



Gjennom tidene har mange norske sivilingeniører reist utenlands og gjort stor innsats i andre verdensdeler. En av dem som kanskje gjorde seg mest bemerket og hvor arbeidet fikk størst konsekvenser, var sivilingeniør Ole Didrik Lærum, senere professor ved NTH. Blant annet bygde han hele 40 flyplasser.

Sin aller største innsats gjorde han under den andre verdenskrigen, først og fremst i Iran, en urgammel kultur nasjon, som han fikk sterk tilknytning til.

Under den kalde krigen bygde han flyplasser og militæranlegg i Norge, og deltok så i arbeidet med den første Norsk Veg- og vegtrafikkplan.

Bildet er fra åpningen av et nytt militæranlegg i 1950-årene.

Vegingeniør i Midt-Østen, Etiopia og Norge

AV OLE DIDRIK LÆRUM

I 1930 kom en ung, arbeidsløs ingeniør flyttende til Trondheim. Det var året etter det store børskrakket i USA som fikk sjokkvirkninger over hele verden, også i Norge. Med seg hadde han kone og en sønn på fire år. Hun var fra Trondheim, og etter at mannen hadde gått arbeidsløs en tid, fant de det tryggest å flytte dit. Svigerforeldrene hjalp dem med husvære, og etter en tid fikk han arbeid som assistent i veg- og jernbanebygging hos professor Kolbjørn Heje på NTH. Ellers var arbeidsmarkedet dårlig, og flere av studiekameratene hadde flyttet utenlands for å få seg jobb.

Denne ingeniøren, hvis fulle navn var Ole Didrik Lærum (1901-1972), oppkalt etter sin bestefar, var født på Dale i Vaksdal og oppvokst på Voss. Han var også farbror og navnebror til undertegnede artikkelforfatter. Bare 16 år gammel tok han eksamen artium på hjemstedet, og 22 år gammel ble han uteksaminert fra Bygningsingeniøravdelingen på NTH med svært gode karakterer.¹ Like etterpå ble han ansatt som assisterende ingeniør i NSB for å være med på å bygge Flåmsbanen. Det var et stort og prestisjefyllt prosjekt for Stortinget.

BYGDE FLÅMSBANE I SEKS ÅR

I 1909 var Bergensbanen blitt åpnet under kongelig nærvær og med stor festivitas, men så hadde byggingen kostet til sammen et helt statsbudsjett. Nå gikk myndighetene videre og ville forbinde Sognefjorden og Hardangerfjorden med jernbanelinjer som var tilknyttet Bergensbanen; én linje fra Myrdal til Flåm,

Artikkelforfatteren er nevø av sivilingeniøren ved samme navn. Født 1940, cand. med. og dr. med., Oslo; professor (adj.) i eksperimentell patologi og onkologi, Universitetet i København/ Rigshospitalet, og prof. emeritus ved Universitetet i Bergen.



Ole Didrik Lærum d.y (Foto: Privat)

og én linje fra Voss til Granvin. Dermed ville store deler av Vestlandet få moderne kommunikasjoner til beste for både lokalt næringsliv og samfunnsutvikling. Og i 1923 startet utbyggingen.²

I seks år arbeidet Didrik med Flåmsbanen. Blant annet stakk de ut traséen til linjen i bratte fjell, der både han og andre ingeniører hang og dinglet i tau langs fjellveggen mens de satte merker. Teknisk ble det en konstruksjonsmessig triumf, og i dag er det den mest trafikkerte og mest internasjonalt berømte jernbanelinjen i Norge med nærmere en million passasjer-



Utsnitt fra Cappelens kart nr. 13 (Hele Norge) fra ca. 1970 som viser Bergensbanen fra Hardangervidda til Bergen med sidesporene fra Myrdal til Flåm og fra Voss til Granvin.

rer hvert år. Det er turister fra hele verden.

Men for arbeidsstokken ble det en sosial katastrofe. På grunn av nedgangstidene måtte Stortinget begrense bevilgningene i noen år, en stor del av arbeiderne ble sagt opp, og det samme gjaldt

de yngste ingeniørene. Nå var det slett ikke noen fordel for Didrik at han hadde vært en av landets yngste sivilingeniører. Tvert imot ble det innført en regel om at ingen ingeniør kunne få fast stilling med mindre vedkommende var fylt 40 år!

Ole Didrik Lærum hadde som første jobb i 1923 å stikke ut traseen for Vossabanen i et særdeles bratt terreng. Byggingen skjedde i stor grad med muskelkraft. (Foto fra Norsk jernbanemuseum)



Ole Didrik etablert på Kampsax sitt hovedkontor i Teheran (Privatfoto)

TILBUD OM JOBB PÅ DEN TRANS-IRANSKE JERNBANEN

Utsiktene for Didrik var heller ikke lyse på NTH. I 1930 fikk han tilbud om jobb som assistent i veg- og jernbanebygging, men vilkårene var dårlige. Da han i 1933 så et avertissement om at det danske entreprenørselskapet Kampsax hadde fått kontrakt på å bygge den transiranske jernbanen og trengte ingeniører fra hele Skandinavia for å dekke behovet, søkte han med en gang. I juni flyttet han og familien sørover og bosatte seg i Teheran, hovedstaden i den urgamle nasjonen, historisk kjent i vesten som Persia inntil mars 1935 da den ble omdøpt til Iran.

Keiseren i landet, offisielt kalt Sjahen forlangte at jernbanen skulle bygges i løpet av seks år. Den skulle dels gå over sletteland i sør med tropisk klima, og dels gjennom fjellstrøk som gikk opp til 4000 meter i nord før linjen endte ved Det kaspiske hav. De mektige Elbruz-fjellene var rasfarlige, og temperaturen kunne gå ned til 20 kuldegrader, så det ble litt av en utfordring.

Veg- og jernbaneutbygging den gangen hvilte på helt andre forutsetninger enn hva de gjør nå. Først og fremst var det arbeidsintensivt. Det meste måtte gjøres manuelt med enkle redskaper, for anleggsmaskiner fantes det nesten ikke. En jernbanetrasé kunne ikke være så bratt



for at det skulle bli nok friksjon mellom skinner og hjul for å sikre framdrift, og dette kunne komme i konflikt med terrenget.

Dertil skulle det bygges hundrevis av bruer; til sammen 250 større og 4000 mindre bruer og 245 tunneler.

Dessuten måtte entreprenørfirmaet bygge opp all nødvendig infrastruktur selv, for Iran var den gangen ikke kommet så langt i utviklingen. Først og fremst måtte de sørge for mat – og transport av maten fram til arbeidsstedet. Det skjedde gjerne med kamelkaravaner. Dessuten måtte de bygge anleggsbrakker og sørge for sanitetstjeneste med egne feltlasareter. Kampsax kjøpte dessuten et stort hus i Teheran for å bruke som klubblokaler og gjestehus for de 300 av staben som ikke var iranere eller kom fra nabolandene. Nærmere halvparten av dem var skandinaver.³

Det meste av de to første årene gikk med til å bygge tilkjøringsveger gjennom det verst tenkelige terrenget, der klimafor forskjellene var ekstreme, og fjellet rasfar-



Et foto fra byggingen av den trans-iranske jernbanen i fjellområdet i nord. Det viser tilkjøringsveier, jernbanetraseen og tunneler i tillegg til brakker for arbeidsstokken. (Foto fra Kampsax).

lig. På disse vegene skulle det kjøre tunge lastebiler for all nødvendig transport i tillegg til at de også skulle være kjørbare for vanlige biler. Disse vegene var betydelig brattere enn jernbanelinjen, kurvene var krappe, og de store høgdeforskjellene med tilsvarende store temperaturforskjeller gjorde utfordringene enda større. Og vegbyggingen var ikke industrialisert slik som i dag.

