

VEGDIREKTØR ANDREAS BAALSrud

Et personskifte i vegdirektørembedet er en ikke liten begivenhet i vår vegadministrasjon.

Vegdirektør Andreas Baalsrud er den 11. mai d. å. trådt tilbake som leder av vegvesenet.

Allerede for vel 3 år siden, den 5. mars 1942, nådde han den for vegdirektørembedet fastsatte aldersgrense, 70 år, og skulde samtidig ha fratrådt stillingen, men på grunn av de dengang rådende vanskelige forhold i vårt land og dermed også i vegvesenet, ble han av myndighetene anmodet om innvilgelse til videre å bli stående i stillingen.

Når vi i 1942 på hans 70-årsdag ikke kom med noe tilbakeblikk over hans virksomhet, var det fordi vi fant å burde avvente tidspunktet for hans endelige fratreden. Dette er altså no inntruffet.

Da vegdirektør Baalsrud ble utnevnt til vegdirektør fra 1. januar 1919 var han ingen ny mann i vegvesenet, idet han allerede siden 1891 hadde tilhørt vegvesenets ingeniørretat. Han hadde som vegingeniør arbeidet både ved vegdirektoratet og i forskjellige strøk av landet, seinest i Vest-Agder fylke (Lister og Mandals amt), hvor han var amtsingeniør i årene 1912—1919.

Det var således kort tid etter avslutningen av forrige verdenskrig at Baalsrud overtok ledelsen av vegvesenet. Selv om vårt land den gang ble holdt utenfor krigen hadde dog denne medført visse vanskeligheter også for vegvesenet. Mangelen på materialer og arbeidskraft hadde ledet til noen stagnasjoner i vegbyggingen. Automobiltrafikken på vegene arbeidet under vanskelige vilkår og hadde gått atskillig tilbake, bl. a. for rutebiltrafikken vedkommende. Det ble derfor vegdirektør Baalsruds oppgave både å få utvide anleggsvirksomheten og å bringe vegene i sådan stand at de kunde makte den sterkt økede trafikk som man forutsatte vilde komme samtidig som det var nødvendig å bringe biltrafikken mer inn under statens kontroll enn tilfellet hadde vært før.

Vi skal nedenfor gi en kort oversikt over de viktigste, av de tiltak som er gjennomført til løsning av disse oppgaver.

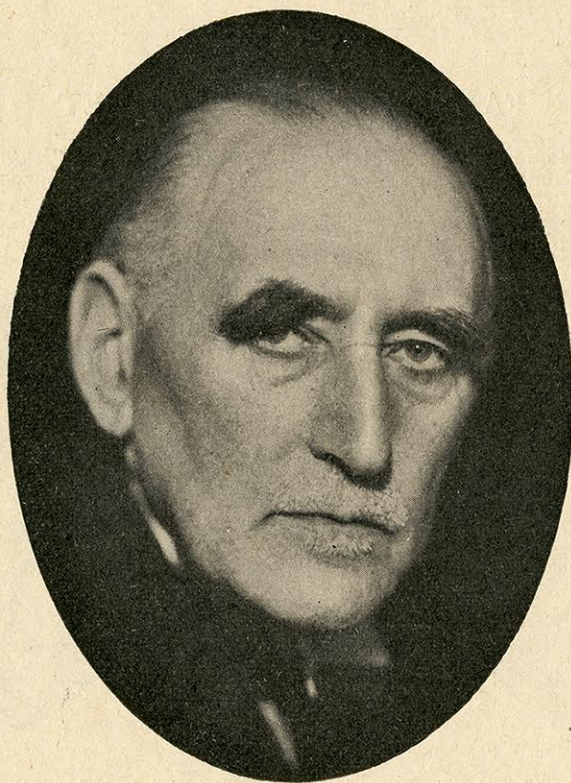
Til utbedring av eldre veger for at disse bedre kunde tilfredsstille de krav som den tiltagende biltrafikk stilte bevilget Stortinget etter vegdirektørens forslag for bud-

sjetåret 1920—21 ca. 1 million kroner, og denne bevilgningspost har seinere hatt fast plass på vegbudsjettet. Ved hjelp av disse bevilgninger er det for forholdsvis beskjedne beløp oppnådd vesentlige forbedringer for trafikken.

