



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Bensinstasjonen på Norsk vegmuseum

AV MORTEN O. REITEN

Bensinstasjonen på Norsk vegmuseum

AV MORTEN O. REITEN

Norsk vegmuseum har endelig fått sin egen bensinstasjon. Restaurering og gjenreisning av den gamle NOR og Mobilstasjonen fra Kirkegata 52, senere i Nordsetervegen på Lillehammer nærmer seg fullført og i 2021 åpner stasjonen for publikum. Norsk vegmuseum ønsker å ta vare på og å formidle bensinstasjonenes historie, som det naturlige bindeleddet mellom veg og kjøretøyhistorie. Vår bensinstasjon tar de besøkende med tilbake til 1960-tallet. Arealet rundt bensinstasjonen er planlagt videreutviklet i fremtiden med andre funksjoner knyttet til kommunikasjon, kjøretøy og service. I denne artikkelen vil jeg fortelle litt om det arbeidet vi har gjort så langt for å nøste i bensinstasjonens historie og hva vi har funnet ut, og hvordan vi har jobbet med å restaurere stasjonen og å rigge den så autentisk som mulig – tilbake til en sommerdag i første halvdel av 1960-årene.

Første gang jeg så denne bensinstasjonen var en septemberdag tidlig på 2000-tallet, på vei til fjellet på Nordseter øst for Lillehammer. Da fungerte den som oppstillingsplass for en lastebil, hvor pumpetaket ga bilen et visst ly mot vær og vind. Selve stasjonen var tom, pumper og skilt var fjernet. Stasjonen var slitt av vær og vind, og hadde begynt å synke ned i grunnen, slik at det en gang så rake pumpetaket så tynget ut etter snørike vintere. Denne stasjonen var en av mange bensinstasjoner som var kommet til veis ende som stoppested for bilister på vei.

I 2016 takket direktør Geir Atle Stormbringer ja til å ta i mot stasjonen som gave fra daværende eier Eivind Sæterbakken, og i 2017 ble stasjonen fraktet til Norsk vegmuseum.

JAKTEN PÅ EN HISTORIE

For meg hadde stasjonen en ukjent for-

Morten Reiten (45) er oppvokst på Sunndalsøra, har bakgrunn som fotograf og er utdannet innen historie- og kulturformidling. Han arbeider nå ved Norsk vegmuseum.



historie. John Hindklev, som var sentral i konsolideringsprosessen mellom Norsk vegmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum, lånte oss et fargefoto fra Kirkegata 52, hvor stasjonen er avbildet. Dette bildet skulle komme til å bli vårt viktigste arbeidsdokument på flere områder. Jeg begynte å jobbe med historie og bakgrunn til stasjonen ved årsskiftet 2018/2019, og på dette tidspunktet hadde vi ingen holdepunkter for når bildet var



Den gamle NOR/Mobilstasjonen fra Lillehammer har i 2020 gjenoppstått i fordums prakt ved Norsk vegmuseum. Her prøver Stian Tranung og Åsmund J. Sletten ut fasilitetene på bensinstasjonen. (Foto: Morten Reiten)



Bensinstasjonen slik den stod i Nordsetervegen i 2016. (Foto: Ole A. Flatmark)

tatt – men det ga oss noe konkret å spørre om og å lete etter.

Noe av det første jeg gjorde, var å opprette kontakt med Asbjørn Rolseth, som har imponerende kunnskap om både lastebiler og tankbiler. Rolseth var kjørelleder i Norsk Brændselolje AS og NOROL fra 1970 til 1981, og kunne umiddelbart identifisere tankbilen på stasjonen som en Volvo Viking, nærmere bestemt en L385 produsert i perioden 1954-62. Rolseth kunne fortelle at en slik tankbil normalt ville være i drift i minst 10-12 år, og anslo bildet til å være fra siste halvdel av 60-tallet. Rolseth koblet også på Ivar Stav, som i en årrekke har interessert seg for og jobbet med historikk rundt eldre norske bensinstasjoner.

Fra Stav fikk jeg oversendt en del klipp fra blant annet KNAs magasin Mot-orliv, hvor det i nr 4/1961 reklameres for

Mobils nye bensin med tilsetningsstoffet Tetramel. Her kjenner vi igjen grafikken som brukes både på banneret over pumpene, og på den gule gatebukken bak åpent-skiltet på Hindklevs fotografi.

Ivar Stav kunne fortelle at han på et tidligere tidspunkt hadde vært i Lillehammer kommunes byggesaksarkiv og sett mappen på Kirkegata 52. Lillehammer Rådhus ble dermed neste stopp på jakt etter relevant arkivmateriale. Besøket hos Lillehammer kommune ga en rekke konkrete holdepunkter, her lå søknader, tegninger og korrespondanse som ga oss et godt fundament for videre arbeid. Materialet ble gjennomgått i januar 2019 og i februar 2020, og det som ble vurdert til å ha historisk interesse for oss ble avfotografert. Vinteren 2020 ble det også avlagt to besøk hos Statsarkivet i Stavanger, og Arkivverkets nettressurser



Mobil i Kirkegata på Lillehammer først på 1960-tallet. Bildet har vært helt sentralt i vår restaurering av stasjonen. (Foto: ukjent/utlånt av John Hindklev)

har vært flittig brukt i jakten på spor etter NOR og Mobil i Kirkegata.

SPORVEIENES BENSINDEPOT

I 1932 ble Sporveienes Bensindepot, Norsk Oljeraffineri A/S (forkortet til NOR) etablert i Oslo. Dette var det første helsenorske oljeselskapet, og som navner antyder, var en av hovedoppgavene å forsyne Oslo sporveier med drivstoff. Ved etableringen var det planer om å starte et eget oljeraffineri på Filtvet i Asker, men man endte i stedet opp med et importanlegg, også ved Filtvet.

