



Hans Hagerup Krag – VEGDIREKTØREN

«Heller en tarvelig vei enn ingen vei»

AV ANE CECILIE RØED

Hans Hagerup Krag er VEGDIREKTØREN mange har hørt om, selv over hundrede år etter hans død. Anekdotene om Krag er mange, og fortelles den dag i dag. Flere steder i Oslo er oppkalt etter ham. Ingen har vært vegdirektør lengre enn Krag, og han er også den av de ti vegdirektørene det har vært skrevet mye om. Han var dessuten en karismatisk person som kom til å stå som en personifisering av Statens vegvesen. Dette gjør det både utfordrende og krevende å gi seg i kast med å beskrive hans liv og gjerning, i et forsøk på å kaste nytt lys over en så markant vegmann.

FAMILIE OG OPPVEKST

Slekten Krag stammer fra Fyn i Danmark. Rasmus Krag, som var fogd i Trondheim, var bosatt i Norge så tidlig som i 1665. Han var vegdirektørens tippoldefar. Vegdirektøren er oppkalt etter sin oldefar Hans Hagerup Krag, som var militær, mens hans bestefar og far begge var prester.¹

Vegdirektør Hans Hagerup Krag var født 9. august 1829 i Grong i Namdalen. Han var sønn av presten Hans Peter Schnitler Krag (1794–1855) og Hermana Thomine født Rognebye (1798–1878). Hans H. Krag var nummer fem i en søskenflokk på ni, og hadde to eldre brødre, to eldre søstre, en yngre bror og tre yngre søstre. Det er uvisst om to av hans søstre vokste opp.²

Den eldste broren, Thomas Peter (1821–1887) blir i en bok om faren, Vågåpresten, skrevet av Olaus Arvesen, karakterisert som livlig og begavet. Han underviste blant annet i engelsk i Kristiania, og senere på sjøkrigs-

skolen i Horten³. En annen eldre bror, Peter Rasmus (1825–1891), tjenestegjorde i Vegvesenet fra 1848 til 1889, etter at han var uteksaminert fra den militære høyskole i 1847. I flere perioder var han stortingsrepresentant fra forskjellige valgdistrikter. Peter Rasmus er også kjent som far til forfatterne Thomas og Wilhelm Krag.⁴

Den yngste broren Ole Herman Krag (1837–1916) er mest kjent for geværet Krag-Jørgensen, som han oppfant sammen med Erik Jørgensen. Geværet ble approbert som standardvåpen i det norske infanteri i 1894, og er et kjent våpen den dag i dag. Ole Herman Krag var direktør for Kongsberg Våpenfabrikk i årene 1880–1895.⁵

Den eldste søsteren, Bolethe (1823–1896) var i mange år lærer, eller lærerinne som det het tidligere, ved Kristiania Katedralskole.⁶

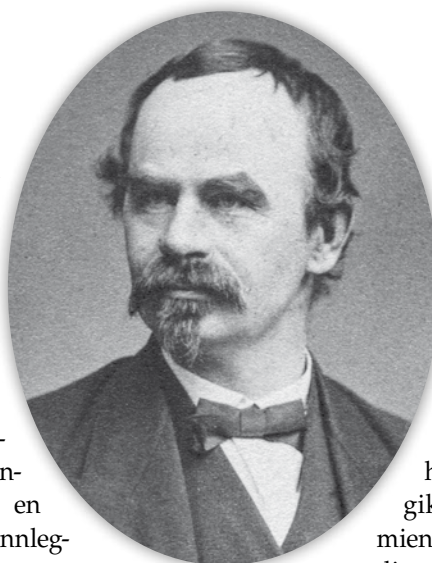
Ane Cecilie Røed på Eidsvoll kirkegård ved bautaen over Vågå-presten Hans Peter Schnitler Krag, vegdirektørens far. (Foto: Geir Paulsrud)



En annen søster, Hanna Hermana, var gift med Hans Jacob Rye, som arbeidet i Vegvesenet fra 1843 til 1859.⁷ Deres datter, Jacobine, var en pionér og drivkraften i det pedagogiske arbeidet for hørselshe- mede og barn med talevan- sker. Hun var dessuten en ivrig forsvarsvenn og grunnleg- ger av lottebevegelsen.⁸

De tre brødrene Peter Rasmus, Hans og Ole Her- man ble alle utdannet på Krigsskolen i Kristiania, og gjorde seg senere i livet gjeldende i samfunnets øvre sjikt. Kildetilfanget angående søstrenes liv og virke er beskjedent, men vi vet at mange kvinner på denne tiden brukte betydelig tid på ulike former for forenings- og vel- dedig arbeid, og bidro til å tilrettelegge for mennenes karriere, uten at deres innsats er dokumentert.

Faren, presten Hans Peter Schnitler, var godt kjent i sin samtid. I boken Arve- sen har skrevet om ham, blir han karak- terisert som edel av karakter, selvpopp- ofrende, rastløs og iherdig.⁹ Der han så evner og vilje hos folk i menigheten, tok han seg av dem og hjalp dem fram i livet. Han var både øyeblikkets mann, handle- kraftig, men også utholdende og ga seg ikke før han nådde sine mål. I de årene Peter Schnitler Krag var prest i Vågå, engasjerte han seg aktivt i undervisnin- gen av barn og ungdom, og dessuten av de voksne som underviste på skolen.¹⁰ Det



Hans H. Krag ble utdannet ved krigsskolen og den militære høyskolen i Kristiania.

kan derfor se ut som om han fungerte både som «skolemester» og folkeopplyser i tillegg til prest.

Foreldrene var meget gavmilde overfor sambygdinger som trengte en hjelpende hånd, og ikke sjeldent gikk det på familieøkono- mien løs. Da en venn av fami- lien foreslo at de skulle tenke på arven til barna, skal fru Krag ha svart «*kan vi efter- late vore barn en bedre arv*

end de fattiges velsignelse?».¹¹

Etter 12 år i Vågå søkte og fikk faren embetet som prest i Fredrikshald, i dag Halden by. Arvesen forteller at da fami- lien Krag forlot Vågå i 1842 var det sorg i mange hus, og familien skal ha blitt fulgt ut av bygda med et følge på 140 mann og 49 hester. På grunn av prestefamiliens gavmildhet overfor trengende sognebarn i Vågå, hadde de stiftet gjeld som de dro med seg gjennom livet. Faren ble senere prest på Eidsvoll, hvor han døde i 1855. Bøndene på Eidsvoll bisto familien Krag på en praktisk måte flere år senere, da de dekket all gjeld familien etterlot seg.¹²

Hans Hagerup Krag var 13 år da fami- lien flyttet til Fredrikshald, der han begynte på byens latinske skole. Ifølge hans egen dagbok var han langt fra skoleflink, og beskrev seg selv som dum, doven, interesseløs og kunn- skapsløs. I 1852 ble han uteksaminert som nr. 1 fra den militære høyskole, og begynte som ingeniørløytnant i Vegvesenet. Det var



Familiebilde fra Hanna Krag og Ole Rømer Sandbergs bryllup i 1893. Hans Hagerup Krag sitter i første rekke helt til venstre. Hans yngste bror, Ole, står til venstre i nest bakerste rekke i uniform.

hans eldre bror Peter Rasmus som skaffet ham innpass som volontør.¹³

Fra januar 1899 til mars 1905 skrev Hans Hagerup Krag dagbok, som også inneholdt tilbakeskuende blick på enkeltepiso-der tidligere i livet (se note om dagboken innhold med mer). Hans notater i dagboken om skoletiden i Halden kan i ettertid virke noe kokett. Spørsmålet er om han hadde skrevet det samme om seg selv, dersom han ikke hadde oppnådd en så fram-tredende posisjon i samfunnet som han gjorde.

Senere skal vi se at nøkternheten som preget barndomshjemmet og som ble et «ideal» for Krag, var noe han av forskjellige grunner ikke alltid kunne leve i

overenstemmelse med. Til tider ble det et moralsk dilemma for ham. Hans Hagerup Krag døde 8. mai 1907 i Kristiania.

EKTESKAP OG BARN

I 1861 giftet Hans H. Krag seg, 32 år gammel, med den 14 år yngre Anna Marie Petersen. Hun var datter av en velstående forretningsmann i Stavanger, og søster til teologiprofessoren Fredrik Petersen. Anna Marie Petersens mor var dansk og kulturelt interessert. Dette skal ha preget hjemmet. I boken om teologen Fredrik Petersen framgår det at Krag's svigerfar, grosserer Fredrik Petersen, skal ha flyttet sin forretningsvirksomhet til Sverige allerede i 1858. Fem år senere gjorde han opp boet

Anna Marie Kragh var 18 år da hun giftet seg med Hans H. Krag i 1861.



med hustru og barn, og de måtte også fraskrive seg enhver framtidig arvefordring. Krags svigermor flyttet etter hvert fra Stavanger til Kristiania der hun bodde hos sin sønn teologen. Hun døde i 1878, svigerfaren i 1885.¹⁴

Et booppgjør allerede i 1863 kan tyde på at Krags svigerforeldre skilte lag, siden svigerfaren alt hadde flyttet til Sverige. Krag kom derfor gjennom sin kone, og på et tidligere tidspunkt i livet enn det vi har kjent til før, i besittelse av en formue som gjorde ham økonomisk uavhengig i relativt ung alder. Fredrik Petersens begravelse i 1903, som historikeren Sverre Knutsen omtaler, er ikke svigerfarens, men svogerens, som hadde det samme navnet.¹⁵

Det er en vesentlig forskjell på å arve som nygift og tidlig i trettiårene, enn om arvefallet hadde kommet da svigerfaren døde over tjue år senere. Den tidlige arven gjorde at Krag kunne etablere seg i gode kår i ung alder.

Krags ekteskap og forholdet ektefellene imellom vet vi lite om. Vi har biografiske data for Anna Marie Krag, men ellers er hun så godt som fraværende i våre kilder, bortsett fra korte dagligdags omtaler i sin manns dagbøker. Krag hadde en betydelig reiseaktivitet, og arbeidet sent og tidlig også da han var på reisefot. Det store fraværet fra hjemmet og manglende felles opplevelser, kan ha vært lite heldig for ekteskapet.

På den annen side var det ikke forventet at en mann skulle ta aktiv del i barneoppdragelse og husarbeid på denne tiden. Han kunne derfor med god samvittighet konsentrere seg om sitt arbeid og sine fritidsinteresser. Husfaren skulle først og fremst sørge for at familien hadde det de trengte til det daglige levebrød.

Ved folketellingen i 1885 bodde Hans Hagerup Krag og hans kone Anna Marie i Professor Dahls gate 25 i Kristiania med barna Hjalmar (1867-1954) og Hanna (1870-1963). Husholdningen besto dessuten av en søster av husets frue og en tjenestepike.¹⁶

Sønnen Hjalmar Krag var utdannet offiser, og ble i 1912 major. Året etter tok han avskjed som offiser. Han ble forretningsmann og drev handel med militært materiell. Etter første verdenskrig var hans forretningsvirksomhet konsentrert om maskinteknikk og optikk. Han var også en sentral person innen idretten, og hadde flere tillitsverv. Blant annet var han formann i Norges landsforbund for idrett og Norges olympiske komité fra 1919-1925. Hjalmar Krag var gift med Emilie Heiberg og de hadde tre barn.

Da kong Haakon og dronning Maud



Landevegslokomotivet «Herkules» hadde en prøvetur i Kristiania i 1871, men de norske vegene var ikke egnet for dette kjøretøyet.

kom til Norge i 1905, var Hjalmar og Emilie Krag henholdsvis adjutant og hoffdame for det nye kongeparet.¹⁷

Datteren Hanna Krag giftet seg i 1893 med kaptein, senere stortingsmann og eier av flere store gårder på Hedmarken, Ole Rømer Sandberg, og fikk seks barn. Familien bodde på Hol gård på Ringsaker. Ifølge historikeren Sverre Knutsen var det et spesielt nært forhold mellom far og datter. Brevene dem imellom fra årene 1894 til 1907 er bevart, og skal ha vekslet flittig.¹⁸

NORGE 1830 - 1910

For å få en bedre forståelse av Hans Hagerup Krags liv og gjerning, skal vi se på noen av hovedtrekkene i den norske samfunnsutviklingen i den perioden han levde.

Etter unionsoppløsningen lå den politiske makten hos embetsmennene, som utgjorde flertallet i Stortinget og hadde de fleste statsrådpostene. Etter hvert reiste bøndene og de byradikale seg mot embetsmannsveldet, ut fra et ønske om å styrke

det folkevalgte Stortingets makt i forhold til regjeringen. Kravene om årlige Storting, og statsrådenes møteplikt i Stortinget var to viktige kampsaker. Årlig Storting ble gjennomført fra 1869, og fra 1884 ble parlamentarismen introdusert i norsk politikk.

Endrings- og moderniseringsprosessene som var i sin spede begynnelse da Krag ble født, satte sitt spor på de fleste av samfunnets sider. Det dreide seg til dels om mekanisering i jordbruket, befolkningsvekst, avvikling av laugsvesenet og opphevelse av handelsprivilegiene. Forandringene skjedde både på det materielle og det ideologiske planet. Før endringene startet var Norge et bondesamfunn hvor ca. $\frac{3}{4}$ av befolkningen livnæret seg ved å dyrke jorden.

