

Jens Munch, vegsjefen
som var for langt forut
for sin tid



Jens Munch, vegsjefen som var for langt forut for sin tid

TERJE OLBERG

Fru Rabe i Vegdirektoratet gjorde i sin tid oppmerksom på at Østfold etter godt forarbeid av vegsjef Jens Munch fikk anlagt den første Vegsentralen (maskinsentralen) i landet, vedtatt av Stortinget i 1919, og at en liten 75-årsmarkering kunne være på sin plass i 1994. Dette ga støtet til at vi fikk den erfarne journalist Tore Aalborg til å skrive «Vegsentralen i Østfold», den første av i alt 8 bøker om Vegvesenet, vegene, fergene og vegarbeiderne, om planene, anleggene, vedlikeholdet, biltilsynet og ikke minst om vegpolitikken.

Da Ragnar Lie gikk av som info-sjef i Vegdirektoratet, arbeidet han en del fra Vegkontoret i Østfold. Under en kaffeprat like etter utgivelsen av boka om Kongeveiene gjennom fylket, forfattet av Tor Schmedling i 1997, røpet han interesse for en mulig bok om Jens Munch. Med seg fikk han overingeniør Kåre Enga og personalsjef Odd Lauvstad, begge pensjonister. Boka om «Vegsjefen som var for langt foran sin tid» ga vi ut i 1998 med Eggen Press AS, Fredrikstad, som forlegger, og i 2003 i en ny utgave med et verdifullt tillegg skrevet av doktorgradsstipendiat Kristina Skåden. Hun hadde gjennom sitt forskningsarbeid dokumentert hvordan mellomkrigstidens Tyskland med sine lange veglinjers politikk også påvirket norske ingeniører.

Vegsjef Jens Munch begynte å se enden av karrieren, og anbefalte sin medarbeider og svigersønn Holger Brudal som deltager ved PIARC-kongressen i München i 1934. For Østfold og Norge ble den umiddelbare konsekvens

Terje Olberg har en lang karriere i Vegvesenet, og var driftssjef i Østfold da han ble pensjonist i 2007.
(Foto: Håkon Aurlien)



at ferga ved Svinesund skulle erstattes med bru og ny Europaveg over sundet, slik svenskene og for så vidt tyskerne ønsket.

PERSONALIA

Jens Laurits Arup Munch var garnisonsprestesønn fra Horten, og født i 1868, bare fem år etter sin tremenning Edvard, som han etter sigende ikke hadde alt for mye til overs for, selv om Jens Lauritz var både musikkinteressert og flink til å tegne. Men interessen for en rivende teknisk utvikling før og etter århundreskiftet kunne de vel ha felles, om det enn kom til svært forskjellig uttrykk hos de to Munchene.

I 1917 kjøpte familien Munch eiendommen Granly på Jeløy utenfor Moss. Dette ble både deres hjem og Vegvesenets kontor.



Jens Laurits Arup Munch tok studenteksamen i 1886, ingeniøreksamen ved Kristiania Tekniske Skole i 1888, og ble diplomingeniør ved Berlin Tekniske Høyskole 1890. Han havnet i Vegdirektoratet og ble etter hvert leder av Veidirektørkontorets ingeniøravdeling fram til 1899, da han ble den første amtsingeniøren i Nordre Trondhjems amt, 31 år gammel.

Etter 18 års utrettelig innsats, særlig for å modernisere vegvedlikeholdet, ønsket både han og kona Nanna å flytte sørover. Fruens helse og hans videre ambisjoner, kanskje en dag som vegdirektør, var grunner gode nok. I 1917 ble han ansatt som amtsingeniør i Østfold. Familien kjøpte eiendommen Granly på Jeløy, som både ble deres hjem og Vegvesenets kontor.

Jens Munch ble aldri vegdirektør, men han gjorde en kjempeinnsats for vegsaken i vid forstand. I 1936 gikk han av som vegsjef og flyttet til Oslo. Han døde 17. mars 1940 og er gravlagt ved Moss gamle kirkegård.

Her er noen glimt fra Munchs fanesaker, noe om de lange linjene, litt kronologisk og litt tematisk.

FANESAKER

Vegvedlikeholdet var nok det han alt i alt la ned mest tid og krefter på. I første omgang organisatorisk, etter hvert ble den tekniske utførelsen viktigere. I dag ville vi si at hans visjon var en profesjonalisering av hele vegsektoren, og i første omgang av vedlikeholdet.

