

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

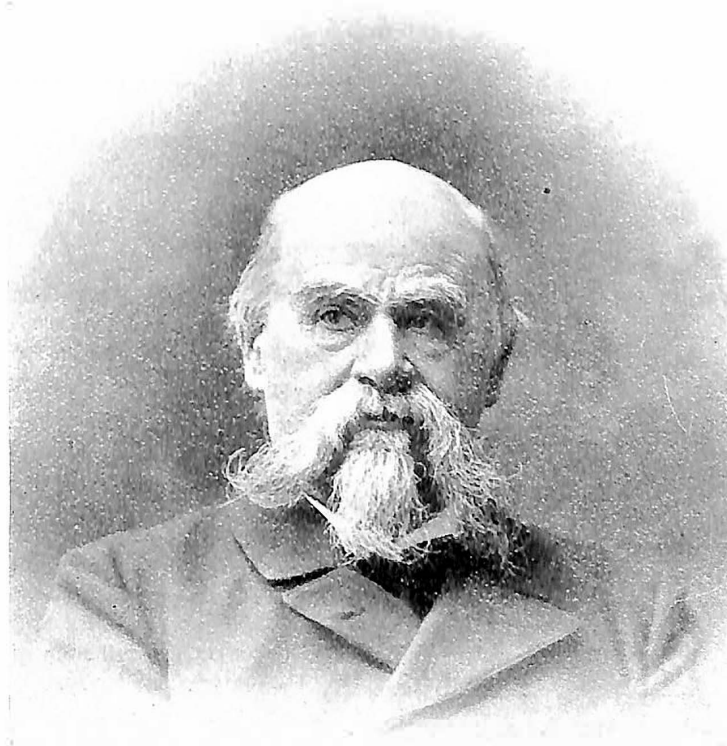
NR. 8

INDHOLD: Veidirektor Hans H. Krag. — Sprøtte minner om veidirektor Krag. — Nøgen erindringer om veidirektor Krag. — Særbe-
stemmelser om motorvognkjøring. — Litteratur.

August 1929

VEIDIREKTØR HANS H. KRAG

9. AUGUST 1829 — 9. AUGUST 1929.



Hans Hagerup Krag blev født i Grong i Namdalen den 9. august 1829, altså for 100 år siden. Han blev utdannet som artillerofficer, og begynte allerede 23 år gammel sitt arbeide i statens veivesen, et arbeide som han fortsatte uten avbrytelse i mere enn et halvt århundre.

Det var i en interessant og betydningsfull tid for vårt land at Krag trådte inn i veivesenet. Den kulturbølge som dampmaskinen hadde satt i bevegelse, var nettop nådd hit og hadde begynt sin mektige innflytelse både på veivesenets og jernbanesenenets område. Kommunikasjonsvesenets utvikling også tillands blev snart tidens løsen — en ny tidsperiode hadde begynt. For veivesenets vedkommende hadde de prinsipper som i den senere tid

anvendes for vår veibygning nettop begynt å få innpass i landet. Man sluttet med å bygge bakkete veier for kløv- og ridehester og begynte å anlegge veier med gode stigninger og gode veibaner. Landet hadde også nu — i 1851 — fått en ny veilov, som medførte at der kom mere fart i veibygningen. Denne nye lov overførte nemlig bevilgningsmyndigheten for hovedveienes vedkommende fra Kongen til Stortinget og for bygdeveiene fra amtmannen til herrestyrene.

Ved en mønstring av ingeniørkreftene i denne avgjørende overgangstid, raker major — senere veidirektor — *C. W. Berghs* forerskikkelse tydelig frem i forgrunnen innen veivesenet, mens den livfulle og energiske Krag på dette tidspunkt inntok



Kaptein H. Chr. Finne. Indredepartementets vei-
assistent 1816—1852.



Veidirektor C. W. Bergh 1852—1873.

sin mere tilbaketrukne plass i de yngre veiingeniørers krets. Veivesenets administrasjon som tidligere hadde vært henlagt under Justisdepartementet, var i 1846 overført til Indredepartementet, som samtidig fikk en sakkyndig assistent i veisaker, kaptein *H. Chr. Finne*. Han etterfulgtes i 1852 av major Bergh og samme år ansattes som nevnt Krag i veivesenet etter å ha bestått eksamen fra den militære høiskole som nr. 1.

Det var under høiskolestudiet at Krag's evner og krefter fikk sin første modning; først herunder vant han frem til troen på sig selv, så han med godt håp kunde begynne sin virksomhet på det felt hvortil hans senere livsgjerning fornemmelig skulde være viet.

Nogen tilsvarende fortrøstning hadde han ikke da han begynte på Høiskolen, idet hans tidligere skoleresultater ikke var særdeles lovende. Hans inntrøden på Høiskolen er i så henseende betegnende: Lenge gikk han utenfor av frykt for å fremstille sig, men endelig fikk han mot og gikk op. Til Krag's første inntrykk hører da at han så en av sine kamerater flott og selvsikker sitte på et bord og dingle med benene og se nokså overlegen ut. „Åh!” tenkte Krag, „kan du være her, så kan også jeg.” Og Krag blev og tok som sagt sin høiskoleeksamen med utmerkelse.

Den nye tid og den nye virksomhet passet fortrinlig til Krag's natur. Han kastet sig også straks inn i arbeidet med en kraft og iver som gjorde at han meget snart henledet oppmerksomheten på sig. Han blev således tidlig anleggsbestyrer, og stod som sådan

i 2nen halvdel av 1850-årene og begynnelsen av 1860-årene i spissen for en rekke veianlegg og undersøkelser på forskjellige kanter av landet, således i Gudbrandsdalen, rundt Fredrikshald, i det Bergenske, ved Haugesund og i Nordland, og han la herunder grunnlaget for sitt senere inngående kjennskap til landet. I denne periode blev han bl. a. overdratt å undersøke en veilinje fra Kristiansand til Homme og herved fikk han anledning til å vise sin senere så sterkt utviklede sans for systematisk og grafisk fremstilling. Dette projekt kan ennu stå som et mønster på en vel utført og gjennomarbeidet undersøkelse. I ennu høyere grad fant disse evner sitt uttrykk ved hans behandling av veiprojektet over Haukelifjell.

*

Årene 1863—65 dannede det neste betydningsfulle avsnitt i Krag's liv. Veidirektor Bergh blev syk i 1863 og fikk ett års permisjon. Tross sin forholdsvis unge alder, 34 år, blev Krag da konstituert som veidirektor, og han bragte ved denne anledning hurtig et par viktige reformer ut i livet. Samme år foretok han sin første studiereise til Schweiz og forfattet sitt for Haukeliveiens skjebne avgjørende innlegg. Etter 11 års tjeneste hadde han altså allerede vunnet en høy grad av anseelse. Han hadde vist sig å være i besiddelse av udmerkede anlegg for en veiingeniør's arbeide, og navnlig å ha et åpent blikk for terrengets benyttelse og for kommunikasjonenes betydning for våre næringsveiers utvikling.

På den nevnte reise i Schweiz, hvis formål hovedsakelig var å studere sneforholdene med tanke på

Haukeliveien, men på hvilken der også innhentes mange andre opplysninger, gjennomkrysset han landet i alle retninger og utfoldet en rastlos virksomhet. Opholdet varte i 4 uker, og på denne tid passerte Krag Alperne 4 ganger, dels over og dels igjennem. Rapporten om denne reise er delt i 25 avsnitt, inneholdende en rikdom av interessante opplysninger, og er preget av en sterk overbevisning om veivesenets betydning for fremme av våre næringsveier, blandt hvilke Krag allerede dengang med styrke pekte på turistvesenet. Ja, denne vidtskuende mann så allerede da betydningen av våre vannfall for industriens utvikling hos oss.

Ved Berghs overtagelse igjen av veidirektorembetet i 1864, forblev Krag ved hovedkontoret, hvortil han 2 år etter knyttedes enn fastere ved å ansettes i det da opprettede kontorchefembede.

Denne stilling innehadde han til Bergs død i 1873 da det overdroges Krag å opta arven efter Bergh som veivesenets tekniske chef.

*

Allerede i Berghs tid hadde Krag fått megen innflytelse, både som naturlig følge av hans egne betingelser, og fordi Berghs helbred i de siste 10 år av hans liv var vaklende. Imidlertid gikk alt i Berghs ånd, under hvis mektige innflytelse Krag arbeidet med en eksemplarisk troskap og flid. Hans beundring for Bergh var så stor, at han med engstelse imøteså den tid da Bergh skulde gå bort, idet han var bange for at det store og velbegynte verk vilde falle i stykker av mangel på en leder. Men Krag hadde herunder glemt å ta tilbørlig hensyn til sine egne evner; bl. a. hadde han glemt sin ubøielige energi, hvorpå han dog hadde levert flere bevis allerede under samarbeidet med Bergh. Engang hadde således Krag foreslått for Bergh at der skulde settes en rute i en dør for å skaffe litt lys på en gang; men Bergh fant denne foranstaltning mindre nødvendig, og sa nei til forslaget. Så blev det ikke talt mere om den ting, men efter adskillige måneders forløp fant Bergh en dag ved tilbakekomsten fra en reise, at den av ham avslåtte rute nu var blitt satt inn. Bergh kaller Krag inn og ber ham trekke ut en skuff og ta en lapp som lå øverst i denne og lese hvad der stod på lappen. Denne var datert den dag de hadde talt om ruten og underskrevet av Bergh. På lappen stod: „Han gir sig ikke, ruten kommer i døren!” Siden blev det et bevinget ord i veivesenet når det gjaldt å mane til utholdenhet og tålmodighet: „Ruten må i døren!”

Der er også mange andre historier om samarbeidet mellom Bergh og Krag. Det gikk ikke alltid så formelt for sig, man var ikke så ømskinnet i de dager, og Krag fortalte med en viss stolthet, at Bergh en gang endog brukte korporlige midler, da han ikke likte en veilinje, som Krag hadde planlagt. Som eksempel på tonen i tjenesteskriverer i veivesenet i denne tid, hitsettes følgende utdrag av en skrivelse

av 1861 fra en av veivesenets arbeidsbestyrere til major Bergh:

„I Forbindelse hermed vil jeg ikke undlade at bemærke, at efter at have været Vidne til, at hr. S. begyndte sin Tjeneste med den cavaliermæssige Lohed at komme forseent, saa fandt jeg mig befoiet til næstefter at give ham den alvorligste Tilrettevisning, tillige da han paaberaabte sig manglende eller ubestemt Ordre, at indskjærpe J., at det var hans ufravigelige Pligt at paasee en hensigtsmæssig Anvendelse af den ham givne betydelige Ingeniør-Assistance, og at de Humanitetshensyn mod Venner eller Assistenten ikke kan taales, som maatte foranledige, at tilbørlig Humanitet mod Arbeideren tilsidesættes. Hertil regnes, naar Skarer af uovede Arbeidere skal være uden Veiledning ved Arbeidet, fordi en ung Gentleman skal nyde sin Morgenro og Lignende. — Jeg fremhævede for Vedkommende, at man maa erindre, at Embedsmanden er til for Folkets Skyld og ikke omvendt, og naar jeg atter nu berører dette Punkt, saa er det i Haab om, at denne Opfatning skal gjøres gjældende nu under nærværende militære Administration.¹⁾ Samme punkt har jeg for nogle Aar siden tilladt mig blandt andet at paatale for det høie Departement, men dettes Opfatning af Embedsmandens Stilling og Pligt maatte have været forskellig fra min, da min Optræden i dette Anliggende ikke førte til andet Resultat end en Tilrettevisning for mig.”

*

Det er forbausende hvor tidlig og sikkert det under Berghs talentfulle ledelse blev optrukket rasjonelle grunnlinjer for veivesenet. Trasé og teknikk blev bygget på fullt moderne anskuelser, og organisasjonen blev bygget på prinsippene: Sakkyndig behandling i flere instanser, oversikt og kontroll.

Hvad spesielt angår utstyret, stod det snart klart for Bergh at vi for nogenlunde å kunne komme efter utviklingen i andre land, måtte nedstemme fordringene til komfort, navnlig da der jo i 1850- og 60-årene ikke var utsikt til nogen større jernbanebygning i vårt land, og der allerede i 1860-årene ikke manglet dem som uttalte at der anvendtes for mange penger til veibygning. Tross alt var jo også forholdene på mange steder hos oss ennu små. Herav hadde Krag fått et så levende inntrykk, at da han i slutningen av 1850-årene kom til Haugesund, så slog det ham som noget nytt og overraskende, at her gikk ingen mennesker i filler. Under disse omstendigheter opkom det hos oss bekjente system: enkelt kjørebredde med møteplasser, der utformedes omkring 1860 og senere blev forelagt ingeniørkommisjonen, som bifalt det. Man fant nemlig at opgaven måtte være å bryte sig hurtigst frem til målet og overlate fremtiden å tilfredsstille fordringene til bekvemmelighet og behagelighet.

*

¹⁾ I årene 1860-64 var veivesenet underlagt ingeniørbrigaden.



På Mortenslund i Grong ca. 1890. Krag og ingeniør Sommerschild — tilhøire. Bakkenfor dem daværende løytnant Klestad.

