

VEJHISTORIE

no. 20 // efterår 2011

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



PER MILNER IN MEMORIAM

VEJDIREKTØR PER MILNER 1926 – 2011

PER MILNERS BISÆTTELSE 15. JULI 2011

SAMARBEJDE MED PER MILNER – EN PERSONLIG OPLEVELSE

UDE OG HJEMME MED PER MILNER

PER MILNER OG VEJDIREKTORATET I 35 ÅR

VEJBYGNING I DET "GAMLE" PERSIEN

PER MILNER SOM HISTORIESTUDERENDE

INDHOLD

- 03 VEJDIREKTØR PER MILNER 25. NOVEMBER 1926 – 8. JULI 2011
Michael Hertz
- 04 PER MILNERS BISÆTTELSE 15. JULI 2011
Johannes Sloth
- 07 SAMARBEJDE MED PER MILNER – EN PERSONLIG OPLEVELSE
Ivar Schacke
- 11 UDE OG HJEMME MED PER MILNER
Morten Ludvigsen
- 14 PER MILNER OG VEJDIREKTORATET I 35 ÅR
Carl Johan Hansen
- 25 VEJBYGNING I DET "GAMLE" PERSIEN
Per Milner
- 36 PER MILNER SOM HISTORIESTUDERENDE
Kirsten Lyloff, Vagn Hemmingsen og Hans Ammendrup
- 43 PER MILNERS PUBLIKATIONER, ARTIKLER, FOREDRAG MV.

FORORD

Efterårsnummeret 2011 er helliget mindet om den nys afdøde vejdirektør Per Milner. Bl.a. tog Per Milner initiativ til oprettelsen af Dansk Vejhistorisk Selskab i 1992.

Tanken er, at hæftet skal afspejle både Milners professionelle virke som ingeniør og som chef for en offentlig virksomhed – og hans indsats på det felt, han valgte at beskæftige sig med efter sin pensionering, nemlig historie og østeuropastudier.

Redaktionen retter varm tak til de kolleger og venner af Milner, som sammen har bidraget til dette hæfte. Det gælder forfattere til artiklerne, med særlig tak til Milners medstuderende på historiestudiet: Kirsten Lyloff, Vagn Hemmingsen og Hans Ammendrup, som villigt om end med kort varsel skildrede Milner som historiker; og det gælder familie-medlemmer til Per Milner, særlig Søren Milner, som har stillet manuskripter og billedmateriale til rådighed. Ikke mindst takker vi COWI A/S, Grontmij A/S og E. Pihl og Søn A.S., der har ydet økonomisk støtte til trykningen af dette hæfte.

Michael Hertz
Formand for redaktionsudvalget

KOLOFON

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab
no. 20 Efterår 2011

ISSN 1600-776XX

Udgives af Dansk Vejhistorisk Selskab
med støtte fra Asfaldtindustrien, COWI A/S,
Grontmij A/S og E. Pihl & Søn A.S.

Grafisk design | Kvorning Design &
Kommunikation

Lay-out | FALCON GRAFISK DESIGN

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Cand.mag. Michael Hertz, redaktør
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro
Universitetslektor, dr.phil. Karl-Erik Frandsen
Museumschef Helle Schummel
Akademiingeniør Carl Johan Hansen

Manuskripter fremsendes på diskette eller
pr. e-mail på nedenstående adresse. Forfatter-
vejledning kan rekvireres samme sted.

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

Dansk Vejhistorisk Selskab

c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Postgiro 169-1791

T 7244 3333
E dvs@vd.dk
www.vejhistorie.dk

VEJDIREKTØR PER MILNER

25. november 1926 – 8. juli 2011



MICHAEL HERTZ, F. 1939. CAND.MAG. 1967 I HISTORIE OG GEOGRAFI. 1968 ARKIVAR, 1997 SENIORFORSKER I RIGSARKIVET. HAR PUBLICERET STUDIER MED EMNER INDEN FOR LANDBOHISTORIE, LOKALHISTORIE OG ADMINISTRATIONSHISTORIE. MEDLEM AF DVS' BESTYRELSE.

Per Milner blev kaldt: „en af Danmarks-historiens helt store vejbyggere“. I sin tid som vejdirektør (1972-96) stod Per Milner for videreførelse og afslutning af arbejdet med „det store motorvejs-H“ og for opførelse af en række motorvejsbroer og -tunneller, bl.a. Farøbroerne, Vejle fjordbroen, Sallingsundbroen, Alssundbroen og Guldborgsundtunnelen. Han gik på pension i 1996 og døde i sommeren 2011 i en alder af 84 år.

Han var født i Rønne 25. nov. 1926 som søn af civilingeniør og amtsvejinspektør Christopher Milner, der tillige var direktør for de bornholmske jernbaner og havneingeniør og i disse egenskaber projekterede og ledede gennemførelsen af mange anlægsarbejder. Også Christopher Milners fader, Pers farfader, havde virket som entreprenør i Nordsjælland bl.a. ved anlæggelse af Gilleleje-banen; og Per Milner anså sig selv som en tredje generations bygmester. Han blev cand. polyt. 1951, afsluttede sin værnepligt som løjtnant af reserven og

blev 1953 ansat ved Københavns Amts Vejvæsen indtil 1955. Frem til 1956 var han derpå tilknyttet et rådgivende ingeniørfirma i Californien – Myron C. Goul i San Francisco, men blev i 1956 ansat i Kampsax og var så beskæftiget med anlæggelse af veje i Iran frem til 1962. Dette år ansattes han i Vejdirektoratet som afdelingsingeniør, chef for Motorvejafdelingen, og fra 1970 som overingeniør og chef for Anlæg og Drift. Milner havde i 1967 et halvt års orlov, hvor han på foranledning af Verdensbanken og Kampsax ledede organisationsstudier i 3 stater i Sydbrasilien.

I 1972 udnævntes Per Milner til vejdirektør, et embede han beklædte indtil 1996, og som han forenede med tillidshverv i en række organisationer og firmaer. Kraks Blå Bog opregner 21 formandskaber og medlemskaber i

bestyrelser og komiteer – faglige såvel som erhvervsdrivende. Han var den stiftende og drivende kraft bag oprettelsen af Dansk Vejhistorisk Selskab i 1982 og i tiåret 1987-1996 også formand for fonden Danmarks Vejmuseum. Frem til sin afgang som vejdirektør havde Per Milner sæde i bestyrelsen for Dansk Vejhistorisk Selskab.

Efter sin afgang fra posten som vejdirektør indskrev Per Milner sig som studerende ved Københavns Universitet og erhvervede i 2003 en bachelorgrad i historie og østeuropastudier. Som pensionist har Milner bl.a. forfattet eller været medforfatter til flere værker.

Per Milner var æresmedlem af Rådet for større Færdssikkerhed, af Nordisk Vejteknisk Forbund og af Dansk Vejhistorisk Selskab.

Per Milner var ryger i mange år, men han stoppede i begyndelsen af 1990'erne. Ved afslutningen af NVF-kongressen i Bergen i 1996 fik Milner imidlertid at vide, at finansminister Mogens Lykketoft og amtsborgmester Kresten Philipsen havde indgået aftale om, at ca. 3.000 km hovedlandeveje ud af ca. 4.600 skulle overgå til landeveje, dvs. fra Vejdirektoratet som vejbestyrelse til de 14 amters bestyrelse. Da begyndte Milner at ryge igen – som han fortsatte med indtil sin død.



PER MILNERS BISÆTTELSE

15. juli 2011



JOHANNES SLOTH, F. 1942, CIVILINGENIØR (B) FRA DTU 1968, HD HANDELSHØJSKOLEN 1975, STATENS VEJLABORATORIUM 1968-69, IBM 1969-72, VEJDATALABORATORIET 1972-87, CHEF 1977-87, VICEDIREKTØR VEJDIREKTORATET 1987-92, ADM.DIREKTØR HOVEDSTADENS TRAFIKSELSKAB (HT) 1993-2000, ADM.DIREKTØR HOVEDSTADSOMRÅDETS UDVIKLINGSRÅD (HUR) 2000-07, ADM.DIREKTØR TRAFIKSELSKABET MOVIA 2007-09, EGET KONSULENTFIRMA (JOS CONSULT) FRA 2009.

Tale ved bisættelsen

I dag er det – synes jeg – vigtigt at tænke tilbage på og glæde sig over de landvininger og resultater, Per Milner skabte for dansk vejvæsen og for de danske trafikanter. Han gjorde en markant forskel og satte varige spor.

Jeg var så heldig at arbejde med og for Per Milner i lidt over 20 år. En periode, som står for mig som en spændende og lærerig tid.

For nylig så jeg en artikel, der diskuterede forskellen mellem at være chef og leder. En chef driver sin virksomhed gennem mål, nøgletal og rapportering. Mens en leder udvikler sin virksomhed gennem en klar vision, evnen til at sælge sine ideer til medarbejderne, skabe begejstring og så selv gå i spidsen frem

mod målet. Per Milner var en fremragende leder, der skabte det moderne danske vejvæsen og en arbejdsplads med stort engagement og arbejdsglæde. Det var ikke egenskaber, der var til lært på kursen på INSEAD eller London Business School; det at være leder lå i Pers DNA; det var helt naturligt for ham at sætte sig i spidsen for sin virksomhed og skabe resultater.

Det vil føre for vidt at opliste de resultater, Per Milner nåede i sine 25 år som vejdirektør, men jeg vil her omtale nogle få centrale eksempler:

Jeg vil fremhæve det mest synlige resultat: „Det store motorvejs-H“ blev bygget under Per Milners tid som vejdirektør. Men som han sagde: når du får betroet så stor en opgave, så skal du gøre dig umage. Det store vejarbejde ville være synligt i generationer. Et forhold han var meget bevidst om. Derfor inddrog han landskabsarkitekter i arbejdet; det var noget helt nyt. Arkitekterne skulle indpasse de nye veje i landskabet så skånsomt som muligt, men også sikre, at vi som trafikanter fik en flot naturoplevelse og ikke blot en køretur. Det tænker jeg på og nyder resultatet af hver gang, jeg kører på vejen fra Lillebælt forbi Vejle og Ejer Bavnehøj til Aarhus. Det er en meget smuk tur.

Per Milner så meget klart, at Vejdirektoratet nok var en teknisk, ingeniørdrevet

virksomhed, der skulle udlægge asfalt i passende mængder og sætte skilte op, de steder færdselsloven tilsagde det, men også en servicevirksomhed med fokus på kunderne eller trafikanterne. Han var skaberen af den trafikinformation, hvor VD via internettet, radio, TV og telefonservice vejleder trafikanterne om køer, vejarbejder, uheld og vintervarler. Det forekommer i dag at være en selvfølge; en naturlig opgave for et vejvæsen. Men jeg skal hilse og sige, at sådan var det ikke i 80'erne. Det kostede mange og lange kampe og forklaringer, før det blev accepteret de steder, der fulgte med i, hvad vi gik og lavede. Igen et eksempel på at Per Milner som vejdirektør var visionær og kæmpede de nødvendige kampe med stor energi, fordi han var overbevist om, hvordan tingene skulle være, hvis det skulle gøres rigtigt. Og en gang imellem – kan jeg afsløre – brugte Per bevidst levereglen: „Det er lettere at få tilgivelse end tilladelse“. Eller som han også udtrykte det: „Det er uklogt at spørge om noget, hvis du ikke allerede kender svaret. Og det kan det også være, hvis du kender det“.

Af andre markante resultater vil jeg nævne indtægtsdækket virksomhed. Vejdirektoratet udnyttede de nye muligheder for på kommercielle vilkår at sælge sin viden i form af konsulentytelser, målinger og software til andre virksomheder og vejforvaltninger. Vejdirektoratets viden blev kanaliseret ud og brugt i

Per Milners bisættelse fandt sted i Lundtofte Kirke fredag den 15. juli. Kisten bæres ud af t.v. svigersønnen Claus Berner, barnebarnet Annesofie Milner og sønnen Søren Milner og t.h. børnebørnene Ditlev Berner og Amanda Milner og bagest sønnen Jon Milner.



andre virksomheder og vejforvaltninger; indtægterne gik til styrkelse af det videre udviklingsarbejde i direktoratet. Det vi dag kalder en win-win.

Som Milner udtrykte det: „Dansk Vejvæsen har brug for et lokomotiv, der skal trække udviklingen, og der er kun råd til ét“.

Per Milner ragede godt op i landskabet både fysisk og som person. Ingen tvivl om, hvem der var vejdirektør. Det krævede ikke navneskilte. Per fyldte rummet ud og han var det naturlige omdrejningspunkt i en forsamling – uden at hæve stemmen. Han kunne lytte, skære igennem og motivere. På anden hånd har jeg erfaret, at han også kunne skælde ud, så det bragede. De kollegaer, der refererede personlige oplevelser af den side af Pers ledelsesevner, kunne berette, at de efter mødet ikke længere var i tvivl om, hvad direktøren mente om sagen. Men han havde også den egenskab aldrig at bære nag. Når en bandbulle var afleveret, så var den sag færdig.

Recepten. der skabte de flotte resultater, kendte Per ikke selv, men ved efterrationalisering har jeg fundet frem til 4 forhold, der udgjorde fundamentet for hans succes.

Han var for det første ambitiøs og så havde han en vision gående på at udvikle

dansk vejvæsen. Per vidste, hvad han ville!!

For det andet var Per Milner god til at skabe korpsånd. Per var fremragende til at spotte talenter og få dem til at gro. Opskriften var udfordringer og plads. Vi fik under Milners ledelse meget frie rammer og spændende arbejdsopgaver. Resultatet var, at vi arbejdede meget, for det var sjovt. Det er som i Tour de France. Holdkaptajnen har brug for hjælperryttere, hvis han skal vinde løbet; og de skal være gode. Det hold skabte han. Vi hjælperryttere knoklede for kaptajnen. Vi blev ikke sendt hjem til familien kl 16, når han selv forlod kontoret. Vi var meget velkomne til at blive til langt ud på aftenen. Og det var også tilladt til at tage arbejde med hjem, hvis vi led af søvnbesvær. Der var megen energi og omkring Per Milner.

Tredje ingrediens var synlighed.

Vejdirektoratet og Milner blev meget eksponeret i medierne i den tid. Per var uenig i doktrinen: „Den der lever skjult lever godt“. Tværtimod. Hvis vi kom med et forslag, der kunne udløse en pressemeddelelse eller endnu bedre bære en pressekonference, så gav det ikke et minus i karakterbogen. Det var et forhold, der udløste betydelig kreativitet. Det var også nødvendigt; for Per forventede, at VD skulle i medierne – for noget positivt – mindst én gang om dagen. Pressechefen klagede aldrig over manglende udfordringer.

Dette mediefokus – nogle mente medie-cirkus – var der delte meninger om. men det er udenfor diskussion, at Vejdirektoratet blev positioneret i medierne og den almindelige bevidsthed som en progressiv og moderne offentlig virksomhed. Og



De herrer Per Milner og Johannes Sloth i Washington i 1975. Johannes Sloth var på det tidspunkt afdelingsingeniør for udviklingsafdelingen på Vejdatalaboratoriet, som han blev chef for i 1977.

det var ikke hverdagskost; heller ikke for 25 år siden.

Synligheden kombineret med politisk tæft – det fjerde element – var afgørende for Milners mange og succesfyldte år som vejdirektør. Per havde stor karisma, charme, viden og evne til at tale med politikere. Evner han udnyttede – som noget for ham helt naturligt – til at opbygge et stærkt politisk netværk. Han var eminent god til at servicere politikere. Det gav point på good-will kontoen og stor modstandskraft over for udefra kommende farer; han var ret urørlig.

Det var heldigt, for Milners succes havde også den konsekvens, at der var en del, der hellere så hans hæl end hans tå. I hele hans regeringsperiode kæmpede Per kampen med amterne, der – mildt sagt – ikke brød sig hverken om Vejdirektoratet eller direktøren. Heldigvis vandt han kampen og i dag kan vi glæde os over at have et meget kompetent statsligt vejvæsen; ikke alene til gavn for hovedlandevejene og de mange bilister og cyklister, men også et vigtigt og nødvendigt rygstød for de kommunale vejvæsener.

Som jeg tror, det er fremgået, så kunne det være hårdt arbejde at være medarbejder hos Per, men han formåede at skabe motivation, arbejdsglæde og stolthed over at være med i processen; og det drev værket. Per var en stærk personlighed, altid et inspirerende midtpunkt, altid lyttende og åben over for nye ideer. Det var en gave at gå i hans skole. Det er en stor sorg, vi tager afsked med i dag.

Ære være Per Milners minde.

SAMARBEJDE MED PER MILNER – EN PERSONLIG OPLEVELSE



IVAR SCHACKE, F. 1940, CIVILINGENIØR (B) FRA DTU 1964. ANSAT I VEJDIREKTORATET, HVOR HAN UDØVEDE SIT PROFESSIONELLE VIRKE SOM LABORATORIECHEF, SEKRETA-RIATSCHEF, EKSPORTCHEF OG INTERNA-TIONAL CHEF. VEJSEKTORENS TEKNISKE UDVIKLING OG EFTERUDDANNELSE OG VEJDIREKTORATETS INTERNATIONALE SAM-SPIL VAR KÆRNEOMRÅDER I HANS VIRKE. DELTAGET I TALRIGE UDVALG MV.V I IND- OG UDLAND OG FORELÆST PÅ SAMTLIGE KON-TINENTER. HAR VIRKET SOM SEKRETÆR OG SIDEN FORMAND FOR DANSK VEJHISTORISK SELSKAB OG ER ÆRESMEDLEM AF SELSKA-BET. PERSONLIGE INTERESSER ER HISTORIE OG KLASSISK MUSIK.