NOR tok opp konkurransen med de to store aktørene Norsk Brændselolje AS (BP) og Østlandske/Vestlandske petroleumsselskaper (senere Esso) som på dette tidspunktet hadde en lang rekke bensinstasjoner i Norge. Shell hadde også etablert seg i Norge, men fortsatt som en noe

mindre aktør. Tre møteprotokoller fra NOR er bevart hos Statsarkivet i Stavanger, disse er også digitaliserte og åpent tilgjengelige på digitalarkivet.no. Møtereferatene er kortfattede, og det er i all hovedsak overordnede saker som diskuteres. Likevel blir disse protokollene viktige brikker i å legge et mest mulig komplett puslespill over NORs virksomhet på Lillehammer.

NOR bygde ut tankanlegg i Kristiansand, Egersund, Stavanger, Bergen, Haugesund, Ålesund, Kristiansund og i Steinkjer. På Lillehammer kjøpte NOR eiendommen Nylund nord for Lillehammer sentrum, rett nord for der Gjenbruket i dag er lokalisert. Her ble det anlagt tankanlegg med sidespor fra Dovrebanen. Bensindepotet var tenkt å betjene Gudbrandsdalen, Vestoppland og Hedmarken. Kjøpet er budsjettført for november

1933, og beløp seg til 14.000,- Det er for desember 1933 budsjettet med 22.000 kroner til bygging av infrastruktur med tappehus, tanker, rørledninger og side-spor til jernbanen.

Det ble besluttet å anlegge en 50 kubikkmeter stor tank ved anlegget. Fra januar til april 1934 var det budsjettet med totalt 15.000,- til det som omtales som «Tappestasjon i Lillehammer». Budsjettet er ikke spesifisert ut over dette, men vi må anta at det innbefatter både ekspedisjonshus, pumpe(r) og opparbeidelse av tomt inkludert skilting, gjerder og lignende.

NOR kjøpte Uchermanngården i Kirkegata 52 av «Fru Direktør Sandvig». Hun og ektemannen Anders bodde selv på naboeiendommen diagonalt mot Lillehammer jernbanestasjon. Anna Sandvig var døpt Uchermann, og gården antas å være bygd eller eid av hennes far, Christian Uchermann (1836-1923). Bensinstasjonen ble bygd i 1934, og det ble ansatt en disponent ved navn Rudi som skulle være NORs distriktsrepresentant. En fire meter høy søyle i mur, metall og glass, med innlagt lys, skulle kommunisere NOR bensin og være plassert nord på tomten i Kirkegata, mot Breiseth hotell.

Logoen til NOR var en gul midnattssol på hvit bakgrunn med sorte bokstaver, av og til omtalt også som en kompassrose. Bensinstasjonen skulle ut ifra tegninger inneholde kontor, lager og wc. Rominndelingen er som i dag. NOR satte opp flere bygninger i Kirkegata 52. Et kontor og forretningsbygg (dagens Wright trafikkskole) ble også bygd eller påbegynt i 1934, og et større verkstedbygg (dagens Mesna Fargehandel) ble

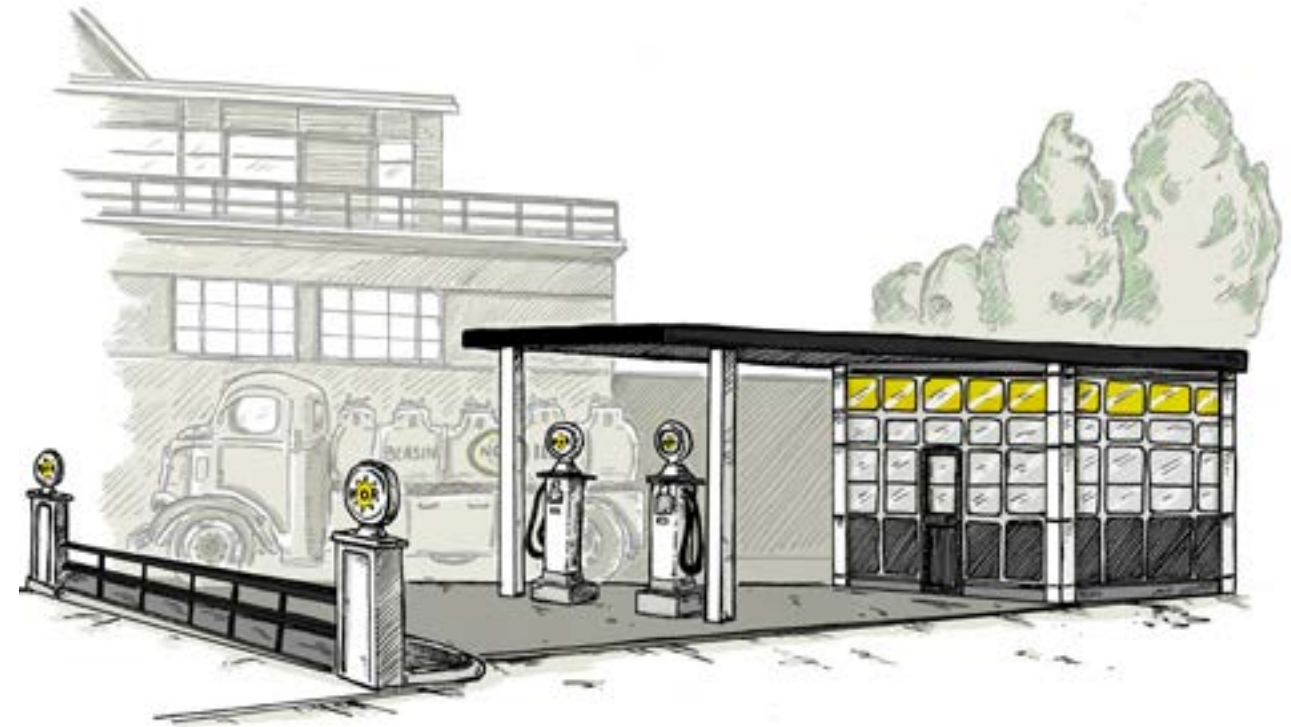
oppført i 1939. Mellom disse stod fire vaske/smørehaller, som i dag er revet.