Didrik avanserte raskt. Etter kort tid ble han utnevnt til sjef for firmaets materialprøvnings-laboratorium i Teheran, og siden ble han en av lederne under byggingen av Nordlinjen. I august 1938 ble hele jernbanelinjen på 1400 km åpnet av Sjahan og regjeringen sammen med alt som kunne «krype og gå» av notabiliteter i landet. Og Kampsax hadde klart det

som ingen trodde ville være mulig. Med tallrike underentreprenører, en arbeidsstokk på 55.000 mann og en sterk ledelse ble prosjektet fullført på 5 år og 3 måneder. Denne bedriften var så stor at gratulasjonstelegrammer kom fra statsledere over hele verden.¹

Etter at den transiranske jernbanen var åpnet, reiste de fleste skandinaverne hjem igjen. Men noen ingeniører ble igjen, deriblant Didrik. Han syntes det var for utrygt å reise tilbake til Norge for å søke arbeid på lykke og fromme. Arbeidet med Flåmsbanen hadde vært en god læretid, og alle erfaringene derfra kom direkte til nytte under konstruksjonen og byggingen av Nordlinjen. Det utfordrende arbeidet i Iran hadde ikke bare gitt verdifull kompetanse, men Didrik hadde også blitt



Ole Didrik Lærum (til venstre) spiser druer sammen med de andre ingeniørene ved åpningen av banen. Tii høyre for Didrik hans kollega Karl Johan Olsen.

utnevnt til å bli sjefsingeniør (Chief Engineer, populært omtalt som CE) for hele Kampsax i Iran og nestkommanderende under den danske direktøren i Iran.

Forgjengeren, Karl Johan Olsen med tilnavnet Iran-Olsen, opprinnelig fra Haugesund og studiekamerat av Didrik, ble også igjen. Han hadde en tid i forvegen gått over i annen virksomhet i Iran, og her arbeidet han siden gjennom det meste av livet. For ikke å forveksle ham med en annen Karl Olsen som senere ble vegdirektør ble han populært kalt Iran-Olsen, mens den andre ble omtalt som Veg-Olsen.

For Didrik ble de første tre årene etter jernbanens åpning en periode med ulike prosjekter. Kampsax bygget veger og kornsiloer over hele landet, de bygget

bruer og kaianlegg og ellers hva som bød seg av prosjekter, men med en betydelig mindre stab. Riktignok brøt den andre verdenskrigen ut i september 1939, men kamphandlingene lå langt fra dem. Verre var det da Norge og Danmark ble overfalt av tyske tropper i april 1940. Sjahan var meget tyskvennlig, og gjennom disse årene kom flere og flere tyske eksperter til landet. Med dem fulgte også nazistiske agenter. Dessuten ble den engelske skolen forbudt, slik at de norske barna måtte gå på tysk skole med opplæring i tysk språk og raseteori.¹

KRIGSTID OG MASSETRANSPORT

Etter lang tids planlegging angrep Hitler-Tyskland Sovjetunionen i slutten av juni 1941. Under navnet Barbarossa førte



Kart over transportvegene nordover gjennom Iran og Irak. (Fra War Office, London).

å mobilisere nye tropper fra den østlige delen av riket. En del materiell ble sendt med båter til Murmansk, men dette var risikabelt på grunn av tyske ubåter som kontrollerte Nordsjøen og Norskehavet. Derfor trengte de akutt en annen transportveg. Valget falt på en transportløsning gjennom Iran og Irak. Sistnevnte land var allerede britisk-dominert, og i slutten av august 1941 invaderte britiske og russiske tropper Iran; de førstnevnte fra sør og de andre fra nord. Samtidig sikret britene seg oljekildene, for tyske tropper var allerede i ferd med å invadere Kaukasus.

Den gamle, tyskvennlige Sjahan ble avsatt, og sønnen ble innsatt som ny hersker i Iran. Men i praksis hadde invasjonstroppene full kontroll. Etter hvert befant det seg 35.000 mann fra de britiske ingeniørtroppene i de to landene (Royal Engineers). Under kodeordet PAIFORCE, (The Persian and Iraq Forces) begynte de å forberede massetransport i samarbeid med de lokale myndighetene.

Det var lettere sagt enn gjort, for infrastrukturen i disse samfunnene var ikke noe særlig å skryte av, og britene kjente ikke den lokale kulturen. De valgte derfor å satse på Kampsax, som allerede hadde en tjenlig infrastruktur for bygging og vedlikehold av jernbaner og veger. Offiseren som hadde ledelsen av troppene, major A. R. Hill, tok med seg Chief Engineer, dvs. Didrik på en to ukers befaringstreise, og siden ble det forhandlet med den lokale danske direktøren, Kurt Olsen. En avtale ble undertegnet med Kampsax og deretter med britiske myndigheter, og



På det meste gikk en lastebil med krigsutstyr avsted hvert 20. sekund. Didrik måtte sørge for at skader ble reparert straks.

under navnet The Persian Corridor var transporten allerede i gang i løpet av september.³⁻⁵

Jernbanen ble opprustet til å tåle tungtransport, mer robuste togsett ble skaffet, kaianlegg ved Den persiske gulf ble bygget for innskiping av materiell, og montasjefabrikker for fly og annet utstyr ble satt opp. Jernbanevogner og tunge lastebiler ble lastet og sendt avgårde nordover. På det meste dro en fullastet lastebil avgårde hvert 20. sekund. De nyttet alt som var av vegnett nordover gjennom Iran og Irak opp til Adzerebajan. Der tok russerne over og transporterte bilene og materiellet for øvrig videre til de frontlinjene der det var størst behov. Innimellom lastebilene kjørte britiske tanks, og når de kom til bruer som var for svake, måtte de ta en sving utenom i terrenget!

Kampsax fikk ansvaret for all bygging av infrastruktur og vedlikehold av transportnettet, og dette skjedde i tett samarbeid med de britiske ingeniørtroppene. Bruer måtte forsterkes og bygges, vegene måtte fundamenteres bedre, og vegnettet måtte utvides betraktelig.

Under ledelse av Didrik ble det bygget 6143 km med nye veger i løpet av to år mens aksjonen var på det mest omfattende.² Stadig kom det kraftige regnskyll så veger og bruer raste ut, og de måtte erstattes eller, repareres med rekordfart. I begynnelsen skjedde det mest med manuelt arbeid, og Kampsax hadde totalt en arbeidsstokk på 60.000 mann til å fornye og utvide transportnettet. I tillegg kom militært engasjert personell, og Didrik fortalte meg at på det meste hadde han over 90.000 mann under sin kommando. Trans-

aksjonen til at de «valset» innover det velldige landet. På kort tid hadde tyskerne tatt både Ukraina, Hviterussland og deler av Russland. Beleiringen av Leningrad (Petersburg) begynte i september. Kiev ble tatt, og i begynnelsen av desember stod de tyske troppene bare 25 km fra Moskva sentrum. Situasjonen var kritisk, og det kunne være et spørsmål om kort tid før Moskva også ble hørtatt. I hovedstaden hadde tyskerne tenkt å ha vinterkvarter.

Parallelt med dette inngikk de allierte landene en avtale om støtte til Sovjet-samveldet. Det gjaldt i første rekke våpen, ammunisjon og annet materiell, blant annet biler og fly. I mens prøvde Stalin



Med bulldozer repareres en utrast veg. (Foto fra Paiforce).

porten gjennom fjellterrenget i nord bød på spesielle utfordringer. De kunne bli utsatt for snøstormer ved 20 kuldegrader, og med jevne mellomrom snødde vegene igjen, biler kjørte utfor på glatt føre, og det hendte at de snødde helt ned.

Kontrakten mellom Kampsax og de britiske myndighetene ble etter hvert utvidet til å gjelde alt entreprenørarbeid, vedlikehold og all infrastruktur. Store deler av både det eksisterende og det nye vegnettets måtte asfalteres. Det medførte spesielle utfordringer med farlig damp, støvproblemer og dårlig sikt.

I de lavereliggende strøkene av Iran; det vil si i slettelandet, kunne temperaturen gå opp i 55 grader C. Det medførte at bitumen fra oljefeltene i landet var bløt/flytende. Derfor måtte de få transportert ned russisk bitumen som var mye hardere. Imidlertid kunne temperaturen komme ned i -25 grader i høylandet mot nord, og her egnet den iranske bitumen seg langt bedre enn den russiske. Som et

resultat ble disse transportavstandene så lange og ineffektive som overhodet mulig.

