



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2023

Eskild Jensen

# En jovial og samfunns- engasjert vegdirektør

AV ANE CECILIE RØED



Maleriet av Eskild Jensen, vegdirektør fra 1980 til 1992, hang til 2023 i Vegdirektorates auditorium men er nå ved Norsk vegmuseum. Bildet er malt av kunstneren Bjørg Larsen.

Eskild Jensen

## En jovial og samfunnsengasjert vegdirektør

AV ANE CECILIE RØED

Utnevnelsen av Eskild Jensen til vegdirektør i 1980 brøt med en lang tradisjon. Han var hverken offiser eller ingeniør som alle de tidligere, men sosialøkonom. Med bakgrunn fra bistandsarbeid, som ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet og statssekretær for statsminister Odvar Nordli, hadde han heller aldri arbeidet i Statens vegvesen. Som tidligere politiker skjønte han godt spillet mellom embetsverket og politikerne, og kunne være tøff overfor besluttsende myndigheter når det var saker han ville ha gjennomført. Hans uformelle lederstil representerte noe nytt. Han så medarbeiderne og var lojal nedover i organisasjonen. I hans tid ble det blant annet tatt tak i Vegvesenets miljøarbeid, og Norsk vegmuseum ble etablert. Flere av Eskild Jensens ungdomsår var usedvanlig tøffe, uten at vi vet om eller hvordan det preget livet hans, som var kjennetegnet av stor arbeidskapasitet og samfunnsengasjement. Eskild Jensen var en jovial og fargerik vegdirektør som markerte vegetaten utad.

### OPPVEKST OG NÆR FAMILIE

Eskild Jensen var født i Oslo 28. april 1925, som sønn av direktør Eskild Jensen og Elizabeth, født Kobro.<sup>1</sup> Han hadde en to år eldre søster som het Ingrid. Eskild Jensens far skal ha startet med to nokså tomme hender, og arbeidet seg fram til direktørstillingen i det som het De norske Melkefabrikker, og som senere ble Nestlé Norge. Moren var utdannet lærer, men hadde sluttet å arbeide da hun giftet seg, slik skikken var den gang. Miljøet han vokste opp i var konservativt og skjermet i den tidligere bydelen Vestre Aker. Familiens økonomi var god, men oppdragelsen var streng, og nøysomhet en dyd. All mat var god, buss og trikk tok man bare når det var nødvendig. Kunne

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



det spares 10 øre på billetten, gikk man heller to eller tre holdeplasser. Klær gikk i arv i søskenflokk, og det var kanskje ikke alltid like stas å arve en søster.

Etter 9 års skolegang, begynte Eskild Jensen i 1940 på Oslo Handelsgymnasium, uten at han på dette tidspunktet hadde konkrete framtidsplaner. Kanskje så han for seg at han ville følge i farens



Lite visste Eskild Jensen at han skulle bli leder av Statens vegvesen da han besøkte Vrengen bru i 1935. Brua var åpnet av kong Haakon VII tre år tidligere, og var da Nord-Europas lengste hengebru. Foran på panseret troner Eskild Jensen 10 år. Til høyre for ham trolig hans to år eldre søster Ingrid. Foran deres far, som også het Eskild Jensen.

ter av Alv Aarskog (1896-1931) og Lissa Rebekka Aarskog, født Zahl (1897-1975). Hennes far døde da hun var 8 år. Inger Aarskog var nest eldst i en søskenflokk på fire, og hadde en eldre bror, Tord, som var utdannet prest. En yngre søster het Lajla, og hun var utdannet

spor i forretningsverdenen. De to årene han gikk på handelsgymnasiet, før livet tok en dramatisk vending, opplevde han som meningsfulle, til tross for at leksene ofte var kjedelige. På sine eldre dager reflekterer han over at det er sunt, på et tidlig stadium i livet, å lære at også trivielle arbeidsoppgaver må gjøres.<sup>2</sup>

Eskild Jensens far døde 79 år gammel i 1955. Hans mor, som var født i 1889, levde til hun ble 96 år.

I 1957 giftet Eskild Jensen seg med Inger Dorothea Aarskog. Han var da 32 år og hans tilkomne kone 34.<sup>3</sup> Tre år senere fikk de sønnen Henning Eskild. Vi vet ikke hvordan de traff hverandre, men siden begge arbeidet i Finansdepartementet på denne tiden, var det trolig der. Hun hadde tidligere vært gift med juristen Jon Ragnar Parr (1921-2003) og hadde fått to sønner med ham, Hugo Ragnar Parr født i 1947 og Jan Parr født året etter. Sistnevnte døde 16 måneder gammel.

Inger Aarskog var født i 1923 og vokste opp i Stavanger. Hun var dat-

ingeniør ved Stockholms tekniska institutt, og arbeidet senere ved Institutt for Atomenergi på Kjeller utenfor Oslo. Den yngste broren Alv Ingjald døde 23 år gammel. Familiens økonomi må ha vært god, og farens tidlige død ser ikke ut til å ha hatt innflytelse på barnas utdanning. Inger Aarskog tok artium i 1943 og studerte deretter jus ved universitetet i Oslo, og ble cand. jur. i 1952. Året før var ekteskapet med Jon Ragnar Parr oppløst. I løpet av studietiden fødte hun to sønner.<sup>4</sup> Hun hadde også gjennomført musikkstudier i København, Paris og Oslo. Fra hun var 20 år gammel tok Inger Aarskog regelmessig sangtimer, og hun må ha hatt en fin sangstemme. Hver uke fram til hun ble 85 år kom det en pianist for å akkompagnere henne når hun øvde.<sup>5</sup> Hun opptrådte i kirker og andre steder med sang, som for eksempel i Ris kirke 12. juni 1974.<sup>6</sup> Da hennes mor, som også var musikalsk, døde, framførte hun flere sanger i gravferden, mens hennes bror presten forrettet.<sup>7</sup> Ekteparet Jensen

delte ikke musikkopplevelser. Eskild Jensen var ikke musikalsk.<sup>8</sup>

I mine tidligere artikler om de norske vegdirektørene har deres ektefellers liv blitt viet oppmerksomhet. Det gjelder spesielt hvis ektefellen var yrkesaktiv eller hadde utmerket seg på andre måter. Da er det også lettere å finne kilder som omtaler dem. Det kan si mye om et menneskes personlighet hvem man velger som livsledsager. Inger Aarskog og Eskild Jensen hadde begge tøffe opplevelser bak seg da de møttes i voksen alder, uten at det går an å sammenligne deres svært ulike livserfaringer. Men det kan ha bidratt til at de forstod hverandre, og hadde en dyp gjensidig respekt. Inger Aarskog skilte seg ut fra datidens kvinner. Få av hennes medsøstre fullførte høyere embetseksamen på begynnelsen av 1950-tallet. At hun dertil fikk to barn, hvorav det ene døde som spebarn i løpet av studietiden, sier mye om hennes pågangsmot, utholdenhet og styrke. Skilsmissem fra sin første mann, året før hun tok embetseksamen, må ha vært krevende. Vi vet ikke hvordan samlivet med Eskild var, men ifølge hennes sønn, Hugo Parr, hadde de et hyggelig liv sammen.<sup>9</sup>

Etter studiene arbeidet Inger Aarskog Jensen som dommerfullmektig, og deretter ved Tolldirektoratets EFTA-kontor, før hun ble konsulent i Finansdepartementets Avgifts- og tollavdeling.<sup>10</sup> Hun ble i statsråd utnevnt til byråsjef i denne avdelingen fra 1. januar 1978. Ekteparet Jensen bodde i Slemdalsveien 47 B i Oslo.

Eskild Jensen 13 år gammel.) Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv)



Både Inger og Eskild Jensen ble henimot 88 år. Hun døde to år før ham, 21. juli 2011, etter å ha vært på Midtåsenhjemmet på Nordstrand den siste tiden. Eskild Jensen døde 1. april 2013 etter et kort opphold på sykehjem.<sup>11</sup>

Inger Aarskog Jensen og Eskild Jensen i Loen i 1991. (Foto: Lars Lefdal. Fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv).







