

Ideen om eit vegmuseum

GEIR PAULSRUD

Idéen om eit vegmuseum

GEIR PAULSRUD

Norsk vegmuseum opna 22. juni 1992, same året som Mobilia i Finland. Pylonen i Sverige og Danmarks Vejmuseum var allereie opna i 1991. Alle dei fire nordiske musea var tufta frå same tanke om å ta vare på si eiga historie, men dei har vore etablert med sine egne føresetnader og har fått ulik skjebne. Det er tydeleg at idéen var sådd dei nordiske vegingeniørane imellom, truleg i samkvem på konferansane i Nordisk vegteknisk forbund. Norsk vegmuseum vart etablert i Lillehammer kommune etter ei grundig vurdering av rundt 30 forslag. Det var då 18 år sidan Vegdirektøren hadde sett i gang ein komité som skulle vurdere om det var behov for eit Norsk vegmuseum.

Lårbok for Norsk vegmuseum 2002 er det skrive relativt utførelg om denne utviklinga fram til opninga. Min artikkel her vil derfor i større grad reflektere rundt dette og supplere med den tida eg var ansvarleg for museet.

I 1970 sende vegdirektør Karl Olsen eit notat til vegsjefane:

I den siste mannsalderen har det skjedd en revolusjonerende utvikling både i vegtrafikken og når det gjelder vegbygging. Bilismen har stillet økt krav til vegene. Moderne maskinelt utstyr er tatt i bruk for å tilfredsstill disse kravene. Det gjelder både anleggs-, vedlikeholds- og administrasjonssektoren.

Mye av det som var almindelig brukte redskaper og metoder før den andre verdenskrig, er gått av moten. Vegdirektøren mener derfor der er på tide å ta opp arbeidet med å samle gamle ting med sikte på i sin tid å få etablert et Vegteknisk Museum. På mange områder går utviklingen så raskt at det haster med å få tatt vare på gjenstander.

Han ville skaffe seg oversikt over korleis det vart teke vare på gamle rei-



Vegdirektør Eskild Jensen held tale i samband med opninga av Norsk vegmuseum den 22. juni 1992. (Foto: Odd Synnes)

skapar og om det var noka avtale om oppbevaring eller samarbeid ved lokale museum. Dessutan ville han vite om det var teke vare på gamle vegar og bruer, og om det var etablert kontakt med historielag. Dette førte til at det i 1974 vart sett ned eit utval som skulle vurdere om det var behov for eit eige vegteknisk museum, eller om det/(behovet) kunne dekkast av Norsk Teknisk Museum, som den gongen låg på Etterstad, eventuelt av andre museum i Noreg. Det skulle dessutan lagast kriterium for kva slags reiskapar og utstyr som skulle takast vare på, og utva-



Den faste staben i opningsåret. Fra venstre: Odd Synnes, Aud Åse Reitan, Geir Paulsrud, Petter Tønder Jakobsen, Berit Jahr, Lise Mjøs (engasjement) Unni Sveen, Aslak Stø, Torodd Hauer (pensjonistvilkår), Irene Kurland (Rosingholm) Grethe Odden og Kjetil Odden. (Foto: Odd Synnes)

Den indre «gjengen» ved museet slappar av etter den offisielle overtakinga av museet frå Statens bygge- og eigedomsdirektorat. Frå venstre Berit Jahr, Unni Sveen, Torodd Hauer, Aslak Stø, Asgeir Engjom, Petter Tønder Jakobsen, Ørnulf Grøn-vold, Arne Solhaug, Aud Åse Reitan, Grethe Odden og Kjetil Odden. (Foto: Odd Synnes)



let skulle gje ei oversikt over kor rikholdig samlinga kunne bli. Dessutan skulle ein arbeide med bevaring av verneverdige (eller i datidas språk: museale) vegar og bruer.

Det var avgåande vegsjef i Aust-Agder, Johannes Irgens, som var leiar for utvalet som dessutan hadde fagleg kompetanse med direktør Torleif Lindtveit og fyrstekonservator Gunnar Thoresen frå Norsk Teknisk Museum og litt seinare Ola Øverås frå Riksantikvaren. Kompetansen var tilsvarende på vegsida, med sjefsingeniør Svend Major frå Innkjøpskontoret og dessutan overingeniør Knut Andersen og sivilingeniør Rudlang som sekretær, alle frå Vegdirektoratet.

Frå 1975 overtok avdelingsingeniør Bjørn Sørliid som sekretær. Komiteen konkluderte i ein rapport i 1978 med at det burde etablerast eit eige vegteknisk museum.

I 1975 fekk ein dessutan ei tilskotsordning for verneverdige vegar og bruer som då vart forvalta av utvalet. Post 73 under kap. 1360 på vegbudsjettet vart viktig i å kunne følgje opp arbeidet med å redde verneverdige vegar og bruer. Til å byrje med var det ein rein redningsaksjon, men etter kvart vart det ein viss plan over det.

Etter kvart viste det seg at desse kulturminna trengte vedlikehald, noko som ikkje var så enkelt. Tilskotet var til å byrje med på 200 000 kroner, der 150 000 kroner skulle gå til vegar og bruer og 50 000 til museumsgjenstandar. Tilskotet auka etter kvart og stod svært lenge på ein halv million kroner for å ende på ein million då tilskotet vart avvikla som eigen post rundt 2005.

For at ein skulle få eit system på dette vart det frå våren 1975 oppretta eit kontaktnett med ein person frå kvart fylke til

å forvalte dette og ikkje minst få orden på innsamling av artefaktar (maskiner, utstyr og liknande) til det eventuelt komande museet.

FELLES TANKAR I NORDEN

Det viste seg fort at liknande tankar også var i gang både i Sverige, Finland og Danmark. Kanskje var dei komne lengst i Sverige med Væghistoriska samlingar. Her sat intendant byrådirektør Uno Lindgren og ordna med dette. Han fekk besøk både frå Noreg og Finland i 1976, dei var særst interessert i korleis det var ordna i Sverige.

I 1979 vart dei nordiske landa einige om ein årleg felles nordisk museums-konferanse. Den første vart halden i Åbo i Finland i 1980 med mellom andre Olav Søfteland og Bjørn Sørliid frå Noreg, Uno Lindgren frå Sverige og ingeniørdocent Morten Ludvigsen frå Danmark. I Finland var landskapsarkitekt Gøran Strandstrøm sekretær i museumsutvalet for Väg och Vattenbyggnadsstyrelsen. Her var det nok berre Uno Lindgren som hadde museumsarbeidet som yrke.

Etter innstillinga i rapporten av 1978 vart det noko stille rundt etableringa av Vegmuseet. Ei handsaming i fagsjefmøtet i Vegdirektoratet i mars i 1980, slo fast at ein ikkje under nåverande situasjon kunne etablere eit museum, men at etaten skulle fortsetje som nå med samling og bevaring lokalt i fylka.

Etter rapporten av 1978 vart sekretæren for utvalet, Bjørn Sørliid sitjande meir eller mindre åleine med arbeidet. Årleg var det utdeling av tilskotet og oppfølging av fylka, men aktiviteten var nok til dels

varierende. Konferansane vart viktige i det å halde liv i tanken om eit museum, og i 1982 vart det halde ein viktig konferanse i Bergen.

