

MOTORHISTORIKEREN

NR. 4 - SEPTEMBER 2000 - 29. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klub - Drammen



Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.

Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN.

<http://mhkd.lmk.no/>

Bankgiro 2200.07.28865

I STYRET:

Formann:

Steinar Ludvigsen
Blåveitsbakken 33, 3050 MJØNDALEN
Tlf. 32 87 94 27

Nestformann:

Roy Helge Hafslien
Lierbakkene 53, 3425 REISTAD
Tlf. 928 52 822

Sekretær:

Tom Bryhn
Hotvetveien 6, 3018 DRAMMEN
Tlf. 32 89 05 98

Kasserer:

Per Løken
Fossekleiva 15, 3075 BERGER
Tlf. 33 77 59 44

Styremedlem I:

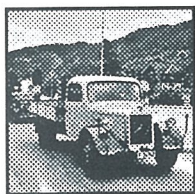
Rune Kolberg
Bergkrystallen 42, 3340 ÅMOT
Tlf. 32 78 40 56

Styremedlem II:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf. 32 87 85 76

Varamann:

Bjørn Lund
Bjørndalslia 5, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 40 55



Forsidebildet:

Redaktør for dette nummer har vært:

Per-Erik Carlson

UTVALG:

Teknisk/forsikrings -komite:

Fridgeir Normann (formann) 32 82 18 01 - 32 82 15 80
Tor-Stein Hella 66 79 01 34
Erik Holde 32 88 31 15

Løpsledere:

Vårløpet: Christian Christensen 66 78 35 97
Drammenløpet: Per-Erik Carlson 32 88 11 45
"Det spesielle løpet": Asle Wang 32 83 01 12

Arrangements:

Kjell Ødegård 32 75 35 83
Lars Petter Skau 905 56 361
Martin Fella 32 82 12 32

Juletreffkomite:

Tore Wolstad 32 75 17 68
Berit Thorbeck 32 84 86 89

Materialforvalter:

Frode Holm 928 33 995 (for 1. År)

Valgkomite:

Tom Laugerud 32 75 26 76
Berit Thorbeck 32 84 86 89
Tore Wolstad 32 75 17 68

MOTORHISTORIKEREN:

Redaksjonsmedarbeider:

Bjørn Lund
Bjørndalslia 5, 3442 HYGGEN
Tlf. 31 28 40 55

Redaktører i 2000 er:

- **Februar:** Svein Erik Finnerud.
- **April:** Asle Wang
- **Juni:** Erik Holde
- **September:** Per-Erik Carlson
- **Desember:** Christian Christensen.

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne til redaksjonen, eller helst til redaktøren for neste blads hjemmeadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under *Kjøp og Salg* er gratis.

Vi må ha stoff til neste blad innen 15. november



Formann har ordet.

Tiden går utrolig raskt, jeg sitter her på terrassen en sen ettersommer kveld og mimrer. Det er nå tre år siden jeg ble formann, for meg tre år som har gått enormt fort. Jeg må si å ha vært meget heldig med de styrene jeg har ledet, åpenhet, respekt for hverandre, ærlige meningsutvekslinger, ja rett å slett godt samarbeide har etter min mening ført oss solid igjennom disse tre åra. Klubben er i sakte, men gradvis forandring, forhåpentligvis mot en klubb som også kan være levedyktig i det nye årtusenet . Men det er klart at det er en del ting som kan bli bedre også, ja faktisk mye bedre. Jeg tenker her bl.a. på den etter hvert så tydelige trenden om at alle skal underholdes, men slippe å bidra med noe selv. Dette er etter min mening utrolig sløvt og tankeløst. For skal vi kunne være sterke og handlingskraftige er det ikke nok med et styre som jobber for fult, vi må også ha medlemmer som ikke er redde for å ta i et tak uten å krøsses, eller på annet vis må presses til å ta i et tak for fellesskapet. (Selvfølgelig med unntak av noen få iherdige og sosialt anlagte medlemmer)

Kanskje har medlemsmassen blitt så gamle at de ikke gidder mer, føler at de har gjort sitt. Men hvordan skal vi da kunne få nye og yngre medlemmer som kan ta i et tak, når den samme gruppa som sier at de ønsker nye og yngre medlemmer velkommen, ikke er villige til å legge til rette for at de kan komme inn i klubben. Typisk norsk vil noen si. jeg tror faktisk at det kommer til å bli skjebnesvangert for oss. De yngre medlemmene ender i merkeklubbene hvor de blir tatt vare på og hvor alder eller type kjøretøy ikke er avgjørende for gleden ved å drive med hobbyen sin. Jeg tror det er på tide med en forandring, håper den kommer snart. Vi ser at det er vaneskligere for hvert år å skaffe kandidater til styre og verv. Valgkomiteen sliter med å få folk til å ta ansvar. Hvis denne trenden fortsetter er jeg redd det er duket for dyster tenkning. Redningen kan være å betale folk for den jobben de utfører for klubben, i så fall blir det dyrt, det kan jeg trykt si for jeg vet hvor mye tid som går med.

Når jeg nå ikke stiller til gjenvalg som formann er det selvfølgelig nøye gjennomtenkt. For det første mener jeg det er viktig at ledere ikke innehar en posisjon for lenge da dette kan skape vaner(uvaner) man som klubb ikke er tjent med. For det andre er det faktisk enormt mye arbeide, et arbeide det ikke nytter å gjøre uten at man har tid til rådighet og er villig til å bruke den. Jeg får ikke lenger denne tiden tilrådighet da jeg skal studere i to år. Jeg vet at dette ikke lar seg kombinere med formannsjobben. Derfor takker jeg for meg og for den tillitten og støtten dere har vist meg i disse tre åra. For all hygge, fint vennskap og samvær. En stor takk til alle som har deltatt i forskjellige komiteer, verv, dugnader etc, for innsatsen dere har ytet for fellesskapet. Spesielt vil jeg takke gutta i styret for alt dere har bidratt med, hyggelige styremøter, evnen til å løse problemer, vennskapet, for at dere kort og godt er skikkelige kjernekarer.

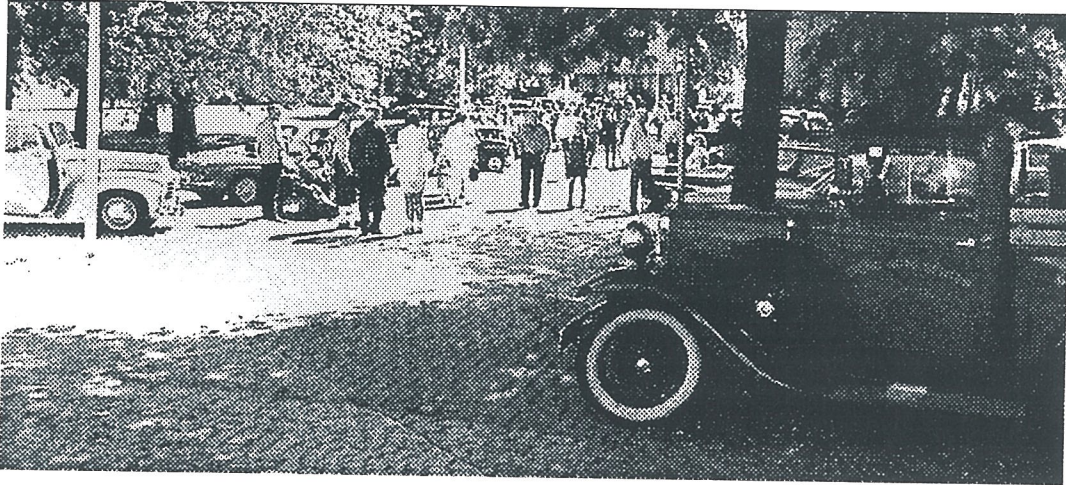
Til min etterfølger vil jeg si at du får muligheten til å kunne oppleve hvor intressant og lærerikt det er å ha en slik posisjon. Det eneste som kreves er at du kan samarbeide, arbeide strukturert og er villig til å gi litt av deg selv. Lykke til !

Takk for meg !

Steinar Ludvigsen
Formann



Drammensløpet 2000



Noen av de 34 kjøretøyene før start fra parken.

I fint og ganske bra sommervær gikk årets Drammens løp av stabelen, arrangøren som skulle ha stått bak løpet hadde på relativt kort varsel trekt seg fra jobben. Dette førte til at deler av styret, med god hjelp fra Per Langøy og ikke minst Hilde og Jan Roger Sand Olsen, organiserte og gjennomførte løpet. Oppgaver til voksne og barn var det under veis, på en fin tur som tok oss ut til Sande via Klevjerhagen. Vi kjørte så Hanekleiva og videre til Eidsfoss gamle kro. Her serverte vi kaffe og kaker til alle som var med, i alt 55 personer. Etter en pause i sol og varme, med prat og hyggelig samvær gikk turen videre langs Eikeren til Vestfossen og over Langerud til Mjøndalen, videre til Solberg Festivalen hvor hundrevis av mennesker var møtt frem og beskuet våre kjøretøy. Premier var det til alle barna og til de tre beste av besvarelsene på oppgaven til de voksne. Årets vinner ble Jan Roger Sand Olsen med kun en feil. (Det må nevnes at oppgavene var laget av Per Langøy).