I 1835 var befolkningen på 1,19 mill. mennesker, hvorav ca. 10 prosent bodde i tettbygde strøk. I tidsrommet 1835–1900 økte folketallet med over 800 000 personer. Naturalhusholdningens tid ebbet ut, og gikk sakte, men sikkert over i pengehusholdning. Den industrielle revolusjon nådde Norge,

og stadig flere flyttet fra bygdene til byene og til tettstedene som vokste fram. Titusener utvandret til oversjøiske land.

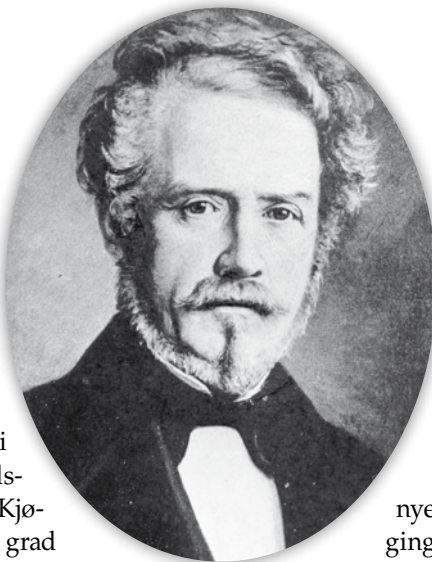
En av betingelsene for utvikling av industri og varehandelen var tidsmessig infrastruktur. Kjøretøyene fikk i økende grad hjul, og hjul krever bedre veier å kjøre på enn sleder, som var mye brukt tidligere. Fokus ble satt på veienes transportevne.

Fra å være tilførselsveier til havner og jernbanen, ble vegene egne viktige transportårer. Antall kilo-meter med offentlige veier, ble fordoblet fra 1840 til 1900, fra 15290 km til 28591 km. I 1854 åpnet Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll. I 1880 var banen mellom Kristiania og Trondheim klar, mens hele strekningen Bergen–Kristiania først ble åpnet i 1909. Jernbane, veier, kanaler, rutebart med dampbåter, post og telegraf fikk alle økt oppmerksomhet, planer og bevilgninger.¹⁹

De nasjonale strømningene i det norske folk vokste på slutten av 1800-tallet. Mange kunstnere og vitenskapsmenn argumenterte for et selvstendig Norge. Kravet om eget norsk konsulatvesen var en av de store stridstemaene. Unionen mellom Norge og Sverige ble oppløst i 1905.

KARRIERE I VEGVESENET

Som nevnt ovenfor begynte Hans Hagerup Krag i Vegvesenet rett etter at han var uteksaminert fra Krigsskolen i 1852. Samme år begynte den femten år eldre Christian



Christian Wilhelm Bergh, Norges første vegdirektør som Krag etterfulgte.

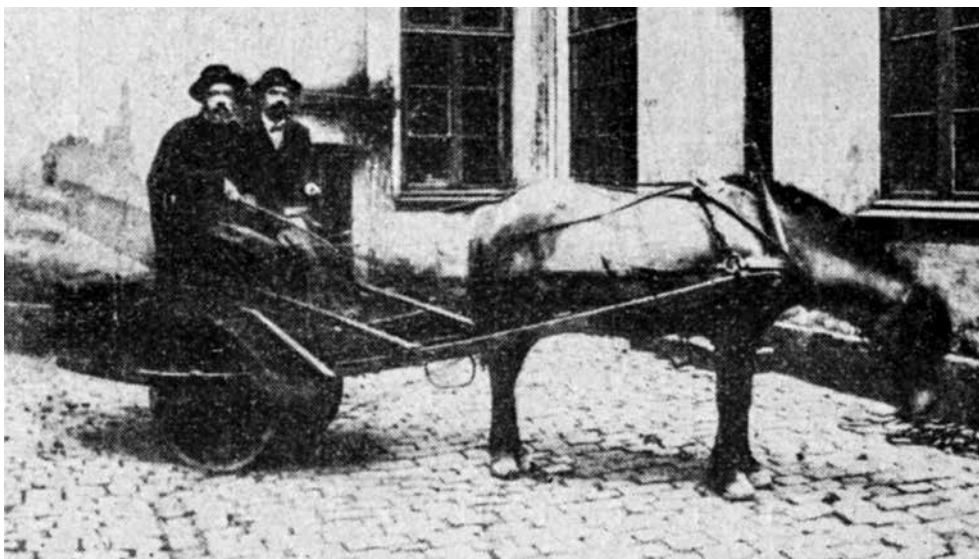
Wilhelm Bergh som vegassistent i Indredepartementet, og tok de første skrittene for å få opprettet et statlig landsdekkende vegvesen.

På denne tiden fikk de nye prinsippene for vegbygging innpass i Norge, mye takket være Chr. W. Bergh.²⁰ De bakkete vegene, beregnet på lettere kjøretøy, den rette vegs prinsipp, ble erstattet

av flate slyngveger, chausseene, som var mer egnet for moderne kjøretøy som hest og vogn. På de flate vegene kunne hestene trekke tyngre lass og framkommeligheten økte. Hans H. Hagerup var uten arbeidslivserfaring da han tiltrådte stillingen i Vegvesenet, men må ha vist evnen til raskt å sette seg inn i problemstillinger. I tillegg må han ha hatt stor arbeidskapasitet, og han ble tidlig anleggsbestyrer.

I annen halvdel av 1850-årene og begynnelsen av 1860-årene ble Krag gjennom sitt arbeid godt kjent i store deler av Norge. Han stod i spissen for flere veganlegg og undersøkelser blant annet i Gudbrandsdalen, i traktene rundt Halden, Bergen og Haugesund. I denne perioden undersøkte han også veglinjen mellom Kristiansand og Homme. Gjennom arbeidet utviklet han en sterk sans for systematisk og grafisk framstilling.²¹

Sommeren 1860 var Hans H. Krag på et to måneders oppdrag i Nordland. Tiden brukte han til befaringer, oppmåling og planlegging av veier. Bakgrunnen for



Vegdirektør Bergh til venstre og Hans H. Krag ved presentasjon av rullekjerren, som skulle bli det nye kjøretøyet for høyfjellsvegene, men ikke ble noen suksess. Dette er det eneste fotografiet vi kjenner til hvor Christian W. Bergh er avbildet. (Foto fra «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 2 1945.)

reisen var departementets klarsignal til undersøkelser om hvordan 9000 spesidaler best kunne brukes til vegformål i fylket. På denne tiden bestod hovedvegnettet i Nordland av fem kilometer veg. Veggen gikk fra Trøndelagsgrensen og nordover til Bindalsfjorden. Det resterende vegnettet bestod av korte stubber rundt om i fylket. Ferdselelen gikk for det meste med båt langs kysten. På grunnlag av Krag's rapporter om tilstanden i Nordland, bevilget et enstemmig Storting et par år senere, 9000 spd. til vegbygging i fylket.²²

Vegassistent Chr. W. Bergh hadde fra 1. september 1863 til 1. mars 1864 fått innvilget sykepermisjon med lønn, for å pleie sin helse i utlandet.²³ Den unge Hans Hagerup Krag, som hadde elleve års erfaring, vikarierte i Bergh's fravær.

Tidligere har det vært antatt at sykepermisjonen kan ha vart så lenge som et par år, og at Bergh derfor ikke selv var tilstede da Vegdirektoratet ble opprettet 16. april

1864.²⁴ Disse antagelsene er, ut fra hva vi vet i dag, ikke riktige.

I sin dagbok skriver Hans H. Krag om den unge vikaren i vegassistentstillingen som vinteren 1863, var på reise oppover Gudbrandsdalen. Som den yngste ble han møtt med uvilje av bestyrerne. I neste setning roser han seg selv som vegdirektør, at han heldigvis er kamerat med de unge ingeniørene.²⁵ I 1866 ble Krag ansatt i en nyopprettet stilling som kontorsjef ved vegdirektørens kontor. Han må derfor ha arbeidet relativt tett sammen med Bergh og vært fortrolig med hans tankegodt om at fagligheten må råde i vegbyggingen. Vi vet heller ikke om Bergh ble restituert etter sin sykepermisjon, og Krag kan derfor ha fått mer omfattende arbeidsoppgaver enn det ellers hadde vært naturlig å gi ham. Da Bergh døde i juli 1873, var det ikke opplagt at Krag skulle etterfølge han. Dette skal vi se nærmere på under avsnittet om Krag's forhold til Chr. W. Bergh.

KRAGS UTENLANDSREISER

Samme år som Krag vikarierte i Berghs stilling, reiste han på en fire ukers studietur til Sveits. Indredepartementet hadde gitt ham i oppdrag å undersøke om det var hensiktsmessig å bygge helårsveg over Haukelifjell. Topografisk var Sveits et godt valg, dessuten er de meteorologiske forholdene der ganske lik de norske. Det var derfor interessant for en norsk vegingeniør å se hvordan sveitserne hadde løst forholdet mellom snø og veg i høyfjellet.

Etnologen Kristina Skåden skriver i sin avhandling «Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942» at Krag også kan ha blitt påvirket til å legge studieturen til Sveits på grunn av Theodor Brochs «Lærebog i Bygningskunsten», som han hadde hatt som pensum på Krigsskolen. Mens Krag var i Sveits krysset han alpine fem ganger, og følger deler av strekningene vegene Broch har beskrevet i læreboken. Her fikk han ved selvsyn se hvordan flere vegtekniske problemer ble løst, og hvordan vegene ble planlagt i forhold til naturfenomener som f. eks. isbreer, utsiktspunkter og fosser som lå langs ruten.²⁶ Lesere som er interessert i detaljer rundt Krags reiser i alpine og Theodor Brochs lærebok, anbefales å lese Skådens avhandling.

Det er interessant å notere seg Krags kritiske synspunkter på hvordan det sveitsiske vegvesenet var organisert. Inndeling i kantoner innbar ingen felles sentraladministrasjon, med en styrende og kontrollerende myndighet.²⁷ En veg som gikk gjennom flere kantoner kunne derfor i prinsippet være bygget etter forskjel-

lige vegnormaler. Synspunktene skal han senere få bruk for i forbindelse med de norske politikernes ønske om et desentralisert Vegvesen utover 1880- og 1890-årene.

I løpet av 1890 årene foretok Krag en ny studietur til Sveits. Han hadde på dette tidspunktet vært vegdirektør i nesten tjue år, og omga seg med en helt annen faglig autoritet enn på det første besøket. Etter to uker holdt han foredrag for sveitsiske fagfolk om forhold i deres eget land. Han hadde nemlig fattet interesse for de statistiske kurvene i Sveits, og hadde under oppholdet komplettert det materialet han hadde med seg fra Norge. Sveitserne mottok budskapet noe kjølig, men stemningen løsnet etter hvert.²⁸ Hendelsen viser et par aspekter ved Krags personlighet. En noe i overkant ivrig fagmann, som ikke går av vegen for å fortelle andre lands autoriteter om forhold i deres eget land. Og når han møter skepsis og motvilje, kan det synes som om han greier å snu stemningen, muligens ved hjelp av sin karisma.

Krag skal også ha gjennomført et par studieturer til Skottland, den ene i 1881.²⁹ Turene skal han selv ha gitt en livlig beskrivelse av. Her var det ikke bare vegspørsmål som opptok ham. Hans personlige undersøkelser av bøndernes og arbeidernes levevilkår sto også på dagsordenen. Historien forteller at han klokken 5 om morgenen styrtet inn til en skotsk bondefamilie for å ved selvsyn se hvordan de levde. Tarvelig kledde som han var, trodde den skotske familien at de var utsatt for en innbruddstyv, men Krag ønsket bare å smake på havregrøten deres.³⁰

Utenlandsreisene var viktige for Krag.



På sin første studietur til Sveits så H.H. Krag at vegbygging var viktig for utvikling av den norske turismen, og han ivret for å bygge høyfjellsveger i Norge. Her en hesteskyss på Gamle Strynefjellsvegen.

Her hentet han inspirasjon og viten om andre lands forhold. Især den første studieturen til Sveits kom til å prege hans virke som vegingeniør og leder av Statens vegvesen, men også hans senere engasjement for den norske turismen og reiseliv.

I Sveits så han at det var en sammenheng mellom gode veger og turisme. Her ble ikke vegen kun sett på som en utgift, men noe man kunne tjene penger på gjennom turistnæringen.