Nils Nonås hadde fått etablert ei finansamling maskiner i Rådal på vegsentralen og arrangerte konferansen med kontaktnettet og viktige personar frå Vegdirektoratet. Dette syntte for alle kva potensiale etaten hadde for å ta vare på si eiga historie og ikkje minst kor viktig dette var for utviklinga av landet.

PLASSERING AV VEGMUSEET

Eskild Jensen, vegdirektør frå 1980, fekk utlyst tilbod om tomt for museet i slutten av året 1982 og her kom rundt 30 tilbod frå heile landet. Museet skulle vere desentralisert. Etter ein nøye gjennomgang der det vart langt vekt på fire kriterium, var det tre tomter som var særst attraktive. Det var Kilefjorden i Vennesla, Husum i Lærdal (ved Vindhella) og det var Hunderfossen i Lillehammer.

Kriteria var at museet skulle ligge i eit område som var attraktivt for turistar både sommar og vinter, det skulle vere eit representativt norsk landskap, vere i nærleiken av forskingsinstitusjonar og i nærleiken av ein vegstasjon, eller vegsentral, slik at museet kunne restaurere og halde ved like maskiner og utstyr. Utan å seie noko gale om Kilefjorden og Husum, Hunderfossen hadde alle desse kvalitetane, ikkje minst med Maihaugen og Høgskulen i Lillehammer. Etter kvart kom OL-anlegga og hytteutbygginga i nærområdet som auka publikumspotensialet vinterstid.



Kjell Hegdalstrand gjorde ein stor historisk innsats. Her intervjuer han tidligare vegsjef Leif Moy på video i 1984, om Moy si krigshistorie. (Foto: Per Härter)

KJELL HEGDALSTRAND

Her må det nemnast enda eit moment i å utvikle eit museum. Kjell Hegdalstrand som byrja i Vegvesenet i Møre og Romsdal som bod i 1947, kom etter kvart over på kontorarbeid. Han flytte til Austlandet og skifta noko mellom Vegvesenet i Hedemark og Oppland i byrjinga, men vart etter kvart busett på Hamar. Han arbeidde både med rekneskap og sakshandsaming. Han var redaktør for Veggen og vi i 1978/79 og var første redaktør for bedriftsavisa Hedmark Vegnytt. Han hadde vorte fasinert av det vegfolka kunne fortelje om dei skiftande vilkåra dei hadde opplevd. Han fann ut at dette var noko meir enn etatshistorie, det var ein del av vår nasjonale historie.

Han søkte om å få tillating til å intervju folk frå heile landet, eit arbeid han var oppteken av til godt opp i pensjonsalderen. I alt er det 240 intervju med vegfolk i Noreg, og dessutan 24 kollegar i resten

av Norden. Dette er stort sett livsløpintervju og desse fangar opp store delar av tida frå rundt første verdskrig og til 1990-talet med hovudfokus på dei mange oppgåvene til Vegvesenet. Det seier noko om kvaliteten at han henta dei beste rådgjevarane frå Universitetet på dette, nemleg professorane Andreas Ropeid og etter kvart Gøran Rosander og Anne Mostue ved Norsk Etnologisk Gransking. Etter dei første rundane i 1979-83 var det eit opphald til 1986 då han vart knytt til Norsk vegmuseum, framleis med kontor på Hamar. Alt materialet er samla på museet med kopi på Riksarkivet.

Kjell Hegdalstrand var dessutan ivrig på å få presentert dette og presenterte i ei årrekke ein fast artikkel om «Vegfolk forteller» i Veggen og vi. Dessutan kom og fleire hefte/bøker med same tema i eit samarbeid mellom Vegmuseet og ymse fylke. Det kom temabøker med ymse emne, i alt vart det fjorten større



Kjell Hegdalstrand hadde møtt mange eldsjelar og vore med som inspirator til mykje kulturarbeid innan etaten. Vegmuseet gav ut en musikkassett i 1991; Vegsjefens slavekor fekk under tvil lov til å bruke namnet av vegsjef Andersen i Nord-Trøndelag. Bak f.v.: Arnold Rygg, Audun Gjermstad, Svein Ryan, Einar Vassmo, Andreas Ellerås, Edvard Solid, Per Arthur Kornbakk, Alf Tømmerås, Odd Kåre Myren, Rolf Austheim, Ivar Sivertsen, Ildar Wang, Einar Eilertsen, Magne J. Vandvik, Willy Skjelvan. Midtre rekke f.v.: Audhild E. Damås, Kari Afret, Toril Iversen, Vigdis Langås Skei, Tone Melhus, Bergljot Melhus, Ingunn E. Ystad, Hilde Åsenhus. Sittende på gulvet f.v.: Toril Olsen, Liv Bakken, Anne Lise Pettersen, Synnøve L. Jørgensen, Elin Johnsen, Toril Ferstad. Foran sitter Geir Paulsrud og Kjell Hegdalstrand. (Foto: Sverre Finstad)

eller mindre publikasjonar. Han kom til i radioprogram og hadde idéen til tre filmar, der «Mold mot snø» basert på minnesamlinga, nok er hovudproduksjonen.

Kjell hadde mange kontaktar, nokre av dei dreiv og intervjuarbeid. Ein som og vart inspirert var Pål Brandtzæg ved Vegkontoret på Hamar. Han gjennomførte rundt 1990 36 intervju med lovande leiarar om deira situasjon og kva dei forventa av framtida. Dette har lege upublisert, men er digitalisert og tilgjengeleg på Norsk vegmuseum for forskarar.

I 2013 og 2014 har han gjennomført ei ny intervjurunde med over 40 personar om anleggsdrifta hjå Statens vegvesen. Dette var i samarbeid mellom Statens vegvesen/Vegmuseet og Norsk Arbeidsmandsforbund. Dette materialet er også gjort klart for forskning.

MUSEUM PÅ HUNDERFOSSEN

Vegmuseet skulle leggest til Hunderfossen i Lillehammer kommune. Dette vart kungjort gjennom ein faks den 25 april i året 1984 frå dåverande samferdselsminister Johan J. Jakobsen til Vegdirektoratet, og der sat vegdirektør Eskild Jensen. Han hadde nytta sine politiske kontaktar og fått godkjenning på å etablere eit etatsmuseum. Han fekk seinare same år lyst ut ei stilling som leiar av Norsk vegmuseum. I midten av april året etter kom det ein museumsleiar, eg fekk stillinga.

Då var det dessutan etablert ein plankomite i Vegdirektoratet for utvikling av eit nasjonalt vegmuseum. Det var sagt at leiaren skulle vere to år i direktoratet og så flytte opp til Hunderfossen. Det gjekk annleis: det vart seks år i direktoratet.

Personaldirektør Baastad i Vegdirek-



Lysaker gjestgjevarstad sto i vegen for utvidinga av E18 og vart teke ned og lagra i 1979.

toratet var ein mann det stod respekt av. I ei samtale spurde han om museumsleiareren var nøgd med Lysaker gjestgjevarstad som administrasjons- og utstillingsbygg og eit kaldt lager på 500 m² til maskiner og utstyr. Jau, det var eg då. Men plankomiteen meinte noko anna, dei hadde heilt andre planar. Noko av det første vi skulle gjere var å avgjere kor stor tomte skulle vere og kjøpe ho. Så ville vi ha ein arkitektkonkurranse og finne den beste disponeringa av området.

