

Vegminjasafnið

Grein til birtingar í „Árbók VFÍ / TFÍ 2007.
11. nóv. 2007, Jakob Hálfdanarson, minjavörður.

Saga

Vegagerðin rekur minjasafn sem heitir Íslenska vegminjasafnið. Heiti þess er stytta í Vegminjasafnið.

Vegminjasafnið á sér nokkurra áratuga sögu. Safnað hefur verið saman ýmsum munum og upplýsingum frá fyrri tíð, og nokkrar vélar sem notaðar voru við vegagerð hafa verið gerðar upp til varðveislu. Upphaf safnsins má rekja til miðbiks síðustu aldar, því í kringum árið 1950 hóf Starfsmannafélag Vegagerðarinnar söfnun gamalla muna er tengdust vegagerð. Vegagerðin tók svo við umsjón safnsins í byrjun árs 1989, þegar ráðinn var minjavörður til þess að sjá um daglegan rekstur þess. Greinarhöfundur tók við safninu árið 1997 í fullu starfi. Áður höfðu þrjú menn séð um það, oftast í hálfu starfi, eða eftir að þeir komust á eftirlaun, svo starfstími hvers og eins var stuttur og hafði það ýmsa ókosti í för með sér.



Markmið

Vegminjasafnið er menningar- og fræðslustofnun. Markmið þess er að standa vörð um minjar sem tilheyra fyrirtíðarvegagerð á Íslandi og varpað geta ljósi á þennan þátt í menningar- og samgöngusögu þjóðarinnar. Þessar minjar eru þjóðarverðmæti og með aðstoð þeirra ber safninu að veita nútímafólki og komandi kynslóðum fortíðarsýn og samband við söguna.



Hlutverk

Það er hlutverk safnsins að varðveita og miðla sögu vegagerðar á Íslandi. Varðveislunni gegnir það með söfnun, skráningu, forvörslu og rannsókn á minjum um vega- og brúagerð á Íslandi, munum, ljósmyndum, filmum, teikningum, skjölum og mannvirkjum. Miðlun sinnir safnið meðal annars með sýningum og safnfræðslu.



Munir

Safnið á töluvert af munum, tækjum og tólum. Þetta eru vegagerðarvélar, skúrar, tjöld, handverkfæri, ljósmyndir, mælingatæki, skrifstofuáhöld, umferðarskilti, smíðaverkfæri, reiðtygi, líkón og margt fleira.

Mikil vinna við að gera upp suma þessara muna, hefur verið innt af hendi víða um land í áhaldahúsum Vegagerðarinnar á svokölluðum „dauðum tíma“. Núna er unnið á þremur stöðum að því að gera upp muni. Í Borgarnesi er verið að gera upp Diamond-dráttarbíl frá 1942. Á Ísafirði Trygg-mótor frá 1923. Á Akureyri Volvo-vörubíl frá 1961.

Áhugi manna á safninu er mikill og bætist því stöðugt við það, en safnið var lengstum á hrakhólum með húsnæði.



Tíðarandinn

Vegagerðarmenn þess tíma þegar söfnunin hófst, það er um miðja síðustu öld, notuðu enn skóflu og hrífu, eins og til dæmis Einar Friðriksson tippari um 1950. Tipparar voru þeir kallaðir sem tóku á móti efninu sem ekið var í veginn. Þeir sögðu til um hvar efnið skyldi losað og sáu svo um að jafna úr því með skóflu og hrífu.

Þó voru að sjálfsögðu löngu komin nútímalegri tæki, svo sem F.W.D. vörubíll (Skammstöfun fyrir „Four Wheel Drive“).

„Snjóbíllinn“ F.W.D. kom til landsins stuttu eftir árslok 1926 og var skráður í Reykjavík sem vörubíll, 12. maí 1927, undir skrásetningarnúmerinu RE 418. Verksmiðjunúmer hans var 3549.

