

Får det til å rulle og gå

Hvert eneste tyske militære kjøretøy, så nær som ett, som ruller over lerretet i Max Manus-filmen er det enten Harald Ulvestad, sønnen hans eller to nære venner som eier.

Det var mange andre tyske militære kjøretøyer der. Men de sto stille. De var utlånt fra Forsvarsmuseet, blant annet. Men Harald Ulvestad driver ikke med museums-gjenstander som skal stå til pynt. Han sørger for at biler og motorsykler starter og går.

STJAL BIL I 1947 • Det har han holdt på med helt siden han som elleveåring tjuvlånte storebrorens Volkswagen Kübelwagen, og fikk den til å rulle. Storebroren kjøpte det tyske kjøretøyet av engelskmennene mens han studerte i Trondheim, og satte det igjen hjemme på Sunnmøre. I den lille bygda Syvde, som fikk elektrisk strøm samme året som Ulvestad for alvor ble klar over sin tekniske interesse.

NTH-studenten kunne ikke vite at lillebroren var avansert nok til å lade batteriet, få tak i bensin, starte opp og kjøre. Nå var ikke det så farlig. Det skjedde ikke noe galt. Ulvestad er ingen råkjører. Han vil bare at ting skal starte og gå. Han har rett og slett glede av å få ting til å virke, enten det er gressklipper, motorsag eller radio. Og så har han en forkjærlighet for gamle tyske militære kjøretøy.

Broren solgte sin Kübelwagen i 1956. Harald Ulvestad kjøpte sin første i 1958. Da var han blitt tannlege-student i Oslo. Senere solgte han den til en kullkamerat, men har kjøpt mange tilbake. Den andre han eide,

også en tilsvarende bil, har nå eldste-sønnen Lars overtatt og restaurert.

Han møter oss på gårdsplassen utenfor huset i Frognersterveien 40 B. – Skal bare sjekke om sykkelen starter – før vi starter. Han tror kanskje den vil det, nå som det er kommet besøk. Sykkelen er ellers litt sur på ham, fordi den har måttet stå ute hele vinteren.

Vroom, vroom! Den starter som et skudd. Og for en lyd! Harley-gutta på Karl Johan er misunnelige, forteller Ulvestad.

Gjenstanden for misunnelse er en britiskprodusert BSA som var i det norske forsvarets eie fra 1952 til 1986. Den har 26 hester og er uten bakhjuls-fjæring. Det er en terrengsykkel og derfor er den også nedgiret. I forsvar-ets tjeneste gikk den bare 2 200 kilometer, og har bare vært med på én øvelse i hele sitt liv. Riktignok sørget de for å starte den én gang i året. Men det ble med det. Vi får assosiasjoner til teddybjørnen i Prøysens vise, som aldri fikk kjøre karusell for Mariann kom inn i bildet. I dette tilfellet er det Ulvestad som er Mariann, og han som sørger for at sykkelen er i daglig bruk når det er sesong til det. Slik har det vært siden han kjøpte sykkelen i 1986. Og sunnmøringen er kjempefornøyd når han tenker på at han slipper å betale bompenger.

Den ser veldig flott ut der den står med emblem som forteller at man er medlem av Norsk Militærtransporthistorisk Forum. En klubb med 40 medlemmer, for folk som eier alle mulige slags militære veterankjøretøy, og med samarbeid over landegrensene til Sverige, Tyskland, Nederland, Frankrike, Sveits, Italia og Baltikum.



Harald Ulvestad og hans Volkswagen Kübelwagen 1942-modell. På vei til 60-årsmarkering i Normandie, juni 2004.

LANG FILMKARRIERE • – Fortell om hvordan det var å være med på Max Manus-filmen, da. Ber vi.

– Ja, jeg har vært med med mine militære motorveteraner på flere film-innspillinger, sier Ulvestad og ramser opp NRK-produksjonen 'Brodrerne Dahl og spektralstenene' der han var med med sin Mercedes mannskapsbil, den svenske filmen 'Grenselodser', 'De hvite bussene' om Bernadotte og hans redningsaksjon. Og så var det minst én til som han ikke kommer på i farten. Det er blitt en del gjennom årene. Ulvestad fortsetter:

– Max Manus-innspillingen som foregikk våren 2008 var det veldig interessant og morsomt å være med på. Vi er fire kamerater som bidro med alle de tyske militærkjøretøyene som kjørte rundt i den filmen. Forsvarsmuseet hadde én lastebil som ble brukt, og selvsagt mye stillestående materiell. Det var jo masse oppstilt av kanoner og panserkjøretøy. Men det som rullet var det hovedsakelig vi som sto for.



