

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 veghovler, så det burde være grunn til en mer respektfull opptreden.

En viktig tilføyelse: Aveling-Barford veghovlene 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 ferdse 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 veghovlene 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
spesifika-
sjoner med
hydraulikk-
opplegg for
spesialutstyr.



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 Hellerudslletta 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 «Snøplohistorie: 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