Krag bygget videre på den i Berghs tid lagte grunnvoll. Herunder stillet selvsagt de store tekniske fremskritt som fant sted i Krags 30-årige veidirektørtid, krav til forbedringer og utvikling også i vei-vesenet. Og til her å følge med og granske nye idéer var Krag fortrinlig skikket, både på grunn av sin egen iderikdom og fordi han alltid søkte dyktig hjelp, som han forstod å organisere innen rammen av et saklig og godt samarbeide. Krag var dog sjelen i det hele; han tilførte arbeidet begeistring og kjærlighet på hvert et trin, om enn ingen kunde utvise den utholdenhet og seighet som Krag selv. Det vilde dog være usant å si at dette samarbeide forløp uten rivninger; et samarbeide med Krags impulsive og seige natur måtte føre til friksjon. Men for dem som kjente Krag, gjorde dette ikke nogen skadelig kløft i samarbeidet, ti det var det gode ved Krag, at på ham kunde man aldri være vond mere enn 1 time ad gangen — som det blev sagt. Han hadde nemlig fremfor alt et godt hjerte, som kunde rumme alle, og som alltid var rede til forsoning.

Blandt distrikter som særlig hadde rørt hans hjerte kan navnes Eksingedalen i Hordaland. Dette skrev sig fra hans første besøk i denne dal. Krag tok da inn på en gård hvor der bodde renslige innflytterfolk fra Hardanger, mens forholdene forøvrig i Eksingedalen var temmelig primitive. På samme tid levet man på nevnte gård i trange kår; det kunde skjønnes bl. a. derav at enhver hadde fått sig tildelt en liten klatt smør i hver sin smørkopp, og det var en ukes rasjon. Da så Veidirektøren skulde legge sig om aftenen, fant han på værelset latinske og greske bøker, som viste sig å tilhøre en av sønnene som var student, og som i ferien var hjemme og hjalp til med slåttene. Disse trekk rørte Veidirektøren og gjorde et dypt inntrykk på ham. Så var det en

dag flere år etter at Veidirektøren hadde en konferanse med departementschefen om Sandølaveien i Nord-Trøndelag, hvor man var begynt å bygge vintervei, men hvor Veidirektøren syntes der burde bygges en tarvelig kjørevei. I den anledning utfoldet Veidirektøren en iherdig og intens virksomhet: Fylkesmannen og ekspedisjonschefen blev ført ut i ubehagelige situasjoner på bløte myrer, så de holdt på å sitte fast, men alt forgyves. Som siste middel vilde da Krag forsøke sine overtalelseskunster på statsråden, og la saken frem med endog mere liv og varme enn sedvanlig. Statsråden bemerket da i en pause: „Veidirektøren har nok sitt hjerte i Sandøladalen!” „Nei, hr. statsråd,” svarte Krag, „mitt hjerte er i Eksingedalen, men min forstand er i Sandøladalen.” Heller ikke dette hjalp, men der blev dog snart efter bygget kjørevei i Sandøladalen allikevel, nemlig efter at kontorchef *Fenger-Krog* på sin lune, humoristiske måte hadde skildret forholdene og spurt: „Hvad ondte har da disse mennesker gjort, siden de ikke skal få en tarvelig kjørevei engang?”

*

På en av sine mange befaringer i Sandøladalen hadde Veidirektøren gitt et sterkt bevis på sine kjempekrefter og sin energi, idet han var på ferde sent og tidlig i rastløst arbeide flere dager i trekk. Assistenten var herunder blitt temmelig utmattet og likte sig ikke. Endelig fikk de sig en god søvn, og ingeniøren våknet tidlig om morgenen. Nu, tenkte han, skal jeg da få se litt i avisene, men straks det raslet litt i papiret, våknet også Veidirektøren. „Er De alt våken?” spør denne, og assistenten svarte: „Ja, jeg vilde benytte tiden og” — — — se litt i avisene, vilde han ha tilføid, men det fikk han ikke sagt, for Veidirektøren hugg straks inn og ropte: „Ja, De har rett, la oss benytte tiden og fortsette vårt arbeide.” Og assistenten fikk heller ikke den dag lest sine aviser.

Da der skulde bygges *bro over Glommen ved Skarnes*, var der strid mellom Veidirektøren og distriktet om valg av brosted. En dag triner så fylkets 5 stortingsrepresentanter inn på Veidirektørens kontor. Deputasjonens ordfører uttalte da på en patetisk måte: „De våger å motsette Dem folkets vilje, innbefattet fylkesmannens, fylkestingets og fylkets stortingsmenns. Hvis De ikke bøier av, vil De snart få merke følgene!” Veidirektøren reiste sig og svarte, likeledes meget høitidelig: „Jeg vet vel at De og mange med Dem vil henge mig; men jeg vet også at der er dem som vil skjære mig ned.” Året efter sluttet fylkestinget og Stortinget sig enstemmig om Veidirektørens brosted.

En annen gang utspant der sig på kontoret en samtale mellem Veidirektøren og en stortingsmann bl. a. om kontraktørvesenet, som den daværende statsråd var for, men Veidirektøren sterkt imot. Stortingsmannen mente at Veidirektøren simpelthen hadde å bøie sig, men Veidirektøren fremholt at det var hans plikt å si sin uforbeholdne mening likeover-

for statsråden, men at det selvsagt var dennes rett og plikt å treffe sin avgjørelse uavhengig av direktørens uttalelse. Under samtalen benyttet Krag et uttrykk som han ofte anvendte overfor sine underordnede på kontoret, idet han sa: „det får vi slåss om.” Han pekte samtidig på sin tollekniv med en spøkende bemerkning om at han alltid hadde kniv ved siden. Krag hadde denne gang ikke beregnet sitt publikum, ti stortingsmannen som ikke kjente ham, fremdrog denne episode i Stortinget, idet han mente at en direktør som truer sin statsråd med kniven, burde avsettes. Saken blev omtalt i avisene, og Veidirektøren fikk følgende brev: „Kjære Krag! Jeg ser at en direktør har truet statsråden med kniven. Det må være dig. Din hengivne Pihl.”²⁾

Parret med denne ildfullhet og umiddelbarhet gav Krag mange eksempler på en usedvanlig seighet og tålmodighet; han slapp aldri taket og benyttet ethvert gunstig øieblikk. Og når et stort spørsmål på denne måte var løst, kunde han ofte med et lunt smil og en overbevisningens styrke si til sine medarbeidere: „Det er en stor makt i å vente,” og så tilføide han i et noget sterkere tonefall: „og jeg har lært å vente.”

Han hadde ikke alltid lett for å ta standpunkt; men hadde han først fått en overbevisning, så gav han sig ikke lett; han „trøttet dem ut”, som hans mangeårige medarbeider kontorchef Fenger-Krog sa.

*

Krags nevø, forfatteren *Vilhelm Krag*, har i sin bok: „Dengang vi var tyve aar”, gitt følgende fornøielige og treffende skildring av sin onkel:

„Mine Foreldres Død svimeslog mig; jeg spiste ikke og sov ikke; det var ingen Mening i det. Tilslidst var jeg nedbrudt paa Legeme og Sjæl.

„Du skal ud og svedte, Gut,” sagde min Onkel Hans, Veidirektøren; han var en gammel Hugaf, uden Sentimentalitet, men med saa meget mere Hjertelag. Nu havde han taget Kommandoen over os; og det fandt vi aldeles selvfølgelig. Han var nu engang Slægtens Onkel Hans, og Slægten kan takke sin Gud, naar den har en over sig, som er hele Slægtens Onkel Hans.

Der havde altid været noget framifraa ved denne Onkelen, bare det at han hver eneste Juleaften sendte Presenter til alle sine Nevøer og Niecer, og der var en hel Hurv at sende til rundt omkring i Landet. Der var smaat og stort og ligt og uligt: saa hver enkelt Present maatte udvælges efter hver enkelt Kjøen, Alder og Individualitet; det gik ikke an at kjøbe Presenterne i Dusinvis, nei, der maatte Omtanke til. Og denne Omtanken hvert eneste Aar; er det ikke ufatteligt, at han tog sig Tid til det han, som havde saameget andet at stelle med.

Saa langt tilbage jeg kan huske stod der paa mine Presenter: Til Ordensmanden. Jeg skal nemlig have været et lidet petit-maitre engang i Tiden; naa, det rettede paa sig med Aarene.

²⁾ Den daværende jernbanedirektør.



A. Fenger-Krog. Kontorchef (overingeniør) ved veidirektørkontoret 1874—1893.

Nu var altsaa Ordensmanden knækket sammen i en eneste Pindehaug, saa der var ikke rar Ordenen i ham mere; han var saa rent hjelpeløs.

Men saa stod den gamle Hugaf paa Pletten strax, men ikke med Sukkertøi og Trøstens Ord.

„Du skal ud og svedte, Gut!” — og dermed sendte han hele Pindehaugen paa Veiarbeide.

Paa Veiarbeide i Juni Maaned! Jo, jeg skal sige, Gutten fik svedte!

Der skulde stikkes ud en Vei fra Holmenkollen til Voksenkollen; den Veien havde han maset med i mange Aar og nu skulde den endelig stikkes ud. Voksenkollen var nemlig Veidirektørens fixe Idé, der var ikke Fred at faa for Voksenkollen. Nu



Krags kontor på Viktoria terrasse, Oslo.



På veibefaring i Finnmark (Lakselv—Alta) Krag stående ved døren. Overingeniør Saxegaard tilhøst.

havde de netop faaet Holmenkollen færdig og Folk syntes der var aldeles nydelig deroppe. Naar de først var kommet dit, var det som de var kommet til Verdens Ende. Det faldt ingen ind at det kunde findes noget ovenfor Holmenkollen, som kanske var endda nydeligere, ingen anden end Veidirektøren, dette buskede Skautrollet, som trampede om i Ur og Ulænde og aldrig kunde slaa sig tilro etsteds, men altid maatte dybere ind i Skauen, høiere op i Heiene.

Saa naar nu Folk sad paa Holmenkollen og nød Udsigten pent og fredeligt, saa kom altid Veidirektøren farende: „Jamen Voksenkollen!”

Var det levende Fred at faa for ham? Var det rart, om Folk blev sinte og ønskede baade Voksenkollen og Veidirektøren Pokker ivold.

Det vil altid blive en Gaade for alle Mennesker, hvordan Veidirektøren fik Borgermester Rygh, den besindige, tynde, tørre og forfærdelig flinke Borgermester Rygh, han som senere blev Statsraad og alt mulig andet, — det vil altid forblive en Gaade for alle Mennesker, hvordan Veidirektøren fik Borgermester Rygh med paa den eventyrlige Expedition fra Holmenkollen til Voksenkollen. Der traakkede det buskede Skautrollet først og havde den pene pertentlige Borgermester med sig over Stok og Sten gjennom Brisk og Klunger; „nei, jeg vil ikke mer, jeg vil ikke mer!” klynkede den fine pene Manden „Ikke se Dem tilbars! Hører De! Ikke se Dem tilbars,” brummede Skautrollet. Og da de var kommet saa høit op, at Borgermesteren var mest kvit, tog forlade mig! Skautrollet et stort Tørklæde og bandt om Hovedet paa Borgermesteren for Sikkerheds Skyld! For at han ikke skulde se sit Snit til at snu sig og se! Og saa slæbte det ubarmhjertige Skautrollet videre med det arme blindede Menneske, — helt op til Udsigten, hvor Kragstenen nu staar, slæbte han Borgermesteren. Men her stansede han, løste Tørklædet og snudde ham: „Værsaagod! Nu kan De faa lov!” Og nu saa Borgermesteren. Hele Vidunderet nedenunder saa han. Og nu skjønte han hvad Veidirektøren havde ment. Og fra den Stund

af havde ikke Veidirektøren nogen taprere Tilhænger end den mægtige Borgermester; dermed havde han seiret.

Nu var de kommet saa langt, at det skulde stikkes ud en Vei op til denne velsignede Voksenkollen, og det var altsaa denne Vei jeg skulde være med at stikke ud.

Og der fløi jeg med Kikkert og Stang i Solheden og Naaleduften ti Timer om Dagen i fjorten Dage tilende; jeg skal sige, jeg fik spise og jeg skal sige, jeg fik sove. Veidirektørens svedekur havde virket; jeg følte mig frisk og sund som aldrig før.

Da jeg var færdig med Veiarbeidet, havde jeg bare Lyst til en eneste Ting: at reise ned til Vennerne i min Barndomsby, at ligge i Telt paa Holmerne og seile i Skjærgaarden; jeg havde jo ikke været i Lister og Mandals Amt paa to lange Aar.

Sludder og Vrøvl; det var ikke noget for Veidirektøren, det buskede Skautrollet. Kom ikke her og snak om Barndomsbyen og Sentimentalitet og Lister og Mandals Amt. Pak Randselen, Gut! Du maa svedte mye mere! Ud paa Fodtur med dig! Komme her med sligt Prat som at ligge og dovne sig i en Seilbaad hele Sommeren! Aa nei, Far! Marsch! Opigjennem hele Valdres, saa rundt i Jotunheimen, saa ned hele Gudbrandsdalen, her har du Rute og Timetabel. Har du forstaat? Afreise imorgen tidlig Klokken 6! Ordre! Marsch!

Naar den gamle Hugaf gav en Ordre, var det bare at lystre. Jeg fuldførte Fodturen nøiagtig efter Time-tabellen. Der stod angivet den daglige Marschlængde, Afgang og Ankomst nøiagtig paa Klokkeslettet! Jeg havde at notere, om jeg overholdt Ordren punktelig; naar jeg kom hjem, havde jeg at stille paa Kontoret og aflægge Rapport.

Han havde intet at bemærke til Rapporten. Naa, sagde han bare. Og saa melder Du Dig ind paa Manufakturpartiet i eftermiddag.”

