



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2022

Åpning av utstillingsbygget ved Norsk fjellsprengnings- museum

AV MORTEN O. REITEN



Utsnitt fra kjøkkenet i brakke 1 i Hakavik i 1917, rekonstruert i Norsk fjellsprengningsmuseums nye utstilling. (Foto: Morten Reiten)

Åpning av utstillingsbygget ved Norsk fjellsprengningsmuseum

AV MORTEN O. REITEN

11. juni 2022 åpnet den permanente utstillingen i brakkeriggen ved Norsk fjellsprengningsmuseum, som er en del av Norsk vegmuseum. Utstillingsåpningen markerer også starten på drift av byggetrinn 2. Helt siden museets planleggingsfase og forprosjekt tidlig på 1990-tallet hadde ildsjelene bak Norsk fjellsprengningsmuseum ønsket seg et anlegg for gode innendørs utstillinger.

Allerede i 1991 hadde rådgivningsfirmaet Berdal Strømme AS prosjektert for et bygg på 2600 kvadratmeter som den gang var tenkt som et komplett museumsbygg med arkiv, magasin, kontorer og utstillingsflater. Bygget skulle ligge på kanten ovenfor der museets Mobil-stasjon i dag er plassert. Prisen var anslått til 28,5 millioner 1991-kroner.

Nokså ambisiøst, tenker man kanskje i dag, men uten pionerånd og vilje til å satse hadde det heller ikke blitt noe av byggetrinn 1 – museumstunnelen. En annen interessant detalj fra 1991-planene er at man i planlegging av adkomstveier og parkering tar hensyn til et eventuelt kommende kjøretøymuseum på området. Det skulle gå 27 år fra disse planene ble utarbeidet til første spadestikket for Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen.

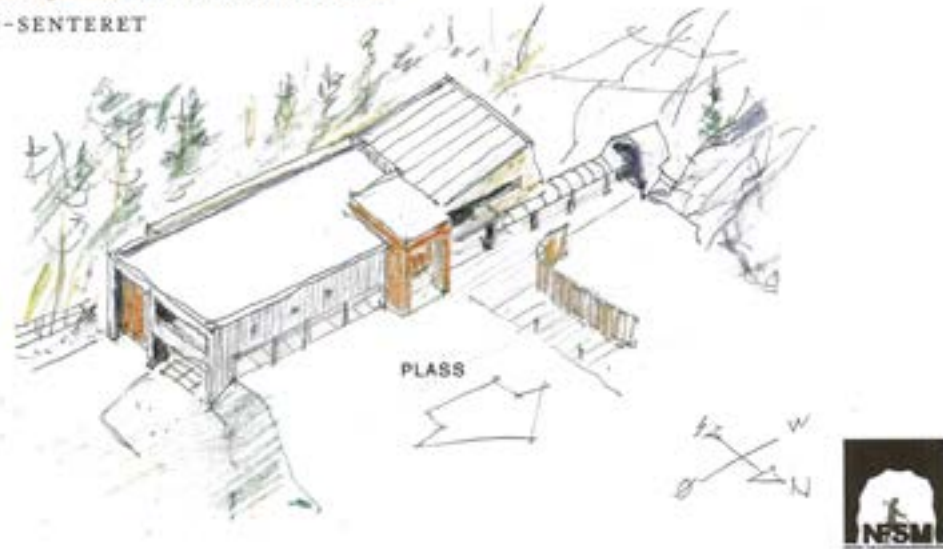
Museumstunnelen ble sprengt ut på dugnad i 1993 av entreprenørene Selmer AS, Eeg Henriksen Anlegg AS og Veidekke AS. Disse hadde både maskiner og mannskap i drift på Gjøvik i forbin-

Morten Reiten (47) er oppvokst på Sunndalsøra, har bakgrunn som fotograf og er utdannet innen historie- og kulturformidling. Han arbeider nå ved Norsk vegmuseum og har vært prosjektleder for det nye utstillingsbygget



delse med bygging av fjellhallen til OL. I mange år var det en uavklart finansieringssituasjon rundt videre fremdrift og ferdigstillelse av tunnelen. I 1997 bevilget Samferdselsdepartementet 20 millioner kroner til ferdigstillelse av anlegget under forutsetning av at Norsk vegmuseum overtok alle eiendeler tilhørende Norsk fjellsprengningsmuseum, samt ansvar for fremtidig utvikling og drift av anlegget. I 2004 åpnet museumstunnelen med ferdig utstilling for publikum. Utstillingen i tunnelen ble revidert og oppgradert i 2018.

