

Fridtjov Angermo foran Shellstasjonen i Mosjøen som for øvrig ble fredet av Riksantikvaren høsten 2016 (Foto: Per Marius Angermo)

Maskinbevaring i Akershus

AV FRIDTJOV ANDREAS ANGERMO

Fridtjov Angermo arbeidet i over 40 år med maskiner i Statens vegvesen. Han ble ansatt i 1954 som leder av bil- og maskinsentralen i Statens vegvesen Akershus, og var maskinsjef fra 1964 til han gikk av med pensjon i 1998. Han ble på 1970-tallet pekt ut som museumskontakt for Vegvesenet i Akershus, et verv han hadde til og med 1999. Deretter var han deltaker/styrer av det legendariske kulturkontoret på Franzefoss (anleggsbrakkva for E16 Sandvika–Sollihøgda).

Fridtjov Angermo ble som pensjonist med i maskingruppen ved utarbeidingen av Verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, som ble ferdig i 2002. Deretter var maskinbevaring et arbeid som fortsatte i Statens vegvesen med Asgeir Engjom, Bjørn Prebensen og Fridtjov Angermo som de store ildsjelene.

Dette er hans egen beretning om hans interesse og kjærlighet til maskinene, og arbeidet med å bevare dem for ettertiden.

Min første befatning med biler og brosjyrer fikk jeg allerede som liten gutt før skolealder. Vi bodde tett ved Mosjøens fineste Shell bensinstasjon, som også var forhandler for Chrysler-konsernet, med bilmerkene Chrysler Fargo, Dodge og Plymouth. Også den gang markedsførte bilprodusentene sine biler med fine brosjyrer. Jeg var på Shellstasjonen og tagg, og fikk brosjyrer som jeg syntes var så fine at jeg ikke hadde tid til å løpe hjem for å studere dem, men satte meg ved siden av bensinpumpene og koste meg.

På mine feriebesøk i Mosjøen må jeg

alltid ned til Shellstasjonen for å mimre. Når jeg står der, kan jeg faktisk kjenne varmen i buksebaken fra den gang jeg satt der og koste meg. For meg er det ganske uvirkelig, men Shellstasjonen er faktisk overtatt og restaurert av Vefsn museum, og kanskje var det da grunnlaget for min historiske, og senere museale interesse ble vekket?

Far anskaffet den første bilen på Helgeland i 1915, og den fikk registreringsnummer W-1. Det var ingen bilsakkyndig den gang, og jeg ser av gamle dokumenter at far fungerte i den rollen. Da stillingen senere ble opprettet, hadde ikke far forutsetninger for å søke.

Allerede da bestemte jeg meg for at jeg skulle sikte meg inn mot å bli bilsakkyndig. Etter realskolen fikk jeg verkstedpraksis ved Stenhaugs bilverksted. Etter krigen kjøpte firmaet opp et betydelig antall tyske biler – det vil si, det var de utroligste fabrikater de hadde røvet til seg, til og med en russiskbygget Ford pick-up. Jeg hadde blant annet jobben med å «klargjøre» mange av disse for salg.

Skoleåret 1945-46 gikk jeg på yrkes-skole i Trondheim, og jeg fikk med meg mye av «fredsfeiringen». Men også noe av tragedien fra mine hjemtrakter, nemlig rettsaken mot Rinnan-banden i Majavatn-saken. Jeg søkte om å få avtjene verneplikten ved Forsyningsvåpenet ved Helgelandsmoen, og kjøretøyinspeksjon – etter engelsk opplegg. En nyttig erfaring for tjenesten i Tysklandsbrigaden. Jeg kjørte en bergingsbil, og fikk anledning til å farte viden omkring. Jeg var en del av et lett mobilt verksted (engelsk



Fridtjov Angermo i 2016. (Foto: Håkon Aurlien)

forkortelse LAD), hvor det arbeidet 12-15 tyskere. Flere hadde vært i Panservåpenet, og deltatt ved Stalingrad og det store panserslaget ved Kursk.

Etter plikttjenesten vervet jeg meg og gikk befalskurs, som mest var innrettet «hvordan forholde oss til tyskerne, vi som representerer demokratiet.»

Jeg fikk tjeneste som fagansvarlig ved LAD «A», og det vakte undring hos tyskerne, hvorav flere hadde hatt offisersgrad, da jeg som 22-åring var deres sjef. De taltalte meg som «Herrn Angermo», og slo sammen hælene, en utrolig ekkel servilitet.

Ved kontoret var det ansatt en tysker som het Kurt Stremlow, han hadde vært sjøkaptein på en tankbåt som ble senket,

og mannskapet ble satt i fangenskap i Canada i flere år. Han hadde sett andre forhold enn de tyske, og hadde vært tillitsmann i fangeleiren. Etter avtale virket han som en rådgiver for meg – han rettelde meg både i tysk og engelsk språk, og i tysk lederkultur. Tyskerne var forundret over den uformelle tonen vi nordmenn hadde. Før nordmennene overtok var det briter som styrte, og da var det nok et annet forhold.

Tiden i militæret/Tysklandsbrigaden var en uhyre lærerik periode i mitt liv, både faglig og som leder.

I årene 1950–52 gikk jeg maskinlinjen ved Skiensfjorden tekniske fagskole, hvor jeg også avla eksamen som tredjemaskinist for dampmaskin og dieselmotor.

Helt tilfeldig under eksamen fikk jeg se en liten annonse hvor Statens Bilsakkyndige i Skien/Telemark søkte etter assistent. Jeg dro direkte til Skien, og fikk en liten samtale med sjefen Arnold Rønning, som tidligere hadde tjenestegjort i Nordland. Han ba meg søke, men avgjørelsen ble tatt i Vegdirektoratet, så jeg måtte belage meg på å reise til Oslo for intervju med Axel Rønning, mannen bak «Boken om bilen».

