

DIREKTØRENS FORORD

Kjære leser

I skrivende stund er Norsk vegmuseum inne i en tid av året der det jobbes med årsplaner og budsjett. Når oppgavene nå er sirlig sortert, behørig benevnt og budsjettert, kommer det nærmest som en åpenbaring at 2020 heller ikke vil bli «et rolig år». Krevende prosesser står i kø og levner ikke rom for å hvile på laurbær, selv ikke etter at museet har landet gigantprosjektet «Norsk kjøretøyhistorisk museum». Det er noe vi for så vidt skal være takknemlige for; Norsk vegmuseum lever i beste velgående, vi er mer attraktive enn noensinne og vi har ambisiøse mål for fremtiden.

Åpningen av det nye Norsk kjøretøyhistorisk museum 9. juni er den største enkeltbegivenheten i 2019. Vi burde kanskje legge til «den største begivenheten siden åpningen av Norsk vegmuseum i 1992». For prosessen har vært lang. Den startet allerede 1990 da styret i Norsk kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer ønsket en sammenslåing med Norsk vegmuseum. Saken har imidlertid vært krevende, ikke minst med tanke på at den ble gjenstand for ansvarsproblematikk mellom to departementer. Paradoksalt nok var det tverrpo-

litisk enighet om at prosessen burde gjennomføres og den fikk ny aktualitet etter stortingsvalget i 2013.

I statsbudsjettet for 2017 opplyser samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen at regjeringen vil legge til rette for etablering av et sterkt faglig nasjonalt museumsmiljø for kjøretøyer. Norsk vegmuseum blir tildelt oppgaven. I perioden fra våren 2017 til våren 2019 skulle ikke bare nytt museumsbygg på plass, men utstillinger, infrastruktur og utendørsarealer planlegges, bygges og driftes. Det var knyttet store betenkelig-



Direktør Geir Atle Stormbringer studerer en detalj på den 100 år gamle Giganten sammen med tre barnebarn av konstruktøren Clarin Mustad; Axel, Anne og Hans Clarin, før et entusiastmøte i februar 2018. Etter møtet påtok Ernst Sagstuen seg å dokumentere bilen. Resultatet står på side 124. (Foto: Morten Reiten)



heter til om en såpass radikal fremdrift var forsvarlig. Det er derfor tilfredsstillende å kunne konkludere med at Norsk kjøretøyhistorisk museum ble levert og åpnet i henhold til fremdriftsplan, budsjett og kvalitetskrav.

Etableringen av Norsk kjøretøyhistorisk museum er en viktig milepel i Norsk vegmuseums historie og utvikling. Vi vil for all fremtid bære preg av å kunne forvalte både vei og kjøretøyhistorie i en sammenheng. Årboken er intet unntak i så måte. Innhold og artikler vil måtte reflektere at Norsk vegmuseum nå også har en forskning, forvaltning og formidlingsrolle ovenfor den rullende kulturarven. I årets utgave kan vi lese Ernst Sagstuen sin artikkel om «Giganten», Clarin Mustads imponerende, selvbygde kjøretøy fra 1917. Sagstuen gikk inn i detaljstudier av Giganten under vinterhalvåret 2018/19 da den stod lagret på vårt magasin, i påvente av å bli plassert i det etter hvert ferdigstilte museet. Vi har valgt å publisere resultatene fra

Statssekretær Tommy Skjærvold markerte åpning av det nye kjøretøymuseet, assistert av tidligere samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen og fungerende vegdirektør Bjørne Grimsrud. (Foto: Morten Reiten). Rundt 5000 mennesker besøkte museet første dag. (Foto: Håkon Aurlien)





Arkeolog Even Bjørdal forteller fra side 34 om utgravingen av Sundevegen i Stavanger, finansiert i samarbeid med Norsk vegmuseum. (Foto: Håkon Aurlien)

disse foreløpige studiene, da de kaster lys over en del av Norsk kjøretøyhistorie som er ukjent for veldig mange.

