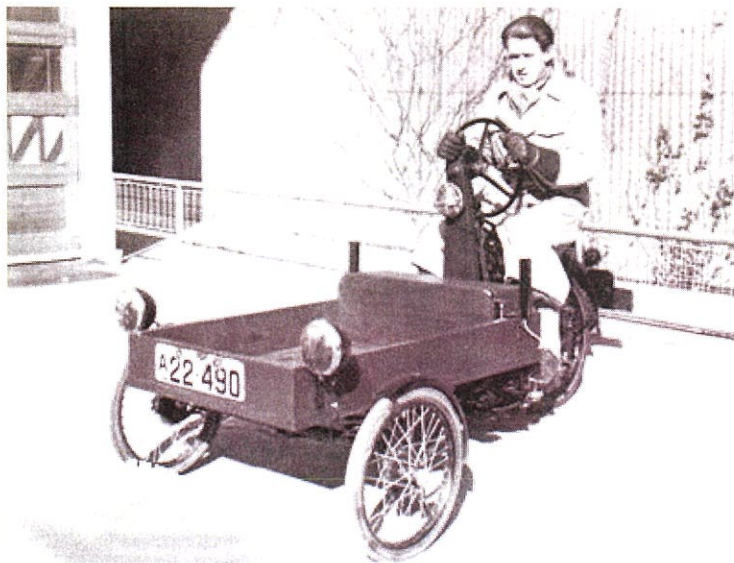


# Norske elektriske motorsykler

Tekst og foto: Dagfinn Johnsen

*Sverre Hagen var en oppfinner som var født på Hamar i 1896. Han drev med så mye, fly, dresiner, elektriske biler, båter og motorsykler. Han var utdannet ingeniør fra Katrineholm tekniske skole i Stockholm. Som motorsykelkonstruktør ble han mest kjent for sine elektriske varemotorsykler under krigen og dette produktet ble her i Norge etterhvert overtatt av Øglænd.*

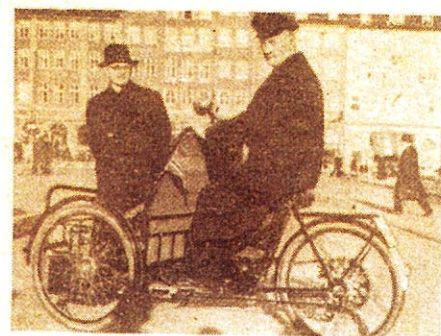
Den første Hagen trehjuling kom i 1939 da han så at det kom til å bli bensinmangel. Han produserte i begynnelsen disse syklene selv. Han hadde eget verksted på Hamar. Det het Hagens mekaniske verksted lå i Lindebergbakken 3. Han dannet også firmaet Norsk elektrodrift A/S i Brumunddal. Han konstruerte flere typer av disse varesyklene. En type hadde også et vanlig bilratt.



*Sverre Hagens elektro med bilratt.*

De første som ble solgt, var bygd på Øglænds gamle varesykel med to hjul foran og et bak. Altså var samarbeidet med Øglænd i gang allerede fra starten. En annen type hadde stålkasse bak i stedet for trekasse. Den kunne leveres med sitteplasser med bøyler for å holde seg fast i eller med vanlig varekasse.

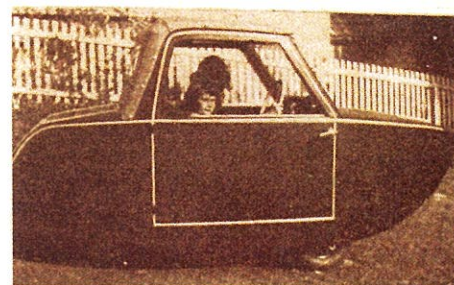
Tilslutt kom den modellen som ble Tempo elektro. Den ble lik Øglænds trehjuling med to hjul bak slik vi alle kjenner den. I en gammel slitt "filmsnutt" fra krigen, demonstreres Hagens trehjulinger på vinterføre. Det blir uttrykkelig sagt at varesyklene er produsert av Sverre Hagen på Hamar. Trehjulingen blir også demonstrert med henger og fullt lass og farten er upåklagelig.



*Hagens demonstrasjon i Danmark*

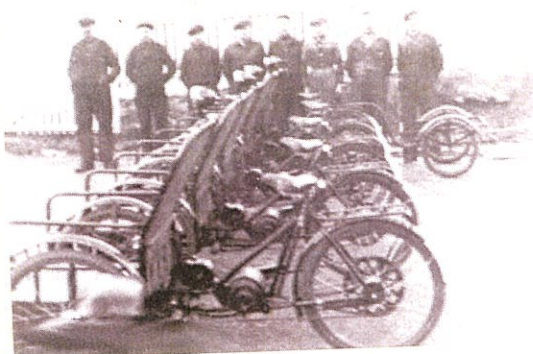


*Hagens utgave nr 2*



*Hagens trehjulbil*

Farten kunne komme opp i 27 km/t og man kunne kjøre 30 km på en lading hevdet man. Lastekapasiteten ble oppgitt til ikke over 100 kg. Levetiden på batteriene ble oppgitt til 1,5 år, men Mina Lundby fra Brumunddal som fremdeles har en slik trehjuling i drift i 1967, sier i et intervju at batteriene varte i opptil 3 år. Nå var vel batteri teknologien forbedret fra 1939 til 1967.



Lager av Hagens trehjulinger.

I Trondheim fortelles det at en slik vare sykkel (Nå Tempo elektro) en tid ble brukt som "truck" inne på et kjølelager. En forløper til den elektriske trucken altså, uten eksos og ille lukt. En elektrisk Tempo trehjuling som visnok tilhørte fotograf Schröder i Trondheim har overlevd tross vannskjøselse, brann og hårdhendt behandling.

Stein Tranvik har tatt vare på det gjenværende av den og påbegynt en restaurering.



Hagens Varesykkel versjon 5

Under krigen hadde også en slik trehjuling (som nok ikke sto helt avslått eller hadde fått en kortslutning), tatt seg en kjøretur på egenhånd tvers over torvet i Trondheim og inn gjennom et butikkvindu, fortelles det. Nå ble det ikke solgt mange slike el-trehjulinger i Trondheim.

Den kjente motorsykkelforhandleren Hans F. Messel som den gang arbeidet hos Bruun og Boye, hadde kun solgt en slik i sin tid fortalte han engang. Så muligens er det her snakk om den samme sykkel hele tiden. Det blir påstått at Hagen patenterte et gasshåndtak/bryter for å regulere farten. Noe slikt patent har ikke jeg funnet, men at bryteren/gasshåndtaket er utviklet av ham hersker det ingen tvil om. Under krigen var det vel også kaotiske forhold og mye papirer forsvant.

Likeledes hevder Øglænd å ha krevd patent på et slikt gasshåndtak i sin brosjyre i 1942, dette patentet skal være innlevert. Hagen fikk nok en del plunder med at andre "stjal" hans ideer og han tok seg vel muligens ikke tid til å patentere alle ting. Hagen var først og fremst en glimrende oppfinner, men ikke så dyktig foretningmann. Dette førte til noen rettssaker ifølge et intervju med han selv. Hagen prøvde å selge sine elektriske motorsykler til flere fabrikker i utlandet. Hagen bekrefter at trehjulingene ble produsert i Sverige, Danmark og Finland i flere hundre eksemplarer, men også Frankrike, Spania og Portugal viste interesse. Selv fra Tyskland og Italia fikk han tilbud om kjøp.