HELLEBERG AS

Vi må kanskje tilbake til slutten av 1800-tallet for å finne den egentlige begynnelsen på vår historie. Da startet Gausdølen Petter Torgersen Helleberg sin lille sportsforretning i Lillehammer. Helleberg hadde bodd flere år i Amerika, og fått stor interesse for sykler. Om sommeren solgte han sykler og om vinteren ski i sin sportsforretning. Syklene kjøpte han først fra Danmark, deretter fra Øglænd i Sandnes. Det gikk likevel ikke lang tid før Helleberg selv ønsket å bygge egne sykler. Rundt 1905 trillet de første Trygg-syklene over gårdsplassen fra fabrikken som lå i bakgården til forretningen i Storgata 75. Fra 1908 forhandlet Helleberg motorsykler, og utvalget bestod først av franske sykler, etter hvert også Wanderer og Harley-Davidson.

I 1918 startet Helleberg som bilforhandler, og etter å ha solgt flere ulike merker, konsentrerte de seg om Ford, som ble importert Knocked Down, altså levert som deler i store kasser og montert i et eget verksted ved siden av sykkelfabrikken. En slik montering av utenlandske bilmerker ble senere godt kjent fra større anlegg som Strømmen og Kambo, som begge drev omfattende bilmontering på 1930-tallet.

I de trange bakgårdslokalene produserte Helleberg sykler, de monterte biler, solgte motorsykler og biler, og de drev service og vedlikehold på alt dette. Det var naturlig nok også her de startet sin første bensinstasjon. Ifølge Jan Vidar Lie-Pedersens artikkel om Helleberg i Fåberg



Slik tenker vi at bensinstasjonen fremstod ved åpningen i 1934, basert på arkitektens skisser og noter. (Illustrasjon: Stian Tranung)

og Lillehammer historielags årbok fra 2009, skal stasjonen ha vært utstyrt med en håndpumpe, overbygd med tak av mur. Blant bilder som Maihaugen har lagt ut på DigitaltMuseum, finner vi to bilder som viser Hellebergs forretningsgård på 1920- og 30-tallet. Bakerst i bildet kan vi skimte uthengsskilt med både Tiger Benzin og Standard – altså var Helleberg i starten Esso-forhandler. Dette er et godt eksempel på hvordan vi på museet kan bruke bildemateriale til å komplettere kunnskap.

ARKITEKTMYSTERIET

Tomten til Kirkegata 52 var mye større enn hva som var nødvendig for en bensinstasjon på 1930-tallet. NOR ville åpenbart noe mer. I arkivet til Lillehammer kommune finner vi et tidlig utkast til stasjonen, datert 11.4.1934. Byggematerialene skulle være stål og glass. Dette

er tegnet av arkitekt Hans Backer Fürst, som kanskje er mest kjent som gjenreisningsarkitekt i Ålesund etter bybrannen i 1904.

Den første tegningen viser et elegant lite bygg, som kanskje speiler Backer-Fürsts egen reise fra ungdomstil til funkis. Bygget baserer seg på glassfelter i størrelse ca 40x50 cm fra gulv til tak, innfestet i stålrammer. I den nederste 1/3 av stasjonen skulle glasset være erstattet av stålplater. Det øverste glassfeltet skulle være i gult glass, og vindskiene skulle være sorte. Dette ville speile NORs fargepalett, i alle fall om vi tenker at innrammingen av stasjonen og stålplatene skulle være hvite. Stasjonen har tydelig inspirasjon fra Shells Crackerbox (kjeksboks)-stasjoner, som ble lansert i USA i 1915. Disse stasjonene var pre-fabrikkerte og kunne utplasseres i rask rekkefølge. Shell bygde 100 slike stasjoner på 6 uker i

California. Det lange og svakt skrånende taket er en implementering av funkis-tendenser. Kjeksboksene til Shell hadde tak som gikk rett ut og stoppet ved søylene.

Backer Fürsts stasjon har også helt tydelige trekk fra den stasjonstypen som i Sverige blir kalt «Sittande Hund», hvor ekspedisjonslokalet er «kroppen», og de to søylene som støtter det svakt skrånende taket er forbeina, en type bensinstasjoner som har vært svært vanlige i Norge i perioden 1930-1960. Det uvanlige er stålkonstruksjonen, som påminner om pre-fabrikasjon og standardisering, men vi har ingen spor av at det har vært produsert flere slike stasjoner. Vi har heller ikke lykkes å komme til bunns i hvor stasjonen har vært produsert, men har vært inne på tanken om at den kan ha vært laget lokalt hos eksempelvis Mesna Bruk, eller at den rett og slett kan ha vært produsert hos Sporveienes egne verksted.

Arkitekt og byplanlegger Alv Skogstad Aamo ga i 1995 ut boken *Bensinstasjonen – En visuell historie*, som var et pionerarbeid i Norge i å presentere bensinstasjonenes utvikling. Det var Skogstad Aamo som tipset meg om at arkivet etter Hans Backer-Fürst var oppbevart ved Jugendsenteret i Ålesund, og der fikk jeg god hjelp til å digitalisere fem andre tegninger som Backer Fürst laget for NOR/Lillehammer, alle fra april 1934. Det er tegnet inn 16 store garasjeplasser og 2 små, hvor de store ville ha en dybde på opp mot 9 meter.

Vi vet ikke med sikkerhet hva NOR hadde i tankene, men ut ifra rom-disponeringer som «venterom publikum» og «chauffører» er det naturlig å tro at det

skulle ha vært en rutebilstasjon, eventuelt i kombinasjon med drosjesentral. Et ambisiøst prosjekt, med to store og relativt like forretningsgårder i to etasjer, med hundrevis av kvadratmeter kontorlokaler i andre etasje. Bensinstasjonen var på disse utkastene «gjemt» bak et utstillingshus eller en stor monter mot gateplanet.