Som meget nær kollega vil jeg gerne fortælle lidt om samarbejdet med vejdirektør Per Milner.

Det begyndte allerede, da jeg som ung forsker arbejdede på Vejdatalaboratoriet. Milner sad i laboratoriets tilsyns-udvalg, og var derfor medansvarlig for min udnævnelse til chef for laboratoriet i 1971. Denne stilling beholdt jeg dog ikke længe, for en morgen i 1974 ringede han og bad mig stille kl 9 på hans kontor. Kl 10 var jeg blevet sekretariatschef – det var dengang, der ikke var så meget bureaukrati i virksomheden.

Organisering

Find ud af, hvad der sker i virksomheden var Milner's første opgave til den nye

sekretariatschef. Dermed begyndte så mange års nært samarbejde, som udviklede sig til et livsvarigt venskab.

Vejdirektoratet var på det tidspunkt organiseret som en kopi af Københavns Universitet d.v.s. med afdelinger svarende til en bestemt uddannelse. Der var således en økonomisk, en teknisk og en juridisk afdeling for henholdsvis økonomer, ingeniører og jurister, men dette passede ikke med vore opgaver. Det lykkedes – efter en del sværdslag, må jeg nok indrømme – at omorganisere direktoratet til at omfatte afdelinger for plantægning, for anlæg og for vedligeholdelse af veje samt teknisk udvikling. Vejen dertil var ledelsesseminarer, hvor direktoratets udvikling drøftedes. Det var dengang, vi sagde De til hinanden, men efter nogle seminarer blev dus. Der var efter omorganiseringen stadig en lille juridisk og økonomisk afdeling, men de nye, vejrelaterede afdelinger havde akademikere efter de reelle behov for viden. Det var begyndelsen til en ny æra, der har holdt sig til i dag.

Ledelsesudviklingen blev fortsat, under styring af gurun professor Erik Johnsen, med hvem vi fik et fint samarbejde, som for Milner varede ved også efter hans afgang fra direktørposten.

Intern teknisk udvikling

Allerede tidligere havde Milner indset, at der var behov for teknisk udvikling,

hvis Vejdirektoratet skulle kunne leve op til høj faglig standard. Derfor fik han status for de to laboratorier (Statens Vejlaboratorium og Vejdatalaboratoriet) ændret fra at være laboratorier tilknyttet Vejdirektoratet med tilsynsråd som ledende organer, til at være afdelinger i direktoratet og dermed direkte underlagt vejdirektøren. Tillige oprettedes en vejregelorganisation og med disse enheder ønskede Milner at sætte kraft på den tekniske udvikling. Et vitalt eksempel var et møde i det svenske Vægverket, hvor vi så, hvad en vejdatabank kan benyttes til, og det blev sparket til anskaffelse af edb-udstyr i Vejdirektoratet. Milner var ofte, men ikke altid, villig til at lytte og lære, drage sine konklusioner og så tage aktion.

Samspil med departementet

Milner kunne sandelig også lide at udtænke ideer, at sætte dagsorden. Derefter var det op til sekretariatschefen (eller den person i organisationen hvis område han ville udvikle) at få ideerne nedfældet på papir og gjort anvendelige. Det var ikke altid en nem sag. Der var mange diskussioner om det tilrådelige og ønskelige i en sags udvikling, og der var til stadighed departementet og Trafikudvalget at tænke på. Mange var de breve der måtte udfærdiges af typen: *Kære Halck*, som departementschefen dengang hed, og som Milner skrev til i sager af særlig betydning. De to kan næppe siges at have været perlevenner,



I 1989 var Per Milner, eksportchef Ivar Schacke (t.v.) og brochef Per Clausen (t.h.) på besøg i Saudi-Arabien, hvor de sammen med den saudiske vejdirektør Dr. Salloum drøftede et nærmere samarbejde om de saudiske veje og broer. Det resulterede i en samarbejds-aftale mellem de to vejdirektorer, i første omgang om et Bridge Management-system. Samarbejdet resulterede senere bl.a. i, at Vejdirektoratet efter Golfkrigen i 1990-91 fik til opgave at opmåle de veje og broer i Saudi-Arabien, der var blevet ødelagt af de tunge militærkøretøjer under krigen. Det var vigtigt at kende skadesomfanget for at kunne sætte ind med nødvendige rekonstruktions- og vedligeholdelsesarbejder. En rigtig succeshistorie i eksportarbejdet efter en tragisk krig.

men de havde fundet en omgangsform, som begge accepterede og som gav råderum.

Eksportvirksomhed

Da arbejdsløsheden satte ind i slutningen af 70'erne fik Milner den idé, at vi måtte kunne give vores bidrag til beskæftigelsen ved at forsøge at eksportere vores viden. Vi mente ikke departementet kunne acceptere denne idé og valgte derfor at komme med forslaget i to kronikker i Berlingske. Det skete i samspil med P&T. Samtidig havde vi sikret, at de rådgivende firmaer og asfaltindustrien ville bakke op med andre kronikker. Det lykkedes, og efter et udredningsarbejde med den private sektor etableredes en eksportafdeling, som dog siden, af en mindre globalt orienteret departementschef, blev nedlagt. I alle år med Milner ved roret gennemførtes mange spændende opgaver i udlandet, hvor Vejdirektoratets indgang til de nationale vejadministrationer samtidig bidrog til at få de rådgivende firmaer ind på nye markeder. Som et led i eksportarbejdet blev mange udenlandske ingeniører efteruddannet i Danmark. Samtidig fik medarbejderne i Vejdirektoratet nye udfordringer og mærkede interessen for direktoratets viden, som tilmed gav penge i kassen til videreudvikling. – Det blev til opgaver i

(Øst)Europa, Asien, Afrika og Amerika. I Kina kom det endda så langt, at der blev dannet et dansk-kinesisk firma til at forestå opgaver, især på tilsynsområdet.

Jeg rejste meget med Milner til alle dele af verden, af og til ledsagende tidens trafikminister, som det skete på rejser til New York og til Australien. Vi var et makkerpar over for de fremmede vejmyndigheder og internationale organisationer som Verdensbanken og FN. Det var lærerigt, kulturelt udviklende – og morsomt. Der blev udviklet mange venskaber, som Milner satte pris på, og som fortsatte efter hans pensionering. Milners sidste venskabskontakt kort før sin død var således et besøg af den, nu også tidligere, kinesiske vejdirektør.

Internationalisering

Internationalisering blev en af hovedhjørnestenene som baggrund for direktoratets udvikling. Samarbejdet inden for Nordisk Vejteknisk Forbund (NVF) blev promoveret og talrige er de medarbejdere, der har fået deres første smag på internationalt samarbejde gennem det nordiske samspil. Han og jeg diskuterede ofte fordele og ulemper ved det internationale samarbejde, men vi var begge enige om, at Vejdirektoratet havde brug for den nyeste viden på vejområdet for på bedste måde at servicere

det danske samfund. Milner var flere gange formand for NVF ligesom han i adskillige år sad i det ledende organ for PIARC, en anden international vejorganisation, hvor mange medarbejdere også deltager i tekniske arbejdsgrupper. Da transportområdet i 1992 blev en del af EU's virke ønskede Milner, at Vejdirektoratet skulle være tættere knyttet til arbejdet i Bruxelles, dels for at lytte til udviklingstendenserne, dels påvirke dem, hvis det var muligt. WERD (Western European Road Directors), nu CEDR, var blevet dannet i 1988 med Milner som en af de drivende kræfter for denne organisations udvikling og efterfølgende samspil med Kommissionen. Vi delte således opfattelsen af behovet for internationalt samspil, fra teknologisk udvikling til eksport og policy dannelse i Bruxelles – og Vejdirektoratet havde succes på alle disse fronter. Viden og ideer blev importeret og eksporteret.

Intern omgangsform

Internt i direktoratet skulle jeg som sekretariatschef i flere år organisere og referere møderne med landets amtsborgmestre. Vejdirektoratet havde påbegyndt nye planlægningsmetoder, som gav anledning til megen debat. Jeg husker endnu, hvordan Milner skældte mig ud efter det første møde, *hvor jeg jo ikke forstod, hvordan et referat med en*

Kina har været et af de største markeder for Vejdirektoratets eksportaktiviteter. Det har været som rådgiver på anlægsprojekter, drift og vedligeholdelse samt trafikteknik og ved efteruddannelse af vejingeniører og -teknikere både i Kina og i Danmark. Eksportvirksomheden er i stor udstrækning sket i samarbejde med danske private virksomheder. Her ses Per Milner i begyndelsen af 1990'erne på et af sine besøg i Kina sammen med tv. Tim Waage fra Kampsax og næstyderst tv. Ivar Schacke. Endvidere ses flere skandinaviske og kinesiske vejfolk.



amtsborgmester skal skrives. Det lærte jeg!

Et af de nye tiltag i direktoratet var et Stillingsråd, som skulle vurdere ansøgninger til de ledende stillinger. Som sekretariatschef skrev jeg referat – uden problemer, men måtte en enkelt gang stå skoleret for direktøren, som skældte ud over, at jeg som sekretær for rådet havde sagt min mening om nogle ansøgninger. *Det tilkommer ikke dig som sekretær at sige noget ved den slags møder, basta!*

Jo, der var styr på tingene. Vi kunne i direktoratet have en utrolig afslappet omgangsform, men hvis nogle uskrevede regler blev overtrådt, faldt der brænde ned. Det skete dog sjældent, men når det skete, var den pågældende stakkel ofte rystet, når han/hun forlod direktørens kontor. Dog, så snart reprimanden var overstået, var det for Milner et glemt kapitel: Milner bar ikke nag til nogen.

Teknisk samarbejde med vejsektoren

Samspillet med amter og kommuner er et eksempel, hvor der af og til opstod gnidninger mellem direktoratet og den kommunale sektor. Strategien var imidlertid klar: Vejdirektoratet havde en vejsektorforpligtigelse, dvs vi skulle

kunne servicere de kommunale forvaltninger med viden og service. Derudover havde direktoratet en egeninteresse i at "udbrede den sande lære", som det kaldtes, idet de kommunale vejbestyrelser forestod drift og vedligeholdelse af statsvejene. Midlerne til støtte af amter og kommuner var 1) vejregalarbejdet, hvori både stat, amter og kommuner deltog, foruden rådgivere, entreprenører m.v., 2) service fra laboratorierne side i form af databehandling samt målinger af vejes tilstand (friktion, jævnhed, bæreevne etc.) og 3) kursusvirksomhed. Om dette sidste skal nævnes, at direktoratet faktisk havde en intern efteruddannelse, men at det reelle behov var et nationalt efteruddannelses tilbud. Det endte med at Vejdirektoratet – med de kommunale organisationers opbakning – etablerede VEJ-EU. Milner bakkede op om en årlig økonomisk støtte til de første år, men VEJ-EU skulle siden kunne klare sig selv. Som sagt, så gjort. Den beslutning må siges at have medført en enorm succes.

Dansk Vejhistorisk Selskab

I 1978 – ved Statens Vejlaboratoriums 50 års jubilæum – fik laboratoriet fra amterne en imponerende, fin gammel vejtrølle. Dette blev starten på to initiativer. Det var nemlig ikke blot dagen og vejen samt fremtidens vejudvikling

der interesserede vejdirektøren, men også vejenes historie. Milner tog derfor i 1982 initiativ til oprettelse af Dansk Vejhistorisk Selskab, der har til formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter. Docent Morten Ludvigsen blev den første formand og jeg den første sekretær. Med stor opbakning fra amter og entreprenører påbegyndtes således indsamling af vejudstyr, redskaber, dokumenter m.v. som alt sammen blev opbevaret i et af Vejlaboratoriets lagerrum. En istandsættelse af det indsamlede udstyr blev igangsat ved hjælp af professionelle håndværkere, der var blevet arbejdsløse – et andet eksempel på Vejdirektoratets beskedne bidrag til afhjælpning af arbejdsløsheden.

Vejhistorisk museum

Vejhistorisk Selskab skulle også bakke op om etablering af et egentlig vejhistorisk museum. Det lykkedes for Milner at etablere et vejmuseum på Farø, flot designet af arkitekt Henning Larsen. Af økonomiske grunde måtte man nogle år senere forlade stedet, og i en række år var alle genstande opbevaret i lokaler af tvivlsom kvalitet for sådanne genstande. I 2011 åbnede så et nyt Vej- og bromuseum i Andelandsbyen lige syd for Holbæk, økonomisk baseret på bevilling

fra Trafikministeriet. Milners indsats for Vejhistorisk Selskab og vejmuseum blev anerkendt ved hans udnævnelse til æresmedlem af selskabet.

Nye organisatoriske tiltag

Min største skuffelse i vores samarbejde – for det må også med i en beskrivelse som denne – var, da Milner midt i 90'erne besluttede at nedlægge Vejdatalaboratoriet og indlemme funktionerne i hovedkontorets virke. Jeg var bange for – og fik også siden bekræftet – at det ville nedsætte det værdifulde tekniske udviklingsarbejde, mens Milner var af den overbevisning, at laboratoriet havde en for selvstændig kultur med højt begavede medarbejdere, som i hans øjne ville kunne højne standarden på hovedkontoret – og sådan blev det derfor.

Livslangt samspil

Som nævnt i indledningen blev det til et livslangt samspil mellem Milner og mig, ikke altid nemt, men stort set altid med fælles holdning til Vejdirektoratets udvikling. Efter at jeg som pensionist flyttede til Mexico med min hustru, besøgte jeg altid Milner, når vi om sommeren har været i Danmark. Det blev til mangen en hyggelig stund i haven på Caroline Amalievej, hvor jeg altid gik bort inspireret af vores samtale.



Profilografen, der i 1980'erne blev udviklet af Statens Vejlaboratorium i samarbejde med en tidligere ansat Niels Grønsvov, måler med et antal laserere monteret på køretøjet vejbelægningsens tilstand, bl.a. sporkøring, jævnhed mv. Resultaterne bruges i planlægningen af vejenes vedligeholdelse. Profilografen anvendes af Vejdirektoratet og flere kommuner og er et eksempel på et avanceret måleudstyr, som alle vejforvaltninger har nytte af.



Ved Statens Vejlaboratoriums 50 års jubilæum i 1978 fik laboratoriet som gave fra FATCh (Foreningen af amternes tekniske chefer) en fin gammel vejtrømler. Det blev starten på en registrering af gamle vejtekniske effekter, som senere førte til ideen om og oprettelsen af et vejmuseum. I 1982 tog Milner initiativ til oprettelsen af Dansk Vejhistorisk Selskab, hvor Ivar Schacke blev den første sekretær.

UDE OG HJEMME MED PER MILNER



MORTEN LUDVIGSEN, F. 1914, D. 1998, CIVIL-INGENIØR (B) FRA POLYTEKNISK LÆREANSTALT, ANSAT STATENS VEJLABORATORIUM TIL 1964, DOG FOR KAMPSAX I PERSIEN 1960-1962, INGENIØRDOCENT DANMARKS INGENIØRAKADEMI 1964-1994, FORMAND FOR DANSK VEJHISTORISK SELSKAB 1982-1995 OG UDNÆVNT TIL ÆRESMEDLEM 1995..

Fra 'Per Milner. Vejdirektør'. Festskrift i anledning af Per Milners afgang som vejdirektør den 30. november 1996.

I juni 1960 tiltrådte jeg en stilling som chef for Region Vest ved de vejarbejder, der blev forestået af firmaet Kampsax i Iran, med station i byen Kermanshah.

Regionen bestod af 15 lodder (entrepriser) omfattende ca. 1.200 km veje inkl. en række mindre broer og andre bygværker samt 2 større broer – altsammen beliggende i bjergrige områder af Kurdistan og Luristan. Blandt de mere end 2 snese ansatte skandinaver i regionen var Per Milner, og hermed indledtes et samarbejde og et nært venskab, der nu har varet i mere end 36 år.

Af andre senere koryfæer indenfor dansk vejvæsen, der var ansat i regio-

nen, kan nævnes Øivind Boldsen, Georg Christiansen og Erik Greby.

På en måde kom jeg ind i Per Milners familie, da jeg blev gudfader til hans datter Annette, der var født kort tid efter min ankomst til Kermanshah.

Per Milner kom til Iran allerede i 1956 og deltog i det omfattende opmålings- og afsætningsarbejde, der gik forud for selve bygningen af vejene, inden han blev lodsingeniør på den vestligste af lodderne i regionen.

Da chefen for sektion Chahabad – de 3 vestligste og 4 sydligste lodder i regionen – Arne Himsverk af familiære grunde måtte tage orlov og rejse til Norge i nogle måneder, overtog Per Milner med kort varsel hans arbejde som sektionschef og gjorde her et meget dygtigt stykke arbejde.

Per Milner blev herefter flyttet til Kampsax's hovedkvarter i Teheran som "adjoint" for overingeniøren, hvor han var, til han i slutningen af 1961 rejste hjem til Danmark for at tiltræde en stilling som leder af motorvejsafdelingen i Vejdirektoratet.

