

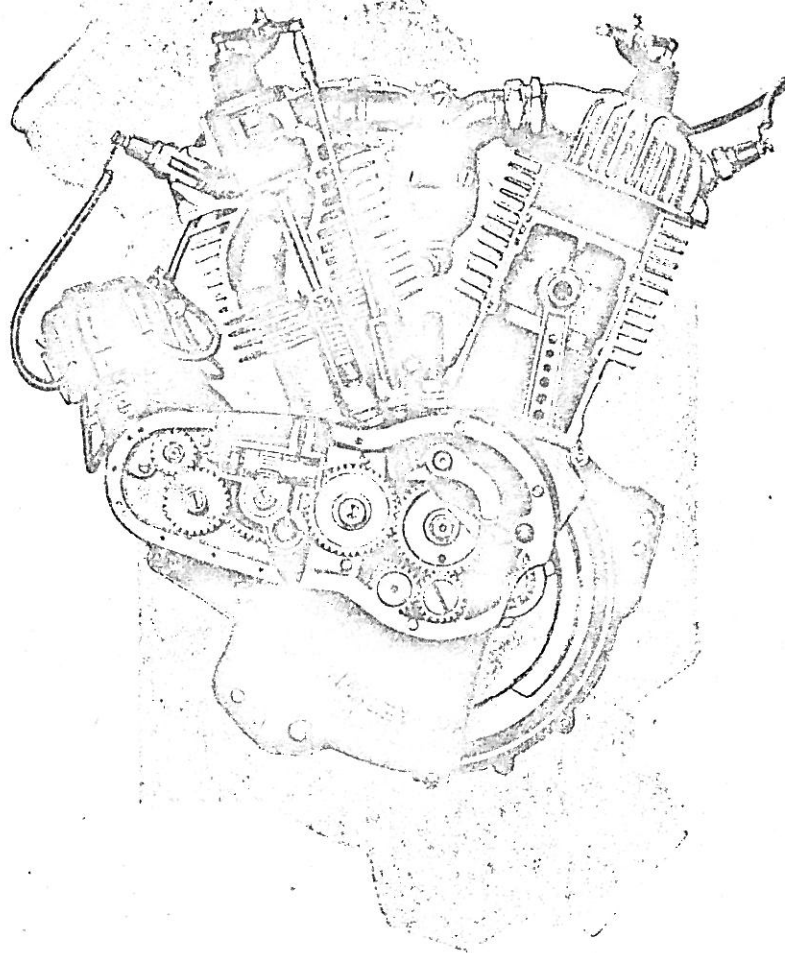
# GAMMELBIL-

NR. 6 / 73 - 2. ÅRG.

SEPTEMBER 1973

# posten

- ORGAN FOR VENNER AV GAMLE AUTOMOBILER OG MOTORSYKLER -



1924 Harley-Davidson Motor  
utstyrt med aluminium legering stempler.



# RE DAK SJO NELT

Det må innrømmes at det ikke er uten et visst vemod vi kan konstaterer at høsten atter er over oss, og at sommeren definitivt er forbi. Forhåpentlig en sommer som har vært både til glede og hygge for oss alle!

Vi står altså foran en ny møtesesong; - ikke mindre enn 10 månedlige samlinger skal gjennomføres i det kommende året, og kanskje blir det også i tillegg til møtene etpar mer festpregede samvær. Vi får se....

## ... TAKK!

Redaktørens "nødrop" om en brukt og billig skrivemaskin for stensilskrivning fikk en meget umiddelbar respons. Disponent Peter Wessel gikk nemlig øyeblikkelig "til kjellers" etter en meget god URANIA kontormaskin, som på vårt junimøte vederlagsfritt ble overrakt til redaktøren av Øivind Vikør på hr. Wessels vegne.

Redaksjonen vil herved få rette en oppriktig takk til disponent Wessel for hans flotte gave; - og forsikrer at den skal bli flittig benyttet. Hjertelig takk.....!

## Regnskap

Kassabeholdning, 6. juni.....	kr. 745,-	25
+overskudd på utlodning og kaffespleid.....	kr. 150,-	
	kr. 895,-	25
Leie av møtelokale 6/6.....	50,-	
Leie av campingplass v/Eike-		
ren Kr.Himmelfartsdag	100,-	=
	kr. 150,-	
=kassabeholdning	kr. 745,-	25

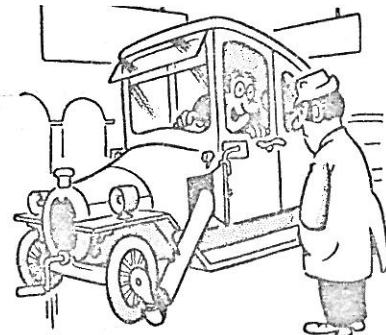
Av de saker som bør stå først på vårt program i høst er å snarest få ordnet opp med et "offisielt" klubbnavn på vår virksomhet. I samme forbindelse er det vel også på tide å avgjøre de mere organisasjonsmessige formalitetene som skal gi oss status som egen klubb; ettersom denne utviklingen neppe lar seg stanse. Dette skulle vel være en naturlig oppgave for vårt allerede bestående arbeidsutvalg, og bør antagelig prioriseres. Det har kommet svært få forslag til navn på klubben, men dette kan ennå rette på seg.....

GAMMELBIL-POSTEN's redaksjon har blitt et problem fattigere, i og med hr. Wessels fine gave, en "URANIA" kontorskrivermaskin, som gjør stensilskrivningen til noe nær en fornøyelse. Vi har dermed kun ett problem i vårt redaksjonelle virke, nemlig bildegjengivelsen. At dette er vårt svake punkt vil hver og en se ved å bla i avisen, og vi er her henvist til å gå "tiggergang" når bildesidene skal lages. Ettersom vårt opplag er for lite for offsett-trykking til forsvarlig stykkpris, finnes det to andre alternativer, da "tiggergangen" snarest bør ta slutt. Vi kan -: ENTEN få laget elektrostensiler (som koster kr.22 pr.stk.) og fra disse "trykke" bildesidene i nesten ubegrensede antall på vår egen stensilmaskin, ELLER gå til innkjøp av en "ELECTRO-REX" stensil-brennemaskin og selv fremstille elektrostensilene. Denne maskinen er imidlertid såvidt kostbar (cirka 10.000,- kroner) at vi vel foreløpig må legge denslags planer bakerst i skuffen. Imidlertid er herved vårt hovedproblem i avisfremstillingen tilkjennegitt for offentligheten, slik at man kjenner årsaken, om det skulle bli sparsomt med illustrasjoner i GAMMELBIL-POSTEN.

Ø.L.

## NESTE MØTE...

...blir altså den 3. oktober, hvilket er månedens første **ONSDAG**. Vær vennlig å ta med kopp, så avlastes "oppvaskgjengen" betraktelig.....!



- Hvis bremsene svikter, har De denne utveien...

## V Å R T J U N I M Ö T E.

Da vårt siste møte for ferien gikk av stabelen onsdag 5. juni, hadde værgudene tilsynelatende lagt alle kluter til for at vi (for en gangs skyld) skulle få skikkelig vær når vi møttes. I den deilige sommerkvelden viste de 30 tilstedeværende tendenser til å helst ville være ute, og de som valgte det gikk i og for seg ikke glipp av så særlig meget, ettersom møtet ble et rent "pratemøte" med kaffekos. Det var da også såvidt mange som kom i gammelbil, at mye av tiden gikk med til å beundre bilene, som var (i alfabetisk orden)-:

BUICK 1939 4-d. sedan tilh. Per Bakke, -Essex Roadster 1929 tilh. Erling Thorbeck, -Ford "A" Tudor Sedan ("preste-forden") tilh. Mads Jostad, -Plymouth 1934 4-d. sedan tilh. Alf Bryhn, og Plymouth 1934 Coupe tilh. Tore Ödegaard.

Det ble imidlertid også tid til utdeling av nytt nummer av GAMMELBIL-POSTEN, og denne gangen fikk vi også utlodning (!)Resultatet av denne ble slik-:

1 sett bor,	vunnet på lodd N-46 av Elling Henriksen,
1 mini-baufil,	- - - " - - - N- 5 av Leif Petersen,
6 drammeglass m/ veteranbilmotiv,-	- - - " - - - E-\$\$ av Roar Sørensen.

Dermed bröt man opp, med ønsker om god sommer og på gjensyn på de mange arrangementer sommeren igjennom, eller iallefall på vårt neste møte, onsdag 5. september.

ref.

---

### SVAK OPPSLUTNING VED N.V.K.s "LOPPEMARKED" I NESBYEN I PINSEN.

N.V.K.s loppemarked på Rolökken Camping i pinsehelgen (9.-11.juni) ble ikke det som det kunne blitt. Riktignok var ikke værgudene særlig nådige overfor arrangørene, idet en iskald nord-vestlig kuling gjorde utendørstilværelsen temmelig barsk;men oppslutningen fra N.V.K.s medlemmer var heller dårlig.

De fleste deltakere ankom allerede på fredagskvelden, men pinseaften forløp allikevel ganske uvirksom, slik at selve loppemarkedet først kom igang ved 12-tiden 1.pinsedag.

Bare 5-6 personer hadde deler å tilby, men utvalget var til gjengjeld ganske variert. Fra "våre kanter" var Leif Rust/Tore Woldstad kommet med en lastebil full av ymse deler, og Reidar Kristiansen hadde dess-  
(FORTS. NESTE SIDE)

uten et utvalg av ubrukte deler, bl.a. endel Ford V-8-saker. Vi merket oss ellers at prisene på gamle deler lå på et urovekkende høyt nivå; -enkelte later til å ha spekulative tendenser når de merker at det finnes et behov for de tingene de har å tilby, og det er en meget uheldig utvikling.

