

Andreas Baalsrud

vegingeniør til fingerspissene

AV ANE CECILIE RØED



I løpet av sin tid som vegdirektør hadde Andreas Baalsrud blitt tildelt flere ordre, norske og utenlandske. Ved festlige familiebegivenheter som konfirmasjon og bryllup, trakk han gjerne i kjole og hvitt for å vise dem fram. Nevøen Gaute Baalsrud forteller at han også hadde en egen børste for å pleie sine markante øyebryn. Dette maleriet henger i Vegdirektorats auditorium.

Tyskervennlig eller motstandsmann?

Andreas Baalsrud som vegdirektør under den tyske okkupasjonen

AV ANE CECILIE RØED

Andreas Baalsruds 26 år som vegdirektør har blitt overskygget av hans virke under andre verdenskrig. I april 1940 hadde han nylig fylt 68 år, en alder da pensjonisttilværelsen ikke er så fjern for de fleste. Han hadde de siste årene opplevd både intern og ekstern motstand som kan ha tæret på ham. Embetet som vegdirektør under okkupasjonen var krevende og innfløkt. Det var også uheldig at man ikke hadde en grundig intern gjennomgang i Vegvesenet etter frigjøringen, mye ble fortiet. Det er også få kilder fra denne perioden. Konsekvensen har blitt en negativ oppfatning av Baalsrud. I de senere år har særlig spørsmålet om Vegvesenets bruk av krigsfanger blitt reist, og om Baalsrud kjente til forholdene krigsfangene levde under. En hittil ukjent kilde beskriver Andreas Baalsrud som motstandsmann, og jeg forsøker å se hans virke også ut fra dette ståstedet.

Utover 1930-årene økte presset mot Andreas Baalsrud (1872 – 1961). Stridens kjerne dreiet seg om hvordan vegene skulle bygges. Som vegdirektør så Baalsrud hele landet under ett, og var av den oppfatning at grusveger var beste egnet i Norge.

På denne tiden hadde flere steder på Vestlandet og Nord-Norge ikke sammenhengende vegger og måtte derfor prioriteres før man begynte å legge faste dekker som var mye mer kostbart. Andre, både innad og utenfor Vegvesenet, delte ikke hans syn og hevdet det måtte satses på faste dekker.

Vegsjefen i Østfold, Jens Munch, var blant dem som stod for dette synet. Etter hans mening ville faste dekker lønne seg med mer enn 800 kjøretøyer per dag.

Dette er annen del av historien om Andreas Baalsruds liv og karriere. Historien fram til 1940 er omtalt i Vegvesenets årbok for 2017.

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

(Foto: Geir Paulsrud)



Baalsrud på sin side antok at tallet var 1200, og at grusvegene var lønnsomme der det var begrenset med trafikk. Munch og andre vegsjefer hevdet at faste dekker

ville redusere vedlikeholdsutgifter, bensinforbruk og skader på bilene. Baalsrud på sin side antok dette kunne oppnås med å forbedre grusvegene og minske støvplagene.

Flere politikere så fordelene med faste dekker, men siden de var dyrere å finansiere, var spørsmålet gjenstand for diskusjon også på Stortinget, uten at man kom til enighet.

Det var også andre uavklarte saker som opptok Baalsrud og kanskje tæret på ham. Spørsmålet om behovet for en ny organisasjon som skulle samordne samferdselen var reist da den var spredt på flere departementer.

Trafikkrådskomiteen hadde kommet med en innstilling. En samferdselsnemnd med utstrakt myndighet til å avgjøre saker var foreslått.

Det innebar at samferdselspolitikken skulle løftes vekk fra skiftende politiske forhold og embetsverket og fungere som et selvstendig forvaltningsorgan uten folkevalgt kontroll.

Men det var ikke tatt noen beslutning med hensyn til en eventuell opprettelse, og hvem som skulle lede nemden.¹ Statens vegvesen var på denne tiden organisert med en overingeniør (vegsjef) i hvert fylke som hadde ansvar for riks- og fylkesvegene. Vegdirektoratet var den sentrale styringsenheten med vegdirektøren som øverste leder for etaten.

For å få en oversiktlig framstilling av Andreas Baalsruds virke som vegdirektør under den tyske okkupasjonen, har jeg valgt en kronologisk framstilling. Men først noen ord om Wehrmacht og dens påvirkning på norske forhold og om tyskernes interesse for nordområdene.

WEHRMACHT OG NORGE

Wehrmacht var benevnelsen på Tysklands regulære militære forsvar fra 1935 til august 1946, det vil si gjennom det meste av perioden med nasjonalsosialistisk styre.

Wehrmacht gjennomgikk en massiv opprustning fram mot andre verdenskrig, og hadde få yrkessoldater. Den baserte seg på vernepliktige, og totalt tjenestegjorde 18 millioner menn i løpet av disse årene. Under den tyske okkupasjonen var Wehrmacht Norge en felles betegnelse på den tyske hær, luftvåpen og marine, og utgjorde størstedelen av okkupasjonsstyrken. På det meste var det mer enn 400.000 soldater fra Wehrmacht i landet.

Norge forble et operativt område gjennom hele krigen, i motsetning til andre okkuperte områder hvor det ble satt inn en sivil administrasjon. Få dager etter okkupasjonen opprettet tyskerne Rikskommisariatet som et sivilt administrasjonsorgan. Mens Wehrmachts mål var å vinne krigen, var dette underordnet for Rikskommisariatet. Krigen regnet de med å vinne uansett. Deres mål hadde et lengre perspektiv, og tok sikte på å sivilisere og modernisere Norge, og bringe landet med så mange ressurser inn i det nye Tysklands økonomiske interessesfære.

For den tyske ingeniøren spilte teknikk en like sentral rolle for menneskers personlige utvikling og dannelse som de klassiske humanistiske fag. De to øverste representantene for okkupasjonsmakten var Rikskommisær Josef Terboven og Nikolaus von Falkenhorst som var øverste leder for Wehrmacht. Terboven priori-



Fritz Todt var Tysklands vegdirektør fra 1933 til 1942. Her ser han på mens Hitler tar det første spadetak på anlegget for Østerrikes første Autobahn ved Salzburg april 1938. (Foto fra Deutsches Bundes-archiv)

terte vegbygging, mens von Falkenhorst satte jernbanen først.^{2,3,4}

Infrastruktur var av stor betydning for Hitler, og han hadde utnevnt Fritz Todt til «generalvegmeister» for å binde det stortyske riket sammen. Han etablerte sin egen organisasjon, «Organisation Todt», (O.T.).

Norske vegfolk så med interesse på endringene i den tyske vegpolitikken, og særlig så man med begeistring på Hitlers gjennomføringsevne. Kontakten mellom de vegfaglige miljøene i Norge og Tyskland tiltok. I 1934 var det rekordstor deltakelse fra Norge til Permanent International Association of Road Congresses, (PIARC), kongressen i München.

Tre år senere kom Fritz Todt til Norge for å holde foredrag i Universitets aula for mange veg- og bilinteresserte nordmenn, deriblant Andreas Baalsrud.

Året etter besøket i Oslo sendte Todt Regiringsrat dr. Heinz Klein til Norge for å lære om rydding av snø og bruk av veghøvel. I brev form ber Todt den norske vegdirektøren om å ta godt imot Klein, og bidra til kompetanseoverføring. Samme år reiste til sammen tjue Vegvesenansatte og representanter fra firmaer som produserte tjære på studietur til Danmark og Tyskland hvor de ble godt mottatt.⁵

Uten at vegdirektør Baalsrud var klar over det, var stormaktene opptatt av vegforbindelsene i nord. En av grunnene var de store nikkelforekomstene som nylig var avdekket i Petsamo. Finnene var derfor spesielt interessert i å få en god veg gjennom Petsamodistriktet til Kirkenes hvor det var havn.

Nikkel var et viktig mineral i våpenindustrien. Ved å blande nikkel med stål

fikk man en legering som tålte mer enn noen annen legering, og det var av stor betydning for materiale til panserkjøretøy, fly og krigsskip. Nikkelforekomstene i Petsamo ble innledningen til et maktspill mellom stormaktene med hensyn til rettigheter og tilgang. Det samme gjaldt jernmalforekomstene i Kiruna.⁶

I moderne krig er transport og transportmidler viktige, ikke bare av selve troppene, deres våpen og utstyr, men også av råstoffer, kull, olje og mat. Under andre verdenskrig var sjøveiene avgjørende, men også veg- og jernbaner spilte en stor rolle.⁷

Den politiske situasjonen i Europa var ustabil, og Hitlers nasjonalsosialistiske styre vekket uro. Mange så også med engstelse på bolsjevikenes herredømme i Sovjet, og av den grunn inntok de et konservativt standpunkt.

1940

Da Tyskland okkuperte Norge, hadde Andreas Baalsrud vært vegdirektør i 21 år. Han hadde fylt 68 år måneden før.

I flere år hadde han møtt faglig motstand både internt og eksternt, og vi skal ikke se bort fra at dette hadde blitt en belastning for ham. I et møte med busseier Martin Schøyen 8. april skal han ha uttalt at han vurderte å trekke seg som vegdirektør.

Samme dag som tyskerne angrep Norge, hadde han avtalt et møte med statsråd Hindahl for å diskutere Trafikkrådskomiteens innstilling. I Baalsruds egne notater framgår det at han skal ha vært villig til å sette stillingen sin inn på å få mer innflytelse over driften av Statens vegvesen.⁸ Av naturlige grunner ble det

aldri noe av møtet. Men jeg ser for meg en noe sliten og oppgitt vegdirektør ved krigens begynnelse.

9. april

Som for de fleste andre kom Tysklands angrep på Norge overraskende på Baalsrud. Han ble varslet kort tid etter midnatt, og noen timer senere ble han oppringt fra regjeringen med ordre om å ta med seg viktige dokumenter og tre ansatte fra Vegdirektoratet å reise fra Oslo. Da de kom til avtalt møtested på Hamar, ble de bedt om å dra videre til Elverum.

Der oppsøkte Baalsrud statsråd Hindahl som orienterte ham om situasjonen. Baalsrud avsto å følge regjeringen videre og ba om å få reise hjem, noe han fikk tillatelse til. Tilbake i Oslo var Baalsrud, som så mange andre nordmenn, i villrede om hvordan den nye situasjonen skulle håndteres.⁹

De første krigsukene, herunder arbeidet på flyplassene

Rikskommisariatet som overtok den direkte styringen av Statens vegvesen i mai 1940, var delt i følgende tre deler: forvaltning, næringsliv og propaganda. Under næringslivavdelingen ble det opprettet en egen enhet for trafikk og teknikk, ledet av Heinz Klein.¹⁰ I 1938 hadde Klein fått et godt innblikk i norske forhold og en personlig relasjon til den norske vegdirektøren. To år senere var han tilbake som representant for okkupasjonsmakten og Andres Baalsruds sjef.