Jeg havde ret ofte ærinde i Teheran og boede ved disse lejligheder hos Milner i hans hyggelige hjem i Shimiran i det

nordlige Teheran, hvor vi har haft mange gode timer sammen.

Skæbnen og Kampsax-direktionen ville, at jeg selv blev forflyttet til Teheran i slutningen af 1961 for der at arbejde på et nyt vejprogram. Jeg skulle derfor finde en bolig i Teheran, og det var da så heldigt, at jeg kunne overtage lejemålet for det hus, Milner havde boet i, og som vi syntes vældig godt om.

Da jeg i slutningen af 1962 vendte hjem til Danmark til min gamle stilling som afdelingsingeniør i Ministeriet for Offentlige Arbejder, blev Per Milner og jeg igen kolleger, men kun for godt et års tid. Jeg flyttede nemlig i foråret 1964 over til Undervisningsministeriet for som ingeniørdocent at forestå undervisningen i vejbygning ved Danmarks Ingeniørakademi (senere fusioneret med Danmarks Tekniske Højskole til Danmarks Tekniske Universitet).

Det var overordentlig vigtigt for mig i min undervisning at have nære relationer til Vejdirektoratet, og jeg havde der en glimrende kontaktperson i Per Milner. Med mit kendskab til Per Milners store tekniske og administrative evner anså jeg det nærmest som en selvfølge, at han i 1972 blev udnævnt til vejdirektør, dansk vejvæsens førstemand.



Danmarks Vejmuseum på Farø blev den 12. juli 1991 åbnet af dav. kommunikationsminister Arne Melchior. Det meget smukke museum, hvor dog kun etape 1 blev bygget, er tegnet af arkitekten Henning Larsen. Fra museet er der en flot udsigt til Farøbroerne. Desværre måtte museet gå i betalingsstandsning i 1996, men er nu "genopstået" som Danmarks Vej- og Bromuseum i Holbæk.

Den 13. april 1979 – min 65-års fødselsdag – modtog jeg et brev fra Per Milner med opfordring til at være formand for en komité under Vejdirektoratet, der skulle forberede oprettelsen af et vejmuseum i Danmark i lighed med, hvad man var i gang med i Finland, Norge og Sverige. Jeg blev meget glad for denne opfordring, da vejenes historie altid har interesseret mig, og dermed indledtes et nyt og spændende samarbejde mellem Per Milner og mig.

Sekretær for komitéen blev den berømte, farverige og særprægede – nu desværre afdøde medarbejder i Vejdirektoratet – H.C. Nørgaard. Han og jeg iværksatte straks indsamling af genstande og andet dokumentations-

materiale vedrørende bygning og brug af veje og vejenes kulturhistoriske og samfundsmæssige betydning. H.C. Nørgaard og jeg deltog også i interskandinaviske møder vedrørende oprettelse af vej museer i Finland, Norge og Sverige.

De vejhistoriske aktiviteter, som Per Milner hermed havde sat i gang, førte til, at han og jeg tog initiativ til oprettelse af Dansk Vejhistorisk Selskab, hvilket skete ved en stiftende generalforsamling den 2. marts 1982. Jeg blev på forslag af Per Milner valgt til formand for selskabet og virkede som sådan fra 1982 til 1995.

Med Dansk Vejhistorisk Selskab, der fik Hans kongelige Højhed Prinsen til

protektor, fik man et organ, der kunne værne om den kulturarv, det danske vejnet repræsenterer, som det har udviklet sig fra fortidens primitive veje til vor tids moderne vejanlæg.

På den måde overtog Dansk Vejhistorisk Selskab ovennævnte museumskomité's funktion; det fortsatte den indsamling af genstande m.v., der var påbegyndt af komitéen, og det var meget virksomt ved oprettelsen af den fond, der skulle stå for oprettelsen og driften af et vejmuseum. Per Milner gik som vejdirektør og som medlem af selskabets bestyrelse med stor entusiasme op i dette arbejde. Den var en forudsætning for selskabets eksistens.



Da Per Milner efter sine næsten 25 år som vejdirektør var i USA for „at takke af“, var han så uheldig at blive påkørt af en bil, så han brækkede begge ben. Ved sin afskedsreception 23. november 1996 måtte han derfor sidde på en stol som her, hvor han hilser på Morten Ludvigsen, Dansk Vejhistorisk Selskabs første formand. Foran ses tre af Milners børnebørn, t.v. den ældste pige Annesofie, t.h. Amanda og i midten den yngste Malene.

Den 26. maj 1987 afholdtes stiftende bestyrelsesmøde i den selvejende institution Danmarks Vejmuseum, der fik Per Milner som formand og mig som næstformand. Denne institution blev senere ændret til den erhvervsdrivende fond Danmarks Vejmuseum. Konceptet var, at finansieringen af museet skulle ske ved fonds- og sponsormidler, sammen med overskud fra kiosk og cafeteria i forbindelse med museet og lokale kommunale tilskud.

Blandt forskellige undersøgte muligheder blev Farø valgt som beliggenhed for museet umiddelbart ved den smukke skrånede bro.

Den 12. juni 1991 blev museet under stor festlighed åbnet i den færdigbyggede del

af det projekt, arkitekt Henning Larsen havde stået for, og der viste sig hurtigt interesse for det. Desværre blev det ca. et år efter åbningen klart, at de økonomiske forudsætninger for museet ikke holdt.

Bygningen blev dyrere end forudsat, og berettigede forventninger om midler fra fonde og sponsorer blev ikke opfyldt. På trods af, at Per Milner brugte megen tid og mange kræfter på forskellige redningsaktioner, gik museet konkurs i begyndelsen af 1996, og bygningerne kom på tvangsauktion. Hovedparten af samlingerne blev flyttet til Vejdirektoratets depot i Hedehusene.

Dansk Vejhistorisk Selskab, der jo er et barn af museumstanken, lever imidlertid i bedste velgående og har levet

op til sit formål: at fremme interessen for dansk vejhistorie, som vi, især med henblik på de store vejreformer i slutningen af det 18. århundrede, kan være stolte af.

Foruden vejmuseumets bestyrelse og direktør er der en betydelig kreds af interesserede, der håber på, at vejmuseumet, som en anden fugl Phoenix, må genopstå som det nødvendige specialmuseum, der kan formidle de danske vejes kulturhistoriske og samfundsmæssige betydning i fortid, nutid og fremtid.

Lad mig slutte med følgende citat fra min yndlingsforfatter Anatole France's bog, „Le livre de mon ami“: „Ne perdons rien du passé. Ce n'est qu'avec le passé qu'on fait l'avenir“.

PER MILNER OG VEJDIREKTORATET I 35 ÅR



CARL JOHAN HANSEN, F. 1942, AKADEMI-INGENIØR (B) FRA DANMARKS INGENIØR-
AKADEMI 1967, ANSAT I VEJDIREKTORATET
1968-2005 I PLANLÆGNINGSAFDELINGEN
OG SEKRETARIATET, SEKRETÆR FOR NVF'S
DANSKE AFDELING 1966-2000, SEKRETÆR
1998-2003 OG NÆSTFORMAND I DVS 2003-

Per Milner blev i 1962 ansat i Vejdirektoratet, hvor han som afdelingsingeniør fik til opgave at stå for oprettelsen af en motorvejsafdeling. Det var i en periode med en meget kraftig økonomisk udvikling, hvor biltransporten voksede med så stor fart, at den efterhånden blev den altdominerende transportform i Danmark. Vejnettet, herunder motorvejene skulle derfor udbygges kraftigt. Anlægget af motorveje var imidlertid en så stor opgave, at amterne ikke kunne magte den. I hovedlandeveisloven af 1963 blev det derfor bestemt, at Vejdirektoratet skulle stå for anlægget af motorveje. Det resulterede i, at Vejdirektoratet i årene herefter oprettede tre motorvejskontorer rundt i landet.

I disse år stod Vejdirektoratet også som „bygherre” for to meget store anlæg: Limfjordstunnelen, der var færdig i 1969, og den nye Lillebæltsbro, der blev åbnet året efter. Per Milner fungerede her som sekretær for de byggeudvalg, der var nedsat for at styre anlæggene.

I 1970 blev Per Milner udnævnt til overingeniør i Vejdirektoratet som leder af anlæg og drift.

Og den 1. april 1972 blev han udpeget som vejdirektør i første omgang som konstitueret og efterfølgende – efter stillingen havde været opslået i Statstidende – udnævnt til posten. Han efterfulgte her Kaj Bang, som havde været vejdirektør siden Vejdirektoratets oprettelse i 1949.

Ny vejlov i 1971

I 1971 vedtog Folketinget – i forbindelse med kommunalreformen i 1970 – en ny vejlov. Den nye vejbestyrelsesordning trådte i kraft 1. april 1972. Det kan siges at være en tilbagevenden til tilstandene ved Danmarks første samlede vejlov, Vejforordningen af 1793, hvor vejnettet blev opdelt i tre kategorier: hovedlandeveje, mindre landeveje og biveje. Staten stod den gang for anlægget af de overordnede veje indtil 1867, hvorefter amter og kommuner fik ansvaret for alle vejene.

Med vejloven af 1971 blev ansvaret for vejnettet opdelt i tre: Vejdirektoratet blev bestyrelse for 4.600 km hovedlandeveje, heraf 240 km motorveje, de 14 amter for 6.600 km landeveje og de 275 kommuner for 52.000 km kommuneveje. Ved Milners afgang som vejdirektør i 1996 var det blevet til 4.550 km hovedlandeveje, heraf 825 km motorveje, 7.000 km landeveje og 59.300 km kommuneveje. Princippet var, at hver vejbestyrelse

skulle have det økonomiske, administrative og tekniske ansvar for sin del af vejnettet.

Vejdirektoratet fik med den nye lov en central placering i den danske vejsektor og måtte naturligvis udvikle sin organisation herefter. For at styrke Vejdirektoratets tekniske organisation blev Statens Vejlaboratorium og det nyligt oprettede Vejdatalaboratoriet lagt ind som afdelinger i direktoratet. Det sikrede tæt tilknytning mellem forskningsindsatsen og arbejdet i de udførende afdelinger.

Vejdirektoratets reorganisering

Som vejbestyrelse for hovedlandevejsnettet måtte Vejdirektoratet helt naturligt reorganiseres. Det var en proces, hvor 17 forskellige afdelinger – hver med sin virksomhedskultur – skulle samles til én virksomhed. En række ledende medarbejdere blev sat sammen på seminarer, hvor de fik til opgave at opstille fælles mål for Vejdirektoratet. Der blev samtidig etableret en ledelse, som mødtes ugentligt, og en chefguppe, som mødtes ca. hver anden måned. Det var vigtigt at skabe en ny ånd, der afspejlede, at Vejdirektoratet ikke længere var en afdeling i Ministeriet for offentlige arbejder, men et direktorat – eller rettere en offentlig virksomhed. For at introducere denne nye ånd startede Per Milner en intern strategisk planlægning og indkaldte den bedste managementkonsulent professor Erik Johnsen fra

En aftale om samarbejde for Limfjordstunnelen underskrives i 1965 af amtsborgmester Grete Kirketerp, Ålborg amt, og overvejningens K.O.Larsen, Vejdirektoratet. T.h. sidder vejdirektør Kaj Bang og stående ses t.v. for Per Milner amtsvejinspektør Chr. A. Kirkegård, Ålborg amt, og stadsingeniør Henning Madsen, Ålborg kommune. Milner var sekretær for det byggeudvalg, som stod for projektet.



Handelshøjskolen som indpisker og lærer. Vejdirektoratet var således den første offentlige virksomhed, der fik udarbejdet en egentlig virksomhedsstrategi. I løbet af en kort årrække blev direktoratet ændret fra et offentligt kontor til en offentlig virksomhed. Samspejlet med en stadigt voksende privatsektor blev en anden og betydende rammebetingelse for vejvæsenets opgave. Det var især på broområdet, at Vejdirektoratet benyttede sig af private rådgiveres og entreprenørers tekniske kunnen. Entreprenører og asfaltindustri konkurrerede på store og små anlægsarbejder og vedligeholdelse af vejene. Men også på andre områder blev rådgivende ingeniører, entreprenører, arkitekter og managementkonsulenter inddraget. Milner havde i hele sin tid tæt kontakt til nøglepersoner i den private sektor.

Vejplaner

I følge vejloven af 1971 skulle hver vejbestyrelse udarbejde en plan for sine veje. Vejdirektoratet gik straks i gang, og det resulterede i 1974 i 'Skitse til vejplan for perioden 1975-90'. Den må siges at være Danmarks første vejplan siden 'Vejforordningen af 13. december 1793', som fastlagde et overordnet vejnet i Danmark – med et hovedlandevejsnet, der dog først var færdigetableret i begyndelsen af 1860'erne. 'Skitse til vejplan' indeholdt forslag til udbygning af hovedlandevejsnettet over

15 år. Gennemførelsen af vejplanskitten gik ikke helt som planlagt; bl.a. på grund af de to energikriser i 1970'erne voksede trafikken ikke som forudsat. I begyndelsen af 90'erne var planen dog i store træk blevet gennemført, omend med andre tidsplaner end oprindelig foreslået.

'Perspektivplan for hovedlandevejene' afløste i 1982 'Skitse til vejplan' fra 1974. Perspektivplanen kom så hurtigt efter vejplanskitten på grund af udviklingen med energikriser, økonomisk afmatning og fald i trafikken. Der skulle derfor sættes på andre områder. Perspektivplanen var en langtidsplan, der indeholdt mål og retningslinier for vedligeholdelse, forbedring og udbygning af hovedlandevejsnettet frem til år 2000. Planen indeholdt – ud over vedtagne anlægsaktiviteter på hovedlandevejsnettet – forslag til en øget vedligeholdelsesindsats på øvrige hovedlandeveje samt større forbedringer af trafikikkerheden og miljøet, specielt i byerne. Perspektivplanen tog øget hensyn til miljø, energi og bløde trafikanter.

Miljøprioriterede gennemfarer

Et af Perspektivplanens forslag var de såkaldte miljøprioriterede gennemfarer. Det kunne forbedre forholdene i mindre byer, hvor trafikken ikke var så stor og hvor man kunne lade bilerne passere på byens og ikke bilernes betingelser. Det skulle være alterna-

tiv til omfartsveje, som er væsentlig dyrere at anlægge. Forslaget blev både nationalt og internationalt berømmet og skabte mange gode projekter både på hovedlandeveje og landeveje gav forøget sikkerhed og bedre miljø uden at genere trafikken væsentligt. De første miljøprioriterede gennemfarer – hovedlandevejene gennem Skærbæk, Vinderup og Ugerløse – blev alle åbnet i 1985. Siden har Vejdirektoratet (og flere amter) etableret miljøprioriterede gennemfarer.

Planlægningsundersøgelser

Vejdirektoratet har gennem årene gennemført en række store planlægningsundersøgelser. Den første helt store i begyndelsen af 1960'erne gjaldt motorvejens linieføring i Jylland. Der fremkom to hovedforslag dels Vejdirektoratets forslag om en motorvej, som skulle forløbe langs den daværende A10, dels et forslag af professor Johannes Humlum om en motorvej langs den jyske højderyg (som Hærvejen i gamle dage). Folketinget vedtog Vejdirektoratets løsning dels fordi det var billigst, og dels fordi det aligevel ville være nødvendigt at udbygge A10 mellem de østjyske byer på grund af kapacitetsproblemer.

Hermed var „det store motorvejs-H“ i princippet lagt fast, men en samlet vedtagelse af „det store-H“ blev det aldrig til; det nærmeste var ved Storebæltsaftalen i 1986. Men Per Milner holdt gennem alle årene fast i, at „det store



Den nye Lillebæltsbro blev åbnet i 1970. Den smukke 1.700 m lange hængebro med en 6-sporet motorvej afløste den gamle Lillebæltsbro fra 1935, som havde en kørebane på kun 5,6 m. Lillebæltsbroen er den første større hængebro i Danmark. Det var et af de første projekter, hvor landskabsarkitekter blev inddraget i udformningen af de store motorvejs- og broanlæg.

motorvejs-H" var den plan, der skulle arbejdes efter.

Motorvejene

Da Milner tiltrådte som vejdirektør i 1972 var der 240 km motorveje; og da han trak sig tilbage i 1996 ialt 825 km. Etableringen af motorveje i Danmark kan siges at være startet i 1936 med de tre store ingeniørfirmaers planer om et 700 km langt motorvejsnet. Under 2. verdenskrig blev det første spadestik taget til motorvejen i Fugleflugtslinien, hvor spaden knækkede for trafikminister Gunnar Larsen. Den første danske motorvej var Hørsholmvejen, hvor strækningen Jægersborg-Hørsholm blev åbnet 23. januar 1956. I 1960'erne blev placeringen af den østjyske motorvej lagt fast og flere motorveje rundt i landet blev åbnet.

1970'erne var dog anlægsårtiet – det årti hvor der blev anlagt flest km motorvej i Danmark – 32 km pr. år. Det var især omkring København, at der kom nye motorveje. Men Fyn og Jylland fik også flere motorveje. Det var motorveje, der var planlagt før de to energikriser i 70'erne.

