav ville velte hele systemet. Ifølge Pål Nygaard var det vegarbeiderne som betalte prisen for den økte satsingen på veg. De måtte vente i flere år før de fikk bedre arbeidsforhold på grunn av hensynet til konkurranseutsatt industri.⁷²

Et av målene med denne artikkelen er å få innsikt i Baalsruds menneskesyn og personlighet. Hans håndtering av konflikten er neppe så forskjellig fra andre etatsdirektører på denne tiden. Dessuten kunne ikke Statens vegvesen være lønnsledende, da de sysselsatte mange på nødsarbeid. Forholdet mellom partene i arbeidslivet var ikke regulert på samme måte som i dag, men det synes likevel å være både lite klokt og respektløst å redusere arbeidernes lønninger uten forhåndsvarsel.

KONTAKTEN MED TYSKLAND I 1930-ÅRENE

Vegdirektør Baalsrud hadde tro på at amerikanernes måte å bygge veger på kunne anvendes i Norge. Vi skal likevel se nærmere på Vegvesenets og Baalsruds forhold til Tyskland i mellomkrigstiden, da dette noen år senere ble en aktuell problemstilling. Blant annet er det blitt stilt spørsmål om han hadde for tett kontakt med nazistene før og under krigen.

Permanent International Association of Road Congresses, PIARC, ble stiftet i

Paris 1909. Organisasjonens mål var og er å styrke nettverksbygging og samhandling medlemmene i mellom, blant annet ved å arrangere internasjonale kongresser med to faglige sesjoner hvert tredje eller fjerde år. Gjennom kongressene er intensjonen å skape en opinion blant myndigheter og befolkningen for bygging av veger. En sesjon skulle fokusere på vegkonstruksjon og vedlikehold, mens den andre har trafikk og vegens innvirkning som tema.

I 1934 var det Tysklands tur til å stå som arrangør. Men arrangøren og den politiske ledelsen av kongressen i München ønsket ikke bare å fokusere på det faglige innholdet. Deres ambisjoner gikk ut på å influere deltakernes syn på Tyskland og den nye politiske retningen under Hitlers styre. Dette var for øvrig ikke noe nytt i PIARC-sammenheng. På en tilsvarende kongress i Italia i 1926 ble deltakerne utsatt for fascistisk politisk propaganda. I det vegfaglige miljøet i Norge var mange imponert og nysgjerrige på tyskernes banebrytende arbeid med bruk av forskjellige vegdekker.

Den norske delegasjonen, som representerte ulike sektorer, var rekordstor med i alt trettiseks deltakere. Andreas Baalsrud og Thor Larsen fra Vegdirektoratet, og Holger Brudal fra Østfold vegkontor, ble oppnevnte til å delta på vegne av den norske regjeringen. Imidlertid ble Baalsrud syk og deltok derfor ikke. I etterkant av kongressen var flere av de norske delegatene på studieturer for ved selvsyn å se hva tyskerne under Hitlers styre hadde fått til innen vegbyg-

ging. De vegpolitiske endringene ble sett på med stor interesse av norske fagfolk. Særlig var de begeistret for Hitlers gjennomføringsevne. Den sentraliserte styringen stod også i sterk kontrast til hvordan det desentraliserte norske vegvesen var organisert.⁷³

Kulturhistorikeren Kristina Skåden har i sin avhandling «Vegarbeid, Transnasjonale relasjoner i perioden 1800–1942: Tre eksempler» detaljerte opplysninger om den norske delegasjonen. Flere av delegatene opplyste i søknadene at de ønsket å lære mer om forskjellige vegdekker. På grunn av sykdom ble Baalsrud forhindret fra å delta, og kan neppe ha knyttet bånd til det nazistiske vegfaglige miljøet og dets leder Fritz Todt og hans medarbeidere. Imidlertid kom Todt på besøk til Oslo i 1937, da han blant annet holdt et foredrag i Universitetets aula for mange veg- og bilinteresserte tilhørere, deriblant også vegdirektøren. Året etter besøket i Oslo sendte Todt Regiringsrat dr. Klein til Norge for å lære om rydding av snø og bruk av veghøvel. I brevets form ber Todt den norske vegdirektøren om å ta godt imot Klein og bidra til kompetanseoverføring.⁷⁴

Under den tyske okkupasjonen av Norge fikk den samme dr. Klein en sentral posisjon når det gjaldt vegbygging. Vi vil derfor komme tilbake til ham i en senere artikkel som tar for seg Baalsrud som vegdirektør fra 1940. Her kan vi antyde at Klein allerede i 1938 fikk et innblikk i norske forhold, og dessuten etablerte en personlig relasjon til den norske vegdirektøren.

