

Bård Toldnes

Veivalget

Norsk samferdsel rasjonaliseres 1920–1970



FAGBOKFORLAGET

Veivalget

Bård Toldnes

Veivalget

Norsk samferdsel rasjonaliseres 1920–1970



FAGBOKFORLAGET

Copyright © 2019 by
Vigmostad & Bjørke AS
All Rights Reserved

1. utgave / 1. opplag 2018

ISBN: 978-82-450-3087-7
ISBN (trykt): 978-82-450-2330-5

Tilrettelagt for e-bok: John Grieg, Bergen
Forsidedesign ved forlaget
Foto forside: Persontog trukket av damplokomotiv type 30b på
brua over Sarpsfossen. © Normann/Norsk jernbanemuseum
Sats: Type-it AS, Trondheim

Utgivelsen har mottatt støtte fra Nord Universitet,
Handelshøgskolen.

Spørsmål om denne boken kan rettes til:
Fagbokforlaget
Kanalveien 51
5068 Bergen
Tlf.: 55 38 88 00 Faks: 55 38 88 01
e-post: fagbokforlaget@fagbokforlaget.no
www.fagbokforlaget.no

Materialet er vernet etter åndsverkloven.
Uten uttrykkelig samtykke er eksemplarframstilling
bare tillatt når det er hjemlet i lov eller avtale med Kopinor.

Forord

Som liten gutt kunne jeg høre det enorme damplokomotivet nærme seg jernbanestasjonen på Levanger. Ofte rakk jeg å stå på jernbanebroen når toget pustende og pesende passerte under. Innhyllt i røyk fikk jeg en følelse av kreftene denne store teknologiske konstruksjonen hadde. Den underlige smaken av damp og karbon satt i til jeg kom fram til Byskolen der vi tilbrakte de første skoleårene. På vei til skolen passerte jeg noen få biler som sto på den grusbelagte gaten. Hest og vogn dominerte gatebildet sammen med syklene. Dette harmoniske samlivet skulle endre seg mye i løpet av få år.

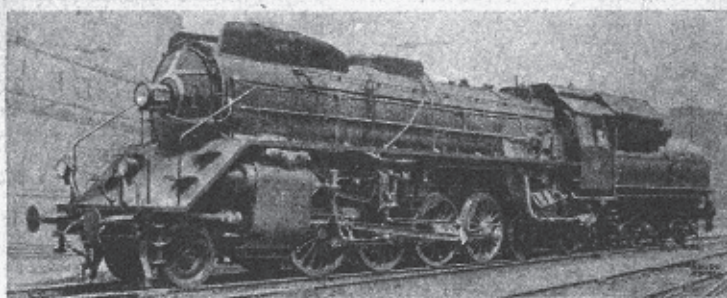
Denne boken handler om bilen og jernbanen. Den analyserer hvordan de to teknologiene presset på hverandre, hvordan de ble formet gjennom reguleringene, og hvordan organisasjonene rundt dem endret seg. Boken tar også for seg hvordan norsk samferdsel ble rasjonalisert og samorganisert. Dette betinger at vi også har et sideblikk på frakten med båt langs kysten.

Det finnes to meget viktige institusjoner for norsk historieforskning, Nasjonalbiblioteket og Riksarkivet/Statsarkivene. Nasjonalbiblioteket har digitalisert et omfattende forskningsmateriale der spesielt stortingsproposisjonene, innstillingene til Stortinget og stortingsmeldingene peker seg ut. I tillegg er mange viktige bøker digitalisert. Gjennom dette arbeidet er norsk historieforskning flyttet et lysår. Riksarkivet og Statsarkivene med sine enorme samlinger har alltid åpnet sine dører og bidratt. Det er ikke lett å gi uttrykk for takknemligheten jeg føler.

Nord Universitet har i stor grad latt meg leve i fred i min forskerboble, vel vitende om at det å være forsker ikke er et yrke, men et levesett.

Jeg vil rette en spesiell takk til min kone Hanne som har utfordret meg i mange av mine problemstillinger. Professor Per Østby, NTNU, har bidratt med kritiske kommentarer, noe som har vært nyttig og nødvendig. Jeg er svært takknemlig for det.