Det viste seg også nødvendig å vie vegenes vedlikehold større oppmerksomhet. Vedlikeholdet hadde tidligere ikke vært underlagt vegvesenets sentraladministrasjon, men for Stortinget 1926 framsatte vegdirektøren med Arbeidsdepartementets tilslutning forslag om at de viktigste gjennomgangsveger skulde vedlikeholdes for statens regning og at utgiftene hertil skulde dekkes av automobilavgiftene med noe tilskudd fra distriktene. Forslaget ble bifalt av Stortinget og for tiden vedlikeholdes ca. 16 000 km riksveger helt for statens regning, idet distriktbidraget er bortfalt. Dette vedlikeholdsarbeid styres no i øverste instans av sentraladministrasjonen. Siden 1919 har som vi vet biltrafikken hatt en betydelig vekst. Mens tallet av registrerte motorkjøretøyer i 1920 var 13 700 øket det til 123 200 i 1939, men er i krigsårene gått noe tilbake. Samtidig øket bilrutenes antall fra ca. 150 i 1919 til over 1500 i 1939. Også her er det noen tilbakegang i krigsårene. En nødvendig regulering av bilrutetrafikken er gjennomført og automobilloven av 1912 er undergitt en gjennomgripende revisjon som foreligger i automobilloven av 1926 med seinere endringer.

For bilkontrollens vedkommende er gjennomført en fastere ordning ved oppnevning av ca. 40 spesielle bilsakkyndige med hver sitt bestemte distrikt. Disse bilsakkyndige er underordnet vegdirektøren og Arb.dep.tet og arbeider i intim kontakt med vegdirektoratets automobilkontor. Hva vegbyggingen angår kan nevnes at mens man i årene før 1920 hadde en årlig tilvekst i vegnettet på noe over 300 km kunde man i 1939 notere en tilvekst på ca. 800 km. De betydelige pengemidler som seinere er bevilget til vegvesenets anleggsvirksomhet er for den største del anvendt til vegforbedringer og omlegninger, således at økingen av vegnettet har vært atskillig mindre.

Da størstedelen av våre bruer ikke er beregnet for den belastning som nutidens trafikk krever, ble arbei-



det med disses ombygging opptatt før krigen og har fortsatt og vil fortsette i en lengere årrekke framover. Til utbedring av de viktigste stamveger og til spesielle veger i sjøbygdene er også anvendt ganske betydelige beløp.

Den tidligere spredte vegbygging hadde medført at vi ikke hadde den ønskelige sammenheng i vårt vegnett, noe som har vist seg å være i høy grad nødvendig så fremt vegnettet skal tilfredsstille de krav som de endrede trafikforhold tilsier. Dette krav er søkt avhjulpet ved hjelp av økede bevilgninger til manglende sambindingsveger, således at de fleste landsdeler no har vegforbindelse med det øvrige land. Dette gjelder også Nord-Norge, hvor gjennomgangsvegen gjennom denne landsdel er ferdigbygd og de nordlige fylker har no sammenhengende vegforbindelse ved hjelp av ferjer på enkelte strekninger. De fleste av disse ferjer vil dog etter hvert bli avløst av nye ledd i gjennomgangsvegen. Også i andre landsdeler danner ferjene et bindeledd i vegnettet. Vi har i de seinere år fått mange gode bilferjer og utviklingen vil fortsette således at vegtrafik-

ken kan føres fram til tidligere isolerte strøk av landet. De fleste ferjer er private foretagender, en del har kommunalt bidrag og noen er innlemmet i riksvegnettet og drives for vegvesenets regning.

Av det som foran er anført vil det forstås at vegvesenet i vegdirektør Baalsruds funksjonstid har gjennomgått en sterk utvikling og vekst som har stillet store krav til vegdirektørens initiativ og arbeidskraft. Hans arbeidsområde har omfattet flere felter enn i noen tidligere periode. Men han har hatt et lykkelig grep på tingene som har gjort at han har kunnet løse de foreliggende så vel tekniske som administrative oppgaver på en måte som har vært i overensstemmelse med vegvesenets beste tradisjoner.

Særlig har de 5 siste krigsår vært vanskelige like overfor en okkupasjonsmakt, hvis inngripen i vår sivile administrasjon og særlig vegvesenet har gått langt ut over rimelighetens grenser. Herunder har han med sin besindige opptreden ført etaten over mange vanskelige skjær, således at den no med full kraft kan ta fatt på fredens gjerning.