

Arne Olai Korsbrekke

Vegdirektøren med lang erfaring

AV ANE CECILIE RØED



Dette maleriet av Arne Olai Korsbrekke, vegdirektør fra 1945 til 1948, henger i Vegdirektoratets auditorium.

Arne Olai Korsbrekke

Vegdirektøren med lang erfaring

AV ANE CECILIE RØED

Arne Olai Korsbrekke arbeidet i Statens vegvesen hele sitt yrkesaktive liv, fra 1901 til 1948. I maidagene 1945 ble han midlertidig tilsatt i embetet som vegdirektør, 68 år gammel. Da stillingen ble utlyst senere samme høst, var han regjeringens foretrukne kandidat til tross for to yngre og kompetente søkere. Hans lange og allsidige erfaring og faglige autoritet skal ha vært avgjørende for de politiske myndighetene. Også innad i etaten var han anerkjent som en dyktig ingeniør. Tidligere hadde han vært vegsjef i Nord-Trøndelag og Akershus. Fra politisk hold ble det sagt at han var den vegdirektøren Norge trengte i gjenreisningsarbeidet, selv om det var opplagt at hans tid som vegdirektør ville bli kortvarig. Ingen har vært vegdirektør i en kortere periode, to og et halvt år, enn Arne Olai Korsbrekke.

Arne Olai Korsbrekke var født 15. desember 1877 i Sunnlyven, en tidligere kommune i Møre og Romsdal, som fra 1965 ble en del av Stranda kommune. Han var sønn av kjøpmann M.A. Korsbrekke og Guri Sæther. Etter eksamen i 1901 fra Trondheim Tekniske Lærestanstalt, en direkte forløper til NTH og dagens NTNU, ble han samme år ansatt i Statens vegvesen. Han var da 24 år, og ble sendt på arbeidsoppdrag til Troms, Oppland, Vestfold og Østfold.

Hans Hagerup Krag var på denne tiden vegdirektør, og han arbeidet målrettet med å rekruttere flinke nyutdannede ingeniører. Trolig hører Korsbrekke til denne kategorien. Krag var også opptatt av at alle ingeniører tilbrakte et semester eller to ved et utenlandsk lærested, gjerne tyskspråklig, før de fikk fast ansettelse i Vegvesenet. For Korsbrekkes del ble det studier ved høyskolen i Dresden fra 1905 til 1906.

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

(Foto: Geir Paulsrud)



Tilbake i Norge ble han assistentingeniør i Sør-Trøndelag, og fra 1913 avdelingsingeniør samme sted. Syv år senere ble han, 43 år gammel, overingeniør/vegsjef i Nord-Trøndelag, en stilling han hadde fram til 1934. Her prioriterte han arbeidet med å forbedre grusvegene i fylket, og skal i den grad ha lyktes med dette at det gikk frasagn om vegene både blant vegfolk og trafikanter.

Deretter var han overingeniør/vegsjef i Akershus fram til 1945. I Akershus tok han for alvor opp kampen mot veger som var som vaskebrett å kjøre på, og vegstøvet. Midler til å bygge faste dekker



Ved folketellingen i 1910 bodde Arne Olai Korsbrekke med familie i tredje etasje i Kleistsgate 2 i Trondheim. (Foto: Even Myhre)

var begrenset, og vegene var mange. For hurtig å tilgodese trafikantenes behov, gikk han inn for bygging av lette dekker uten større utbedringer og forsterkninger. Selv om det ble en del reparasjoner i etterkant, var det en stor fordel å bli kvitt vaskebrett og støvplager. Planlegging etter tidens behov, var en annen av hans prioriteringer. Arbeidet med innfartsvegene til Oslo er et eksempel på det siste.¹

Korsbrekke utviste tidlig et faglig engasjement, og kanskje også ambisjoner. I årene 1919 til 1945 skrev han 14 artikler som ble publisert i tidsskriftet *Meddelelser fra Veidirektøren*. I 1919 kom den første artikkelen på trykk: «Indberetning om veivæsenets anlægsmaterial og arbeidsmetoder m. v. i forskjellige fylker».

Høsten 1916 hadde Korsbrekke mottatt et stipend fra Vegvesenet for å samle opplysninger om anleggsmateriale og arbeidsmetoder. I alt 10 fylker ble besøkt, det nordligste var Troms. I oppsumme-

ringen skriver han blant annet at maskinelle hjelpemidler i større grad må tas i bruk, samtidig som man må gjøre alt for å redusere bruken av menneskelig arbeidskraft. Korsbrekkes oversikt er omfattende og godt illustrert. Målgruppen for artikkelen var yngre ingeniører.²

Mange år senere, i anledning Korsbrekkes 70-årsdag, fortalte avdelingsdirektør i Vegdirektoratet Knut Waarum, hvor stor nytte han hadde hatt av denne artikkelen da han som nyutdannet ingeniør begynte i Statens vegvesen. For ham, og sikkert for flere andre, hadde det vært et utmerket samlings- og vurderingsarbeid Arne Korsbrekke hadde gjort da han var avdelingsingeniør i Nord-Trøndelag.