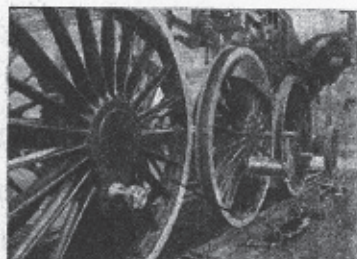
I 1941 introduserte Quisling en språkreform der han ønsket en tilnærming mellom nynorsk og riksmål. Ordet veg skulle nå erstatte vei, slik at f.eks. veivesenet ble til vegvesenet. Jeg har av mange gode grunner valgt å skrive vei konsekvent i egen tekst, med unntak av sitater der ordet veg er brukt. Statens vegvesen og Vegdirektoratet har valgt denne skriveformen etter krigen. Jeg har derfor forholdt meg til det.



1D2-Hurtigtogslokomotiv for Dovrebanen

Damplokomotiver av enhver art og ydelse

Tenderlokomotiver · Lokomotiver uten fyring
Diesellokomotiver · Elektriske lokomotiver



Hjulsatser og enkeltdele herav

Billede: Hjulsatser for et tungt hurtigtogslokomotiv



Sporanordninger

Sporveksler og sporkryss av
enhver art · Skinnekryss og
tungeanordninger



Billede: Innbygning av en sporveksel i en
sporanordning i Sverige

KRUPP

2970a

Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Lokomotivfabrik, Essen

• Representanter: Jens Rolfsen & Søn A/S., Oslo

Innhold

Forord	5
Kapittel 1 – Innledning	13
1.1 Innledning	13
1.2 Tidligere forskning	16
1.3 Epoker innen samferdselen	18
1.4 Aktørnettverksteori	19
1.5 Diskursanalysen	21
Kapittel 2 – Ny tid – nye krav	25
2.1 Innledning	25
2.2 Direktoratene	26
2.3 Avisdebatten	27
2.4 Det nordiske administrative forbund (N.A.F.)	31
2.5 Statens forenklings- og sparekomité (SFS)	34
Kapittel 3 – Statsbanene	41
3.1 Innledning	41
3.2 Bakteppet	42
3.3 Infrastrukturen	47
3.4 Jernbanen i Norge	49
3.5 Hovedstyrets forslag til ny administrasjonsordning	52
3.6 Stortingsproposisjon nr. 112 (1923)	54
3.7 Forslaget til vedtak	57
3.8 Omkamp	58
3.9 Tordenskjolds soldater	60
Kapittel 4 – Jernbanekrigen	63
4.1 Innledning	63
4.2 Jernbanekomitéen av 1932	64
4.3 «Statsbanenes øverste administrasjon m.v.»	66
4.4 Hovedstyrets svar til Arbeidsdepartementet	69

4.5	Komitéens tilsva	70
4.6	Statsbanenes forvaltning	72
4.7	«Øksekommisjonen»	74
4.8	Øksekommisjonens vurdering	76
Kapittel 5 – Jernbaneplanene på 1920-tallet		81
5.1	Innledning	81
5.2	Veidirektør Baalsrud og bil-jernbanespørsmålet	82
5.3	Komitéen til revisjon av prinsippene for vår jernbaneutbygging	83
5.4	Byggeomkostningene	86
5.5	Nødsarbeidene	88
5.6	Landsplanen av 1922	90
5.7	Om anlegg av nye jernbaner	94
5.8	Jernbaneplanen av 1923	96
5.9	Statsdrevne bilruter	102
5.10	Statsbanenes bildrift i distriktene	104
5.11	Lågendalsruten og Selburuten	107
5.12	Kompensasjonsveiene	108
Kapittel 6 – Samorganiseringsspørsmålet		111
6.1	Innledning	111
6.2	De første forsøkene på å rydde opp	112
6.3	Andersen/Sommerschil	114
6.4	Jernbanekomitéens innstilling av 20. april 1928	115
6.5	Trafikken langs kysten	116
6.6	Dampskipsfartskomitéen av 1929	118
6.7	Trafikkrådkomiteén	123
6.8	Strukturkomitéen	125
6.9	Jernbanekomitéen av 1936	128
Kapittel 7 – Fra depresjon til arbeidermakt		133
7.1	Innledning	133
7.2	Arbeiderpartiets kriseplan	134
7.3	En norsk treårsplan	136
7.4	Landets nasjonale utstyr	138
7.5	Hele folket i arbeid!	140
7.6	Norges vei	142