Med fortid i Vegdirektoratet og fra sin posisjon i Nord-Trøndelag, var han aktiv i forarbeidene til Vegloven av 1912 som åpnet for et vedlikehold med leid, betalt hjelp uten pliktarbeid. Han var også sterkt kritisk til lensmennenes lovbestemte tilsyn med vedlikeholdsarbeidet, en kamp han tok med seg til Østfold og førte videre på flere fylkesting. Det endelige vedtak kom i 1932, med inndeling i riks- og fylkesveger organisert i 8 distrikter administrert av vegsjefen. Han ønsket også en viss funksjonsdeling mel-

lom anleggs- og vedlikeholdsarbeid, men var selvsagt «langt foran sin tid».

I sitt første budsjettforslag midtårs 1918, peker han på at «alt må styrkes»: amtets bevilgning med 50% og statens med 100%, kompetansen må heves og maskinbruken økes. Han oppnår at budsjettet blir styrket, får gjennomslag for bygging av maskinsentralen året etter, og får tilsatt NTH-utdannede Holger Brudal i 1921.

På samme tid får han fylkesmannen og etter hvert tinget med på en langtidsplan for anleggsvirksomheten med 20 års perspektiv. Han greide også her å komme litt foran Vegdirektoratet, som like etter ble pålagt av Stortinget både å få frem en fylkesvis utbyggingsplan og revidere tildelingsprosenten. «Amt» som begrep gikk ut i 1918.

Hans innsats for organiseringen av vedlikeholdet, er virkelig noe å lære av. Allerede i 1919, etter møter med ordførerne og lensmennene, foreslo han at fylket skulle deles i 7 distrikter med egne vegtilsynsmenn og vegvoktere. Lensmennene skulle fases ut «naturlig», men fortsatt ha kassererstatus. Kanskje trudde han at dette skulle holde. Men nei, i 1922 vendte fylkestinget tommelen ned for vegtilsynsmannsordningen, selv om han hadde full støtte fra Vegdirektøren.

Nå viste vegsjefen seg som en leder av sin tid, preget av en «medfødt» dominans i debattene og en forkjærighet for tekniske detaljer. Han ga den nye assistentingeniøren Holger Brudal nesten frie tøyler. De ble enige om å gå inn for grus i stedet for knust stein i toppen av vegen,

noe også Vegdirektoratet anbefalte. Maskinparken ble mekanisert og motorisert, og i påvente av vedtak kjøpte Munch tjenestebil for egne penger. Det ble tatt bilder som dokumentasjon, og han engasjerte seg i den offentlige debatten.

Som KNA-medlem og stifter av foreningens første fylkesavdeling i 1924, preget hans meninger og resultater foreningens blad «Motorliv» gjennom mer enn ti år. KNA delte ut pokal og diplom til vegvoktere, og gradvis kom forbedringen. Vegdirektøren kom på besøk og var svært tilfreds, fylkesmannen likeså.

Ryggevegen, del av det som i dag er fylkesveg 118, den gang hovedvegen gjennom ytre Østfold, og som han kalte «rv. 1», klarte seg bra i motsetning til tidligere, med en trafikk på «600 vogne daglig».

Så skulle man tro at viljen til forandring var større da Munch igjen tok opp organiseringen av vedlikeholdet på fylkestinget mai 1926, med bl.a. å vise til gode svenske resultater med lignende organisering med betydelig privat innslag. Men nei, tinget ønsket heller ikke denne gang å ta standpunkt i det de opplevde som en strid mellom vegsjefen og lensmennene.

Munch ga seg ikke, og på det årlige overingeniørmøtet (vegsjefmøtet) holdt han et foredrag om temaet og de samlet seg om en felles uttalelse som klart tilkjennega at lensmennenes vegtilsynsrolle burde opphøre.

Lensmennene tok til motmæle, og da fylkets ordførere ble samlet til fylkesting i juni 1927 vedtok de følgende: «Fylkestinget gir veiadministrasjonen anledning til at forsøke med en oppsynsmand og



Vårsløsningen gjorde riksveg 1 i Rygge nesten ufremkommelig i april 1928.

et arbeidslag i et av veiadministrasjonen bestemt område».