Det sto om denne sensasjonen i

mange aviser rundt om i verden. I en tysk avis var overskriften Sensasjonssykkelen fra "Bruendalen". Verdens første elektriske motorsykkel sto det også i en avis. Nå måtte han nok ha en slags patentrettighet på denne sykkel for han fikk dra til de landene hvor han hadde dette patentet under krigen med tyskernes tilatelse.

Som god nordmann benyttet han imidlertid sjansen til å smugle brev for flyktninger og havnet på enecelle for dette.

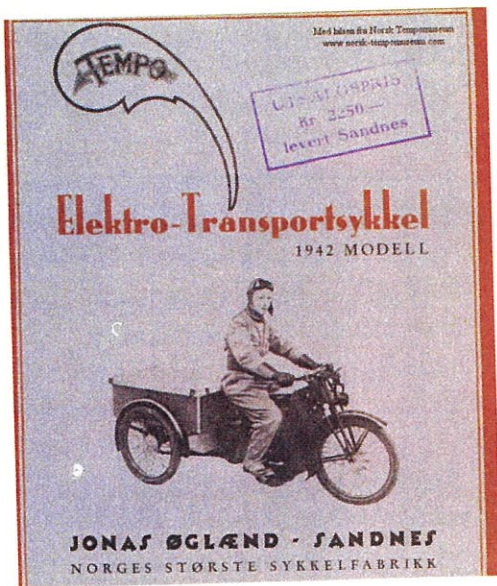
Tyskerne hadde imidlertid bruk for dette geniet og han ble truet med døden til å produsere en kjent motorslede som Røde kors brukte på Øst- fronten. Det påstås at Nyman Verkets elektriske motorsykkel er bygd etter Hagens modell. Det er sansynligvis riktig, for den er identisk med Hagens modell som blir vist på "filmsnutten fra Hamar."



NV-CYKELN - el-cykeln för snabba transporter

Nyman Verket sin trehjuling, med påfallende likhet.

Enden på visa var i hvert fall at Jonas Øglænd tilslutt fikk eneretten til å produsere denne elektriske motorsykkelen i Norge. Hagen fikk ikke tak i nok deler og materialer under krigen. Også noen tekniske svakheter rettet Øglænd opp.

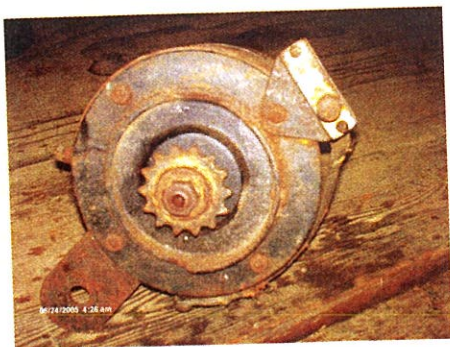


Slagsbrosjyre fra Øglænd. Tempo elektro 1942 modell

Øglænd hadde sine kontakter og et etter forholdene forholdsvis rikholdig materiallager under krigen.

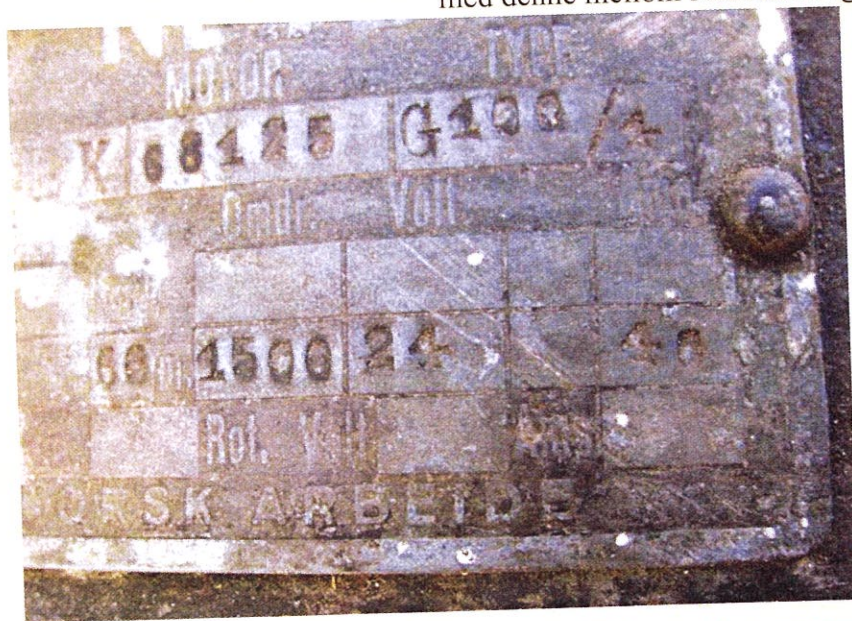
Noen hevder de elektriske motorene til disse Tempoene ble produsert av brødrene Hana i Sandnes. Det tviler jeg på er riktig. Likevel er det mye som tyder på at brødrene Hana hadde noe med monteringen av Tempo elektro å gjøre, men det har jeg ikke fått bekreftet.

NEBB er nok den riktige norske leverandør av disse likestrømsmotorene. Motoren var tegnet og konstruert av Hagen selv, da det ikke fantes noen slik motor på markedet. Disse motorene skulle spesielt tåle varmgang. Hagen sier selv at Norsk Elektrisk Brown Bowery var produsenten.



Motor med kjedehjul.

Han ville ikke ta æren for hele motoren selv, føyer han til i intervjuet. NEBB i Oslo var en av de få norske fabrikkene som laget elektromotorer i Norge. NEBB la ned sin norske elektromotor produksjon i 1981. Mange av disse Øglænd syklene ble ombygd til bensindrift etter krigen. De var jo nærmest bygd for en slik "modifisering" også. Gjort klar med motorfester og tankfester. Løst gulv i kassen hadde de for utskiftig og vedlikehold av batteriene.



Det var fort gjort å kvitte seg med dette og montere bensinmotor. Øglænd produserte 342 stk. hevdes det. Det fantes altså minst 4 forskjellige "Hagen" varesykler i Norge pluss de som måtte være konstruert i utlandet. Tempo elektro er altså en helt egen modell. Tempoens fremste fortrinn var differensialen som ble lansert for første gang hos Øglænd med denne Tempo elektro. Muligens finnes det enda flere prototyper. Hedemarksmuseet har bevart en bildeserie av disse syklene. De har også bilder av fabrikkvirksomheten hos Hagen og nærbilder av enkelte deler og detaljer. I et radiointervju med Hagen i 1967, sier han at han også laget elektriske trehjulsbiler som

hadde toppfart på 45 km/t og kapasitet til å kjøre 60 km. Disse trehjulsbilene fantes det også flere av, men ingen kjente har overlevd. På enkelte bilder står det i hvertfall 4 stk. ferdig montert. Nå var ikke Hagen eneste nordmann som laget elektrisk motorsykkel under krigen. Werner Lohrentzen, populært kalt Gnomen fordi han laget seg en hjemmelaget sykkel med Gnome-Rhen-motor i sin ungdom, laget en elektrisk motorsykkel under krigen for en lege ("Elektro Gnom"). Legen kjørte med denne mellom Nesodden og

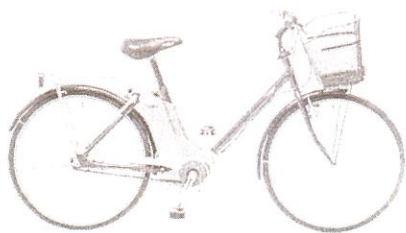
Oslo. I 1950 bygget Lohrentzen visstnok Norges første scooter også (med navnet Gnom), men ble raskt utkonkurrert av Vespa & co. Senere produserte han i hvert fall 7 løpssykler. Werner Lohrentzen er jo en av Norges mest kjente speedway kjørere også. Dette er imidlertid en annen historie.

