

Historien om Sverre Strand og Vegvesenets etatsmerke

AV HÅKON AURLIEN



Det ble
Royal Air
Force sin
"flyng ering"
med utgang
punkt for
Statens
Bilsakkyndi-
gges
emblem
som ble
laget av
Dunro
Thomson
1940.



Detto var
igjen
utgangspunkt
for Statens
vegvessens
forste
emblem i
1950.



...som i
1962 ble
forste
endret til
dette utse-
endet...



...men
som endte
med for-
ankret som
dette i
1983.



I 1991 fikk
dette for-
slaget til
skifting i
vegvessens
nye leders-
gruppe.



...men
"forste" endte
i disse for-
ene. Teksten
ble igjen til
det av logoen



Statens vegvesen



Sverre Strand, her i vinteruniform med bandolær, distinksjoner og nytt merke i 1940, var oppdragsgiver for heraldikeren Hallvard Tretteberg da han tegnet merket for de bilsakkyndige i 1940. 13 år senere ble merket tatt i bruk som etatsmerke for Statens vegvesen. (Foto funnet i 2019 i arkivesker etter Statens bilsakkyndiges forening)

Historien om Sverre Strand og Vegvesenets etatsmerke

AV HÅKON AURLIEN

Ettertiden har gjengitt en feil historie om opprinnelsen til Vegvesenets etatsmerke, den vingeformede «kråka» som i tre omganger er videreutviklet frem til dagens logo for Statens vegvesen. Merket er ikke tegnet i 1945 inspirert av britiske flyveruniformer, men ble tegnet allerede våren 1940 av den høyst anerkjente heraldiker og arkivar Hallvard Trætteberg ved Riksarkivet. Vingene symboliserer «trafikk av enhver art, bevegelse og trafikkmiddel» og oppdragsgiver var Sverre Strand som var bilsakkyndig i Aker og Follo. Han ledet gjennom mange år uniformsarbeidet for de bilsakkyndiges forening, men ble etter krigen skrevet ut av historien og glemt.

Det står ved lag at merket opprinnelig ble tegnet for de bilsakkyndige, og først i 1953 ble etatsmerke for hele Statens vegvesen. Men historien om at det ble tegnet i 1945 av den senere så legendariske og ubestridte leder av de bilsakkyndiges forening, Gunnar Thorsen, er feil. Dermed er det også feil at merket er inspirert av merket på uniformen til nedskutte britiske flyvere Thorsen satt fengslet sammen med i Tyskland fra 1942-45.

At Strand ikke huskes for å ha fått laget merket, kan forklares med maktkamp og posisjonering da krigen var over og mange ønsket lederroller i det sivile samfunn. Historien kan kanskje også forklares med en utbredt oppfatning i etterkrigsårene om ikke å snakke om, endog dekke til, vanskelige ting fra krigsårene.

Strand ble nemlig som en av åtte bilsakkyndige ekskludert fra foreningen i desember 1945, anklaget for å ha vært tyskervennlig. Dette viste seg senere å være ubegrunnet, han hadde i virkeligheten drevet motstandsarbeid, men uretten ble

Håkon Aurlien er opprinnelig journalist, ble informasjonsmedarbeider for Østfold vegkontor i 1989 og så journalist i etatsavisen fra 2005. Han arbeider nå for Norsk vegmuseum.



aldri rettet opp. Det kan forklare at det knapt finnes spor etter Strand i Vegvesenets arkiver. Da Statens bilsakkyndiges forening i 1977 markerte sitt 50 årsjubileum, ble det trykket en jubileumsberetning der han kun er omtalt som formann i 1936 og bilsakkyndig til 1952.

Det er tidligere vegdirektør Olav Søfeland som sommeren 2019 la grunnlaget for en grundigere undersøkelse om etatsmerkets historie. På Vegvesenets interne nettsider hadde det stått en artikkel om at Statens vegvesen hadde hatt sitt navn uavbrutt i 150 år. Noen mente å huske andre navn, blant annet «Statsveg» fra



Da vegdirektøren i 1953 innførte det første etatsmerket for Statens vegvesen, viste han til innføringen av etatsmerket for de bilsakkyndige kungjort 27 august 1940.

fra av 27. august 1940 (nr. 37/1940 M) gjengitte uniformsmerke for de bilsakkyndige med unntak av fargen i emblemets triangel. De bilsakkyndige nytter rød (purpur) triangel som tidligere bestemt. Vegvesenet for øvrig nytter triangel i gull. Ellers forutsettes samme utstyr, nemlig vinger og kronen i gull. Kronen gis purpur innlegg».

Årstallet 1940 slår bena unna historien som har vært fortalt siden krigsårene om at merket ble tegnet i 1945 inspirert av et merke på britiske flyveruniformer, en historie som blant annet har vært gjengitt i designmanualen for Statens vegvesen fra 1993, i etatsavisen og i årboka for 2016.

2002. Søfteland kunne da fortelle at dette navnet nok hadde vært på tale da den tidligere produksjonsvirksomheten i Vegvesenet ble skilt ut fra 2003 og gitt navnet Mesta, men det var ikke blitt noe mer av dette. Derimot husket han godt historien om navnet «Statens vegverk» som faktisk ble innført i 1987. Dette er en fornøyetlig historie som viser at byråkratiet kan gjøre feil, og er gjengitt sist i denne artikkelen.

