



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Thomas Offenbergs Backer
En forsiktig vegdirektør
i en vanskelig tid

AV ANE CECILIE RØED



Maleriet av Thomas Offenbergs Backer, vegdirektør fra 1948 til 1962, henger i Vegdirektoratets auditorium. Bildet er malt av kunstneren Elsa Lystad og ble avduket i mai 1963

Thomas Offenbergs Backer En forsiktig vegdirektør i en vanskelig tid

AV ANE CECILIE RØED

Thomas O. Backer er en av de mer anonyme vegdirektørene, som vi vet lite om. Han satt i embetet fra 1948 til 1962, og hadde en vanskelig oppgave med å gjenoppbygge et nedslitt vegnett etter frigjøringen. Opplysningen om at han ble bedt om å søke stillingen etter søknadsfristen, har hittil ikke vært kjent. Den bekrefter tidligere antagelser om at regjeringen Gerhardsen ikke ønsket en vegdirektør med visjoner og ambisjoner for Statens vegvesen. Vegbygging sto ikke øverst på politikernes liste. Sammen med sine medarbeidere laget Backer en strategi for omorganisering av Statens vegvesen, fra et avdelingsstyrt regime til en funksjonsdelt etat. Backer skal ha manglet gjennomslagskraft overfor politikerne når det gjaldt vegbygging og vegvedlikehold. I ettertid har han blitt karakterisert som en lojal embetsmann uten evne og vilje til å skaffe seg allierte som kunne ha hjulpet ham til å få politikerne til å forandre syn.

Thomas O. Backer var født i Mo i Telemark i 1892, og var sønn av prostens Hans Backer og Johanne Backer født Offenbergs. Han var nummer fire i en søskenflokk på seks, hvorav en eldre bror døde samme år som han ble født.

Hans yngre bror, Andreas, var en kjent journalist, og i mange år generalsekretær i Den norske Turistforening, DNT. Slekten Backer kommer fra Holmestrand, og blant dens mange medlemmer finner vi de kjente Oslo-arkitektene Herman og Lars Backer.¹ På grunn av farens prestegjerning bodde familien flere forskjellige steder i Thomas Backers oppvekst. Middelskoleeksamen avla han ved den kommunale høiere almenskole i Flekkefjord, der faren var sogneprest fra 1900 til 1911.²

Ane Cecilie Røed (født 1949) er cand. polit. pedagogikk. Hun arbeidet i Vegdirektoratet fra 1996-2017.



I 1910 tok han examen artium, og fire år senere ble han uteksaminert fra Norges Tekniske Høgskole, NTH, og tilhørte høyskolens første ingeniørkull. Samme år begynte han som assistentingeniør ved Statsbanens brukontor. Der var han i tre år, før han flyttet til Stavanger i anledning nytt arbeid ved Stavanger Electro Staalverk. Først i 1919 begynte han i Statens vegvesen, nærmere bestemt i Vest-



Thomas Offenberg Backer som barn. (Foto fra Bymuseet i Bergen)

fold fylke. Han kom til å arbeide i etaten resten av sitt yrkesaktive liv, til sammen 43 år. Fra 1925 var han i en 10 års periode avdelingsingeniør i Nord-Trøndelag. Deretter arbeidet han i Vegdirektoratet fram til høsten 1940, da han ble overingeniør og vegsjef i Oppland, en stilling han hadde fram til han ble vegdirektør i 1948.³

KONE OG BARN

I forbindelse med mitt arbeid med denne artikkelen, har jeg hatt anledning til å snakke med Thomas Backers yngste datter, Johanne Grønningsæter, født 1925, og det eldste barnebarnet, Arne Grønning-

Familiebilde av Thomas Backer med foreldre og søsken ca. 1902. Fra venstre faren Hans Backer, de to sønnene Andreas og Thomas, den yngste datteren Anna og moren Johanne Backer. Bak til venstre døtrene Gustava og bak til høyre Minda. (Foto utlånt av Johanne og Arne Grønningsæter)



sæter, født 1951. De har bidratt med interessante opplysninger, blant annet om at Backer truet med å trekke seg fra vegdirektørstillingen, uten at dette kan tidfestes. De har også stilt private bilder til disposisjon.

I 1918 giftet Thomas Backer seg med den tre år yngre Clara Catharina Martens. De traff hverandre da de bodde i samme pensjonat i hovedstaden. Den unge Clara Martens hadde ambisjoner på egne vegne. Hun beskrives av sin datter som intelligent og dessuten en leder-type. Etter examen artium ble hun og en venninne tatt opp på studentlinjen på Oslo Handelsgymnasium. Da venninnen sluttet, syntes Clara Martens det var for vanskelig å være eneste pike i klassen, og gikk over på sekretærlinjen. Hun arbeidet som kasserer i Akers Sparebank inntil hun giftet seg.⁴

På denne tiden var det ikke vanlig at gifte kvinner var yrkesaktive. Etter ekteskapsinngåelsen var hun aktiv i Norske kvinners Sanitetsforening, NSF, og hadde mange sentrale verv mens familien bodde i Trøndelag og Oppland. I Oslo var hun blant annet medlem av styret for NSF's sykepleieskole, og styrets formann i tre år.⁵

Clara og Thomas Backer fikk tre barn, to døtre og en sønn.⁶ Den eldste datteren, Ingrid, ble født to år etter at foreldrene giftet seg. Hun utdannet seg ved Indremisjonselskapets bibelskole og Oslo offentlige lærerskole. Dessuten studerte hun kinesisk, engelsk og japansk ved forskjellige læresteder i inn- og utland. Etter endt utdannelse arbeidet hun blant annet som misjonær i Kina og Japan. I Kina hadde hun truffet Daniel Yang, som hun



Thomas Backer begynte å arbeide i Statens vegvesen, Vestfold i 1919. Her er han fotografert to år senere.

senere giftet seg med, og bosatte seg i Los Angeles. De fikk to sønner.⁷

Den andre datteren, Johanne (Janne) var født i 1925. Hun var utdannet diakonisse, og giftet seg med den senere biskop Fredrik Grønningsæter.⁸

Sønnen Hans Ditlef Backer var født i 1930. Han tok sivilingeniør-utdannelse ved NTH og arbeidet i mange år ved Standard Telefon og Kabelfabrikk, hvor han traff sin kone Inger Marie Magnusen.

Da familien Backer flyttet til Oslo i 1948, bodde de i Eugenesgt 15, som lå 10 minutters gange fra Vegdirektoratet i Schwensensgt 6 nær Bislett.⁹ Etter en 10 års tid kjøpte Thomas Backer hus i Øvre Ljanskollveien 30 på Hauketo, for kr. 152.000.¹⁰ De tre barna hadde på dette tidspunktet forlatt barndomshjemmet.

OKKUPASJONSÅRENE

I de fem årene Thomas Backer arbeidet i Vegdirektoratet fram til høsten 1940, bodde han og familien i Schwensens gate, noen få hus unna Vegdirektoratets kontorer. Det er derfor sannsynlig at han var en av tjenestemennene som ble alarmert tidlig om morgenen 9. april, og bedt om å komme til kontoret omgående.



Clara og Thomas Backer med sine tre barn i 1942. Fra venstre Clara Backer, Johanne, Hans, Ingrid og Thomas Backer. (Foto utlånt av Johanne og Arne Grønningsæter)

Ifølge hans datter var han med til Hamar og kanskje også til Elverum, men fikk velge om han ønsket å returnere til Oslo, noe han også gjorde. Kjell Hegdalstrand navngir fire personer som var sammen med Baalsrud i bilen ut av Oslo.¹¹ Backer er ikke blant dem, men følget fra Vegdirektoratet kan ha kjørt i flere biler.

Høsten 1940 ble han utnevnt av Administrasjonsrådet til vegsjef i Oppland.¹² En av hans første oppgaver var å reparere Vingnesbrua.¹³ Vi vet ellers lite om hans gjøremål i krigsårene, men historikeren Tore Pryser, som har forsket på norsk okkupasjonshistorie, har ikke funnet noen sak på Thomas Backer.¹⁴ Men det er på det rene at Backer unnlot å melde seg ut av NIF da foreningen ble nazifisert i 1942. Som en del av foreningens krigsoppgjør ble Thomas Backer, på lik linje med vegdirektør Baalsrud og flere andre i vegetaten, ekskludert fra foreningen, og først gjenopptatt som medlem 1. juli 1946.¹⁵

I en tidligere artikkel har jeg antydnet at Baalsruds manglende utmelding kan ha hatt sammenheng med at han ikke ønsket å henlede for mye oppmerksomhet på sin egen person fordi han var motstandsmann.¹⁶ Om dette også var tilfelle for Backer, vet vi ikke. Baalsrud hadde oppfordret ansatte i Vegvesenet til å bli stående som medlemmer, og det er en mulig forklaring på Backers fortsatte medlemskap.

Den senere vegsjef Johannes Irgens skriver at han og Trygve Gimnes på et meget tidlig tidspunkt fikk vite om nazifiseringen av NIFs hovedstyre, og fikk meldt seg ut. Etter hvert fikk de også andre ingeniører til å gjøre det samme.¹⁷ Til sammen skal over 80 prosent av NIFs medlemmer ha meldt seg ut da foreningen ble nazifisert.¹⁸ Dette var stikk i strid med Baalsruds anmodning. Det er interessant at flere i Statens vegvesen tok et selvstendig standpunkt og ikke fulgte oppfordringen fra øverste leder. I samtale

med Backers barnebarn kom det fram at familien ikke kjente til at Thomas Backer ble ekskludert fra NIF. Familien følte at det hadde ligget noe der som angikk krigen, uten at de visste hva det gikk ut på.¹⁹ Men uten tvil har det vært vondt for en lojal og pliktoppfyllende Thomas Backer å bli ekskludert fra sin egen fagforening.