*

I 1890-årene gjorde Krag sin annen studiereise til Schweiz; han var da rustet med statistiske kurver, som han kompletterte for Schweiz' vedkommende under opholdet her. Og han hadde ikke vært der mer enn 2 uker, før han holdt foredrag for spissene i Schweiz om schweiziske forhold. I begynnelsen var mottagelsen meget kjølig, — man fant naturligvis en sådan optreden høist eiendommelig — men det endte selvsagt i gemytlighet. — Likedan gikk det hos en stiv geheimrath i München. Efter 5 minutters samtale fikk de to eldre gentlemenn lyst til å ta ryggtak.

Det vil også være kjent at Krag likeledes foretok et par studiereiser til Skotland, og mange vil visstnok ennu ha i erindring hans egne livfulle skildringer av disse reiser. Han måtte selv iaktta alt, og bl. a søkte han ved personlige undersøkelser å sette sig inn i bøndernes og arbeidernes livsforhold. En morgen klokken 5 kom han i sitt tarvelige kostyme som han ved sådanne anledninger benyttet sig av, styrtende

inn til en skotsk bondefamilie, som trodde det var en stratenrøver som vilde gjøre innbrudd, mens Krags hensikt var bare å ville smake på havregroten.

*

Krag var som nevnt en meget iderik mann. Han brukte ofte å si om sig selv: „Om bare en av 1000 idéer er brukbar, vil jeg allikevel være fornoid med resultatet.” Og det er sikkert, bare hans ene idé om åpning av Holmen- og Voksenkollen for publikum og den måte hvorpå denne sak blev gjennomført, vil sikre ham såvel samtidens som senere slekters takk og anerkjennelse. Det var nemlig Krag som faktisk „opdaget” Holmen- og Voksenkollen, og han arbeidet lenge med den sak før han fikk nogen med sig til å arbeide for planens gjennomførelse. Det lyktes ham omsider som foran fortalt først å få daværende borgmester Rygh med sig og derefter andre fremstående menn, og „Holmen- og Voksenkollenselskapet” blev stiftet i 1888 av Krag, Rygh, doktor I. C. Holm m. fl. Resultatet av dette selskaps virksomhet og den senere utvikling deroppe er så almindelig kjent, at det er unødvendig å gå nærmere inn på det. Efter at Holmen- og Voksenkollenselskapet hadde avsluttet sin virksomhet og overdratt sine eiendommer til Kristiania kommuner, fortsatte Krag arbeidet med å realisere sine planer for en fullstendigjørelse av anleggene. Han sa nemlig at han ikke kunde betrakte sitt arbeide med Holmen- og Voksenkollen for avsluttet før han fikk følgende to ting deroppe: *Holmenkollkapellet* og *Voksenkollens hospits*. Begge disse er kommet istand efter Krags initiativ.

Til opførelse av kapellet på Holmenkollen fikk han ved Holmen- og Voksenkollenselskapets oppløsning overlatt en tomt på ca. 10 mål.

Det var tanken at kapellet skulde reises ved frivillige bidrag, og Krag utsendte i 1891 sammen med professor Morgenstjerne et oprop om tegning av bidrag. Men der viste sig liten interesse hos almenheten for denne sak, og bidragene kom meget sparsomt inn. Med sin vanlige energi arbeidet dog Krag saken fremover, men byggearbeidet kunde først begynne i 1901, og kapellet blev tatt i foreløbig bruk i 1903 i den stand som man hadde kunnet bringe det til for de disponible midter. Ved Krags død i 1907 var det ennu ikke helt ferdig, men arbeidet fortsattes av byggekomitéen under professor Morgenstjernes ledelse, således at det i 1912 kunde overlates til Akers kommune og innvies til kirkelig bruk.

Kapellet står der nu som et vidnesbyrd om Krags friske religiøse livsanskuelse. „Enhver skal deroppe kunne finne sitt,” sa han. Også i andre henseender gav hans religiøsitet sig sterke utslag. Således hadde han under et av sine samvær med Bjørnstjerne Bjørnson henstillet til ham å skrive salmer, da han mente at Bjørnson vilde være istand til også på det område å gi oss noget virkelig vakkert og oppløftende. Han gjentok sin anmodning i et brev hvori han nærmere forklarte hvorfor han spesielt ønsket at Bjørnson



Holmenkollkapellet.

skulde opta salmediktningen. Såvidt erindres hadde Bjørnson lovet ialfall å overveie spørsmålet, og Krag sendte ham siden hver jul eller nyttår et kort, hvori han minnet om dette. Det er hertil Bjørnson sikter i sin nedenfor refererte samtale med Vilhelm Krag, som denne omtaler i sin forannevnte bok: „Dengang vi var tyve Aar”.

„Men saa den gale Onkelen Deres, De!” raabte han og saa brast pludselig hele Bergvæggen ut i Latter, jo da, nu kom Skredet. Det ljomedet og larmede mellem Væggen. „Veidirektøren De. Nu har jeg i mangfoldige Herrens Aar faat et Kort fra ham til Nytaar. Ænnu ingen Salmer? staar der. Ænnu ingen Salmer? Bare det! Ogsaa Hans H. Krag under! Den gale Manden. Naa ja,” sagde han da han havde leet fra sig. „Der er Troskab i det ogsaa, forresten. Han mener det alvorlig med sin Religion, han. Og han har Mod til at vedstaa sig det. Han har det store, sjældne Mod til at gjøre sig latterlig, om der gjælder noget han tror paa. Det er stor Troskab i det. Saa han ær en bra Kar han ogsaa. Men — ænnu ingen Salmer! Har en hørt Make! Aa den gale Manden! Og saa smaalo han endnu engang.”

Samtidig med at arbeidet for kapellet på Holmenkollen pågikk, optok Krag tanken om opførelse av Voksenkollens hospits. De allerede opførte hoteller og sanatorier på Holmen- og Voksenkollen var nærmest beregnet på folk som hadde råd til å betale



Voksenkollens hospits.

forholdsvis høie priser for opholdet. Men Krag mente at alle burde få anledning til å søke rekreasjon og hvile i de herlige skogtrakter deroppe. Han dannet i den anledning et aktieselskap som bygget „Voksenkollens Hospits”, hvor der skulde være en enkel men god forpleining for en så lav pris, at også mindre bemidlede kunde se sig istand til å tilbringe kortere eller lengere tid deroppe. Hospitset blev delvis ferdig og tatt i bruk i 1901. Anlegget blev senere fullført etter planen, og det har i de forløpne 28 år vært til stor nytte og glede for de mange som har søkt dit.

På Voksenkollen lot han også opføre et hus, det såkalte Krags tårn, som han i fullt montert stand stillet til disposisjon for veidirektørkontorets personale. Krag drog ofte selv herop sommer som vinter etter kontortidens slutt om kvelden. Han var glad når han fikk nogen med sig opover, og han forsøkte på forskjellige måter å animere sitt personale til å benytte huset i større utstrekning enn tilfelle var.

*

Turistlivet og ski-idretten hadde en varm forkjemper i Krag. Han var i sin tid med å arbeide for stiftelsen av Den norske turistforening, var i lengere tid medlem av dens direksjon og blev senere æresmedlem. Det var også Krag som undfanget idéen å henlegge skiforeningens store årlige skirenn til Holmenkollen. Han mente at vi deroppe burde få en nasjonal vintersportsdag av store dimensjoner, noget i likhet med den engelske Derbydag. I 1905 var han med å stifte Akeforeningen i Oslo, og var dens første formann. Som sådan utførte han et betydelig arbeide for istandbringelse av akeveiene fra Holmenkollen og Frognerstøset.

*

Krag interesserte sig sterkt for en bedre utnyttelse av våre vidtstrakte fjellbeiter, og ofret adskillig tid, arbeide og penger på dette spørsmåls løsning. Han gjorde dette ut fra den overbevisning at fjellhøiet i større utstrekning burde utnyttes til melkeproduksjon, idet han mente at dette vilde gi en bedre og fetere melk enn det almindelige dalehøi. Han lot i den anledning utføre praktiske forsøk i Oslo. For egen regning kjøpte han kuer og et større kvanta fjellhøi, engasjerte en sveiser, og hadde en hel vinter

et forsøksfjøs i Oslo. Forsøkene viste at han hadde rett i den antagelse at fjellhøiet gav en verdifullere melk enn andre forstoffer.

*

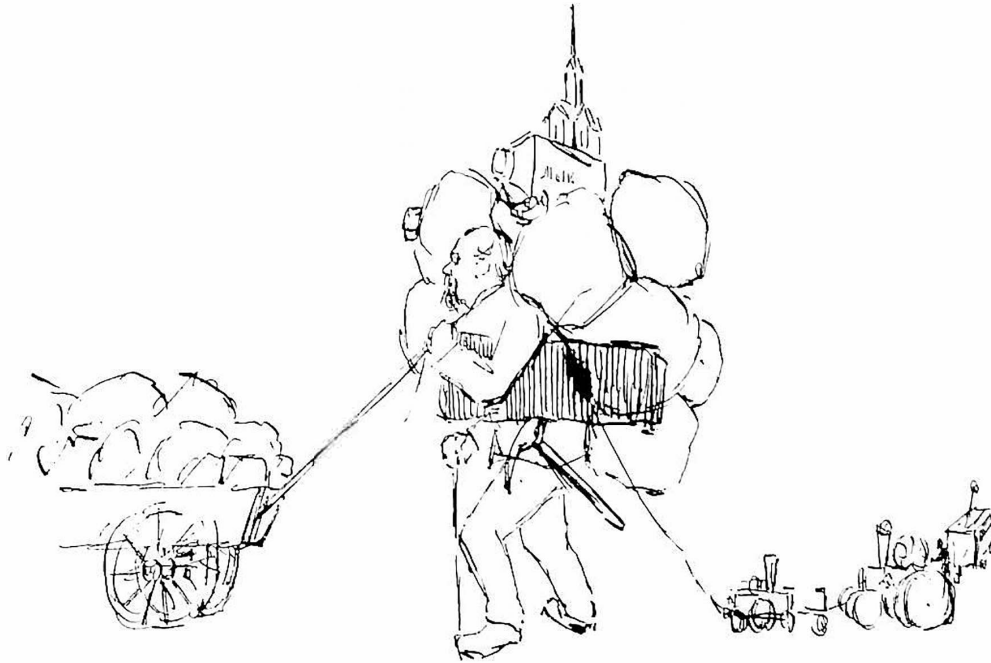
Krags store og omfattende samfunnsinteresser og hans usedvanlige kjennskap til vårt lands naturlige beskaffenhet og økonomiske forhold, gjorde ham til et virksomt og innflytelsesrikt medlem av de 3 store kommisjoner, som blev opnevnt i 1874, 1881 og 1885, og som skulde utarbeide plan for utvikling av våre landkommunikasjoner, særlig jernbanen.

Under sitt arbeide i disse kommisjoner lot han utarbeide en rekke grafisk statistiske plancher og karter til belysning av vårt lands utvikling på de forskjellige områder. Han fant det nødvendig å ha full oversikt over disse ting ved bedømmelsen av de mange på bane bragte jernbaneprojekters berettigelse. Da Krag foreviste sine statistiske arbeider for professor O. J. Broch, uttalte denne: „Ja, dette er meget interessant, Krag, men man bygger ikke jernbaner etter statistikken, men etter politikken.” Sådanne hensyn vilde dog ikke Krag ta, og i kommisjonen av 1874 som utarbeidet vår første jernbanepan, avgav han sammen med amtmann Smith et dissenterende votum, omfattende en mere begrenset plan enn den av komitéens flertall opstillede, og som nok senere måtte erkjennes å være altfor sangvinsk.

Som veidirektør blev Krag medlem av „ingeniørkommisjonen”, en — nu ophevet — institusjon, som av regjeringen fikk sig forelagt vanskelige tekniske spørsmål til uttalelse. Fra hans virksomhet i denne kommisjon kjenner man følgende meget betegnende tildragelser.

Første gang veidirektør Krag var i Ingeniørkommisjonen forelå spørsmålet om linjevalg av Jarlsbergbanen på strekningen forbi Horten. Valget stod mellom en ytre linje og en indre linje, den siste med en forholdsvis lang sidearm til Horten. På grunn av dette uheldige forhold var stemningen innen kommisjonen for å velge den ytre linje; men Veidirektøren begynte å antyde en modifikasjon, hvorved sidearmen skulde kunne forkortes i ganske vesentlig grad. Professor Broch som var formann, likte ikke denne mosjon, han vilde ikke ha noget nytt inn i saken, og avbrøt Veidirektøren temmelig unødig. Krag forholdt sig da taus med hensyn til realiteten, men fikk dog saken utsatt. Neste dag gikk han op til Broch og sa: „Det er meget mulig at jeg ikke er verdig til å være med i ingeniørkommisjonen, men er jeg der først, har jeg både plikt og rett til å si min mening.” Broch blev da meget imøtekommende og spurte hvad det var Veidirektøren ønsket. Jo, han forlangte sin idé nærmere undersøkt, og det blev den. Den viste sig å være praktisk gjennomførbart, sidelinjen kunde føres til Skoppum, hvorved den blev vesentlig kortere, og Veidirektørens plan blev tiltrådt av kommisjonen.

