

*Onkel Antons bil*

## **Onkel Antons bil**

Anton Christensen (1888-1967) var min fars onkel. Han drev egen virksomhet på Holm i Hunndalen hvor han støpte og maskinerte rørdeler. Anton og kona Edle hadde to sønner, Henry og Frank. Familien var svært aktiv innen avholdsbevegelsen i Hunndalen og var også blant de drivende krefter i Hunndalsrevyen. Anton kjøpte seg tidlig bil og familien brukte den flittig på ferieturer sommer som vinter. Henry og Frank var dyktige fotografer som framkalte og kopierte bilder selv. Det har lyktes å få tilgang til mesteparten av disse bildene som i stor grad består av negativer.

Anton kjøpte seg sin Renault i 1937. Han var da 49 år gammel og det antas at dette var den eneste bilen han hadde. Bilen hadde en viktig rolle i familiens liv og ble naturlig nok ofte fotografert. Dette heftet inneholder tekniske spesifikasjoner for bilen, oversikt over eiere og bilder av bilen i en rekke situasjoner.

Anton kjøpte bilen av Gunnar Bøe på Lena. Sønnen Arne Gotfred Bøe f. 1931 husker bilen og at den var tung og vanskelig å kjøre, spesielt hvis farten ble litt stor i svingene. Gunnar Bøe var fast sjåfør for dr. Fossmo og kjøpte seg senere en Buick. Legen og sjåføren var skjønt enige om at Buicken var en mye bedre bil.

Bilens arkivkort som befinner seg på Gjøvik trafikkstasjon, inneholder opplysninger om perioder hvor den har vært ute av bruk. Dert ser ut til at dette har vært tilfelle under hele krigen men den er tatt i bruk igjen i 1945. Den ble tatt ut av ordinær drift i 1955 men fikk sin siste opptreden som russebil i 1958 da den ble kjøpt av Tore Tunold Hansen og Bjørn Overn m.fl. Tore Tunold Hansen og Bjørn Overn har bidratt til denne historien med bilder og beretninger om egne opplevelser.

Kvittering fra Anton Christensen på oppgjør for kjøpet foreligger også samt en håndskrevet erklæring om bilen aldri skulle vært solgt. Iht. arkivkortet ble bilen hugget i 1960.

Arbeidet med heftet har gitt meg ny kunnskap om familien Christensen og tilgang på verdifulle bilder fra min families tid i Valdres.

Gjøvik november 2015  
Arve Thune



## Arkivkort fra Gjøvik trafikkstasjon

Bilen er en Renault Vivasix Torpedo modell 1929. Den hadde hatt tre eiere før Anton kjøpte den i 1937. Bilen, som var en kabriolet, var registrert med kjennemerket E-2859, senere E-24272. Det er stilt garanti med kr 20.000 fra London Guarantee Acc Comp Ltd, noe som må oppfattes som ansvarsforsikring. På registreringskortet er oppgitt veiavgift med kr 90,- og kontrollavgift med kr 20,-. Det ser ut til at dette kan ha vært engangsavgifter.

Tekniske spesifikasjoner er oppgitt som følger:

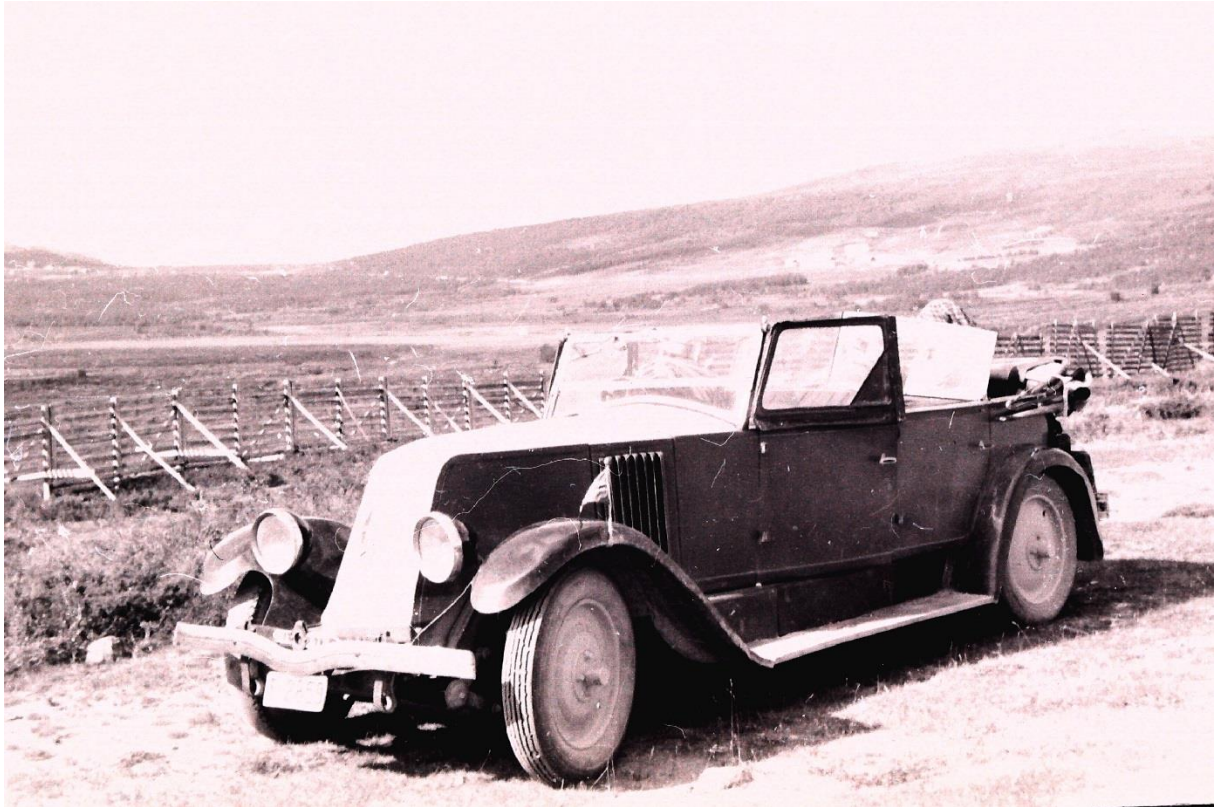
Motor: 55 hk 6-sylindret bensin  
Dekk: Ballong 14x50 cm  
Vekt uten last: 1500 kg  
Bensintank: 65 liter

Eiere:

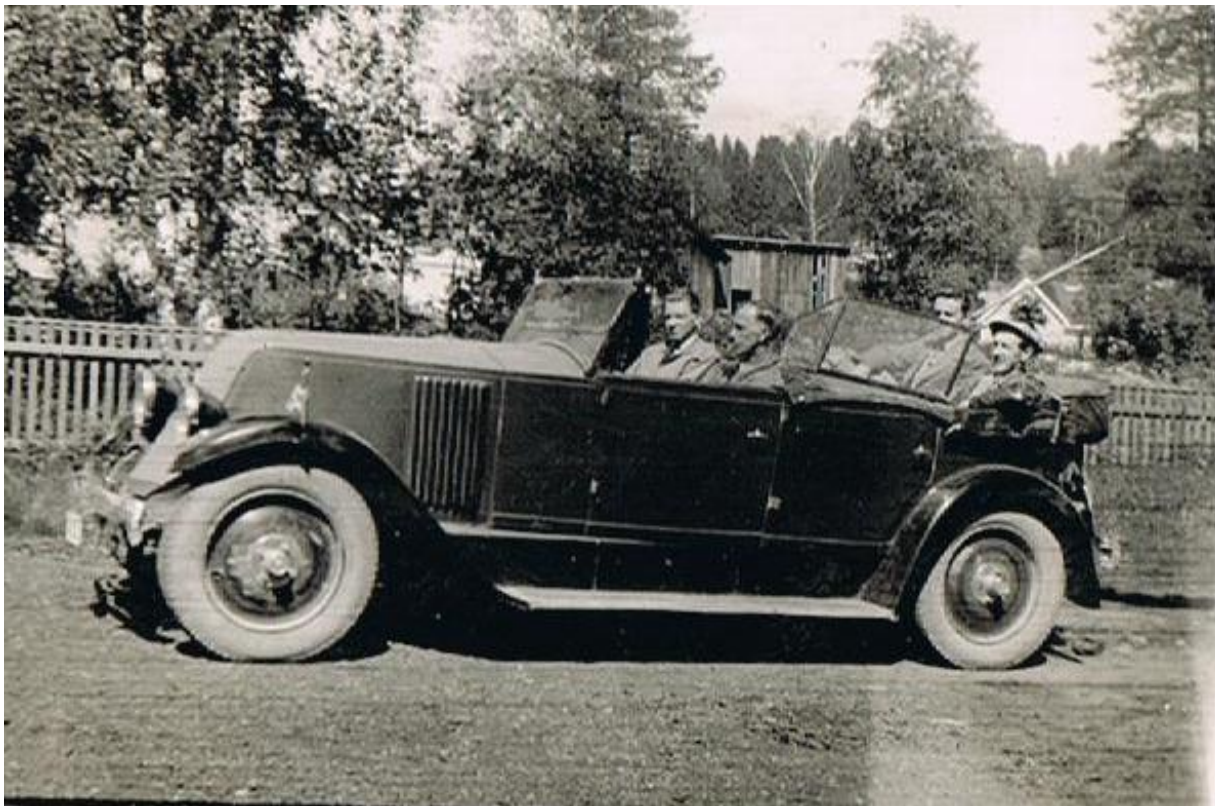
19.07.29 Bjarne Rasmussen (f. 1893), chauffør, mek arbeider Tordenskioldsgate 10, Gjøvik  
14.09.33 Thorleif Haug (f. 1902), Gjøvik, sønn av pølsemaker Arnt Haug  
12.09.35 Gunnar Bøe, Lena (1901-1968)  
19.05.37 Anton Christensen, Nygard  
16.05.58 Rødrussen 1958 v/Tore Tunold Hansen, Gjøvik