I august året etter Todts Norgesbesøk reiste til sammen tjue vegvesenansatte og representanter fra firmaer som produserte tjære som ble brukt på vegene, på studietur til Danmark og Tyskland. Bakgrunnen for turen var kritikk fra automobilklubbene, som mente Vegvesenet ikke var tilstrekkelig interessert i utenlandsk vegbygging og erfaringsoverføring til norske forhold. Deltaerne, deriblant vegdirektøren, ble godt mottatt i vertslandene. Møtet med autostradaene i Tyskland ga et overveldende inntrykk, men man innså at det ikke kom på tale å bygge tilsvarende i Norge. Til det var forholdene for forskjellige.⁷⁵

«Ambisjonene vegmyndighetene satt igjen med etter studieturen synes å ha vært å få flest mulig veger støvfrie ved bruk av ulike vegdekker, bygge ut veger i de mange vegløse strøk i landet og å oppgradere enkelte hovedveger».⁷⁶

PERSONLIGHET

En gjennomgang av Baalsruds personlige arkiv gir få opplysninger om hans personlighet og forholdet til familien (Se note om arkivets innholdet). Omtaler av Baalsrud ved merkedager som 80 og 85 årsdagene, gir heller ikke noe nyansert bilde av ham. Nekrologen ved hans død i 1961 bidrar heller ikke til å kaste lys over hans personlighet, men hans arbeidsvilje og kapasitet framheves av flere.⁷⁷

Bildet vi står igjen med er en til fingerspissene framtidrettet, ambisiøs, iherdig fagmann med klare ideer om hvordan Statens vegvesen skulle ledes og hvilke oppgaver som skulle prioriteres.



Ulverudbakken ved Solbergelva 1926. Andreas Baalsrud lengst til venstre. Damen på bildet er muligens Christine Baalsrud, vegdirektørens kone.

Den ene anekdoten jeg har greid å få tak i, understreker nettopp dette karaktertrekket, og lyder som følger: En sur, regnfull dag da han stakk veg langt ute på et jorde i Vestfold, forbarmet en bonde seg over ham, og inviterte på en kopp kaffe. Men Baalsrud svarte kontant at en slik form for bestikkelse kunne han ikke ta imot.⁷⁸

I flere år hadde han kontakt med europeiske og amerikanske vegingeniører, og fulgte med i utenlandske fagtidsskrifter og rapporter. Hans faglige interesser, og også kanskje ambisjoner, kom blant annet til uttrykk ved at han fra 1906–1909 var ansvarlig redaktør av Teknisk Ukeblad. Han var da i midten av trettiårene, og stillingen som vegdirektør lå enda langt fram i tid. Videre var han formann i Polyteknisk Forening 1926–

1929, og foreningens æresmedlem fra 1937. Ordfører i Landslaget for Reiselivet i Norge fra 1936 og til han gikk av som vegdirektør i 1945, og formann i Nordisk Vegteknisk Forbund, norsk avdeling.⁷⁹

Måten han fikk vegdirektørstillingen på, setter ham i et lite gunstig lys. Her opptrådte han illojalt mot sine kolleger og den felles beslutningen de hadde tatt, og unngikk derfor konkurranse på like vilkår. Han må også ha vært klar over at dette ville få konsekvenser dersom han fikk stillingen, og samarbeidet med de andre søkerne kunne bli vanskelig.

To spørsmål melder seg: 1. Hva var det som drev ham? 2. Hvem rådførte han seg med? Svaret på det første spørsmålet må bli at hans ambisjoner var store, og han var overbevist om at han var best

egnet til å bli den neste leder av Statens vegvesen. Som svar på det andre spørsmålet er det naturlig at han rådførte seg med sin kone. Vi har tidligere sett at hun framstår som en sterk, selvstendig kvinne. Dessuten innebar Andreas Baalsruds nye stilling flytting tilbake til Kristiania. Av ansatte i etaten kan Thomas Barth ha vært en person han søkte råd hos.