ARKITEKTKONKURRANSE

Premissane i museet låg i innstillinga frå 1978, den var ganske detaljert, plankomiteen visste kvar vi skulle. På denne tida var det nye tankar på gang, den såkalla økomuseumstanken, som handla om å la anlegg og bygningar vere der dei høyrer heime og vise dei fram i riktige omgjevnader i staden for å flytte dei til eit sentralt anlegg. Til dømes arbeidde Toten

museum etter ein slik plan. Eit vegmuseum har ein struktur som ville passe til eit slikt opplegg. «Sorry» en kommentarspalte i Aftenposten lagt i munnen på ein cocker spaniel, uttalte: «Vegmuseum? Vi kjører på det allerede!».

Men kursen var lagd, vi kjøpte eit areal på 300 dekar inntil Hunderfossen Familiepark og skulle etablere museet der. I tillegg skulle etaten etter råd frå Vegmuseet også ta vare på dei verneverdige (eller museale som det heitte i datidas språk) vegar og bruer.

Det var viktig å bli kjent med området og begynne å planlegge ein arkitektkonkurranse. Administrasjonssjef Per Andberg ved Vegkontoret i Lillehammer og eg sat i april/mai 1985 på ein haug inni skogen på tomte til Vegmuseet etter å ha fare rundt i ein aurmo full av mosegrodde steinurder og furuskog og vi filosoferte litt rundt dette. Per sa noko slik som at han meinte vegdirektøren måtte investere



40 - 50 millionar i dette anlegget, noko eg var dum nok til å gjenta på årets nordiske vegmuseumskonferanse på Færøyane i mai same år.

Dei svenske delegatane fortalde meg etter utgreiinga at det trudde dei ikkje på, all den tid Vegdirektoratet ikkje hadde råd til å sende Bjørn Sørliid, som hadde vore sekretær for museumsarbeidet til då. Leinga i Vegdirektoratet hadde ikkje noka tru på at det var noka interessant veghistorie å formidle på desse øyane i Nord-Atlanteren. Eg hadde aller nådigast fått løyve til å reise for å bli kjent med kollegaene mine. Det vart ein god kontakt med Jan-Olof Montelius og Leena Sälejoki-Hiekkänen som sat i den same posisjonen som meg, dei skulle etablere vegmuseum i Sverige og Finland.

I premissane låg eit friluftsmuseum og ein museumsbygning for administrasjon og utstillingar. Det var allereie peika ut to, tre hus som var øyremerkte vegmu-

seet. Så var det å definere kva eit friluftsmuseum skulle innehalde. Det viktigaste nå var gode idear til en disposisjonsplan. Arkitektkonkurransen gjekk sin gang med Gaute Baalsrud frå NAL som sikker konkurransesekretær, og fem heilt forskjellige konsept fekk premie. Snøhetta, som då var unge og lovande, fekk ein 2. premie. Konseptet var ei spektakulær skråstagsbru over Lågen og museumsbygningen i brufoten plassert over jernbanelina som går langs Lågen ved grunnen til Vegmuseet. Men berre bruløysinga kosta meir enn Vegdirektøren hadde tenkt å leggje i eit ferdigstilt anlegg.

Det var Frydenlund og Hermanrud som vann med eit solid konsept som gav ei fin løysing både på stutt og lang sikt. Dei var etablert på Gjøvik. Men det vi ikkje hadde tenkt på, og den gongen som nå var det strengt, vi hadde laga ein arkitektkonkurranse utan å diskutere dette med Statens bygge- og eigedomsdirekto-

Lysaker gjestgjevarstad held på å ta form på ny tomte i Huse-skogen på Norsk vegmuseum i 1991. Handtverkarane Magnar Jevnehagen og Dagfinn Sveen kjem gåande. (Foto: Aslak Stø)

Museumsbygningen tek form i 1990. Fram mot høgre ser ein betonggangen som bind saman Lysaker med museumsbygningen. (Foto: Aslak Stø)



rat på førehand. Vi forsvarte oss med det som var hovudsaken, nemleg å få vurdert disposisjonsplanen, og vi fekk etter kvart dratt i gang eit etter kvart velfungerande samarbeid med Statens bygge- og eigedomsdirektorat. Det vart utnemnt ei romprogramgruppe der mellom andre direktør Tore Fossum på Norsk Skogbruksmuseum var med. Han hadde fått bygd opp eit vellykka museum med stort publikumstykke på Elverum, og han var tydeleg på kva eit museum trong.

ETABLERING

Det gjekk ikkje så fort. Noreg gjekk så det suste og Staten måtte halde att i investeringane sine. Dei første åra gjekk utbygginga av museet noko på tomgang, men vi fekk etablert ein liten gjeng som byrja dra opp linene for noko av verksemda. Kjell Hegdalstrand vart knytt til museet i byrjinga av 1986. Denne tida byrja Aslak Stø ved

museet. Han var særst interessert i alle tradisjonshandtverk og museum. Han fekk oppgåva å flytte Engerodden skysstasjon til museet. Og fekk tatt det ned og frakta det frå Ådalen til Hunderfossen. Vinteren 1986/87 brukte han på å pusse opp bygningsdelar i ein hall på Granerud vegsentral. Han vart etter kvart drifts- og vedlikehaldsleiar ved museet med ansvaret for friluftsmuseet og alt som hadde med bygningar og konstruksjonar å gjere. Det er mykje hans ære at museet er vorte så fint som det er.

Han, saman med Berit Jahr på kontorsida, vart dei næraste medarbeidarane til museumsleiaren eit par tiår. Dei første par åra hadde vi ikkje fått budsjett korkje for å setje opp ein museumsbygning eller utvikle eit friluftsmuseum. Dette var noko vi høyrde att «på bygda», både den eine og den andre av oss. Sjølv vegdirektør Eskild Jensen sleit litt mot systemet med finansi-



eringa og truga med å selje tomte på Hunderfossen og omdisponere Paulsrud.

Så sprakk finansbobla og staten måtte setje i gang aktivitetar. Og deretter skjedde det i hurtigtogsfart. Plankomiteen sat tett på, og ikkje minst for ein nybakt museumsleiar var dette eit godt organ å bryne meiningane på. For å få tryggleik for etableringa fekk vi hjelp av førstekon-sulent Per Hugo Johansen. Han, Aslak Stø og museumsleiaren isolerte seg i periodar og fekk laga ei utgreiing med økonomiske konsekvensar fram til opninga. Dette er ei utgreiing museumsleiaren er stolt av den dag i dag.

På toppen av det heile laga vi ei ganske stor jubileumsutstilling på Norsk Teknisk Museum i 1989. Dette var i samband med at Vegdirektoratet feira sitt 125-års jubileum og den offisielle markeringa vart lagd til Norsk Teknisk Museum. Utstillinga vart svært fin, men det viktigaste var

at vi her fekk knytt til oss utstillingsarkitekt Pjotr Zamecznik, Aud Åse Reitan og Bjørn Westad som vart den sentrale gjen-gen for å utvikle hovudutstillinga/ane til Norsk vegmuseum.

Arbeidet gjekk sin gang, alt skulle skje nærast samtidig. Aslak Stø hadde etablert seg i ei brakke i skogen på Hunderfossen: Aud Åse Reitan og etter kvart Berit Jahr og eg hadde base i Ole Deviksvei 16A, utkasta frå Direktoratet til det gamle Djupdalskontoret som hadde hatt ansvaret for E6-utbygginga ut av Oslo. Berit var nyttilsett og skulle ha eit halvårs praksis i Vegdirektoratet før vi forsvann ut i provinsen. Pjotr Zamecznik og Bjørn Westad var og stendig innom i arbeidet.