Siste halvdel av 1920-årene må ha vært en spennende og krevende tid for vegsjefen og hans medarbeidere, antall motordrevne kjøretøyer i fylket ble doblet på få år. I 1927 var det i Østfold registrert 2000 personbiler, 720 lastebiler og 152 rutevogner. Hestetrafikken var fortsatt betydelig, særlig om vinteren.

Først i 1932 fikk vegsjefen den ordning han hadde arbeidet for i bortimot tre tiår. Organiseringen av vedlikeholdet i distrikter med vegtilsyn og vegvoktere ble ikke særlig forandret de neste femti årene, selv med en mer gjennomgripende funksjonsdeling på 1960-tallet. Senere var det mer justering i oppgaver, ansvarsområder og navnebruk, blant annet begrepet vegmester/vegmesterområde.

Vegdekkene representerte en annen stor utfordring, særlig i byområdene og

på hovedvegene. Overgangen fra hestebein og jernhjul til motor og gummidekk, større krefter og mer last gjorde det vanskelig å holde et vegdekke med tradisjon tilbake til Romertida.

Men overgangen til grusdekke og jevnlig høvling viste seg å holde mål, også kong Håkon roste dekket på Ryggeveien. Men land som allerede hadde erfaring med biltrafikk tenkte videre, og det endte med at assistentingeniør Brudal med Munchs bistand dro på studiereise til USA. Han kom hjem med nyttig kunnskap, faktisk på flere områder, skulle det vise seg senere.

Et forsøk med bitumen blandet i grusen blir etter 2-3 år av Vegdirektoratet betegnet som «meget bemerkelsesverdig». Flere forsøk fulgte for å erstatte grusdekkene, særlig i fylkene rundt Oslofjorden. Også sement/betong ble omtalt som mulige dekkematerialer. Munch, som hele



tiden hadde hatt et godt forhold til steinindustrien i ytre Østfold, argumenterte lenge for «smågatesten» eller brustein som fast dekke på hovedvegene i og mellom byene.

De faglige diskusjonene om valg av annet dekkemateriale enn grus, var antagelig heftige og fremfor alt nødvendige. Brudal, som etter hvert kom til å forske mye på ulike dekketyper, må ha forstått at brustein neppe hadde livets rett på det fremtidige hovedvegnettet. Men hensynet til arbeidsplassene i steinindustrien hadde betydning når fylkestinget skulle vedta vegbudsjettet. Derfor måtte vegsjefen balansere faglig mellom det foreløpig sikreste kortet brustein, og mer omfattende utprøving med bitumen på eller iblandet veggrus.

Jens Munch ble tidlig et aktivt medlem av Vegingeniørenes avdeling av NIF, som var startet 1913. På et fellesmøte med

Polyteknisk forening i 1931, tok vegdirektør Baalsrud opp mulighetene for høyere brensinavgift og bilavgift for å få en raskere utbyggingstakt av vegnettet og «hårdere dekker».

Direktør Alfred Holter, Cementindustrien, hevder at det «kan være god økonomi i å låne penger til permanente dekker» fordi innsparingene i vedlikehold vil kunne amortisere nødvendige lån. Tilsvarende møte holdes også i KNA-regi og selvsagt med fylkespolitikkerne.

Munch og Brudal arbeidet gjennom hele 1932 med en plan for faste dekker av ulik type, utført av entreprenører som både skulle gjøre arbeidet og stille kapital. Amortisering av lånene skulle skje ved beregnet innsparing i grusvedlikeholdet. Planen ble overlevert til Vegdirektøren i 1933, samtidig som en strekning på 347 meter mellom Sarpsborg og Fredrikstad fikk et på stedet blandet bitumen-

Jens Munch satte i gang de første forsøk med Essenasfalt på Ryggevegen (ved Melløs på dagens fv 118 i Moss) i 1927.



Riksveg 1 gjennom Rygge fikk mange lovord for god dekkekvalitet. Jens Munch og hans svigersønn Holger Brudal laget senere en plan for faste dekker, utført og finansiert av entreprenørene og betalt ved innsparinger i vedlikeholdsarbeidet, men fikk tomme ned fra vegdirektøren.

dekke. Også overflatebehandling settes i gang, men mangelen på utstyr begrenser omfanget.

Men Vegdirektøren vender, kanskje ikke så overraskende, tomme ned for både organisering og finansiering.