De første krigsukene var kaotiske. Mange nordmenn var heller ikke kjent med folkeretten og Haagkonvensjonen, og dermed hva okkupasjonsmakten hadde

Konge og regjering flyktet nordover og forlot etter hvert landet. Det legendariske bildet viser Kong Haakon VII og kronprins Olav da de søkte ly i utkanten av Molde under et tysk bombeangrep. Treet er senere blitt kjent som Kongebjørka. (Foto fra Nordmøre museum)



krav på. En god illustrasjon på dette er at mens nordmenn i den fortsatt frie delen av landet kjempet med livet som innsats, og tyskerne bombet norske styrker nordover på Østlandet, hjalp norske myndigheter, entreprenører og arbeidere tyskerne med å bygge flyplasser flere steder syd for Ofotfjorden. Flyplassene hadde tyskerne direkte nytte av i krigføringen mot Norge.¹¹

En side ved Vegvesenets befatning med bygging av flyplassene har inntil nylig vært lite kjent. Ifølge historikeren Pål Nygaard skal prisdirektør Wilhelm Thagaard ha kontaktet Baalsrud for å få Vegvesenet til å lede konkurranseutsettingen. Foruten flyplassene ønsket tyskerne hjelp til bygging av veger til flyplassene.

Arbeidet var i strid med Haagkonvensjonen hvor det er slått fast at okkupanter har rett til å overta myndigheten i landet de okkuperer. Men innbyggerne har ingen forpliktelser til å ta del i krigsoperasjoner mot sitt fedreland.

Trolig kan Baalsrud ha vært lite kjent med folkeretten, og han kan dess-

uten ha vært utsatt for press fra Heinz Klein. Han kan også ha merket seg at finansrådmannen i Oslo, Hartmann, samtykket til å fortsette arbeidet som var i gang på Fornebu. Men det Baalsrud sa ja til bidro til å lette transporten av tyske tropper på norsk jord.¹²

Andreas Fagerbakk skriver i sin masteroppgave at Statens vegvesen forhandlet med okkupasjonsmyndighetene før Norge kapitulerte, men vi vet ikke datoen for slutføringen. Det viste seg snart at partene hadde sammenfallende interesser.

Begge ønsket en sammenhengende veg gjennom Nord-Norge, å fjerne flere fergeforbindelser og vegforbindelse inn i Finland og Sverige. På grunn av manglende bevilgninger hadde ikke Vegvesenet fått realisert sine planer før krigen. I november 1940, to år før planlagt, ble deler av Rv 50 i Nordland åpnet for trafikk. Vegvesenets planer lå til grunn for samarbeid med Wehrmachts konstruksjonsbataljoner og Rikskommisariatet.¹³

Kongen, kronprinsen, regjeringen, stortinget og landets militære ledelse flyk-

tet 9. april til Elverum og siden til Nord-Norge via Molde.

Mens de oppholdt seg i Troms fikk de bistand av Knut Waarum. Han var på dette tidspunkt overingeniør og sjef for Statens vegvesen i Finnmark. Mens krigen pågikk syd for Ofotfjorden, ble Waarum utpekt til vegdirektør i de norsk-kontrollerte områdene. Tidligere hadde han arbeidet flere år for etaten i Troms. Han var derfor godt kjent i den nordligste delen av landet. I april-dagene 1940 ble han spurt om å bli med regjeringen til London, noe han avsto av familiære grunner. Men kontakten med eksil-regjeringen var opprettet og vedvarte.^{14,15,16}

15. april oppnevnte Høyesterett et administrasjonsråd som skulle lede den sivile forvaltningen i den hærtatte delen av landet. Rådet ble oppnevnt for å holde statsapparatet og kommuneforvaltningen i gang, og på den måten hindre kaos, sammenbrudd og panikk, men det skulle ikke behandle utenriks- og forsvarsspørsmål. Leder av Rikskommissariatet Josef Terboven utøvde sin forvaltning gjennom Administrasjonsrådet fram til 25. september. Da var dette ikke lenger en tilfredsstillende ordning for Hitler.¹⁷ Spesielt viktig var det å holde hjulene i gang så det ikke oppstod arbeidsløshet slik at tyskerne fikk påskudd til å beordre nordmenn til å arbeide i tysk krigsindustri.¹⁸

17. april har Baalsrud notert at Nygaardsvoldregjeringen har kringkastet til Vegdirektoratet og overingeniørene at de viktigste vegene måtte holdes åpne og i mest mulig farbar stand. Pål Nygaard stiller spørsmål ved denne opplysningen da regjeringen var på flukt fra tyskerne og derfor var uten mulighet til kontakt med

befolkningen i den okkuperte delen av landet.¹⁹

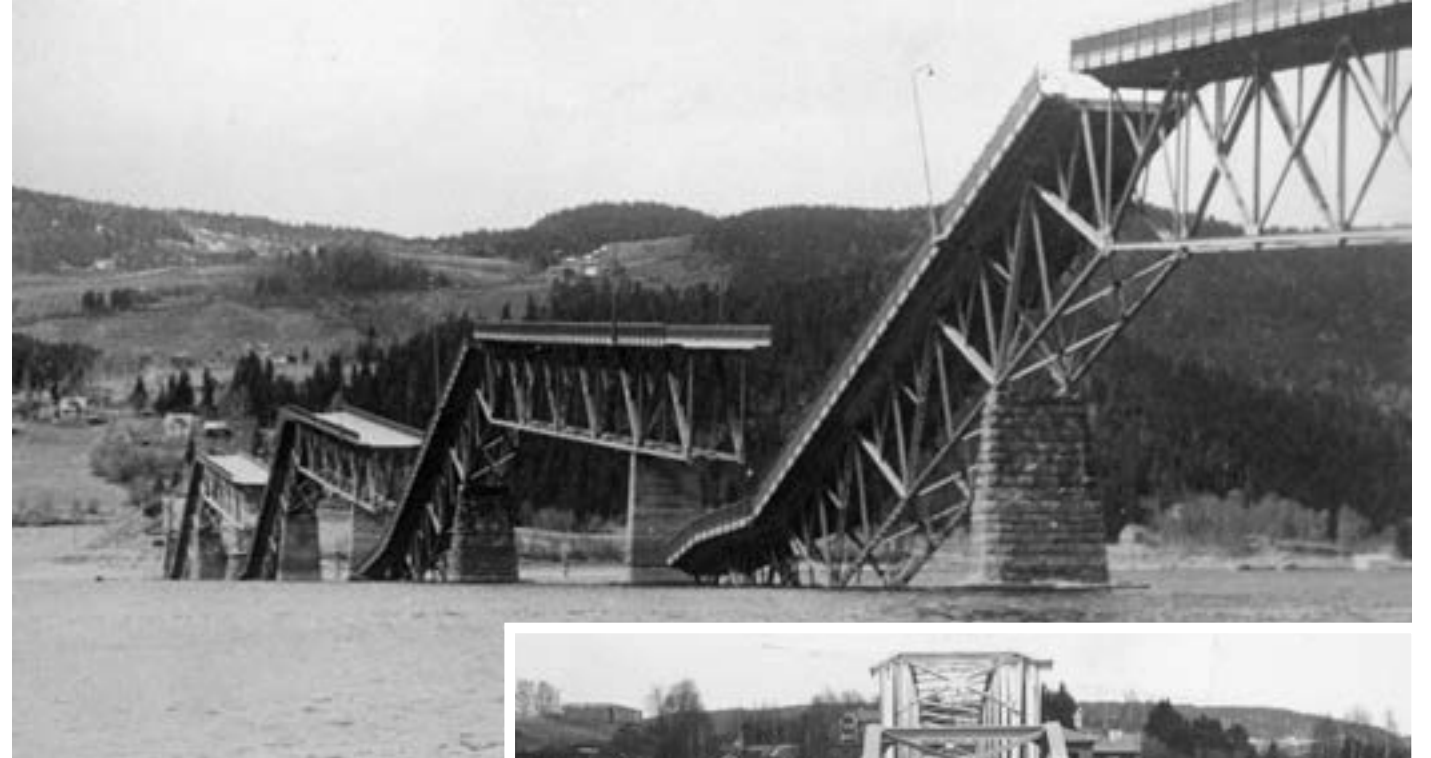
For å hindre tysernes framrykning, ble mange broer i den okkuperte delen av landet ødelagt av nordmenn i april-dagene. 21. og 22. mai ble det innkalt til møte mellom Baalsrud og overingeniørene i fylkene hvor også Gunnar Jahn fra Administrasjonsrådet deltok.

På møtet kom det fram at reparasjon av broene allerede var i gang. Dessuten var arbeidet på vegene gjenopptatt. Ifølge Fagerbakk var det lite som tydet på at etaten var under press fra tyskerne. Heller ikke Baalsruds dagbøker viser at etaten ble direkte presset. Selv om både regjeringen Nygaardsvold og Administrasjonsrådet la vekt på å holde hjulene i gang og vegene åpne i mest mulig farbar stand, bør det ikke være tvil om at arbeidet gagnet tyskerne.²⁰

11. juni har Baalsrud notert følgende: «Altså gjøre det Ty forlanger, men ikke mere».²¹ Setningen vitner om at han har inntatt en pragmatisk holdning.

I løpet av 1940 fikk Statens vegvesen 60 millioner kroner i tillegg til det ordinære budsjettet. Beløpet tilsvarer 1,5 milliarder i 2014 kroneverdi. I alt var 31.000 menn beskjeftiget med vegarbeid. Ifølge Hermann Hesse ble arbeidet utført med «all energi» fra Vegdirektoratets side. Samarbeidet med tyskerne skal heller ikke dette første året ha vært preget av tvang og uvillighet.²²

Antall kilometer veg som ble bygget under okkupasjonen er et komplekst spørsmål, da man ikke uten videre kan stole på statistikken som etter krigen viste en økning på 421 km mellom 1938 og 1946. Dette var en tilbakegang i forhold til årene



Vingnesbrua i Lillehammer ble sprengt 22. april 1940 av norske ingeniørsoldater for å forsinke tysernes forflytning oppover Gudbrandsdalen.



Broer ble ødelagt i hele landet. Sundbrua over Vormå i Eidsvoll ble sprengt allerede 12. april, og gjenoppbygd samme sommer. Bildet er tatt av senere vegdirektør Karl Olsen.