Statsbygg fekk lyst ut museumsbygget, og Eeg-Henriksen Bygg fekk oppdraget med å setje opp bygningen. Aslak hadde då fått sett opp Engerodden skysstasjon og Lysaker gjestgiveri heldt på å ta

Ole Sørlund-ingen gjer underverker i friluftsmuseet i 1988, det er gått fire år frå beslutninga om stadvalg men det er enda mykje å gjere. I bakgrunnen er Engerodden under oppsetting. (Foto: Aslak Stø)

Oppsetjing av Høydalsmo vegstasjon i 1998. Bygningen vart flytta i flak eller lemmer i fra Høydalsmo i Tokke kommune i Telemark. Veg-gane til røstene var så lange at Vegmuseet måtte søke om dispensasjon for lengda av flyttelasset. (Foto: Aslak Stø)



form. Her var nok å drive med på museet. Han fekk og engasjert Ole Sørlundsengen, ein lokal entreprenør, til å byrje tilpasse areala i friluftsmuseet og etter kvart ta ut tomta til museumsbygningen.

MASKINBEVARING

Innkjøpskontoret (frå 1987 MMK) kom naturleg nok fort inn i arbeidet med bevaring av maskiner. Sjefsingeniør Svend Major frå innkjøpskontoret var medlem av museumskomiteen som arbeidde med etablering av Vegmuseet. Senioringeniør Bjørn Prebensen måtte stille for Major og det viste seg fort at han var svært interessert. Han og kollegaene ved kontoret var særleg opptatt av å få utvikla og produsert norsk vegutstyr. Det som hadde vore laga i Norge måtte òg takast vare på ved Norsk vegmuseum.

Han og sjefsingeniør Arnulf Ingulstad har heile tida vore flittige skrivarar

i årboka for Norsk vegmuseum. Takka vere dei har vi og fått mange maskiner frå entreprenørar som har arbeidd for Vegvesenet. Særleg artig var det å høyre Arnulf Ingulstad tale om samarbeidet med Øveråsen på Gjøvik. Dei produserte og utvikla brøyteutstyr og hadde eit tett samarbeid med Vegvesenet.

Det var heilt typisk at ved presentasjon av nytt brøyteutstyr var det alltid justeringar og forbetringar, og den ivrige leiararen for Øveråsen sjølv, som alltid stilte i dress på desse maskinsamlingane, kasta seg uti med skiftenøkkel for å gjere forbetringar av utstyret.

MUSEUMSKONTAKTAR

I 1985 låg kontaktnettet meir eller mindre nede, men ved kontakt med vegkontora fekk ein etter kvart på plass eit nett av både gamle og ny-utnemnde museumskontaktar, ein i kvart fylke og nokre



Engerodden blir satt opp att. Der peisen stod måtte ein legge inn nytt tømmer. Per Stø og Halvor Slettmo held på og laftar. (Foto: Aslak Stø)

kontaktpersonar i Vegdirektoratet. Første samlinga eller konferansen vart halden på nyåret i 1986 på Mastemyr litt sør for Oslo. Sidan har det vore ei samling 2-3 dagar kvart år, noko som viste seg særst viktig. Dette var stort sett karar (lenge var det berre ei kvinne) som hadde meir enn nok å stå i om dei ikkje skulle få dette vervet. Men interessa var der og det vart eit særst utviklande samarbeid.

Den formelle kompetansen på kulturminnevern måtte på plass og det var særst desse konferansane som kunne gje innsikt.

Dessutan var det viktig at dei kom i kontakt med fylkeskommunen i sitt fylke, helst fylkeskonservatoren. Ein måtte sameine ressursane der det gjekk an og fylkeskommunen som forvaltar av nyare tids kulturminne skulle vere orientert om kva vi dreiv med. I nokre fylke var det nærast eit hattilhøve mellom vegvesenet

og fylkeskonservatoren. Dette måtte vi då få snudd på, og etter kvart vart det eit godt tilhøve og respekt mellom partane i desse fylka.

Ein god medarbeidar hadde vi og i førsteantikvar Ola Hektoen Øverås frå Riksantikvaren. Han kjente landet godt, og gjennom eit engasjement i Vegvesenet var han også godt kjent med vegkulturminna. Vi hadde mange turar saman, og eg lærte utruleg mykje av han. Dessutan var han kjent som ein særst god fotograf, der han for rundt med ein Nikon der han kunne justere fallande liner.

Kontaktnettet vart meir profesjonelt etter kvart som dei fekk røynsle. Dessutan var det naturleg at etter kvart som leiarane ved vegkontora såg nytten av dette, vart gjerne tida museumskontakten kunne bruke på dette arbeidet monaleg utvida. På midten av 1990 talet var det mange av dei 19 museumskontaktane som brukte

Vegmuseets første utstilling under arbeid. Omvisning i samband med at Vegmuseet overtok bygningen fra Statens bygge- og eigedomsdirektorat i 1991. (Foto: Odd Synnes)



tilnærma all tid på kulturminnevern og delvis også museumsarbeid.

Det var drive mykje godt arbeid etter kvart som ein fekk klargjort kva dei skulle drive med. Det var aldri tale om å instruere museumskontaktane. Vegsjefen og lina var strukturen, og det vart opp til kvar enkelt si interesse, men gjennom kontakten med museet, museumskonferansane, med fylkeskonservatorar og eiga interesse vart det sett i gang arbeid på ganske brei fot. Fram til opninga av utstillinga var det likevel forståing for at museet måtte prioriterast. Etter opninga 22. juni 1992 kom trykket på rådgjeving att, men Vegmuseet var slettes ikkje ferdig utvikla og det skorta på kapasiteten for å følgje opp dette arbeidet.

Nils Nonås kom og tok over mykje av dette arbeidet, slik at Petter Tønder Jakobsen, den vitskapelege medarbeidaren vår, kunne konsentrere seg om museet. Nils hadde ein visjon om få registrert dei verneverdige vegane, og utan nokon særleg

instruksjon bad vi fylka gjere det. Nils meinte at museumskontaktane intuitivt visste kva som var verneverdig. Dei fekk sett opp nemnder, og saman med gode hjelparar og gjerne i samråd med fylkeskonservatorar fekk dei registrert det viktigaste av gamle vegar og bruer.

Dette var eit særst godt utgangspunkt når Statens vegvesen var pålagd å lage ein verneplan i 1997. Då var det naturleg at Nils Nonås gjekk inn i prosjektleiinga saman med den nyst tilsette Cathrine Thorstensen ved Vegmuseet, etter kvart i samarbeid med Liv Marit Rui frå Miljøavdelinga i Vegdirektoratet. Dei hadde stor kompetanse på nyare vegkulturminne. Nasjonal verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne var godkjent av Vegdirektøren 2002. Den har sidan vore meir eller mindre under revisjon, men er ein heilskapleg plan som vi er stolte av og som vi må byggje vidare på.