7.7 Bondepartiets kriseprogram	148
7.8 Høires forhandlingsgrunnlag	149

Kapittel 8 – Stamveiplanene 151

8.1 Innledning	151
8.2 Overingeniør Jens Munchs veiplan	152
8.3 Stamveiplanen til veidirektør Baalsrud	153
8.4 NAFs stamveiplan	158
8.5 Holters veiplan	159
8.6 «Med vei skal landet bygges!»	161
8.7 Bilfronten	163
8.8 Nyttetilkjøernes felleskomité	165

Kapittel 9 – Krigsårene 171

9.1 Innledning	171
9.2 Krigens første dager	172
9.3 Bakteppet	173
9.4 Administrasjonsrådet	175
9.5 Aktørene	176
9.6 Administrasjonsrådet og okkupasjonsmakten	180
9.7 Baalsruds rolle	185
9.8 Bruken av krigsfanger	187
9.9 Baalsruds oppsigelse	192
9.10 Departementene	194
9.11 Trafikkadministrasjonskomitéen av 1942	195
9.12 Komitéens innstilling	196

Kapittel 10 – Samferdselsdepartementet 203

10.1 Innledning	203
10.2 De politiske partienes fellesprogram	204
10.3 Samarbeid og strid	209
10.4 Situasjonen etter krigen	210
10.5 Samferdselsnemnda	211
10.6 Samferdselsdepartementet	213
10.7 Samferdselsloven	214
10.8 St.meld. nr. 101 (1951)	218

Kapittel 11 – Samferdselssektoren rasjonaliseres	221
11.1 Innledning	221
11.2 Kort tilbakeblikk	222
11.3 Rasjonaliseringsloven	226
11.4 Rasjonalisering og økt produktivitet	228
11.5 Transportsituasjonen	231
11.6 Opplysningsrådet for biltrafikken (OFB)	234
11.7 Transportøkonomisk utvalg (TØU)	237
11.8 Rasjonalisering = økt veiutbygging	241
11.9 Samferdselskommisjonen av 1955	244
11.10 Samferdselens hovedmål	247
 Kapittel 12 – Statsbanenes rutebildrift	 251
12.1 Innledning	251
12.2 Raumabanen til Ålesund	252
12.3 Om Statsbanenes rutebildrift	255
12.4 Uttalelsen til Norges Rutebileieres Forbund	258
12.5 Departementets vurderinger	260
12.6 Jernbanekommisjonen av 1949	261
12.7 Veidirektørens uttalelser	264
12.8 Uttalelsene fra Hovedstyret for NSB	265
 Kapittel 13 – Jernbanens økonomi	 269
13.1 Innledning	269
13.2 MR-planen	270
13.3 Retningslinjer for driften	276
13.4 «Vekk med dampen-programmet»	279
13.5 Samtrafikkutvalget	282
13.6 TØI etableres	286
13.7 Nordénkomitéen	287
13.8 Det forretningsmessige nett	289
13.9 MRS-drift	290
13.10 Lastebilenes kapasitet	292
 Kapittel 14 – Den veibaserte økonomien	 295
14.1 Innledning	295
14.2 Forslaget til ny stamveiplan	296

14.3 Avgiftskomiteén av 1953	297
14.4 Bilfronten II	300
14.5 Bilavgiftsutvalget av 1956	303
14.6 Flertallets innstilling	306
14.7 Mindretallets innstilling	309
14.8 Departementets merknader til Bilavgiftsutvalgets innstilling	310
14.9 Kostnadsansvarsprinsippet og motorvogntrafikken	312