I samme tale framholdt Knut Waarum at Korsbrekke som vegdirektør fortsatt var levende interessert i alle tekniske hjelpemidler. I den korte tiden han hadde vært leder av etaten, hadde han gått sterkt inn for mekanisering av arbeidsdriften

ved hjelp av de mest moderne driftsmidler som kunne skaffes på denne tiden.³

Et par artikler fra 1920-tallet omhandler bruk av veghøvler og vegskraper i Nord-Trøndelag, og snørydding for biltrafikk og kravene til denne.⁴ På 1930-tallet skrev han flere artikler om faste vegdekker. Som vi skal se nedenfor, delte ikke Arne Korsbrekke vegdirektør Baalsruds syn på grusveger.

Arne Olai Korsbrekke var medlem av departementets motorvognlovkomité av 1921. Blant flere andre verv han hadde, kan vi nevne rådsmedlem i Den norske Turistforening og Landslaget for Reiselivet i Norge. Han var også aktiv i Norsk Ingeniør Forening, NIF, hvor han var medlem av representantskapet, og formann i vegingeniør-avdelingen.⁵

Arne Korsbrekkes karriere skilte seg ikke nevneverdig ut fra det karrieremønsteret som var vanlig for vegsjefer på denne tiden, med unntak av de siste årene. 68 år gammel ble han konstituert som vegdirektør, et embete han innehadde fram til han gikk av for aldersgrensen to og et halvt år senere.

29 år gammel giftet Arne Olai Korsbrekke seg med Hedvig Elisabeth Wexels. Sammen fikk de sønnen Vilhelm Arne Wexels Korsbrekke, født 1907. Den lille familien bodde tre år senere sammen med en tjenestepike i Kleistgate 2 i Trondheim.⁶ Det er ikke kjent om de hadde flere barn.

Hedvig Elisabeth Wexels var en ikke ukjent komponist, som skrev flere revysanger som blant annet ble framført av den legendariske Ernst Rolf.⁷

Sønnen Vilhelm studerte ved NTH, hvor han ble utdannet bygningsingeniør



Hedvig Wexels Korsbrekke, vegdirektørens kone, i 1932. Hun var komponist og skrev flere revysanger som ble framført av Ernst Rolf.

i 1930. Få år senere begynte han å arbeide hos A/S Sigurd Hesselberg i Oslo. I 1950 startet Vilhelm Korsbrekke sammen med en kollega fra Hesselberg, Frits Lorck, firmaet Korsbrekke og Lorck A/S (KOLO). Vilhelm Korsbrekke var styreleder i Veidekke fra 1962–1973. Han døde barnløs i 1980. Rett før tusenårsskiftet ble Veidekke Asfalt og Korsbrekke og Lorck AS slått sammen til KOLO Veidekke a.s., og er i dag en del av Veidekke.⁸

Arne Korsbrekke kan også ha hatt ambisjoner når det gjaldt rikspolitikken. Mens han var vegsjeff i Nord-Trøndelag ble han, som var uten tidligere politisk erfaring, Høyres første kandidat til Stortinget fra fylket i 1933. Han ble ikke innvalgt.⁹



Arne Olai Korsbrekke var vegsjef i Nord-Trøndelag 1920-1934 og i Akershus 1934-1945

fartsvegene til Oslo. Under okkupasjonen ble planen overtatt av Stor-Oslos Regulerings- og Skjønnhetsnevnd, som var utgått fra NS.¹⁰ I februar 1938 holdt Arne Korsbrekke foredrag i Norges Automobilforbund om innfartsvegene til hovedstaden. I foredraget tok han til orde for at man måtte se vegbyggingen i et mer forretningsmessig perspektiv.

Ifølge lov om motorvogner av 20. februar 1926 skulle deler av motorvognavgiftene brukes til vedlikehold av veger med stor biltrafikk.¹¹ Ved å heve standarden på de mest trafikkerte innfartsvegene til hovedstaden, ville trafikken der øke, og på grunn av bilavgiften ville inntektene til vedlikehold stige. Foredraget ble få måneder senere publisert i Meddelelser.¹²

I mellomkrigstiden var vegenes dekke gjenstand for diskusjoner, både innad i Vegvesenet og i samfunnet ellers. Vegdirektør Baalsrud gikk inn for grusveger der trafikken var relativt beskjeden:

HVA SKAL PRIORITERES, GRUSVEGER ELLER FASTE VEGDEKKER?

I trettiårene spilte Arne Korsbrekke en sentral rolle i samferdselspolitikken. Før krigen hadde han laget en ny plan for inn-



Grensemerket mellom Stange i Hedmark og Eidsvoll i Akershus 27. juni 1936. Bak fra venstre står vegsjef i Hedmark Thor Olsen og Arne Korsbrekke fra Akershus. Foran sitter fra venstre Einar Aarskog og Voss.



Arne Olai Korsbrekke og Andreas Baalsrud på en Harley Big med tilhengerslede i Nord-Trøndelag mars 1926.

det progressive prinsippet. Som vegdirektør så han hele landet under ett.

På denne tiden manglet Norge, i store deler av landet, et sammenhengende vegnett. Spesielt dårlig var tilstanden i de tre nordligste fylkene og på deler av Vestlandet. Baalsrud mente derfor at før man kunne satse på faste vegdekker, måtte de vegløse stedene prioriteres.

Vegsjefen i Østfold, Jens Munch, sto for et annet syn, som også Arne Korsbrekke delte. Etter deres mening måtte det satses på faste dekker. Dessuten måtte næringslivets behov for transport i større grad prioriteres. Det foregikk en intens faglig diskusjon i Statens vegvesen. Spørsmålet dreiet seg om grusdekkenes framtidsutsikter og grensen for lønnsomhet.