Det kom ei omorganisering ved Vegkontora i 1995 og med nye leiarar tok



Museumskonferansen 1992 på Norsk vegmuseum. Frå venstre ned trappa: Per Gløersen, Aslak Stø, Tormod Røyne, Oppland, Geir Paulsrud, Kjell Haaland, Vegdirektoratet, Leena Säljoki-Hiekkänen, Finland, Martin Stenberg, Nordland, Arne Hagen, Vegdirektoratet, Per Berg, Vegdirektoratet, Odvar Sørensen, Sogn og Fjordane, Asgeir Engjom. Bak på Lastebilen: Torstein Lund, Sør-Trøndelag, Magne Sjønes, Finnmark, Egil Bakka, Møre og Romsdal, (ukjent). Bakerste rekke langs vegg mot trappa: Martin Eriksen, Troms, Kjell Hegdalstrand, Juel Inge Røstbakken, Hedmark, Mary Kristensen, Vestfold, Birger Aase, Telemark, Bjørn Sørliid, Vegdirektoratet, Eli Hall, Norsk Telemuseum, Ola Øverås, Riksantikvaren, Elisabeth Renberg, Rogaland, Andreas Dreyer, Norsk Jernbanemuseum, Aud Åse Reitan, Bjørn Prebensen Vegdirektoratet. Bak panseret på bilen: Hans Thomas Øderud, Vegdirektoratet, Mads Almås, Nord-Trøndelag, Svein Magne Olsen, Rogaland, Stein Brændholen, Østfold. Foran bilen (på stigbrettet) Per Hugo Johansen, Vegdirektoratet, på golvet Christian Wathne, Vegdirektoratet, Jan-Oluf Montelius, Sverige, Per Birger Lomheim, Sogn og Fjordane, Eivind Berge, Buskerud, Fridtjof Angeremo, Akershus. På benken foran til høgre: Peter Tønder Jakobsen, Torben Holm, Danmark og Nils Nonås, Hordaland. (Foto: Odd Synnes)

det ei tid å bygge opp museums og kulturminneordninga att. Neste runde var verre, omorganiseringa i 2003, det reduserte dei museumsansvarlege, som dei etter dei siste vedtektene vart kalla, til 5 personar. Til gjengjeld skulle dei heilt og fullt vere tilsett i 100% stilling, noko dei 19 stort sett hadde vore før òg. Nye leiarar og mykje om og men. Men også dette kom på plass etter kvart og med personar som har fagutdanning på kulturminnevern, med eit heiderleg unntak, ein oppegående ingeniør. Desse har og kontaktar i

distrikta som kan følgje opp enkeltsaker. Vegmuseet har saman med fylka etter tur hatt årlege konferansar, ikkje minst for å gje dei i denne samanheng einsame distriktskontaktane fagleg påfyll og inspirasjon. Det har vore kontinuerleg sidan 1986 med ein to-tre konferansar før det.

I denne samanhengen må det og nemnast at det langsamt og forsiktig vart utvikla lokale utstillingar og lager i mange fylke. Slik vart Ørje, Labro, Dirdal, Vegvaktarbustaden og utstillinga på Stiklestad, Blodveismuseet i Rognan og Ski-

Arbeidsgjeng ca. 1993. På engasjement, men like viktig for det! Frå venstre Dagfinn Sveen, Svein Simenstad, Magnar Jevnehagen, Per Stø, Kjetil Odden (fast tilsett vaktmeister), Knut Åge Dalbakk. Etter nokre år vart alle faste medarbeidarar ved museet. (Foto: Odd Synnes)



pagurra etablert. Lista kunne vore dobbel så lang, men det er desse som er liv laga pr. i dag.

KVARDAGEN

Vegmuseet på Hunderfossen opna 22. juni 1992 med ein storstilt seremoni der mellom anna skodespelaren Tor Stokke gestaltet vegdirektør Hans Hagerup Krag. Men kvardagen kom fort, vi hadde ei utstilling og eit friluftsmuseum, vi hadde ein liten stab og vi hadde fått engasjerte omvisarar, vi hadde fått ei avtale om kafedrift i Lysaker og stendig måtte vi leige inn folk av ymse slag, mest på drifta og utvikling av museet.

Det skulle etablerast skuletene, publikumstilbod, eit suvenirutval i resepsjonen. Bibliotek og arkiv skulle på plass, fototenester og registreringssystem på alle typar samlingar. Saman med dei andre aktørane i Hafjell/Hunderfossen-

området måtte vi etablere eit turistinformasjonssystem. Vi hadde til og med fått ei ferje, «Rjaanes» i Kristiansund, som vi skulle restaurere.

Her var nok å stå i. Vi fekk etablert ein «Familiedag» som var sommarens faste arrangement for museet. Første året gjekk den under namnet «Hestens dag». Det vart ein stor suksess. Seinare hadde vi trekkplaster som Gråtass osv. Vi hadde eit samarbeid med amatørteateret i Øyer, dei laga eit opplegg med folk i friluftsmuseet. I Høydalsmo hadde vi som vi har hatt i alle år seinare smed, og det var køyring med hest gjennom anlegget.

Elles hadde vi i opningsåret ei fin opning av Vegvaktarbustaden frå Lierne i samarbeid med Lierne kommune, noko vi også gjorde med Vigra kommune ved opninga av Blindheimsvik i 2007.

Dette må vere nok om den daglege drifta.



Åpning av byggetrinn II ved Norsk vegmuseum 28. februar 2002, med bl.a. magasin, verksted, vaskehall og møterom. Geir Paulsrud står saman med avdelingsdirektør i Statsbygg, Tori Henriksen og etatsdirektør i Vegdirektoratet, Kjell Haaland. (Foto: Ole A. Flatmark)

MAGASIN OG VERKSTAD

På museet kom det etter kvart fram ein mangel på magasinkapasitet og ein skikkeleg verkstad for restaurering av maskiner og utstyr. Museumsbygningen har ein flott snikkarverkstad og eit godt areal for vedlikehald av maskiner og utstyr, men samstundes var dette ein inngang til utstillingane som både skulle stellast og med skiftande tematikk innimellom. Vaktmeistaren hadde og sin arbeidsplass her, og det kunne bli noko vanskeleg innimellom. Ei betring vart det då ein fekk sett opp mesanin med ein god lagerplass og eit lite verksmesterkontor.

Elles stod mange maskiner ute eller i lite eigna lagertelt. Etter kulturdagane i 1998, meinte ein at det ville vore fordelaktig at ein fekk ein større hall til arrangement og ikkje provisorium med telt. Det var derfor også eit argument for å få sett opp eit magasin. Magasinbygget kom opp

vinteren 2000/01, etter ei utreiing med romprogram der leiar av MMK, sjefsingeniør Arnulf Ingulstad, saman med fagfolka på museet var med å legge premisane for ein ny verkstad. Det vart ein god vaskehall for reingjering av materiell som kom inn, ein moderne verkstadhall, og eit stort magasin. Dessutan var det motaksrom og registeringskontor for mindre gjenstandar, i tillegg til eit par kontorplassar og møterom.

Etter ei runde med statsbygg, sa vi oss nøgde med ein mesanin i magasinet av di dei var redde for kostnadene. Men magasinet var konstruert for to heile etasjar og Geir Atle Stormbringer fekk ordna dette golvet i 2012. Det var og diskusjon om ein «lakkeringsboks» i verkstaden. Og det vart det, men berre til mindre gjenstandar, noko større ville bli for kostbart i høve til bruken. Bygningen var ferdig i 2001, men magasinet vart ikkje teke



Ein gamal veghøvel, prega av å ha vore lagra ute. (Foto: Nils Nonås)

ordentleg i bruk før i 2002 etter at kulturdagane var avvikla.