Hagen hadde både før og etter krigen mange andre konstruksjoner av mer eller mindre eget fabrikkat. Han fant gjerne en "skarphaug" og bygde det om til en fartsredskap. Hans egenbygde HS Spesial (Hagens Spesial) var i mange år en kjent løpssykkel på Mjøsisen og han vant flere løp med denne. Han laget også en vinterløsning til en Harley

Davidsson med meier i stedet for framhjul. Han laget også en farkost som skulle kunne gå på tynn is drevet av en motorsyssel. Hagens elektriske trehjuls biler hevder han også at rullet rundt på norske veier i intervjuet i 1967. Han tviler imidlertid på at det var noen igjen av disse i intervjuet. Bilene hadde to motorer en for seriekobling av batteriene og en for parallellkobling. Dette for å unngå å bruke motstander og dermed få tap, forklarte Hagen.

Hans elektriske båter med vindmøllegenerator ble konfiskert av tyskerne. Han fikk beskjed om å rive ut el-motorene og levere båtene med bensinmotor. Dermed er heller ikke disse bevart for ettertiden. Den eneste Hagen trehjulingen jeg har sett bevart står på Norsk kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer. Noen flere Tempo elektro finnes. Øglændmuseet har sin, Ole Birger Gjevre har en og Stein Tranvik har en liggende i deler.

I dag strever man fremdeles med elektriske motorsyklar... Man finner stadig opp hjulet på nytt. ”Bygger Norges første el-motorsyssel”, leser man i avisen i 2009. Ivrige unge mennesker står på. Men akk... minst 70 år for sent, beklager jenter og gutter. Siemens laget elektrisk bil allerede i 1880 årene. Og elektrisk bil med Porche emblem i grillen rullet rundt i Norge i 1903. Rundt 1920 var det ikke så rent få elektriske biler å se.



*DBS el. syssel fra 1998*

Teknologihistorie er enda ikke blitt vanlig fag på universiteter og høyskoler. Så vidt jeg vet er det bare Trafikklerer høyskolen som har et slikt fag. Det kunne tydeligvis trenges mere. På landbrukshøyskolen på Ås har man også laget elektrisk moped, Solo-peden...da med batteri og solcelle drift. Og i verden for øvrig dukker det stadig opp elektriske mopeder, scootere og nå altså ”norsk motorsyssel”. Vel så interessant er de nye hjelpe-motorene til syssel. Øglænd var faktisk en pådriver også her. De prøvde å få godkjent en syssel med elektrisk hjelpemotor i 1998,



*DBS ECO El. syssel.*

men det gikk ikke. Hjelm påbud, registrering, blinklys som for moped takk. Øglænd måtte gi seg med dette. Det var ikke salgbart nok. Så kom det nye EU-direktiv i 2002. Da måtte man gi seg også her på berget. Nå ble det lov å påmontere en motor på høyst nominell effekt på 0,25kW hvor effekten gradvis reduseres og opphører ved oppnådd hastighet på maks 25 km/t eller tidligere om sykkelen slutter å trås.

Med andre ord så gir sykkelen noen ekstra meter for hver gang man trår. Utover dette er kjøretøy med elmotor fremdeles å betrakte som moped. Og DBS finnes fremdeles med modellen DBS Eco med et ”skjemmende” Monark merke nede på ramma riktignok... Den koster 22000 kroner og er vel ikke blitt noen kjempesuksess.

Særlig norsk er den heller ikke. Think solgte også en tid en elektrisk syssel, men de kom fra Asia og det hele ble skrinlagt da Ford kom inn i bildet. Stadig kommer det sykler fra Asia og Kina av denne typen. Helt nede i 6000



*Thinkbikfun*

kroner er de kommet. Hagen hadde tro på el-bilen livet ut. Han var også hele tiden klar over at problemet lå i batteri kapasiteten. Hagen oppfant mye mer, kaldherding av stål, en seilfly type og campingvogner som kunne flyte og dresiner til NSB. Han ville imidlertid aldri ha noe med salg av patenter å gjøre mere fortalte han i 1951. Så snytt som han hadde blitt på salget av el-sykkelen hadde han aldri trodd at det gikk an. 70 000 kr. i saksomkostninger tapte han på å få de pengene han etter kontrakten mente å ha krav på. Du ble født 70 år for tidlig Sverre Hagen... Sverre Hagen døde i 1970.

#### Kilder:

100 år på norske veier Nrk tv Dagsrevyen NRK 1998. Radiointervju ved Johan Waage med Sverre Hagen 1967 Sidevogna nr. 5 1994. Mc-nytt Made in Norway, bok fra Norsk teknisk museum. Fra Kaupang og bygd, bok fra Hedemarks-museet. Artikkel i bladet ”Gammel årgang”, av Stein Tranvik. Historiske fakta om Norsk elektrisk Brown Bowery. Brosjyrer fra Øglænd.

# MINAS SYKKEL

**Mina Lundby – bonde, reservemor og motorsyklist**



Våningshuset på Buttekvern gård, sentralt i Brumunddal, der Mina styrte med én gård, tre stedøtre og en motorsykkel.

**Mina Lundby (1884 – 1983) var dårlig til bens. Da broren døde, - han var enke-mann og gårdbruker på Buttekvern gård i sentrum av Brumunddal, overtok ugifte Mina ansvaret for gården og tre små nieser.**

Bevegeligheten var en utfordring for henne, men hun fant en elegant løsning: En trehjulet motorsykkel, et hjul foran og to bak, og ei nyttig varekasse over bak-hjula! Mina på motorsykkelen ble et kjent syn i Brumunddals gater fra hun anskaffet seg den i 1942 og til hun sluttet som motorsyklist og solgte sykkelen på slutten av 1970-tallet, godt over 90 år gammel. Men før vi forteller mer om Mina, må vi ta med litt om produksjonsselskapet.