Slavearbeid i Sachsenhausen. (Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv)

## KRIGEN

Eskild Jensen fylte 15 år få uker etter tyskernes overfall på Norge 9. april 1940. Henrettelsen av fagforeningsmennene Viggo Hansteen og Rolf Wickstrøm året etter, førte til en skjerpet motstandsvilje i befolkningen. Og Eskild Jensen og noen av hans venner ønsket å bidra. Det kriblet i dem, men det var ikke enkelt å få tilgang til den hemmeligholdte virksomheten. Løsningen kom i form av tilgang til radio, skrivemaskin og papir som gjorde dem i stand til å lage en avis. Den fikk navnet «BBC Norwegian Services», og kom ut to ganger i uken med 1000-1500 eksemplarer. Avisprosjektet varte fra høsten 1941 til slutten av april året etter. Da sprakk det. Noen hadde regelmessig puttet avisen i postkassen til en nazistfamilie. Eskild Jensen ble hentet av det norske statspolitiet midt i en sko-

letime på Handelsgym. Uerfarne som de fleste var, hadde heller ikke guttene sikret organisasjonen sin mot opprulling. De manglet vanntette skott, dersom en av dem ble tatt. Derfor ble det vanskelig å stå imot de brutale torturforhørene. Eskild Jensen uttrykte derfor en stor beundring overfor dem som maktet å stå imot, siden han hadde kjent på kroppen hvor smertefulle avhørsmetodene var. Mens han satt på Victoria Terrasse, hadde hans far forgjeves forsøkt å få ham løslatt på grunn av hans unge alder. Senere ble han overlevert til Gestapo og kom på Grini. I 1943 ble han sendt til Sachsenhausen. Før avreisen fikk han smuglet ut et brev til familien. Det gjør et dypt inntrykk å lese hvordan den unge Eskild i sitt siste brev før han ble deportert til Sachsenhausen, prøver å trøste foreldrene. Vi kan bare ane hvor grusomt dette må ha vært for dem som mottok brevet.

Eskild Jensen og hans medfanger opplevde ting i Sachsenhausen som det er vanskelig for oss å fatte og ta inn over oss. Ord strekker ikke til for å formidle den ondskapen de var utsatt for, og jeg viser til boken han skrev om sitt liv, hvor han selv beskriver livet i fangeleirene. Kontrastene mellom fangelivet og dagliglivet i Norge var stor. Da han kom hjem i mai 1945 konstaterte han med noe undring at familiens hund fortsatt var i live. Han hadde forestilt seg at det var så knapt med mat, at det var umulig å fø på en hund. Få forstod og visste hva som hadde foregått i det tyske fangenskapet.

Eskild Jensen tilbake i Sachsenhausen som tidsvitne. Gjennom denne porten marsjerte han hver dag i to år, ut om morgenen og tilbake om kvelden, etter 12–14 timers arbeidsdag. (Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv)

Han merket etter hvert at det var mange ting han ikke snakket om, uten at han bevisst ønsket å holde noe tilbake. Han syntes det var rart å komme hjem. Familien virket nesten fremmed. Begge parter hadde forandret seg. Han fortalte litt til familien, men ikke mye. Noe av grunnen var at han ville skåne dem. Dessuten hadde folk i Norge vanskelig for å fatte hva fangene hadde gjennomgått i konsentrasjonsleirene.

Krigens opplevelser fikk Eskild Jensen til å endre politisk oppfatning. Det fantes mange bra mennesker også i andre partier. Etter hvert orienterte han seg fra det Høyre-miljøet han hadde vokst opp i og mot Arbeiderpartiet, på grunn av partiets sosiale profil, solidaritetstanke og holdninger mot arbeidsløsheten.<sup>12</sup> Senere i livet framholdt han at den viktigste årsaken til at han klarte å komme seg levende gjennom krigens mareritt, var det gode kameratskapet som var preget av solidaritet, nærhet og varme. Dette var verdier han bar med seg gjennom hele livet.<sup>13</sup>

I 1995 var det 50 år siden frigjøringskrigen. Eskild Jensen, som nå var pensjonist, ble invitert til å holde et innlegg for Vegdirektoratets ansatte i Folkets Hus. Han som sjelden snakket om krigens dager, trolldandt forsamlingen med sine krigsopplevelser, særlig fra Sachsenhausen. Det var en sterk og gripende opplevelse som beveget mange.<sup>14</sup> Flere kolleger har nevnt denne talen, og hvor dypt inn-



trykk den gjorde. Få øyne skal ha vært tørre. Kan det ha noe med at følelser og inntrykk fra krigens dager nå var bearbejdet, slik at han greide å være åpen om det han hadde opplevd?

## UTDANNELSE OG KARRIERE

Krigen hadde forsinket Eskild Jensens skolegang med tre år. Han måtte derfor først ta artium da han kom hjem fra det tyske fangenskapet. Deretter ble det 5 års studier i sosialøkonomi ved Universitetet i Oslo. Studiet var etablert på slutten av 1930-årene. Fra 1950-årene, som var sosialøkonomenes gullalder i Norge, kom de store kullene ut på arbeidsmarkedet. Mange av kandidatene kom til å prege statlig forvaltning i flere tiår, som for eksempel Per Kleppe og Hermod Skånland, og Erik Brofoss allerede fra 1940-tallet.



I studietiden hadde Eskild Jensen halvdagsjobb på Statsministerens kontor. Her ser vi Einar Gerhardsen med matpakke og kaffe sammen med sine nærmeste medarbeidere. Studenten Eskild Jensen helt til høyre er i ferd med å rulle seg en røyk. (Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv).

I studietiden hadde Eskild Jensen halvdags jobb på SMK, statsministerens kontor. Å arbeide tett opp mot Einar Gerhardsen og hans regjering, hvis fremste oppgave var å gjenreise landet og hvor elementer av planøkonomi og prisregulering var sentrale, må ha vært spesielt interessant for en sosialøkonomistudent.

Etter endt studietid arbeidet han i Finansdepartementets økonomiavdeling, et departement han karakteriserte som et tempel for nyutdannede sosialøkonomer. Han var også en av de første med denne utdannelsen som ble ansatt der. Troen på planøkonomien var rådende, og veksten i det private forbruket måtte holdes nede. Investeringer i produksjonsbedrifter og boligbygging ble prioritert. Mange av reguleringene og rasjonering fra krigen ble derfor opprettholdt.<sup>14</sup>

Arbeiderpartiet, som var den suverene vinneren av valget høsten 1945, ønsket å videreføre planstyret utover

en avgrenset gjenreisningsperiode. Et strengt reguleringsregime med importkontroll, rasjonering og priskontroll hørte derfor med til dagliglivet i Norge. Først i 1960 kunne man kjøpe bil uten spesiell tillatelse.<sup>16</sup>

En annen beskjefteigelse Eskild Jensen hadde i studietiden, var utgivelse av boken «Fakta om Norge. Oppslagsbok i samfunnsspørsmål» sammen med Olaf Solumsmoen. I forordet heter det at boken søker å gi konsentrerte, faktiske opplysninger om alle viktigere politiske spørsmål i en lett tilgjengelig form. Videre nevnes at boken, som utkom i 1950 og 1951, bør bli en uunnværlig håndbok for alle som behandler politiske spørsmål, og at den er partipolitisk nøytral.<sup>17</sup>

Eskild Jensens arbeid ved siden av studiene vitner om stor arbeidskapasitet og samfunnsengasjement. To ting som skulle prege hans liv langt inn i alderdommen.

Fra 1976 til 1980 var Eskild Jensen statssekretær på Statsministerens kontor. Her sammen med Odvar Nordli. (Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv)

I 1959 gikk ferden til Paris for tre år. Eskild Jensen hadde fått tilbud om en jobb med faglige utfordringer ved Norges første delegasjon ved OECD og NATO. Oppholdet førte til at han ble en oppglødd europeer. Ved hjemkomsten til Norge fikk han stillingen som leder av den kommende planavdelingen i det nyetablerte NORAD, hvor han også var stedfortredende direktør. Kenya, Tanzania og Uganda var på denne tiden i ferd med å vinne sin selvstendighet, og ble prioritert med bistand. Til sammen arbeidet han i NORAD i ti år, men med et avbrudd på to år hvor han arbeidet for Ford Foundation og ledet en liten gruppe som laget den første femårsplanen for Tanzania. Her skal han etter sigende ha vært rådgiver for presidenten Julius Nyerere. Da han returnerte fra Afrika til Norge i 1974, hadde han bestemt seg for å arbeide med faget sitt, og med innenlandske oppgaver. Hans ønske ble innfridd ved at han ble sjef for Planavdelingen i Samferdselsdepartementet. I løpet av den tiden han var der, ble han bedre kjent med etaten han senere skulle bli øverste leder for.