Loppemarkedet var forøvrig bekjentgjort i lokalpressen, og mange hallingdøler fant veien innom Rolökken for å ta tingene i nærmere øyesyn, -ikke minst de 7 gammelbilene som sto oppstilt ved veien. Disse var -:

BUICK 1926 7-s. limousine, tilh. Dag Johannesen, Oslo  
 BUICK 1929 Roadster, tilh. Per "Buick" Johansen, Horten  
 ERSKINE 1927 Touring, tilh. Tore Nyebak, Bergen/Oslo  
 FORD "A" 1930 Town Sedan, tilh. Tore Woldstad, Hokksund  
 LANCIA 1925, "Lambda", tilh. Einar Lund, Sandefjord  
 NASH 1928 Sedan, tilh. Arne Hammer, Oslo  
 WOLSELEY 1934 (åpen 4-s.) tilh. Hans Chr. Thygesen, Teie

-og dessuten:

MERCEDES BENZ "300" 1952(?) tilh. Per Bakke, Kongsberg  
 RILEY 2½ ltr. 1949, tilh. Tore V. Fjeld, Jessheim.

Allerede ved 15-tiden 1. dag brøt de første deltagerne opp fra Rolökken, og da "GAMMELBIL-POSTEN" forlot stedet et par timer senere, var det ingen tvil om at loppemarkedet var definitivt over.

Ö.L.

+++++

#### LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.....

Under vår tilstedeværen på Rolökken Camping i pinsen, ble det også tid til å "besiktige" Per Dokka's CHEVROLET 1927 "Coach" (2-d.sedan), som står på hans hjemsted på Lia skole på Liudden. Per trenger sårt til 2 gode forskjermer, -innsatser m/ring til frontlyktene, samt 2 originale baklamper, om noen kan hjelpe han med det.....

For mange er det et mål i livet "å kjøpe seg en Ford"; -andre ser på en CADILLAC som sitt livs mål. Hva sier De da om dansken Palle S. Jensen fra Ringe på Fyn, som nylig var i Göteborg og hentet en CADILLAC. Han har fra før av 27 stk. CADILLAC'er; -dette var altså hans 28.de..!

Med sorg må vi konstatere at en PLYMOUTH 1934-modell 4-d. sedan (hjemmehørende i Drammen og inntil nå registrert på F-751) går en noe tvilsom skjebne imøte. Bilen er nylig innkjøpt av firma BILRINGEN i Tollbodgt. (visstnok for kr. 5000), og man har tenkt å forvandle PLYMOUTH'en til et glorrete reklame-medium i "hot-rod"-stil. Synd, -meget synd..!

Fra DAGBLADET har vi sakset følgende: Bilen til gangsterparet Bonnie og Clyde Barrow innbringer atskillig mer penger enn det berømte paret noen gang klarte å karre til seg. Den bilen de kjørte i 1934 da de ble drept, en FORD "De Luxe" 1934-modell, er etter suksessfil-

(FORTS.NESTE SIDE)

men blitt vist over hele USA – og har innbrakt heke 26,5 millioner kroner bare i inngangspenger!

Fredag 15.juni var Tore Ödegaard's dag. Da var han nemlig i Holmestrand og hentet skilter til sin Ford A Town Sedan 1930-modell, som nå er hel-restaurert og kjøpreklar, Nummeret på Tores FORD ble KZ-13199, men vi begriper fremdeles ikke hvorfor han ikke registrerte i Drammen, hvor han visse- lig hører hjemme.....

Ellers hører våre "lange" örer at Bjarne Holmen har overtatt Per Gran-Henriksen's HARLEY DAVIDSON 1920, og at Arne Kr. Karlsen har kjøpt Reidar Kristiansen's fine BUICK 1935, som er en åpen 5-seter med reg.nr. C-1935. Reidar har på sin side kjøpt alle V-8-greiene til Mads Jostad (han har lenge önsket seg en FORD V-8 2-s. cabriolet, har vi hört). Det eneste Mads nå har med V-8-motor er den digre CADILLAC'en fra början på femti-tallet.

På byttemötet på Vestre Spone fikk Öivind Viker et tips av Birger Kirkedelen fra Leveld om en Chevrolet ca. 1925 som skulle stå i Votnedalen i Hallingdal, og han var oppe i pin- sen og sjekket. ~~www.arkiv.no~~ (trykkfeil!) I week-end'en 16. og 17. juni var Öivind og undertegnede oppe og hentet Bålen, som viste seg å være en delvis demontert (antagelig 1926- modell) varebil, med en noe tvilsom varekasse som etter si- gende skal være snekret sammen i Hol for et utall år siden. Som delebil betraktet var den imidlertid verdifull nok, og Öivind trenger både det ene og andre til sin 1926/27 laste- bil (Chevrolet, selvfølgelig!) som han kjøpte av Arild Karl- sen for ca. et år siden, men som det först nå går an å snak- ke höyt om, da hans "bedre halvdel" omsider har fått vite om bilen. (Han tilsto selv, og hun "tok det pent", heter det. Det skulle forresten bare mangle, så "gammelbilfredst" som Evy er blitt etterhvert!)

Norman Thunes heter en herre i Torpo i Hallingdal, som driver et bil- opphoggeri like ved riksveien. Dessverre er hr. Thunes lite villig til å selge deler eller biler, tiltross for at det (antagelig) er det han lever av. Men mye "fint" og gammelt står det på tomta; bl. a, en åpen BUICK 1920, -en Austin Seven 1932, -en Ford T m/lukket va- rekasse, diverse Chevrolet'er fra 30-årene, -en ESSEX/HUDSON, eller rettere sagt Terraplane, fra 1933. Vi fikk imidlertid kjøpt parke- ringsstativ til Holmens HARLEY, så det duger å forsöke...! Ö.L.

# Karlsen bussene har rullet i 50 år

## Men Karlsen selv er gått over til gressklipperen

Ingen sier Karlsen med «r» i Sylling. Der heter det Kal'sn - og Kal'snbussa. Den 22. juni for 50 år siden ble den første av dem svei-

### ASTRID THON

vet i gang i Sylling sentrum for den la ut langs østsideveien mot Drammen. Den ene av de to passasjerene var høylydt bekymret for stabbesteinene på grøttekanten og måtte beroliges av sjåfør Kristoffer Karlsen. Han var 21 og eier av den første buss og bussrute i nordre Lier. Avgang: to ganger pr. dag — også på søndager. — De første årene var faktisk de beste jeg har hatt i denne butikken. Da fantes ingen papirmølle. Vi fikk greie oss selv og gjøre hva vi mente var best. Rutetidene kunne forandres uten søknader når vi mente det var nødvendig. Vi måtte bare passe på å holde oss utenom andres konsesjonsområder.

Det var mindre trafikk på veiene, og folk hadde bedre tid. En halvåres forsøkelse var det ingen som bemerket, sier Kri-

stoffer Karlsen, nå i sitt 72. år og mer opptatt av å kjøre gressklipper enn buss. Det har han overlatt til junior, Arne Christoffer. Det skulle også bli mer tid til jakt på fjellot og fiske på hytta ved Asdøltjern, håper han.

### LITT MER Å GJØRNE NA

I dag er Karlens bilruter et aksjeselskap, etter sammenslåingen med Lierruten ifjor, og har et tyvetalls busser som kjører Lier øst og vest, Øverskogen, Tranbyhøgda til Asker langs motorveien, til Skaret skjønt konsesjonen gjelder til Hønefoss og om Tuverud.

Men det siste er dårlige greier, sier Karlsen som har inntrykk av at kvingene drar direkte til Asker, eller også tar de toget fra Drammen.

Med ca. 40 avganger daglig fra rutebilstasjonen har busselskapet litt mer å gjøre enn i 1923, men takstene er ikke blitt så meget høyere. Den første turen Sylling—Drammen kostet 20 øre kilometeren, eller 4 kroner for hele strekningen. I dag må man betale kr. 5.20. I tredvårene var riktignok prisen nede i halvanen krone. Det skyldes til en viss grad konkurranse med Lierbanen, som begynte å kjøre busser langs vestsidiveien. Persontrafikken på selve banen ble nedlagt for 1930.

### EN VIRKELIG BUSS

Den første Karlsen-bussen skapte opplop på Bragernes forv. I motsetning til de kollektive fremkommelsmidlene som allerede rullet på Konnerud, Gullaug og

Nordre Eiker og var lastebiler med trebenker, hadde Lier-bussen et ordentlig busskarosseri bygd på et en-tonns lastebilchassis til en T-Ford. Det var lys i teket, gardiner for vinduene og skinnbenker langs veggene med plass til 14 passasjerer, husker Karlsen. Iværeren i Lier hadde bygget luksusen og det var hans første buss også. At varmeapparat, defrostere, selvstarter, elektrisk vinduspussere og andre småting manglet, kom av at det

ikke var oppfunnet ennå. Forden hadde kostet 8000 kroner og hadde 20 hestekrefter, men østsideveien hadde da som nå, få alvorlige stigninger og de 20 hestene holdt til å komme opp Tranbybakkene på 1. gear. Om en kjenning skulle samme vei til fots, var det hyggelig for begge parter — etter som sjåføren kunne stikke hodet ut av vinduet og ha noen å prate med under oppstigningen. På vårføre var bussjåførens viktigste ekstrautstyr en øks. På den årstiden måtte nemlig bus-

sen følge sporet akkurat som Lierbanen. Øksen ble brukt til å hugge kjøretøyet ut av de harde hjulsporene ved moting.

