

Starten for Kjøretøyhistorisk museum

Starten for Kjøretøyhistorisk museum

JAN VIDAR LIE PEDERSEN

I juni tok samferdselsminister Ketil Solvik Olsen det første symbolske spadetaket på det nye kjøretøyhistoriske utstillingsbygget som åpner ved Norsk vegmuseum i 2019. Arven etter Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, etablert i Lillehammer i 1983, skal bringes videre.

Historien viser at de første tanker om et kjøretøy-museum kom for snart 40 år siden, og at det allerede den gang var ønske om å samarbeide med Norsk vegmuseum.

*Denne artikkelen ble skrevet av en av entusiastene bak klubben og museet, Jan Vidar Lie Pedersen (død 2012), da boken *Byen og Bilen* ble gitt ut i anledning Lillehammer Veteranvoognklubbs 20 års jubileum i 1995.*

Søndag 5. juni 1983 åpnet samferdselsminister og bilforhandler Inger Koppernes Norsk Kjøretøyhistorisk Museum i Lillehammer. Fortauene i Storgata var full av folk, det var 17. mai-stemming og gladest av alle var en gjeng entusiaster som hadde skapt et museum.

Først gikk Ivar Olsen i gammel politiuniform med et rødt flagg. Så kom deltakere i billøpet «Styrkeprøven» som hadde startet i Oslo dagen før, et veteranvoognløp for biler fra før 1925. En gammel drøm gikk denne junidagen i oppfyllelse.



Årsmeldinga for 1980: «Klubben har tidligere sagt seg villig til å bidra med en veteranvoognavdeling ved det planlagte vegmuseet på Hunder. Nå er stedsvalget ennå ikke avgjort av Vegdirektoratet. En byggestart kan først skje om flere år inn i framtida. Det er derfor tatt kontakt med grunneieren for om mulig å få etablert et rent veteranvoognmuseum på stedet».

Årsmeldinga for 1981: «Det er arbeidet videre med tanken om et veteranvoognmuseum på Hunderfossen i forbindelse med et eventuelt framtidig vegmuseum. Det ser imidlertid ut til at stedsvalget for vegmuseet har blitt ytterligere forsinket grunnet regjeringsskiftet. Lillehammer Veteranvoogn Klubb vil imidlertid følge opp saken videre framover».

Årsmeldinga for 1982: «Klubben tar kontakt med Ragnar Andresen jr. om



Den første av to biler konstruert og bygget av Markus Hansen Fossum i Oslo i 1906, foran inngangen til det tidligere Norsk Kjøretøyhistorisk Museum i Lillehammer sentrum.



Grunnstammen i det nye museet skulle være skipsreder Ragnar Andresens samling, lagret på Lyen gård i Vågå. (Faksimile fra avisen Dagningen i november 1978)

samlingen av eldre kjøretøyer på Lyen gård i Vågå med tanke på plassering av kjøretøyene i et veteranvognmuseum».

Han sier ja. Mesna senter som skal etableres på Mesna Bruks gamle område, sier ja til utleie av den gamle sagbrukshallen. Lillehammer Veteranvogn Klubb blir dermed museumsbyggere. Brikkene faller på plass. Klubbformann Roar Torgersen drar til Lyen for å bli med på ei takstering som Øistein Bertheau skal utføre.

Allerede da klubben startet i 1975 hadde LVK hatt kontakt med Ragnar Andresen med tanke på et besøk. Det ble utsatt. Nå har sønnen overtatt og det knyt-

tes kontakt. Et samarbeid innledes og høsten 1982 kommer nyheten på førstesida i Dagningen: «Lillehammer får veteranvognmuseum». Klubbens museumsutvalg er i arbeid. Åpningsdagen er optimistisk satt til 12. mai 1983.

MUSEUMSKARAVANE

To store dugnader organiseres høsten 1982. Snøen har lagt seg i Jotunheimen når vognskjul og uthus på Lyen i Vågå skal tømmes. Bilene trilles og dyttes. Denne helgen blir bilene flyttet fra Vågå.

To karavaner triller inn i Lillehammer. Den første lørdagskvelden og den



En Commer Pickup og Hupmobile (på tilhengeren) hentes fra Lyen gård i Vågå. (Foto fra Kjøretøymuseet i Lillehammer)

andre søndag ettermiddag. På tilhengere, biltransportere og lastebiler er det kjøretøyer av gammel årgang. «Dette er en drøm som går i oppfyllelse», kommer det begeistret fra Hans Chr. Fæste.