Sprengningene forsinket tysernes forflytning, men her er de kommet til Dovre.

før 1940. Mange, både utenlandske fanger og norske vegarbeidere, var sysselsatt med vegarbeid under krigen. Siden en del av arbeidet var utbedring av det eksisterende vegnettet, framkommer dette ikke på statistikken. Dessuten ble mye av vegarbeidet definert som tyske vegprosjekter og ble derfor heller ikke regnet med.²³

Kort tid etter okkupasjonen ble det etablert en gruppe fagfolk bestående av representanter fra Statens vegvesen og Organisation Todt, (O.T.), som skulle planlegge en firefelts motorveg fra Halden via Oslo til Trondheim, «Grosse Strasse des Nordens».

Fritz Todt skal selv ha deltatt på et møte med Statens vegvesen i oktober for å drøfte planene for prosjektet. I Tyskland var det mangel på vegingeniører. For å få gjennomført motorvegprosjektet i Norge ønsket man å videreutdanne norske ingeniører.

I januar 1941 reiste 20 norske ingeniører og teknikere til Tyskland. Ved ankomsten til Berlin ble de møtt av generalinspektør Todt som stod bak innbydelsen. Nordmennene skulle bli fortrolige med alle de trafikktekniske, formmessige og sosiale spørsmål som var knyttet til Reichautobahnen, så de ved hjemkomsten kunne arbeide selvstendig i tyskerens ånd. Studieoppholdet varte i fem måneder.²⁴

Det ble også planlagt en motorveg mellom Oslo og Stavanger som skulle bygges av krigsfanger. Men motorvegplanene ble det ikke noe av. Året etter ble de nedprioritert til fordel for veg og jernbanebygging i Nord-Norge.²⁵ For nærmere informasjon om «Organisation Todt» i Norge henvises det til forskningsprosjek-

tet «Tvangsarbeidets politiske økonomi: Organisation Todt i Norge under andre verdenskrig».²⁶

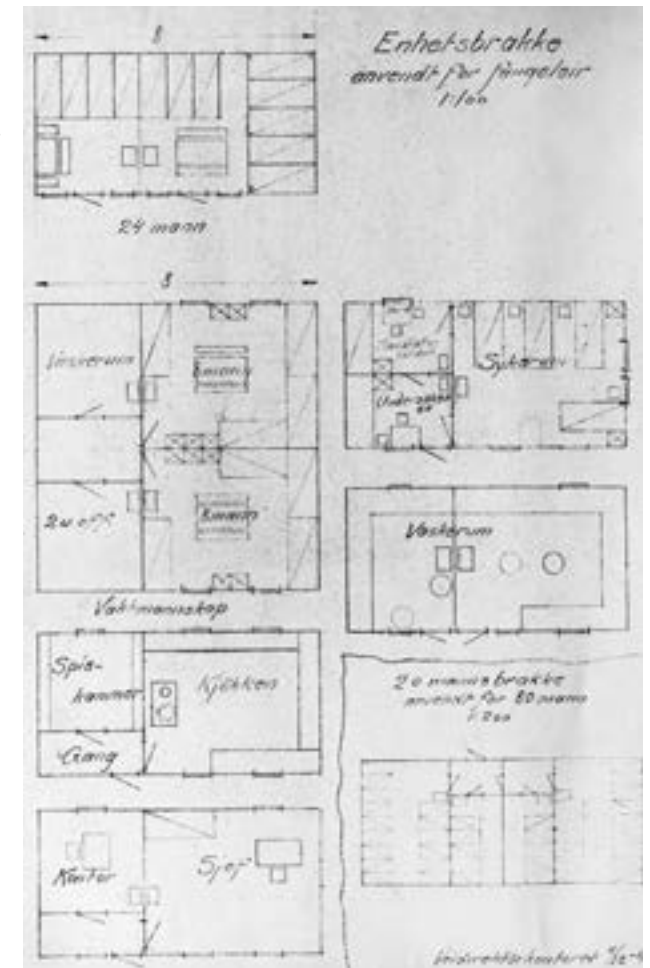
Som en oppsummering av Statens vegvesens rolle det første krigsåret skriver Pål Nygaard «..., at Vegvesenet, asfaltentreprenørene og steinindustrien inngikk et tett samarbeid med okkupasjonsmakten det første året. De deltok i bygging av flyplasser mens kamphandlingene mellom Norge og Tyskland pågikk, de innfridde tilsynelatende uten mye motstand de mange krav til veiprosjekter, som ble stilt».²⁷

1941

Da tyskerne angrep Sovjetunionen i juni 1941, ble Øst-Finnmark og Finland frontområder. I Norge hadde tyskerne den første tiden hatt en relativt høflig tone. De viste kompromissvilje og uttrykt ønske om dialog, da de innså at det var nødvendig med samarbeid mellom lokale norske myndigheter og okkupasjonsmakten. De skal også ha framholdt at de ønsket å beskytte nordmennene mot engelskmenn og franskmenn. Dette skulle etter hvert forandre seg.²⁸

I august dette året ble 3000 sovjetiske krigsfanger sendt til Norge, og etter hvert ble det bestemt at de skulle arbeide med veg- og jernbanebygging. Samme høst begynte planleggingen i Vegdirektoratet. Vegdirektør Baalsrud sendte brev til vegsjefene i Telemark, Nordland og Troms med beskrivelse av hvilke tiltak som måtte gjøres før fangene skulle komme. Statens vegvesen hadde fått som en av sine oppgaver å bygge fangeleirene, dessuten skulle oppsynsmennene lede krigsfangenes arbeid.²⁹

Høsten 1941 fikk Vegvesenet i oppdrag av Rikskommissariatet å planlegge og bygge brakker som skulle huse fangene. Etter spesifikasjon laget Vegvesenet tegningene, som nå finnes i Riksarkivet.



I september skjedde det noe som gjorde et sjokkartet inntrykk. I forbindelse med en melkestreik ble to LO-tillitsvalgte, Rolf Wichstrøm og Wiggo Hansteen, henrettet av tyskerne. For mange ble denne hendelsen et vendepunkt. Henrettelsen ble brukt som et terrorvåpen, et middel til å skremme og en politisk hevn.

1942

Tyskerne opplevde tiltakende vanskeligheter med krigføringen, både med Sovjetsamveldet, britene og amerikanerne. USA var kommet med i krigen i desember året før. Hitlers manglende suksess var noe av grunnen til at terroren i de okkuperte områdene tiltok.³⁰

Den tyske okkupasjonen av Norge hadde ført til at arbeidsløsheten gikk sterkt tilbake. Behovet for arbeidskraft økte betraktelig i løpet av de første krigsårene, og ifølge Wehrmacht var det behov for å importere arbeidskraft fra andre deler av Hitlers rike.

Opprinnelig planla tyskerne å bruke russiske krigsfanger til vegbygging i Nord-Norge, men bestemte senere å bruke jugoslaviske fanger. Det er ikke i strid med folkeretten å bruke krigsfanger, men det krever at forpleiningen av dem er av en viss standard.³¹

Bruk av fanger til vegarbeid var ikke

ukjent for Vegvesenet. I begynnelsen av 1930 årene ble vegen mellom Ogna og Tengs i Rogaland omlagt ved hjelp av fanger fra Opstad. Ordningen var vellykket og fangene viste interesse og flid på høyde med arbeidet på et ordinært veganlegg.³²

Ved St. Hans dette året kom det en båt med krigsfanger til Nordland. De ble plassert i fangebrakker og satt i arbeid på strekningen Saltnes - Botn. Forholdene de arbeidet og levde under, var særdeles dårlige. I løpet av et knapt år døde ca 170 av dem.



Jugoslaviske fanger på vegarbeid, antagelig ved Karasjok. På grunn av nikkel forekomstene i Petsamo ville tyskerne ha vegforbindelse til Norge. Baalsrud mottok rapport fra Karl Olsen om at fangene ble dårlig behandlet. (Foto fra Bundesarchiv)

Vegstrekningen har sammen med vegen over Korgfjellet, vegen over Bjørnefjell i Ofoten og riksvegen til Karasjok senere fått tilnavnet Blodvegen på grunn av de mange fangene som døde av utmatelse mens de arbeidet der.

Til å begynne med arbeidet norske vegarbeidere sammen med tvangsarbeiderne. Fra 1943 overtok nordmennene arbeidsledelsen kun for egne mannska- per.³³

Ifølge handlingsplanen for den tyske krigsfangeinnsatsen, datert 21. januar 1942, fikk Statens vegvesen ansvar for oppsetting av fangebrakker, å utstyre fangene med verktøy og bære leirens drifts- kostnader. Byggeledelsen skulle etter alt å dømme det lokale vegkontor og Rikskom- missariatet i fellesskap stå for.

Ut fra tilgjengelige kilder skal Vegdi-

rektoratet ikke ha kommet med innven- dinger, verken av moralsk eller teknisk karakter.

Men Statens vegvesen var neppe for- beredt på den grusomme behandlingen SS ga de jugoslaviske fangene som enten var politiske fanger eller illegale kjem- pende mot tyskerne. De falt derfor utenfor folkerettens bestemmelser. Mellom 2000 og 2400 jugoslaviske fanger arbeidet på de to strekningene Rognan – Langset og Els- fjord – Korgen. Bruken av fangene viste seg å være lite effektiv, dels på grunn av streng bevoktning og fordi behandlingen av dem svekket fangenes helse.

I brevs form tok Vegvesenet dette opp med tyskerne, men brukte saklige argumenter: forholdene måtte bedres fordi man på denne måten kunne få byg- get mer veg. Man unnlot å kritisere SS sin

Her på Frogner bodde Andreas Baalsrud da han var vegdirektør. Få meter unna i Fr. Stangsgate var residensen til Willi Henne som ledet OT i Norge. (Foto: Ane Cecile Røed)



måte å behandle fangene på, da de muli- gens ville fått det enda verre dersom nord- mennene hadde trukket seg ut.

Noe forsonende kan det også ha vært at både O. T. og Rikskommissariatet skal ha reagert på SS sine metoder. Året etter overtok Wehrmacht driften av leirene. Fangebehandlingen ble bedre og dødsra- ten sank.³⁴

«Should he stay or should he go»

5. mars 1942 fylte Andreas Baalsrud 70 år. Under normale omstendigheter skulle han nå ha blitt pensjonist. I et festskriv i anledning dagen fra blant annet flere asfaltfirmaer, framgår det også at hans tid som vegdirektør går mot slutten.³⁵

Å forlate arbeidslivet er en stor avgjø- relse. For Baalsrud var det et større spør- mål enn for andre, da landet var i krig, og han ikke visste hvem som ville bli satt inn som vegdirektør etter ham.