Tiden i departementet skulle vise seg å bli kortvarig, bare to år. En dag ringte telefonen. Det var påtroppende statsminister Odvar Nordli som spurte om han ville bli statssekretær hos ham. Eskild Jensen trodde først at en av vennene hans spilte ham et puss, men da det gikk opp for ham at det virkelig var landets nye statsminister som ringte, svarte han blant annet at selv om de nok hadde



samme politiske grunnholdning, oppfattet han seg selv etter hvert mer som en skeptiker enn heiangjeng. Hvorpå Nordli raskt repliserte at det var akkurat det han trengte. Årene på Statsministerens kontor ble travle og interessante. En stående spøk gikk på at en intern langtidsplan for SMK gjaldt for en uke, og at den gjerne måtte revideres en eller to ganger. For en som var opptatt av norsk og internasjonal politikk, var det spesielt interessant å arbeide så nær toppen av den politiske beslutningsprosessen.<sup>18</sup>

#### NY LEDERSTIL I VEGDIREKTORATET

I 1979, mens Eskild Jensen var statssekretær, ble han spurt av daværende samferdselsminister Asbjørn Jordahl om han





I 1980 overtok Eskild Jensen ledelsen av Statens vegvesen etter Karl Olsen. (Foto: Trond Opstad)

Grotterød. Han ble av mange regnet som den selvskrevne interne kandidaten. Grunnen til at han ikke søkte, kan ha vært at han ble oppfattet som kontroversiell og kan ha fått et signal fra departementet.

Arne J. Grotterød hadde arbeidet i Statens vegvesen siden 1948. Fem

ville overta som vegdirektør etter Karl Olsen, som skulle pensjoneres. Året etter gjentok statsminister Odvar Nordli spørsmålet. Eskild Jensen søkte stillingen og fikk den. Kanskje ikke uventet, siden han ble spurt av landets øverste politiske leder. Han ble den første vegdirektøren som hverken var utdannet ingeniør eller offiser. Med bakgrunn som aktiv Arbeiderparti-politiker med velkjente politiske standpunkt, var utnevnelsen uten tvil politisk. Den ble derfor sett på med skepsis, blant annet av Høyres samferdselsminister Inger Kopperværn. Også tidsskriftet Samferdsel var tvilende til utnevnelsen, selv om redaktøren senere beklaget dette. Vegsjefene Olav Søfteland og Ove Liavaag hadde stått på søkerlisten, men ikke teknisk direktør Arne

år senere fikk han stipend for å studere moderne vegplanlegging i USA et års tid, og ble Norges første trafikkingeniør. Han var sterkt engasjert, iderik og visjonær i faglige spørsmål. I de to neste tiår ble han en viktig pådriver for nye metoder i planlegging av veg- og vegtrafikk. Han sto sentralt i arbeidet med å omforme Statens vegvesen fra den gamle til den nye tiden, og ble betraktet som en av Vegdirektoratets sterke menn. Nå var tiden kommet for å bygge motorveger her til lands, mente han, noe han ikke fikk gehør for av ledelsen i Vegdirektoratet på 50- og 60-tallet.

Året før Eskild Jensen tiltrådte, hadde Samferdselsdepartementet pålagt Vegdirektoratet en omorganisering. Den nye organisasjonen skulle være klar



Vegsjefemøte i 1982. Første rekke fra venstre: Thorleif Sagbakken, Bjarne Haugmoen, Arne Inge Torvik, Eskild Jensen, Rasmus Værn og Arne Ivar Løvmo. Annen rekke fra venstre: Johan Lepperød, Geir Johnsen, Trygve Rognan, Sigurd Aas, Bent Skari, Chester Danielsen, Per Helge Ulstad, Odd Bardal, Gunnar Thorsdal, Jan Søylen, Arne Østgård, Knut Andersen, Herleiv Solberg og Josef Martinsen. (Foto: Per-Erik Knive. Norsk Presse Service as)

til den nye vegdirektøren var på plass. Blant annet skulle Vegtrafikkavdelingen og Planavdelingen slås sammen. Departementet har nok sett behov for en fornying av organisasjonen som var mer i tråd med mål- og resultatstyring. New Public Management, NPM, var også i sin spede begynnelse før 1980-årenes nyliberale skifte. Mye kan tyde på at den nye vegdirektøren brukte omorganiseringen til å vinge klippe Arne Grotterød, som forble teknisk direktør, men som nå mistet Planavdelingen til sin tidligere underordnede Olav Søfteland, som hadde blitt trafikkdirektør. Ifølge Søfteland skal Eskild Jensen egentlig ha ønsket å plassere Arne Grotterød i stillingen som trafikkdirektør, noe han skal ha avslått. Jensens organisatoriske grep førte til at han

raskt fikk kontroll over Vegdirektoratets toppledelse. Arne Grotterød, som hadde hatt en sentral posisjon, ble delvis satt til side. Ledelsen for øvrig bestod av administrasjonsdirektør Tor Normann Johansen i tillegg til Søfteland og Grotterød.<sup>19</sup>

Samme høst som han tiltrådte, oppnevnte han etter initiativ fra Vegsjefenes Forening «Arbeidsfordelingsutvalget» ADU. Utvalgets mandat var preget av de første NPM-bølgenes kostnads- og effektiviseringsfokus. Mangelen på ressurser skulle løses med desentralisering og delegering. ADUs arbeid var preget av et sentrum-periferi-perspektiv på Statens vegvesen som organisasjon. Mandatet la klare føringer på konklusjonene. Vegvesenets oppgaver skulle løses mest mulig kostnadseffektivt. I tillegg skulle



Eskild Jensen 1925-2013. (Foto: Sturlason)

det desentraliseres og delegeres. Oppgavene skulle løses nærmest mulig dem det angikk. Sist, men ikke minst, skulle Vegdirektøren ha den overordnede ledelsen. Det utøvende ansvaret skulle overføres til vegkontorene. Eskild Jensen oppfattet trolig vegsjefenes krav om revisjon av arbeidsdelingen mellom direktoratet og vegkontorene, som en gylden sjanse til å skaffe seg allierte utenfor Vegdirektoratet etter at han ble vegdirektør. Ifølge Knutsen og Boge kan det forstås som et av hans grep for å ta styringen over etaten. Det interessante med ADU var at reformkrefter var i sving både fra oven og fra Vegvesenets utøvende ledd.<sup>20</sup>

Nedenfor har jeg samlet noen inntrykk om hvordan den nye lederstilen gjorde seg gjeldende i Vegdirektoratet.

Eskild Jensens interesse for bistandsarbeid var omfattende. Som tidligere nevnt hadde han før han ble vegdirektør, blant annet vært underdirektør i NORAD fra 1962-1974. To år etter at han ble vegdirektør, inngikk Vegdirektoratet og NORAD en samarbeidsavtale hvor

NORAD betalte for to årsverk for faglig rådgivning fra Vegdirektoratet. Charles Øverby, som mesteparten av sitt yrkesliv arbeidet i den internasjonale virksomheten i Statens vegvesen, forteller følgende: Høsten 1982 ble jeg innkalt til Eskild Jensen for å fortelle om mitt arbeid i Botswana i 1977-1981/82. Han satt på kanten av sitt store skrivebord og lyttet til det jeg fortalte i ca. 1 time. Etter dette møtet hadde jeg en stående ordre om å rapportere regelmessig ved å møte opp på hans kontor for å fortelle om det jeg hadde opplevd med arbeidet i Botswana, Tanzania, Kenya og Sudan. Dette gjorde jeg 3-4 ganger i året helt til han gikk av som vegdirektør. For en som var sendt ut i «utlendighet» så var det utrolig inspirerende å få lov til å fortelle og diskutere med Eskild vegarbeid i mange forskjellige afrikanske land.<sup>21</sup>

Kari Lindegaard arbeidet nesten 50 år i Vegdirektoratet, og opplevde flere vegdirektører. Hennes erindringer om Eskild Jensen er som følger: Det var en helt annen vegdirektør som overtok etter Karl Olsen. Eskild Jensen var jovial. Han deltok på flere fester, og vegdirektørens tale var spesiell og veldig morsom. Det var en historie og det tok veldig lang tid før han kom til poenget. Det var en tynn historie som han krydret med «innskutte bisetninger» – veldig, veldig morsomt. Han var også sjefen som gikk rundt til de ansatte og ønsket god jul, og var alltid hyggelig og pratsom. Han var sporty og var med på Vegdirektoratets skirenn med etterfølgende fest. Når vegdirektøren