I de følgende 2 årtier var anlægstakten knapt så stor. På grund af energikrisen i 1973/74 blev det besluttet, at kun „det lille motorvejs-H“ skulle gennemføres, dvs. at der i Jylland nord for Århus skulle anlægges 2-sporede motortrafikveje – ”gedestier” som de blev kaldt. Da trafik-

ken i begyndelsen af 80'erne imidlertid begyndte at stige igen, blev det besluttet, at der atter skulle anlægges motorveje i „det store motorvejs-H” – dog med et reduceret tværprofil med kun 3 m midterrabat og lidt smallere kørebaner. Anlægget af en motorvej er en lang proces, som kan tage op til 10 år efter vedtagelse, før projektet er gennemført. Der var derfor ikke anlagt nogle motortrafikveje, inden beslutningen blev ændret. Det blev således også til motorveje nord for Århus.

En af de mest minderige dage i Per Milners tid som vejdirektør var sikkert den 27. juni 1994, for da kunne Dronning Margrethe åbne motorvejen Århus-Randers. Dermed var „det store motorvejs-H” alligevel kommet til fuldblydelse. Motorvejsbyggeriet fortsatte efter „det store-H”. Bl.a. blev det i forbindelse med Storebæltsaftalen i 1986 besluttet at anlægge motorveje i Vendsyssel – fra Aalborg til Frederikshavn og til Hirtshals. Og da den gamle Helsingør-motorvejen fra 1956 var blevet for smal til trafikken, blev den udvidet fra 4- til 6 spor i 1997 – udvidelsen var færdig året efter, at Milner var gået på pension. Gennemførelsen af „det store motorvejs-H” var et efter danske forhold et betydeligt anlægsarbejde, i nutidsværdi vel 30-35 mia kr, så i perioder specielt i 70'erne og først i 80'erne var Vejdirektoratet den største offentlige bygherre i landet.

Farøbroerne og andre store broer

Anlægget af motorvejene betød, at der skulle bygges op mod 2.000 store og mindre broer på motorvejsnettet og på det øvrige hovedlandevejsnet. Det var været en meget betydelig opgave, som overvejende blev overladt til rådgivende virksomheder – men det skete under styring af Vejdirektoratet.

1970'erne startede med åbningen af den nye Lillebæltsbro – en smuk 1.700 m lang hængebro. Senere fulgte både større og mindre broer – også uden for motorvejsnettet, f.eks. Hadsundbroen og Sallingsundbroen. I 1980 åbnedes Vejlefjordbroen – en 1.700 m lang bjælkebro, der er en af Danmarks mest trafikerede broer. Og et år efter kom Alssundbroen.

Den 4. juni 1985 blev Vejdirektoratets største bygværk, Farøbroerne indviet. Farøbroerne består af 2 broer, en 1.596 m lang bjælkebro mellem Sjælland og Farø og en 1.726 m lang skråstagsbro mellem Farø og Falster – sidstnævnte Danmarks første skråstagsbro med to 100 m høje pyloner, som er Farøbroernes vartegn.

Smukke veje

Per Milner har altid lagt vægt på vejenes æstetiske udformning. Det gælder især motorvejene, som medfører betydelige indgreb i naturen. De skal være smukke og tilpasses det landskab, de forløber

Per Milner på Holbækmotorvejen i 1968 sammen med overingeniør Aage Andersen, Vejdirektoratet, afdelingsingeniør Finn Hemmingsen og akademiingeniør Mogens Berrig, begge fra Københavns amts vejvæsen. Det var amtet, der havde projekteret og førte tilsyn med arbejdet. Der var overvejende et godt samarbejdsklima mellem teknikerne fra Vejdirektoratet og amterne både før og efter den nye vejlov fra 1972, mens det kneb mere på det politiske plan efter 1972.



igennem. Som Bertel Haarder ved en lejlighed sagde til Per Milner, er motorvejene det anlæg bortset fra kirkebyggeriet i 11-1200-tallet, der har påvirket det danske landskab mest.

Vejdirektoratet har i motorvejsbyggeriet haft et nært samarbejde med landskabsarkitekter, så de store anlæg er blevet udformet, så de ikke alene passer bedst ind i omgivelserne, men også giver trafikanterne en oplevelse under deres køretur.

Et af de første projekter var Lyngbyvejens ombygning til egentlig motorvej. Det blev et revideret projekt, hvor et godt og solidt ingeniørprojekt blev ændret, så vejprojektet smukt tilpasses sig omgivelserne. Hermed lagdes grunden til et fortløbende samvirke under projekteringsprocessen mellem ingeniører, landskabsarkitekter og designere.

Igennem årene blev indsatsen for smukke veje intensiveret. Det skete bl.a. i 90'erne ved oprettelsen af Vejprisen, som i Per Milners tid blev uddelt tre gange. Vejdirektoratet udarbejdede videre en 'Strategi for smukke veje', hvor der i 10 punkter beskrives en række forskellige indsatsområder i fremtiden. Der blev afholdt designkonkurrence om udformning af vejudstyr og støjskærme mm. En lang række initiativer blev taget for at gøre fremtidens veje smukkere.

Prioriteringsmodeller

Vejdirektoratet udviklede en række prioriteringsmodeller, der anvendes i korttidsplanlægningen. Prioriteringsmodellerne skal sikre, at ressourcerne anvendes optimalt. I 1980 fremlagdes således en metode til en objektiv bedømmelse af anlægsprojekter. For hvert projekt beregnes costs og benefits, og resultatet er en såkaldt førsteårsforrentning af projektets samfundsmæssige nytteværdi. De trafikøkonomiske effekter indgår med 50%. Som noget nyt i sådanne beregninger indgår også ikke-økonomiske effekter som støj, barriereeffekt og luftforurening med 50%. I 1980'erne udvikledes også en prioriteringsmodel for anlæg af stianlæg. Her vurderes, hvor der kan opnås størst sikkerhed for flest cyklister, samt hvordan man får et sammenhængende cykelstinet.

Systematisk vejvedligeholdelse

Allerede i 70'erne begyndte Vejdirektoratet at udvikle styringssystemer for vej- og brovedligeholdelse. De skulle sikre, at de ressourcer, der er til rådighed, anvendes på den mest optimale måde. Målet var en ensartet vedligeholdelsestandard på landsplan og en fordeling af vedligeholdelsesmidlerne efter målbare kriterier. Tidligere kunne der være store forskelle mellem de forskellige områder i landet.

Det første Pavement Management System (PMS), som styrer asfaltbelægningernes vedligeholdelse, blev udviklet tilbage i 70'erne. DANBRO anvendes til styring af brovedligeholdelsen. Det er udviklet i samarbejde bl.a. med DSB og bygger på den erfaring, der er indhentet gennem mange år fra vedligeholdelsen af næsten 5.000 broer. DANBRO blev også solgt til flere lande rundt i verden, hvor det betragtes som et af de bedste og mest avancerede systemer for brovedligeholdelse.

Trafiksikkerhed

Antallet af trafikuheld nåede sit højeste punkt i 1971 med næsten 1.200 døde og 26.000 personskader. Men så påbegyndte Vejdirektoratet et mere systematisk sikkerhedsarbejde. Vejdirektoratet registrerer således – i samarbejde med de andre vejbestyrelser, politiet og Danmarks Statistik – trafikuheldene på vejnettet. Ved at sammenholde uheldsdata med trafikken og vejenes udformning udarbejder Vejdirektoratet hvert år en koordineret uheldsstatistik, hvor de såkaldte sorte pletter udpeges. Uheldstallet på det danske vejnet faldt da også med ca. 60% i løbet af Milners 25 år – og faldet er tydeligvis fortsat siden.

Vejreglarbejdet

Et specielt forhold i vejloven af 1971 var, at det var nødvendigt at få et moderne og ajourført sæt af normer og regler.



Amtsborgmester Svend Jørgensen, Roskilde amtskommune, og Per Milner „kæmper“ om samarbejdsaftalen mellem amterne og Vejdirektoratet. Til vejloven var knyttet en samarbejdsaftale mellem Trafikministeriet, amterne og kommunerne, der regulerede samarbejdsforholdet mellem Vejdirektoratet, amter og kommuner. Denne samarbejdsaftale havde flere fortolkningsmuligheder, der i årenes løb skabte stadige konflikter mellem parterne, især af politisk art.



Per Milner takker i 1987 overingeniør Jens Rørbech for godt samarbejde gennem mange år, hvorefter Rørbech tiltræder som stadsingeniør i Københavns kommune. Jens Rørbech stod som planlægningschef for udarbejdelsen af 'Perspektivplan for hovedlandevejene'. Rørbech var også en af arkitekterne bag de miljøprioriterede gennemfarter, som blev en stor succes både herhjemme og i andre lande.



Flyover'en på Lyngbyvejen, hvis ombygning til motorgade blev færdig i 1974. Lyngbyvejens ombygning til motorgade er et godt eksempel på, hvordan et godt teknisk vejprojekt ved inddragelse af landskabsarkitekter kan omformes til et æstetisk tilfredsstillende projekt.

De to tidl. trafikministre Kaj Ikkast og J.K. Hansen lufter gederne på „gedestien“, da motorvejen Hobro – Årestrup åbnes i november 1992. Efter energikriserne i 1970'erne blev det besluttet, at kun „det lille motovejs-H“ skulle etableres, dvs. der skulle kun være 2-sporede motortrafikveje nord for Århus. Det blev imidlertid omgjort, da biltrafikken i begyndelsen af 1980'erne igen begyndte at vokse. Herefter blev det nødvendigt med motorveje i hele „det store-H“.



De skulle udformes på en sådan måde, at de kunne benyttes både ved de store anlæg, som især Vejdirektoratet stod for, og ved de mindre arbejder som amter og kommuner havde ansvaret for. Et særligt sekretariat oprettet i Vejdirektoratet samvirkede med den række udvalg, der blev nedsat med repræsentanter for de forskellige offentlige og private interessenter. Et mere politisk præget udvalg med vejdirektør Per Milner som formand sikrede, at arbejdet var i overensstemmelse med de politiske retningslinier, som trafikministeren havde ansvaret for.

Vejregelarbejdet er gennem årene blevet endnu mere omfattende på grund af voksende internationalt samarbejde. Specielt inden for CEN (The European Committee for Standardization) udarbejdes der fælles europæiske standarder bl.a. også for vej- og trafiksektoren.

Service til trafikanterne

Vejdirektoratet var i 1970'erne i høj grad orienteret mod anlægs- og driftsopgaver. Men først i 1980'erne begyndte Vejdirektoratet at se vejens brugere – trafikanterne – som vigtige interessenter. Service til trafikanterne kom i fokus og er siden blevet en af Vejdirektoratets hovedopgaver.

I 1982 oprettedes en informationstjeneste. Det var en telefontjeneste for trafi-

kanter, der havde brug for oplysninger om vej- og trafikforholdene på det danske hovedlandevejsnet og på større veje i Vesteuropa. Efterspørgslen efter trafikoplysninger voksede hurtigt; og i 1984 åbnede Vejdirektoratet i samarbejde med Falck Trafikmeldingscentralen. Her formidledes oplysninger fra andre vejmyndigheder, DMI, Danmarks Radio og politi. Trafikmeldingscentralen blev i 1994 afløst af et nyt, moderne TrafikInformationsCenter (TIC). 'Trafikanterne får f.eks. glatførevarslinger, oplysninger om kødannelser, om vejarbejde mm. Vejdirektoratet oparbejdede en forlagsvirksomhed, som udgiver en række publikationer – guider med titler som: 'Motorveje', 'Europaguiden' og 'Busguiden'. De skal hjælpe trafikanterne på vej gennem Danmark og Europa – være sig med bil, bus eller cykel. Virksomheden drives som indtægtsdækket virksomhed eller hviler i sig selv via annonceindtægter.

I 1985 etablerede Vejdirektoratet som et forsøg et antal motorvejskiosker, hvor bilisterne kunne få et hvil, et måltid mad osv. samt oplysninger om deres videre rejse. Det var ikke en dansk opfindelse, men eksisterede allerede, da det tyske motorvejsbyggeri startede i 1930'erne. Motorvejskioskerne blev en stor succes og de midlertidige bygninger blev derfor i 90'erne erstattet af permanente

bygninger, Infoterier. Frem til 1996 blev der opført 22 serviceanlæg langs motorvejene. De opførtes to og to over for hinanden og indeholder tankanlæg, toiletfaciliteter, vaskerum, minimarked, telefon mm.

Vejdirektoratets internationale samarbejde

Vejdirektoratet har lige fra sin start i 1949 repræsenteret den danske vejsektor i internationalt fagligt samarbejde. Det udfoldede sig dels i i verdensvejforeningen PIARC (Permanent International Association of Road Congresses), dels i nordisk samarbejde inden for NVF (Nordisk Vejteknisk Forbund). Efter reorganiseringen af Vejdirektoratet i 1972 og frem blev arbejdet styrket, især inden for PIARC. I takt med den stigende globalisering meldte mange nye lande overalt i verden sig ind i foreningen for hermed at kunne drage nytte af viden og know-how fra de mere udviklede lande.

Samarbejdet over grænserne fik langt større betydning i Per Milners tid. Det gælder også det nordiske, som især foregår i NVF. Her har vejteknikere fra hele Norden siden 1935 arbejdet sammen bl.a. ved NVFs kongresser. I løbet af de 25 år er to kongresser blevet afholdt i Danmark – NVFs 11. kongres i 1973, året efter Per Milner blev formand for NVF, og den 15. i 1988.



Motorvejen uden om Århus til Randers var den sidste del af „det store motorvejs-H“. Den 40 km lange strækning blev åbnet 27. juni 1994, hvor Dronning Margrethe på en dejlig solskinsdag kunne klippe snoren med den gyldne saks, som trafikminister Jan Trøjborg overakte hende. Det var en minderig dag, hvor også Per Milners fem nordiske kolleger var inviteret.



Der skulle hele fem "vejarbejdere" til at tage det første spadestik den 23. februar 1993 med den 5-skaftede spade til anlægget af motorvejen mellem Kolding og Esbjerg. De fem „gravere“ er f.v. Per Milner, amtsborgmester Poul Erik Christensen, Ribe amt, trafikminister Helge Mortensen – som lægger rigtig stor energi i gravningen – borgmester J.B. Kiilerich, Brørup kommune og vejchef Agner Holmbjerg, Vejle amtslommune. De nåede at vende adskillige skovfulde jord, inden de store gravemaskiner tog over.

I PIARC, som er vejmyndighedernes internationale forening, har Per Milner siddet i de ledende organer i hele sin tid som vejdirektør. PIARC, som også har fået private virksomheder som medlemmer, har de seneste år udvidet sit virkefelt og er blevet rådgiver i vej- og transportspørgsmål over for EU-kommissionen. Per Milner har i perioder siddet i bestyrelsen som nordisk repræsentant.

Udviklingen i EU betyder flere internationale transportere. Der skal skabes et ensartet og sammenhængende vejnet, ensartede trafikregler og normer og sørges for at få trafikinformation over grænserne. Samarbejdet foregår bl.a. i WERD-klubben (Western European Road Directors). Her deltager vejdirek-

tørerne fra EU. I WERD drøftes spørgsmål af fælles interesse, heriblandt forholdet til EU-kommissionen. Hvor Per Milners kolleger tidligere var de danske amtsvejinspektorer, blev det her de andre europæiske vejdirektører.

Systemeksport og indtægtsdækket virksomhed

Sammen med daværende generaldirektør for P&T, Poul Hansen, tog Per Milner i 1978 initiativ til, at offentlige virksomheder fik lov til at sælge „know-how“ til udenlandske myndigheder. Systemeksporten skulle ske i samarbejde med private og andre offentlige virksomheder og være en attraktiv forretning for alle parter. I 1983 oprettede Vejdirektoratet en eksportafdeling. De første 5-6 år

var aktivitetsniveauet relativt lavt, men siden 1989 gik udviklingen hurtigt med en stor vækst i omsætningen og toppede i 1996 med knap 40 mio. kr. Hertil skal lægges en betydelig omsætning hos de danske rådgivende virksomheder, som Vejdirektoratet på god måde ofte samarbejdede med på projekterne i udlandet. Der var her tale om et effektivt privat-offentligt samspil.

Vejdirektoratets medarbejdere fik herved mulighed for at forholde sig til de internationaliserings- og globaliseringstendenser, der også er del af en offentlig virksomheds hverdag. Den indtægtsdækkede virksomhed fik i løbet af 90'erne stadig større betydning for Vejdirektoratets virke, både inden- og udenlands. I 1985 var omsætningen

Farøbroerne blev åbnet den 4. juni 1985. Farøbroerne består af 2 broer, en 1.596 m lang bjælkebro mellem Sjælland og Farø og en 1.726 m lang skråstagsbro mellem Farø og Falster. De to 100 m høje pyloner er Farøbroernes vartegn. Der blev lagt meget vægt på det æstetiske indtryk, broerne ville give i det næsten uberørte landskab. Det blev en både markant og elegant udformning, især af skråstagsbroen, som da også blev tildelt European Steel Associations Pris som årets smukkeste stålkonstruktion.



Motorvejen Horsens – Skanderborg ved Ejer Bavnehøj og Ousted Kirke er en af Danmarks smukkeste beliggende motorveje. Det er et fint eksempel på, hvordan Vejdirektoratet gennem sit samarbejde med landskabsarkitekter o.a. udformer de store vejanlæg, så de både passer bedst ind i omgivelserne og giver trafikanterne en god oplevelse på deres køretur.



således 10 mio. kr., mens den i 1995 var helt oppe på 120 mio. kr. Herhjemme var de vigtigste kunder kommuner og amter, og produkterne var især styrings-systemer for vedligeholdelse af veje og broer. Største enkeltkunder var dog Øresundsforbindelsen, hvor Vejdirektoratet stod for projektering, landmåling og tilsyn af motorvejen på Amager, og på Storebælt, hvor det især var landmålingsopgaver, direktoratet udførte.