Andreas Baalsruds utrettelige arbeidsinnsats er allerede nevnt. Dessuten må han ha hatt spesielt gode evner. Overgangen direkte fra middelskolen til KTS uten examen artium taler for dette.

Selv om han var lite åpen når det gjaldt sitt eget liv, var han utadvendt på vegne av etaten. Han deltok i den offentlige debatten, i aviser og på møter. Når det bød seg en anledning formidlet han vegsaker og vegpolitikk. I motsetning til sin forgjenger Johan Skougaard framstod han som offensiv på vegne av etaten, særlig de første årene som vegdirektør. Til tross for at Baalsrud manglet tillit internt da han tiltrådte, ble han snart en populær leder, og dette skyldtes blant annet hans offensive handlemåte i forhold budsjettene, endringer i billoven og at deler av bilsakkyndige ble underlagt etaten. Alle disse tingene bidro også til en sterkere faglig identitet hos de ansatte.

«Baalsrud hadde en egen evne til å være tålmodig og bearbeide sine motstandere til de endte opp med samme standpunkt som ham. Mange drømmer om bredere veier og fastere dekker ble knust av at Baalsrud viste til de harde økonomiske realiteter».⁸⁰

SAMMENFATNING

Til forskjell fra sine tre forgjengere var Andreas Baalsrud sivilt utdannet ingeniør, og han bryter derfor tradisjonen med offiserutdannete vegdirektører. Hans forgjengere var dessuten alle sønner av embetsmenn, mens Baalsruds far var allmueskolelærer. Ut fra de opplysningene vi har fra folketellingene, tilbrakte Andreas Baalsrud det meste av oppveksten i området i og rundt Hønefoss på grunn av farens yrke.

Hans evner var gode, og det må ha vært grunnen til at han kunne begynne på KTS rett fra middelskolen, uten å ha tatt examen artium. Hans valg av ektefelle er interessant. Christine Baalsrud skiller seg ut fra datidens kvinner både med hensyn til utdanning og samfunnsengasjement de første årene av ekteskapet. Det er nærliggende å tro at hun var en fortrolig samtalepartner for sin mann. Dessverre vet vi lite om hennes liv etter at familien vendte tilbake til hovedstaden i 1919.

Med ektefellenes bakgrunn fra tysktalende land og sønnens politiske aktiviteter i Fedrelandslaget før den tyske okkupasjonen, aner vi en sterk konservativ politisk grunntone i hjemmet.

Måten Andreas Baalsrud fikk stillingen som vegdirektør setter ham i et lite fordelaktig lys, da han utmanøvrerte sine konkurrenter ved å være illojal mot en felles beslutning om å framsette krav om høyere lønn i søknaden. Her er det noen av hans karaktertrekk kommer sterkt til syne: nemlig hans ærgjerrighet, ambisjoner og selvoppfatning. Andreas Baalsrud må ha ansett seg selv som den

beste kandidaten til stillingen, og tok sjansen på å utmanøvrere de andre. Slikt blir ikke møtt med velvilje, men til tross for noe intern motstand ble han snart en respektert leder, da han var offensiv på vegne av etaten.

Johan Skougaard hadde gjort en betydelig innsats for å få den kombinerte vegadministrasjonen til å fungere. Dette arbeidet kunne Baalsrud nyte godt av. Da han tiltrådte var det mange oppgaver å ta fatt på. Bilen eller rutebilen var nå for alvor blitt en del av trafikkbildet, men de krevde andre og bedre veier. Det var også behov for å regulere trafikken, og hvilket dekke vegene skulle ha var et diskusjonstema både i og utenfor Vegvesenet.

Som relativt fersk vegdirektør bidro han til at oppgaver som før hadde ligget under Statens bilsakkyndige ble overtatt av Statens vegvesen. Dette gjorde sitt til at Baalsrud snart vant respekt som leder. Etter motorvognloven av 1926 ble ansvaret for de bilsakkyndige overført fra Jusdepartementet til Arbeidsdepartementet. Bilavdelingen i Vegdirektoratet fikk ansvaret for den faglige oppfølging av dem, men de var fremdeles ikke en del av Vegvesenet. De fortsatte som selvstendige næringsdrivende, direkte underlagt Arbeidsdepartementet. Først i 1939 vedtok Stortinget at de bilsakkyndige skulle få fast ansettelse som statstjenestemenn, lønnet etter samme regulativ som ingeniørene i Statens vegvesen.