En annen gang skulde kommisjonen uttale sig om valg av jernbanelinjen fra Eidsvoll og nordover. De



„Gamle Norge“. Karrikaturtegning av Kristian Haug.

foreliggende undersøkelser pekte på, at man enten burde passere Vormen med en bevegelig bro ved Eidsvoll stasjon eller gå over lengere nede. Veidirektøren antydet som en bedre løsning først å gå over ved Minne på en så høi bro, at fartøiene kunde passere under broen. Planen møtte motstand, men Veidirektøren opnådde dog utsettelse, og ingeniørene måtte ut i marken mellom jul og nyttår og stikke ut Veidirektørens linje, just ikke i det blideste humør. Da resultatet forelå ved sakens fornyede behandling i kommisjonen, viste det sig at Veidirektørens linje hadde for ugunstige stigningsforhold. Det hastet med avgjørelsen, men Veidirektøren opnådde allikevel å få 1 dags utsettelse. Så satte han hele veidirektørkontoret til å regne ut for den stigning som ønskedes, og dagen efter fremla han sine beregninger i kommisjonen. Merutgiften var en ubetydelighet (3000 kroner), og kommisjonen tiltrådte Veidirektørens plan også ved denne anledning.

*

På Krag's fremsynthet kunde nevnes mange eksempler. Han var således meget tidlig på det rene med hvilken stor betydning Ofotbanen vilde få for malmtransporten og en norsk jernindustri, hvilket vil fremgå av følgende telegram, som han sammen med arbeidsbestyrer i veivesenet, daværende kaptein Lossius, sendte fra Trondhjem i august 1877 i anledning av en jernbaneåpning i Luleå:

Amtmændene, Jernbanedirektøren,
Luleå.

Paa Veivæsenets vegner
Gjennem Jerntraad vi sender
Et Ønske til Jernbanens Venner

At ei længe det vare
Før Jern fra Gellivare
Maa sendes rundt Jord
Over Rømbakken Fjord!
Paa Luossavarras Skinner
Under Jubel af Finner!
At Golfstrømmens Gave
Mellem nordiske Have
Derover finde sin Vei
Saa Sild, Torsk og Sei
I svenske Tønder
Bringes til Ruslands Sønner.
Et Hurra idag
For denne Storsag

Fra

Lossius og Krag.

25 år senere, i november 1902, blev Ofotbanen fra Narvik til riksgrensen åpnet. Krag benyttet da anledningen til å minne om sine fremtidssyner fra 1877 i følgende telegram til

Statsraad Lovland, Narvik.

Mit Fremtidshaab fra Aaret attenhundredsyttifem
Er endnu kun naaet delvis frem;
Thi vel sig forener Vesterhavet med den botniske Bugt
Ad Jernvei slyngtet dristig over saa mangen svælgende
Slugt.

Og over den tidligere ubanede Hei
Nu Malmen og Fisken finder sin Vei
Under Jubel af Svensker, Nordmænd og Finner,
Men alt sker paa udenlandske Jernbaneskiner!



Formann i Den polytekniske forening.

Derfor, naar Staalet ved elektrisk Strøm
flyder fra Luossavarra, først da er min Drøm
i Opfyldelse gaat: at forbi Rombakkenfjord
Sendes rundt over hele Jord
Jern, Skinner og Staal!

Tømmer saa en breddfuld Skaal
For dette store Fremtidsmaal!
Derom beder paa Festens Dag
Veidirektøren, Hans H. Krag.

Et område av det tekniske liv, hvor Krag virket på en meget fortjenstfull måte, var det tekniske foreningsvesen. „Hans mål her var høie og hans bestrebelser ideelle,” skrev ingeniør Stenberg i sin nekrolog om ham. Han arbeidet meget for en nærmere sammenslutning av alle tekniske krefter i vårt land, og når han ikke opnådde å se denne yndlingsidé gjennomført, så var dette mere en følge av tidsforholdene enn mangel på energi og interesse hos ham. Han ofret meget arbeide på *Den polytekniske forenings* trivsel og på å øke dens anseelse utadtil. Han var denne forenings formann i årene 1879—1883 og 1893—1895, og han blev i 1889 dens første æresmedlem. Som formann i den førstnevnte periode utfoldet han en virksomhet som i en lengere årrekke fremover satte spor såvel i foreningslivet som i den tekniske verden forøvrig. Det lyktes ham bl. a. å løse den vanskelige oppgave å få istand en sammenslutning mellom den da nystiftede ingeniør- og arkitektforening og Den polytekniske forening. Da interessen for „Teknikernes understøttelsesforening” i slutten av 1890-årene var gått sterkt tilbake, trådte Krag til og bragte liv og vekst i den.

Ennvidere bør det nevnes at Krag allerede fra begynnelsen av, da landet våknet til teknisk bevissthet, og alltid senere, var med å kjempe for å skaffe

en kunnskapsrik og dyktig ingeniørstand. Han bekjente sig stadig til den opfatning at fremtiden hører teknikerne til, men under den bestemte forutsetning som formulertes i hans bekjente telegram til landsteknikermøtet i Bergen 1898, hvori han uttalte:

„Måtte den tekniske stands innsikt og erfaring overbevise medborgere om overlegen dyktighet, da — men også først da — hører fremtiden oss til.”

*

I det politiske liv deltok Krag ikke; men under sine samtaler såvel med vårt lands ledende politikere som med andre, fremholdt han alltid at vi burde vise et visst måtehold i våre krav i unionspolitisk henseende, idet han mente at landet ennu ikke var sterkt nok til å kunne gjennomføre og ta konsekvensene av sine fordringer på dette område. Herom vidner følgende morsomme „spiseseddel” som han nedskrev under en reise i Finnmark i 1897 og som han lot mangfoldiggjøre og utdelte ved given anledning til venner og bekjente:

Frokost

ombord i Lokalskibet „Nordishavet”, Porsangerfjord
18. Juli 1897, nedskrevet af en tilfældig Passager:

Russisk Rug (Brød)
Amerikansk Hvede (do.)
Hollandsk Ost
Lybsk Pølse
Schweizer Ost
Tysk Hummer
Svensk Ansjos
Franske Sardiner paa
Engelske Tallerkener med
Svenske Knive
Chinesisk The
Java Kaffe
Kuba Sukker
Fransk Sennep
Spansk Salt
Vestindisk Peber
Engelsk Soya
Norsk Skryt om egne Konsuler.

*

I Krag's veidirektørtid begynte *automobilen* å komme i bruk som transportmiddel ute i Europa, men det var først senere den fikk nogen almindelig anvendelse hos oss. Krag så imidlertid snart at man i *automobilen* vilde få et kommunikasjonsmiddel av stor betydning. Allerede i midten av 1890-årene tok han denne sak op til behandling, og i 1896 hadde han ikke mindre enn 3 stipendiater ute, som skulde studere *automobilers* konstruksjon og anvendelse. Samme år anmodet han Arbeidsdepartementet om bemyndigelse til å utføre undersøkelser angående motorvogntrafikk på landeveiene. I 1899 fremsatte han og fikk Arbeidsdepartementet med sig på et forslag om bevilgning av kr. 30 000 til „forbedrings-

arbeider ved enkelte hovedveier for drift av motorvognen". Forslaget blev dog ikke bifalt av Stortinget, som bare bevilget kr. 5000 til „undersøkelser og forberedelser av drift av motorvognen på våre hovedveier“.

I 1899 kom den første automobil hit til landet, en dampautomobil, som var innkjøpt til passasjertrafikk mellom Oslo—Grefsen. Denne vogn hadde kompakte ringer, en nettovekt av 3 tonn og var bare i drift en ganske kort tid, da den ikke viste sig hensiktsmessig for øiemedet. I disse år foretok Krag stadig prøver med motorvognen. Mest kjent er hans prøvetur i 1901 fra Otta til Aandalsnes sammen med daværende arbeidsminister, statsråd Løvland, samt amtsingeniørene Aubert og Hovdenak, og hvorunder nuværende generaldirektør Horn — som da var i veivesenet — måtte ride foran på sykkel for å varsle vognens komme. Krag var dengang 72 år gammel, men det vil forstås at hans energi var usvekket, når han med sådan iver og interesse kunde kaste sig over helt nye kommunikasjonsspørsmål. Han forutså også rutebiltrafikkens betydning for vårt land. Der finnes fremdeles ved veidirektørkontoret de av Krag opstillede tabeller med rutetider m. v. for bilruter fra Otta til Geiranger og Stryn. Krag antydet også at der burde bli spørsmål om å yde statsbidrag til bilruter, men det var først efter hans død at sådanne kom igang.

Den 4. juli 1902 kunde Krag feire 50-års jubileum som veiingeniør, i hvilken anledning mange av veivesenets ingeniører hadde innfunnet sig i Oslo for sammen med veidirektørkontorets ingeniører å komplimentere sin chef ved overrekkelsen av følgende adresse:

„50 Aar er forløben, siden Hr. Veidirektøren begyndte Deres Virksomhed i Statens Veivæsen. Dette Tidsafsnit omfatter Veivæsenets betydeligsteUdvikling.

I mere end Halvdelen af disse Aar har Hr. Veidirektøren været Veivæsenets tekniske Hovedleder, hvorfor vi med Rette tilskriver Dem en væsentlig Del af Æren for den Anerkjendelse, som Veivæsenet er Gjenstand for. Hr. Veidirektøren har styret efter gode og faste Principer, saa hver Enkelts Arbejde har kunnet sammenføres til en harmonisk Helhed; De har fylket os om det Banner, som vi alle ærer, fordi dets Mærke er „Sag“, og i Kampen under dette Banner har Hr. Veidirektøren givet os det bedste Exempel som den mest trofaste og udholdende Fører. Men De har ikke blot været vor Fører; Hr. Veidirektøren har ogsaa været vor Ven og Kamerat.

Derfor slutter vi Kreds om Dem idag og bringer Hr. Veidirektøren vor taknemmelige Hyldest.

Vi er stolte af vor Høvding, hvis Skjold har mange Buler, men ingen Pletter, og som har vundet en rig Høst og fagre Laurbær.

Maatte Fædrelandet fostre mange saa uegennyttige, djerve og for Fremskridt lydhøre anførere som Hr. Veidirektøren!”



Et selskap i Krags hjem. I nederste rekke fra venstre: Løvland, Skougaard, Krag.

Fra veidirektørkontorets fullmektiger og kontorister innløp følgende hilsen:

„Modtag vor ærbødigste Hilsen idag høiagtede Chef, Hr. Veidirektør Krag. Respekt og Hengivenhed aldrig brister hos Veidirektørens Fuldmægtige, Kontorister.

Det maa være herligt paa 50-Aars Dag, at hele Landet takker sin kraftige Leder af Veivæsenets Sag for Brugen af Spader og Hakker.

I Stigning og Fald,

I Sprængning og Knald

Han staar stærk som Dovres Borge.

Vi tillader os derfor et vældigt Hurra for Veichefen i „Gamle Norge“.

Året efter, høsten 1903, fant Krag at tiden var inne til å søke avskjed fra sitt embede. Det var under en tjenestereise til Lærdal at han i 1874 mottok sin utnevning til Veidirektør, og han befant sig på tjenestereise til samme sted, da han innsendte sin avskjedsansøking. Som hans eftermann blev daværende overingeniør *Joh. Skougaard* utnevnt.

*

Den polytekniske forening, hvis æresmedlem Krag var, hedret ham ved en fest den 12. januar 1904. Veidirektør *Skougaard* gav ved denne anledning en oversikt over Krags liv og virksomhet i et lengere foredrag, hvis vesentligste innhold er gjengitt i for-



Joh. Skougaard. Veidirektør 1903—19'8.

anstående oversikt. I tilslutning til Skougaards foredrag holdt foreningens formann, overingeniør *M. Leegaard*, en tale for hedersgjesten, og uttalte bl. a. følgende:

„Jeg skal ikke her dvele ved enkelthetene i Krag's virksomhet, som så tydelig blev skildret i dagens foredrag; men jeg vil nevne en annen stor egenskap som har gjort veidirektør Krag til den mann han er.

Han er ikke blitt slitt på karakteren.

Like til idag har han vært en selvstendig, fryktløs personlighet, som oppgjør sig sin egen mening og handler derefter, som aldri har været sig frem med lange følehorn og aldri vært redd for å ta ansvaret.

Han har, kort sagt, vært en mann — et mannfolk. — Han er lik fjellbekken som styrter sig utfor, bryter sig vei og når frem tross all motstand.

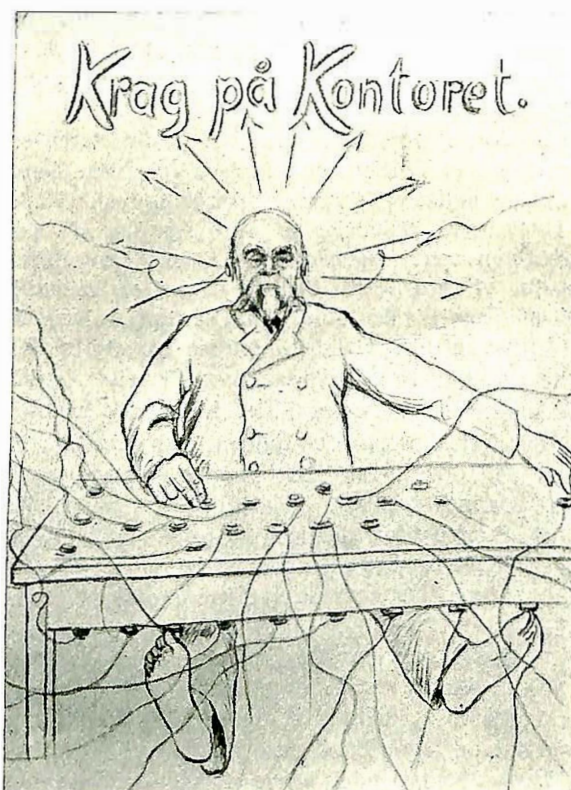
Disse egenskaper i forbindelse med hans varme interesse for vårt fedreland, hans utrettelighet og impulsive naturell har gjort ham til et avholdt medlem av denne forening, hvor han neppe har manglet nogen tirsdag, og som han med sikker hånd har styrt gjennom vanskelige tider, og hvis æresmedlem han derfor er.”