Historikk iht. arkivkort hos på Gjøvik vegstasjon

19.07.29 Registrert første gang  
09.03.32 Skiltene inndratt av politiet grunnet manglende betaling av vegavgift  
14.03.32 Tatt i bruk igjen  
Til 15.06.32 E-3021  
01.07.33 Skiltene inndras  
14.09.33 Tatt i bruk igjen  
14.09.33 Th. Haug meldt å ha kjøpt bilen  
12.09.35 Haug meddelte at bilen var solgt til G. Bøe  
24.03.36 Gitt bevilling til drosjetrafikk i Ø. Toten  
28.01.37 Bevillingen tilbakekalt  
19.05.37 Eieren medd. at bilen er solgt til Anton Kristensen, Nygard st.  
27.05.37 Kontrollen og sk.f. underrettet  
02.12.40 Ute av bruk. Bergan underr. 08.01.41  
25.05.45 Tatt i bruk.  
28.05.46 Kontr. underr.  
30.12.54 Ute av bruk – ktr. u. 03.09.55  
03.12.55 U. a. bruk – ktr. u. 15.12.55  
16.05.58 Tore Tunold Hansen og tatt i bruk. Ktr. u. 29.09.58 og omreg. E-24278  
18.07.58 Ute av bruk ktr. u. 29.09.58  
09.09.60 Hugget. Slettet av reg. ktr. u. 19.12.61



På fjelltur i godvær



Oppstilling for fotografen i Hunndalen. Anton i førersetet og Frank til høyre i baksetet.



Pyramideteltet var typisk for den tids campingturister



Det gikk greit å få med fiskestenger. Passasjerene i baksetet var beskyttet av egen vindskjerm.



Fjellturene var mange. Denne har nok gått til Vestlandet.





Det var ingen begrensning at bilen var en kabriolet. Det er plass til ski og alt som trengs for påsken.



Påsken var nok særdeles mild dette året og det preget vegene i Valdres. Her må Renaulten taues av en lastebil.



Dette er en identisk Renault som var lagt ut til salgs på nettet.





Bildet er tatt i Valdres etter krigen. Leif Thune står med sixpece bakerst til høyre.



Russetoget 17. mai 1958

Mattatt  
av Tore Tunold-Hanssen  
for salg av russebil.  
Renault 1929. kr. 700.-  
Gjort 3/8-1958  
G. Schibye

Kjøperne av bilen var Håkon Sæthermoen Olsen, Steinar Frydenlund, Morten Helgeby, Gunnar Hansen, Bjørn Overn og Tore Tunold Hansen



Bildet kan være fra situasjonen hvor Bjørn Overn beskriver at grønrrussen måtte rengjøre bilen etter at den var tilgriset med grønmmaling.

## RUSSEN 1958

### RUSSEBILEN "J'ESPÉRE"

#### E-24272 – Renault Vivasix Torpedo

Det er dessverre ikke så mye jeg husker fra denne tiden, men i mine gjemmer har jeg funnet noen håndfaste minner, som ligger vedlagt.