Ifølge Baalsruds arkiv kom spørsmå-

let om han kunne fortsette som vegdirek- tør opp flere ganger i korrespondansen mellom ham og minister Hustad i løpet av 1942 og 1943. Til og begynne med ble han bedt om å stå i stillingen 3 måneder av gangen, senere ble det utvidet til perioder på 6 måneder. Den siste fram til 31. desem- ber 1944.³⁶

I et brev datert 23. oktober 1943 til professor Christensen ved Den Polytek- niske Lærestanstalt i København rede- gjør han for hvorfor han fortsatte utover aldersgrensen:

*Som De muligens kan tenke Dem, så er jeg for lengst forbi min aldersgrense, men på grunn av forholdene har jeg fortsatt, og da min helbred har vært bra, så har det passet mig godt, da jeg ikke kan tenke mig noe hyggeligere arbeid enn det jeg har, og da pensjonen jo er liten i vårt land».*³⁷

Grunnene han angir i brevet er ikke overbevisende. At pensjonen til en mange- årig etatsdirektør skulle være av en slik



5. mars 1942 fylte Andreas Baalsrud 70 år. Dagen ble feiret i Vegdirektoratets kontorer nær St. Hanshaugen i Oslo med interne og eksterne gjester. Blant gjestene skal også Heinz Klein ha vært. Han var ansvarlig for vegbygging i Rikskommissariatet. På bildet ser vi Kristian Nicolaisen, vegdirektørens stedfortreder, holde tale for jubelanten. (Foto fra vegvesenets arkiv i Riksarkivet)

størrelse at det ville være problematisk å leve av den er tvilsomt. Det er også vanskelig å tro at han ikke kan tenke seg noe hyggeligere arbeid enn å være vegdirektør i det okkuperte Norge.

Ifølge brev fra statsråd Hustad i Arbeidsdepartementet, hadde det vært vanskelig å finne en person som kunne avløse Baalsrud. Hva som er interessant for oss i denne sammenheng, er hvorfor Baalsrud selv valgte å bli i stillingen utover fylte 70 år. Dersom samarbeidet med okkupasjonsmaktene hadde vært en belastning, hadde han nå en legitim grunn til å trekke seg tilbake.

Årsakene til at han fortsatte kan ha vært flere. Krigen var nå inne i sitt andre år, og mange hadde fortsatt tro på Hitler og hans visjoner. Spørsmålet blir om også

Baalsrud delte denne troen, eller om han var redd en av Quislings menn ville overta dersom han trakk seg tilbake. Hvilke konsekvenser det ville få var uvisst, men man ante nok en uro. Det har også blitt antydning at motstandsbevegelsen oppfordret ham til å bli i stillingen av samme grunn.³⁸

Vi kan derfor ikke se bort fra at Baalsrud satte hensynet til sin egen person til side. Ifølge den senere vegdirektøren Karl Olsen skal Baalsrud ha vært umåtelig interessert i å få bygget mye veg, og det var en av grunnene for samarbeidet med tyskerne.³⁹ Vi skal senere i denne artikkelen ta for oss en kilde hvor Andreas Baalsrud omtales som motstandsmann. Det kan derfor være grunnen til at han valgte å stå i stillingen.

70-årsdagen ble feiret i Vegdirekto-

Mens krigen pågikk ble Knut Waarum utpekt til vegdirektør i de norsk kontrollerte områdene. I 1943 ble han bedt av regjeringen om å komme til London. Der planla han Vegvesenets innsats etter at landet igjen var blitt fritt.



ratets kontorer i Schwensens gate 6 nær St. Hanshaugen med interne og eksterne gjester. Andreas Baalsrud skal ifølge brev fra hans kone til Kristian Nicolaisen i Vegdirektoratet ikke ha vært spesielt interessert i å feire dagen. Når det gjaldt pengene de ansatte hadde samlet inn, ønsket han ingen gave, og mente pengene kunne overrekkes i form av en bankbok.⁴⁰

En av gjestene skal ha vært Heinz Klein som Baalsrud hadde blitt kjent med i 1938, da han på oppfordring fra Todt var på besøk i Norge, og som nå hadde en sentral rolle innen samferdsel i det okkuperte Norge.⁴¹

En av gavene til jubelanten var kr. 10.000 fra flere asfaltfirmaer. Etter krigen kritiserte Arbeiderbladet Baalsrud for å ha mottatt pengegaven og mente det var tegn på korrupsjon. Baalsrud på sin side forsvarte seg med at i hans tid ble alle tilbudene i forbindelse med asfaltlegging behandlet spesielt saklig. Dessuten påpekte han at det var mangel på varer under krigen, og vanskelig å finne en passende gave.⁴²

Sett med dagens øyne virker Kleins tilstedeværelse ved feiringen, og at Baalsrud tok imot en pengegave fra firmaer som leverte tilbud til Statens vegvesen, som utvisning av dårlig skjønn.

Når det gjelder Klein, var han muligens nødt til å invitere ham til den offisi-

elle mottakelsen på grunn av Kleins posisjon. Eller kanskje Klein hadde undersøkt når feiringen skulle være, og deretter tilsa sin tilstedeværelse. Eller var det tross alt oppstått et slags vennskap mellom dem?

Men dersom Baalsrud ikke ønsket samkvem med okkupasjonsmaktene ved denne anledning, kunne han insistert på at han ikke ønsket noen markering, eller var det her hans forfengelighet kom til syne?

Året før var det opprettet et sentralkontor i regi av NS som skulle lede an i nazifiseringen av det norske byråkratiet. Kontoret utviklet seg snart til å bli et godkjenningkontor for nyansatte da det var få som meldte seg inn i partiet. På grunn av tyskernes krav om økt innsats innen vegbygging, var det behov for nyansetterser i Statens vegvesen.

Etter flere konflikter fikk Baalsrud gjennomslag for at ansettelsen av vegingeniører skulle gå utenom NS sitt perso-



En tysk soldat overvåker de jugoslaviske krigsfangene som laster grus på en Vegvesenbil i Hemnes i Nordland.

nalkontor, mens kontoret fortsatt skulle godkjenne overingeniører (vegsjefer) og bilsakkyndige.⁴³

I Oslo ønsket Baalsrud at Knut Waarum skulle komme til Vegdirektoratet for å være hans stedfortreder, og muligens etterfølger som vegdirektør, og dessuten til å lede vedlikeholdskontoret. Imidlertid ble Waarum ikke godkjent av NS. Han ble derfor sendt til Nordland som overingeniør inntil Baalsrud fikk igjennom at ansettelse på dette nivået ikke lenger skulle godkjennes av NS.

Fra 1942 arbeidet Waarum i Vegdirektoratet et års tid, før han ble bedt av regjeringen om å komme til London. Der var det behov for en høyere tjenestemann fra Vegdirektoratet, og Knut Waarum flyktet dit via Sverige.

I intervju med Kjell Hegdalstrand mange år senere sa han at han hadde

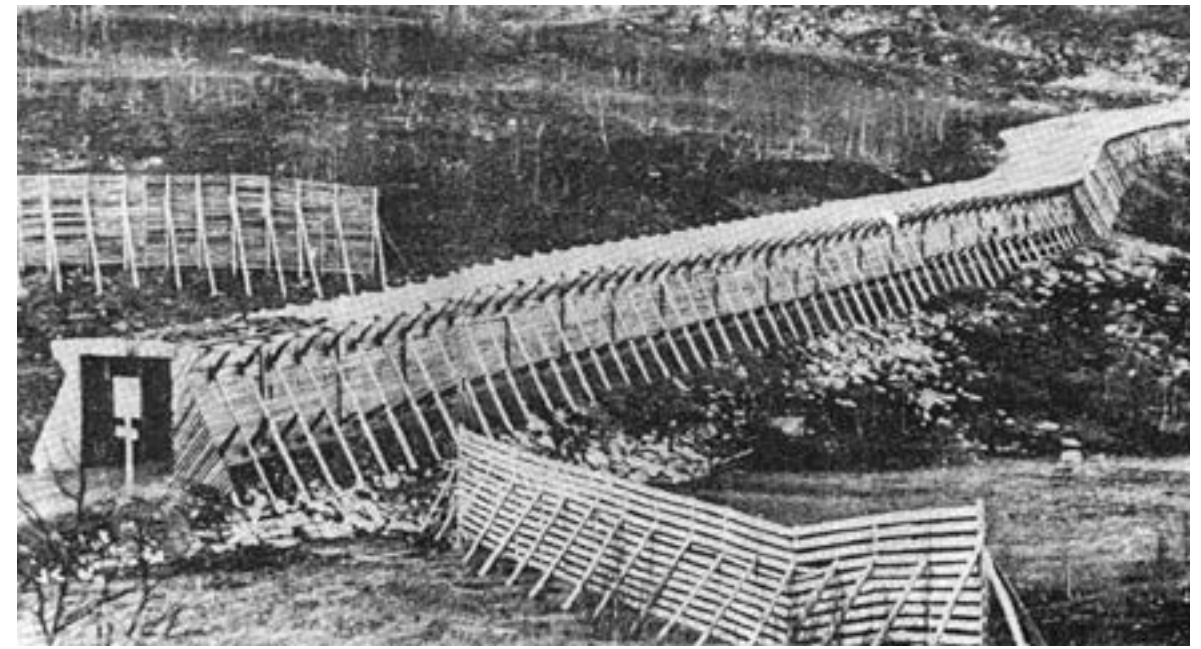
følt det som en plikt å dra når det først var uttalt et ønske fra statsråden. I London planla han på oppdrag fra regjeringen Nygaardsvold Vegvesenets innsats i Norge etter krigen.^{44, 45, 46}

1943

Etter avgjørende nederlag i el-Alamein høsten før og ved Stalingrad i begynnelsen av 1943, hadde Hitler behov for å skrive ut nye soldater. Dessuten var det behov for ny arbeidskraft i industrien.⁴⁷

Behovet for arbeidskraft til å bygge veger i Nord-Norge var stort. Tyske myndigheter hadde bestemt at Statens vegvesen skulle gjennomføre nyarbeid og utbedringer på gjennomgangsvegen i Nord-Norge, rv 50.