Derpå tok Krag ordet.

„Når jeg ser dette store møte” — uttalte han — „da må jeg uttale forbauselse og takk. Det forholder sig som Skougaard har sagt — på latinskolen i Fredrikshald var jeg den dummeste, dovneste og mest kunnskapsløse av alle elever. Dette være sagt til trøst for alle bekymrede fedre! — Det vilde være høist utakknemlig av mig ikke å erkjenne, at der ved mig, gjennom mig er utrettet meget i vårt land.

Det er to ting som har hjulpet mig under mitt livsarbeide: jeg har alltid næret en ærbødig tro på et guddommelig forsyn, der har gitt mig kraft, jeg har bedt om og fått hjelp — og jeg har funnet beredvillig støtte i arbeidet. Storting og Regjering har stillet sig liberalt hvor det gjaldt bevilgninger til kommunikasjonsvesenets utvikling, 22 statsråder har jeg arbeidet under — skulde gjerne arbeidet under den 23de; — alltid har jeg sagt min mening, men alltid vært lojal. Innseendet av min svakhet har vært min styrke. Jeg har bedt om hjelp, og jeg har fått den — og jeg vil her uttale en takk til alle, likefra Stortinget, de mange trofaste arbeidere i veivesenet, og ned til brakkekonene. Intet vilde jeg ha gjort ved egen hjelp. Når jeg står i min livsaften, er det naturlig at jeg først kaster blikket tilbake. Født 15 år efter krigen, har jeg kjent menn der har kjempet for fedrelandet i 1814. Vårt lands utvikling i den nyere tid — der begynte egentlig i 40-årene — har jeg dog fått være med i min manndom. Tenke sig 100 år frem — hvilke forandringer! „Det fattige Norge” er ikke mere fattig. Reist har jeg, men alltid er jeg kommet hjem som en ennu større bjerkebekk enn da jeg reiste. Jeg har vært i hyttene som i salene, i hyttene mere, og jeg påstår at den norske nasjons intelligens står ikke tilbake for noens. Og her er kraft i folket — litt lettsindighet efter den megen hestehandel — men kraft.” Han sluttet med å utbringe et leve for Norge.

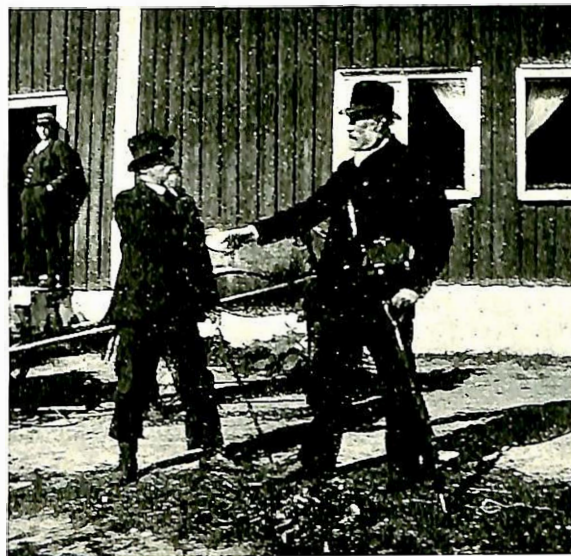
Det humoristiske element bragtes inn i festen av bollemesteren, stadskjemiker *Schmolek*, som frem-



Karikaturtegning av stadskomiker Schmolek.



„Krig“.



„Fred“.

I 1893 foretok Krag sammen med bankbestyrer Holmosland befarving av forskjellige veilinjer i Aust-Agder og Vest-Agder i anledning av spørsmålet om veiforbindelser mellom Sætersdalsbanen og de vestenfor liggende bygder. Der var herom adskillig meningsforskjell mellom herrene og diskusjonen var ofte varm. Alt endte dog i onighet og forsoning og til orindring herom blev ovenstående bilder tatt.

viste nogen morsomme bilder fremstillende Krag på de forskjellige stadier av hans liv. Ett av disse, „Krag på kontoret“, er inntatt her.

Der blev ennvidere sunget flere sanger, bl. a. en som var skrevet av ingeniør Weiser, og hvis to siste vers lyder således:

Og alle vi, som er i „P. F.“ med, san
vi skylder ogsaa her paa dette Sted, san
at hylde Krag som Manden,
som mer' end nogen anden,
i „P. F.“ saadet har den gode Sæd, san;
hans klare Blik, san
traf jevnt sin Prik, san
hans Offervillighed slog aldrig Klik, san.

Hans Krag, Dit Skjold det er en Hædersmands, san
saa Pletfrit som det findes her til Lands, san;
vi skylder Dig saameget
for hvad Du gav af Eget,
saavel af Hjertelag som klar Forstand, san;
vi gi'r Bevis, san
for Tak og Pris, san
som skyldes Dig af Folk i Tusenvis, san.

*

Også efter sin avskjed fra veidirektørembedet var Krag en virksom mann. Han påtok sig for Poststyret, hvorunder fjellstuene dengang henhørte, å føre tilsyn med samt planlegge forskjellige reparasjonsarbeider på fjellstuene Haukeliseter og Svandalsflona, i hvilken anledning han opholdt sig deroppe et par somre. På sistnevnte sted hadde han allerede flere år iforveien foreslått opførelse av hus

til benyttelse for de mange reisende i ruten Telemarken—Hardanger; men han hadde ikke fått departementet og Stortinget med sig. På egen risiko hadde han sammen med amtsingeniør Landmark kjøpt et større hus i Røldal, hvor huset blev stående i flere år inntil endelig Stortinget i 1902 gav den nødvendige bevilgning til dekkelse av kjøpesummen og husets transport til og oppsettelse på Svandalsflona.

Spørsmålet om linjeretningen for Sørlandsbanen optok Krag sterkt i de siste par år av hans levetid. Han var ikke fornøid med den av den daværende „Vestlandsbanekomité“ foreslåtte linje fra Skollenborg om Gvarv, Lunde og Ugge til Grovene og Kristiansand med sidelinjer til Notodden, Skien, Kragerø, Risør og Tvedestrand. Efter Krags mening gikk den foreslåtte linje gjennom lite utviklingsdyktige strøk. Han vilde derfor trekke linjen nærmere de mere bebyggede strøk og bl. a. følge Tveitsundbanen fra Bøilestad til Rise samt benytte Lillesand—Flaksvandsbanen. Så sent som i november 1906, ½ år før sin død, holdt han foredrag om disse spørsmål i Den polytekniske forening. — Den motstand som han her møtte, bragte ham dog ikke til å opgi saken, tvertimot, han arbeidet videre med den like til han lå på sykesengen for ikke mere å stå op.

*

Veidirektør Krag døde den 8. mai 1907. Ved hans død skrev hans medarbeider gjennom mange år, ingeniør Stenberg, at hvis man med et enkelt ord skulde karakterisere Krags livsgjerning, måtte det være ved ordet „arbeide“. Han var også en arbeidsmann i ordets beste betydning og han lærte andre

å arbeide. Han hadde derfor landet rundt et stort antall medarbeidere, som omfattet hans minne med takknemlighet og hengivenhet. Herpå innløp der mange beviser ved den forannevnte fest i Den polytekniske forening, hvilket især fikk et vakkert uttrykk

i følgende telegram fra nogen av veivesenets ingeniører:

„Takk for høvdingenskap, førerskap, vennskap. Selv reiste du din bauta gjennom dit virke.”

SPREDTE MINNER OM VEIDIREKTØR KRAG

Når man som ung ingeniør første gang stod foran veidirektør Krag, for muligens å søke en plass, var det visse med en viss frykt og beven. Hans morske utseende med det veldige skjegg og de buskede øiebryn kunde skremme nogen hver, men man opdaget snart et velvillig og humoristisk blick og et varmt hjerte der kunde gi sig utslag i stor hjelpsomhet; en hjelpsomhet der undertiden kunde være vel stor og nokså brysom; „min skrekkelige venn”, som en av hans gamle bekjente gjerne kalte ham.

Krags arbeidskraft var umåtelig stor og utholdende og stadig var han i virksomhet enten han var i en jernbanekupé eller ute i marken; han strødde om sig med papirer og tegninger og hans øine lyste av iver. Merket han da nogen tretthet hos sine omgivelser, sang han op, kom med nogen av sine gamle historier og fikk stemningen op. Jeg husker en brennende het sommerdag som veidirektør Krag, ingeniør Stenberg og jeg marsjerte opover efter landveien gjennom Jevnaker, langs Randsfjorden. Det var ikke fritt for at vi to yngre drog litt på det og syntes nok det blev litt for varmt og slitsomt, men Krag satte bare tempoet op og langet ut i teten, idet han sang av fullhals: „All verden går omkring i en grønn kasseking, men i grønn kasseking går all verden omkring”. Det var hele innholdet men frem gikk det.

Krag var utrolig utholdende og sparte sig ikke, han var en ordentlig harhaus. Jeg erindrer en tidlig vårdag. Ingeniør Særen og jeg hadde fått ordre til å følge ham til Bolkesjø, hvor vi skulde treffe amtsingeniør Grung. I kjerre kjørte først Krag og jeg med det ene hjul i snekanten og det annet i søle opover Jondalen, vi passerte Buskerud grensen og kom forbi Buvann hvor veien snart kun var en eneste bekk av smeltende snevann. Her vilde Krag absolutt ut å gjennomgå en projektert veilinje. Det var utenfor mitt distrikt, jeg kjente ikke linjen og var dessuten ikke klædd for en sådan vinter- og vannprestasjon. Det blev da besluttet at Særen skulde følge veidirektøren — skjønt også han, Særen, var ukjent — mens jeg skulde kjøre hestene frem til Bolkesjø og avvente de andre der. Som sagt så gjort. Jeg traff amtsingeniør Grung på Bolkesjø og der blev vi sittende å vente, å vente til langt mot aftenen ikke lite engstelige, da Krag jo da var langt op i årene. Endelig kom de. Da var veidirektøren dyvåt, han hadde vasset i sne og snevann, hadde balansert på et gjerde over en myr og var falt i vannet til opunder armene. Han kom imid-

lertid inn i stuen i et glimrende humør, fikk av Torjus Bolkesjø lånt av hans klær og spankulerte stolt omkring i en meget blandet telemarksdrakt, utenpå omsvøpt i en sid værfrak. Han kom vel fra det.

Krag var meget måteholden, han røkte ikke tobakk og nød ikke alkohol, også i matveien tok han det som det falt sig. Han hadde et pledd som han var meget kry av og som han kalte sine „skotske middager”, han hadde i Skottland spart middagsmaten og for de sparte penger kjøpt sig et pledd. „Jeg vilde hellere ha middagene” mente jeg. „Å, De er en sybarit”, sa han. Middagslur tok han på den måte at han med albuen på bordet og med hånden holdende en pennekniv duppet av. Når så hånden slapp kniven, var han helt våken, og i full vigør. „Det er nok ser De, bare vekk et øieblick, ikke mer, på'n igjen.”

Krag satte stor pris på å få vite stemningen i bygdene, når der skulde bygges en ny vei eller bro. Der blev da gjerne sammenkalt et folkemøte hvor alle interesserte og de fleste autoriteter fremmøtte. Et av de siste møter hvor Krag deltog, var ved Svenesund bro i Numedal, hvor der behandledes projektet om ny bro og flytning av samme til et annet brosted. Meningene på møtet var delte; veivesenet med veidirektøren i spissen holdt på flytning av broen, mens den overveiende del av befolkningen med prest og klokker i spissen holdt på at broen skulde bli på samme sted som den da var. Krag kjempet som en løve, demonstrerte og svinget sin tollekniv, bøndene satt stive og seige og så undrende på den fyrige direktør. Møtet opløstes uten resultat. På hjemveien husker jeg veidirektøren nokså bedrøvet og nedslått sa: „Dette møte har jeg ikke lært noget av.” Det var visstnok et års tid før han trådte av som veidirektør. Den gamle bro strøk med i flommen 13—14 år efter og er nu 25 år senere bygget op på det sted som veivesenet hadde forfektet.

Kr. K. Bugge.

*

Der er vel i vår tid ytterst få menn hvis person har vært så kjent rundt i Norge som veidirektør Krag. Og det er ikke underlig, ti i over 50 år reiste direktøren rundt i hele landet, holdt møter i stor utstrekning og talte med alle, så at alle kjente ham og alle følte sympati for ham. Her i Rogaland fylke var han særlig godt kjent, og derfor kan muligens flere ha interesse av å høre litt om ham fra en der i flere år har stått ham nær.

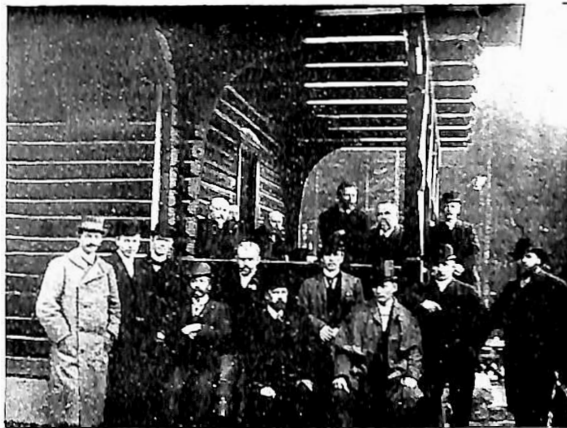
Krag var av naturen særdeles godt utrustet for sin stilling, idet han som alle vet hadde et usedvanlig kraftig og utholdende legeme, en ualmindelig skarp hukommelse både når det gjaldt personer, saker og terrenget, og en overmåte stor arbeidskraft. Når dertil kom en ubøielig energi og glødende interesse både for sitt fag og for almene saker, er det ikke underlig at hans livsgjerning har satt merke i landet og gjort hans navn viden bekjent.