Milner og vejhistorie

Per Milner var i hele sit liv meget historisk interesseret. Efter Statens Vejlaboratoriums 50 års jubilæum i 1978, hvor amternes gave var en gammel dampromle, tog han initiativet til oprettelse af en komité under Vejdirek-

toratet, der skulle virke for etableringen af et vejmuseum i Danmark. I 1982 førte de vejhistoriske aktiviteter til stiftelsen af Dansk Vejhistorisk Selskab. I 1987 stiftedes den selvejende institution Danmarks Vejmuseum, hvor Milner blev formand. Den 12. juli 1991 var en stor dag, for da blev Danmarks Vejmuseum på Farø åbnet. Det var en stor skuffelse, da vejmuseumet i 1996 gik konkurs. De følgende år gjordes der et stort arbejde for at få et vejmuseum op at stå igen. Det lykkedes dog først efter mange års arbejde, men stor var glæden, da Danmarks Vej- og Bromuseum kunne åbnes i juni 2011. Desværre kunne Milner ikke selv deltage, da han lå alvorligt syg, og blot et par uger efter afgik han ved døden.

Milners 15 ministre

I løbet af Per Milners knapt 25 år som vejdirektør havde i alt 15 trafikministre som foresatte. Det er der næppe andre offentlige styrelseschefer, der har kunnet mestre. Det var Jens Kampmann, der udnævnte Milner i 1972, og herefter bl.a. Kjeld Olesen, Niels Matthiessen, Jens Risgaard Knudsen, Knud Heinesen, J. K. Hansen, Arne Melchior, Knud Østergaard, Kaj Ikkast og Helge Mortensen. Arne Melchior, som var minister 1982–1986, skal nævnes som en af de mest markante trafikministre. Ikke alene havde de store motorveje hans interesse, men også de mindre veje. Hans største indsats var Storebæltsaftalen, hvor det blev besluttet, at Danmark endeligt skulle bindes sammen med en



Per Milner på cykeltur på hovedvej 11 nord for Løkken. På cyklerne ses bagved Per Milner formand for Teknik- og Miljøudvalget i Nordjyllands amt, Martin Glerup og ved siden af ham amtsrådsmedlem Jørgen Jensen. Endvidere Vejdirektoratets planlægningschef Jens Rørbech. Cykelturen foregik i slutningen af 1980'erne, hvor borgerne fra Vittrup og Gjølstrup havde ønske om en cykelsti langs hovedlandevejen på grund af mange trafikuheld. De havde derfor inviteret vejdirektøren til at besigtige strækningen. Der var opsat flag hvert sted, hvor der var sket et trafikuheld og kors ved uheld med døde. Cykelturen virkede, for i næste undersøgelse kom strækningen ud, så der blev etableret cykelstier og udført vejindsnævninger for at dæmpe hastigheden i landsbyerne på strækningen.



Per Milner åbner i 1984 motorvejskiosken i Hylkedal på den østjyske motorvej syd for Kolding. Det var et af de første anlæg til trafikanterne, hvor de kunne få et måltid mad, orientering om den videre kørsel mv. Det blev senere suppleret med benzinalæg, således at der skulle være fulde servicestationer for hver ca. 50 km og rasteanlæg med spisefaciliteter, toiletter mv. for hver 25 km.

fast forbindelse over Storebælt. Per Milner havde udover sin store faglige viden politisk tæft og var altid loyal over for de politiske trufne beslutninger. Det gjorde, at han altid har stået stærkt over for sine mange ministre.

Milners mange motorvejsåbninger

Per Milner var af den opfattelse, at vejåbninger, især af motorvejene, skulle være store folkelige begivenheder, som kunne interessere ud over vejteknikerens kreds. Der er satset på, at et medlem af kongehuset kunne klippe snoren, for det har skabt yderligere festivitas. I Milners tid har kongehuset foretaget mange åbninger:

Dronning Margrethe har været med til fire åbninger, første gang ved den sønderjyske motorvej ved den tyske grænse i 1978. Herefter da Vejlefyordbroen skulle indvies i 1980, hvor kongeskibet Dannebrog kom sejlene til Vejle, og hvor også de to små prinser deltog. Den 4. juni 1985 var det Danmarks hidtil største broanlæg, Dronning Margrethe, trakminister Arne Melchior og Morten (Rasmussen) på podiet, mens Per Milner kiggede på. Og senest den 27. juni 1994, hvor „det store motorvejs-H“ blev afsluttet med åbningen af motorvejen Århus-Randers.

Prins Henrik indviede i 1984 motorvejen Skovby-Christiansfeld og i 1985 motorvejen syd om Odense med Danmarks

største rundkørsel. I 1988 var det Guldborgsundtunnelen, hvor Prinsen brugte saksen. Kronprins Frederik foretog sin første åbning i 1990 på motorvejen fra Rønnede til Udby, da den sidste del af Sydmotorvejen mellem Køge og Rødby blev færdig.

Konklusion

Per Milner begyndte sit virke i Vejdirektoratet i 1962 på et tidspunkt, hvor vejtrafikken blot voksede og voksede. Det betød, at der i de kommende mange år blev etableret en række nye store veje og at mange eksisterende veje blev udbygget og forbedret. Milners udnævnelse til vejdirektør i 1972 faldt sammen med en ændring af vejloven, hvorefter stat,

I TrafikInformationsCentret (TIC) kan medarbejdere fra Falck, politiet og Vejdirektoratet følge trafikken på storskærm på en række tæt trafikerede veje og broer i Danmark. Det var en servicetjeneste, der blev indført i midten af 1980'erne.



General Manager Tian Ning-Shou og Per Milner ved Kinas første motorvej, Beijing-Tianjin-Tangu. Vejdirektoratet stod som rådgiver for dette projekt, som blev åbnet i 1990. Siden er Kinas motorvejsnet vokset til at være det længste i verden – over 50.000 km motorveje og motortrafikveje er det blevet til i dag.



Trafikminister Jens Risgaard Knudsen var en af de mest markante trafikministre i rækken af Milners 15 ministre. Her i begyndelsen af 1980'erne står de på motortrafikvejen nord for Hillerød, hvor de sikkert drøfter fremtidige motorveje i Vendsyssel. Det blev i Storebæltsaftalen fra 1986 til motorveje fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals, de to motorvejsgrene kaldet henholdsvis „Risgaard“ og „Knudsen“.





Ved Farøbroernes åbning 4. juni 1985 står 3xM, Dronning Margrethe, trafikminister Arne Melchior og Morten („og broen“) på podiet, mens 1xM, Per Milner kigger på. Det var en flot dag, hvor Vejdirektoratets største bygværk i 1980'erne blev åbnet under stor festivitas.



Hele kongefamilien kom sejlene i Dannebrog ind i Vejle fjord til åbningen af Vejle fjordbroen 1. juli 1980. Det var første gang, de to prinser Frederik og Joachim var med til en sådan begivenhed. Ved siden af kongefamilien ses t.v. trafikminister Jens Risgaard Knudsen og t.h. Per Milner.

amter og kommuner fik ansvar for hver sin del af vejnettet. Milner havde da i de 10 år inden stået for opbygningen af motorvejskontorene og dermed i realiteten var begyndt med den driftsorganisation, Vejdirektoratet skulle ændres til. Per Milner skabte i årene efter vejloven med dygtig strategisk ledelse Vejdirektoratet som en enhedsorganisation med en fremsynet strategi, der tog udgangspunkt i teknik, økonomi og fremkommelighed. Den organisation udviklede sig siden til at omfatte et målrettet arbejde med trafiksikkerhed, miljø, service, trafikinformatik, forretningsmæssig virksomhed og eksport. Med Per Milner ved roret har Vejdirektoratet udført markante elementer i Dan-

marks trafikale struktur – det er etableringen af et tidssvarende overordnet hovedlandevejsnet i Danmark. Først og fremmest er det de mange store og små motorvejsstrækninger, der både har knyttet Danmark sammen – og skabt gode forbindelser til det øvrige Europa. Det største monument her er ”det store motorvejs-H” med store faste forbindelser som Vejle fjordbroen, Farøbroerne og Guldborgtunnelen. Per Milner styrkede i sit virke Vejdirektoratets position i en række nordiske, europæiske og andre internationale sammenhænge. Det medførte bl.a. eksport af Vejdirektoratets know-how. Milner bragte Vejdirektoratet og Danmark i en international ledende po-

sition ved opbygningen af systemer for systematisk vedligeholdelse af veje og broer. Vejdirektoratet blev i Milners tid landets førende videnscenter inden for veje og trafik i både teoretiske, praktiske og administrative spørgsmål og fik en central rolle som rådgiver for såvel det politiske som de kommunale og private samarbejdsparter. Per Milner skaffede sig med sin solide faglige viden, politiske tæft og loyalitet over for de politiske beslutninger og den samlede vejsektor en markant indflydelse på hele sektorens udvikling. Milner fungerede som vejdirektør under 15 trafikministre og havde gennem tiden utallige tillidshverv både nationalt og internationalt.

VEJBYGNING I DET "GAMLE" PERSIEN



PER MILNER, F. 1926, D. 2011.

I 2005 holdt Per Milner et foredrag om 'Vejbygning i det "gamle" Persien' i Dansk Vejhistorisk Selskab og Vej- og Byplanforeningen. Foredraget var så interessant og spændende, at det gengives her i lidt revideret form.

Indledning

Dette er historien om "vejbygning i det gamle Persien", som en række danske ingeniører oplevede den i slutningen af 1950'erne, hvor Kampsax havde fået overdraget et stort vejarbejde i det vestlige Iran. Historien er helt min egen personlige oplevelse.

Jeg var dengang knapt 30 år gammel, hvor jeg blev ansat i Kampsax for at blive sendt til Persien og der indgå i det team, der skulle projektere og forestå udbygningen af hovedvejen mellem Teheran og grænsen til Iraq.

Jeg havde dengang ikke nogen klar fornemmelse af, hvad arbejdet gik ud på, men trangen til at komme ud i den store verden overskyggede alle betænkeligheder. Og når det var Kampsax, det store og velrenommerede firma, der var opdragsgiveren, måtte alt jo være i orden. Jeg var vist ikke helt klar over,

hvor vi skulle hen og hvordan forholdene var der, vi skulle hen, for vi stillede ikke dengang de store krav til information, som man i dag gør det. Det var andre tider!

Jeg var blevet civilingeniør fra Danmarks Tekniske Højskole i 1951 og efter to års militærtjeneste emigrerede jeg i 1955 til USA sammen med nogle venner og blev ansat i en rådgivende ingeniørvirksomhed i San Francisco. Det var i den "iskolde krigs" tid. Amerika var rigt og forskellen til det fattige Danmark var enorm. Amerika, som jeg senere gennem mange rejser på mange måder er kommet til at holde af, var ikke mig på det tidspunkt. Den amerikanske livsstil passede mig ikke, jeg var for meget europæer med de livsholdninger der præger denne verdensdel. Og så ville jeg i øvrigt gerne ud og arbejde i mere eksotiske områder.

Så jeg forlod Staterne i foråret 1956 og vendte tilbage til Danmark. Senere på året fik jeg ansættelse ved arbejderne i Persien og drog af sted i oktober 1956, mens min hustru kom dertil nogle måneder senere.

Verden i 1950'erne

Hvad var det for en tid dengang for 50 år siden, hvad var vore rammebetingelser dengang, hvad var det for en verden, vi levede i? For den var jo afgørende forskellig fra den, vi kender i dag. I 1956 var Eisenhower – helten fra den anden verdenskrig – præsident i USA.

Det var i den "kolde krigs" tid, man mærkede det, når man boede i Amerika, og man fornemmede det på hele den verdenspolitiske udvikling. Ungarns-opstanden i 1956 var en skelsættende begivenhed, hvor folket søgte en friere forfatning, men blev kuert af det russiske militær. Jalta-aftalernes opdeling af Europa i interessesfærer blev her virkeliggjort. Ingen kom Ungarns befolkning til hjælp. Det var en øjenåbner for mange i den vestlige – og østlige – verden. Det var også året, hvor England og Frankrig invaderede Ægypten for at forhindre nationaliseringen af Suez-kanalen. Jeg var på det tidspunkt i Persien og havde ingen informationer om, hvad der skete i verden, men fik pludselig et telegram fra min far, der søgte at få mig til at rejse hjem – over Stillehavet og USA. Man troede på den tredje verdenskrig, men jeg blev nu, hvor jeg var – det var trygt og godt.

I Danmark var den populære H.C. Hansen statsminister efter Hans Hedtofts alt for tidlige død. Og 1956 var et afgørende år i den danske økonomiske og sociale udvikling, for det var året, hvor den almindelige folkepension blev vedtaget på Rigsdagen. Det var den egentlige start på det, der skulle udvikle sig til den danske velfærdsstat, som vi kender den i dag.

Så det Danmark, vi forlod for at arbejde i Mellemøsten, var et land, der næppe var kommet sig over krigstiden og den fattige efterkrigstid, men dog et land



Per Milner fik ansættelse ved vejarbejderne i Persien i oktober 1956. Det var samme år, som Danmarks første motorvej, Hørsholmvejen, blev åbnet den 23. januar. Det var en 12 km lang strækning mellem Jægersborg og Brådebæk, syd for Hørsholm.



Shah Reza Pahlavi og direktør Jørgen Saxild drøfter den transiranske jernbane, som Kampsax stod for anlægget af i årene 1933-39. Banen skulle ifølge kontrakten bygges på 6 år, men allerede efter 5 år og 4 måneders forløb kunne jernbanen afleveres til Shah Reza Pahlavi den 26 august 1938.

– det kan vi se nu – der var klart til den formidable udvikling i både social og økonomisk henseende, som skulle finde sted i de næste 15 år.

1956 var også året, hvor den første motorvej blev færdig i Danmark. Det var det første stykke af Hørsholmvejen fra Jægersborg til Brådebæk, der blev åbnet den 23. januar. Hørsholmvejen var en del af den Fugleflugtslinie, som ministeren for offentlige arbejder Gunnar Larsen under krigen havde iværksat som beskæftigelsesarbejde, men også som en forbindelse, der skulle give en god og hurtig acces til Tyskland og dets hovedstad. Arbejdet var blevet standset efter krigen, men nu genoptaget i Københavns amt, og den første stump motorvej blev færdiggjort. Men trafikken på den tid var ikke noget at prale af. Det var en helt anden verden end den, vi kender i dag. Der havde ikke været nogen mand på månen endnu, og Kennedy-euforien lå ude i fremtiden. Det var den kolde krig, med USA.s inddæmningspolitik – „containmentpolitiken” – der prægede det verdenspolitiske billede. Vi forlod det Europa, der endnu slikkede sårene fra den ødelæggende verdenskrig, men dog et Europa, der så småt var ved at rejse sig ved egen hjælp og takket være den store økonomiske indsprøjtning fra USA i kraft af Marshall-hjælpen, der dels skulle skabe vækst og dels holde kommunismen i ave. Vi vendte ryggen til alt dette for at søge erfaring og oplevelser i det fjerne. Der

var megen romantik i vore ønsker om at opleve det, vi havde læst om i Kiplings og Somerset Maughams bøger. Vi var vel i virkeligheden lidt imperialister af tanksæet.

De store danske ingeniørvirksomheder

I det danske erhvervspolitiske billede i 1930'erne og ligeledes i den tidlige efterkrigstid stod de store ingeniørvirksomheder centralt. Det var firmaer som F.L.Smith, Højgaard & Schultz, Christiani & Nielsen og Kampsax. Disse mastodonter, der var rundet af den industrielle udvikling i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet, var tidligt blevet internationale virksomheder. Råmaterialet var i høj grad den danske bygningsingeniør, som var blevet uddannet på den Polytekniske Lærestanstalt af fremragende lærere som Christen Ostenfeld, Axel V. Efsen, P.M. Frandsen m.fl. og senere kom så Aage E. Bretting og Anker Engelund til. Den danske ingeniøruddannelse stod højt internationalt på den tid og blandt disse ingeniører var der altså en række entreprenører og igangsættere, der kunne skabe en række hurtigt ekspanderende ingeniørvirksomheder, der snart vandt internationalt ry for teknisk kompetence og en dygtig og veldisciplineret stab. Ingeniørvirksomhederne var i dagens terminologi både entreprenører og rådgivende ingeniører i samme firma, en kombination, der ikke længere er mulig.

De internationale finansieringskilder som f.eks. Verdensbanken, der begyndte sin virksomhed efter 2. verdenskrig, forlangte adskillelse mellem rådgivning og udførelse, vel sagtens for at undgå sammenblanding af interesser. Men sådan var det ikke i hine tider.

F.L.Smith blev kendt og værdsat for sin virksomhed inden for cementindustrien med produktion og rådgivning vedrørende cementfabrikker over hele verden. Christiani & Nielsen var vel i lange perioder det største firma inden for bygge- og anlægsområdet. De var foregangsmænd inden for betonbyggeri, anlagde havne, byggede broer, lufthavn i Bangkok, væddeløbsbane i Rio de Janeiro, you name it! De var så Vejdirektoratets rådgivere ved bygning af Farøbroerne og tunnelen ved Ålborg. Firmaet overlevede dog ikke generationsskiftet og ophørte sin virksomhed vel en gang i '80'erne.