### IDEN KOM I DOKTORBILEN

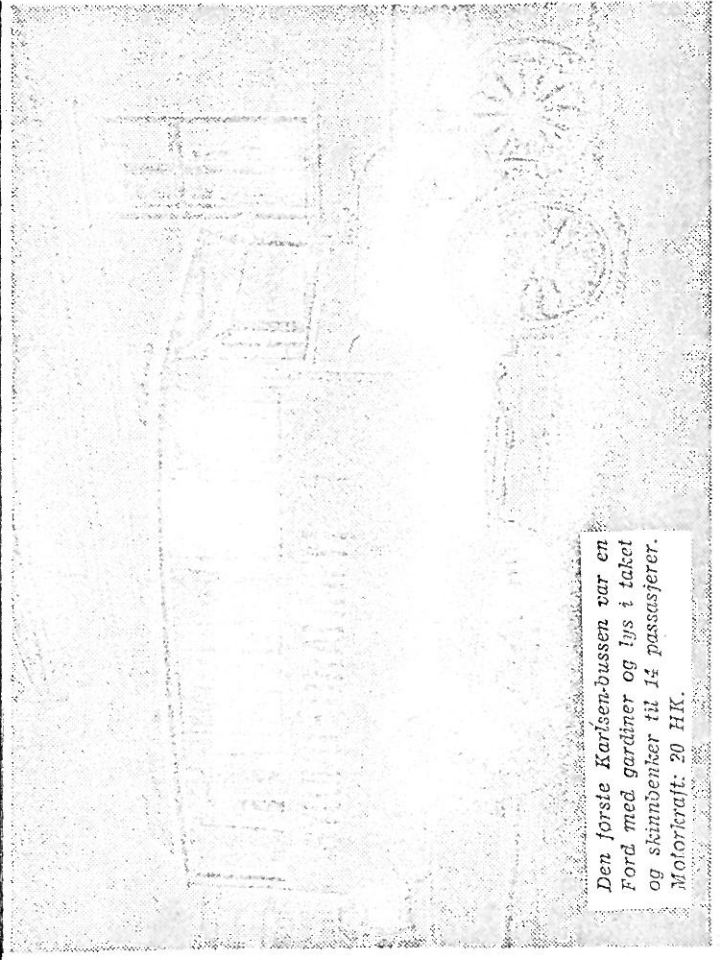
Forden gikk bare en sommer før den ble bybuss i Horten, og Karlsen havnet i vintergarnison. Men sommeren etter var han i rute igjen med et nytt og kraftigere kjøretøy.

Han akttet ikke å slippe ideen han hadde fått som sjåfør for kommunelegen. De dårlige forbindelseene på østside hadde forferdet ham. Riktignok dampet Lierbussen avsted nede i dalen, men for mange potensielle passasjerer var det egentlig like raskt å ta bena fatt i retning Lierbyen som til nærmeste stasjon.

Og så er det gått slag i slag siden. Karlens bilruter kom reaktivt bra gjennom krigsårene, Blendingsforskrifter, rekvireringer og kontroller opp til fem ganger pr. tur, til tross. Knottthugeriet lå i Sylling. Det gikk med to sekker på en tur-retur.

Fem brødre har i tidens løp vært involvert i bilruten. Den første sjåfør som ikke tilhørte familien ble ansatt i 1928. Han heter Thorolf Thollefsen og har vært hos Karlsen siden. Om den kollektive trafikken har Kristoffer Karlsen å si, at den er svak sammenlignet med like etter krigen og først i femtiårene. Det er særlig arbeidsreise som er gått med fra tre fulle busser til en halvfull fra Sylling til Drammen på hverdagsmorgener.

— Det er en utvikling som jeg tror ikke kan fortsette, parkeringsplasser og krav til veinettet tatt i betraktning. Derfor synes jeg myndighetene bør støtte bedre opp om kollektivtrafikken, sier Kristoffer Karlsen — eller Kal'sn som han heter i Sylling.



Den første Karlsen-bussen var en Ford med gardiner og lys i teket og skinnbenker til 14 passasjerer. Motorcraft: 20 HK.

# Rikdom forplikter.

«Penger har ingen tiltrekning på mig, mine millioner gir mig liten glede, når jeg ikke kan gi dem bort og gjøre noe godt med dem».

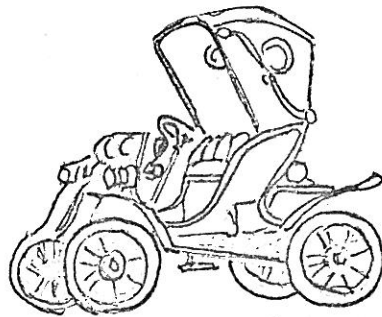
Denne uttalelse har vi hentet fra et intervju som en østerriksk avis nylig har hatt med den engelske bilkonge, lord Nuffield. Morrisvognens skaper. Dette citat kan visseilig settes som motto for en stadig større gruppe av rikmenn både ute og hjemme. Folk flest lider i det hele tatt av vrangforestillinger når det gjelder store industri- og forretningsmenns liv og virke. Det er sikkerlig i meget stor utstrekning karakteristisk for disse sistnevntes innstilling i våre dager hvad den engelske bilkonge videre uttaler til den østerrikske journalist:

«Penger kjeder mig», sier han, smatter på sin korte pipe og drar på skuldrene. «Det forekommer mig ofte at mine banktøttak ikke er annet enn verdiløse papirlapper. Jeg har arbeidet i årevis for å tjene mine millioner, og nu vil jeg «forløse» dem og vekke dem og bringe dem ut i livet. Hvis penger kan leve, så skal mine penger leve, og gi liv og opholde liv. Jeg har ingen fordringer, jeg er fornøyd med lite komfort, jeg klarer mig med en seng og et enkelt, men godt måltid mat. Men jeg vil allikevel sørge for at min formue blir anvendt til gode formål, at den blir fruktbar og gagnlig og ikke bare består av papir».

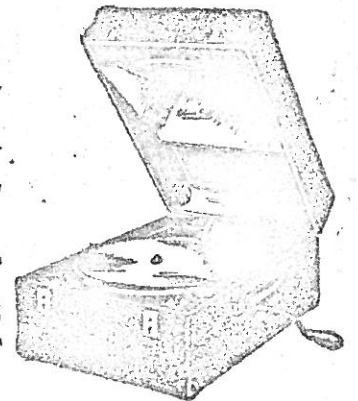
For noen dager siden kastet lord Nuffield en bunke Morrisaksjer ut på markedet, og skapte dermed en børsensasjon. Papirene steg i løpet av 10 minutter med omkring 20 pct. og innbragte eieren — ham selv — inn på 5 millioner pund, med disse penger arbeider han nu.

«Jeg arbeider fra kl. 9 om morgenen til kl. 18 om kvelden», forteller han, «og allerede ved 20-tiden er jeg som regel i min seng. Fornoielser av vanlig art bryr jeg mig ikke særlig om. Jeg sover heller ut for neste dag å være i full form. I de siste år har det imidlertid vært mindre å gjøre for mig. Den kjempebedrift som nu er vokset op utvikler sig mer eller

mindre av sig selv. Jeg føler mig mer og mer som kaptein på et trådløst styrt skib. Men nu først har jeg funnet mening med livet. Igår tjente jeg penger, idag vil jeg gi dem ut igjen. Planmessig, målbevisst og med den samme aktpågivenhet og årvåkenhet som jeg har tjent dem. Å spre dem for alle vinder vilde ikke være noen kunst, heller ikke å gi dem til en hvilken som helst tigger. Jeg vil stille mine millioner i nasjonens og menneskehetens tjeneste».



*Edison*

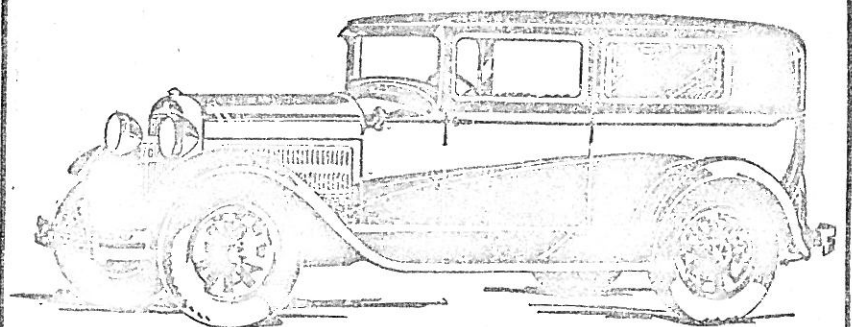


K  
V  
A  
L  
I  
T  
E  
T

AGA BALTIC RADIO, Oslo

# Essex Super Six

The Challenger.



Essex Super Six, 2-dørs Coach.

Kraftig 6-cylindret motor 2 3/4" X 4 1/2". (Bremses ca. 55 hk.) Omkonstruert cylinderhode og forbrenningskammer. Ny »Marvel» forgasser med luftfilter. (Meget økonomisk i bensinforbruk.) Hydrauliske støtdempere som gir en

enesstående behagelig fjøring. „Alemitte" trykksmøresystem for chassis. Automatisk forlenningsinnstilling. Elektrisk bensin- og oljemåler. Tyvsikker tenningslås. Særlig rummelige og komfortable karosserier. Duco-lakeret i vakre farver.