Også sveitsernes vedlikehold av vegene med egne faste vegvoktere, imponerte Krag. Dessuten oppdaget han hvor viktig det var å følge med på den teknologiske utviklingen i andre land, for senere testing i Norge. Dette kom senere til uttrykk ved at han som vegdirektør påla vegingeniørene, før fast ansettelse, å gjennomføre et kurs ved en utenlandsk høyskole.³¹

KRAGS AMBISJONER OM EN VEGPLAN

Gjennom sine mange reiser i Norge hadde Hans H. Krag oversikt over hvor behovet for et tidsmessig vegnett var størst for å utvikle næringslivet. Han var opptatt av å binde landsdelene sammen, og at jernbanen og vegnettet supplerte hverandre. For nasjonen, var det ikke økonomisk mulig å satse på begge deler samtidig. Det var spesielt vegforbindelser i utkantstrøkene som opptok ham, som store deler av Nord-Norge, Vestlandet og fjellbygdene på begge sider av Langfjellene. I budsjettkommentarene til Stortinget nevnte han flere ganger vegmangelen i Nord-Norge, selv om en stamveg foreløpig var uaktuell. Krag's standpunkt var at der det kostet for mye å anlegge en kjøreveg, ble rideveg løsningen. I forbindelse med budsjettbehandling 1880-83 laget han en landsomfattende



Gunnar Lærums karakteristiske statue av vegdirektør Hans Hagerup Krag på Voksenkollen, et område han bidro til å utvikle og gjøre tilgjengelig for hovedstadens befolkning. (Fotos: Håkon Aurlien)

Flere veger nedenfor Holmenkollen er oppkalt etter vegdirektør Krag.



oversiktstabell over aktuelle anlegg og vegforbindelser med en samlet lengde for nye eller forbedrede hovedveger på til sammen 472 mil. Hverken vegene i Finnmark eller mellomriksvegene var med i oversikten. Året etter innhenter han synspunkter på planen fra fylkene, eller amtene som det den gang het, og flere tvilte på nytten av en slik plan. Men vegdirektør Krag lot seg ikke stoppe, og mente at planen kunne utarbeides i samarbeid med distriktene for å få til en mer systematisk og raskere utbygging av vegnettet.

I Krags langsiktige plan er hovedtyngden lagt på Vestlandet, fjellvegene mellom Vestlandet og Østlandet, og i noen grad det nesten vegløse Nord-Norge. I 1880-årene var det trange økonomiske tider i Norge, og det tok noe tid før planen ble realisert.³²

FJELLOVERGANGENE

Haukelivegen var ett av Krags store tidlige prosjekter og kom til å danne mønster for hans planlegging av nye veger. I februar 1863 avga han en betenkning til sin sjef C. W. Bergh om et nytt veganlegg over Haukeli. Senere samme vår dro han, som nevnt ovenfor, på sin første studietur til Sveits, nettopp for å studere hvordan man der bygget høyfjellsveger. I betenkningen påpeker han at det over Haukeli kun er en kløvveg, mens det over Dovre og Romsdalsfjellene finnes fire fjelloverganger. En ny veg vil binde Østlandet og Vestlandet sammen, og bidra til økt handel mellom landsdelene. Her trekker Krag spesielt fram fiskerinæringen, men også andre næringsveier er nevnt.

Betenkningen er grundig, og delt inn i

underpunktene: «Landeveisforbindelsen, Længder, Trafikkens Forøgelse, Fordelen av den gjennomgaaende Trafik, Transportevne & Transporter, Fædrifter, Sneeforholde, Folkemængde, Statistiske opplysninger, Grundeidommens Værdi». I oppsummeringen skriver han at informasjonen forhåpentligvis har godtgjort at en vegforbindelse fra Telemark over Haukeli til Hardanger har sin fulle berettigelse. Vegen ble påbegynt i 1860-årene, men stod først ferdig tidlig på 1890-tallet. Under byggingen arbeidet Hans Hagerup Krag med vegen på kontoret, men var også ofte ute på anlegget.³³

En annen veg Krag er kjent for er Geirangervegen, som binder sammen Sunnmøre og Østlandet. Den går over Strynefjell fra Skjåk til Geiranger, og var opprinnelig en smal rideveg. På 1850-tallet ble det planlagt å bedre den, og ny veg ble stukket første gang i 1857 av den unge Hans H. Krag. Bevilgningen til å bygge den nye vegen kom over tyve år senere, og arbeidet startet sent samme år. Sommerstid arbeidet opptil tre hundre mann på vegen, som stod ferdig i 1889. Geirangervegen var en av datidens største veganlegg i Norge. På verdensutstillingen i Paris i 1900 fikk vegdirektør Krag gullmedalje for dette byggverket, med følgende ord: «*du giver et godt billede av den storartede norske fjeldnatur*».³⁴

Vegen over Lifjell i Nord-Trøndelag er en mellomriksveg som går fra Formofoss gjennom Sandølådalen til Nordli og videre til Gäddede i Jemtland. Før vegen ble åpnet i 1892 var det ikke mulig å komme seg til Lierne med kjøretøy med hjul. Hans Hagerup Krag, som var født i Grong, kjente godt

til området hvor vegen ble bygget. Han har blitt kalt Lifjellvegens far, og takket være ham ble vegen bygd såpass fort og godt, selv om planene var påbegynt før han ble vegdirektør.³⁵

KONTRAKTØRSYSTEMET

Konkurransetsetting av byggearbeid har lange tradisjoner i Statens vegvesen. På Krag's tid ble det kalt kontraktørsystemet, og ble brukt i annen halvdel av 1880-årene på bruprosjekter. Imidlertid tilsa erfaringene at det hverken gavnet arbeiderne eller de som fikk kontraktene, og akkordsystemet ble foretrukket.³⁶

Statsråden på det aktuelle tidspunkt denne episoden fant sted, delte ikke Krag's synspunkter på kontraktørsystemet. Krag ble oppsøkt på sitt kontor i Victoria terrasse av en stortingsrepresentant, som mente Krag måtte bøye seg for statsrådens mening. Krag som alltid bar kniv, trakk denne, og utbrøt høyt at det måtte statsråden og han slåss om.

Stortingsmannen ble skremt av Krag's oppførsel, og episoden ble trukket fram i Stortinget dagen etter. Direktører som truer sin statsråd må avsettes, var hans klare synspunkt. Pressen fikk også tak i historien.

I kjølvannet av episoden fikk Krag brev fra jernbanedirektør Carl A. Pihl med følgende ordlyd: «Kjære Krag! Jeg ser at en direktør har truet statsråden med kniven. Det må være dig! Din hengivne Pihl».³⁷

DEN KOMBINERTE VEGADMINISTRASJON

Vegloven av 1851 hadde gitt de folkevalgte

økt medbestemmelse over vegbygging i fylker og kommuner, eller herreder som det het den gang, og dette hadde ført til to parallelle vegadministrasjoner. Et fylkesvis, og et statlig bestående av teknisk utdannet personell. De to atskilte administrasjonene var uten noe organisert samvirke, regulert ansvar eller felles retningslinjer. Mangelen på organisert samvirke hadde flere ulemper og førte til unødige kostnader.

Gjennom den faglige standarden fagfolk i den statlige vegadministrasjonen satte, ble det reist spørsmål om vegdirektøren påtvang fylkene bedre veger enn fylkene selv syntes de hadde behov for. De folkevalgte ønsket større innflytelse over den lokale vegpolitikken, og styring av vegmidlene på fylkesnivå. Gjennom en desentralisering så man muligheter for å spare penger ved at lokal fagkunnskap og fagkyndighet i større grad kom til anvendelse. Det skulle også bli lettere å vedlikeholde vegene.

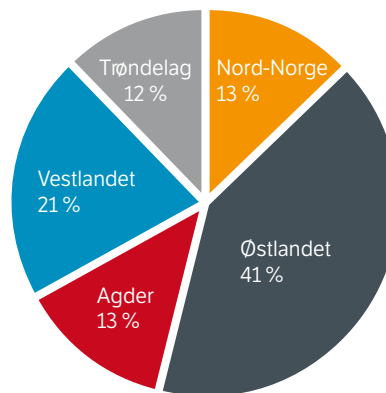
Vegvesenet hadde på denne tiden ingen distriktsinndeling som amtsingeniørene, eller våre dagers fylkesvegsjefer hørte til.³⁸ Vegdirektøren sendte ingeniørene ut der oppgavene var, og de hadde derfor ikke alltid den nødvendige lokal kunnskap. Fra midten av 1880-årene startet en prosess om hvordan Statens vegvesen skulle ledes. Prosessen resulterte i den kombinerte vegadministrasjon i 1893, som ble innført ved en lovendring i form av et tillegg til vegloven av 1851, og var uttrykk for en demokratisk tankegang. I de fylkene hvor det var enighet mellom statens og fylkenes vegvesen skulle det være en felles administrasjon, under ledelse av fylkes-

vegsjefen, som ble ansatt av departementet etter innstilling fra fylkesutvalget.

Fylkesvegsjefen hadde ansvar for både de statlige vegene og bygdevegene i fylket. Han hadde derfor to hatter, eller overordnede. Den ene var vegdirektøren som representant for staten, og fylkesmannen som representant for fylket. Fylkesvegsjefen hadde kunnskap både om lokale og sentrale forhold. Gjennom den kombinerte vegadministrasjonen ble det etablert et kontaktnett mellom alle dem som bidro inn i Stortingets vegbudsjettdebatt, og som kom til å danne en pressgruppe for mer midler til vegbygging.

Krag var ingen tilhenger av en kombinert vegadministrasjon. Forsøksordningen i Nordland og Nednes i 1870-årene hadde vist at det var uheldig at fylkesvegsjefen skulle forholde seg til to sjefer, vegdirektøren og fylkesmannen. Han mente det kunne oppstå konflikter mellom statens og fylkenes interesser. En overordnet sentral kontroll var viktig for planlegging og gjennomføring av både små og store anlegg. Dessuten var han kritisk til en delvis overføring av vegfondsmidler til fylkene, fordi de da ville bli anvendt på flere mindre anlegg. Videre mente han at det var uheldig å skille forundersøkelsene og planleggingen fra selv utbyggingen av vegen, eller sagt på en annen måte, at kontinuiteten var viktig i hele prosessen. Når det gjaldt en videre utbygging av ordningen med fylkesvegsjefer var han positiv, så lenge de sorterte under en overordnet sentral myndighet.³⁹

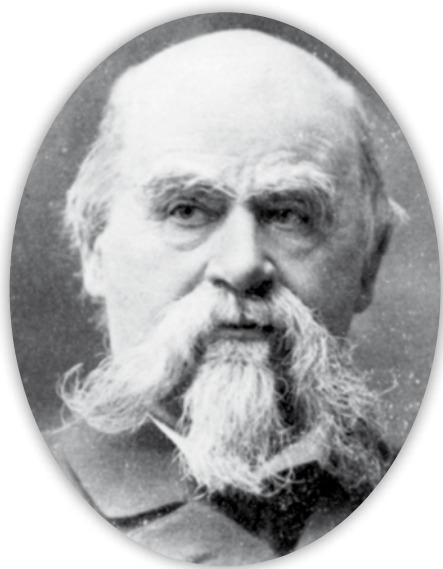
Veglovrevisjonen av 1893 var et kompromiss som åpnet for at fylkene og staten



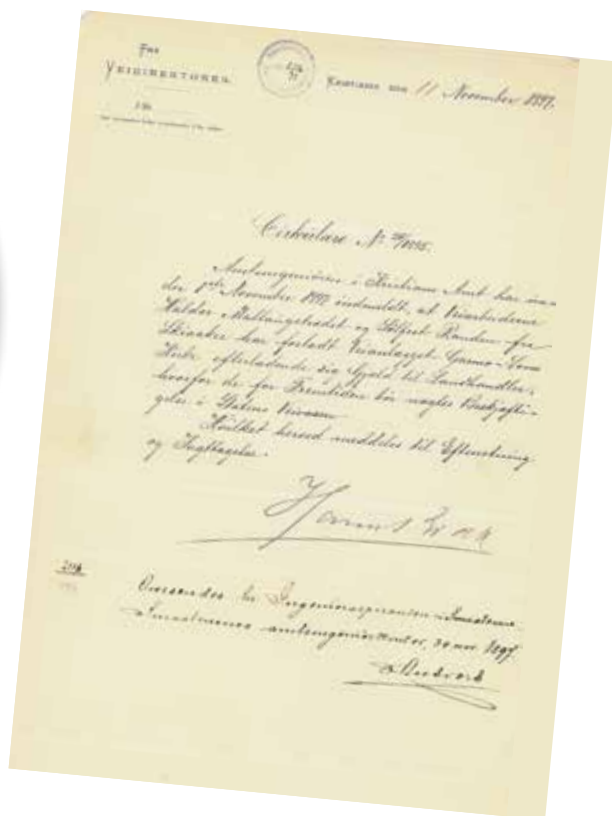
Fordeling av statsbidrag til hovedveger, 1820-1914. (Illustrasjon fra Sverre Knudsen «Veier til modernisering»)

kunne enes om et felles styre av fylkenes vegvesen. Det ble en maktfordeling mellom vegdirektør, fylkesmann og fylkesvegsjefen, hvor vegdirektøren skulle være den kontrollerende instans. Vegdirektørens myndighet var basert på sedvane.

Gjennom denne særnorske og etatsspesifikke ordningen fikk ikke ingeniørene i Vegvesenet den innflytelsen de hadde ønsket. Ordningen førte til en politisering av vegbyggingen, som har vart fram til våre dager. Friheten til å planlegge og bygge veger etter faglige prinsipper, som Bergh hadde kjempet for, var ikke i samme grad tilstede. Politikerne ønsket mer kontroll med de tekniske etatene. Særlig for Venstre var det viktig med kontroll av statens utgifter og en rettferdig fordeling av midlene. Etatslederne likte dette dårlig, de ønsket ikke å bli styrt av den rådende politiske oppfatningen på Stortinget.



Krag var en streng arbeidsgiver. I dette håndskrevne «Cirkulære» datert 11. november 1897 slår han fast at to navngitte vegarbeidere ikke skal få ny beskjeftigelse i Statens vegvesen etter å ha forlatt veianlegget Garmo-Lom.