Disse tegningene viser et omfattende anlegg som vi ikke finner spor av i protokollene fra styremøter og arbeidsutvalgsmøter. Vi finner referatført at NOR er interesserte i å involvere seg i utbygging av en rutebilstasjon i Hamar, og så sent som i 1949 nevnes rutebilstasjon i Lillehammer. Av en eller annen grunn går ikke NOR videre med planene, men holder tydelig vis fast i Backer Fürsts tegning av den lille stasjonsbygningen. Interessant blir det også når vi ser nærmere på de reviderte arkitekttegningene fra juni 1934.

Nå er det ikke lenger Hans Backer Fürsts signatur som står nederst på arket. I stedet er det Fredrik Pettersen som har tegnet den nye varianten. Pettersen hadde siden 1920 virket som kommunearkitekt i Lillehammer, og er kjent for både å ha tegnet funkisperlen Park-cafeen og å ha vært initiativtaker til byens karakteristiske julegatepynt med granbargirlandere og gule stjerner. Både formspråk og materialer er basert på Backer Fürsts første utkast, men feltene av glass og stål er betydelig færre i antall og dermed også større. Størrelsen på stasjonen ser ut til å være ganske identisk, ca. 5 meter bred, 4 meter dyp og tre og en halv meter høy.

Vi har ingen bilder som viser NOR-stasjonen fra før 1960, så vi vet ikke nøy-

aktig hvordan den har sett ut. Vi kan likevel anta at den ble bygd på bakgrunn av Pettersens tegninger, blant annet fordi antall felter i stålrammen stemmer godt med Pettersens tegninger – det er blant annet 2 felter på hver side av døren og 4 felter i bredden på stasjonens kortsida.

Vi vet også at himlingen har vært senket på et tidspunkt. Vi mener at senkning av himling har skjedd i forbindelse med at mange av glassfeltene ble byttet ut med stål og/eller eternitt en eller annen gang før 1960. Dette kunne være for å gi stasjonen et mer moderne uttrykk, i sammenheng med ny profilering til Nor og Vacuum i 1951, eller til Mobil i 1960. Widerøes flyfoto fra 1960 viser stasjonen med likt antall vinduer og tett fasade mot vest og sør slik som den står i dag. Reidar Hagen, som jobbet på stasjonen som både betjent og daglig leder fra 1945 og frem til han pensjonerte seg på 1990-tallet, har fortalt at de kalte stasjonsbygget for glasshuset. Det styrker teorien om at stasjonen ble bygd med betydelig flere glassfelter enn hva vi kan se ut fra senere bilder.

SAMARBEID OG KONFLIKTER

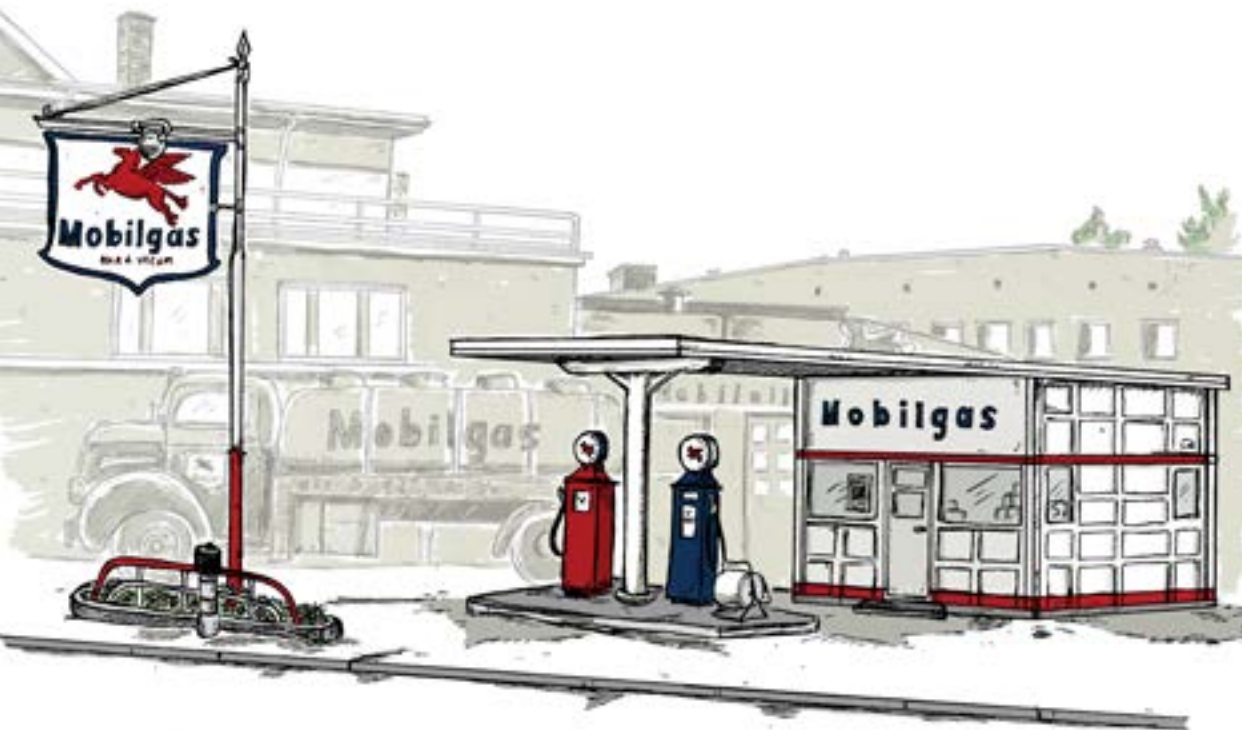
Bensinstasjonen ble tatt i bruk i 1934. Hellebergs virksomhet i Storgata var i sterk vekst gjennom 1920- og 30-tallet, og dette førte til at Helleberg kontinuerlig måtte vurdere å utvide og/eller flytte deler av virksomheten til nye lokasjoner. Fra 1939 blir P.T. Helleberg leietagere av både bensinstasjonen og de to murgårdene som knyttet sammen med vaske/smørehaller. Arne Øglænd fra sykkelfamilien i Sandnes var fra 1937 ansatt som disponent hos Helleberg.