I den anledning hadde Arbeidsformidlingen ved pålegg bestemt at erfarne vegarbeidere fra sydlige deler



Norske fanger hadde bygget denne ca 4 km lange snøtunnelen på Kvængangsfjellet i Troms i 1941. Høsten 1944 ble den brent.

av Norge, skulle reise nordover for å arbeide. Arbeidet skulle ledes av Vegvesenets ingeniører og oppsynsmenn, og arbeiderne skulle hele tiden være knyttet til etaten. Etter seks måneders arbeid kunne arbeiderne returnere til hjemstedet sitt.⁴⁸ Hvor stort omfang pålegget fikk vet vi ikke, men beordringen viser hvor oppsatt tyskerne var på å få rv 50 farbar.

Den mystiske brannen i Vegdirektoratet

En kveld i september 1943 oppstod det brann i Vegdirektoratets kontorer. Arkiv og bibliotek ble skadet.

Ifølge Baalsruds notatbøker undersøkte kriminalpolitiet hva som kan ha vært brannårsaken. Fire personer hadde arbeidet overtid, og politiet mente dotter med smøreolje muligens sammen med tobakksrøyking var årsaken.⁴⁹

Hva politiet ikke visste, var at det

var mye aktivitet i Vegdirektoratets lokaler kvelds- og nattetid. Assistentingeniør Holt hadde blitt kontaktet av spionorganisasjonen XU, kodenavnet for regjeringens militære etterretningstjeneste i Norge, som ville ha rapporter og informasjon fra Vegvesenet. Store deler av etatens arkiver ble derfor avfotografert og sendt til London. Trolig henger brannen sammen med spionaktivitetene.⁵⁰

Hva arkivet inneholdt, og om det ble satt fyr på med hensikt vet vi ikke, men uten tvil ville innholdet kunne ha bidratt til å kaste lys over Vegvesenets aktiviteter i de første krigsårene.

1944

De allierte hadde sommeren og høsten dette året gitt tyskerne alvorlige nederlag både på øst- og vestfronten, og de truet med å trenge inn over Tysklands grenser.



Den brente jords taktikk. Det som på folkemunnen kalles Storbombinga. Bildet er fra Vadsø 23. august 1944. (Foto fra Finnmark fylkesbibliotek)

Flere okkuperte land var befrikket, men foreløpig ikke Norge og Danmark.

I september inngikk Sovjetsamveldet og Finland våpenhvile, og en ny finsk regjering erklærte krig mot Tyskland. Den tyske hæren kom nå i en utsatt stilling i Lappland og de hadde bare en vei å trekke seg tilbake; gjennom Finnmark. For å stanse forfølgelsen og hindre sovjettrupper å rykke fram gjennom Norge, benyttet tyskerne seg av den brente jords taktikk i Finnmark og Nord-Troms. Den norske regjering i England så med stigende uro på det som skjedde i fedrelandet.⁵¹

Russiske soldater drev den tyske okkupasjonsmakten ut av Øst-Finnmark, som var den delen av landet som først ble fritt. Allerede i desember 1944 kunne Vegvesenet ta fatt på oppgaven med å reparere/gjenoppbygge veger og broer i området. I vest gikk de allierte inn i Frankrike. Mange trodde nå det ikke lenger var mulig for Tyskland å vinne krigen.

I Norge ble Trafikkdepartementet

opprettet med Hans Skarphagen som øverste leder. Han forsøkte å innføre førerprinsippet i administrasjonen, noe som fikk konsekvenser for hvordan Statens vegvesen ble organisert. Etter råd fra vegdirektøren ble det innførte nye stillingstitler. På lik linje med ledere i andre tekniske etater ble Andreas Baalsrud generaldirektør og sjef for «Generaldirektoratet for Vegvesenet».⁵²

Overingeniørene i fylkene fikk tittelen vegsjef, noe Baalsrud forgjeves hadde forsøkt å få Stortinget med på rett før okkupasjonen. Både han og overingeniørene hadde ønsket å vise at overingeniøren hadde en mer ledende rolle enn andre statlig ansatte med samme tittel. Vegsjef-tittelen ble fjernet etter frigjøringen, men gjenoppsto i 1949.⁵³

Omorganiseringen av Statens vegvesen i 1944 er så å si ikke omtalt i kilde-materialet og føyer seg inn under manglende opplysninger om etaten i okkupasjonsårene.



1945 var det over 1500 fanger i Beisfjordleiren med egen kirkegård, opprinnelig bygget for jugoslaviske fanger. (Foto fra Narviksenteret)

1945

Denne våren var tyskerne trengt tilbake på alle fronter, og det var kun et tids-spørsmål når den tyske kapitulasjonen ville være et faktum. I Norge skjedde det 8. mai 1945.

Avskjeden

9. mai ble Baalsrud orientert om at regjeringen i London hadde gitt ordre om at alle embetsmenn som hadde nådd pensjonsalderen i løpet av krigsårene, omgående skulle fratre sine stillinger. Fredag 11. mai 1945 ble den 68 år gamle Arne Olai Korsbrekke konstituert som ny vegdirektør. Samme dag noterte Baalsrud «Endelig» i notatboken sin.⁵⁴ Vi aner at han trekker et lettelsens sukk!

I mai-utgaven av Meddelelser fra veidirektøren ble Andreas Baalsrud hyllet i en anonym artikkel. Som redaktør av

Arne Korsbrekke overtok embetet som vegdirektør etter Andreas Baalsrud 11. mai 1945. Han var da 68 år, og kom fra stillingen som overingeniør/vegsjef i Akershus, en stilling han hadde hatt siden 1934.





Ole Anton Solberg var en barndomsvenn fra skoledagene i Skjærdalen, i dag Tyristrand. De hadde også kontakt på sine eldre dager. På fotografiet ser vi de to kameratene i nærheten av Skjærdalen i siste halvdel av 1950 tallet. (Foto: Frøydun Fagervold)

tidsskriftet er det sannsynlig at artikkelen er godkjent av ham. Okkupasjonstiden er omtalt på følgende måte:

«Særlig har de 5 siste krigsår vært vanskelige like overfor en okkupasjonsmakt, hvis inngripen i vår sivile administrasjon og særlig vegvesenet har gått langt ut over rimelighetens grenser. Herunder har han med sin besindige opptreden ført etaten over mange vanskelige skjær, således at den no med full kraft kan ta fatt på fredens gjerning».⁵⁵

Et nærliggende spørsmål er om Baalsrud her forsøker å legitimere noen av sine av handlinger i krigsårene.

ÅRENE ETTER KRIGEN

Flere omstendigheter har bidratt til at det har blitt hengende et mistenkelig slør

over Baalsruds virke. I motsetning til i andre offentlige etater som for eksempel Telegrafverket, ble det ikke i Statens vegvesen gjennomført en gransking av de ansattes holdninger og aktiviteter, med unntak av medlemskap i NS, som Andreas Baalsrud ikke var medlem av.

I andre etater ble undersøkelsene foretatt etter påtrykk fra fagforeningene. Slik var det ikke i Vegvesenet. Var det på grunn av den desentraliserte organiseringen?

Overingeniørene, vegsjefene, i fylkene var med få unntak på rett side, og behovet for nærmere undersøkelser var kanskje ikke tilstede? I Vegdirektoratet kan det se ut som Baalsruds kollegaer var av samme oppfatning som han selv, og

av den grunn ble det muligens ikke stilt krav om undersøkelser om Vegvesenets handlinger.

For øvrig hadde Vegvesenet flere NS medlemmer enn andre etater selv om arbeiderne ikke er inkludert i antallet. Blant de bilsakkyndige var prosentandelen høy, 27 % før okkupasjonen. Behandlingen av krigsfanger var heller ikke en del av det norske krigsoppgjøret. Ifølge Pål Nygaard aner man at hovedansvaret for kritikkverdige handlinger ble forsøkt plassert hos Baalsrud.

Kun to prosjekter ble utsatt for gransking; vegen over Bjørnefjell og motorvegprosjektet mellom Halden og Trondheim. Vegvesenets ingeniører som hadde deltatt i de to prosjektene, fikk irettesettelser fra sine sjefer. Utover det fikk deltakelsen ingen konsekvenser. Baalsrud hadde bedt dem om å melde seg frivillig og hadde ikke lagt press på dem. Han mente at det ville tjene norske interesser at etatens ingeniører deltok.

I forbindelse med landssviksakene til ministrene Hustad og Skarphagen vitnet Baalsrud. Det avgjørende spørsmålet var hvorvidt ministrene hadde presset de ansatte til å bli medlem av NS, noe Baalsrud avviste. Han hadde fått aksept for at bare ansettelser av overingeniører og bilsakkyndige skulle gå gjennom personalkontoret til NS som skulle lede an i nazifiseringen av byråkratiet. Ingeniørforeningen hadde protestert mot ordningen, og foreningens leder ble arrestert.

Arrestasjonen førte til en masseuttmeldelse av den nazifiserte foreningen, men Baalsrud ble stående som medlem. Etter Ingeniørforeningens eget krigsoppgjør ble han derfor ekskludert som

medlem i ett år. Å stå som medlem av den nazifiserte foreningen ble tolket som støtte til NS. Andreas Baalsrud skal også ha oppfordret sine ansatte til ikke å melde seg ut, da han anså foreningen som upolitisk. Dersom Ingeniørforeningen hadde visst dette, ville han sannsynligvis ha blitt ekskludert for en lengre periode.⁵⁶

Eksklusjonen er etter det vi vet, den eneste form for represalie Baalsrud fikk etter frigjøringen.

Etter krigen ble vegsjefen i Sogn og Fjordane, Alf Torp, tiltalt for økonomisk landssvik og suspendert fra stillingen sin. Saken ble ført for flere domstoler med Andreas Baalsrud som vitne.

I vitneforklaringen støttet han seg på sine notatbøker. Det kan se ut som om han ikke hadde studert dem like grundig før han vitner i herredsretten som i Høyesterett. Det vil føre for langt å gjengi sakens innhold her, og jeg viser derfor til Pål Nygaards innsiktsfulle behandlingen av den.⁵⁷

Flere forskere, i det foran nevnte forskningsprosjektet «Organisation Todt i Norge under andre verdenskrig» O.T., har blant annet undersøkt Andreas Baalsruds rolle under okkupasjonen, men de er ikke samstemte i sine konklusjoner. Ytterpunktene går fra at han skulle vært stilt for retten i krigsoppgjøret til at han ikke kan klandres fordi han som øverste leder i etaten ikke tok initiativ til å samarbeide med tyskerne. Han handlet etter ordre.