Fly som var montert ved Gulfen ble hentet av sovjetiske piloter og fløyet nordover. Det nødvendiggjorde bygging av flyplasser der de kunne mellomlande og ha en hvilepause, først og fremst ved Teheran. I alt bygget de 19 flyplasser i løpet av de 22 månedene som første kontrakten varte fram til august 1943.³⁻⁵

I tillegg hadde Kampsax et betydelig arbeide med å skaffe til veie den nødvendige infrastrukturen. Det omfattet bygging av barakker, helsetjeneste, feltkjøkken og bakeri, og ikke minst innkjøp og oppbevaring av korn. Korn var mangelvare i Iran, og det førte til mange problem.

I begynnelsen av 1943 kom også amerikanske ingeniørtropper, og etter hvert tok de over hele transporten med jernbanen, lossing på havnene ved gulfen og deler av vegtransporten, og etter kort tid hadde de 30.000 mann i sving.

Før den allierte invasjonen i Iran

fraktet jernbanen et par hundre tonn last per dag, De britiske ingeniørtroppene økte denne kapasiteten betraktelig, og da amerikanerne overtok, kom den opp i 6000 tonn last per dag. Selve togsettene ble betydelig mer robuste med økt lasteevne og sterkere lokomotiv. Togpersonalet var kombinert britisk og amerikansk, og det fungerte godt.⁶

USA var også med på transportaksjonen, og etter et års tid overtok de i større og større grad for de britiske ingeniørtroppene. Særlig ble jernbanelinjen forsterket og de fikk tyngre og sterkere lokomotiver og lastevogner med større kapasitet. Ikke overraskende ble det konkurranse og en del rivninger mellom de britiske og amerikanske troppene.^{5,6}

Ved å søke på Persian corridor gjennom internett finner man flere filmsnutter på Youtube fra transporten. De gir et godt inntrykk av den enorme innsatsen som ble gjort. Ikke minst er konvoiene med lastebiler imponerende.

Vegene var i begynnelsen av høyst varierende kvalitet, og med den kolossale trafikken ble de utsatt for en rekke ulykker. Med den enorme heten i lavlandet kunne transportmannskapet bli utsatt for sandstorm i 50 grader, og flere briter bukket under for heteslag eller tropiske sykdommer.

Didrik ble også utsatt på grunn av det vanvittige arbeidstempoet han hadde, primitive boforhold underveis og mangel på hvile. Resten av livet måtte han slite med ettervirkningene av flere tropiske sykdommer, ikke minst malaria, som han aldri ble kvitt.

I 1942 ble det politisk uro i Teheran. Flere av ingeniørene hos Kampsax ble

arrestert, men etter intervensjon fra lederne slapp de ut igjen. De måtte også ha vakt hold utenfor den store administrasjonsbygningen midt i byen. I provinsen herjet en økende mengde røverbander, og stadig var skandinaverne utsatt for overfall på tjenestereiser. En armensk tekniker ble skutt, og en av seksjonsingeniørene fikk et skudd gjennom armen. Det hendte at folk som ble overfalt mistet både kjøretøy og alle klærne og siden kom de vandrende til nærmeste stasjon i en ynkelig forfatning. Men de hadde «dog bevaret Skjorten og Livet», som det het lakonisk i en av rapportene.

Som regel var Kampsax sine folk ubevæpnet når de dro på tjenestereiser, og samtidig ble de forsynt med en passende sum penger innsydd i tøyet. Ved overfall ble sedlene skåret ut og overlevert røverne. Siden ble summen regnskapsført som representasjonsutgifter!³

Det var flere grunner til at de fikk økende problemer med røverbander i disse årene. Deler av det iranske militærvesenet og gendarmeriet var blitt oppløst under okkupasjonstiden, og generelt var både britiske og russiske soldater lite populære. Mange iranske desertører hadde solgt våpnene sine til enhver som ville kjøpe dem. Slike våpen var populære blant stammeledere som den gamle Sjahen hadde undertrykket med hard hånd, men som nå var blitt satt fri. Etter hans abdikasjon kunne de begynne å operere fritt igjen.

Ett unntak var Didrik. På grunn av sin betydning for både firmaet og for de britiske og amerikanske troppene under transportaksjonen, samt at han var klassifisert for hemmeligstemplett informasjon, var eskorten som kjørte sammen med



Didrik var beskyttet på tjenestereiser, her sammen med offiseren Sergej Wasilowitch.

Det var midt under et kraftig regnskyll, og etter hvert ble det uutholdelig varmt og fuktig i bilen. Didrik og sjåføren gikk ut og satte seg under noen busker i en skråning like ved vegkanten. Der var de i ly for regnet. Under de mange reisene var de blitt godt kjent med hverandre.

Mange år senere fortalte Didrik meg at han hadde henvendt seg til sjåføren og sagt: «De som er vokst opp i Kaukasus, vet De om noe gammelt, typisk kaukasisk even-

tyr som De hørte som barn og som De kunne fortelle meg?» Sjåføren tenkte seg godt om, og så fortalte han ord for ord det «norske» folkeeventyret som vi kjenner som «Kjerringa mot strømmen». Didriks kommentar var at «folkekulturen vår har ofte vandret langt før den kom til oss»!¹

Den ustabile politiske situasjonen gjorde at Didrik og Sigrid begynte med våpentrening, og om nettene hadde de hver sin ladde pistol under hodeputen. Når Didrik kom hjem etter lange tjenestereiser, kunne han være helt nedstøvet etter sandstormer, han kunne være gjennomvåt av svette, og noen ganger var han helt forfrossen. Smittsomme sykdom-

ham av størrelse 20-30 tungt bevæpnede iranske soldater.

De hadde fått beskjed fra øverste hold om at hvis så mye som et hår ble kruset på hodet hans, så ville de bli holdt personlig ansvarlig. Didrik fortalte meg en hel del om hva som skjedde, og litt er også kjent fra andre kilder. Befaringsreisene hans måtte foregå både natt og dag, og særlig om natten var patruljen hans i høyeste beredskap mot overfall. Med jevne mellomrom ble de møtt med skyting, og da rykket soldatene fram og «ryddet» opp, mens Didrik, sjåføren og livvakten måtte vente i bilen.

En natt ble det langvarig skyting.

mer han hadde pådratt seg på grunn av dårlige hygieniske forhold, alt fra tyfoidfeber til dysenteri, gjorde ikke saken bedre. Ofte var han helt utslitt ved hjemkomsten, men under slike ekstreme politiske forhold og fordi han visste hva transportaksjonen betydde for de alliertes krigføring, var det ikke mulig å ta personlige hensyn.

Etter hvert fikk de mer maskinelt utstyr, og med bulldozere og gravemaskiner var det raskere å få veien farbar igjen om deler av den ble skyllet vekk av fossregn og flomvann.

GENERALKONSUL I TEHERAN

På slutten av 1930-tallet hadde førnevnte Karl Olsen vært norsk generalkonsul i Teheran, men i 1940 overtok Didrik oppgaven. Det medførte at han også måtte ta hånd om nordmenn som var flyktet østover for derfra å kunne komme seg videre til USA og Storbritannia og fortsette motstandskampen. Flere av dem fikk månedlange opphold i Teheran i påvente av videre transport.

Dessuten hadde Didrik tett kontakt med det øvrige diplomatiske korpset i byen, og særlig den britiske ambassadøren, Reader Bullard, som ble hans gode venn.

Bullard var personlig rådgiver for Winston Churchill og var også den som hadde anbefalt Iran og Irak som transportveg av materiell til Sovjetsamveldet. Ikke tilfeldig ble det arrangert en stormaktskonferanse i Teheran i 1943 mellom Churchill, Roosevelt og Stalin, der den videre krigføringen mot nazistene ble avtalt. Møtene fant sted i den britiske

ambassaden med Bullard som initiativtaker og vert.¹

Slaget om Moskva var det største under den andre verdenskrigen. Det fant sted mellom september 1941 og april 1942 og involverte i alt 7 millioner soldater fordelt på begge sider av fronten. Lenge så det ut til at sovjeterne skulle tape, men i desember 1941 gikk de plutselig til motangrep og jaget de forbausede tyske troppene på flukt. Da hadde sovjeterne fått «friske» tropper fra Ural og ikke minst våpen, ammunisjon, fly og tungt utstyr fra de allierte. Krigen skulle vare i ennå 3 år, blant annet med slagene om Leningrad og Stalingrad, men det store vendepunktet ble likevel slaget om Moskva. Under en stor folkesamling i Majakovskystasjonen, en av Moskvas undergrunnstasjoner, holdt Stalin en tale i november 1941, og der takket han for den omfattende støtten med forsyninger fra Storbritannia og USA og manet til fortsatt kamp. Det var den eneste gangen at noen sovjetleder anerkjente hjelp fra Vesten under den andre verdenskrigen. Ellers het det alltid i offisielle sammenhenger at det var det sovjetiske folket som hadde vunnet krigen, og med et tap av 26 millioner mennesker! Og det var delvis riktig.