## Norsk Elektrodrift AS

Selskapet Norsk Elektrodrift AS ble stiftet i Brumunddal 1. juli 1940, med 6 aksjonærer : Sverre Hagen, Chr. Krogvig, Werner Christie og Olav Vik fra Hamar, Johs Aarskog fra Brumunddal og Jon Aage Aas fra Sarpsborg. I stiftelsesdokumentene står det bl.a.:

«Selskapet oppretter kontrakt med ingeniør Sverre Hagen, Hamar, om overtagelse av eneretten for fabriksjon og salg av den av ham konstruerte elektrovarecykkel (mønsterbeskyttet) og andre elektrokjøretøier som han kan fremstille etter samme eller lignende prinsipp som hos elektrovarecykkelen. Ingeniør Hagen stiller alle sine erfaringer, tegninger mv på dette område til selskapets disposisjon, og retten til å bringe på markedet eventuelle nye kjøretøier med elektrisk drivkraft som han måtte gi ideene til til bruk på landevei eller gate, tilkommer selskapet. Som vederlag herfor betaler

selskapet til ingeniør Hagen kr. 15.000,- hvoav kr. 5.000, betales kontant ved selskapets registrering ..... (Hagens godtgjørelse skal envidere være en sum som svarer til 2% av bruttoomsetningen av nye elektriske motorkjøretøier som selskapet fører på markedet»

Tanken bak sies å være knyttet til problemer med drivstoff under krigen, men sykkelfabrikkene som var aktuelle som underleverandører, jobbet på spreng og også de hadde problemer med varetil-

førsel. Det ble etter hvert bestilt råstoff til 100 sykler fra Jonas Øglænd i Sandnes, men Øglænd greide bare å levere deler av denne bestillingen. NEBB ble valgt som motorleverandør, men det ble også problematisk å få tak i nødvendige elektriske ledninger mv til produksjonen.

Ved utgangen av 1940 var det bestilt 79 sykler med slik elektromotor, men salget ble stoppet da det ikke var mulig å skaffe tilstrekkelig med varer fra underleverandørene. I alt ble det sammenstilt i overkant

Under ei enkel plate i kassa bak, er det fire små kasser med plass til 4 seriekoblede batterier.



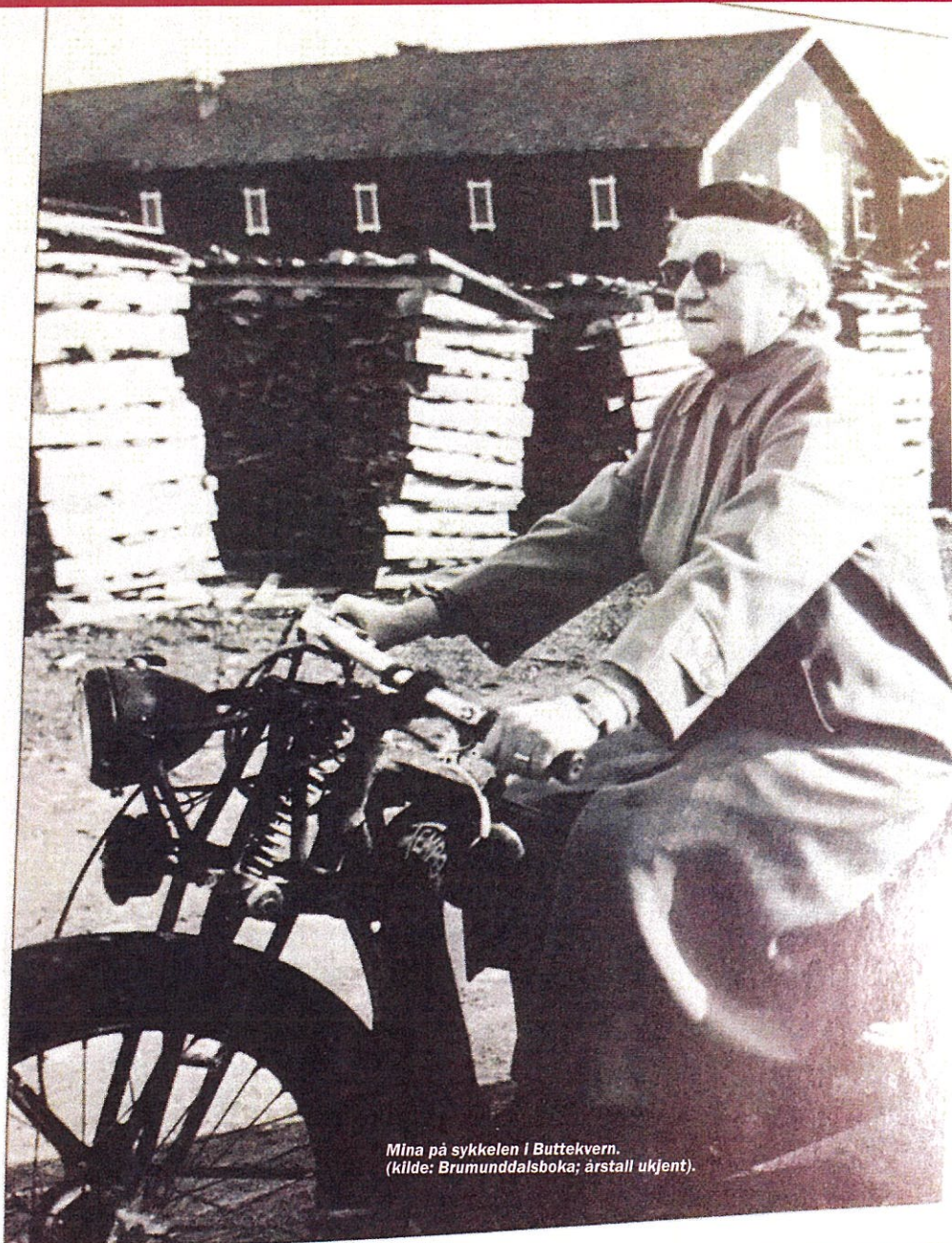
Da krigen tok slutt, forsvant interessen for disse sykkelen fordi elektromotoren ikke ble ansett som konkurransedyktig mot bensinmotorer, selv om etter hvert igjen ble tilgjengelig.

av 100 slike sykler, de første ble hos Sverre Hagen på Hamar, men ganske raskt ble produksjonen flyttet til Brumunddal Mek. Verksted, senere Hymas. Fra 1943 overtok Øglænd i Sandnes all produksjonen, og i alt ble det der i følge én kilde produsert 342 el-sykler av merket Tempo i perioden 1942-45. Årsaken til at produksjonen stoppet opp i Brumunddal, var problemer med tilgangen på nødvendige deler, og i 1944/45 led produksjonen i Sandnes samme skjebne. Da krigen tok slutt, forsvant interessen for disse syklene fordi elektromotoren ikke ble ansett som konkurranse-dyktig mot bensinalternativet som etter hvert igjen ble tilgjengelig. Det var dårlig med klimamål på sakskartet på den tida.

Norsk Elektrodrift eksperimenterte også med små elektrobiler, men måtte gi opp dette fordi de ikke greide å skaffe gummi. Av fire påbegynte biler, ble bare én ferdigstilt. Etter hvert ble selskapet nedlagt. Sverre Hagen er i boka «Made in Norway» omtalt som trollmannen fra Hamar, og boka vier den tekniske, lekne virksomheten hans betydelig plass.

#### Den elektriske motorsykkelen

En Hagen-sykkel hvor en trehjuls tråsykkel med varekasse og to forhjul var påsatt elektromotor, ble vist, og vakte berettiget opp-



Mina på sykkelen i Buttekvern.  
(kilde: Brumunddalsboka; årstall ukjent).