Jeg kan ikke huske selve kjøpet, men jeg husker at vi hadde flere alternativer, blant annet en T-Ford (eller var det A-) med giret på pedal(!). Det syntes vi ble vel ekstremt. Men vi falt for denne fantastiske Renaulten, stor og tung og med en tydelig edel stamtavle. Denne biltypen hadde mange flotte historier å skilte med, mye brukt som drosje i Paris, og til å kjøre herskaper både i Frankrike og i andre land.

Vi kjøpte den for kr 700, og det var en hel gjeng som spleiset. De jeg har registrert var Håkon Sæthermoen Olsen, Steinar Frydenlund, Morten Helgeby, Gunnar Hansen, Bjørn Overn og meg selv.

Vi sto inne i garasjen på Brannstasjonen på Gjøvik og malte den. Dessverre fant vi en aldeles feil farge. Den så rød og fin ut i boksen, men på bilen ble den nærmest rosa. Men slik ble den, og dekorert med de vanlige litt infantile påskriftene. Og den ble gitt det håpefulle og elegante franske navnet "J'espére".

Jeg husker at vi slet litt med registreringen, blant annet måtte vi fikse retningsviseren, som det visstnok var noe feil ved. Jeg hadde time til fremvisning en morgen, og var på vei til bilsakkyndige da bilen plutselig streiket av en aller annen grunn. Jeg måtte sette den igjen i gaten der jeg var nede i byen, og løpe det jeg kunne til skolen – det var faktisk en eller annen eksamensdag – og det var bare så vidt jeg rakk det. Men vi fikk tydeligvis fikset hva det nå var, og bilen ble registrert.

Bilen sto normalt parkert i bakgården på Brannstasjonen, hvor jeg bodde i 2. etasje. En gang forsøkte et par grønnruss å ta den ved å trille den vekk, men min mor så det og ropte på meg. Jeg kom ut på verandaen og brølte ned til de to synderne, som slapp alt de hadde og løp det de var gode for.

Vi hadde mye glede av bilen, og lærte en god del om bilmotor også, som en liten bonus. Jeg var nok kanskje litt overmodig med den en gang imellom. Jeg husker spesielt russefesten på 17. mai, som var lagt til Eina (av alle merkelige steder, antagelig fordi vi var sent ute med å finne et sted). Da festen var slutt kjørte vi, med meg ved rattet, på mørke og dårlige veier til nachspiel på Toten et sted, og jeg var nok ikke helt edru heller, når sant skal sies. Men den gangen gikk det bra.

Det gikk ikke like bra litt senere på våren. Vi hadde vært på besøk et eller annet sted på Østre Toten, og Bjørn Overn, Egil Haug og jeg kjørte glade og lystige (men dog edrue) tilbake mot Gjøvik. Jeg ved rattet, Bjørn ved siden av, og Egil bak. Omtrent ved Nordlia kom vi litt for fort inn i en venstresving, og bilen skled ut på høyre skulder. Den hadde vel ikke verdens mykeste fjæring, og kanskje var dekkene litt slitte også. Akkurat i svingen lå en jordhaug. Høyre forhjul traff den, og bilen ble slått over mot venstre og seilte over til andre siden av veien. Heldigvis var det ingen andre biler på veien – det var jo ikke like mye trafikk den gangen. Her traff den skråningen på andre siden av grøften, ble slått over mot høyre og over veien igjen, seilte utfor veien på høyre side, og landet nede på jordet under. Og der sto vi ganske fast – men på rett kjøll.

Da oppdaget Bjørn og jeg at Egil var borte.

Vi fikk krabbet oss opp på veien igjen, og der i skråningen på andre siden av veien lå Egil og ynket seg. Han hadde fløyet ut av bilen da den traff grøftesiden, og landet i grøftekanten med et smell. Han så

ikke god ut, og hadde veldig vondt i venstre håndledd. Vi fikk stoppet en bil som kom forbi, og fikk langt om lenge Egil til sykehuset. Det viste seg at han hadde brukket håndleddet (tror jeg det var), og armen ble gipset etter alle kunstens regler. Han var naturlig nok litt bekymret for hvordan han skulle takle resten av eksamen...

