



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Olav A. B. Torpp  
**En framtrædende og  
lojal vegmann**

AV ANE CECILIE RØED



Olav Andreas Bernhoft Torpp arbeidet 46 år i Statens vegvesen. Han startet sin karriere ved vegkontoret i Sogn og Fjordane, fortsatte på Brukontoret i Vegdirektoratet, arbeidet frem mot krigen med vegplanlegging i Østfold og etterpå med gjenoppbygging i Finnmark. Så ble han veksjef i Hordaland fra 1951 til 1961, og teknisk direktør i Vegdirektoratet fra 1961 til 1977.

## Olav A. B. Torpp

# En framtrædende og lojal vegmann

AV ANE CECILIE RØED

Knut Waarum har blitt karakterisert som den beste vegdirektøren Norge aldri fikk. For mange framstod også Olav Torpp som en opplagt kandidat til embetet. Vi skal her se nærmere på hans liv, både i og utenfor Statens vegvesen, og kanskje få en forståelse for hvorfor han ikke ble øverste leder av den etaten han viet hele sitt yrkesaktive liv til.

**B**eretningen om Olav Torpps oppvekst, familie og karriere i Statens vegvesen fram til han begynte å arbeide i Vegdirektoratet i 1961, bygger på hans håndskrevne manuskript. Manuskriptet har senere blitt maskinskrevet og overlevert Norsk vegmuseum, hvor jeg har fått tilgang til det. Vi vet ikke når det er skrevet, og det kan ha blitt til gjennom flere år. På slutten av denne artikkelen er det en nærmere omtale av manuskriptet.

### NÆR FAMILIE

Olav Andreas Bernhoft Torpp var født i Bodø 24. august 1907 som sønn av Ole Christian Torpp (1876–1923) og Louise Augusta Bernhoft (1878–1934). Etter ingeniørexamen ved Kristiania Tekniske skole i 1896, begynte hans far som ingeniørspirant ved Smålenene vegkontor. Få år senere kom han til Vegdirektoratet. Her må han ha vekket interesse hos daværende vegdirektør Hans Hagerup Krag, som var opptatt av å rekruttere unge, flinke ingeniører til etaten. Flere av dem fikk utdannelse ved tysktalende

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



universiteter på Vegvesenets bekostning. Vi vet ikke om dette var tilfelle med O.C. Torpp, da hans sønn ikke nevner dette i sitt manuskript, men i 1898–1899 studerte hans far til bygningsingeniør ved Dresden tekniske høyskole. Vel tilbake i fedrelandet, ble han ansatt som assistentingeniør ved Nordland vegkontor. Fra 1910 var han avdelingsingeniør B, og ble senere forfremmet til avdelingsingeniør A, en stilling han hadde fram til sin plutselige død i 1923.

Olav Torpps mor, Louise Augusta Bernhoft, var født i Bodin, nær Bodø. Etter middelskoleeksamen i 1894 var hun et par år guvernante i Stavanger. Deretter arbeidet hun som kontordame hos byfog-



Bildet er tatt sommeren 1947 i Vadsø etter at Olav Torpp fikk familien sin til Finnmark. Den 4 år gamle Ole Christian Torpp står foran sin far. Til høyre for han står Nils Christian Hertzberg, oppkalt etter sin far, som var avdelingsingeniør på vegkontoret i Finnmark.

den i Bodø. Arbeidsforholdet opphørte i 1904 da hun giftet seg.

Ekteparet Torpp fikk sju barn, men bare tre nådde voksen alder. Tre døde meget tidlig, og et fjerde døde i 10-års alder av skarlagensfeber. Familien Torpp hadde fast hushjelp som bodde hos dem i leilighetene de leide i Bodø. Her var det utedo, og værelsene var enkelt innredet, uten faste skap bortsett fra på kjøkkenet og spiskammeret. Barna ble badet i en stor vaskebalje, og da de ble større tok de badstubad på skolen, og senere i et offentlig bad da Bodø fikk det i ca. 1920. Kostholdet var nøkternt med mye grøt, melk og brød. Middagene bestod ofte av fersk torsk, lever og rogn, med unntak av søndagene da det ofte vanket kjøtt. Frukt var det lite av, men desto mer bær. Klesdrakten for gutter var genser, korte bukser og lange strømper. Lange bukser fikk

Olav Torpp litt før han konfirmerte seg, og til konfirmasjonen fikk han sin første kappe, hatt og paraply. Skoleferiene tilbrakte familien på landet, ofte på en gård som ikke lå langt fra et av de hovedveganleggene som hans far bestyrte, avvekslende i Saltdalen, Beira, Valnesfjord og et par somre på Ørnes hos en onkel av hans mor.

Begge Olav Torpps foreldre døde tidlig av hjerneslag. Han var bare 16 år da faren døde 47 år gammel, hans mor ble 56. Etter farens død flyttet familien til en mindre og billigere leilighet i Bodø, og de tre barna slapp å betale skolepenger i middelskolen og gymnaset. Olav Torpps venner ga uttrykk for at de var forbauset over at han skulle fortsette på skolen. Det naturlige var at han hadde gått ut i arbeidslivet. Det sier noe om hans mors evne til å prioritere barnas utdanning,

til tross for at familiens hovedinntekt var hennes enkepensjon. Farens tidlige død gjorde et dypt inntrykk på den unge Olav Torpp. Hans ansvarsfølelse ble sterkt utviklet, dessuten innstillingen og villigheten til å yte mer. I 1926 avla han examen artium på reallinjen ved Bodø høiere almenkskole. Totalt i Nordland fylke ble det dette året uteksaminert 41 artianere, 22 i Bodø og 19 i Narvik. Framtidsplanene var klare, han ønsket å følge i sin fars fotspor, å bli vegingeniør. En ugift, familiekjær farbror med god økonomi ønsket å hjelpe sin avdøde brors barn. Han betalte utdannelsen for alle tre.

Olav Torpp ble anbefalt å ta 1 års krigsskole før han begynte på NTH. Han skriver mange år senere at krigsskolen ga en god og tøff oppdragelse, og at elevene fikk opplæring og øvelse i å opptre overfor en avdeling. Foruten de militære fagene ble det undervist i allmennkunnskap som han hadde mye glede av senere i livet. Høsten 1927 bar det til Trondheim og NTH, hvor han fullførte høyskolen, på bygningsavdelingen, fire år senere. Av de ca. 40 studentene som begynte samtidig med ham, var det bare 21 som fullførte på normert tid. 11 avla eksamen 1-2 år senere, resten ble aldri sivilingeniører. Olav Torpp hadde gode eksamensresultater, men arbeidsmarkedet var vanskelig. En illustrasjon på dette, er at han sommeren 1931 arbeidet en måneds tid uten lønn hos byingeniøren i Halden, inntil han fikk en midlertidig stilling i Statens vegvesen som vikar for en ekstraringeniør ved Nordfjord avdeling i Sogn og Fjordane.<sup>1</sup>

Olav Torpps et år eldre søster, Julie Laura, giftet seg med Bjarne Stav i 1933.

Han var også utdannet ved NTH, og begynte å arbeide i Vegvesenet etter studiene. Karrieren ble avsluttet som vegsjef i Finnmark fra 1957 til 1973.<sup>2</sup>

I løpet av studietiden hadde Olav Torpp blitt kjent med Sigrid Fraas, som han giftet seg med i 1934, samme år som hans mor døde. Han var da 27 år og hun 23. De fikk tre barn: Anne Margrethe født i 1936, Wenche Sigrid i 1939, og Ole Christian i 1943.<sup>3</sup> Sistnevnte arbeidet i Statens vegvesen og var den første regionvegsejfen i Region vest.