NÆRE RELASJONER

De tre overingeniørene i Østfold, Vestfold og Akershus fikk tillatelse av Baalsrud til å foreta trafikktegninger og eksperimentere med faste vegdekker. Ulike kombinasjoner av betong, asfalt og stein ble utprøvd, men preferansene var forskjellige i de respektive fylkene.

I Akershus, hvor Korsbrekke var vegsjef, dominerte asfalt. Blant flere asfaltfirmaer i fylket, ble Sigurd Hesselberg mest brukt. Her arbeidet Vilhelm Arne Wexels Korsbrekke, sønn av Arne Korsbrekke. Forøvrig var Hesselberg et av firmaene som var med på en pengegave til Andreas Baalsruds 70-årsdag i 1942.

I forbindelse med ansettelse av ny vegdirektør i 1947 tok Arbeiderbladet fatt i saken og beskyldte Vegvesenet for kor-



Vegsjefene i Østfold, Vestfold og Akershus fikk tidlig prøve ut faste dekker, og i Akershus var asfalt dominerende. Her prøveutlegging av fast dekke på Mosse eller Drammensveien i 1925-28.

Vilhelm Arne Korsbrekke, 1907 – 1980, sønn av vegdirektør Korsbrekke, arbeidet i flere år hos A/S Sigurd Hesselberg. I 1950 etablerte han sammen med Frits Lorck firmaet Korsbrekke og Lorck som senere ble en del av Veidekke. Her er han avbildet en gang i 1970-årene». (Bilde fra Mathismoen, G. (2004): s 25)



rupsjon, særlig fordi Baalsrud hadde fortsatt som vegdirektør etter at han mottok gaven. Avisoppslaget var ment som en advarsel mot den nye vegdirektøren.

Avisen hadde også en baktanke med å rette søkelyset på saken. Arbeidsmandsforbundet var motstander av at Vegvesenet brukte asfaltfirmaer til et arbeid de mente kunne utføres av Vegvesenets egne vegarbeidere. Asfaltfirmaene ble sett på som en mulig trussel mot vegarbeidernes rettigheter.¹³

Arne Olai Korsbrekke hadde også andre relasjoner til asfaltfirmaet Hesselberg utenom sin egen sønn. Sammen med flere andre deltok han på en hyttetur til Bjarne Corwins fritidseiendom ved Roskreppfjorden i Sira-Kvina området. Corwin var hovedaksjonær og leder av firmaet. Det er ikke kjent hvilken stilling Korsbrekke hadde på tidspunktet for hyt-



Vegdirektør Korsbrekke, nummer to fra høyre, på hyttetur hos Bjarne Corwin i Sira-Kvina området. Corwin, nummer tre fra venstre, var leder av firmaet A/S Sigurd Hesselberg i 35 år, hvor også vegdirektørens sønn arbeidet i noen år. (Bilde fra Mathismoen, G. (2004): s 18)

turen, men i billedteksten står han oppført som vegdirektør.¹⁴

Dagens regelverk for konkurranseutsetting har blant annet til hensikt å regulere hva man kan motta og gi av ytelser og gaver for å unngå mistanke om korrupsjon. Bevisstheten rundt spørsmålet var ikke like sterk i 1930- og 40-årene, og regelverket var heller ikke godt utformet. Den gang var det lettere å se gjennom fingrene på nære familieband og tillitsbaserte vennetjenester. Norge var et land med relativt få innbyggere, med få faglige miljøer, og det var ikke alltid så mange å velge blant når oppdragene skulle settes ut til eksterne firmaer. Flere steder fikk opprettholdelsen av det lokale næringsliv prioritet framfor pris og kompetanse, som dagens konkurranseutsetting vektlegger.

Som nevnt ovenfor var Arne Korsbrekke formann i vegingeniøravdelingen til NIF fra 1936 til 1939. Avdelingen foreslo overfor NIFs hovedstyre at det skulle

nedsettes en komité som skulle gi en teknisk og økonomisk begrunnet utredning om behovet for mer ingeniørhjelp i Vegvesenets administrasjon. Hovedstyret fulgte oppfordringen, og Korsbrekke ble komiteens formann.

I utredningen ble det blant annet pekt på at ingeniørmangelen var i ferd med å bli mer prekær enn noensinne, og at det gikk ut over arbeidets kvalitet. De økende kravene fra sentraladministrasjonen gjorde det vanskelig å prioritere de ingeniørfaglige oppgavene.¹⁵

KRIGEN

Som vegsjef i Akershus under den tyske okkupasjonen, hadde Korsbrekke blant annet ansvaret for omleggingen av Trondheimsvegen fra Bondal bru i Ullensaker til Vestby i Eidsvoll, samt svingene ved Smestad i Rælingen og Tømte i Hurdal. Tyskerne krevde at de skisserte strekningene måtte utbedres snarest. Arbeidet ble igangsatt uten at saken formelt var i



Den krigsskadede Sundbrua ved gamle Eidsvoll stasjon ble midlertidig reparert 23. juli 1940. Bildet er tatt av Karl Olsen, da avdelingsingeniør ved Akershus vegkontor, senere vegdirektør fra 1962-80.

orden. Arbeidet var ferdig i 1943, og hadde kostet kr. 600.000 for en samlet lengde på 3100 meter.

