

MOTOR- HISTORIKEREN

Nr 1 - 1990



ORGAN FOR
MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN
OG HALLINGDAL VETERANVOGNKLUBB





Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ)

3003 DRAMMEN

BANKGIROKONTO 2200.07.28865

Formann	: Kjell Ødegaard, Loesmavn. 50, 3300 HOKKSUND	03-753583 (P)
Nestform.	: Alf Bryhn, Postboks 169, 3430 SPIKKESTAD	02-855347 (P)
Sekretær	: Christian Christensen, G.Blakstadsv 30, 1393 ØSTENSTAD	
Kasserer	: Knut Bjørhuus, Skippergt 52, 3040 DRAMMEN	03-819651 (P)
Styremedl.:	Bjørn Themte, Løkkev, 38, 3050 MJØNDALEN	03-878508 (P)
Styremedl.:	Tor-Stein Hella, Ringv. 37, 1370 ASKER	02-790134 (P)

FORMANNENS ORD

Ja, så har telleren rundet og viser 1990. Et nytt tiår er begynt, og jeg vil med dette få ønske dere alle et riktig Godt Nytt år. Juleflesket har vi fremdeles på oss, men i løpet av noen hektiske restaureringsmånedene, vil de fleste ha trimmet seg ned i riktig matchvekt.

Vi er i en stille periode når det gjelder arrangementer, men våre medlemsmøter sørger for at vi treffes.

Jeg nevner igjen det jeg har sagt mange ganger før:

MØT FREM PÅ VÅRE MØTER,
TA DEL I VÅRT GODE MILJØ,
SEND STOFF TIL AVISA,
KOM PÅ ÅRSFESTEN,
KJØR DRAMMENSLØPET,
BETAL KONTINGENTEN OG
SI JA HVIS KLUBBEN TRENGER DIN HJELP.

Det var mye på en gang. Gjør som Kjell Thon, meld deg på løp i god tid.

Hokksund, januar 1990

HOVSLAGER'N

Forsiden:Hans Petter Bergs 1947 SKODA

Reserveredaktørens betraktninger

Som hurtiginntredende reserveredaktør for KUN dette ene nummer, ser jeg meg nødsaget til å trekke visse sammenligninger angjeldende meg selv.

Etter eget syn er jeg adskillig dummere enn en hest. Hesten avsluttet sin yrkesaktive periode i 50-årene, mens jeg nå høyst ufrivillig befinner meg tilbake i min tidligere jobb som redaktør. Ergo er jeg dummere enn en hest. I likhet med hesten ønsker jeg bare å spise, drikke og bli ridd på. All denne umake bare for at dere fantasiløse lesere skal få noe å kikke på.

Til forsvar for dette høyst dårlige produkt, skal dere vite at hele avisa ble laget på en time kvelden før deadline.

Egentlig burde et problem som dette aldri oppstått; hvorfor i all verden skal en klubb med 220 medlemmer alltid drives av den samme 10-prosenten. Ta i et tak, si uoppfordret ifra at du ønsker å gjøre en innsats. Vis alle andre og spesielt deg selv at du kan og vil - og bli gjerne litt høy på pæra av den grunn! Så avhjelpe fremtidige redaktører med litt stoff - og våg ikke å klage på innholdet før du har gitt ditt bidrag. (Å så deilig å få brukt seg litt!!!)

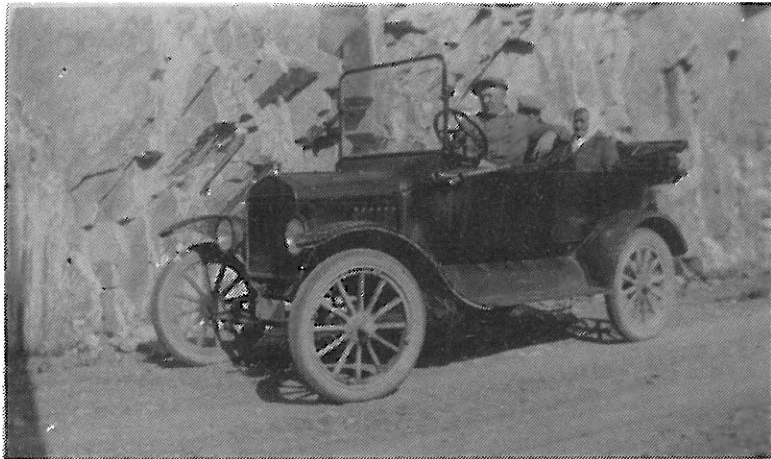
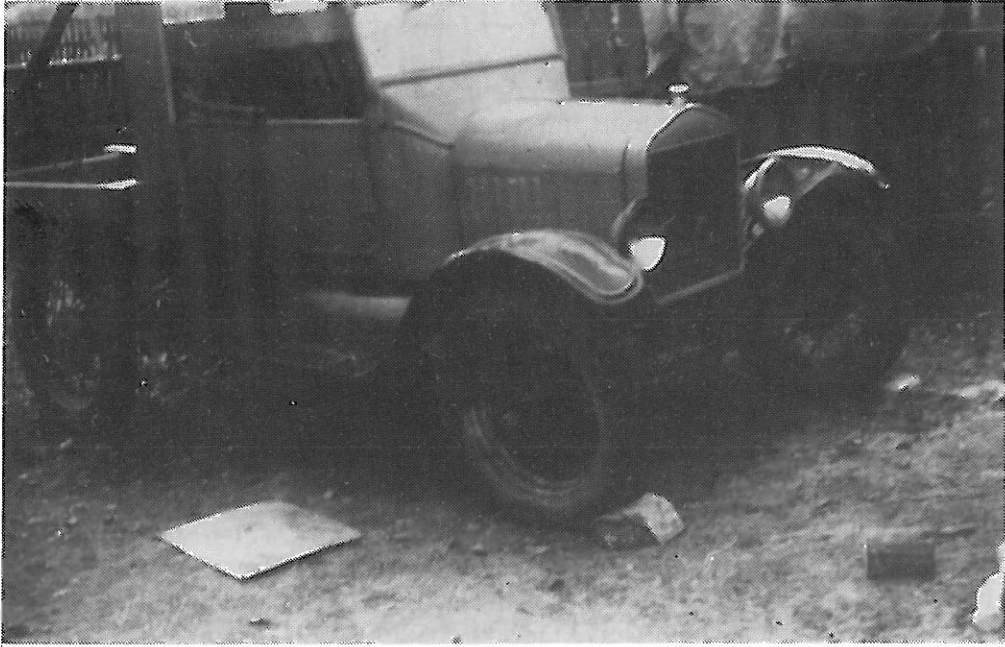
ASLE