Da Olav Torpps kone døde 60 år gammel i 1971, etter 37 års ekteskap, giftet han seg året etter med Hjørdis Marie Knudtzon, født Anfinsen. Hun hadde tidligere vært gift med Hans Thomas Knudtzon. Olav Torpp var da 65 år. Hans andre kone var for øvrig også svigermor til hans sønn Ole Christian.<sup>4</sup>

#### TIDLIG KARRIERE

I juli 1931 meldte Olav Torpp seg til tjeneste på vegkontoret i Nordfjordeid. Her ble han ønsket velkommen, selv om man ikke var klar over at det skulle komme en ny ekstraingeniør. Torpps reise hadde gått fortere enn postgangen Oslo-Hermansverk-Nordfjordeid. Hans leder, Arne Nilsen, var ifølge Torpp en god arbeidsleder som satte ham systematisk inn i arbeidet på kontoret og i marken. Olav Torpp slapp derfor å gjøre alvorlige tabber, og fikk snart en mer praktisk opplevelse av det han hadde lært på høyskolen. I de årene han arbeidet i Sogn og Fjordane, gjorde han mange undersøkelser. Den største var gjennomgangen av hovedvegen Heimseter-Løkkebø på ca. 20 km. Samme år som han giftet seg,

fikk han i oppdrag å planlegge veglinjen for dette prosjektet. Hans kone ble med, og etter forslag fra overingeniør Knudsen, instruerte den nybakte ektemann sin kone Sigrid i nivelleringsarbeidet av veggen, og sparte ektemannen for mye arbeid.

Etter hvert ble Torpp satt inn i arbeidsdriften og fikk ansvar for egne anlegg. Ved hovedveganleggene hadde Nordfjord avdeling faste erfarne anleggsfolk, alle fra distriktet. Arbeidsstyrken kunne variere en god del i løpet av året, med en topp sommer og høst. Avdelingsingeniør Nilsen la stor vekt på å tilrettelegge driften slik at den faste arbeidsstokken skulle ha arbeid hele året. Inntak av arbeidere i tillegg til de faste, ble gjerne tatt i forståelse med avdelingsingeniør, vegoppsynsmann, lensmann og kommunale myndigheter. Ved inntak av arbeidere til nødsarbeid var de kommunale myndighetene sterkere inne i bildet. Vegvesenet krevde likevel å godkjenne og å ta ut basene.

Høsten 1934 ble Olav Torpp spurt om han ville arbeide som ekstraringeniør ved Brukontoret i Vegdirektoratet. Samme høst flyttet derfor det nygifte paret til hovedstaden. Årene på Brukontoret var interessante. Lederen av kontoret, Olaf Stang, utarbeidet hovedopplegget ved valg av brutype. Han utførte også en del overslagsberegninger og noen skisser før det videre arbeidet ble overlatt til en av ingeniørene, som skulle gjøre fullstendige beregninger og tegninger av brua, dessuten materialliste. Olaf Stang beskrives som en meget dyktig brustatiker som det var en fornøyelse å arbeide

for. Mens den senere vegdirektør Karl Olsen, som var en av Olav Torpps kolleger i disse årene, arbeidet med armert betong, hadde Torpp varierende oppgaver, både med fagverksbruer, hengebruer og bruer av armert betong.

Etter fire år på Brukontoret fikk Olav Torpp stilling som assistentingeniør ved Østfold vegkontor, som holdt til i tidligere vegsjef Munchs villa på Jeløya. Østfold fylke var inndelt i 8 vegavdelinger, og Torpp arbeidet for det meste i den nordre avdelingen. Ifølge han var fylkets vegnett godt utbygget. Derfor var det lite nyanlegg, og anleggsdriften bestod vesentlig av utbedringer av det bestående vegnettet. De vegundersøkelsene han arbeidet med, var anleggstikninger for hovedveganlegget Rømskog-Rødernes, og noen enkelte parsellstikninger av riksveg 22 Halden-Rakkestad. Her fikk han blant annet i oppgave å legge om vegparsellen hans far hadde stukket og bygget i slutten av 1890-årene. På grunn av hestetrafikken på hans fars tid, var linjeføringen bundet av en maksimal stigning på 1:20. Nå kunne den unge Torpp legge linjen delvis tilbake til traseen for den gamle ridevegen.

Etter hvert steg trafikkmengden i fylket. Behovet for et mer intensivt vedlikehold, og overgangen fra grusdekker til faste dekker, ble mer markant. Vedlikeholdsdriften i Østfold lå relativt langt framme, men dette var ikke tilfelle for anleggsdriften, som neppe lå høyere enn middels for landsgjennomsnittet. På grunn av steinindustridriften, ble det gitt statstilskudd til produksjon av gatestein. I Østfold ble det derfor i stor utstrekning lagt gatestein på riksvegnettet.<sup>5</sup>



Da krigen kom, fikk Torpp i oppdrag å sprengre bruer. I Finnmark arbeidet Olav Torpp senere med utbedring av krigsskadde bruer. Her på Skallelv provisoriske bru i 1946. Fra venstre Olav Torpp, K.H. Oppegaard, R. Ingebrigtsen og F. Solem.

## KRIGEN OG FRIGJØRINGEN

Som for de fleste nordmenn, kom tyskerens overfall på Norge 9. april 1940 uventet på Olav Torpp. Siden han hadde gått på krigsskolen, trakk han i uniform og dro til Halden, der han meldte seg til tjeneste. Dagen etter ble han beordret til å lede en sprengningskommando som skulle sprengre flere bruer. Mannskap og sprengningsutstyr måtte han selv skaffe.

Etter fullført oppdrag ønsket han å returnere til bataljonen han tilhørte, som befant seg i nærheten av Mysen. Der ble han tatt til fange og avvæpnet. I de to neste døgnene var han fange ved et tysk kompanis stab. Senere ble han overført til Akershus festning og til slutt til Fredriksten festning, hvor han var krigsfange

fram til krigstilstanden opphørte i juni samme år. Da han slapp ut, meldte han seg til tjeneste som assistentingeniør ved Østfold vegkontor, hvor han var en kort tid.

Etter henstilling fra Vegdirektoratet, ble han noen uker senere overført til Brukontoret for å delta i arbeidet med oppbygging og forsterkning av de krigsskadde bruene. Olav Torpp og familien flyttet derfor til Oslo, hvor de ble boende fram til frigjøringen.

Torpp var ikke bare opptatt av faglige spørsmål. I november 1941 tok han og Reidar Ingebrigtsen opp spørsmålet om muligheter for avansement for det tekniske personale i etaten. Både arbeidsmengde og ansvar hadde steget i



I november 1944 ble Tana bru sprengt av tyskerne. I september 1946 var det befaring av arbeidet på den nye brua. Fra venstre Johannes Holt, Olav Torpp, E. Eliassen, K.H. Oppegaard, A. Torvik, R. Ingebrigtsen og G. Bjørkli.

de senere årene, og det gikk utover kvaliteten på arbeidet som ble utført. Hvis ikke muligheten for å stige i gradene ble bedre, mente de at flere ville søke seg vekk.<sup>6</sup>

Under krigen var han flere ganger på befaring med en østerriksk vegingeniør som var beordret til Organisation Todt. Han forstod nordmennenes ønske om å foreta forsterkninger av mest mulig permanent karakter, og ble en god støttespiller ved anskaffelse av nødvendige materialer som det etter hvert var vanskelig å få tak i.

Med bakgrunn som offiser og ingeniør, kom Olav Torpp tidlig med i illegalt arbeid. De første årene mer sporadisk, men fra høsten 1942 på permanent basis.

