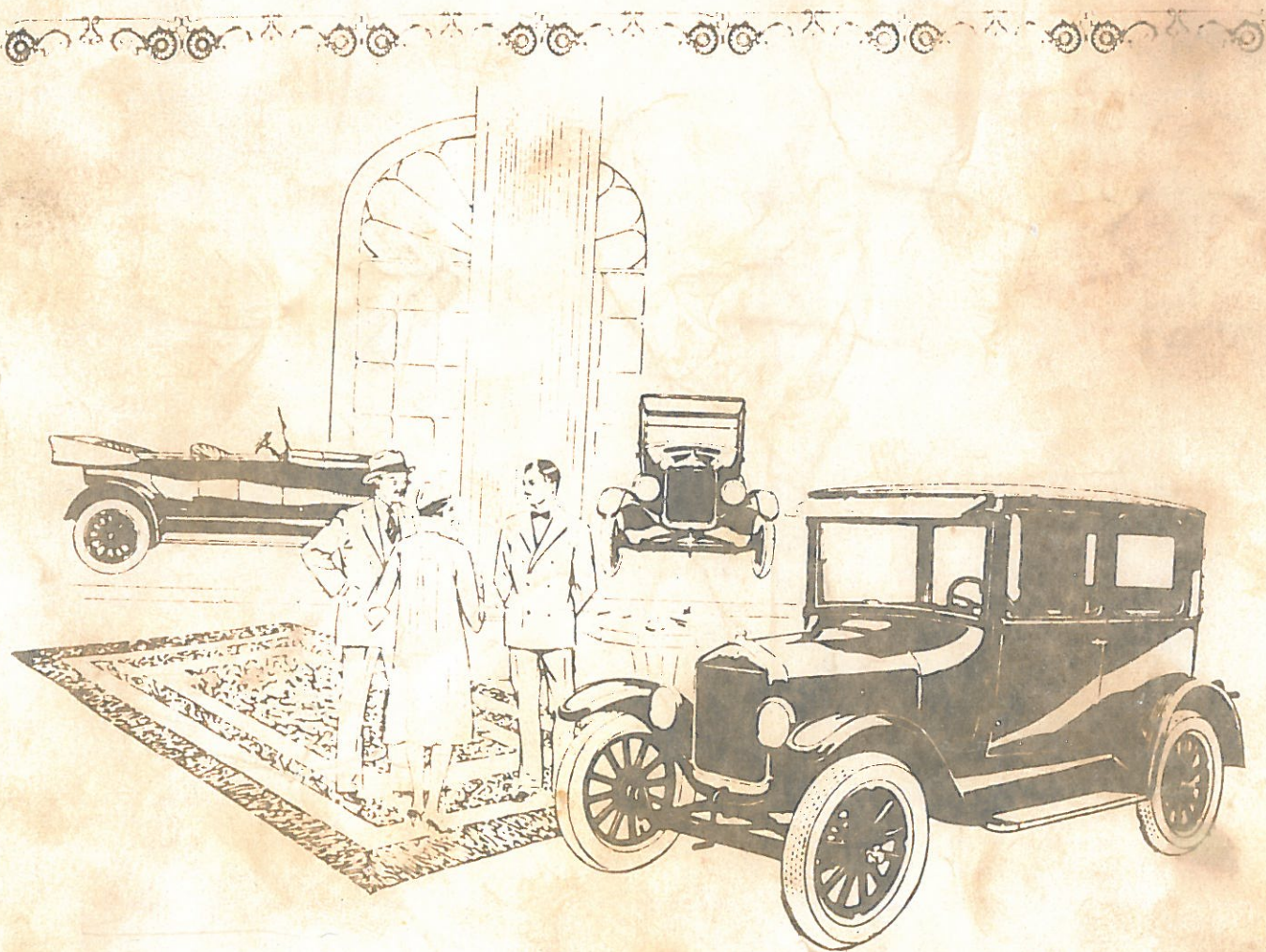


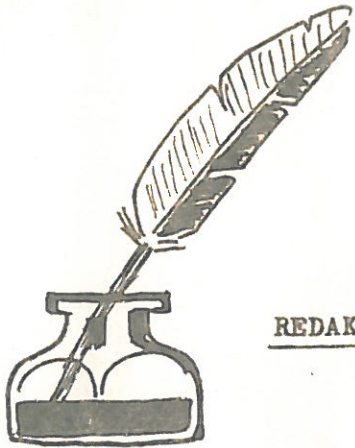
GAMMELBIL- POSTEN

R. 1

ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORSYKLER

1. ÅRGANG NOV./1972.