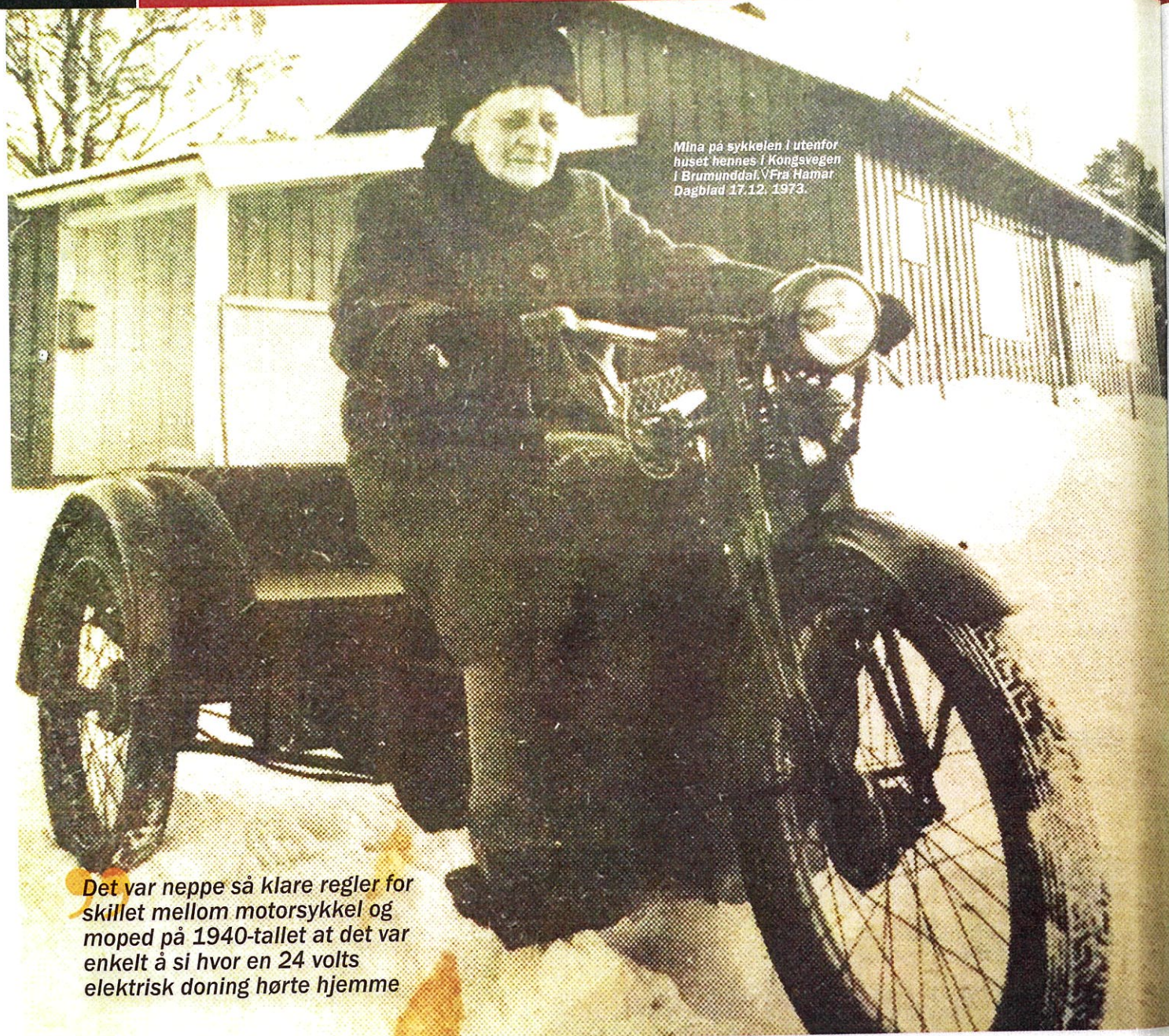
D-1585, men er skiltet ekte eller en forfalskning?

Lensmannen var klar i konklusjonen sin, men tok han feil?

merksomhet, på Norges Varemesse høsten 1940. Dette var første generasjon av Hagens el-sykler, etter hvert kom også varianten basert på Øglænds trehjuls bensindrevne vare-sykkelen. Imidlertid var det en god del problemer: Kjøre lengden ble bare halvparten av det som var forventet, strømforbruket og turtallet ble for høyt, og det ble vurdert

rettslige skritt mot NEBB som leverandør av elektromotoren. Også likeretterne var problemfylt, bl.a. var det problemer med rør som brant. Omvikling, som kostet kr. 50,- pr. motor, samt nye ladeapparater, reduserte problemene.

Listepreisen for Norsk Elektrodrifts motorsykkel ble satt til kr. 1.980,-. Siden konsumprisindeksen har økt med 27 gangeren siden 1940, tilsvarer dette ca. kr. 53.500,- i dagens kroneverdi. Minas sykkel hadde 4 seriekoblede 6 V-batterier under ei enkel plate i kassa bak, og Mina anslo rekkevidden på en ladning til Brumunddal – Hamar t/r, dvs 30 km, med litt medvind begge veier. Toppfarten ble oppgitt til 27 km/t.



Mina på sykkelen i utenfor  
huset hennes i Kongsvegen  
i Brumunddal. V. Fra Hamar  
Dagblad 17.12. 1973.

**Det var neppe så klare regler for skillet mellom motorsykkel og moped på 1940-tallet at det var enkelt å si hvor en 24 volts elektrisk doning hørte hjemme**

Sykkelen hadde kjede som ga kraft til bak-hjulene. Ledelsen på Hymas i Brumunddal, som produserte hydrauliske maskiner (særlig gravemaskinutstyr), var raust behjelpelig med all slags service når hun trengte det.

Hvor mange slike sykler som fremdeles finnes, er ukjent. Trolig er Minas sykkel den eneste av de som ble produsert i Brumunddal. Det blesom nevnt også produsert elektriske sykler hos Øglænd som lignet på Minas sykkel. En av disse står på Fagernes, og et par står i Sandnes, muligens finnes det også flere av disse andre steder. De som ble laget hos Øglænd ble trolig produsert etter at produksjonen i Brumunddal var innstilt,

men det er uklart hva slags avtaleforhold som eksisterte mellom disse virksomhetene.

Minas sykkel har inntil nylig vært å se på Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer. Etter nedleggelsen av muséet ser det nå ut til at den ender som utstillingsobjekt i et nytt galleri som planlegges i det gamle stabburet på Buttekvern Gård i Brumunddal, som nå er eldresenter med omfattende aktivitet. Dermed kommer sykkelen tilbake til gården den kom fra.

#### **Mina og motorsykkelen – et kjent trekk i Brumunddal**

På sine eldre dager kunne Mina glede seg over at sykkelen gjorde henne i stand til å

komme seg på butikk, i bank og på postkontor i Brumunddal, med sin karakteristiske hatt og uten hjelm. På vegen passerte hun lensmannskontoret, og det sies at når noen på lensmannskontoret oppdaget henne ute på vegen, så var den stående ordren at det skulle ropes: «Nå kjæm a'Mina!» hvoretter alle på kontoret snudde ryggen til vinduet og lot som om de ikke registrerte hendelsen. For alle på lensmannskontoret visste at hun ikke hadde sertifikat, samtidig som de hadde respekt for dama og skjønte behovet for sykkelen.