Instruksjon i brusprengninger og bruk av våpen, Stengun, var noen av hans oppgaver. Av og til måtte han gå i dekning, og da var det aldri vanskelig å få permisjon fra Vegdirektoratet. Den kraftig pleurit-ten han hadde fått i 1943, kunne brukes som unnskyldning. Internt på Brukontoret var det et godt og trygt forhold mellom kollegene, men alle var tause om egne illegale oppgaver. Om krigssituasjonen var de godt orientert.<sup>7</sup> Olav Torpp var en av dem som var med på å avfotografere Vegdirektoratets arkiv nattetid i 1943, etter at regjeringen i London hadde bedt om å få det tilsendt.<sup>8</sup>

7. mai 1945 kom meldingen om tyskernes kapitulasjon. Torpp meldte seg ved Avsnittets nyopprettede hovedkvar-



Sommeren 1948 var samferdselsminister Nils Langhelle på reise i Finnmark. Til venstre Olav Torpp og til høyre statsråden som plukker multer i vegkanten.

ter i Bærum, men ikke i militært antrekk. Uniformen denne gang var alpelue, vindjakke og Milorgarmbind. Avvæpning og internering av tyskerne gikk smertefritt, uten konfrontasjon. Etter et par uker ble han overflyttet til Akershus festning. Der fikk han vanlig militær status som nestkommanderende for en militær organisasjon innen Distriktskommando Østlandet med ansvar for rydding av minefelt, piggråd med mer. Etter hvert ble det mye kontorarbeid med fast kontortid. Han hadde valget mellom full forpleining i offisersmessen eller å få ukeporsjon av mat og drikke som han kunne disponere hjemme. Valget var lett. Det ble en god overgang til et trygt familieliv i gammelt førkrigsmønster. I denne perioden avanserte han til kaptein.

I løpet av sommeren var rydding av miner og piggråd kommet så langt at

Torpps oppgave var løst, og han ble dimittert. Han meldte seg derfor til tjeneste ved Vegdirektoratets brukontor, hvor han var nestleder. Olav Torpp skriver at overgangen til et sivilt liv i trygge forhold var god. Samtidig var det vanskelig å komme tilbake til den tidligere arbeidsrytmen. Okkupasjonsårene hadde virket nedsettende på arbeidsinnsatsen, og det var strevsomt å komme ut av denne rytmen. Rettsoppgjøret for landssvikerne virket også forstyrrende. Det virket ikke alltid rettferdig, og de som hadde profittert på krigen kom nok lettest fra det, var Olav Torpps betraktning. Den gamle arbeidsrytmen kom etter noe tid tilbake, og oppgavene var mange. Med unntak av reparasjon av krigsskadede bruer, ble ikke vegbygging prioritert.<sup>9</sup> For sin innsats under krigen mottok Olav Torpp Delta-germedaljen med rosett.



Den første butikken i Austertana etter krigen. Fra venstre Olav Torpp, avdelingsingeniør Fridtjof Solem, fru Hertzberg, bilsakkyndig Anders Wiborg Thune, fru Schanche og oppsynsmann Øverli.

### GJENOPPBYGGINGEN AV FINNMARK – 1946 TIL 1950

Våren 1946 ble Olav Torpp oppfordret til å søke en nyopprettet stilling som overingeniør II i Finnmark for å delta i gjenoppbyggingen av vegnettet, med bruene som spesialoppgave. Da han noen måneder senere reiste nordover, var han uten familien et års tid på grunn av boligmangel. Selv bodde han på kontoret.

Da han kom til Finnmark, var det bygget et nesten sammenhengende vegnett ved at de fleste sprengebruene var erstattet av provisoriske omkjøringsbruer, og enkelte av de største bruene var erstattet av ferjer. Nå startet gjenreisningen av bruene av mer varig karakter. Torpp framhever i sitt manus følgende detaljer: de mindre betongbruene ble

bygget helt permanent, mens stålbelegbruene fikk oppført permanente landkar og stålbelegger og i brudekket ble det lagt trematerialer istedenfor armert betong.

I løpet av et par års tid var dette arbeidet kommet så langt at Torpps interesse vendte seg mot den videre utbygging av vegnettet. Utbygging av flere av riksvegene til sikre helårsveger ved justering av linjeføringen samt løfting av vegplanet, ble også igangsatt. Torpp minnes årene i Finnmark som en fin tid, til tross for mørketiden. Familien fikk gode venner både blant vegadministrasjonens ansatte og lokalbefolkningen. Det ble også tid til flere turer rundt i fylket.<sup>10</sup> Som mange andre var Torpp opptatt av matauk under og etter krigen. Da familien bodde i Finnmark, plukket de molter på vidda.<sup>11</sup>

Olav Torpp med sin første kone Sigrid. De giftet seg i 1934. Bildet er trolig tatt en gang mellom 1951 og 1961, da Torpp var vegsjef i Hordaland.



### NORGES YNGSTE VEGSJEF – HORDALAND 1951 TIL 1961

Av familiære grunner ønsket familien Torpp å flytte sørover.<sup>12</sup> Da stillingen som vegsjef i Hordaland ble lyst ledig, var Olav Torpp den yngste av søkerne. Han ble innstilt på førsteplass av fylkesvegstyret, mens Vegdirektoratet av ansienitetshensyn hadde innstilt en eldre søker. Da den 44 år gamle Olav Torpp ble utnevnt til vegsjef i Hordaland i 1951, var han datidens yngste.<sup>13</sup>

Den private entreprenørbransjen hadde på 1950-tallet vist at mekanisert anleggsvirksomhet var overlegent i forhold til bruk av arbeidsintensive metoder, men at det forutsatte en konsentrasjon av arbeidsdriften. Både for å kunne utnytte maskinenes kapasitet og for å

rettferdiggjøre den økonomiske investeringen. Allerede i 1950 hadde Vegdirektoratet begynt å arbeide for en konsentrert vegbygging. På sin side ønsket mange politikere å maksimere antall veganlegg, for å pleie hjemfylket og velgerne.

Olav Torpp var en av dem som ivret for færre, større anlegg istedenfor mange små.<sup>14</sup> I juni 1956 ble hans artikkel om maskinell vegarbeidsdrift i Hordaland publisert i Norsk Vegtidskrift. Her fastslår han at mesteparten av arbeidet med planering av vegene i fylket er og vil bli fjellarbeid. Før krigen var det forsvarlig å drive med håndboring. På grunn av økte lønnskostnader og fordi håndmetallbor og moderne sprengesteknikk nå er tilgjengelig, har dette bidratt til en full omlegging av arbeidsdriften.



Olav og Sigrid Torpp i Oslo i 1962. (Foto utlånt av Anne Margrethe Bakken.)