HVORFOR BLE BACKER VEGDIREKTØR?

Høsten 1947 nærmet vegdirektør Arne Korsbrekke seg 70 år, og stillingen ble utlyst. Ni personer søkte, alle menn, og syv av dem var ansatt i Statens vegvesen. Dette var Holger Brudal, Johannes Eggen, Knut Fixdal, Gabriel A. Frøholm, Jakob N. Matzow, Olav Ødegaard og Knut Waarum. Det er interessant å merke seg at den 37 år gamle Karl Olsen, som da var kommuneingeniør i Bærum kommune, også var blant søkerne.²⁰

Regjeringen kan ikke ha vært fornøyd med søkerne. Thomas Backer, som ikke hadde søkt, ble derfor overrasket da han etter at søknadsfristen var utgått, ble oppfordret til å søke. Noe han også gjorde.²¹ Og stillingen ble hans. 16. januar 1948 ble Thomas O. Backer, på lik linje med alle sine forgjengere, konstituert som vegdirektør.

Ifølge historikeren Pål Nygard hadde ikke Backer gjort seg spesielt bemerket innad i etaten, men Baalsrud hadde ønsket ham som sin stedfortreder under okkupasjonen. Det er heller ikke gitt noen begrunnelse i referatet fra utnevnelsen. Backer kan ha blitt oppfattet av regjeringen som mer lojal og mindre systemkritisk enn sin argeste konkurrent, nemlig Knut Waarum, som

ønsket å effektivisere og mekanisere vegarbeidsdriften. Nedenfor skal vi se på noen av årsakene til regjeringen Gerhardsens manglende prioritering av vegbygging, og det er forståelig at det var lettere for de politiske myndigheter å ha en vegdirektør som ikke var for offensiv på etatens vegne i denne perioden.²²

VEGBYGGING VAR EN OPPGAVE SOM MÅTTE VENTE

Til tross for krigens ødeleggelser, nedslitte vegnett og manglende vegbygging i okkupasjonsårene, var ikke vegbygging prioritert i 1940- og 50-årene. Einar Gerhardsen, som var statsminister fra 1945 til 1965, med et avbrudd på 3 år, skriver i en av sine erindringsbøker at vegbygging måtte vente.²³

Blant årsakene til den manglende prioriteringen, finner vi at gjenreisningen foregikk innenfor et strengt reguleringsregime hvor importkontroll, rasjonering og priskontroll var dagligdags. Arbeiderpartiet ønsket å videreføre planstyret utover den nødvendige avgrensede gjenreisningsperioden.

I 1947 opplevde landet alvorlige valutaproblemer, og mottok Marshallhjelp fra USA på til sammen 3 milliarder kroner i løpet av en fireårs periode. Som mottaker av denne hjelpen sluttet Norge seg til OEEC i 1948, og forpliktet seg til en liberalisering av utenrikshandelen. Pris- og rasjoneringssystemet ble i stor grad avvirket, men rasjonering av bilen fortsatte fram til 1960. Nasjonalbudsjettene som finansminister Brofoss hadde introdusert i 1946, ble en viktig del av planstyret. Regjeringen prioriterte skogbruk og jordbruk, dessuten investeringer som

ga eksport- og valutainntekter. Dette var også i tråd med Marshallhjelpens administrasjons ønske om å satse på «komparative fordeler», og som Brofoss skal ha uttalt: «veger kan ikke eksporteres».²⁴ Det kan se ut som Arbeiderpartiet frikoblet vegpolitikken fra næringspolitikken, og i praksis overlot vegpolitikken til distriktpolitikken. Framfor å videreutvikle tradisjonelle norske næringer som var avhengige av et bedre vegnett hvis de skulle være konkurransedyktige, ble kraftkrevende industri basert på sjøtransport prioritert.²⁵

BACKER SOM VEGDIREKTØR

Arne Korsbrekke var vegdirektør i to og et halvt år. Derfor gjenstod mange av de samme krevende oppgavene etter fem års okkupasjon da Thomas Backer tiltrådte. Hvordan håndterte han denne, i utgangspunktet, meget krevende situasjon? Hans viktigste oppgave var å fortsette arbeidet Korsbrekke hadde begynt med. Nemlig å få vegnettet i stand etter krigens slitasje.

I presentasjonen av den nye vegdirektøren i tidsskriftet *Meddelelser* legges det ikke skjul på hvilke store oppgaver som venter ham. Her heter det at han overtar embetet i en vanskelig tid, og at det aldri tidligere har vært stilt større krav til vegene, og at det heller aldri har vært så vanskelig å få arbeidet utført. Det er mangel på alt som trengs til en rasjonell og effektiv arbeidsdrift, både når det gjelder nyanlegg og vedlikehold. Videre er det mangel på materialer, maskiner, arbeidskraft og penger, og den nye vegdirektøren vil bli stilt overfor store, krevende og betydningsfulle arbeidsoppga-

ver som bare kan løses på lang sikt.²⁶

I etterpåklokskapens lys kan vi stille spørsmål ved om Thomas Backer forstod hva han hadde begitt seg ut på, og var han klar over regjeringens manglende vilje til å prioritere vegene da han tiltrådte? Var han rett mann til å løse oppgaven med et dårlig vegnett som ikke var dimensjonert for veksten i biltrafikken?

I løpet av Arne Korsbrekkes tid som vegdirektør, hadde han laget forslag til en ny organisering av Vegdirektoratet med delegering av myndighet til de forskjellige avdelingene. Selve omorganiseringen ble gjennomført i årene 1949 til 1954 under Backers ledelse, som derved fikk et mindre lederspenn. Inntil da hadde Vegdirektoratet vært inndelt i ti ulike kontorer, og for mye av vegdirektørens tid hadde blitt brukt på detaljspørsmål.

Det ble derfor opprettet tre avdelinger som samlet en del av de tidligere kontorene under seg: Administrasjonsavdelingen, Vegavdelingen og Bilavdelingen. Det ble ansatt avdelingsdirektører for de respektive avdelingene. Samtidig ble de enkelte kontorer i noen grad styrket. Få år etter ble Brukontoret og Veglaboratoriet gjort om til avdelinger. I tillegg til de forannevnte, rapporterte også Juridisk kontor og Militærkontoret direkte til Backer.

Som nevnt annet sted i denne artikkelen, hadde hverken den politiske ledelsen eller departementet fokus på vegbygging i de første årene etter frigjøringen. Fravær av interesse og politisk prioritering for en helhetlig vegplan var påtagelig hos Vegvesenets ledelse, med unntak av stamvegplanen av 1947 som ble laget av Backers forgjenger, Arne Korsbrekke.²⁷



Vegdirektør Backer og samferdselsminister Nils Langhelle var på befarings i Laksefjord i 1948. Fra venstre oppsynsmann Johannes Foslund, avdelingsingeniør E. Edvardsen, ukjent person med ryggen til, vegdirektør Backer og statsråd Langhelle.

I ytre etat ble det på 1950-tallet testet ut en ny organisasjonsform. Først ute var Møre og Romsdal, hvor vegingeniørene forsøkte med det som ble kalt funksjonsdeling, det vil si en overgang fra geografisk oppdeling av fylkets vegvesen til en oppgaveorientert organisering. Vedlikehold og anlegg ble skilt ut som egne avdelinger.

At Møre og Romsdal var først ute med funksjonsdeling, var ikke tilfeldig. Vegsjefen, Laurits Oppegaard, var ivrig etter å forsøke dette, fordi overgangen fra pliktarbeid til faste vedlikeholdsarbeidere under Vegvesenets ledelse i liten grad var gjennomført i fylket. Funksjonsdeling var derfor en god anledning til å avskaffe pliktarbeidet. Forsøket var vel-

lykket, og førte til en omfattende reorganisering av Vegvesenet under ledelse av Industriforbundets Rasjonaliseringskontor.²⁸

Rundt 1960-tallet hadde alle de 19 vegkontorene etablert en vedlikeholdsavdeling, en anleggsavdeling og etter hvert en maskinavdeling. Dette medførte at anleggsvirksomheten i Statens vegvesen gikk over i en kapitalintensiv drift. Manuelt arbeid med hakke og spade i arbeidslag med 4-6 personer ble erstattet av maskiner og teknisk utstyr. Dessuten ble det etablert en plan- og en administrasjonsavdeling.²⁹

Historikerne Sverre Knutsen og Knut Boge begår nærmest et karakterdrap på Thomas Backer, ved å beskrive



Da Thomas Backer ble vegdirektør i 1948 flyttet han og familien til Eugenies gate 15, nær Bislett. (Foto: Ane Cecilie Røed)

Vegdirektoratets ledelse som svak og lite dynamisk overfor de politiske myndigheter, og at den i liten grad tok initiativ for å bedre rammevilkårene. Det manglende initiativet bidro til å forsterke effekten av Arbeiderpartiets nedprioritering av vegbygging.