Søfteland hadde imidlertid lagret et dokument fra innføringen av det første felles merke for Statens vegvesen i 1953. I rundskrivet heter det at «Emblemet blir tilsvarende det i rundskriv heri-

LETING ETTER KILDER

Å finne ut av den korrekte historien, viste seg å bli krevende. I Vegdirektoratets arkiv finnes kun en kopi av rundskrivet fra 1940, intet om saksforberedelsen. De innsendte ideene til en konkurranse om et nytt etatsmerke for Statens vegvesen i 1950 er borte, og også vurderingene frem mot beslutning i 1953 om å ta i bruk en variant av Trøttebergs bilsakkyndigemerke.

En innstilling om «bruk av navn, embleme og andre kjennetegn for Statens vegvesen» fra november 1983, inneholder heller ikke historien om de kjennetegn

Tidligere bilsakkyndig og biltilsynsansatt Erik Lysenstøen (87) fant igjen dokumenter som forteller den riktige historien om Vegvesenets etatsmerke.

som til da hadde vært i bruk. Kunne de bilsakkyndiges forening ha noe om grunnhistorien? Foreningen er borte, for den ble slått sammen med Norges Ingeniørorganisasjon på 90-tallet. Det har vært vanskelig å finne igjen tidligere tillitsvalgte som kan historien.

Men et gjennombrudd skjedde da Erik Lysenstøen, tidligere bilsakkyndig/biltilsynsansatt i Drammen, fant igjen to trekasser med gamle protokoller etter de bilsakkyndige Sigurd Hiorth som var foreningens formann fra 1929-33 og Peter Storm Munch som var styremedlem til 1961.

Han gikk selv gjennom papirene og kunne fortelle om dokumenter som navnga Sverre Strand som ansvarlig for et omfattende arbeide i et uniformsutvalg før krigen. Dette var et utvalg som var nedsatt av foreningen for å utarbeide en ensartet uniform for de bilsakkyndige etter at de i 1938 var blitt fastlønte ansatte underlagt Vegdirektoratet.

TEGNINGER FRA VÅREN 1940

Ved generalforsamlingen våren 1940 var de bilsakkyndige blitt enige om hvordan de ville ha uniformen. I et medlemsblad for foreningen i november 1940 forteller Strand hvordan de hadde arbeidet for å



etterkomme et ønske om et merke til bruk på uniformslua, eventuelt på hele uniformen. Strand skriver:

Efter vår generalforsamling i våres, da uniformen ble godkjent, begynte vi å arbeide med et nytt merke for får stand, da vi, som mange andre i foreningen, ikke var særlig begeistret for det utkast, som ble fremlagt samtidig. Utenriksdepartementet, som har med alle offentlige merker å gjøre, hadde ikke noen innvendinger mot utkastet, men oversendte det til hr. arkivar Trætteberg, som er Statens heraldiker. I en konferanse med ham fikk vi en meget positiv og god kritikk over utkastet, hvilket



*Bakre rekke fra venstre: Erling Føyen, Jørgen H. Dahl, Ivar Rasmussen, Gunnar Thorsen, R. Fr. Winther Jacobsen, Halvdan Corneliusen, Erik Ness, Arnold Rønning, Olaf Fladseth og O. J. Ivarson.
 Midtre rekke fra venstre: Rolf Undsæt, Arne Bjørge, Bjarne Saarheim, Thoralf Brodtkorb, Alf Horne, Mikal Lie, Tønnes Haukeba, Andreas Hennum, Ole A. Haugestad og Ole Lunder.
 Fremre rekke fra venstre: Otto Kahrs, Albert Fløngarud, Andr. Stampe, Andreas Bergan, Sverre Strand, Sigurd Hjort, P. A. Jevanord, Arne Svendsen, Halvor Hektoen og Chr. Paulsen.*

1937, tar derfor styret bestemt avstand fra tanken om å gå over til Justisdepartementet. I utredningen fremheves det sterkt at de bilsakkyndige nå som før naturlig hører inn under Vegdirektorens virksområde, og fortsatt bør være knyttet til Vegdirektorens etat. Som kjent ble dette også resultatet ved behandlingen i Stortinget.

For øvrig arbeidet styret med en rekke tekniske spørsmål, og så snart det var avgjort at staten ikke skulle gå over til Justisdepartementet, ble det oppført arbeid med å komme over på fast lønn, som statsfunksjonær, med pensjon.

IKKE PENGER TIL GENERALFORSAMLING

I 1938 falt det seg slik at det ikke ble holdt noen generalforsamling. Opprinnelig var det planer om å ha et større bilsakkyndigmøte, innkalt av Vegdirektøren, og et program for to dager. Imidlertid ble dette møtet i siste liten avlyst på grunn av budsjettets anstrengte stilling.

I 1938 ble det foretatt en studierreise med halvparten av de bilsakkyndige med buss til Danmark, hvor en var General Motors' gjester på hele turen. Den andre halvpart av de bilsakkyndige fikk denne turen høsten 1939, også som General Motors' gjester.

Fra 1937 og fremover hadde en stadig gledelig og økende kontakt med foreningene i våre naboland. Representanter fra disse foreninger kom hit til Norge, og representanter fra vår forening gjestet nabolandenes generalforsamlinger.

Ved generalforsamlingen den 28. februar 1939 ble Sårheim gjenvalgt som formann. Fløngarud ble valgt til viseformann, og til styremedlemmer Stampe, Lunder og Thorsen. Ved denne generalforsamlingen ble uniformsaken tatt opp i foreningen for første gang. Foreleplig var det nærmest tenkt på en uniformsue og et nytt bilsakkyndigmerke. Det ble straks en livlig debatt om disse interessante spørsmål, og på generalforsamlingene i de følgende 10 år var uniformsapensmålet stadig oppe til diskusjon. Det nye styret hadde mange styremøter og meget arbeid dette år. Av størst betydning var det selvsagt at vi fra 1. juli 1939 ble ansatt med fast lønn og pensjon, således som bestemt for stats-tjenestemenn. Dessverre ble tjenestetiden regnet fra 1. juli 1939, således at enkelte av de bilsakkyndige ikke kom med i den ordinære pensjonsordning.