FRILUFTSMUSEET

I dei åra fram til opning vart det etablert eit friluftsmuseum. Her brukte vi Moen og Feste landskapsarkitektar som samtalepartnar for plassering av anlegga i terrenget. Vegen, kongevegen, skulle vere den leiande tråden som hus og tun ligg langs. For å krysse fylkesvegen som går gjennom området, vart det planlagt og bygd ein fotgangarundergang (flott ord) ved innkøyringa til museet og ein vegundergang i nordre ende med ei typisk betongplatebru med mura steinkar på fylkesvegen. Dette var den vanlege enkle brukonstruksjonen på 1940- og 50-talet bortsett frå at mura steinkar brukar byrja bli sjeldan, då ein heller støypte.

Frå museumstomta hadde vi mykje masse til overs, den kom godt med for å bygge ein rygg mot vegen. Den verna mot

trafikkstøy og gav eit fint brufundament for ei bru over fylkesvegen. Saman med Fiksdal frå Bruavdelinga for vi rundt og leitte etter passande bru til museet. Det vart gode vakre Gullhagen bru frå Gulsvik ved Krøderen. Brua var frå 1900 med ei køyrebane, bygd som ei enkel fagverksbru. For å få brua til Hunderfossen var det å ta ho heil som spesialfrakt, det var visst nok trøgt over enkelte bruer.

Vi hadde også ein idé om eit folkeparkopplegg i bakhovudet. Vi opparbeidde derfor eit amfi, med tanke på å kunne halda store utearrangement, og plasserte det i nærleiken av museumsbygningen. Lysaker gjestgivargard var riven med tilskott og dokumentasjonshjelp frå Riksantikvaren. Då vi ikkje hadde noko originalt utstyr frå Lysaker fann vi ut at bygningen kunne brukast som ein kombinasjon av møterom, kafé og overnattingsrom for gjestar.

Å setje opp Lysaker var noko av



eit puslespel. Det skulle ligge i tun med museumsbygningen og samstundes vere ein eigen gardsplass der vi markerte dei to tidlegare sidebygningane med steinmurar. Bygningen hadde vore lagra på Brandbu sidan han vart riven i 1979, og det mangla ein del ting fann vi ut etter kvart. Men det må bli ei anna historie.

Å skulle opne eit heilt museum med friluftsmuseum og utstillingar, samstundes som ein skulle ha omvisarar på plass, skuletene, konservatorar til å ta seg av innsamla materiale, anten det var hatten til vegvaktaren, ei trillebår, ein veghøvel eller arkivalia og foto, det var ei stor oppgåve. Alt kunne ikkje løysast på ein gong. Når det gjaldt friluftsmuseet var det tale om kor langt kan vi strekke det og byggje opp slik at folk ville ta seg tid til å gå rundt om hus og anlegg. Og samstundes skulle det vere att plass til fortetting etter kvart som nye anlegg kom til.

Vi hadde byrja setje opp Engerodden skysstasjon og vi fekk flytta Høydalsmo vegstasjon til enden av kongsvegen nordover. Sistnemnde bygning hadde

Aslak demontert og fått flytta til museet. Mot museumsbygningen sette vi opp ein husmannsplass, Nybakken, som Sandvigske samlingar hadde teke vare på. Han passa ikkje heilt inn på Maihaugen. Nybakken hadde vore ferdmannskvile i Øyer før jernbanen nådde Tretten, så det var midt i blinken for Vegmuseet. Ovan om fylkesvegen vart det temautstillingar med anlegg og vedlikehald og ikkje minst vegvaktarheimen frå Lierne i Nord-Trøndelag, med hus frå Gosen og uthus frå Limanvika. Seinare fekk vi også stabburet som høyrde til på Gosen. Dermed hadde vi eit friluftsmuseum til opninga.

Seinare skulle heile anlegget fortettast. Det kom stall og fjøs med låve til ferdmannskvila, brakker av ymse slag, vi fekk kjøpe Blindheimsvik med inventar og fekk ein tidstypisk butikk og bustad frå 1950-talet. Ferja Vefallsund II kom frå Telemark og vart lagt i skogen, opp for amfiet fekk vi utvikla ein campingplass av typen 1-stjernes NAF frå 50-60-talet. Vi fekk opp murer og gjerder og fekk ramma inn anlegga på ein trivelegare måte. I

Gullhagen bru var bygd ved Gulsvik i 1900. Det gamle bilettet er fra 1943 og det nyere frå rett etter flyttinga til vegmuseet i 1992.

anleggsområdet kom etter kvart eit representativt utval av maskiner og utstyr, frå gravemaskiner til bulldosarar og grussorteringsverk med steinknuserar, dessutan kuriositetar som ei slentepussemaskin.

UTSTILLINGAR

Den fyste basisutstillinga vart produsert vinteren 1991/92 til opninga 22. juni. Aud Åse Reitan, Piotr Zamecznik og Bjørn Westad var dei som drog lasset, men det var mange med og produserte. Pjotr hadde sett ei bru-teikning av Tufte bru frå Geilo, ei tømra utleggsbru. Den ville han ha, ikkje minst for å dele opp dei store areala i under-etasje. I nordenden av hallen var det dessutan eit amfi, han fekk sett opp vegg mot denne til filmframvising. Der fekk vi ein flott lysbildemontasje som viste utviklinga på vegtrafikksektoren på 1960-talet, ti-året som endra alt. Han var merkeleg slitesterk, trass i endring av teknologi undervegs dei ca 20 åra han fungerte.

Utstillingshallen var svært vakker som nybygd, med lysande gule gitterdragarar i taket. Då vi byrja monterer utstilling i mesaninen konkurrerte dei om merksemda med utstillingane. Vi måtte male dragarane grå for å formidle det vi skulle. Delar av underetasjen hadde litt lausare tema, mellom anna med store maskiner og var difor meir fleksibel, her var det større rom for fornyingar, som vi og utnytta. Utstillinga vart teken ned i 2013, eg møter framleis folk som saknar den, men ho hadde gjort nytta og ein må gå vidare.

Elles har det vore mange mellom-

bels utstillingar, dei fleste produserte vi sjølv, men vi overtok også andre. Den første var ei kunstutstilling; «Brostein til begjær». Elles har det vore mange tema frå campingferie, rånebilar og tråbilar til kunstbaserte utstillingar med kunstnarar som presenterer kunsten sin mellom maskinane. Vi kan nemne namn som Marianne Heske, Nina Bang, Vebjørn Sand og Borgny Svalastog.

Pjotr Samecznik var gjerne den som hadde ansvaret for heilskapen ved utstillingane våre. Eit prosjekt han og eg hadde saman med Kunstindustrimuseet i Oslo var «MC skjønnhet og udyr» som våren 1997 stod på kunstindustrimuseet blant sølv, glas og tekstilar. I sommar- og haustsesongen kom prosjektet til Vegmuseet der det ikkje var fullt så store kontrastar.

Ei anna utstilling som kosta museet mykje omtanke og arbeid, og som vart så vellykka at ho stod i to år, var Kongeferder. Det var sesongane 2000 og 2001. Mellom anna ein kongeportale vart bygd i full storleik. Den kan i dag opplevast i ein park i Hvidsten i Akershus.

NETTVERKSBYGGING OG FAGLEGE AKTIVITETAR

Dei årlege museumskonferansane i tillegg til årboka har vore limet i ei fagleg utvikling av kulturminnevern og veghistorisk fag. Konferansane våre vart i praksis i fleire år, også den nordiske konferansen med deltakarar fast frå Danmark, Finland og Sverige. Nokre år var det og med deltakarar frå Jernbanemuseet og Telemuseet.