Andre jubler også. Stemningen er stor da klubbens medlemmer er innoom vegkroa på Vinstra for å spise middag. Utenfor står den lange kortesjen. Andre tenker litt på Anders Sandvig, da han kom til Lillehammer seint en kveld med det første lasset med gammelt skrot som skulle danne grunnstammen i hans samlinger. Nå kjører de selv inn i byen med noe som skal bli til et museum.

John Hindklev hadde organisert transportene. Fra bilfirmaene hadde klubben fått lånt det som var av tilhengere og transportere. 30 medlemmer var med. Klubbens formann Roar Torgersen var optimist: «Vi får ikke nei. Overalt får vi positiv mottakelse og dette gir oss større pågangsmot i det videre arbeid med å realisere planene».

Det skjedde mye i kulissene før planene om et kjøretøymuseet ble kjent.

Bilene sto da allerede lagret rundt i Lillehammer. På reiselivsfronten var det stor begeistring. En vill ide var blitt til virkelighet. Det ble sendt søknader i øst og vest. Langsomt begynner museumskontoen i banken å fylles.

I januar 1983 starter arbeidet med å vaske ned den gamle sagbruksavdelingen på Mesna Bruk. Det er rått og kaldt. Maling får L VK gratis fra Jotun i Sandefjord. Tiggerstien er litt vond å gå for de som må traske den dag etter dag, men den som har lite, er fornøyd med å få litt.

Vegger og verktøybur rives. Det legges gulv og bygges jernbaneperrong. Det lages nye rekkverk og trapper. Gammel takstein blir forsiktig plukket ned for å legges på hustakene.

En grind forsvinner sent en kveld fra et sidespor i Hovemoen. Det kommer et elektrisk lokomotiv fra Norsk Jernbaneklubbs samling. Det må sandblåses og fraktes til museet med tungtransport. En showel dytter det inn gjennom døren.

Elektriske ledninger blir lagt. Fra jernbanens sidespor ved Lillehammer



En bil som ikke lenger er i samlingen blir trillet ut. Dette er en, Rex Simplex 97 1913 modell med reg. nr U-344, i dag i privat eie. En T-Ford lastebil skimtes i bakgrunnen inne i skulet. (Foto fra Kjøretøyhistorisk museum)

Dampsgag blir understellet på ei jernbanevogn hentet. På den blir det satt en karet fra Vestfoldbanen, bygd i England i 1883. Etter å ha blitt utrangert i 1928 var jernbanevognen blitt brukt som hytte, båthus og lekestue for en barnehage. Den blir byttet med ei Moelvenbrakke gitt av Statens vegvesen.

Harry Hagen står for transporten. Dermed er billettsalget og kiosken på plass.

Det bygges mange skillevegger. Hus reiser seg. Fjell blir skapt. Det går med utrolige mengder avrettingsmasse for baderomsgulv. Ut av den blir det fjell.

Jernbaneanlegget bygges. Fjelltopper, vann, bruer og gater blir laget. Gøsta Sjøosten bygger en modellbåt som blir plassert ved brygga. Jernbaneklubben blir engasjert som skinneleggere og teknikere. Auksjoner oppsøkes. Manufakturforretninger kvitter seg med utstillingsdukker. De får tidsriktige klær.

Noen gir bort gamle reklameskilt,

andre blir funnet bak gamle butikkløkaler. Grimstads gamle gatelykter opplever gjenbruk. Gamle uthusbygninger blir trålet. Det blir funnet mye rart, fra emballasje til parafinpumper og gamle oljebokser. Tanken bak det hele: Kjøretøyene skal inn i miljøer.

Ideer blir virkelighet. Brannstasjon, bilverksted og bygate står der snart. Kveld etter kveld, helg etter helg jobbes det.

Det innledes samarbeid med Norsk Teknisk Museum. Velviljen er stor. Fra museets magasiner hentes fram nedstøvede kjøretøyer. De blir lagret i Lillehammer.

Et museumsstyre blir valgt: Njål Oftedal, John Hindklev, Roar Torgersen og Jan Vidar Lie Pedersen. De to siste oppsøker banksjefene i Lillehammer og går ut igjen med 25 000 kroner. Lillehammer kommune gir beskjedne 7500 kroner. Ordfører Arild Bakken er likevel positiv: «Museumsplanene er et aktivum for Lillehammer».



Hamar Arbeiderblad slår fast at Lillehammer får det museet Hamar gikk glipp av. Hamar hadde fått tilbudet fra Andresen senior, med det strandet på grunn av lokalmangler, sier kultursjefen der.