Steinar Ludvigsen

Kommentar fra "arrangøren som skulle ha stått bak løpet"

Det er utrolig frekt av formann Steinar Ludvigsen å påstå at "arrangøren som skulle ha stått bak løpet hadde på relativt kort varsel trekt seg fra jobben", til tross for at han kjenner de faktiske forhold. På siste generalforsamling påtok jeg meg bl.a. å være løpsleder for Drammensløpet 2000. Innbydelsen til løpet sto i Motorhistorikeren nr. 2 for april 2000 og påmeldingsfristen var satt til 15. mai. Fristen på vel 14 dager før start var satt for å kunne å skaffe sponsorer, lage program, deltagerliste osv. Ved fristens utløp hadde ingen meldt sin interesse. Da er det ikke lett å be om spons! Til den 28. mai hadde ett medlem fra Grenlandsklubben og fem medlemmer fra MHK meldt seg, formann Steinar Ludvigsen var ikke blant disse. En uke før løpsstart hadde jeg således kun seks påmeldte, dvs. nesten null interesse, og avlyste derfor løpet. Jeg ringte rundt til de som hadde meldt seg på, og sa at de som ville kjøre en tur på eget initiativ kunne samles i Drammen park. Jeg vil ha meg frabedt å bli utlagt for "en som trekker seg" fra jobber jeg har påtatt meg. Jeg ser det ikke som min oppgave å være innpisker ved arrangementer, selv om andre tydeligvis er bekvemme med denne rollen. Jeg finner det betenkelig at nettopp formannen i klubben, som egentlig burde fremelske en god klubbånd, benytter seg av sitt verv til å sverte et klubbmedlem på denne måten. At flere medlemmer har trodd på hans historie, kommer tydelig frem i et annet referat i dette blad. Jeg vil ikke unnlate å nevne at jeg i sakens anledning også har mottatt et sjikanerende brev, kokt sammen av styret. Det er her gatt frem på en måte hittil ukjent i klubbens historie, og som klubben neppe profiterer på.

Per-Erik Carlson



Fram med varebilene!

Av last- og bileier Lars P. Skau

Etter å ha kjørt en del veteranbilløp i flere år, har jeg registrert at det er lite varebiler og pickup'er med. Det har jo vært produsert mange morsomme utgaver av disse biltypene. Det krydde jo av Duett'er, VW Transportere og Transit'er, så det må jo være noen igjen å ta vare på. Det er til en viss grad enklere å restaurere disse bilene, da de har mindre og enklere inventar. Karosseriet består for det meste av enkle, slette flater. Drivverket finner man gjerne igjen på tilsvarende personbil. Det er også veldig praktisk å ha en varebil eller pickup i husholdningen.



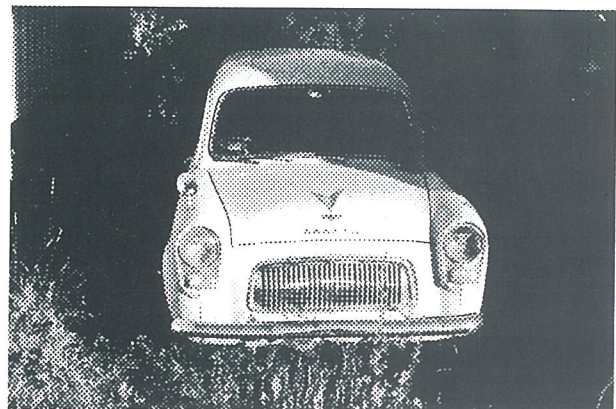
67 - 68 Datsun 1300



Ford Taunus Transit



*1959 Ford K 700, 1964 Ford Thames 800
og 1957 Austin A 35 pickup*



Ford Thames 1959 ligner påfallende en Anglia

Gamle kjøretøybestemmelser og trafikkregler

Apoteker Peter Langhans i Frankfurt am Main er interessert i gamle europeiske kjøretøybestemmelser. I sin forskning var han i sommer kommet til de gule varseltrekantene som i "gamle dager" sto på taket av lastebiler som trakk henger eller semitrailer. Han skrev til NAF og ba om opplysninger om når varseltrekanten ble innført i Norge og hvor lenge den var i bruk. NAF videresendte brevet til NLF som antatt rette instans. Ettersom forbundet er kjent med min interesse for gamle lastebiler, havnet til slutt brevet hos meg. Dette medførte en del etterforskning, hvor blant andre Asgeir Engjom på Vegmuseet bidro med relevante opplysninger.

Av Per-Erik Carlson

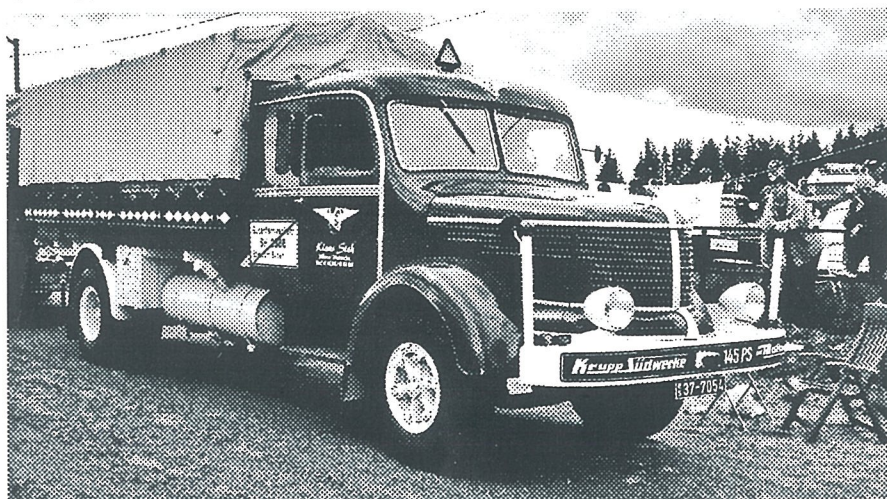
Jeg får stadig spørsmål om gamle kjøretøybestemmelser. Dette kommer av at biler som er 30 år eller eldre, tillates godkjent etter de regler som gjaldt da kjøretøyet var nytt. Dette betyr at en bil registrert før 22. september 1930 i dag tillates kjørt med kompakt gummi, hvis eieren føler for det. De fleste endringer i kjøretøyforskriftene gjelder lastebiler; deres bredde, akseltrykk osv, som jeg imidlertid ikke skal trette leserne av Motorhistorikeren med. Tabellen nedenfor angir innføringen av noen bestemmelser:

28.07.1824:	Høyrekjøring innføres over hele landet.
21.06.1912:	Lov om bruk av motorvogner.
18.03.13:	Førercertifikat og prøve av førere.
20.02.26:	Føreren må ikke røyke tobakk når han kjører i by eller tettbygd strøk. Motorvogn skal ha: - 2 bremsesom virker hver for seg - horn som man kan gi lydelig signal med - i mørke eller tett skodde 2 fremlykter som kaster hvitt lys slik at føreren kan se veien minst 30 meter fremover - Kjennemerkelys og rødt baklys
22.09.30:	Krav om luftgummiringer.
03.06.32:	Ingen må kjøre motorvogn når han er beruset eller påvirket av alkohol.
03.06.42:	Spesielle krav til lys og refleksutstyr som motorvognen skal ha (to fjern- og nærlys, baklys, rødt refleksglass bak og kjennemerkelys. Motorvogn kan ha bl.a. parkeringslys, stoppsignallys, retningslys, søkelys, grøftelys og ryggelys.
11.01.50:	Særlig grundig førerprøve for offentlig personbefordring med buss.
06.02.50:	Nye varselskilt og forbudsskilt innføres, bl.a. varselskiltet "Stopp".
07.03.50:	Forskrift om godkjenning av bilverksteder.
13.03.52:	Veiskilt "Herredsvei" utgår. Riksvei, fylkesvei og herredsvei får samme veivising.
22.03.57:	Følgende gjøres obligatorisk på motorvogn: - To parkeringslys - To røde refleksanordninger bak - Stoppsignallys - Retningssignallys Motorvogn kan ha: - Tåkelys - Markeringslys - Lysende varseltegn om trekking av tilhenger eller semitrailer
05.10.61:	Regler for bruk av parkometre i Drammen.
25.04.65:	- Utrykningskjøretøy skal være utstyrt med blått blinkende lys. - Varsling med gult blinkende lys ved fravik av trafikkreglene m.m. under veiarbeid o. l. og under berging av kjøretøy.
28.03.67:	Førerkort for motorvogn utstedes i fire klasser.



31.12.69:	Kjøretøysforskriften innføres. Forskriften omfatter alminnelige bestemmelser om konstruksjon og utstyr.
08.04.71:	Kjennemerker med to bokstaver. Kjennemerket følger nå bilen i hele dens levetid, uansett flytting eller eierskifte.
13.06.74:	Bil med totalvekt mindre enn 3500 kilo skal være utstyrt med sikkerhetsbelter av godkjent type i forsetet. Opprinnelig var dette kravet i kjøretøysforskriften begrenset til personbil og varebil.
18.07.75:	Forskrift om bruk av bilbelter.
20.10.78:	Forbud mot "privat" øvelseskjøring i Drammen politidistrikt. Opphevet 01.02.92. Gjelder nå bare E 18.
12.10.81:	Krav om reflekterende kjennemerker.
20.11.81:	Krav om fartsskriver for registrering av kjøre- og hviletid.
06.05.88:	Ny fastsetting av største tillatte lengder for vogntog og enkeltkjøretøy. Største tillatte bredde er 2,50 meter.
26.06.89:	Adgangen til å ha inntil åtte personer på lasteplan eller i godsrom bortfaller.
21.05.91:	Kjøretøy som er 30 år eller eldre kan tildeles kjennemerker i henhold til registreringsordningen fra for 1971.