Hudson-fabrikken som fremstiller Essex har i de siste 5 år haft verdens største produksjon av 6-cylindrede automobiler — har den største erfaring og kan derfor levere en kvalitetsbil som Essex til en meget rimelig pris.

Priser:

Åpne modeller fra kr. 5275.00 Lukkede modeller fra kr. 5575.00

Forhandler:

**CENTRALGARAGEN A/S**  
DRAMMEN

Håkon Røine har sendt oss denne artikkelen, som er sakset fra MOTORLIV nr. 22/1932. Jubileet som er nevnt i slutten av artikkelen, gjelder KNA's 25-års jubileum.

## M I N F Ö R S T E B I L.

av minister Sam. Eyde

Grunnen til anskaffelsen av den første store automobil til Norge var den at jeg derved skulle spare tid og uforholdsmessige stråbaser under mine utallige reiser til Notodden og Rjukan. Ruten var jo dengang slik at man først måtte ta jernbanen til Kongsberg, og så hest og vogn over den beryktede Meheia til Notodden og så dra fra Notodden til Tinnoset.

For å være sikker på å få en vogn som kunde klare de veldige bakker på den forferdelige vei over Meheia, måtte jeg sende fabrikkene en profil over stigningene, med den fordring at bilen måtte være sterk nok til å klare alle kneiker uten å bli stående fast. Der var nemlig tidligere gjort forgjeves forsøk med en amerikansk automobil. Den 35 hk. Mercedes ~~XXX~~ som jeg fikk i 1906 klarte brasene, uaktet den riktignok ikke på langt nær kunde møte de fordringer man idag stiller til et moderne kjøretøi.

De vanskeligheter man hadde ved å eie og bruke en bil i de dager er det naturligvis ikke lett å forestille seg. Bøndene protesterte høilydt, autoritetene stilte sig ofte helt uforstående overfor det moderne kjøretøi. Man måtte søke om spesiell tillatelse hos amtmenene til å reise gjennom de forskjellige distrikter, en tillatelse som ikke alltid ble innvilget, og publikum i det hele tatt viste gjennengående det nye tekniske vidunder så megen antipati at det var hverken behagelig eller lett å opptre som banebryter for automobilen i Norge.

Det var en tid da jeg bare 2 dager i uken kunde kjøre fra Oslo til Notodden eller omvendt.

Den forbauselse, opsikt og skrekk den store, røde Mercedes-bil vakte på sin vei var ubeskrivelig. I Drammen, hvor jeg på min første tur gjorde holdt på byens torv, forsamlet der sig over tusen mennesker, og byens politi og brandvesen måtte mobiliseres for å skaffe mig fri passage da vi atter skulde ta veien fatt. Ved siden av chaufføren måtte jeg ha en mann sittende som nesten uavbrutt blåste på et stort horn, på samme tid som det var hans spesielle job å hoppe av og holde og berolige de skremte dyr vi møtte. ~~XXXXX~~  
~~KKKKKKXXXXXX~~ Hva de hestehe angikk, tok de ofte tingen med meget mere ro enn kjørerne. Det hendte at disse lot hest og vogn i stikken og satte tilskogs som om de hadde den onde i helene. Engang hendte dette med en gammel kone som jeg syntes så synd på at jeg selv løp etter henne. Etter en hissig forfølgelse lykkedes det mig å få tak i det gamle skinn, og med gode ord fikk jeg henne langt om lenge overtalt til å bli med mig tilbake å ta automobilen i nærmere öiesyn. Snart blev hun ganske modig, og vi skildtes som de allerbeste venner, hun klappet sogar bilen, men hun betrodde mig senere at hun virkelig trodde det var fanden selv som var kommet kjørende.

Som et kuriosum skal jeg også nevne at der på baksiden av vognen var anbragt en jernstang med svære pigger i. Denne var beregnet på å stoppe bilen vis den skulde stanse i en av de bratte bakkenene og begynne å rygge bakover! Gummien var heller ikke på langt nær så god som den er idag, og punkteringer hørte til dagens orden på de forferdelige og ofte pukkstendekke veier.

(FORTS. NESTE SIDE)

Stort sett var jeg meget fornøiet med min første bil, men det er utrolig hvor mange vondord jeg fikk döie for dens skyld. Selv de man skulde tro bedre om, onderslo sig ikke for å uttale at de syntes det var latterlig av mig å ville anvende et slikt befordringsmiddel i Norge, hvor det ikke på noen måte hørte hjemme. Men når man idag ser Hvilken rivende utvikling motorkjørselen har gjennomgått i vårt land både som direkte befordringsmiddel for befolkningen og ikke minst som transportmiddel for landbruket, da er det mig en tilfredsstillelse at jeg var blandt de første som forutså hvad automobilen kunne komme til å bety i vårt vidstrakte land og at jeg gjorde mitt for å bryte en bresche i den motstand som merkelig nok nesten alltid möter det som er nytt og godt.

Den første gang den store almenhet fikk öinene op for automobilen's betydning som samferdselsmiddel i Norge var da det lytes å skaffe den engelske minister Sir Arthur Herbert lægehjelp 14 timer tidligere enn det ellers hadde vært mulig. Han var kommet så hardt til skade ved en ulykke på Filefjell at Lady Herbert i telefonen forsikret mig om at fikk han ikke lægehjelp innen 12 timer, klarte han det ikke. Det vilde ta 24 timer for nærmeste læge å komme ham til hjelp. Innen 10 timer var læge med sykepleierske fra Oslo med min bil hos ham. Jeg måtte riktignok sitte oppe den natten og ordne pr. telefon med lensmennene, hvor bilen skulde passere og sørge for at veien var kjörbar og klar og flere små broer som ikke tålt bilens vekt blev forsterket. Efter denne tur fikk folk öinene op for at bilen også kunde brukes til annet enn til fornöielsesture for mig. Denne bilturen til Filefjell blev et gjennombrudd for opfatningen av bilens betydning for Norge.

Ved den store mihltærmanövve ved Klöfta i 1907 deltok også den gamle hæderlige bil med megen honnör. Jeg var som vernepliktig major med den gamle Mercedes attacheret H.M.Kongen og den överste ledelse. Automobilen gjorde også her sine saker utmerket slik at dens betydning i felt tilfulle blev fastslått. En annen ting var at jeg den gang, hvis det hadde gjeldt, faktisk hadde kunnet skremme hele kavaleriet på flukt, idet hestene såsnart de mötte den prustende stålmaskine, uansett rytternes anstrengelse, satte avsted i strak galop på begge sider av veien, slik at de på den enkleste stene vettet sig til bilen.

Det varte ellers ikke mange dagene för hestene vettet sig til den.

Jeg har idetheletatt mange gode og lystige erindringer om min første automobil som tilfulle overstråler de mange ubehageligheter og ergrelser. Automobilen har vært mig til megen nytte i mit arbeide. Den har spart mig for utallige örkesløse timer og strabaser på landeveien, og det er med glede jeg idag ser at den med fortjent berettigelse har erobret vårt land som kommunikasjonsmiddel.

I anledning av jubileet er det mig til slutt en trang også å rette min hyldest til Kongelig Norsk Automobilklub som med aldri sviktende loyalitet, diplomati, interesse og energi gjennom de mange år utrettelig har kjempet for å bryte ned de skranker som hindret det epokegjörrende samferdselsmiddelets fremmarsj.

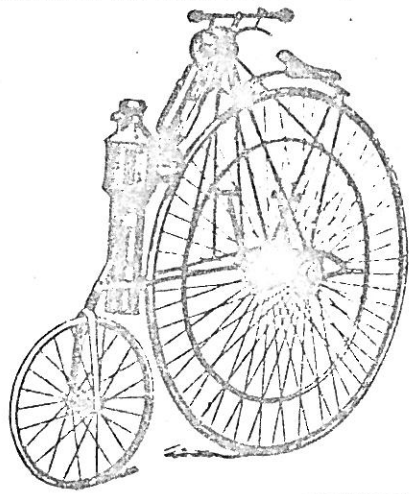
Som en av klubbens stiftere og tidligere formann tror jeg mere enn de fleste å kunne bedöme det uhyre arbeide, som har skaffet klubben respekt og gjort den fortjent til den anerkjennelse den nu får. Jeg sender derfor K.N.A. mine hjerteligste gratulasjoner og de varmeste önsker for fortsatt fremgang og lykke.

Weisbaden i november 1932.