NORSK FJELLSPRENGNINGSMUSEUM INFO-SENTERET



Revidert plan for bygging av Info-senter i 2007. (Illustrasjon: Einar Hermanrud)

Tilbake til planene om et informasjonssenter, eller info-senter som det ble hetende internt ved museet og i fjellspreningsmiljøet. Prosjektet ble justert noe ned i omfang, men det skulle fortsatt bli et bygg med funksjoner og fasiliteter som kunne egne seg til både å ta imot skoleklasser og være vertskap for konferanser. I et prospekt fra 2007 hadde arealet krympet til 930 m², mens kostnadene hadde økt til litt over 30 millioner. Bygget var nå tenkt oppført i direkte tilknytning til tunnel-utgangen på sørsiden.

Tiden skulle vise at det fortsatt var vanskelig å reise finansiering for et såpass påkostet anlegg, både i form av bidrag fra bransjen og som bevilgninger fra staten.

BRAKKERIGGEN

I 2013 fikk Norsk vegmuseum tilbud om å overta en stor brakkerigg fra Statens vegvesen i Akershus. Brakkeriggen stod

ved Franzefoss sitt anlegg i Sandvika og måtte fjernes for å gi plass til ny E16. Det ble takket ja til brakkene, og entreprenør Leonhard Nilsen & Sønner påtok seg å demontere, flytte og å sette brakkeriggen opp igjen på Hunderfossen. De utførte også en bygningsmessig tilpasning til ny bruk våren 2014. Multiconsult påtok seg byggemelding og prosjektering, og Norsk vegmuseum bidro både med oppfølging av bygningsarbeider og med kulturhistorisk kompetanse da den to-etasjes brakkeriggen ble reist omtrent der hvor det første info-senteret fra 1991-planene var tenkt plassert.

Ganske umiddelbart ble brakkeriggen omdøpt til info-senteret. Fortsatt holdt man fast ved tanken på at brakkeriggen skulle fylles med flere funksjoner, som blant annet bibliotek, men hovedvekten lå nå på en kombinasjon av utstilling av gjenstander, og innredning av autentiske kontorer som skulle vise ulike

funksjoner, samt rom for å vise brakkestandard i 1, 2 og 4-mannsrom.

Fra 2014 til 2020 ble det bare gjort beskjedne grep for å tilpasse brakkeriggen til formidlingsformål. Ildsjelene i Foreningen for Norsk fjellspreningsmuseum begynte nok å bli noe utålmodige, men fra Norsk vegmuseums side forelå det ikke noen konkret plan om, og i så fall hvordan og når info-senteret skulle åpnes som fullverdig formidlingsarena. Artikkelforfatteren tok på bakgrunn av dette initiativ til et forprosjekt våren 2020, med håp om å kunne igangsette et større ombyggings- og utstillingsprosjekt fra høsten 2020.

Dette ble godkjent av museets ledelse, og en prosjektplan og et budsjett kom på plass. Med meg som prosjektleder ble det satt en første prosjektgruppe med Åsmund J. Sletten (formidling), Stein Erik Blomberg (bygg/drift) og Ann Merethe Dokken (samling/gjenstander).

For meg var det viktig å involvere det faglig sterke og entusiastiske miljøet i Foreningen for Norsk fjellspreningsmuseum. Denne foreningen viderefører bransjens engasjement etter at Norsk vegmuseum i 1997 overtok det formelle ansvaret for drift og utvikling av Norsk fjellspreningsmuseum, og foreningen feirer, som Norsk vegmuseum, 30 års virksomhet i 2022.