Jeg har hatt mange henvendelser om varseltrekanten på taket av lastebiler med henger eller semi. Det jeg har funnet ut, er at trekanten kom med Wehrmacht i 1940, og etter krigen ble ansett som en motesak. Første gang den er omtalt i de papirene jeg har tilgang til, er i 1957. Etter hva jeg har "hort" gikk den av mote på begynnelsen av 60-tallet.



Triangelet som markerte at lastebil trakk tilhenger eller semitrailer har aldri vært krav i Norge. Denne Krupp Südwerke SWL 60 L '52 deltok sammen med 66 andre nyttekjøretøy i *Vognmannen 2000* på Magnor.



Ett baklys med refleksglass og kjennemerkelys er tilstrekkelig på en 1947 modell. De E-merkede refleksene er det ikke krav om.



Panorama Musikk

Drammen A/S

Tollbugt. 29, Drammen - Tlf. 32 89 52 70

SPESIALFORRETNING I BLÅSEINSTRUMENTER OG UTSTYR

* Når det gjelder instrumenter, utstyr og rekvisita.

* - for skoler, korps, orkestre og enkeltutøvere

* Service og rep., samt noter m.v.

Omtrekking av biler, møbler og båtputer. Spes. veteranbiler

Drammen Salmakerverksted

Thor Viker

Svelvikveien 270, 3037 Drammen
Tlf. 32 81 81 31 - Priv. 32 81 77 09

Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i **MOTORHISTORIKEREN**?

Ta kontakt med:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 KROKSTADELVA
Tlf.: 32 87 85 76

Helårsannonser 2000:

Helside kr. 1800,-

Halvside " 1200,-

Kvartside " 600,-

1/8 side " 300,-

Annonsenrykk pr. utgivelse etter avtale.

Trykt i sort/hvit.

REKVISITAPRISER MHK

Vognmerke for bil	200 kr.
Slipsnål	20 kr.
Klistremerke 1 stk.	10 kr.
Klistremerker 3 stk.	25 kr.
T-skjorte MHK	35 kr.
Jakkemerke	26 kr.
Vimpel	40 kr.
Jubileumbok 15 år	40 kr.
Vimpel m/stang	90 kr.



Prisen gjelder så langt lageret rekker.
Styret.

Motorhistorisk klubb - Drammen

- * Et års medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen koster for 2000 kr. 200,-
- * Du får mulighet til å delta i treff og veteranbilopp i inn- og utland.
- * Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august. Møtene begynner kl. 19.00.
- * Møtene holdes i lokalene til Åssiden Kirke på Åssiden i Drammen.
- * Medlemskap i Motorhistorisk klubb - Drammen gir deg automatisk årsabonnement på MOTORHISTORIKEREN som utkommer februar, april, juni, september og desember.
- * Du får også mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

HVIS DETTE HØRES INTERESSANT UT, KONTAKT:



MOTORHISTORISK KLUBB
- DRAMMEN
Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen

RABATTAVTALER

FIRMA	RABATT
Grønland Auto	Etter avtale
Brems & Clutchservice	20% på alle lagervarer
PROFF Rekvisita	20 %
Rammeverksted Bu, St. Senter	30%
NOR AUTOLAKK AS Postboks 1287 3254 LARVIK Tlf.: 33 17 93 30	5% på engrospriser
Bergerud Eftf.	10% på alle varer
Haraldsen Farvehandel	15% på lakk, 10% andre varer
Drammen Supply	20%

Listen oppdateres fortløpende.





MINNEORD REIDAR KRISTIENSEN

13. september 1929 - 17. juni 2000

Tidlig i sommer kom den særdeles triste meldingen om at Reidar hadde gått bort.

Han har vært medlem i Motorhistorisk klubb - Drammen helt fra stiftelsesåret 1972, og var også et par år medlem av styret.

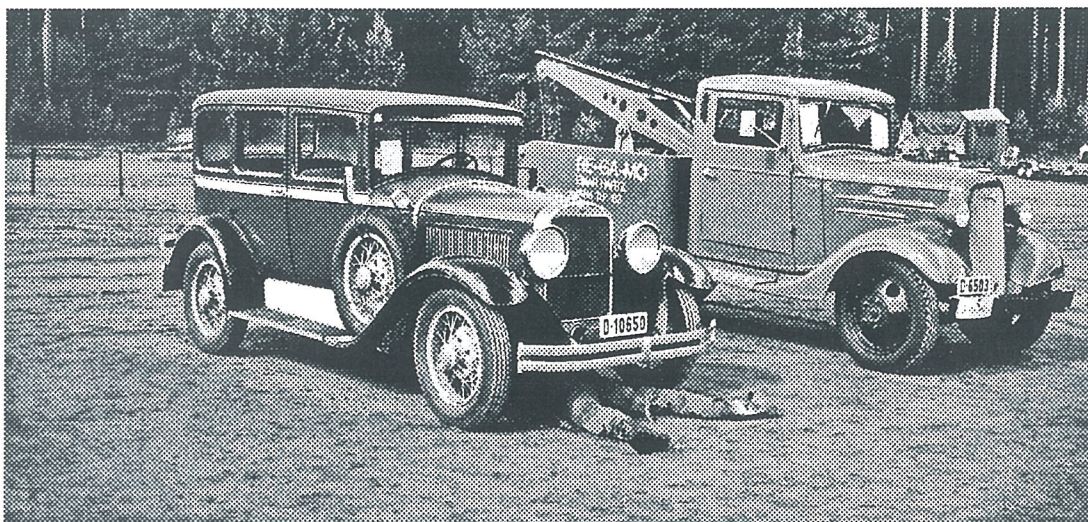
Interessen for motorsykler, biler, fly - og ikke minst radioer - hadde han imidlertid lenge før det. Utallige

veteranbiler og motorsykler har vært innom han Reidar i disse årene, og radiatorommet hans er jo ganske så imponerende.

Av de mange interesser som er nevnt, ble det fly som ble hans yrkesvalg. Etter flymekanikerutdannelse og tjenestegjøring i flyvåpenet, begynte han som flymekaniker i DNL/SAS i 1949. Her ble han etter en tid autorisert flymekaniker og siden kontrollør. En tid fløy han også som flymaskinist, og på fritiden tok han privatflysertifikat. I 1992 gikk han av som førtidspensjonist, og gledet seg stort til å bruke mer tid i garasjen. Han stortrivdes med denne tilværelsen som varte frem til 1993, men så ble han rammet av kreft og det ble tungt å fortsette med hobbyene som før. Han ville ikke gi opp, men stod på med medisiner og behandlinger helt til sykdommen tok overhånd.

På vegne av de medlemmer som kjente Reidar godt, og resten av Motorhistorisk klubb lyser jeg fred over Reidar's minne, og lar tankene gå til de etterlatte.

Christian Christensen



Fra Veterandagene på Magnor 1. og 2. juli. Studebaker Dictator '29. Eier Arne L. Øverby fra Brandval kan fortelle at bilen var registrert i Drammen frem til 1938. Dette er en stor flott vogn, som kostet tre ganger så mye som en Ford. Opp gjennom årene er det bare flikket litt på den. Bilen har lanterner som en båt; grønt lys til høyre og rødt til venstre. Bak står en '36 Chevrolet kranvogn. Eier er Einar Hartz, sønn av tidligere eier av RE-GA-MO på Rena.



Golsdagane 2000

Hallingdalsklubben markerte seg bra på Golsdagane midt i juli. Forhåndsannmeldt kortesje gjennom "storgata" samlet mange nysgjerrige tilskuere. Og de ble ikke snytt. I kortesjen av gammelt transportmateriell var det både traktor, lastebil, generatorbil, åpne og lukkede varianter av kjente merker.

Av Per-Erik Carlson

Ole Stensgård fra Gol viste en '30 modell Ford A med Strømmen generator. Men i garasjen og rundt på bygda har han litt av hvert: Dodge kvarting, Willys Jeep J5 '64, tidligere Gol Brannverns Willys '55 med ca. 17000 kilometer på odometeret, utstyrt med sideblåser og med Barton American Fire Pump intakt. En av hans favoritter er en forholdsvis sjelden, lukket '27 Chevrolet med kavallerifelger. En Ford T-fra '26 er snart ferdig restaurert. Ole synes Harley Davidson er gromme saker. I garasjen har han en modell fra 1917 og en 750 cc fra 1934 som har vært postsykkel på Gol.