Resultatet av styrets arbeid ble fremlagt på generalforsamlingen som ble holdt den 1. april 1940. Foruten en orientering om våre lønnsatser, kunne styret også meddele at foreningen hadde fått for-handlingsrett. Det var også tatt opp arbeid med et nytt registerkort. Det hersket blant foreningens

SBFs 50-årsberetning i 1977 forteller at uniformssaken ble tatt opp generalforsamlingen første gang 28. februar 1939 og at dette var et viktig tema for generalforsamlingene de påfølgende 10 årene.



Hallvard Trættemberg (1898-1987), var førstearkivar i Riksarkivet og landets ledende heraldiker fra 1930 til etter 1980. Denne originaltegningen av et utkast til merke for de bilsakkyndige fra våren 1940, er funnet i hans private arkiv. (Foto fra Riksarkivet)



resulterte i at vi kom med noen nye utkast, som komiteens formann i et møte med Trættemberg fikk diskutert. Det er nemlig ikke så lett å få satt sammen vinger, løve, krone og triangel så det virker pent og pynktelig.

Det ble funnet frem til et utkast som Trættemberg så rentegnet. Dette var vi meget begeistret for, det ble godtatt av styret og fremvist for Vegdirektoratet som intet hadde å innvende. Den 2. april sendte så komiteen etter anmodning en beskrivelse av uniformen til Veidirektøren, for at vi skulde få hans aprobasjon på såvel merket som uniformen.

Men så kom krigen, og vi fikk jo adskillig annet å tenke på.

Etter en stunds forløp, og etter at vi fikk erfaring for hvor vanskelig spesielt landeveiskontrollen artet seg i sommer, så begynte vi igjen å ventilere saken, og ble hertil oppmuntret av styret og mange medlemmer. Etter personlige besøk i Veidirektoratet, og særlig etter at ing. Rønning hadde ydet oss betydelig hjelp,

fikk vi saken tatt opp igjen, og den 20. juni fikk Foreningen i brev fra Vegdirektoratet godkjent såvel merke som uniformen.

HERALDIKEREN TRÆTTEBERG

Hallvard Trættemberg, var førstearkivar på Riksarkivet og viden kjent som heraldiker. Fra slutten av 1930-årene til etter 1980 var han konsulent for Utenriksdepartementet i alle spørsmål som dreide seg om symbolikk, våpenskjold og logoer. Trættemberg er særlig kjent for sin nye utforming av riksvåpenet i 1939 og hans arkiv er bevart i Riksarkivet.

Da Sverre Strand tok kontakt, ba Trættemberg Strand om å finne frem historien om de symboler og tegn som hadde vært eller var i bruk. Han fikk da oversendt et merke som Vegdirektoratet hadde laget i 1927.

-Dette inneholder krone, våpen, triangel og en automobil. Triangelet er, etter

Avskrift.

Fra

VEIDIREKTØREN.

Oslo, den 20. juni 1940.

Autoriserte Bilsakkyndiges Forening,
herr ingeniør Sverre Strand,
Ullevålsveien 80 b,
O s l o .

Uniformsmerke for de bilsakkyndige under veidirektoratet.

Herved meldes at skriv av 2. april fra bilsakkyndig Sverre Strand hertil ble sendt Utenrikedepartementet den 11. juni 1940 med følgende påtegning: " Sendes med bilag det kgl. Utenrikedepartement.

På bilaget, som er merket A. er det i farger anført hvordan det foreslåtte uniformsmerke, som er utarbeidet i samsvar med de retningslinjer som er gitt av arkivar Trøttestad, er tenkt utført. Det skal bemerkes at den "omvendte" trekant såvidt vites er tatt op som spesielt merke for de bilsakkyndige i Sverige.

Veidirektøren henviser forøvrig til det som bilsakkyndig Sverre Strand har anført og tilråder at uniformsmerket og de bilsakkyndiges forslag til uniform for øvrig blir godkjent.

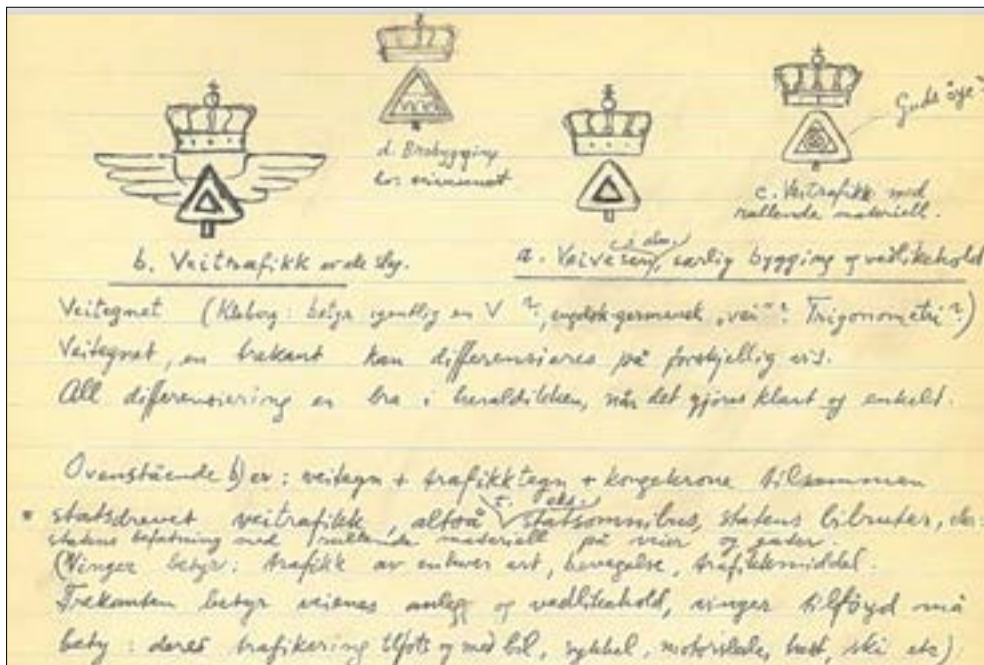
Arkivar Trøttestad's P.M. av 28. februar med vedlegg, deriblant 4 tegninger, tilbakesendes vedlagt."