Højgaard & Schultz blev herhjemme kendt for deres store arbejder i Østersøområdet, ikke mindst ved anlæg af havnen i Gdynia i '30'erne. Det var dengang Polens eneste adgang til Østersøen. Og Kampsax, ja, det var i høj grad gennemførelsen af den trans-iranske jernbane i '30'erne, der gjorde firmaet kendt. Det var også et fantastisk arbejde.

De 1.000 km jernbane mellem Den persiske Golf og Det kaspiske Hav forløb gennem et vildsomt terrain med meget store højdeforskelle, der krævede mange tunneler og broer for at kunne få

Den imponerende bro over floden Veresk er et Kampsax' mesterværker på den transiranske jernbane. Broen har en højde på 110 m og brobuen en længde på 66 m. Kampsax stod for anlægget af ca. 1.000 km jernbane mellem Den persiske Golf og Det kaspiske Hav. Jernbanen løber gennem et vildt og vildt terrain med meget store højdeforskelle, der krævede anlæg af næsten 4.000 større og mindre broer samt 245 tunneler.



en jernbane til at passere. Der blev i alt bygget næsten 3.000 broer af forskellig størrelse og ca. 250 tunneler og på et tidspunkt var ikke mindre end 55.000 mand i arbejde. Det var et imponerende arbejde, vel en af dansk ingeniørstands allerstørste bedrifter i det 20ende århundrede.

Kontrakten lød på 6 år – banen skulle bygges på 6 år – men allerede efter 5 år og 4 måneders forløb kunne jernbanen afleveres til Shah Reza Pahlavi den 26 august 1938. Og det var vel ikke mindst denne bedrift, der gjorde, at Kampsax igen efter krigen – nu med Reza Shahs søn Mohammed Reza Shah ved roret – fik overladt store arbejder i landet, heriblandt vejarbejderne i Kurdistan.

Irans spændende historie

Iran – eller Persien, som vi dengang kaldte det – er et land med en lang og spændende historie, der strækker sig tilbage til omkring år 1000 før vor tidsregning, da de første iranske stammer fra nord trængte ned over de vestlige dele af Iran – til det område vi kom til at leve i.

Det var et land præget af den islamiske kultur og religion, der fra omkring år 1000 havde sat sig fast i området. Men det var ikke et særligt strengt islamisk styre, der prægede hverdagen. Reza Shah Pahlavi, der havde taget magten i 1925, førte nok et hårdhændet styre, men ønskede samtidig samfundet verdsliggjort; han grundlagde Teheran

universitet, udvidede skolevæsenet og forbød kvinderne at bære slør. Han blev afsat af de allierede magter i 1941 og afløst af sønnen Mohammed Reza Pahlavi, der var ved magten, da vi var dernede. Men slægten Pahlavis selvopfattelse byggede i høj grad på opfattelsen af, at denne slægt var fortsættelsen af og bæreren af en tradition, der knyttede forbindelsen direkte tilbage til den glørværdige førislamiske historie.

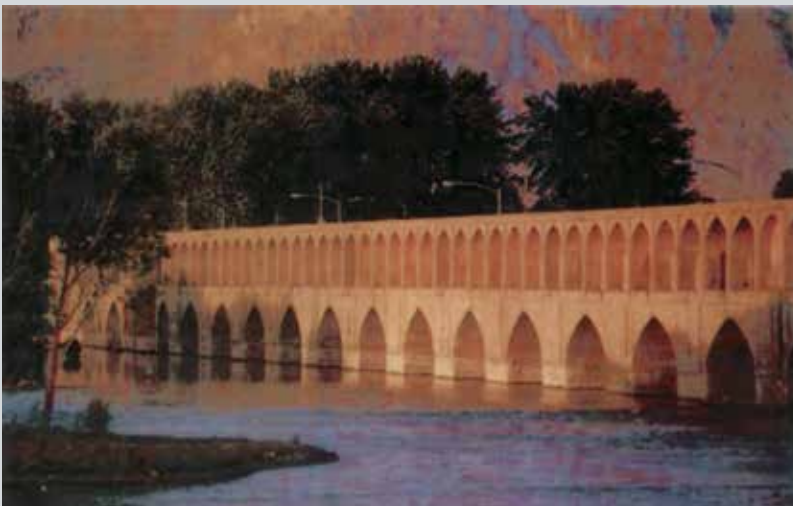
Her tænker man vel først og fremmest på det store rige – Achaimenidernes rige – der opstod i Vestpersien omkring år 600 før vor tidsregning og dominerede den nære orient i mere end 200 år, indtil Alexander den Store år 330 havde erobret hele riget. Det var konger som Kyros, Dareios og Xerxes, der prægede dette store rige og de satte sig uomgængelige mindesmærker som kejserpaladset Persepolis (Tack-i-jamshid) ved Shiraz og inskriptionen på Bisutun-klippen nær Hamadan, oldtidens Ecbatana. Persepolis stammer tilbage fra 500 f.k. fra Dareios den Stores tid. Det er stadig en pragtfuld ruin med minder tilbage til Persiens storhedstid, som end ikke Alexander den Store trods ødelæggelserne helt kunne udviske. Den store hovedtrappe med 110 trin fører op til paladserne og med krigerrelieffer langs siderne og af Dareios den Store. Bisotunklippen ligger ikke langt fra Kermanshah, hvor vi havde det regionale hovedkontor. Højt oppe på denne utilgængelige klippe lod Dareios afslibe

en flade på hen ved 3.000 m² øverst prydet af et relief af ham selv som den gudbenådede sejrherre over de slagte oprørere. Klippen ligger ved den ældgamle karavanevej fra den iranske højslette til lavlandet mellem Eufrat og Tigris. „Du, som engang herefter skal se denne indskrift, som jeg har skrevet, eller disse billeder, du må ikke ødelægge dem, men værne om dem, så længe du formår“, står der skrevet. Og teksten, der omhandler Dareios' sejr, står indmejslet på tre sprog i kileskrift på oldpersisk, assyrisk-babylonsk og elamitisk og er en vigtig kilde til belysning af tiden under Dareios, foruden at den linguistisk har betydet, at man her fik mulighed for at tyde kileskriften. Achaimenidernes rige strakte sig fra Indusfloden i Indien til Middelhavet og var begrænset af Sortehavet, Det kaspiske Hav i nord og Den persiske Golf i syd. Det var et velordnet og velorganiseret rige. Kongen flyttede rundt mellem sine hovedstæder, Persepolis, Ecbatana (Hermadahn) og Susa ved golfen lidt nord for Basra, afhængig af klimaet. En af Dareios hovedinteresser var i øvrigt vejbygning og i vejhistorisk sammenhæng er han kendt for at skabe den berømte „kongevej“ fra Susa mod nordvest gennem Mesopotamien og videre gennem Lilleasien til den gamle lyriske hovedstad Sardis og den joniske havneby Ephesos – en strækning på i alt 2.700 km. Ifølge antikkens historikere tog rejsen med kamelkaravane fra



Persepolis stammer tilbage Dareios den Stores tid omkring 500 f. Kr. fra. Det er en pragtfuld ruin med minder tilbage til Persiens storhedstid, som her den store hovedtrappe med 110 trin, der fører op til paladserne.

Allah-Verdi Khan-broen i Isfahan er et andet imponerende og smukt monument, som vidner om en stor brobygningstid. Broen, som har 33 buer, er 295 m lang og 14 m bred og er opført af Shah Abbas i i årene 1599-1602.



Susa til Sardis 90 dage, medens den kongelige kurér kunne ride turen på én uge.

Dareios taler i flere af sine indskrifter netop om „dette gode land med de gode heste og de gode mænd“. Foruden kongevejen udbyggede Dareios også ruten fra Babylon til Ægypten og forbandt den med karavanevejen via Bisutun til Ec-batana. Senere blev denne vej forlænget helt til Indus-dalen.

Det land, vi blev sendt ud til, havde således en årtusindgammel tradition for vejbygning, men de veje, vi mødte, havde på det tidspunkt en meget dårlig standard, og de gode mænd, som Dareios taler om, brugte på den tid, vi kom derud, i stor udstrækning stadig de gode heste.

Organiseringen af arbejderne

Kontrakten om vejarbejderne i Vestpersien må vel være blevet underskrevet engang i 1956, og samtidig med dette arbejde startede Kampsax også et andet rådgivningsarbejde i forbindelse med renovering af Khorramshahr havn ved golfen.

Det vejarbejde, der blev sat i gang i 1956, bestod i at udbygge og nyanlægge vejen mellem Hamadan via Kermanshah og Shahabad til Qasr-i-Sherin og Khosrovi ved grænsen til Iraq, 50 km fra Bagdad. Det var en vejstrækning på 360 km og var vel i virkeligheden del af den gamle karavanevej mellem Babylon og Ec-batana – men det spekulerede vi nu ikke meget over dengang.

Det var et vildt terrain med Hamadan i 1.800 m højde og Qash-i-Sherin kun få hundrede meter over havets overflade. Vejen lå tæt ved de vildsomme Elbrus bjerge, der er udløbere mod vest af Himalayakæden i Pakistan og Indien. Vejen passerer to svære bjergpas, dels Assadabadpasset mellem Hamadah og Kermanshah, dels Patakpasset, hvor højsletten 30-40 km øst for Qash-i-Sherin løber ud i det flade ørkenlandskab. Klimaet er fastlandsklima med strenge vintre i bjergene og på højsletten, med temperaturer ned mod de 20°s frost, og hvor store ulveflokkede hærgede og kunne trænge helt ind i landsbyerne. Men nede i ørkenområdet ved Qash-i-Sherin er det naturligtvis et andet klima med milde vintre og meget varme somre, hvor temperaturen når over de 50°s varme. Kontrakten blev i øvrigt i de følgende år udvidet i området med en vej mod syd ned i Lurestanområdet fra Shahabad over Seimehre floden til Malavi og mod nord op i det centrale Kurdistan til Sanadaj og derfra videre mod nord. Så det blev efterhånden en stor kontrakt, hvortil også kom arbejdet med en vej mod nord fra Teheran til Det kaspiske Hav ved Amol gennem et meget vildt bjergterrain. Så der var i de år nok at gøre for vejingeniører og var man det ikke, når man kom, ja, så var man det, når man forlod stedet efter års arbejde i det smukke land. Foruden jeg selv var der mange ingeniører, som senere blev skattede



Det land, som Per Milner blev sendt ud til, havde en årtusindgammel tradition for vejbygning, men vejene havde på det tidspunkt en meget dårlig standard. Så de gode mænd, som Dareios taler om, brugte i 1956 i stor udstrækning stadig heste.

Kort over Persien. Det vejarbejde, der blev sat i gang i 1956, bestod i at udbygge og nyanlægge vejen mellem Hamadan via Kermanshah og Shahabad til Qash-i-Sherin og Khosrovi ved grænsen til Iraq, 50 km fra Bagdad. Det var en vejstrækning på 360 km og var i virkeligheden en del af den gamle karavanevej mellem Babylon og Ecbatana – men det spekulerede man nu ikke meget over dengang.





Vejlinien udstikkes. Per Milner tachymetrerer på strækningen mellem Kangavar og Ashadabad i oktober 1956. Fra venstre mod højre ses en arbejdsformand, en parasolbærer, Milners sekretær Nasser og herefter chaufføren.



Per Milner nivellerer og møder en kurderstamme på vej sydpå, inden kulden sætter ind. Oktober 1956.



Det var kolde dage ved Bisotoun i februar 1957 - ca. -19°. Her ses frysende arbejdsformand Meti og sekretær Shamuel.

Der slås sten til makadam.



Der udlægges bundsten til makadam.



medarbejdere i Vejdirektoratet eller andre steder, hvor man arbejdede med veje og broer. Lad mig nævne den senere laboratorieforsker i Vejlaboratoriet, Georg Christiansen, og docent ved Ingeniørakademiet, Morten Ludvigsen. Begge blev formænd for Dansk Vejhistorisk Selskab. Civilingeniør Vestlev fra Københavns Amts vejvæsen, Erik Greby chef for Vejdirektoratets motorvejskontor i Birkerød og Øjvind Boldsen chef for Vejdirektoratets jyske motorvejskontor var også med derude i kortere eller længere tid, ligesom Heini Olsen fra Landsingeniørens kontor i Torshavn arbejdede derude. Så det var måske ikke

helt uden grund, at en – ikke for venlig avis – døbte Vejdirektoratets ledelse for „den persiske golfclub“.

Udstikning af vejlinie

Strækningen Hamadan – Qash-i-Sherin var den strækning, jeg primært beskæftigede mig med. Her var det den gode gamle vejbygningsteknik, der kom til udfoldelse. Trænede specialister stak først linien ud, altså lagde hovedlinien for den ny vej. Det foregik primært, før vi kom derned, og det var trænede folk fra jernbanebyggeriet i '30erne, der forestod dette. Primært nordmænd, der også fra hjemlandet kunne dette. Der

var endnu ikke tale om luftfotografering, det kom først ved det næste vejprogram i '60erne, så vore dygtige nordmænd brugte deres erfaring og barometre til at bedømme højden med.

Den foreløbige linie, de havde stukket ud, blev herefter nivelleret af os unge ingeniører – og det var et vældigt arbejde. Der var tale om 360 km vej, der skulle nivelleres med nivellerinstrument og 20 „kulier“ som stadieholdere. Vi rejste fra sted til sted og boede under primitive former i forskellige landsbyer. Ud tidligt om morgenen og hjem sent om aftenen, hvor vi skrev målebøgerne, så man senere i Teheran kunne



Vejarbejde er i fuld sving med primitive bærebøje.



Vejen tegner sig klart i landskabet.



Der bygges bro på Per Milners lod.

Vejen ved indkørslen til Quasr-Sherin rettes op, før asfalteringen starter i juni 1960.



Vejen asfalteres med tæppebælægning i juni 1960. Temperaturen var den dag 49°C og asfalten over 100°C, så „man svedte lettere“, som Milner udtrykte det.



udtegne kort. Det var en dejlig tid – det rene spejderliv!

I Teheran tegnede man kortene og projekterede den fremtidige vej. Vi fik projekterne ud og skulle nu gennem vejen igen, denne gang med Tachymeter for at stikke vejen med alle kurver ud, så den kunne afleveres til entreprenøren. Hele denne landmålingsfase tog et par år, så der er jo i moderne vejprojekteringsteknik sket betydelige fremskridt, fremskridt, som viste sig allerede kort tid, efter vi var færdige. Man kan med god ret sige, at vi var nogle af de sidste, der benyttede os af den traditionelle opmålingsteknik.

Imedens foregik udbud og kontraktforhandling i Teheran og vejen mellem Hamadad og Qash-i-Sherin blev inddelt i 6 lodder og for hver lod blev udnævnt en lodsingeniør, der fik ansvaret for at vej-arbejdet blev gennemført til tid og pris af den entreprenør, vi havde fået tildelt. Jeg selv valgte lod 6 ned mod grænsen til Iraq med center i Qash-i-Sherin og fik „udleveret“ en persisk entreprenør Sharif Sadæh, som jeg egentlig fik et godt samarbejde med, selv om det kunne være træls ind imellem. Kontraktspillet og det, vi benyttede i den daglige omgang, var fransk, men efterhånden, som der kom flere folk til ikke mindst i

entreprenørens organisation, blev både engelsk og tysk brugt til hverdag, samt til en vis grad farsi.

Rent kommunikationsmæssigt arbejdede vi under helt andre forhold end de vi kender i dag. Computer, fax og lignende fandtes naturligvis ikke, telefonen var opfundet, men i lande som Iran på den tid virkede systemet bogstaveligt ikke. Vi kunne ikke regne med at kunne telefonere ud af byer som Kermanshah eller Qash-i-Sherin, så kommunikationen med hovedkontoret i Teheran foregik med kurér, der kom med den daglige flyforbindelse. Og kommunikationen videre ud til brigaderne og senere til lodderne var



Fig. 19. Dot og Per Milner sammen med Sanne Saxild og Agnete og Sten Sloth uden for hotel Bo-Ali i Hamadan i juni 1957.

igen pr. kurér. Det vil igen sige, at der hurtigt blev overladt et stort og selvstændigt ansvar til enkelte ganske unge ingeniører, ikke mindst til os, der blev placeret som lodsingeniører og her måtte tage stilling til store som små sager. Fureholmen Jensen, overingeniøren i Teheran, søgte nok at leve op til Lenins ord om „at tillid er godt, men kontrol bedre“ – men det blev jo snart halsløs gerning at overkomme. Så vi blev efterladt med et stort personligt ansvar – jeg finder, at det var en særdeles udviklende og god arbejdsplads, hvor vi lærte at tage et ansvar, blev prøvet af – gik det ikke, ja, så! Organisationen var overordnet lagt an således, at det centrale hovedkontor var i Teheran. Her sad den lokale direktion, men det vigtigste for os var, at her sad overingeniører med ansvaret for projek-

tet – en dygtig og streng, men dog venlig, norsk ingeniør Fureholmen Jensen, som jeg nys nævnte.

I Teheran førte man kontraktforhandlingerne, udarbejdede projekterne, herunder standardbroprojekter, som lodsingeniøren skulle tilpasse forholdene på stedet. Udbetalingerne til entreprenørerne foregik også fra Teheran på grundlag af de af lodsingeniørerne godkendte afregninger. Overingeniøren kom på kontrolrejse ca. hver anden måned og med visse mellemrum kom direktør Jørgen Saxild fra København også.