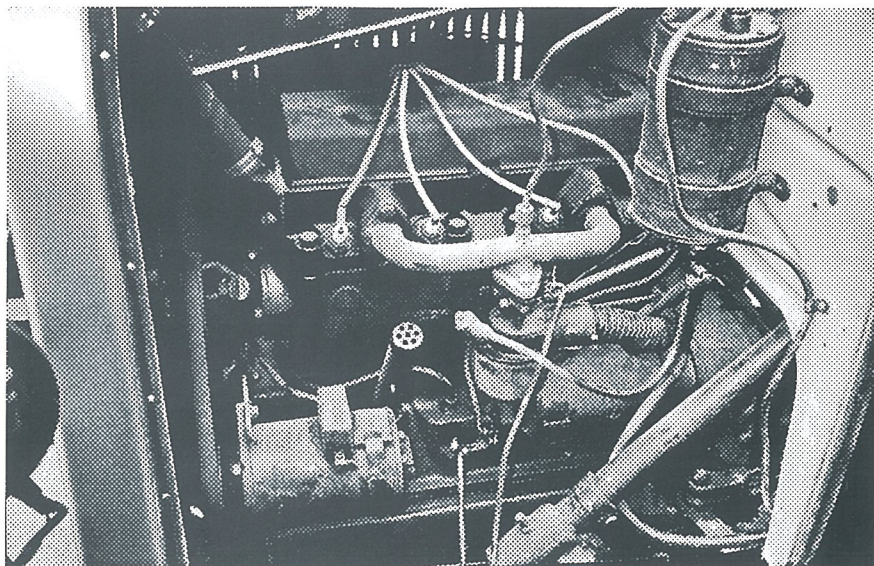
Vi snakket også med pen-sjonert lastebileier Knut K. Bakken som luftet sin nyregistrerte Chevrolet '27. Bilen kjøpte han i Hokksund for et par år siden, men den kommer opprinnelig fra Vestfold. Knut har sikret historien ved å registrere bilen med kjennermerke G-1311. For å være sikker på at alt skal fungere en stund, har Knut plukket bilen ned til gryn. Det som var dårlig er enten reparert eller skiftet. To av skjermene er "banka ut" lokalt, mens radiatorkappe og

register er kjøpt i England. - Kostbare saker, sier Knut og humrer.

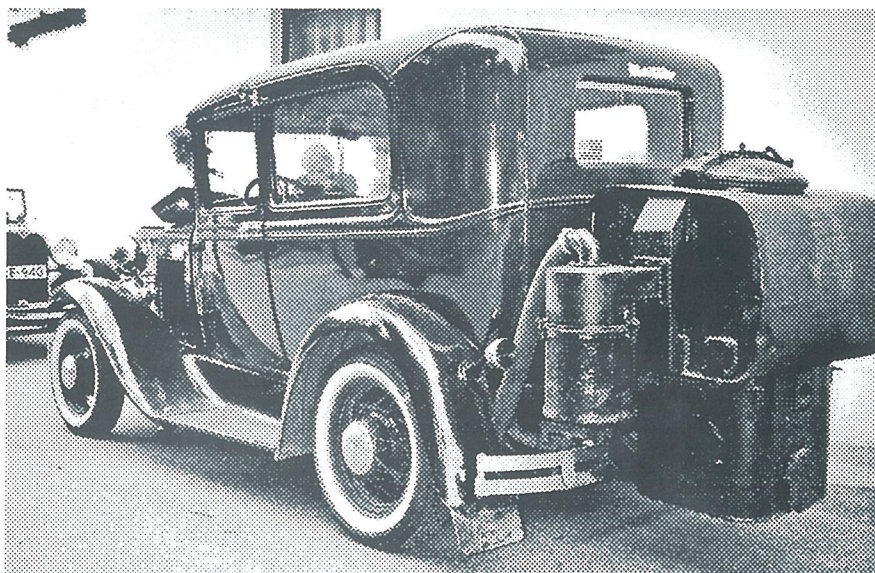
Brødrene Frode og Vidar Sundqvist fra Gulsvik kjørte med to av familiens biler som deres nå avdøde far Gert har restaurert. Gert drev i sin tid Gulsvik Autoservice. Mercedes-Benz Lo-3000 (L 56) fra '36 er nok mer sjelden enn Chrysler Airstream 8 '35, men ingen av dem er dusinvare. Mercedesen ble kjøpt ny av Wilhelm Skinnes i Krødsherad, og Gert bygget nytt strømlinjet karosseri på den tidlig på 50-tallet. Gert fikk det som var igjen av bilen i 1980, hvorefter arbeidet begynte. Ramme, drivlinje og torpedovegg var det han begynte med. Han fikk tak i et halvveis opprustet førerhus, men skjermer, radiatorkappe og panser laget han etter egne maler. I tillegg laget han braketter, emblemer og inventar i førerhuset. Fantastisk jobb fra en av de siste bilreparatørene vi har hatt i Norge! En raritet er at pedalene er merket med K for "Kupplung" og B for "Bremse". Gert har også restaurert Chyleren fra ramma av, og bilen ser ut som ny!

Knut K. Bakken med sin nyregistrerte Chevrolet '27. - Jeg trives med å arbeide med bilen, nå gjenstår ny kalesje og annet sadelmakerarbeid, sier Knut.

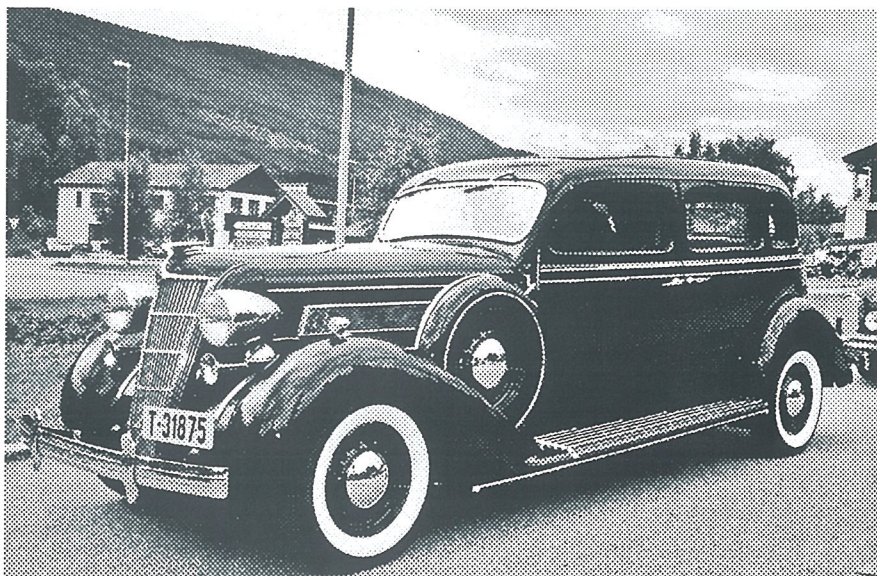




Komponentene i motorrommet på Bakkens bil er oversiktlig plassert og lett å komme til. Vacuumtanken til høyre fungerer som bensinpumpe.



Forden til Ole Stensgård kan antagelig bli noe baktung med nødvendig vedlass. Bilen har kjennemerke T-259. Den tjukke slangen forer gass til kjoleren.



Den gjenvunne glansen på denne Chrysler Airstream 8 '35 har avdøde Gert Sundqvist gitt den. Bilen ble kjørt av sønnen Vidar under Golsdagane.



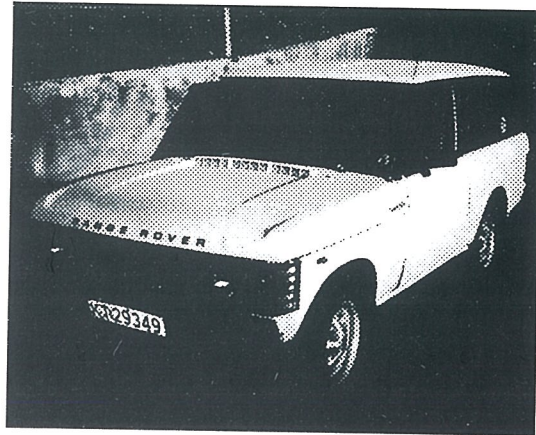
Innimellom går det så galt så galt!

Om et uhell med en gammel bil som levde i håpet om å bli "gammalbil"

Det er forskjell på en gammel bil og en *gammalbil*. Den siste - *gammalbilen* - er fylt 30 år, og benevnes av mange som bortimot veteran. Mens den andre - en gammel bil - frister en usikker tilværelse i nisjen for tilårskomne bruktbiler. De fleste ender vel hos høggeren.

En annen utgang for en gammel bil er kanskje et salg fremstøt under overskrifter så som:

- Delebil selges.
- eller
- Svensksåld och kjørbart objekt selges.
- Påbörjad renovering, men rostiga tröskler.
- Eventuelt byte i damcykel i bruksskick eller tutgrammafon.



Jeg hadde altså en gammel bil. En Range Rover 1972 modell. Jeg fikk den billig fordi den var 17 år og såpass tilårskomne biler regnes som gammelt herk uten verdi. Men den rullet og gikk som min hverdagsbil, og jeg håpet at den med tiden også skulle bli "veteran".

Den var av de 2000 første som ble produsert. En bunnsolid, enkel og usnobbete bil med kraftig ramme, vinyl i setene og ikke ei pyntelist. Den var uten servo, uten overdrive, uten automat og fantes kun som 2-dørs. Men med en V8 bensinmotor (ex Buick), skivebremses rundt, permanent 4WD og diff.sperre. Alt i alt en solid arbeidshest med karisma.

Den klassiske Range Rover-modellen ble produsert fra 1970-1996. Modellen fikk etterhvert luksusinteriør, 4 dører og ble fylt med all slags ralle-mikk. Den karismatiske arbeidshesten forsvant, og tilbake sto et luksusdyr. Med appell til nye og kjøpesterke grupper.

Nåvel, bilen min tilhørte de gamle sliterne og hadde etterhvert rullet i 28 år. Hvorav da jeg hadde kjørt den i 11 år. Mye var slitt; det var problemer med ventiler, styresnekke, lyd i begge differensialer og hovedgearkasse etc. etc.

Seinhøstes skulle vi rydde en veiløs skogsteig for ved. Det ble mange lass, og vi sleit tungt med tilhenger, på lavgir og med diff.sperre innkoblet. Så smalt det da- og vi måtte bryte av. Men bilen tok seg hjem for egen maskin. Tid for fornyelse og renovering .