En sporty vegdirektør deltar i Vegdirektoratets skirenn i 1987. (Foto: Knut Opeide)

rens tale på skifesten var slutt, begynte den ordentlige festen.<sup>22</sup>

Gunn Enge, som var kontoransatt på Driftsavdelingen i Vegdirektoratet, forteller at Eskild Jensen var en liketil og engasjert person, som satte menneskene i fokus. Han tok trappene opp til 10. etasje hver morgen, og var innom oss i 7. etasje på veg opp, og hilste god morgen.<sup>23</sup>

I mange år rapporterte Kjell Levik direkte til Eskild Jensen, og han forteller at det ble et systemskifte da Eskild avløste Karl Olsen. Han var den første av vegdirektørene som ikke var ingeniør. Derfor holdt han en lav profil på tekniske spørsmål i starten. Men etter hvert tok han også en del tekniske avgjørelser, og det var ikke alltid like vellykket, for eksempel skilt med hjort. Han var god til å dra nytte av fagfolk til det beste for Vegvesenet. Han skapte noe nytt, og videreutviklet etaten, som han markerte utad på en flott måte. Det ble et sjokk for mange å være på fornavn med vegdirektøren. Dessuten viste han interesse for medarbeiderne. En gang sa han til meg: En gode leveregel: gi folk ansvar så får du også resultater.<sup>24</sup>

Følgende historie illustrerer Eskild Jensens lojalitet nedover i organisasjonen. Sidsel Sandelien, som på dette tidspunktet var teknisk saksbehandler i Vegdirektoratet, forteller: Et utbygningsfirma hadde søkt om å få bygge en restaurant over veggen ved Moelven, noe Vegdirektoratet, med meg som saksbehandler, hadde avslått. Firmaet ønsket derfor et



eget møte med vegdirektøren for å diskutere saken, og kanskje med et håp om å få omgjort vedtaket. Eskild inviterte meg til å være med på møtet, noe firmaets representanter reagerte på da de så meg. Eskild sa da på en kraftfull måte at det var HAN som bestemte hvem han ville ha med seg i møter. Det hører med til historien at vedtaket ikke ble omgjort.<sup>25</sup>

Den nye vegdirektøren hadde en uformell og jovial tilnærming til de ansatte. Han kalte dem ved fornavn og de kalte ham Eskild. Kantinebord skiftet han gjerne fra dag til dag. Men tidene var også forandret. I løpet av 1970- og 80-årene hadde den formelle dagligta- len blitt mer eller mindre borte i Norge. Nå ble det vanlig å være «dus» også med





Fra høyre kronprins Håkon med ryggen til, dronning Sonja, kong Harald og Eskild Jensen ved kongesteinen i Oscarskaret, Kabelvåg, august 1992, ved åpningen av kong Olav Vs veg, E10. Kongene Oscar II, Haakon VII, Olav V og Harald V har signert steinen i forbindelse med reiser de har gjort til stedet i sin regjeringstid. (Foto: Trygve Hansen)

mennesker man ikke kjente. Arbeidsmiljøloven av 1977 og Hovedavtalen i Staten fra 1980, som blant annet innebar arbeidstakernes rett til medbestemmelse på arbeidsplassen, bidro også til dette.

### ESKILD JENSEN SOM VEGDIREKTØR

Eskild Jensen var den første vegdirektøren som reelt satte trafikk- og miljøproblemene i og rundt de største byene høyt på den vegpolitiske dagsordenen, til tross for at det førte til utstrakt bruk av bompengefinansiering på toppen av allerede rekordhøye motorvogn- og drivstoffavgifter. Det var et paradoks. I utgangspunktet var han skeptisk til bompengefinansiering. NVP II (Norsk Vegplan II) hadde bare ført til symbolpolitikk og kosmetiske tiltak. Han støttet Børre Rognliens arbeid med å få større vegbevilgninger til Oslo, i den grad det var mulig uten å trå distriktspolitikerne og egne partifeller på tærne. Han var en pådriver og personlig engasjert i vegutbyggingen i Oslo-området. I 1984 la Veg-

direktoratet fram den første skissen til et nytt hovedvegssystem for hovedstadområdet. Prosjektet ble utvidet til også å omfatte de tilgrensende delene av Akershus, i og med at Oslos trafikkproblemer begynte utenfor bygrensene.<sup>26</sup> For en nærmere redegjørelse for Eskild Jensens engasjement for vegbygging og bompen-ger i Oslo-området, og opprettelsen av et eget statlig vegkontor for Oslo, viser jeg til Knutsen og Boge 2005 s. 276-289.

Som sjef for Statens vegvesen inntok han en viktig rolle i forhold til politikerne. Og for han som hadde arbeidet tett med landets øverste politiske ledelse, var dette en rolle som falt naturlig. Han var en pådriver for å bedre Vegvesenets publikumsbehandling, og for å effektivisere den interne driften. Et eksempel på dette er AUTOSYS, et informasjonssystem for motorvogner og førerkort, og et av norsk offentlig forvaltnings mest vellykkete IT-prosjekter. Dersom Vegvesenet skulle nå fram til politikere, måtte etaten framstå som en moderne, publikumsvennlig og endringsvillig etat. En vellykket utvik-

Ordfører i Oslo Albert Nordengen og Eskild Jensen ved Fjellinjens anleggsstart i mars 1987.



ling og implementering av AUTOSYS var derfor en viktig brikke i spillet om politikernes og publikums gunst. På vegsjefmøtet i 1984 konkluderte Eskild Jensen med følgende: «Det er ved hjelp av EDB vi kan gjøre de viktigste framskritt i årene framover i retning produktivitet gjennom hele etaten».<sup>27</sup> Systemets videre skjebne var kronglete, før det ble sluttført i mars 2020. Det inneholder informasjon om alle kjøretøy i Norge, og brukes av politi, Skatteetaten, bompengeselskap, bilbransjen, verkstedbransjen, forsikringsselskaper, og alle som kjøper og selger kjøretøy.

Eskild Jensen var også den første vegdirektøren som våget å utfordre politikerne. Fra 1986 til 1989 foretok han en gradvis overføring av riksvegmidlene som var bestemt brukt på stamveger, fra vegkontorene til Vegdirektoratet. Dermed ble deler av investeringsmidlene styrt sentralt i stedet for lokalt. Politikerne begynte etter hvert å forstå at dette var fornuftig. Vegdirektør Jensens grep i forhold til stamvegene ble begynnelsen på en fundamental omlegging av hele Vegvesenets styringssystem.<sup>28</sup>

Effektivisering av produksjonsavdelingene i fylkene var et sentralt spørsmål fra 1980-årene. Fra politisk hold kom det stadig nye krav om effektivisering og nedbemanning. Begge ble lojalt fulgt opp. Sommeren 1990 oppsummerte vegdirektøren Produksjonsavdelingens stilling som: «Greier vi å være konkurransedyktige, er vår egen drift sikret. Hvis

ikke, må vi være forberedt på å utvikle ulønnsom virksomhet». Dette var det greit å forholde seg til både for ledelsen og de ansatte i produksjonsenhetene. Hva som var ugreit etter Eskild Jensens oppfatning, var at Vegvesenet ble tvunget til å effektivisere driften, for deretter å bli straffet med privatisering hvis ikke de var like effektive eller bedre enn de private entreprenørene. Han skal ha sammenlignet regjeringen Syse med kongen i eventyret som fant på stadig nye grunner til at Espen Askeladd ikke kunne få prinsessen, til tross for at han hadde bestått kongens prøver. Spørsmålet er derfor om reformkravene til produksjonsenhetene var drevet fram av en ideologi og et ønske om en mindre offentlig forvaltning, heller enn av et ønske om en billigere og mer effektiv forvaltning.<sup>29</sup> Etter flere utredninger og politiske behandlinger, endte Produksjonsavdelingene med å bli skilt ut i et eget statlig aksjeselskap i 2003. Selskapet fikk navnet Mesta, og Eskild Jensen var for lengst trådt tilbake som vegdirektør.





