

«Fin bil» - Lincoln K-21 / Lincoln K-359 eiet av Kirsten Flagstad m.fl.

Hei,
Jeg tillater meg å kommentere litt om innlegget på side 87 i NMV 10/2020, for øvrig en ganske interessant publikasjon og mange gode artikler. Det er ikke lett å få alt korrekt, det vet jeg godt fra selv å skrive litt i fagblader. En hr. Paul Anderson har helt korrekt fått med seg en artikkel i «Vennesla Tidende» 2020 om «Fotominnet» om et besøk på Hunsfoss Fabrikker, den gang kronprins Olav var på besøk. Det må ha vært i 1955, ikke 1957. (Kong Haakon VII døde i sept. 1957, og vi fikk kong Olav V). Men besøket i Vennesla kan ha vært like før kong Haakon VII døde. Uansett, jeg kjenner litt til historien om Kirsten Flagstad og Henry Johansens automobiler.

Hvem var Kirsten Flagstad?

Kirsten Flagstad (1895–1962) var Norges største, ja, kanskje verdens største sopran-sangerinne. Født på Hamar, oppvokst i Oslo, av musikerforeldre. Hun ble gift med Henry Johansen, Lumber Co., Vågsbygd i Kristiansand, der de bodde bak fabrikken i et stort hus kalt «Amalienborg». Vognparken sto i de store garasjene, privat-chauffeuren het Nilsen (husker ikke fornavnet). Vognene besto av Packard, Lincoln, flere europeiske vogner foruten varevogner og lastebiler. Jeg mener å huske at de også hadde en Cadillac en gang. Henry Johansen var født rundt 1895 og døde i 1946. Dessverre var han en tid medlem av NS og fikk svi for dette i landssvikoppgjøret i 1945–47.

Dette gikk hardt ut over Kirsten Flagstad som IKKE var medlem av NS. Hun reiste verden rundt og var mye av tiden i Oslo før og etter krigen. De hadde et hus i Gyldenløves gate eller en sidegate i Oslo. Lumber Co. måtte betale inn store summer i éngangs-skatt i 1946 for Henry Johansens medlemskap i NS (men da FN-bygningen ble reist i New York, leverte Lumber Co. store mengder norsk finér til innredningen, bl.a. til talerstolen!).

Kirsten Flagstad var i lange perioder i New York, bl.a. 1936–1941. Hun ble sterkt kritisert for å reise hjem til et okkupert Norge, til en mann som var medlem av NS. Men hun klarte å overtale ham til å melde seg ut av NS og ikke ha for mye med tyskerne å gjøre. Dog, Lumber Co. leverte varer til okkupasjonsmakten. Kirsten Flagstad var ydmyk nok til også å synge evangeliske sanger på lokale bedehus i området. Hun var virkelig en stor Dame.

Kirsten Flagstad sang over hele verden, men var fast ved Metropolitan Opera i N.Y. Hennes tolkninger av R. Wagner var til dd. uovertrufne. Mulig at vår nye sopran Lise Davidsen vil bli Kirsten

Flagstads arvtager? La oss håpe det!

Dessverre ble nazi-perioden til Henry Johansen en stor belastning for Kirsten Flagstad, likevel ble hun værende hos sin mann. Kong Haakon VII hadde i mange år et anstrengt forhold til Den norske Opera pga. Kirsten Flagstad, men det ble bra til slutt.

Lincoln nr. K-21

Så til bilene: Jeg lurer på om hun fikk i gave to – 2 – Lincolns Automobiler fra Metropolitan?