PERSONLIGHET

Krags personlighet har bidratt til å skape myter om ham. I et forsøk på å forstå han bedre, vil jeg vie et eget kapittel til hans væremåte.

Fra foreldrene arvet han nøysomhet og høy arbeidsmoral. Hans spartanske leveste og religiøse livsoppfatning var noe han tilstrebet å leve etter, til tross for at han via sine kone arvet en betydelig formue da han var i trettiårene. Gjennom sitt arbeid og sine normer, oppdro han flere generasjoner av yngre ingeniører i vegetaten, og skal ha skapt en sterk korpsånd. Vegdirektør Hans Hagerup Krag var kritisk til et liv i materiell overflod. Hans ideal var et enkelt liv med et moderat forbruk, men dette greide han ikke alltid å forene med

praksis. Hans stilling krevde en viss selvskapelighet for å pleie kontakt med politikere og andre samfunnsaktører.

«I økende grad førte dette til skam og skyldfølelse, og en følelse av at han kom til kort i forhold til de etiske krav kristendommen stilte til ham».⁴⁰

Impulsiv, iderik og stedig er karaktertrekk som går igjen i beskrivelsene av Krag. Ifølge Mentz Schulerud var han en person som tilførte arbeidet begeistring, men han ønsket med sin impulsivitet også at ideene ble satt ut i livet omgående. Med sin enestående kraft og utholdenhet kunne vegdirektør Krag virke hensynsløs. Mange så også på ham som en original de ikke forstod.

Han ble heller ikke alltid akseptert uten

sterk kritikk i sin samtid. Også etter sin død ble han utsatt for kritikk. Andre igjen så på ham med beundring for det han stod for.⁴¹

*«Et samarbeid med Krag's impulsive og seige natur måtte føre til friksjoner. Men for dem som virkelig kjente ham, skapte ikke dette noen varig kløft i samarbeidet. Det var det gode ved ham at man aldri kunne være sint på ham mer enn én time ad gangen, og selv var han alltid rede til forsoning og til å slå en strek over hver uoverensstemmelse – når saken selv bare var løst til hans tilfredshet».*⁴²

Hvordan andre reagerte på ham ga grunnlag for refleksjon. I dagbøkene skriver Krag hvor lett enkelte familiemedlemmer irriterer seg over ham når han er seg selv, og hvordan dette har gitt ham selvinnsett.

*«... hvor lidet der skal til for at ærgre, ubehageliggjøre Andre» «For somme gateres min Opptreden, saaledes at jeg faktisk ofte er centrum for Konversationen, hos mange af mine Nærmeste maa jeg altid være paa fuld Post lige overfor mig selv for ikke at irritere. Og dette har senere i Livet været mig en god skole til med Taalmod at høre paa mange Andres endog saa voldsomme Angreb paa mig, forenet med til dels Raseri og Heftighed under Samværet».*⁴³

Andreas Baalsrud, som var vegdirektør fra 1919-1945, begynte å arbeide i Statens vegvesen i 1891, og har derfor selv opplevd Hans Hagerup Krag. Personlighetstrekk Baalsrud framhever hos Krag er hans rastløshet, som kunne virke som et friskt pust, men av og til også støtende. Han var ikke redd for de store pengesummene det kos-

tet å bygge nye vegger, samtidig som han manet til forsiktig pengebruk for ikke å øke utgiftene.⁴⁴

Hans H. Krag framstår i flere sammenhenger som en «pater familias» for ansatte på kontoret. Han så på ingeniørpersonalet som en stor familie, og han opptrådte gjerne med faderlig myndighet overfor dem. Som vegdirektør så han det som sin plikt å oppdra og utvikle dem til gagn for dem selv og Vegvesenet.⁴⁵

Historien som nå følger illustrerer hans plass som overhode i familien. I 1891 døde broren Peter og dennes kone med få ukers mellomrom. Dikteren Vilhelm Krag, som var en av Peters sønner, forteller hvordan familiens onkel Hans tok tak i situasjonen og fikk barna som var lammet av sorg, på fote igjen.

*«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 selvfølgeligt. Han var nu engang Slægtens Onkel Hans.Det havde alltid været noget framifraa ved denne Onkelen ...»*⁴⁶

Vilhelm Krag forteller videre at onkelen sendte ham på vegarbeid. Veggen fra Holmenkollen til Voksenkollen skulle stikkes, og Hans Hagerup anså det som passende bearbeiding av sorgen at nevøen arbeidet med stikking av veggen ti timer om dagen i fjorten dager. Nevøen fikk både appetitt og søvn tilbake, og ville nå gjerne ha en liten ferie. Men den gang ei. Nå ble han sendt på fottur. Opp gjennom hele Valdres, rundt i Jotunheimen, og ned Gudbrandsdalen. Rute og timetabell med marsjlengthe,

avgang, og ankomsttider nøyaktig på klokkeslettet ble utlevert av vegdirektøren som kjente området godt fra sine mange reiser. Ruten måtte holdes til punkt og prikke, og Vilhelm Krag måtte avlegge rapport ved tilbakekomsten til hovedstaden.⁴⁷

Ifølge dagbøkene ønsket Krag ofte å framstå som en beskjeden person, men han har nok sett på seg selv som et interessant menneske som andre ønsket å vite mer om. Følgende sitat underbygger dette «*Om ikke lang Tid skriver vel en eller Anden noget efter min Død om min Livshistorie*». ⁴⁸ Gjennom hele dagboken kommer det tydelig fram at den er beregnet på et bredere publikum enn ham selv.

Vegdirektør Krag trivdes i selskap med de kongelige, og var ømskinnet når avisene ikke omtalte hans møter med kongen og prinsene. Ved to anledninger er dette tema i dagbøkene.⁴⁹

Anekdoter om Krag som har versert i årevis, kan ha gitt grunnlag for mytedannelser som gjør at egenskaper som i ettertid blir lagt fram som positive, ikke nødvendigvis ble opplevd slik der og da. For eksempel nevner Schulerud at Krag alltid var rede til forsoning over uoverensstemmelser, så lenge hans synspunkter vant fram. Det er ikke vanskelig å tenke seg at «motparten» kanskje ikke var like tilfreds, men bøyd seg for autoriteten. Det skal også nevnes at kildereferanser til personlighetsbeskrivelsene savnes hos noen forfattere. Vi har imidlertid beskrivelser som samlet gir et nyansert bilde av Hans Hagerup Krag. I tillegg til det som hittil er lagt fram, følger flere aspekter ved hans personlige egenskaper i de kommende kapitlene.

UTØVELSE AV VEGDIREKTØR- STILLINGEN

Med sin militære bakgrunn, var Krag lederstil preget av disiplin, og han stilte strenge krav til sine underordnede. Likevel var han åpen for andres synspunkter for at saksbehandlingen skulle bli best mulig. I dagboken refererer han til keiser Wilhelm I av Tyskland (1797–1888) sitt valgspårk. «*Erst Andern zu hören, dann wägen und wagen, Alles mit Gott*». ⁵⁰

Når faglig interessante spørsmål oppstod, kalt Krag sine medarbeidere sammen. Etter at saken var lagt fram, fikk de mest uerfarne uttale seg før de mer erfarne kom til orde. Av og til trakk han konklusjon omgående, andre ganger trakk han seg tilbake for å overveie saken nøye. Med sin noe impulsive og bråe natur, ga han seg selv tid til å tenke seg om.⁵¹

Krag ønsket en etat med selvstendig tenkende fagfolk.⁵² At han ikke ønsket en etat bestående av «nikkedukker» kommer tydelig fram i Vegvesenets «Grunnlov» §1 «Handle etter konduite», som er omtalt i avsnittet nedenfor om Kraggutta.

Krags forgjenger, Christian W. Bergh, var også utdannet på Krigsskolen, men vi vet lite om hvordan han var som leder. Med sin militære bakgrunn er det sannsynlig at også han la vekt på disiplin, og dette var vel vanlig hos den tids ledere. Hva vi kan ha en sterkere formening om, er deres forskjell i temperament, uten at vi har detaljkunnskap om Berghs lynne, men det er neppe likt Krag. Med sin stil representerte Krag også den siste generasjon med gamle embetsmenn og deres form for ledelse.



Vegdirektør Hans Hagerup Krag (til høyre) var en markant person. Her har fotografen (som er ukjent) greid å fange noe av den energien Krag var så kjent for.

Når det gjelder Krags etterfølger, Johan Kristian Skougaard, hadde han en mer demokratisk væremåte, til tross for sin militære bakgrunn. Han la vekt på samarbeid og koordinering med fylkesvegsjefene. Skougaard hadde også en sjelden evne til å samarbeide med sine medarbeidere på en sympatisk og heldig måte.⁵³

Krag framstår på mange måter som en uredd person. Dersom han trodde på en sak, framførte han sine argumenter og bøyde ikke av, selv om samfunnsstopper eller politikere hadde andre meninger. Han mente det var hans plikt å si sin uforbeholdne mening, og var seig og tålmodig for å få det som han ville. Hans Hagerup Krag mente at det er stor makt i å vente. På denne måten trettet han ut motparten.⁵⁴

Fra 1. januar 1874 ble Hans Hagerup Krag, på lik linje med sin forgjenger, ikke utnevnt, men konstituert i stillingen som vegdirektør. Da han mange år senere tenkte på å trekke seg tilbake, var dette et stadig tilbakevendende tema i hans dagbøker. Både med hensyn til tidspunkt og

aktuelle kandidater til å overta stillingen etter ham.⁵⁵

Allerede i løpet av 1895 tok Krag spørsmålet opp, i brev form både med statsråd Nilsen og med departementet, om å få vegdirektøren fast utnevnt som embetsmann: «[...] om det ikke skulde være Grund til samtidig at behandle Spørgsmaalet, om Veidirektøren burde søges udnævnt til fast Embedsmand i Lighed med, hva der f.Ex. er Tilfældet med Fyrdirektørembedets Indehaver, hvilket jeg navnlig skulde anse ønskeligt, eferat Sammenslutningen af Statens og Amternes Veidministrasjon er gennemført.»⁵⁶

Krag ba også om at vegdirektørstillingen måtte få en høyere embetsrang og en høyere fast gasje. Ingen av kravene ble innvilget. Kravet om fast tilsetning skal ha stått svakt. Av de seks sjefene for samferdselsdirektoratene, var det kun fyrdirektøren som hadde blitt utnevnt som embetsmann på denne tiden. Da Krag trakk seg tilbake i 1903 hadde han samme lønn som da han tiltrådte 30 år tidligere.⁵⁷

KRAGGUTTA

Krags omgang med, og opplæring av de yngre ingeniørene på kontoret er betegnende for hans måte å lede på. I den lyse årstiden i 1880-årene tok han ingeniørene med til Voksenkollen etter kontortid klokken 19. Der arbeidet de ute til mørket falt på, for så å dra til Krags hytte «Tårnet» i nærheten, hvor planer ble bearbeidet og

«For dem var han en slags personifisering av Vegvesenet»

diskutert fram til sengetid. Etter frokost tidlig neste dag dro de ned til kontoret på Victoria terrasse. De fleste yngre medarbeiderne likte vegdirektørens iherdighet, idériksomhet og ikke minst å få delta i prosjektene han involverte dem i. For dem var han en slags personifisering av Vegvesenet. Krag på sin side hadde sans for deres ungdommelige utholdenhet.⁵⁸

Muligens for å gjøre opplæringen enklere for den yngre garde, hadde Krag laget Vegvesenets «grunnlov» med fem paragrafer. «Grunnloven» gir et bilde av hvordan man arbeidet på denne tiden, og blir derfor gjengitt med en enkel forklaring.

«Paragraf 1. Handle etter konduite.»

Man skulle ikke være slave av gitte ordre, men selv ta ansvar og handle fornuftig, i hvert enkelt tilfelle. Eller sagt på en annen måte: Bruke hodet.

«Paragraf 2. Gode sko.»

Det personlige utstyret må være i orden.

«Paragraf 3. Aldri tom mave.»

Sørg for tilstrekkelig ernæring.

«Paragraf 4. Påskrift og målestokk.»

På tegningene måtte det stå navn, dato og målestokk.

«Paragraf 5. Grusen frem.»