Kapittel 15 – Bilrasjoneringsen	315
15.1 Innledning	315
15.2 Importrestriksjonene på 1930-tallet	316
15.3 Organiseringen	321
15.4 Smutthullene	322
15.5 Systemets mange skyggesider	324
15.6 Tildelingslistene	326
15.7 Troll-saken	328
15.8 Volvo-avtalen	330
15.9 Skaugs redegjørelse	332
15.10 Saab-avtalen	335

Kapittel 16 – Norsk Vegplan 1	337
16.1 Innledning	337
16.2 Norsk Vegplan 1	338
16.3 Veitrafikkprognosene	342
16.4 Veidekkene	343
16.5 Finansieringen	345
16.6 Prioriteringene	348
16.7 Administrasjonen	349
16.8 Prognoser og alternative løsninger	350
16.9 Samferdselsloven revideres	356
16.10 Den teknologiske utviklingen	357

Kapittel 17 – Konklusjon	361
17.1 Innledning	361
17.2 Toget som rustet	362
17.3 Tordenskjolds soldater	363
17.4 Bil-baneproblematikken	364

17.5 Rasjonaliseringen	365
17.6 Byråkratiet	367
17.7 Samkjøringsproblematikken	368
17.8 Planer og lover	369
17.9 Sosialøkonomi eller bedriftsøkonomi	370
17.10 Organisasjon og ledelse	371
17.11 Bilrasjoneringen	373
17.12 Veivalget	373
17.13 Språket	375
17.14 Postludium 1	375
17.15 Postludium 2	376
 Litteraturliste	 379

Innledning

DEN 20. NOVEMBER 1952 feiret Norsk Jernbaneforbund sitt 60-årsjubileum med et stort fremmøte i Universitetets Aula i Oslo. Blant gjestene var samferdselsminister Jacob Pettersen, LOs nestformann Parelius Mentzen og NSBs generaldirektør Halvdan E. Stokke. Det var lagt opp et lødig og gedigent program. Kringkastingsorkesteret spilte, Alfred Maurstad leste Gunnar Ouslands manende prolog, og skuespiller Per Aabel og operasanger Jonas Brunvoll deltok med kunstneriske innslag.

For jernbanefolk var 60-årsjubileet en høytidsstund i en hverdag som nok kunne være både slitsom og grå; en anledning til å se seg tilbake, til å minnes og til å hylle pionerer og veteraner. Samtidig var det grunn til å gjøre opp et foreløpig regnskap og til å se framover. Gjenreisningsarbeidet etter krigen var på langt nær fullført, og for jernbanen og jernbanens folk var det ennå mange tunge tak å ta. Bak horisonten lå det dessuten en uklar framtid for jernbanen. Ingen tvilte på at den i all overskuelig framtid ville forbli en ryggrad i landets sambandsnett. Men det var like klart at jernbanen ville måtte tilpasse seg til en ny tid. Rasjonalisering, effektivisering, modernisering var ord som lå i lufta. For jernbanefolk ville denne utviklingen by på omstilling – nye utfordringer, nye muligheter, men også nye problemer.»¹

1.1 Innledning

Det er ikke vanskelig å se at transporten av gods i Norge har endret seg. Da jeg fikk min første nye sykkel tidlig på 1960-tallet, kom den med tog fra Trondheim til Levanger. Den ble satt inn i boden for reisegods på Levanger jernbanestasjon. På stasjonen var det en rekke sidespor med godsvogner, alle med varer som skulle til og fra Levanger. Ikke langt unna vanntanken som skulle forsyne damplokomotivene på Nordlandsbanen med vann, sto godsterminalen. Her kom større kolli, betjent av folk i egne uniformer med kontorpersonalet i samme bygning.

¹ Trond Børrehaug Hansen (1982): Samhold skal verket bære, Norsk Jernbaneforbund 1952–1982, Utgitt av Norsk Jernbaneforbund, bokens innledning

I dag er døren til reisegodsboden stengt. Godsterminalen er revet. De mange side-sporene ligger der, men ruster på grunn av manglende bruk. Det må ha skjedd en betydelig overføring av gods fra jernbane til andre transportmidler i tiden rundt og etter 1960. Når denne utviklingen begynte, er det ikke umiddelbart enkelt å ha noen tanker om.