Foreningen er ikke en venneforening bestående av privatpersoner, men en bransjeforening hvor aktører i anleggs-, leverandør- og rådgivningsbransjen er medlemmer, og velger ut kontaktpersoner og representanter som bidrar inn i foreningens arbeid. For å komme i gang med arbeidet ble det i oktober 2020 arran-



Flytting av brakker fra Sandvika til Hunderfossen høsten 2013. (Foto: Morten Lund)

Ann Merethe Dokken, Åsmund J. Sletten og Stein Erik Blomberg fra Norsk vegmuseum er i gang med prosjektering og ombygging av mannskapsbrakke 1905. (Foto: Morten Reiten)





Fra starten av utstillingen om norsk gruve- og bergverksdrift. (Foto: Morten Reiten)



Fra rallardelen og historie fra Hakavik. (Foto: Morten Reiten)

gert en workshop sammen med en delegasjon fra Foreningen for Norsk fjellsprengningsmuseum. Her deltok Bjørg Eva Aasen (Jernbanedirektoratet/Norsk jernbanemuseum), Nils Røren (Veidekke) sammen med foreningens leder Ola Woldmo og sekretær Morten Lund. Fra museets side presenterte vi et sett planer som både omhandlet bygningsmessige endringer, tekniske løsninger for utstillinger og nokså detaljerte forslag til hvilke tema og innfallsvinkler som ville kunne være aktuelle.

På de 30 årene som hadde gått siden de første planene ble forfattet, har mye skjedd, også i hvordan det er fornuftig å prioritere ressurser, og vi har en stadig økende bevissthet på at også våre disposeringer, utbygginger og publikumstilbud skal være bærekraftige.

Måten å tenke formidling på er forandret og fornyet flere ganger siden 1990-tallet. For oss var det derfor viktig at vi skulle bygge en utstilling som skulle være nettopp det – en museumsutstilling.

Vårt publikum er mangfoldig og sammensatt, og et såpass stort løft skal appellere like mye til barnefamilien som besøker oss i sommersesongen som til ingeniørforeningen som er her på spesialomvisning.

OMBYGGING OG UTSTILLING

Vår presentasjon til Foreningen for Norsk fjellsprengningsmuseum inneholdt derfor mange nye tanker om hva dette bygget skulle inneholde. Vi ønsket blant annet en større variasjon i de «autentiske» miljøene og vi ønsket en egen avdeling spesielt tilrettelagt for barn.

Vi var også tydelige på at vi ikke ønsket å videreføre begrepet info-senter. Samtidig var vi opptatt av å fortelle en mest mulig komplett historie, som både tegnet store linjer og så historien i lys av annen samfunnsutvikling, men også med naturlig rom for å snakke om teknikk og fag.

Vi opplevde dialogen med foreningen som positiv fra første stund, og med stort engasjement. Etter første samling

gikk vi tilbake til prosjektbordet og foretok både justeringer, tilføyelser og noe ble også tatt ut. Morten Lund og Jarle Gausen (Skanska) ble i ettertid valgt inn som faste representanter i prosjektgruppa. Bare uker etter oppstartsmøtet rykket de første håndverkerne inn i brakkeriggen, og det ble i månedene fremover bygd delevegger, lagt gulvbelegg, malt overflater og montert utstillingsbelysning.

Selve disposisjonen av utstillingsarealet ble nokså uforandret fra første utkast. Det store rommet i første etasje, nordre del ble en kronologisk utstilling som starter ved tidlig bergverksdrift på 1600-tallet og slutter ved moderne tunnelbormaskiner. Her ville gjenstander i kombinasjon med tekst, foto og grafikk/tegninger bære utstillingen. Rommet til venstre for hovedinngangen er viet til rallarhistorie, og to av de opprinnelige kontorene er åpnet mot utstillingsrommet. De tidligere kontorene er brukt til å bygge opp en 6-manns anleggsbrakke fra 1905 og et anleggskjøkken fra 1917. Mot publikum er det heldekkende glass.

Videre inn korridoren er det beholdt tre autentiske kontorer, som nå er innredet som stikningskontor og materialforvalterkontor fra 1980-tallet, og et anleggslederkontor fra 1990-tallet. I andre etasje er første del en fordypningssone hvor man kan lære mer om utdanningssystemer, bransjens historie, HMS og fremveksten av fagbevegelsen.

Til venstre for trappen er det bygd et eget aktivitetsområde for barn. Her kan de minste boltre seg i en mini-utgave av et typisk 1950-talls høyfjellsanlegg, med smie, ingeniørkontor, kjøkken og en spennende tunnel. I dette området er det også bygd en buldre/klatrevegg.

Mot nord i andre etasje har vi gjen-skapt en oppholdsbrakke og en lompebrakke (skiftebrakke) etter modell fra Norges siste store statlige vannkraftutbygging, Ulla Førre-anlegget, og med datering til ca. 1980.