Hann var mikið verkfæri á að líta, 3.700 kg að þyngd og 2,17 m á breidd, með 42 hestafla vél, sem þótti mjög mikið á þeim tíma, og var hann með snjóplóg að framan og dró annan á eftir sér. Bílstjóri var Jón Hjartarson.

En þessi snjóbíll virðist ekki hafa uppfyllt þær vonir sem efalaust hafa verið við hann bundnar upphaflega. Strax þann 24. janúar 1927 segir frá því í blaði í Reykjavík að Helligheiði sé svo snjóþung og snjór þannig gerður að snjóbíllinn fái ekki orkað því að ryðja veginn. Og síðar um veturinn birti blaðið aðra fregn um sama efni svolátandi:

Snjóbíllinn

Misjafnar sögur ganga um starfsemi hans á Helligheiði. Vegurinn er svo frámunalega klaufalega lagður, að á stórum svæðum setjast á hann djúpir skaflar. Snjóbíllinn grefur djúp göng gegnum skaflinn, sem verða enn dýpri vegna uppmokstursins, svo skefur í gryfjuna og allt verður bráðóþæft. Er það a.m.k. sumra þeirra mál, sem um heiðina hafa farið nýlega, að það sé sama og að fleygja peningum í sjóinn að láta snjóbíllinn halda áfram að starfa.

Bíllinn var í notkun þar til seinni heimsstyrjöldin skall á. Með stríðinu komu hingað öflugri bílar og gamla trukknum var lagt, þó hann væri nýlega uppgerður. Trukkurinn var geymdur í bragga uppi við Rauðavatn fram til ársins 1960, en þá vantaði geymslupláss og þótti augljóst að F.W.D.-bíllinn yrði ekki notaður frekar. Starfsmannafélag Vegagerðarinnar óskaði eftir að fá hann keyptan, - en fékk ekki. Var hann þá enn í ökufæru standi.



Einar Friðriksson tippari um 1950



F.W.D. (Four Wheel Drive), Jón Hjartarson

Örlög F.W.D. urðu þau að hann var tekinn út úr geymslunni við Rauðavatn, hellt yfir hann bensíni, kveikt í honum og hann urðaður. Á þessum tíma var mönnum því miður ekki ljóst sögulegt gildi bílsins. Í dag hefur tíðarandinn og gildismat manna sem betur fer breyst. Það má meðal annars sjá á Vegminjasafninu.



F.W.D. árgerð 1927, brenndur og urðaður 1960

Húsnæði

Húsnæðisleysi Vegminjasafnsins hefur lengst af staðið því mjög fyrir þrifum. Núna hefur safnið til umráða geymsluhúsnæði er snýr að portinu í Borgartúni 5. Einnig eru munir geymdir á nokkrum stöðum úti á landi, meðal annars á Selfossi og í Búðardal.

Árið 2002 var gerður samningur við Samgöngusafnið í Skógum undir Eyjafjöllum, sem þá var í byggingu, um að það haldi sýningar á safngripum Vegminjasafnsins. Samgöngusafnið er hluti af Byggðasafninu í Skógum, en húsnæði Samgöngusafnsins var byggt á árunum 2001 til 2002. Það var vígt 20. júlí 2002.



Samgöngusafnið í Skógum

Vegminjasafnið er með eina deild í Samgöngusafninu, þar sem sýndir eru ýmsir munir þess, svo sem, ámokstursskóflur, vegheflar valtari, vörubíll, snjóbíll, vegavinnutjald með búnaði og ýmislegt annað. Deildir Samgöngusafnsins eru alls 6, á um 900 m² sýningarsvæði. Heildarstærð hússins er 1.510 m².