Samme året blir Jens Munch utnevnt til ridder av St. Olavs orden for fortjenestefullt virke i Veivesenet. Kanskje var det et plaster på såret og en påminnelse om at ting tar tid.

Men når sant skal sies så hadde svenskene for lengst kommet i gang med sin egen metode for overflatebehandling, og denne var også under utprøving i Østfold.

FASTE DEKKER

Som en avrundning på Munchs og kollegenes strev for å hamle opp med den gryende bilismens krav til kjørekraft, vil

jeg nevne Bruuns plan for legging av faste dekker.

Stortingsrepresentant Svend Foyen Bruun, fra Høyre i Vestfold, fremmet i juli 1936 en interpellasjon om legging av faste dekker. Dette skjedde noen måneder etter at Jens Munch hadde gått av som vegsjef.

Dette var i realiteten Munchs dekkeplan for Østfold kopiert over til Vestfold. Tross statsminister Nygaardsvolds skepsis med henvisning til Vegdirektøren, kunne presidenten C.J. Hambro klubbe et vedtak mot 15 stemmer. Vegdirektøren var overkjørt av en pensjonert vegsjef og en stortingsmann, og sånt har vel også hendt i ettertid.

Frem til krigsutbruddet ble det kontrahert faste dekker etter Bruuns/Munchs plan for tre millioner kroner, vesentlig i Vestfold og Østfold.



Tidligere vegdirektør Eskild Jensen hadde stor glede av historien om kjøpet av Barber Green asfaltmaskinen da han tok den i øyesyn sommeren 2009 sammen med Terje Olberg. Jensen var vegdirektør fra 1980 til 1992 og døde i 2013. Maskinen er siden restaurert og står ved den vernede Ørje vegstasjon. (Foto: Håkon Aurlien)

Etter krigen ble politikken slik at entreprenørene sto for de varme dekkene, og Vegvesenet for overflatebehandling og utvikling av «kalde» dekker. Men i Østfold var fortsatt interessen for egen bruk av varme masser tilstede, selv om også Brudal hadde sluttet. Etter noen års kjøp av masser, gjorde vegsjef Melbye som forgjengeren; han foreslo kjøp av blandeverk og fikk fylket til å opprette et fond som skulle nedbetales med innsparinger vedlikeholdskostnader. Dette var i 1951.

Allerede to år senere foreslo vegsjefen kjøp av utlegger, også etter «amortiseringsmetoden». En ny Barber Green ble anskaffet høsten 1953 med fylkestingets godkjenning 26. januar 1954. I saksframlegget sier fylkesmannen bl.a at «en skylde å gjøre oppmerksom på at asfaltutleggeren er anskaffet».

Verket ble plassert i Vister nær Sarpsborg, området med den største trafikken i fylket. I 1972 ble både blandeverk og utlegger erstattet, men i løpet av disse årene hadde Østfold som eneste av 18 fylker lagt sin Agb 20 prosent billigere enn de øvrige der entreprenørene i realiteten hadde delt landet mellom seg.

Mens vi i Akershus og de andre fylkene strevde med den første vegplanens (NVP 1970-73) 20-års mål om 8 tonnshelårs aksellast og at alle riksveger skulle være svarte, dvs. med fast dekke, var Østfold som Oslo ferdig med dekkeleggingen i den første vegplanens første år, 1970.

Utleggeren fra 1954 inngår i dag i Vegvesenets museumssamling. Den sto under en presenning på Vegsentralen i Rakkestad til den i 1993 ble flyttet til Ørje gamle vegstasjon, der museumsdelen var



Overingeniør Jens Munch (til venstre) sammen med sin etterfølger Petter Andreas Dannevig, på dagens fv 114 i Øvre Tune i dagens Sarpsborg kommune.

under utvikling. Etter noen års innsats gikk den igjen på egne belter.

Den heter ikke BG Junior, som det sto i fylkesmannens saksframlegg, men derimot BG Olding, og det passer vel bedre på Vegvesenets aller første selvgående asfaltutlegger.

HOVEDVEGFORBINDELSE

Den tredje fanesaken til Jens Munch er utvilsomt hovedvegforbindelsene til Stockholm og Göteborg. I 1923 hadde han deltatt på PIARC-kongressen i Sevilla, hvor han sikkert hentet ny inspirasjon. Han var en festlig kar, og skaffet seg lett både tilhørere og tilhengere. Her og senere luftet han behovet for et engere forum for de skandinaviske land, det ble etter hvert til Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) i 1935.