Den avbildede vognen, K-21, er ganske sikkert en 1937-årgang, med reservehjul i forskjermene og karosseritype Town Car / Landalette, altså tredelt tak. Kalesje forut over chauffeuren, fast tak over midten og kalesje m/landaujern over baksetet. Ja, frontlyktene var bygget inn i forskjermene. Hele karosseriet var lakkert sort. Denne vognen solgte Lumber Co. / Kirsten Flagstad til vognmand Kristian Hægeland, Gyldenløvesgt. 1, Kristiansand (f. 1888, d. 1971). Hægeland drev byens viktigste vognmandsforretning for persontransport (utleie/taxi). Sønnen Brath Hægeland drev den videre i mange år (til rundt 1990?). De kjørte bl.a. De Soto taxis. Jeg kan ikke huske at Lars Kile Jr. overtok denne Lincoln K-21, men kan ta feil.

Lincoln nr. K-359

Kirsten Flagstad fikk (også?) en Lincoln B V12 6,8-liters, semi-collapsible cabriolet, motor K7845 av Metropolitan Opera, NY, som jeg mener var en 1940–41-årgang. Hun tok med seg vognen hjem til Kristiansand, muligens ikke før sommeren 1945. Denne

Lincoln ble registrert på K-359. Mange har lurt på hvorfor hun dro hjem til Norge. Men forklaringen kan være at det ble mindre å gjøre på scenen i Metropolitan da USA kom med i krigen.

Denne siste Lincoln var jeg litt med på. Da Lumber Co. solgte den, kjøpte vognmand Kristian Hægeland den også. Vognmand Hægeland var fast chauffeur for Det norske

Kongehuset når noen var på besøk på Sørlandet. Derfor ser vi kronprins Olav i Lincoln reg. K-21 på Vennesla i 1955 (1957?), men da kong Haakon var på sitt første besøk i Kristiansand etter krigen, trolig 1946, ble han kjørt av Kristian Hægeland i

en Packard type 645, 7-seters Touring (åpen).

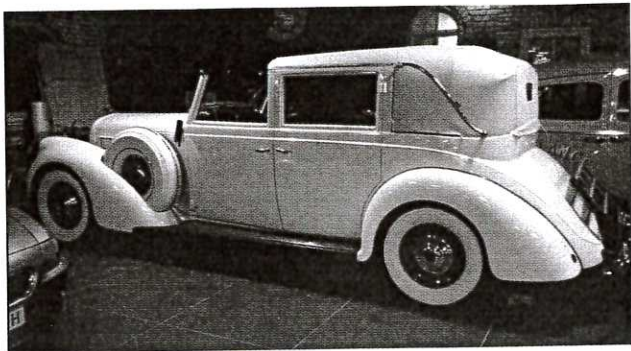
Jeg vet ikke når Kristian Hægeland kjøpte Lincoln reg.nr. K-359, men det går an å finne ut. Også denne vognen ble benyttet av kongen, både kong Olav V og kronprins Harald ble kjørt i den, jeg husker vi sto utenfor Klubbselskapet «Klubben» i Vestre Strandgate og så de kongelige. Det kan vært i slutten 1960-årene. Ja, vår norske kongefamilie har ofte blitt kjørt offentlig i ganske gamle vogner. Nå sist, 17. mai 2020 i Oslo på tur i Buick Roadmaster Convertible 1939!!!

Brødrene Kiles rolle

Da Vognmand Hægeland døde, solgte sønnen Brath Hægeland ut en del vogner. Brødrene Lars Jr. og Trygve Kile kjøpte bl.a. denne Lincoln B V12, ca. 1940-modell. Jeg mener å huske at den var mørk grå/lys grå og med sorte skjermmer, lys kalesje. Kalesjen var også her tredelt, men tror at hele toppen kunne legges ned, altså ikke en Landau med fast tak «midtskips».