Av negative forhold framheves spesielt et brev til Nordland vegkontor datert juli 1941 der han skriver at de fangene som kommer gjennomgående var annenklassens folk og hadde ca 1/3 del av normal arbeidskapasitet. Videre gir han anvisnin-



Tana bro ble bygget av tyskerne under okkupasjonen, men ødelagt like før de sovjetiske styrkene kom. Den ble gjenoppbygd som krigsskadeutbedring, og åpnet i august 1948. Bilen, Chevrolet 1947, ble brukt som oppsynsbil i Statens vegvesen og eies fortsatt av etaten. Den er restaurert og står i Skipagurra i Finnmark.

ger om hvordan fangeleirene skal bygges, at de skal utstyres med vaktårn og hvordan piggråd og spanske ryttere skal anvendes.⁵⁸

Beskrivelsen av mennesker som annenklasser kan vitne om et menneskesyn få vil vedkjenne seg i dag. Det vil føre for langt å gjengi de enkelte forskernes argumenter her, og det henvises derfor til OT prosjektet.

Etter frigjøringen hadde Andreas Baalsrud kontor i Vegdirektoratet fram til 1957. Han arbeidet med stikking av nye vegstrekninger og forbedring av broer, og skrev artikler i Meddelelser fra veidirektøren. I anledning Bilkontrollens 25 års jubileum blir han behørig hyllet for sin innsats. 80- og 85-årsdagene ble begge fei-

ret i direktoratet og med omtale i Norsk vektidsskrift. Han hylles som en hedersmann, og det framgår at han fortsatt er i full vigør. I det hel tatt vitner omtalene om en jublant hans tidligere kolleger ønsker å hedre, men i minneordene vegdirektør Backer skrev ved Andreas Baalsrud død, er ikke de fem okkupasjonsårene nevnt med et ord.⁵⁹

I 1954 hadde Norges Rutebileieres Forbund 25 års jubileum. I den anledning ble boken «Rutebilene i samarbeid med landets øvrige transportmidler» utgitt med Andreas Baalsrud som redaktør. Han var da 82 år gammel og bidro selv med en oversiktsartikkel på 13 sider om «Norges samferdselsmidler med særlig vekt på bilrutene». I bokens forord framgår det at



Andreas Baalsrud ble feiret av tidligere kolleger på sin 80 årsdag. På bildet sitter han med vegdirektør Backer ved sin side. Ekspedisjonssjef Skreiberg i Samferdselsdepartementet helt til høyre. (Bildet er gjengitt i Norsk vektidsskrift nr 2. 1952)

Baalsrud som redaktør har antatt de forfatterne han anså hadde spesielle forutsetninger for å skrive om de forskjellige samferdselsmidlene. Flere av bidragsyterne var enten vegsjefer eller avdelingsdirektører i Vegdirektoratet.⁶⁰

Rollen som redaktør 12 år etter at han gikk av som vegdirektør, taler for at Andreas Baalsrud fortsatt hadde et godt faglig nettverk både i og utenfor etaten, og at han fremdeles var åndsfrisk og interessert i å arbeide med veg- og samferdsel.

Det sentrale spørsmålet blir derfor: dersom man mente han hadde hatt for tett kontakt med tyskerne under krigen, ville man da ha latt ham ha et kontor i Vegdirektoratet og også stått for markering av hans fødselsdager? Kan det være en indikasjon på at Baalsrud urettvis har fått en mistenkelig skygge kastet over sitt virke? Hadde det ikke vært lettere å bryte helt med ham? Vegvesenet var ikke forpliktet til å gi en pensjonert vegdirektør kontorplass.

I desember 1951, over seks år etter frigjøringen, mottok daværende vegdirektør T. Backer brev fra kong Haakon. I brevet gir kongen uttrykk for sin personlige anerkjennelse overfor tjenestemenn i Statens vegvesen som under kampene i 1940 utførte sin tjeneste på en fremragende måte som bidro til å fremme Norges sak. I brevet framgår det at kongen hadde hatt ønsker om å gi tjenestemennene både i Statens vegvesen, Norges Statsbaner og Telegrafverket en personlig påskjønnelse, men at dette ikke er mulig ut fra de undersøkelser som er foretatt. Brevet ble i sin helhet trykket i Norsk Vektidsskrift.⁶¹

Forholdet onkel – nevøer og andre familiemedlemmer.

I arbeidet med denne artikkelen fikk jeg anledning til å gjøre et telefonisk intervju med Gaute Baalsrud født 1931, sønn av vegdirektørens bror Karl. I intervjuet uttalte han følgende;

Onkel Andreas mente han hadde gjort det riktige under krigen. Det var viktig å holde infrastrukturen ved like.

Videre fortalte han at det var mye omgang familiene imellom både før, under og etter krigen. Det var heller ingen i familien som så skjevt til Andreas Baalsrud på grunn av hans samarbeid med okkupasjonsmakten. Dette til tross for at en av sønnene til broren Karl ble tatt for illegal virksomhet og sendt til Tyskland høsten 1943. En annen av Karls sønner deltok i krigshandlingene.⁶²

Gaute Baalsruds foreldre hadde radio under krigen, noe som var strengt forbudt, og ofte kom tante Christine, vegdirektørens kone, for å lytte på sendingene fra London. En annen av Andreas Baalsruds nevøer var den kjente motstandsmannen og krigshelten Jan Baalsrud, sønn av vegdirektørens yngste bror Nils.

I løpet av samtalen med Gaute Baalsrud snakket han også om Jan Baalsrud, uten at det framkom at denne nevøen skulle ha en annen oppfatning av sin onkel enn det som er blitt nevnt ovenfor.⁶³

HAR ANDREAS BAALSRUD FÅTT ET UNØDIG TVILSOMT ETTERMÆLE, OG VAR HAN MOTSTANDSMANN?

Andreas Baalsrud hadde ikke stilt seg avvisende til samarbeid med okkupasjonsmakten, i motsetning til andre offentlige toppledere i Telegrafverket, Postvesenet og Norges- Vassdrags- og Elektrisitetsvesen. Her ble flere ledere avsatt med den begrunnelse at de motsatte seg tyskernes krav og motarbeidet nyordningen.⁶⁴

Da vi heller ikke har kunnskap om at det etter krigen ble foretatt undersøkelser av Andreas Baalsruds samarbeid med

tyskerne, er opplysningen fra Knut Waarum om at vegdirektøren var en av de seks andre i Vegdirektoratet som drev med illegalt arbeid i 1943 spesielt interessant.⁶⁵

Følgende sitat kaster nytt lys over Baalsruds rolle i krigsårene:

I Direktoratet var nå minst sju av seksti fast ansatte aktive i motstandskampen. De viste ikke så meget om hverandre. For samme parole gjaldt for ledersjiktet som nedover i rekkene: - Ti mest mulig! Spør minst mulig! Direktøren Andreas Baalsrud fikk for eksempel ord på seg for å bære kappen på begge skuldre. Han spilte sine kort godt, mener Knut Waarum. For direktøren gjaldt det først og fremst å beholde tyskernes tillit, slik at hans underordnede kunne operere friest mulig. Knut Waarum selv, som var overingeniør i Direktoratet før han ble kalt over til London, var etter eget utsagn ikke klar over at sjefen for Biltilsynet, Axel Rønning, arbeidet illegalt.⁶⁶

I lys av opplysningene ovenfor blir min forståelse av Baalsruds rolle en annen enn det ettermæle som i flere år har vært rådende. Som motstandsmann måtte han være forsiktig med å få for mye oppmerksomhet rettet mot seg. Hans handlinger skulle kompensere for andre aktiviteter, og det kan være en av grunnene til at han ikke opptrådte konfronterende overfor tyskerne.

Det er derfor mulig han hadde en dobbeltrolle som få var klar over, men som ledelsen i hjemmefronten kan ha kjent til. Einar Gerhardsen som tidligere hadde arbeidet i Oslo kommunes vegvesen, hadde sannsynligvis en formening om Baalsruds rolle.

Dersom dette er riktig, framstår Andreas Baalsrud som en sterk personlighet som greide sin dobbeltrolle, og

Karl Olsen arbeidet i Statens vegvesen under okkupasjonen, men sluttet i 1946 for å arbeide i Bærum kommune. Han var aktiv i NIF. Vegdirektør 1962 – 1980. (Utsnitt fra maleri i Vegdirektoratets auditorium).



«Bar kappen på to skuldre» som Waarum uttrykte det.

Pål Nygaard omtaler også hemmelighold mellom ansatte i Vegvesenet. For å unngå arrestasjoner og opprulling av nettverk ble det sett på som et sikkerhetstiltak. Ut fra intervjuer som er gjort i etterkant ser det ut til at ingen visste helt hvem som var involvert i motstandsarbeid, eller hvem som sympatiserte med motstandsbevegelsen.⁶⁷

Vegdirektør Eskild Jensens uttalelse om at «Baalsrud befatter vi oss ikke med» har bidratt til å stigmatisere Baalsruds ettermæle ytterligere.⁶⁸ Jensen hadde sittet i tysk fangeleir i flere år, og hans ord ble tillagt vekt. Som tidligere statssekretær for statsminister Oddvar Nordlie kjente han mange sentrale samfunnsborgere. Kan han ha visst noe om Baalsrud gjennom sine kontakter i Arbeiderpartiet?

Ifølge tidligere administrasjonsdirektør i Vegdirektoratet, Kjell Haaland, var det Karl Olsen som opprinnelig utalte at «Baalsrud befatter vi oss ikke med».⁶⁹ Karl Olsen arbeidet i Statens vegvesen i årene 1935 til 1946, både i Vegdirektoratet og ved Akershus vegkontor. Han hadde sikkert formening om Baalsruds virke, men er det sikkert at han visste hva som foregikk på grunn av all hemmeligholdelsen? Karl Olsen kom først tilbake til

etaten etter flere år i Bærum kommune da han ble vegdirektør i 1962.

Hva som er interessant for oss i denne sammenheng, er at han var aktiv i NIF etter frigjøringen. I 1945-46 var han formann i vegingeniøravdelingen, og fra 1945-49 var han medlem av foreningens hovedstyre. Fra 1950 til 1959 var han henholdsvis visepresident og president i NIF. Vi har tidligere sett at den eneste form for represalie Andreas Baalsrud fikk etter krigen, var at han ble ekskludert fra foreningen i ett år.

I mai 1945 bestemte foreningens hovedstyre at alle som hadde vært medlem pr. 1. juli 1942, altså etter nazifiseringen, skulle ekskluderes. Dersom de fortsatt ønsket å være medlem, kunne de ekskluderte søke om medlemskap på ny.⁷⁰ Foreningen nedsatte et eget granskningsutvalg som gjennomgikk søknadene. Andreas Baalsrud ble gjenopptatt som medlem 1. juli 1946.