Lokalt lå det centrale regionskontor i Kermanshah, hvor sektionschefen residerede. Han havde overtilsyn med lodsingeniørerne arbejde. Der var i opstarten også en norsk ingeniør Hoelfeldt Lund med sin rare kone. De to var hjertevarme

og tog sig af os unge familier på en fantastisk måde. Her var også et laboratorium under ledelse af Georg Christiansen og der blev også oprettet en Service Sanitaire under ledelse af en dansk læge, Bjørn Thomsen. Dette sidste var stærkt nødvendigt, for vi boede og arbejdede under meget primitive omstændigheder. Dysenteri og gulsot hærgede og man havde kun svag fornemmelse af, at man rigtig vidste, hvordan man klarede disse sygdomme. Tragedier forekom desværre. Det største tekniske problem, vi fik under hele arbejdet, opstod, da man startede asfaltarbejderne. De første 5 km vej, der blev asfalteret tæt ved Kermanshah, løb simpelt hen væk i varmen. Der var noget med viskositeten! Det medførte, at der blev ansat en ny sektionschef, overingeniør hos Rasmussen



Besøg fra Danmark under årene i Persien var meget velkomment. Her er Per Milners far Christopher Milner, amtsvejsinspektør på Bornholm, på besøg. Endvidere ses Dot Milner samt t.h. for Per Milner Sanne og Jakob Saxild, som var sektionsingeniør, samt nordmanden Frode Halle, landmålings- og udstikningschef. Drengen er Thomas Saxild, søn af Sanne og Jakob. De to øvrige personer er persiske entreprenører.

& Schiøtz, Erik Hvidberg. Og han havde forstand på asfalt – og meget andet. Han blev kort tid efter afløst af Morten Ludvigsen fra Statens Vejlaboratorium, en højt kvalificeret all-round vejingeniør. Så vejen blev bygget og vel færdiggjort i løbet af 1960-61. En fornuftig gennemførelsestid.

Gammel vejbygningsteknik

Den vejbygningsteknik, der blev brugt, var set med vore dages øjne ikke særlig avanceret, men en god og gennem mange år velgennemprøvet teknik. Vejen blev bygget op i den gennemkomprimerede vejkasse af et lag af tilhuggede bundsten, hvorover der blev udlagt og komprimeret et makadamlag. Herpå blev en klæber udsprøjtet og en asfaltbeton udlagt til sidst.

Broerne var standardbroer, som vi lodsingeniører tegnede efter forskrifter fra Teheran. Broerne blev bygget af tilhugne sten med betonplader ovenpå. Solidt og godt.

Socialt liv

Medens arbejdet foregik på lod 6 og andre steder, opstod der naturligvis et socialt liv. I Qash-i-Sherin, hvor vi boede et par år på lod 6, havde der faktisk aldrig før boet "hvide mennesker". Men det var en ganske usædvanlig venlig og positiv befolkning at bo iblandt. Angst eller frygt var der aldrig tale om, tværtimod følte vi os meget trygge blandt disse mennesker. Vor iranske omgangskreds var entreprenøren og hans folk og vor egen danske gruppe, men herudover kom vi sammen med den lokale guvernør, der

boede i byen – en flot tyrkisk mand der lignede H.C.Andersen. Og så var der chefen for tolden ved byen Khosrovi 20 km mod vest på grænsen til Iraq. Det var et fint og godt socialt liv.

Vi selv fik indrettet os godt i byens bedste hus, hvor vi næsten hver aften og nat havde gæster fra Kampsax. Vi var jo den yderste lod, så derfor måtte gæster vende her. Og lidt handel blev det til. Jeg fik en pæn forretning med at opkøbe kurder-telt-vægge og sælge dem til de mere centralt placerede Kampsaxfolk i Teheran og andre steder. Mange muntre stunder og små ferieture til Teheran blev det også til. Men Iran i de år var først og fremmest kulturen og livet og arbejdet i Kurdistan.

Det var seks lærerige og oplevelsesrige år i Iran.

PER MILNER SOM HISTORIESTUDERENDE



KIRSTEN LYLLOFF F. 1941. CAND. MED. KU 1967, PHD (HISTORIE) KU 2005, CAND. MAG. KU 2007. OVERLÆGE VED HILLERØD SYGEHUS 1986-2006.



HANS AMMENDRUP, F. 1937. CIVILINGENIØR (B) DTU 1962, CAND. MAG. KU 2007. 1962-2004 ANSAT I RÅDGIVENDE INGENIØRFIRMAER NIELSEN & RAUSCHENBERGER (NIRAS), CARL BRO OG COWI.



VAGN HEMMINGSEN, F. 1938. HD HANDELSHØJSKOLEN, NU CBS 1972. CAND. MAG. KU 2010. FILIALDIREKTØR NORDEA.

I september 1997 mødtes vi for første gang på Københavns Universitet, Institut for Historie, som det dengang hed, nu omdøbt til Saxo-instituttet, og på forhånd havde vi ingen indbyrdes personlige relationer. Vi havde meldt

os til et semester på Åbent Universitet med titlen "Danmark 1930 – 1960" med lektor, dr.phil. Palle Roslyng-Jensen, som den inspirerende lærer. Vi havde alle sammen en karriere bag os, som ikke umiddelbart forbandt os med det humanistiske fakultets udfordringer, men selvfølgelig havde vi alle en interesse for historie, specielt nyere tids historie.

Dette var starten på 14 års venskab, hvor vi fulgtes ad på universitetet, deltog i utallige møder og sessioner omhandlede historiske emner og mødtes i endnu flere venskabelige, selskabelige omgivelser, hvor vi endevendte samtidens og fortidens politiske emner, set ud fra hver vores individuelle, meget forskellige politiske udgangspunkt. Per Milners specielle politiske kendemærke var hans dybt pacifistiske indstilling. Hans tillid til, at verdens problemer kunne løses med våbenmagt, var meget lille. Legetøjsvåben til børn var ham en vederstyggelighed, men det forhindrede ham dog ikke i at have en tysk pistol derhjemme som en reminiscens fra en fjern fortid, hvor han som 18-årig gymnasiast, havde båret frihedskæmperarmbindet 5. maj 1945 i sin hjemby Rønne, ligesom der på hans skrivebord lå en megadolk prydet med 1000-års rigets insignier. Hvor han havde den fra, fortalte han aldrig, men vort gæt er, at den var hjembragt fra en af de ferierejser, han med sine forældre foretog til

Tyskland i 1930'erne. Fra disse rejser stammer i hvert fald hans smukke samling af støbte tinsoldater, iklædt det tyske riges uniformer, som han havde passet på i 75 år, og ved fremvisningen af dem over 60 år efter, at en tysk soldat havde været iklædt denne uniform, huskede han stadig sin fascination som barn af legetøjsforretningens udstilling af soldaterne. Fra disse rejser huskede han også skiltene, hvor der stod "Nicht für Juden", uden at det i familien, som tilhørte Bornholms overklasse og hvis politiske ståsted lå meget langt fra den nazistiske, blev omtalt endsige kommenteret.

Fordi han var lidt ældre end os andre, havde han en personlig erfaring fra en tid, vi andre af naturlige grunde kun havde læst om, men i modsætning til mange andre af sine jævnaldrende, havde han et åbent blik for og anerkendelse af den generation af yngre historikere, som han mødte på universitetet, og som i de år omkring årtusindskiftet forsøgte at omskrive og revurdere Danmarkshistorien under 2. verdenskrig.

Åbent Universitet

Per Milner var en kendt person i offentligheden, det vil sige, at alle vores lærere kendte ham på forhånd. Så selv om han faktisk sjældent blandede sig i diskussionerne i undervisningstimerne, så havde hans ord dog nok større vægt end vi andres – også fordi, de altid afspej-

Per Milner med studenterhue og frhedskæmperarmbind i juni 1945 mellem sine forældre Christopher og Eli Milner. Per Milner var hele sit liv meget interesseret i historie, som han bl.a. kunne dyrke på rejser i Tyskland i 1930'erne – og mere smerteligt ved Sovjetunionens bombardement af Rønne ved afslutningen af 2. verdenskrig.



lede, at Per Milner kun udtalte sig, når han var 100% inde i emnet. Første semester blev som nævnt holdt af Palle Roslyng-Jensen og hans undervisningsform, hvor han altid selv var særdeles velforberedt, men samtidig forventede at vi andre også var det, var nok forudsætningen for, at vi blev så grebet af studiet. Han formåede at introducere os til den specielle analytiske vinkel, der er en forudsætning for den akademiske, historiske forståelse af komplicerede politiske konstellationer. Men det var især 2. modul, historisk metode, som virkelig fængede Per Milner. Her gik en væsentlig del af undervisningen ud på, som også den endelige marathoneksamen, at gennemlæse et udvalgt kildemateriale og ud fra de oplysninger, der lå i dette kildemateriale, at analysere og vurdere, hvad der var troværdigt og hvilke konklusioner, det ud fra en akademisk, historisk vurdering kunne udledes af kildematerialet. Igen var vi så heldige, at få en dedikeret lærer, Mogens Rüdiger, og det blev ét langt fantastisk modul, hvor vi diskuterede historiske episoder fra middelalder til nutiden. Som et eksempel på en af disse opgaver, som optog Per Milner særlig meget, skal nævnes den svenske midsommerkrise i 1941, hvor svenskerne, efter store interne, politiske diskussioner tillod en tysk hærdivision, Engelbrecht-divisionen, at køre fra Norge, igennem det

neutrale Sverige, til den finsk-russiske front.

Her var Per Milners analyse suveræn, formentlig også fordi han mere end nogen af os andre, selv om det var i helt andre sammenhænge, havde erfaring med, hvordan man vurderede og brugte sine muligheder i et snævert politisk råderum.

Efter dette modul lå det i kortene, selv om det aldrig blev diskuteret nærmere, at nu fortsatte vi i historiestudiet. På det sidste modul på bachelor, historie: Politologi, fraveg Per Milner sit normale princip om ikke at blande sig så meget i diskussionerne. Denne gang lærte både lærer og medstuderende en masse om, hvordan en offentlig administration fungerede, burde fungere og navnlig ikke burde fungere. Med sine mange års erfaring var han suveræn på dette område,

og holdet fik dybere indsigt i denne del af politologien end mange andre.

Selvfølgelig kom vi langt omkring periodemæssigt, både middelalder og 1800-tallet, som var spændende, men hovedinteressen lå dog i 1900-tallet. Da vi var kommet så langt som til at vælge sidefag, valgte vi alle Østeuropastudier, og igen var vi heldige, at få de bedste lærere, specielt Peter den Store- og Ruslandseksperter, Hans Bagger. Østeuropainstituttet organiserede specielle studieture til Rusland og her var Per Milner med et par gange, som den eneste af os, hvor han på lige fod med andre studerende og under tilsvarende noget primitive forhold, med den engagerede lærer, Jon Kyst, som rejseleder, besøgte russiske historiske steder. Åbent Universitet var et tilbud, der var baseret på, at undervisningen foregik



Civilingeniør Gunnar Larsen blev udnævnt til minister for offentlige arbejder ved Thorvald Staunings omdannelse af regeringen i juli 1940. Gunnar Larsen, som var adm. direktør i cementkoncernen F.L. Smith, var således en af de "upolitiske" (partiløse) ministre. Han var minister indtil 29. august 1943. Efter krigen udvandrede han til Irland, hvor han døde i 1973. Per Milner udarbejdede i sin tid på Åbent Universitet en opgave om Gunnar Larsen, som DVS forventer senere at publicere.

om aftenen, og i noget langsommere tempo end for de ordinære studier, men her kunne vi kun komme så langt som til at kalde os bachelor i historie og østeuropastudier. Skulle vi blive cand.mag. er måtte vi bevæge os ind i det ordinære universitetsmiljø og på lige fod med andre studerende arbejde som fuldtidsstuderende. Men vi havde fået smag for miljøet og vi kastede os entusiastisk ud i det, og de meget yngre „førstegangsstuderende“, som blev vores medstuderende, synes at acceptere de 4 „aldersstegne“ medstuderende, selvom man i visse tilfælde kunne mærke forbløffelsen ved første fremmøde til et undervisningsseminster, hvor vi fire på nogle af de små hold fyldte ret meget. Selv kaldte vi os internt af og til "4 banden".

Universitetsstuderende

På overbygningen, som det hed når man stiledede mod en cand.mag.-titel oven på bachelortitlen, var der mere frit valg angående hvilke moduler, der kunne vælges, dog stadig med en vis spredning over den historiske periode. Men igen var det det 20-århundrede's moduler, der trak mest.

Per Milner var ikke meget for personligt at gå i arkiverne, han ville meget hellere vurdere andres arkivstudier, men en enkelt af hans opgaver var dog baseret på arkivstudier, nemlig læsning af den tidligere minister for offentlige arbejder

i perioden 1940 – 1943, Gunnar Larsens dagbog, som findes i Rigsarkivet. Gunnar Larsen var en af de ikke-politiske ministre, som blev udnævnt i juli 1940 og som blev siddende til regeringen gik af den 29. august 1943. Han blev hårdt angrebet efter krigen for at have kollaboreret for meget med tyskerne, men efter at være blevet dømt ved byretten, blev han frikendt ved landsret og højesteret.

Især læsningen af dagbogens omtale af begivenhederne i maj 1942, hvor Gunnar Larsen, som medlem af det forkætrede Østrumudvalg, der skulle bane vejen for dansk erhvervsliv udnyttelse af de af tyskerne besatte østområder, gennemrejste de baltiske lande, vakte hans opmærksomhed. Gunnar Larsen var medejer af F.L. Schmidt & Co., som havde en cementfabrik i Port Kunda i Estland, der var blevet nationaliseret af USSR i 1940, da Sovjetunionen besatte de baltiske lande. Nu var det tyskerne der besatte Estland, og de gav Gunnar Larsen cementfabrikken tilbage. Men det der især optog Per Milner, var Gunnar Larsens positive beskrivelse af sine tyske værter, som senere blev dømt som nazistiske storforbrydere, og med den åbenlyse indifferens Gunnar Larsen, fra samfundets absolutte økonomiske elite, betragtede samfundets absolutte bund, de endnu i Baltikum tilbageblevne jøder. Måske så han i disse beskrivelser en yderligere forvrængning af sin barndoms

egne oplevelser med familieferierne i Tyskland, hvor ingen så advarselsskiltene om jøderne.

Forvaltning under stress

Per Milners største opgave i denne periode var en komparativ analyse af embedsværkets rolle, dels i 1942 i Tyskland og dels i Tamilsagen, som rystede det danske embedsværk omkring 1990. Han kaldte opgaven „Forvaltning under stress“. Den afspejler meget Per Milners store historiske evner og forståelse, men også hans personlige holdninger, så derfor vil vi her fremlægge hans i opgaven nedfældede konklusion:

„Den 20. januar 1942 havde chefen for det tyske sikkerhedspoliti – RSHA, Reinhard Heydrich, indkaldt til en konference i en større villa i Wannsee tæt ved Berlin. Til stede var en række fremtrædende administrative chefer for tyske ministerier og civilforvaltning, og formålet med mødet var en drøftelse af „den endelige løsning af jødeproblemet i Europa“.

Der var tale om mere end 11 mio. jøder fordelt ud over Tyskland og de tyskdominerede områder, der nu i en nær fremtid skulle deporteres mod øst og gå deres skæbne i møde. De forsamlede embedsmænd gjorde ingen indsigelser, og frem mod krigens afslutning skulle mere end 6 mio. jøder blive udslettet i løbet af den proces, der

Minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen tager 14. september 1941 det første spadestik til motorvejen på Lolland, første del af "Fugleflugtslinien". Den energiske indsats resulterer i, at spaden knækker. DSBs generaldirektør Peter Knutzen morer sig over hændelsen. Mange mente, at denne begivenhed var symbolsk for den holdning, som man havde for samarbejdet med besættelsesmagten.



startede umiddelbart efter Wannsee konferencen.

Spørgsmålet der er rejst i dette essay er, hvilken rolle det statslige bureaukrati spillede i denne proces, om der var tale om en bevidst medvirken eller blot tale om et utilgiveligt retsligt og moralsk svigt? Eller er det således, at der i et veletableret statsbureaukrati ikke er indbygget de nødvendige advarselsslamper, når et forbryderisk styre søger gennemført et projekt, der ud fra ethvert synspunkt bør standses. Er et statsbureaukrati indstillet på at skabe legalitet for et politisk styres ønsker i en sådan grad, at enhver moralsk grænse kan overskrides?

For at vurdere dette er søgt gennemført en komparativ analyse med et andet

tilfælde, hvor et bureaukrati spillede fallit overfor en stærk leders ønske om at begå lovbrud, Tamilsagen i Danmark i 1980'erne. Men det skal fremhæves, at den nazistiske „Endlösung“ kun dårligt tåler sammenligning med nogen anden begivenhed, så opgaven er kun et forsøg på indenfor et retsligt, politisk og moralsk spændingsfelt at finde generelle og specifikke træk ved et bureaukrati, der virker i en stress situation.