Ved flytting til Kirkegata får Helleberg langt bedre plass, og kan tilby sine tjenester innen bil og mc i moderne fasiliteter. Veien dit hadde nok likevel ikke vært problemfri, for NORs møtebok av 10. desember 1938 viser at Helleberg har sagt nei til kontrakten NOR har forelagt, da de mente leien var for høy. NOR hadde ikke ønske eller mulighet til å gå lavere, og det anses derfor at kontrakten ikke ville bli undertegnet.

Saken blir på nytt behandlet 21. mars 1939, og det har nok vært dialog i mellomtiden – i møteboken til NOR slås det fast at overrettssakfører Blakstad må bringe på det rene om Helleberg ville underskrive kontrakten – og «ta de nødvendige rettslige skritt i sakens anledning». Dette er ikke eneste gang NORs møtebok gir indikasjoner på uenighet med Helleberg.

I mai har Arbeidsutvalget blitt forelagt avslag fra sorenskriveren i Lillehammer om å kaste ut Helleberg, noe som tyder på at de på dette tidspunkt allerede hadde tatt deler av lokalene i bruk. I juni 1939 undertegnes endelig kontrakten.

NOR var imidlertid ikke ferdige med å være uenige på Lillehammer, i november 1939 må de inngå et forlik med nabo Anders Sandvig, uvisst i hvilken sak. I januar 1940 var NOR og Helleberg igjen uenige. Denne gang om å dekke utgifter til et nytt smøreanlegg. Helleberg hadde ikke gått med på å bare bruke smøreoljer fra NOR, noe som i bransjen gjerne har vært en kontraktfestet forutsetning for å kunne forhandle bensin og servicetjenester. Gjennom krigsårene har arbeidsutvalget i NOR sporadisk kontakt med firmaet Helleberg – som regel med advokat som mellommann. I møtebok fra



50-tallsutgaven av stasjonen, som nå er endret fra NOR til NOR&Vacuum. Pegasusen pryder det nye skiltet, og stasjonen er malt i hvitt med røde pyntestriper. Vi tenker at endringene med større vindusflater kom omtrent her, da det er naturlig at man fjernet de gule glassfeltene når man gikk bort fra NOR-konseptet. (Illustrasjon Stian Tranung)

Utvidet styremøte i NOR mandag 28. mai 1951 kan vi lese at NOR og Vacuum nå har fusjonert, og det er besluttet at bensinstasjonene skal males røde og hvite. Stasjonene i Drammen er de første som pusses opp, resten av omprofileringen skal tas når budsjettene for det nye selskapet er på plass og tillater det.

Med dette slutter også det bevarte arkivmaterialet, og vi kan med ganske stor sikkerhet anta at materiale etter Mobil Oil NOR A/S (1957-1960) og Mobil Oil A/S (1960-1992) i stor grad har gått tapt i ulike flytte og fusjonsprosesser. Det finnes noen løse dokumenter og trykksaker fra Mobil Oil Norge bevart hos statsarkivet i Stavanger, samt en del bilder, særlig av bensinstasjonenes fasader.

Sammenlignet med hva som er bevart av tilsvarende materiell fra Esso og NB/BP/Norol, er det likevel mye som mangler i arkivene.

FRA NOR TIL MOBIL

Parallelt med å grave i lokal bensinstasjonshistorie har jeg siden 2019 tatt en videreutdanning innen forskning og vitenskapelig publisering ved Universitetet i Bergen. En sentral del av dette arbeidet har vært å jobbe med egne tema og egne prosjekter. Jeg har valgt å bruke bensinstasjonsprosjektet som eksempel her. I og med at det skal være et forskningsprosjekt måtte jeg ha en klar problemstilling, og dette skulle jeg gjerne kombinere med noe som var relevant

De ansatte ved Mobil i Kirkegata på første halvdel av 1960-tallet: Fra venstre: Ivar Moen, Henrik Rud, Reidar Hagen og Hans Løndalen. Til høyre Hellebergs disponent Arne Øglænd og en representant fra Mobil. (Foto: Gudbrandsdølen Dagingen/hentet fra Fåberg og Lillehammer historielags årbok nr. 28)



i vårt kommende arbeid med å fortelle bensinstasjonenes historie.

Mitt forskningsprosjekt ble derfor å se på utvikling og profesjonalisering av norske bensinstasjoner i perioden 1950-1970, noe som også gir mange svar på hvorfor Mobil-stasjonen måtte vike for et nytt og mer moderne anlegg i Kirkegata. Det kommer en egen forskningsartikkel om dette temaet. Den korte versjonen er en raskt økende interesse for service, merkevarebygging og mersalg, som krevde større og mer moderne salgs/butikklokaler. Dette som følge av økt biltrafikk, og av internasjonalisering og tøffere konkurranse blant selskapene som stod bak bensinsalget i Norge.

På Lillehammer var det også lokale faktorer som forklarer hvorfor det lille ekspedisjonslokalet ble flyttet vekk fra Kirkegata. Midt på 1960-tallet opplevdes nok lokalene Helleberg disponerte i Kir-

kegata som trange og umoderne i et lokalsamfunn som opplevde stor etterspørsel etter nye og brukte biler. På denne tiden arbeidet om lag 30 personer hos Helleberg i Kirkegata. I løpet av årene som hadde gått fra 1939 til 1965 hadde hele det norske bil-bildet forandret seg fullstendig. Etter frislippet av bilsalget i 1960, skulle den norske bilparken øke fra ca. 225.000 biler i 1960 til 750.000 i 1970.