Men han var slett ikke alene om å bli

ekskludert, han hadde jo oppfordret sine ansatte til å bli stående i foreningen. Blant flere andre fra Statens vegvesen finner vi for eksempel Thomas Backer, vegdirektør 1948 – 1962. Han fikk igjen sitt medlemskap i NIF samtidig med Andreas Baalsrud.⁷¹

Et annet spørsmål som reiser seg er hvorfor Baalsrud ønsket Waarum til Vegdirektoratet. Det må ha vært risikabelt for Baalsrud å ha ham i nærheten dersom han arbeidet for tett med tyskerne. Ifølge historikeren Pål Nygaard kan Knut Waarum «ha vært den beste veidirektøren Norge aldri fikk».⁷²

Svaret vil vi aldri få, men Waarum har utvilsomt noe heroisk over seg. Både gjennom den tilliten han ble vist av regjeringen Nygaardsvold, rollen som motstandsmann, og ikke minst fordi han var svært tilbakeholdende med å snakke om sin egen innsats. Det siste er for øvrig noe han har felles med de aller fleste i Statens vegvesen, og kanskje også Baalsrud.

Krigsoppgjøret dreiet seg først og fremst om medlemskap i NS, direkte støtte til tyskerne, eller egen økonomisk vinning ved samhandling med dem. Vi har ikke grunnlag for å plassere Andreas Baalsrud i noen av de nevnte kategoriene. Han var verken medlem av NS eller hadde økonomiske fordeler ved et samarbeid. Kan dette ha vært grunnen til at han ikke ble gransket?

Han var en eldre embetsmann som kan ha hatt sammenfallende interesser med okkupasjonsmakten når det gjaldt vegbygging. Om Baalsrud var initiativtaker til dette samarbeidet, har vi ikke grunnlag for å si, han mottok ordre.

Hans «forbrytelse» var at han var

i overmåte interessert i vegbygging og kanskje ikke helt forstod hva det innebar å samarbeide med tyskerne. Tydeligvis hadde han manglende kunnskap om Haagkonvensjonen, og han hadde heller ikke medarbeidere som kunne korrigeret ham.

Statens vegvesen arbeid på flyplassene og vegene rundt er det liten grunn til å være stolt av. På den annen side vet vi at i krigens første dager hersket det full forvirring.

Bruk av politiske fanger til å bygge veger i Nordland er meget kritikkverdig, men er dette ene og alene Baalsrud som skal ha skylden? Statens vegvesen hadde tidlig på 1930 tallet god erfaring med bruk av fanger til vegbygging.

Eller var han litt naiv? Burde han ha skjont at nå under andre verdenskrig var forholdene helt forandret, og at de jugoslaviske fangene ikke var krigsfanger, men slaver?

I et intervju med VG i november 2014 uttalte Pål Nygaard at han var sjokkert over at Baalsrud hadde sendt kart og vegplaner til det tyske vegvesenet før krigen.⁷³

I etterpåklokskapens lys ser vi at det var uheldig, men på den annen side var dette offentlige dokumenter som det ikke hadde vært vanskelig for tyskere som oppholdt seg i Norge, å skaffe. Det var heller ikke noe uvanlig i at slik informasjon ble utvekslet over landegrensene fagfolk imellom.

Andreas Baalsrud var gift med Christine Baalsrud. Etter 48 års ekteskap døde hun i 1956, 78 år gammel. Vi vet dessverre lite om samlivet deres, og hvordan deres privatliv var. Heller ikke



På sin 85 årsdag ble Andreas Baalsrud feiret i Vegdirektoratet av tidligere kolleger. Her er han flankert av sine to etterfølgere i embetet, Arne Korsbrekke og Thomas Backer. (Bildet er gjengitt i Norsk veg-tidsskrift nr 3. 1957)

vet vi noe om årene vegdirektøren var enkemann. I underkant av fem år etterpå, i januar 1961, døde Andreas Baalsrud nær 89 år gammel.

Både Andreas og Christine Baalsrud er gravlagt på Vestre Gravlund i Oslo sammen med deres eneste datter Bera.⁷⁴

OPPSUMMERING

Mitt anliggende er verken å «renvaske» Andreas Baalsrud, eller å bidra til å gi ham negativ omtale. Ut fra de sparsomme kildene jeg har hatt tilgang til, har målet vært å gi en mest mulig nyansert framstilling. Opplysningene om at han var motstandsmann er interessante, og jeg har forsøkt å se om det kan være en mulig for-

klaring på hans virke som vegdirektør i okkupasjonstiden.

Etter frigjøringen fikk Andreas Baalsrud ord på seg for å ha samarbeidet tett med tyskerne, uten at det ble foretatt en undersøkelse av forholdet, slik det ble gjort i andre etater. Fangeleirene var ikke et tema i Vegvesenet. De var heller ikke en del av det norske krigsoppgjøret, men det heftet en viss usikkerhet til personen Baalsrud og hans rolle.

De senere vegdirektørene Karl Olsen og Eskil Jensens ord om at «Baalsrud befatter vi oss ikke med», kan ha bidratt ytterligere til å gi han et dårlig ettermæle.

Det er først i løpet av de siste fem årene hans virke har blitt gjenstand for

forskning. Forskningsresultatene har ikke gitt et entydig svar. I en tidligere artikkel har jeg vist til at både Baalsrud og hans kone hadde kulturelle bånd til, og kanskje også en forkjærlighet for Tyskland, men hvor sterke båndene var vet vi ikke. Grunntonen i hjemmet har også etter hva jeg skjønner vært konservativ.⁷⁵

I de første ukene etter 9. april var det kaos i det norske samfunnet, og det rådet en villfarelse med hensyn til å arbeide for tyskerne. Statens vegvesen arbeid med å bygge veger til flyplasser, er et tegn på dette.

Bruk av slaver til å bygge veger i Nord-Norge er et annet forhold som setter vegdirektøren i et meget dårlig lys, men spørsmålet er om Baalsrud visste det var slaver som skulle komme, og ikke krigsfanger. Statens vegvesen hadde god erfaring med bruk av fanger til vegbygging tidlig på 1930-tallet, og Baalsrud behøver ikke nødvendigvis på forhånd å ha forstått hvor dårlige forhold de skulle leve under.

Regjeringen i London ønsket at infrastrukturen i Norge ble opprettholdt på best mulig måte, da man ikke ønsket å komme hjem til et land uten infrastruktur. Vegbyggingen hadde varig verdi og kunne komme den norske befolkningen til gode etter frigjøringen. Dette synspunktet kan ha blitt klarere i løpet av krigsårene, da det ikke lenger var opplagt at Tyskland ville vinne krigen.

Brannen i Vegdirektoratets lokaler i 1943 har et mystisk og dramatisk slør over seg. Brannen er også en av årsakene til at det var vanskelig å få til et krigsoppgjør i etaten, da arkivets innhold kan ha bidratt til å kaste lys over Vegvesenets aktiviteter.

I mai 1945 ble vegdirektør Baalsrud ekskludert fra NIF i ett år, noe han ikke var alene om. Han hadde jo selv oppfordret sine ansatte til å bli stående i foreningen. Flere av dem som ble ekskludert, kan senere ha angret på at de fulgte vegdirektørens oppfordring.

Opplysningen om at Andreas Baalsrud var motstandsmann er særdeles interessant, og også at kilden var Knut Waarum, som blant annet arbeidet for regjeringen i London.

En svakhet ved opplysningen som ikke tidligere har vært kjent, er at jeg ikke har funnet andre kilder som bekrefter den. Men dersom den stemmer, kan det være grunnen til han aldri satte seg direkte i opposisjon til tyskerne fordi han ikke ønsket for mye oppmerksomhet rundt sin person.

Jeg har heller ikke funnet kilder som sier Baalsrud tok initiativ til samarbeidet, han fulgte de ordrene han ble pålagt. Nedtegnelsen i hans dagbok juni 1940 vitner om at han tidlig inntok en slik holdning. «Altså gjøre det Ty forlanger, men ikke mere».⁷⁶

Tre av Baalsruds nevøer var motstandsmenn, og ifølge en fjerde nevø var det mye omgang familiene i mellom både før, under og etter okkupasjonen, og familien var enig om at onkelen gjorde det rette under krigen. I mange år etter frigjøringen hadde Baalsrud kontor i Vegdirektoratet, og han ble hyllet av tidligere kolleger på både 80- og 85-årsdagen.

Anders Fagerbakk oppsummerer i sin masteroppgave at Baalsrud ikke ble utsatt for trusler, men at okkupasjonsmyndighetene kom med løfter. Dessuten hadde begge felles interesse av å få ferdig

bygget RV 50 gjennom Nordland. Samarbeidet ser også ut til å ha vært uproblematisk de første årene. Det var først da de så den umenneskelige fangebehandlingen til SS at Vegvesenet kom med forsiktige protester.

Fagerbakk konkluderer ut fra det tynne kildegrunnlaget han har hatt adgang til, med at Vegvesenet hadde sitt på det tørre når det gjelder tvangsarbeidet på Blodvegen. Dersom etaten hadde trukket seg ut kunne fangene bli utsatt for enda verre behandling, hvis mulig. Vegvesenet hadde en pragmatisk innstilling til samarbeidet, og tok heller aldri initiativ overfor tyskerne. I situasjoner hvor etaten ikke hadde noe valg, forsøkte den å realisere sine egne ambisjoner.⁷⁷

Pål Nygaard på sin side konkluderer med: «Selv om Baalsrud etterkom de aller fleste av okkupasjonsmaktens ønsker, er det lite grunn til å tro at han gjorde det med glede. Veiarbeidet som Rikskommissariat og Wehrmacht ba om, brøt med prinsippene og planene til Baalsrud (...) Baalsrud var langt mer opptatt av å få utvidet veinettet til jordbruksområder og fiskevær som enda ikke var tilknyttet veinettet på en ordentlig måte».⁷⁸

Både Nygaard og Fagerbakk har studert Baalsruds samarbeid med tyskerne. Deres konklusjoner står ikke i et motsetningsforhold til det jeg har påpekt; nemlig at han kan ha vært, eller ble i løpet av de fem krigsårene, motstandsmann. Om dette er riktig vil vi neppe noen gang få svar på. Men ut fra dette perspektivet er det lettere for meg å forstå hans handlinger i krigsårene, at han måtte unngå enhver mistanke fra Wehrmacht og derfor handlet som han gjorde.

Avsluttende kommentar

I arbeidet med en såpass kort artikkel om et så ømfintlig tema er det ikke mulig å gi et fullstendig bilde av Andreas Baalsrud og hans virke som vegdirektør under den tyske okkupasjonen. Materialet til later ikke en entydig og klar konklusjon. Et nærliggende spørsmål er derfor om jeg har ytet ham rettferdighet ut fra de kildene jeg har hatt tilgang til. Materialet i Baalsruds personlige arkiv kan fortsatt inneholde opplysninger som ved nærmere studier kan kaste lys over hans samarbeid med tyskerne.