Det er mye tekst for den interesserte, men også mulig å få med seg ganske mye ved bare å lese på gjenstandsskilt og bildekster. Det totale arealet som er i bruk



Vinduene er utvendig foliert med konstruerte situasjoner fra arbeidsdagen i brakka. Her finner publikum ansikter fra både museet og fra Foreningen for Norsk fjellsprenningsmuseum. (Foto: Morten Reiten)

i dag er på nesten 400 m², og det kan være interessant å merke seg at utstillingsarealet i 2007-planene ikke var på mer enn 475 m². Ut fra dette kan vi si at vi har kommet greit i mål.

Det vi i tillegg har fått, er en autentisk brakkerigg som også tilfører noe viktig visuelt og eksteriørmessig til museumsområdet. Samtidig har vi med en bygningsmasse å gjøre som for lengst har passert forventet levetid. De eldste brakene nærmer seg 60 år gamle, og vi har underveis i prosjektet fått noen påminnelser om at dette er enkle konstruksjoner som krever vedlikehold og oppfølging.

I 2021 ble arbeidsgruppa utvidet med museumshåndverker Vegard Andersson, museumspedagog Berit Hole og grafiker og illustratør Stian Tranung.

GJENSTANDER

Det som kanskje er aller mest unikt ved et museum sammenlignet med andre informasjons- og formidlingsarenaer er at museene har gjenstander – og for-

valter og formidler historie om bruk og egenskaper til disse gjenstandene. Det har vært viktig fra første stund å kunne bruke gjenstander som bærende element i utstillingen.

Gjennom 30 år har museet samlet større og mindre gjenstander som har vært relatert til norsk fjellsprenningshistorie. For å supplere og skape en bredde samt å understreke enkeltfenomener, har vi også kjøpt gjenstander, mottatt gaver og ikke minst lånt inn gjenstander, både fra privatpersoner og fra andre museer. I dette arbeidet har vi samarbeidet godt med Orkla Industriemuseum, Norsk bergverksmuseum, Justismuseet, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek og Rørosmuseum. Fra Orica har vi fått låne unike gjenstander som stammer fra Gullaug fabrikk og som viser en del av norsk sprengstoffindustriens historie på 1900-tallet. Bane NOR har donert en over tre meter lang modell av tunnelboremaskinen som ble brukt i Ulrikentunnelen i Bergen, og en rekke andre firma og privatpersoner har bidratt med

Lillian og Asgeir Tillerflaten har begge jobbet på Ulla Førre, og besøkte utstillingen noen dager før åpningen. De donerte Asgeirs anleggshjelm, og ga tommel opp for gjenskapingen av brakkemiljøet. (Foto: Morten Reiten)



smått og stort. Vi var lenge usikre på om vi kom til å få nok gjenstander, men de siste ukene før åpning kunne vi med glede slå fast at både utvalg, bredde og antall bidro til en god helhetlig utstilling.

I tillegg til museumsgjenstander inneholder også utstillingen mange hundre rekvisitter, som i all hovedsak er brukt for å innrede kontorer og mannskapsbrakker. En god del av disse gjenstandene kommer fra brakker og anlegg, men vi har også i prosjektperioden vært høyt og lavt i hele Mjøsområdet og Gudbrandsdalen hos privatpersoner, samlere og brukthandlere. Bare i rallarbrakka fra 1905 er det plassert 149 større og mindre gjenstander, hvor alle er anskaffet spesielt til denne utstillingen.

Selv om det ikke er snakk om museumsgjenstander, har vi vært nokså nøye på at det vi viser skal oppleves som autentisk, og at gjenstandene anses å være representative og tidsriktige i utførelse og

funksjon. Et eksempel kan være brakkekjøkkenet fra 1917. Her har vi hatt en dialog med Norsk folkemuseum og museets metallkonservator, som blant annet har rådet oss til å være forsiktige med å sette inn gjenstander av aluminium da dette var et forholdsvis nytt materiale som i 1917 var sett på som eksklusivt, og neppe et førstevalg for anleggsfolk. Derfor går det mye i kobber og emalje.