S. Eyde.

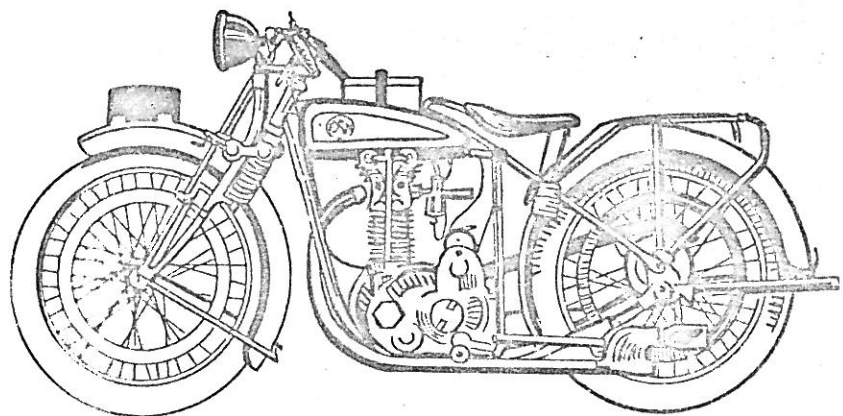
### AN ANCIENT MOTOR BICYCLE

THE ORIGINAL AMERICAN motor cycle dates back to 1884-85. The machine, which was devised by Messrs W. E. and L. D. Copeland, of San Francisco, and exhibited very generally throughout the State, was thus described at the time of its introduction: "The bicycle, it will be seen, is the regular Star pattern. The engine and boiler are planned so as to occupy very little space outside the lines of the machine. The engine proper weighs one pound and twelve ounces, including the driving pulley, and the speed is seven revolutions to one of the bicycle. The engine is capable of making 1,000 revolutions per minute. Enough water can be taken in the boiler to last an hour, and the power of the engine is sufficient to drive the 51-inch bicycle about twelve miles an hour on the floor, or about one mile in eight minutes on the road; hence it will be seen that it would be quite an assistance to the feet in propelling the machine. We presume that it would be necessary to avoid any serious falls, but the inventor claims that it will stand rough handling. By unscrewing a couple of bolts the engine can be removed, when there remains the Star bicycle pure and simple."



# MS- siden

F. N. Motorcykler F. N.



Hvad fordrer De av en motorcykel?

**Fart - Styrke - Holdbarhet - Økonomi - Driftssikkerhet.**

Det er disse egenskaper som fremfor alle udmerker F. N.

Salgsrapport fra Sverige: 500 F. N. solgt i 1926 - 400 F. N. allerede solgt i aar.

Disse tal fortæller bedre end ord om F. N.s uovertrufne kvalitet. Priser: 500 ccm. kr. 1595.00

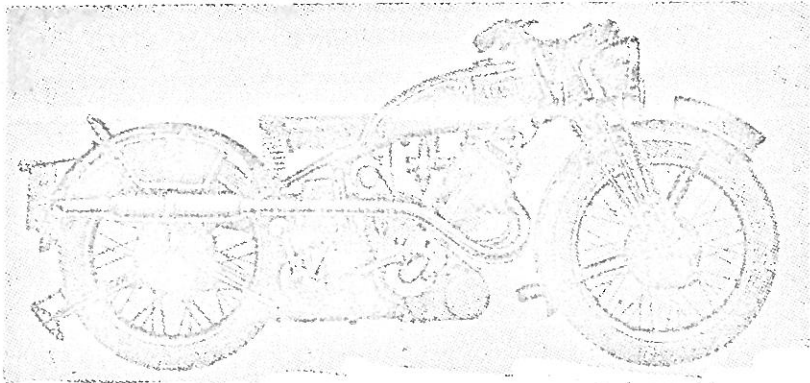
370 ccm. kr. 1358.00. - Rimelige avbetalingsvilkkaar.

Agenter ansættes over hele landet.

Generalagent for Norge: **B. A. BERG & CO.** Universitetsgt. 11. OSLO. - Tlf. 10293.

## Motorcyklen af 1934

De nye Panther-Modeller.



Model 100: Redwing'en paa 598 ccm.

Den engelske Panther-Motoreykle, der importeres og forhandles af Axel Larsen, Lyngbyvej, udsendes i Aar i alt i seks Modeller, fordelt paa Størrelserne 248, 318, 490, 498 og 598 ccm. Samtlige Modeller er 1-cylindrede med skraatstillet Cylinder. De fire af dem gaar under Navnet Redwing og er meget kvikke og sportslige Maskiner. De to sidste Modeller har et forholdsvis lavere Kompres-

sionstal og er i første Række konstrueret til „svært Arbejde“ baade som Solo- og som Sidevognsmaskiner.

Den interessanteste af Modellerne og den, der sagtens har de største Sukes-Chancer paa det danske Marked, er den ovenfor gengivne Redwing paa ca. 600 ccm med Cylinderdimensionerne 87x100 mm. Ved 5000 Omdrejninger udvikler den 26 HK.

### V.M.C. C.

Om noen lurer på betydningen av ovenstående, så er det initialene til verden største motorsykelklubb, VINTAGE MOTOR CYCLE CLUB, som har 4500 medlemmer over hele verden. Klubben overler sykkene inn i følgende grupper:-

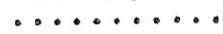
VETERAN MOTOR CYCLE: Motorsyklar bygget før 1. januar 1915.

VINTAGE MOTOR CYCLE: Motorsyklar bygget i tiden 1. jan. 1915 & 31/12-1930

POST VINTAGE MOTOR CYCLE: Motorsyklar bygget i tiden etter 31/12-1930 og som er mer enn 25 år.

Medlemskap koster ca. £.2 pr. år, og adressen er:-

VINTAGE MOTOR CYCLE CLUB,  
Mr. Eric E. Thompson,  
28 Glover Road, Pinner,  
MIDDLESEX, England.  
tel. 01-366-0964



DERSOM NOEN tar et initiativ oppe i Hallingdal, skulle det være grobunn for en gammelbilklubb på de trakter. Iløpet av et par week-end'er har vi hatt kontakt med flere gammelbil-frelste hallinger. Således har Jan Erik Finnerud (tidligere bosatt på Prestfoss) flyttet til Nesbyen med alt sitt "habengut", som bl.a. omfatter er åpen CHEVROLET 1927-modell. Videre har Per Dokka på Liodden (like sør for Nesbyen) en CHEVROLET "Coach" (2-d. lukket sedan) fra 1927. Og Hans Öye i Nesbyen,-innehaveren av HALLINGKROA-har sendt oss et brev hvor han forteller at han sammen med sine to sønner på 14 og 18 år steller med gamle motorsykler, og samlingen ser slik ut: INDIAN '25, HARLEY DAVIDSON '26, BSA '34, INDIAN "Scout" '37 samt DKW '39. Sistnevnte er allerede ferdigrestaurert, og BSA'en n e s t e n ferdig. De har også en ESSEX "Super Six" 1926/27, som dessverre er kappet av og påsatt lasteplan. I Torpo steller Norman Thunes' sønn med en uvanlig fin CHEVROLET "Master" 2-seter cabriolet 1933, og lijt lengre opp i dalen, i Ål, bor Tor Kristian Ekra, som eier en FORD "AA" lastebil fra 1929. A-Forder har også Birger Kirkedelen i Leveld, samt en H.D. fra omkring 1920. Sannsynligvis finnes det ennå flere som har gammelbil som hobby, så behovet for en Hallingdalsklubb skulle herved være dokumentert!

BJARNE HOLMEN har ervervet seg nok en HARLEY DAVIDSON; denne gang er det en 1931-modell og nøyaktig maken til den som sto avbildet på MS-siden i GAMMELBIL-POSTEN nr. 3/73. Sykkelen ble funnet (og kjøpt) på Daler mellom Pukerud og Mjøndalen, og var temmelig rusten etter å ha ligget ute nokså lenge. Den var imidlertid relativt komplett, og Holmen klarer nok å få sykkel av det, kjenner vi ham rett.....

DEN 25. JULI utkom VETERANVOGN-POSTEN (N.V.K.) nr. 2/1973. Bladet har blitt en både delikat og allsidig trykksak, som vi gjerne skulle se oftere enn 4 ganger årlig. At økonomien spiller en vesentlig rolle for utgivelsen forstår vi, opplaget er for stort til å trykkes på vår primitive måte, og for lite til at offsett-trykkingen kan gi en ri-

(FORTS. NESTE SIDE)

melig pris pr. eksemplar. Dette nummeret av VETERANVOGN-POSTEN inneholder bl.a. en reportasje omkring den 1898-modell WARTBURG som forleden ble vist i et TV-program; -en presentasjon av en av Lars Kile junior's mange fine PACKARD's, som påstås å ha tilhørt Clark Gable;- en artikkel om dampautomobiler;-en historisk omtale av STEYR-fabrikken og dens biler;-en presentasjon av Per Erik Örfeldt Olsen's 1915-modell HENDERSON 4-cyl. motorsykkel. Redaktör Lasse Aas har all ære av den nye "vri" som tydelig preger VETERANVOGN-POSTEN for tiden!

~~RYKTER~~ FORTELLER at Jan Hansen (DRAMMEN KRANSERVICE) også har fått gammelbildilla,-ihvertfall har han kjøpt seg en lukket CHEVROLET 1927 oppe i Krödsherad. Vi begynner å bli mange etterhvert.....