Han var som bekjent av utdannelse artillerioffiser, men i de mange år jeg var sammen med ham, merket jeg aldri at han hadde nogen interesse for det militære. Han var først og fremst veiingenior og dernæst statsborger.

Hans største interesse var for veivesenet, og det omfattet han med likefrem kjærlighet, forsåvidt som man overhodet kan bruke det uttrykk om en sak. Hans interesse for veivesenet bevirket også, at han omfattet veivesenets ingeniører med den største interesse, og det forhold er det som jeg her finner grunn til å komme litt nærmere inn på.

Statens veivesen har hatt den lykke å ha hatt en rolig kontinuerlig utvikling under chefer som alle i det vesentlige har fulgt samme spor, således at utviklingen har gått rolig og naturlig uten store sprang. Følgen er, at chefen kunde skape en virkelig etat av ingeniører, hvis livsgjerning var knyttet til veivesenet og ikke bare var leiesvender for nogen år. Å utvikle denne etat således at den kom til å bestå av ikke alene ordentlige og hederlige mennesker, men også dyktige og interesserte ingeniører, det var Krag's store mål hvormed han arbeidet meget ivrig. Han var jo av naturen begavet med et storartet hjertelag, og det kom da også tilsyne i forholdet til ingeniørene. Han betraktet sitt ingeniørpersonale som en stor familie, over hvem han kunde utøve en viss faderlig myndighet. Og så vilde han få etaten sådan sammenarbeidet, at den også betraktet sig som litt av en stor familie, som alltid skulde huske på å holde sammen og oppgjøre sine mulige stridigheter „innen døre”. Hans bestrevelse i den retning lykkedes også, ti han fikk ved sin store interesse og sitt hjertelag smidd veivesenets ingeniører sammen til en etat med et sammenhold som i neppe nogen annen etat her i landet.

Han betraktet sin gjerning som veidirektør som en skolemesters, hvis plikt det var „å opdra” og utvikle sine ingeniører til gagn for dem selv og derfor også til gagn for saken: „Veivesenet”. Et led i denne oppdragelse var selvfølgelig et lengere opphold ved hans kontor i Oslo, og de av oss som har vært der nogen år, vi er nok alle ham inderlig takknemlig for den gode administrative skole vi der fikk gjennomgå, og vi tenker visstnok alle med glede og takknemlig tilbake på de år vi var der. Det kunde mange ganger være anstrengende, men der var over hele „kontoret” en egen tone som gjorde, at man følte sig så vel der, og der var det direktøren selv, som i første rekke angav tonen.



Veidirektørkontoret m. fl. Peisestuon, Holmenkollen
våren 1891. Fot. G. Stenberg.

Det kan være av interesse å dvele litt ved arbeidsordningen ved kontoret. Enhver sak blev overlevert til en av ingeniørene som måtte behandle den og derpå skrive konsept til veidirektørens skrivelse. Når så han selv gjennomgikk dette, blev der ubarmhjertig rettet og strøket, og koncipisten blev omtrent behandlet som en skolegutt; men man fikk alltid lov til å forsvare sin mening, såsant man bare gjorde det på en pyntelig måte. Men hadde man begått en virkelig feil, var det det dummeste man kunde gjøre å forsøke å dekke over det. Det eneste riktige var straks å innrømme: „Fader jeg har syndet, men jeg skal forsøke å undgå det neste gang.”

Når der på kontoret forelå en mere vanskelig, interessant sak, hendte det meget ofte at direktøren sammenkalte alle kontorets ingeniører og satte saken under diskusjon. Den som hadde den til behandling foredrog saken, og den yngste ingeniør uttalte sig derpå først om den. Så måtte alle efter alder nedefra uttale sin mening. Når alle hadde talt, avbrøt direktøren ofte, uten på stedet å si oss sin avgjørelse. Det kan nok være at denne fremgangsmåte tok megen tid; men for ingeniørene var det overmåte lærerrikt, og jeg tror nok også det kunde være godt for den overordnede å høre andres mening. Han var jo en så bestemt mann, at han viste hvad han selv vilde.

Det var i det hele et trekk ved veidirektør Krag — hans evne til å „instruere” sin etat.

Hans valgsprog var i så henseende det gamle latinske „Svaviter in modo, fortiter in re”, det vil si, forsøke alltid å ta saken på en lempelig og behagelig måte, men dog energisk, aldri gi sig. Han innskjerpet stadig, at man måtte søke å løse alle vanskeligheter med det gode, men gikk det ikke, skulde man blott la saken vente til en annen gang, men aldri gi sig.

Der kunde skrives et langt stykke om Krag's forhold til sine ingeniører og deres familie, og jeg er sikker på at mange vilde lese det med stor interesse. Plassen tillater det ikke. Saken er den, at Krag

var et usedvanlig menneske, begavet med mange interesser, en stor porsjon humor og livlighet og var i det hele tatt en original mann, en personlighet som alltid bragte liv hvor han kom. Som regel i godt humor og sprudlende livlig var hans komme i ingeniørenes hjem alltid en begivenhet man gledet sig til og husket, ikke minst barna, som omfattet veidirektøren med stor kjærlighet. Og det var ikke underlig, ti han tok sig av dem, viste dem taskenspillerkunster, fotograferte og moret dem så at de hang ved ham. Selv efterat Krag hadde tatt avskjed bevarte han sin store interesse for sine ingeniører og deres familier og viste det på mange måter.

Krag hadde den store lykke at han aldri blev gammel. Han var da han døde næsten 78 år, men var dog like til det siste i åndelig henseende like ung, jeg mener i den henseende, at han like til det siste bevarte sine store interesser, og hadde evnen til å forstå og følge tidens utvikling, uten å stivne i gamle former og meninger.

For oss eldre veiingeniører gikk han av som chef for 26 år siden, men vi som stod ham nær har aldri glemt vår gamle chef, og vil alltid tenke tilbake på ham med hengivenhet og takknemlighet. Vi kan aldri glemme hans kraftige og myndige personlighet, hans store hjertelag og hans mandige uforferdethet til å kjempe for den sak han interesserte sig for.

Når jeg skal samle min mening om ham i korthet, må jeg tenke på en inskripsjon som stod på en marmorplate under den bekjente kjemiker, professor Bollingers buste i trappeoppgangen i Zürichs Polyteknikum. Der stod: „*So mischten sich in ihm die Elemente dass die Natur aufstehen muss und sagen: Er war ein Mann.*”

J. Bassøe.

*

Nutildags tales og skyldes så meget på tidsånden, men denne er det vel menneskene selv som skaper? Når jeg skulde skrive nogen ord om det ranke

tre i skogen — veidirektør Hans H. Krag og hans rike virke, må jeg nettopp tenke på den tidsånn og det miljø som han skapte omkring sig og i den etat som han elsket og følte sig som en far for. Alle som hadde den lykke å få arbeide under ham fikk lære at det gjaldt å arbeide sent og tidlig for meget mindre lønn enn nogen nutildags kan tenke sig muligheten av å kunne leve for.

Ferier fantes ikke, en dag kunde man få fri, men vilde man ha så meget som 3 dager måtte der søkes om bibehold av gasje! Rart å tenke sig nu, når selv den nykonfirmerte gutt som søker efter en begynnerplass spør om hvor lang ferie han får.

Og så lærte han oss å spare. „Husk det er statens penger.” Nu derimot — „staten betaler”. — Det var aldri tale om kontorhold, det fikk ingeniørene bruke sine egne stuer og møbler til — skaffe lys og varme dertil, og i alt dette foregikk chefen sin etat med godt eksempel. Utrettelig i sitt arbeide for å skaffe fremkomst der hvor der ikke fantes veier eller brøer.

Nu når man sitter makelig i sin bil må man erindre Krag's reise fra Støren en gang — han var allerede dengang en eldre mann — det var sånt holkeføre at hesteskyss vanskelig kunde gå. Da tok han sin bagasje på en kjelke og spaserte avsted med den følge at han falt og slo et stort hull i hodet. Kom sig ned til jernbanestasjonen, hvor stasjonsmesteren sydde såret igjen, mens Krag selv holdt sårlebene sammen med hendene o. s. v. Hårdfør og nøisom fikk man være og ta det som det falt sig. Jeg erindrer vi bodde og slet ondt i et tomt hotell i Eidfjord i Hardanger innunder jul i vår sommerhabitt da vi fikk telegram: „Reis til Rena hvor familiebolig kan påregnes” — ja ja — Gamle opsynsmann Erlie sa engang: „Det er rart med han Krag. Når vi snubler, detter vi på nesen, men han kaster sig bakover og hopper ende til vær’s.”

Frederikke Werenskiold.

NOGEN ERINDRINGER OM VEIDIREKTØR KRAG

Ingeniør og overlærer *Georg Stenberg*, som var ansatt i veivesenet i årene 1877—1892, hvorav den lengste tid ved veidirektørkontoret, har nedskrevet nogen erindringer fra sitt samarbeide med veidirektør Krag. Disse blev i sin tid offentliggjort i „Under Dusken”, og et utdrag av samme gjengis nedenfor.

Veidirektør Krag virket i over 50 år som veiingeniør, derav 30 som veidirektør.

Ikke alene veivesenet nød godt av denne fremragende ingeniørs arbeide; men det hele samfund blev ved ham tilført et betydelig fond av energi og foretagsomhet på tallrike områder. Han blev en av Norges høvdinge i det siste århundre, og vil særlig minnes av norsk teknisk ungdom som den begejstrede

friluftsmann, den velvillige lærer og målbevisste forkynner av teknikkens samfundsgavnige evangelium.

Selv sa han at han var en original. Kan så være; men denne originalitet bunnet alltid i ønsket om å opnå noget godt, det være sig for venner og kolleger eller for et eller annet saklig formål.

Det blev en gang sagt om veidirektør Krag, at han var den rene dr. Stockman. Javel, en ingeniør — Stockman var han i den forstand at han stadig „holdt idéens fane høit”. Han gikk ikke på akkord for å opnå en personlig fordel. Han gikk sin vei uten hensyn til personlige ubehageligheter for sig selv. Han kunde i mangen dyst stå „blottendes alene”; men gav sig ikke allikevel før målet var nådd. Han var

i mange tilfelle et lyslevende eksempel på, at „den sterkeste mann i verden, det er han som står mest alene”.

Ofte kunde han, når noget syntes ikke å gå efter ønske, si til sine omgivelser, at her har man anvendelse for den bekjente forsvarstale som i sin tid blev holdt i riksretten: „Den som vil stå tilrørs på statens skib, får finne sig i snart å heves op på bølgetoppen for så atter å synke ned i bølgedypet. Fyrstegunst og folkegunst er som skum på hav. Jeg har prøvet begge deler!” Og dermed gav Krag sig til med forøket iver å fortsette arbeidet.

Vårt lands tekniske undervisning hadde i Krag en fullgod venn. Han talte alltid den tekniske høiskoles sak, og hadde i mange henseender sin store andel i at det endelig efter mere enn en menneskealders arbeide lyktes å gjennomføre høiskolesaken. For bare å nevne en ting, så bør det med takk erindres, at han meget tidlig bestemte at ingen ingeniør i veivesenet kunde avansere i denne etat uten å ha høiskoleutdannelse. Dette var dengang et strengt krav; men det bidrog, som rimelig var, i høi grad til å bane vei for den anskuelse, at en virkelig ingeniør også burde ha en solid, teknisk videnskapelig utdannelse, hvilket fornuftigvis kun var mulig, når der innen vårt eget lands grenser opprettedes en teknisk høiskole med våre særegne forhold for øie.

Med Høiskolens igangsettelse hadde ikke Krag nogen direkte befatning; men det bør allikevel nevnes at han var den første som foreslog Gløshaugen valgt til tomt for høiskoleanlegget. Før plankomiteén trådte sammen, blev Krag, som jo på grunn av sin veivirksomhet hadde inngående kjennskap til terrengforholdene i Trondhjem og omegn, tilfeldigvis spurt om hvor Høiskolen burde ligge. „Der er kun et fornuftig sted, og det er Gløshaugen”, var svaret. Plankomiteén fikk ca. 30 tomter å velge mellom; men Gløshaugen var ikke blandt dem. Efter mange overveielser, tildels forbunnet med sterke kamper, blev dog allikevel resultatet at Krag fikk rett, og dette uaktet han ikke personlig, enn ikke i ringeste grad, blandet sig i saken. Nu efterat Høiskolen er bygget, er sikkerlig all meningsforskjell forstummet, og alle interesserte fornøiet med det trufne valg.

Det er om denne mann at der nedenfor skal fortelles nogen spredte erindringer.

Det første møte.

„Der er tre slags ingeniører, 1) de teoretiske (de vet alt; men kan intet), 2) de praktiske (de vet intet; men kan alt), 3) de teoretisk-praktiske, som hverken vet eller kan noget. Til de siste regner jeg mig; men ser De, jeg har mine Müllerer”.

Omtrent med disse ord blev jeg mottatt av Veidirektøren, da jeg for firti år siden som en nybakt teoretisk ingeniør fremstillet mig på hans kontor som ansøker.