Da den krigsskadede Eidsvoll Verks bru skulle ombygges i 1941, ble det samtidig aktuelt å legge om Trondheimsvegen mellom Lundgård og Karlstua. I et skriv datert 8. mars 1941 har vegdirektør Baalsrud godkjent planene for omlegging av parsellen, og gitt bemyndigelse til å sette i gang arbeidet så snart det skjematisk vedtaket forelå. Formannskapet var ikke enig i linjevalget, og ville derfor ikke overta grunnerstatningene. Anlegget ble utsatt, og midlene ble overført til Minnesund bru.

I 1945 ble spørsmålet fremmet nok en gang angående den påkrevde ombygging av vegen. Planen ble utvidet fram til Hammerstad. Etter at Arbeidsdepartementet hadde stilt midler til rådighet for å sysselsette ledig arbeidskraft fra Eidsvoll, stod strekningen ferdig i 1949.¹⁶ Også

andre bruer enn den i Eidsvoll ble sprengt i april dagene 1940 av norske tropper. De var mer eller mindre ødelagte, og tyskerne forlangte at de ble gjort framkommelige snarest.¹⁷

Vi vet ikke hvor mye Korsbrekke selv var involvert i aktivitetene som er nevnt ovenfor. Antall kilometer veg som ble bygget under okkupasjonen var ubetydelig. I Akershus fylke var det i 1940 totalt 2466 kilometer veg. I 1945 hadde denne summen økt til 2579 kilometer, og veksten hadde vært innen bygdevegene.¹⁸

NORSK VEGPOLITIKK I DE FØRSTE ETTERKRIGSÅRENE –

«VI KAN IKKE EKSPORTERE VEIER»

Det første valget i Norge etter frigjøringen ble holdt i oktober 1945. Arbeiderpartiet vant valget, og Einar Gerhardsen dannede en flertallsregjering. Fra juni til oktober samme år hadde Gerhardsen ledet en samlingsregjering.

Erik Brofoss, 1908 – 1979, var finansminister i Einar Gerhardssens første rene Arbeiderpartiregjering, og skal ha uttalt at veger ikke kan eksporteres. Her holder han tale på Grorud jernbaneverksted oktober 1947. (Foto fra Oslo museum)



I mellomkrigstiden var det blitt større forståelse for vegbygging blant stortingspolitikere. Samtlige partier hadde ønsket mer satsning og tilrettelegging for trafikk på vegene. Arbeiderpartiets politikk etter frigjøringen brøt med denne utviklingen.

Da Stortinget i 1945 skulle lage sitt første budsjett, hadde Norsk Automobil-Forbund, NAF, laget et forslag til ny stamvegplan. Planen bygget videre på Baalsruds forslag om å prioritere de mest trafikkerte vegene. Men hverken regjeringen eller Stortinget var klare til å vurdere en ny stamvegplan før den gamle var gjennomført.

To år senere kom Korsbrekke med forslag til en ny stamvegplan som bygget på NAF-planen fra 1945. I planen var de mest trafikkerte vegene prioritert, og den inneholdt forslag om en mekanisering og konsentrasjon av arbeidsdriften. Vekten var lagt på asfaltering av innfartsvegene

til de store byene heller enn en generell utbedring av riksvegene. Korsbrekke tok til orde for en rasjonell utbedring av stamvegnettet, fordi den utenlandske bilindustrien produserte bredere og tyngre kjøretøy som det norske vegnettet ikke var dimensjonert for.

Men Korsbrekkes plan var for ambisiøs, og han kan dessuten ha undervurdert kystdistriktenes ønske om flere veier. Med en slunken statskasse var behovet for inntekter stort, og eksportindustrien ble prioritert. I 1947 krevde finansminister Brofoss en reduksjon i vegbudsjettet på 3,25 millioner. Samferdselsminister Langhelle tok Brofoss i forsvar, og forslaget ble senere redusert til 1 million kroner.

Regjeringen ønsket ikke å kutte i vegbudsjettet fordi den manglet forståelse for vegenes betydning. Problemet var mangel på arbeidskraft. Ifølge Bondelaget og skognæringen var det hard konkurranse om arbeidere, og regjeringen ønsket ikke

å bidra til for høy sysselsetting på vegene. Samme år sto Norge overfor en akutt valutakrise, og Brofoss mente at blant annet vegbyggingen måtte foregå i et langsommere tempo.

Vegvesenet fikk heller ikke lov til å investere i maskiner i den grad etaten ønsket. Oppsummert kan vi si at regjeringen gjorde et klart valg, som ble gjennomført. To hensyn ble prioritert foran vegbygging; nemlig sysselsetting i primærnæringene og anskaffelser og tilrettelegging for kraftkrevende eksportindustri. Utbyggingstakten til Statens vegvesen sank derfor dramatisk i forhold til de siste årene før krigen. Mellom 1945 og 1950 ble det bygget 300 km nye veier, til sammenligning ble det i 1939 bygget 799 km nye veier.¹⁹

Einar Gerhardsen skriver i sine erindringer at ved frigjøringen var vegene i en elendig forfatning. Under kampene i 1940 ble 254 bruer sprengt i luften. I tillegg sprengte tyskerne 345 bruer i Finnmark og Troms.

I den helhetsvurdering regjeringen foretok, kunne ikke samferdsel prioriteres. Det var viktigere å få produksjonslivet i gang, med vekt på produksjon som kunne tjene eller spare valuta. «Vi kan ikke eksportere veier», skal finansminister Erik Brofoss ha uttalt. Vegbygging var en oppgave som måtte vente, skriver vår tidligere statsminister.