Nåværende eier av sykkelen kjøpte den av Mina etter at hun hadde kommet i skade for å sette på strømmen mens sykkelen

sto i gir. Dermed gjorde den et byks og ødela dørkarmen på det vesle huset hennes, og hun erklærte med tydelighet at nå var hun blitt for gammel til å kjøre motorsykel siden hun kunne være så sløv. Da kan hun ha vært 92-93 år gammel.

Den nye eieren tok så turen til lensmannen, for han ønsket å overta sykkelen med de gamle originalsiltene uten å måtte betale årsavgift. «Men skilta hennes Mina er jo falske, for dom har a' Mina laga sjøl» sa lensmannen. Dermed skrev han en erklæring til Bilsakkyndige på Hamar der han fortalte at originalsiltene hadde kommet bort. Det gikk fint, men lensmannen tok trolig feil. Høyst sannsynlig er det originalsilt på sykkelen den dag i dag. Det viser seg nemlig at Mina hadde fått registrert sykkelen sin på vanlig måte hos Bilsakkyndige i sin tid, og dermed hadde hun også fått tilgang til et nummerskilt. Men la dette bli mellom oss, så eieren slipper å måtte betale årsavgift.

Det var neppe så klare regler for skillet mellom motorsykel og moped på 1940-tallet at det var enkelt å si hvor en 24 volts elektrisk doning hørte hjemme, og en velvillig bilsakkyndig hadde klassifisert den som moped. Denne bilsakkyndige var legendariske Reidar Vendkvern, han med



Elsykkelen foran stabburet på Buttekvern, der det skal lages galleri, med sykkelen til Mina som en fast utstillingsgjenstand i det ene hjørnet.



Sykkelen bærer preg av mange års bruk, og Tempo-merket er tydelig på skjoldet.

bestselleren «Trafikantens katekismus», og med denne klassifiseringen, ble det heller ikke nødvendig med sertifikat, slik de trodde på lensmannskontoret. Visstnok ble syklene ansett som moped hos bilsakkyndige på Hamar, mens tilsvarende ble ansett som motorsykel på Jæren.

Når Mina på sine gamle dager kom trillende på sykkelen ned i Brumunddal sentrum, måtte hun krysse riksveg 50 (som nå heter E6). Den gangen gikk hovedvegen gjennom

sentrum, eller «sjåsjen» som de sa lokalt, for trauste hedemarkinger kunne også la seg påvirke av fransk språkkultur («chaussée»). Da kunne hun observeres kjørende rett over vegen uten å se seg for, verken til høyre eller venstre. Da dette ble påpekt som en smule uansvarlig, svarte Mina: «Å, det er itte så fali, folk kjinne meg, så dom stoppe nårdæ je kjæm!»

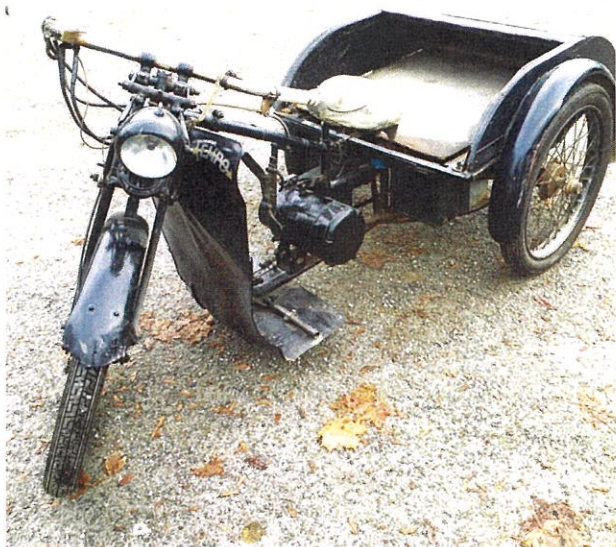
Under oljekrisa på 70-tallet ble hun rikskjendis. Mens alle fossilbaserte kjøretøy måtte stå i helgene (desember 1973 og januar 1974), kunne Mina stolt kjøre midt i vegen på riksvegen til blafrende blitzlys fra fram møtte pressefolk.

Nå er elektriske kjøretøyer på nytt i vinden. Men Mina Lundby vil for alltid stå som en foregangskvinne på feltet.

Artikkelforfatteren kan kontaktes om noen skulle ha ytterligere informasjon om disse syklene (al@interforum.no).



Foto: Are Langmoen



## Fakta og spørsmål

Tekst og vedlegg: Ole Birger Gjevre

### HAGENS ELEKTRO BRUMUNDDAL

I Tempoposten nr. 4/2009 hadde Dagfinn Johnsen en belysende god artikkel om «Norske elektriske motorsykler». Der nevnes en type med stålkasse bak og ekstra sitteplasser.

I Sidevogna nr. 6-2015 hadde Are Langmoen en fin artikkel om «Minas sykkel», en trehjuls elektrisk varesykkkel, levert fra Brumunddal Mek. Verksted. Bildene viser at Minas sykkel har ett spesielt påbygg bak.

Tanken slo meg, kan dette være påbygget som hadde ekstra sitteplasser, en kan da godt forestille seg en sittepute med rygg og beina framover?

I forbindelse med opplysninger om noen andre kjøretøy fra Hedmark, sjekket jeg også ut D-1585, Minas sykkel.

Elverum Trafikkstasjon har en rutine med at de samler opp forespørsler om historiske kjøretøy, derfor kan det ta noe tid, men jeg har alltid fått veldig gode (og spennende) tilbakemeldinger.

Det gamle arkivkortet på D-1585 har følgende opplysninger:

Fabrikkmerke: Tempo.

Typemerke: Varesykkkel.

Årsmodell 1943, «antall sitteplasser inkl. fører 1».

Registreringsdato: 14. juni 1944 på montør Kristian Ambli, Brumunddal. Kortet vendes og der står:

«25/5-46. Overgått til frk. Mina Lundby, Br. dal, Furnes, og 15/12-75, Are Langmoen, 2380 Br. Dal». Helt øverst, utenom noe skrivefelt er påført: **Elektrisk**. Altså ingen passasjerer bak, men hvorfor da dette spesielle påbygget? Var det flere slike? De ordinere verekassene var vanligvis snekkret sammen, men jeg har også sett karmene laget av galvanisert tynnplate med en treramme rundt øverst.

### PRODUSERT - MONTERT

Mange Tempo Elektro ble levert fra Brumunddal Mek. Verksted (B.M.V.), men noen fakta om hvor detaljert produksjonen/monteringen var, kan jeg ikke huske å ha sett. Eiket de hjul, monterte de bakaksel, tilpasset de forgaffel osv? Private bilder, firmahistorie, bygdebøker og gamle avisartikler, kan være gode kilder for den som vil spore mer.

Så langt jeg vet, har alle Tempo Elektro påsveiset fester for bensinmotor og det ville vel neppe B.M.V. ha gjort om de selv produserte rammene? Derfor slår tanken

meg at B.M.V. fikk trehjulingene levert omtrent komplette i deler, eller kanskje delvis montert fra Østland. Fotskjoldet (vindskjermen) med Tempo emblem, kan en nesten tro kom ferdiglakkert? Derimot er det rimelig å anta at fester for elektromotoren og nedgiringsopplegget ble produsert og sveiset inn ved B.M.V., og at verekassene og det spesielle styret med hus for farts-bryteren også var B.M.V. produkt, i alle fall til å begynne med?