Vi som har fått delta her, kan bekrefte at denne samlingen av offentlige og private veg- og trafikkfolk har vært nyttig og selvsagt trivelig.

Midtsommer 1934 var det igjen

PIARC-kongress, denne gang i München. Det ble et gedigent arrangement, med 2000 deltagere fra hele verden som ville se, lære og feste. Resultater ble det også, i hvert fall for Østfold, som hadde hatt Holger Brudal med på konferansen.

Ny kunnskap fra kongressen i München må ha spilt en avgjørende rolle da Vegkontoret allerede høsten 1934 forlot planen om en fremtidig hovedveg sydover om Halden og Bullaren. Nå var man enig med svenskene, som lenge hadde ønsket en rettere linje over Ringdalsfjorden ved Svinesund. De så helst at jernbanen nordover ikke stoppet i Strømstad, men fulgte vegen.

Kristina Skådens avhandling «Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1820-1942» rommer mye interessant veghistorie og viktige forskningsresultater. Ikke minst påviser hun sammenhengen mellom kongressen i München og trasévalget ved Svinesund.

Jernbane ble det ikke, det var politisk umulig i forhold til den gamle storheten



Halden (Fredrikshald). Hun bekrefter herrene Munch-Brudals sterke engasjement for å få en fremtidsrettet europaveg etter tysk mal til Norge, og det er fint at hun belyser den store innsatsen Holger Brudal sto for.

Holger Brudal deltok som offisiell norsk representant, sammen med avdelingsingeniør Thor Larsen fra Vegdirektoratet. Han ble senere vegsjef i Vestfold. Den norske gruppen på 33 personer var allsidig sammensatt med overvekt fra privat virksomhet.

Vel hjemme skrev Brudal og Larsen en lengre artikkel i «Meddelelser fra vegdirektøren» (oktober 1934) hvor de summerte opp anbefalinger fra kongressen som hadde relevans for Norge.

Hovedbudskapet kan vi vel tenke oss: lange hovedveglinjer, større fart («bilens hurtighet»), planskilte krysninger og permanente faste dekker. De og andre

deltagere fulgte opp i aviser og tidsskrifter.

Kanskje ble det i meste laget for noen, muligens også av politiske grunner. Sigrid Undset formulerte motstanden slik: «Den største fare for vår tids mennesker er at de lar seg bedøve av farten».

I forhold til politikerne og vegdirektøren var Munch talsmann for den nye tids behov for raskere transport. Hans visjon var «Oslo - Göteborg, 40 mil på 4 timer». Vegdirektør Baalsruds kommentar var bl.a. «det er vel ikke noget direkte behov for store brede bilchauseer hos oss».

Til tross for det gikk Munch og hans medarbeidere i gang med å planlegge ny europaveg over Svinesund, slik svenskene og for så vidt tyskerne ønsket. Vegen videre skulle gå diagonalt gjennom fylket over Ise til Haug, mellom Mysen og Askim, hvor den møtte hovedvegen fra

Vegsjef Jens Munch fulgte opp PIARC-kongressen i München i 1934 med å planlegge en ny europaveg mellom Oslo og Göteborg over Svinesund. Brubyggingen kom i gang i 1939, året før Munch døde. Slik så det ut sommeren 1941.

Stockholm, for så å følge samme trasé til hovedstaden.

Planen ble ikke fulgt, men brua kom ved Svinesund. Den ble påbegynt i 1939 og åpnet av kong Haakon og kronprins Gustav Adolf i 1946.

Så gikk det enda vel et tiår før nye planleggere tok fatt på europavegen sydover. Ansvaret fikk en ung dynamisk avdelingsingeniør, Per Øgaard, som begynte i Østfold der han arbeidet sammen med avdelingsingeniør Kåre Enga under aktiv styring av senere plandirektør og teknisk direktør i Vegdirektoratet, Arne Grotterød. Han var da full av ferske inntrykk og nye vegnormer etter et studieopphold i USA.

På bakgrunn av omfattende trafikkundersøkelser kunne vegsjef Benterud i 1961 sende planer og overslag til Vegdirektoratet for en parsellvis utbygging av europavegen fra Akershus til Sverige.