Undersøkelsene som ble foretatt i marken, måtte være grundig planlagt og pålitelige. Overskridelser måtte unngås og især av vegdekkematerialer.⁵⁹

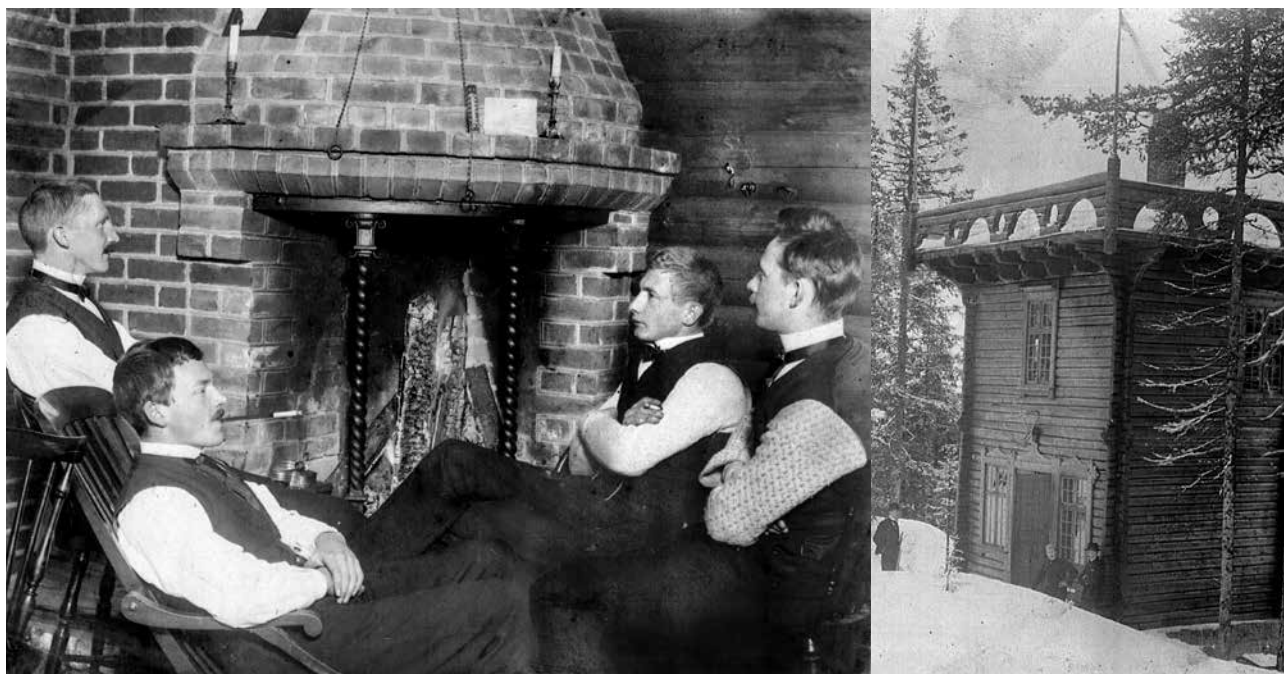
KRAG OG JERNBANEN

De første vegdirektørene arbeidet ikke bare med veger som samferdselsårer. De levde i jernbaneoptimismens tidsalder, hvor vegene primært ble sett på som tilførselsveg til jernbanen og skipstrafikken.

Norge hadde begrenset med midler til investering i infrastruktur, og utbygging av jernbanenettet ble prioritert, mens vegbudsjettet var uten særlig økning. Områder uten veger hadde forrang, og det ble brukt begrenset med midler til standardheving av det eksisterende vegnettet.⁶⁰

Mange av vegprosjektene så Krag på som overgangsordninger innen man fikk jernbanen på plass i det aktuelle området. Han så for seg at jernbane- og vegnettet kom til å supplere hverandre i framtiden, og at vegene ville bli mindre viktige der man planla å bygge jernbane.

En landsdekkende stamvegplan måtte derfor vente, mente han. De vegløse strøkene, hvor det heller ikke var planer om



Krag tok ofte med seg «Kraggutta» til sin hytte, Tårnet, på Voksenkollen. Der arbeidet de til sent på kveld, og etter en tidlig frokost dro de rett på kontoret.

jernbane, måtte derfor prioriteres.⁶¹

Ingeniørkommissionen som ble opprettet i 1861 var underlagt Indredepartementet. Den hadde til oppgave å vurdere og gi råd i tekniske spørsmål knyttet til statens anlegg som vegvesen, jernbane, havnevesen og kanalvesen. Som nytt medlem av kommisjonen engasjerte Krag seg i linjevalget på Jarlsbergbanen forbi Horten. Kommisjonens formann, Ole Jacob Broch, likte ikke Krag's innvendinger, og avbrøt ham. Krag oppsøkte derfor Broch dagen etter, og sa det var hans plikt og rett å si sin mening, selv om han muligens ikke var verdig til å være medlem av kommisjonen.

Møtet mellom Broch og Krag førte til at Krag's idé, som viste seg praktisk gjennomførbart, ble undersøkt nærmere. Sidelinjen som kunne føres til Skoppum, ble betydelig kortere. Krag's plan ble tiltrådt av Ingeniørkommisjonen.⁶²

En annen gang stod jernbanelinjen nordover fra Eidsvoll på kommisjonens agenda. Krag anbefalte at linjen burde gå over Minne på en så høy bru at båtene kunne passere under. Krag's plan vakte motstand, men han oppnådde at vedtaket ble utsatt. Etter at Krag's linje ble stukket ut, viste det seg at den hadde et ugunstig stigningsforhold. Ingeniørene på Vegdirektørens kontor ble nå satt på saken for å regne ut den ønskede stigningen. Dagen etter fremla Krag de nye beregningene, som Ingeniørkommisjonen tiltrådte.⁶³

På 1870-tallet slo jernbaneoptimismen til for alvor. Aldri senere har vi hatt en så formidabel vekst. Stortinget vedtok i perioden 1872-74 en fordobling av jernbanenettet, og det var nødvendig å se utbyggingen i en større sammenheng. I november 1874 ble det nedsatt en kongelig kommisjon, med Krag som medlem, som skulle

arbeide med jernbanepleanen. Han var også medlem av de to store kommisjonene av 1882 og 1885. På denne tiden ble ikke veg og jernbane sett på som to separate områder. I et større perspektiv var de begge en del av målet med å bedre den norske infrastrukturen. Krag fikk likevel gjennom sin deltakelse og engasjement i arbeidet med jernbanen, en unik posisjon som gjorde det mulig å tale vegens sak i et fora som i utgangspunktet skulle fokusere på jernbanen.⁶⁴

Et halvt år før Krag døde, la han fram en ti-års plan for jernbanebygging i Polyteknisk Forening. Han var da 77 år. Planen tok for seg Vestlandsbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen, og var underbygget med et stort statistisk materiale, grafiske kart og andre relevante opplysninger.⁶⁵

RENA BRU

Hans H. Krag's befattning med bygging av Rena bru er illustrerende både for hans virke som vegdirektør og hans måte å lede på. Ifølge historiker Anne-Mette Nielsen framstår Krag som Vegvesenets hovedaktør i forprosjekteringen av brua. Etter en befaring i Åmot i 1878, dukket spørsmålet om bru over Rena opp. Krag øynet mulighetene for utvikling av næringslivet i området, og at brua kunne tjene som tilførselsveg til jernbanen. Han sørget raskt for forundersøkelsene, og var dessuten mottaker av den løpende rapporteringen.

I denne sammenheng kan vi merke oss at vegdirektørens kontor på dette tidspunktet hadde få ingeniører, visstnok bare seks. Kontoret hadde hele landet som arbeidsområde. Likevel sendte Krag flere av ingeniø-

rene til å arbeide med brua. Han dro også selv til Rena et par ganger på 1880-tallet.

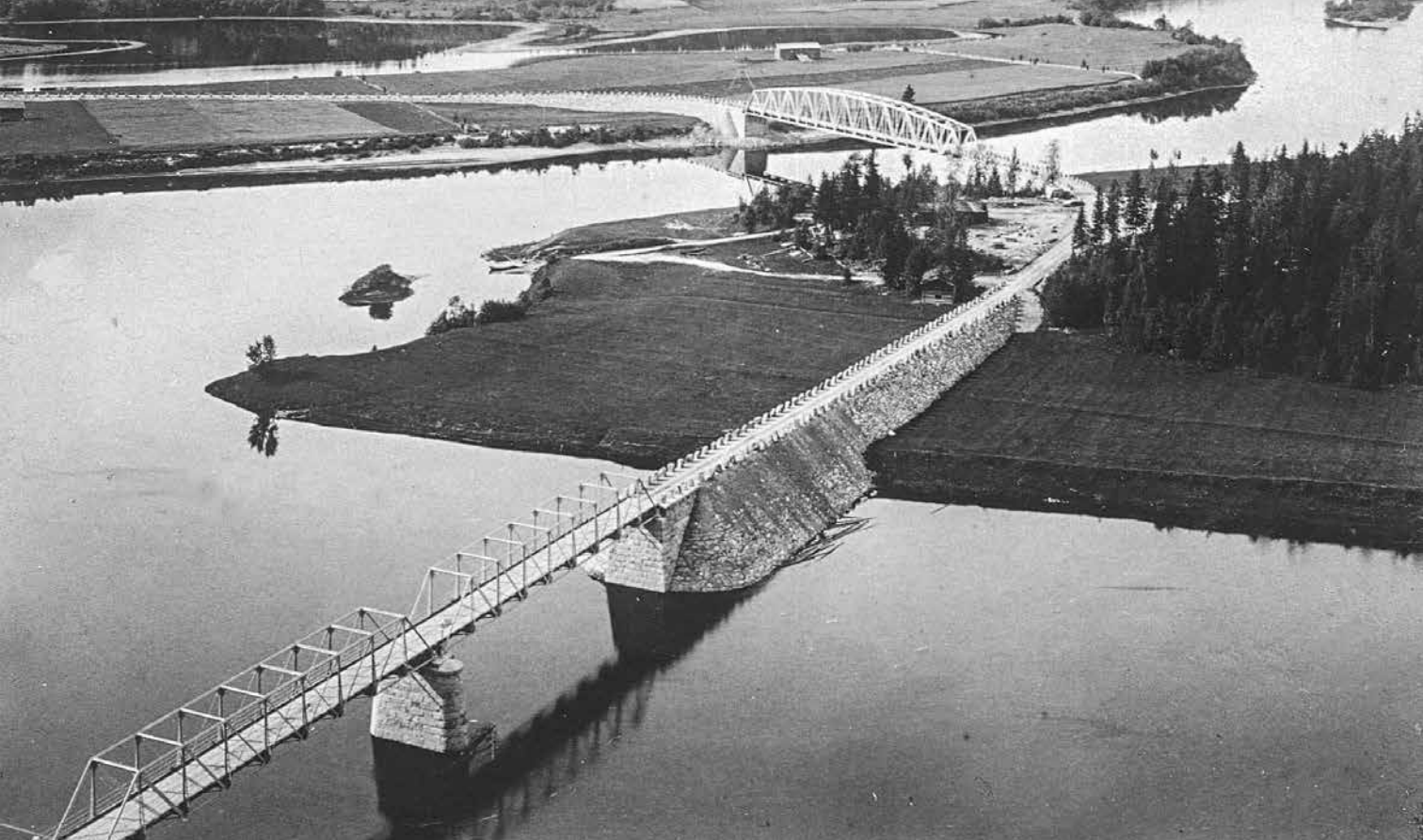
Ett av besøkene skal ha resultert i beslutningen om hvor brustedet skulle ligge og valg av konstruksjon. Ingen av valgene var i tråd med Fenger-Krog sine, en betrodd medarbeider og kontorsjef i Vegdirektoratet, som var satt til å lede driften. Hans valg var økonomisk begrunnet. Krag's beslutning ser ut til å være i samsvar både med kommunestyrets og privatpersoner som Tollef Kilde, som representerte det lokale næringsliv. Behov for brua skal heller ikke være initiert fra lokalmiljøet, og departementet skal i 1886 ha vært i sterk tvil om det kostbare anlegget hadde livets rett.⁶⁶

Historien om Rena bru viser Krag i arbeid som vegdirektør. Fant han et prosjekt han «tente» på, var han i kjent impulsive stil, fyr og flamme. Dette skulle han få til. Her var det ikke bare snakk om bygging av en enkel bru, men også mulighetene for utvikling av et helt område. Historien sier også noe om hans egenrådighet til tross for Fenger-Krog's tilrådning.⁶⁷

VEGBYGGEREN

Hans Hagerup Krag blir ofte tillagt følgende ordtak: «Heller en tarvelig vei enn ingen vei». Ordene ser ut til å ha sin opprinnelse i hans noe kortsiktighet med bygging av smale veier. Han har også i ettertid blitt kritisert for dette, men ut fra datidens økonomi og behov er det forståelig.

Krag's tid som vegdirektør var preget av datidens snevre økonomi og Venstres spapolitikk. Lojalt strammet han inn på budsjettene der han kunne. Overfor kommuner



Rena bru er et eksempel på Hans H. Krag's engasjement for å stimulere det lokale næringsliv. (Foto: Marta Alme, for Åmot kommune)

og fylker var han konsekvent hard i sine krav om distriktsbidrag før han anbefalte bidrag fra statens vegfond. Hans Hagerup Krag så optimistisk på Norges framtid, men hadde også forståelse for folkets begrensede pengemidler, og makte til sparsommelighet. Det ble derfor i hans tid bygget mange smale veger, ofte med enkel kjørebredde og møteplasser, eller til og med bare kløv- eller rideveger. Tanken var at vegene skulle gjøres bedre og sterkere når trafikkmengden og landets økonomi tilsa det. På trasévalg og vegens stigning derimot slo han aldri av på kravene.⁶⁸

Samferdselshistorikeren Bård Toldnes skriver at Krag's vegfilosofi var at kostnadene til vedlikehold skulle holdes nede. Vegene skulle ikke være overdådige, men

tilstrekkelige for datidens kjøretøy, hest og vogn.⁶⁹ Denne filosofien føyer seg godt inn i utsagnet om heller en tarvelig veg enn ingen veg.