Jeg hadde kontakt med et miljø i Norge som hadde mye brukte Range Rover- deler lagret. De skulle bytte motor og gearkasse. Da er det at ting går så galt så galt:

1. Det begynner å brenne i bilen på kveldstid etter sveising på dagtid.
2. Interiøret og karosseriet blir totalt ødelagt. Men jeg skal være snill og aksepterer at verkstedet setter på et annet brukt karosseri og interiør,
3. Nærmere 16 måneder seinere får jeg bilen igjen. Skuffelse. Det er en bastard, med 1972 chassis, med 1984/85 karosseri - samt deler fra diverse år.

Nå er det slik at gjort er gjort. Men i år 2001 vil bilen være en 30-år gammel *gammalbil* ifølge reg.papirene. Mye blanda drops over ramma, slik at alle "veteranbiltanker" bare kan glemmes. Men som hverdagssliter vil den kanskje leve videre i mange, mange år.

Hilsen - Jan Sørli





Normann Bilverksted

Fridgeir og Geir Normann

Rep. av alle typer kjøretøyer.
Spes.: Mazda - Audi - VW

Stjerneveien 7 nedre - 3023 Drammen
Tlf.: 32 82 18 01 - Mobil: 94 46 21 15 - 94 20 64 57

Bremse- og Clutchservice



Spesialverksted for bremsler
og clutch til bil og industri

Hotvetalléen 3A - 3018 Drammen
Tlf. 32 83 87 65

**Veteranbil-/MC-batterier
i sort hardgummi.
Gunstige priser!**



Har nå også
mange fine
dekaler til
motorsykler.

Tlf. 33 08 21 10 - 33 04 95 40

Ove's Rammeverksted AS

Buskerud Storsenter Krokstadelva
Nå også avdeling i Lierbyen
Tlf.: 32 85 69 61

Alt innen innramming

Alle medlemmer får 30% rabatt
ved fremvisning av medlemskort



GEITHUS TEXACOSTASJON

3360 GEITHUS
TELEFON 32 78 03 30
TELEFAX 32 78 11 69

Redd lakken på bilen din? Prøv vår børsteløse vaskeautomat.

Gratis oljeskift - betal kun for oljen.

Gode tilbud på dekk.

Sandblåsing & lakkering



Jon Andreassen

Biler, motorsykler
&

landbruksredskap etc.



Tlf. 33 05 70 40 - 33 05 84 40 - Mobil: 928 25 820
Vikeveien 47, 3090 Hof



MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN inviterer herved til
"det spesielle løpet 2000"

"det spesielle løpet 2000" skiller seg fra alle løp du tidligere har deltatt i. Løpet skal gi underholdning for så vel tilskuere som deltagere. Alle deltagere vil ha anledning til å beskue andres oppgaveløsning. Vi vil ha oppgaver i tre klasser:

Gruppe 1 er for de som tar fysiske utfordringer av ulike uhøytidlige karakterer. Er midt i blinken for lekelystne som tåler påkjenninger på armer og bein. Denne gruppen egner seg ikke for dårlige rygger eller hjerter, men har stor underholdningsverdi for både deltagere og tilskuere. Bil/motorsykelbesetning har anledning til å utføre/bistå ved oppgavene.

Gruppe 2 er for de som av helsemessige eller andre grunner ikke kan eller vil delta i de fysiske øvelsene. Det vil i denne gruppen være oppgaver i tråd med "normale" motorhistoriske løp. Deltagere i gruppe 2 kan imidlertid la seg underholde av gruppe 1.

Gruppe 3 er for barna. Barna får egne oppgaver. Disse vil være lettere utgaver av oppgavene til tøffingene i gruppe 1. Resultatene i gruppe 3 kan ha innvirkning på totalresultatet for deltagende kjøretøy.

Startsted: Skistadioen til Konnerud Idrettslag, Konnerud pr. Drammen.

Dato: Søndag 17. september 2000.

Frammøte: Kl 09.30. Start fra kl 10.00.

Startkontingent: Kr 50,- Innsettes på kto.nr. 2200.07.28865 innen 1. september 2000. Etteranmelding ved start kr 100,-

I tillegg skal hver deltager bringe med seg en gjenstand til verdi av minimum kr 100,- Gjenstanden leveres ved premiebordet, og vips så har vi.....

Premiering:premier til alle. I tillegg gis flotte premier til de beste. Første-premie til verdi av kr 7000,- Premie til alle deltagende barn.

Sponsorer: Vi kommer ikke aktivt til å jakte på sponsorer, men hvis du som leser dette kan skaffe støtte i form av gjenstander og/eller penger fra næringslivet er dette kjærkomment fordi.....

Overskudd:.....et evt. økonomisk overskudd av arrangementet i sin helhet vil bli donert et veldeilig formål bestemt av deltagerne selv.

Bespising: Det er fine forhold for picknik i det grønne på stevneplassen eller langs løypa. Kiosk/kafe på stadion. Fotballbaner og fiskevann i tilknytning til arenaen.

Påmelding: Fyll ut skjema og send til Motorhistorisk Klubb – Drammen,

v/Asle Wang, Gamlebakken 28, 3046 Drammen. E-post: asle.wang@os.telia.no innen 1. september 2000. Ytterligere informasjon: Ring 32830112 eller 92287950.

Vi håper på kjempedeltagelse!!



Bilforum

B · I · L · V · A · R · E · H · U · S A · S



Påmelding til

"det spesielle løpet 2000"

Navn:

Adresse:

Tlf privat:

Tlf arbeid:

Mobil:

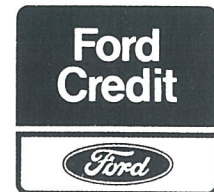
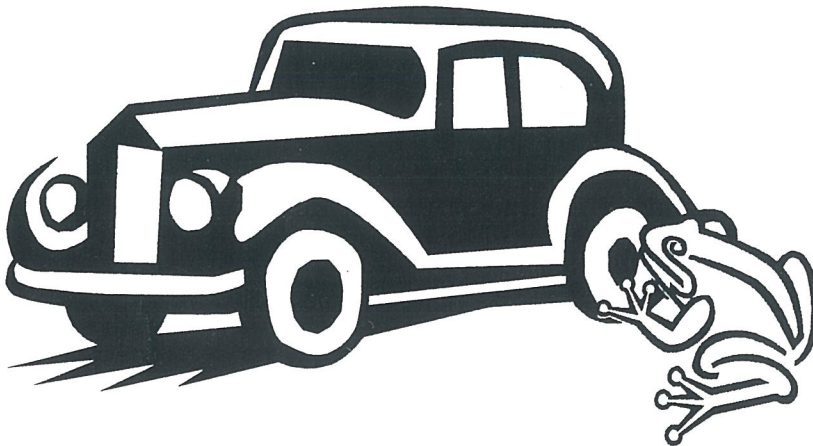
Kjøretøy:

Årgang:

Skal delta i Gruppe 1 eller Gruppe 2

(Sett kryss)

Dere har med ca. hvor mange barn?.....(Som skal delta i konkurransene)



Blanketten sendes Motorhistorisk Klubb- Drammen v/ Asle Wang, Gamlebakken 28,
3046 Drammen.

Deltagende kjøretøy må være fra 1970 eller eldre. De av dere som har flere kjøretøyer å velge mellom henstilles til å benytte det eldste. Vi ser altfor lite til de eldste kjøretøyene.

Ellers anmodes spesielt motorsykkkel-eiere og lastebil/buss-eiere om å melde seg på.

Husk gjenstanden til premiebordet!!



Kart og veibeskrivelse sendes deltagere som ikke kommer fra Drammens-området.

Vel møtt, og lykke til !



SENTRUM BILSKADE AS

Tlf. 32 83 22 00

Kreftingsgt. 46 - 3045 Drammen

Telefax 32 89 31 31



Alt i oppretting og lakking



FRI BIL MENS DERES BIL REPARERES



Du finner alltid interessant veteranstoff i Norsk Motorveteran!

Norsk Motorveteran er et frittstående og uavhengig tidsskrift, som henvender seg til alle som liker å lese om bil og MC fra 20- til 70 tallet. Vi utgir 10 nummer i året spekket med masse interessant lesestoff.

Norsk Motorveteran gir deg:

- et innholdsrikt brukmarked for bil og MC, hvor du avretter gratis.
- inngående informasjon om hva som skjer i veteran-Norge.
- 12 kroner avslag pr. nummer som abonnent.
- mange gode artikler om alt som rører seg i miljøet.

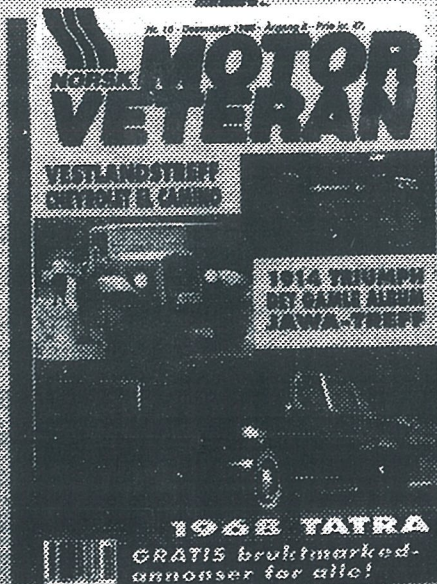
Norsk Motorveteran koster kun kr. 350,- pr år!