Baalsruds vegplan fra 1926 var ikke en fylkesvis oppdatering av tidligere planer. Han valgte å se hele landet under ett,

men fortsatt skulle deler av Vestlandet og de tre nordligste fylkene prioriteres, da de manglet et sammenhengende vegnett. Baalsrud hadde en visjon om å binde vårt langstrakte land sammen, for på denne måten gjøre det mindre, eller sagt på en annen måte, mer tilgjengelig.

Han fattet tidlig interesse for den amerikanske vegbyggingen, hvor standarden varierte etter trafikkbehovet, det «progressive prinsipp», og mente dette var den beste måten å bygge ut vegnettet på, også på grunn av kostnadene. Unntaket var trafikkerte steder på sentrale steder på Østlandet. Her kunne det satses på fast dekke. Andre, både i og utenfor Vegvesenet, mente fast dekke over hele landet var å foretrekke. Dessuten var vedlikeholdet av faste dekker enklere enn av grusvegene. Næringslivets behov for infrastruktur var ikke Baalsrud opptatt av i samme grad som Holter og Munch, som lanserte en egen vegplan.

Som medlem av «Prinsippkomiteen» fikk Baalsrud på bakgrunn av sine beregninger og erfaringer fra Sørlandet, gjenomslag for at biltrafikk er mer lønnsomt enn jernbane på kortere strekninger.

Vegarbeidet var sesongbetont og arbeiderne var ikke fast ansatt, i motsetning til jernbanearbeiderne, som var sysselsatt gjennom hele året. Forståelig nok opplevdes det som urettferdig. Vegarbeiderne, som etter hvert organiserte seg i Arbeidsmandsforbundet, kjempet for å få samme vilkår som de som arbeidet ved jernbanen, og dessuten lik lønn over hele landet. Sinnene ble derfor satt i kok da Baalsrud etter pålegg fra departemen-

tet, uten forvarsel, reduserte arbeider-nes lønninger. Konflikten resulterte i en streik våren 1932, og det ble nødvendig med tvungen meglings. Lønnsreduksjonen ble godtatt, men heretter var kollektive forhandlinger en mulighet, og lønnsreduksjon skulle varsles med en måned. Flere ganger senere på trettitallet forsøkte Baalsrud igjen å kutte lønningene. Først i 1938 etter en frivillig voldgift steg vegarbeidernes lønn mer enn konsumprisindeksen.

Norske fagfolk fulgte den tyske vegbyggingen på 1930-tallet med stor interesse. Det banebrytende arbeidet med bruk av forskjellige vegdekker og Hitlers sentrale styring og gjennomføringsevne vakte oppsikt, og kanskje også beundring. Men man innså at det var urealistisk å få til det samme i Norge. På grunn av sykdom måtte Baalsrud melde forfall til vegkongressen i München i 1934, og har neppe blitt nærmere kjent med det nazistiske vegfaglige miljøet og dets leder Fritz Todt. Derimot ble han anmodet av Todt om å ta godt imot dr. Klein, som ble sendt til Norge i 1938 for å lære om vintervedlikehold av vegene. Under den tyske okkupasjonen to år senere fikk den samme dr. Klein en sentral posisjon innen norsk vegbygging.

Utover trettitallet var det urolige tider i Europa. I en senere artikkel skal vi se nærmere på hvordan Baalsrud håndterte rollen som vegdirektør under den tyske okkupasjonen. Vi skal også se på hvordan livet hans artet seg fra han gikk av som vegdirektør i mai 1945 og fram til hans død i 1961.

BAALSRUDS ARKIV

Baalsruds personlige arkiv ble gitt av hans etterkommere til Norsk vegmuseum, og skal bare brukes i forskningsøyemed.

Arkivet inneholder blant annet både utgående (1892–1942) og inngående (1900–1944) kopibøker, personlige notatbøker fra både før og under krigen, og foredrag han holdt. Dessuten inneholder det avisartikler, faglig korrespondanse med spesielle personer, og oversikt over reiser han foretok i Norge 1924–1945. Det er imidlertid viktig å være klar over at innholdet i arkivet ikke alltid er i overensstemmelse med betegnelsen på boksene. Ved flere anledninger er brev fra krigsårene funnet i bokser fra mellomkrigsårene.