Jeg ble forundret da jeg kom til Vegdirektoratet i Schwensensgate, og ble vist til en brakke i bakgården hvor Axel Rønning hadde kontor. Jeg ble intervjuet mellom telefonsamtaler, og følte at han fant min bakgrunn relevant. Dag to fortsatte intervjuet, og jeg skulle «avlegge førerprøven» i en liten Opel, som enda var i tysk militærgrå farge. Jeg besto prøven – men han tenkte tydelig på noe, og så kom

det: de hadde aldri tilsatt en så ung person i en slik stilling.

Jeg dro tilbake til Porsgrunn og ventet. Etter noen dager kom beskjeden: jeg hadde fått jobben, og måtte begynne snart. Arnold Rønning skulle på ferie. Det var en assistent i tillegg til sjefen. Men jeg må kunne si at jeg hadde mer bakgrunn med tyngre kjøretøy, så jeg ble nærmest kastet ut i det.

Engasjementet opphørte til jul, med avtale om videre tjeneste til neste vår. Jeg dro hjem og fikk jobb som mekaniker ved Røssåga/Fallfors-tunnelen. Jeg bodde i brakke i lag med virkelige tunnel-bus. Det var en givende periode – en del hadde jobbet flere tiår i fjell/tunnel. Mens jeg var imponert over det de hadde vært med på, var disse tøffingene imponert over at denne guttungen hadde hatt myndighet til å utstede førerkort.

Faglig var det utviklende ved at det som den gang het DUMPTOR (i dag dumper), hadde GM Detroit to-takts dieselmotor, videre kompressorer og grovt fjellboretestyr. Viktige erfaringer videre i livet.

LEDER AV BIL- OG REDSKAPSENTRALEN I STATENS VEGVESEN AKERSHUS

Til våren begynte jeg igjen i Skien. En dag kom Arnold Rønning og la et gult A4-ark på bordet mitt. Det var utlysning av tre stillinger som ledere av bil- og redskapsentraler i Akershus, Vestfold og Finnmark. Rønning foreslo at jeg skulle søke på en stilling i driften i Vegvesenet. Etter krigen var mye av vegnettet nedslitt, og

det ville betinge betydelige aktiviteter. Bilsakkyndige hadde alltid vært sulteføret, og det kunne ta lang tid før fast stilling.

Jeg søkte, og en dag kom det brev der det sto at jeg skulle møte administrasjonssjef Waarum i Vegdirektoratet for intervju. Han hadde vært i England under krigen, og etter at deler av Finnmark var frigitt, hadde han tjenestegjort der. Han var opptatt av tjenesten i Tysklandsbrigaden, og stilte spørsmål om det meste jeg hadde drevet med, og igjen følte jeg at bakgrunnen var relevant.

Men igjen var det et men, nemlig alderen. De hadde aldri tilsatt en så ung person i en slik lederstilling. Et punkt var han tydelig opptatt av – nysgjerrighet på det nye i utviklingen – og det bekreftet jeg at jeg hadde. Etter kort tid fikk jeg tilsettingsbrev. Jeg giftet meg med en Skiensjente, tok noen feriedager hjemme, og begynte 11. januar 1954 – og var tilsatt til pensjonsalder. Jeg fikk takkebrev for 44 års tjeneste i Statens vegvesen Akershus.

VEGSENTRALEN PÅ KJELLERBRU

Da det ble kjent at en unggutt på 26 år var tilsatt som leder for folk med flere tiårs erfaring, var mange skeptiske. Den dagen jeg skulle begynne, stod den eldste og sindigste mekaniker Sigurd Andersen ute med en Atlas Copco kompressor med problemer. Akkurat denne utgaven C4DKV hadde jeg mekket på inne i Fallforstunnelen. Jeg tror jeg virkelig overasket ham med mitt kjennskap til denne kompressoren. Inne på verkstedet hadde en erfaren mekaniker, Juul Strand, demon-

tert toppen av en GM Detroit dieselmotor. Denne motoren satt i de Koehring-dumperne jeg hadde «mekket med», og igjen scoret jeg poeng ved å kunne gå inn i samtalen om utbedring av feilen.

Min far hadde som ung tilbrakt noen år i Amerika, og hadde fått interesse for biler og maskiner der. Etter at han kom tilbake til Norge, anskaffet han som nevnt den første bilen på Helgeland. Han hadde således noe innsikt i biler og maskiner, og hadde sett den raske utviklingen. Han var også opptatt av bygdekultur og ikke minst av gamle maskiner.

Vi hadde en liten omvisning på Kjellerbru, da min far og jeg kom til to gamle statiske vegvalser. Jeg berettet da at disse var solgt til en skraphandler for noen øre pr. kilo. Far, som var en heller nøktern person, kom da med replikken: «Kjære sønn, dette er historie som må tas vare på for ettertiden.» Denne replikken bet seg fast i meg, og ga meg dårlig samvittighet for det jeg allerede hadde utrangert og kassert. Jeg kom «i bedre dialog» om temaet med Odd Paulsberg og Odd Kleven, populært kalt Knoll og Tott, som begge arbeidet ved Vegsentralen. De hadde utrolig god kunnskap om maskiner. Mens det til da hadde vært praksis å legge ut for salg eller sende til opphogging, ble det heller en liten prosess om skjebnen til utstyret. Dette var før det var kommet noen seriøse signaler om opprettelse av et vegmuseum.

Den første «offisielle informasjon» vi fikk, var en artikkel om at avdelingsingeniør Bjørn Sørli i Vegdirektoratet var utpekt som sekretær for et utvalg som

skulle se nærmere på om det var aktuelt å ta vare på noen redskaper i 1974. Utvalget ble ledet av vegsjefen i Aust-Agder, Johannes Irgens, som var en interessant personlighet. Bjørn Sørli begynte sitt arbeid med å intervjuere eldre medarbeidere med «Knoll og Tott» som kontaktpersoner. De arbeidet sin siste tid på Kjellerbru på grunn av alder og av helsemessige årsaker. Det ble etter hvert stor interesse for bevaringstanken – et museum for Vegvesenet var vel ikke i tankene til noen i denne gruppen, hvordan skulle det se ut? For å vise utviklingen av arbeidsforholdene for de eldste som ble intervjuet, hadde et par av veteranene under byggingen av Sandvika bru bodd i en hytte av granbar. Dessverre ble ikke noe nedtegnet.