Rullekjerren

Som vegmann var Krag opptatt av nye ideer og initiativ for å bedre framkommeligheten. Han var også interessert i ulike framkomstmidler, noe denne historien illustrerer. Befolkningen i Skjåk hadde lenge ønsket seg en kjøreveg over fjellet til Vestlandet, og da gjerne til Tafjord. Krag på sin side ville at veggen, en simpel kjøreveg, skulle gå over Grotli, og slik ble det. Da veggen var nesten ferdig, viste det seg at man ikke kunne kjøre på den med vogn. Til det var vegdekket for løst og veggen

for smal. En rullekjerre, som enten var en kjerre med to brede hjulfelger, eller en trommel eller rulle, ble lansert og begeistret støttet av Krag.

Det sies om rullekjerren at den allerede i begynnelsen hadde det med å løpe løpsk og rulle sine passasjerer omkull. Da vegdirektøren og ordføreren skulle prøvekjøre den nye farkosten, endte de i grøften, med bygdefolket som nysgjerrige tilskuere. Kort tid etter var rullekjerren en saga blott, og på den nye vegen kjørte man med bredfelgede kjerrer.⁷⁰ Historien om rullekjerren bekrefter på lik linje med andre episoder i denne artikkelen, Krag's brede interessefelt og engasjement.

POLYTEKNISK FORENING

Foreningen ble stiftet i 1852 og skulle være et møtested for menn, som var interessert i naturvitenskapelig tenkning, teknologi og moderne industri.⁷¹ Hans Hagerup Krag ble tidlig medlem, og var foreningens formann i to perioder, 1879-83 og 1893-95. Dessuten var han foreningens første æresmedlem, utnevnt i mars 1889, og blir betegnet som en av foreningens mest virksomme medlemmer.⁷² I dagbøkene nevner Krag ofte at han har deltatt på møter i foreningens regi.⁷³

KRAGS INTERESSE FOR NY TEKNOLOGI

Dynamitten

Etter at Alfred Nobel oppfant gurdynamitten i 1866, tok det ikke lang tid før den ble tatt i bruk av Hans H. Krag. Som vegmann var han interessert i alle tekniske oppfinnelser som kunne bidra til bedre veger. Trolig har han vært kjent med utviklingen av det nye

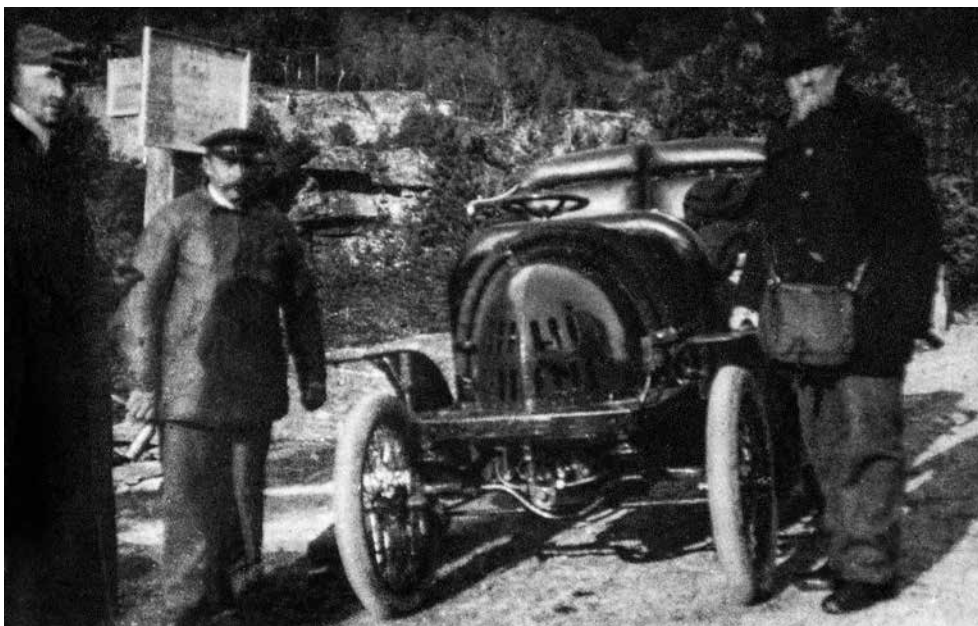
sprengstoffet, og hatt kontakt med Nitroglycerin Compagniets fabrikk på Lysaker, som produserte dynamitt allerede to år etter den svenske oppfinnelsen så dagens lys. Vinteren 1868/69 ble dynamitten antageligvis brukt for første gang i Norge på veganlegget i Askeklova i Telemark, som var en del av den Vestlandske hovedveg. Hans H. Krag stod i spissen for dette prosjektet.⁷⁴

Med dynamitten begynte en ny æra i norsk vegbygging. Med et så godt hjelpemiddel var man friere til å legge vegene langs daler og fjorder og gjennom fjell

Automobilen

Et samferdselshistorisk skille inntraff i 1895. Det året kom den første automobilen til Norge i form av Benzen til verkseier Anders Østby på Gjøvik. Heretter skulle trafikkbildet bli mer sammensatt, selv om hest og vogn fortsatt skulle dominere i flere år framover. Østby, som ønsket å etablere en automobilrute mellom Sel og Åndalsnes, tok kontakt med Vegdirektoratet. Ruten var på ingen måte et tilfeldig valg. Vegdirektør Krag hadde lenge vært opptatt av å utnytte de mulighetene jernbanen åpnet for, ved å binde den sammen med kysten ved hjelp av vegnettet. Å knytte jernbanen i Gudbrandsdalen sammen med kysten for frakt av mennesker og varer passet derfor godt inn i hans planer.⁷⁵

På 1870-tallet hadde det vært forsøkt å bruke motoriserte kjøretøy på de norske vegene i form av landevogslokomotiv. Krag hadde støttet forsøkene, men de norske vegene med sine bratte bakker og skarpe svinger hadde vist seg uegnet å



Krag ønsket
automobil
velkommen.
Her er han
fotografert
i forbindelse
med en prøve-
tur fra Otta til
Veblungnes
i 1901. Etter
prøveturen ble
automobil
en del av samferd-
selsdebatten.

kjøre på.⁷⁶ Som benevnelsen tilsier hadde landevegsløkomotivet mange fellestrekk med damplokomotivet, med ett stort unntak. Det sistnevnte gikk på skinner, mens landevegsløkomotivet hadde hjul og derfor kunne ta i bruk vegene.

Vegdirektør Hans Hagerup Krag nærmet seg slutten av sin karriere da bilen kom til Norge, men det forhindret ham ikke fra å engasjere seg i det nye framkomstmiddelet. Allerede i 1899 ble det på Krag's initiativ laget de første reglene for bilkjøring. Lette kjøretøy kunne ha en hastighet på 15 km i timen, mens den for tyngre kjøretøy ble satt til 12 km i timen. Aldersgrensen for å kjøre bil var 25 år. Høsten 1901 ble en mye omtalt prøvetur gjennomført på strekningen Otta-Veblungnes med statsråden, fylkesmennene i de berørte fylkene og andre notabiliteter som passasjerer. Bilturen var i Krag's regi, og hadde som mål å vise rutebilens fortrinn, da mange hadde uttrykt skepsis til den motoriserte farkosten.⁷⁷

Til tross for at Krag med sin karakteristiske entusiasme fikk i stand prøveturen med rutebil, var det ikke bilen i seg selv

som var det primære for ham, men vegene den skulle kjøre på. For øvrig hører det med til historien at bilen brøt sammen på tilbaketuren, men Krag hadde oppnådd noe vesentlig. Som nevnt annetsteds i denne artikkelen, virket Krag i jernbaneoptimismens tidsalder, og det framkom tydelig i budsjettene. Krag ønsket å få bilen med i den politiske debatten når samferdselsspørsmål skulle avgjøres og budsjettene fastsettes. Skulle man ha biler som kjørte på vegene, måtte vegene bli i bedre stand. Krag ønsket å bruke bilen som et middel til å øke vegbudsjettene.⁷⁸

De økte bevilgningene kom ikke umiddelbart, men vegdirektør Krag oppnådde at motorvognen heretter ble en del av den offentlige infrastrukturdebatten. Krag's begeistring for både bilen og dynamitten er eksempler på at han ikke var redd for å ta i bruk sin tids nyvinninger.

KRAGS FORHOLD TIL CHR. W. BERGH

Tross det nære og mangeårige samarbeidet mellom Bergh og Krag, ønsket ikke Bergh at Krag skulle etterfølge han som

vegdirektør.⁷⁹ Krag's brede og mangeårige erfaring og meritter burde tilsi at han var Berghs foretrukne kandidat. Men Bergh kjente kanskje litt for godt til Krag's svakheter? Hans impulsivitet som forlangte øyeblikkelige resultater, og hans manglende fingerspissfølelse for hva som passet den rådende politikken. Lorentz Segelcke, som blant annet hadde arbeidet et par år i Vegvesenet fra midten av 1850-tallet, var Berghs foretrukne kandidat. Segelcke blir av Jens Arup Seip omtalt på følgende måte:

*«Lorents Segelcke var en klar og rolig intelligens, sterk uten å være kantet, elskverdigg også der hvor han var kritisk».*⁸⁰

12. januar 1904 ble Hans Hagerup Krag hedret med en fest av Polyteknisk forening. Formannen M. Leegaard peker på et karaktertrekk hos Krag som kan kaste lys over hvorfor han ikke var Berghs foretrukne kandidat, og hvorfor han heller ikke fikk høyere lønn i de tretti årene han var vegdirektør. I talen nevner Leegaard at vegdirektør Hans Hagerup Krag ikke været seg fram med lange følehorn, at han var som en fjellbekk som styrter seg utfor, bryter sin veg og når fram tross all motstand.⁸¹ Krag's manglende evne og følsomhet overfor omgivelsene, kan Bergh ha merket seg. Han visste fra sitt iherdige arbeid med å få etablert en landsdekkende vegetat at det var viktig å forholde seg til den rådende politiske viljen. Å bryte seg fram og trosse all motstand er ikke alltid den mest hensiktsmessige måten å få ting gjort på.

Ut fra beskrivelsene av Segelcke og Krag framstår de som personer med helt forskjellig temperament. Og her tror jeg vi er nær en forklaring på Berghs ønske.

Segelckes personlighet har nok virket tiltalende på Bergh, og kanskje var den noe lik hans egen. Bergh kan ha hatt formeninger om at vegetaten ville være i tryggere hender, enn om den ble ledet av en impulsiv, utålmodig og kanskje noe masete Hans Hagerup Krag.

I hvilken grad Christian Wilhelm Bergh hadde innflytelse på hvem som skulle etterfølge hamer uklart. Vi har heller ikke funnet svar i kildene på hvorfor Lorentz Segelcke ikke ble vegdirektør. Det vi vet, er at Lorentz Segelcke i 1872 ble utnevnt som krigsminister i Armédepartementet, en stilling han hadde fram til 1877, kun avbrutt av et opphold ved den norske statsrådsavdelingen i Stockholm i et års tid fra 1874.⁸²

Da Hans H. Krag tiltrådte stillingen som konstituert vegdirektør i 1874, førte han Berghs livsverk videre. I hans tretti år som vegdirektør skjedde det flere teknologiske nyvinninger, som Krag raskt forstod nytten av. Automobilene er her bare ett eksempel. Hans iderikdom var stor, og han var flink til å få tak i gode fagfolk. Som tidligere nevnt tilførte han arbeidet begeistring, dessuten skjønnte han hvor viktig det var å organisere arbeidet innenfor rammen av et saklig og godt samarbeid.⁸³

Når det gjelder forholdet mellom Krag og hans etterfølger, Johan Kristian Skougaard, er det omtalt i en artikkel om sistnevnte.⁸⁴

FRILUFTSMANNEN KRAG

Den norske turistforening og Landslaget for Reiselivet

På studieturen til Sveits i 1863 hentet Krag inspirasjon til hvordan norsk natur med en god infrastruktur kunne gjøres til-



Hans Hagerup Krag var ofte på reise i Norge, og var særlig opptatt av forholdene i de nordligste fylkene. Her er han avbildet i Finnmark på sine eldre dager.

gjengelig for turister, og dette stod ikke i motsetning til hans stilling som vegdirektør. Et godt utbygd vegnett skulle bidra til å fremme turismen i Norge.

Sammen med bankier Thomas Heftye var Krag med på å grunnlegge Den norske Turistforening (DNT) i 1868, og ble æresmedlem av foreningen i 1897. I foreningens formålsparagraf 1 står at «Foreningens nærmeste Øiemed er dels ved Medlemmernes kontingent, dels ved Udgivelse af foreningens skrifter at erverve midler til at lette og videreutvikle turistlivet her i Landet». I paragraf 2 blir det stadfestet hvordan dette skal gjøres: «... lette adgangen til Steder, der i sær Grad utmærker sig ved Naturskjønhed».

Ved å bygge veger som førte fram til de naturskjønne områdene, kunne paragraf to oppfylles.⁸⁵ Turismen ser ut til å interessere flere i vegetaten. Blant medlemmene i stiftelsesåret finner vi både vegdirektør Bergh og hans bror vegingeniøren Anton. Dessuten Fenger-Krog, som bidro med to artikler i den første årboken.⁸⁶

I 1903, helt på slutten av sin karriere, var Krag med på å etablere Landslaget for Reiselivet. Reiselivsnæringens behov hadde motivert ham til å arbeide for gode forbindelser mellom Vestlandet og Gudbrandsdalen, og gjøre de fjerntliggende turisthotellene på Vestlandet tilgjengelig.⁸⁷

Holmen- og Voksenkollenselskabet

Som nevnt ble Krag sine interesse for friluftsliv for alvor vekket på hans første studietur til Sveits. Denne interessen delte han med forretningsmannen Thomas Heftye.