REDAKSJONELT.

Det skrevne ord er et meddelelsesmiddel med ymse virkning, beroende såvel på den som fører pennen som på den som leser. Man kan forarge eller forarges, rose eller roses, rise eller rises. Og er først noe kommet på prent, da står det der; -og det er umulig å benekte at man har uttalt seg nettopp slik om dette eller hint, slik man kan gjøre med det som er muntlig uttrykt.

Med risiko for å bli beskyldt for å ha ambisjoner både i den ene og den andre retning (det må man som bekjent ikke ha i Norge, ifølge Jante-Loven!), våger vi allikevel med dette å presentere dette "åndsprodukt". Vi tror nemlig at det er et behov for et slikt organ, først og fremst innen vår egen gruppe, men kanskje også utenfor den kretsen av "gammelbilvenner" vi representerer.

Hensikten med avisen er å skape et organ som er åpent for egne og andres bidrag, og med hovedvekten på gamle biler og motorsykler og forøvrigt alt som har med dette å gjøre.

All begynnelse er vanskelig, sies det; i vårt tilfelle var egentlig ikke begynnelsen særlig vanskelig, vi får bare håpe at fortsettelsen ikke blir det! Vi vet at det ikke mangler stoffkilder å ta

for seg av, og vi kommer til å lage egne selvstendige innlegg samtidig som vi flittig skal gjøre bruk av saksen. Uten skrupler skal vi stjele alt vi kommer over av stoff og bilder fra tidsskrifter og bøker som vi mener vil være av interesse. Men vi venter også at bladets lesere yter sine bidrag i form av debattinnlegg, tips, bilder og ellers alt overkommelig bil- og ms-stoff som kan interessere de øvrige leserne.

Økonomien vil sikkert bli et problem å regne med, likeledes de trykk-tekniske sakene. Foreløpig vil vi ikke være istand til å gjengi andre illustrasjoner enn alminnelige sort/hvitt strektegninger, -og å gå "tiggergang" for å låne fotostatkopimaskiner og duplikatorer er selvfølgelig heller ingen permanent ordning.

Men dog er altså avisens "nr.1" herved et faktum, -altså i grunnen uten noen videre smertefull og trang fødsel. Så får tiden vise hvorvidt den skal få et langt og lykkelig liv, eller avgå ved døden i ung alder.....

Ø.L.

-----oooOooo-----

F O R S I D E N - :

Ford's medell "T" kan med rette kalles 20-årenes folkevogn; - i løpet av perioden 1908 - 1927 produserte fabrikken mer enn 15 millioner pedal-Forder. En enestående rekord, når man ser tallet i relasjon til datidens produksjonsmetoder.....

(mer T-Ford-stoff inne i avisen)

H E N D T H I T T I L .

Interessen for gamle biler og motorsykler er stadig voksende. Pr. 15. oktober iår var medlemstallet i Norsk Veteranvogn Klubb nådd opp i 345 medlemmer; -underavdelingen i Bergen består av 39. Dessuten har Norsk A-modell Klubb omlag 250 medlemmer, -dog er flere av disse også med i N.V.K.

~~Der er en slik ting som å komme~~ til Oslo fra utkantstrøkene for å delta i medlemsmøter, generalforsamling, veteranbilløp etc. kan ofte bli både dyrt og tidkrevende for de som ikke bor i hovedstadens umiddelbare nærhet. Med det sterke Oslo-preg som N.V.K. unektelig har, kan derfor medlemmene lett føle seg litt tilsidesatt. Dette var da også medvirkende til at det ble trommet sammen til gammelbil-møte på Glassverget Idrettsforenings klubbhus i Nordbyveien på Åskollen i Drammen onsdag 18. november 1972. På dette grunnleggende møte deltok følgende--:

BECKER, Tom, Odins vei 10 a, Drammen. tlf.83 85 39
GILJAMSE, Martin, Vestfossen. tlf. 85 07 11
JOSTAD, Mads, Svelvik. tlf. 84 20 65
JØRGENSEN, Øyvind, Helleveien 8, Drammen tlf.83 77 50 (8-16)
LANGELAND, Øyvind, Pelene 1, Box 1081, Drammen.
MYHRE, Ragnar, Svelvik.
PETERSEN, Leif, Krokstadelva. tlf. 82 61 05.
RØED, Knut, Furulia 24, Drammen.
TORGERSEN, Finn, Arbeidergt., Mjøndalen. tlf.82 62 40
VIKER, Øyvind, Solumstrand, Svelvikvn., Drammen tlf. 810183
WOLDSTAD, Jan Tore, Loesmoen, Hokksund. tlf.85 20 66
ØDEGAARD, Tore, Nordbyveien 91, Drammen. tlf.81 79 85

Møtet ble først og fremst et hyggemøte med kaffekos og wiemerbrød, og bilpraten gikk livlig innimellom kaffeslurkene. Man ble foreløpig enige om å holde seg på "syklubb-nivået", d.v.s. uten å lage noen spesielt organisert klubb med et fast styre, og heller ikke noen bestemt kontingent, men istedet gjøre en spleis på kveldens utgifter. Denne ble for første møtets vedkommende kr. 8,25, men alle "ofret" hele tieren, slik at etter første kvelds-sammenkomst står vi med et overskudd på kr. 21,- til neste gang.

Og "neste gang" ble onsdag 1. november, hvor følgende nye ansikter var å se i salen på klubbhuset-:

AUSTAD, Svend, Dunihagen, Sande. tlf.83 70 56 (arb.)
EKNES, Hans, Ekebergvn.68, Holmestrand. tlf.52119
EVENSEN, Bjørn, Hokksund, tlf.85 20 22
HOLMEN, Bjarne, Engene 55, Drammen tlf.83 20 95
KARLSEN, Arild Thore, Lierskogen, tlf.84 71 39
KRISTIANSEN, Gunnar, Åsen, Mjøndalen
LARSEN, Gunalf, Evjegt.3, Mjøndalen
RUST, Leif, Hokksund, tlf.85 18 65
SØRENSEN, Roar, Grønland 86, Drammen
THORBECK, Erling, Drammen, tlf.83 41 70
WILHELMSSEN, Frank, Holmestrandsvn.13, Drammen, tlf. 83 68 40
WILHELMSSEN, Gustav, Holmestrandsvn.13, Drammen, tlf.83 68 40



I likhet med forrige møte ble det også denne gangen et veritabelt kaffeslabberas, mens bilpraten gikk lystig blandt deltagerene. Hyggelig innslag var en fargefilm som Gunnar Kristiansen viste, med innslag fra Vestfoldløpet, Jubileumsløpet og glimt fra hans egen virksomhet med T-Forden hjemme i garasjen. Øivind Langeland viste fargelysbilder fra NVK's løp i forbindelse med klubbens 20-års jubileum. De mange og skinnende bilene var sikkert en god stimulans for de som måtte ha noe å arbeide med "i uthuset".

Spleisen for kvelden kom på kr. 4,90 -avrundet til en femmer-, og "kassereren", Tore Ødegård, forteller "idet avisen går i trykken" at overskuddet er kr. 25,-. Og dermed ser vi frem til neste samling, som er berammet til onsdag 6. desember, med forventning....

ref.

-----ooo00ooo-----

HVA ER EGENTLIG EN VETERANBIL?

Uttrykket "veteranbil" blir ofte brukt i feil sammenheng, både i daglig tale og -ikke minst- i avisenes annonsespalter. Sikkert har dette sin årsak i manglende kjennskap til de klassifiseringer som benyttes, og som er offentlig og internasjonalt fastsatt av den eksklusive organisasjonen F.I.V.A. (Federation Internationale des Voitures Anciennes)-hvor bl.a. Norsk Veteranvogn Klubb er tilsluttet. For å gjøre det klart like godt først som sist, og herved avlive enhver dissens om begrepene, gjengir vi nedenfor de offisielle klassifiseringer for automobiler av gammel årgang:

- | | |
|---|--|
| Gruppe A: Veteran | biler produsert til og med 31/12-1918 |
| Gruppe B: Vintage I | ----"---- i tiden 1/1-1919 - 31/12-26 |
| Gruppe B: Vintage II | ----"---- i tiden 1/1-27 - 31/12-30 |
| Gruppe C: Classic | ----"---- i tiden 1/1-25 - 31/12-42 |
| (klassifisering iflg. CLASSIC CARS CLUB OF AMERICA) | |
| Gruppe D: Post Vintage | biler produsert i tiden 1/1-31 - 31/12-45. |

Vi skal i et senere nummer komme tilbake til hvilke biler som er berettiget til betegnelsen "Classic", men nevner at det først og fremst gjelder spesielt sjeldne, dyre og luksuspregede vogner.