Harald Ulvestads Mercedes Benz mannskapsvogn (brannbil) 1941-modell, sammen med snekkeren fra Orkdal, foran Universitetet på Karl Johan i Oslo.

helt tilsvarende den de hadde den gangen. Også var de nøye på at vi ikke hadde på oss noe som ikke var tidsriktig. Vi måtte ta av oss armbandsuret for eksempel.

– Det mest dramatiske, synes jeg, var da slave- og troppetransportskipet Donau ble senket. Innspillingen av det foregikk forresten i Hvervenbukta. Selv om det var filminnspilling ga det meg en sterk uhyggefølelse å se de sårede og døde tyske soldatene som lå og fløt i vannet. For meg personlig var det dét som gjorde mest inntrykk. Kafescenen der Gregers ble skutt, var også uhyggelig. Der var andre som ble berørt av andre ting. Da en tysk militærbil kjørte over en mannsdukke utkledd som tysk soldat i krysset Suhmsgate/Hertzbergsgate, og der Max Manus ble skutt og såret var det en av skuespillerne som brast i gråt. Det er for øvrig laget en bok om filminnspillingen som jeg synes det er verdt å lese, både om den faktiske historien og om filminnspillingen.

Fra innspillingen av filmen Max Manus. En tysk Einheitsdiesel fra 1940. 68-åringen var ikke helt startvillig i vinterkulden, men når den først gikk var den nesten ustoppelig.

Sønnen min, Klaus Ulvestad, bidro med seks kjøretøy, Nils Juel i Hurdal hadde tre, Bjørn Fosholm hadde to, og jeg hadde to biler med i filmen. Jeg fikk på meg tysk uniform og var sjåfør selv. Ellers er jeg altfor gammel til å være tysk soldat og altfor tjukk til å være med i en slik film. Men som

sjåfør var det greit, forteller Ulvestad og forteller videre:

– De som var involvert i rekvisitadelen var fantastisk flinke. Jeg vet ikke om noe som ikke stemmer i den filmen. Alt var autentisk. Uniformene fra 2. verdenskrig var forresten leid inn fra England. Sjåfør lua jeg fikk låne var

– Alle vet at det er mye venting i forbindelse med filminnspilling. Det var ikke noe annerledes her. Dermed kom vi i prat med mange folk, både de som medvirket i filmen og mange andre med egne historier og minner. Jeg ble spesielt imponert over en snekker fra Orkdal som hadde lest på Internett at de trengte statister til filmen. Dermed satte han seg på natttoget fra Trondheim og kom til Oslo tidlig neste morgen. Der fikk han på seg uniform og marsjerte opp og ned Karl Johan hele dagen, før han satte seg på natttoget hjem igjen. Og ikke nok med det. Han syntes tydeligvis at dette var veldig moro. For han dukket opp igjen en stund senere. Da var han i Oslo i flere dager. Tapte arbeidsfortjeneste, bodde på hotell og betalte alt selv. For å innkassere 500 kroner dagen som statist.

– Og nå kom jeg på en av de andre filmene jeg har vært med på. Det var den mektige Warner Brothers-filmene 'Spies like us'. Deler av den ble spilt inn i Hemsedalsfjellene og Sogn i 1983.

– Da var vi ti mann som hadde med oss hvert vårt kjøretøy. I ti dager lå vi på en hytte inne i fjellet der, og vi kjørte og kjørte mellom Hemsedal og Sogn. For det fikk vi tusen kroner dagen pluss tusen kroner dagen for kjøretøyet. I tillegg til fri kost og losji. Vi kostet Warner Brothers en hel liten formue, og hadde det i grunnen veldig fint. Forventningene var også naturligvis i taket, der vi satt på kinopremieren og ventet på å se oss selv. Men vi kan trygt konstatere at *vår* aktivitet var noe nedtonet. Den oppmerksomme vil kanskje registrere en tre sekunder lang sekvens med en kolonne militære kjøretøyer på tre kilometers avstand. Det var det hele! Og vi ble så skuffet.

– Nå har jeg riktignok sett at de har



Max Manus-sjåførene Harald Ulvestad, Bjørn Fosholm og Atle Thorsen med kjøretøyene Zündapp KS 750 med sidevogn, 1941, NSU Kettenkrad, 1940 og Volkswagen Schwimmwagen, 1943.

brukt materialet de tok opp med oss i andre sammenhenger, i nyere filmer. Så de har fått noe igjen for alle utgiftene de hadde på oss. Men 'Spies like us' var en heller dårlig film, synes jeg.