Vegdirektør Backer var en samvittighetsfull mann, men framstod i liten grad som en kraftfull talsmann for vegetaten overfor publikum og politikere.³⁰ Etnologen Geir Paulsrud skriver at Backer av ymse årsaker hadde lite gjennomslagskraft i å overbevise det politiske systemet om de nødvendige investeringer i vegene, både større kapasitet, bæreevne og faste dekker. Også vedlikehold av vegnettet, som i store deler av landet hadde en blandingstrafikk med både hestetrafikk og motoriserte kjøretøyer, ble forsømt. Men som systembygger la Backer en strategi for omorganisering av etaten,

fra et avdelingsstyrt regime til en funksjonsdelt etat.³¹

Pål Nygaard har klassifisert norske vegdirektører i to grupper: de introverte systembyggerne og de ekstroverte karismatiske. Både Backer og hans forgjenger Arne Korsbrekke har han plassert blant systembyggerne, og kanskje noe ufortjent har de blitt ansett for å ha vært svake og lite betydningsfulle. Knut Waarum, som mange mente heller burde ha blitt vegdirektør, ønsket en sterkere faglig styring og sentralisering av Vegvesenet, noe vegsjefene satte seg imot. Backer og hans nestkommanderende Waarum, la til rette for både transportøkonomisk forskning og for funksjonsdeling av etaten.

Trygve Bratteli var samferdselsminister fra april 1960 til august 1963, altså helt på tampen av Backers tid som vegdirektør, og dessuten fra september 1963 til januar 1964. Han hadde tidligere vært



Skifestene i Vegdirektoratet ble holdt på Sollihøgda fram til ca. 1960. Dette bildet er tatt en gang i begynnelsen av 1950-årene. Fra venstre Th. Haavie, Ingeborg Gran, Thomas Backer, Ellen Waarum (?), Knut Waarum og Clara Backer.

finansminister. Karl Olsen ble utnevnt til vegdirektør våren 1962. Rett etterpå oppsøkte han samferdselsministeren på en vegåpning de begge var til stede på, og takket for tilliten. Trygve Bratteli repliserte med å gi Olsen i oppdrag å få skikk på et dysfunksjonelt vegnett: «Du får som oppgave å skaffe bedre orden i norsk vegpolitikk og dermed for utbyggingen av et riktigere og mer rasjonelt vegnett».³²

Hva var grunnen til at Bratteli ga en så klar beskjed til Olsen? Hadde han vært misfornøyd med Backer, og bare ventet på at han skulle gå av med pensjon? Da Karl Olsen tiltrådte som vegdirektør, for å skaffe bedre orden i norsk vegpolitikk, som Bratteli uttrykte det, hadde hans forgjenger lagt til rette for den rollen han inntok som en utadrettet og premissgi-

vende leder av Statens vegvesen. Backers rolle som systembygger havnet i skyggen av hans karismatiske etterfølger, men styrken som ligger i å bygge opp et system og kraften som trengs for å endre det må ikke undervurderes.³³

Uten at vi skal tillegge det avgjørende vekt, er det verdt å merke seg at Pål Nygaard i boken «Store drømmer og harde realiteter. Vegbygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960» har åtte innførsler på Backer, som var vegdirektør i 14 år. Arne Olai Korsbrekke, som satt i embetet i 2 ½ år, er nevnt i registeret 27 ganger, og han som aldri ble vegdirektør, Knut Waarum, 25 ganger.

Veghistorikeren Kjell Hegdalstrand intervjuet i årene 1980 til 1994 flere av etatens eldre ledere, funksjonærer og arbei-



Befaring på veganlegget Selsbakk-Klett. Bildet er tatt ca. 1960 og viser jernbaneundergangen ved Storli. Fra venstre vegdirektør Backer og vegsjefen i Sør-Trøndelag, Arne Tronstad.

dere, i alt 241 personer, til Vegvesenets minnesamling. Blant andre er både Knut Waarum og Karl Olsen intervjuet. Men ikke Thomas Backer. Målet med intervjuene var å ta vare på personerindringer fra en utviklingstid i etaten. For som Hegdalstrand skriver i bokens forord: «Neppe har tidligere generasjoner opplevd så mange og store forandringer i sitt arbeid som dagens pensjonister».³⁴

Kan det foran nevnte være en indikasjon på at Backer var en lite betydningsfull vegdirektør som gjorde seg lite gjeldende og ikke har satt varig spor etter seg? Dernest stiller jeg spørsmål ved om Thomas Backer hadde en visjon for hva han ville utrette som øverste leder av Statens vegvesen, eller ønsket han kun å utføre de oppgavene de politiske myndighetene påla ham? Måten han fikk stil-

lingen på er en indikasjon på det siste.

Veksten i biltrafikken etter 1960 fant sted på et vegnett som var i dårlig forfatning. Dette førte til trafikkopphopning, økt antall ulykker og en vegslitasje som var større enn store deler av vegnettet tålte.³⁵ Etter sigende tok Vegvesenet hensyn til at landet var kommet inn i bilalderen først etter 1960. Til dels var det et misforhold mellom vegnettet og den økende spesialisering av biltransporten og den økende mengden biler.

Statens vegvesen skal ha sett problemet, men det var ikke like stor vilje alle steder til å få gjort noe med det blant Stortingspolitikere, som ofte hadde særlig interesse for veget fra sitt eget hjemsted.³⁶ Behovet for nye vegnormaler var stort. De gjeldende var fra 1947, og hadde ikke tatt høyde for den raske utviklingen som

I juni 1959 ble den nye mellomriksvegen over Storlien høytidelig åpnet. Blant flere talere var også den norske vegdirektøren. (Foto fra Norsk vegtidsskrift)



nå fant sted. Helt på tampen av sin karriere, i 1961, sendte Backer forslag til Samferdselsdepartementet om å oppnevne en komité for utarbeidelse av nye vegnormaler. Arne J. Grotterød, som på dette tidspunkt var overingeniør og senere ble teknisk direktør i Vegdirektoratet, hadde allerede i 1954 tatt initiativ overfor Backer for å få utarbeidet ny standard for hvordan vegene skulle bygges. Han var da tilbake i Norge etter et studieopphold ved Yale, og mente at de gamle vegnormalene var foreldet og ufullstendige som grunnlag for en framtidsrettet planlegging.³⁷

Studiene i USA hadde gitt Grotterød ny faglig innsikt, og han mente at Norge hadde behov for motorveger. Dette synspunktet fikk han lite forståelse for fra etatsledelsen. På et møte hvor også vegdirektør Backer var til stede, ble han sterkt motsagt da han fremmet sine synspunkter.³⁸ Arbeidet med nye vegnormaler tok flere år, og arbeidet ble fullført under den neste vegdirektøren, Karl Olsen, og vil derfor bli nærmere behandlet i en artikkel om ham.

SYSSELSETTING KONTRA MEKANISERIN AV ARBEIDSDRIFTEN

I mellomkrigstiden hadde manuelt vegarbeid vært dominerende. Mange av arbeiderne var sesongansatte med hakke, spade og trillebår. Etter frigjøringen arbeidet daværende vegdirektør Korsbrekke og hans nestleder, Knut Waarum, for en sentralstyrt konsentrasjon og mekanisering av arbeidsdriften.

Det var først og fremst innen vedlikehold man hadde tatt i bruk maskiner som veggøvler og Øveraasens ploger. Under krigen hadde okkupasjonsmakten bidratt til mekanisering av arbeidsdriften, uten at dette kan tallfestes. Finnmark, hvor Waarum hadde vært vegsjef



Nordisk Vegteknisk Forbunds 8. kongress ble holdt i Helsingfors 12. – 16. juni 1961. Her ankommer vegdirektør Backer og hans kone Clara til åpningen av kongressen. (Foto fra Norsk vegtidsskrift)

det seg i løpet av kort tid fra en arbeidsintensiv til en kapitalintensiv virksomhet. Mekaniseringen av vegproduksjonen var betinget av omfattende endringer, fra mange små til større og mer konsentrerte veganlegg. Både for å kunne utnytte maskinenes kapasitet og for å rettferdiggjøre de økonomiske investeringene i maskinene.

Ifølge Knutsen og Boge var kanskje den sterkeste drivkraften for mekanisering av vegbyggingen og vedlikeholdet den store etterspørselen etter veger. De sentrale områdene og de største byene hadde for mange biler på for få og små veger. Persontrafikken vokste med mer enn 40 % fra 1946 til 1952. Resultatet ble betydelige trafikk- og miljøproblemer i disse områdene på slutten av 1950-tallet.⁴⁰

VEG VERSUS JERNBANE

I 1854 åpnet Hovedbanen, den første jernbanestrekningen i Norge, mellom hovedstaden og Eidsvoll. Over 40 år senere kom den første bilen til landet, i form av Benzinen til verkseier Anders Østby på Gjøvik. Ti år senere var bilen enda ikke noe vanlig syn på vegene. Jernbanen var budsjettvinneren innen samferdselssektoren. På 1870-tallet slo jernbaneoptimismen til for alvor. Aldri senere har vi hatt en så formidabel vekst. Stortinget vedtok i perioden

1872-74 en fordobling av jernbanenettet. Vegene ble primært sett på som tilførselsveger til jernbanen og skipstrafikken. Fram til 1920-årene var ikke bilen en reell konkurrent til jernbanen, som på sin side hadde klare begrensninger. Jernbanen var mangelfullt utbygd, og nådde ikke ut til lokalsamfunnene på samme måte som vegene.⁴¹

Pål Nygaard skriver at jernbanen ble sett på som et kollektivt gode i mellomkrigstiden. Det var bred politisk enighet om at togtrafikken var samfunnsøkonomisk viktig og at det ikke nødvendigvis måtte være et lønnsomhetsprosjekt. Men flere etablerte sannheter i samferdselspolitikken sto for fall på 1920-tallet. Den viktigste var jernbanens overlegenhet som landbasert transportform. Ved å stille spørsmål om det på enkelte strekninger kunne lønne seg å drive rutebiltrafikk istedenfor jernbane, bidro vegdirektør Andreas Baalsrud til at trafikken på vegene vant fram.⁴²

Til tross for at bilrasjoneringen varte fram til 1960, tapte jernbanen andeler både på person- og godstransport i etterkrigsårene. Jernbanesamfunnets epoke var slutt, selv om det var sterke jernbaneinteresser i Arbeiderpartiet og blant partiets velgere. Bilen med sin fleksibilitet vant større terreng på et vegnett som ikke var dimensjonert for denne veksten. Regjeringens samferdselspolitikk møtte ikke motstand fra en sterk vegetat som kunne dokumentere at vegene var samfunnsøkonomisk nyttige.