På 1960-tallet var det liv og røre på havna i Levanger. Ikke bare kom det inn fiskebåter daglig. Stykkgoods som det ble kalt, kom inn med båter og havnet i lagerskurene på havna. I dag står lagerskurene tomme. Flere av bryggene er bygd om til leiligheter og museer. Også her har det skjedd åpenbare forandringer.

Aftenposten hadde onsdag 12. oktober 2016 en artikkel om de mange dødsulykkene som var knyttet til tungbiltrafikken. Konklusjonen var at det skjedde mange flere dødsulykker knyttet til tungtransport i Norge enn ellers i Europa. 1 av 3 dødsulykker kunne tilbakeføres til nettopp tungtransportsektoren. Utgangspunktet for artikkelen i *Aftenposten* var en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI), bestilt av Vegdirektoratet.² Her ser vi straks tre sentrale aktører innen dagens norske samferdsel, lastebilnæringen, TØI og Vegdirektoratet.

Som en forklaring på de mange ulykkene pekte TØI på spredt lokalisering av virksomheter og at gode økonomiske tider har gitt mye tungtrafikk på et veinett preget av mange svinger og lite atskilte kjøreretninger. Dette ble angitt som den viktigste forklaringen på det store antallet drepte i tungbilulykker i Norge. Uttrykket «spredt lokalisering» antyder noe i retning av desentralisering, eller distriktsutbygging, om en heller vil. Uttrykket «gode økonomiske tider» kan trolig kobles til oljealderen. Begge antyder endringer eller ønsker om endringer i det norske samfunnet. TØI peker på at det ligger et potensial i å forbedre sikkerheten gjennom et mer helhetlig og koordinert spekter av tiltaksområder hvor økt bruk av teknologi er gjennomgående. Punktene er:

1. Overføring av godstransport til sjø og bane
2. Veistandard med bedre forutsigbarhet og beskyttelse
3. Tydeligere regulering av trafikk i uforutsigbare og avvikende trafikkmiljøer
4. Skjerpet kontroll av tunge kjøretøyers stabilitetsegenskaper
5. Bedre samordning av tilsynsfunksjonene
6. Utvidet bruk av førerstøttesystemer

2 TØI-rapport 1494/2016, forfattere Per Andreas Langeland, Ross Owen Phillips

Det første punktet peker på behovet for å overføre godstransporten fra vei til sjø og bane. TØI antyder at det kan ha skjedd en uønsket forskyving fra bane og sjø til vei. TØI skriver:

«Ut fra tilgjengelige eksponeringsdata kjøres det ca. 6 % flere kilometer med motoriserte kjøretøy i Norge sammenlignet med 15 andre europeiske land. Det er ikke funnet eksponeringstall for kjøring med buss, men antall kjørte kilometer med lastebil i Norge har økt mye de siste årene, og ser ut til å være større enn i mange andre land.»³

En interessant problemstilling er om økningen i tungtransporten på de norske veiene har skjedd tilfeldig eller som en ønsket forskyving fra bane og sjø til vei.

Det andre poenget går på veistandarden. Det er ikke umiddelbart lett å se hva som ligger i en «veistandard med bedre forutsigbarhet», men det kan være et ønske om bedre veier med midtdele, større bredde og færre svinger. Dette har rimeligvis med veiplanlegging og -bygging å gjøre. I denne sammenheng er de nasjonale veiplanene viktige.

De andre punktene går på regulering og kontroll samt utvidet bruk av ny teknologi i form av førerstøttesystemer. Hva vi kan lese av dette, er at det har skjedd en endring av den norske samferdselen som har ført til flere dødsulykker langs veiene. Forholdet mellom båt, bil og jernbane står sentralt. Når kom denne endringen, og hvem var beslutningstakerne?