„Vet De hvad en „Müller” er?” fortsatte Veidirektøren. „Ja, De kjenner vel historien om Rot-



G. Stenberg.

schild. R. satt på sitt kontor, da der kom en kunde inn og spurte om R.s mening om „huder”. „Huder? Straks!” R. ringer. Inn trer en herre. R. spør ham: „Müller, hvad er *min* mening om huder?”

„Vel,” sa Veidirektøren, „nu skal De få se *mine* „Müllere”. Og dermed ringte han på en fire-fem klokker. Likeså mange „Müllere” trådte inn og blev presentert.

„Se, således er ordningen her på kontoret. Her går det for full damp. Her heter det: „Divide et impera” samt „Audiater et altera pars”. Det er utlagt: *spør dine Müllere*. Først da er der moro i arbeidet, først da kan man få noget fra sig. Nu skal De se hvorledes det går for sig.”

Veidirektøren tok mig så med inn i et stort rum hvor der satt 7 stenografer. Han gikk fra den ene til den annen og dikterte, og fikk på denne måte ekspedert en veldig mengde brever på meget kort tid.

Det hele var imponerende; men først senere gikk det op for mig, at chefens metode virket elektriserende på medarbeiderne, og at arbeidsglede karakteriserte det hele system.

„Det er nu moro i skogen, lei,” brukte Krag ofte å si, når man trengte en oppmuntring.

Nasmyths damphammer.

For nogen århundrer siden under Douglasernes opprør i Skotland led engang de kongelige tropper et nederlag. En av de flyktende soldater søkte tilflukt i en smie, kaster sverd og rustning, iførte sig smedens arbeidsklær og gav sig iferd med å hjelpe smeden i hans arbeide. Snart efter kom de forfølgende Douglas-ryttere også til smien. De betrakter den nybakte smedgutt med mistroens skjerpede blick med det resultat at en av rytterne halvhoit sa: „He is na' smyth.” Smedgutten ante nu uråd, kastet smihammeren, grep sverdet og anfalt rytterne. Efter en hård kamp lyktes det den kongelige soldat å undslippe og komme tilbake til sin avdeling. Han blev herfor adlet under navnet Nasmyth med rett til i sitt våben å føre et sverd med motto: „Non arte, sed marte” (ikke smed, men kriger).

En av Nasmyths efterfølgere var damphammerens berømte oppfinner. Det gamle adelsvåben blev nu

forandret. Det blev til en damphammer med et brukket sverd, og mottoet kom til å lyde: „Non marte, sed arte” (ikke kriger, men smed).

Under samvær med veidirektør Krag kom jeg ofte til å tenke på denne historie. Krag var militært utdannet og officer i artilleriet. Hans interesse lå dog ikke for krigerhåndverket. Han likte bedre å utspørre sine artillerister om jordbruk og fedrift i deres hjembygder enn å lære dem kanoneksersis. De militære interesser svant mer og mer for veiingeniørens civile arbeide, og en vakker dag tok Krag avskjed fra sin officersstilling. Hans valgsprog blev: „Non marte, sed arte”, og hele hans lange senere liv blev til et uavbrutt, velsignelsesrikt arbeide som ingeniør og civil samfundsborger.

Veivesenets „grunnlov”.

Denne „grunnlov” inneholder fem paragrafer sålydende:

Paragraf ét,
handle efter conduite.

Paragraf to
lyder: gode sko.

Paragraf tre,
aldri tom mave (!)

Paragraf fire,
påskrift og målestokk.

Paragraf fem,
grusen frem.

„Verset har Jeppe gjort selv”, som fader Holberg sier. I betraktning av den gode mening, bør derfor de mangelfulle versfotter og de defekte rim undskyldes.

§ 1 er innbegrepet av all verdens livsvisdom. Veidirektør Krag fortolket dem på mange måter, som dog alle gikk ut på at man ikke burde være en slave av mottatt ordre, men konduitemessig ta ansvaret og handle fornuftig i hvert gitt tilfelle.

§§ 2 og 3 inneholder veivesenets gyldne leveregler. Hvor ofte har det ikke vist sig at sterke folk i utide var blitt syke og utslitt i veivesenets tjeneste. Den sedvanlige grunn hertil var at vedkommende satt og kjørte eller reiste i båt med våte klær, eller at han ikke sørget for ordentlig ernæring. „Se på mig,” sa Krag, „jeg holder godt ut; men legg merke til at jeg bytter når jeg blir våt, og at jeg hver dag spiser varm middagsmat.”

„Grunnloven” bestod oprindelig kun av disse tre paragrafer; men nødvendigheten av å innskjerpe ingeniørene orden og grundighet i arbeidet førte til de to siste paragrafers vedtagelse.

§ 4 er især viktig. Den bestemmer at det første som skal foretas når man begynner å arbeide er å

forsyne papiret med navn, datum og påskrift. Mange kan synes at dette er det rene pedanteri; men har man en tid vært i praksis, så vil man nok forstå betydningen av dette krav. „Jeg er en stor pedant,” brukte Veidirektøren å si. „Har aldeles ikke tid til å undvære pedanteriet. Fort og galt, ser De; grundig og riktig, det er bedre.”

Det kunde tildels hende at den som ikke overholdt regelen om påskrift og målestokk, blev rett strengt straffet. Man kunde være begynt å tegne, men glemte datum, navn m. v. Fikk så Krag se dette, tok han en bløt blyant og skrev tversover hele tegningen: „Påskrift og målestokk”. Synderen voktet sig nok en annen gang.

En ingeniør som meldte sig til en stilling, hadde innsendt ansøkingen uten stedsangivelse eller datum. Han fikk skrivelsen tilbake med den humoristiske, noget sarkastiske påtegning: „Mangler påskrift, målestokken for stor”.

§ 5 sikter til at anstillede undersøkelser må være grundige og pålitelige. Hvor ofte har ikke mangler i denne henseende ført til meningsløse overskridelser. I veivesenet var i mange tilfelle især veidekksmaterialer av stor betydning; derfor het det „Grusen frem!” Meningen var dog, at den hele planleggelse skulde være konduitemessig og forsvarlig utført. Et slagord som i denne forbindelse hyppig anførtes var: „Skriv op, stol ikke på hukommelsen!”

„Gi dig ikke Burmand.”

Således lød det bevingede ord om iherdighet og utholdenhet. Tildels omsattes det til Mac Mahons kjente setning fra Malakofftårnet: „J'y suis, J'y reste!” Ofte fant veidirektøren anvendelse for den slags leveregler. En gang var han eksempelvis oppe i Telemarken i anledning av linjevalg for nogen nye veier. Der holdtes stort folkemøte, sammenkalt av Krag. Han vilde derfor selv dirigere møtet, men da der så kom protester herimot, trakk han tollekniven op og støtte den gjennom veibudgettet, en tykk bok som lå på bordet, med den bemerkning, at *her var han og her blev han*.

Møtet drog ut til langt på morgensiden. Han „trøttet dem ut” og saken fikk en senere av alle som riktig betraktet løsning.

Hans Brask.

På Veidirektørens kontor hersket der en velgjørende kameratslig tone, som gjorde samarbeidet lett og behagelig. Veidirektøren selv hadde gjerne oppnavn på sine mest betrodde folk.

Hans høire hånd i administrasjonen het således „Cerberus”, og på de av Cerberus ekspederte skrivelser kunde opmerksomme iakttagere finne et lite merke, en „c”. En annen av ingeniørene kaltes „Brutus” med et derav avledet bumerke.

Stundom kunde der på skrivelserne sees et „H. B.” godt bortgjemt; men det stod der dog. „H. B.”

betød Hans Brask, den fra det stockholmske blodbad bekjente biskop. Han satte sitt segl under dommen; men under seglet skrev han: „Dette gjør jeg nødtvungent”. Veidirektøren vilde ved sitt „H. B.” antyde at „Cerberus” eller en annen hadde fått ham med på en ordning hvori han personlig ikke var fullt enig.

Flosklene.

Til sine tider var Veidirektørkontoret optatt med å forberede veibudgett. Hele kontoret arbeidet da i forsert tempo, idet gjerne de enkelte hadde hver sin avdeling å overvåke. Budgettet begynte med en innledning, som Veidirektøren personlig tok sig særlig av, og fremsatte her sine almindelige bemerkninger om veivesenets virksomhet og fremtidsoppgaver. Krag kalte selv spøkefullt innledningen for „*Flosklene*”; men kunde nok ikke tenke sig at hans assistenter tok sig nogen frihet i så henseende. Dog, hvad skjer? En dag blev vedkommende korrekturleser spurt av Veidirektøren hvor langt korrekturen var kommet. „Vi holder på med Veidirektørens floskler,” blev svart til Krags store forbauselse. Han blev dog alt annet enn ergerlig. Han lo av hjertens lyst, og kunde senere aldri glemme denne historie, så karakteristisk for den hyggelige omgangstone på Veidirektørens kontor.

„Fir,” sa Krag.

En meget morsom veihistorie skriver sig fra Krags inspeksjon av et veianlegg ved Karmøysundet.

Veien gikk i en bratt fjellhammer, som stupte loddrett i havet. Krag vilde absolutt la sig fire nedover fjellet for på nært hold å se traséen. Oppe i fjellet plasertes to veiarbeidere med tau. Krag bandt tauet om sig, og så blev han firt ned.

„Fir,” sa Krag. Arbeiderne firer. — „Fir,” ropte atter Krag. De firer, men har ikke mere tau å fire med. Krag vil dog lenger ned i fjellet og setter i med sterk røst: „Fir!” Arbeiderne blir herved så forskrekket at de slipper tauenden og Krag i vannet. Tablå! Han måtte svømme tillands med tauet efter sig som en annen sjøorm.

Arbeiderne blev naturligvis aldeles vettskremt over hvad de hadde gjort, men blev ikke lite forbauset over at den av vann dryppende veidirektor bare sa: „Godt gjort, gutter. I handler efter ordre. I skal få en krone hver i ekstrabetaling!”

„Redd porteføljen!”

Innimellem kunde det på disse befaringer gå ganske alvorlig for sig. Engang var Krag endog med å forlise. Det var med „Ole Bull”.

Skibet hadde anløpet Volden på Søndmør og drog så videre nordover. Krag var ombord i følge med en av veiingeniørene, og satt nede i salongen. Deres veidokumenter lå spredt utover bordet, idet de „holdt kontorarbeide”. Ute var det mørkt og sne-

tykt, men skibet gikk allikevel med stor fart, og rendte herunder på en bratt fjellvegg. Et veldig brak lod. Veidirektørens blekkhus veltet, og innholdet utover dokumentene. Sjøkket var så sterkt at enhver måtte forstå at en katastrofe forestod. Veidirektøren tapte dog ikke åndsnærværelsen. Han ropte til ingeniøren: „Redd porteføljen!” og for så uten å bry sig om sine egne saker op på dekket, hvor han var ivrig i å hjelpe folk og passasjerer i land.

Se, det kan man kalle tjenesteiver! Veidokumentene først! Privatinteresser i annen rekke!

Alle kom i land, men skibet sank på dypt vann. De skibbrudne kom senere til Volden, hvor Krag fikk anledning til å optre i en ny rolle. Han fungerte som „telegrafist”, da telegrafbetjeningen var blitt ganske overanstrengt av den betydelige ekstratjeneste som forliset bevirket.

*

Av mere komiske episoder har man en rett karakteristisk historie om Krags prøvning av stabbestene. Det viktige spørsmål var, hvorvidt stabbene var sikre nok mot veltning. Denne undersøkelse måtte naturligvis skje på en „praktisk måte”.

Krag stillet sig i all stillhet, for i tilfelle å overraske veibyggerne med prøveresultatet, op langs stenene, og trykket så på med den tyngste del av legemet. Men akk! Uhellet var ute! I baklommen hadde Krag en flaske fylt med blekk. Flasken knakk, og stor var de tilstedeværendes forbauselse da de fikk se blekket silre ned over Krags lyse benklær.

Marcus Aurelius.

Krag hadde stor interesse for litteratur. Han leste stadig, søkende å finne historiske skikkelser som kunde lære ham noget for hans egen virksomhet og hans egne personlige forhold.

Napoleon III's tragiske skjebne hadde gjort et dypt inntrykk på ham. Krag kunde ikke glemme Napoleons utbrudd, da han så keiserdømmet styrte sammen: „On m'a trompé!” Hans underordnede hadde ikke vært flinke nok og heller ikke pålitelige nok. I Krags sprog fikk dette følgende ordlyd: „Å beklage er den chef som ikke hører sine underordnede og som ikke hører på sine underordnede!”

Av alle historiens stormenn var der ingen som Krag omfattet med den sympati som den romerske filosofkeiser, Marcus Aurelius, denne den eldste av alle romerske keisere. Marcus Aurelius hadde den idé, at hans oppgave var å gjøre menneskene lykkelige, og hans fornemste leveregel gikk ut på at man skulde gjøre det gode for det godes egen skyld. Egen gevinst eller fordel måtte ikke bringe en bort fra den rette vei, og så skulde man være ydmyk. „Resignasjon er livets visdom,” sa Romerkeiseren, og det var også Krags mening.

Denne lære om ydmykhet fikk hos Krag hyppige og klare uttrykk. Engang innstiftet han en såkalt



Krags medalje: „Sag“. På reversen står: „Den der vil være stor blandt eder, han vil være alles tjener“.

„sakmedalje“ i sølv, som han forærte til flere av sine nærmeste venner. Medaljen, som er avbildet ovenfor, hadde på aversens ordet „Sag“ med Krags initialer „H. K.“ På reversen står der: „Den der vil være stor blandt Eder, han vil være alles tjener“.