### LETT MC OG SÅ MOPED

Jeg har rammenummer og data over syv Tempo Varesykkkel Elektro. Ut fra reg. nummer (kjennetegn) når de var nye, er trolig fem av disse levert fra B.M.V. I feltet «Typemerke» har en fått påført «Varesykkkel», mens feltet er blankt hos de andre. Derimot er teksten **ELEKTRISK** tydelig presisert på alle. En som kom ny til Bergen ble der registrert som: Elektrisk varesykkkel, lett motorsykkkel (inntil videre), mens en som i dag er registrert som Moped har påskrift:

Tidligere reg. som lett MC.

Vi ser også at en ble reg. ny på Norsk Elektrisk & Brown Boveri, Hamar, kanskje bedre kjent som NEBB, ikke minst fordi motorene var av NEBB-fabrikat. Akkurat denne Elektroen er restaurert og tatt vare på av brødrene Ragnar og Nils Brede Moe, Elverum.

Klassifisert som moped ble vel først vanlig ved omregistrering utover på 1950-tallet. I dag burde kanskje Elektroen tilgodeses med EL-kjennetegn?

Ja, det var noen fakta og minst like mange spørsmål.

Legger ved ett utklipp fra Oppland Arbeiderblad hvor Ingeniør S. Hagen, får omtalt sine elektriske vannsykler i 1940.

## DET STOD I OPPLAND

Lørdag 19. desember 2015

OPPLAND ARBEIDERBLAD

### 1940: Skal vi sykle på Mjøsa til sommeren?

Dette var spørsmålet i avisa denne dag. Undertittel på artikkelen er Fabrikk for elektriske vannsykler opprettes i Brumunddal. Oppfinneren av den norske elektriske vannsykkkel, ingeniør S. Hagen, forteller i «Elektroteknisk» at det er dannet et norsk selskap som skal utnytte patentet ved en bedrift i Brumunddalen og at interessen for det nye motorkjøretøyet er overmåte stor. Likeså skal det også opprettes fabrikker i Sverige og Finland. Videre underhandles med forretningsforbindelser i Danmark, Tyskland, Italia og Hellas om salg av patentet.

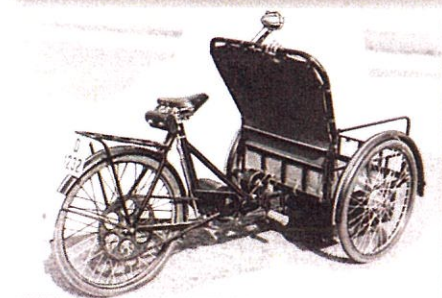
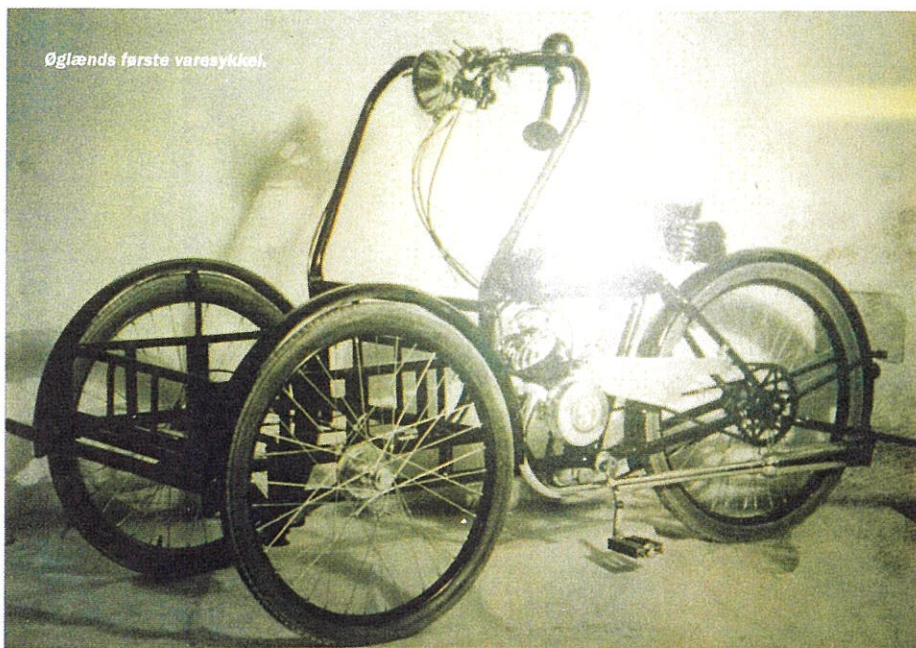
# Mer om Hagens elektro i Brumunddal

**I Sidevogna nr. 3, 2016 skriver Ole Birger Gjevre om Hagens elektriske trehjuls motorsykler, hvor han omtaler Mina Lundbys sykkel med en noe underlige kasse.**

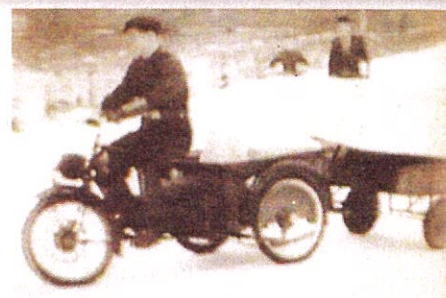
Nå har jeg et intervju med Sverre Hagen på lydband fra 1967 og et intervju med Mina Lundby om hennes sykkel også. Pøegge reportasjene er vel laget av NRK journalisten Johan Våge. I intervjuet sier journalisten henvendt til Sverre Hagen at dette er vel en sykkel han opprinnelig var produsent av. Det bekrefter Hagen. Opprinnelig må vel bety at han har gitt fra seg produksjonen omkring 1942-43, og at Minas sykkel er en Tempo, noe den også er innregistrert som, ifølge Gjevre.

Jeg har også et bilde av Hagens sykkel med sitteplasser bak. Det er fra filmavisa under krigen... tror jeg. Også et bilde hvor den har fått varehenger. I reportasjen i Filmavisa opplyses det at disse syklene produseres nå på Hamar. Dette ble også vist på TV, i programmet 100 år, på norske veier. Kvaliteten på bildet er heller dårlig, men likevel. Det er en 80 år gammel film! Denne stålkassen med ryggstø ligner ikke mye på Minas kasse eller sykkel og heller ikke Tempo. Den har da også motoren montert over forhjulet! Den er imidlertid omtrent identisk med den første el. varesykkelen som NV i Sverige produserte under krigen. I boka fra Kaupang og bygd, skriver Conrad Krohn om Hagens virksomhet. "Denne Hagen sykkel ble produsert i Sverige, står det. Det er nok riktig".

I intervjuet med Mina Lundby, sier hun at batterikassen gikk i stykker for henne, så



Hagens første el. varesykel bygd på Øglænds varesykel.