250 000 KRONER

De første 30 000 blir samlet inn. Norsk Kulturfond gir 50 000 kroner. Det settes i gang innsamling blant reiseliv og handelsstand. 250 000 kroner ble det til slutt. De første gjenstandene blir gitt i gave. Pressemeldinger blir sendt ut. Biler blir fotografert foran de første kulissene eller på Maihaugen. Haugen med avisutklipp vokser, mens det fortsatt males og snekres i Mesna Senter. Det som hadde vært utstillingen på en liten hjemmelaget modell, der små klosser var bilene, tar form.

Åpningsdagen blir utsatt. 5. juni blir den nye dagen. Det er travelt og det er til tider virkelig hektisk. En nysgjerrig samferdsels sjef kastes på dør da han vil titte. «Jeg sender en hilsen til Lillehammer og

det nye kjøretøymuseet», sier ordfører Albert Nordengen i Oslo, smiler bredt 3. juni og sender de 35 deltakerne i «Styrkeprøven» mot Lillehammer. To dager etter er de i byen.

Natt til søndag 5. juni river opprømte klubbmedlemmer av den svarte platen som skjuler henvisningsskiltene til museet. Klokka 12.30 starter paraden gjennom Storgata. Flere tusen mennesker tar del i åpningen. Statsråden gratulerer Lillehammer og klubben med museet.

Thorleif Lindtveit ved Norsk Teknisk Museum betegner det som ett av de fineste han hadde sett. «Det er jo et museum jo», sier lederen av samarbeidsnemnda for museene i Oppland. De hadde vært skeptiske og lo av besøksprognosene. De tok feil. Inger Koppernes klipper snart over snora.

Dette markerer ett karrierpunktum for landets andre kvinnelige samferdselsminister. Hun overlot statsrådposten til Johan J. Jakobsen dagen etter.

Et bilverksted bygges inne i det nye museet. (Foto fra Kjøretøyhistorisk museum)



Kjøretøymuseets logo: En 1904 Oldsmobile Curved Dash som var Lillehammers første bil



Etter 11 måneder hadde museet hatt 30.000 besøkende. Det var suksess for Ulf Kløvstad i billettuka og museumsentusiastene. (Foto fra Kjøretøyhistorisk museum)



Ildsjelene har fordelt de første billettene seg imellom. Ulf Kløvstad og Alf Lønset er ansatt som billettører. Utpå kvelden må de bære plastposer med penger. Det er nemlig kø utenfor hele dagen. Oppland fylkeskommune inviterer til lunsj på Victoria hotell. Festen tar klubben seinere på YK-huset.

Museet er blitt en ny attraksjon i Lillehammer. Her er det ikke bare trukket inn biler fra fjern og nær. Nei, også andre kjøretøyer som tresleder fra begynnelsen av 1800 tallet er på plass, dessuten sykler og motorsykler og Norges første buss.

– For å skape det riktige miljø om de gamle kjøretøyene er det lagt inn en landhandel, et verksted og en brannstasjon fra de riktig gamle dager. En fransk personbil fra 1908 av merket Unic som ble ombygget til traktor i 1922 og brukt ved anlegg

av Mossevegen ble kjørt inn i museet ved åpningen i går som en gave fra Norsk Veteranvogn Klubb til det enestående nye museet, skriver Aftenposten.

BELØNNING FOR DUGNADSTIMENE

Lovordene var mange. Klubben kunne glede seg over positive ord i Verdens Gang, Dagbladet, Aftenposten og andre aviser. Det var løftet stemning blant klubbmedlemmene. Flere tusen timer var lagt ned i form av dugnader. Andreas Sagbakken hadde tatt fri tre kvelder det halve året og hadde notert seg for over 600 dugnadstimer.

Medlemsmøter denne vinteren og våren hadde det ikke vært snakk om. Den kombinerte museums- og klubbformannen måtte bare beklage det. Museet gikk foran og på en måte var det medlemsmø-

ter hver kveld i seks måneder. De som kom innom hadde fort blitt engasjert med hammer eller malerkost. Nå kom belønningen for alt slitet:

- Kjøretøymuseet åpnet under stor begeistring. (Dagningen).
- Bilmuseum i Lillehammer, en attraksjon skapt av ildsjeler. (Gudbrandsdølen/Lillehammer tilskuer).
- Billettøren sitter på tredje klasse, mens gjestene kommer inn i annen klasse i det førsteklases museet. (Drammens Tidende og Buskerud Blad).
- Museet er informativt og underholdende. (Aftenposten).
- Maken til lovord som vi hørte under museumsåpningen, kan vi nesten ikke huske å ha hørt i en slik forbindelse. Og det beste av alt var: Lovordene var ingen høflighetsfrase. De kom fra hjertet - og de var i høyeste grad på

sin plass. (Dagningen på lederplass).
- Det fine med museet på Lillehammer er at bilene er parkert i sitt rette miljø. (Motor).