NORSK MOTORVETERAN

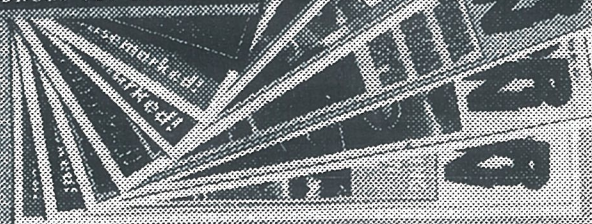
Veteran bil- og MC bladet for folk flest!

Ring inn din bestilling nå.

Telefon: 66 91 06 56 Fax: 66 91 06 52



1968 TATRA
GRATIS brukmarked-annonser for alle!



Klipp fra boken "50 år med bilen"

Utgitt av Automobilimportørenes Forening til deres 50-års jubileum i 1966

Valdresen

I 1897 ble det startet et foretagende som fikk navnet Det Norske Motor Compagnie og hensikten var å drive rutebiltrafikk i Kristiania med dampomnibusser. Firmaet bestilte to slike busser fra det engelske firmaet The Liquid Fuel Engineering Company. To unge nordmenn ble sendt over til verkstedet i England for å lære å behandle vidunderkjøretøyet. Den ene av disse var Otto Dieserud og var fra Valdres. Han kom til å kjøre den første busser i Kristiania som gikk i rute mellom Grefsen Bad og Stortorget. Disse bussene fikk navnet Tarmslyngerne, noe som forteller en del om hvordan publikum trivdes om bord i dem.

Otto Dieserud var en mangfoldig herre, og i 1946 utga han en bok med tittelen "Bak disken og på landeveien". Dieserud skildrer "tarmristeren" og trafikken på følgende måte:

- Hver vogn hadde to kupéer med plass til 16 passasjerer. Fullt lastet veide den ca. 4 ½ tonn, og når man da hadde en dampmaskin som utviklet bare 30 hestekrefter, vil en lettere skjønne at det

ikke var stor fart en kunne oppnå i stigningene. Det var i 1897 at disse vognene kom til Norge, så det var før lufringene var i bruk. Den første dagen vi skulle kjøre fra Stortorget, var det møtt frem så mange mennesker at to politikontabler måtte bane vei for oss gjennom folkemassen. Jeg husker det var møtt opp mange Oslo-valdreser også som jeg kjente godt, og de av dem som kom så sent at de ikke nådde frem til vognen ropte til meg på vår dialekt og jeg svarte. Da sa en pen ca. 16 år gammel datter av en oberst som sto like ved bilen til sin far: - Å Gud pappa, det er en bonde som styrer denne vognen!

Styreanordningen besto av en lang jernstang med en stor treknapp til å holde i, og jeg lærte meg til å styre bilen ved å kaste benene i kors rundt jernstangen. Jeg kjørte ofte på denne måten, når det ikke var konstabler i nærheten. Dette syntes gateguttene var moro å se på, og så snart jeg styrte med hånden, skrek de: - Styr med beina da Valdresen!

1945

På det første medlemsmøte Automobilgrossistenes Landsforening holdt etter krigen, 23. mai, meddelte formannen at han hadde vært i konferanse hos myndighetene i forbindelse med den forestående import av biler og deler. I de første seks måneder ville all import bli foretatt av staten, og bestilling på deler skulle innsendes gjennom de respektive bransjeforeninger. Ifølge statens program, skulle det første halvår importeres ca. 2.000 lastebiler og sammenlagt ca. 10.000 biler. Det viste seg også at bensin- og oljesituasjonen var såpass lys at man kunne vente å få drivstoff til bilene etter hvert som de ble importert.

Tyskernes etterlatte bilmateriell ble drøftet på motet. Det ble i den forbindelse slått fast at alt

tydet på at den allierte kommisjon ville gå med på å overlate den tyske bilparken til fordeling og omsetning her i landet. Den tyske bilparken representerte store verdier da krigen sluttet, og nå ble den i første omgang overtatt som krigsbytte av engelske og amerikanske militære myndigheter. I neste omgang kom de norske, militære myndigheter inn i bildet, det gikk flere måneder før noe av materiellet ble frigitt til sivil bruk. Og da det endelig skjedde, var en stor del av bilene blitt ramponert gjennom uforsvarlig bruk eller ved å stå uten tilsyn på forskjellige samlesteder. Verdiforringelse var også skjedd gjennom en mengde tyverier og hærverk som skyldes manglende eller alt for dårlig vakthold.



Bilrasjonering

14 år etter at krigen var slutt, var det fortsatt bilrasjonering i Norge. I september 1959 ble varebilomsetningen frigitt. Det første skritt var tatt, men den videre utviklingen var avhengig av at denne frigivelsen ikke medførte noen komplikasjoner. Myndighetene var blant annet redd for at en del mennesker skulle kjøpe varebiler og bruke dem til privatbiler. Tonen i årsberetningen for 1959 røper likevel en behersket optimisme: "Bransjens arbeid med å få opphevet rasjoneringen av bilomsetningen har også i 1959 vært forgjeves for personbilenes vedkommende, men det foreligger nå uttalelse fra offisielt hold om at også personbilrasjoneringen vil bli opphevet i 1960." Den 1. oktober 1960 ble bilomsetningen frigitt, også for personbilenes vedkommende. 22 kjente representanter undertegnet et opprop i anledning bilrasjoneringens opphevelse:

Inn i bilalderen, lod overskriften:

"I år frigis bilimporten. Det vil i vesentlig grad øke antallet kjøretøy i Norge. Mens det nå er 300.000 biler her i landet, kan det om få år være dobbelt så mange. Denne utvikling er ønskelig, fordi bilen er et hjelpemiddel hele befolkningen har nytte og glede av. Dens direkte betydning er kanskje størst for næringslivet, hvor bilen er nødvendig til transport av råmaterialer, halvfabrikata og ferdige varer. Årlig befordrer landets biler over 500 millioner personer og frakter 100 millioner tonn gods.

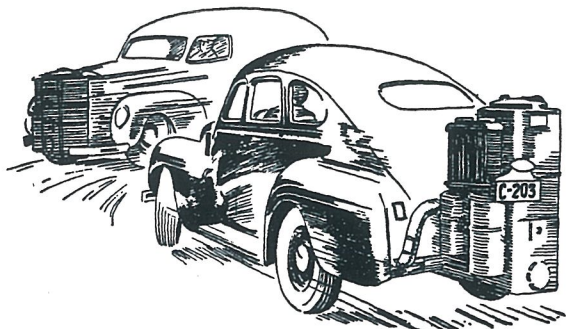
Gjennom mer enn ti års virksomhet har Opplysningsrådet for Biltrafikken (OFB) vist at det samler alle gode krefter om aktuelle oppgaver. Med meget lave omkostninger har OFB på en bemerkelsesverdig måte levd opp til sitt mål: ..å bibringe så vel landets myndigheter som folket i det hele tatt forståelsen av biltrafikkens betydning og berettigede krav i det moderne samfunn... " Inn i bilalderen!

Med frigivelsen av bilomsetningen begynte det å skje for alvor.

P-E C

STRØMMEN UNIVERSALGENERATOR

SYSTEM «ALF IHLEN»



Våre nye epokegjørende modeller, system «Alf Ihlen», viser glimrende resultat også med granved, torv etc. Anleggene som BETJENES OG RENSES I EN HÅNDVENDING er utprøvet millioner av km. i Norge sommer og vinter. De tar minimum av plass og er uovertrufne i økonomi og holdbarhet

Spesielt egnet for vinterkjøring.

Nu koster kjøring med STRØMMEN vedgassgenerator i brensel under det halve av bensin.

Type T - 80 - 100 - K	Type D - 100 - 150
Vare-, drosje- og personbiler.	For lastebiler og busser etc.
Front- og bakmontering.	Kr. 2.650.00.
Kr. 2.150.00.	

HOVEDFORHANDLER:

A/s AUTOINDUSTRI

Stortingsgt. 39 OSLO Telefon 17355

Nytt fra LMK

I Rundskriv 3/00 heter det bl.a.:

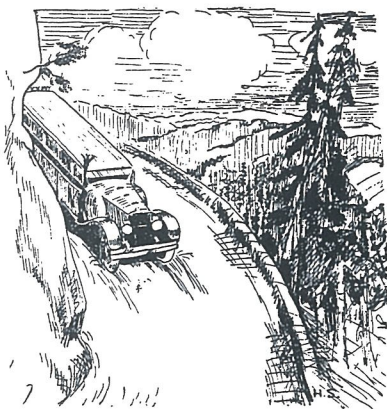
LMK vil utbetale kr. 200.000,- i returprovisjon for Helforsikringer tegnet i 1999. Det foretas ikke utbetalinger til klubber som står til rest med kontingenten.

LMK har tilbudt klubbene å utarbeide og opprette standard klubbsider under LMKs websider på Internett. Av LMKs 93 medlemsklubber har 47 benyttet seg av tilbudet og 31 klubber har opprettet egen webside linket til LMK.

Søknadsskjemaet for LMK-forsikring ligger på www.lmk.no. Du klikker deg inn på forsikring, deretter "søk om LMK-forsikring". Du får da begge sider av skjemaet som en pdf-fil på 285Kb. For å åpne denne filen og skrive ut skjemaet, trenger du programmet Acrobat Reader. Dette kan tas gratis fra Internett. LMK vil etter hvert legge ut flere skjemaer på sine sider, så det er fornuftig å laste ned programmet så snart som mulig.

Norgesløpet 2002 er tildelt Narvik Automobil-selskap i konkurranse med Toten Gammelbil-klubb. Det er direkte godsforbindelse sjøveien mellom Drammen og Narvik.