Etter kvart måtte ein skilje desse tinga og frå 2002 då Nordisk Baltisk sam-



arbeid kom i gang, var det årlege konferansar som gjekk på omgang mellom deltakarlanda. I Noreg har vi teke i mot dei to gongar, den første med ei synfaring over Dovrefjell og den andre frå Vigra over Geiranger til Vegmuseet.

NORDISK ARKEOLOGISK SEMINAR

Viktig i pionerfasa var og eit nordisk arkeologisk samarbeid med arkeolog Mogens Schou-Jørgensen ved Nasjonalmuseet i København. Saman planla vi og gjennomførte to fagkonferansar for arkeologar med interesse for oldtidsvegar, eit på Tysnes i Hordaland og eit i Vestfold. Det medførte og ei utgraving ved sundstaden nær runesteinen, nemnd som Eiksteinen, i Rogaland.

Denne utgravinga vart diverre ikkje fullført med rapport på grunn av sjukdom. Det er eit stort potensiale i arkeolo-

gisk vegforskning, erfaringa var at det var nyttig å møtast over landegrensar og like viktig over faggrensar. Tverrfaglegheit er alltid spanande.

DELTAING I MIKA

«Museumsutval for industri, kommunikasjon og anlegg» vart etablert tidleg på 1990-talet som ei faggruppe i Museumsforbundet for dei musea som også forvalta faste kulturminne. Vegmuseet var med å etablere og halde liv i denne gruppa. På midten av 90-talet hadde vi gjerne eit årleg seminar, som gjekk frå Industrierbeidarmuseet på Vemork, Vegmuseet og til Klevfoss på Ådals bruk. Museumsdirektøren sat som leiar nokre år og fleire år seinare vart seksjonen revitalisert under namnet SIKA-«Seksjonen for industri, kommunikasjon og anlegg». Der var Cathrine Thorstensen ein viktig medspelar.

Kongeferdutstillinga vart så vellykka at ho stod i to år. (Foto: Ole A. Flatmark)

VENNEFORENINGA

Venneforeninga for Norsk vegmuseum vart etablert i opningsåret. Entusiasmen var stor og vi kom fort i gang. Då Venneforeninga til nå har vore Oslo-basert, vart det mest medlemskontingent, og etter kvart pengar frå tre minigravarar som skaffa kapital. Venneforeninga har skaffa mykje til museet som til dømes eit flygel, to bilar: Ein Packard 1936-modell og ein Buick 1925 modell, vore med og restaurere ein Volvo bamsebus og ein god del i tillegg.

KJØRETØYHISTORISK MUSEUM

Samarbeid med Norsk kjøretøyhistorisk museum har vore der heile tida. Vegdirektør Eskild Jensen var tydeleg på at han såg for seg ei samanslåing med tida. Det viste seg å vera vanskeleg, då Vegmuseet var eit etatsmuseum under Samferdselsdepartementet og Norsk kjøretøyhistorisk museum fekk tilskot m.a. frå Kulturdepartementet.

På det praktiske plan fekk dei disponere areal på Vegmuseet, etter kvart og magasinplass. Vi fekk også tenester frå dei. Vi såg heile tida på løysingar, fekk til og med opparbeidd tomt, men fusjonen skar seg i siste augneblink. Det vart utarbeidd intensjonsavtaler, det var tett dialog med fylkeskonservator, men det ville seg ikkje. Ikkje før nå, men det er ei anna historie.

KULTURDAGANE

Kulturdagane skulle vere eit tilbod til oss som ikkje nytta tilbodet om idrett. Dette vart eit positivt tiltak som fekk mykje å seie for mange i Vegvesenet. Det var

revyar, song og musikk, foredrag og folk viste fram hobbyar og ukjente sider av seg sjølve. Det vart forbrødring over fylkesgrenser og ei samkjensle over å høyre til ein ressurssterk etat. Dessutan var også pensionistane invitert og deltok på lik line som dei andre. For Vegmuseet kunne det vere eit stort styrkeløft som kravde mykje ressursar. Men først og fremst var det ei oppleving og røynsle av at Vegmuseet var storstova til Statens vegvesen.

Det første arrangementet vart halde i 1998, deretter i 2002, 2006 og 2010. Dessutan var det ei markering i 2014 i samband med 150-årsjubileet for Statens vegvesen, men det var eit noko anna konsept. Pål Brandtzæg var utnemnd til general og styrte dei tre første kulturdagane med ei kreativ hand. Kulturdagane i 2010 var styrt av Signe Eikenes som hadde vore med frå første stund og tidlegare hatt ansvaret for dei kunstnariske arrangementa.

Ei litt vanskeleg sak må nemnast, vi hadde fått nytt magasinbygg delvis for å kunne bruke delar av den til kulturdagane. Men det å ta ut alle gjenstandar or magasinet i 2006 for å ha eit nytt arrangement der, var ei tung oppleving for dei som hadde ansvaret for maskiner og utstyr. Det var siste gongen det vart gjort. Det var til skade både for maskinene og enormt mykje meirarbeid for dei som forvalta dette. Det mangla heller ikkje på åtvaringar på førehand. Alt i alt var kulturdagane likevel ei oppleving med særst positivt forteikn ved Norsk vegmuseum.

Regionane hadde teke etter idéen og arrangerte egne dagar når det høvde, eit veldig fint tiltak for å skape samhald og gje inspirasjon. Men media byrja interes-



Det var mykje sang og moro under Vegvesenets kulturdagar på vegmuseet i 2006. Primus motor Pål Brandtzæg, i midtbildet på scena saman med museumsdirektør Geir Paulsrud og regionvegsjef Sidsel Sandelien, hadde sett frå naboland at førebuingane i kollegamiljø landet rundt, var vel så nyttige for Vegvesekulturen som sjølve kulturdagane. (Foto: Ole A. Flatmark)



Kulturdagane 2010:
Bileta over og til høgre:
Lagspelkonkurranse, med
sikkerhetsline og sei-
nare i gummiringar. Laga
heiar på sine.
Over t.v: Åge Aleksander-
sen med band på scena.
(Foto: Ole A. Flatmark)



I 1992 vart Fjellspreningsforeninga stifta. Frå venstre fremste rekke: Geir Paulsrud, Norsk vegmu-
seum, Håkon Harmark, tidligere banedirektør NSB, Kjell Thoresen, Veidekke ASA, Kai Sørbråten, Sel-
mer, Thorleif Hoff, Statkraft SF, Odd Andreas Gunnarstorp, Eeg-Henriksen Anlegg A-S og Morten G.
Johnsen (æresmedlem). I midten frå venstre: Gunnar Aas, Selmer ASA, Morten Knudsmoen, Berdal
Strømme as, Per G. Løvold, Dyno Industrier A.S., Kjell Hauge, Norges Geotekniske Institutt, Harald
Øveraas, Norsk Arbeidsmandsforbund, og Ludvig Baumann, (æresmedlem). Bak frå venstre: Rolf
Thommesen, Statkraft SF, Anita Wiberg Gjesten, NSB Banedivisjonen, Anders B. Rodal, Norsk Arbeids-
mandsforbund og Johannes Hope, sekretær i NFF. (Foto: Odd Synnes)

sere seg for dette og såg på kostnadene og vegvesenet fekk negativ reaksjon på eit arrangement. Det handla sjølv sagt om riktig bruk av skattepengane.