I februar 1988 ble samarbeidsavtalen mellom NTH, SINTEF og Statens vegvesen undertegnet. Fra venstre Conrad Krohn, SINTEF, Eskild Jensen og Dag Kavlie, NTH.

ring. Eskild Jensen var ingen overgangsfigur. Det han brant for, fikk han til. Han mener videre at Eskild Jensen bør kunne betegnes som systembygger, fordi han må tillegges en betydelig del av ansvaret for

Knutsen og Boge hevder at Eskild Jensen kanskje best kan forstås som en overgangsfigur mellom det gamle og det nye regimet, etter det nyliberale skiftet og NPM i siste halvdel av 1970-årene. Han var selv politiker, og ble av mange regnet som vanskelig å kontrollere av politikere. Han visste hva han kunne tillate seg når han sa dem imot. Som vegdirektør var han de ansattes beskytter. Han bremsede omstillingsprosessene i etaten og han unngikk oppsigelser. De kom først da neste vegdirektør satt ved roret. Det tok derfor atskillig lenger tid å omstille Vegvesenet enn for eksempel Televerket og Posten.<sup>30</sup>

Ifølge Kjell Haaland, som var Administrasjonsdirektør i Vegdirektoratet fra 1988 til 2008, sekretær for Stortingets samferdselskomité 1984-1987, og medlem av Holler-utvalget 1991-1993, er Knutsen og Boges vurdering av Eskild Jensens rolle som overgangsfigur overdrevet. Han skal ikke ha hatt press på seg fra politisk hold for å omorganisere etaten. Derimot uttrykte vegsjefene sterke ønsker om at driftsenhetene fylkene imellom skulle samordnes.<sup>31</sup> Transportøkonomen Dag Bjørnland støtter Kjell Haalands vurde-

ret land gjennom systemet med bomveger, fikk bygd viktige veger, blant annet i Oslo.<sup>32</sup>

En illustrasjon på Eskild Jensens gjennomføringskraft er opprettelsen av Norsk vegmuseum. Han kunne være usedvanlig klar og sterk overfor Finansdepartementet. Dette gjaldt både opprettelsen av museet på Hunderfossen, og drift og vedlikehold av Telemarkskanalen.<sup>33</sup>

Med sin økonomiske utdanning, erfaring fra politikken og Samferdselsdepartementet, tenkte Eskild Jensen annerledes enn tidligere vegdirektører med teknisk utdanning. I 1989 ble veglovens § 12 endret, og den trådte i kraft 1. juli 1994 etter en overgangsordning på fem år. Heretter skulle planlegging av riksveg, fylkesveg og kommunal veg skje etter reglene om planlegging i plan- og bygningsloven. Det innebar at vegplanleggingen ble fullt integrert i den allmenne arealplanleggingen og underlagt plan- og bygningsloven. Tidligere kunne vegprosjekter planlegges enten etter vegloven eller etter plan- og bygningsloven. Vanlig praksis var å bruke vegloven ute i distriktene, hvor det var min-



Arne Grotterød og Eskild Jensen ønsker kronprins Harald velkommen til Statens vegvesens 125 års jubileum i 1989. (Foto: Anne Bang Fossberg)

dre behov for å se vegen i sammenheng med annen arealbruk. Når vegloven ble benyttet, var situasjonen slik at vegsjefene mer eller mindre kunne vedta vegplaner på hoved- og detaljnivå på egen hånd. Beslutningsmyndigheten ble således flyttet fra vegmyndigheten over til kommunene.<sup>34</sup> Dette skal ha opprørt vegsjefene, mens vegdirektør Jensen rolig repliserte at dere i ettertiden vil se at dette ikke er en katastrofe, men en mergevinst.<sup>35</sup>

I vegdirektør Eskild Jensens tale på vegsjefmøtet i 1990 sier han: «Ved lovendringer har Stortinget som kjent bestemt at vi i løpet av 5 år mister adgangen til planlegging etter vegloven. All planlegging skal skje etter plan- og bygningsloven. Det har vært frykt i Vegvesenet i denne saken for å svekke vår egen planlegging. Jeg tror mye av denne frykten vil vise seg ubegrunnet. Blant annet etter god innsats fra Samferdselsdepartementet og oss selv har vi fått lovfestet vår rett til å utarbeide vegplaner og for kommunene den tilsvarende plikt til å behandle dem. En stor del av fremtidig vegbygging vil skje i områder hvor vi i alle fall hadde måttet bruke plan- og bygningsloven. Selv om klagebehandlingen ved hovedplaner

(reguleringsplaner) flyttes fra Vegdirektoratet til Miljøverndepartementet, tror jeg heller ikke det er så farlig. Vanskelige og kontroversielle vegplansaker har også tidligere havnet i departementet, eller sågar i Regjering og Storting.»

Eskild Jensen var 55 år da han ble vegdirektør, og hadde blant annet fra sitt ståsted i Samferdselsdepartementet, gjort seg betraktninger om hva som burde forandres i etaten. Han skriver selv at den politiske praksisen fra SMK hadde gitt ham verdifull erfaring for vegdirektør-embetet. Det var en fordel å kjenne spilleregler, rutiner og de ulike virksomme krefter i den politiske verdenen, og ikke minst i forhold til presse og kringkasting. Som ikke-ingeniør ble han ofte spurt om hvordan det var å være vegdirektør uten å være sivilingeniør, men han svarte ofte at det ikke var noe problem. Den kompetansen var det så mange andre i Vegvesenet som hadde. Fordi han hadde en fortid i politikken, var han pinlig nøye med å ikke lytte mer til egne partifeller enn andre når vegsaker ble diskutert. Han var mer tilbakeholden med å opponere mot egen statsråd når vedkommende var fra et annet parti. Og han syntes det var let-



I juli 1991 ble Helgelandsbrua mellom Leirfjord og Sandnessjøen åpnet. Fra venstre ordfører Gunnar Breimo, Eskild Jensen, samferdselsminister Kjell Opseth og vegsjef Arne Løvmo. (Foto fra Helgeland Arbeiderblad – Helgeland museum)

tere å ta en frisk meningsutveksling med en Arbeiderparti-statsråd, da han ikke ønsket å bli oppfattet som en vegdirektør som gikk bestemte politiske ærend.<sup>36</sup>

### EN VEGDIREKTØR MED FOKUS PÅ MILJØ OG KULTUR

I løpet av 1960-tallet hadde bevisstheten rundt miljøspørsmål blitt vesentlig større, både i Norge og mange andre land. Baksiden av den økonomiske veksten og velstandssøkningen ble mer og mer tydelig. I juni 1972 arrangerte FN en stor miljøkonferanse i Stockholm. Den skulle bli et vendepunkt. Norge deltok på konferansen, og som det første land i verden hadde vi opprettet et miljødepartement måneden før.<sup>37</sup>

På bakgrunn av den voksende bevisstheten rundt miljøspørsmål fikk

Statens vegvesen flere nye oppgaver i de 12 årene Eskild Jensen var vegdirektør. Da Brundtland-kommisjonens rapport kom i 1987, fikk alle sektorene et selvstendig ansvar for miljø. Eskild Jensen viste tidlig interesse for miljøarbeidet, og mente det var et viktig tema Statens vegvesen måtte bli god på. Han valgte derfor å etablere en egen Miljø- og Trafikksikkerhetsavdeling i sin egen stab.

Det var heller ikke spesielt vanskelig å få ham til å være med på ideen om å opprette et eget Miljøkontor i Vegdirektoratet. Miljøetsatsing ble dermed viktig, og han var en aktiv medspiller i den sammenheng. På begynnelsen av 1990-tallet påla Vegdirektoratet vegkontorene å ansette fagfolk med spesiell fagkompetanse, estetisk plankompetanse. Det førte til at det fra de 5 arkitektene og land-

I 1987 ble prøveprosjektet Turistinformasjon E16 åpnet. Fra venstre vegsjef Jan Søilen, ordfører i Nord-Aurdal Lage Westerbø, Eskild Jensen, og ordfører i Vang Erling Øraker. (Foto: Trygve Hansen)



skapsarkitektene som var i Statens vegvesen i 1990, så steg tallet til 50 i løpet av 3 år.<sup>38</sup>

Vakre vegers pris, eller Vegdirektørens pris for vakre veger, som er det offisielle navnet, ble opprettet av Eskild Jensen. Det er en hederspris for veganlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. Første gang den ble utdelt var i 1988, og den gikk til parsellen Langvatn-Breidablikk av Strynefjellsvegen, riksvei 15 i det tidligere Oppland fylke. I de årene Eskild Jensen var vegdirektør deltok han aktivt i juryens arbeid, og prisen ble delt ut hvert år, også fram til 1997. Deretter ble den utdelt annethvert år fra 1997 til 2018.<sup>39</sup> Eskild Jensen var forut for sin tid, og vegmyndighetene i de nordiske land fulgte opp med tilsvarende priser. Dette var et viktig grep for å skape vakre veganlegg, både store og små, som