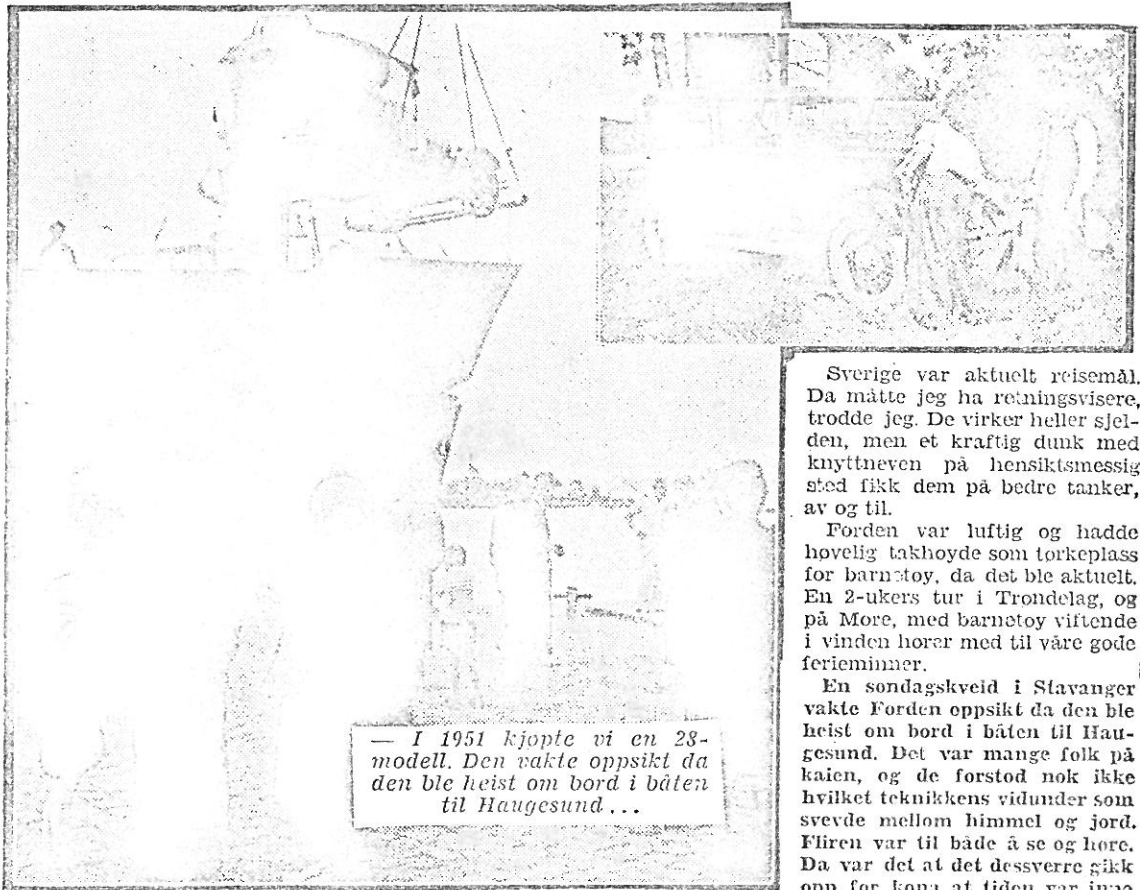
HOS OSLO-FIRMAET A/S Fredriksen & Co. Ltd., Grefsenveien 26 kan man få laget motorpakninger til gammelbilen. Firmaet har i en årrekke vært spesialister på toppakninger, og har bl. a. laget pakningene til den ovenfor nevnte WARTBURG 1898. Ved bestillinger må den gamle pakningen eller en papirmal av det stedet som skal pakkes medbringes, og leveringstiden oppgis til 7-10 dager fra ordreinngang. Firmaet lager alle typer pakninger til hva som helst på enhver åytomobil.

EN ANNONSE I VETERANVOGN-POSTEN nr.2/73 og en anbefaling av angjeldene firma sammesteds forteller at firmaet skaffer deler til Chrysler Product Cars 1914-54 (Chrysler,DeSoto, Dodge,Plymouth) og til General Motors Cars 1911-54, (Buick, Chevrolet, Marquette, Oldsmobile, Pontiac) samt til de fleste Ford-modellene. Forespørsler besvares mot svarporto (internasjonale portokuponger) og lister og kataloger fåes også kjøpt. Firmaet heter : BURCHILL ANTIQUE AUTO PARTS, og adressen er-: 4150 24th Avenue, Port Huron, MICHIGAN 48 0 60, USA.

I EN NOTIS I N.A.F.s tidsskrift "MOTOR" leser vi -: "Gjövik og Omegn avdeling har påtatt seg å sette el-bilen "Ohio" fra 1917 i kjörbar stand. For tiden står den noe forkommen på Gjövik Gård, men nå kan den altså se lysere tider i möte. Et artig innslag i Gjöviks gater vil den bli, og den får sikkert en rekke beundrende öyekast!"

# I gammel Ford til Møre med barnetøy i kofferten

I 1951 kjøpte vi en 28-modell. Den vakte oppsikt da den ble heist om bord i båten til Haugesund...

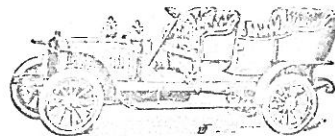


— I 1951 kjøpte vi en 28-modell. Den vakte oppsikt da den ble heist om bord i båten til Haugesund...

Lyst til å reise med egen farkost har vel alle. Før drøye 20 år siden var ikke det så selvfølgelig som nå. Men vi var heldige da vi i 1951 fikk kjøpt en åpen Ford 1928 modell. Den hadde fristet en noe skiftende tilværelse på forhånd, sist som gartnerbil med lasteplan. Men baksetet fulgte med.

Ved hjelp av lunt drill, atskillige skruer og hensiktsmessige jernplater ble den spleiset sammen igjen og utgjorde vår store stolthet i fem år.

En skraphandler skaffet oss noen aluminiumsstrimler til rammer for sidesjermer, som ble



## Min første bil

festet til sidene av frontglasset med skollisser.

Sverige var aktuelt reisemål. Da måtte jeg ha retningsvisere, trodde jeg. De virker heller sjelden, men et kraftig dunk med knyttneven på hensiktsmessig sted fikk dem på bedre tanker, av og til.

Forden var luftig og hadde høvelig takhøyde som tørkeplass for barnetøy, da det ble aktuelt. En 2-ukers tur i Trøndelag, og på Møre, med barnetøy viftende i vinden horer med til våre gode ferieminner.

En søndagskveid i Stavanger vakte Forden oppsikt da den ble heist om bord i båten til Haugesund. Det var mange folk på kaien, og de forstod nok ikke hvilket teknikkens vidunder som svevde mellom himmel og jord. Fliren var til både å se og høre. Da var det at det dessverre gikk opp for kona at tiden var inne til å skaffe oss et nyere kjøretøy.

Forden stakkur ble satt inn til salg hos en bruktbilforhandler i Pilestredet. Sist jeg så den stod den der, fattig og forlatt og tilsmusset med støv og fugleskitt. Sjekken kom siden, så den ble nok solgt, men til hvem?

A-Fordens koselige putring opplever jeg nå bare som tilskuere med drommende blikk ved veteranbilop. Ingen av mine senere biler har gitt meg samme kjøreglede og eierstolthet. Nyere bil med campingvogn gir heller ikke samme feriegleden som vi folte da Forden med presenning over var vårt nattlosj.

Finn Haug.  
Svelvik.

GAMMELBIL-POSTEN har dessverre ikke sett seg istand til å overvære årets fjellrally RENA-MALUNG. Imidlertid har vi funnet en forhåndsomtale av løpet i VG, som vi herved bringer videre som erstatning for et referat --:

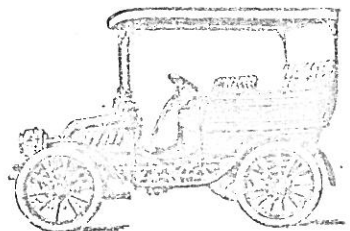
## Gedigen bilparade forbi grensepælene

Hele 45 spreke veteranbiler stiller lørdag 30. juni til start i det sjette veteranbilly rally i Norge. Startskuddet går i Rena i Østerdalen, og de trauste «oldingene» legger ut på den 250 kilometer lange turen til Malung i Sverige.

Bilopet har fått navnet Fjellrallyet og har sine aner tilbake til 1963, da det ble arrangert for første gang. Årets rally ser ut til å bli mer gedigent enn noensinne. Rallyet blir regnet som meget krevende ettersom deltakerne og deres doninger må gjennom en rekke ferdighetsprøver på begge sider av grensen. Lørdag kveld er det rally-dans i Rörböksnes,

og søndag morgen fortsetter rallyet lenger inn i det svenske landskapet Dalarna.

Deltakerlista teller 23 norske lag 22 svenske veteranbiler av edleste merke, og maken til bilparade er ikke sett tidligere på denne siden av Noråsjoen, mener arrangørforeningene. Bilene ventes å nå målet i Malung ved 16.30-tiden søndag 1. juli hvis alt går etter planen.









RAGNVALD ÖDEGAARD har vært i Uvdal (Numedal) og hentet en GNOME & RHONE motorsykkkel med sidevogn, som skriver seg fra omkring 1940. Sykkelen, som har en 2-cyl. boxermotor på ca. 750 ccm. og kardangdrift, ble funnet av GAMMELBIL-POSTEN's redaktör for nære 10 år siden, og dette "registrerte" funnet har altså herved kommet til nytte. Ragnvald fikk sykkelen for et par hundrelapper, og er allerede godt i sving med demontering og sandblåsing.

KJENDISERIET brer seg tydeligvis innen klubben vår. Etter at Öivind L. og TORE Ö. ivår holdt "pressekonferanse" og lot seg avbilde i DT&BB, har flere andre medlemmer vært i rampelyset. Således har Håkon Röine nylig figurert i DT&BB sammen med sin MORRIS og A-FORD, og Mads Jostad som har vært på ferietur med "presteforden" prydet omtrent samtidig forsiden i "Lillehammer Tilskuer". Arild Karlsen vil vi ikke snakke om, - det går knapt en uke uten at han står avbildet i en eller annen avis, enten i full UP-mundur, eller i sjåföruniform foran Bygdøy-bussene! Om det så er selveste fjernsynet, så har Arild ved et par anledninger vært å se på skjermen.... Og ennå er ikke sesongen slutt!