Ulla Førre-brakka er også en historie i seg selv. Å finne dagligdagse, og gjerne litt «stygge» innredningselementer fra 1980 er vanskeligere enn man skulle tro. I dette arbeidet har vi aktivt brukt Face-



Fra samlingen av anleggshjelmer og hodeplagg. (Foto: Morten Reiten)



Et antall skala-modeller av vanlige maskiner på fjellsprenningsanlegg fra 1970-tallet og frem til i dag. (Foto: Morten Reiten)

book-gruppen som er viet Ulla Førre, og som har enormt mye bildemateriale fra livet på brakkene. Det ble tidlig klart at både gardiner og møblement i stor grad var av en spesiell type, og vi bestemte oss for å skaffe akkurat disse – ikke bare noe som lignet.

Det var lenge som å lete etter nåla i høystakken, men igjen hadde vi stor hjelp av privatpersoner. Gardiner ble funnet på en gammel NVE/Statkraft-hytte, og er spesialproduserte for NVE og har NVE brodert inn i kantene. To lenestoler dukket opp hos en brukthandler i Romsdalen. På Vinstra fantes også to stoler som hadde stått i en gamle brakke, og den siste kommer fra Ringsaker.

FOTO OG ILLUSTRASJONER

Norsk vegmuseum har en stolt historie i å bruke foto og illustrasjoner som viktige elementer i utstillinger. Bildematerialet i utstillingen er delvis basert på bilder

som Norsk vegmuseum og Foreningen for Norsk fjellsprenningsmuseum har samlet inn gjennom 30 år. Vi har gjennomgått tusenvis av papirbilder, dias og digitale filer, og mer enn en gang har det slått oss at «endelig» kan vi få vist noe av dette flotte og viktige materialet.

Vi har også på fotosiden lånt eller kjøpt bilder fra andre museer som Norsk jernbanemuseum, Norsk folkemuseum, Norsk Teknisk museum, Blaafarveværket, Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek og flere andre. Vi har også kjøpt noe materiale fra NTB/Scanpix. Det ligger store og viktige samlinger med unikt fotomateriale hos privatpersoner, og vi er svært glade for at vi alltid blir møtt med entusiasme når vi ønsker å bruke av dette materialet. Lokalhistorikere, samlere av lokal kultur og lokale forfattere sitter ofte på både spisskompetanse og materiell som kan bidra til å løfte nær sagt hvilken som helst museumsutstilling.



Museets egen Stian Tranung har produsert all grafikk i utstillingen. I tillegg har han tegnet og illustrert, som i denne tegneserier som er en av seks seriestriper i utstillingen. (Illustrasjon: Stian Tranung)

Et artig grep ved utstillingen er at vi i stadig større grad klarer å trekke veksler på vår egen illustratør og grafiker Stian Tranung. Ikke bare har Stian løst det grafiske uttrykket på en delikat måte, han har også fått boltre seg i det som ligger hans hjerte nærmest – å tegne. Dette vises særlig godt i seks tegneseriestriper som inngår i grafikken, med utgangspunkt i historisk riktige – men også humoristiske eller kuriøse hendelser.

HISTORIE

Jeg hadde gleden av å jobbe nokså grundig med fjellsprenningshistorie da vi i 2017/2018 oppgraderte utstillingen i tunnelen. Dermed var det ganske mye jeg kunne litt om, og en del stoff jeg hadde lyst til å jobbe videre med. En historie som hadde festet seg var dynamittangrepet mot mannskapsbrakkene ved vannkraftutbygginga i Hakavik i 1917. En spennende og dramatisk historie, men som måtte få en naturlig plass i den totale historien og ikke virke tilfeldig plassert. Løsningen ble å følge hovedpersonene over tid, og bruke deres historie som grunnstamme i mye av rallarfortellingen.

En annen dramatisk historie var pengeskrinet med 5000 dagslønninger som forsvant sammen med de som fraktet det på Finse under bygging av Bergensbanen i 1905. Disse historiene kjennetegnes av at de har vært fortalt flere ganger, men at man i stor grad har forholdt seg til de opprinnelige nedtegnelsene av folk som var til stede, og i liten grad har tatt i bruk kildemateriale fra andre. Vi valgte derfor å sette slektsforsker og NRK-researcher Kai-Samuel Vigar dt på saken, og gjennom hele 2021 jobbet han sammen med oss, i hovedsak ved arkivbesøk og gjennomgang av skriftlige kilder.