Utenrikedepartementet har så under 13. juni 1940 sendt hertil følgende svar: "En har intet å innvende mot at det uniformsmerke som er gjengitt i vedlegget anvendes av de bilsakkyndige under Veidirektørkontoret.

En fotografisk gjengivelse av det ferdige uniformsmerke bes i sin tid sendt Protokolltjenesten."

Veidirektøren henholder seg til hva Utenrikedepartementet har uttalt og ber for øvrig om å bli tilstillet en gjenpart av ingeniør Strands foran nevnte skriv av 2. april 1940 hertil, så den kan bli vedlagt sakens dokumenter i arkivet. Likeledes vil man gjerne ha en fargerakt illustrasjon av merket. Bilag A sendes vedlagt tilbake.

(sign.) A. Baalsrud.



Et notat fra Trettebergs arkiv inneholder beskrivelser av de ulike symbolelementene. «Veitegn med trafiktegn og kongekrone til sammen betyr: Statens befattning med rullende materiell på veier og gater».

muntlige opplysninger, her ment som tegn for veivesen, skriver han i et notat.

-Jeg antar et tegn for staten bør bli tillatt i et uniformsmerke for de bilsakkyndige, men foreslår at man bare bruker krona, ikke riksvåpenet, skriver han.

Et annet notat viser at han tidlig så på bruk av tegn og annen symbolikk også i andre deler av Vegvesenet. Han mente de som arbeidet med bygging og vedlikehold kunne ha et merke bestående av trekant og krone, brubyggerne et med en trekant med et brusymbol innfelt. Skulle etaten ivareta transport av trafikanter og gods, så han for seg et merke med et hjul inne i trekanten.

MYE OPPFØLGING

Etter at vegdirektøren hadde godkjent merke og uniform, fikk Strand mye arbeid med å få på plass innkjøpsavtaler. Juveler

Thostrup i Oslo fikk arbeidet med å lage uniformsmerket i gull og rødt mens militærskredderen Herman Mehren fikk i oppdrag å lage uniformene.

Disse skulle kjøpes av den enkelte bilsakkyndig, men betales av Staten gjennom en uniformsgodtgjørelse.

Mens dette pågikk fant man ut at det var best å få uniformen godkjent av de tyske myndigheter.

-Dette ble gjort, og det er med glede vi kan konstatere, at overalt ble uniformen rost og vi fant full forståelse for arbeidet med denne sak, skriver Strand i en melding til kollegene.

To år senere måtte likevel endringer til. Vegdirektoratet fikk da beskjed fra den tyske ministerpresidenten at uniformene måtte bytte distinksjoner for «å bli så noenlunde i overensstemmelse med de nye uniformer som politiet skal ha». I til-



27. august 1940 ble godkjenningen av det nye merket for de bilsakkyndige gjort kjent gjennom et rundskriv fra vegdirektøren. Samtidig ble det fastsatt som uniform en frakk i brunt khakistoff med lærbelte. Gullfargen i merket måtte to år senere gjøres om til sølv, etter krav fra de tyske myndigheter.

- Uniformen må om det er mulig alltid brukes under utrykning av enhver art, trafikkontroll og vanlig teknisk kontroll som foregår ute på gate eller vei samt forøvrig under all tjeneste som foregår utenfor kontor eller den ordinære undersøkelsesplass. Til ridebenklær kan brukes ridestøvler, leggins eller høye gummi-støvler, heter det.

- I uniform har en gjensidig hilseplikt overfor offiserer og politioffiserer. En har hilseplikt overfor offiserer fra kapteins grad og oppover og for politimestre, står å lese i reglementet.

legg skulle alt gull bort og erstattes med sølv. Med andre ord måtte alle merker i metall samles inn og forsølves. Det ivaretok foreningen.

HILSEPLIKT OG RIDESTØVLER

Statens bilsakkyndiges forening hadde også fått i oppdrag å lage et uniformsreglement.

18. februar 1942 kunngjorde vegdirektør Andreas Baalsrud det nye reglementet. Det var stramt og detaljert med hensyn til utforming av lue, kappe, jakke og benklær, og også om bruk.

I punkt 5 heter det at uniformen alltid må være godt vedlikeholdt og ordentlig, i punkt 6 at det ikke er tillatt å opptre delvis uniformert og delvis sivil.

HOLDT FORENINGEN GÅENDE

I følge foreningens 50-årsberetning (i 1977) lå foreningens virksomhet nede i krigsårene. Det stemmer ikke helt med protokollene, for de avspeiler at styret prøvde å holde virksomheten og landet gående, slik også vegdirektøren gjorde.