Statens bevilgninger til anlegg av veger ble redusert fra 46,9 millioner kroner til 39,7 millioner kroner i budsjettåret 1951/52.⁴³

VEGSJEFMØTENE

I løpet av Thomas Backers 14 år som vegdirektør, innkalte han til vegsjefmøte med ca. 2 års mellomrom, i alt 7 møter. Denne frekvensen avviker sterkt fra de hyppige møtene de senere års vegdirektører har med etatens øvrige ledere, og er ett av flere uttrykk for at lederstilen har forandret seg i løpet av årene.

For å få et innblikk i hva Backer arbeidet med i årene som Statens vegvesens øverste leder, vil vi ta for oss de enkelte møtene og se på noen av de sakene som var på agendaen.

I månedsskiftet oktober-november 1950 innkalte vegdirektøren alle landets vegsjefer til vegsjefmøte i Vegdirektoratet i Schwensensgate. Møtet dreide seg hovedsakelig om planlegging og drøfting av retningslinjer og opplegget for en ny veglov, og utdyping av de problemer som måtte behandles ved revisjon av den gamle loven. Videre heter det at siden det var vegsjefene som først og fremst praktiserte loven og derfor hadde best kjennskap til dens mangler, og hvilke endringer som burde gjøres, forutsettes det at uttalelser fra møtet vil være til nytte for den komité som skal oppnevnes for å lage forslag til ny veglov.⁴⁴ Statens vegvesen var representert i komiteen med tidligere vegsjef Sven Waage, som måtte trekke seg av helbredsgrunner etter et par år. Vegsjef Johannes Eggen gikk da inn som medlem av komiteen i hans sted.⁴⁵

Det neste møtet ble holdt i Oslo i mars 1953 med samtlige vegsjefer til stede. Hovedtemaet den første dagen var maskinell arbeidsdrift, med orienteringer om hvordan dette ble gjort i Sverige og i Vestfold. Vegsjefene var etter en ivrig



Kolbjørn Varmann var utdannet prest og fra 1955 til 1960 samferdselsminister i Einar Gerhardsens tredje regjering. Varmann deltok blant annet på vegsjefmøtet i 1955. Her er han sammen med daværende industriminister Kjell Holler under Kings Bay-debatten august 1963. (Foto: Leif Høel, for Dagbladet)

diskusjon enige om at det var nødvendig med mekanisering av arbeidsdriften. Kollegiet henstilte derfor til vegdirektøren om at følgende ble søkt gjennomført:

1. Arbeidsdriften konsentreres.
2. Administrativt personell økes i forhold til det nye behovet.
3. Nødvendige midler til investeringer i maskiner med verksteder og garasjer søkes oppført på statens kapitalbudsjett.
4. Etatens kontorarbeid, spesielt regnskap og rapporter, søkes rasjonalisert, slik at mest mulig sikre og detaljerte statistiske opplysninger kan skaffes.

Videre ble det orientert om geotekniske undersøkelser i forbindelse med nyanlegg og militære erfaringer med vegtransport. På møtets andre dag var tiltak mot overbelastning av veger og bruer et sentralt tema, dessuten tiltak for å sikre kjøring på glatt føre. Etter foredragene om trafikktegn og trafikkana-

lyse for nyanlegg, var det en livlig diskusjon og enighet om at arbeidsoppgavene måtte bli tillagt stor betydning i årene som kommer. Møtet, med deltakelse av statsråden, ble avsluttet med en befaring på Mossevegen. Der ble fjellsprenkning med elektrisk tenning ved bruk av millisekundtenner demonstrert.⁴⁶

I månedsskiftet oktober-november 1955 inviterte vegdirektøren til vegsjefmøte i nye lokaler i Schwensensgt. 3/5 i Oslo. Møtet ble innledet med et foredrag av den svenske vegdirektøren om vegvedlikeholdet i Sverige, hvor bevilgningene var forholdsvis store. Gjennom en målbevisst planlegging og statistiske oversikter angående maskinutnyttelse og kostnader, hadde det vært mulig å bygge opp et vedlikeholdsapparat som stod langt over det norske. Deretter fulgte et innlegg med påfølgende diskusjon om oppsynsmennenes kvalifikasjoner og rolle i forbindelse med vedlikehold og anlegg. Mangelen på en helhetlig løsning var følbart, og for å rasjonalisere arbeidet hadde det vært nyttig med en rammeplan, til tross for at forholdene i de respektive fylkene var varierte sterkt.

På møtets andre dag ble blant annet en jevn sysselsetting ved Vegvesenets arbeidsdrift diskutert. Etter regjeringens bestemmelse ble sesongutjevning ved vegarbeidsdriften gjennomført fra budsjettåret 1951-52. Samtlige vegsjef-



Høsten 1958 ble det for første gang holdt et vegsjefmøte utenfor hovedstaden. Møtet fant sted i Molde fordi Møre og Romsdal, som en prøveordning, hadde skilt ut riksvegvedlikeholdet som en egen funksjon (Foto fra Norsk vegtidsskrift 1959)

hevdet at utjevnet sysselsetting var fordyrende og vanskeliggjorde arbeidsdriften. De mente at ordningen lettest kunne gjennomføres ved å sette i gang utbedringsarbeid langs riksvegene med tilleggsvilgninger.

Et sentralt spørsmål var om økt mekanisering og konsentrasjon av driften kunne føre til jevnere sysselsetting, selv om forholdene varierte fra fylke til fylke. Vegdirektør Backer framholdt i sin oppsummering at problemet måtte analyseres grundig for å få sikre holdpunkter for hvilke konsekvenser jevn-sysselsetting medførte. Videre påpekte han at økonomien i seg selv ikke var avgjørende, de sosiale hensyn spilte også inn. Et annet tema som fanget stor interesse denne dagen var problemene med rekruttering av ingeniører til etaten, og

at situasjonen om få år kunne bli kritisk.

Under festmiddagen sa statsråd Kolbjørn Varmann i sin tale at det var mye å ta igjen innen vegsektoren, som nok i de senere år hadde vært forsømt bevilgningsmessig. Han håpet og trodde også å kunne love at de bevilgende myndigheter i større grad enn tidligere ville tilgodese Vegvesenets behov.

Møtets tredje dag var i sin helhet viet en befaring på den sørlandske hovedveg gjennom Asker, Buskerud og Vestfold.⁴⁷

På møtet i desember 1957 ble innstillingen til ny veglov, framlagt av lovkomiteen av 1951, gjenstand for diskusjon. Blant flere temaer nevnes vegenes klass-einndeling, Vegdirektoratets benevnelse i loven, og at fylkesvegstyrets myndighet ikke må overføres til fylkesutvalget, da sistnevnte ikke har den nødvendige

kompetanse. Spørsmålet om hvem som skal være vegholder for bygdevegene ble også diskutert med stor interesse.

Møtet ble avsluttet med en befaring på Drammensveien i Oslo og Akershus.⁴⁸

I oktober 1958 fant det for første gang sted et vegsjefmøte utenfor hovedstaden. Møtet ble holdt i Molde fordi Møre og Romsdal, som en prøveordning, hadde skilt ut riksvegvedlikeholdet som egen funksjon med en ansvarlig leder for alt vedlikeholdsarbeidet. Tiltaket var et ledd i de rasjonaliseringsbestrebelsene staten gjennomførte for å effektivisere arbeidsdriften.

I diskusjonen som fulgte etter orienteringen, ble det framhevet at forholdene i de respektive fylkene var så forskjellige at ordningen ikke uten videre kunne overføres direkte til alle fylker. Ellers var det enighet om at en burde forsøke å gjennomføre en funksjonsdeling ved opprettelse av en planleggingsavdeling og en maskinavdeling.

Møtet ble avsluttet med to befaringer. Den ene til Kristiansund for å se det omfattende gjenoppbyggingsarbeidet etter krigen, og den andre for å se det lokale næringslivet i Stranda kommune.⁴⁹

Vegsjefmøtet i november 1960 ble holdt i Vegdirektoratets lokaler, med veg og trafikk som hovedtema. Blant undertemaene var veghold, regulerings- og servicetilbud langs stamveger, vegutbedringer, og skilter og oppmerking av veier.