Antisemitismen har dybe rødder tilbage i den europæiske historie, og Hitler, der havde sin ungdom i Wien i begyndelsen af det 20. århundrede, blev påvirket af tidens raceteorier og socialdarwinisme, og i hans skrift „Mein Kampf“, som blev nedskrevet under hans fængsels-

ophold i Landsberg i 1923, fremsatte han de raceideologiske teorier, der skulle komme til at blive det ideologiske grundlag for det nationalsocialistiske styre, som det udfoldede sig i Tyskland fra 1933 til 1945.

Kort efter magtovertagelsen i 1933 kom de første diskriminerende love mod det jødiske folkeelement, men en afgørende lovgivning var Nürnberglovene fra 1935, der skulle sikre „det tyske blods renhed“ og forbød kønslig omgang mellem jøder og borgere af „tysk eller artsbeslægtet blod“. Loven blev uden indsigelse udarbejdet af tyske embedsmænd. Diskrimineringen og udskillelsen af de tyske jøder fortsatte gennem dekretter og cirkulærer og i 1941 fik jøderne påbudt



En gruppe ungarske jøder efter ankomsten til i Auschwitz sommeren 1944. Koncentrationslejren Auschwitz, som var den største lejr, blev oprettet i 1940 i det tysk besatte Polen. Der har efter krigen været flere forskellige opfattelser af, hvor mange mennesker der blev dræbt i Auschwitz. Antallet var oprindeligt ansået til 4-5 mio. mennesker. Men dette tal er i de senere år reduceret, således at det nu anslås, at der frem til januar 1945 blev udryddet i alt ca. 1,1 mio. mennesker, hvoraf 1,0 mio. var jøder.

at bære jødestjernen og havde mistet enhver retsgaranti. Umiddelbart efter Wannsee konferencen begyndte så borttransporten til de østlige områder. Tamilsagen i Danmark havde sin baggrund i udlændingelovgivningen fra 1983, der gav flygtninge med fast opholdstilladelse i Danmark tilladelse til at blive familiesammenført med ægtefæller og børn her i landet. Den daværende justitsminister Erik Ninn-Hansen var utilfreds med denne ordning, og med bistand fra ledende embedsmænd søgte han fra 1987 på ulovlig vis at forhindre at ca. 3000 tamilske flygtninge, der befandt sig i Danmark, skulle komme ind under ordningen. I januar 1989 blev Ninn-Hansen afløst på justitsministerposten, men sagen havde vakt en sådan opsigt, at der af Folketinget blev nedsat en kommissionsdomstol under ledelse af højesteretsdommer Hornslet for nærmere at undersøge sagen. Såvel Ninn-Hansen som en række embedsmænd blev stærkt kritiseret i Hornslets rapport fra 1993, og ved en senere rigsretssag blev Ninn-Hansen idømt 4 måneders betinget fængsel, medens embedsmændene ved en tjenestemandsråd blev mildere bedømt. Den tyske statsforvaltning, som magthaverne i „Det tredje Rige” overtog, havde sine rødder tilbage i Kejserriget, og embedsstanden var påvirket af den preussiske puritanismes idealer om

pligtopfyldelse, troskab og hæderlighed. Men straks efter magtovertagelsen den 30. januar 1933 påbegyndtes en proces, der havde det formål at sikre, at embedsapparatet var fuldt loyalt overfor de tanker og handlinger, den nationalsocialistiske regeringsmagt arbejdede med. Allerede i april 1933 kom den første lov, der udskilte politiske modstandere og jøder fra embeder, og ved en bevidst personalepolitik fik man efterhånden folk med nazistiske sympatier anbragt på de ledende poster i embedsapparatet samtidig med, at det nationalsocialistiske ledelsesprincip „fører-princippet” blev introduceret. At „arbejde i førerens ånd” blev således et accepteret princip i administrationen. Uden protest gennemførtes da også i løbet af 30.erne en række diskriminerende love, der efterhånden fratog de tyske jøder enhver retsstilling, indtil de i 1942 blev transporteret væk. Magtdelingen mellem parti og statsforvaltning skabte et polykrati, der blev et kendemærke for den nationalsocialistiske stat, men efterhånden som årene gik, fik Hitler og med ham partiet en stadig større direkte magt. Omkring Hitler som Fører og Rigskansler blev oprettet tre organisationer: Rigskanselliet under Lammers der varetog forbindelsen mellem statsoverhovedet og administrationen, Partikanselliet under Hess, der varetog

forbindelsen til partiorganisationerne og samtidig forcerede den nationalsocialistiske personalepolitik igennem. Endelig var der Førerens privatkanselli under Philipp Bouhler, der tog sig af Hitlers private kontakter med parti og borgere. Under dette sekretariat blev oprettet en særlig afdeling til gennemførelsen af et Eutanasi-program. Mere end 70.000 mennesker omkom i dette program, hvis egentlige formål dog blev sløret, men som i realiteten blev et slags „forprojekt” for den senere „Endlösung”. Under de 12 års nationalsocialistisk styre, hvor ledelsen af statsforvaltningen i stigende grad blev domineret af partifolk, bidrog forvaltningen til en væsentlig stabilisering af regimet ved at holde de statslige funktioner i gang. Hermed bidrog de til at give indtryk af en normalitet, der i virkeligheden ikke var til stede. Var administrationen under Hitler tiden i Tyskland præget af diktaturets centralisme, var forholdene ganske anderledes i den danske statsadministration i 1980.erne. Her var administrationen bygget op i overensstemmelse med de principper, der præger et demokratisk samfund med stor decentralisering og relativt små ministerier til betjening af de forskellige ministre. Den danske statsadministration er ikke politisk, men bygger på en professionel embedsstand, der skal kunne betjene

SS-Obergruppenführer, chef for Reichssicherheitsamt, Reinhard Heydrich, indkaldte til den såkaldte Wannsee-konference, som blev afholdt 20. januar 1942. I konferencen deltog 15 højstående repræsentanter for det nazistiske stats- og sikkerhedsapparat for at diskutere den "endelige løsning på det jødiske spørgsmål". SS-Obersturmbannführer Adolf Eichman var sekretær ved konferencen og opstillede en tabel over antal og fordeling af de jøder i Europa, der skulle udryddes. Det var et antal på ialt 11 mio. jøder.



ministrene fra hvilket parti, de end måtte komme.

I justitsministeriet sad nogle af administrationens bedste administrative og juridiske hoveder, men i Ninn-Hansen havde de fået en egenrådig minister med stor erfaring i det parlamentarisk/politiske spil og med faste meninger omkring administrationen af udlændingeloven. I ønsket om at "arbejde i ministerens ånd" søgte ministeriets ledende embedsmænd at legitimere det ulovlige tamilstop samtidig med, at de for at sløre sagen gav falske oplysninger til Folketinget.

Embedsmændene, der havde haft mulighed for at gå til Ombudsmanden eller statsministeriet med sagen, overskred i deres administration den lydighedspligt, der gælder, og de blev da også kritiseret stærkt i den kommissionsdomstol, der blev nedsat under forsæde af højesteretsdommer Hornslet. Justitsministeriet mistede sin centrale position i den danske statsadministration, en stilling som finansministeriet overtog, og den faglige organisation DJØF foreslog i en betænkning dels en større åbenhed i forvaltningen dels en større retssikkerhed for embedsmændene.

At udskille den jødiske befolkning i nazitidens Tyskland ville ikke have været muligt uden bistand fra statsadministrationens embedsmænd, ligesom gennemførelsen af det ulovlige tamilstop krævede samarbejde mel-

lem minister og embedsstand. I begge tilfælde var det det bureaukratiske organisationssystem, der fungerede med den effektivitet, der kan præge denne organisationsform, men også med den indbyggede fjernhed mellem beslutning og virkning, der præger de stive bureaukratier. Og da et kendetegn ved en bureaukratisk organisation ofte vil være, at de ansatte ikke kender organisationens egentlige mål, hvad nok i stor udstrækning har været tilfældet i det tyske eksempel men næppe i det danske, kan resultaterne blive fatale. Et karakteristisk træk ved det tyske eksempel er, at de ledende stillinger hurtigt blev bemandet med partitro folk, hvis ideologiske overbevisning lå i forlængelse af partiets raceideologiske teorier. Bureaukratiet blev altså politiseret, modsat det vi ser i Danmark, hvor den professionelle embedsstand blot levede op til ministerens ønsker. I det tyske tilfælde var styret samtidigt autoritært og centraliseret med Hitler som den absolutte magtudøver, og der var i sagens natur ingen mulighed for at klage, en adgang de danske embedsmænd havde efter den almindelige forvaltningsmæssige praksis. Der er ikke grund til at antage, at den almindelige embedsmand i Tyskland i særskilt grad var inficeret af de nationalsocialistiske ideer. Nok var embedsstanden traditionen tro formentlig i stor udstrækning af konser-

vativ observans, en konservatisme der havde sin rod i kejsertidens Tyskland, men dens politiske holdninger har nok i høj grad afspejlet den almindelige holdning i datidens Tyskland, og den har som udgangspunkt formentlig ikke haft betænkeligheder ved at legitimere love og dekretter af antisemitisk karakter.

Spørgsmålet er, om der blev tændt tilstrækkelige advarselsslamper, så embedsmændene efterhånden måtte begynde at stille et spørgsmålstegn ved de aktiviteter, de legitimerede. I det danske tilfælde blev det meget hurtigt klart, at ministeren krævede en administration af de tamilske flygtningesager som ikke var holdbar, og i Tyskland måtte det efterhånden som den jødiske befolkningsgruppe blev udskilt i løbet af 30.erne i stigende grad være blevet klart for embedsstanden, at der var en uholdbar udvikling i gang. Hvis ikke før må det have stået klart efter „Krystalnattens“ excesser. Men ingen sagde fra!

De handlemuligheder, den enkelte embedsmand havde, når han blev involveret i en ulovlig eller forbryderisk proces, var i Tyskland små. At modvirke den udvikling, man var inddraget i, ville have betydet afskedigelse formentlig uden pension og vel også personlig forfølgelse på anden vis. I det demokratiske danske system var der en klageadgang, som dog ikke blev brugt,



Højesteretsdommer Mogens Hornslet og medhjælpere kommer 14. januar 1993 bærende på kasserne med den 6.000 sider lange rapport om Tamilsagen. Den betød, at regeringen Schlüter fratrådte senere samme dag.



Juristen Erik Ninn-Hansen var justitsminister i perioden 1982-1989. I 1987 gav han mundtligt ordre til, at der skulle holdes igen med på antallet af familiesammenføringer af tamilske flygtninge fra det borgerkrigsramte Srilanka. Det skete på trods af retskravet om familiesammenføring. Efter Tamilrapporten i 1993 blev der rejst rigsretsag mod Ninn-Hansen og i 1995 blev han idømt 4 måneders betinget fængsel for brud på ministeransvarlighedsloven.

formentlig fordi man også her kunne komme til at sætte sin karriere på spil. De træk, der prægede de bureaukratiske organisationer i de to eksempler, er på mange måder meget ens. Det er effektive organisationer, hvis opgave er at legitimere statsapparatets politiske ønsker. Men det er også organisationer, der er præget af en fjernhed til den virkelighed, de ved deres handlinger påvirker.

Forholdet mellem den personlige moral og de konsekvenser den enkelt må tage, når det gælder om at sige fra overfor en forbryderisk ledelse, bliver da et helt centralt spørgsmål, og man kan med god ret sige, at her er man ude over den bureaukratiske organisations forudsætninger ikke mindst i et statsligt system med dets

krav om lydigheds- og loyalitetspligt. I et system som det tyske under Hitler med dens terror og ligegyldighed med menneskeliv stod den enkelte i en vanskelig situation, vanskeligere end embedsmændene gjorde i et demokratisk system, hvor kritik ikke ville have fået samme vidtrækkende følger som i den tyske diktaturstat. Den komparative analyse, som den er søgt gennemført i dette essay, har vist sig ganske velegnet til at fremdrage de specielle træk, der knyttede sig til det tyske statsbureaukrati, som det udfoldede sig under nazi-regimet, ligesom den har givet baggrund for at fremdrage de generelle træk, der knytter sig til en bureaukratisk organisationsmodel. Ved at tage Tamilsagen ind som sammenligning ses det, at statsforvaltninger

under stress på mange måder opererer ens, om det så er i et totalitært regime som det tyske eller under en demokratisk grundlov som i Danmark. Men en afgørende forskel ligger i den enkelte embedsmands situation i de to tilfælde. Her giver det demokratiske system en retssikkerhed, som ikke er kendt i et autoritært system, og heri viser det demokratiske system netop sin styrke.“

Underviser og censor var enige om at det var en fremragende analyse med en meget usædvanlig vinkling. Opgaven blev derfor bedømt til 13.

De sidste år

Den ovennævnte afhandling blev det sidste større arbejde, Per Milner fremlagde på Institut for Historie.



Per Milner var i alle årene interesseret i kunst. Her er Milner sammen med professor Poul Gernes fra Kunstakademiet i København, som i begyndelsen af 1990'erne udførte en smuk udsmykning af Vejdirektoratets daværende hovedtrappe.

Han nåede at afslutte alle afsluttende prøver og manglede kun at udfærdige sit speciale for at blive cand.mag., men tiden og kræfterne rakte ikke længere til denne sidste kraftanstrengelse. Per Milner satte stor pris på sin tid på Københavns Universitet. Når man ringede til ham for at høre nyt, kunne han tit udbrude: „Hvor havde vi nogle dejlige år på universitetet med dygtige lærere!“ Og så fortsatte vi i øvrigt med at gå til møder og foredrag og mødtes jævnligt for at diskutere både nutiden og fortiden, indtil kort før Per Milners sidste sygdomsperiode. Og indtil det sidste forstod han at formulere sit budskab enkelt og klart, med en overbevisende argumentation, som er en ægte historiker værdig.

Per Milners publikationer, artikler, foredrag mv.

- 'Farø Broerne'. Indlæg på møde 3.10.1979. I publikation 9:1980. Dansk Betonforening. Juni 1980.
- 'Systemeksport – forhistorie og situationen i dag' i bogen 'Systemeksport*'. Udg. Specialforlaget, 1983.
- 'Motorvejene og de store broer' i bogen 'Farøbroerne'. Udg. Møn kommune, Nørre Alslev kommune, Vordingborg kommune, Storstrøms amtskommune og Vejdirektoratet, 1985.
- 'Fra 1936 til 1994 – træk af motorvejenes historie' i bogen '5000 år under motorvejen'. Udg. Vejdirektoratet og Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat, 1993.
- 'De danske motorvejes historie' i bogen 'Braut 1. Nordiske Vejhistoriske Studier'. Udg. Danmarks Vejmuseum i samarbejde med Finlands Vägmuseum, Norsk Vegmuseum og Vägverkets museum, Sverige, 1996.
- 'Motorveje med stort H. De danske motorvejes historie' i 'Stads- og havneingeniøren 8-1994'.
- '25 år med en vejlov' i 'Dansk Vejtidskrift. November 1996'.
- 'Jeg var blevet mæt af jobbet' i bogen 'Tiden der fulgte'. Udg. Aschehoug, 1998.
- 'Vejen, ingeniøren og samfundet. Om vejenes historie i 50 år fra 1949 til 1999'. Foredrag i Ingeniørforeningen i Danmark 15. marts 1999. En personlig beretning ved fhv. vejdirektør Per Milner. Udg. Dansk Vejhistorisk Selskab, 2000.
- 'Civilingeniør Christopher Milner – en polytekniker på Bornholm' i 'Brobyggere mellem land og folk'. Udg. Nordisk Vejteknisk Forbund, 2000.
- 'Trafikken – frihed eller tvang i bogen 'Kan vi ikke gøre det bedre?'. Udg. Aschehoug, 2000.
- 'Ingeniør Milner' i 'Jul på Bornholm 2001'.
- 'Det store motorvejs-H' ('The Great Motorway-H') i bogen 'Danske bygningsingeniørers virke'. Udg. Dansk Selskab for Bygningsstatistik, 2003.
- 'Fra offentligt kontor til offentlig virksomhed. Ledelse i Vejdirektoratet 1970-1995.' (med bidrag fra adj.professor Jens Rørbech og adm.dir. Johannes Sloth. Handelshøjskolens forlag 2006.
- 'Vejdirektoratet og amtsvejvæsenerne – staten og amterne i samvirke' i 'Dansk Vejtidskrift. December 2006'.
- 'Dansk Vejhistorisk Selskab 25 år' i 'VEJHISTORIE nr. 13, forår 2007'.
- 'Vejbygning i det "gamle" Persien'. Foredrag i DVS og Vej- og Byplanforeningen 7. november 2005' i 'VEJHISTORIE nr. 20, 2011'.
- 'Gunnar Larsen. Forretningsmand og politiker'. Opgave på Åbent Universitet. Forventes publiceret i 2012.

Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at bidrage til at fremme interessen for den historiske udvikling af vejbygning og -færdsel i Danmark samt at være støtteselskab ved oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum.

Dansk Vejhistorisk Selskabs nuværende formål søges realiseret ved arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner m.v. og ved kontakt med tilsvarende institutioner, især i Norden. Det sker ved indsamling og registrering af effekter samt ved kortlægning og bevaring af historisk interessante vejstrækninger og bygværker. Der samarbejdes i den forbindelse med andre relevante institutioner, selskaber og personer.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål. Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab hos Selskabets sekretær, Ulrik Blindum, på nedenstående adresse, telefon eller e-mail.



Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Postgiro 169-1791
T 7244 3333
E dvs@vd.dk
www.vejhistorie.dk