Vi gir oss ikke med omtale av Hallingdal Veteranvognklubb. Som synes har vi også denne gang bare emblemet på forsiden som bidrag fra denne kanten. Etter samtale med Magne Skredderberget på Gol er det tydelig at klubben står overfor store problemer. Som formann der oppe er han mildest talt frustrert. Ingen vil gjøre noenting, nesten ingen møter opp på møtene, og uten utenbygds deltagelse hadde Hallingdalsløpet ikke vært noe løp. Ifjor var det så vidt huskes bare åtte deltagere fra klubben. De øvrige var fra Valdres og Drammen. Som mangeårig "arbeider" i MHK vil undertegnede uttrykke medfølelse for de forhold Magne arbeider under. Det er ille når altfor mange oppgaver legges på en manns skuldre. Føler dere andre hallinger at det er riktig å høste av en annen manns avling hele tiden? Kom dere ut av godstolen og ta i et tak for å bygge klubben opp igjen. Dere har alle felles interesse og jeg går ut ifra at dere tåler trynet på hverandre, så hvorfor ikke satse på et miljø i likhet med det vi har i Drammen. Vi har også våre problemer, men de lar seg alltid løse ved litt kjeftbruk. Hadde MHK hatt de samme tendensene som dere har ville jeg tatt det tungt. Synes dere ikke det er ille at klubben deres står i fare for å dø som 10-åring? Dere har muligheter i fleng, dere er ca femti mann, alle med ressurser til å gjøre en innsats, dere har til enhver tid fire sider til disposisjon i dette blad (en mulighet ingen andre småklubber har) og dere lider ikke under uoverkommelige avstander. Vi i MHK er innstilt på å støtte dere i den grad vi kan. Vi har i mange år hatt et nært samarbeide, faktisk den klubben vi har hatt mest samkvem med, og det ønsker vi skal fortsette. Så kom dere på beina før Magne går drittlei, for da er klubben dau!

LYKKE TIL!!!!

Nedenfor viser vi noen tidligere nøkkelpersoner fra lykkeligere dager. Nå er det bare herren til høyre som gjør noe.





GAMALOST I FORD 1912

Kapteinen og frua som ferierte på sitt landsted i Øvre Telemark, var noe utrolig glad i gammelost. Men denne morgenen da de satt og spiste frokost, sa kapteinsfrua at nå skal denne gammelosten returneres. Den lukter helt forferdelig og er heller ikke be-
spiselig.

I Krambua der osten ble kjøpt, ble det sagt at osten måtte bare få tida på seg, så da ville den bli meget god. Den trang derfor å bli lagret en god tid før den ble satt til livs.

Vel, Kapteinen som elsket gammelost, hadde som kramkaren hadde sagt, lagt den på en hylle nedi kjelleren. Men etter noen dager hadde den blitt satt på bordet igjen, den måtte smakes på. Men det hadde ikke hjulpet, den hadde den samme forferdelige smak og lukt, så Kapteinsfrua hadde etter vært fått problemer med sin sarte nese.

Hør her min kjære mann, sa frua, i dag skal du ta gammelosten og levere den tilbake. Jeg vil ikke se den her i huset mer. Kap-
teinen som var en rolig og sindig mann, ville ikke såre sin kjære, men å gå helt ned til kjøpmannen, hadde han ikke noe særlig lyst til for det var sikkert en tid på 2 timer å gå den ene veien.

Det var heller ikke folk å få til å gå med den, da det var midt i onna og alle i bygda var opptatt med sitt.

Kapteinen sto og klødde seg i skjegget og tenkte at kanskje han skulle ta den gamle Forden som stod i låven, etter hans avdøde onkel. Forden hadde stått i snart 3 år, og ingen hadde rørt den etter at hans onkel ble borte.

Kapteinen pakket gammelosten skikkelig inn i papir, og la den i setet foran i Forden. Bilen var gammel og veldig treg, men med en kanne med gammel bensin som Kapteinen helte på, så startet Forden. Den hostet og harket, men den trillet av sted, med gammelosten og dens ulykkelige herre.

Det gikk ganske bra, til det begynte å bli motbakke, da sa Forden stopp. Den ville ikke mer, bakken var for bratt. Hva skal jeg gjøre nå, tenkte kapteinen. Selv om han var en rik kakse, så hadde han ikke hjertelag til å kaste osten. Den skulle retur-
neres.

Forden fikk bare stå , så han tok beina fatt. Men med gode dager de siste åra, og lite mosjon, hadde kapteinen blitt ganske drøy både her og der. Han svettet og gikk, ble mer og mer irriteret på både seg sjølv og gammelosten.

Det var en meget stor ost han hadde under armen, den hadde kostet ham hele 10 kroner, og de pengene skulle han ha igjen mente han. Sola varmet og stekte fra en skyfri himmel. Det var ennå en drøy time å gå til han var nede hos handelsmannen. Han satte seg i vegkanten og tenkte. Kapteinen var en sann og ærlig mann som ikke ville lyve for frua si. Kanskje han skulle kaste hele gammelosten, han tenkte på sine ømme føtter og sola som brente i hans skallete isse. Brått reiste han seg, tok gammelosten og slengte den ut en skråning ved veien. Der kan du ligge ditt beist. Osten lå der og liksom flirte til ham. Kapteinen tok en sten, og kastet etter den så osten rullet rundt et par ganger og la seg godt til rette under et lite vindfall.

Kapteinen ruslet lettet og glad tilbake til Forden. Den startet merkelig nok opp igjen, og gikk som en klokke tilbake til kapteinens sommerhus. Den fæle lukta må ha forstyrret motorens følsomheter, trodde han.

Det var litt senere på sommeren, onna rundt på gårdene var slutt, og folk hadde mer tid til å gjøre andre ting. Kapteinen passet alltid på denne tid på året for å få litt hjelp av en eller annen.

Det hadde vært en ferie med mye motgang, når en først skulle snakke om det. Det værste var jo gammelosten, ja for det hadde ikke vært mulig å få tak i god gammelost siden.

Kapteinen var ikke i godt humør, da han stakk innom han Ole for å få noe hjelp til å reparere taket på låven. Han hadde tenkt å ta godt vare på T.Forden, derfor måtte taket på låven repareres, Forden måtte jo stå tørt.

Han Ole satt nettopp med kveldsmaten, og det første kapteinen la merke til, var at det stod en aldeles utmerket gammelost på bordet. Kapteinen brukte ellers ikke å ha lange samtaler med Ole, men denne gangen gav han seg god tid. Han ble sittende å prate både lenge og vel, mens han hele tiden kastet forelskede blikk bort på gammelosten. Tennene hans løp i vann, og hans smaksnerver likefrem krummet seg om kommende nytelser. Mens han snakket om takdrypp og sinkplater, tenkte han bare på gammelosten. Han ble mer og mer utålmodig. Til slutt orket han ikke mer, og avbrøt Ole midt i en utredning om takplater og renner. Det ser ut til å være en ekstra god gammelost det der, sa han.

Ja osten er slettes ikke så værst den, svarte Ole beskjedent. Og deretter ville han begynne der han slapp, men kapteinen fortsatte med sitt, og uten og spørre tok han en kniv og sneiet vekk et stykke av osten. Han ble vist ikke skuffet. Osten hadde en eiendommelig pikant smak, som han knapt hadde kjent maken til, og dessuten hadde den denne ubeskrivelige aroma som bare skjønnere vet å verdsette helt ut.