NÅ SKAL ODDLEIF KVÅLSETH's "INDIAN" 1918 til filmen! Oddleifs private "restauratör" fikk forleden en telefon fra Oslo med forespørsel om lån av sykkelen til Norsk Film A/S' innspilling av den nye BÖR BÖRSON-filmen, med Rolv Wesenlund i rollen som Bör. Forhåpentlig klarer Holmen å få sykkelen klar til fristen den 20. august, så når dette leses, er også Kvålseth's INDIAN på god vei til å bli kjendis! Filmen skal være premiereklar en gang på nyåret, om noen lurar på det...

ODDLEIF HAR forresten også nylig fått tak i en OVERLAND ca. 1928 i Røykendistriktet for bare 100 kroner, og nevnte også noe om en FORD "Junior" 1933. Videre har han snust opp et halvt dusin gamle motorsykler, hvorav han har sikret seg en INDIAN 1928. I sin meget aktive ferie skal han også ha klart å sikre seg dekk 28x3", så dermed skulle hans behov i den retning foreløpig være "dekket".....

BJARNE HOLMEN har hatt kontakt med en engelsk klubb for veteran-motorsykler, som opplyser å være verdens største i sitt slag, med 4500 medlemmer. Klubben er åpen for ms-eiere fra hele verden, og er blandt annet behjelpelig med å skaffe dekk til gamle ms-er. Således vil f.eks. 28x3" for H.D. og INDIAN komme på omlag 15 £ pr.stk..

## I N D I A N

Idag finnes det bare et stort merke tilbake innen den Amerikanske MC industrien, HD. Men slik var det ikke før i tiden, da fantes et merke til den legendariske INDIAN. En maskin som også hadde V motor og som lå i de øvre kubikklasser og ble berømt over hele verden for styrke og kvalitet.

Historien om Indian begynte i Sverige for jamt hundre år siden. Da ble det født en Småending ved navn Oscar Hedström. Datoen var 12 mars 1871. Ni år gammel utvandret han til statene sammen med sine foreldre og bosatte seg i Brooklyn N.Y.

Tidlig interesserte Oscar seg for tohjulte kjøretøyer. Først tråsykler men siden også motorsykler. Etter noen år hadde han sin egenhendig bygde maskin ferdig. Som andre motorsykler på denne tiden lå den på grensen til tråsykkel med hjelpemotor. Ensyldret motor i en spinkel ramme uten forfjæring og direkte kjededrift kjennetegnet dette produkt

Snart fikk Hedstrom som han nå kaldte seg kontakt med sykkelfabrikken George Hendee og begynte sin bane som profesjonell MC konstruktør. Maskinen ble døpt til INDIAN, et navn som skulle leve i mer enn 50 år. De aller første Indianmodeller var ensyldret. Motorene ble kjøpt fra en annen fabrikk. Hedström hadde likevæll konstruert motoren selv og fintrimmet den ytterligere før den ble montert i Indianrammen

I 1905 kom den første tosyldrede maskin, da med V motor. I de følgende år lyktes det å få fram en rekke finesser, som da var absolutte nyheter på den tiden. Magnetttenning, vribart gasshåndtak elektrisk belysning og mye annet. Snart kom også Indian med gearkasse. I forsten bare tovekslet, enn i alle fall andre modeller overlegen.

I 1911 finner vi den første milepelen i Indians historie. Da reiste Hedström selv over til Isle of Man med et helt fabrikslag og tok hjem storeslem. Hans tre førere ble nr en to og tre. En av disse, C.B. Franklin ble senere Hedströms etterkommer som sjefskonstruktør på Indianfabrikken.

Trots framgangen knirket det i samarbeidet mellom Hedström og Hendee selv, og i 1913 trakk Hedström seg tilbake. Han var da 42 år og velsituert. Han flyttet til sin ranch på landet.

Indianfabrikken, eller Hendee Manufacturing Co. som den ofisielt het, vokste fort i takt med etterpørselen på maskinene. I 1913 bestod fabrikken av en gigantisk bygning som dekket tre kvartaler i Springfield Mass. Maskinene ble eksportert til hele verden. Årsproduksjonen lå på ca 35000, et fantastisk tall på den tiden. Enkelte dager ble det påstått at fabrikken spyttet ut 400 maskiner med Indianmerker på tanken.

Fra begynnelsen var alle Indian lakkert i en mørkblå farge, men allerede i 1910 byttet man til den vinrøde farge som siden skulle bli Indians kjennetegn. Dekalen på bensintanken ble gjort i gull i en særpregt stil.

Den tekniske utviklingen fortsatte trots Hedströms avhopp. I 1915 kom en 1000 cc med to gear og svingarmsfjæring bak. Der fantes også en Indian med fullstendig el. utrustning inklusiv starter kombinert med dynamo og to 6 v batterier

I 1917 kom Hedström tilbake til Indianfabrikken og ble der et år. Samtidig ble produksjonen lagt om til krigsmateriell og leverte drøye 40.000 krigsmaskiner, olivengrønne, som ble kjørt av ordonanser verden rundt.

Etter krigen tok man opp igjen produksjonen av sivile maskiner og man utviklede i årenes løp en rekke berømte modeller. Det fantes en sideventilt 350 cc, men den største interessen lå på de store modellene fra 600 cc og oppover. Blant de best kjente modeller kan nevnes Scout, Big Chief og Chief. De var meget robuste og slitesterke motorsykler med motorer av sideventilttype. Mange av disse er restaurert og kan sees i veteranryllyene.

Vi må heller ikke glemme den aller største Indianmodellen. En firesylindret maskin på 1265 cc. Opprinnelig var dette en maskin av et annet merke A.E.C., som stammer fra Henderson 1919. Fabrikasjonsretten ble solgt til Indian som fortsatte produksjonen helt fram til siste verdenskrigen. Maskinen hadde en firesylindret luftkjølt rekkemotor halvtop. Sideutblåsning og top-innsugning. Sylindere og topp var støpt i et stykke i støpegods. Videre fantes et langt innsugningsrør med en Linkertforgasser bak. Underdelen var av bilmodell med delt blokk. En finesse var femlagret veivaksel med støpte babittlager. Veivhuset endte i en tregearet kasse med fotkløtsj og vinkeldrev for kjedehjulet.

Som så mange andre industrier ble Indian rammet av depresjonens harde slag i begynnelsen på 30 tallet. Man byttet folk i ledelsen gang på gang og mistet både penger og good will. Mot slutten av 30 tallet var det dekket for en ny krig og samtidig en oppblomstring for Indian. Produksjonen ble konsentrert om to modeller 500 cc og 750 cc, begge av klasisk modell med sideventiler V motor.

Ved siden av fabrikasjon fikk man også tid til å arbeide med en interessant prototyp for ny armemotorsykel. Uten tvil kom inspirasjon fra fienden, Tyskerne. Det dreiet seg fortsatt om V motor, men nå med motoren på tvers i rammen. Den hadde videre 4 gearet kasse og kardandrift med plungerfjæring bak. Samtidig kom jeepen og am. arme lot ikke Indian fullføre projektet. (Innsenderens anm. Jeg har i en motorsykelbok en plansje av denne modell, det tyder på at den har vært satt i produksjon)

De aller første etterkrigsårene produserte Indian bare en modell Chief med V motor på 1200 cc, senere en på 1300 cc. Et mindre tall av disse ble importert til Sverige og man kan enda se denne klasiker. Den har bakhjulsfjæring av plungertype, framfjæring mod. Webb med, med sjermene langt trukket ned over begge hjulene. På framsjermen sitter en spesiell lykt i form av et indianerhode. I 1948 gjorde Indian sitt store og sjebnesvangre feiltrinn. Istedenfor å for alvor konkurrere med HD i den aller største klassen forsøkte man å møte den Engelske Mc industrien. Deres parallelltwin dukket opp på det Amerikanske markedet og solgte ganske bra. Indianfabrikken prenterte i 1948 to nye modeller en 433 cc Twin med navnet Scout og en ensylindret 250 cc som het Arrow.

I og for seg var det raske maskiner av helt egen konstruksjon, altså ingen plagiater. De var dog belemet med vesentlige barnesykdommer. Twinmotoren hadde en uregjerlig magnet og for dårlig veivlager. Prisen var heller ikke konkurransedyktig. En kalkyle på \$ 650 matte høynes til \$ 800 da produksjonen kom i gang.

Siden devaluerte England sin valuta og kunne selge sine maskiner enda billigere. Markedsforholdene var altså håpløse for Indian, og produksjonen ble lagt ned i 1953.

Firmanavnet Indian opphørte imidlertid ikke å eksistere, men det gikk en skiftende ødeleggelse imøte. Man forsøkte en tid å ta hånd om salget av endel Engelske merker. AJS, Matchless, Northon m.fl. Siden forekom en pietetsløs handel med det gamle Indianmerket. Det ble satt på en 250 cc .videre ble Royale Enfield solgt i Amerika med Indiandekalen på tanken. Amerikas nr en innen MC bransjen Floyd Clymer kjøpte retten til navnet og vandaliserte det ytterligere. Ingen sann Indianentusiast vil høre snakk om disse bastarder. For han slutter tilvirkingen i 1953 med Indian Big Cheef. Alt som siden er blitt utstyrt med Indiandekaler er uten verdi i den forbindelse

+++++

Denne artikkelen er hentet fr MC sport 1971. Undertegnede har selv to Indianmodeller under restaurering. Den ene 1000 cc 1925 en klasisk modell uten mellomkjede. Motor og gearkasse er boltet sammen og overføringen skjer ved tannhjul. Den har videre gearstangen direkte ut fra kassen . Når en sitter på denne har en stangen rett under høyre låret. Den andre modellen er 1937 500 cc Scout som er en helt annen sykkel Den har V motor , men mellomkjede for overføringen Den er ikke på noen måte avansert etter min oppfatning Framfjæringen er heller ikke Indians ,den er vel heller lik Engelske typer på den tiden . Tankdekalen på denne er et indianerhode i gull med Indian i sort . Det har forresten lyktes å få tak i denne ny.