Sørli hadde etablert kontakt med personer i det svenske vegvesenet som var på besøk på Kjellerbru, og ut fra samtalen følte vi at vi var på riktig spor.

Innen maskinmiljøet var det størst interesse for maskiner/motorer, men etter at kontaktnettet var utvidet med eldre medarbeidere som selv hadde vært brukere av krafser og krafsebrett, ble horisonten utvidet. Respekten for både de gamle redskapene, og ikke minst brukerne av dette utstyret, ble høynet hos den nye kategori maskinfolk.

Som en kuriositet kan jeg fortelle at som «selvbygger» på en fjelltomt i Skedsmo fikk jeg god erfaring med krafse og krafsebrett, og jeg ble meget imponert over «ergonomien» ved bruken av dette enkle utstyret.

Lærdommen fra denne prosessen

Restaurering av bevaringsverdige gjenstander

I forbindelse med julestelingen på Berger vegsentral ble det som en overraskelse utdelt en æresbevisning til to av våre pensjonister Odd Paulsberg og Odd Kleven.

Det var museumsleder Paulsrud som overrakte en statuett - en miniatyr stubbebryter på en polert steinplate - for arbeidet med restaurering av gamle maskiner og gjenstander som er benyttet av vegvesenet.

Det er laget kun 25 stykker av denne statuetten og den vil bare bli utdelt til personer som har gjort spesielt stor innsats for museumsarbeidet i Vegvesenet.

Paulsrud takket for den fine innsatsen de har vist i forbindelse med utstillinger og vegåpninger hvor de har deltatt med restaurerte maskiner.



Jan Elden Fra venstre Odd Paulsberg og Odd Kleven.

var at det nå ble pågang om å ta med langtmere gjenstander enn vi hadde sett for oss – og det betinget forsvarlig lagring. Det ble liksom ikke akseptert at det gamle utstyret skulle oppta plass i de beskjedne lagerbygningene ved Kjellerbru – så lagringsproblematikken tok opp mye tid.

Igjen en kuriositet: ett av lagerskurene var nesten fylt opp av krafse Brett og krafser. Det var så mange at vi på fleip ikke snakket om antall, men omtalte det i kubikk. Disse redskapene var valgt av noen fra Vegvesenet da materiell etter tyskerne ble lagt ut for salg gjennom prosjektet Fiendtlig eiendom, de så utvilsomt for seg gamle, kjente driftsformer da de valgte ut gjenstander.

Omfanget av gjenstander som nå

skulle tas vare på, betinget både kompetanse og engasjement. Odd Paulsberg og Odd Kleven skal ha den største del av æren for det som er gjennomført på området maskiner og utstyr. Etter at Geir Paulsrud var tilsatt som direktør for Norsk vegmuseum, var han en dag på besøk på Berger vegsentral, hvor Paulsberg og Kleven viste og berettet historien om de fleste objektene. Paulsrud sendte bekreftelse på de objektene som kunne være aktuelle for Vegmuseet, noe vi søkte å styre etter. Dette var en viktig bekreftelse på at innsamling og restaurering var viktige oppgaver!

Det første prosjektet begynte da Odd Kleven «fant» en Dravn vegskrape/høvel nedgrodd i buskas i nærheten av hytta på

Odd Kleven og Odd Paulsberg har gjort en stor innsats og har fått hederlig omtale i Vegpensjonistenes medlemsblad.



Vegmuseets maskot gjennom alle år; Dravn veghøvel fra 1938. (Foto: Ole Arvid Flatmark)

Hurumlandet. Høvelen ble kjøpt ny av Hurum kommune i 1938. Statens vegvesen overtok den ca. 1985. Den ble anskaffet mot at eieren fjernet skogveksten rundt maskinen, og fikk den fram til vegen. Det var ikke den største oppgaven å restaurere og male opp denne maskinen og den ble gitt til NVM i 1992-94. Men for Akershus var det det første maskinobjektet vi fikk vist fram.

«Vegskrapa» var en kjent maskin fra den gangen det nesten ikke fantes faste dekker. I Akershus er vi stolte av at den restaurerte «vegskrapa» ble valgt til Vegmuseets logo, og at den i lang tid har vært plassert ved inngangspartiet ved Norsk vegmuseum.

For gjenstander kom det etter en

tid nærmest symbolske tildelinger til fylkene, og det lå til rette for å begynne restaureringsarbeid.

LYSAKER GJESTGIVERI

Det største objektet Norsk vegmuseum fikk fra Akershus, var Lysaker gjestgiveri. I den sammenhengen bør engasjementet til enkelte personer framheves: Plansjef Per Øgaard planla på midten av 1970-tallet utvidelse av Drammensvegen, noe som betinget at Lysaker gjestgiveri måtte rives – noe som medførte visse kvaler.

Øgaard arbeidet tett med byggeleder Gunnar Tveit, «Drammensvegens far», om på hvilken måte bygningen skulle rives. Skulle den gjenreises? Dette



Lysaker gjestgiveri sto i vegen for utvidelse av Drammensvegen, og ble flyttet til Norsk vegmuseum.

ville koste et betydelig beløp, og den som måtte ta den utfordringen, var vegsjef Bent Skari, som var positivt innstilt til prosjektet. Kontaktpersonen på det tidlige stadiet i Vegdirektoratet var, av alle, personaldirektør Olav Baastad.