På møtets siste dag stod som vanlig en befaring på programmet. Denne gangen gikk den fra Oslo langs Drammensveien for å se på arbeidet som pågikk i Asker, og dernest videre til Drammen og

Horten. Underveis ble Essos raffineri på Valøy besøkt. Følget fortsatte videre med ferje til Moss, og dernest gikk turen tilbake til Oslo.⁵⁰

I april 1962 innkalte Thomas Backer til det som må ha vært hans siste møte som vegdirektør. Møtet hadde tre hovedtemaer: Driftsplanlegging, kontroll og arbeidsledelse, og den nye regnskapsordningen. Foredragene ble etterfulgt av diskusjon. Når det gjaldt de to første temaene, ble tre vegsjefer utpekt til å utarbeide en oppsummering og konklusjon, som ble presentert på møtets siste dag.

Møtets andre dag var lagt til Østfold, med foredrag og befaring på parsellen Smørbekk-Patterød. På den tredje og siste dagen holdt Olav Torpp foredrag om det nye regnskaps- og rapporteringssystemet. Temaet ble ansett som så viktig også utenfor vegsjefkollegiet at det i sin helhet ble trykket i Norsk Vegtidsskrift.⁵¹

HVORFOR VAR DET BILRASJONERING I 15 ÅR?

Dagens godt voksne mennesker husker bilrasjoneringen i etterkrigsårene. Her skal vi se på noen av grunnene til at den ble gjennomført, og hvorfor den varte så lenge. Regjeringen Gerhardsen satset på kraftkrevende industri og eksport av varer som kunne gi inntekter til statskassen. Dessuten prioriterte regjeringen arbeid innen land- og skogbruk.

Import av biler var strengt regulert, og bensinen rasjonert. Ingen populær politikk, men etter regjeringens mening nødvendig.⁵²

Utgangspunktet for rasjoneringen var valutamangel og underskudd på handelsbalansen. Sverre Knutsen og

Knut Boge skriver innsiktsfullt om hva en som ønsket å kjøpe bil måtte forholde seg til. Her skal vi nøye oss med å fastslå at rasjonering av personbiler varte i 15 år, mens rasjonering av lastebiler og bussunderstell ble opphevet i juli 1951.

Å eie egen bil ble sett på som en luksus som var forbeholdt enkelte yrkesgrupper og ansatte i høyere stillinger i stat og kommune. Utover 1950-tallet bredte det seg en misnøye med rasjoneringen, og argumentet om valutaknapphet skal ha stått svakt fordi nasjonaløkonomien var mye bedre etter 1955. Årsaken må derfor ha vært at politikerne tviholdt på planstyrets detaljregulering og manglende vekt på lønnsomhet.

Fra 1945 til 1960 var realveksten i BNP på 175 prosent målt i faste 1990-kroner. Økt inntekt og en generell velstandsutvikling styrket ønsket om å få egen bil. Trafikkveksten medførte at etterspørselen etter veier økte.⁵³

Pål Nygaard har enda et argument for den lange rasjoneringen; nemlig at vegnettet ikke ville tåle et frislipp av biler. Vegstandarden var for dårlig. Etter hvert ble presset mot regjeringen så stort at rasjoneringen ble opphevet i 1960. Dessuten hadde Norge blitt medlem i frihandelsforbundet EFTA, og medlemskapet ville før eller senere tvinge fram en frigjøring av bilsalg.⁵⁴

Det er forståelig og står i respekt av at regjeringen gjennomførte en hard prioritering de første etterkrigsårene. Det måtte til for å få landet på fote. Hva man kan stille seg kritisk til, er om det strengt tatt var nødvendig at denne perioden varte så lenge.

Etter hvert kom det til et vegpoli-

tisk klimaskifte. Etter at bilrasjoneringen opphørte, innså Arbeiderpartiet at vegnettet ikke var dimensjonert for den økte bilismen. Rundt 1960 endret partiets vegpolitikk seg drastisk. Tidligere hadde det vært mot bilismen. Nå gikk dette partiet inn for at bilen skulle bli allemannseie, og at vegnettet måtte bygges ut. I partiets arbeidsprogram for 1961-65 var det klart formulert at den raske veksten i biltrafikken ville kreve en særlig stor innsats i vegbyggingen.⁵⁵

Helt på tampen av sin tid som vegdirektør opplevde Backer at den etaten han ledet, ble prioritert av politikerne. Men jeg tror ikke vi skal anse Backers innflytelse som avgjørende for dette skiftet. Det var en samfunnsprosess som av ulike årsaker hadde tvunget seg fram.

Dessuten var Trygve Brattli blitt samferdselsminister våren 1960. Han hadde politisk tyngde og vilje til å endre vegpolitikken.

OPPOSISJONENS VEGPOLITIKK

De borgerlige partiene delte ikke regjeringens prioritering når det gjaldt vegpolitikk. Etter 1950 ble dette mer synlig, og alternativene markante. Særlig Høyre stod i sterk opposisjon til regjeringens samferdselspolitikk, mens regjeringspartiet stod fast på sitt syn om at kraftkrevende industri måtte prioriteres. I budsjettårene 1950/51 til 1959/60 foreslo Høyre til sammen 200 millioner kroner mer enn Arbeiderpartiet til vegbevilgninger.

I 1957 la samme parti fram et helhetlig program for modernisering og utbygging av vegsystemet, jernbanen, luftfarten og telesystemet: «En 10 års plan for



Bilsakkyndigmøte en gang i begynnelsen av 1960-årene. Fra venstre Brynjulf Akre, byråsjef Wister, to ukjente i bakgrunnen, vegsjef Alf Torp, bilsakkyndige Gunnar Thorsen med ryggen til, samferdselsminister Trygve Bratteli og Thomas Backer.

samferdsel». Videre ønsket Høyre en vegpolitikk som var mer frikoblet fra direkte politisk styring, i motsetning til Arbeiderpartiet, som ønsket politisk styring og samordning gjennom regulering. Et hovedvegnett ble ansett for å være av mindre betydning. Prioritering av veg på denne tiden betydde bygging av vegstuber fra grendesenteret og smelteverket til havneanlegget.⁵⁶

Det er interessant å merke seg at det var et annet parti enn det som satt med regjeringmakten som laget en helhetlig samferdselsplan. Ovenfor har vi sett at ledelsen i Statens vegvesen unnlot å ta fatt i oppgaven når det gjaldt vegsystemet.

Den manglende forståelsen for at industribedrifter som hverken lå ved jernbanen eller ved sjøen, hadde behov for veger for å nå fram til sine markeder, er underlig. Vi kan spørre oss hva dette skyldtes. Sverre Knutsen og Knut Boge bruker begrepet stiavhengighet for å forklare de relativt stabile, langvarige politiske institusjonelle mønstre som kan observeres i vegpolitikken, men også endringer og sammenbrudd i mønstrene. Stiavhengighet innebærer at faktorer ved starten av en utviklingsprosess får større betydning enn faktorer som kommer inn på et senere tidspunkt.

Knutsen og Boge viser til den amerikanske teknologihistorikeren T.P. Hug-

Johanne Grønningsæter er Clara og Thomas Backers yngste datter. (Foto: Ane Cecilie Røed)



hes, som bruker begrepene systembygere, utviklingsfaser, flaskehals og momentum for å forklare endringer i sosio-tekniske systemer. Det sistnevnte begrepet, momentum, betegner i vår sammenheng den egentlige drivkraften som vegsystemet har opparbeidet, og som gjør det svært vanskelig å snu den utviklingen vegsystemet har fått. Begrepet er også relevant for konkurransen med andre infrastrukturensystemer inn samferdsel, eksempelvis jernbanen.⁵⁷ Det kan derfor se ut som om det var stiavhengighet som gjorde at politikerne fortsatt hang fast i en forståelse av at veger ikke var selvstendige transporttårer, men tilførselsveger til andre transportsystemer.

PERSONLIGHET

Da Backer tilrådte som vegdirektør i 1948, ble han presentert i bladet *Meddelelser* blant annet på denne måten: Han er i besittelse av stor arbeidskraft, er særdeles kunnskapsrik og en dyktig vegingeniør. Rettsinn og saklighet er framtrædende egenskaper hos ham, og han nyter stor anseelse innen etaten.⁵⁸

Barnebarnet Arne Grønningsæter forteller at han og en yngre bror bodde hos sine besteforeldre, som da var pensjonister, på Hauketo i flere år. De var da elever ved Oslo Katedralskole, mens

foreldrene bodde i Lofoten. Han beskriver sin morfar som en varm person, som også var en helt for ham da han var liten. Det var alltid godt å komme i hjemmet til besteforeldrene. Morfaren framstod som en vennlig og forsiktig person, men det har blitt fortalt at han kunne sprekke av raseri hvis han ble provosert. Men dette skal ikke ha skjedd i familiesammenheng. Videre forteller han at morens far hadde en underfundig humor og skrev dikt med rare gåter. Han var ikke en person som tenkte strategisk og var opptatt av å skape allianser.

Det er interessant å merke seg at vegdirektør Backer ikke kjørte bil. Da familien bodde i Steinkjer, hadde han tatt førerprøven fordi han hadde hatt behov for det i forbindelse med sitt arbeid. Siden ble det lite bilkjøring. Datteren beskriver sine foreldre som sosiale mennesker som hadde et åpent hjem.