Rapportbestillingen fra Vegdirektoratet kan kobles til ønsket om å få antallet dødsulykker ned på de norske veiene. Dette samsvarer med Norsk Transportplan (NTP) sin visjon, den såkalte «nullvisjonen». Trafikkulykkene i Norge koster årlig store summer, ikke bare knyttet til fysisk behandling av de skadde, men også til mindre målbare kostnader koblet til sorgbehandling, tappt kompetanse og andre ikke-kvantifiserbare størrelser. Disse kostnadene omtales ofte som «samfunnsmessige kostnader», mens direkte kostnader knyttet til tappt fortjeneste ved å ta et tungt kjøretøy ut av trafikken resulterer i tappt fortjeneste for bedriften, noe som rimeligvis har noe med bedriftsøkonomi å gjøre. Her ser vi to forskjellige «økonomier» som står opp mot hverandre når transport skal vurderes. Vi står overfor hva vi kan kalle en myk og en hardere verden, en følt og en tellbar. Når kom disse økonomiske betraktningene inn i vurderingene av den norske samferdselen?

Problemstillingene som er beskrevet innledningsvis, er knyttet til multimodalitet, altså samspillet mellom flere transportteknologier, i vårt tilfelle båt, bil og jernbane.

³ Ibid. sammendrag

Nasjonal transportplan er blitt det styrende dokument for hvordan den norske samferdselen skal forstås og utvikles. Denne forståelsen revideres hvert fjerde år. NTP er samtidig en konkretisering av hvordan samferdselen skal samordnes, altså hvordan multimodalitet skal håndteres både nasjonalt og regionalt.

Det er ikke vanskelig å vise at samferdselshistorien i Norge er fragmentert. Et åpenbart skille går mellom vei og bil på den ene siden og jernbane på den andre. Norsk jernbanehistorie er omfattende og detaljert, mens bøkene om bil og vei er færre, om enn økende. Hvis en holder seg til begrepet «samordning», er det ikke mulig å skrive om dette uten at en sammenligner de forskjellige teknologiene. På landjorda vil dette dermed handle om bil og jernbane i en felles kontekst. Bilen ble en utfordrer til jernbanen. Etter hvert ble også flytrafikken en utfordrer til begge, men det faller utenfor rammen for denne boken.

1.2 Tidligere forskning

Det går et klart skille i Norge mellom forskning knyttet til jernbanen og tilsvarende arbeider knyttet til bil. Da Hovedbanen fra Christiania til Eidsvold ble åpnet i 1854, var dette en hendelse knyttet til en storslått satsing for et Norge med svært begrensede muligheter. Fram mot 1920 utviklet det norske jernbanenettet seg mye, og mange som var knyttet til samferdselen, så på jernbanen som «arvesølv». Jernbanen hadde en enestående posisjon i norsk landbasert samferdsel. Den hadde en monopolstilling. Verken hest og vogn eller bilen kunne konkurrere med jernbanen over lengre strekninger. Jernbanen ble innvevd i entusiasme og framtidstro fra første dag. Denne entusiasmen er også gjenspeilt i forskningen. Det er skrevet mye om jernbanen i Norge.

Om situasjonen på transportmarkedet med en nedslitt jernbane etter krigen skriver Trond Børrehaug Hansen:

«Landet kunne imidlertid ikke vente med å få transportarbeidet i gang. Derfor kom mye av trafikken til å bli overført til vegene. Den norske lastebilparken var også nedslitt etter krigen. Lastebiler var imidlertid tilgjengelige på det internasjonale marked. I denne situasjonen valgte regjeringen å gi etter for lastebilnæringens krav om en rask økning av bilimporten.»⁴

4 Børrehaug Hansen (1982) side 14

Børrehaug Hansen peker på den akutte transportsituasjonen etter krigen der løsningen ble å overføre trafikken fra spor til vei. Han antyder at dette blant annet skyldtes lastebilnæringens krav. En annen mulighet er at denne overgangen var en ønsket og villet politisk løsning. Det er blant annet dette denne boken vil drøfte.