MOGUL 10-20 TRAKTOR FRA 1917- 1918

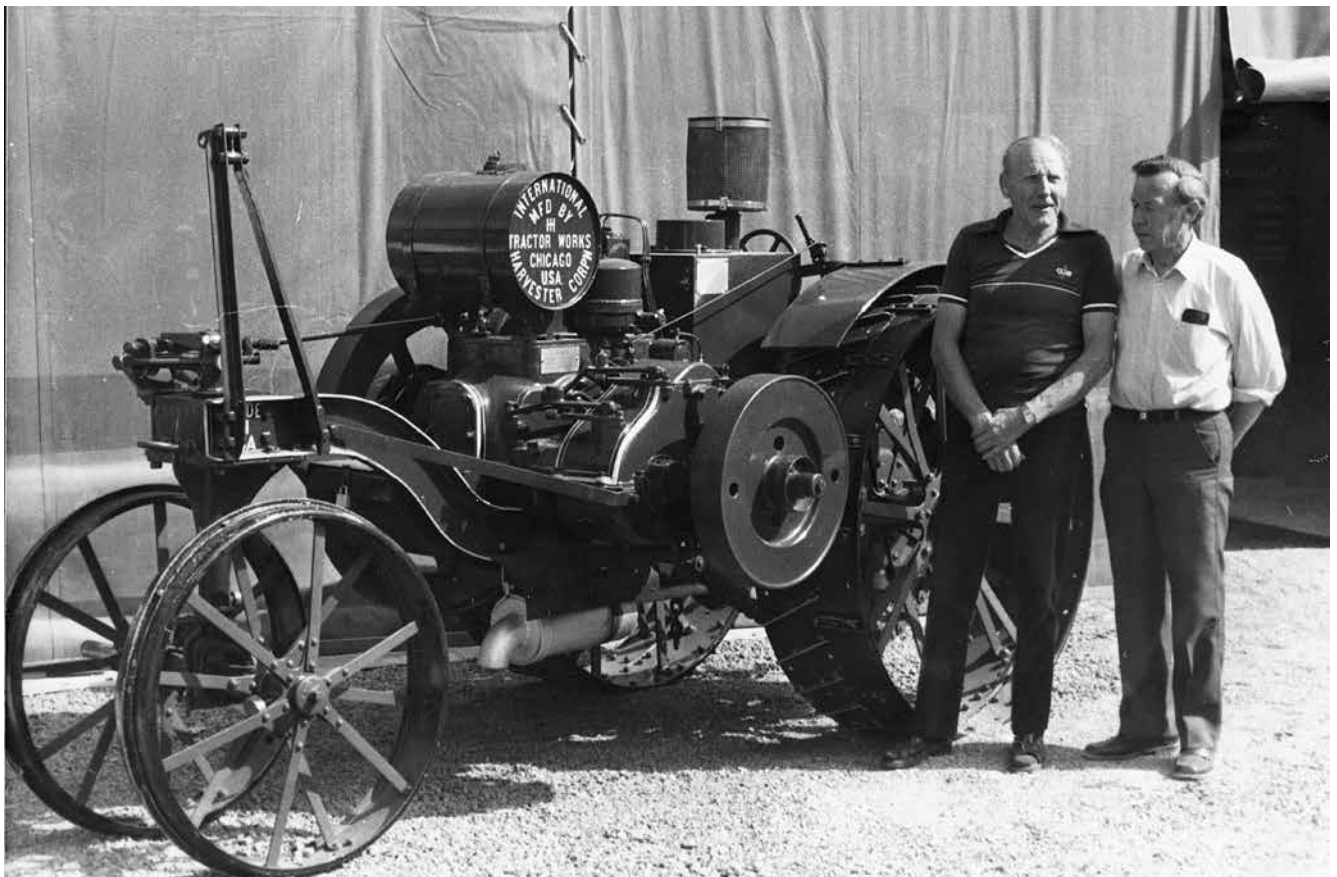
Det neste større restaureringsprosjektet var en Mogul traktor fra rundt 1917/1918, produsert av International Harvest Company, skaffet tilveie av direktør Torleif Lindtveit fra Norsk Teknisk Museum.

Denne var én av mange som ble kjøpt inn av sentrale myndigheter på slutten av første verdenskrig. Vegvesenet skaffet seg en maskin til hvert fylke, som dessuten under de hårde tider skulle stå

til disposisjon for bønder i våronna.

Mogulen ble plassert i et hjørne av verkstedet, døpt til «Museumsplassen». I starten var det heller litt motvilje til at det gamle skrapet skulle oppta gulvplass, og det ble sendt mange skeptiske blikk mot «skraphaugen»/Mogulen. Men etter hvert var det noen som stoppet opp og kikket nærmere. De gangene jeg eller Knoll og Tott registrerte slike episoder, tok vi kontakt med vedkommende og forklarte litt om bevaringstanken – jeg mener begrepet musealt i Vegvesenet ikke var tatt i bruk i maskinsammenheng.

Da arbeidene nærmet seg slutten og riktig farge/lakk skulle bestemmes, kom direktøren for Norsk Teknisk



En nyrestaurert Mogul traktor. Odd Paulsberg og Odd Kleven er synlig stolte over godt utført arbeid.

GMC lastebil brukt ved en veg-åpning.



Museum selv opp til Berger og skrapte av litt maling, som ble sendt til analyse. Det ble laget en spesiell resept for denne laken. Den skulle påføres med kost – det var etter hans utsagn måten det var gjort første gang.

Det var flere som fikk en aha-opplevelse da de fikk se og høre hans begeistring for arbeidet som til da var utført. Denne episoden medvirket til at mange av skeptikerne ble mer positive til den museale virksomheten. Det vistest for eksempel ved at en av skeptikerne under en ferietur på et gammelt sagbruk mente å ha sett en gammel traktor som lignet på «vår mogul», og kom til meg og berettet om dette. Knoll og Tott, eller Paulsberg og Kleven, deltok på flere utstillinger og ble på denne måten kjent med mange som drev med slike prosjekter, og kunne på den måten bygge seg opp et anselig nettverk til gjensidig glede og nytte.

ET VIRKELIG PR-STUNT

Åpningsreplikken fra mange som så på traktoren var: «Dette er traktoren som kjørte gjennom verkstedporten?» På den store dagen hadde jeg – som hadde kontor over verkstedet – avtalt at jeg måtte få beskjed når alt var klart. Men «kara» var så spente og skulle bare «prøve litt». Traktoren sto rett utenfor verkstedporten, startmetoden var å dreie på svinghjulet, og slå til på riktig tidspunkt. Clutchen var utkoblet, men ikke «tilslutt», slik at traktoren kjørte framover og rett gjennom verkstedporten. Den traff noen tunge skuffer og ble stående og å slure/skrike inntil Paulsberg fikk revet av tenn-

pluggkabelen. Det ble således et ordentlig varsel jeg fikk! Heldigvis ble det bare materielle skader.