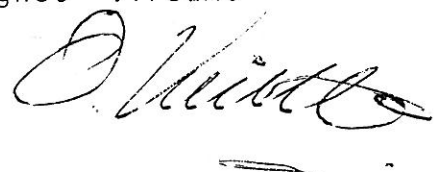
Det ble helt klart for kapteinen, at denne osten måtte han sikre seg for enhver pris . At Ole var egen og ikke ville selge spilte ingen rolle for kapteinen, det bare hisset han opp, slik at han bestemte seg for ikke å gå derfra før han hadde gammelosten i sin sikkerhet. For å gjøre en lang historie kort. Ole hadde penger nok, så han trengte ikke dem, men det var noe annet som han la frem for kapteinen. Ole hadde skjønt at kapteinen var blitt helt desperat etter denne edle vare, så da kapteinen gikk, hadde han og Ole byttet Forden mot gammelosten.

Ole stod og vinket farvel med et lurt smil om munnen, for denne osten hadde han funnet ved siden av veien under et lite vindfall. Men for å nevne noe mer om Forden, så ein ca. 40 år seinare blei den attfunnen av ein snodig herre med bart. Han blei med i M.H.K.Drammen 1972. Restene etter Forden var desverre ikke stort å skryte av. Baksete, 1 bakskjerm, ratt, framhjul med aksel. 1 dør, kalesjebøylene, speedometer, frontrute og 2-3 stempel. Bakhjula står ennå på ei møkkakjerre oppi Telemark. Styresnekka er brukt til ein slipestein. Messinglyktene blei solgt eller gitt bort til Dag Brenne i Oslo.

De andre delene som er nevnt, har en kar ved navn Rune Askim fått.

Men nå har det dukka opp fleire fine deler fra Forden. Fekk telefon fra Telemark i romjula. Vedkommende sier at det er for innterreserte bare å hente. Men vedkommende må ha med seg en riktig god fullmoden gammelost.

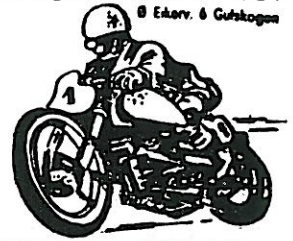
Desegnet VYrsamt



MOTORSYKKELET *Omsetning a/s*

Telefon 83 45 08
 Postgiro 55 23 34 5
 Bankgiro 6138.05.06784
 Østerv. & Gulstogen

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service



DT 50 MX



En
 virkelig
 «off-roader»!

GO YAMAHA ALLWAYS!

Spesialbygget for det norske marked – en motorsykkel som har alle mopedens fordeler. Like velegnet på vei som i terreng. Effektiv monoschock demper, blinklys og bagasjebærer. Den tøffeste trail-mopeden, se den selv

I vår MOP-SHOPI

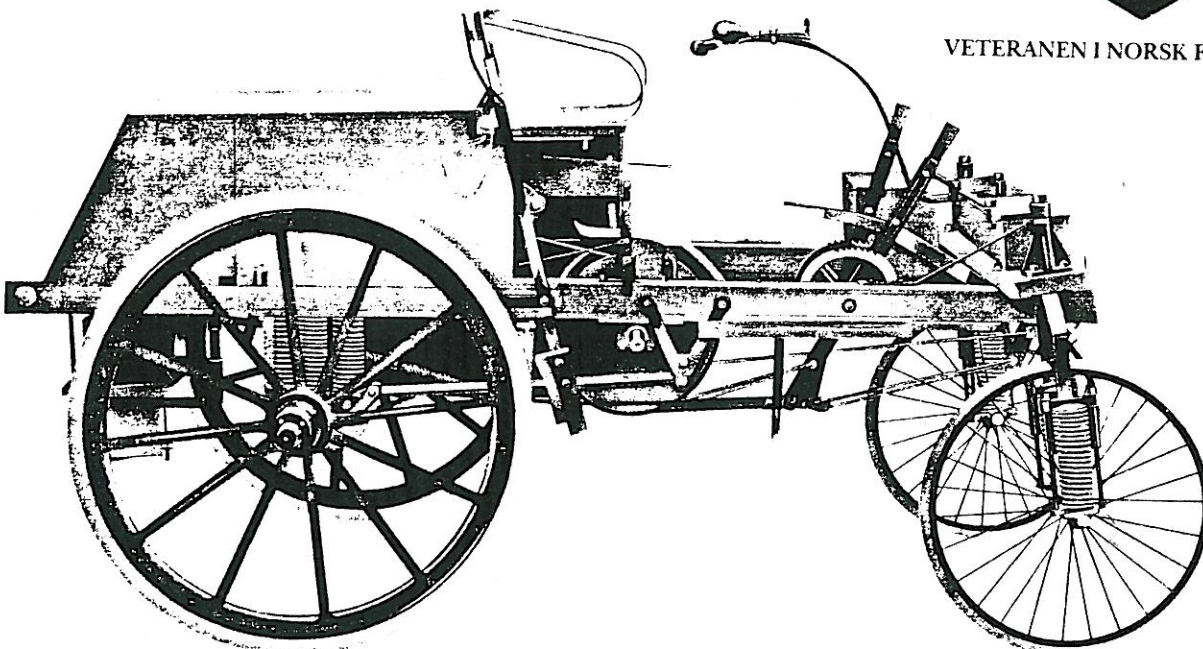
YAMAHA

Kvalitet sparer penger

Importør: HEGNA YAMAHA A.S



VETERANEN I NORSK FORSIKRING



Knight, 1895. Den én-sylindrede motoren på 1565 cc ga bilen en toppfart på 13 km/t.



SAND - SINGEL

ART.NR.
70-71

VI LEVERER ALLE TYPER SINGEL, PUKK, STØPESAND, PUSSESAND, FUGESAND, BLÅSESAND, FILTERSAND, SEMENT, FERDIGMØRTEL.

HAVEHELLER - BELEGNINGSSTEIN - FØRSTØTNINGSMURER - KANTSTEIN

STIGER

i tre og aluminium

FLAGGSTENGER

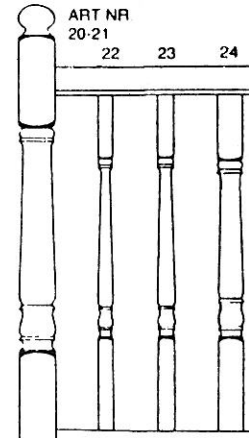
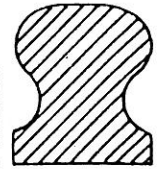
i tre, aluminium, glass-fiber. Disse kan monteres av oss.

FLAGG - VIMPLER

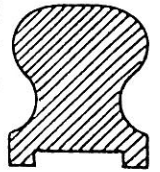
Dreide søyler

til utvendig og innvendig bruk.