Maskinboring er gjennomført over alt. Maskinkraner og vinsjer disponeres av de fleste arbeidslag. En fortsatt mekanisering er avhengig av konsentrasjon av arbeidsdriften med store bevilgninger til de enkelte anlegg, en overgang som vil ta tid i Hordaland. To anlegg, stamveg-utbedringen i Tokagjelet og flyplassvegene, beskrives i detalj. Begge har de to siste årene fått bevilgninger som er så store at en sterkere maskinell drift har vært mulig. Erfaringen viser at det er meget ønskelig at anleggsdriften på et anlegg foregår med flere maskinsett. Foruten konkurransemomentet blir det anledning til å holde reservemaskiner.<sup>15</sup>

I de årene han var vegsjef, ble flere store veg- og bru-anlegg planlagt og bygget. Ett av de viktigste var ombygging av

Haukelivegen til helårsveg, et interessant prosjekt som krevde omfattende planlegging.<sup>16</sup> Han utførte også et stort arbeid ved å rasjonalisere trafikken i fylkets kyststrøk. Som vegsjef var han formann i et departementalt utvalg for omlegging av regnskapsordningen i Vegvesenet. Da Samferdselsdepartementet nedsatte en komité som skulle utarbeide forslag til nye vegnormaler, ble Torpp oppnevnt til komiteens formann.<sup>17</sup>

#### IKKE VEGDIREKTØR, MEN TEKNISK DIREKTØR

I august 1961 begynte Olav Torpp som avdelingsdirektør for Vegavdelingen i Vegdirektoratet. Da hadde han vært vegsjef i Hordaland i 10 år. Ikke mange forlater en vegsjefstilling før pensjonsalder-



Samferdselsminister Reiulf Steen på besøk i Vegdirektoratets planavdeling. Fra venstre Reiulf Steen, Christian Wathne, Leif Agnar Ellevset, Svein Erik Hansen, ukjent, Kaare Flaate og Olav Torpp.

ren, og det kan derfor ha vært ønsker og drømmer om å få mer innvirkning på styring av Vegvesenets arbeid på landsbasis som har vært avgjørende. Eller ønsket han å gjøre seg klar for vegdirektørstillingen som skulle utlyses året etter? Vi vet heller ikke om han ble oppfordret til å søke seg til Vegdirektoratet, men det var ikke desto mindre en stor forandring å gå fra å være øverste sjef i et fylke til å bli en del av ledelsen i direktoratet. Torpp var på dette tidspunktet 54 år, og skulle han skifte beite måtte det gjøres nå før det ble for sent. Uansett hva som var hans motiv, må vi gå ut fra at det var et gjennomtenkt valg.

Da Olav Torpp begynte å arbeide i Oslo, bodde han og hans kone en kort periode på Gyssestad utenfor Sandvika,

før de flyttet til Kirkeveien 65 i Oslo.<sup>18</sup> På denne tiden hadde Vegdirektoratet kontor i Schwensensgate, nær Bislett. Vi skal derfor ikke se bort fra at han fikk sin daglige mosjon ved å spasere fram og tilbake til kontoret. Først i 1976 flyttet Vegdirektoratet til Helsfyr.

Da Thomas O. Backer, ved oppnådd aldersgrense, sluttet som vegdirektør i 1962, var det flere søkere til stillingen. Overraskelsen var stor i Vegvesenet da Karl Olsen ble utnevnt. Blant de interne søkere ble Olav Torpp ansett som den sterkeste, og kanskje selvskrevne kandidaten. Th. Borchgrevink, med lang erfaring fra ledelse av vegbygging i USA, var en annen sterk søker.<sup>19</sup> I det samme statsrådet som Karl Olsen ble utnevnt til vegdirektør, 9. mars 1962, ble Olav A.B. Torpp

utnevnt til teknisk direktør i Vegdirektoratet for en periode på 6 år.<sup>20</sup> Han må derfor ha søkt begge stillingene, og kanskje på forhånd fått et signal fra departementet om hvem som var deres foretrukne kandidat til vegdirektørembetet.

Også i pressen hadde det blitt spekulert på hvem som ville bli den neste vegdirektøren. Allerede 3 år før Backer skulle gå av, mente Gula Tidende å vite at Olav Torpp var den sterkeste kandidaten til dette viktige embetet.<sup>21</sup>

Olav Søfteland, vegdirektør 1992-2007, husker godt hvor overrasket man var i Vegvesenet da Karl Olsen ble vegdirektør, og ikke Olav Torpp. Dette var to vidt forskjellige mennesketyper, og mange lurte på hvordan det ville gå med samarbeid og styringen av etaten. Men det viste seg å gå helt utmerket. Olav Torpp var en svært lojal tjenestemann, og det var han som styrte utbyggingen og driften av vegnettet.<sup>22</sup>

Knut Waarum, som hadde vært vegdirektørens stedfortreder, gikk av med pensjon i 1965. Olav Torpp etterfulgte ham i denne rollen. Torpp var tre år eldre enn Karl Olsen. Både før og under okkupasjonen hadde de vært kolleger på Brukontoret i Vegdirektoratet, og må ha kjent hverandre relativt godt.<sup>23</sup>

Karl Olsens valg av Olav Torpp som sin stedfortreder og nærmeste medarbeider, tilsier at han må ha hatt stor respekt for hans faglige og menneskelige kvalifikasjoner. Dessuten må de ha avklart rollefordelingen seg imellom for å unngå friksjoner og energilekkasje i ledelsen. Som garvede og lojale vegingeniører kan vi anta at begge var innstilt på å samarbeide for Vegvesenets beste.

For Karl Olsen var det viktig å prioritere oppfølgingen av sitt eksterne nettverk og være synlig overfor omverdenen, noe som tok mye tid. Det ble derfor Olav Torpp som var ansvarlig for den daglige driften av Vegdirektoratets hovedarbeidsområder, inkludert budsjettarbeidet. Når det gjaldt det strategiske vegplanarbeidet var han ikke sentral før prioriteringsplanene ble utarbeidet. Han hadde således en avgjørende rolle i de viktige beslutninger om prosjekter og investeringer. Det var også Torpp som hadde ansvar for den løpende kontakten med Samferdselsdepartementet og kontakten med ytre etat gjennom vegsjefene. Med sin lange erfaring som praktiserende vegingeniør, var Torpp i realiteten overordnet alle avdelinger og kontorer i direktoratet med en koordinerende funksjon på tvers av enhetene. Arbeidsmengden var betydelig. Det ble derfor opprettet en stilling som assisterende teknisk direktør som Arne Grotterød tiltrådte. Han skulle avlaste Olav Torpp, som nå kunne konsentrere seg om oppgaven som vegdirektørens stedfortreder.<sup>24</sup>

Arne Grotterød, som hadde studert i USA, mente Norge burde modernisere vegbyggingen, og kan ifølge Pål Nygaard ha foreslått dette for Torpp, som var hans nærmeste leder. Torpp på sin side skal ha vært lite begeistret for forslaget om bygging av motorveger i Norge. Han hadde nok fortsatt de nazistiske drømmene om motorveger under okkupasjonen friskt i minne.<sup>25</sup> Olav Torpps tilsynelatende manglende interesse for motorveger, som representerte noe nytt innen norsk vegbygging, kan tyde på at han stod for et tradisjonelt syn. Han var kanskje der-



Olav Torpp og hans andre kone Hjørdis. Bildet er trolig tatt i september 1974. Da var Hjørdis Torpp gudmor til «Værøy», en av fylkesbåtene i Sogn og Fjordane». (Foto utlånt av Bente Torpp.)

for heller ikke en opplagt kandidat til å lede en etat som sårt trengte å fornye seg innenfor de rammene politikerne ga. På vegsjefmøtet i mars 1963, holdt Olav Torpp to foredrag. Det ene om inndeling og nedlegging av veger. Nøkkel for klassifisering av fylkesveger og kommunale veger. Det andre omhandlet anlegg – vegnormaler, forutsetninger for eienomservervelser m.v..<sup>26</sup>