Denne store økningen i bilsalget ville Hellebergs disponent Arne Øglænd være en del av. Han bygde derfor et nytt, stort anlegg nord i Lillehammer, hvor Rema 1000 Helleberg og Familiens hus holder til i dag. Bygget ble oppført i to etapper, og tatt i bruk henholdsvis i 1966 og 1978. Søknad om å rive den lille stasjonen i Kirkegata og bygge nytt pumpetak er datert 22. mars 1965, og ferdigattest for arbeidet er utstedt av Lillehammer kommune 15.4.1966. Vi har med dette en sik-



Elever ved Lillehammer videregående skole avdeling nord jobber med stålkonstruksjonene. (Foto: Ola Per Lotten)

ker datering på at stasjonen ble revet (flyttet) i 1965/1966. Etter dette var bensinstasjonen lokalisert i hjørnebygget hvor det i dag er trafikkskole. Her fikk Mobil et stort og moderne salgslokale, og konseptet MiniMarked ble tatt i bruk først på 1970-tallet, omtrent samtidig som stasjonen, som en av de første i Norge, startet med selvbetjent bensinsalg. Reidar Hagen var daglig leder og Hans Løndalen trofast servicemann frem til stasjonen stengte som Hydro-stasjon før jul i 1993. Da hadde de jobbet ved stasjonen siden henholdsvis 1945 og 1947, og var for mange trofaste kunder selve symbolet på bensinstasjonenes gode service på Lillehammer. Stasjonen sysselsatte fire-fem personer det meste av tiden den var i drift. I dag er det selvbetjente Uno X-pumper på stedet. Vaske- og smørehallene ble revet i forbindelse med omlegging til ubetjent anlegg.

RESTAURERING OG UTSTILLINGSARBEID

Museets mekanikere Ola-Per Lotten og Arvid Dokken fikk hjelp av elever ved Lillehammer videregående skole avd. Nord til å demontere stålplater fra stasjonen, og deretter sandblåse, sveise og grunne metallkonstruksjonen. Dette arbeidet ble utført sammen med to kull i 2018 og 2019. Alt av treverk innvendig ble fjernet, og mye var i dårlig stand.

Da himlingen ble tatt ned, så vi tydelige spor etter innfesting av lampesokler oppunder taket, som var kledd med mørkebeiset panel. Det indikerte at himlingen på et tidspunkt måtte være senket, og at panel var det opprinnelige materialet i taket, ikke huntonitplatene vi rev. På veggene fant vi spor av brunbeiset kryssfiner, som kan ha vært den originale utførelsen. Det ble tatt vare på enkelte bygningsdeler som var malt i lys blå farge, og vi antar



Ola-Per Lotten passer på at alt går riktig for seg når stasjonen heises på plass til sin nye tilværelse ved Norsk vegmuseum. (Foto: Morten Reiten)

med stor sikkerhet at denne blåfargen er den samme som har vært brukt utvendig. Det ble derfor gjort en vurdering på hvor mye denne malingen kan ha gulnet/bleknet på 50 år, og valgt en fargekode basert på dette. Det eneste som ble tatt vare på og som er videreført og restaurert av interiør er de to originale innerdørene, samt innredningen langs veggene, som vi ut fra utførelse anslår til å være de originale fra byggeår.

For å komme i gang med restaurering og etter hvert utstillingsarbeidet måtte vi ta noen valg på hvor veien gikk videre. Først måtte vi avklare om vi ønsket å sette stasjonen i stand slik den var da den var ny som NOR-stasjon midt på 1930-tallet, eller å sette den opp som Mobil-stasjon fra sine siste leveår i Kirkegata i første halvdel av 1960-årene. Det fantes pr 2019 hverken NOR eller Mobil-stasjoner som var restaurerte eller tatt

vare på som «autentiske utstillingsstasjoner» i Norge, så begge alternativene ville kunne fylle et hull i historieformidlingen av norske bensinstasjoner. Videre visste vi at det allerede var tatt vare på bensinstasjoner som representerer 1930-tallet (Shell i Mosjøen) og 1960-tallet (blant annet Brødrene Hansens Auto, BP Nøtterøy og BP i Grimsbu). Når vi valgte 1960-tallet, ble dette gjort på følgende grunnlag:

- 1) Gjenkjenning og minner fra nær fortid er en viktig del av vårt museums virksomhet. Mobil og 1960-tallet vil stå sterkere her enn NOR og 1930-tallet.
- 2) Vi har fotografier som kan hjelpe oss å gjenskape en autentisk stasjon fra 1960-tallet, og vi har også foto som viser inventar og vareutvalg fra flere ulike Mobil-stasjoner fra perioden rundt 1960. Fra NOR har vi kun arkitekttegningene, og vi har ingen innvendige bilder som



Dagfinn Sveen og Stein Erik Blomberg monterer nye vinduer på stasjonen. (Foto: Morten Reiten)

side ønskelig å legge stasjonen i nærhet av trafikkert vei med lett tilgang med bil for de som ønsket å kjøre opp sitt eget kjøretøy for fotografering foran stasjonen. Etter noen måneder med ferdig eksteriør kan vi slå fast at akkurat dette har vært en ubetinget suksess. Gjennom hele sommeren 2020 har det vært en strøm av biler og motorsykler til stasjonen, hvor en betydelig andel er fotografert av sine eiere med stasjonen som kulisse. I september hadde vi også besøk av det første brudeparet som tok brudebilder under pumpetaket!

kan si noe om vareutvalg og sortiment hos Nors stasjoner i perioden 1934-1951.

3) Det vil være enklere både å skaffe originale objekter og å reproducere Mobil-rekvisitter fra 1960-tallet, da disse er mer utbredt og bedre kjent/dokumentert enn NOR-materiell fra 1930-tallet.