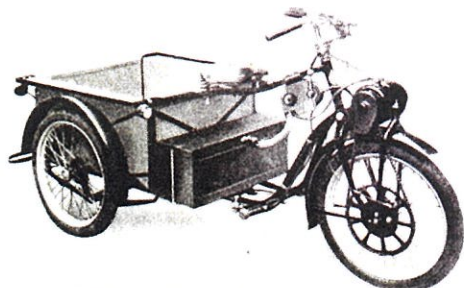


Varesykel bygd på Hamar ifølge Filmavisen.

hun måtte få laget ny. Det kostet henne hele 1000 kroner utbryter hun + nye batterier. Så dette året ble sykkel dyr for henne, tilføyer hun. Men denne ombyggingen skjedde vel etter at bildene i artikkelen til Are Langmoen ble tatt?

Men er da kassen den opprinnelige originale. Når det gjelder motorene vil ikke Sverre Hagen ta hele æren for konstruksjonen. Det var likevel han som utarbeidet og leverte tegninger og spesifikasjoner til NEBB, det bekrefter han intervjuet. Det fantes ikke motorer den gang som var dugelige for hans formål. De måtte tåle varmgang bl.a. Sverre Hagen hadde sin sykkel klar allerede i 1939, da det allerede da

var blitt bensin mangel. Da var el. motoren montert på Øglænds første varesykel utgave med to hjul framme. Da med en mindre lykt (som nok skulle bruke mindre strøm), større kjedehjul bak og et dekken forran føreren. Nå var ikke Hagen ukjent med motorsykler. Han kjørte løp og vant mange av dem før krigen. Han bygde HAGEN SPESIAL (HS) og den fikk stadige forbedringer. Det ble sagt at folk burde holde seg på fortauet når han kom kjørende, for sin egen helses skyld. Den gikk ualmindelig fort. Jeg har heller ikke bilde av den. Han bygde en vinterløsning for en Harley med meier forran og en farkost drevet av en motorsykel til person befording på svak is. Hvem har bilde av den/de syklene? "Gassregulering" konstruerte også Hagen for el. sykkel, men Øglænd hadde egne tegninger på et gasshåndtak ifølge en reklame fra 1942. Nå konstruerte og muligens produserte Hagen flere el. sykler. Noen har ratt og to hjul framme. Jeg tror nok helst disse bildene viser



cykel av vilka tillerkingen en jaise jais. 200 en genomsnittsfart av 35-40 km tim och tuga 175 kg last. Konstruckan pr bildring ar upp till 60 km NV ar foresild med manover kontakt for bogra foter och med handspok på kon

tröden for olika hastigheter. Ett litetalt patet men sitta på manover och manover och chera.

## NV el-cykel

Tillverkar av

AB. NYMANS VERKSTÄDER, UPPSALA

Norra Enebygd 1939 och ledande tekniska utveckling

NV sykkel som er identisk med den som vises i Filmavisen.



Varesykel fra Filmavisen med passasjer seter.

rik. Han laget også trehjuls biler med to motorer og hvor batteriene kunne serie og parallell kobles. På bilder av disse har de prøvenummer og kan ikke sees å ha vært registrert i følge en oversikt på Wikipedia. El. båter laget han også, med vindgenerator. Han solgte patenter i flere land og ble tvunget til å lage



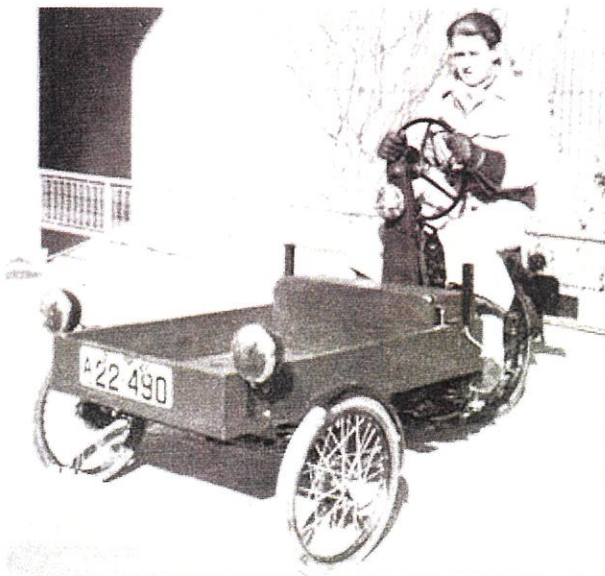
Minas sykkel fotografert i 1999.

sykler bygd på Hagens ide andre steder enn i Norge. Øglænd sykelen var nok bare en liten del av hans prosjekter. Verkstedet hans var imidlertid absolutt kapabel til å produsere slike kjøretøy. Han produserte til og med propeller for fly! Det er ikke for hvem som helst!

Hagen-sykel med ratt, muligens tysk.

Kjøretøyet med ratt er uten noen Øglænd deler såvidt jeg kan se. Men denne sykelen har vel tysk nummer? Da er den vel produsert der etter Hagens patent? Det finnes også andre utgaver av disse syklene. Hagen var nok ingen økonom og pengetriller og hadde nok ikke tatt mål av seg til å bli noen produsent som Øglænd. Han gikk hele tiden videre med ideene og var først og fremst ualminnelig teknisk dyktig og ide-

en kjent motorslede til bruk på Øst-fronten for tyskerne (røde kors) etter sitt fengselsopphold. Hvem har bilde av den? Den har jeg lett etter. Han ble fengslet av tyskerne for å ha smuglet brev for flyktninger. Jeg har bilder av flere av disse første varesyklene oppstilt på



fabrikken. Så han drev helt sikker med en slags serieproduksjon en tid. Fra Teknikk for alle har jeg en reportasje hvor Hagen er på reklameturne i Danmark med sine trehjulinger under krigen. Da av Øglænd typen med to hjul forran. I en tysk avis blir sykkelens omtalt som sensasjonssykel fra "Bruendalen". Verdens første elektriske motorsykel sto det også i en avis. Utklippet fra Oppland Arbeiderblad som Gjevre vedlegger, var ny for meg. Hagen er et nesten glemt geni..... Hagen sier også han hadde flere rettsaker gående om disse elektriske kjøretøyene, som kostet han 70000 kr. i saksomkostninger for å få sine patentpenger. Etter dette ville han ikke ha noe med patenter og slikt å gjøre. Han sørget heller for å alltid være i forkant. Jeg sier ikke at disse problemene hadde noe med Øglænd å gjøre, det vet jeg intet om! Han solgte jo "el. patenter" i flere land. Han nevner Norge, Sverige, Finland, Danmark og Tykland. Og flere land viste interesse.

Hadde noen funnet igjen en Hagen-bil, ville det vel være en sensasjon på linje med å finne en ny Troll bil. Eller en motorslede! Hagen sier det ble laget ca. 100 stk. el. kjøretøy til sammen i flere land. Løp og let! I Norge skal en slik "bil" ha gått som dresin så sent som inne på 1950 tallet. Vel, dette er stortsett et utdrag av en artikkel jeg skrev i medlemsbladet til en norsk mopedklubb for noen år siden. Hagen er en kar man burde funnet mere stoff om. Han var vel egentlig vel så opptatt av flyvning og spesielt seilfly. Det er skrevet endel om han i eldre flymagasin. Han døde i 1970, 74 år gammel.

Som Norges mest seriøse motorsykelklubb, burde NVMC og deres medlemmer ta tak i dette....

Takk for nye opplysninger fra Ole Birger Gjevre.



Hagens trehjulsbil.