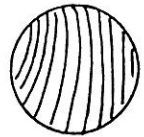
BÅTMASTER

ART NR
20-21
22 23 24

ART NR. 01



ART.NR 02



ART NR 05

Profilerede håndreker i lam. furu

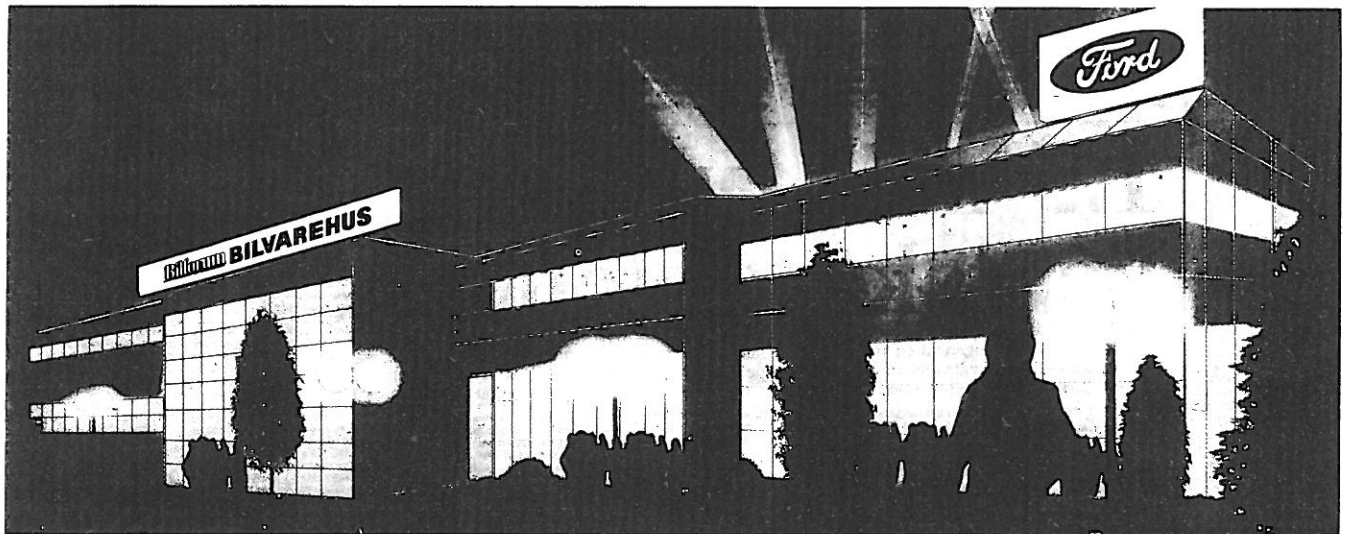
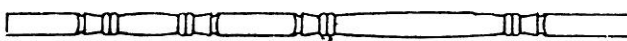
14
13
ART NR
10-11



K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING — BYGGEARTIKLER

Øvre Storgate 45, DRAMMEN. Tlf 03-831955

ART.NR
42-43

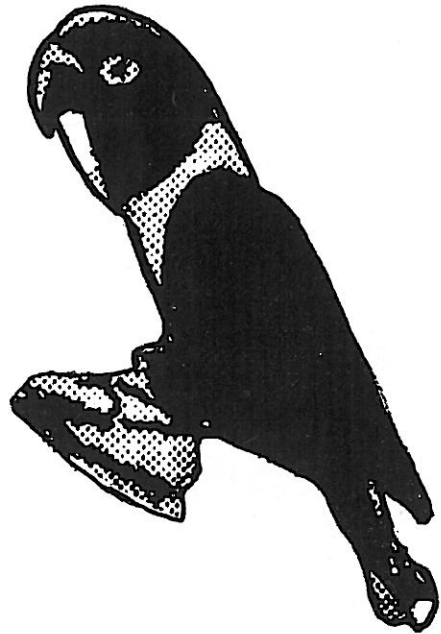
Bilforum

B · I · L · V · A · R · E · H · U · S

Bj. Bjørnsonsgt. 122 Tlf. (03) 81 27 80

Buskeruds største bilvarehus

*Et besøk i
ZOO Centeret
på Brakerøya
er alltid
morsomt, kanskje
det også er
lønnsomt*



Zoo Centeret på Brakerøya har:

- * **GODT UTVALG**
- * **GOD SERVICE**
- * **GOD PARKERING**

Velkommen til en hyggelig handel

DRAMMEN ZOO CENTER


ELISABETH VIKER

FAYEGT. 16 - ENGENE - TLF. (03) 83 09 25

Drosjehøvdingen

DRAMMEN: Alf C. Andersen (86) har reist 46 ganger rundt jorden i sine 46 år som drosjesjåfør i Drammen, og opplevd en rivende

utvikling. Drammen taxisentral som torsdag fylte 75 år, har hatt Andersen som formann i 29 av disse.

 Øyvind Økland

Han er hedret flere ganger for sin innsats, - og for prikkfri kjøring. - Jeg jobbet først som møbelsnekker, men etter å ha kommet tilbake fra militærtjenesten, var arbeidsstokken redusert fra 25 til 8. Det var stor arbeidsledighet, og jeg var heldig som fikk muligheten til å begynne som drosjesjåfør, fastslår veteranen Andersen. - Det begynte med at jeg overtok drosjebestillingen og bilen til en som sluttet i 1926. Det var en Buick '23-modell med syv seter. Jeg fikk derfor mye representasjonskjøring, til og fra Oslo, av bankfolk og sjefer for forskjellige konsern. Greide vi turen på en time var det bra.

- Mye har endret seg siden den gang, sier han. - Høyeste hastighet i Drammen var 15 kilometer i timen, og 45 på landeveien, der man kunne kjøre i timesvis uten å møte en bil. Dessuten ga vi tegn med hånden, og vindusviskerne ble betjent manuelt.

Det var ikke så mye å gjøre i starten. Vanlige folk hadde ikke råd til å ta drosje. Jeg husker at vi kjørte unger rundt i Drammen den 17. mai for 25 øre stykket for at også de skulle få oppleve dette.

Mye overtid

- Det var ikke noen åtte timers jobb, beretter han videre. For å få det til å gå i hop, var en bare nødt til å stå på. Spesielt i ferier og høytider kunne det være mye å gjøre. Det hendte at jeg var hjemme noen timer på julaften og spiste med ungene, og så var det avgårde på oppdrag. Det var slit-somt mange vis. Om vinteren måtte vi ha spade med oss for å spa oss forbi andre biler, om vi skulle være så uheldige å møte noen.

- Har du noen episoder du husker spesielt godt?

- En gang skulle jeg plukke opp en som kom ut fra en restaurant, noe bedugget. «Kjør meg hvor du vil, bare ikke hjem,» sa han. En annen gang skulle en kollega av meg demonstrere hvor

raskt vogna hans startet. Han tok et godt tak i sveiva og dro rundt. Bilen sto dessverre i revers og braste inn i Børsen, mens han sto slukøret igjen med sveiva i handa.