Bensinstasjonen ble plassert vest for kjøretøymuseet på andre siden av fylkesveien, nedenfor Norsk fjellsprengningsmuseum. Et større område er planert og asfaltert med tanke på videre utvikling, og dette er en del av museet hvor det tidligere ikke har vært aktivitet. Det ble murt opp fundament til pumper og gjerde mot fylkesvei, og den originale granittblokka som hadde fungert som trappetrinn ble hentet fra Nordseterveien. Denne antas å også ha vært med helt fra Kirkegata, da den kan skimtes på et av bildene vi har derifra.

Det var fra direktør Stormbringers

INNVENDIGE ARBEIDER

Museets håndverkere Stein Erik Blomberg og Dagfinn Sveen har ledet flytting, klargjøring av tomt, gjenreisning og snekkerarbeider. Dette ble Sveens siste store prosjekt ved Norsk vegmuseum før han ble pensjonist, etter å ha vært ansatt ved museet i 24 år. Stasjonen var ved overtagelse inndelt i tre rom, en inndeling som stemmer med de originale tegningene. Bruken av rommene kan likevel ha vært forskjellig gjennom ulike perioder. Det minste rommet var ifølge Eivind Sæterbakken brukt til en kompressor da stasjonen stod ved skihytta.

Vi har valgt å bruke rommet til toalett, som er i tråd med de originale tegningene fra 1934. Toalett for bensinstasjonenes kunder dukket opp allerede på 1920-tallet, og ble ganske raskt et naturlig servicetilbud man forventet å finne på stasjoner, i alle fall i byer og i tettbygde

Slik så stasjonen ut innvendig da den ble hentet fra Nordsetervegen. (Foto: Ole A. Flatmark)

strøk. På 1950- og 60-tallet øker bevisstheten rundt renhold og ryddighet på stasjonene, og dette omfattet også at toalettene skulle holdes rene og ryddige.

Det største rommet i stasjonen var opprinnelig omtalt som kontor, men har i alle fall delvis måtte fungere som ekspedisjons/butikklokale. Den originale innredningen består av relativt smale plassbygde hyller med noe skuffer, plassert på de tre vindusveggene. På fotografiene fra 1960-tallet ser vi tydelig en pyramidestabel med bokser i vinduet mot pumpene, og ulike Mobil-bokser på bakveggen, synlig i vinduet mot nord. Dette har vi latt være førende for innredning og produktplassering i hyllene.

Innredningen er beholdt i sin originale form og fasong, og er lett pusset/restaurert før maling i lys blå farge under vindu, og hvitt over. På bakgrunn av innvendige fargeprøver fra dører og et større antall fargefotografier fra Statsarkivet, ble det valgt en lys blå farge som kan minne om amerikanske biler fra sent 1950-, tidlig 60-tall, da vi antar at den opprinnelige inspirasjonen kom derifra. Fargen ligner fargen Sonic Blue, som ble tatt i bruk av GM/Cadillac i 1956.

Som en liten, men interessant anekdote kan nevnes at gitarer fra Fender kunne fås i samme fargetone på 60-tallet, og at enkelte av disse har gulnet/falmet på en måte som i dag er tilnærmet identisk med fargeprøvene vi hentet ut fra stasjonen i 2020. Lyseblått i kombinasjon med hvitt og signlrøde pyntestriper var



Mobils standard fargebruk på 1960-tallet. Det gjør også at dette tiårets stasjoner har et distinkt og lett gjenkjennelig farge-språk som skiller seg radikalt fra Mobils senere stasjoner, som i stor utstrekning brukte grå steinplater og grå/beige mur og treverk på 1970- og 80-tallet.

Det siste rommet var opprinnelig omtalt som lager, men i alle fall på 1960-tallet var det her kassa-apparatet stod – noe som er godt synlig på et sort/hvitt-fotografi fra Lie-Pedersens artikkel om Helleberg.

Her var det ingen innredning da stasjonen ble hentet av oss, men Eivind Sæterbakken fortalte at hans far hadde hatt et skrivebord her. Vi innredet derfor rommet med en høy disk til kassaapparat som vender mot pumpene, og et skrivebord på motstående vegg. Dette rommet fungerer som et slags kontor og arbeidsrom for betjeningen.



Odd Jarle Løvold pusser opp en gammel og skrøpelig Shell-pumpe som får nytt liv ved Mobil-stasjonen. (Foto: Morten Reiten)

BENSINPUMPER OG SKILT

Fargekoder til pumper og røde detaljer på stasjonen ble også valgt ut fra bilder, hovedsakelig fra Statsarkivet. Museets medarbeider Stian Tranung som er utdannet illustratør og designer har laget grafikk til skilt, emballasje, plakater og reklamemateriell på stasjonen. Mobilbokstavene over døren er gjenskapt ut fra mest lignende font tilgjengelig i dag, og størrelsen er målt opp fra fotografiet. Bokstavene er i dag produsert i 10 mm utskåret pvc lakkert i fargekode som pumpe. Opprinnelig kan bokstavene ha vært i plast eller metall. Den lille Mobilstasjonen som er bevart på Tretten har Mobil-bokstaver i metall som stammer fra omtrent samme periode.

Museets mekaniker Odd Jarle Løvold fikk ansvar for å restaurere bensinpumpene, som var i jevnt over dårlig stand. To pumper ble hentet fra museets eget lager, henholdsvis en Norol og en Shell-pumpe. Den tredje ble hentet

på Fåberg. Alle pumpene ble slipt, sparklet og lakkert. Nye tavler med pris/literinformasjon ble avfotograferte og digitalt restaurerte. Nye glass ble satt i, og det ble lagt inn nytt lys. Merkeskilt med drivstofftype ble også produsert på nytt i foliert plexiglass.