Den første motorvegparsellen i landet ble bygd utenom Moss og ikke gjennom byen, etter at bl.a. Per Øgaard i beste «Munch-stil» under et folkemøte gikk mot vegdirektør Backer. Vegen ble klargjort for 4-feltsveg, men bare to felt ble bygd og tatt i bruk i 1963. De øvrige to felt ville etter prognosen ikke trenges før mot slutten av 1970-årene. Det skulle drøye enda lengre, men i 2003, nesten sytti år etter PIARC i München var det trafikk på 4-feltsvegen forbi Moss.

Munch sluttet som vegsjef i januar 1936 og ga ifølge Ragnar Lie noen herlige intervjuer. Han la ikke skjul på de mange utfordringene, men omtalte også de gode resultatene som var oppnådd i hans tid. Han fikk mye ros fra mange, også fra veg-

direktør Baalsrud, som avslutter med et håp om at «han også fremtidig under friere forhold må finne anvendelse for sin tid og arbeidskraft».

Og slik ble det. Han ble umiddelbart engasjert av sin gamle bekjente direktør Holter i arbeidet med en omfattende stamvegplan av helt andre dimensjoner enn vegdirektørens.

Finansieringen skulle skje ved å opprette et statselskap som amortiserte betydelige lån ved å disponere minimum en tredjedel av de økte inntekter fra bil- og bensinavgiftene med 1935 som basisår. Det ble igjen arrangert møter der Holter, Munch og bilbransjen argumenterte for sin plan, mot Vegdirektoratet, som oftest representert ved vegdirektør Baalsrud.

Mens Vegdirektoratets 5-års investeringsplan var på 25 millioner kroner i 1937, lanserte NAF en tilsvarende plan på 35 millioner. Holters 30-årsplan med Munchs beregninger lød på 450 millioner kroner, og hadde stor støtte fra KNA, næringslivet og bilbransjen.

Da Jens Munch døde 17. mars 1940, ble hans gjerning berømmet både i ord og blomster. Krigen satte en stopp for en mulig storstilt motorvegbygging, selv om det ble laget mange planer i løpet av de fem årene, eks. Oslo – Trondheim.

Holger Brudal ble i 1938 utnevnt til den første sjef for Veglaboratoriet, og var med på å bygge dette opp til et høyt respektert faglig miljø, som alle fylkene hadde stor nytte av. Han gikk av med pensjon i 1968.

MANNEN MED DE LANGE LINJER

Hva er det som fascinerer med Jens Munch



og hans førtiårige kamp for å ligge i tet og prege utviklingen? Utvilsomt hadde han en velutviklet evne til å se de lange linjene. Han spurte nok ikke som vegmesteren i Eidsvold i sin tid: «Kan De si meg, Olberg, hvorfor må alt forandres?» Han jobbet vedvarende for å utvikle og tilpasse organisasjonen. Det var helt grunnleggende.

Så skjønte han og mange med ham etter hvert at «fordismen», den masseproduserte bilen på gummihjul, ville påvirke menneskene og forandre samfunnet raskere enn noen gang tidligere i historien. Som ingeniør så han muligheten i å utvikle metoder og ta i bruk det beste verktøyet raskest mulig.

Finansiering av bygging og vedlikehold måtte etter hvert som han fikk skolerte medarbeidere, bli hovedutfordringen. Oppfinnsomheten var stor, men som regel for radikal.

Kanskje hadde vi ham i tankene da vi fra statsråd Dørum i sin tid fikk et klapp på skulderen til å gå i gang med det som ble Østfoldpakka, utbyggingen av E6 og E18 som ble fullført ved åpning av ny E18 ved Ørje 9. desember 2017.

I et lite avsnitt i Handlingsprogrammet til NVVP 1998 – 2001, formulerte vi i februar 1997 følgende: «For å nå viktige mål for kollektivtrafikken, trafikkisikkerheten og miljøet, samt å sikre næringslivets transport, vil det være ønskelig å vurdere andre finansieringsformer i tillegg til de ordinære bevilgninger som gis til Østfold.»

En FrP-representant som lurte på om det egentlig betydde bompenger, stemte i mot da et nesten enstemmig fylkesting ti måneder senere vedtok programmet med samme ordlyden, slik at forberedelsene til Østfoldpakka kunne begynne for alvor.

Overingeniør Jens Munch (i lys frakk) tar en sjelden hvil på en av hans mange inspeksjonsturer rundt om i fylket. Tjenestebilen, B-513, hadde han kjøpt for egne penger.