I 1947 ble det opprettet et eget samferdselsdepartement, som skulle samordne og regulere transportnæringen. Samme år ble en egen samferdselslov vedtatt. Loven skulle regulere og samordne organisert samarbeid og samspill mellom forskjellige interesser og samferdselsmid-

ler. Behandlingen av samferdselssaker skulle i størst mulig grad desentraliseres. Bevilgningsmyndigheten for hvert fylke ble lagt til en nemd valgt av fylkestinget. Gerhardsen skriver videre at vegbyggingen etter hvert kom godt i gang. Han sammenligner bevilgninger over statsbudsjettet i 1938-39 og ti år senere. Tallene er henholdsvis 42 millioner og 100 millioner, og i 1958-59 er beløpet kommet opp i 283 millioner. Vegarbeidsdriften ble mer konsentrert og modernisert. Veglengden som 1000 mann kunne gjøre ferdig på ett år ble fra 1946 til 1956 mer enn doblet.²⁰

Regjeringens vegpolitikk var neppe i overensstemmelse med Korsbrekke og Knut Waarums ambisiøse vyer. For dem var næringslivets behov for bedre og flere veier en merkesak, men dette fikk de ikke gjennomslag for. «Vi kan ikke eksportere veier» er betegnende for den politikken Arbeiderpartiets regjering førte, og den kom til å prege norsk vegpolitikk i mange år etter frigjøringen. Vi kan derfor stille spørsmål ved om det er denne politikken som er årsaken til det store etterslepet både innen vedlikehold og bygging av nye veier som dagens Norge opplever.

EN VEGDIREKTØR MED LANG ERFARING

Som 68-åring ble Arne Olai Korsbrekke midlertidig tilsatt som vegdirektør 11. mai 1945. Samme dag gikk Andreas Baalsrud av på grunn av den generelle bestemmelsen om at alle statstjenestemenn som i krigsårene hadde passert aldersgrensen straks måtte tre tilbake.

Andreas Baalsrud hadde hatt stillingen siden 1919.²¹ Forholdene i Vegvesenet var i disse moidagene uoversiktlige,



Vegdirektør Korsbrekke og Stortingets vegkomite på Gardermoen 1948. Korsbrekke står midt i bildet. Ytterst til høyre Hans W. Paus fra Vegdirektoratet

og kontakten med vegsjefene var dårlig, med unntak av vegsjefen i Akershus, Arne Korsbrekke. Det er ikke utenkelig at han har stilt seg til disposisjon for departementet.

Vegdirektørembetet ble utlyst tidlig samme høst. Det var tre søkere: Arne Korsbrekke, Knut Fixdal og Knut Waarum. Sistnevnte hadde vært vegsjef i Finnmark og Nordland. Under okkupasjonen hadde han i noen uker vært vegdirektør i den frie delen av Norge. Han ble senere kalt til London av regjeringen Nygaardsvold.

Knut Fixdal på sin side hadde vært vegsjef i Finnmark og Telemark. Under krigen ble han arrestert og sendt på tvangsarbeid i Troms. I 1945 var han midlertidig fylkesmann i Telemark.²² Waarum og Fixdal var henholdsvis 18 og 10 år yngre enn Arne Korsbrekke.

Ifølge kongelig resolusjon av 7. september samme år ble Arne Korsbrekke konstituert som vegdirektør med tilbakevirkende kraft fra 11. mai 1945. Departementets begrunnelse var at man på det daværende tidspunkt hadde behov for en vegdirektør med Korsbrekkes erfaring og autoritet.²³ Konstitueringen av Korsbrekke ble forøvrig ikke kommentert eller nevnt i Meddelelser da den fant sted høsten 1945.

I en tidligere artikkel jeg har skrevet, framgår det at både Andreas Baalsrud og Thomas Backer ble ekskludert fra NIF som en del av foreningens krigsoppgjør, og først gjenopptatt som medlemmer 1. juli 1946. Grunnen var at de ikke hadde meldt seg ut av foreningen da den ble nazifisert.²⁴ Arne Korsbrekke fikk automatisk igjen sitt medlemskap 8. mai 1945, da han ikke hadde vært medlem i den nazifiserte perioden.²⁵



Vegdirektør Korsbrekke måler snøhøyden vinteren 1948. Målingen ble gjort under visning av en FWD Sno-Flyer snøfreser for Stortingets vegkomite

Av andre saker som var oppe til drøfting, var fordeling av anleggsutgiftene mellom stat, fylke og kommune, vegenes nummerering, maskindrift ved anlegg og vedlikehold, forsterking av bruene, revisjon av vegloven og ikke minst Vegvesenets administrasjon. Helt på slutten av møtet påpekte Korsbrekke at ingeniørene som er utdannet på høyskolen i Trondheim lærer lite om administrasjon. Han sier videre at ingeniører må interessere seg for dette faget, ellers risikerer de at disse handelskandidatene fra Norges Handelshøyskole går forbi ingeniørene og blir deres sjefer med tiden.²⁶

Etter frigjøringen presset Arbeidsmandsforbundet på for å oppnå bedre lønns- og arbeidsforhold for medlemmene. Forbundet forventet også å få gjennomslag for en viktig kampsak fra 1930-årene; fast ansettelse av vegarbeiderne og helårsarbeid.