Men bilen sto fremdeles ute på jordet. Jeg hadde god kontakt med en tatergjeng som hadde slått seg til i utkanten av byen, og de ville gjerne stille opp og hjelpe meg. Men til slutt endte det opp med at jeg fikk med meg en brannbil og en sjåfør, og slik fikk vi bilen tilbake på veien, og tauet hjem.

Men den ble aldri helt god igjen. Den var allikevel ute på flere turer i etterkant, noen med mer viderverdigheter enn andre. Bjørn forteller om et par slike turer.

På en av disse turene skjedde et eller annet med et lager i drivsystemet, og dermed var bilen ikke lenger kjørbær. Vi kunne kanskje ha reparert skaden, men vi hadde jo ikke så mye penger. Og den trengte nye dekk, i en dimensjon som neppe var lett tilgjengelig. Den ble solgt som skrap for kr 200. Jeg kan ikke huske om det var direkte til opphugging eller via en mellommann. Som jeg har skrevet i mitt album ved siden av et av de få bilder jeg har av bilen: "J'espére var litt av et problembarn, men vi skulle aldri ha solgt den!" Med litt godvilje, kunnskap og i de rette hender kunne den godt ha kommet tilbake til sin gamle storhetstid, og fremdeles vært en pryd for ethvert bybilde!

Men takk for en fantastisk tid!

Tore Tunold(-Hanssen)  
Russeformann 1958

M E R K	
1. Kjøp og salg av motorkjøretøy skal straks meldes skriftlig til politiet, senest innen 3 dager.	
2. Eierne plikter å framstille vognen når den bilsakkyndige kaller den inn til undersøkelse.	
3. Kjennemerkene vil bli tatt av vognen og fortsatt bruk nektet bl. a.:	
a. når den bilsakkyndige finner at den ikke lengre er i forskriftsmessig stand,	
b. når den etter tilsigelse ikke blir framstillet til undersøkelse,	
c. når garantien, motorvognskatten eller vegavgiften (for dieselvogner) ikke blir ordnet i rett tid,	
d. når vognen i gjentakelsestilfelle kjøres med større last enn tillatt.	
Bileieren skal erlegge 15 kroner for hver vogn når politiet fjerner kjennemerkene, men 25 kroner for hver vogn dersom politiet må foreta reise for å fjerne dem.	
4. Kjennemerkene blir ikke utlevert før de forhold som er nevnt i punkt 3 er ordnet.	
5. Forandringer i de opplysninger som er gitt om en registrert vogn, skal straks meldes til den bilsakkyndige (eller politiet). Dette gjelder f. eks. når den er ombygd (herunder påsatt tipp, kran osv.), har skiftet motor som nytter annet brennstoff, har skiftet gummidimensjon (herfra unntatt motorsyklar, person- og varebiler).	
6. Adresseforandring må meldes til politiet innen 14 dager.	
	Motor <sup>vogn</sup> <sub>sykkel</sub> med kjennemerke <b>F 242 82</b>
	Eier: <b>Tore Tunold Hanssen</b>
	Erverv: .....
	Adresse: <b>Gjøvik</b>
	Fabrikat: <b>Harvard</b>
	Årsmode: <b>29</b> Type: <b>torpedo</b>
	Understellets nr.: <b>P.G. 3385</b>
	Motorens nr.: <b>1335 - 3H.</b>
	Registrert første gang her i riket den: <b>19/7 29.</b>
	Kjøretøyet skal brukes til: <b>Person</b> (Person-, last-, kombinert-, transport til eget bruk. Rute-, droesje-, leickiring.)
	Kjøretøyets største bredde: <b>1.75</b>
	Kjøretøyets vekt: <b>1500</b> kg (i driftsferdig stand uten last med utstyr som angitt på neste side)
	Antall sitteplasser inkl. fører: <b>5</b>
	herav i førerstedet: <b>2</b>
	Antall ståplasser: .....
	For lastevogner dessuten: Nettolast .....
	Total vekt .....
	Herav: på foraksel: .....
	» bakaksel: .....
	» semitraileraksel: .....
	» svingskive*) .....
	*) Angis bare ved reg. av semitrailer alene.