LITTERATUR

Baalsrud, A. (1920): Nutids veibygning i Amerika. Grov puk og tjære. I Meddelelser fra Veidirektøren nr 33, juli 1920 s 23- 34.

Baalsrud, A. (1938): Bedre veier, mere veier. Statens vegvesen. Meddelelser fra Veidirektøren nr 5, mai 1938 s 89 – 96.

Baalsrud, A. (1933): Aktuelle spørsmål for vårt veivesen. Referat av foredrag på Fylkesmannsmøtet i Oslo 30/6-1933. Baalsruds arkiv. Foredrag 1933.

Baalsrud, K. (2003): Ingeniøren Karl Baalsrud 1877–1973. Bekkestua, eget forlag.

Bjørnland, D. (1989): Veggen og samfunnet. Oslo, Cappelen Forlag.

Fyrst, W. (1981) Min sti. Oslo, Eget forlag.

Haaland, K. og G. Paulsrud. (2012): Nødsarbeid, selskapssetting og vegbygging i mellomkrigstiden i Årbok for Norsk vegmuseum 2012

Knutsen, S. og K. Boge (2005): Norsk vegpolitikk etter 1960; stykkevis og delt? Oslo, Cappelen forlag

Lie, Ragnar. (2013): Veisjefen som var for langt foran sin tid. Statens vegvesen, Region øst.

Nagel, O. (1950): Det norske vegvesens historie. Bind III. Arbeidernes Aktietrykkeri.

Nielsen, A-M. (2007): Frihedens, lighedens og broderskabets hellige sag. Årbok for Norsk vegmuseum 2007

Norstrand, A. (1994). Me(h)r enn Maren. Maren Mehrens pedagogiske tenkning og praksis. Trondheim, Dronning Mauds Minne.

Nygaard, P. (2014) Stor drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960. Oslo, Pax forlag.

Paus, H.W. (1962). Norges vegdirektører og vegsjefer. 2. og utvidet utgave. Oslo.

Røed, A. C. (2014). Christian Wilhelm Bergh – Norges første veidirektør. Årbok for Norsk vegmuseum 2014.

Røed, A. C. (2015). Johan Kristian Skougaard – den intellektuelle vegdirektøren. Årbok for Norsk vegmuseum 2015

Røed, A. C. (2016). Hans Hagerup Krag – VEGDIREKTØREN. «Heller en tarvelig vei enn ingen vei». Årbok for Norsk vegmuseum 2016

Schulerud, M. (1974) Kongevei og fantesti. Oslo, Cappelen Forlag.

Selskapet Ny Jord 1908-1958 (1958) Oslo, Selskapet Ny Jord.

Skåden, K. (2013) Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1800–1942. Doktorgradsavhandling. Oslo. Humanistisk fakultet. Universitetet i Oslo.

Meddelelser fra veidirektøren 1903- 1940. Oslo.

NOTER

1: <http://www.tyristrand.com/Historielaget/>

2: <http://digitalarkivet.arkivverket.no/folketelling1885>.

3: <http://gda.arkivverket.no> (folketelling 1900 Hønefoss)

4: <https://media.digitalarkivet.no/view/7755/183> (konfirmasjon Nils)

5: <https://media.digitalarkivet.no/view/635/199> (morens dødsfall)

6: <http://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01036392131519> (folketelling 1919, faren)

7: Baalsrud 2003 s 6

8: https://nbl.sn.no/Andreas_Baalsrud

9: Thue 1994 s 102

10: <http://www.rhd.uit.no/folketelling> (Olav Baalsrud)

11: Tosterud, M. (1985 s 127)

12: <http://www.nb.no> (annonse Aftenposten 1913)

13: Johannes Menighet, Kristiania, Ministerialbok nr. 10, 1907-1919, s 289

14: Johannes Menighet, Kristiania, Ministerialbok nr. 10, 1907-1919

15: Røed 2014 s 27–64, Røed 2015 s 77–112, Røed 2016 s 94–126

16: https://nbl.sn.no/Ola_Christofersen

17: <http://www.uio.no/studier/emner/hf/iakh/HIS3090/h15/his3090-katalogen15.pdf>