Av venner i Statens vegvesen som familien pleiet omgang med mens de bodde i Steinkjer, nevner hun Johannes



Clara og Thomas Backer med barn, svigerbarn og 7 barnebarn ca. 1969. Som nr 2 fra venstre i første rad sitter Johanne Grønningsæter, Clara Backer, en datterdatter, Thomas Backer og Ingrid Yang. Bakkerst til venstre står svigersønnene Daniel Yang og Fredrik Grønningsæter. Lengst til høyre Hans Ditlef Backer og i midten, med mørke briller, hans kone Inger Marie Backer. (Foto utlånt av Johanne og Arne Grønningsæter)

Eggen med familie. Eggen og Backer tilhørte begge det første kullet som ble uteksaminert fra NTH i 1914. Mens familien bodde i Oslo før krigen, skal Backer og konen ha pleiet omgang med Arne Olai Korsbrekke og hans kone.⁵⁹

Jeg har også snakket med tidligere kolleger som arbeidet i Vegdirektoratet i Backers siste år som vegdirektør. De var alle unge og helt på starten av yrkeskarrieren. Ingen av dem arbeidet direkte sammen med vegdirektøren, men deres karakteristikk kan likevel hjelpe oss å få et tydeligere bilde av ham som vi ellers bare kjenner fra bilder og skriftlige kilder.

Knut Erik Frydenlund forteller følgende: «Når det gjelder min kontakt med vegdirektør Thomas Backer så var det somrene i 1960–1962. I studietiden var jeg da teknisk sommerhjelp ved Veglaboratoriet. Jeg møtte i denne sammenheng Backer tilfeldig i ganger og korridorer i Vegdirektoratet, men hadde ingen formell kontakt i arbeidssammenheng. Jeg oppfattet han som en smilende og vennlig mann, litt liten av vekst. Jeg er senere blitt fortalt at han kunne bli skikkelig sint hvis provosert, men jeg opplevde ikke slike situasjoner selv».⁶⁰

Kari Lindegaard begynte å arbeide i postekspedisjonen i Vegdirektoratet 1.

juli 1960, knappe 16 år gammel. I postekspedisjonen hadde også vegdirektørens uniformerte sjåfør sin plass. Lindegaard, som tilhørte den siste generasjonen som kunne gå ut i arbeidslivet etter 7-årig folkeskole og 1-2 år på Framhaldsskole, har følgende historie å fortelle: «Jeg bodde hjemme, som var på Etterstadsletta, og måtte ta trikken til jobben. Jeg dro til Welhavens gate og gikk til Schwensensgate. Noen ganger fikk jeg følge med en trivelig mann. Han så veldig alminnelig ut, med gråbeige frakk, hatt og dokumentveske. Han var lett å snakke med, en virkelig koselig «gubbe». Etter hvert fikk jeg jo greie på hvem han var, det var selve vegdirektøren. Jeg kan huske at jeg ble veldig flau og vi «sluttet å treffes».⁶¹

Olav Søfteland, vegdirektør 1992–2007, omtaler en av sine forgjengere på denne måten: «Når det gjeld Thomas O. Backer, så har eg ikkje så mange personlege minne og informasjon om han. Eg begynte som soldat i Vegdirektoratet i mai 1961. Eg fekk helsa på vegdirektøren. Eg fekk også visa han resultatet av ei linjeundersøking eg gjorde for ein ny firefelts veg gjennom Bærum og Asker (Jarlinja, planane vart aldri akseptert i dei to kommunane). Eg hugsar Backer som ein roleg og vennleg mann. Han og kona var med på Veringeniørforeningen sitt årsmøte på Lillehammer i 1972. Under ein middag var det konkurranse om kveldens beste historie. Den tidlegare vegdirektøren og kona delte førsteplassen. Premien var ei flaske med noko godt i».⁶²

KAN BACKER KLANDRES FOR VEGENES FORSØMMELSE?

Den manglende satsingen på vegbyg-

ging førte til en forsømmelse av vegnettet, men Arbeiderpartiet var ikke alene om skylden. Statens vegvesen som fagetat hadde hovedansvaret for å legitimere bevilgninger til og satsing på veger. Her sviktet ledelsen i Vegvesenet. Nedprioriteringen av vegene ble nærmest stående uimotsagt.

Opplysningsrådet for Biltrafikken var de eneste som protesterte. Fraværet av protester skyldtes ledelsens manglende evne til å demonstrere vegenes betydning, og skape støtte hos lokale og sentrale myndigheter for sine planer. Statens vegvesen greide ikke å dokumentere at vegene kunne være samfunnsøkonomisk nyttige.⁶³ Vegdirektoratets ledelse under Backer må karakteriseres som svak og lite dynamisk. Backer var en samvittighetsfull mann, med framstod i liten grad som en kraftfull talsmann for sin etat overfor brukerne av vegnettet og politikere.⁶⁴

Både Pål Nygaard og Sverre Knutsen er klare i sin dom over Backer. I hans tid som vegdirektør ble vegnettet forsømt både på grunn av regjeringens politikk, men også fordi Vegdirektoratets ledelse ikke synliggjorde det behovet Vegvesenet hadde for bevilgninger. Under en mer dynamisk ledelse er det derfor godt mulig at forsømmelsen hadde blitt mindre, men ikke helt vekk. Til det var den politiske prioriteringen for hard. Vegsjefen i Hedmark, Arne Østgård, beskriver Backer som en velmenende, forsiktig leder som la hovedvekt på det bestående og de muligheter som var til stede for å forbedre dette.⁶⁵

Slik jeg ser det kan Backer klandres, men også andre i ledelsen har en del av



I februar 1962 ble Thomas Backer utnevnt til ridder av 1. klasse i den Kongelige St. Olavs orden. Ordenen ble overrakt av kansellijef Georg Bull, som i sin tale sa at Hans Majestet Kongen ønsket å hedre vegdirektøren for hans innats i en stilling som det kanskje ikke alltid har vært like hyggelig å bekle. (Foto fra Norsk vegtidsskrift 1962).

ferdselsminister i årene 1955-1960, skal ha lovet velgerne vege, uten å sørge for bevilgninger til de aktuelle stedene. På den måten satte han vegdirektøren i en vanskelig situasjon. Om det var grunnen til at Backer truet med å trekke seg, er ukjent, da opplysningene ikke er tidfestet.⁶⁶

BACKER TAR AVSKJED SOM VEGDIREKTØR

27. september 1962 fylte Thomas Backer 70 år, og av praktiske grunner ble dette også hans siste arbeidsdag i Statens vegvesen etter 43 år. Dagen ble behørig feiret, først med et møte i Samferdselsdepartementet, hvor statsråden, Trygve Bratteli, blant annet takket vegdirektør Backer for innsatsen han hadde gjort til beste for staten og Vegvesenet, og mente det måtte være hyggelig for en ansvarsbevisst mann å se tilbake på det arbeidet som var utført. Videre takket Bratteli for et godt samarbeid og karakteriserte Backer som en utmerket representant for den norske embetsstand.

Dernest ble han hyllet i Vegdirektoratet. Blant flere taler har jeg valgt å trekke fram den hans faste stedfortreder, direktør for administrasjonsavdelingen Knut Waarum, holdt. Han begynte med å si at tiden ennå ikke var inne for å gi en objektiv vurdering av Thomas Backer

skylden. Som Backers faste stedfortreder kunne spesielt Knut Waarum hatt gode muligheter til å påvirke vegdirektørens syn på regjeringens vegpolitikk og tatt til motmæle. Et sentralt spørsmål blir hvorfor han ikke gjorde det. Kan det være at han tilpasset seg regjeringens politikk, og var støttende overfor Backers forsiktige linje? Han hadde selv hatt andre visjoner for etaten da han søkte stillingen, og ikke ble den foretrukne kandidaten.

Vegdirektoratets ledelse skulle ha vært offensiv og skapt allianser med vegmiljøet og politikere som sammen kunne ha øvet press på vegne av etaten. Men det er som nevnt annet steds muligens derfor Backer ble vegdirektør, fordi han ikke ville skape problemer for regjeringens manglende satsing. Han ønsket til enhver tid å gjøre det beste ut av situasjonen, og å forbedre det bestående. Kolbjørn Varmann, som var sam-

Clara og Thomas Backer feiret gullbryllupsdagen i 1968. (Foto utlånt av Johanne og Arne Grønningseter)



som leder, og han la ikke skjul på at de første etterkrigsårene hadde vært vanskelige. Disse årene var preget av krigsskader og gjenreisning, og at Statens vegvesen ikke var prioritert av de politiske myndigheter.

Til tross for dette hadde vegdirektør Backer vist en enestående tålmodighet og lojalitet overfor de bevilgende myndigheter for best mulig å disponere de knappe midlene som ble stilt til rådighet. Takket være Backers håndtering av situasjonen, kom Statens vegvesen gjennom denne perioden og kunne til en viss grad legge grunnlaget for den utvikling som startet med stigende bevilgninger fra midten av 1950-tallet.

Videre framholdt Waarum at noe av det viktigste som var gjort under Backers ledelse var konsentrasjon av arbeidsdriften. Etter hvert som trafikken økte og anleggsdriften ble mekanisert og konsentrert, var det nødvendig med en omforming av administrasjonen for å mestre de nye driftsmåtene og planlegge for motoralderen. Den siste halvdel av Backers tid hadde derfor vært preget av omlegging og utbygging av administrasjonen.⁶⁷

ALDERDOM

I mai året etter at han gikk av, var Thomas Backer og hans kone til stede ved

avdukingen av et portrett av ham, malt av kunstneren Elsa Lystad.