Dette ble for oss en viktig ressurs, og selv om vi ofte følte at vi lette etter den berømte nåla i høystakken, ga det resultater. Vi sitter nå på viktig kunnskap om hendelsene, som tidligere ikke har vært kjent. Deler av dette er presentert i utstillingen, og det planlegges fyldige artikler som omhandler disse sakene – kanskje kommer den første allerede i neste årbok for Norsk vegmuseum.

Vi har hele tiden både kikket til tidligere planer for utstillinger (og info-senter) og hatt tett dialog med Foreningen for Norsk fjellsprenningsmuseum når



Fra et av kontorene innredet som et autentisk stikningskontor i brakkerigg fra tidlig 1980-tall. (Foto: Morten Reiten)

vi har valgt ut stoff og vinklinger. Som i tunnelen er vannkraftutbygging en viktig bærebjelke i det som formidles, men vi har også vært bevisste på å løfte opp vei og jernbaneutbygging. Vi er også godt fornøyde med å få plassert militær- og forsvarshistorie inn i den helhetlige historiefortellingen, hvor også kald krig og etterkrigstidens utbygging av tilfluktsrom har vært sentrale tema.

Et annet tema som vi har jobbet mye med, er å formidle hva slags fjellsprenningsoppgaver som har vært sentrale ved lagring og ilandføringer fra olje- og gassfeltene. Vi har hatt god hjelp av kontakten med bransjensom har bidratt med opplysninger særlig knyttet til ulike anlegg, tekniske aspekter og utviklingstrekk. I denne utstillingen har også kvinneyrker, lønn, HMS, livet på brakka og fremveksten av fagbevegelsen vært interessante

temaer vi har fordypet oss i. Vi har hatt mange gode hjelpere som har hjulpet oss med fakta-sjekk, hvor de fleste er kolleger ved andre museer eller historikere/lokalhistorikere. Bak det ferdige arbeidet ligger mange hundre timer med bearbeidelse av historisk stoff, og i dette prosjektet har vi også satt av ganske mye tid til å diskutere utvalg og vinkling på stoffet innad i prosjektgruppa.

ÅPNING OG VIDERE BRUK

Utstillingen åpnet med høytidelig snorklipping, marsipankake, taler og rallarviser lørdag 11. juni 2022. I forkant av dette hadde det vært hektiske dager, de siste seks ukene før åpning ble det mange sene kvelder for å komme i mål. Vegmuseets håndverkere hadde levert solid arbeid og lå godt i rute, slik at arbeidet i innspurten i stor grad dreide seg om å



Åpningsfest lørdag 11. juni 2022. Lillehammers kultursjef Olav Brostrup Müller kutter snora, mens leder i Foreningen for Norsk fjellsprenningsmuseum Ola Woldmo (t.v.) og leder i venneforeningen ved Norsk vegmuseum, Lars Ulvestad, holder med stødige hender. (Foto: Morten Reiten)

ferdigstille tekst, bilder og det grafiske, samt å få på plass det siste av teknikk og infrastruktur fra eksterne leverandører. Alt var på plass og fungerte som det skulle til åpning, og en samlet stab kunne senke skuldrene og ønske velkommen et interessert publikum som ga uttrykk for en god museumsopplevelse.

Utstillingen er permanent, og har ingen sluttdato. I tiden fremover vil vi gjøre nødvendige suppleringer og eventuelt utbytting av gjenstander, da det ikke er uvanlig at det dukker opp interessante objekter når publikum, samlere, bransjefolk eller andre ser en ferdig museumsutstilling.

Pr nå vil utstillingen være åpen hver dag i museets hovedsesong 15. juni til 15. august. I tillegg vil det være åpent for publikum ved enkelte skoleferier eller

spesielle arrangement. Grupper kan tilbys omvisninger og besøk i utstillingen utenfor sesong, men bygget vil etter planen være stengt om vinteren. Utstillingen er bygd opp slik at publikum går gjennom den på egen hånd, men i rallaravdelingen er det plass for å kunne ta imot og å samle grupper eller skoleklasser på 20-25 personer for introduksjoner eller spesialomvisninger. Den første spesialomvisningen her ble avholdt i skolens høstferie 2022.

I andre etasje er det fortsatt 6 små rom som ikke er tatt i bruk, og planen er å gradvis inkludere disse rommene i utstillingene, med avgrensede temaer som innbyr til fordypning. Dermed ligger det noe mulighet til vekst og videreutvikling innen temaer vi fortsatt ikke føler oss ferdige med.