I oktober hadde 23 000 mennesker besøkt museet. Turistsesongen var over. Hverdagen kom. I februar 1984 ble den første søknaden om å komme inn under det offentliges vinger sendt. Nå hadde klubben vist at den ville ideen hadde blitt virkelighet. Fylkeskulturstyret var positive. Men det var vanskelig å få plass til museet på budsjettet enda Gudbrandsdalen fikk minst museumsmidler, hvis man så bort fra Maihaugen. Det hjalp ikke.

30 000 BESØKENDE PÅ ETT ÅR

Etter 11 måneder, i mai 1984 plasserte Gunnar Ingebretsen og Grete Stuksrud blide Alf Lønseth i billettuka. Da solgte

Norsk kulturfond bidro med 50.000 kroner til restaureringen av Stavernlastebilen, den eneste gjenværende bilen fra Staværn lastebilfabrikk etablert i 1917. (Foto fra Kjøretøyhistorisk museum)



han billett nr. 30 000. Opptog ble arrangert i Storgata. Fotoutstilling om samferdsel og reiseliv ble åpnet. Det var aktiviteter. Nye kjøretøyer kom inn i utstillingen: Benz fra 1896 og Norsk automobil og vognfabrikk.

I 1984 fikk museet uventet kulturprisen for Gudbrandsdalen. - En anerkjennelse av entusiastene som har skapt dette museet, sa formannen i G og LTs styre Ole J. Borud som sto for overrekkelsen. Prisen var på 10 000 kroner og et diplom.

Museet ble organisert som en stiftelse. Fem av styrets medlemmer kom fra LVK. Landsrådet valgte en representant, huseieren hadde sitt medlem og Ragnar Andresen ble med i styret.

Det ble også nye turer for å hente kjøretøyer. Det var heller ikke slutt på dugnadene. Søndagsvaktene ble organisert som dugnad og vaktlister ble satt opp. Det ble satset på innsamling av kjøretøyer og restaureringer. Nye lokaler ble leid. På Storhove fikk museet lager og i Søndre-

gate verksted og garasjer. Nå var museet arbeidsgiver for billettør, mekaniker og sommerjobbere.

Ett av de første kjøretøyene som kom på vegen var en Dodge buss som fikk navnet «Ruggen». I 1985 ble bussen døpt og Kari Fyksen var gudmor. Nå var museet blitt landets minste busselskap med løyve fra departementet.

Så startet restaureringen av en lastebil som ble kjøpt fra menigheten Klippen i Nevlunghavn. Lastebilen ble til «Stavern» etter at 50 000 kroner fra Norsk Kulturfond var brukt. Premieren var på Lillehammerløpet i august 1986. Da rullet gamle Stavern på vegen igjen. Året etter var det GMC tankvogn av årgang 1919 som ble presentert for publikum.

Samme året fikk museet jeep og en Dodge kvarting fra forsvaret, og gavekjøp på en Ford Custom transport. Det ble også kjøpt inn en Dodge begravellesbil. Den ble restaurert etter nytt tilskudd fra kultur-



Norges første elektriske lastebil, en Walker Electric, ble satt i drift i Gausdal. Dermed var det naturlig for klubben å restaurere denne Walker-bilen i lokale farger. (Foto: Håkon Aurlien)

fondet. Det ble en viktig støttespiller når restaureringsoppgaver skulle løses. Andre ble realisert med tilskudd fra bedrifter. «Ruggen» fikk sin lakkering betalt av Lillehammer-Ringsaker Bilruter A/L, mens Norske Shell grep ideen om å skape ei tankvogn av museets gamle GMC lastebil. Ei konstruksjonstegning i bladet «Shell world» ga museet ideen. Gunnar Lunde i Shell tente. Dermed var et godt samarbeid innledet. Alf Haugen skulle få mange slike restaureringsprosjekter etterhvert. Han ble engasjert som mekaniker.

Kjøretøyer ble hentet inn og lagret. Noen var gaver. Andre ble kjøpt. Garasjen i Søndregate ble fylt. Det ble leid nye magasiner for å få plass til alt. Noen av arbeidet ble fulgt av fjernsynet. Gjennom sin populære programpost «Norge rundt» presenterte fjernsynet museet før åpningen i 1983. Restaureringen av Stavern lastebilen ble fulgt. I 1993 var et TV-team med på en ekspedisjon for å hente kjøretøy i Buskerud.