Eskild Jensen ved bauta over den håndbygde høyfjellsvegen som går fra Grotli i Skjåk til Geiranger. På verdensutstillingen i Paris i 1900 fikk vegdirektør Krag gullmedalje for byggverket.

var tilpasset landskapet. Han bidro også til at Norges lengste hage ble et begrep, ved å vise fram blomsterfloret i vegkantene. Blant annet fikk han botanikeren og Norges første miljøvernminister, Olav Gjærevoll, til å kartlegge blomsterengene langs vegene i hele landet.<sup>40</sup>







Eskild Jensen ønsker Hans H. Krag, vegdirektør 1873-1903, her spilt av Tor Stokke, velkommen til åpningen av Norsk vegmuseum i 1992. (Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv)

### NORSK VEGMUSEUM

I 1974, da Karl Olsen var vegdirektør, ble det nedsatt et utvalg som skulle vurdere om det var behov for et eget vegteknisk museum, eller om behovet kunne dekkes av Norsk teknisk museum i Oslo. Dessuten skulle utvalget se på kriteriene for hvilke redskap og utstyr som det skulle tas vare på, og gi en oversikt over hvor innholdsrik samlingen kunne bli. Utvalgets innstilling ble levert etter 4 år, og så ble det stille i noen år.

Først i 1982, da Eskild Jensen var vegdirektør, begynte arbeidet med å finne en egnet tomt for museet. Den nye lederen for Vegvesenet hadde brukt sine politiske kontakter, og nå var det bestemt at det skulle etableres et etatsmuseum. Museet skulle etableres i et område som var attraktivt for turister, både sommer og vinter, og i et typisk norsk landskap. Dessuten skulle det ligge i nærheten av

både forskningsinstitusjoner og en vegstasjon eller vegsentral, slik at museet kunne vedlikeholde og restaurere maskiner og utstyr. Forslagene var mange, og etter en omfattende prosess kom man fram til Hunderfossen, ikke langt fra Lillehammer. Vedtaket ble kunngjort i april 1984 i en faks fra samferdselsminister Johan J. Jacobsen til Vegdirektoratet. Samme år ble stillingen som leder av museet utlyst, og Geir Paulsrud tiltrådte i april året etter. Meningen var at han skulle være 2 år i direktoratet før han flyttet til Hunderfossen. Det ble 6 år. 300 dekar inntil Hunderfossen familiepark ble kjøpt, og her skulle museet etableres. Etter arkitektkonkurranse og noen krevende år med finansiering og bygging, kunne Eskild Jensen endelig åpne Norsk vegmuseum i juni 1992. Det er interessant å merke seg at de nordiske landene hadde gått noenlunde i takt når det gjel-



Eskild Jensen holder tale ved åpningen av Norsk vegmuseum, Hunderfossen ved Lillehammer. Nederst til venstre ser vi Kjell Haaland, administrasjonsdirektør i Vegdirektoratet fra 1988-2008. (Foto: Sverre Finstad)

der etablering av vegmuseer. Finland fikk sitt Mobilia samme år som Norsk vegmuseum åpnet. Pylonen i Sverige og Danmarks Vejmuseum hadde åpnet året før.<sup>41</sup>

### HVEM VAR ESKILD JENSEN? ALLES VENN?

I arbeidet med denne artikkelen har jeg intervjuet et titalls personer som arbeidet for Jensen. Det alle nevner, uten unntak, er den gripende talen han holdt i anledning frigjøringsjubileet i 1995, og at han ikke hadde eget bord i kantinen slik hans forgjenger Karl Olsen hadde. Han var på fornavn med alle, og alle kalte ham for Eskild. Talene han holdt ved festlige anledninger skal ha vært særdeles morsomme. Han har også blitt karakterisert som et engasjert menneske gjennom hele livet, og han hadde en egen evne til å se og vise interesse for den enkelte medar-

beider. Hans lederskap innebar noe nytt gjennom hans væremåte.<sup>42</sup> En av hans venner beskriver ham som en humoristisk og omsorgsfull gutt med mange venner.<sup>43</sup> Han ble beundret av mange i Vegvesenet. Kan det være de dypt gripende opplevelsene i tysk fangenskap som gjorde at han ikke hang seg opp i bagateller og at han hadde en robust natur? Han skriver at det var en fordel at man som ung tåler bedre den mentale og fysiske behandlingen fangene var utsatt for.<sup>44</sup>

Anne Marstein, som bygget opp Miljøkontoret i Vegdirektoratet på begynnelsen av 1990-tallet, har flere interessante minner om Eskild Jensen. Da han var ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet holdt han forelesninger på NTH. Der skilte han seg ut fra de andre foreleserne i sin lyseblå dress i motsetning til alle dem som var antrukket i grått. Han var en god samtalepartner, og viste stor





Som pensjonist deltok Eskild Jensen og hans kone Inger Aarskog Jensen i juni 2007 (han i lyseblå dress, hun i oransje helt til venstre) sammen med vegsjefenes kollegium på en jubileumsmiddag for Vegvesenets pensjonistforening ved Hunderfossen. (Foto: Håkon Aurlien)

interesse for sine ansatte. Det å komme på kontoret hans var en glede og ga nye impulser og engasjement. Han satte seg alltid i sofagruppen, og ikke bak skrivebordet, som han kunne ha gjort. Det gjorde avstanden tettere og mer på like fot. Marstein hadde også anledning til å reise til Vestlandet med ham. Han pleide å besøke de ulike vegkontor, og hadde da med seg noen av de ansatte i Vegdirektoratet – ikke bare toppsjefene. Da var han en sprudlende person med stor grad av humor og kunnskap. Anne Marstein arbeidet en god del utover vanlig arbeidsdag under oppstarten av Miljøkontoret. Når vegdirektøren skulle hjem, gikk han alltid trappene ned fra 10. etasje. Så han at det var lys i en etasje, stakk han alltid hodet inn for å slå av en prat. Det var inspirerende. En dag sa han: «du vet du får din lønn i himmelen».<sup>45</sup>

Nils-Erik Bogsrud arbeidet aldri tett opp mot Eskild Jensen, men kom nærmere inn på ham på en ukelang tjenes-

terreise på Helgelandskysten rundt 1986. Her skulle vegdirektøren ha møter med alle ordførerne i 15-20 kommuner for å høre deres innspill til prioritering av nye vegprosjekter. På turen opplevde Bogsrud at Eskild Jensen hadde en egen evne til å få kontakt med ordførerne. Det var tydelig at han klarte å få tillit blant de personene som var med på møtene, og at han klarte å skape god stemning uten å love for mye. Han var god til å lytte til sine medarbeidere i faglige spørsmål. Bogsrud framhever Jensens sterke sider som kontakt med og forståelse for det politiske miljøet, og hans evne til å kommunisere med alle folk, kjente som ukjente. Dessuten var han flink til å gi gode og troverdige tilbakemeldinger til medarbeiderne, noe som inspirerte de fleste.<sup>46</sup>

Eskild Jensen var en person som tilsynelatende var uredd i det offentlige rom, og han var heller ikke selvhøytidelig. Hans store kontaktflate innen det

politiske miljøet og embetsverket var til stor hjelp i hans virke som vegdirektør. Han var trygg nok til å resonnerer overfor journalister når det gjaldt politiske saker, og med bakgrunn fra SMK forstod han hvilket handlingsrom han kunne ha som øverste leder av Vegvesenet. Billedbruken hans gjorde at folk skjønte poenget. For eksempel da han sammenlignet kongen i eventyret som aldri ble fornøyd med Espen Askeladd med regjeringen Syse. Ifølge Geir Paulsrud plukket Eskild Jensen alltid med seg sukkerbiter i kantine. Hadde det sammenheng med hans tøffe år i Tyskland?<sup>47</sup>

Ifølge flere ble Eskild Jensen påfallende taus når hans kone var til stede, uten at vi her skal spekulere på hva det skyldtes.<sup>48</sup>

Dag Bjørnland har en annen opplevelse av Eskild Jensen enn som den joviale vegdirektøren. Begge var sosialøkonomer, men kom først i nærmere befatning med hverandre da Eskild Jensen som ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet på 1970-tallet, ble medlem av styret for Transportøkonomisk institutt (TØI). Bjørnland hadde på den tiden ansvar for utvikling av forskningen på instituttet, og hadde tatt initiativet til den første samferdselshistoriske analysen i TØIs regi. Eskild Jensen fikk styret med på at Bjørnland skulle legge fram disposisjonen for analysen, og mente at han ikke skulle beskjefte seg med et slikt arbeid. Han skulle lede forskningen. Vegdirektør Jensen fikk ikke styret med på å stoppe prosjektet, og resultatet ble den første historieboken Bjørnland laget, som ble utgitt i 1977. Den dag i dag husker Bjørnland fortsatt at han stusset over at