På grunn av høyspentlinjene som går langs fylkesvegen, ville det være umulig å sette opp en 5-6 meter høy skiltmast ut ifra plassering på fargefotografiet. Vi valgte derfor å sette masten nord for stasjonen, ved innkjøringen. Mobil-skiltet er en replika av et veggmontert 1960-tallsskilt Vegmuseet kjøpte i Gausdal i 2016. Dette skiltet har vært sjablongmalt, og etter å ha avfotografert skiltet, lot jeg noe av sporene av sjablongmalingen/sprøyttemalingen være synlig i retusjeringen. Blant annet vises litt ujevnheter i hvor godt malingen dekker i de blå bokstavene. Skiltet er produsert på formskjærte aluminiumsplater, og vi har laget kopier av tidsriktige lysarma-



Autentisk har vært stikkord for utstillingen, som skal være helt ferdig til sommeren 2021. Morten Reiten og Åsmund J. Sletten har stått for utformingen. (Foto: Morten Reiten)

turer til skiltmasten. Det er også laget en replika av et lite Åpent-skilt.

VAREUTVALG OG REKVISITTER

Gjennom pågående forskningsprosjekt om bensinstasjonenes utvikling på 1950- og 60-tallet, har jeg skaffet meg en ganske inngående kompetanse på hvordan oljeselskapene utvidet sortiment på bensinstasjonene i perioden, og ikke minst hvordan selskapene argumenterte overfor sine forhandlere om hvordan man skulle selge disse produktene.

Begrepet TBA (Tires-Batteries-Accessories) dukket opp rundt 1950, og var en gjenganger i det økende mersalgfokus på stasjonene. Det å ha eksemplis dekk og batterier utstilt (og ikke bare oppbevart), var noe nytt. Odd Jarle Løvold har laget en kopi av et tidsriktig display fra Viking, av den typen vi ut ifra fotografier vet var i bruk på Mobils sta-

sjoner på 1960-tallet. Med et Viking-dekk stående oppi, kunne kunden med selvsyn se at stasjonen førte dekk. Det samme gjaldt for batterier. Et originalt Bulldog batteridisply med vedlikeholds-ladefunksjon fra tidlig 1960-tall er på plass i stasjonen.

Øvrig vareutvalg består av tennplugg, vaskeartikler, lyspærer, vindusviskere, viftreimer og annen smårekvisita. I tillegg til disse varene var bensinstasjonene på 1960-tallet svært godt utstyrte med bokser og kanner for ulike olje og kjemi-produkter. Her tok vi et valg på at vi ønsket å reprodusere alle slike bokser og kanner, både for å skaffe et tilstrekkelig utvalg, og for å kunne stille ut emballasje som ikke var preget av slitasje, flekker, rust og bulker. Dette ville styrke autentisiteten av å komme inn i et tidsbilde og en fungerende stasjon fra 1960-tallet.



Bensinstasjonen en fin sommernatt i 2020. (Foto: Morten Reiten)

Via fotografier og emballasje i museets samling og hos andre samlere har vi kartlagt hva slags produkter som ser ut til å ha dannet et basissortiment. Ut fra dette er det laget om lag 150 bokser og kanner fordelt på 14 ulike produkter, i volum fra 250 ml til 4 liter.

Runde bokser på 1 og 2 liter var enkle å få tak på i Norge, mens rektangulære bokser med tidsriktige metallkorker viste seg å være tilnærmet umulig å skaffe. Leverandører i Kina kunne levere, men i antall på minst 1000 av hver. Løsningen ble et amerikansk selskap

som godtok å levere små kvanta. Stian Tranung laget grafisk design til emballasjen, og Gata Reklame har printet og foliert. De gullfargede boksene med Mobil Oil Special består av tre lag folie og er rene puslespillet, men resultatet er svært godt.

GODE HJELPERE

I arbeidet med å gjenreise bensinstasjonen har museet hatt svært god hjelp av en rekke personer som har bidratt både med kunnskap og med gjenstander til samlingen.



Bensinstasjonen ferdig restaurert utvendig, sommeren 2020. (Foto: Morten Reiten)

Eivind Sæterbakken ga oss stasjonen, mens Kristian Mælum donerte bensinpumpen for oljeblandet bensin.

Fra John Hindklev, Per Skarung, Ann Merethe Dokken, Hanne Wanderweg og Lillehammer Veteranvognklubb ved Vidar Haugen har vi fått både inventar og tidsriktig rekvisita.

Ragnar Solgård har bidratt med en mengde rekvisita og flere salgsstativer.

Jo Kåre Ringstad lot oss plukke viktige rekvisitter fra låve og uthus.

Reinhart Elvestad har både donert og lånt ut det meste av plakater og reklamemateriell som er reproduisert i stasjonen.

Kai Øveråsen har gitt oss Tryggsykkelen som står ved stasjonen, og Olav Vær kjørte fra Rjukan for å overrekke et Bulldog batteristativ til oss.

Rune Rolstad har donert en fin 1960-talls Volvo N86 lastebil, og planen

er å rigge denne som Mobil tankbil. Tor Dosestod stod for transport av Volvoen til museet, og Arvid og Jostein Dokken har donert en tidsriktig tank.

Jacob Øglænd, Eirik Brennum, Reidar Hagen, Asbjørn Ole Mythen, Eivind Sæterbakken, Alv Skogstad Aamo, Reinhart Elvestad, Frank Mittet, Asbjørn Rolseth, Arvid Dokken, Ivar Stav, Bjørn Løndalen, John Hindklev og Kjetil Rolseth har gitt opplysninger og fungert som kilder i prosjektet.

REFERANSER/KILDER

Fåberg og Lillehammer Historielags årbok nr. 28 Helleberg-Nytt 1973
Arkivmateriale fra Lillehammer Kommune
Arkivmateriale fra Statsarkivet i Stavanger <https://media.digitalarkivet.no/view/61108/70>
Arkivmateriale fra Reinhart Elvestad, i hovedsak trykksaker utgitt av Mobil Oil NOR AS og Mobil Oil AS
Artikler fra Dagningen og GLT fra perioden 1938-1993.
Norsk vegmuseums samling av artikler og litteratur knyttet til bensinstasjonshistorie