Rivende utvikling

Under krigen ble alle privatbiler inndratt, og det ble derfor en del oppdrag på drosjene. Det var mye imidlertid mye plunder med generatorene, som gikk på treknot, karbid eller trekull. - Jeg var forresten like ved å miste næringsgrunnlaget, fortsetter Andersen. - En del i motoren gikk i stykker, og ingen reservedeler var å oppdrive. Jeg kontaktet en fra Kongsberg Våpenfabrikk, og han var i stand til å fikse dette. Det var dyrt, men det var verdt det.

I 1956 fikk jeg være med å innføre radiotelefoner i Drammensdrosjene som formann i Drammens Taxisentral. Etter det er innføring av data i bilene i 1986 en annen viktig milepæl. Men det var lenge etter at jeg hadde gitt meg, avslutter Alf C. Andersen. Etter 64 år i yrket sluttet han i 1967, men er altså fremdeles «driving strong». Sammen med alle andre pensjonister i Drammen Taxisentral, er han invitert til offisiell markering med festmiddag på Børsen i september.



- Det har skjedd mye på de 75 årene Drammen Taxisentral har eksistert. Spesielt var det moro å få være med å innføre radiotelefoner i Drammensdrosjene i 1956, som en av de første i landet, sier «drosjehøvdingen» Alf C. Andersen (86)



- Drosjebilene mine ble også benyttet til ferieutfukter for familien, som her fra Måbødalen, minnes Andersen.



Bensin – bruk kort!

Stengt stasjon – tom tank . . .

Et minibankkort eller Personkort ville løst problemet. 900 bensinstasjoner med minibankpumper er åpne – døgnet rundt – over hele landet.

Minibankkortet kan du bruke bare i Norge. Personkortet er gyldig i Norge og 164 andre land. Kortene har flere bruksmuligheter.

La oss snakke om hvilket kort som passer best for deg.



Vi er der du er... i Buskerud

- 36 bankkontorer • 36 miniBanker
- direkte kontakt med bankenes datanlegg:
- 18 bensinstasjoner • 5 forretninger

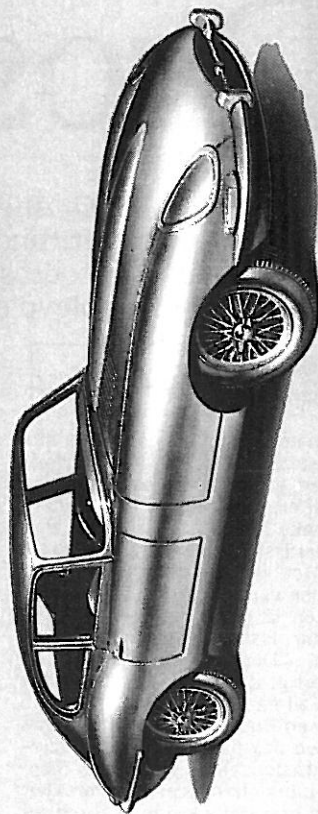


**Sparebanken
Buskerud**

Etiket
brygget
Solo

AASS BRYGGERI - DRAMMEN

 **JAGUAR**



THE CLASSIC MOTOR CARS

FRA ENGELSK TIL AMERIKANSK

Som mannsårs medlem er jeg av ikke ukjente Jan Shetelig blitt oppfordret til å si lyd fra meg. Noen husker muligens at det for noen år siden deltok to ROVERE i løpsammenheng. For å rette opp en tilstadiis tilbakevendende trykkfeil så har min ROVER i flere sammenhenger figurert med Jan's eierforhold.

Vedlaste bilde viser undertegnede DA registrerte og Jans AR registrerte ROVER.

....Uansett ..besse Roverne har nå nye eiere i klubben vår. Undertegnede Geir Hanevold har dog ikke forlatt interessen for samle biler.

Det var en gang for ca 10 år siden det hele begynte.

Med usømmelig pågangsmot ble en Rover innkjøpt for 500 kr og maratonrestaurert på ett år. Da denne ble kjørbær var tiden kommet til å handle et nytt objekt. Som fattig student er det pengene som er problemet. Jan var i gang med sin 27 Chevy, så hvorfor ikke se på amerikanske biler. Etter noen tid kom det meg for øre at en kar fra Lier hadde en Chevrolet 1931 stående. Bilen hadde antaselig tilhørt en Arne Treffan fra Vikersund (har noen historie om bilen?) men var nå eiet av Tormod Brenna.

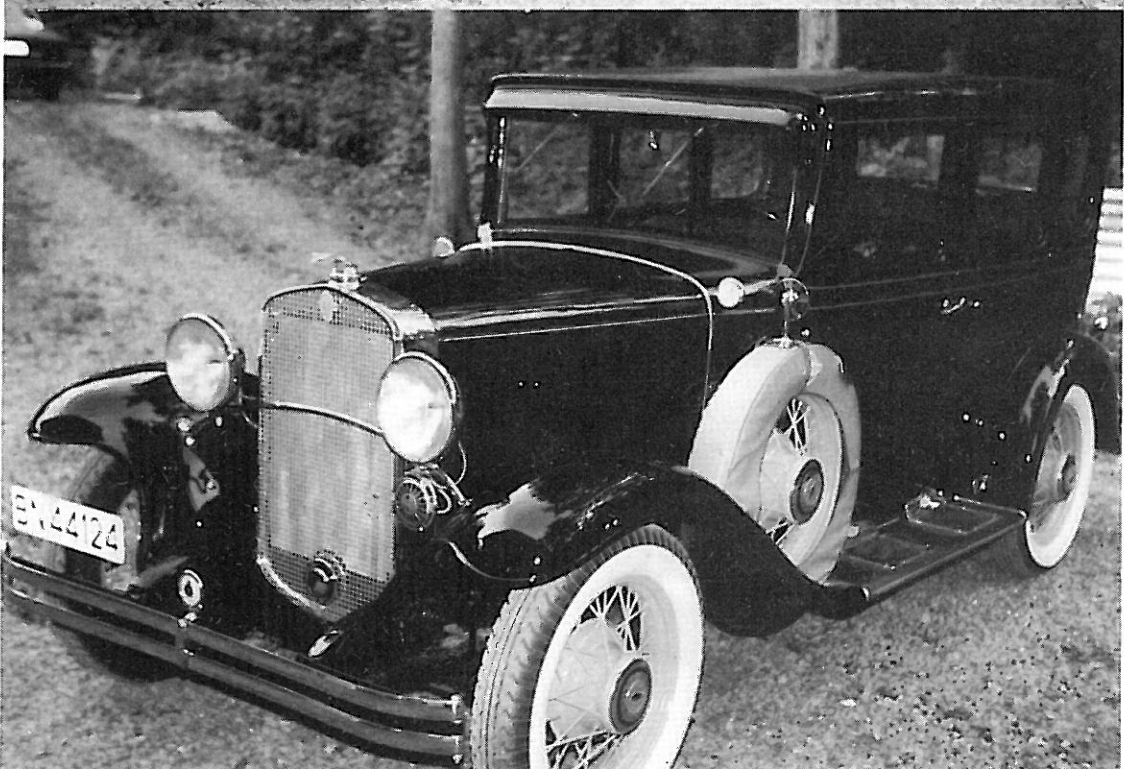
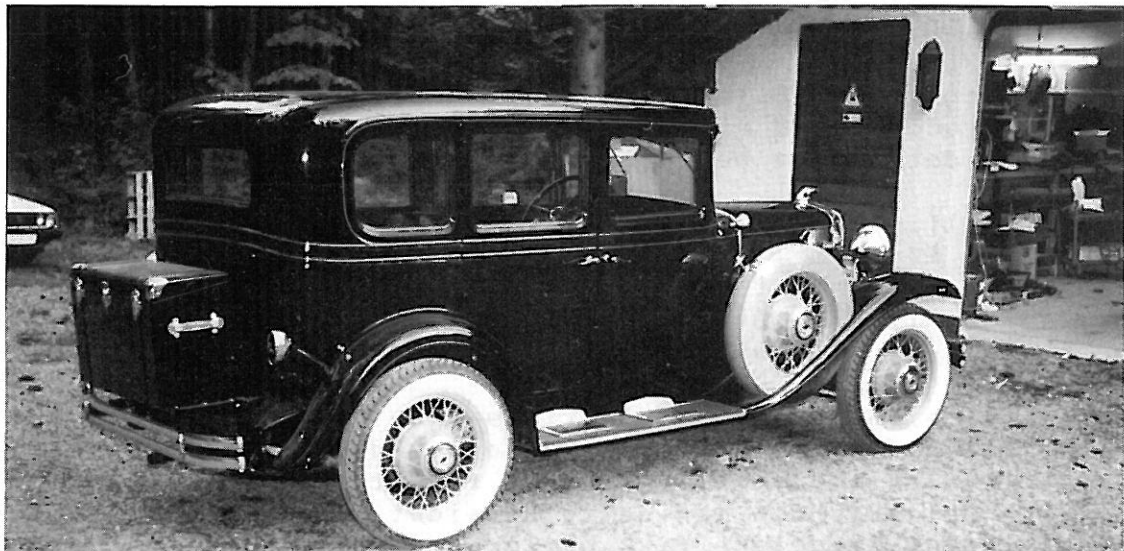
Vel fremme på lagringsstedet fant vi noe som antaselig var en Chevrolet 1931. Den var elendig og manglende deler var lagret på ymse steder bla. i Oslo. En lensere rekonoseringstur resulterte i at vi konkluderte med at de fleste delene nok var med.