Eskild Jensen ønsket å overstyre i en slik sak. Da Eskild Jensen ble statssekretær for statsminister Odvar Nordli, trakk han seg fra styret, men ble styreleder for TØI fra 1984. Bjørnland var da instituttsjef, og noen ubesvarte spørsmål fra 1970-tallet i hans forhold til Eskild Jensen kom opp igjen. Stemningen mellom de to ble etter hvert forsuret, og Bjørnland opplevde at Eskild Jensen pirket på ham, og at han arbeidet målbevisst for å få ham fjernet fra stillingen som leder av instituttet. I 1987 ble Dag Bjørnland tilbudt stilling som gjesteprofessor ved Handelshøyskolen i København. Han laget da en avtale med Eskild Jensen om å forlate TØI. Han kan heller ikke, nå mange år senere, si hvorfor han ble så sterkt mislikt av vegdirektør Jensen.<sup>49</sup>

På grunnlag av de intervjuene jeg gjorde for å få innblikk i Eskild Jensens personlighet, sitter jeg med et veldig positivt inntrykk. Han framstår, med ett unntak, som en jovial, lojal og likandes person.

#### ALDERDOM

I 1992 forlot Eskild Jensen vegdirektørstillingen. Han var da 67 år, og hadde vært vegdirektør i 12 av dem. Ledelsen av Statens vegvesen ble overlatt til Olav Søfteland.

Norsk vegmuseum utga fra 1980-årene serien «Vegfolk forteller». Det er en samling beretninger fra mennesker som har arbeidet i Statens vegvesen. Historiene stammer fra alle kanter av landet. Eskild Jensen, som hadde hovedæren for at Norsk vegmuseum ble etablert, fulgte interessert med i museets videre liv. Som travel pensjonist med flere gjøremål tok



han seg også tid til å skrive om minnene fra sitt eget liv. Han tilbød deretter museet manuset, som han ønsket at museet skulle utgi. Det resulterte i boken «Gløtt og glimt fra et spennende liv». Boken utkom i 2000 i Vegmuseets serie om vegfolk, og har vært en sentral kilde for denne artikkelen.<sup>50</sup>

Eskild Jensen har flere interessante refleksjoner rundt overgangen fra arbeidsliv til pensjonist, noe han mener bør planlegges godt. Han påpeker at denne siste fasen ikke bør komme som en overraskelse. Selv kan det se ut som om han hadde planlagt sin nye tilværelse med flere aktiviteter. Umiddelbart etter at han gikk av, tok han kontakt med Frelsesarmeen, en organisasjon han hadde fulgt på avstand i flere år, og sa han gjerne ville bidra med sin arbeidskraft. Før han begynte der, følte han det var nødvendig for ham å si at han ikke var en troende kristen. Det ble tatt til etterretning, uten at noen fortrakk en mine. Han ble heller ikke forsøkt omvendt.<sup>50</sup>

Arne Kvernvik Nilsen var attføringsleder i arbeidsmarkedsbedriften Fretex Elevator i Oslo fra 1991-1993. Her ble han kjent med Eskild Jensen som hadde meldt seg som frivillig, ulønnet arbeidstager. Arbeidet bestod i å formidle personer på attføring til arbeidslivet, både til privat og offentlig sektor med tanke på fast ansettelse. Han ble snart en særdeles populær person for dem som han jobbet for å få utplassert. Et arbeid han lyktes svært godt med. Etter Nilsens oppfatning skyldtes det hans personlighet og dyktighet, men også at han var en kjent person langt utover Statens vegvesen. Nettverket hans var omfattende, og han brukte det

på en profesjonell måte. Som attføringsleder hadde Nilsen et nært samarbeid med Eskild Jensen, og han understreker den spennende dialogen de hadde. Han opplevde ham som en varm, engasjert og kunnskapsrik person. Han hadde evnen til å se ressursene, unikheten og mennesket bak den enkeltes livssituasjon og historie.<sup>51</sup>

Senere arbeidet Jensen i Frelsesarmeens ettersøkelsestjeneste, hvor det ble søkt etter familiemedlemmer som man av en eller annen grunn har mistet kontakt med. Arbeidet foregikk både hjemme og i utlandet. Han gir i sin bok uttrykk for at arbeidet var usedvanlig interessant, og han kom i berøring med de mest gripende menneskeskjebner.<sup>52</sup>

Eskild Jensen var en ihuga friluftsmann, og Den norske turistforening stod hans hjerte nær. Som vegdirektør hadde han både vært medlem av foreningens landsstyre og ordfører i rådet.<sup>53</sup> Nå som han disponerte sin egen tid, meldte han seg til innsats i dugnadsgjengen en uke hvert år. Arbeidet som ble utført var enten merking av stier i fjellet med varder og røde T-er, eller maling, rengjøring og annet vedlikehold på foreningens mange hytter.<sup>54</sup>

Som pensjonist engasjerte han seg i Foreningen av politiske fanger 1940-45, som han representerte i Hvite busser. Her ble han et ettertraktet tidsvitne.<sup>55</sup> Han hadde en lun og galgenhumoristisk måte å formidle ondskaper på. Han fortalte nøkternt og detaljert om det han hadde opplevd, og var ikke redd for å vise følelser. Hans beretninger har gjort dypt inntrykk på tusenvis av norske ungdommer.<sup>56</sup> Selv forteller Eskild Jensen at noen



Som pensjonist deltok Eskild Jensen som tidsvitne på turer stiftelsen Hvite busser arrangerte for skoleungdom til tidligere konsentrasjonsleirer i Polen og Tyskland. (Foto fra boken Gløtt og glimt fra et spennende liv)

av ungdommenes spørsmål traff dype og såre minner langt inne i sinnet, og som han trodde var glemt og borte. Likevel syntes han det var en opplagt sak at han bistod som tidsvitne. For ham ble det frigjørende å reise med Hvite busser. Han tok det som en utfordring å svare skikkelig på ungdommenes spørsmål. Det førte til at han åpnet seg mye mer enn han noen gang hadde gjort tidligere.<sup>57</sup> Det lange oppholdet i konsentrasjonsleiren hadde vært uhyre stressende. Han har ikke noen fornuftig forklaring på hvorfor han klarte seg så bra etter krigen, annet enn at han muligens taklet stress bedre enn andre.<sup>58</sup>

Eskild Jensen hadde en aktiv pensjonisttilværelse med mange jern i ilden. Han bidro fortsatt inn i fellesskapet på flere felt. Hans venn, Bernt H. Lund, beskriver ham som en glad gutt helt til hans kone Inger ble dårlig og lagt inn på sykehjem. Han besøkte henne nesten daglig, men livet uten henne ble vanskelig.<sup>59</sup>

#### OPPSUMMERING

Eskild Jensen var vegdirektøren som kom utenifra og vant etaten med sitt engasjement og væremåte. Han ble glad i Vegvesenet, og de ansatte ble glade i ham. Måten han fikk embetet på, tilsier at han ble oppfattet som godt egnet til å lede en stor etat som hadde behov for omstilling og modernisering, til tross for at han hverken var ingeniør eller hadde arbeidet i Vegvesenet. Utnevnelsen var partipolitisk, hans lederegenskaper må ha blitt lagt merke til. Den skepsis enkelte så på ham med, ble fort gjort til skamme. Eskild Jensen var en markant leder. Han preget Vegvesenet med sin væremåte, som var forskjellig fra hans forgjengere. Den formelle tonen forsvant, han var på fornavn med alle, og de kalte ham Eskild. Det faste kantinebordet reservert for direktørene, var en saga blott.

I hans tid som vegdirektør ble framkommelighets- og miljøproblemene i de



I juni 2009 ble Eskild Jensen med på den årlige museumsdagen på den fredede Ørje vegstasjon. Her i munter prat med (fra venstre) tidligere vegmester Terje Eilertsen, Mestas områdeleder Rune Wallin og tidligere vegsjef i Akershus og utbyggingssjef i Region Øst, Stein Fyksen. (Foto: Håkon Aurlien)

største byene satt på dagsorden, til tross for at det førte til utstrakt bruk av bompengefinansiering, noe Eskild Jensen i utgangspunktet var skeptisk til. Han var ingen overgangsfigur mellom det gamle systemet og det nyliberale skiftet. De sakene han trodde på fikk han gjennomslag for i Finansdepartementet, blant annet opprettelsen av Norsk vegmuseum.

