

Hildrun og Magne Granseth på Dovre:

Selde motorisert sykkel frå 1922

Gøymd i låven på garden Engelshus søndre på Dovre, bak store mengder ved, har ein nesten 100 år gamal spesiell sykkel stått og samla støv i lang tid. Då ekteparet Granseth fann han fram att, bestemte dei seg for å legge han ut for sal – og tilbakemeldinga frå ivrige kjøparar var stor.

I juni selde dei den til Norsk vegmuseum på Lillehammer for 25 000 kroner.

Museum mest riktig

- Eg hadde ikkje drøymd om at det kom til å skape så mykje interesse. Då museet kom og sa dei var interesserte, tykte vi det var det mest riktige. Vi hadde nok fått meir for sykkelen om vi hadde sagt nei til dei og latt nokon andre komme med bod fordi det var mange som var interesserte, men vi ville at den skulle bli vist litt meir fram, seier Magne Granseth.

Annonsen for sykkelen la dei ut både på Finn og Facebook i mai. Titt og ofte foreslo ivrige kjøparar at dei skulle komme innom for å sjå på sykkelen.

- Det var så mange som ringte og skreiv til meg at eg fekk sykkelen heilt opp i halsen til slutt. Eg tykte det blei godt å endeleg bli kvitt den, ler Hildrun.

- Dei som kontakta meg, var samlarar frå alt frå Molde til Trøndelag. Det var nokre som hadde varsla andre og då kom det berre fleire til med bod. Dei sendte meg meldingar om sykkelen heile tida. Uansett om eg baka eller kva eg gjorde, så plinga det i telefonen. Det var godt å bli ferdig. Samlarar er ein spesiell type, men det var mange trivelege folk, seier Hildrun.

Sykkelen er ein damesykel av typen FREMAD, er produsert og sold av Lillehammerfirmaet A/S Compound og har ein bensindreve ÖWA hjelpemotor. Motoren er produsert i Wien og er spesiell i det at den har bensinmotor og framhjul i eitt. Desse blei kjøpt komplette med bensintak, gaffel-forsterking og reguleringshendler og kunne monterast på dei fleste tråsyklar. Motoren er montert på venstre side av framhjulet, og den høgaste farta ein kunne nå med sykkelen, var 40-50 km/t.

Såg sykkelen i bruk

Sykkelen blei kjøpt ny i 1922 av Olav Engelshus, som var syskenbarnet til Hildrun Granseth sin bestefar. Olav levde frå 1891 til 1965. Akkurat kor lenge sykkelen har vore bortgøymd, er vanskeleg å seie, men den har vore lagra heilt sidan Granseth tok over garden på 1960-talet.

- Eg hugsar eg såg Olav på sykkelen då eg var med bestemora mi på sætra i Grimsdalen. Han nytta eit par veldig spesielle briller; dei hadde strikk bak hovudet og noko slags pels under auga. Dei var ganske store så det er sikkert difor eg hugsar det så godt fordi eg var ikkje store jenta, seier Hildrun.

Desse køyrebrillane fulgte med sykkelen. Det var langt til sætra, så sykkelen blei nok nytta som eit reint framkomstmiddel over å vere nokon form for treningsapparat. I tillegg til

sykkelen, fann dei fleire hjul som var meint til å kunne bli nytta på sykkelen. Eit av desse var framleis i den originale innpakkinga.

- Ein som er interessert og som driv litt med mekanikk, kunne sikkert nytta sykkelen i dag, seier Magne.

Sykkelen er eit tidleg eksempel på motorisert framferd. Det er vanleg med sykklar med hjelpemotor på 1950-talet, men så tidleg som på starten av 1920-talet er uvanleg. Sykkelen har bagasjebrett, skilthaldar, frontlykter, to sykkelvesker og to mindre vesker for oppbevaring av verktøy og liknande. Den var eit billigare alternativ enn ein bil, men den var nok ikkje allemannseige. Garden til Olav var rekna som ein stor gard på den tida så det kan forklare kvifor han eigde ein slik sykkel – og i tillegg var han interessert i både vanlege sykklar og motorsykklar.

Viktig å vise transporthistoria

Akkurat no har Norsk vegmuseum ei anna utstilling på gong og i tillegg er det ferie, så sykkelen blir stilt ut i løpet av hausten.

- Det er ikkje mykje som må gjerast før sykkelen er klar, berre for eksempel å sveipe støttar. Men den er ikkje vaska, så den er akkurat slik som den var då den blei funne. Det er slik vi vil den skal vere; så genuin som mogleg, seier Åsmund Johannes Sletten ved Norsk vegmuseum.

- Vi er glade i gjenstander som er urestaurerte, urørte, originale og som har ei brukshistorie. Då er biletet komplett for oss. Vi får ofte tilbod om køyretøy som kanskje er kjøpt i løpet av dei siste 20 år, men dei har ikkje historie eller genuin bruksslitasje. Dei har ikkje mykje att av det originale sjølv om utsjånaden kanskje er original, seier Sletten.

Sykkelen er av sitt eige slag og det er ingen som er maken til denne. Museet opplever nokre gonger at folk kjenner att køyretøya dei har eller berre tykkjer likande ting som denne sykkelen er ekstra flott fordi den er så fin og urørt.

- Vi tykkjer transporthistoria er viktig å vise folk fordi det er dette dagens samfunn er bygd opp av. Er det noko historia har vist oss, er det at om vi skal klare å halde saman, så må vi ha moglegheiter til å ferdes over landet, som til tider kan vere topografisk utfordrande. Denne sykkelen var eit alternativ dersom ein ikkje hadde råd til motorsykkel og den kunne også bli nytta som vanleg tråsykkel, seier Sletten.

Museet visste ikkje at denne sykkelen eksisterte og låg ute til sal så det var ikkje slik at dei var på leit.

- Alt var eigentleg veldig tilfeldig, alt frå at sykkelen var i Gudbrandsdalen til at vårt museum ligg på Lillehammer. Det er ikkje mange sykklar som denne att så det var morosamt at vi fekk tak i han, seier Sletten.