Motorhistorisk Annonseblad 2000 blir sendt fra MHRF i Sverige til alle klubbmedlemmer tilsluttet LMK. Det forutsettes at klubbene sender elektroniske medlemslister innen 22. september. Annonsemaal finner du et annet sted i bladet.



Norges Rutebileieres Forbund avdeling Oslo og Akershus

Klipp fra boken som ble utgitt i forbindelse med 25 års jubileet i 1951

Bilruten Oslo - Vikersund

Denne rute kjørtes først som lokalrute Vikersund - Gilsrud og Øverskogen. Siden 29. mai 1926 har den kjørt til Oslo. Den 12. oktober 1927 ble ruten eget aksjeselskap, AS Modumsrutene, med Bernhard Krona som ansvarshavende. Aksjekapitalen var kr. 15.000. I 1929 døde Krona, som etterfulgtes av Arne Wendelborg som leder ruten den dag i dag. Ruten administreres av Schøyens Bilcentraler. Fra 1926 og til og med 1929 kjørtes ruten som sommerrute. Fra 1930 kjører den hele året. Det foretas stadig mindre utbedringer av veien langs Tyrifjorden.

Ruten befordret i 1950 31.363 passasjerer. Aksjekapitalen er kr 15.000. Taksten er nå 6 kroner for den 77 kilometer lange strekningen mellom Oslo og Vikersund. Ruten har nå fem busser. Selskapet styre er nå: Formann Arne

Wendelborg, Vikersund, Niels Lassen, Humledal, Alf Chr. Lund, Oslo og M.O. Schøyen, Bygdø. Arne Wendelborg er født 31. august 1892 i Oslo. Han var i ungdomsårene en utmerket fotballspiller og skiløper som med ære hedret sin klubb Frigg, Oslo i mange kamper og skirenn. I 1925 begynte han i Schøyens Bilcentraler. Han var den første bussfører som kjørte Nordstrandsruten og Røa Ring.

Wendelborg har vært medlem av Modum Veistyre og Modum Brannstyre i mange år. Siden frigjøringen har han også hatt den daglige ledelse av veivesenet i bygda. Han har også fungert som visebrannsjef i flere år. Av trafikantene på ruten mottok han forleden en sølvpokal som takk for god service gjennom mange år. En sjelden utmerkelse.

Norefjellruten

Da vårt land fikk overlatt arrangementet av de VI Olympiske Vinterleker i 1952, ble transporten til Norefjell høyst aktuell. Det ble bestemt at utforrennene og storslalom skulle gå på Norefjell. Det kom fart i brusaken ved Noresund. Brua ble ferdig i rett tid, høsten 1951.

Peder Engeseth, som er medlem av Olympia-komiteéns Norefjell-Utvalg, bestemte seg ganske snart for å kjøre en rute fra Oslo til Noresund.

Hurumruten

Juel P. Bakke, M.O. Schøyen og F.B. Helgerud m.fl. stiftet 12. desember 1925 Hurum Auto-selskap AS og startet en bilrute fra Hurum til Oslo den 1. juli 1926 med tre busser og en takst på 8 ore pr. kilometer. Bakke var disponent og daglig leder.

Ruten gikk imidlertid meget dårlig og allerede i 1927 overtok brodrene Arnold og Henry Lien driften av ruten. Men heller ikke disse fant ruten drivverdig og overlot sine interesser i 1928 til

Konsesjon ble meddelt og ruten åpnet 14. februar 1951. Det kjøres fire turer hver dag. Billettprisen er kr. 8,55. Det er bygget garasje og service-stasjon ved Noresund bru.

Engeseth har med denne rute skapt en enestående anledning for Oslofolk til å komme opp på høyfjellet på en så hurtig og rimelig måte at byens befolkning er ham takk skyldig

rutebileier Christian Klemetsby i Tonsberg. Også han ga opp. I 1935 ble ruten overtatt av daværende ordfører i Lørenskog Georg Kristiansen, hvis to sønner Harry og Georg drev ruten til 27. februar 1943 da administrasjonen ble overlatt til Schøyens Bilcentraler AS og 24. april 1946 overtok SBC ruten for godt.

Aksjekapitalen er kr 75.000 og styret er: Formann: Kjøpmann A. Follestad, Åros, nestformann Kristian Sandvold, Slemmestad,



C.M. Baardseth, Jar, Niels Lassen, Humledal, Alf Chr. Lund, Oslo, M.O. Schøyen, Bygdø.

I 1950 befordret ruten 115.073 passasjerer. Bare 4,5 prosent av disse kjørte på moderasjonskort. Ruten har fremdeles tre busser. Godstrafikken går med egen godsbil og drives som entreprise av Oddvar Smedsrud.

Ruten er 82,6 km lang og kjørtes i 1951 to ganger daglig. Det er garasje i Holmsbu og ekspedisjoner er anordnet på Sære, Tofte og Filtvedt.

Hurum og Røyken har i mange år hatt dampskipsforbindelse med Oslo, men i 1951 opphørte denne og distriktene var henvist kun til landverts kommunikasjonsmidler. Dette er styret oppmerksom på og vil søke kontakt med de kommunale myndigheter i de to kommunene for om mulig å få lagt opp en fullstendig kommunikasjonsplan for distriktet under forutsetning av at en del mindre broer og et par veier blir satt i den stand at de kan tåle trafikken med de store busser. De ruteselskaper som vil søke å ordne denne sak er foruten Hurum Automobilselskap AS nemlig AS Landøruten, AS Slemmestadruten og Svein Helling, Drammen.

Lastebilrutene

Fra Buskerud fylke kjøres om sommeren og utover høsten en del hagebruks- eller fruktruter innover til Oslo, hvor de kjører direkte til engrossalg på Grønlands Torg og til Gartnerhallen og en del til Youngstorget og Stortorget. Disse returnerer ved torgtidens slutt.

Vår avdeling har liten kjennskap til disse ruter da de sorterer under Buskerud, enskjønt de har sin vesentlige berettigelse i trafikken på Oslo. Det er følgende:

Hagebruksruten Sjøstad i Lier - Oslo drives av Th. Utengen vesentlig som fruktrute med to lastebiler, som i 1950 kjørte 10.200 vognkilometer og fraktet 180 tonn gods.

Fruktruten Lier - Oslo nr. 708, drives av Hans Øksne, Lier.

Fruktrute Lier - Oslo, nr. 717, drives av Henrik Snarum, Lier.

Fruktrute Lierskogen - Oslo, nr. 719, drives av Erling Ovenstad, Lierskogen.

Fruktrute Lier - Oslo, nr. 723, drives av Petter Ovenstad, Lierskogen.

Fruktrute Lier - Oslo, nr. 731, drives av Narve Opsal, Tranby i Lier.

Fruktruten Svaberg - Båtsto - Åros - Oslo kjøres av Hans H. Wear i Røyken med en 3,8 tonn lastebil som i 1950 kjørte 1.800 km og fraktet 88 tonn hagebruksprodukter til Oslo.

Godsruten Sylling - Tranby - Oslo drives av Kristian Themte i Sylling som fruktrute med en 3,7 tonn lastebil som i 1950 kjørte 13.400 km. Det ble kjørt 176 tonn hagebruksprodukter.

I tillegg var det 1950 registret 11 slike hagebruksruter til Oslo i distriktet.

P-E C



Automobilkjørsel.

Da Lardal hittil ikke har været trafikeret med Motorvogn, ønsker jeg av Hensyn til Færdselen hervæd bekendtgjort, at jeg **førstk. Mandag** agter at reise opover Dalen pr. Automobil med Avreise fra Larvik ca. Kl. 11 Fm. og ankomst til Vittingfos om Eftermiddagen med Stans paa Svarstad.

Tilbakereisen foregaar den følgende Dags Eftermiddag.

Larvik, 10de April 1913.

F. M. Treschow.



PROBLEMLOSEREN

IN HOUSE



 **Auto-Materiell** 

BILDELER • MASKIN- OG VERKSTEDUTSTYR

Postboks 504 • 3412 Lierstranda • Tlf.: 32 24 41 41 • Fax: 32 24 41 42



Til salgs

(Finn Bryhn rydder litt)

Til Essex/Hudson 1933 modell:

17" eikefelger

Ditto med dekk

Bakaksel

Støtfanger

16" felg og div. instrumenter til Opel Olympia 30-talls.

16" felg til Ford Anglia.

For- og bakhjul til Ariel MC.

Motor og gearkasse til Vauxhall Victor 64 modell.

For-, bakdører, panser og høyre forskjerm til Adler 30/40-tall.

Div. instrumenter til Chrysler 1952 modell.

Bosch dieselpumpe, starterdrev og kompressor til 4-sylindret Deutz.

Bensintank til 20-talls bil.

Topplukk til 8-sylindret Oldsmobile 1948. modell.

Diverse gamle biljekker.

Slipemaskin, 3-fase m/regulering av hastigheten og fleksibel slange.

Stolpe skrustikke

Snekkeveksel 1:40 m/kileremskive/kjede.

Lysstoffarnatur kpl. m/8 Watts rør.

To gamle ballong herresykler.

Ballansekapp m/3-fase motor.

Gis bort! For- og 2-speed bakaksel med felger og dekk (8,25x20) til 50-talls Volvo.