Under okkupasjonen hadde vegarbeidernes lønninger steget. Etter frigjøringen bestemte vegdirektør Korsbrekke at lønningene skulle settes tilbake til nivået før krigen, på samme måte som ingeniørens lønninger. Dette medførte en halvering av lønnen fra okkupasjonstiden. Arbeidsmandsforbundet krevde forhandlinger og ny overenskomst. Resultatet ble at vegarbeiderne ble tilkjent et dyrtidstillegg på 56 øre.

Men Statens vegvesen og Arbeidsmandsforbundet var fortsatt ikke enige, og saken ble forelagt Riksmeglingsman-

På grunn av krigen var det mange oppgaver å ta fatt på. Det hadde ikke vært avholdt ordinære overingeniørmøter siden 1939. I mars 1947 innkalte Korsbrekke til et fire dagers møte hvor alle fylkene var representert. På agendaen finner vi blant annet arbeidet med nye vegnormaler. De forrige var fra 1901. De hadde lenge vært så lite tidsmessige at de ikke lenger ble brukt. Selv om det hadde skjedd en stor utvikling på området, skyldtes den manglende revisjonen, ifølge referat fra møtet, blant annet at vegdirektør Baalsrud ikke ønsket å binde ingeniørene med for mange forskrifter.



Arne Korsbrekke med to av sine etterfølgere i embetet. Fra venstre Thomas Offenberg Backer (vegdirektør fra 1948 – 1962), Arne Olai Korsbrekke (vegdirektør fra 1945 – 1948) og Karl Olsen (vegdirektør fra 1962 – 1980)

nen Paal Berg. Berg foreslo flere endringer i overenskomsten i vegarbeidernes favør, blant annet en betydelig lønnsforhøyelse, noe Korsbrekke advarte regjeringen mot. Bergs andre endringsforslag dreide seg om arbeidernes rettigheter. Overenskomsten ble enstemmig vedtatt i Stortinget uten diskusjon.²⁷

I den korte perioden Korsbrekke var vegdirektør, tok han opp spørsmålet om ny organisering av direktoratet med delegering av myndighet til de forskjellige kontorer i større grad enn tidligere.

En annen sak han var spesielt opptatt av, var at arbeidet med innfartsvegene til Oslo måtte bli tatt opp og søkt gjennomført så raskt som mulig. Planene for disse vegene hadde gjennomgått samme utvikling som trafikken, dvs. de hadde stadig vokst, og fått dimensjoner som i høy grad la beslag på kapasiteten til plankontorer og anleggskontoret. Arbeidet krevde et godt samarbeid mellom Vegdirektoratet

og vegmyndighetene i Oslo og Akershus og forstadskommunene.

I den kombinerte vegadministrasjonen hadde vegdirektøren og vegsjefene sammen med fylkesvegstyrene lagt press på Stortinget. Korsbrekkes satsing på stamveger, legging av faste dekker og sentralstyring av anleggsdriften passet ikke inn i denne modellen. Stamvegplanen av 1947 ble derfor motarbeidet av stortingsrepresentanter fra kystdistriktene med få og dårlige veger. Dette til tross for at Samferdselsdepartementet hadde gitt vegdirektør Korsbrekke positive signaler når det gjaldt konsentrasjon og mekanisering av vegarbeidet.

Stortinget vedtok likevel stamvegplanen to år senere. Planen var at den skulle gjennomføres i løpet av 10 år, men det kom til å ta 21 år. Den trege gjennomføringen kan skyldes at stortingsrepresentantene fra kystdistriktene hadde fått gjennomslag for at Stortinget for hvert



Sittende fra venstre Hans W. Paus, Andreas Baalsrud og Arne Olai Korsbrekke. De to andre personene er ukjente. (Foto fra Vegvesenets arkiv i Riksarkivet)

budsjettår måtte ta stilling til hvor mye som kunne brukes på stamvegene. Også innad i Vegvesenet møtte omorganiseringen av vegarbeidsdriften motstand.

På vegsejefmøtet i 1950 ønsket de fleste å beholde den kombinerte vegadministrasjonen.²⁸

I anledning Vegdirektoratets 100 års jubileum i 1964 kom Korsbrekke med uttalelser som er karakteristiske for hvordan han var som leder: «En av de viktigste egenskaper for en vegingeniør er å ha glede av arbeidet. Uten arbeidsglede duger en ikke som vegingeniør. Kravene vil alltid bli for store. Hjelp medarbeidere og underordnede og spar ikke på anerkjennelse når et godt arbeide er utført. Gå aldri fra et løfte».²⁹

15. desember 1947 fylte Arne Korsbrekke 70 år. Dagen ble feiret i Vegdirektoratet med stor festivitas, skal vi tro

omtalen i Meddelelser fra veidirektøren. Blant dagens talere var også statsråd Nils Langhelle. Han påpekte at da valget falt på Korsbrekke som ny vegdirektør etter frigjøringen, var det et vel overveid valg. Ikke minst på grunn av det store gjenreisningsarbeidet som ventet.

Han framholdt videre at den måten oppgavene var blitt utført på, stod det respekt av. Da ny vegdirektør enda ikke var på plass, var Korsbrekke blitt anmodet om å stå i stillingen utover aldersgrensen. Statsråden avsluttet hyllesten med et uttalt håp om at Korsbrekke fortsatt ville påta seg oppgaver dersom han ble spurt.