I sum ville det ferdig restaurert bli en Chevrolet Special Sedan 4 door .

Bilen var "billig" og kjøperen var villig. Prisen ble satt til 5000 kr. Etter møysommelig boksering befant restene seg fastsurret med tau på bilhenger. Det vedlaste bildet viser en annen av klubbens kjente fjes nemlig Tor Stein Hella (tatt for 9 år siden) ... ser heller betenkt ut. Heldigvis var den etterfølgende tidshorisont ukjent.

Bilen kom hel hjem, og et "midlertidig skur ble bysset". Det som ikke allerede hadde fallt av ble løsnet, og diverse kornvekster som hadde levd en anonym tilverelse i forsetet ble gravd ut. Den sykelige belastningen med dette arbeidet ble for stor, så karrosseriet og platedelene fikk hvile et års tid. Chassiet med motor og drivverk ble fullstendig overhålet. Det var en stor dag (3år etter) da motoren startet. Etter tomsangskjøring i 10 min. ble olja sjekket ...den var melkevit...vann i olja. Etter intens feilsøking ble det konstanterert sprekke i blokka. Motoren ble demontert ,blokka sveiset og er fortsatt tett.





Motivasjonen var ikke på topp idet nesten alt var dårligere enn fryktet. Kulelagerene i bakakselen hadde delt seg, men utrolig nok hadde Abra Kulelagerservice i Trondheim denne utsatte lagertypen.

Det meste av drivverket var nå operativt ca. 4 år etter start. Restene av karosseriet ble sveiset opp og nesten alt treverk laget nytt.

Som noen vet er plastskur lite behagelig å jobbe i vinterstid. Til mine foreldres forskrekkelse befant det seg plutselig en Chevrolet sammenmontert i vedkjelleren. Etter prøvemontering ble alt demontert og montert sammen på nytt i plastskuret påsken 5 år etter start.

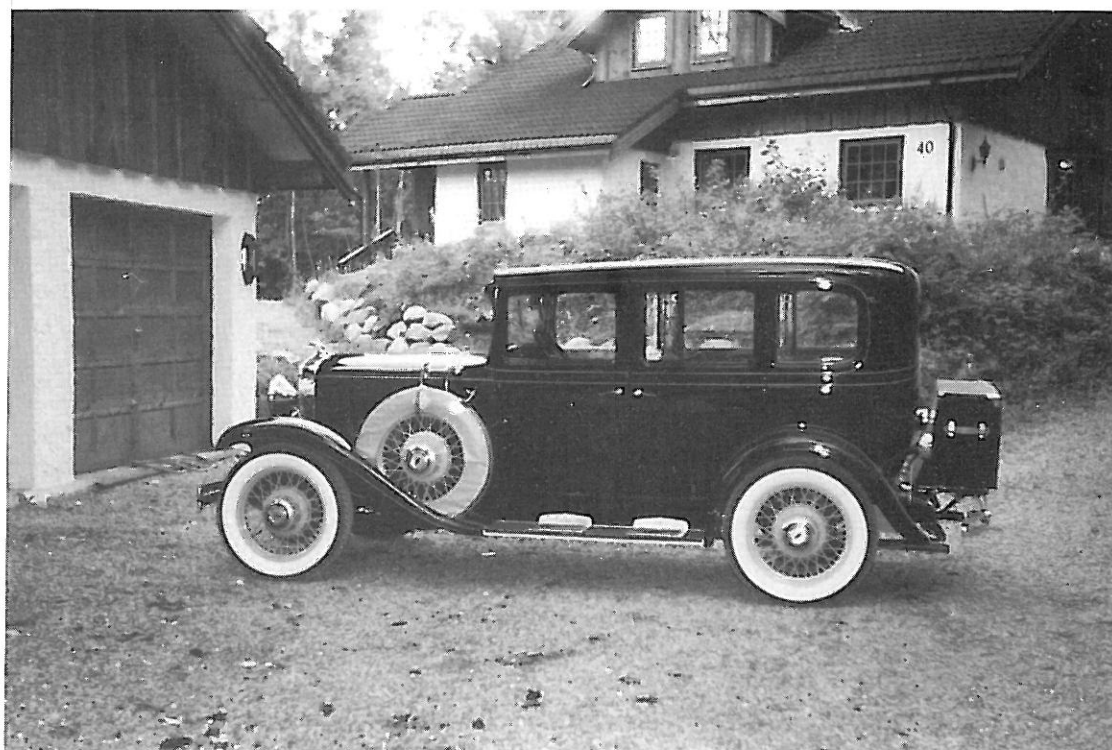
Bilen ble lakkert innvendig og grovsparklet utvendig.