I ettertid er historiene om den store transportaksjonen en dramatisk, men også på enkelte måter en fornøylig lesning. I rapportboka utgitt om PAIFORCE fra War Office i London i 1948 får britene all ære, med ett unntak: En eneste ikke-brite blir spesielt nevnt i rosende ordelag, og det er Chief Engineer Laerum.⁵

På 1950-tallet ble en nærmere 1000

siders bok om aksjonen utgitt av de amerikanske myndighetene, skrevet av en militærhistoriker.⁶ Der er britene ikke omtalt og heller ikke at Kampsax stod for all infrastruktur i transportsystemet. I rapportene fra Kampsax, derimot, går all ære til danskene. Ikke nok med det, men i ettertid har det vært framholdt at transportaksjonen var en av Danmarks største bidrag til kampen mot nazistene. Sentralstaben i Kampsax sin iranske avdeling på ca. 300 ingeniører og andre, bestod også av norske, svenske og andre europeiske statsborgere. Didriks navn er utelatt fra rapportene som den danske direktøren skrev.

Det hadde nok med lokale konflikter og sjalusi å gjøre. Men i den danske historikeren Steen Andersens bok om danske entreprenører under den andre verdenskrigen, blir han spesielt omtalt som en av de mest betydningsfulle norske ingeniører i det 20. århundre.⁴

VEGEN VIDERE TIL ETIOPIA

Under de verste strabasene tenkte både Didrik og hans kone Sigrid på at han skulle hatt en annen jobb og leve et litt mer «normalt» liv.

I 1940 var professoratet etter Kolbjørn Heje på hans gamle institutt ved NTH blitt ledig, og Didrik søkte. Han ble innstilt til lærestolen, og i juni 1941 ble han tilsatt. Men på grunn av de politiske forholdene var det ikke mulig å tiltre, og så ba han om utsettelse.

Våren 1943 meldte spørsmålet seg på nytt, for da var den største innsatsen med transportaksjonen overstått. Selv om transporten fortsatte med litt lavere aktivitet fram til godt over freden i 1945, var det klart at utsiktene til større prosjekter i

Iran var ikke lenger så gode. Dertil hadde arbeidet hans vært konfliktfylt. Det var blant annet på grunn av et sterkt uvennskap mellom den danske chargé d'affaires og den danske Kampsax-direktøren i Teheran, der Didrik ble trukket inn. Saken fikk et stort etterspill i København etter krigen med en utredning fra Utenriksdepartementet der Kampsax-direktøren kom dårlig ut.

Didrik hadde først noen lokale oppdrag i Iran og nabolandene og fungerte dertil som konsulent for de britiske tropene, blant annet knyttet til flyplassbygging. Han var også til India, daværende Burma og Java på oppdrag. Men inntil de seinere årene har Didriks krigsinnsats vært omgitt av hemmelighold, selv om en del rapporter har vært gjort tilgjengelige fra War Office sitt arkiv i London.⁵

Reader Bullard hadde tidligere vært diplomat i Etiopia, og trolig var han en mellommann da det kom en forespørsel om Didrik kunne komme dit og være spesialrådgiver for keiser Haile Selassie.

For en del sterke politiske ledere hadde det gått prestisje i å modernisere landene sine gjennom utbygging av kommunikasjoner. På slutten av 1920-tallet satte Kemal Atatürk i gang bygging av en jernbane gjennom Tyrkia, som flere skandinaviske firmaer, blant annet NOHAB i Sverige og Kampsax i Danmark gikk sammen om. Det var vellykket, og den første Sjahen av Iran, daværende Persia, ga etter tyrkiske anbefalinger kontrakten om bygging av den transiranske jernbanen tidlig på 1930-tallet.

Nå ville ikke Haile Selassie være dårligere. Han var nylig kommet tilbake til Etiopia etter flere års landflyktighet i



I mangel av egnet vegnett brukte Didrik ridehest under sine daglige turer til audiens hos keiser Haile Selassie. Her er sønnen Harald med. (Privatfoto).

England. Det var på grunn av italienernes okkupasjon av landet, og nå hastet det med å komme i gang med samferdselsprosjekter, i første rekke veg, jernbane og flyplasser.

Familien med Didrik, Sigrid og de to yngste barna flyttet nå til Addis Abeba, der de fikk et hus i utkanten av byen. Didrik begynte å reise rundt i landet og sette seg inn i forholdene.

De dagene han ikke reiste hadde han hver morgen en times audiens i slotet hos keiseren. Haile Selassie snakket helst morsmålet sitt, amharic, men han snakket også flytende fransk. Didrik selv hadde hatt fransk som arbeidsspråk i Iran, og dertil snakket han flytende engelsk og tysk, så det var ikke noe problem med kommunikasjonen mellom dem. De fikk god personlig kontakt, og det var ikke

noen ulempe at keiseren hadde blitt kjent med kong Haakon under eksilperioden og beundret ham for det store motet og hans rakrygget holdning under krigen.

Etter knapt et år i Etiopia var det tid for oppbrudd igjen. Først måtte de ta tog ned til havnebyen Djibouti. Det tok sin tid, for toget måtte ikke kjøre om natten på grunn av faren for overfall av røverbander. Siden var det å ta båt nordover til Stockholm, der Didrik hadde et bedømmelsesoppdrag, og først om høsten i 1945 kom de til Oslo, og deretter til Voss der eldste sønnen ventet på dem etter flere års atskillelse på grunn av krigen.

PROFESSOR I VEG- OG JERNBANE-BYGGING

Siden det var gått så mange år siden første gangen Didrik ble utnevnt til professor,



Den nye professoren på NTH. (Portrettbilde av Didrik fra 1946)

Det er jo også på det rene, at samferdsels-spørsmålene har stadig stigende betydning for samfundslivet. Dertil kommer at undervisningen i disse fag nå krever laboratorier.¹

Didrik ble den andre professoren i veg- og jernbanebygging på NTH etter Kolbjørn Heje, som var den aller første. Han ble nokså forferdet over tilstanden. Undervisningsmaterialet var foreldet, staben var for liten til å dekke nødvendig undervisning, og de manglet et laboratorium til praktisk undervisning. De måtte ta et lengre opphold i undervisningen for å utarbeide nytt opplegg for utdanning av moderne sivilingeniører, og i løpet av noen år begynte det å komme seg.⁷

Didrik var opptatt av at ved vegbygging skjedde det nå en overgang fra manuelt arbeid til mekanisert anleggsarbeid, og ikke minst at det ble basert på kontrakt med entreprenører. Et annet område som han satset på var geoteknikk i forbindelse med utbygging av veger og flyplasser. Dessuten stod landet foran storstilt utbygging av flyplasser. Trafikkteknikk ble ett av de områdene som vokste aller raskest, og Høgskolen arrangerte kurs med dette som tema i samarbeid med Vegdirektoratet. Det førte til at NTH fikk et eget Institutt for samferdselsteknikk i 1969. Fagområdet hadde tidligere ligget under Institutt for veg og jernbanebygging, og det ble etter hvert ett av hovedfagene.

Didrik tok også opp spørsmålet om økonomi som grunnlag for hvordan transportsystemer skulle utformes. I den forbindelse initierte han et samarbeid med

Norges Handelshøgskole i Bergen, der han også var aktiv som foreleser. Fra perioden med bygging av Flåmsbanen hadde han hatt et nært samarbeid og vennskap med ingeniøren Rolf Waaler, som ble en pioner innen lederutdanning og professor og seinere rektor ved Handelshøgskolen. Som ledd i dette samarbeidet var Didrik med på å få opprettet Transportøkonomisk Institutt i Oslo i 1958. Instituttet ble en fristilt privat stiftelse i 1986 og har siden mottatt årlige basisbevilgninger fra Norges forskningsråd.