Et annet eksempel kan være Trond Bergh: *Jernbanen i Norge 1854–2004*, *Nye spor og muligheter 1854–1940*. Boken var et bestillingsverk av Jernbaneverket. Det gjelder flere bøker om den norske jernbanen. Trond Bergh har omtalt perioden 1890 til 1920 som «Jernbanens store tid».⁵ I denne perioden ble en rekke store jernbaneprosjekt realisert. Sett under ett foregikk den norske jernbaneutbyggingen stort sett i en periode som ble dominert av hest og vogn som transportmiddel langs veiene. Norsk veiutbygging ble også preget av dette. Veiene ble tilpasset bruken av denne transportformen. Det gikk svært mange år før de norske veiene ble vedlikeholdt og bygd ut fra den økte bilbruken. Slik jeg ser det, var det vi omtaler som et bilsamfunn, et etterkrigsfenomen. Kanskje må en helt fram til årene etter 1960 før en kan bruke denne betegnelsen. Et interessant spørsmål er: Hvor ble det av jernbanen i den samme perioden? Hvordan ble den organisert, eventuelt omorganisert for å møte denne utfordringen?

Hva jernbanedirektør Steinar Killi omtaler som et standardverk, trebindsverket *De norske jernbaners historie* av Einar Østvedt, ble initiert av NSB i forbindelse med hundreårsmarkeringen i 1954. I 1982 kom Thomas Chr. Wyllers bok: *Ta plass NSB 1920–1980*. Den kom i forbindelse med NSBs 125-årsmarkering i 1979. Oppdragsgiver var NSB. Bøkene har i flere sammenhenger vært gitt til de ansatte ved Jernbaneverket og NSB som gave. Her står vi overfor en særdeles interessant problemstilling: Blir bestillingsverkene preget av oppdragsgiverens ønsker? Hvis bøkene skal være jubileumsgaver til de ansatte, ønsker NSB at den triste fortellingen om selskapets bruk av krigsfanger under andre verdenskrig blir brettet ut? Står vi overfor et skille her mellom oppdragsforskning som er fullfinansiert av oppdragsgiver og forskning uten finansiering fra miljøer utenfor forskningsinstitusjonene knyttet til universiteter og høyskoler? Er det slik at oppdragsforskning strider mot prinsippene for fri og uavhengig forskning? Jeg ønsker ikke å ta denne debatten i min bok da det rent tematisk er en annen problemstilling. Uansett er dette interessant.

Hvis vi holder oss til veisektoren, har Statens vegvesen bidratt med bokutgivelser. Et eksempel kan være Pål Nygaard: *Store drømmer og harde realiteter: Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912–1960*. I forordet til boken peker vegdirektør Terje Moe

5 Trond Bergh: *Jernbanen i Norge 1854–2004*, Vigmostad & Bjørke (2004) side 239

Gustavsens på at arkivene til Wehrmacht er blitt åpnet og med den nye kunnskap om krigsårene. Det åpner nettopp for at krigsårene blir belyst. Utfordringen er at arkivet i liten grad blir brukt i forbindelse med denne boken. Hovedkilden når det gjelder krigsårene i Nygaards fortelling, er dagboken til veidirektør Baalsrud. Dette er utvilsomt en interessant og viktig kilde, men samtidig blir den på mange måter et partsinnlegg som i flere tilfeller blir stående uten imøtegåelse. Når det gjelder bilen, mangler de store trebindsverkene. Da Anders Østbye på Gjøvik importerte en Benz til Norge i 1895, kom denne bilen på mange måter inn i togenes skygge. Benzen var et hesteløst kjøretøy, en kuriositet som manglet togenes storslåtthet. Den fikk heller ikke noen stor oppmerksomhet. Peer Gretland var den første i Norge som tok tak i bilens integrering i det norske samfunnet. Hans *Bilens historie* fra 1951 er fortsatt på mange måter et referanseverk når det gjelder bilismens barndom i Norge. Boken er imidlertid ikke et vitenskapelig arbeid, selv om den er viktig og sentral i den innpakning den har fått. Senere har det kommet til en rekke bøker av populærvitenskapelig art, uten at noen skal nevnes spesielt.

Per Østbys doktorgradsarbeid «Flukten fra Detroit» analyserer bilens integrering i det norske samfunnet etter andre verdenskrig. Dette er et sentralt og viktig arbeid. Arbeidets begrensning ligger i valg av fagområde. Dette dreier seg om bilen og i langt mindre grad om forholdet mellom bilen og jernbanen, eller spor og vei om en heller vil. Det er dette jeg ønsker å forsøke å borte på i min bok. Jeg ønsker å se jernbane og bil med det samme blikket: Hvordan utviklet den norske jernbanen seg etter at bilen kom? Når kan vi se klare trekk av et «bilsamfunn» som presser jernbaneutviklingen inn på et sidespor og bidrar til at bilen blir Norges viktigste form for samferdsel?