Vi var en hel del kamerater som var aktive med gamle automobiler i denne tiden. Viktigst var nok Lars Jr. og Trygve Kile, men også Danielsen fra Lyngdal, Ola Borge på Osterøy ved Bergen og Johan Dahl. Kristiansand/Oslo. Vi kjøpte opp det vi kom over. Til slutt hadde vi ca. 100 vogner stående, mer eller mindre kjørbare. Vi gjorde alt vi kunne for å selge dem innen Norge. Men interessen var meget liten. For å skaffe penger til nye prosjekter og frigjøre plass, måtte vi selge til utlandet. Motivet var IKKE pengene, som antydes av redaktøren i NMV. Dette er veldig trist at





blir sagt. Inntrykket at motivet vårt var penger har hengt ved oss i alle år senere, ikke minst på brødrene Kile. De fleste av bilene vi var med på, ble solgt innenlands. Men fabrikkieier Lipps i Rotterdam, NL, var ivrig etter å få kjøpt av oss. Mellemeuropa var ribbet for førkrigs-automobiler etter krigen. Lipps bygget opp et kjøretøystorhistorisk museum (han drev en stor propeller-fabrikk). Dessverre er dette borte nå. Lincoln K-359 B V12 mener jeg gikk til Lipps. INGEN I NORGE VILLE KJØPE DEN! Senere er denne flotte vognen visstnok solgt fra Holland til USA(?).

Hadde vi ikke solgt en del vogner til utlandet, kunne vi ikke ha fortsatt å redde vogner fra skrotting. Markedet for store, dyre vogner fra før krigen var ikke stort i 1960–1970-årene.

Jeg håper at ovennevnte er av interesse! Gå inn på internett og let opp Kirsten Flagstad, der finner dere et bilde av Lincoln B V12 reg.nr. K-359. Bildet er nok tatt i NY, men vognen havnet i Kristiansand. Der finner dere også historien om Vognmand Kristian Hægeland.

**Med ærbødig hilsen
Lars Petter Østeby
Kvanes gaard, Høvåg**

Takk for et flott og oppklarende kvalitetsinnlegg – her var det mye interessant! Faktisk enda mer enn det som kommer på trykk i denne omgang, da jeg av plasshensyn har måttet legge dine tilleggsopplysninger om Packard og Buick til side for en eventuell senere anledning.

Før vi rakk å publisere innlegget til Paul T. Anderson (tidligere teknisk sjef i KNA) i nr. 10/2020, hadde Ashjørn Rolseth en stor artikkel i nr. 7/2020 om Lincolns i Norge. Anledningen var merkets 100-årsjubileum i år. Her ble K-21 vist på et fargebilde fra kong Olavs besøk på Landsskytterstevnet i 1962, utlånt av Jan Hægeland via Bernt Erik Olsen. Han benyttet i tillegg bilen da han fortsatt var kronprins ved åpningen av Varoddbroen i 1956 (som du her vedlegger bilde fra), en begiven-

het som også ble dekket av Filmavisen. Filmkuttet finnes enkelt ved å google «Åpning av Varoddbroen».

Rolseth opplyser at K-21 først var registrert på K-131. Men opplysningene vi formidlet om at den gikk videre til USA er sannsynligvis feil – bilen har visstnok vært i Nederland helt siden den ble eksportert. Jeg vedlegger et

bilde slik den er i dag, omlakkert hvitt, og kan rope at det i høst ble igangsatt en prosess for å forsøke å få bilen tilbake til Norge.

Den andre Lincoln du viser til, K-359, har jeg ikke funnet spor av noe steds – kan det ha vært samme bil?

Så skylder jeg vel både deg og leserne en forklaring på utsagnet mitt som det ble reagert på, og som lød «På 1970-tallet solgte samlere Lars Kile jr. i Kristiansand bilen ut av landet, en praksis han flere ganger skal ha benyttet når han hadde fått tak i en stor og sjelden amerikaner med høyere markedsverdi ute enn hjemme».