NÆRMERE OM BAALSRUDS ARKIV

Baalsruds personlige arkiv ble gitt av hans etterkommere til Norsk vegmuseum, og skal bare brukes i forskningsøyemed. Arkivet inneholder blant annet både utgående (1892–1942) og inngående (1900–1944) kopibøker, personlige notatbøker fra både før og under krigen, og foredrag han holdt. Dessuten inneholder det avisartikler, faglig korrespondanse med spesielle personer, og oversikt over reiser han foretok i Norge 1924–1945.

Det er imidlertid viktig å være klar over at innholdet i arkivet ikke alltid er i overensstemmelse med betegnelsen på boksene. Ved flere anledninger er brev fra krigsårene funnet i bokser fra mellomkrigsårene. Hans dagbøker er uten personlige refleksjoner. Vi vet heller ikke tidspunktet for alle nedtegnelsene. De kan også ha blitt korrigeret på slutten av krigen, eller etter frigjøringen. Det kan stilles spørsmål ved om han kan ha ønsket å legitimere eller rasjonalisere sine handlinger i etterkant. Det blir derfor et spørsmål om i hvilken grad vi kan feste lit til det han selv har skrevet, men i mangel av andre kilder må vi bruke det vi har tilgang til, og utøve kildekritikk.

KILDER

Baalsrud, A. red (1954): Norges Rutebileieres Forbund 1929 – 1954. Rutebilene i samarbeid og konkurranse med landets øvrige transportmidler. Oslo.

Baalsrud, G. (2017): Telefonisk intervju 22. februar.

Baalsrud, K. (2003): Ingeniøren Karl Baalsrud 1877 – 1973. Bekkestua, eget forlag.

Bomann-Larsen, T. (2011): Æresordet. Haakon & Maud. V. Oslo, Cappelen.

Christensen, Chr. (1964): Norge under okkupasjonen. Oslo, Fabritius.

Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetstrygd rundskriv 1506 av 26. juni 1943.

Eng, V. (2010): Hvorfor arbeidet gode nordmenn på flyplassene i Oslo og Trondheim i april 1940? I Historisk tidsskrift bind 89 nr 3, s 425 – 446.

Fagerbakk, Anders (2014): Uante muligheter og blodige veier. Vegvesenets samarbeid med tyske myndigheter i byggingen av Rv50 gjennom Nord-Norge. Masteroppgave i historie. NTNU, Trondheim.

Hansen, T. (2016): Da Vegvesenet bygde krigskirkegårder i Nordland. Årbok for Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1981): Intervju av Knut Waarum februar 1981. Utskrift fra Vegvesenets minneinn-samling. 137 s.

Hegdalstrand, K. (1988): Fra kjerreveg til vegplan – vegingeniøren forteller. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1995): Men arbeidet måtte gå. Vegfolk forteller om krig og okkupasjonsår. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Hegdalstrand, K. (1996): Vegfolk forteller. Vegvesenets Minneinn-samling. Innholdsfortegnelse. Fåberg, Statens vegvesen Norsk vegmuseum.

Haaland, K. (2018): E-post datert 18. juli.

Kirkehusmo, A. (2011): Kommentar til Vidar Engs artikkel: Hvorfor arbeidet gode nordmenn på flyplassene i Oslo og Trondheim i april 1940? I Historisk tidsskrift, bind 90 nr 4 s 587 – 591.

Kolsrud, O. (2004): En splintret stat. Regjeringskontorene 1940-1945.

<https://tv.nrk.no/program/kmte30000413/hakekorsets-profitører>

NIF. Granskningsutvalgets avgjørelser i møter 6. februar 1946, 13. februar og 14. februar 1946 og 1. mai 1946. Trykt i protokoll for NIFs hovedstyre 1. halvår 1946.

Norsk vektidsskrift 1953 – 1961. Utgitt av Teknisk ukeblad. Oslo.

Nygaard, P. (2014) Stor drømmer og harde realiteter. Veibyggning og biltrafikk i Norge, 1912-1960. Oslo, Pax forlag.

Nygaard, P. (2016): Veisystemet i Norge – teknokratistyrte eller offer for distriktspolitikk? I: Historikere i oppdrag. Festskrift til Trond Bergh, Sverre Knutsen og Lars Thue i anledning 70 års dagen i 2015 og 2016. Novus Forlag.

Nøstdal, K. (1988). Soldaten som tapte freden: biografien om krigshelten Ludvig Aarhaug. Oslo, Tiden Norsk Forlag A/S.

Riis, T. (1933): «Veianlegget Ogn-Tengs». I Meddelelser fra veidirektøren. Nr 7. s 97-98.

Røed, A. C. (2017): Andreas Baalsrud vegingeniør til fingerspissene. Årbok for Norsk vegmuseum.

Røed, O. T. (1946): Undersøkelser vedrørende norske myndigheters stilling til tyske arbeidsoppdrag den første tid etter 8. april 1940. Utgitt av Erstatningsdirektoratet.

Statens vegvesen. Meddelelser fra veidirektøren 1940 – 1952. Oslo.

Skåden, K. (2013): Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1800 – 1942: tre eksempler. Doktorgradsavhandling. Oslo. Humanistisk fakultet. Universitetet i Oslo.

<https://www.tekniskmuseum.no/forskning/organisasjon-todt-i-norge>

Teknisk Ukeblad 24. mai 1945.

Trætteberg, A. (1993). Mathias Gaukerud NS-medlem og motstandsmann. I Lautin, lokalhistorisk årbok for Løten.

«**Tvangsarbeidets politiske økonomi:** Organisation Todt i Norge under andre verdenskrig» <https://www.tekniskmuseum.no/museet/139-grossraum>

NOTER

1: Nygaard 2014 s 142-147, 166 -170
2 <https://no.wikipedia.org/wiki/Wehrmacht>
3: <https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Wehrmacht> (Nygaard 2014 s 205).
4: <http://www.norghistorie.no/andre-verdenskrig/artikler/1767-vegvesenets-samarbeid.html>
5: Røed 2017 s 197 – 198
6: Nygaard 2014 s 180
7: Christensen 1964 s 110
8: Nygaard 2014 s 181-182
9: Nygaard 2014 s 186-188
10 Nygaard 2014 s 195
11 Eng 2010 s 425 – 446
12 Nygaard 2014 s 194 – 198
13 Fagerbakk 2014 s 24 – 25
14: Nygaard 2014 s 191
15: Hegdalstrand 1995 s 16-19, 36-37
16: Hegdalstrand 1981 s 103
17: Christensen 1964 s 47 – 56), <https://no.wikipedia.org/wiki/Administrasjonsr%C3%A5>
18: Røed 1946 s 129
19: Nygaard 2014 s 189
20: Fagerbakk 2014 s 27 – 30
21: Krigens notatbok 8.8.1940 – 12.6.1940 s 36
22: Nygaard 2014 s 197 – 198
23: Nygaard 2014 s 183
24: Skåden 2013 s 251, 253 - 254
25: Hansen 2016 s 60
26: <https://www.tekniskmuseum.no/museet/139-grossraum>
27: Nygaard 2014 s 203
28: Eng 2010 s 442

29: Nygaard 2014 s 211 – 214
30: Christensen 1964 s 91
31: Fagerbakk 2014 s 35 – 39
32: Riis 1933 s 97-98
33: Hansen 2016 s 59 – 60
34: Fagerbakk 2014 s 35 – 55
35: Riksarkivet RA/S-1660/D/Dk/L0039/002
36: Baalsruds arkiv inngående korrespondanse 1919-1942.2 s 149, inngående korrespondanse 1931-1944 s 3 – 5, 9, utgående korrespondanse 1927 – 142 s 2
37: Baalsrud arkiv utgående korrespondanse 1927 – 1942 s 77
38 Nygaard 2014 note 188 s 311-312
39: Nygaard 2014 s 184
40: Riksarkivet RA/S-1660/D/Dk/L0039/002
41: Røed 2017 s 198, 202
42: Nygaard 2014 s 200, 214
43: Nygaard 2014 s 231- 232
44: Nygaard 2014 s 231 – 232
45: Hegdalstrand 1995 s 16 – 19
46: Hegdalstrand 1981 s 103
47: Christensen 1964 s 94
48: Direktoratet for Arbeidsformidling og Arbeidsløshetstrygd rundskriv 1506 av 26. juni 1943, Hegdalstrand 1995 s 52 - 57
49: Baalsrud notatbok alminnelig 1943 – 1943 s 34 1943 – 1944 s 9
50: Nygaard 2014 s 185
51: Christensen 1964 s 120 - 124
52: Kolsrud 2004 s 189
53: Nygaard 2014 s 221 – 222
54: Nygaard 2014 s 223
55: Meddelelser fra veidirektøren 1945 nr 5 s 51 – 52

Artikkel i VG 30. november 2014 s 16-18.

Ulateig, Egil 1993. Justismord: historien om Roald Dysthe. Oslo, Aschehoug.

56: Nygaard 2014 s 224 - 226, 231 - 233
57: Nygaard 2014 s 233 - 238
58: <https://tv.nrk.no/program/kmte30000413/hakekorsets-profitører>
59: Norsk vektidsskrift 1952 nr 2 s 30, nr 3 s 34, 1957 nr 3 s 52, 1961 nr 2 s 21
60: Baalsrud 1954 u.p., s 268
61: Norsk vektidsskrift nr 1 januar 1952
62: Baalsrud 2003 s 48
63: Telefonisk intervju Gaute Baalsrud 22.februar 2017
64: Nygaard 2014 note 188 s 311-312
65: Nøstdal 1988 s 204
66: Nøstdal 1988 s 72 – 73
67: Nygaard 2014 s 223
68: Eskild Jensen i samtale med Geir Paulsrud sent på 1980 tallet
69: e-post Kjell Haaland 18. juli 2018
70: Teknisk Ukeblad 24. mai 1945 s 79
71: Granskningsutvalgets avgjørelser i møter 6. februar 1946, 13. februar og 14. februar 1946 og 1. mai 1946. Trykt i protokoll for NIFs hovedstyre 1. halvår 1946
72: Nygaard 2014 s 241
73: VG 30. november 2014 s 16-18
74: Gravferdsetaten i Oslo kommune
75: Røed 2017 s 200
76: Krigens notatbok 8.8.1940 – 12.6.1940 s 36
77: Fagerbakk 2014 s 57 – 59
78: Nygaard 2014 s 230