Fram til begynnelsen av 1960-årene hadde de sentrale vegmyndighetene vært lite direkte engasjert i norske bilferjer. Da Olav Torpp ble teknisk direktør, endret dette seg. I hans tid som vegsjef i Hordaland var han blitt involvert i den sterke veksten i fylkets ferjetrafikk. Dessuten hadde han bestemte meninger om at ferjer utgjorde en vital del i den videre

utbygging av det norske vegnettet, særlig i Vest- og Nord-Norge. Han engasjerte seg personlig i alle ferjesaker, så vel tekniske som trafikkmessige. Heretter fikk staten ved vegmyndighetene en stadig sterkere innflytelse på standard og kapasitet ved prosjektering av nye ferjer. Først i 1974 ble det etablert et eget ferjekontor og ansatt personale med ferjeteknisk kompetanse. Vedlikeholdskontoret hvor ferjesaker tidligere hadde ligget, hadde ikke hatt det.<sup>27</sup>

I begynnelsen av 1972 oppnevnte Samferdselsdepartementet Olav Torpp som medlem av utvalget for Norsk Samferdselsplan, som resulterte i utredningen Norsk Samferdselsplan NOU 1977:30A. Utvalget hadde fått i oppdrag å utarbeide en plan for hele samferdsels-systemet. Tidligere hadde samferdsels-





Mens Olav Torpp arbeidet i Vegdirektoratet, bodde han i øverste etasje i Kirkeveien 65, like ved Majorstua. (Foto: Ane Cecilie Røed.)

planlegging vært avgrenset til de enkelte sektorer som veg, jernbane, luftfart m.v. Nå skulle man forsøke å lage en felles plan, der de ulike transportmidler skulle vurderes samtidig og i sammenheng. Planen skulle dessuten samordnes med de mer overordnede mål for utbygging av samfunnet. Den senere vegdirektør Eskil Jensen var også medlem av utvalget.<sup>28</sup> Olav Torpp var i midten av 60-årene da han ble oppnevnt, og det sier noe om hvilken kapasitet han ble betraktet som. Planen ble behandlet i Stortinget i midten av 1980, og fikk samme skjebne som NVP II. Målsettingen om å forbedre trafiksikkerheten i storbyene ved å bygge nye veger, ble ikke innfridd. Isteden ble det lagt restriksjoner på bilbruken, økt kollektivtrafikk og direkte miljøtiltak.<sup>29</sup>

Ifølge Knutsen og Boge begynte avviklingen av vegdirektør Olsens regime flere år før han pensjonerte seg. Da teknisk direktør og vegdirektørens

faste stedfortreder Olav Torpp sluttet i 1977, innledet dette slutten på en æra.<sup>30</sup> Olav Søfteland, som skal ha vært kilden til denne betraktningen, utdyper utsagnet, som han ikke kjenner seg igjen i, flere år senere. Formuleringen kan forklares med at det var Olav Torpp som i hovedsak styrte driften av Vegdirektoratet og Statens vegvesen. Blant annet var han ansvarlig for den løpende kontakten med Samferdselsdepartementet, og alle saker som skulle til departementet ble først forelagt Torpp. Han hadde en spesielt sterk stilling i styringen av Statens vegvesen uten å være vegdirektør. Derfor var det «system Torpp» som ble avvirket i 1977 etter at han gikk av med pensjon, og ved at Vegdirektoratet fikk en ny organisasjonsplan som var klar til en ny vegdirektør som skulle overta etter Karl Olsen. I den nye organisasjonsplanen fikk ingen en tilsvarende sterk posisjon som Torpp hadde hatt.<sup>31</sup>

Blant de ansatte nøt han stor respekt, han hadde en naturlig autoritet. Det ble sagt at medarbeiderne pusset skoene før de skulle inn på kontoret hans. Han var også klar på at han ikke ønsket notater som var på mer enn en side.<sup>32</sup>

Som tidligere nevnt, bygger det jeg har skrevet om Torpps oppvekst og karriere på hans eget manuskript som går fram til han begynte i Vegdirektoratet i 1961. Spørsmålet er derfor hvorfor han ikke skrev noe om tiden i direktoratet? Og kan det ha hatt noe med forholdet til Karl Olsen å gjøre?

#### PERSONLIGHET

Det ble sagt om Olav Torpp at han hadde en sikker dømmekraft, stor arbeidskapasitet, og at han alltid gikk intenst og interessert inn for å løse de forskjellige problemer og arbeidsoppgaver han ble stilt overfor.<sup>33</sup> Han var kjent som en dyktig vegmann og administrator, noe som kom spesielt til syne i hans tid som vegsjef i Hordaland, da mange store saker ble gjennomført.<sup>34</sup>

Tor Erik Frydenlund, som arbeidet i Vegdirektoratet samtidig med Olav Torpp, forteller at Torpp var god til å skille mellom sak og person. Som valgt tillitsmann for NIF i Vegdirektoratet fungerte Frydenlund i en periode som medlem av ansettelsesrådet. Her var det noen ganger uenighet mellom NIF og NITOREpresentanter om valg av kandidat. I noen tilfeller der Frydenlund var uenig i administrasjonens innstilling, ble saken fremmet for rådet i møte. Et par ganger endte det med at Frydenlund anket saken til Samferdselsdepartementet. I ett av tilfellene husker Frydenlund at Torpp ble

direkte sint, men han opplevde aldri at det fikk noen betydning for senere diskusjoner i rådet så lenge han var medlem.<sup>35</sup>

Kjell Haaland var utredningssjef i Langtidsplankontoret i Vegdirektoratet fra 1979 til 1984, hvor Olav Torpp som pensjonist var engasjert for å arbeide med fylkevegene. Haaland forteller at Torpp var særdeles nøye når det gjaldt detaljer. Som arbeidsredskap ba han om å få en kalkulator, men den måtte ha papir slik at han kunne gjennomgå utskriften for å kontrollere at han hadde slått inn tallene riktig. Andre karaktertrekk som kjennetegnet Torpp var at han var et usedvanlig hyggelig menneske med en naturlig autoritet, men han var ikke spesielt utadvendt.<sup>36</sup>

Olav Søfteland ble kjent med Olav Torpp da han hadde sommerjobb på vegkontoret i Hordaland i 1959 og 1960. Før han var ferdig på NTH, hadde han søkt stilling på vegkontoret. Fordi Søfteland enda ikke hadde avtjent den obligatoriske militærtjenesten på 16 måneder, ønsket ikke Torpp å gi ham fast stilling. Som statstilsatt ville Søfteland ha fått en tredjedels lønn mens han avtjente verneplikten, og de pengene ønsket Torpp å spare. Etter at han var ferdig med rekruttskolen, fikk han avtjene det siste året som soldat i Vegdirektoratet. Først da aksepterte Torpp søknaden hans om stilling ved vegkontoret i Hordaland.

Følgende historie sier noe om Olav Torpps selvinnsikt, og at han på en lun måte kunne innrømme når han tok feil. Da vegen til flyplassen utenfor Bergen var under bygging midt på 1950-tallet, ba Torpp, like før arbeidstidens slutt på lørdag, om å få låne vegplanen. Han syntes

at arbeidet gikk tregt. Mandag morgen leverte han planen tilbake til prosjektlederen med endringer på en kort strekning og ferdig masseberegnet. Da veggen stod ferdig, sa Olav Torpp til prosjektlederen at flyplassvegen var blitt fin, men at lavbrekket ved Skago ikke var bra. Det var her han hadde endret planen.