FORFATTER OG

SANGBOKREDAKTØR • – Da var det noe helt annet med Max Manus. Det er en virkelig god film. Sier en svært historieinteressert Harald Ulvestad, som nylig er kommet ut med boken om faren sin. «Fyrbyggeren» på Selja Forlag. En bok som har vakt betydelig historisk oppmerksomhet, og med økonomiske bidrag fra Norsk Kulturråd og Kystverket. Elling Ulvestad var fyrarbeider, fyrformann og oppsynsmann i Fyrvesenet i 45 år. Hvert eneste år, fra april til november var han i arbeid sammen med arbeidslagene sine på de ytterste holmer og skjær, hele norskekysten rundt, fra Finnmark til Østfold for å bygge fyrtårn, boliger for fyrbetjentene, havneanlegg og tekniske installasjoner. I 1947 kom det elektrisitet til den vesle Sunnmørsbygda, og for å glede den hjemvendende fyrformann hadde moren kjøpt «elektrisk drevet» radioapparat. Men tror du ikke

radioen manglet fiskeribølge! Midt under det eventyrlige sildefisket på slutten av 40-tallet skulle altså sunnmøringen sitte der uten mulighet til å høre snurpebåtenes innrapportering av fangstene. Han kjente jo både til båtene og mannskapet om bord.

– Da kan du snakke om at ekteskapet fikk problemer, humrer Ulvestad, som har radioen uten fiskeribølge den dag i dag. Selvsagt virker den.

Ja, og så driver han med sangbok. Sammen med tannlegesønnen Lars Ulvestad, også kalt Lilleulv, som naturligvis også har den samme interessen for gamle kjøretøy, og er leder av Lillehammer Veteranvognklubb. Sangboken «Dento Canto» kommer til 125-årsjubileet. Det planlegges en CD også. Folk må jo få vite hvordan det skal lyde. Og ikke før er det sagt så ljo-mer Per Seglens 'Vårt lodd i livet det er slem, å plage stygt vår neste' gjennom kjøkkenet i Frognersterveien.

– Noe må jeg jo holde på med. Jeg ble pensjonist i 2003, og lukket den odontologiske dør bak meg, i en alder av 67 år. Det er godt å vite at man har kapasitet til mange andre ting, synes jeg. Selv om jeg savner studentene og miljøet på Tannlegehytta i Nordmarka.



Zündapp KS 750 med sidevogn, 1941-modell. I filmen var det skudd fra dette kjøretøyet påmonterte maskingevær som såret Max Manus, før skytteren i sidevognen ble skutt og drept av Manus mens han flyktet på sykkel.



To folkevogn 1942-modell på Juno Beach i Normandie. Fotografert 6. juni 2004, på dagen 60 år etter at kanadiske tropper steg i land samme sted. Kanadiske flagg foran og stjerner på sidene viser at kjøretøyene er erobret. I juni 2009 er de tilbake samme sted, 65 år etter D-dagen.

Men helt utenfor miljøet er jeg ikke. I Oslo Tannlegeforenings Honnørklubb er det særdeles hyggelig å møte gamle venner og kolleger.

BONUSREISE TIL NORMANDIE •

Han er tydeligvis opptatt med tusen ting. Men det er kanskje likevel kjøre-

tøyene som er den aller største interessen. Det tar sin tid å holde alt i orden. Men i år får han bonusuttelling når han reiser med familie og venner til Normandie.

27. mai kjører de om bord i Kielfer- gen med en VW Kübelwagen fra 1942 og to VW bobler fra henholdsvis 1942

og 1943, pluss en jeep. Harald Ulvestad, to sønner og to barnebarn. Og noen venner. De skal til sammen kjøre minst 3 500 kilometer for å delta i 65-årsmarkeringen av ilandstigningen i Normandie, den 6. juni. Dit kommer også Barack Obama og statsoverhoder fra flere andre land.

Ulvestadene tok den samme turen for fem år siden. Da var tre av fire sønner med. Men tredjemann kan ikke i år, siden han er opptatt med å kjøre verden rundt på en 70 år gammel motorsykkel. Det ligger til familien dette her.

– Forrige gang campet vi, men denne gangen skal vi bo på en bondegård i Bayeux. Da står vi opp ved hanegal, og får mye ut av dagene, sier Harald Ulvestad, og forteller at de setter amerikanske stjerner på kjøretøyene. Slik de allierte gjorde det da de gikk i land og erobret materiellet i 1944. Tyske militære biler fra krigens dager kan faktisk virke provoserende den dag i dag.

– Du er ikke redd for at de gamle bilene skal svikte dere på den lange turen, da?

– Ha ha ha!, ler han rått. Det er noe av det dummeste vi kunne spurt om, høres det ut som.

– Jeg gleder meg veldig. Det var en stor opplevelse sist, sier Storeulv, og kommer med alle detaljene fra 2004. Og fra 1944. Han kan mye om det han holder på med, og han holder på med veldig mange ting. Vi har bare nevnt noe av det.

På vei ut døren stikker han til oss en bunke medlemsblader fra Vinderen historielag. Gjett hvem som er med i styret der, og skriver artikler i lange baner?

Ellen Beate Dyvi