Tilpassing av bebyggelse, vegbygging og terreng til hverandre hadde tidligere vært neglisjert, men nå ble dette et sentralt tema. Didrik satset på nye planleggingsmetoder og et nært samarbeid med Institutt for landmåling på NTH, blant annet med bruk av fotogrammetriske metoder. Etter at de en tid måtte leie lokaler til laboratorievirksomhet og eksperimentell utprøving av metoder, fikk de etter hvert permanente lokaler. Først leide de laboratorielokaler hos Byingeniøren øverst i Kjøpmannsgata i noen år før de flyttet laboratoriene til Industribygget i Innherredsveien høsten 1950. Her hadde de laboratorielokaler fram til 1975 da de flyttet laboratoriene til det nye Lerkendalsbygget, hvor de har holdt til siden.

TOPPHEMMELIG FORSVARSUTBYGGING

Ettersom landet lå langt mot nord og hadde felles grense med Sovjetsamveldet ble Norges strategiske betydning viktig for utenrikspolitikken i begynnelsen av den kalde krigen. Etter en stor politisk strid ble vi medlem av NATO i 1949, og da kom en revurdering av for-

svaret. Aldri mer skulle vi tas «på sen-gen» av invaderende fremmede makter slik som det skjedde i 1940, og det hastet med å gjøre noe. Forsvarsanleggene våre var totalt foreldet, delvis ubrukelige, og nå skulle vi tilpasse oss en ny strategi i samarbeid med den nye forsvars-alliansen, NATO. Det måtte bygges ut et sterkt luftforsvar, for risikoen for at det kunne bli atomkrig var stor. Samtidig måtte det bygges marinebaser som kunne beskyttes mot atomvåpen ved å legge dem delvis i store fjellhaller, og det samme gjaldt anlegg for luftforsvaret. Et effektivt varselingsystem gjennom radiolinkstasjoner på fjelltopper over hele landet hørte også med. Og NATO var villig til å finansiere en hovedpart av utbyggingen.¹⁰

Med andre ord var finansiering klar, og det hastet med å få gjennomført planene. Ettersom det vanlige politiske systemet var tungrodd og tidskrevende, valgte myndighetene å la utbyggingen skje i regi av et midlertidig direktorat med stor fleksibilitet og slagkraft. Stortinget valgte dermed en løsning som skapte stor forargelse innen forsvarssystemet og den offentlige administrasjonen. Det var Forsvarets anleggsdirektorat (FAD), som ble formelt opprettet i begynnelsen av 1952.

Som direktør ble en nestor innen norsk entreprenørbransje utvalgt, bergenseren Haakon Eeg-Henriksen.¹¹

Med seg fikk han Didrik som anleggssjef, en funksjon som passet ham svært godt etter erfaringene som han hadde fra krigstiden. Tredjemann på laget var Hans Christian Borchgrevink, som ble leder for Bygningsavdelingen og forskjellig infrastruktur. Han hadde også bred internasjonal erfaring, blant annet

måtte han sende inn ny søknad og gjennomgå ny bedømmelse. Det ble en meget pen omtale. Og han var ventet på. Under krigen hadde mange ting stått stille, og på grunn av manglende kommunikasjon med andre land, trengtes det sårt en faglig fornyelse. Også komitéen regnet med at det ville bli en stor arbeidsoppgave. De formulerte seg slik:

Med den utvikling som har funnet sted i de siste 30 år både på vegbyggingen og jernbanebyggingen sitt område, og som stadig fortsetter, er komitéen klar over at undervisningsbyrden i et kombinert veg- og jernbanebyggingssprofessorat allerede for lengst er øket ut over alle rimelige grenser, når faget skal gis en tilpasning etter moderne forhold.



Entreprenøren Haakon Eeg-Henriksen, populært kalt Eeg'en, var en dyktig og fargerik sjef for Forsvarets Anleggsdirektorat.

fra USA, Tyskland og Sovjetsamveldet. De fikk med seg flere dyktige, nyutdannede sivilingeniører som Didrik hadde vært lærer og veileder for, og allerede i februar 1952 satte de i gang for fullt. Didrik fikk permisjon fra professoratet på rekordtid og familien flyttet nå til Oslo.

Eeg-Henriksen fikk vide fullmakter og skulle rapportere direkte til forsvarsministeren, som på de tider var Nils Langhelle. Var det nødvendig kunne de fravike det offentlige lønnsregulativet, og til anleggsvirksomheten skulle de bruke subkontraktører. For spesielt kompliserte oppgaver trakk Didrik inn gamle kolleger fra Kampsax, blant annet ved bygging av store tankanlegg i fjell. Imidlertid skulle FAD stå for både planlegging, tilsyn og styring.

Så satte de i gang med en enorm fart. Her hastet det, og for Eeg'en og Didrik ble det en treårs-periode med maksimal innsats. Til befaringer kunne Didrik når som

helst rekvirere militærfly, slik han også hadde gjort under arbeidet for Royal Engineers i Iran. På forhånd måtte alle prosjektene godkjennes av NATOs hovedkvarter i Paris, og det ble mange reiser dit for planleggingsmøter.

FAD rapporterte løpende til Forsvarsdepartementet, og i tillegg var de svært nøye med å la Riksrevisjonen utføre løpende kontroll med de økonomiske transaksjonene. Likevel ble det en del uro blant både Stortingspolitikere og offentlige instanser, og med jevne mellomrom prøvde de å blande seg inn. Hver gang noe slikt oppstod, ringte Eeg-Henriksen til Forsvarsministeren og forkynte noe i denne retning: «Du husker hva du lovet da vi ble oppnevnt!» «Ja», sa ministeren. «Da sørger du også for at vi får arbeidsfred». «Javel», sa ministeren. Og slik ble det.

Allerede i oktober 1953 kunne rullebanen på den nye Bardufoss flyplass overleveres av Didrik på vegne av FAD til sjefen for Luftforsvaret, og siden gikk det slag i slag. På disse få årene ble det bygget flyplasser over hele landet, blant annet Lista, Torp, Rygge, Gardermoen, Ørlandet, Bodø og Bardufoss. Dessuten stod de for utvidelsen av Sola flyplass og for utbyggingen av Flesland. Dessuten skulle alle sivile flyplasser opprustes. Til flyplassene hørte det også atomsikre fjellhaller til lagring av fly, drivstoff, ammunisjon og annet utstyr. Det ble også bygget marinebaser, i første rekke Haakonsvern ved Bergen.¹



Ledelsen av Luftforsvaret under befaring i en «atomsikker» fjellhall ved Bardufoss flyplass 1953. (Foto: Ukjent).

I dette tiåret stod FAD for den største anleggsvirksomheten i Norge, og det medførte en betydelig ekspansjon for de store entreprenørselskapene. Tiårene før hadde anleggsvirksomheten vært preget av kraftutbygging, og fra 1970-årene var den først og fremst knyttet til oljevirkosomhet; på kontinentalsokkelen og tilhørende landbasert virksomhet.

FAD hadde også som prinsipp at virksomheten også skulle komme lokalbefolkningen til gode. Særlig i Nord-Norge bygget de en rekke tilkjøringsveger til anleggene som også var tilpasset de lokale, sivile behov. Det samme gjaldt utbygging av lokal strømforsyning til forsvarsanleggene, som også var tilpasset det generelle behovet i lokalsamfunnet.

Samtidig fikk Norge moderne og tjenlige forsvarsanlegg over hele landet.

Det var mulig på grunn av NATOs finansiering, men også knyttet til økende kapasitet og kompetanse hos entreprenørene. Ikke minst skjedde det en betydelig innsats fra en hardtarbeidende stab på FAD, særlig i de første tre årene.

Men i historiebøkene og i offentlige tilgjengelige rapporter er FAD bare så vidt nevnt i noen bisetninger. Litt av forretningskorrespondansen til FAD fyller en del hyllemeter på Riksarkivet i Oslo, mens alle de viktige dokumentene fra innsatsen fortsatt ligger lagret med hemmeligstempel i Forsvarsdepartementets arkiv.