-nd.

-----oooo00oooo-----



Det er en merkbar stemning blandt enkelte medlemmer for at møtene blir avholdt oftere, gjerne hver 14. dag. Noe å ta opp til diskusjon på neste møte.....?

5. november

1895 tok en herre ved navn B. Selden i USA ut patent på automobilen. Patentbrevet har nr. 549.160 i USAs patentregister. Han hevdet hensynsløst sine rettigheter og truet med å stoppe en rekke bilfabrikker. Bilkongen Henry Ford klarte etter langvarige og meget kostbare prosesser å bevise at Seldens patent var en etterhåndskonstruksjon, da bilen var oppfunnet lenge før ham. Billeens historie ble gjennom denne mammutprosessen nøyaktig kartlagt.





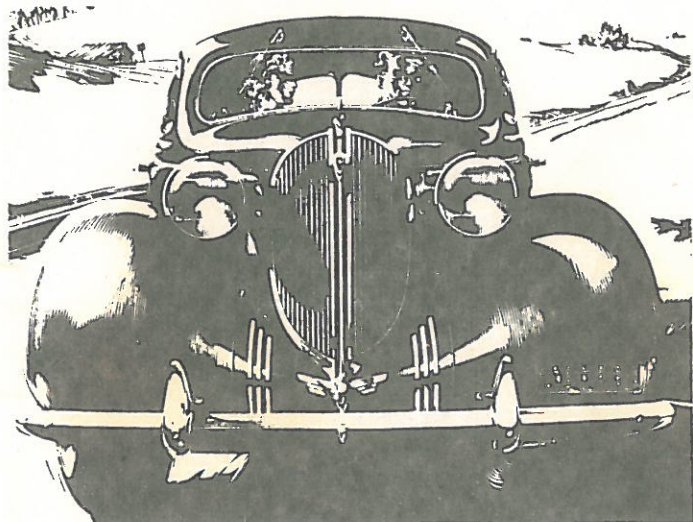
modell T

Ford modell "T" ble iløpet av 20 år (1908-1927) fabrikkert i tilsammen 15.176.188 eksemplarer, og det er neppe uberettiget å kalle denne bilen for 20-årenes folkevogn. Hverken modell "T" eller den senere modell "A" hadde egentlig noe chassisnummer, noe som har sin forklaring i at Henry Ford mente at bilene var utstyrt med en så god motor at den ville komme til å vare hele bilens levetid ut, og at motornummeret derfor var en tilstrekkelig indikasjon på bilens tilblivelsesår. Nedenstående liste, som viser produksjonsår/motornummer for Ford modell "T", kan være en fin hjelp når det gjelder å identifisere årsmodellen på en T-Ford-:

ÅRSMODELL:	MOTORNUMMER:	ÅRSMODELL:	MOTORNUMMER:
1908	00000001-00000309	1918	02449180-02831426
1909	00000310-00014161	1919	02831427-03659971
1910	00014162-00034900	1920	03659972-04693419
1911	00034901-00088900	1921	04693420-05638071
1912	00088901-00171300	1922	05638072-06953071
1913	00171301-00370400	1923	06953072-09008371
1914	00370401-00611100	1924	09008372-10999900
1915	00611101-01029200	1925	10999901-12990055
1916	01029201-01614600	1926	12990056-14621354
1917	01614601-02449179	1927	14621355-15176888

Den siste "T"-modell forlot Ford-fabrikken samleband i Detroit den 26.mai 1927.

-----oo000-----



LITT SLADDER-:

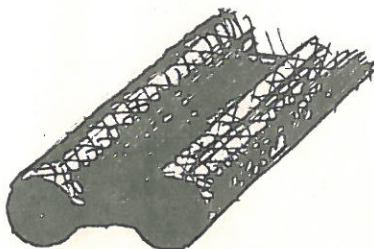
Det vites at TORE ØDEGAARD har vært ute og kjøpt seg biler igjen. Denne gangen fikk han to stykker PLYMOUTH;-4-dørs sedan begge to. Henholdsvis 1937 og 1939 modeller,-og i meget god stand, spesielt syvogtredve'n, som er eksakt lik den på bildet tilvenstre. Bilene kommer fra Sande, og var MEGET billige.....