I mot 2014 var det snakk om ei stor markering av vegetaten som skulle feire 150-årsjubileum, og museet var den naturlege arenaen. Nå var det meir lagt opp som eit seminar for dei tilsette på landsbasis der dei kunne kome og finne inspirasjon for dei nye tidene og omstillinga som Vegvesenet stod og står framfor. Dette vart og ei sær s vellykka oppleving, sjølv om det ikkje var rom for pensjonistane denne gongen. Dette var også eit arrangement som styrka Vegmuseum mellom dei tilsette i vegvesenet. Det er ikkje sjølv sagt at ein har tid eller moglegheit til å kome

innom museet. Nå kjem det vel ikkje noko arrangement i same klasse i 2018, men kva med 2020?

NORSK FJELLSPRENGNINGSMUSEUM

Fjellspreningsforeninga vart etablert i 1992 med ein intensjonsavtale om at ho skulle bygge og drive museet, og Vegmuseum skulle ta seg av det pedagogiske. I 2004 overtok Vegmuseum alt aktiva ved opninga av museet og ansvaret for tunellen og den daglege drifta. Foreninga gjekk over til å bli eit interesseorgan som skulle utvikle museet vidare i eit byggetrinn 2. Dette er den korte oppsummeringa av eit lykkeleg samarbeid med Fjellspreningsforeninga (NFF) og bransjen.

Dette har vore eit spanande og gle-

deleg samarbeid med mange entusiastar. Bransjen og Staten investerte om lag det halve kvar for å etablere museet. Ingen nemnd, ingen gløymd, men likevel. Personleg kan eg ikkje gløyme kulturkomiteen til NFF med Morten G. Johnsen, Per T. Smidt og Ludvig Bauman. Dei viste eit initiativ, skaffa seg oversikt over kva som fanst. Thorleif Hoff var den som med sikker hand stod for innhaldet i tunellen og fjellskjeringa. Saman med museets folk var dette eit flott samarbeid. Atter var Aslak Stø den som tok størst ansvar.

NULL-VISJONEN

Vegkontoret på Lillehammer likte ikkje utviklinga på E6 strekkingen Lillehammer – Øyer. Det var alt for mange ulykker, gjerne knytt til området rundt Hunderfossen. Ein visjon om «Ingen skadde og drepne i trafikken» er sjølv sagt ikkje realistisk, men det er like vondt kvar gong det skjer ei alvorleg ulykke. I 2001 vart Sør-Gudbrandsdalen vald ut som arena for det nasjonale nullvisjonsprosjektet for å vinne kunnskap om kva som må til for å få ned talet på hardt skadde og drepne i trafikken. Dette var eit samarbeid mellom Trygg Trafikk, kommunane i sør-dalen, Opplands fylkeskommune, politiet og Statens vegvesen.

Eit senter eller ein arena til å presentere dette var Norsk vegmuseum. Her vart det utvikla ei utstilling som tok for seg nokre aspekt ved biltrafikken, kva ein kunne gjere med bilen, med vegen og med mentaliteten og åtgjerda til dei som køyrer. Ein hadde bilar med innebygd farts-grensemarkering, anten med tung gasspe-

dal eller med lydsignal. Dessutan var det montert alkoholås på bilane. Ein sesong var det fire omvisarar som tok med folk rundt demonstrasjonstrekninga og let dei prøve desse bilane. Med utgangspunkt i dette har Vegmuseet, saman med Vegvesenet og Trygg Trafikk hatt besøk av alle tiandeklasser i Oppland fylke til ein dag på Vegmuseet der dei lærer om kva som er viktig.

LEIRSKOLE

Vegmuseet er næraste nabo til Hunderfossen Familiepark. Det er alltid ein stor aktivitet der om sommaren, vinterstid var det på 1990 talet lite aktivitet. Innfor konseptet til familieparken etablerte Energiserer seg med opning i 1990. Der satt en entusiastisk leiar, Olav Nylund, med mange idéar. Ein var å etablere Hunderfossen leirskole og det gjorde vi, Hunderfossen Familiepark, Energiserer, Lillehammer kommune og Norsk vegmuseum.

Konseptet var lovande og innhaldet i det faglege var særst bra. Vi fekk tilsett ein lærar og dette gjekk finfint eit par sesongar, men det vart ei stor tyngde på læraren som var åleine med ansvaret. Sjølv etter å ha fått en hjelpesmann vart det for mykje, og vi måtte legge ned drifta etter eit par år. Men moro var det så lenge det stod på.

ETTERORD

Artikkelskrivaren byrja som leiar av Norsk vegmuseum våren 1985 og gav seg som direktør på ettersommaren 2011 etter vel 26 år. Dette er eit tilbakeblikk på nokre viktige punkt for utviklinga av museet i dei første tiåra. Her er nokre namn nemnd og mange gøymd, men ikkje gløymd.



Ti-årsmarkering av Norsk vegmuseum i 2002. Bakerst fra venstre: Irene Kurland Rosingholm, Geir Paulsrud, videre bakerst Rolf Thommesen, Ola Øverås, Sidsel Øverås, Kjell Thoresen, Hallstein Hage, Thorleif Hoff, Arne Bergsvendsen, Bjørn Westad, Odd Brænd, Piotr Zamecznik, Knut Åge Dalbak, Per Hugo Johansen, Aslak Stø, Jan Søylen, Ivar Myrå, Arne Rønning, Henning Sveum. Fra venstre i blå skjorte: Magne Pettersen, Marit Hosar, Synnøve Lien, Sigurd Ihle, Arne Johansen, bak Berit Hole, Arnhild Nachtnebel, bak Ingvar Andre Botheim, Svein Simenstad, Anja Vesteraas, Anja Aaboen Sletten, Anne-Mette Nielsen, ukjent, Mass Haugen, Odd Synnes. Foran fra venstre i hvit skjorte: Tor Sverre Thomassen, Grethe Odden, Berit Jahr, Magnar Jevnehagen, Anette Haukliken Simenstad, Anita Ørslie, Hanna Diesen Øvre, Kjell Haaland, Elisabeth Vegerstøl, Iren Ødegård. (Foto: Ole A. Flatmark)

Det er ikkje råd å nemne alle. Å bygge museum er lagarbeid, her er det mange som har teke eit tak langt ut over det ein kan forvente, og som har vore med og bygd den institusjonen som i 2017 bikkar 50 tusen besøkande i år.

Forutan dei som er nemnd i artikkelen vil eg også understreke nokre faste folk som har teke ansvar i den daglege drifta av museet i alle år. Berit Jahr med god hjelp av Irene Rosingholm var alltid å stole på, anten det var rekneskap eller at dei tilsette skulle få rett ferieavvikling og utbetalt lønn. Utan ein allsidig gjeng hadde det ikkje gått, anten det gjald vedlikehald og vask eller stell av friluftsmu-

seet, eller mottak av publikum av våre flinke omvisarar som alltid har vore ei blanding av «vaksne» folk og moden ungdom under utdanning. Det er etablert ei god samling, maskiner, reiskapar, artefaktar, arkivalia og bilete. Det har alltid vore mangel på folk til å ta alle oppgåvene, det har ikkje alltid vore like god orden, men nå byrjar også dette å falle på plass. Så vel som at det kjem nye aktivitetar, eit nytt køyretøymuseum. Det gleder ei gammal museumssjel å sjå at museet utviklar seg vidare...

Kjelder: Årbok for Norsk vegmuseum 1993-2017