# Stor oppslutning om russetoget og talen

## En del gode innslag i russeopptoget

Årets russetog og russetalen hadde tradisjonen tro samlet mye folk. Årets russetog var langt og inneholdt noen helt vellykkede påfunn. Blant annet var russens bidrag til det geofysiske året — måneraketten «Russnik I» med — og vakte berettiget oppsikt. Hyggelig var det også at et så viktig innslag i byens kulturliv som Gjøvik Byorkester hadde funnet sin plass i opptoget. Orkestret ble for anledningen med mange mystiske tegn dirigert av russeformannen i egen høye person og skal en dømme etter dagens prestasjoner må det være særlig egnet til tolkning av de aller mest moderne komponistenes verker. En rekke andre påfunn vitnet også om både vidd og humør hos årets russ, men dessverre hadde de heller ikke denne gang unngått ting som var farlig nær grensen for det direkte plumpe. Å holde en virkelig god russetale er ingen lett oppgave. De virkelig gode poengene gror ikke på trær og det var ikke noen overflod av dem i russetalen heller. De som var ble imidlertid tatt godt vare på av russeformannen Tore Tunold-Hansen. Sjølsagt hadde både fluoren og det så berømte Tranberg-rennet som ikke ble noe renn, kommet med.

Talen ble framført på en frisk og grei måte. Det hadde imidlertid vært en fordel om russeformannen ikke hadde vært fullt så bundet av manuskriptet.

Etter talen vandret så de rød-luede ut på gater og strender for å fallby årets utgave av «Rusinen». Etter alt å dømme gikk salget riktig bra og vil sikkert innbringe



Russeformannen Tore Tunold-Hanssen under sin tale i Jernbaneparken.

hardt tiltrengte kroner i russekassa.

Avisa var jevnt god, men uten den helt store susen. Også her var det tydelig en mangel på virkelig gode ideer. Felles for stoffet var at det var velskrevet og preget av den freidige tonen som er og skal være russens egen.

Den for den tids tradisjonelle russetale ble holdt av russeformannen, Tore Tunold Hanssen. Omtalen i Oppland Arbeiderblad var overveiende velvillig selv om journalisten syntes at deler av talen «var farlig nær grensen for det direkte plumpe». Det er grunn til å anta at de tingene som det siktes til fortoner seg som svært uskyldig i dag.

RUSSEBILEN 1958 – «J'ESPÈRE» - Et lite tillegg til Tore Tunolds historiske gjennomgang.

Tore Tunold (Hanssen)'s redegjørelse for detaljer fra vår russebil er korrekt, men et par små tillegg tillater jeg meg likevel å komme med:

Etter at russetiden var formelt over, ble jo bilen benyttet til småturer i distriktet, i den grad den tekniske tilstand tillot det. Tore har fortalt om vår lille utflukt til Toten, som endte med et lite sykehusbesøk, men ellers med «lykkelig» utgang. Bilen ble bl a også brukt til damebesøk, om enn i meget sømmelige former. (Etter dagens målestokk ville vi blitt betraktet som rene sinker!) Ett av disse besøkene endte med «katastrofe» - i alle fall for bilen. Ved et besøk på en gård i distriktet, og bilen pent parkert utenfor, fikk den besøk av en nabo som kanskje ikke så med velvilje på vår visitt. Det endte i alle fall med en god porsjon grønnmaling på vår røde stolthet. Det var jo stor konkurranse mellom de «grønne» og de «røde» om oppmerksomheten, spesielt der hvor det var jenter involvert. Og det hendte jo!

Vi ble selvfølgelig «rasende», og forlangte at de som tilhørte denne «terroristgjengen» måtte komme til Gjøvik og gjøre bilen anstendig igjen. Og de stilte opp til renholdsjobb i bakgården på brannstasjonen mens Tore og jeg satt på terrassen som tilskuere. Men fotografer fikk vi ikke lov til. (Men jeg ser ikke bort fra at et vedlagt «spionbilde» er nettopp fra denne hendelsen!) Men bilen kunne vises for andre etterpå, det ble etter hvert verre med andre ting ved stoltheten.

Ved et tilfelle brukte jeg bilen til den årlige «Stenbergfesten», et friluftarrangement ved det som i dag er Toten Museums hovedarena. Bilen ble parkert sammen med alle andre, men slik at den var lett å manøvrere ut igjen. Hendelsen ved Nordlia hadde påført vidunderet store skader, bl a var det ikke mulig å få bilen i revers! Da jeg skulle hjem, undersøkte jeg noe annet på bakkenivå, som muligens fortonte seg litt underlig for andre. Stedets ordensvern, akkurat da et av de få polititjenestemenn på stedet, ankom og lurte på hva jeg gjorde der nede! På min forklaring om at jeg lette etter reversen, ble av en merkelig grunn akseptert. Jeg kan ikke huske at jeg fikk problemer med den videre jobben med å få bilen hjem!