Jeg har ingen problemer med å tro på at store, flotte og bensinslukende amerikanere fra mellomkrigsårene var svært tungsolgte i det norske veteranbilmiljøet rundt for eksempel 1965, da disse bilene var mellom 25 og 45 år gamle – i dag tilsvarende biler av årgang 1975–1995 og som av mange betraktes som «bruksveteraner» der målet er billig bilhold, ikke bevaring. Da som nå skulle «bruksvennlige veteraner» koste lite i både innkjøp, bensinforbruk og reservedelutgifter (den gang skrudde alle entusiaster selv). Å gi 300 kroner for en 1930 Chevrolet var greit. 3000 for en Packard av samme årgang ble derimot regnet som å kaste pengene ut av vinduet – den var jo dertil bensintørst og ukurant på reservelssiden.

Bilsamlere som Kile-brødrene, Borge m.fl. hadde videre perspektiver, og sett i ettertid kan vi være takknemlige for at de overlot til utenlandske kjøpere som hadde vett og penger å ta vare på dem. Her hjemme kunne klenodiene fort ha endt som skrot i et marked som var for lite for tilbudet.

Dette betyr likevel ikke at kritikken min er helt uberettiget. Da jeg første gang meldte meg inn i NVK på midten av 70-tallet – jeg var 18–19 år den gangen – havnet jeg nærmest ved en tilfeldighet i en krets hvor det også var medlemmer av foreningens styre, og der var særlig Lars Kiles eksportvirksomhet et irritasjonsmoment fordi den gikk rett imot klubbens

formålsparagraf. NVK holdt på med å etablere seg som en seriøs organisasjon med tillit hos myndighetene og kom på deres høringsliste, også som saksbehandlere, i saker relevante for historiske kjøretøy – tilsvarende der LMK er i dag.

Den viktigste forskjell på da og nå var at mens det var både uproblematisk og ganske lukrativt å eksportere eksklusive «lævefunn», var det knapt mulig å kjøpe tilsvarende biler fra utlandet – da måtte man betale importavgift beregnet på en tre år gammel bil av tilsvarende størrelse, noe som for et kjøretøy beregnet til hobbybruk lå langt utenfor de fleste entusiastenes rekkevidde. Først med «30-årsregelen» (som Borges kone Brita prisverdig nok fikk gjennomført) ble det åpnet for en mer rettferdig importavgift. Men at en overkommelig mulighet for å kjøpe tilbake veteranbiler en dag skulle komme, visste ingen på 60- og 70-tallet da velstående entusiaster i USA, Tyskland og Nederland nærmest hadde klippekort som mottakere av eksklusive biler fra et knippe «regelmessige leverandører».

Jeg har tatt opp saken med noen NVKere med lang fartstid etter at jeg mottok innlegget ditt. Flere er av den oppfatning at deres daværende syn på brødrenes eksportvirksomhet sannsynligvis var i strengeste laget. Samtidig mener de at det ikke går an å bruke dagens tankegang på tidligere tiders holdninger, blant annet grunnet de fullstendig endrede rammevilkårene som beskrevet ovenfor.

Det har kommet meg for øre at det finnes et album hos Kile-brødrenes etterkommere der hver eneste bil de kjøpte og solgte skal være avbildet og dokumentert, men jeg har ikke sett det selv. I tillegg til en god del Packard og Lincoln skal utvalget spenne fra en sjelden, sveitsisk Martini fra første verdenskrig via andre store amerikanere som Auburn og Graham, til en russisk ZIM og første årgang Vauxhall Cresta (1954).

Men kronprins Olavs 1951 Cadillac, Minervaen til Prøsch og noen andre stasbiler som «forsvart» er nå kommet hjem igjen. Alle er i dag glade for at disse bilene ble tatt vare på, om så utenfor rikets grenser. Og om det lykkes å få kjøpt også K-21 tilbake til Norge, har vi fått enda et plaster på gamle sår.

Med tiden vil vi som fortsatt husker denne veteranbileksportens «gullalder» være borte, og da vil det vel neppe bli noe mer snakk om den, ikke minst fordi den nye generasjon samlere «couldn't care less».

Red.