Tre år sikk med til hus og garasjebygging. I tillegg ble en 1956 nyffield traktorgraver og en liten traktor (1956) satt inn i operativ drift på tomte. Skikkelig isolert verksted ble innviet høsten 88 og Chevyen ble startet og kjørt for egen maskin inn. Intens jobbing frem til høsten 89 ga resultater. Bilen ble registrert, og til eierens glede har den nesten ikke stoppet i løpet av de 50 milene jeg rakk å kjøre før sesongslutt.

Vinteren skal benyttes til montering av komplett interiør fra Hamton Coach i USA. (Det var her Rover pensene havnet) Firmaet har levert et nydelig stykke arbeid til 15000 kr alt inkludert.

Efter ca 10 års arbeid vil bilen bli å se denne sesongen i løpssammenheng, noe jeg ser frem til. I god tradisjon er vel tiden nå moden for å se seg om efter noe nytt...som kanskje tar litt kortere tid å restaurere. Vedlaste bilder før, under og efter restaureringen av Chevyen taler for seg selv. Har noen en rimelig åpen toseter?

Hilsen Geir Hanevold
Hanevolveien 40
1370 Asker



Den siste trikken på gamle tomter

DRAMMEN: Eldre drammensere gned seg tvilende i øynene på Landfalløya mandag kveld, for var det ikke en lys levende trikk som rullet forbi? Se, der står den på sin gamle plass



Oddbjørn Lervik
Thor-Egil Tjugum (foto)

Neida, det var ikke noe synsbe- drag, det var en ekte Drammens- trikk med lang stang på taket som dukket opp på gamle tom- ter. Faktisk den eneste gjenvær- ende av byens sagnomsuste trikk- er som nå er omhyggelig re- staurert av fire «buss-gærne» en- tusiaster. Nærmere et årsverk har Nils Zimmermann, Ole Kris- tian Grepp, Jan Helmen og Vi- dar Såtvedt tilsammen brukt til å sette i stand den 51 år gamle trolley-bussen. Mesteparten av fritiden deres siden september i fjor er gått med til grundig reha- bilitering og restaurering av bus- sen som var i heller miserabel for- fatning da de startet. Nå fremstår den som en splitterty stasvogn

og en verdig påminning om en viktig del av Drammens samferd- selshistorie.

– Det var adskillig mer arbeid enn vi regnet med på forhånd, og det gikk litt tregt med oss nå på slutten, men nå ser i hvert fall Drammens siste trikk ut akkurat slik som da den var ny i 1938, sier Nils Zimmermann til DT-BB. – Det var ikke tilfeldig at vi valgte å legge «jomfruturen» til 5. juni. Det er jo verdens miljøverndag og trolley-bussen er jo svært miljøvennlig. Den hverken foruren- ser eller bråker. Dessuten skal trikken vises fram på en buss- messe på Marienlyst denne uken.

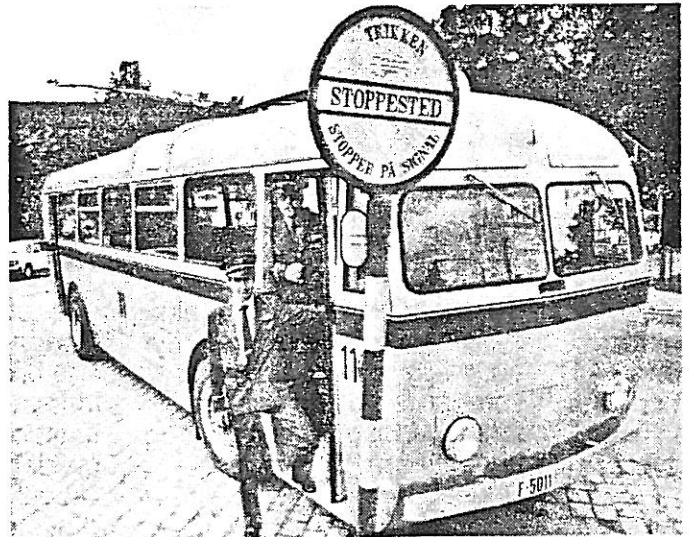
– Hva har dere gjort med den?

– Vi begynte med å skifte ut plater utvendig, sparkle bulker og fjerne rust rundt vinduene. Så la vi nye plater i taket og malte

i Trikkesvingen ved Landfalløya kapell! Og den ser jo helt ny ut – med den velkjente sølvfargen og seter av rød oksehud!

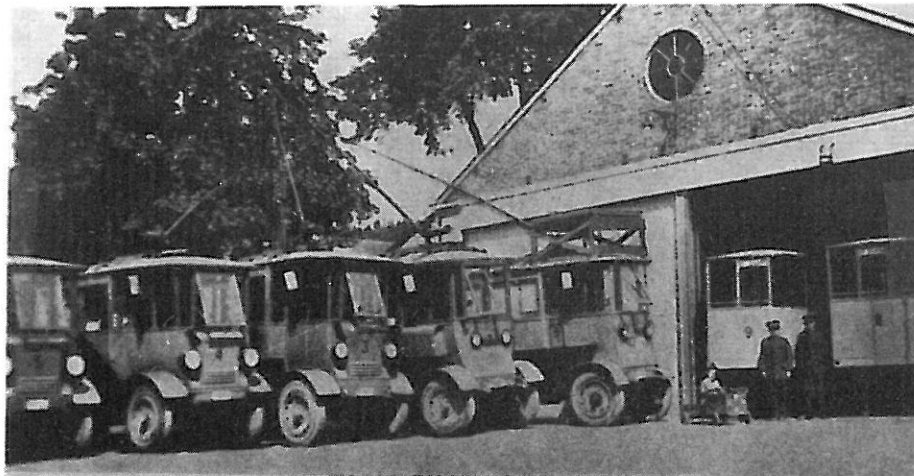
dem i den gamle fargen. Belys- ningen ble satt i stand. Vi har lagt nye plater i gulvet og nytt gulvbelegg. Trelistene rundt vin- duene er slipt og lakkert. Tvil- linghjulene er kommet på plass bak. Skikassen bakerst er utbed- ret av AMO-s nteret. Bussen er lakkert i den velkjente sølvfar- gen, men det er gjort av profesjo- nelle fagfolk. Videre har vi fikset snoren som plinget når man ville av. Førersetet er istandsatt og se- tene har fått tilbake ekte okse- hud slik det opprinnelig var.

Trikken eller Drammen Elek- triske Bane var i drift fra 1909 til 1967 og trafikkerte strekningen Landfalløya-Merket-Brakerøya. De siste årene Trikken kjørte, var ruten begrenset til Vårveien-Mer- ket. Denne siste gjenværende av de gamle trolley-bussene kjørte rundt i Drammen i 29 år, fra 1938 til nedleggelsen i 1967. Siden den- gang har bussen stått og rustet på et lager i Oslo. Den tilhører nemlig Lokaltrafikkhistorisk Forening som har lånt den ut til Drammen.