18: Studentene fra 1901, 1926 s 17-18

19: Baalsruds arkiv Korrespondanse 1919-924.2 s 194

20: Norstrand 1994 s 27

21: Tidsskriftet Steinerskolen, Oslo 2/2006: (Fra pionerarbeid til offentlig initiativ)

22: <https://snl.no/Fedrelandslaget>

23 Studentene fra 1932, 1957 s 55-56

24: <https://lokalhistoriewiki.no> (Terje Baalsrud)

25: <https://www.digitalarkivet.no> (Holbergsplass 1)

26: https://no.wikipedia.org/wiki/Ole_Stein, <http://hallingdalmuseum.buskerudmuseet.no> (Arkitekten-Ole-Stein)

27: <https://no.wikipedia.org> (Thekla Resvoll), <https://no.wikipedia.org> (Andreas_Holmsen)

28: Kristiansand domprosti, Ministerialbok nr. A22, 1909-1917 s 127

29: <https://www.digitalarkivet.no> (Nicolaysen folketelling 1900)

30: Baalsruds arkiv inngående korrespondanse 1919–1924

31: Paus 1962 s 97

32: Baalsruds arkiv. Brev datert 13. oktober 1927

33: For nærmere om den kombinerte vegadministrasjon se Røed 2016 s 106–107

34: Paus 1962 s 37

35: Nygaard 2014 s 55-56

36: https://nbl.sn.no/Andreas_Baalsrud

37: Røed 2015 s 92–94

38: Nygaard 2014 s 53–54, 297

39: Lie 2003 s 42–43

40: Baalsruds arkiv Korrespondanse 1919-1924.2 s 185)

41: Baalsrud arkiv korrespondanse 1919-1924.2 s 173-177

42: For en nærmere redegjørelse for konstituering av den første vegdirektøren Christian W. Bergh, se Røed 2014 s 52 -53

43: <https://snl.no> (Norges historie fra 1905 til 1939)

44: Schulerud 1974 s 346–347

45: Baalsrud 1920 s 8

46: <http://digitalarkivet.arkivverket>

Studentene fra 1901: biografiske opplysninger samlet til 25 års jubileet 1926. Oslo, Grøndahl 1926.

Studentene fra 1932: biografiske opplysninger, statistikk og artikler samlet til 25 års jubileet 1957. Oslo 1957.

Thue, L. (1994) Statens kraft 1890–1947: kraftutbygging og samfunnsutvikling. Cappelen.

Tosterud, M. (1985). Årnes krets eller Kjerkekretsen.

Waal, H. (1991). Nic Waal. Det urolige hjerte. Oslo, Pax Forlag.

Waarum, K. (1954): Jernbane og vei. Norsk vegtidsskrift nr. 10 s 158–162.

47: Nagel 1950 s 15

48: Nygaard 2014 s 80–91

49: Baalsrud 1938 s 89

50: Nygaard 2014 s 56–60

51: Nygaard 2014 s 88–91

52 <https://nbl.sn.no> (Andreas_Baalsrud)

53: Nygaard 2014 s 166-169, 175-177

54: Nagel 1950 s 105

55: Nygaard 2014 s 64-74,154, Schulerud 1974 s 344, Knutsen 2005 s 189,191 322

56: Nagel 1950 s 49-50

57: Schulerud 1974 s 345–346

58: Paulsrud intervju 5. januar 2017

59: Haaland og Paulsrud 2012 s 23

60: Nygaard 2013 s 77

61: Waarum 1954 s 161

62: Nygaard 2013 s 111-112, 122-128

63: Nygaard 2014 s 57–59

64: Haaland og Paulsrud 2012 s 21-45

65: Nagel 1950 s 5-6, Nygaard 2014 s 91

66: <https://no.wikipedia.org> (Walter Fyrst)

67: <http://www.bureising.no/?a=1294>

68: Baalsrud 1933 s 12

69: Fyrst 1981 s 13-14, 23-26, 78-86, 104

70: Nilsen 2007 s 99, 106

71: Nygaard 2014 s 97

72: Nygaard 2014 s 128–136, 156-160

73: Skåden 2013 s 120–130, 161–176, 182–192

74: Skåden 2013 s 231–234

75: Skåden 2013 s 235–236

76: Skåden 2013 s 236

77: Norsk Vegtidsskrift 1961 nr 2 s 21

78: Paulsrud intervju 13. juni 2017

79: Paus 1962 s 37

80: Nygaard 2014 s 139