Uniformssaken, tekniske spørsmål og godtgjørelse var sentrale temaer. Årsmøter ble ikke holdt etter generalforsamlingen i 1941, men det styret som da var valgt fortsatte virksomheten. I juni 1944 gikk et tankevekkende brev fra foreningen til provianterings- og rasjone-

ringskontoret i Næringsdepartementet. Spørsmålet var om de 45 bilsakkyndige kunne få tilleggsrasjoner av helmelk som forholdsregel mot forgiftning fra gassgeneratorer som da var i økende bruk på den gjenstående bilparken.

ÅTTE BLE EKSKLUDERT

Så kom frigjøringen, og ved første årsmøte desember ble Sverre Strand sammen med syv andre ekskludert fra Statens bilsakkyndiges forening. I en beretning om aktiviteten i krigsårene fra november 1945, skriver nestformann Gunnar Thorsen (som i juni var kommet tilbake etter tre års krigsfangenskap), at Strand hadde tilbudt seg å gå av fra uniformsutvalget.

Fra ettersommeren 1945 hadde mange foreninger og lag diskusjoner om eventuelle reaksjoner mot medlemmer som hadde vært med i Nasjonal Samling eller vist «en nasjonal uverdigg holdning» i krigsårene. Styret for de bilsakkyndige overlot til generalforsamlingen å avgjøre saken.

Flertallet her stilte seg bak en meget streng formulering. De vedtok å ekskludere de som hadde meldt seg inn i Nasjonal Samling etter 9. april 1940, de som hadde vært medlemmer av NS før krigen da dette var et lovlig parti, men ikke hadde meldt seg ut straks etter invasjonen av Norge, og de som «på annen måte hadde vist en nasjonal uverdigg holdning». Endelig bestemte de at personer som ble ekskludert, ikke kunne tas inn igjen senere.

Det siste fikk avgjørende betydning for Strand. Han hadde i 1934 meldt seg inn i Nasjonal Samling, og så meldt seg ut i 1936. Ankepunktet nå var at han en tid etter okkupasjonen hadde fylt ut et med-

lemskort og på den måten bekreftet det tidligere medlemskapet. Strand hadde (se neste side) hatt en god forklaring på utfyllingen av medlemskortet, og etterpå tatt kraftig avstand fra partiet NS. Vitner sto frem og fortalte at han hadde deltatt i motstandsarbeid, bl.a ved å holde avslørte motstandsfolk i skjul hjemme på Nordstrand.

Riksarkivet ivaretar nå dokumentene etter landssviksoppgjøret. Dokumenter derfra viser nå at Strand ble etterforsket, avhørt i oktober 1945 og at det siden ble samlet inn en rekke dokumenter i saken som bekreftet hans historie. Men det gikk helt til 1956 før saken ble henlagt «uten videre forføyning, jfr Riksadvokatens påtegning». Riksadvokaten la til grunn at kun personer som hadde meldt seg inn i NS etter 9. april 1940 skulle regnes som landssvikere ut ifra medlemskap alene.

INGEN BITTERHET

Da var det altså gått over ti år. De siste syv årene som bilsakkyndig, frem til han gikk av i 1954, hadde Strand på feil grunnlag vært stengt ute fra faglig arbeid i en forening som ikke bare var en fagforening men også styrte de faglige prioriteringene.

For familien kommer historien om eksklusjonen som en stor overraskelse. Dette er det aldri blitt snakket om.

-Vi merket ikke noe form for bitterhet. Bestefar var en humoristisk og morsom mann, rettskaffen, dannet og dyrket sine bilinteresser så mye han kunne, forteller barnebarnet Mette Lund Damsleth (75). Hun bodde i samme hus som beste-foreldrene gjennom hele oppveksten.

En av Strands fem døtre ble satt på Grini da hennes mann ble med i kompani



Sverre Strand og hans familie bodde i det gule huset på toppen av Bekkelagskollen, som ble sprengt bort sist på 60-tallet og brukt som fyllmasse for utbygging av Bekkelagskaia. Her bodde flere mennesker i dekning under krigen. (Foto fra lokalt grenselag, ukjent fotograf)

Linge. En annen svigersønn var hjemme-frontmann. Gjennom krigsårene hadde flere motstandsfolk hjemmet deres som skjulested.

Mette husker bestefaren som en mann som var lidenskaplig interessert i motorsport. Han var en hyppig skribent i aviser og blader, var også campingens store forkjemper men først og sist «bilsakkyndig Strand». med mye innsikt, humor og stor interesse for biltrafikkspørsmål. -Enten han var i eller utenfor tjeneste, brukte han de sjansene som bød seg til, på sin egen måte, å tale trafiksikkerhetens sak, forteller hun.

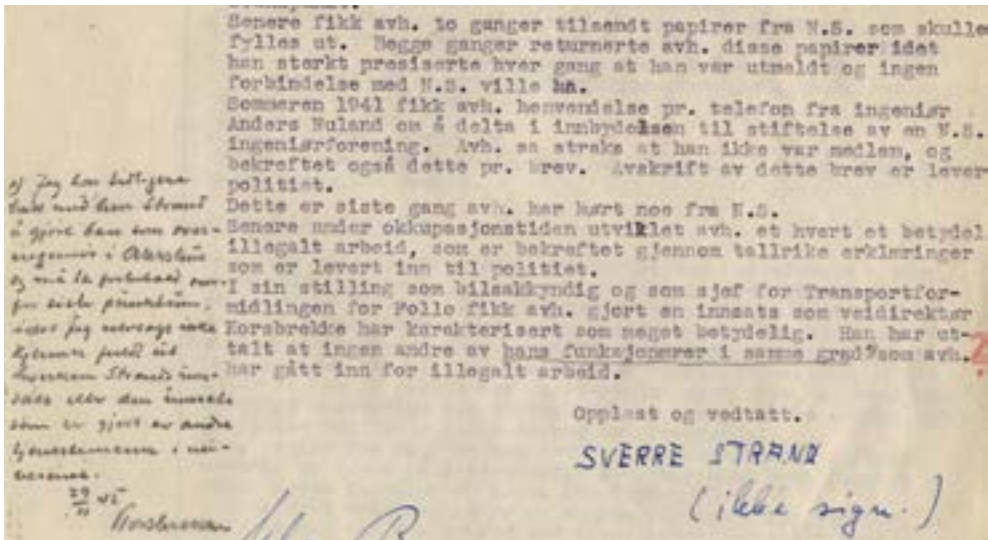
Paradoksalt var det en bil som endte Strands liv. Han ble påkjørt og drept av en ung mann i bil på Mosseveien i 1963, 80 år gammel. Barnebarnet Mette var da 19. -Sjåføren hadde akkurat tatt førerkortet og var fryktelig lei seg. Ingen hadde noen anklager mot sjåføren, forteller hun.