Med hilsen  
Hans Öye . Nesbyen

Red. vil gjerne få takke Hans Öye for dette bidraget til GAMMELBIL-POSTEN. Öye har nemlig ikke bare sendt oss dette bidraget, men han har også stensilert opp de antall sider som trengs for å dekke vårt opplag! Ingen sak å være redaktør med slik assistanse!

I et vedlagt brev forteller Hans Öye at det muligens kan være noen ukorrektheter i artikkelen i forbindelse med årstallsangivelsene, men hovedinnholdet er interessant nok. Öye forteller også at han forleden hadde besök av herrene Harald Madsen og Knut Dybdal fra Sandefjord, som begge er interessert i ~~en~~ gammelt (Madsen restaurerer en 1915-modell INDIAN), og Öye har oppfordret herrene til å støtte vårt arbeid her i Drammen!

-----

ROLF ÖDEGAARD har overtatt broder Tore's PLYMOUTH 1938 (som Tore kjøpte i Sande ifjor sommer). Rolf er som noen sikkert vet skolelærer i Vestfossen, med bopel i nærheten av Skotselv, og har allerede begynt å pusle med bilen i ledige stunder.

GUNNAR KRISTIANSEN kjører også gammelbil om dagen, idet han har registrert sin CHEVROLET 1934 varevogn (også kjøpt av T.Ö.)





## ANNONSER

SELGES:

Ford V-8 1935 2-s. cabriolet m/  
svigermorsete, delvis demonterat.  
Arne Chr. Karlsen,  
3410 SYLLING.  
tlf. 849032

OPEL "Super Six" 1938 tilsalgs.  
henv. Hagsbro,  
SOLBERGELVA.

TILSALGS:

Bakskjermer, Chevrolet 1929,  
Radiatorkappe + emblem, Chev-  
rolet 1929-31,  
Stötfångare, Ford A 1930-31,  
Stötfångare, Buick 1928

KJÖPES eller BYTTES: (til Chev-  
rolet 1928 2-d.lukket "Coach"):  
Ratt, -2 st. baklamper, -ovalt  
radiatorembem, -reserverhjul-  
holder, -cowllamper, -radiator-  
lokk m/vinge, -motometer, -"sol-  
skjerm" over frontruta.  
Svein Amundsen,  
3060 SVELVIK.

SÄLJES:

En bra motorcykel 500 cc., skat-  
tad o. registrerad,  
Motor, 100 hK Ford V-8 kompl.,  
Motor, Ford 15M radmotor 60 hK.  
billigt,  
Bra 8.25x20" däck på fälg,

KÖPES:

B-Ford person 1932. Strömförde-  
lare automatisk (liknande A-  
Fordens f.ö.) främre motorfäste  
B-Ford motor, hand/fotbromsatti-  
raljer, hjul m/däck + slagg, mo-  
torhuv m/sidor, komplett felfria  
stötdämpare med armar, snäcka m/  
ljuskontakt/ratt/rör/rattstång  
m/fullt komplett ratt/tändlås  
som går att öppna och stänga m/  
nyckel, instrumentpanel helst  
med instrument, växellåda, ben-  
sinpump, d:o tank, plåten över  
denna bak, packethållare (origi-  
nal), rör fram mellan rambalkar-  
na, säten/ryggstöd/stolar, cho-  
keregåge, golv, kaross (om möj-  
ligt komplett).  
Alex Lindh,  
Pl. 1364,  
S-810 40 HEDESUNDA,  
Sverige.

TILSALGS:

2 forstusser til Ford T 1926.  
Oddleif Kvålseth,  
Myrabakken,  
SOLBERGELVA.

SÖKES:

Bågasjegrind, samt frontskjoldet  
under radiatorkappen til Ford A  
1930-modell.  
Frode Holm,  
3413 TRONSTAD.

SÖKES:

Stålekrhjul, tre-ratt, instrumen-  
ter og motordeler til DODGE Se-  
nior Six 1929.  
Strålkastare til DODGE 1928.  
Björn Persson,  
Box 17002,  
S-720 17 VÄSTERÅS, Sverige.

KJÖPES:

Til CITROËN 1928 (4-cyl):  
Karosseri, helt eller i deler, -  
lykteglass og reflektorer, (er  
interessert i alt annet til sam-  
me bil)  
Ole Wikborg,  
Heiaterrassen 17, DRAMMEN.  
tlf. 834574

KJÖPES:

Til WILLYS ell. ESSEX ca.1930:  
"Vippearm" m/stag til forhjuls-  
bremser, -2 lykteglass til hoved-  
lampene, samt 1 front stötdemper.  
Nils Nesthorne,  
c/o Centralgaragen, DRAMMEN.

SÖKES:

Växellåda og 8-cyl. motor til  
PACKARD 1928-modell.  
Anders Karlsson,  
Box 6535,  
S-777 00 SMEDJEBACKEN,  
Sverige. (tel.0240/72203)

Tilsalgs:

Til FORD V-8 1937 el. 38:  
Dynamo, -Komb. håndtak/panser-  
figur, 1 st. bra hjulkapsel,  
1 reflektor f/hovedlamper,  
Navkapsler: Chevrolet -29 og 31,  
Whippet, Lincoln ca. -28.  
Öivind Langeland,  
box 1081,  
3001 DRAMMEN.

## ANNONSER

## T I L L S A L U:

## Däck och slangar:

5.00 x 16.....	kr. 95,-,	slang	kr. 25,-
5.50 x 16.....	kr. 110,-,	"	kr. 25,-
6.00 x 16.....	kr. 120,-,	"	kr. 25,-
4.50 x 17.....	kr. 120, <sup>8</sup> / <sub>10</sub> ,	"	kr. 25,-
5.50 x 17.....	kr. 220,-,	"	kr. 30,-
5.25 x 18.....	kr. 195,-,	"	kr. 30,-
5.50 x 18, 6-lag.....	kr. 215,-,	"	kr. 30,-
4.75 x 18,.....	kr. 175,-,	"	kr. 30,-
4.50 x 19.....	kr. 165,-,	"	kr. 25,-
4.75/5.00 x 19.....	kr. 195,-,	"	kr. 30,-
4.50/5.00 x 20.....	kr. 225,-,	"	kr. 33,-
4.50 x 21.....	kr. 175,-,	"	kr. 30,-

## MC:

2.75 x 19 ribb,	
2slag	kr. 20,-
3.00 x 19 driv-	
mönster, 4-lag,	kr. 25,-
3.25 x 19 d:o	
	kr. 30,-
3.50 x 19 d:o	
	kr. 35,-

26 x 3 .....	kr. 160,-	slang	kr. 30,-
28 x 3 .....	kr. 450,-		
30 x 3 .....	?		
30 x 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .....	kr. 270,-	"	kr. 30,-
710 x 90.....	kr. 270, <sup>8</sup> / <sub>10</sub>	"	kr. 30,-
760 x 90.....	kr. 275,-	"	kr. 30,-
730 x 130.....	kr. 330,-	"	kr. 40,-
810 x 90.....	kr. 280,-	"	kr. 30,-
820 x 120.....	kr. 345,-	"	kr. 45,-
880 x 450.....	kr. 450,-	"	kr. 45,-
895 x 135.....	kr. 500,-	"	kr. 50,-

De med frågeteck-  
en är på väg, och  
slutpriset är än-  
nu inte fastsatt.

PRISER I SVENSKA KRONOR,  
FRITT LEV. GÖTEBORG.

32 x 4 .....	?	TLF:	MAJORNAS DÄCK,
32 x 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> .....	?	031/423501	Banehagsgatan 1,
35 x 5 .....	?	031/247273	S - 414 51 GÖTEBORG, Sverige

→ ÖNSKAR KÖPA ELLER BYTA MOT NYA DÄCK:

Till Indian mc 750 ccm. Super Scout 1928. 2 hjul 21" för däck 27 x 3.85, - sadel, - signalhorn m/indianhuvud, - frontlampa m/gaffelfäste, - sidovagnskorg,

Till Ford A Roadster 1928: Baklaska, -bakskärm, - vindrutestolpar, -reservhjulshållare, - gärna lösa karossdelar, (för de är dåliga de jag har), - bakvagn m/smala steg och enkla trummor. (GOD HITTELÖN för Roadster-delar!)

Till Ford T pick-up 1922-23: Vänster framskärm med enkel sickning typ Comercial, 1/4 låg motorhuv 17-23 höger sida m. gälar. Låg kylarmaskering.

Till Ford T Tudor 1923: Vänster bakskärm.

Till Ford A Phaeton 1928-29: Bakkorg och suflettställ (kalesjestativ)

Till Ford TT (last) 1925: Höger framskärm med enkel sickning typ Comercial. Insidan är 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>" högre än tidigare modell och hålet för lyktpipen är ovalt.

Brevsvar helst.

EGIL KARLSSON, Reläгатan 1, S-421 34 V. FRÖLUNDA,  
Sverige.

no. 6/73

" GAMMELBIL - POSTEN "  
box 1081 - 300 DRAMMEN.