1.3 Epoker innen samferdselen

Valg av tidsmessige rammer for historieskriving er krevende. En ønsker å finne «knekkpunkter» der det skjer åpenbare endringer. Det er en vanskelig utfordring. 1940 peker seg ut fordi krigen begynte da. Når det gjelder etterkrigstiden, peker 1960 seg ut som et knekkpunkt. Da ble restriksjonene på bilimporten fjernet. Et annet mulig år er 1970. Da nådde antall drepte i trafikken sitt foreløpige toppunkt. I 1969 avga dessuten Vegplankomiteén sin innstilling i form av Norsk Vegplan 1. Norsk Vegplan 2 kom i 1974, men gikk i langt større grad enn den første veiplanen på byer og tettbygde strøk. Hvis en holder seg utenfor byene og ser på samordningsprosessene mellom bil, båt og jernbane, kan 1970 være et fruktbart valg. I og med at jeg i første rekke ønsker å se på landbasert samferdsel,

vil denne boken nettopp dreie seg om jernbane og bil, selv om båttrafikken langs kysten også berøres i enkelte sammenhenger. Jeg ønsker å gå inn i planverket og se på hvordan begrepet samordning ble forstått. Jeg ønsker også å se på hvorfor begreper som effektivisering, rasjonalisering, modernisering etc. ble tatt i bruk innen planleggingen. Dette vil rimeligvis også føre til at jeg går nærmere inn på hvordan den norske samferdselssektoren ble organisert i et økonomisk perspektiv, der en bedriftsøkonomisk tenkning står opp mot den sosialøkonomiske analysen.

Flere har tatt opp hvordan teknologier blir fortolket, forstått og integrert i samfunnet. Fakta etableres når en gruppe er innbyrdes enig om et saksforhold. Satt på spissen handler det om å få rett. Prosessen som er knyttet til det å få rett, er interessant. På den ene siden dreier det seg om makt. På den andre siden handler det om forhandlinger, altså om hvordan enighet oppstår.

1.4 Aktørnettverksteori

Bruno Latour har i sin bok *Science in action* pekt på betydningen av å skille mellom vitenskap som er gjennomført (science already made), og som har ført til resultater det rå enighet om, og vitenskap som er under dannelse (science in the making).

Lenge mente mange at de minste partiklene et atom kunne bestå av, var elektroner, protoner og nøytroner. Senere forskning har foreslått at disse elementærpartiklene består av kvarker. Så lenge denne forståelsen er akseptert, er dette en sannhet. Hvis en skal rokke ved denne forståelsen, må nye fakta konstrueres. For at det skal kunne etableres en ny stabilitet, må det forhandlinger til. Når nye fakta er etablert, lukkes de inne i hva Latour kaller en sort boks. Når lokket er igjen, ser vi ikke lenger kontroversene og kampene som eventuelt pågikk under prosessen. Hvis vi skal studere hvordan fakta etableres, eller hvordan teknologier fortolkes, tilpasses og integreres, vil det være en farbar vei å åpne den sorte boksen og se nærmere på nettopp kontroversene. La oss se på et annet eksempel fra Latours bok *Pandora's Hope*.

I USA argumenteres det sterkt for rettighetene til å bære våpen. Tilhengerne har pekt på at en mann som eier et våpen, for eksempel en revolver, umulig kan representere noen fare. Så lenge revolveren og mannen er atskilt, kan verken mannen eller selve våpenet representere noen trussel. Dermed kan det heller ikke være noen utfordring at folk eier våpen. Utfordringen oppstår når våpen og mann bringes sammen og skaper hva vi kan kalle en revolvermann. Revolvermannen er rimeligvis forskjellig fra mannen og våpenet fordi revolvermannen er i stand til å drepe, noe verken mannen eller våpenet isolert sett er. I ANT-sammenheng er det nettopp