ORGANISASJONSMANN

I unge år var Sverre Strand opptatt av fotball. Som 19-åring i 1902 var han med på klubben Granes vinnerlag i det første norgesmesterskapet i fotball. I 1903 var han med på å grunnlegge Mercantile Ski og Fotballklubb. Han var president i Norges fotballforbund fra 1905-06 og dømte finalen i Norgesmeesterskapet i fotball i 1906 der Odd vant over Sarpsborg.

Sverre Strand reiste så til USA. Vel hjemme i 1912 dreide interessen seg mot motorsport. Han var første leder av Norsk Motorcycle-Club (senere Norsk Motor Klubb) i 1916, kjørte israce på Gjersjøen med motorsykel og så bil.

Politiavhøret i 1945 forteller at han deretter fattet politisk interesse: *Avhørte deltok fra begynnelsen av 20-årene adskillig i politisk arbeid for høyre på Nordstrand. Han har også vært formann i Bekkelagetets forening av høyre fra 1930-33. I 1934 brøt avhørte*



Utsnitt av Sverre Strands politiavhør i oktober 1945, med håndskreven tilføyelse fra vegdirektør Arne Korsbrekke. Det skulle gå nesten 11 år for politiet henla landssvikssaken mot han.

med høyre og meldte seg inn i NS. Grunnen var dels at han var misfornøyd med visse indre forhold i høyreforeningen hvor han tidligere var medlem, men dels også den ting at han var blitt interessert i Nasjonal Samlings program, noe som kanskje delvis skyldtes at hans datter Hellen var ansatt i Fritt Folk og at den daværende redaktør av Fritt Folk, Harstad, den gang bodde som pensjonær hos avhørte. I 1936 meldte imidlertid både avhørte og hans datter seg ut av NS, etter oppfordring fra Harstad.

Avisen Fritt Folk var partiet Nasjonal Samlings hovedorgan, og ble utgitt fra 1936 til 1945. Etter et valgnederlag i oktober 1936 måtte den gå over til ukentlig utgivelse. Redaktør Herolf Harstad gikk av og meldte seg ut av partiet.

I avhør etter krigen kunne Strand dokumentere at han hadde meldt seg ut i 1936, og hevdet at han i september 1940 hadde fylt ut medlemskortet etter å ha fått beskjed at han som statstjenestemann måtte være medlem av Nasjonal Samling. I avhørsreferatet heter det videre:

Mindre enn en måned etter at avhørte fylte ut dette skjemaet begynte de første av Hirdens utskielser og bl.a. hendte det at rektoren ved Oslo Handelsgymnasium ble slått ned. Avhørte fikk da en sterk motvilje mot NS og skrev umiddelbart etter til NS at han ikke kunne være medlem av et parti som tolererte slike ting.

Kort etter ble avhørte skjelt kraftig ut pr. telefon av fylkesfører Gregtogleff, og hadde også dagen etter en personlig samtale med han. Avhørte holdt imidlertid kraftig fast ved sitt standpunkt.

Senere fikk han to ganger tilsendt papirer fra NS som skulle fylles ut. Begge ganger returnerte han disse papirer idet han sterkt presiserte hver gang at han var utmeldt og ingen forbindelse med NS ville ha.

Sommeren 1941 fikk avhørte henvendelse pr. telefon fra ingeniør Anders Nuland om å delta i innbydelse til stiftelse av en NS ingeniørforening.

Avhørte sa straks at han ikke var medlem, og bekreftet også dette pr. brev. Avskrift av

dette brev er levert politiet. Dette er siste gang avhørte har hørt noe fra NS.

I avhøret forteller Strand om en betydelig motstandsaktivitet:

Senere under okkupasjonstiden utviklet avhørte etter hvert et betydelig illegalt arbeid, som er bekreftet gjennom tallrike erklæringer som er levert inn til politiet. I sin stilling som bilsakkyndig og sjef for Transportformidlingen for Follo fikk avhørte gjort en innsats som veidirektør Korsbrekke har karakterisert som meget betydelig. Han har uttalt at ingen andre av hans funksjonærer i samme grad som avhørte har gått inn for illegalt arbeid.

Denne formuleringen ble presentert for Korsbrekke, som 29. november 1945 tilføyde med håndskrift:

Jeg har tidligere hatt med han Strand å gjøre bare som overingeniør i Akershus, og må ta forbehold overfor siste punktum, idet jeg selv sagt ikke kjenner fullt ut hverken Strands innsats eller den innsats som er gjort av andre tjenestemenn i veivesenet.