Mogulen ble også sett av mange da den deltok i en kortesje opp Carl Johans gate, med maskiner fra Oslo veivesen i anledning et jubileum. Det er trolig den eneste Mogul som har paradert opp Carl Johans gate!

En kuriositet: Odd Kleven flyktet til England under krigen, og kom til Oslo i 1945 som militær i Oppklaringseskadronen. Under en parade fredsdagene opp Carl Johansgate var Kleven med i en av Daimler panserbilene. Det var litt av en forskjell å sitte inne i en panserbil, og bli tiljublet av alle menneskene, og nå selv kjøre Mogulen med en primitiv styreinnretning, og jernhjul med styreribber på brostein, og krysse trikkesporene med disse spesielle hjulene. Han fortalte etter turen at det var det mest strabasiose han hadde vært med på, og publikum langs Carl Johan hadde han overhodet ikke registrert.

Mogulen ble jo vist på mange utstillinger og omtalt og avbildet i lag med Paulsberg og Kleven i mange tidsskrifter. Igjen god PR for Statens vegvesen.

GMC LASTEBIL FRA 1931

Det neste prosjektet var komplettering av en GMC lastebil fra 1931. Arbeidene var påbegynt ved Øveraasens Motorfabrikk & Mekanisk Verksted, Gjøvik, og opprinnelig tenkt vist «statisk med innspent snøplog», og omfattet bare det eksteriørmessige.

Men vegdirektør Eskild Jensen ble så begeistret for bilen at han ville benytte



Republic lastebil 1919 modell, en av landets eldre lastebiler. (Foto: Ole Arvid Flatmark)

den ved vegåpninger, og da med Odd Kleven som sjåfør. Dette betinget at bilen måtte bringes opp i forskriftsmessig stand og registreres. Dette ble utført på Berger av Paulsberg og Kleven. Det ble mange anledninger resten av vegdirektørens tjenestetid, og Kleven berettet mange av historiene vegdirektøren hadde fortalt. De var blitt dus, og jeg selv overhørte Eskild tiltale Kleven «Du Odd---».

REPUBLIC LASTEBIL FRA 1917

Deretter kom et omfattende prosjekt med en Republic lastebil fra 1917. En privatperson, Tor Bjørn Haugen fra Skjetten, hadde overtatt bilen fra Strømmen høveljernfabrikk, og demontert den for å bygge den opp. Men prosjektet ble

for omfattende, og han ga opp. Gjennom nettverket fikk Knoll og Tott kjennskap til dette, og fikk «overtatt» den helt demonterte bilen. Haugen satte pris på at Vegvesenet tok utfordringen. Ved hjelp av Norsk Teknisk Museum som hadde overtatt bilchassiset med deler, fikk Norsk vegmuseum overta denne rundt 1989 og da lå det til rette for restaureringsprosessen.

Selv med min praktiske bakgrunn var jeg i tvil om den «skraphaugen» de lastet av kunne bli bil igjen, men Knoll og Tott gikk på oppgaven. Også denne gangen var utfordringen å få tak i deler som manglet. Republicrammen ble plassert på «Museumsplassen». Hadde skepsisen vært stor da Mogulen ble plassert der, var

den ikke mindre mot denne skraphaugen: og dette skulle bli lastebil! En uoriginal motor fulgte med, men Asgeir Engjom ved Vegmuseet hadde kommet over en motor av riktig fabrikat: Lycoming.

Dette er også en artig historie, Asgeir så en annonse fra en kar «langt opp i Telemarken» som søkte etter skjermmer for en gammel Harley Davidson motorsykel. I bytte kunne han tilby en Lycoming motor montert i en ramme. Asgeir ordnet skjermene og reiste til selgeren, og han kom tilbake sent på kvelden. Neste dag var Kleven i gang med demontering for det videre arbeidet.

Sånn har nettverket virket i denne kulturen – bare artig.

Republicen manglet fortsatt noen komponenter, blant annet frontlykter. På en utstilling på Ekeberg var det en danske som ble mektig imponert over arbeidet som så langt var utført. Han ville forsøke å få tak i frontlykter i Danmark. To år etter kom han på utstillingen på Ekeberg – han hadde med seg to originale lykter, som han ikke skulle ha betalt for.

Selve kalesjen kom de over i et amerikansk bilblad. Det var en annonse fra en salmaker som produserte kalesjer for hestevognene som amishene i USA/Canada brukte. Republicen er også vist på mange utstillinger og har deltatt i mange veteranløp.

Paulsberg og Kleven var sjeldent dyktige når det gjaldt restaurering – men også dyktige kommunikatorer. I 1988 ble begge tildelt Norsk vegmuseums utmerkelse: en miniatyr stubbebryter på en polert steinplate!

CHEVROLET LASTEBIL FRA 1934

Det neste objektet var en Chevrolet lastebil fra 1934. Dette var en vanlig lastebiltype, som mange hadde et forhold til. Kleven «oppsporet» den i nærheten av hytta han hadde ved Hurumlandet. Paulsberg hadde jobbet hos en forhandler av biler fra General Motors, og hadde stor glede av utfordringen med restaureringen av en biltype han kjente.

Etter at bilen var ferdig, ble det på lasteplanets baklem hengt på en modifisert utgave av datidens strøpparat. Dette ble drevet av en rem over en remskive tilkoblet lastebilens venstre bakhjul. Kommentarene fra publikum var at det var utrolig at det skulle stå en person på lasteplanet mens bilen var i fart, og laste sand i sprederen med en spade.

Denne bilen har deltatt i flere veteranbilløp.

FWD-HAR LASTEBIL FRA 1940

Så var turen kommet til FWD-HAR fra 1940. Opprinnelig er dette en militærutgave fra krigens dager. Den ble ombygget til brannbil, og etter at den var utrangert ble den overtatt av Statens vegvesen og bygget om til regulær lastebil ved Berger vegsentral, av herrene Paulsberg og Kleven.