Olav Torpp hadde et jevnt og godt humør, men han kunne bli rasende. Da Søfteland arbeidet i Vegdirektoratet på begynnelsen av 1960-tallet, hadde han god kontakt med Torpp, som han ofte var i møte med sammen med sin sjef Arne Grotterød. Ett av møtene var med vegsjefen og en anleggssjef i et fylke. Sistnevnte hadde ansvar for et anlegg hvor kostnadsoverslaget hadde økt mye. Olav Torpp innledet møtet ved å si at nå hadde han for første gang vært i departementet og bedt om nåde. Stemningen var trykket mens overslaget ble gjennomgått og revidert. På slutten av møtet forsøkte Torpp å løse opp den dystre stemningen og sa: ja, da får vi håpe at dette overslaget holder, hvorpå anleggssjefen med latter i stemmen utbrøt: Det er aldri godt å vite. Da eksploderte den ellers så sindige og beherskede Olav Torpp.<sup>37</sup>

Olav Søfteland skriver i nekrologen over sin første sjef at nå er en av de store høvdingene i det norske vegvesenet gått bort. Olav Torpp var en drivende kraft i den fantastiske utviklingen i trafikken og utbygging og drift av vegnettet som fant sted i hans 46 år som yrkesaktiv i Statens vegvesen. I overgangen til maskinell vegarbeidsdrift hadde han vært en foregangsmann. Ved sin personlighet og store dyktighet var Torpp en av de aller fremste blant vegingeniører og vegadmi-

nistratorer i norsk historie. Han var høyst respektert som medmenneske, fagmann og sjef. I hans sinnelag lå det et ønske om å hjelpe og tjene det samfunnet som hadde gitt ham arbeid og ansvar. Han engasjerte seg i de store oppgavene, de store anleggene, ga råd til vegdirektøren og statsråden i vanskelige saker. Men han hadde også stor omtanke for mennesker i avsidesliggende bygder som manglet veg eller ferjeforbindelse, og for vegarbeiderne på veg og anlegg. Han hadde en velsignet evne til å spørre, og var ikke for stor til å vise at han ikke visste alt. Det Olav Torpp gjorde og bestemte kunne man alltid føle seg trygg på. Det stod stor respekt av hans syn og avgjørelser.<sup>38</sup>

I anledning 60-årsdagen til Reiulf Steen, som var samferdselsminister fra 1971 til 1972, ble han intervjuet om sitt politiske liv. Her framhever han spesielt et møte med Olav Torpp da sistnevnte skal ha vært vegsjef i Hordaland og Steen statsråd. Her har det muligens oppstått en forveksling, siden Torpp på den tiden Steen var minister, arbeidet i Vegdirektoratet. Men han kan ha vært med Steen på reisen i Hordaland i egenskap av teknisk direktør. Historien som følger, velger jeg likevel å ta med da den sier mye om Torpps personlige egenskaper. På besøk på Stord ble Steen satt under press fra innbyggere som ville ha gang- og sykkelveg. Før han dro hadde Trygve Brateli formant ham: Ikke lov noe! Og Torpp, som var med, forklarte hvor umulig dette var å få til. Og Steen lyttet og tiet. Neste dag kom Torpp til ham og sa han hadde regnet på det og funnet ut hvordan det kunne la seg gjøre. Nå kunne statsråden love, og det var helt nydelig, forteller



Olav Torpp holder tale ved sin avskjedsfest i mars 1977. Til høyre for ham sitter hans sekretær Signe Hirsti.

Steen. Statsråden skar igjennom, skrev avisen. Steen ordnet opp mot den vrangvegsjefen. Synes du ikke det er urettferdig, spurte han Torpp? Nei da, jeg skal ikke gjenvelges. Han var høyremann, men dette ville han gjort for en hvilken som helst statsråd. Det går an å være politiker, når man har en slik embetsstand, avsluttet Reiulf Steen intervjuet.<sup>39</sup>

Olav Torpps eldste datter, Anne Margrethe Bakken, forteller om en rolig far med jevnt humør. I likhet med sin mor, var han opptatt av at barna fikk god utdanning. Allerede som 13-åring ble datteren sendt til Oslo for å gå på skole, da lærersituasjonen i Finnmark på denne tiden var vanskelig. I Oslo bodde hun hos kjente av familien, og hennes skolegang representerte en ekstra utgift. Senere oppfordret han henne til å studere ved universitetet, noe som mange år senere førte til en dr. philos grad i kjemi.

For Olav Torpp var det vanlig å arbeide med vegsaker også om kveldene. Han forberedte seg alltid godt til møter, og forventet at også andre gjorde det samme. Han var familiekyr, og han hadde ikke for vane å snakke nedsettende om andre mennesker. Til tross for mye flytting holdt Olav Torpp og hans kone fast ved sine venner Eric og Astrid Bull. Sistnevnte var datter av Kolbjørn Heje, Norges første professor i veg- og jernbanebygging. Astrid Bull og Sigrid Torpp var barndomsveninner, men også ektefelle, som begge var utdannet ved NTH, fant tonen, og det ble et livslangt og godt vennskap. Astrid Bull var gudmor til Anne Margrethe, Torpps eldste datter.<sup>40</sup>

Dattersønnen Øystein Bakken, født 1968, forteller om hyggelige besøk med god mat hos bestefaren og hans nye kone, da han var på besøk fra Bergen.

Bestefaren som tronet øverst ved bordenden husker han som en litt formell pater familias, ikke den type bestefar barnebarna satt på fanget til. Bestefar var spesielt glad i jordbær, og barnebarna hadde en god alliert når det gjaldt å få mer sukker på bærene. Han var også spesielt opptatt av å samle på frimerker, og så gjerne at noen fra etterslekten hadde delt interessen med ham, noe som ikke alltid var tilfellet.<sup>41</sup>

### ALDERDOM

Olav Torpp sluttet i Statens vegvesen i 1977. Han var da 70 år. Fem år tidligere hadde han inngått sitt andre ekteskap med sin svigerdatters mor. Hans første kone hadde vært en god støttespiller for sin mann og hans fortrolige, og den eldste datteren beskriver ekteskapet som veldig godt. Før konen døde, hadde hun oppfordret sin mann til å gifte seg igjen. Hun visste han var en person som ikke ville trives så godt alene. Han fulgte sin avdøde kones råd. 19 måneder senere giftet han seg for andre gang.<sup>42</sup> Ifølge hans svigerdatter Bente Torpp, som også var datter av hans andre kone Hjørdis, var hans andre ekteskap vellykket.<sup>43</sup> Fram til 1977 fortsatte han og hans nye kone å bo i Kirkeveien. Deretter flyttet de til Ski i nærheten av sin respektive sønn og datter, som jo var gift med hverandre, og deres tre sønner.<sup>44</sup>

Olav Torpp fikk 16 år som pensjonist. Den første tiden hadde han kontor på Veglaboratoriet, der han førte en noe anonym tilværelse. Han var bare synlig av og til ved kopi- og telefaxmaskinene.<sup>45</sup> Han skal også ha hatt oppdrag for Vegdirektoratet, som ble utførte hjemme på

Ski. Når han skulle i møte på Helsefyr, dro han med tog og rullator inn til byen.<sup>46</sup> Vi vet også at han var interessert i slektsforskning og brukte en del tid på det.<sup>47</sup> Hagearbeid og bærplukking var andre aktiviteter han likte å holde på med.<sup>48</sup> Det noe detaljerte manuskriptet som er en sentral kilde for denne artikkelen, kan også være skrevet etter at han sluttet i Statens vegvesen.

I 1980 fikk Olav Torpp hjerneblødning, og ifølge hans svigerdatter gikk det utover talen. Det var ikke alltid så lett for sønnesønnene som bodde i nærheten å snakke med ham, selv om han var klar i hodet. Han var derfor tilbakeholden med å delta i det sosiale liv. Svigerdatteren oppfordret ham derfor til å være mer sosialt aktiv. På veg hjem fra skolen var sønnesønnen ofte innom for å hjelpe bestefar med opptrening.<sup>49</sup> Han fikk flere hjerneblødninger, drypp, i årene etter 1980.