THORSEN OVERTOK

To uker senere ble Strand ekskludert og Gunnar Thorsen overtok som formann i foreningen, et verv han hadde til 1961. Protokollene som nå er kommet for dagen, inneholder ingen negative beskrivelser av Strand fra hans kolleger. Det står heller ikke noe i protokollene om at Thorsen skal ha tegnet merket. Det er tydelig at historieforskyvingen om bilsakkyndigemerkets opprinnelse er skjedd etter hans tid.

Thorsen er i årboka for 2016 beskrevet som svært rettferdig, men også kommandotenkende. Kanskje er det generalforsamlingsvedtaket om ikke å ta inn igjen de som en gang var ekskludert, som ligger bak at han ikke tok noe initiativ for

å rette opp uretten som var begått mot Strand.

Thorsen hadde selv vært rammet av bastante regler. Den militære flyverkarrieren var over og han måtte over i sivil jobb etter at han i 1928 hadde havarert med et militært fly på Dovre. Slik var det bare. Han ble da bilsakkyndig i Sarpsborg.

I 1942 ble han arrestert og satt på Grini fordi han som medlem av forsyningsnevnda hadde sagt nei til en lokal kjøpmann som mente at han som NS-medlem var berettiget til strengt rasjonert bensin. Kjøpmannen klaget til Hirden, NS sin militære organisasjon, og Thorsen ble arrestert. Som tidligere flyoffiser ble han sendt videre til Tyskland og til opplevelser som i følge familien var så sterke at han «aldri igjen ble et sivilt menneske». I tre år satt han i fangenskap sammen med offiserer fra åtte land, og opplevde matmangel, savn, vilkårlighet og drap.

-Han levde under kommando og kom seg aldri ut av den etterpå. Kommandostilen ble hans daglige virke, på godt og ondt, fortalte hans datter Anne Margrethe Halvorsen i 2016.

Tilbake i Norge sommeren 1945 tok han fatt på sin tidligere jobb som bilsakkyndig. Hobbyen hans ble lederskapet av foreningen.

FLYVÅPENUNIFORMER

-Snart bestemte han at de ansatte skulle ha nye uniformer. Det mente han skulle være Flyvåpenets uniform med de bilsakkyndiges merke, heter det i 2016-historien.

Dette tok tid, først i 1954 var den nye uniformen klar. Til årsmøtet i 1948 skrev han en orientering om saken, der Strand fikk kritikk for å ha blandet seg inn.



Anne Margrethe Halvorsen fortalte den ærlige historien om faren Gunnar Thorsen i årboka for 2016. (Foto Håkon Aurlien)

En vet vel snart ikke hvor mange uniformssaken har vært oppe til drøftelser både i styre og blant medlemmene. (...) Det hele begynner snart å få et komisk skjær over seg. Ved forrige generalforsamling ble det av formannen gitt en nokså utførlig redegjørelse. Hovedinnholdet i denne kan vel være at flertallet av medlemmene ønsker en mere diskret uniform enn vår tidligere. Den burde i alle fall ikke vekke almindelig oppsikt, for ikke å si munterhet som den tidligere Terboven-type.

Han forteller at styret har fått en enighet med vegdirektøren om at det skulle være valgfritt med enkeltspent eller dobbeltspent jakke, og fortsetter:

Styret fant dessuten å måtte bøye seg for vegdirektøren med hensyn til distinksjoner. Det skulle være to stjerner og rød trekant på skulderklaff av tøy. Vi skulle benytte bilsakkyndigmerke som ellers.

Thorsen hadde fått lånt en Flyvåpenuniform som var vist frem og var godkjent av foreningens styre, Men så forteller han

om en deputasjon til Vegdirektoratet.

Den besto av to styremedlemmer som hadde vært fraværende ved godkjenningen (Bjarne Saarheim og Otto Kahrs) samt Sverre Strand. Denne deputasjon som foreningens styre ikke hadde fjerneste anelse om, meddelte at den foreslåtte og den tidligere fremviste uniform ikke hadde tilstrekkelige distinksjoner. En skylder her straks å gjøre oppmerksom på at Kahrs og Sårheim etter styremøtet hvor uniformer ble vedtatt, hadde gjort oppmerksom på at det var for lite av distinksjoner. Det der visstnok var uenighet om er at Sårheim og Kahrs vil ha gult bånd rundt armen og luen.

En skulle anta at foreningens generalforsamling har uttalt seg tydelig nok herom. Der står saken idag og en finner det riktig at alt refereres for medlemmene.

Da den nye uniformen omsider var klar, fikk han via kontakter i Flyvåpenet tilbud på uniformsstoff. Sammen med fire styremedlemmer tok han opp et lån for å kjøpe stoffpartiet. Det ble så nedbetalt



Fig. 1. De premierte utkast.

etterhvert som de bilsakkyndige meldte behov for uniformer.

Styredokumentene bekrefter omtalen fra 2016 om Thorsen som en omsorgsfull leder for lojale ansatte. I 1952 satte han mye inn på å få foreningen til å betale reise og opphold til et fabrikkbesøk for en assistent som senere skulle bli hans etterfølger i Sarpsborg. Foreningen styremedlemmer mente dette var foreningen uvedkommende, men det ble som han ville.

VEGVESENMERKE FRA 1953

I 1950 utlyste Vegdirektoratet en idekonkurranse om utforming av et etatsmerke for Vegvesenet. 530 forslag kom inn, tre vinnere ble kåret, men ingen nådde frem. Utenriksdepartementet fikk vinnerne til vurdering og vendte tommelen ned.