Hele denne forsvarsutbyggingen skjedde under intens etterretningsaktivitet fra Sovjetsamveldet, både på land og fra båter. I perioder kom det hele «karavaner» med svarte østeuropeiske ambassadebiler til nabolaget ved byggeplassene

for å se hva nordmennene holdt på med. For å vise at sovjeterne hadde full kontroll ble det gitt fyldige omtaler av «Norges aggressive militærutbygging» i norsksendingene fra Radio Moskva.

Flyplassutbyggingen har blitt til stor nytte for utvikling av sivil flytrafikk i Norge. For Didrik førte det til at han, sammen med det han hadde ansvaret for i Midtøsten under den andre verdenskrigen, stod for utbyggingen av i alt 40 flyplasser.

Internasjonalt er det neppe noen som har gjort ham denne innsatsen etter.

Mot slutten av 1954 avsluttet han engasjementet i FAD og vendte tilbake til professoratet ved NTH. Men i flere år etterpå fungerte han som konsulent og ga eksperthjelp både til NATO og Luftfartsdirektoratet i den videre utbyggingen av flyplasser i Norge.

Eeg-Henriksen vendte tilbake til stillingen som direktør for sitt eget entreprenørselskap i 1955, mens Borchgrevink fortsatte i noen år til. FAD ble nedlagt noen år seinere etter endt jobb.

I årene etter permisjonen mens Didrik fortsatt arbeidet for NATO og forsvarsmyndighetene, var han helt taus om disse oppgavene.

Sekretæren hans fra disse årene, Fridun Gran Syrstad⁹ forteller at Didrik var en behagelig mann å samarbeide med, alltid velkledd, høflig og omtenkfull. Men han var mye på reisefot og sa aldri når han skulle dra eller når han kom tilbake igjen - eller hva han holdt på med. Han bare forsvant og dukket opp igjen etter noen dager.

Medarbeiderne var «sporty» og tok både undervisning og andre oppgaver for

ham. Trolig ante de at han var tungt involvert i hemmeligstemplete oppgaver!

“FØDSELHJELPER” OG STØTTE FOR NORSKE ENTREPRENØRER

Didrik var opptatt av å følge opp de beste studentene sine etter endt diplomeksamen.

Ikke minst hjalp han til med å rekruttere dyktige sivilingeniører til entreprenørselskap og offentlige instanser. På den måten fikk han ikke bare et fadderskap til dyktige unge ledere, men han opparbeidet et stort nettverk til næringsliv og det offentlige innen de fagområdene han hadde ansvaret for.

Han fungerte dessuten som rådgiver for flere store firmaer. Blant annet var han viktig for at a/s Norconsult og a/s Veidekke opparbeidet seg som entreprenørselskaper med flyplassbygging i Etiopia. Et særlig nært samarbeid hadde han med sivilingeniøren Arne Haaland, ikke bare innen FAD, men også innen oppdragene i Etiopia. Haaland ble seinere sjef for a/s Veidekke, der Didrik var rådgiver og en god støttepart.¹²

Gjennom årene i FAD fikk han et stort nettverk til norske entreprenørselskap og var med på å yte faglig støtte i en viktig utviklingsperiode.

Han beholdt også kontakten med miljøene i Iran og med gamle venner fra jernbanetiden, og til ulike oppgaver kunne han også formidle bistand fra eksperter hos Kampsax i København.

På denne måten ble han en viktig brobygger mellom universitetsmiljøet og entreprenører, og det kom vel med etter som fokus ble mer og mer dreiet på mot vegbygging.



Vegdirektør Karl Olsen hadde et nært samarbeid med Didrik. Byråsjef Arne Grotterød var også en viktig fagperson for norsk vegutbygging i etterkrigsårene (Foto: Jan Haugerød/ Norsk Vegmuseums fotosamling).



ETTERKRIGSTID OG UTDATERT VEGNETT

Rett etter krigen var vegnettet i Norge både nedslitt og utdatert. Da hjalp det ikke bare å vøle på det som fantes. Det var akutt behov for å få et vegnett etter moderne prinsipper som kunne møte helt nye krav. At det var strengt praktiserte krav om kjøpeløyve for nye biler ga myndighetene et lite pusterom, men av flere grunner hastet det med å få bygget ut landets kommunikasjonsnett som en sentral del av landets utvikling i etterkrigsårene. Det var både fordi bosetningsmønsteret og næringslivet endret seg, og dessuten fordi befolkningen vokste.

I de første ti etterkrigsårene hadde Didrik opparbeidet seg en sentral posisjon som en av landets ekspert på samferdsels-spørsmål, og han hadde tett kontakt med andre ingeniører som hadde arbeidet i USA og studert moderne trafikkplanlegging, ikke minst vegdirektøren Karl Olsen og Arne Grotterød, som var teknisk direktør og seinere plansjef i Vegvesenet.

På slutten av 1950-tallet stod Didrik som arrangør og leder for en offentlig konferanse om vegbygging i bilalderen. Det skjedde sammen med sjefen for den svenske regjeringens planavdeling, Harald Ekstrøm. På disse tider økte biltrafikken raskt, og særlig i de større byene

ble det trafikkproblemer. Både myndighetene og samferdselspolitikkerne visste at når kjøpeløyvet for biler ble opphevet, kunne trafikkproblemene bli prekære. Og det politiske presset økte, så kjøpeløyvet ble fjernet den 1. oktober 1960.

I forordet til Knutsen og Boges bok om norsk vegpolitikk etter 1960¹³ skriver daværende vegdirektør, Olav Søfteland følgende i 2005:

Vi som begynte å arbeide i vegsektoren på 1960-talet fekk vere med på ei svært inspirerende utvikling. Eg føler at det kan samanliknast med tida etter at bilen kom til landet. Det var nokre som betre enn andre såg kva utvikling som ville komme, og som var store inspiratorar for oss ungdomar. På NTH var dette professor Ole D. Lærum og instituttingeniør Erik Ødegård, seinare plan- og driftssjef i Statens vegvesen. I Statens vegvesen var det først og fremst overingeniør og seinare teknisk direktør Arne J. Grotterød som var den store inspiratoren.

Hvordan stod så Norge til å møte bilalderen?

I et radioforedrag i NRK fra vinteren 1961 kom Didrik med klare synspunkt på situasjonen. Han kalte foredraget for «Vår tids krav til vegplanlegging», og der var han inne på forutsetningene for at Norge kunne klare å håndtere utviklingen. Og bildet var slett ikke negativt:

Det legges i disse dager betydelige ressurser i utarbeidelse av en landsomfattende, oversiktlig vegplan. Det må understrekes at en slik plan ikke kan bli stående uforandret gjennom mange år. Alt det grunnleggende arbeidet, alle observasjoner av trafikens vekst og utvikling må føres kontinuerlig videre, og selve planen må opp til revisjon så ofte som hvert 4. til 5. år.

Etter planleggingen kommer prosjekteringen som skal gi det detaljerte grunnlaget for utførelsen av vegarbeidene etterhvert som vedtak blir gjort for slik utførelse. Etter våre egne erfaringer og med støtte av det vi vet fra andre land kan det sies at man oppnår store fordeler og besparelser hvis man kan sikre at prosjektene ligger klare ca. ett år før arbeidene blir satt i gang.

Hvordan er så vårt vegvesen rustet til å løse de store oppgavene som nå kommer? Det er grunn til å understreke at norske vegbyggere ikke har grunn til å føle mindre-verdighetskomplekser. En rekke av de arbeider som tidligere er utført, og i første rekke våre fjellveger, representerer ingeniørkunst av høyeste klasse, planlagt og utført med enkle midler og ofte under vanskelige forhold.

Jeg er også klar over at planleggingskontoret i Vegdirektoratet nylig har blitt forsterket og at det etterhvert blir opprettet planleggingsavdelinger i alle fylker. Men jeg tviler på at det hittil i vårt samfunn er oppnådd full forståelse for den målestokk man må legge også på denne side av de krav som bilalderen stiller. Planleggingen og prosjekterings andel i totalutgiftene for de kommende arbeider kan med sikkerhet ikke settes lavere enn 3 prosent. Og da har jeg tatt hensyn til at en del forberedende arbeider allerede foreligger. Ut fra de tall jeg har nevnt tidligere, kommer jeg til at utgiftene til planlegging og prosjektering for den kommende 10-15 årsperiode vil bli av størrelse 500 millioner kroner.