Jeg slutter meg til Tores avslutningsreplikk: Takk for en fantastisk tid. (Og vi vokste opp tross alt.)

30.11.2015

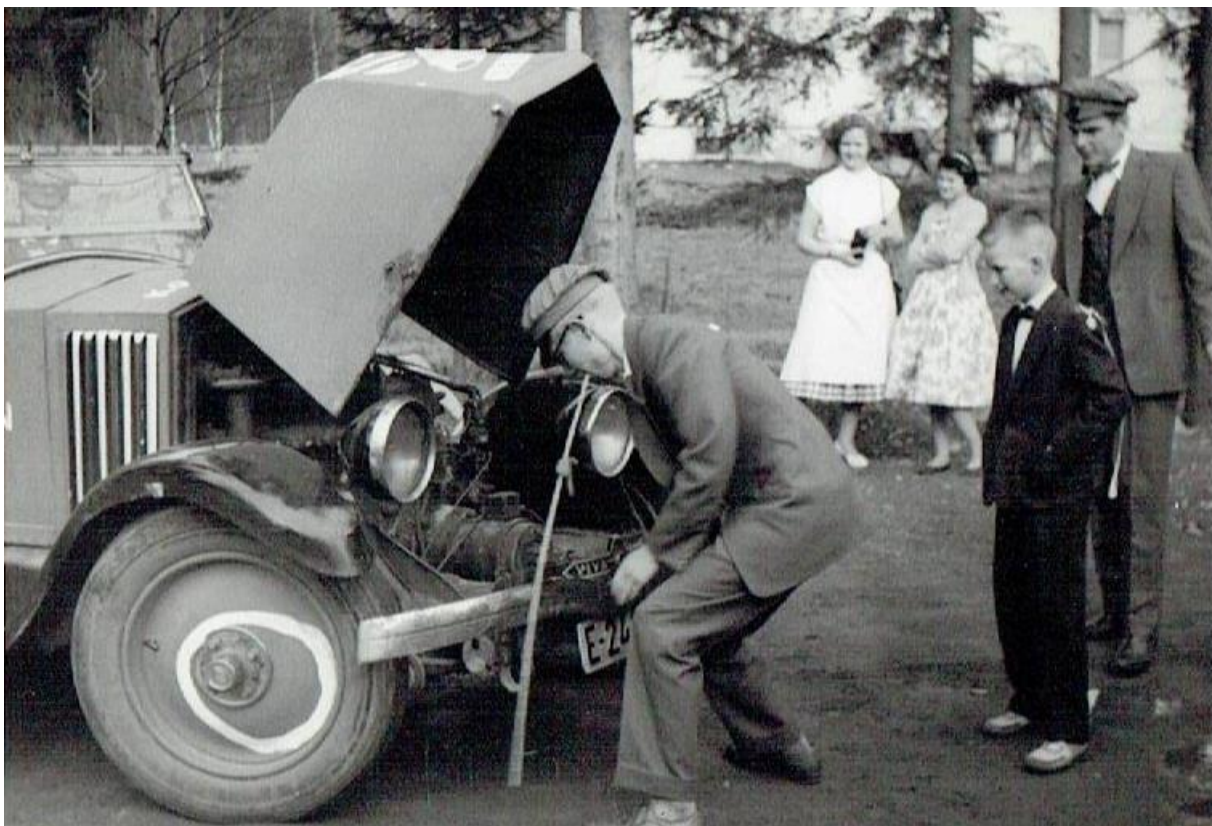
Bjørn Overn

Menig russ 1958

Bildene er tatt på Hovdetun



På bildet kan ses bl.a. Morten Helgeby, Bjørn Struksnes, Håkon Sæthermoen, Sverre Worren, Gunborg Walhovd og Anne Mari Steffensen



Bjørn Overn forsøker å starte mens Kjersti Skjeslien, Per Morten Skjeslien og Sverre Worren ser på.



Når sveiva ikke duger så må andre krefter til. Arild Isegg dytter og Ola Fari sitter på.



Erik Ditlefsen og Morten Helgebye



Skattefogden i Oppland

Herr Tore Tunold-Hansen,  
G j ö v i k .

Motorvognskatt for E-24272, Renault 1929-modell.