Knut Waarum, som på dette tidspunkt hadde søkt stillingen som vegdirektør, hyllet Korsbrekke som en ungdommelig, spenstig 70-åring med jevnt godt humør både i arbeid og fest. I tillegg til det omfattende arbeidet han hadde utført som

Andreas Baalsrud og Arne Olai Korsbrekke på konferanse i Danmark. I første rad på brosteinen står Baalsrud som nr fire fra venstre og Korsbrekke som nr åtte. Årstallet er ukjent, men de er trolig begge pensjonister



overingeniør i henholdsvis Nord-Trøndelag og Akershus, framholdt Waarum hans arbeid med vegnormalene etter frigjøringen.³⁰

Vi vet lite om Arne Olai Korsbrekkes privatliv. Hans kone, komponisten Hedvig Elisabeth Wexels Korsbrekke, døde i 1951. Heller ikke livet som pensjonist vet vi mye om, men han ser ut til å ha holdt kontakt med kollegene både sosialt og faglig. Få dager før han døde, var han på sin siste vegbefaring. Han var også tilstede da hans forgjenger Andreas Baalsrud feiret både sin 80- og 85-årsdag i Vegdirektoratet. Videre deltok han sammen med Andreas Baalsrud på en konferanse i Danmark. Datoen for konferansen er ukjent, og det er mulig de begge var pensjonerte på dette tidspunktet.

Få måneder etter at Arne Korsbrekke fratrådte, ble artikkelen «Våre vegger» publisert i Meddelelser. Han innleder med å konstatere at vegene preger vårt daglige virke på alle livets områder. Samfunnets utvikling og framskritt forutsetter gode vegger. Derfor øker vegbygging og vegvedlikeholdet stadig, uten at

vi kan se noen avslutning. Kravene øker både i lengde og bredde, og skyldes i første rekke bilens framkomst, men også utviklingen av landets næringsveger, og den raske overgangen fra naturallusholdning til pengehusholdning som har funnet sted de siste seksti årene.

Han framholder videre at vi må fortsette utbyggingen og bedringen av vegnettet i et stadig stigende tempo. Hvis ikke, innebærer det stagnasjon, og stagnasjon er tilbakegang. Behovet for nye vegger er nå sterkt og påtrengende over hele Norge, både gjennomgangsveger og lokale vegger.

Artikkelen redegjør også for vegplanelene tilbake til 1886, vegbreddene, bruene, ferjene, vedlikeholdet og vegdekkene. Dessuten maskindrift og arbeidskraft. Han avslutter med å si at i Norge har vi ikke råd til å bygge vegger, men vi bør være klar over at de koster oss mest de vegene vi ikke har.³¹

Artikkelen viser tydelig hans lange befatning med det norske vegnettet og hans inngående kunnskap og innsikt i Statens vegvesen. Sluttbemerkningen

hans ser jeg på som et spark til finansminister Brofoss sin uttalelse om at vi ikke kan eksportere veger.

Arne Olai Korsbrekke døde 7. mai 1965 i Oslo. Han ble 87 år gammel, og er begravet på Ullern Kirkegård i Oslo.³² I nekrologen som ble skrevet om ham, framheves det at han aldri sparte seg, gikk på oppgavene med krum hals, og gikk uforferdet inn for det han mente var rett. Han var anerkjent som en særdeles dyktig vegingeniør. Med sin noble framferd og elskverdige vesen vant han gode venner og tillit både i og utenfor etaten.³³ Han skal ifølge Geir Paulsrud ha vært en eminent festtaler.³⁴

OPPSUMMERING

Som tidligere vegsjef i Nord-Trøndelag og Akershus, i til sammen 25 år, hadde Arne Olai Korsbrekke bred erfaring, både fra mer perifere og sentrale deler av landet. Flere artikler i tidsskriftet Meddelelser fra veidirektøren i årene før han ble vegdirektør, bærer preg av faglige interesser og kanskje også ambisjoner.

I forbindelse med artikkelen fra 1919 om anleggsmaterialer og arbeidsmetoder, besøkte han ti av landets fylker. Reisene kan ha gitt ham et sterkt faglig og sosialt nettverk som han senere kan ha hatt stor nytte av.

For dem som ikke kjente ham personlig, var hans navn likevel kjent for leserne av tidsskriftet Meddelelser fra veidirektøren.

Gjennom NIF hadde han utvist engasjement for å bedre ingeniørenes arbeidsforhold i etaten. Etter frigjøringen sto han som øverste leder av Statens vegvesen overfor særdeles krevende oppgaver,

da Norge skulle gjenreises etter fem års okkupasjon.

At valget falt på ham til tross for at han nærmet seg pensjonsalderen, var ikke tilfeldig. Han nøt stor respekt og tillit hos de politiske myndigheter. Og som hans forgjengere i vegdirektørstolen var han en faglig sterk ingeniør med en lang merittliste.

Korsbrekkes nære relasjon til firmaet Hesselberg kan ha vært et dilemma for han, men dette vet vi lite om. Ifølge dagens regelverk ville det neppe ha gått upåaktet hen.

Arne Olai Korsbrekkes tid som vegdirektør varte i knappe to og et halvt år. Mange av oppgavene han tok fatt på kunne av naturlige grunner ikke slutføres i hans tid. Vi kan derfor ikke måle hans innsats på bakgrunn av hva han fikk gjennomført.