Tallet er skremmende, men er likevel neppe det som volde oss den største vanskelighet. Den kommer nok til å ligge i spørsmålet om hvor vi skal få alle de nødvendige fagfolkene fra. Vel, enten vi vil like det eller ikke, kommer nå bilalderen også til vårt land med

Da kjøpeløyvet for biler ble opphevet i oktober 1960 var både vegnettet og bilparken for en stor del utdatert. (Foto: Ukjent/ Norsk Vegmuseums fotosamling. Fra Jæren 1935).

full tyngde. Det vil være av den største betydning for den videre vekst og utvikling i landet at alle gode krefter nå, uten opphold settes inn for å fylle de krav som den stiller.

På disse tider var Didrik blitt formann i Norsk Vegplanråd og samarbeidet nært med Karl Olsen.¹⁸

Alt i 1950 hadde Olsen hatt et opphold i USA for å studere moderne vegutbygging og planlegging sammen med tre andre ingeniører, og seinere var han en varm talsmann for at dette var viktige faglige oppgaver som måtte løses når privatbilene kom til å fylle vegene. Da han tiltrådte stillingen som vegdirektør i 1962 var Olsen beredt til innsats sammen med andre eksperter som hadde internasjonal bakgrunn.¹⁴

En annen toneangivende person var Arne Grotterød.¹⁹

SMALSPOREDE VEGER OG KOSTBAR VEGBYGGING UNDER POLITISKE DRAKAMPER

Sentralt i tenkningen til Karl Olsen, Didrik og andre eksperter var at man måtte satse på utbygging av vegnettet som et system med gjennomgående stamveger



og mindre tilkjøringsveger, eller sekundærvegnett. Det er på samme måten som blodomløpet i kroppen fungerer gjennom en kombinasjon av større, halvstore og mindre årer som når ut til alle deler av organismen.

Slik gikk det ikke. I løpet av 1960- og 1970-årene fikk Norge et nett av veger som var delvis smalsporet. To sentrale politikere som stod for denne politikken var Kolbjørn Varmann fra Nordland, samferdselsminister for Arbeiderpartiet fra 1955 til 1960, og Håkon Kyllingmark fra samme landsdel, og samferdselsminister i borgerlig regjering for Høyre fra 1965 til 1971.¹⁴

Flesteparten av de daværende hoved- og bygdevegene utenfor byene var grusveger, og de var opprinnelig bygd for hestekjøretøyer. De båndla store ressurser



. I etterkrigsårene bestod viktige deler av vegnettet i Norge av grusveger med enkel standard. (Foto: Norsk Vegmuseums fotosamling. Eidfjord 1930-tallet).

for Vegvesenet, ettersom grusdekket ikke tålte den økte belastningen av motorkjøretøyer i etterkrigsårene.

Da rasjoneringen av personbiler ble opphevet i oktober 1960 økte antallet kjøretøyer fra 0,22 millioner og opp til 0,75 millioner i 1970, for så å stige videre til 1,2 millioner i 1980, 1,6 millioner i 1990 og 1,85 millioner i 1990.

Det førte naturlig nok til en betydelig utbygging av vegnettet, men først og fremst av mindre veger, og hvor riksveger etterhvert fikk en mindre og mindre andel. I stedet satsset man på utbedring og vedlikehold av det gamle vegsystemet. Og store deler av riksvegene hadde fortsatt en enkel standard.

Motsatt bygget Danmark og Sverige et system med stamveger og moderne mindre veger med full standard. Etter en del år var de "nye" norske vegene helt utdaterte og måtte konstrueres på nytt for å kunne tjene utbygging av næringsliv i

distriktene som var avhengig av biltransport, mens de to andre landene slapp å bygge om igjen.¹⁵

Da regjeringen Gerhardsen nedsatte en egen Vegplankomité under ledelse av Karl Olsen, oppnevnte de som nevnt også et Vegplanråd som skulle være en styrings- og forankringsgruppe for Vegplankomiteen og med Didrik som leder.

Et hovedpunkt for dem var at en måtte først få utbygget store, sentrale og samlende ferdssårer der trafikken kunne gå raskt over store avstander, og så måtte det være utgangspunktet for videre utbygging av et perifert vegnett. Det ville være helt uforsvarlig å gå fram på motsatt måte, for da kunne tilfeldigheter og snevre distriktpolitiske interesser råde. Moderne trafikksikring gjennom systemtenkning og teknologi skulle også utvikles gjennom slik planlegging og utbygging.

Som erfarne ingeniører baserte de



I utbygging av store gjennomfartsårer og motorveger var Norge en sinke, og på grunn av utbyggingen skjedde «stykkvis og delt» fikk vi det dyreste vegnettet i Norden! Bildet er fra E18 Østerholtheia / Brokelandsheia 1988 (Foto: Mads Krogh/ Norsk Vegmuseums fotosamling).

vegutbygging på innhentet tallmateriale, trafikkanalyser og nøyaktige kostnadsrammer.^{14, 15}

Didrik fortalte senere hvordan de her møtte sterk motbør, ikke bare fra politisk hold, men også i den generelle samfunnsdebatten. Særlig var det skepsis fra distriktene ut fra den oppfatning at jo mer en bygget ut vegnettet, desto mer ville biltrafikken øke. Derfor måtte man heller redusere biltrafikken enn å bygge veger.

Dette kan forklare hvorfor en stor del av bevilgningene til vegutbygging er kommet i form av mange små «klatter». For å sette det på spissen har 1 km veg i sentralt strøk måttet bli kompensert med tilsvarende i distriktene, og små prosjekt har hatt større prioritet enn store. Men derved ble helheten skadelidende. Ikke nok med det, å bygge mange tilfeldig utvalgte, små vegstrekninger ble vesentlig dyrere enn utbygging av større prosjekt som kunne koordineres med hverandre.^{16, 17}

For Didrik ble denne perioden også travel. Han pendlet mellom Trondheim og Oslo i forbindelse med komitéarbeidene og øvrige oppdrag som rådgiver for entreprenører og det offentlige.

I samband med dette planarbeidet på 1960-tallet begynte det å hagle med kritikk mot både Vegplankomiteen og Vegplanrådet, og ekspertene ble skyteskiver. Avisene skrev side opp og side ned om alt det negative med vegplanene, og både offentlig kritikk og stridene i disse utvalgene tok hardt på både han og Karl Olsen.¹

Dette førte til at Didrik ba seg fritatt fra vervet som leder i Vegplanrådet. Men statsminister Per Borten ringte ham personlig og ba ham innstendig om å fortsette. Det var helt vesentlig å ha Didriks ekspertise med i det videre arbeidet.

Didrik godtok det, men problemene bare fortsatte. Nå ga han bare opp og trakk seg for godt i 1966. Didrik følte at Per Borten og partikollegene hadde lurt

ham ved at de forespeilet at eksperthjelpen hans var av enorm verdi for dem og skulle få praktiske konsekvenser. Det var også bittært å føle at han som hadde nytt stor respekt både i inn- og utland skulle behandles så dårlig.¹

En modifisert Norsk vegplan ble levert i 1969 og ble siden vedtatt av Stortinget. Gjennom historikerne Knut Boge og Sverre Knutsen sine studier av norsk vegpolitikk på disse tider, kom det fram først i 2007 at Norge hadde fått det dyreste og dårligste vegnettet i Norden ved at utbyggingen skjedde etter prinsippet «stykkevis og delt». Et ineffektivt vegnett fikk også skadevirkninger for næringsutvikling i distriktene.^{13, 15, 17}

Likevel skjedde det en betydelig utvikling av vegnettet i disse årene,¹³ selv om trafikksikring fikk et beklagelig etterlep med stor ulykkesrisiko som en av konsekvensene.