FWD (Four Wheel Drive) var bilen for de virkelige utfordringene, og mange fylker hadde flere av denne typen. Siden denne utførelsen hadde en viktig historie i Vegvesenet, ble den anskaffet og bygget som tidligere kjente utførelser, med «stor frontplate for innspenning av de virkelige store snøplogene med parallogram».

Akkurat denne bilen har ingen

FWD lastebil med Vegvesenets oransje farge brukt på 1950tallet



Chevrolet lastebil



Unimog med vaskeutstyr

historie fra Statens vegvesen, men hos mange eldre vegvesensjåførere vekker den minner om utfordringene slike lastebiler har håndtert.

Akershus hadde etter krigen overtatt to FWD-SU/COE (cab over engine/«bulldog»). Disse ble nyttet til de store oppgavene, blant annet i tospann ved transport av noen store betongbjelker. Disse var produsert for ubåt-bunken i Bergen, men ble overtatt av Statens vegvesen, og benyttet til flere broer i Akershus.

I Akershus (før min tid) ble en tysk transporthenger for tanks bygget om til en spesialtilhenger hvor de spesielle bjelkene «hang» i overliggeren mellom forpart og bakpart, som hadde kompressor for aktivisering av styringen av bakparten. Når jeg passerer boligen som tilhørte «Stor-Johan» Johansen, som var fører av AFV-5, kommer mange gode minner fram. Ingen oppdrag var umulige for «Stor Johan». Det ligger mye historie i oppgavene disse to FWD-ene utførte. Da tanken om bevaring oppsto, prøvde vi å oppspore dem, men uten hell.

MERCEDES-BENZ UNIMOG 406 FRA 1975

Så er vi kommet fram til 1975, da Akershus anskaffet den første Mercedes-Benz Unimog 406. Den er brakt i kjørbare stand, men restaurering av bilen og alle arbeidsredskapene gjenstår. Forhandler var firma Bertel O. Steen, Spesiellkjøretøyer, og avdelingsleder var Stein Kollandsrud, som jeg kjente fra Oppklaringseskadronen i Tysklandsbrigaden. Kollandsrud var, i likhet

med meg, opptatt av driften og vedlikeholdet av vegnettet – impulser fra tiden i Tyskland. Vi fikk flere ganger besøk fra fabrikken – både fra teknisk side og markedsføringssiden – og vi fikk i Mercedes-Benz UNIMOGs internasjonale tidsskrift positiv omtale om opplegget og anvendelsen av utstyret – både det originalproduserte og egentilvirket utstyr.

Under min tjenestetid i Tysklandsbrigaden var jeg først fører av en stor bergingsbil, og ute på oppdrag både på mindre veier og etter Autobahn. Der fikk jeg se utstyret som ble benyttet. Det meste var gammelt og nedslitt, men det ga meg innsikt i hva de forventede store motorveier i Norge ville kreve av maskiner og utstyr for driften.

På slutten av 60-tallet forelå virkelig mye givende og interessant materiale om den nyeste utgaven av Unimog, og de arbeidsredskapene firmaet Alfred Schmidt hadde utviklet for Unimog. I denne perioden var det vintrer med betydelige snømengder, noe som medførte at brøytebilene «tettet igjen» vegkryss ved avkjørsler på motorvegen. Dette medførte risiko for dårlig oversikt, og det betinget at «oppdyddingen» måtte skje umiddelbart, noe som krevde en mindre og hurtiggående enhet. Her kom Unimogen inn med relativt rask transporthastighet, og utstyrt med omstillbar snøplog, eller snøfres.

Til de mangeartede oppgaver i sommerhalvåret var tilbudet av arbeidsredskaper stort. Det var kantslåtmaskiner, feiemaskiner, vaskekost for vegrekkverk m.m. Etter hvert ble det anskaffet flere



Hough Hod Hjul-
laster 1965 modell
trygt plassert ved
Eiavatn i friluftsmuseet på Norsk
vegmuseum.

redskaper til områdene. Det ble drevet betydelig opplæring og motivasjonsarbeid for kvaliteten på arbeidene.

Mitt motto var «den fullmekaniserte vegvokter og medeier i forhold til sine veger». (Det må her opplyses at dette selvsagt var akseptert av vedlikeholdssjefen.) Filosofien var å få tilbake den gamle vegvokterkulturen, og en underliggende dristig tanke var at førerne virket som selvstyrte enheter.

Jeg hadde fra guttedagene stor

respekt for vegvokterne, og i ferien var jeg ofte på gården Angermo, hvor en onkel kjørte lastebil for Vegvesenet. Jeg var med sommer som vinter. Onkel var en ansvarsbevisst sjåfør, og hadde med en sekk med høy i førerhuset som han plasserte foran meg som en «høybag». Det var vegvokteren som var sjefen. Jeg husker de hentet grus i et grustak, og vegvokteren Ludvig bestemte hvor massen skulle tas i grustaket, alt etter hvilken veg det gjaldt, basert på praktisk erfaring.

Ved at det er tatt vare på en av Unimogene og arbeidsredskaper, vil vi etter min mening ikke bare vise utviklingen innen teknikken, men også førerens motivasjon og yrkesstolthet for de mangede driftsoppgavene.

HOUGH – HOD HJULLASTER FRA 1958

Hough HOD var den første store hjullasteren som ble anskaffet til Statens vegvesen Akershus, og nummer to i det ganske land.

Vegvesenets oppgaver, med flere prosjekter beliggende rundt om i fylket, betinget spesialtransport mellom arbeidsstedene. Til opplastingsoppdrag av løse masser var gravemaskin mest brukt, og for mindre oppdrag kunne det bli mye maskintransport. På markedet kom det flere utførelser som svar på dette, traktorer som var «snudd», med lasteparatet montert «baklengs». De ble betegnet som baklastere. Skuffevolumet var beskjedent, og dermed kapasiteten.