FINT BESØK

Fjernsyn og presse var ikke der da museet hadde fint besøk i 1986: Kronprinsesse Sonja og barna. Mandag 29. september besøkte da museet før de dro innover igjen til Oslo. «Deres Kongelige høyheter», sa museumsstyrets formann Roar Torgersen. «Vi vet at dette er et privat besøk og dette gleder oss enda mer enn om det skulle ha vært et offisielt besøk. Nå er det mer av interesse og glede enn plikt», sa han og ønsket høyhetene velkommen til museet.

I en time vandret de rundt og prinsen var den mest interesserte. Han ville vite detaljer om bilene, motor, alder og toppfart. Han krabbet opp i bilene og var like aktiv som andre guttunger. Etterpå ble Torgersen og Lie Pedersen invitert på kongelig lunsj hos fylkesmannen.

Det skal ikke legges skjul på at det har vært mange tunge dager på museumssektoren. Det ble ikke skikk på økono-

Den siste av de seks Trollbilene fikk sin plass på Kjøretøymuseum. (Foto: Håkon Aurlien)



mien. Utgiftene økte mer enn inntektene. Tilskuddene var små. Besøktallet fra de første jubelsongene da museet hadde nyhetens interesse dalte sakte. Det var billettinntektene som gjorde driften mulig. Egendekningen var stor, men bremsene måtte settes på. Flere ganger var kassa nesten tom. For å sette alvor bak det hele, ble museet stengt mandag 19. september 1990. Kassa var tom. Det ble organisert økonomisk hjelp fra reiselivet og stiftelsen «Lillehammer 95», NAF og kulturdepartementet. Dørene ble åpnet igjen.

I mellomtiden hadde også museet fått henvendelser fra flere kommuner. Modum, Notodden, Ringsaker og Hamar viste sin interesse for overtakelse.

DET FØRSTE JUBILEET

10 års jubileet ble feiret for medlemmene og inviterte gjester, og da ble gaver overrakt. Gjensidige forsikring spanderte oppussing av den brannbilen Harald Stavseth hadde gitt. Thorleif Rud fikk som

giver oppleve Lillehammer Motorcentrals Mercedes Benz kranvogn nyrestaurert. Viking Redningstjeneste hadde betalt den. Jan Randen kunne på vegne av importøren Inor overrekke en Datsun personbil fra 1967.

Lillehammer Veteranbil Klubb ga museet en Volvo snutebuss fra 1952 som museet hadde sikret seg. Gaven ble senere supplert med 25 000 kroner til restaureringen.

Museet har fått en stor gjenstandssamling. Det har hendt at folk har kommet med en gammel bil, parkert utenfor og sagt : «Den er deres». Det skjedde med en Neckar og en Ford Cortina. Ellers omfatter samlingen utenom de nevnte biler merker som Pobeda, Skoda, De Dion Buton, Loyd Alexander, Walker Electric, Chevrolet lastebil, Ford A kranbil, Mercedes Benz kranbil, begravellesvognene av merket Packard og Dodge, norskbygde Troll, Elbil og Standard. Videre Dodge kvartering, Jeep, VW, Volvo PV, Austin last,



Autocar lastebil, NSU med wankelmotor, A-Ford med knott, Ford brannbil, to busser, mange motorsykler, sykler, reinsdyrpulker, teltilhengere, campingvogner, moped og hestesleder.

Den store jubileumsgaven kom høsten 1992 og skulle ifølge statsbudsjettet gjelde fra 1. januar 1993: «Det bevilges ekstra midler til Oppland fylke på statsbudsjettet for opptak av Norsk Kjøretøymuseum i den halvoffentlige tilskuddsordningen».

Oppland fylkeskommune hadde sendt en ny søknad. Fylkeskultursjefen trodde den gamle lå inne til behandling foran arbeidet med hvert statsbudsjett.

Det gjorde den ikke. Departementet sa fra om at det måtte søkes hvert år.

Tilskudd fra stat, fylke og kommune dekker nå de faste utgiftene. Det er arbeidet med å få andre lokaler for museet. Å komme i eget hus er den neste oppgaven. Mange klubber har hatt en drøm om å skape sitt museum. Lillehammer Veteranvogn Klubb var den første som klarte å realisere denne drømmen.

Ønsket om å komme i eget hus har preget museet i alle år. Gjennomslaget kom da Regjeringen i 2016 prinsipielt sa ja til en sammenføring med Norsk vegmuseum.

Museets hovedhall i 2002. Mange unge og eldre har gjennom årene hatt stor stor inspirasjon av å se samlingen. (Foto: Håkon Aurlien)