Vettvangur

Vettvangur Vegminjasafnsins er Ísland allt. Undir það heyra minjar, sem eðli málsins samkvæmt, verða ekki sýndar inni í húsum. Það eru til dæmis gamlir vegir og brýr. Enn hefur lítið verið gert fyrir gamla vegi, en nokkrar gamlar brýr hafa verið gerðar upp til varðveislu og standa flestar á þeim stöðum sem þær upprunalega voru. Ein var þó flutt að Samgöngusafninu í Skógum, en þar er eitt haf, af 9 alls, úr stálgrindabrúnni sem byggð var yfir



Brú á Bláskeggsá í Hvalfirði, byggð 1907

Jökulsá á Sólheimasandi árið 1921 og var í notkun til ársins 1967, er núverandi brú var byggð.

Brýr sem hafa verið gerðar upp til varðveislu eru til dæmis:

Á Köldukvísl í Mosfellsbæ, 19,3 m löng steipt bogabrá byggð 1912.

Á Hvítá hjá Ferjukoti í Borgarfirði, 106 m löng steipt bogabrá með tveimur bogum byggð 1928.

Á Tunguá í Skutulsfirði, 10 m löng steipt bitabrá byggð 1940.

Á Vesturósi Héraðsvatna, 113 m löng steipt bitabrá í sjö höfum, byggð 1925.

Á Fnjóská hjá Vaglakógi, 55 m löng steipt bogabrá byggð 1908.

Á Skjálfafljóti hjá Fosshóli, 71 m löng stálgrindabrá byggð 1930.

Á Bakkaá á Tjörnesi, 5,5 m löng steipt bogabrá byggð 1927.

Á Jökulsá á Brú, hjá Hákonarstöðum á Jökuldal, 27,4 m (90 feta) löng stálgrindabrá byggð 1908.

Á Jökulsá á Dal hjá Fossvöllum, 26 m löng steipt bogabrá byggð 1931.

Á Geithúsaá í Reyðarfirði, 18 m löng steipt bitabrá byggð 1935, á stöplum eldri timburbrúar frá 1905.

Brýrnar á Hvítá hjá Ferjukoti og Jökulsá á Brú hjá Hákonarstöðum eru enn í notkun fyrir bílaumferð, en hinar nýttast sem göngu- og reiðbrýr.

Áætlað er að gera upp 7 m langa steipta bogabrá á Bláskeggsá hjá Þyrli í Hvalfirði, sem byggð var árið 1907 og varð því 100 ára gömul nú í sumar.

Einnig er á dagskrá að gera upp 33 m langa hengibrú á Örnólfsdalsá í Borgarfirði, en hún var byggð árið 1899 og er því frá næstsíðustu öld.

Lokaorð

Afar mikilvægt er að varðveita mannvirki sem minna á gamla tíma og eru einkennandi fyrir fyrirtíðar verkhætti, vegna menningarsögulegs gildis þeirra. Þetta á einnig við um muni sem mannvirki.

Með sameiginlegu átaki vegagerðarmanna mun Vegminjasafnið eflast og dafna og verða sá tengiliður við fortíðina sem við ætlumst til, – um ókomna framtíð.

Jakob Hálfðanarson

Verslunarpróf frá Verzlunarskóla Íslands 1961. Tæknifræðingur frá Tækniskóla Þrándheims í Noregi 1967.

Hóf störf hjá Vegagerðinni sem mælingamaður í sumarvinnu 10. júlí 1956 og var við mælingar öll sumar til 1965. Vann við brúargerð í London yfir Thames við Grosvenor sumarið 1966. Tæknifræðingur hjá Norðurverki við lagningu Kísilvegar í hálf t.ár 1967. Hóf störf sem tæknifræðingur hjá Vegagerðinni á vegadeild 10. nóvember 1967. Á brúadeild 1968-1989. Á tölvudeild 1989-1996. Minjavörður Vegagerðarinnar síðan 1997.

Jakob skipulagði Vegahandbókina við fyrstu útkomu hennar 1973 og var ritstjóri hennar í 20 ár. Hann hefur unnið við gerð hringsjáa um áratuga skeið.