EN ALLSIDIG PERSONLIGHET

Personlig var Didrik stillfarende og beskjeden, alltid høflig og vennlig. Når han tødde opp var han veltalende og en glimrende forteller med sans for humor. Men han fortalte ikke mye om sine dramatiske opplevelser og eventyrlige liv i utenlandsårene.

Han talte bokmål med lett fransk aksent, men innimellom slo han over til ord og uttrykk fra oppveksten på Voss. Dessuten talte han som nevnt flytende engelsk, fransk og tysk i tillegg til at han hadde vid kulturell bakgrunn med brede skjønnlitterære og musikalske interesser.

I oppveksten tok han pianoundervisning, og det medførte at han i studietiden fikk jobb som pianist på stumfilm i Trønd-

heim for å finansiere studiene. Faglig skrev han en rekke artikler, hovedsakelig på norsk, men ikke noen større vitenskapelige avhandlinger.

Han var først og fremst ingeniør og arbeidet i felten i tillegg til praktiske laboriearbeid knyttet til prosjekter.¹⁷

Didrik var en sammensatt personlighet, internasjonal og vant til å ferdes blant keisere, kongelige og statsledere, og samtidig uredd og kompromissløs i farlige situasjoner. Samtidig var han utrolig raus og gavmild med evne til empati, og han skydde folk som var smålige.

Han ønsket ikke noen offentlighet omkring sin egen person, og i ettertid fins det bare noen små avisoppslag om ham. Mest ønsket han å skjule sine spor, kanskje også fordi han var svært følsom og derved sårbar. En grunnholdning hos ham var at det er gjerningene som skal telle, ikke personen.

Særlig ble han skuffet over uberettiget kritikk og faglig uforstand og ikke minst når han ble utsatt for ubehag ut fra vikarierende politiske motiver. Derfor er det nok flere grunner til at han gikk fort i glemmeboka etter at han var død.

Først da historikerne Steen Andersen og Knut Boge skrev sine doktoravhandlinger ble det mulig å nøste opp hva han utrettet og utarbeide en mer fyldig biografi om ham.¹ Fortsatt ligger mye av innsatsen hans i mørke som militære hemmeligheter både fra den andre verdenskrigen og den kalde krigen.

I sine siste leveår arbeidet han noen år i Bergen som leder for et konsulentfirma, og siden var han tilbake i Trondheim som seniorrådgiver i firmaet Arne Reinertsen. Disse årene var preget av

sykdom som han hadde pådratt seg gjennom arbeidet i tropiske strøk og som førte til at han døde i april 1972 i en alder av knapt 71 år.

Etter hjemkomsten til Norge i 1946 ble han utnevnt til ridder av første klasse av St. Olavs orden, av Dannebrogordenen og av den iranske påfuglordenen (R.I.H.O.). Det var de eneste gangene han fikk offentlig påskjønnelse. Ellers holdt han seg stille i bakgrunnen.



Ole Didrik Lærum i 1966
(Foto: Privat)

LITTERATUR OG KILDER

- 1 Lærum, Ole Didrik: Ingeniøren & eventyret. Kom forlag, Oslo 2015.
- 2 Indrelid, Svein: Soga om Flåm. Aurland Bygdebok, Band I: Bygdi, Aurland 2003.
- 3 Møller, Flemming: Indsatsen i Iran. Indberetning nr. KX 29, COWIgrup-pens Historiske Samling, Kampsax Historie, COWI, Kongens Lyngby 2014.
- 4 Andersen, Steen: De gjorde Danmark større....De multinationale danske entreprenørfirmaer i krise og krig 1919-1947. Lindhardt og Ringhof, København 2005.
- 5 War Office: Paiforce. The official story of the Persia and Iraq Command. His Majesty's Stationary Office, London 1948 (Didrik er spesielt nevnt på s. 107).
- 6 Motter T.H. Vail: The Persian corridor and aid to Russia. United States Army in World War II. Office of the Chief of The Military History Department of the Army, Washington DC 1952.
- 7 Hovd, Asbjørn: Fra Lærums tid. Pp 67-86 i Tøndel, I, Gullvåg, S, Hovd, A og Bertelsen, D (red.): Vegprofessor ved en milepel. Festskrift til Rasmus S. Nordal i anledning av hans 70-årsdag.

- 8 Hovd, Asbjørn: Utdanning av veg- og jernbaneingeniører ved NTH i perioden 1912-1970. Pp 160-176 i Årbok for Norsk Vegmuseum 2004.
- 9 Jubileumsberetning for fagområdet Veg- og jernbanebygging ved NTH/NTNU 1912-2012. NTNU, Trondheim 2012, 27 pp.
- 10 Vengstad, Kjell; Fleksibilitet, slagkraft og overlevelsessevne. Luftforsvaret og Natos infrastrukturprogram 1950-1957. Forsvarsstudier 3, 2006, 108 pp.
- 11 Pedersen, Per Helge: Fra Monolitten til Gardermoen. Eegen 75 år 1922-1997. NCC Eeg-Henriksen, Oslo 1997.
- 12 Mathismoen, Grethe H: Et firma fyller femti. A/S Veidekke 1936-1986, Bærum 1986, p.5 og 10-11.
- 13 Knutsen, Sverre og Knut Boge K: Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkvis og delt? Cappelen Akademisk Forlag, Oslo 2005.
- 14 Østby, Per: Bilalderens eksperter. Pp 177-188 i Årbok for Norsk Vegmuseum 2004
- 15 Boge, Knut: Et smalsporet vegnett. Pp 207-225 i Årbok for Norsk Vegmuseum 2004
- 16 Lærum, Ole Didrik: Vegbygging og politikk. Teknisk Ukeblad 1964.

NTNU- Institutt for veg- og jernbanebygging, Trondheim 1996.

8 Hovd, Asbjørn: Utdanning av veg- og jernbaneingeniører ved NTH i perioden 1912-1970. Pp 160-176 i Årbok for Norsk Vegmuseum 2004.

9 Jubileumsberetning for fagområdet Veg- og jernbanebygging ved NTH/NTNU 1912-2012. NTNU, Trondheim 2012, 27 pp.

10 Vengstad, Kjell; Fleksibilitet, slagkraft og overlevelsessevne. Luftforsvaret og Natos infrastrukturprogram 1950-1957. Forsvarsstudier 3, 2006, 108 pp.

11 Pedersen, Per Helge: Fra Monolitten til Gardermoen. Eegen 75 år 1922-1997. NCC Eeg-Henriksen, Oslo 1997.

12 Mathismoen, Grethe H: Et firma fyller femti. A/S Veidekke 1936-1986, Bærum 1986, p.5 og 10-11.

13 Knutsen, Sverre og Knut Boge K: Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkvis og delt? Cappelen Akademisk Forlag, Oslo 2005.

14 Østby, Per: Bilalderens eksperter. Pp 177-188 i Årbok for Norsk Vegmuseum 2004

15 Boge, Knut: Et smalsporet vegnett. Pp 207-225 i Årbok for Norsk Vegmuseum 2004

16 Lærum, Ole Didrik: Vegbygging og politikk. Teknisk Ukeblad 1964.

- 17 Boge, Knut: Votes count but the number of seats decides. BI Series of Dissertations 4, Oslo 2006
- 18 Sjursen, Liv Ragnhild: Mannen som bygde verdens veier. Gemini 17. mars, 2015 (www.gemini.no)

ØVRIGE KILDER:

Direkte opplysninger fra sivilingeniør Lærum gitt til forfatteren og andre slektninger; Riksarkivet; Kampsax' arkiv ved COWI, Kongens Lyngby, København; War Office, London; Steen Andersen, København, og Knut Boge.

Han er også omtalt i Norsk Biografisk Leksikon og Store Norske Leksikon., samt i vanlige leksika fra 1960 og 1970-tallet og i Gemini 2015 (18).

Fullstendig levnetsbeskrivelse med rikelig bildemateriale fins i biografien om ham på Kom forlag i 2015 (1).

Jeg takker spesielt Asbjørn Hovd, prof. emeritus ved NTNU og sivilarkitekt Ingeborg Lærum for gjennomgang av manuskriptet og gode råd, samt Norsk Vegmuseum for å ha stilt bilder til rådighet.

Øvrige fotografier er fra familiearkiv og fra Kampsax sitt arkiv.