Heftye hadde før han døde i 1886, gitt publikum adgang til sin store eiendom på Frognerseteren. Etter Heftyes død gikk det rykter om at private spekulanter ville kjøpe Frognerseterskogen. Krag henvendte seg derfor seg til overborgermesteren i Kristiania, Evald Rygh, for å høre om ikke kommunen kunne kjøpe Heftyes eiendommer, slik at publikum fortsatt kunne nyte friluftslivet på Frognerseteren.

I 1888 stiftet Krag sammen med Rygh og



Holmenkoll-banen, anlagt i 1898, bidro til at hovedstadens innbyggere kom raskere ut i Nordmarka og de områdene Krag hadde vært med å utvikle. (Foto fra Norsk Folkemuseum)

lungespesialisten I.C. Holm «Holmen-Voksenkollselskabet». Formålet med selskapet var å utnytte de store uutbygde arealene i åssiden nordvest for Kristiania til hoteller, hospitser og boliger. I de seks årene selskapet var i aktiv virksomhet, kjøpte de 630 mål skog i området omkring Holmenkollen. Blant annet ble Heftyes eiendom, som besto av deler av Vestre Holmen og Voksen gård, kjøpt. Eiendommen ble så overdratt til Kristiania kommune. Da de nye områdene kun var tilgjengelig via Frognersestervegen (Korketrekkeren), startet vegdirektøren arbeidet med en ny veg.

Holmenkollvegen, som går fra Sørkedalsvegen ved Smestad fram til Holmenkollen, sto ferdig allerede i 1888, og ble kort tid senere forlenget fram til Frognersestereen. Krag fikk også bygget flere andre kjøre- og spaserveger i åsen, blant annet Voksenkollvegen fram til der hvor støtten av ham selv står.

Privat skal Krag også ha kjøpt betydelige eiendommer i Holmen- og Voksenkollområdet, utfra økonomiske motiv.⁸⁸

Krags entusiasme for friluftsliv viste seg på mange områder. Som en kuriositet kan vi nevne at han i 1884 etablerte en fast vær- og føremelding for skiløpere i Homansbyen. Hver søndag og andre helligdager ble det hengt ut en kasse med melding om forholdene på Frognersestereen.⁸⁹ Opplysningene må ha vært til hjelp for skiløperne. Radio og TV med sine detaljerte værmeldinger var enda ikke et tilbud.

Ifølge *Meddelelser fra Veidirektøren 1929* var det Krags idé å arrangere årlige skirenn i Holmenkollen. Tanken var å skape en nasjonal vintersportsdag i stor skala. Få år før han døde var Hans H. Krag med å stifte Akeforeningen i Kristiania, og han var foreningens første formann. På denne måten bidro han til å sette akevegene fra Holmenkollen og Frognersestereen i stand.⁹⁰

Holmenkollbanen

Etter at store områder rundt Holmenkollen var gjort tilgjengelig for hovedstadens befolkning, var adkomsten til disse fortsatt mangelfull. I 1898 stod den vestlige forstadsbanen, som gikk fra Majorstuen til Slemdal og senere Holmenkollen, ferdig. En av initiativtagerne til banen var Krag tidligere nære medarbeidere, Albert Fenger-Krog. Krag selv var også sterkt engasjert i bygging av banen.⁹¹

Holmenkollen kapell

Ved oppløsningen av Holmen- og Voksenkollselskabet fikk Krag til disposisjon en tomt på ca ti mål til å bygge et kapell. Meningen var, at kapellet skulle reises ved frivillige bidrag, men responsen var dårlig. Den energiske vegdirektøren fikk likevel fart i sakene. Selve byggingen av kapellet begynte flere år senere, og det ble først innviet i 1912, fem år etter Krag's død. «Kapellet står nu som et vidnesbyrd om Krag's friske religiøse livsanskuelse. Enhver skal deroppe kunne finne sitt».⁹²

Vi har tidligere sett at når Hans Hagerup Krag hadde satt seg noe i hodet, ga han seg ikke før han hadde fått det til. Han gikk heller ikke av vegen for å stille sin egen person i et underlig lys. Følgende historie er en god illustrasjon på dette karaktertrekket. Etter at det var besluttet å bygge Holmenkollen kapell, hadde Krag bedt Bjørnstjerne Bjørnson om å skrive salmer, noe Bjørnson hadde sagt seg i alle fall villig til å overveie. I et møte mellom Vilhelm Krag og Bjørnstjerne Bjørnson ble dette et tema.

«Men saa den gale Onkelen Deres, De! Veidirektøren De. Nu har jeg i mangfoldige



Holmenkollen kapell fotografert i 1930-40.
(Foto fra Oslo Museum)

*Herrens Aar faaet et Kort fra ham til Nytaar.
Ænnu ingen salmer? Staar der. Bare det!
Ogsaa Hans H. Krag under! Den gale mannen.
Det er Troskap i det ogsaa, forresten.
Han mener det alvorligt med sin Religion han.
Og han har Mot til at vedstaa sig det.
Han har det store sjældne Mot til at gjøre sig latterlig,
om det gjælder noget han tror paa».⁹³*

Krags tanke bak byggingen av et kapell på Holmenkollen var at når man på søndager lokket folk ut i naturen istedenfor til kirken i byen, måtte man gi et tilbud om gudstjeneste ved skogen.⁹² Ved etableringen av en kirke i skogkanten ble både hans religiøse legning og friluftsinnteresser forent.

Voksenkollens hospits

Som vegdirektør var Krag vant til å håndtere flere byggeprosjekter samtidig. Så også i prosjekter av mer privat karakter, som Holmenkollen kapell og hospiset på Voksenkollen. Hoteller og sanatorier som allerede var oppført i strøket, var beregnet på betalende gjester. Krag mente at alle burde ha anledning til å nyte naturen og luften i denne delen av Nordmarka, også «anstrengte aandsarbeidere». Han dannet et aksjeselskap som bygget Voksenkollen hospits, hvor enkel, men god forpleining ble tilbudt. Prisen for oppholdet på hospiset var så lav at også mennesker med lite penger kunne oppholde seg her i kortere eller lengre tid. Hospiset ble tatt i bruk i 1901, og var da delvis ferdig. Det ble senere fullført etter planen.⁹⁵ Hospiset ble revet i 1994, og har gitt plass til småblokker som er organisert i sameiet Holmenkollen terrasse.⁹⁶

ROJALISTEN OG UNIONSSTRIDEN

Vegdirektør Krag var ifølge historikeren Sverre Knutsen rojalist og tilhenger av unionen mellom Norge og Sverige. Dette kom til uttrykk blant annet gjennom hans støtte til Novemberforeningen og dens formann Carl Gulbranson. Gulbranson, som stilte seg avvisende til parlamentarismen, og ønsket å opprettholde Grunnlovens makt-

fordelingsprinsipp, var også motstander av et eget norsk konsulatvesen.

I anledning Oscar IIs 25-års jubileum som konge i 1897, undertegnet Krag sammen med blant andre flere forretningsmenn i hovedstaden, et opprop adressert til hovedstadens innbyggere. Her inviteres befolkningen til å bidra med penger til en minnegave til kongen.⁹⁷

Vinteren 1905 fikk Krag, etter at redaktøren først hadde vegret seg, trykket en unionsvennlig artikkel i Aftenposten. Hans H. Krag ønsket å etablere en alternativ stemme til den unionsfiendtlige stemningen som rådet. Han skal også ha mottatt mange støtteerklæringer i etterkant. For den konge- og unionsvennlige vegdirektøren var unionsstridighetene en belastning.⁹⁸ Hans kamp var forgjeves. 7. juni 1905 ble unionen mellom Norge og Sverige oppløst.

Krags kongevennlige sinnelag kom også til uttrykk på andre måter. I mars 1903 tilbød han prinsregenten å kjøpe tomten hans på Voksenkollen for 4000 kroner, hvor det kunne bygges en skistue til prinsene. Prisen skulle være den samme som Krag kjøpte den for. Tilbudet blir gjentatt to år senere etter overfor slottets kammerherre.⁹⁹

Imidlertid ser det ikke ut til at det ble noe av salget. Hverken Det kongelige slott i Oslo, Bernadottearkivet i Stockholm eller det svenske riksarkiv har funnet spor etter en slik eiendomsoverdragelse. Tomten som dagens Kongsseter ligger på, ble i august 1907 utskilt fra Holmenkollen turisthotell og sanatoriums eiendom og overført til kong Haakon og dronning Maud.¹⁰⁰

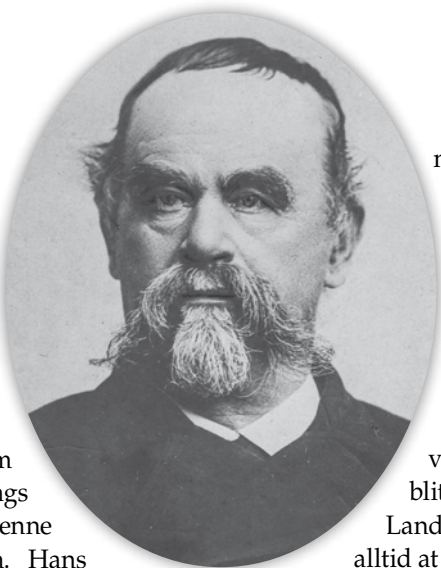
SAMMENFATNING

Ingen annen vegdirektør har blitt identifisert med Statens vegvesen i samme grad som Hans Hagerup Krag. Dette skyldes til dels en tjenestetid i etaten på 50 år, hvorav 30 av dem som vegdirektør. Men som vi har sett, har også Krag personlighet bidratt til denne sterke personifisering. Hans væremåte og energi er legendarisk.

Andreas Baalsruds skriver om Hans Hagerup Krag: «*En lykkelig skjebne føiet det slik at han fikk anvende sin store arbeidskraft på et område som i høieste grad passet for ham. Under motgang og medgang vokste han slik sammen med det norske veivesen at i hele vårt land, og endog utenfor dette, er de to blitt betraktet som et og det samme*».¹⁰¹

Hans Hagerup Krag begynte i Vegvesenet i 1852, samme år som Christian W. Bergh tiltrådte som vegassistent, og de arbeidet tett sammen til Bergh døde i 1873. Likevel var ikke Krag Berghs foretrukne kandidat til å etterfølge ham, til tross for at han hadde fungert i stillingen i lengre tid under Berghs sykepermisjon. Kan hende hadde dette sammenheng med deres ulike personligheter.

I vegsammenheng kan Krag karakteriseres som distriktenes mann. Han var opptatt av å binde landet sammen, og på den måten bidra til økt handel distriktene imellom. Krag skal ha nærret en direkte kjærlighet til sine veger, og arbeidet døg-



net rundt med både detaljer og de store linjer. Vegen over Haukelifjell var ett av hans store tidlige prosjekter, og kom til å danne mønster for planlegging av nye veger. Ord-taket «Heller en tarvelig veg enn ingen veg» har blitt hengende ved Krag.

Landets økonomi tillot ikke alltid at vegene ble bygget brede nok, det mente han kunne ordnes av

neste generasjon. På stigning og trasévalg firte han imidlertid ikke på kravet.

Studieturen til Sveits i 1863 ble på flere måter skjellsettende. Her så han med egne øyne hvordan en god infrastruktur kunne utvikle en ny næringsveg, nemlig turismen. Få år senere var han med på å stifte Den norske Turistforening. På studieturen erfarte han også hva en desentralisert vegadministrasjon kan innebære, og fikk gode argumenter mot en norsk desentralisering av Vegvesenet, da dette ble et politisk tema i hjemlandet noen år senere. Sist men ikke minst, erfarte han hvor viktig det var å hente faglig inspirasjon fra andre land.

Fra midten av 1850-tallet representerte jernbanen framskrittet og det moderne, og ble derfor prioritert av de bevilgende myndigheter. Ved å ønske bilen velkommen gjorde Krag et taktisk grep. Bilen skulle bidra til økte budsjetter for Vegvesenet. Var bilen først akseptert og en del av datidens infrastrukturdebatt, var det innlysende at vegene måtte bedres og dermed bevilgningene.

Hans H. Krag fortjener mye av æren for at vegbyggingen ble modernisert og profesjonalisert i siste del av 1800-tallet.



Et av målene med denne artikkelen har vært å gi et mer nyansert bilde av Hans Hagerup Krag's personlighet, enn det som hittil er skrevet om ham. Han var et fargerikt menneske full av energi, og han kunne begeistre og inspirere sine medarbeidere, særlig de unge såkalte Krag-gutta.

Men han kunne også være framfusende og utålmodig. Krag hadde flere felles karaktertrekk med sin far, men disse personlighetstrekkene passet bedre hos en prest overfor sognebarna enn hos en vegdirektør. Som fellestrekk ser vi den buldrende væremåten og omsorg for andre mennesker som de hjalp på ulike måter. Og kanskje spesielt mennesker som hadde vist at de hadde talent i en eller annen retning. Begge var øyeblikkets menn, men også utholdende og seige dersom situasjonen eller saken krevdet det. Arvesen karakteriserer faren som fyr og flamme, ikke lun og bondeklok.¹⁰² Det er ikke vanskelig å kjenne igjen personen Hans Hagerup Krag i denne karakteristikken.