Et annet innlegg som skal nevnes er Even Bjørdal sin artikkel om de arkeologiske undersøkelsene av Sundevegen. Prosjektet ble gjennomført og finansiert i samarbeid med Norsk vegmuseum. Hensikten var å få kartlagt tidsdybde og kontinuitet, stratigrafi og morfologiske trekk i et antatt gammelt vegfår, eller om dette i det hele tatt kunne la seg påvise. Undersøkelsene ble gjennomført i tidsrommet 2015-2017 gjennom Arkeologisk museum ved Universitetet i Stavanger. Prosjektet avdekket et meget interessant og uvanlig funn! Under dagens vegtrasé (KV 2235) ble det påvist flere faser med gamle traseer som strekker seg helt tilbake til vikingetid, om ikke lenger. Dette bekrefter en lenge antatt

hypotese Norsk vegmuseum har jobbet med. Resultatene fra undersøkelsene er ment å benyttes som empirisk grunnlag i fremtidige forvaltningssaker på historiske veger.

2019 kan ikke passere uten å ha nevnt omorganisering og politiske prosesser. Etter at Hagenutvalgets arbeid ble publisert var det allerede tidlig i 2018 klart at både samferdselssektoren og den nasjonale museumsstrukturen ville bli rammet av regionreformen. Norsk vegmuseum har grensesnitt mot begge, noe som har gjort prosessen rundt strategiske valg for etatsmuseets fremtid krevende. Riksantikvarens delegering av ansvar, og utviklingen av Sams vegadministrasjon med overflytting av oppgaver til de nye fylkeskommunene får konsekvenser for forvaltningen av etatens verneplanarbeid og forvaltning av faste kulturminner. Flere oppgaver skal rett og slett forvaltes av lokaldemokratiene og kulturarvsektoren i Statens vegvesen må dimensjoneres i henhold til fremtidige oppgaver. Regionstrukturen slik vi kjenner den, vil bli erstattet av en divisjonsmodell og det er i skrivende stund uklart om, eventuelt hvordan organiseringen med museale regionkoordinatorer vil bli videreført.

Norsk vegmuseum er et nasjonalt museum i ordets rette forstand og er lokalisert til Lillehammer. Gjennom fem regionale visningsanlegg tilgjengeliggjør vi samtidig en landsdekkende formidling av vegsektorens kulturarv, men om det er politisk aksept for at Statens vegvesen skal videreføre dette tilbudet vites ikke. En ting



Visningsmuseet i Dirdal i Rogaland forteller blant annet historien om utvikling av moderne snøbrøyte-utstyr som gjorde det mulig å holde fjellovergangene åpne fra tidlig på 70-tallet. (Foto: Håkon Aurlien)

er imidlertid sikkert; denne kulturarven er helt unik og den sier noe om sektoren som en av de viktigste samfunnsaktørene i byggingen og utviklingen av en nasjon. Det må nevnes at etatens museale samlinger og bygg utgjør et vesentlig volum på landsbasis, og at denne allerede ble «leanet» og strukturert gjennom effektiviseringsprogrammet i tidsrommet 2015-17.

Regionreformens forslag til overføring av oppgaver til de nye fylkeskommunene innebærer også forvaltning av tilknyttede museer. Foreløpig omfatter dette museene som sorterer under Kulturdepartementet, men det legges opp til et utstrakt samarbeid på tvers av departementsstruktur og forvaltningsnivåer. Som et statseid etatsmuseum

innebærer ikke dette noen utfordring, tvært imot. Norsk vegmuseum samarbeider allerede med en rekke museer og institusjoner, og har utelukkende gode erfaringer med den fagrelaterte bredden disse forane representerer. Dette er noe vi ønsker velkommen, da eksisterende og nye samarbeidsmodeller er noe vi vil videreutvikle i årene som kommer. Norsk vegmuseum sin organisatoriske plassering i etaten og tilknytningen til Samferdselsdepartementet er imidlertid avgjørende for vår egen ytelse, og for hvor god samhandlingen med andre museer og institusjoner blir.

Geir Atle Stormbringer
Museumsdirektør