ETTERLYSNING!

Den gamle brannbilen som inntil for få dager siden sto lagret i brannvakta på Rundtom, er tauet avgårde til ukjent oppholdssted. En speidergruppe under ledelse av Christen Nielsen har fått overta lokalene, og den prektige DENNIS brannbil fra tidlig på 20-tallet, -utstyrt med bl.a. stige, kompakt gummi og messingbjelle, måtte altså vike plassen ifølge med bl.a. en sprøytevogn, som da den ble brukt ble trukket av hester. Ifølge uttalelser fra noen av brannvesenets folk, skal DENNIS'en overtas av museet, -men andre "velunderrettede kilder" vet å fortelle at museet egentlig ikke er særlig interessert, og ihvertfall ikke har kapasitet til å foreta noen restaurering. Kanskje det er noen innen vår gruppe som kan tilby kommunen å ta jobben....? Men først og fremst: -vet noen hvor DENNIS'en har tatt veien.....?

----ooOoo----

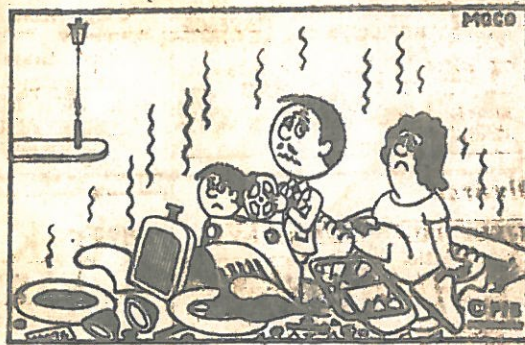
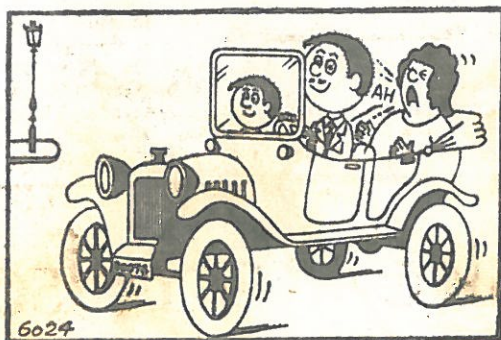
TIPSET:



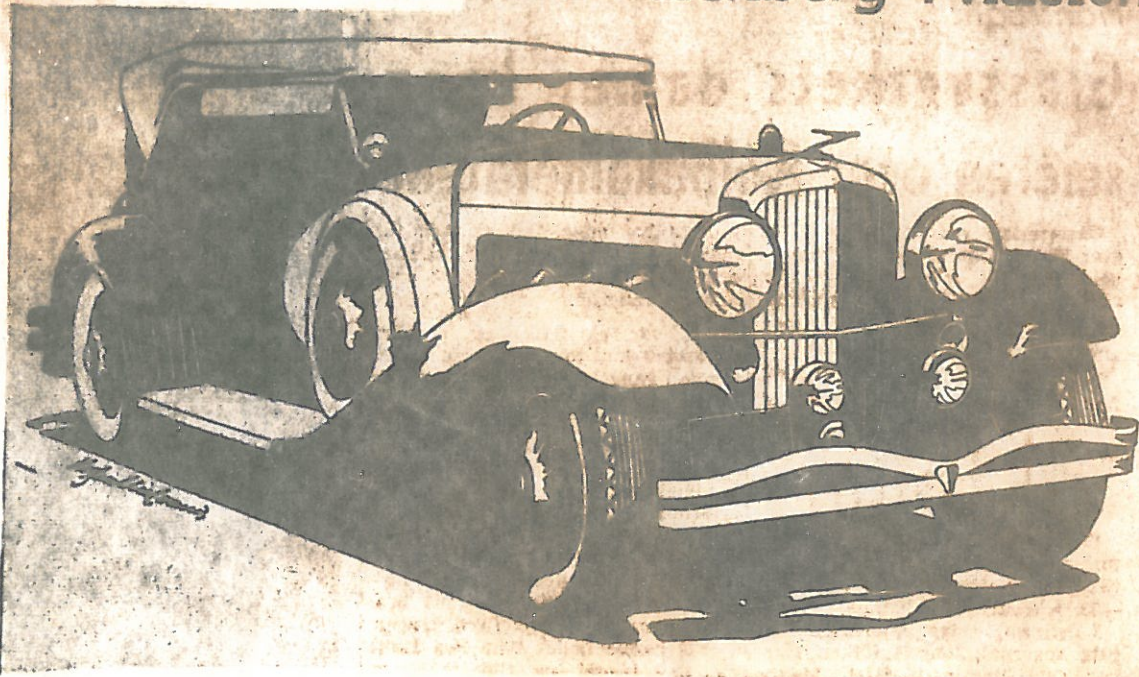
PANSERLISTEN, -den som ligger rundt kanten av torpedoen og på radiatorkappen og tjener som anlegg for motorpanseret (for å hindre mekanisk skranglelyd under kjøring), er som oftest utslitt og frynsete, -ja, ofte er den borte. Man vil lett kunne tro at denslags er det umulig å få tak i idag, men mist ikke motet! Volvo's PV-modeller bruker nemlig en profilert list med sort tekstilovertrekk, -den er 15 mm. bred og nøyaktig det man er ute etter til 20- og 30-talls-biler. Billig er den også.....!