Den spesialbygde hjullasteren, med stort skuffevolum og relativt stor transporthastighet, var den gunstigste løsningen, men dette var heller ikke problemfritt. Men underlag/kjørebane med vannpytter som frøs til var ugunstige. Ett hjul kunne slure på isen, og komme opp i relativt høyt turtall, mens de andre tre hjulene (4x4 utførelse) hadde grepet, og førte maskinen framover. Dermed kunne det «slurende» hjulet treffe en skarp stein i underlaget, og det virket som rene fresen, noe som skadet hjulet og kostet penger! Med bedre tilrettelegging ble resultatene som forventet.

Enda en episode: For de eldre leserne vil kanskje navnet Gabriel Frøholm være kjent; en meget sterk og dynamisk person. Til et bruanelegg var det behov for store mengder løs masse. Majoren – som Frøholm hadde som militær grad – hadde lagt opp til bruk av gravemaskin for opplastingen. Dette fikk Paulsberg rede på, og foreslo å prøve hjullasteren, men majoren hadde ikke noen tro på denne. Vi var tent på at dette måtte vi få til, og Paulsberg tilbød et visst volum gratis. Da dette målet var oppfylt med stor margin, var Majoren med på laget!

Tatt i betraktning den barrieren denne maskin brøt, har den fått en beskjeden plass på Vegmuseet.

AVELING BARFORD VEGHØVEL ASG 018 FRA (1988)

Dette er en veggøvel produsert i England, på lisens fra amerikanske Austin-Western. Det var før min tid anskaffet to Austin-Western 99H 4x4 veggøvlere i Akershus, opprinnelig for anleggsoppgaver, men de ble også benyttet til vinteroppdrag. Blant annet var den ene stasjonert ved Billingstad vegstasjon, og vegen over Sollihøgda var prioritert. Denne høvelen var helhydraulisk manøvrert, noe som rent ergonomisk medførte mindre belastninger på førerens håndledd ved høvling/isriving. Høvelen hadde ikke ratt, men tilnærmet et sykkelstyre. Dette medførte «brå» bevegelser på hjulene, det var styring på både for- og bakaksel. Under transport etter veg innebar dette meget krevende manøvrering for høvelføreren.



Aveling Barford veghøvel 1965-modell

Den økte trafikken i 60-årene medførte at snøen på vegbanen ble pakket til is, og datidens snøploger kunne ikke settes under press mot vegbanen. Dette medførte sporete og ujevn vegbane.

Mange veghøvlere i det norske markedet veide under ca. 10 tonn, og var mekanisk operert. Konstruksjonsløsningen innebar at tannhjul under belastning skulle settes i inngrep, og at betjeningsspaken slo hardt tilbake under isriving. Dette medførte mye sykefravær, også flere langtidsfravær. Derfor var det nødvendig med veghøvlere som var hydraulisk operert, med større vekt og helst i 6x6 (tre akslinger med drift på alle 6 hjulene) utførelse. Det var på denne tid, det rette tidspunkt både for produsent og veggjelder, at Aveling-Barford kom inn på mar-

kedet med høvlere som hadde nettopp de egenskapene utviklingen krevet. Dette medførte at det over år ble anskaffet flere Aveling-Barford-veghøvlere av den største utførelsen til Akershus.

Den rådende policy med «svart vegbane» medførte betydelige kostnader for høvelskjær/slitestål, som alene kunne utgjøre nær en million kroner i året. Dette inngikk jo i resultatene for veggjøvlene i Akershus, og sammenliknet med fylker med snødekte veger var kostnadene langt høyere.

Det skal ikke underslås at vedlikeholdskostnadene for de store veggjøvlene i begynnelsen var betydelige, noe som gjorde at vi forlangte at teknisk direktør og ansvarlig for sveisingen fra Aveling-Barford-fabrikken skulle komme for selv

å besiktige flere dårlig sveiste partier.

Dagen da representantene fra fabrikken skulle komme, hadde vi som vanlig i Norge bedt høvelføreren og formannen for våre sveisere, som hadde foretatt utbedring av dårlig sveising, om å komme til veghøvelen. Men da direktøren i kamelhårsfrakk nærmet seg veghøvelen og personene ved denne, bråstoppet han, pekte med den fine stokken mot gruppen og uttalte: Hvilke personer står ved maskinen?

Fra tiden i Tysklandsbrigaden, som var lærerik på mange måter, kjente jeg den arrogante måten engelske offiserer kunne opptre overfor oss nordmenn på, og repliserte at det var de personene som måtte slite med problemene som dårlig sveising hadde ført til. Han bråsnudde, uttalte noe jeg ikke fikk med meg, gikk mot bilen de var kommet med, og vekk var de.

Jeg ringte leverandørens kontor, og ba om at firmaets direktør måtte ringe meg. Det gjorde han, og beklaget sterkt episoden. De ville komme opp neste dag, og det gjorde de. Vi hadde lagt opp til «same procedure as yesterday», og denne gang kom han helt bort til maskinen. Den engelske sveiseansvarlige kommenterte de punktene som vår mann hadde avdekket med åpenbart elendig sveising. Direktøren var mer ydmyk denne gangen, og hadde en dialog med sin kollega. Akershus var en stor kunde, og hadde kjøpt et «parti» på hele fem veghøvler, så det burde være grunn til en mer respektfull opptreden.

En viktig tilføyelse: Aveling-Barford veghøvlene var meget effektive maski-

ner, og svært godt likt av høvelførerne.

Jeg tar med denne episoden for å vise at Vegvesenet på denne måten medvirket til utviklingen av mange maskiner. Og ikke minst, vi fikk vist det sosiale miljøet vi har på norske arbeidsplasser.

Ved at den siste Aveling-Barford veghøvelen ble levert til Akershus og flyttes til Norsk vegmuseum, og den tidligere Dravn veghøvelen fra 1938 er ved museet, vil museets «høvelpark» fra Akershus spenne over vel 50 års utvikling.

OG SÅ KOM SALTET!