Flere av hans ungdomsår var usedvanlig tøffe. Ut fra det livet han levde, og de krevende stillingene han hadde i løpet av sin yrkeskarriere, har han etter sigende håndtert det tyske fangenskapet på en måte som ikke preget hans livsførsel. Mange av dem han satt sammen med på Grini og i Sachsenhausen, ble hans venner for livet. Kan det være at de sammen fikk bearbeidet opplevelsen uten at omverdenen tok del i det? Vissheten om at det var andre i nærheten av ham som visste hva han hadde gjennomlevd, kan ha hjulpet.

Men vet vi egentlig hvilken innflytelse krigsopplevelsene hadde på ham?

Eskild Jensen var godt voksen da han giftet seg 32 år gammel. Også hans kone hadde opplevd krevende ting. Dette kan ha bidratt til at de hadde en dyp respekt og forståelse for hverandre.

Samfunnsengasjementet til Eskild Jensen har vært som en rød tråd gjennom livet hans. Utgivelse av avis under krigen vitner om det. Verdien fra barndoms-hjemmet må ha vært sterke, ytterligere påvirket av det samholdet han opplevde i fangeleirene. Som sosialøkonom ønsket han å bidra inn i samfunnet, utga bok i 1950 og 1951, var politisk aktiv, og arbeidet i det offentlige hele yrkeskarrieren. Som pensjonist bidro han aktivt på flere felt. Solidaritet, nærhet og varme var verdier han bar med seg gjennom livet, og som kom til å prege hans liv og forhold til andre mennesker.

#### KILDER

På få sider er det vanskelig å gi et fullverdig bilde av et så markant menneske som Eskild Jensen. Intervjuene jeg har gjort er ikke tilfeldig utvalgt. Alle, med ett unntak, har hatt en underordnet rolle i forhold til ham. Mange av opplysningene bygger på hans egen bok, som er en subjektiv opplevelse fra hans ståsted, og derfor har sine begrensninger. Men uten denne boken, som er en sentral og uunnværlig kilde, hadde det vært mye mindre jeg kunne skrive om hans liv. De andre kildene jeg har brukt, har ikke vært så sentrale som kildene nevnt ovenfor.

Arbeiderbladet 12. juni 1974

Bjørnland D. (2003): «Fra bygging til planlegging – det store hamskiftet i Statens vegvesen på 60-tallet. Pioneren Arne J. Grotterøds kamp for moderne vegplanlegging». I Årbok for Norsk vegmuseum.

Bjørnland D. (2016): Skriftlig intervju 5. desember.

Bjørnland D. (2018): Transport gjennom det 20. århundret. Mobilitetens og transportintensitetens århundre. Blikk inn i det 21. århundret. Braut 4. Norsk vegmuseum.

Bjørnland D. (2022): Telefonisk intervju 28. november.

Bogsrud, N-E. (2021): Skriftlig intervju 22. desember.

Enge, G. (2017): Skriftlig intervju 2. februar.

Hvitebussene.no/tidsvitne/eskild-jensen/  
Jensen, E. og Olaf Solumsmoen: (1950). Fakta om Norge. Oppslagsbok i samfunns spørsmål. Oslo, Tiden.

Jensen, E. (2000): Gløtt og glimt fra et spennende liv. Statens vegvesen, Norsk vegmuseum, Lokalhistorisk forlag, Lillehammer.

Jonassen, M. (2006): De overlevende. 19 norske kvinner og menn forteller om sine liv i Hitlers fangeleirer. Damm & Søn.

Gerhardsen, R. (2013): Nekrolog Eskild Jensen. Aftenposten 27. april.

#### NOTER

1: Skari 1995 s. 101

2: Jensen 2000 s. 9-10

3: NBL

4: Studentene fra 1916 s. 360, Studentene fra 1943 s. 251

5: parrsiden.net

6: Arbeiderbladet 12. juni 1974

7: Rogalandsavis 12. mai 1975 s. 3

8: Parr 2023

9: Parr 2023

10: Studentene fra 1943 s. 251

11: Parr 2023

12: Jensen 2000 s. 11-24, hvitebussene.no/tidsvitne/eskild-jensen/

Jonassen 2006 s. 181

13: Gerhardsen 2013

14: Hildrum og Gustavsen 2013

15: Jensen 2000 s. 25-26, Jonassen 2006 s. 182

16: Knutsen og Boge 2005 s. 56

17: Jensen 1950 u.s

18: Jensen 2000 s. 26-31, Jonassen

2006 s. 182

19: Bjørnland 2003 s. 9, Knutsen og Boge 2005 s. 302-304

20: Knutsen og Boge 2005 s. 309

21: Øverby 2020

22: Lindegaard 2019

23: Enge 2017

24: Levik 2017

25: Sandelien 2017

26: Knutsen og Boge 2005 s. 260, 277, 314

27: Knutsen og Boge 2005 s. 208-9

28: Knutsen og Boge 2005 s. 317

29: Knutsen og Boge 2005 s. 306-8

30: Knutsen og Boge 2005 s. 314

31: Haaland 2023

32: Bjørnland 2018 s. 131-132, Bjørnland 2022

33: Haaland 2016

34: Knutsen og Boge 2005 s. 48

35: Marstein 2021

36: Jensen 2000 s. 58, 65

37: Teknisk Ukeblad 6. mai 2022

Hildrum, E. og T. Moe Gustavsen. (2013): Nekrolog Eskild Jensen. Aftenposten 16. april.

Haaland, K. (2016): Skriftlig intervju 20. desember.

Haaland, K. (2023): Intervju 20. februar.

Knutsen, S. og K. Boge (2005): Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt? Oslo, Cappelen Akademiske Forlag.

Levik, K. (2016): «Statens vegvesen i min tid». I

Årbok for Norsk vegmuseum.

Levik, K. (2017): Skriftlig intervju 31. januar.

Lindegaard, K. (2019): Epost 4. oktober.

Lund, B. H. (2013): Nekrolog Eskild Jensen. Aften-

posten 11. april.

Marstein, A. (2021): Skriftlig intervju 18. november.

Nilsen, A. K. (2017): Skriftlig intervju 6. januar

Norsk Biografisk leksikon [https://nbl.snl.no/Eskild\\_Jensen](https://nbl.snl.no/Eskild_Jensen)

Parr, H. (2023): Telefonisk intervju 8. mai.

Parrsiden.net

Paulsrud, G. (2017): Ideen om eit vegmuseum. I

Årbok for Norsk vegmuseum.

Paulsrud, G. (2020): Telefonisk intervju 9. mars.

Paulsrud, G. (2022): Telefonisk intervju 17. oktober.

Rogalands avis 12. mai 1975.

Sandelien, S. (2017): Skriftlig intervju 31. januar.

Schjetne, S. (2017): Skriftlig intervju 10. februar.

Skari, B.M. (1995): Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94. Tillegg til 2.utgave av 1962. Oslo, Vegdirektoratet.

Studentene fra 1916 (1966): Biografiske opplysninger samlet til 50 års jubileet 1966. Oslo.

Studentene fra 1943 (1968): Red. D.Juul Møller, Oslo.

Sørli, B. (1994): Det var en gang. I Årbok for Norsk vegmuseum.

Teknisk Ukeblad 6. mai 2022. 50 år med Miljødepartementet:- Mye har blitt veldig mye bedre.

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

Øverby, C. (2020): Epost datert 23. februar.

38: Marstein 2021

39: [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

40: Schjetne 2017

41: Paulsrud 2017 s. 15-40

42: Hildrum og Gustavsen 2013

43: Lund 2013

44: Jensen 2000 s. 23

45: Marstein 2021

46: Bogsrud 2021

47: Paulsrud 2020, 2022, 2023

48: Haaland 2022, Paulsrud 2023

49: Bjørnland 2016, 2022

50: Jensen 2000 s. 84-90

51: Nilsen 2017

52: Jensen 2000 s. 84-90

53: Skari 1995 s. 101

54: Jensen 2000 s. 92

55: Lund 2013

56: Gerhardsen 2013

57: Jensen 2000 s. 90, Jonassen

2006 s.181

58: Jonassen 2006 s. 183

59: Lund 2013