KILDER

Boge, K. (2012). Stamvegpolitikk i Norge, Sverige og Danmark etter andre verdenskrig. Årbok for Norsk vegmuseum.

Gerhardsen, E. (1971): Samarbeid og strid. Erindringer 1945-55. Oslo, Tiden Norsk forlag.

Gjærum, J. (1954): Akershus fylkes veghistorie. Oslo, Soelberg Trykk.

Korsbrekke, A. (1919): «Indberetning om veivæsenets anlægsmateriel og arbeidsmetoder m.v. i forskjellige fylker». Meddelelser fra veidirektøren nr. 30.

Korsbrekke, A. (1926): «Om bruk av veihøvler og veiskraper i Nord-Trøndelag fylke». Meddelelser fra veidirektøren nr. 1.

Korsbrekke, A. (1927): «Snerydding for biltrafikk og kravene til denne». Meddelelser fra veidirektøren nr. 5.

NOTER

- 1: Meddelelser fra vegdirektøren 1947 nr. 12 s. 177–179
- 2: Korsbrekke 1919 s. 1, 137
- 3: Meddelelser fra vegdirektøren 1947 nr. 12 s. 178
- 4: Korsbrekke 1926 s. 13–14, Korsbrekke 1927 s. 84–86
- 5: Paus 1962 s. 38
- 6: <https://www.digitalarkivet.no/census/person/pf01036806005874>
- 7: <https://danskofilm.dk/skuespiller.php?id=31343>
- 8: (http://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Vilhelm_Korsbrekke, http://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Korsbrekke_og_Lorck)
- 9: https://no.wikipedia.org/wiki/Arne_Korsbrekke
- 10: Nygaard 2014 s. 239
- 11 Meddelelser 1928 nr. s. 1
- 12: Korsbrekke 1938 s. 130–137
- 13: Nygaard 2014 s. 167–168, 214, 242–243
- 14: Mathismoen 2004 s. 18
- 15: Korsbrekke 1937 s. 17–20
- 16: Gjærum 1954 s. 514
- 17: Korsbrekke 1967 s. 268
- 18: Korsbrekke 1967 s. 234
- 19: Nygaard 2014 s. 257–261, Norsk vegtidsskrift 1964 nr. 11 s. 197, 183, Boge 2012 s. 154–155
- 20: Gerhardsen 1971 s. 175–177
- 21: Meddelelser fra veidirektøren 1945 nr. 5 s. 56
- 22: Nygaard 2014 s. 239, Paus 1962 s. 41, 89
- 23: Nygaard 2014 s. 239), (RA/S - 1194/A/L0067
- 24: Røed 2018 s. 113
- 25: Teknisk Ukeblad 24. mai 1945 s. 79, NIF. Granskningsutvalgets avgjørelser i møter 6. februar 1946, 13. og 14. februar 1946 og 1. mai 1946. Trykt i protokoll for NIFs hovedstyre 1. halvår 1946.
- 26: Statens vegvesen 1947 s. 2, 7, 230
- 27: Nygaard 2014 s. 253–255
- 28: Nygaard 2014 s. 257–262
- 29: Norsk vegtidsskrift 1965 nr. 5 s. 65–66
- 30: Meddelelser 1947 nr. 12 s. 177–179
- 31: Meddelelser 1948 nr. 3 s. 37–42
- 32: Gravferdsetaten i Oslo kommune
- 33: Paus, Olsen i Norsk vegtidsskrift 1965 nr. 5 s. 65–66
- 34: Paulsrud 2019

Korsbrekke, A. (1937): «Mere ingeniørhjelp i veive-senets administrasjon». Meddelelser fra veidirektøren nr. 2.

Korsbrekke, A. (1938): «Veier i Akershus. Innfartslinjer til Oslo». Meddelelser fra veidirektøren nr. 7.

Korsbrekke, A. (1948): «Våre vegger». Meddelelser fra veidirektøren nr. 3.

Korsbrekke, A. (1967): Kommunikasjoner. Publisert i «Akershus fylke 1940–1960» s. 234–286. Oslo, Nationaltrykkeriet.

Mathismoen, G. H. (2004). En historie om asfalt i Norge. Kolo Veidekke a.s.

Meddelelser fra veidirektører 1919–1951.

NIF. Granskningsutvalgets avgjørelser i møter 6. februar 1946, 13. februar og 14. februar 1946 og 1. mai 1946. Trykt i protokoll for NIFs hovedstyre 1. halvår 1946.

Norsk vegtidsskrift 1964, 1965.

Nygaard, P. (2014): Store drømmer og harde realiteter. Oslo, Pax forlag A/S.

Olsen, K. (1965): «Veidirektør Arne Korsbrekke». Norsk vegtidsskrift 1965 nr. 5.

Paulsrud, G.: (2019): Intervju 17. juni.

Paus, H. W. (1962): Norges vegdirektører og vegsjefer. 2. og utvidet utgave. Oslo.

Paus, H. W. (1965). «Veidirektør Arne Korsbrekke». Norsk vegtidsskrift 1965 nr. 5.

Røed, A. C. (2018): «Tyskervennlig eller motstandsmann?» Årbok for Norsk vegmuseum.

Teknisk Ukeblad 24. mai 1945.

Statens vegvesen (1947). Forhandlinger på overingeniørmøtet 26.- 29. mars 1947. Oslo, 230 sider.