Det er ikke for meget sagt at Krag gjennom et langt liv søkte å gjennomføre disse i sannhet ideelle læresetninger, og han gjorde det også med hell. Traff han nogen gang på et flagrant tilfelle, hvor en fremragende personlighet hadde støtt an mot ydmykhetslæren, satte Krag straks fingeren på det og fremholdt den skrikende motsetning mellom teori og praksis.

„Se på Bismarck,“ sa Krag ofte. — „Han overvant en verden, men sig selv kunde han ikke greie. Han var ikke ydmyk. Derfor blev skuffelsen dobbelt stor, da han på gamle dager blev avskjediget.“

Og så fulgte en ny, meget nyttig sentens: „A man was never put down, but by himself.“

Hovedsummen av alle disse betraktninger var at „sak“ måtte stilles over „person“. Under selvhevdelse, selvopofrelse og uførtrodenhet skulde der arbeides for ethvert fremskritt til medmenneskers beste.

For ytterligere å innskjerpe betydningen herav, lot han på løse papirlapper trykke følgende vers og utdelte dem til venner og kolleger:

Den som vil vinna
maa noko strida.
Den som vil hava,
maa gjerna bida.
Han fær ikkje fre,
som bryt av blomen.
Han fær ikkje smør,
som ét upp rjomen.

Tillags aat alle kan ingjen gjera.
Det er no gammalt og maa saa vera,
eg tykker stødt, at det høver best
aa hjelpa den som det trengjar mest;
aa kor du bryggjar, aa kor du bakar,
d'er altid ein, som det inkje smakar,
og naar den eine daa gjever rop,

saa ropar sidan den heile hop;
d'er mange nog, som vil domar vera
og le aat det, som dei andra gjera,
og lyte finna dei rundt i ring,
og sjelva gjera dei — ingen ting.

(Ivar Aasen.)

„Le roi est mort: vive le roi!“

Ved siden av å være „ydmyk“ hørte det til en klok livsfilosofi å være „beskjeden“. Man burde „holde sig på matten“, tenke sig overført til Jupiter, fra hvilken fjerne planet menneskene og deres pusleri kunde sees i et passende beroligende perspektiv.

„Idag fikk jeg mig en ordentlig dukkert,“ kunde Krag utbryte, når kritikken hadde vært særlig nærgående, men så drog han til Jupiter og blev så straks igjen i likevekt.

„Ingen må tro at han er uundværlig,“ tilføide han resignert. „Ikke Bismarck engang var uundværlig.“

Den store franske konge døde. Hans bortgang forkyntes folket samtidig med at efterfølgeren hylledes. „Så forgjengelig er verdens glans.“

„Svaviter in modo, fortiter in re“.

På samme måte som sak alltid burde settes over person, burde efter Krags opfatning også „formen“ være nøktern og upersonlig. I realiteten skulde man derimot være sterkest mulig. „Formene“ måtte overholdes og det „formelle“ alltid være i orden. Dette blev til følgende munnheld: „Blekket er fornøiet, da er også jeg fornøiet!“

Denne personliggjørelse av blekk var i sannhet høist original, men utløste i en spøk mangen spent situasjon.

Når nu det formelle var på det rene, og kampen om realiteten begynte, så skulde man slå kraftig til, men aldri la sig forlede til overilelser eller hårde ord. I Krags unge dager hadde det nok ikke alltid vært lett for ham med sin livlige ånd å bevare en sådan stoisk sinnssro, iallfall ikke efter hans eget sigende.

En gang var han således blitt sterkt angrepet i den lokale presse for sitt arbeide med en større veisak. Distriktets amtmann blev likeledes klandret fordi han støttet Krag.

Høist opbragt på amtmannens og egne vegne, reiste Krag ned og opsøkte amtmannen, og vilde at de i fellesskap skulde besvare angrepene.

Amtmannen som var en eldre, erfaren og meget klok mann, klappet Krag faderlig på skulderen og sa: „Krag, Krag, De er en ung mann. De vil skrive i avisen!“

Dermed var den sak avsluttet og Krag for alltid kurert for hang til orkesløs avispolemik.

Trollet på Holmenkollen.

Holmen- og Voksenkollanleggenes historie er så almindelig kjent, at der neppe lenger derom kan fremføres noget nytt av interesse. Imidlertid inntar

disse naturherligheters åpning for det store publikum en så karakteristisk stilling i veidirektør Krag's livsgjerning, at de ikke ganske bør forbigåes i disse erindringer.

Det var i begynnelsen av 1880-årene at Krag begynte å kaste sine lengselsfulle blikke på Holmen- og Voksenkollen. Terrenget deroppe vest for Frognerseieren var dengang en lukket borg for andre enn tømmerhuggere og jegere.

Visstnok hadde dikteren Tullin sittet på Voksenkollens topp og diktet sin herlige maisang; men ellers fant sjelden noen vandrere veien til de dype skoger og de henrivende utsikter deroppe i Nordmarkens umiddelbare nærhet.

Her var det at Krag vilde skaffe hovedstaden en bypark, hvis make ikke fantes i mange kongeriker. Her mente han at norsk ungdom under et friskt idrettsliv vinter som sommer skulde hente kraft til å gjøre Norge stort, og bli skikket til å holde ut i den internasjonale konkurransen, som Krag intet øieblikk tvilte på både vilde komme og bli meget hård.

Høsten 1889 var man kommet så langt at det kunde holdes en slags innvielsesfest i det første turisthotell på Holmenkollen.

Arkitekturen til dette byggverk var holdt i norsk eventyrstil, og stemningen innen det tallrike selskap sterkt berørt av våre huldreeventyr.

Under festen blev der holdt mange begeistrede taler, deriblandt en særlig beåndet for „Holmen- og Voksenkollens oppfinner“, veidirektør Krag.

Slutningsordene lød omtrent således: „Her oppe i de dype, mørke skoger hersket siden uminnelige tider det store Holmenkolltroll. Ingen turde nærme sig. Trollet, som i virkeligheten var en forhekset prins, tålte ingen menneskebarn i sin nærhet.

Men så en dag kom der en mann som hadde beveget sig med initiativets øks, forståelsens skjold og tålmodighetens banner. Han vilde utfri prinsen; så vanskelig det enn var. Der skulde mange overtalelseskunster, megen kamp med skarpe midler til, før målet kunde nåes.

Endelig revnet fjellet. Trollet var beseiret. Frem trådte prinsen, og idag sitter vi benket til fest i prinsens slott, *Soria Moria-slottet*.

La oss utbringe en skål og takke mannen som skaffet oss alt dette, la oss drikke for *Holmenkolltrollets beseirer, Hans Krag!*”

*

På Voksenkollens topp, oppe på den såkalte „Kragehest“, en fra veibygningen gjenstående fjellknatt av „gamle Norge“, står en særdeles vellykket bronsestatue av Krag. Han står der i sin veihabit, støttende sig til en stabbe, med utsyn over de fjerne åser, det yppige lavland med den fagre fjord og hele den moderne tids tallrike nyanlegg nedover Voksenkollens skogklædde lier. Han står der med rette, et talende bevis for hvad der kan utrettes ved fremsyn, iherdighet og tro på sitt folks utviklingsmuligheter.



Kragstatuen på Voksenkollen.

Særlig norsk ungdom har grunn til å takke veidirektør Krag for hans virke. Han har vist den veien til å nå de høieste mål.

Der er få menn, på hvem Hamlets ord finner en bedre anvendelse:

„He was a man,
Take him for all in all.

I shall never look upon his like again”.

G. Stenberg.

Krag's statue på Voksenkollen blev avslørt i begynnelsen av september 1909. Ved denne anledning holdt advokat Aage Schou avsløringstalen, som sluttet således:

„Statuen er i første rekke reist for å gi uttrykk for takknemmelighet, men den er et uttrykk for mere; den er uttrykk for hengivenhet hos de mange hvis chef han var i mange år. Der sitter rundt i landet mangen trofast veibygger, som skylder Krag takk for godt eksempel i varm iver og selvforglemmende utholdenhet, og landets vei-etat har derfor vært med på å få statuen reist. Og statuens reising gir uttrykk for mere enn hengivenhet; den gir uttrykk for kjærlighet. Der er blandt bidragsyterne folk som takker Krag for at han fikk energien vakt hos dem, og for at han lærte dem ikke å gå trett. En større forretningsmann sa: „Skulde jeg gi uttrykk for hvad jeg skylder Krag, måtte jeg i det minste

alene reise ham en statue." Det er et talende uttrykk. Krag var av vidnende natur; han strødde ut korte og knappe livsbetraktninger, tanker som ofte hadde spirekraft og slog rot i mottagelige sinn. På den måte skylder mange Krag takk for gode impulser og styrket karakter.

Statuen bærer bud om Krags virke, om folks taknemlighet, hengivenhet og kjærlighet. Men den skal ikke alene stå som et minne, men som en maner, mane til at man i sitt virke skal ha Norges og dets folks vel for øie, at man i sine bestrebelse for å

fremme det gode ikke skal la sig slå ned av motgang, men at man seigt og trofast skal arbeide fremover, og at man ikke skal slå sig til ro med et godt resultat, men la dette kun tjene som en spore for fortsatt virksomhet.

Denne statue er vel hos oss den første som reises over en mann hvis livs gjerning har vært direkte knyttet til landets materielle fremgang. Veidirektor Krag har vist at arbeidet for materiell fremgang kan og bør bæres av idealisme. Måtte landet alltid eie mange slike menn!"

SÆRBESTEMMELSER OM MOTORVOGNKJØRING

Møre fylke.

Fylkesveistyret har under 20. juni 1929 bestemt: Punkt 4 i de under 13. mars 1929 fastsatte vilkår for motorvognkjøring på bygdeveiene i Syvde herred er gitt følgende ordlyd:

«Uten tillatelse i henhold til motorvognlovens § 19,6 må der ikke kjøres fra kl. 21 lørdage og helligdager til kl. 5 den påfølgende dag med mindre kjørselen foregår i henhold til meddelt kjøretillatelse.»

Videre er der som punkt 5 fastsatt følgende tillegg til nevnte vilkår.

«Undtatt fra bestemmelsene i punkt 3 og 4 er læger, dyrlæger, jordmødre, prester og veivesenets funksjonærer under tjenestereiser.»

Bygdeveien fra Løkenhaugen til Hoås og Fjellgårdsveien fra brødr. Volla til Lunheim i Sunndal herred skal være åpen for almindelig kjørsel med motorvogn som i lastet stand ikke veier over 2500 kg på det vilkår at der ikke kjøres i teleløsningen og ellers når lensmannen av hensyn til veiens tilstand eller pågående veiarbeider finner å måtte forby kjøringen.

Samtlige bygdeveier i Frei herred tillates inntil videre trafikert med motorvogn som i lastet stand ikke veier mer enn 2500 kg på det vilkår at der ikke kjøres i teleløsningen og ellers når lensmannen av hensyn til veiens tilstand, pågående veiarbeider eller den øvrige ferdsel finner å måtte forby kjøringen.

LITTERATUR

Svenska vägintitutet. Meddelande 17. Prövväg vid Kristianstad mellan Ringelikors och västra Göringe härads gräns på vägen Kristianstad—Hässleholm.

Handbuch der neuen Strassenbauweisen mit Bitumen, Teer und Portlandcement als Bindemittel. von W. Reiner, Oberbaurat a. D. Julius Springers forlag, Berlin 1929.

Denne bok gir i ca. 400 sider en ganske inngående oversikt over veibygningen som er angitt i bokens tittel. Derimot omhandles ikke gatestens-dekker og heller ikke grusbaner. Boken omfatter visstnok alle de veidekssystemer som brukes i Amerika og England og Tyskland, og vil være til stor hjelp for dem som ikke liker å lese engelsk. Fremstillingen synes å være god. Veidekkes utførelse er bokens vesentlige innhold, men hertil kommer oversikt over veibygningmaterialet og deres prøvning, alle slags maskiner for bygning og vedlikehold m. v. Litt om trafikkteori er også medtatt. Tyskland har et veinett på 180 000 km og ca. 1 million motorkjøretøier av alle slags. Den gjennomsnittlige trafikk av motorvogner, hester m. v. på veiene er 153 kjøretøier eller 352 tonn pr. dag i gjennomsnitt. Den største eksisterende trafikk går op i 7984 tonn daglig ved Stuttgart, alle tall oppgitt etter tellingen 1924—25.

Av interesse er et kort avsnitt over hvorledes Tysklands veinett tenkes ombygget. Flere planer foreligger i den anledning og viser at der kreves 5 milliarder Reichsmark eller 500 millioner pr. år. Med en vedlikeholdsutgift av 400 millioner RM. gjør dette 900 RM. årlig. Pengene tenkes tatt fra bilavgiftene som nu er 180 mill. RM. årlig, av de alm. skatter og av länemidler.

En del historikk vedkommende de forskjellige moderne veibygning- og især veidekkesystemer, finnes i boken, og herav synes å fremgå at Tyskland nu med stor kraft har optatt og tildels modifisert etter sine forhold de amerikanske — og engelske — metoder. Samtidig sees at en del av disse har vært forsøkt på tidlig tidspunkt i Tyskland, ja tildels endog kan ha hatt sin opprinnelse derfra. A. Baalsrud.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: $\frac{1}{1}$ side kr. 80,00, $\frac{1}{2}$ side kr. 40,00, $\frac{1}{4}$ side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Akersgaten 7 IV. Telefoner: 20701, 23465.