I stedet ble det i 1953 bestemt å bruke Trøttestadens utforming fra 1940, med den

De tre vinnerutkastene fra Vegdirektoratets idekonkurranse i 1950. Ingen ble tatt i bruk. (Faksimile fra Norsk vegtidsskrift nr 4/1953)

endring at Statens vegvesen skulle ha trekanten i gull. Da to medlemmer av de bilsakkyndiges forening protesterte og hevdet at Vegvesenets bruk av nesten samme merke ville svekke respekten for de bilsakkyndige, ga Thorsen klar beskjed. Slikt kunne man bare ikke si. Vegdirektoratet og Statens vegvesen var en høyt respektert etat som ville vite å vokte om merkets omdømme.

NYTT ETATSMERKE I 1983

Etter at Statens bilsakkyndige i 1977 byttet navn til Biltilsynet, organisert som avdelinger under de enkelte fylkesvegsjefer, ble det diskusjon om merkebruken. I 1982 satte Vegdirektoratet så i gang et arbeid med modernisering av etaten. Et utvalg fikk i oppdrag å foreslå justeringer av både navnbruk og utseende, og leverte et forslag som ble gjennomført i 1983.

Forslaget innebar at det ble laget et nytt etatsmerke basert på det opprinnelige fra Trøttestad og Strand, men i mer moderne form og med mer moderne farger; gult og rødt. Dette skulle da brukes som felles merke for hele etaten.

Utvalget laget også detaljerte maler for hvordan merket skulle brukes. Det hadde også vurdert et forslag fra Norsk Språkråd og Kultur og Vitenskapsdepartementet om å bytte etatsnavn til «Statens vegverk». Hovedargumentet var at formen passet godt i begge språkformer. Forslaget fikk ikke støtte av utvalget.

Derfor kom det som en stor overraskelse da samferdselsminister Kjell Borgen 21. januar 1987 bestemte at Statens vegvesen skulle endre navn til nettopp Sta-

tens vegverk. Beslutningen skapte en del løftede øyenbryn i Vegdirektoratet. De hadde gått imot og siden hadde man ikke hørt noe mer. Det viste seg etterhvert at statsråden hadde skrevet under beslutningen i tro på at saken hadde vært ferdigbehandlet i departementet. Det var den ikke.

Statsråden forsvarte beslutningen iherdig i Stortingets spørretime. Stortingetsrepresentant Anders C. Sjaastad stilte spørsmål om pengebruken som ikke var forelagt Stortinget, og la til at han i tiden som forsvarsminister ikke ville likt å måtte omdøpe Hæren til «Hærverket». Da saken kom opp på ny 11. mars var utgiftene beregnet og Sjaastad påpekte «det meningsløse i å bruke 10 millioner skattekroner på noe slikt».

I et svar konkluderte statsråden med at «omgjøringen til Statens vegverk hadde ført til en del hodeverk», og at man skulle se på saken påny. 24. mars ble navneendringen opphevet etter at Statens vegverk ha vært det offisielle etatsnavnet i to måneder.

DAGENS MERKE FRA 1993

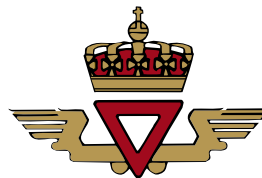
Det etatsmerke Statens vegvesen har i dag ble tatt i bruk 1. januar 1993, etter nok en foredling av det opprinnelige uttrykket fra 1940.

Vegdirektør Eskild Jensen mente i 1991 at det var behov for å en ny moderniseringsprosess. Designer Leif Anisdahl fikk jobben, han hadde bistått da Postverket ble til Posten og foreslo som der å legge etatsmerket på en gul kvadratisk bakgrunn. Jensen likte ideen, men etter ønske fra Utenriksdepartementet høsten 1992 ble fargene byttet rundt.

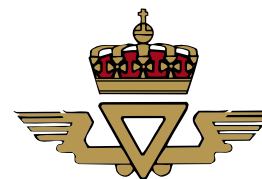
I 1996 var det så slutt for Biltilsynet, all virksomhet skulle heretter drives av Statens vegvesen.

Statens vegvesens logohistorie

Dette merket ble tegnet til bruk på Statens Bilsakkyndiges uniformer av Hallvard Trætteberg og godkjent av vegdirektør Andreas Baalsrud i rundtskriv av 27. august 1940. Vegdirektoratet hadde to år før fått de bilsakkyndige som fast ansatte.



I 1950 ble det utlyst en idekonkurranse om nytt etatsmerke for Statens vegvesen. Blant 530 bidrag ble det pekt ut tre vinnere. Utenriksdepartementets heraldiker mente at ingen holdt mål. I stedet ble det 19. mars 1953 bestemt at Vegvesenet skulle bruke en variant av Statens Bilsakkyndiges emblem, med gull farge i triangelet i stedet for purpur.



I 1977 var de bilsakkyndige blitt organisert under de fylkesvise vegkontorene og betegnet Biltilsynet. Et utvalg foreslo å ta i bruk et felles etatsmerke i nye farger, rødt og gult. Et utkast ble laget, men merket ble så forenklet i streken. Dette merket ble så innført som felles etatsmerke i 1983.



I 1991 ble det satt i gang et arbeid med ny visuell identitet for Statens vegvesen. Dette logoforslaget fikk tilslutning i Vegdirektorens ledergruppe, men Utenriksdepartementet mente at fargene var heraldisk feil. Fargene ble da byttet rundt. Deretter ble det besluttet at logoen skulle inneholde etatsnavnet satt i skrifttypen Frutiger Black, evt med forvaltningsnivået Vegdirektoratet eller fylkesnavnet satt under i Frutiger Roman. Det nye etatsmerket ble tatt i bruk 1. januar 1993.



Statens vegvesen