alfredo.



- 7 -
J. Duesenberg Phaeton



Månedens veteran er denne gang en Duesenberg anno 1931, av typen Phaeton. Bilen er bygget i ett eneste eksemplar, og er da selvfølgelig håndlaget! Det er Hollywood-produceren Howard Hawks som fikk bilen spesialbygget; -etter hans ønske utstyrt med bl.a. elektrisk kalesje og air-condition. Den 265 hK. V-8 motoren fikk bilen opp i 160 km/t. iløpet av 18 sekunder, -og prisen på dette vidunderet kom da også opp i 320 000 kroner!

Fra gamle dager...

I Storebrands årsberetning finner vi disse idylliske paragrafer fra den første lov om motorvogn av 21/6-1912.

§ 11.

Motorvognens Apparater maa ikke funksjonere paa saadan Maade, at Hests skræmmes, være sig ved udstømmende Røg og Damp, ved usædvanlig Støi eller deslige.

§ 12.

1) Motorvogne skal være forsynede med et hensiktsmessigt Rirgeapparat, som Vognføreren under Farten jævnlig skal varsle med, alt efter som Omstændighederne krever det. Lydlig og vedholdende Ringning skal altid finde Sted, naar Gadekryds skal passeres samt under større kjørende eller gaaende Trafik.

2) Hvis Vognens Gang er meget stille, er Politiet berettiget til at paahyde, at den, ved Siden af det foran omhandlede Ringeapparat, tillige skal være forsynet med et selvvirkende Ringeapparat, som til enhver Tid varsler at Vognen nærmer sig.

§ 15.

Naar Vognen er i Bevægelse, maa Vognføreren under ingen Omstændighet forlade sin plads.

KJØP - SALG - BYTTES.

Vårt klubborgan bør helst være så allsidig som mulig. Noe av det man venter å finne i en avis, er selvfølgelig annonser. Vi vil derfor tilby leserne/medlemmene GRATIS annonseplass i avisen, -førtrinnsvis for saker og ting som vedrører gammelbiler, men andre annonser er også velkommen. Så hvis du har noe å selge, noe du ønsker å kjøpe eller å bytte i annet, så vær hjertelig velkommen i spaltene!

////////////////////

KLUBB - ELLER "KAFFESLABBERAS"....?
XX

På vårt første møte med et dusin fremmøtte ble det bestemt å samles til "pratekvelder" i ren syforening-stil, uten å ha noen faste foreningsformer. Allerede på det neste møte var det dobbelte antall interesserte møtt frem, og dersom utviklingen vil fortsette i retning av stadig flere "gammelbilvenner" på møtene, kan det nok bli vanskelig å unngå en mer organisert form.

Når et kvart hundre mennesker skal sitte og prate "alle med alle", vil det unektelig bli et noe støyende selskap, og mye verdifullt stoff vil utvilsomt bli debattert ved bordene uten at alle får ta del i det.

Samtidig vil det alltid være en viss risiko for at det skiller seg ut "klikker", som igjen kan få noen til å føle seg tilsidesatt og kanskje tilslutt gå trett av det hele.