Dagbøkene til Krag er skrevet med henblikk på at de skal leses av andre, og sier derfor lite om forholdet til de enkelte familiemedlemmer. Hans kone er nevnt

flere ganger uten at vi får noe innblikk i forholdet dem imellom. Hun synes også å være fraværende i det som hittil har vært publisert om vegdirektør Krag, men vi vet at han gjennom henne arvet en betydelig formue. I denne artikkelen er det dokumentert at arvefallet fant sted tjue år tidligere enn før antatt. Arvefallet bidro til at familien kunne ha en livsførsel de neppe ellers ville hatt anledning til. Den økte levestandarden var gunstig med hensyn til å pleie kontakter Krag hadde behov for i sin embetsgjerning, men var på kollisjonskurs med de verdier han hadde fra sitt barndomshjem.

Vegdirektør Krag var en av sin tids store samfunnsbyggere, og hans interessefelt var bredt. Han arbeidet utrettelig for å binde landet sammen. Hans iver for å gi befolkningen i Kristiania varig tilgang til deler av Nordmarka, vitner om et engasjement utenom det vanlige. Likeledes hans innsats for Holmenkollen hospits og kapellet. Oppgaver som det ikke var naturlig at en vegdirektør arbeidet med. Her var det hans nestekjærlighet som kom til uttrykk, og kanskje også ønsket om minnesmerker over ham selv.

NOTER

- 1: Arvesen 1916 s 19 – 20
- 2: Oversikt over søsken:
<http://docplayer.no/551062-Prester-nevnt-i-vaga-sogn-perioden-1340-til-reforma-sjonen-1536.html>
- 3: Arvesen 1916 s 64, 95 + wikipedia
- 4: Wikipedia søkeord:
Peter Rasmus Krag
- 5: Wikipedia søkeord:
Ole Herman Krag
- 6: Arvesen 1916 s 64, 95
- 7: Paus 1969 s 57, 50
- 8: https://nbl.snl.no/Jacobine_Rye
- 9: Arvesen 1916 i forordet upaginert
- 10: Arvesen 1916 s 29, 32, 55-65, 82-112
- 11: Arvesen 1916 s 21 – 22, 104
- 12: Arvesen 1916 s 104 -105, 127, Knutsen 2009 s 191
- 13: Knutsen 2009 s 191 – 192, Statens veivesen Meddelelser 1929 s 116
- 14: Selmer, 1948 s 21, 30, 35- 36.
https://nbl.snl.no/Fredrik_Petersen
- 15: Knutsen 2009 s 192, 204-205
- 16: <http://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01053257046928>
- 17: lokalhistoriewiki.no søkeord
Hjalmar Krag
- 18: Knutsen 2009 s 193
- 19: <http://web.hist.uib.no/digital-skolen/oe/nohist.htm>
- 20: Røed 2014 s 38 – 41
- 21: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 116, Baalsrud 1929 s 86
- 22: Hansen 2013 s 86-88
- 23: Den Norske Rigstidende 6. oktober 1863 u.p
- 24: Knutsen 2009 s 83
- 25: Krag's dagbok 1899 – 1905 s 11
- 26: Skåden 2013 s 87, 90, 94- 99
- 27: Knutsen 2009 s 197- 199
- 28: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 120
- 29: Schulerud 1974 s 300
- 30: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 121
- 31: Knutsen 2009 s 199
- 32: Schulerud 1974 s 294-301
- 33: Statens veivesen Meddelelser 1924 s 178 – 185, Knutsen 2009 s 102, 194
- 34: Knutsen 2009 s 103-105
- 35: Hegdalstrand1993 s 7, 17, 44
- 36: Skougaard 1899 s 26
- 37: Teknisk ukeblad 1904 s 32, Knutsen 2009 s 194
- 38: Den formelle tittelen var amtsingeniør fram til 1919. Fra 1919 til 1944 var tittelen overingeniør, og fra 1944 til 2010 vegsjef
- 39: Knutsen 2009 s 165 – 186, Nygaard 2014 s 289-292
- 40: Knutsen 2009 s 203
- 41: Schulerud 1974 s 289
- 42: Schulerud 1974 s 294
- 43: Krag's dagbok 1899-1905 s 137
- 44: Baalsrud 1929 s 88 -89
- 45: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 129
- 46: Krag 1927 s 122
- 47: Krag 1927 s 123- 127
- 48: Krag's dagbok 1899-1905 s 35
- 49: Knutsen 2009 s 207
- 50: Krag's dagbok 1899- 1905 s 10, 100
- 51: Paulsrud 1996 s 28
- 52: Knutsen 2009 s 203
- 53: Røed 2015 s 93 s 106
- 54: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 118 -119
- 55: Knutsen 2009 s 208 – 213
- 56: Kolsrud 2012 s 110
- 57: Kolsrud 2012 s 109-110
- 58: Knutsen 2009 s 189, 205
- 59: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 132
- 60: Toldnes 2004 s 127
- 61: Schulerud 1974 s 296 – 299
- 62: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 122
- 63: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 122-123
- 64: Toldnes 2002 s 39, 145
- 65: Fasting 1952 s 238-239
- 66: Nielsen 2002 s 9 – 19
- 67: I dagbøkene nevner Krag flere ganger at Fenger-Krog forlot veg-etaten i «Mishaab» (Krag's dagbøker 1899-1905 s 42, 50, 55). Hva grunnen til dette «Mishaabet» kan ha vært, vet vi ikke, men Krag's opp-treden i forbindelse med Rena bru kan ha vært en av flere årsaker. Imidlertid vendte Fenger-Krog til-bake til Vegvesenet i 1898, så misnøyen kan ikke vært vedvarende.
- 68: Schulerud 1974 s 290
- 69: Toldnes 2004 s 129
- 70: Schulerud 1974 s 301-302
- 71: Wikipedia søkeord «Polyteknisk forening»
- 72: Fasting 1952 s 206, 229
- 73: Krag's dagbøker 1899-1905
- 74: Paulsrud 2013 s 170-172
- 75: Toldnes 2004 s 125
- 76: Toldnes 2002 s 37, 39, Kristiansen 1975 s 33
- 77: Schulerud 1974 s 316, Kristiansen 1975 s 46 – 53
- 78: Kristiansen 1975 s 40, 69 – 72
- 79: Knutsen 2009 s 85
- 80: Seip 1971 s 427
- 81: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 126, Schulerud 1974 s 317
- 82: Wikipedia, søkeord: Lorentz Segelcke
- 83: Fasting 1952 s 232
- 84: Røed 2015 s 86 – 89
- 85: Hvattum 2010 s 10-14
- 86: Den Norske Turistforeningens Aar-bog for 1868 s 7 – 13, 82, 88 – 93
- 87: Knutsen 2009 s 199
- 88: Knutsen 2009 s 201-202).
- 89: Holden 2003 s 5
- 90: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 122
- 91: https://nbl.snl.no/Albert_Fenger-Krog
- 92: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 121
- 93: Krag 1927 s 148, Opstad 2002 s 89
- 94: Holden 2003 s 7
- 95: Statens veivesen Meddelelser 1929 s 121 – 122
- 96: Wikipedia, søkeord: Hospitsveien
- 97: (<http://www.nb.no/nbsok/nb/877fae7dd8587a1450c09d7010de447.nbdigital?lang=no>)
- 98: Knutsen 2009 s 213 – 216
- 99: Krag's dagbøker 1899 – 1905 s 160, 168
- 100:SAO, Aker herredsskriveri: Pante-register nr. I 24, 1905-1950, s. 13809
- 101: Baalsrud 1929 s 86
- 102: Arvesen 1916 s 70

NÆRMERE OM HANS HAGERUP KRAGS DAGBØKER

Dagbøkene er skrevet i tidsrommet 7. januar 1899 til 22. mars 1905 med noen kortere og lengre opphold innimellom. Innholdet har både et tilbakeskuende blikk på enkelte episoder tidligere i livet, samtidig som det framgår at forfatteren lever et travelt liv med mange avtaler og gjøremål i sitt syttiende år. De kan derfor karakteriseres som en blanding av memoarer og dagbok. Forfatterens kristne livssyn kommer tydelig fram. Personkonflikter på kontoret er et stadig tilbakevendende tema. Forfatteren henvender seg ofte direkte til leseren, så vi kan anta at dagboken er skrevet med henblikk på at andre skal lese hans nedtegnelser. Antakelsen underbygges av at Krag på side 35 skriver: «Om ikke lang Tid skriver vel en eller Anden noget efter min Død om min Livshistorie».

LITTERATUR

- Arvesen, O. (1916) Vaagaa-presten. Folkeoppdrageren, provst, Hans Peter Schnitler Krag og hans samtid. Kristiania, Cappelen.
- Baalsrud, A. (1929) Veidirektør Krag. 9. august 1829 - 8. mai 1907. i H. Koth (red.) Våre høvdinger. 70 livsskildringer med portretter. Trondheim, Brun.
- Den Norske Rigstidende nr. 80. 6. oktober 1863.
- Den Norske Turistforeningens Aarboeg for 1868, Christiania, Steenske Boktrykkeri
- Fasting, K. (1952) Teknikk og samfunn. Den Polytekniske Forening 1852 - 1952.
- Hansen, T. (2013) Da vegbyggingen i Nordland ble organisert. I G.A. Stormbringer et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2013.
- Hegdalstrand, K. (red.) (1993) Til Gosen via Sibirien. Lifjellvegen 101 år. Statens vegvesen Norsk vegmuseum, Vegvesenet i Nord-Trøndelag.
- Holden, F. (2003) Hans Hagerup Krag. Vinderen Historielags medlemsblad nr. 3.
- Hvattum, M. (2010) Veien, reisen og landskapet. I G. Paulsrud et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2010.
- Jensen, H. U. (2013) Norges første bil. I G.A. Stormbringer et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2013.
- Kolsrud, O. (2012) Moderniseringsstaten. 1800-tallets direktorater. Oslo, Universitetsforlaget.
- Koth, H. (red.) (1929) Våre høvdinger. 70 livsskildringer med portretter. Trondheim, Brun.
- Krag, H.H. (1863) H. Krag's betænkning av 17. febr. 1863 om nyt veianlæg over Haukelidfjeld. Trykt i Statens veivesen Meddelelser fra veidirektøren. Nr. 52 s 178 -185 1924.
- Krag, V. (1927) Den gang vi var tyve aar. Oslo, Aschehoug.
- Krag, V. (1971) Min barndoms have. 1971, Aschehoug.
- Knutsen, S. (2009) Veier til modernisering. Oslo, Pax.
- Kristiansen, G. (1975) Bil, vei og meninger. Et 75-årsminne. Oslo/Gjøvik, AS Norbok.
- Minneblade om Provst Hans Peter Schnitler Krag, 1895. Christiania, Det Steenske Bogtrykkeri.
- Myrvang, C. (2014): Troskap og flid. Kongsberg Våpenfabrikks historie 1814-1945. Oslo, Pax.
- Nielsen, Anne-Mette (2002) Ingeniørenes rolle i moderniseringsprosjektet Rena bru 1878-1890. I G. Paulsrud et al (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2002.
- Nygaard P. (2014) Store drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge 1912-1960. Oslo, Pax.
- Norsk Biografisk Leksikon (2002). Oslo, Kunnskapsforlaget.
- Paulsrud, G. (1996) Vegvesenets arbeidsoppgaver og organisasjon over en 350-års periode. I Paulsrud, G. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 1996.
- Paulsrud, G. (2013) Vegens sprengete historie. I «Nisser og Dverge bygge i Bjerger» 1963-2013. NFF.
- Paus, H. W. (1969) Norges vegbestyrere. Vegbestyrerperioden 1824 - 1864. Oslo.
- Opstad, G. (2002) Fandango!: en biografi om Vilhelm Krag. Vigmostad & Bjørke.
- Røed, A.C. (2014) Christian Wilhelm Bergh - Norges første veidirektør. I B. Hole et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2014.
- Røed, A.C. (2015) Johan Kristian Skougaard - den intellektuelle vegdirektøren. I B. Hole et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2015.
- Schulerud, M. (1974) Kongevei og fanstest. Oslo, Cappelen forlag.
- Seip, J.A. (1971) Ole Jacob Broch og hans samtid. Oslo, Gyldendal norsk forlag.
- Selmer, Ludvig (1948) Professor Fredrik Petersen og hans samtid. Oslo, Land og Kirke.
- Skougaard, J.K. (1899) Det norske Veivæsens historie i Tidsrummet 1820 - 1896. Bind 1. Kristiania, Statens veivesen.
- Skåden, K. (2013) Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: tre eksempler. Doktorgradsavhandling. Oslo. Humanistisk fakultet. Universitetet i Oslo.
- Statens veivesen (1924) Meddelelser fra veidirektøren nr 52, Oslo
- Statens veivesen (1929) Meddelelser fra veidirektøren nr 8, Oslo
- Teknisk ukeblad. Årgang 22 1904. Kristiania.
- Toldnes, B. (2002) Automobilen kommer til Norge. I G. Paulsrud et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2002.
- Toldnes, B. (2004) Landevegsløkomotivene - forsøk med ny teknologi på 1870-tallet. I G. Paulsrud et al. (red.) Årbok for Norsk vegmuseum 2004.