Olav Torpp døde i sitt hjem, uten dramatik, en desemberdag i 1993. Han sovnet stille inn midt på formiddagen med en appelsin i hånden, mens han satt i lenestolen sin.<sup>50</sup> Han andre kone, Hjørdis, døde plutselig i 2002 etter et illebefinnende.<sup>51</sup>

### OPPSUMMERING

Uten noen gang å ha møtt Olav Torpp, sitter jeg med inntrykk av en sympatisk, lojal og arbeidsom vegmann som få har noe negativt å si om. Som flere av hans generasjon var han forsiktig med etatens midler. Hans uvilje mot å ansette Olav Søfteland da han skulle avtjene verneplikten, er et tydelig tegn på dette. I begynnelsen av krigen ble han tatt til



Olav Torpp på skogstur i 1980 med sin sønn Ole Christian og hans tre sønner. Hjørdis Torpp står helt til høyre. (Foto utlånt av Bente Torpp.)

fange av tyskerne, og måtte senere samarbeide med en østerriksk ingeniør, men han omtaler ikke dette på en negativ måte i manuset sitt. Da han ikke fikk stillingen som øverste leder av Vegvesenet, samarbeidet han på en utmerket måte med ham som ble vegdirektør.

Er det storsinn han viser? Eller var han spesielt tilpasningsdyktig? Olav Torpp var ikke uten temperament, men var i stand til å skille mellom sak og person. Han skal heller ikke ha vært en person som ønsket å framheve seg selv, og han forstod godt det politiske spillet. Det vitner Reiulf Steens historie om. Ingen sak å være politiker, når man har en slik embetsstand.

Olav Torpp viet hele sitt yrkesaktive liv til Statens vegvesen. Før han begynte som avdelingsdirektør i Vegdirektoratet, hadde han 30 års allsidig erfaring med både faglige oppgaver og ledelse fra flere steder i ytre etat. Han hadde derfor god ballast før han begynte i direktoratet i 1961, og var en klar kandidat til vegdirektørstillingen. Uten tvil var han en hedersmann, en vi gjerne ville ha hatt som sjef og kollega. En som ville det beste for etaten han arbeidet en mannsalder i. Men hvorfor ble han ikke øverste leder for etaten? Til tross for sine mange gode kvaliteter, tror jeg politikerne ønsket en mer utadrettet person til de krevende oppgavene Statens vegvesen stod overfor på



På vegsjeftøtet i 1983 fikk Olav Torpp overrakt «Stabbesteinsordenen», et symbol på fremragende innsats på veg- og vegtrafikkens område og for aktiv støtte til vegsjeftøenes arbeid, av vegsjeftø Arne Ødegård i Hedmark.

denne tiden. Det kan ha talt i hans disfavør at han ikke hadde erfaring fra andre arbeidsplasser, slik som Karl Olsen. Dessuten hadde han heller ikke tatt videreutdanning i utlandet. Utvilsomt var han en meget kompetent fagmann og leder som var godt likt, men kanskje han hadde et for snevert perspektiv på Statens vegvesen?

Hans tilsynelatende manglende interesse for motorveger, som representerte noe nytt innen norsk vegbygging, kan vitne om at han stod for et tradisjonelt syn, og derfor heller ikke var best egnet til å lede en etat som sårt trengte å fornye seg innen de rammene politikerne ga. Han var dessuten vokst opp i et meget strengt økonomisk regime, man skulle

ikke sløse med statens penger. Dette skal ha preget hele hans generasjon og kulturen i Vegvesenet. Dermed blir Grotterøds «visjonære» syn på trafikkutviklingen litt for radikalt for Torpp. Det kan derfor i perioder ha vært ganske mye uenighet i ledelsen om diverse løsninger, som i denne tiden var bundet i stram økonomi.

Dessverre har vi ikke Olav Torpps egne ord om tiden han arbeidet i Vegdirektoratet, fra 1961 til 1977. Vi vet derfor ikke hvordan han opplevde ikke å bli vegdirektør, og hvordan samarbeidet med Karl Olsen var. Tilsynelatende fungete dette godt, var andres observasjon. Torpp og Olsen var begge voksne mennesker, som ikke ønsket å gå i vegen for hverandre. I en så ekspansiv periode som

Vegvesenet da var inne i, var det særdeles krevende for en person både å ivareta eksterne relasjoner, og samtidig få organisasjonen til å fungere godt. Vi kan anta at Olav Torpp fant seg godt til rette som teknisk direktør, i alle fall har vi ingen kilder som sier noe annet. Sannsynligvis var han også mer opptatt av veger enn politikk. I en tidligere artikkel jeg har skrevet om vegdirektør Karl Olsen, peker jeg på at det var et riktig politisk valg at Olsen ble øverste leder for Statens vegvesen, og jeg fastholder dette standpunktet. Olav Torpp var uten tvil en meget god kandidat, men ikke det etaten trengte da.<sup>52</sup> Manuskriptet som store deler av denne artikkelen bygger på, er til tider meget detaljert. Det gjelder særlig oppveksten og de første årene i arbeidslivet, og kanskje vi her har svaret på hvorfor han ikke ble vegdirektør. Var han for opptatt av detaljer til å kunne ha det store overblikket?

Privat var Olav Torpp familiekjær. Barnas utdanning var viktig. Hans første kone var en viktig støttespiller for ham, og før hun døde oppfordret hun ham til å gifte seg igjen. Hun visste at han ikke ville trives som enkemann.

Under krigen var han, og mange med ham, opptatt av matauk. Mens familien Torpp bodde i Finnmark, var molteplukking en yndet aktivitet. Når han gikk fra kontoret, var ikke nødvendigvis arbeidsdagen slutt. Arbeidet fortsatte utover kveldene, og han forberedte seg alltid godt til møter, og forventet det samme av andre. Omfattende skriftlige saksframstillinger var ikke noe han ønsket. Et notat på maksimalt en side var det ideelle.

Olav Torpp giftet seg for andre gang da han var 65 år, og sluttet i Statens vegvesen fem år senere. Han fikk 16 år som pensjonist, men fikk hjerneblødning i 1980, og flere drypp de følgende år. Han døde hjemme uten dramatikk en desemberdag i 1993, mens han satt i stolen sin med en appelsin i hånden.

#### NOEN KOMMENTARER TIL OLAV A.B. TORPPS UPUBLISERTE MANUSKRIFT

Veghistorikeren Kjell Hegdalstrand intervjuet i årene 1980 til 1994 flere av etatens eldre ledere, funksjonærer og arbeidere, i alt 241 personer, til Vegvesenets minnesamling. Målet med intervjuene var å ta vare på personerindringene fra en utviklingstid i etaten. Kan dette ha virket inspirerende på Olav Torpp, eller gjorde han seg klar til et intervju som det aldri ble noe av? Det siste årstallet Torpp nevner er 1972, og da i forbindelse med foreninger han har vært medlem av. Vi kan derfor anta at det ble sluttført en gang mellom 1972 og 1993. Også andre vegsjeftø skrev om livet i Statens vegvesen. I 1983 utga Vegdirektoratet J. B. Irgens bok.<sup>53</sup> Livet til den tidligere vegsjeftø i Østfold, Jens Munch, er også utgitt i bokform, ført i pennen av Ragnar Lie.<sup>54</sup>

Olav Torpps manuskript er i høy grad også en del av minnesamlingen, selv om han ikke ble intervjuet av Hegdalstrand. Torpps nedtegnelser bidrar til at vi får innsikt i hva som skjedde i denne tiden, i Vegvesenet, men også generelt i samfunnet. Offisielle kilder har sine begrensninger, og alt som foregår i byråkratiet som ikke er nedtegnet, vil ikke historikere få tilgang til. En slik minne-



Olav Torpp med sine tre barn på 85-års dagen i 1992. Fra venstre Anne Margrethe, Ole Christian og Wenche. (Foto utlånt av Bente Torpp.)

samling er av stor verdi for å forstå tiden den beskriver.