I 1964 feiret Vegdirektoratet 100 års jubileum. Under selve jubileumsmiddagen, hvor både statsminister Einar Gerhardsen og samferdselsminister Erik Himle deltok, var den tidligere vegdirektøren kveldens hovedtaler. I talen ga han en innsiktsfull gjennomgang av direktoratets historie, med størst vekt på 1900-tallet. Talen ble i sin helhet trykket som et særtrykk av Norsk vegtidsskrift.⁶⁸

Thomas Backer fikk et langt liv som pensjonist, 25 år. Han hadde ikke kontor i Vegdirektoratet etter at han sluttet, men han holdt kontakt med tidligere kolleger. I mai 1973 deltok han på 60-årsjubileet for Vegeningenørenes avdeling av NIF. Festen ble holdt i Shippingklubben i Haakon VIIIs gate i hovedstaden. Både Karl Olsen og Eskild Jensen var invitert til feiringen av hans 90 års dag.



60-årsjubileet for Vegingeniørenes avdeling av NIF (Den Norske Ingeniørforening, seinere Norske Sivilingeniørers Forening, nå Tekna). Festen ble holdt 25. mai 1973 i Shippingklubben i Oslo. Bildet viser innehaverne av avdelingens orden «Den Gyldne Spade». Fra venstre Karl Olsen, Svend Major, Christen Lomsdal, Kaare Flaate, Thomas Backer, Per Tambs-Lyche, Per Øgaard, Arne Njå, Olav Søfteland og Rasmus Nordal

Hans kone, Clara, skal ifølge familien ha vært lite glad i husarbeid, og skal heller ikke ha følt at hun strakk til når det gjaldt denne type arbeid. Dessuten fikk hun etter hvert dårlig helse. Det ble derfor den tidligere vegdirektøren som tok hånd om husstellet. Ekteparet var ellers opp-tatt med å pusle i hagen på Hauketo. Litteratur, teater og bridge var andre interesser som opptok dem. Friluftsliv var en yndet aktivitet, og de var aktive skiløpere til de var i slutten av sekstiårene. Hans kone, som hadde tatt høyere utdanning og vært yrkeskvinne før hun giftet seg, skal ifølge familien ha gitt uttrykk for at hun var lei seg fordi hun ikke hadde fått

tatt ut sitt potensiale når det gjaldt egen karriere.⁶⁹ I 1978 hadde Clara og Thomas Backer vært gift i 60 år, og kunne feire diamantbryllup. Dagen ble feiret i Ciros selskapslokaler i President Harbitz gate 4, på Briskeby.⁷⁰

I løpet av sine siste leveår brakk Thomas Backer lårhalsen to ganger. Etter det første bruddet kom han seg relativt raskt, men det gikk ikke like greit andre gangen. I januar 1987 sovnet han stille inn på Nordstrandshjemmet i Oslo, 95 år gammel, mens han kone holdt ham i hånden.⁷¹ Han ble bisatt senere i måneden i Vestre krematorium Nye kapell.⁷² Hans kone døde året etter ham.

OPPSUMMERING

Gjenreisningsproblemene satte sitt preg på alt offentlig styre og stell da Thomas Backer tiltrådte som vegdirektør i 1948. Oppgavene som ventet ham var krevende. Dette ble det heller ikke lagt skjul på. Landet var i en meget dårlig forfatning etter fem års okkupasjon. Infrastrukturen var krigsskadet og nedslitt. Aldri før har det vært stilt større krav til vegene, og aldri før hadde det vært så vanskelig å få arbeidene utført.

Hans forgjenger, Arne Olai Korsbrekke, satt i embetet i 2 ½ år. Det meste av gjenreisningsarbeidet gjestod derfor. En situasjon som i seg selv var vanskelig nok. Den ble heller ikke bedre ved at regjeringen Gerhardsen prioriterte kraftkrevende industri som ga inntekter til statskassen. Vegbygging var en oppgave som måtte vente, da den ikke ble ansett som en lønnsom investering.

Opplysningene om at Thomas Backer opprinnelig ikke var blant søkerne til vegdirektørstillingen, har hittil ikke vært kjent, og kaster nytt lys over regjeringens politikk og Backers tid i embetet. Pål Nygaards antagelse om at regjeringen ikke ønsket en person i vegdirektørstolen som var ambisiøs på etatens vegne, blir styrket. Til det hadde vegeer for lav prioritet av regjeringen.

Det er smigrende å bli oppfordret til å søke etter at søknadsfristen er utgått. For en flink og pliktoppfyllende mann som Backer, som på lik linje med de fleste andre nordmenn var opptatt av å få landet på fote, kan det ha vært vanskelig å avslå. Vi kan derfor stille spørsmål ved om Backer kjente til regjeringens holdning? Og hvorfor søkte han? Burde han

ha spurt seg selv hvorfor han, etter at søknadsfristen var utgått, ble oppfordret til å søke, og kanskje takket nei? Dessuten må han ha kjent til i alle fall noen av de andre kompetente kandidatene.

Thomas Backer var uten tvil en flink vegingeniør med flere års erfaring som vegsjef. Men var det nok til å bekle en så viktig stilling i en så vanskelig tid? Var han med sitt elskverdige og pliktoppfyllende vesen et vegdirektøremne? Og hvor godt trivdes han egentlig med å bli satt i en posisjon han ikke ønsket, siden han i utgangspunktet ikke hadde søkt stillingen?

Med den samferdselspolitikken som ble ført, og de nye opplysningene om at Backer opprinnelig ikke var blant søkerne, synes jeg å ha belegg for at han fikk stillingen fordi han framsto som mindre kontroversiell enn sin argeste konkurrent, Knut Waarum.

Denne tanken forsterkes når jeg ser hvor lite pågående han har vært i å demonstrere vegenes betydning. Selv om han var vegdirektør i en særdeles vanskelig tid, tror jeg at med en mer handlekraftig person som var flink til å skape allianser, hadde situasjonen vært noe bedre. Men fortsatt ikke veldig bra. Til det var politikernes prioriteringer for stramme.

Waarum på sin side hadde gitt uttrykk for ambisjoner på etatens vegne. Han ønsket en mer rasjonell drift i form av mekanisering og konsentrasjon av vegarbeidsdriften. Dette passet ikke inn i regjeringens politikk. Thomas Backer kan ha framstått som en mer medgjørlig kandidat. Han var en lojal, samvittighetsfull og pliktoppfyllende embetsmann, men unnvikende når det gjaldt å stå opp



Clara og Thomas Backer var glade i friluftsliv. Her er de på fjelltur en gang på sine eldre dager. (Foto utlånt av Johanne og Arne Grønningsæter)

for etaten han var satt til å lede.

I etterpåklokskapens lys kan vi stille spørsmål ved om Thomas Backer forstod hva han hadde begitt seg ut på, om han var klar over regjeringens manglende vilje til å prioritere vegene da han tilrådte, og om han var rett mann til å løse oppgaven.

Regjeringens politikk fikk fortsette uten særlig motstand fra Backers side. Han skal ha truet med å gå av på grunn av manglende bevilgninger, uten at dette ble en realitet. Heller ikke vet vi hvilket år det skulle ha skjedd. Hvor lojal skal en embetsmann være overfor det politiske systemet? Hva ligger i mandatet for å være vegdirektør, og hvilken handlingsrom har man? I hvilken grad kan en embetsmann tale politikere midt imot? Å være lojal er en prisverdig egenskap, men når man er satt til å lede en stor landsomfattende etat, er det en leders oppgave å stå opp for denne etaten og skape forståelse for det arbeidet den utfører.

Backers manglende evne og innsats for å skape forståelse for vegenes betydning for næringslivet i distriktene er påfallende.

Selv om Backer ikke framsto som en dynamisk leder, kan vi heller karakterisere ham som en systembygger, for å bruke Pål Nygaards terminologi. Da Karl Olsen overtok ledelsen av en veldrevet vegetat, kunne han bruke mye av sin energi på å være utadrettet.

Bilrasjoneringsen som varte i 15 år, kom til å prege samfunnet. Det er forståelig og står respekt av en regjering som gjør en klar prioritering, men nærliggende å stille seg kritisk til hvorfor denne prioriteringen varte så lenge. Veksten av biltrafikken etter 1960 fant sted på et vegnett som var i dårlig forfatning. Stortingspolitikere prioriterte ofte veger i distriktene de kom fra. Først etter at Arbeiderpartiet endret vegpolitisk ståsted, ble vegbygging prioritert.

Gjennom kontakt med Backers familie, sitter jeg igjen med et inntrykk av en elskverdig og pliktoppfyllende embetsmann som levde i et godt ekteskap. Felles kulturelle interesser og et aktivt friluftsliv styrket båndene ektefellene imellom.



I 1982 fylte Thomas Backer 90 år. Dagen ble feiret hjemme på Hauketo. Blant gjestene var to av hans etterfølgere i vegdirektørembetet. Fra venstre Karl Olsen, Thomas Backer og Eskild Jensen.

Kontakten med barn og barnebarn var god og hyppig, både i Norge og USA. Ikke minst det at de hadde to tenåringer boende i flere år, etter at de ble pensjonister, understreker dette. Til tross for at de to døtrene fulgte en kristen livsbane, var ikke Clara og Thomas Backer spesielt religiøse eller hyppige kirkegjengere.

Thomas Backer fikk et langt liv som pensjonist. Han ønsket ikke, som noen tidligere vegdirektører, å ha kontor i Vegdirektoratet etter at han sluttet. Men han

holdt kontakt med tidligere kolleger. På grunn av konens etter hvert sviktende helse, ble det til at den tidligere vegdirektøren overtok ansvaret for husstellet.