Mye taler for at vi i en organisert klubb vil kunne stå sterkere f.eks. overfor myndighetene, med hensyn til å få godkjent originalutstyr ved registreringer av biler og motorsykler. Ved andre praktiske ting som løpsarrangementer, bilutstillinger, eventuelle lotterier, forhandling om leie av lagringslokaler, kjøp av biler eller deler, batterier, dekk, etc. vil vi kunne stå sterkere som en organisasjon, og eventuelt bli innrømmet rabatter eller andre fordeler.

Selvfølgelig vil noen hevde at de allerede har nok med de foreninger de er med i, og det er jo et argument i motsatt retning som man må respektere. At enkelte heller ikke har hverken lyst eller tid til å påta seg eventuelle verv i en organisert klubb, er selvfølgelig også ting som må taes til følge.

Det synes å være på sin plass med en omfattende meningsmåling omkring dette temaet, med en avgjørende avstemming om hvorvidt vi skal fortsette som en "syklubb", eller komme over i fastere organisasjonsmessige former.

L.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

TENDENS TIL MISNØYE MED "N.V.K.'s" MEDLEMSARBEIDE ?
.....

Det har ved flere anledninger kommet til uttrykk misnøye fra endel av medlemmene i Norsk Veteranvogn Klubb, som mener at klubben på en for dårlig måte ivaretar medlemmenes interesser. En håndfull sirkulærer, ett eneste tynt og tuslete medlemsblad i året (hittil i 1972), er stort sett hva man har fått igjen for de 40 kronene (resp. 60 kr. i Oslo) klubben regner seg i årskontingent. Man bør ha lov til å vente litt mer, heter det, og de som er minst tilgodesett er medlemmene utover i landet, som har små eller ingen muligheter til å delta på møter o.l.;-de foregår jo alltid i hovedstaden.



Man forstår at klubbens økonomi setter visse begrensninger, men litt større oppfinnsomhet fra ledelsen, f.eks. ved annonsesakkvisisjon for medlemsbladet (som bør komme ut minst seks ganger årlig!), eller et landsomfattende lotteri er to av sikkert flere muligheter til å skaffe penger i klubbkassa.

Det later til at det begynner å bli en noe urolig stemning, og det ser ut til å være grunn til å tro at tendensen snur i retning av flere og mer lokalpregede gammelbil-klubber.

"observatør"

////////////////////////////////////

ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER ANNONSER

TIL SALGS

Chevrolet 1-tonns lastebil, kjørbar, dårlig plan, fererhus bygget hos Brødr. Olsen Karosserifabrikk, Lierstranda. (1936-mod)

Chevrolet Standard 1934, 4-dørs personbil,

Chrysler 1931/32, 8-syl. rekkemotor, m/orig. lykter o. radiatorlokk m/figur, dårlig karosseri,

FORD A deler: motor, gearkasse, forstilling, kardang, bensintank,

TORE ØDEGAARD, Nordbyvn. 91, Drammen.

FORD A motor u/ topplokk,
NY Carter forgasser til Chevrolet 1936,
3 dører til ukjøbt, lukket amerikansk personbil 1926-30, samt kardang til samme.

1 tilhengerfeste til Opel Kapt. 54-59 mod.

ØIVIND LANGELAND,
box 1081, DRAMMEN.

KJØPES

Til AUDI 3,2 l. cabrio: Baklyktglass, termostat f/automatisk radiator-jalousi, ur ell. tallskive for ur, fremre støtfanger.

Til AUBURN 6/85 1930-mod: 4-dørs karosseri, v/forskjerm, begge bakskjermer, radiator, 1 baklykt, 3 hjul (tre-ekkehjul m/dekk og slange), 5.50x18", vannpumpe, dynamo, baksete m/ryggpute og armlener.

Til HUPMOBILE "Century Eight" 1929: Radiator m/lokk, 2 et. forkrommede lykter av merket CM HALL DEPRESS BEAM HEADLAMP, 1 baklykt m/festebrakett f/v. bakskjerm, 2 forskjermmer m/brønner f.reservehjul.

ØIVIND LANGELAND,
box 1081, DRAMMEN

RØDT ratt for Ford A 1928 søkes.

-MADS JOSTAD, Svelvik
tlf. 842065

Hvem vet om gearkasse med frihjuls-kobling, samt radiatorfigur (seilskute) til PLYMOUTH 1934?

TORE ØDEGAARD, Nordbyveien 91,
Drammen.

Averter i "GAMMELBIL-POSTEN"! Det er gratis.....!