Jeg viser til Deres brev av 6/1.1959, som har vært forelagt Vestoppland Politikammer til uttalelse. Politiet opplyser at vognen ble registrert med skilte 16/5.1958, og derfor også skulle vært beskattet for 1957/58, og tilleggsoppgave er mottatt fra politiet. Motorvognskatten for 1957/58 utgjør kr. 50.- (minstesatt), og skatt-seddell følger vedlagt.

Politiet opplyser videre at skiltene ble innlevert 18/7.1958, men at vognen ikke er meldt opphugget. Motorvognskatten for 1958/59 kan derfor inntil videre ikke nedsettes, men dersom vognen ikke blir registrert igjen senere i 1958/59, vil skatten bli nedsatt til kr. 50.-, som er minstesatt.

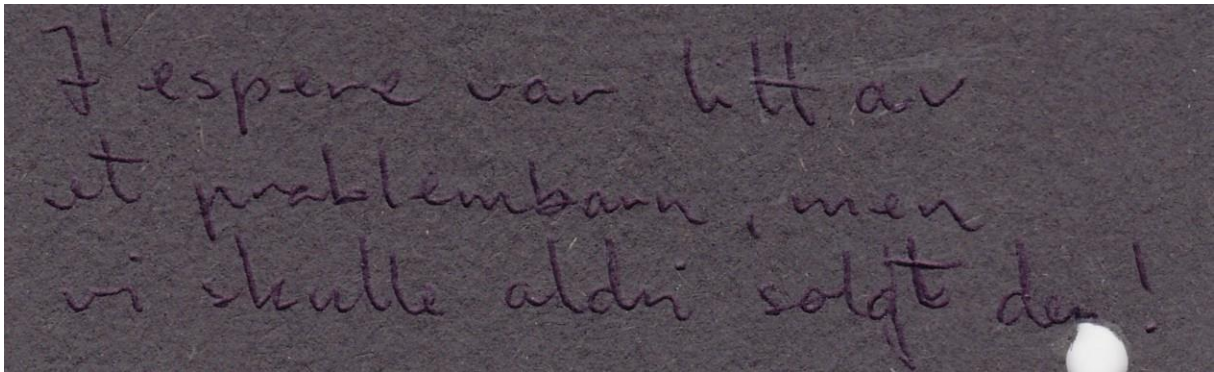
Motorvognskatt for 1957/58, kr. 50.-, og for 1958/59, kr. 50.-, tilsammen kr. 100.-, bes betalt snarest til lensmannen i Vardal.

Lillehammer den 21 MARS 1959

*Gjovik*

Også den tid skulle skattefuten ha sitt

<p>Skattefuten i Oppland Lillehammer</p> <p>Herr <u>Tore Tunold-Hansen,</u> <u>G j ö v i k .</u></p> <p><b>Skatt på motorvogn 1957-58</b></p> <p>for E- <u>24.272</u> i skatteklasse <u>B</u></p> <p>Kr. 50,00, <del>Kr. 100,00</del></p> <p>bes betalt til lensmannen (skatteoppkr.)</p> <p>Forfallsdag <u>18/4.1959.</u></p> <p>Ifølge tilleggsoppgave fra Vestoppland Politikammer</p> <p>Kvittering: <u>Kr. 50.- bet. 16-1959</u> Vardal lensmannskontor <i>[Signature]</i></p>	<p>Skattefuten i Oppland Lillehammer</p> <p>Herr <u>Tore Tunold-Hansen</u> <u>Gjovik</u></p> <p><b>Skatt på motorvogn 1958-59</b></p> <p>for E- <u>24272</u> i skatteklasse <u>B</u></p> <p>Kr. 100,00.</p> <p>bes betalt til lensmannen (skatteoppkr.)</p> <p>Forfallsdag <u>15 JUNI 1959</u></p> <p>Kvittering:</p>
---	---



Russen kalte bilen «J'espere» (jeg håper). Tore har i sitt album skrevet et notat ved siden av bildet av bilen: «J'espere var litt av et problembarn men vi skulle aldri ha solgt den». De problemene som Gunnar Bøe har beskrevet var tydeligvis ikke overdrevne.

Kilder:

Gjøvik trafikkstasjon

Bildearkivet etter Frank og Henry Christensen

Bjørn Overn

Tore Tunold Hanssen

Oppland Arbeiderblad 18.05.58