Nils Zimmermann t. v. og Ole Kristian Gripp er stolte over den gamle trikken.

Som bildet under viser hadde det vært en viss utvikling på vognenes utseende fra de første til de siste trolley- bussene. Her er de første vognene samlet utenfor garasjen.



Sladder, mobbing osv

v/Asle

Etter forrige nummers harde åtak på menneskenes fjerne granner, hallingane vart televerket teføyrt mykji peng då formannen deira ringde te underteknade. Me skulle nok få sjå at hallingar ikkje berre fer med prat, men at dei e skriveføre med. Det vart lova stoff frå dalen før detta nummer skulle leverast te prenting. So no sit eg her utan stoff frå nokon kant - hverken frå Burma, Thailand, Gol, Høvet eller Gørsvik. Om det finnast noko frå hallingane i dette blad so kom brevberaren med det morgonen etter at eg skreiv, altså i aller siste stund. Om so er, so er det stor framgong frå tidlegare. Før alle som undrast ka som gjeng føre seg i Hallingdal, dristar me uss te å vise billete tå ein registrert halling i ferd med å gjere noko dei verkeleg kan!



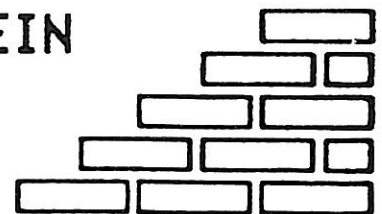
På generalforsamlingen i oktober var alltid nesevise Oddleif Kvålseth frampå og uffa seg. Nå var han frustrert over alle 50-talls kjøretøyer som dukket opp. Etterkrigs saker hadde lite i vår klubb å gjøremente han. Det er lov å mene dette, men nå har jaggu betongbonden kjøpt seg en slik bil selv. 1953 OPEL OLYMPIA har han hentet seg. Attpå til i nabolaget til ovenfor avbildede herremann fra Nesbyen. Vi regner med at Oddleif ikke tør møte opp noen steder med denne bilen.

Oddleif Kvålseth

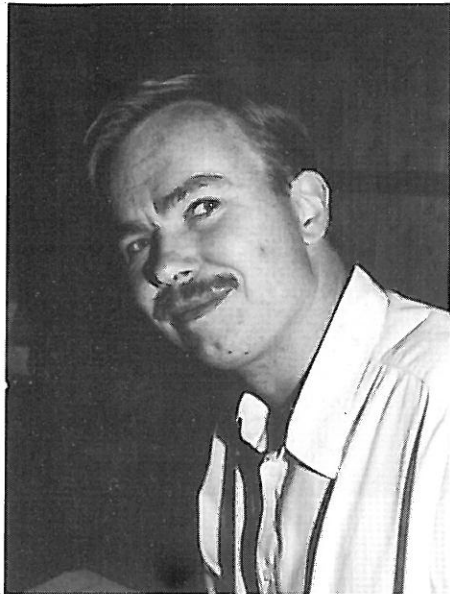
ALT I MURING

PEISER-SKIFER-NATURSTEIN

TLF: 03-880430



Mobbes skal som vanlig æresmedlem Alf. I et heller fuktig guttelag falt det seg slik at Alf fant sin dronning for kvelden. Som alle vet er utroskap lite lønnsomt. Dessverre for den rusede så var dronningen en veps som satte kursen for isenkramselgerens heller voluminøse akterseksjon. Den kunne jo ikke bomme. Som bildet viser er Alf opptatt med å fjerne brodden (eller er han i ferd med å bli narkoman - bildet kan se mistenkelig ut).



Formann i Hestehagans frivillige brannvesen, Bjørn Erik Nebell, klarte ved god markedsføring under generalforsamlingen å tilegne seg det prestisjetunge vervet som redaktør av dette organ. Det var i oktober ifjor. Derfor var det vel litt mye forlangt at han skulle greie å ha noe klart til deadline 15. januar! Håper du er klar til neste deadline 15. mars. Endelig fikk vi noe på dette individet også. Som tidligere nevnt har han en slående likhet med sin egen bil. Som den perfektionist du vil mobbesjefen anbefale deg å anskaffe blanke fortenner og et par fettkuler i panna. Tenk hvilken flott brannbil-imitasjon!

Drammen Høvlerei a.s

alt i trelast, spiker, stift, isolasjon, innredninger mm

Kreftingsgate 33, 3000 DRAMMEN

Tlf 03-837193

Forøvrig har juletiden vært preget av lite omtalelsesverdige hendelser. Så vidt vites har ingen blitt gifte, skilte, arresterte eller på annen måte gjort seg bemerket. Oddleif har ikke blitt far, Tore Bjerke har ikke kjøpt seg buss, det har sikkert Arild Karlsen gjort, Jan-Ove Regstad har dog hatt oppvisning i nakendans, noe vi kommer tilbake til senere. Reidar Schumann-Olsen har fylt 45 eller 47 år, Gunnar Kjemperud har ikke slutta å røyke, derimot har visst Kjell Thon meldt seg på i løp. Hr Wang er sterkere tilbake neste gang med adskillig mer mobbestoff.

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

INNBYR TIL

motorhistorisk ÅRSFEST

PÅ DRAMMENS BALLKLUBBS HUS PÅ ØREN I DRAMMEN

Lørdag 17. februar 1990

Festen starter kl 18.00 og varer til 01.30

Alle deltakere medbringer smørbrødfat
Kaffe og kaker serveres av festkommiteen
Øl og mineralvann selges i lokalet

Levende musikk ved topporkesteret "Torbjørns"

Kuvertpris kr 140,-

Eventuelle spørsmål kan rettes til:

Tore Fridheim, tlf 871057
Helge V. Skistad, tlf 874710

Bindende påmelding sendes Tore Fridheim, Otilie Biesv. 13, 3027 DRM. .
innen 7. februar 1990

Navn:..... Tlf.....

Antall personer:.....

Betaling foregår ved ankomst festlokalet.



Hilsen festkommiteformann Tore Fridheim med mannskap Helge V. Skistad
og Leif Magne Nielsen.

WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

Blad i abonnement

Returadresse:

Motorhistorisk Klubb
- Drammen

POSTBOKS 2193 3003 DRAMMEN

PARAFIN OG FYRINGSOLJE

Wang Auto

PARAFIN
FYRINGSOLJE
AUTODIESEL

- DRAMMEN
- SVELVIK
- SANDE



- Motoroljer
- Gearoljer
- Hydraulikkoljer
- Spesialoljer
- Smørefett
- Frostvæske
- Vaskemidler
- Avfettingsvæsker etc.

KJØP OG SALG
BRUKTE BILER



Wang Auto

Asle Wang

Gamlebakken 28 - 3046 DRAMMEN
Tlf.: 03-83 01 12 - Mobil: 094 78099