Manuskriptet er relativt detaljert, både når han skriver om oppveksten i Bodø og arbeidet i Statens vegvesen. Et nærliggende spørsmål er hvem han har hatt i tankene når han skrev? Er det etterslekten han ønsker å videreformidle opplysninger til, eller er det Vegvesen-ansatte han har tenkt på? Var han en av dem som var spesielt glad i å skrive, og nå synes at han hadde tid til det? Eller kanskje ønsket han å gjøre opp en slags status for livet sitt? Eller er det en måte å trene seg opp etter den første hjerneblødningen? Dokumentet er fritt for negative

karakteristikker av mennesker han kan ha hatt et dårlig forhold til. Dette gjelder også de tyske okkupantene han kom i kontakt med. Olav Torpps manus inneholder interessante opplysninger om dagliglivet i Norge og Statens vegvesen over en lengre periode. Det er derfor av verdi for lokalhistorikere.

Bruken av en så ensidig kilde har sine svakheter, da den gir uttrykk for forfatterens subjektive oppfatning. Der det har vært mulig, har jeg derfor forsøkt å supplere opplysningene med andre kilder. På den andre siden, hadde ikke Olav Torpp etterlatt seg manuset, hadde vi visst lite om hans oppvekst og karriere.

## KILDER

- Arisholm, T. og B. Kolltveit (2002):** «85 år med norske bilferjer». I Norsk sjøfartsmuseums årbok. Oslo, Stenersens Boktrykkeri, 2003.
- Bakken, A.M. (2021):** Telefonintervju 21. april.
- Bakken, A.M. (2022):** Telefonintervju 28. februar.
- Bakken, Ø. (2021):** Telefonintervju 12. april.
- Bergens Tidende (1993):** Intervju med Reulf Steen 16. august s. 23.
- Fosheim, J. (1968):** Helårsvegen over Haukelifjell. *Norsk vegtidsskrift* nr. 4 s. 49-55.
- Frydenlund, T. E. (2020):** E-post datert 24. februar.
- Hardanger Folkeblad 1959** 13. oktober s. 2.
- Haugesunds Avis 1987** 21. august s. 6.
- Haaland, K. (2022):** Intervju 1. juni.
- Ingebrigtsen, R. og O.A.B. Torpp (1941):** Statens veivesens tekniske personal. I Meddelelser fra veidirektøren nr. 11. s. 157-161.
- Irgens, J. B. (1983):** En vegmanns erindringer. Oslo, Vegdirektoratet.
- Knutsen, S. og K. Boge (2005):** Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt? Oslo, Cappelen Akademiske Forlag.
- Lie, R. (1998):** Veisjefen som var for langt foran sin tid. Statens vegvesen.
- Nissen, G.L. red. (1951):** Studentene fra 1926: biografi, statistikk og artikler samlet til 25-års jubileet 1951. Oslo.

- Norsk Samferdselsplan (1977):** NOU 1977:30A. Universitetsforlaget.
- Norsk Vegtidsskrift 1962** nr. 4.
- Nygaard, P. (2014):** Store drømmer og harde realiteter. Vegbygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960. Oslo, Pax forlag.
- Røed, A.C. (2021):** «En markant og utadrettet vegdirektør». I årbok for Norsk vegmuseum.
- Skari, B.M. (1995):** Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94. Tillegg til 2. utgave av 1962. Oslo, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Sogns Avis (1950):** Ny vegsjef i Hordaland. 23. oktober.
- Statens vegvesen (1963):** Referat fra vegsjefmøtet 21. – 23. mars 1963, Oslo 111 sider.
- Søfteland, O. (1994):** Aftenposten 31. januar.
- Søfteland, O. (2020):** E-post datert 17. januar.
- Søfteland, O. (2021):** E-post datert 3. mai.
- Søfteland, O. (2021):** E-post datert 19. og 30. november.
- Torpp, O.A.B. (1956):** Maskinell vegarbeidsdrift i Hordaland. *Norsk Vegtidsskrift* nr. 6 s. 85-91.
- Torpp, O.A.B. (1962):** Den nye regnskapsordning som hjelpemiddel. *Norsk Vegtidsskrift* nr. 6 s. 97-98.
- Torpp, O. A. B. (u. å):** Upublisert håndskrevet manuskript. Maskinskrevet av Bente Torpp januar 2019 og overlevert Norsk vegmuseum. 36 sider.
- Torpp, B. (2021):** E-post datert 6. april.
- Torpp, B. (2022):** Intervju 31. januar.

## NOTER

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 1: Torpp u.å. s. 1-7                     | 20: Norsk Vegtidsskrift 1962 nr. 4 s. 50      | august s. 6                               |
| 2: Skari 1995 s. 177                     | 21: Hardanger Folkeblad 13. oktober 1959 s. 2 | 35: Frydenlund 2020                       |
| 3: Nissen 1951 s. 378                    | 22: Søfteland 2020                            | 36: Haaland 2022                          |
| 4: Torpp, B. 2021                        | 23: Torpp u.å. s. 13                          | 37: Søfteland 3. mai 2021                 |
| 5: Torpp u.å. s. 7-16                    | 24: Knutsen og Boge 2005 s. 117, 122-124      | 38: Søfteland 1994                        |
| 6: Ingebrigtsen og Torpp 1941 s. 157-161 | 25: Nygaard 2014 s. 275 note 135 s. 317       | 39: Bergens Tidende 16. august 1993 s. 23 |
| 7: Torpp u.å. s. 16-20                   | 26: Statens vegvesen 1963                     | 40: Bakken, A.M. 2021, 2022               |
| 8: Nygaard 2014 note 135 s. 317          | 27: Arisholm og Kolltveit 2002 s. 25-26       | 41: Bakken, Ø. 2021                       |
| 9: Torpp u.å. s. 20-22                   | 28: Norsk Samferdselsplan 1977 s. 1           | 42: Bakken A. M. 2021                     |
| 10: Torpp u.å. s. 22-25                  | 29: Knutsen og Boge 2005 s. 152               | 43: Torpp, B. 2022                        |
| 11: Bakken, A. M. 2021                   | 30: Knutsen og Boge 2005 s. 302               | 44: Torpp, B. 2022                        |
| 12: Torpp u.å. s. 25                     | 31: Søfteland 19. november 2021               | 45: Frydenlund 2020                       |
| 13: Sogns Avis 23. okt. 1950 s. 3        | 32: Torpp 2022                                | 46: Torpp 2022                            |
| 14: Knutsen og Boge 2005 s. 165          | 33: Norsk Vegtidsskrift 1962 nr. 4 s. 50      | 47: Bakken A.M. 2021                      |
| 15: Torpp 1956 s. 85-91                  | 34: Haugesunds Avis 1987 21.                  | 48: Torpp, B. 2022                        |
| 16: Fosheim 1968 s. 49                   |   | 49: Torpp, B. 2021                        |
| 17: Norsk Vegtidsskrift 1962 nr. 4 s. 50 |   | 50: Bakken A.M. 2021                      |
| 18: Bakken A.M. 2021                     |   | 51: Torpp, B. 2022                        |
| 19: Knutsen og Boge 2005 s. 82           |   | 52: Røed 2021                             |
|  |   | 53: Irgens 1983                           |
|  |   | 54: Lie 1998                              |