Ring Finn Bryhn, Spikkestadveien 109,

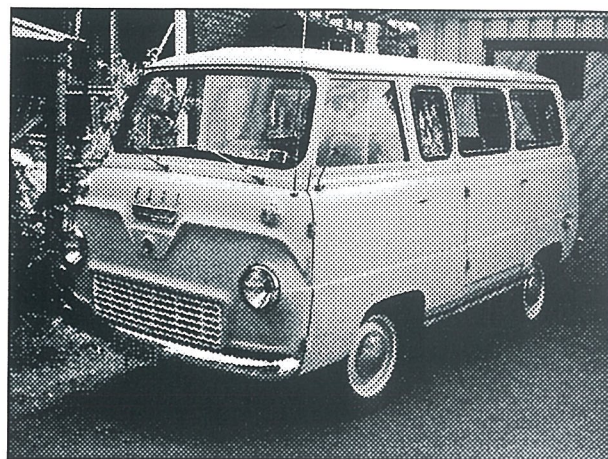
3430 Spikkestad, tlf.: 31 28 50 05.

Til salgs

1969 Ford Thames 800 5-seter original minibuss.

Selges på grunn av overgang til firmaveteranlastebil. Meget sjelden og morsom bil. EU-godkjent og fullt kjørbar. På lengre sikt trenger bilen en del reparasjoner og vedlikehold.

Prisantydning kr. 10.000,-. Lars Petter Skau, tlf.: 905 56 361 / 32 88 35 75.



Til salgs

Massey Ferguson 165 dieseltraktor 69 modell med Multi Power, gått 3100 timer, i god overhølt stand.

Samt

Moelven traktorhenger ca. 3 tonn og ESA tømmerklype for trepunkts montering på traktor, begge i pen stand.

Selges - helst samlet - eller byttes i Jernhest i god stand. Gjerne skogsrigget.

Henvendelse Jan Sørli, tlf.: 32 89 11 95 kveld.





Motorhistorisk klubb - Drammen

INNKALLER HERVED TIL GENERALFORSAMLING

MANDAG 2. OKTOBER 2000 KL. 19.00
I MØTELOKALET I ÅSSIDEN KIRKE
PÅ ÅSSIDEN I DRAMMEN

I henhold til lovens § 9 behandles følgende saker:

1. Valg av møtedirigent
2. Årsberetning
3. Revidert regnskap
4. Fastsettelse av kontingent
5. Eventuelle innkomne saker
6. Valg ifølge § 7

Ad. Pkt. 5: Saker medlemmene ønsker å bringe inn for Generalforsamlingen, må fremmes SKRIFTLIG gjennom klubbens postadresse. Dersom sakene skal bli tatt opp av Generalforsamlingen, må de være styret ihende innen
MANDAG 11. SEPTEMBER 1999.

Generalforsamlingen gir kun adgang for klubbens medlemmer (personer som har betalt medlemskontingent for inneværende år). Dette vil bli kontrollert ved inngangen. De som står til rest med kontingent kan ordne dette ved fremmøte. Kontrolløren kan vise bort personer som ikke kan dokumentere medlemsskap.

DET INNKALLES KUN PÅ DENNE MÅTE.

Årsberetning og regnskap deles ut i møtelokalet fra kl. 18.30.

Drammen 15. august 2000

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Styret



KALSVOGNA TURBILSERVICE

... et komplett valg



Tlf. 944 48 800

Tlf. 920 81 806

Nytt fra Styret:

Medlemsmøte 6. juni

Formannen ønsket ca. 39 M.H.K. medlemmer velkommen til sommerens siste møte før klubben går i en sommerdvale. Etter antall medlemmer som hadde møtt opp, så hadde de fleste gått i sommerdvale allerede. Formann Steinar Ludviksen informerte litt om Motor Expo 2000. Neste års Expo er på gang, men her må man gå igjennom hva utstillingen kan gjøre for at flere kommer til utstillingen.

Drammensløpet: Det gikk av stabelen i et perfekt/strålende vær. Starten gikk fra Drammensparken kl. 1100, der alle kjørte i crusing fart, og etter hverandre. Turen gikk da til Eidsfoss, der klubben spanderte kaffe og kaker og annet til de som ikke var voksne og drakk kaffe. O.B.S. ikke konjakk!

Etter en liten praktisk post på Eidsfoss, gikk turen videre til Solbergfestivalen, der en kunne kikke på nesten all slags hus og gårdsdyr. For oss mest motorinteresserte så var det vel "gammaltraktor pløying". Det var forresten konkurranse for barna også. Her kan vi takke de i styret som tok over arrangementet, da den egentlige løpsleder trakk seg kort tid før løpsdato.

Valg 2000: Fem av sju personer i styret går av til høstens generalforsamling. Det er problemer med å få folk til å ta verv i klubben. Blir dette et problem så kan levetiden til klubben stå i fare. (Berit Thorbeck er ganske fortvila, valgkom.)

Turen til Eight-klubben 11. juni ble avlyst. Nytt forsøk er søndag 10. september.

Medlem Øyvind Viker ga Drammensløpets form masse ros, han mente kanskje dette blir måten løp/turer bør arrangeres, samtidig mente han at løpsmannskapet/postmannskapet slapp et stort HELVETE. Han unnskyldte uttrykket ganske fort i ettertiden, da dette vel er et sterkt uttrykk i sådan hus.

Deretter ble det vist litt video igjen på klubbens projektorutstyr. Det ble vist klipp fra Motor Expo-Flåklupaløpet-Grenlandsrally og fra Drammensløpet. Alt dette var regissert av herr Steinar Ludviksen.

Kaffe og kaker, loddsalg, medlemmenes kjøp og salg fulgte så på programmet.

Til slutt viste herr Rune Kolberg video fra Eight-klubbens virksomhet oppe ved Sørumsand, som for øvrig var filmet for åtte år siden. Klubben ble stiftet i 1977. Etter det undertegnede kunne få inntrykk av, så bør/må de som kan legge ut på turen M.H.K. arrangerer søndag 10. september VÆRE MED.

Møtet ble klubbet av klokken 2210.

Sekretær Tom Bryhn, 6. juni 2000.

Medlemsmøte 8. mai

Formannen ønsket ca. 33 MHK-medlemmer velkommen til årets medlemsmøte for mai måned. Været ute var strålende, både varmt og masse sol mens været inne var det samme. Noe som også gjenspeilet seg på oppmøtet av medlemmene.

Det var ca. 20 kjøretøy til årets vårsjekk og tegning av LMK-forsikring. Henvendelse for LMK-forsikring er Fridgeir Normann.

Vårløpet 2000: Løpsleder Christian Christensen kunne melde om 24 startende kjøretøy. Hadde vel ventet litt større deltagelse.

Utflukten 7. mai gikk til Sysle. Her var en gigantisk samling av diverse merker av mopeder. Men mest representert var Tempo'er. Det sto også lagret ca. åtte biler. Oppmøtet var på 30 kjøretøy. Noe som må betegnes som meget bra. Været var strålende. Dette er noe vi må fortsette med i fremtiden.

Motor Expo 2000: Vi i styret er nedlesset med oppdrag den week-enden dette skal pågå. Vi trenger flere frivillige til vakter etc.

Har endelig fått tak i et lagerlokale til vårt løpsmateriell. Stedet er Tuverud gård. Lokalet trenger litt rydding, maling av vegger og tak. Samt oppsetting av hyller og reoler. Alt dette dugnadsarbeidet tok Frode Holm på seg frivillig alene. Det finnes tross alt noe dugnadsånd igjen i klubben.

Formannen leste opp diverse innbydelser til veteranbilløp rundt omkring i nabofylker.

Det ble også vist noe video på prosjektoranlegget fra MHKs løp og turer. Også noen andre treff som bl.a. et Fiat-treff og en bilutstilling i Ekeberghallen.

Kaffe og kaker. Denne gangen var det rikelig med kaker.

Sekretæren måtte dra klokken 2045.

Sekretær Tom Bryhn, 8. mai 2000.



SANDPRODUKTER

Vi kan tilby sand til de fleste formål

SANDBLÅSING - FUGESAND
STRØSAND - FORMSAND
MØRTELSAND - PUSSESAND
FILTERSAND - STØPERGRUS
SINGEL - SUBBUS
PUKK - SEMENT - BETONG

Vår erfaring = Deres trygghet
Vår kvalitet = En av landets beste

K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING - BYGGEARTIKLER
Øvre Storgt. 45 - 3018 Drammen



BIL- OG TRAILERUTSTYR

Motoroljer	Batterier
Hydr. oljer	Starter
Hydr. filter	Dynamo
Oljefilter	Elektrisk
Luftfilter	Rekvisita

Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen
Tlf.: 32 81 22 05 · Fax.: 32 81 14 05

 **Drammen Gummiservice as**
Tordenskioldsgt. 74, Drammen. Tlf. 32 83 36 63

Spesialist

BRIDGESTONE

på

Firestone

ALL I RUSTSVEISING OG SMÅSKADER

Auto Rep

Rolf Maurseth
Vahlbakken, 3300 Hokksund
Tlf. 32 75 20 20



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg
- Gummi-Mayer
de originale regummerte

Små annonser - små priser
bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 83 18 00



C-blad

BLAD I ABONNEMENT

Returadresse:
Motorhistorisk klubb - Drammen
Postboks 2193 Strømsø
3003 DRAMMEN

Husk møtene våre og husk tid og sted! ÅSSIDEN KIRKE FØRSTE MANDAG I MÅNEDEN.



Redaktør for neste **MOTORHISTORIKEREN**

er: Christian Christensen
Gudolf Blakstadsvei 30
1392 VETTRE
Tlf.: 66 78 35 97
E-mail: nnchris@online.no



Send inn stoffet før 15. november 2000