Mitt inntrykk fra bruken av salt i Tyskland, og ikke minst erfaringene fra ferdsel i Oslo by («Salt Lake City»), var at bruken av salt også ville tvinge seg fram for Oslos nabofylke Akershus. Med dette i sikte hadde jeg over mange år sett at bruken av de kostbare veghøvlene ville bli redusert. Utviklingen ville gå mot større beredskapsbiler, med bæreevne og motorstyrke, og et hydraulikkopplegg for aktivering av brøyteutstyret: omstillbare snøploger, ensidig utkaster med «snøsprutstopp», frontmontert feiekost, spy-leutstyr, sideplog, undermontert høvelblad, hydraulisk drevet sand/saltspreder, kran og tipp.

Utviklingen ble drevet over mange år, og i mars 1992 ble prosjektrapporten/prosjekt B 041: «Krav til hydraulikkopplegg på store lastebiler til Statens vegvesen» presentert.

SCANIA P124 GB LASTEBIL FRA 1997
Scania P124 GB/6X2NZ ble oppbygget

Scania P 124
GB lastebil
1997 modell,
bygget etter
spesifikas-
joner med
hydraulikk-
opplegg for
spesialstyr.



Lastebiler
med snøplo-
ger på Norsk
vegmuseum.
Lengst til
høyre en Peter
snøfreser



etter overnevnte rapport, og opprinnelig anskaffet til Statens vegvesen Hedmark. Den ble overført til Mesta i 2003, og tilbakeført vederlagsfritt til Statens vegvesen i 2011, for å inngå i Norsk vegmuseums samlinger. Lastebilen ble utrangert på grunn av et omfattende motorhavari. Scania avdeling Kløfta foretok skifte til en brukt motor. Vegvesenet bidro med 48 000 kroner, og Scania tok resten (dvs anslagsvis tilsvarende beløp).

Statens vegvesens motiv var å få vist denne «beredskapsbilen», som er et produkt av FOU-innsatsen. Scaniaen ble vist på standen til Norsk vegmuseum, på utstillingen Vei og anlegg på Hellerudsetta i 2012. Denne viktige beredskapsbilen er opprinnelig ikke med i Verneplanen – men sammen med et representativt utvalg av snøploger betraktes den som et av de viktigste objektene som nå er kommet med i samlingen.

SNØPLOGER

Dette er et redskap som gjennom årene har hatt en utrolig utvikling – i Norge fra Teienplogen, som var produsert i tre og ble trukket av opptil flere hester, til dagens ploger av mange forskjellige utførelser. På dette området har Statens vegvesen lagt ned betydelige ressurser i utviklingen – både sentralt og lokalt, og i samarbeid med ulike produsenter.

Selv har jeg som gutt opplevd Teienplogen i bruk, både på hovedveger og i bygater trukket med bare en hest. Så gikk utviklingen via bil med ca. 75 Hk og spissplog, til dagens største beredskapsbiler med opptil 750 Hk og hydrau-

lisk styring på diagonalplogen. Vi som har drevet med utstyr for vinterdrift og snørydding har opplevd denne perioden som en interessant og utfordrende periode. De siste leddene i utviklingen, med omfattende hydraulikkopplegg og elektrisk styring/aktivering, kaller jeg ikke for snøploger, men «plogmaskiner».

Sjefingeniør Arnulf Ingulstad i Vegdirektoratet, Maskin/materiellkontoret, var en drivkraft i denne utviklingen. I heftet «Snøploghistorie: rapport 2008» (Vegdirektoratet) er utviklingen nærmere beskrevet.

FORTSATT LAGRING AV MASKINER I AKERSHUS

Med etableringen av Norsk vegmuseum kom det etter hvert fagfolk også på restaureringsprinsipper, og man fikk i forbindelse med verneplanarbeidet i 1998 satt i gang en plan for hva som burde bevares på landsbasis. Maskin- og materiellkontoret i Vegdirektoratet hadde lenge samarbeidet med Akershus vegkontor om flere av maskinene. I 2003 ble Vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsdrift avviklet og overdratt til det nyetablerte Mesta. Da var det også slutt på dette kontoret, og maskinbevaringen i Akershus ble for en periode godt ivaretatt av en solid gjeng pensjonister, sammen med en del annet viktig bevaringsarbeid.

Etter omorganiseringen fikk den museale virksomhet disponere Herstua veggarasje ved Maura i Nannestad. Der er det romslig lagerplass og muligheter for enkle reparasjoner. Tidligere vegmester og veteran John Arne Gystad har til nå

styrt den museale virksomheten herfra. Da Gystad var i aktiv tjeneste, sorterte både Herstua og Myhrer i Eidsvoll under ham.

REKRUTTERING

Den store utfordringen er heretter rekruttering av medarbeidere med vegteknisk bakgrunn og historisk interesse.

Både på Vegvesenets og egne vegne er jeg takknemlig for at disse veteranene og toppkompetente fagfolkene engasjerte seg for saken, flere med over ti års medvirkning i den museale virksomheten som pensjonister, med et møterom og kontorer i brakkeriggen til anlegget E16 Frantzenfoss–Sollihøgda:

Per Øgaard, med et langt virke som plan-sjef, og sterkt historisk engasjert. «Sjefen over alle kongevegene» – prosjektleder for utarbeidelsen av tolv rapporter som har gitt verdifull innsikt i hvor kongevegene har gått, og iherdig med å få aktivisert dem som turveger. Arbeidet med registrering og utarbeidelse av de tolv rapportene var et omfattende arbeid, i alt over 600 km ble registrert. Rapportene ble sendt til fylkets biblioteker og videregående skoler.

Bent Skari, vegsjef 1971-89, ryddigheten sjøl, og redaktør av bøkene om Statens vegvesen: Akershus 1960-1990 og 1990-2000. Disse er uvurderlige oppslagsverk for planleggere og jurister. Han har dessuten skrevet «Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94».

Gunnar Tveit, byggeleder for Drammensvegen over flere tiår: «Drammensvegens



Fridtjov Angermo takker kong Harald etter at han har fått Kongens fortjenestemedalje.

far». Også ivrig opptatt av å restaurere kongeveger for aktiv turbruk.

Nils Kleven, med allsidig praksis fra vedlikeholdsdriften.

Denne gjengen med pensjonister gjorde en formidabel innsats for kulturminnevernet og kulturhistorien i Akershus i et par tiår rundt 2000.