Til tross for karakterdrapene på Thomas Backer, sitter jeg igjen med spørsmålet om hvor hardt vi skal dømme ham. Slik jeg ser det, var han ikke rett mann til rett tid. Til det var han en for forsiktig person i en vanskelig epoke. Men vi skal heller ikke undervurdere hans egenskaper som systembygger.

KILDER

Backer, T. (1958): Norske vegplaner. Norsk vegtidsskrift nr. 10 s. 163-172.

Backer, T. (1964): Vegdirektoratet gjennom 100 år. Norsk vegtidsskrift nr. 11 s. 173-184.

Bjørnland, D. (2003): Fra bygging til planlegging – det store hamskiftet i Statens vegvesen på 60-tallet. Pioneren Arne J. Grotterøds kamp for moderne vegplanlegging. Årbok for Norsk vegmuseum.

Boge, K. (2012): Stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark etter andre verdenskrig. Årbok for Norsk vegmuseum.

Frydenlund, K.E. (2019). E-post datert 10. april.

Gerhardsen, E. (1971): Samarbeid og strid. Erindringer 1945-55. Oslo, Tiden Norsk forlag.

Grønningsæter, A. (2020). Intervju 5. juni.

Grønningsæter, J. (2020). Intervju 10. juni.

Hegdalstrand, K. (1988): Fra kjerreveg til vegplan – vegingeniøren forteller. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1995): Men arbeidet måtte gå. Vegfolk forteller om krig og okkupasjonsår. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1996): Vegfolk forteller. Vegvesenets Minneinnsamling. Innholdsfortegnelse. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Irgens, J. B. (1983): En vegmanns erindringer. Utgitt av Vegdirektoratet, Oslo.

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

Lindegaard, K. (2019). Epost datert 4. oktober.

Meddelelser fra Vegdirektøren 1940–1951. Utgitt av Teknisk ukeblad, Oslo.

Norsk vegtidsskrift 1952–1964. Utgitt av Teknisk ukeblad. Oslo.

Norsk vegtidsskrift 1964 nr. 11. Særtrykk. Vegdirektoratet 1864-1964.

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

Nygaard, P. (2014): Ingeniørene. I Slagstad, R. red: Profesjonshistorier. Oslo, Pax Forlag.

Nygaard, P. (2016): Veisystemet i Norge – teknokratistyrte eller offer for distriktspolitikk? I: Historikere i oppdrag. Festskrift til Trond Bergh, Sverre Knutsen og Lars Thue i anledning 70 års dagen i 2015 og 2016. Novus Forlag.

Nøstdal, K. (1988): Soldaten som tapte freden. Biografien om krigshelten Ludvig Aarhaug. Tiden Norsk Forlag

Paus, H.W. (1962): Norges vegdirektører og vegsjefer. Oslo.

Paulsrud, G. (1996): Vegvesenets arbeidsoppgaver og organisasjon over en 350-års periode. Årbok for Norsk vegmuseum.

Paulsrud, G. (2014): 150 år med veidirektører i Norge. Vejhistorie. Tidsskrift fra Dansk vejhistorisk selskab. Nr. 25 s. 3-11.

Pryser, T. (2020): Epost til Geir Paulsrud datert 19. mai.

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

Røed, A. C. (2017): Andreas Baalsrud – vegingeniør til fingerspissene. Årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, A. C. (2018): Tyskervennlig eller motstandsmann? Årbok for Norsk vegmuseum

Søfteland, O. (2020): Epost datert 23. og 28. januar.

Teknisk Ukeblad 24. mai 1945 s. 79, NIF.

Granskningsutvalgets avgjørelser i møter 6. februar 1946, 13. og 14. februar 1946 og 1. mai 1946. Trykt i protokoll for NIFs hovedstyre 1. halvår 1946.

Østgård, A. (2006): Planavdelingen i Vegdirektoratet 1967-1990. Årbok for Norsk vegmuseum.

NOTER

1: <https://www.nb.no/items/5a650b9810f395aa5bccb806515cdc5b?page=91&searchText=%22thomas%20offenberg%20backer%22> (https://nbl.snl.no/Andreas_Backer)
2: <https://www.nb.no/items/c68f955459173a85f98b9a3857fa291f?page=27&searchText=%22thomas%20offenberg%20backer%22>
3: Paus 1962 s. 39
4: Grønningsæter J. 2020
5: <https://www.nb.no/search?q=%22clara%20backer%22&mediatype=aviser>
6: <https://www.nb.no/items/18552661afa4ce60e9241640031a128a?page=169&searchText=%22thomas%20offenberg%20backer%22>
7: <https://www.nb.no/items/cac01db7a51b82406e08bccbd4deb8ce?page=713&searchText=%22thomas%20offenberg%20backer%22>
8: https://snl.no/Fredrik_Gr%C3%B8nnings%C3%A6ter
9: <https://media.digitalarkivet.no/view/49279/164> <https://media.digitalarkivet.no/view/49290/175>
10: <https://www.nb.no/search?q=%22thomas%20offenberg%20backer%22&mediatype=aviser&fromDate=19550101&toDate=19591231>
11: Hegdalstrand 1995 s. 7
12: Meddelelser 1940 nr. 8 s 110, Paus 1962 s. 39
13: Grønningsæter J. 2020
14: Pryser 2020
15: Teknisk Ukeblad 24. mai 1945 s. 79, NIF. Granskningsutvalgets avgjørelser i møter 6. februar 1946, 13. og 14. februar 1946 og 1. mai 1946. Trykt i protokoll for NIFs hovedstyre 1. halvår 1946
16: Røed 2018 s. 113-114
17: Irgens 1983 s. 30
18: Nygaard 2014 s. 192
19: Grønningsæter A. 2020

20: Nygaard 2014 s. 314
21: Grønningsæter J. 2020
22: RA/S-1333/A/Aa/L001) (Meddelelser fra veidirektøren 1948 nr 1 s. 1) (Nygaard 2014 s. 239-243
23: Gerhardsen 1971 s. 175
24: Knutsen og Boge 2005 s. 56-58, Nygaard 2014 s. 316
25: Boge 2012 s. 165
26: Meddelelser fra Vegdirektøren 1948 nr. 1 s.1
27: Knutsen og Boge 2005 s. 71-72, Norsk vegtidsskrift 1964 nr. 11 s. 197
28: Nygaard 2014 s. 264-265
29: Paulsrud 2014 s. 8-9, Paulsrud 1996 s. 35
30: Knutsen og Boge 2005 s. 72-73, 121
31: Paulsrud 2014 s. 8
32: Hegdalstrand 1988 s. 60, Knutsen og Boge 2005 s. 82
33: Nygaard 2014 s 290-291
34: Hegdalstrand 1996 s. 6
35: Knutsen og Boge 2005 s. 89
36: Paulsrud 1996 s. 34
37: Knutsen og Boge 2005 s. 85-87
38: Bjørnland 2003 s. 22
39: Nygaard 2014 s. 255-256, 261-262
40: Knutsen og Boge 2005 s. 61, 164-166
41: Røed 2015 s. 96, 2016 s.112, 116, 2017 s.191
42: Nygaard 2014 s. 74,77
43: Knutsen og Boge 2005 s. 56-58, 61-66, 73
44: Meddelelser fra Veidirektøren 1950 nr. 10 s. 164
45: https://www.stortinget.no/nn/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlingar/Lesevisning/?p=1961-62&paid=4&wid=a&psid=DIVL610&pgid=a_0625
46: Norsk vegtidsskrift 1953 nr. 3 s 36-37
47: Norsk vegtidsskrift 1955 nr. 12 s. 187-195
48: Norsk vegtidsskrift 1958 nr. 1 s. 2-5
49: Norsk vegtidsskrift 1959 nr. 4 s. 59-61
50: Norsk vegtidsskrift 1961 nr.1 s.8-14
51: Norsk Vegtidsskrift 1962 nr. 6 s. 96-98
52: Gerhardsen 1971 s. 175
53: Knutsen og Boge 2005 s. 58-61, 377
54: Nygaard 2016 s. 76-77
55: Knutsen og Boge 2005 s. 79-80
56: Knutsen og Boge 2005 s. 66-70
57: Knutsen og Boge 2005 s. 19-20
58: Meddelelser fra Vegdirektøren 1948 nr. 1 s.1
59: Grønningsæter A. & J. 2020
60: epost Knut Erik Frydenlund 10. april 2019
61: epost Kari Lindegaard 4. oktober 2019
62: epost Olav Søfteland 2020
63: Nygaard 2014 s. 278, 289, 292
64: Knutsen og Boge 2005 s. 212
65: Østgård 2006 s. 138
66: Grønningsæter A. & J. 2020
67: Norsk vegtidsskrift 1962 nr. 10 s. 153-154
68: (På side 175 i særtrykket er de forskjellige adressene der Vegdirektoratet hadde hatt kontor i løpet av sin 100 års historie nevnt. Dette er opplysninger som forfatteren ikke har funnet andre steder.) Norsk vegtidsskrift 1963 nr. 8 s. 128, 1964 nr. 11 s. 173-184, Norsk vegtidsskrift 1964 nr. 12 s. 225
69: Grønningsæter A. 2020
70: https://www.nb.no/items/URN:NBN:nonb_digavis_aftenposten_null_null_19781230_119_602_1
71: Grønningsæter A. 2020
72: Arbeiderbladet 14. januar 1987