

Pål Nygaard

STORE DRØMMER OG HARDE REALITETER. VEIBYGGING OG BILTRAFIKK I NORGE, 1912–1960

332 sider. Pax. 2014



Det fine med å lese historien om en etat, bedrift eller om en betydningsfull person, er følelsen av at dette er noe håndgripelig. I en samlet fremstilling av norgeshistorien, derimot, er teksten mettet med informasjon, samtidig som man beveger seg raskt fra emne til emne.

Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912–1960 handler også om mangt og mye, men alt kretser her om det eneste sentrum, Statens vegvesen. Forfatteren Pål Nygaard forteller og analyserer i et rolig tempo, noe som gjør det lettere å ta til seg stoffet. Dertil har han et fint oppsummerende avslutningskapittel (dette kan godt leses både først og sist).

Unnmanøver. Men det er likevel noe rart her. Hverken undertittelen *Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912–1960* eller baksideteksten gir noen pekepinn om at boken er skrevet på oppdrag fra og finansiert av Statens vegvesen, og altså i realiteten er historien om Vegvesenet fra den første billoven ble vedtatt i 1912 til importrestriksjonen på bil ble opphevet i 1960.

Denne unnmanøveren er helt sikkert gjennomtenkt: Sjansen for at de mange bilinteresserte, de som egentlig er mest tiltrukket av koblingene som befinner seg under bilpanseret, ønsker seg en bok om *Veibygging og biltrafikk*, er absolutt til stede. Hvorfor skulle man da mase om at den også handler om Statens vegvesen? For øvrig ble boken lansert samtidig med at Vegdirektoratet feiret 150-årsjubileum som etat, men merkelig nok sies heller ikke det i vegdirektørens eller forfatterens forord. Hva skulle ellers grunnen være til at utgivelsen ble bestilt til i 2014?

I virkeligheten er dette tredje og siste bind i Vegvesenets historie. Først satset man på den nyeste delen, etter 1960 (Cappelén, 2005), deretter på den eldste historien, frem til 1912 (Pax, 2009). Og så kommer midtpartiet i år, også det på Pax forlag. Tretten år tok det fra arbeidet ved Senter for næringslivshistorie, Handelshøyskolen BI ble startet opp. Vegdirektoratet strevde åpenbart med å skaffe langsiktige midler, og så ble det én bok om gangen.

Amerikansk inspirasjon. *Store drømmer og harde realiteter* er rikt illustrert, og ikke minst er det grunn til å fremheve den flotte forsiden. Øverst et vinterkledd fjellmassiv hvor vi aner at det er hugget til en gjennomfartsvei. Nederst en bil som tre karer med tau forsøker å trekke gjennom veisørpen en dag i vårløsningen. Veien ser ut som en ployd åker og



Pause i svingen: Folk nyter utsikten på veien opp mot Utvikfjellet. Veien over fjellet mellom Utvik og Byrkjelo ble bilvei i 1934, bildet er tatt ti år senere.

FOTO: SCHRØDER/SVERRESBORG TRØNDERLAG FOLKEMUSEUM

SAKPROSA

Modernitet på fire hjul

Bilen som frihetssymbol i møte med smale, sølete, ufremkommelige norske veier.

anstrengelsene er antagelig helt forgjeves. Mellom de to bildene finner vi så den slående tittelen *Store drømmer og harde realiteter*. Den spiller på dobbeltheten i begge motivene, det er drømmer og realiteter både i fjellet og i veien som går i oppløsning. På innbretten både foran og bak finner vi spektakulære fotografier. Dette er godt tenkt og flott gjort.

Også forfatteren gir oss mye interessant kunnskap om veibygging og bilkjøring – og om Statens vegvesen som offentlig etat. For eksempel at det spilte en rolle hvem som ble utnevnt til vegdirektører. Hadde det ikke vært for at Andreas Baalsrud (vegdirektør 1919–1945) lot seg inspirere av amerikansk veibygging i mellomkrigstiden, og ikke for eksempel av tyske forhold, hadde vi antagelig langt tidligere fått bedre innfartsveier til de store byene. Og likeledes flere offentlige veier med fast dekke av betong/asfalt i stedet for det som var vanlig til langt ut på 1960-tallet: støvete eller sølete grusveier, alt etter årstid og værforhold.

Forfatteren viser også at alli-

ansebygging, den gang som nå, kunne være avgjørende for hvilke (typer) veier som ble bygget. Sammenligningene mellom Vegvesenet og NSB er ofte opplysende. For eksempel var det mye lettere for Sosialdepartementet å benytte veiarbeid som nødsarbeid på 1920-tallet fordi veiarbeiderne ofte var deltidansatte og i liten grad hadde fagorganisert seg, mens det motsatte var tilfelle på jernbanen.

Vegvesenets virksomhet etter andre verdenskrig har fått en noe stemoderlig behandling, men til gjengjeld har Nygaard viet desto større oppmerksomhet til okkupasjonstiden 1940–1945 og til rettsoppgjøret. Her skriver han engasjert og saklig om en etat som slapp betenkelig billig fra det. Få ble straffet, samtidig som Vegvesenets interne granskning var overfladisk og fortiet at norske veiingeniører, oppsynsmenn og veiarbeidere i Nord-Norge var arbeidsledere for og

medarbeidere til russiske og jugoslaviske fanger.

De kan ifølge Nygaard ikke holdes ansvarlig for grusomhetene som ble begått. Men generelt strakte samarbeidslinjen seg langt, og det er nok symptomatisk at ingen av lederne i denne etaten ble avsatt av okkupasjons-

regimet under krigen – i motsetning til i de andre statlige etatene.

Det er nok symptomatisk at ingen av lederne i denne etaten ble avsatt av okkupasjonsregimet under krigen.

Høy fart. Innledningsvis skriver forfatteren at arbeidet med boken har tatt litt over to år, og at han ikke hadde spesielle forkunnskaper på feltet. På så kort tid er resultatet imponerende, men det er også synlig at boken ville ha tjent på et ekstra arbeidsår. Nygaard medgir at han ikke har fått plass til alle sider ved veihistorien, og det er rimelig nok, men enkelte mangler vekker klare savn.

Forholdet mellom Vegdirektoratet og Arbeidsdepartementet (fra 1946 Samferdselsdepartementet) er avgjort viktig, og

burde ha hatt en mer fremtredende plass. Et sted står det sågar at vegdirektør Baalsrud fikk i oppdrag av Stortinget å lage en veiplan – når fikk Stortinget instruksjonsrett overfor et direktorat?

Hva så med promillekontroll, fartsgrense, trafikkontroll og trafikklys? Ordene finnes ikke i Nygaards vokabular. Til gjengjeld kan vi lese i en annen av årets bøker, *Dovre faller. Norge 1814–2014* av Espen Søybye med flere, at det første trafikklyset i Norge ble satt opp i krysset Karl Johans gate – Universitetsgaten i 1935.

Teksten kunne til tider hatt et høyere presisjonsnivå, og den synes ikke å ha vært igjennom noen profesjonell språkvask. Billedredaktørene har nok også fått det lovlig travelt, blant annet er flere av diagrammene mindre lesbare. Og portrettekstene er gjennomgående overlesset med informasjon om de avbildedes karrierer.

Til tross for disse innvendningene vil de fleste finne mye av interesse – antagelig også de som er mest tiltrukket av fart og spenning.

Per E. Hem