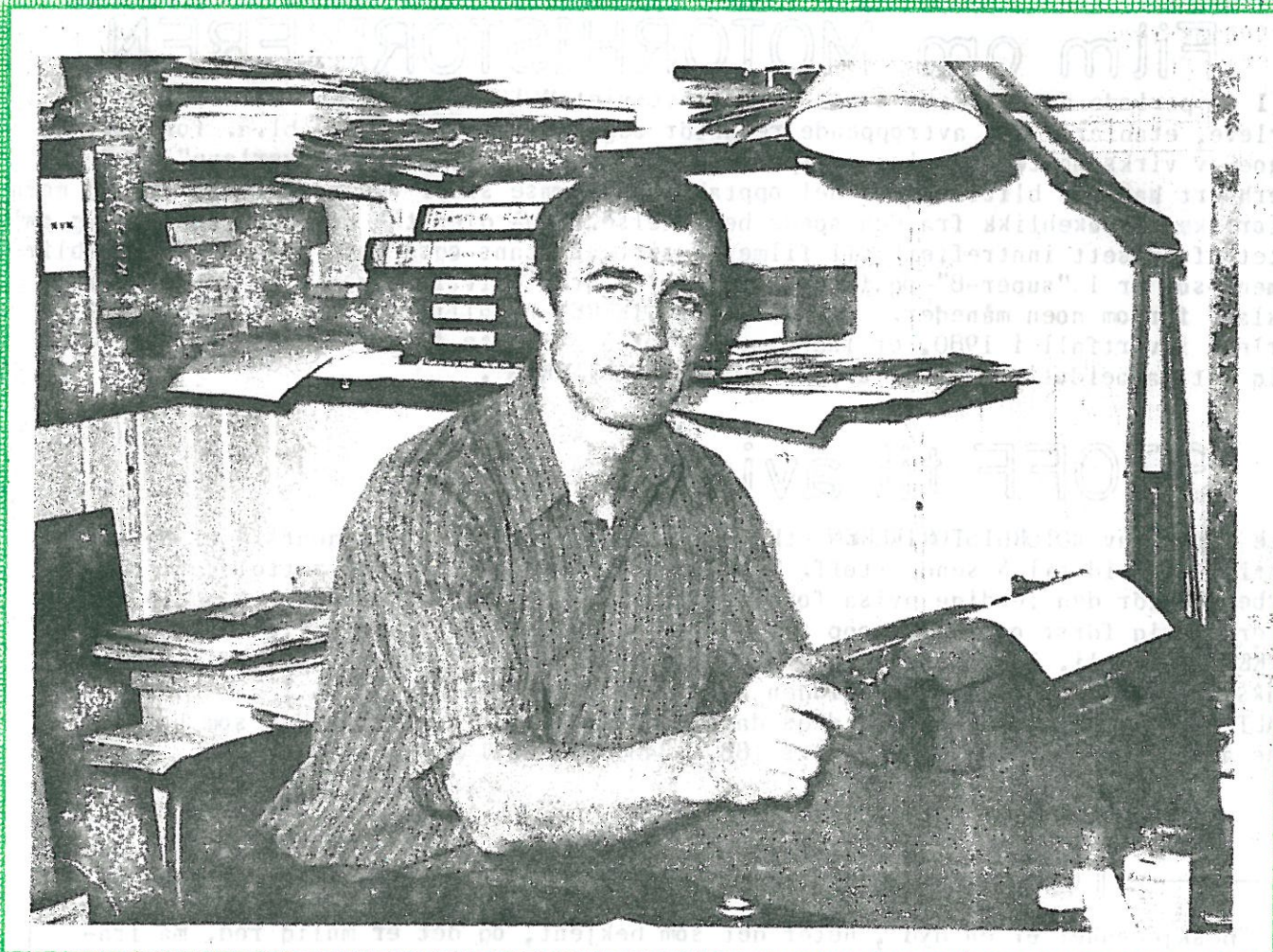


10 79

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb- Drammen»

motor HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør (ut 1979): Øivind Langeland

NY REDAKTØR (fra 1980): WILLIAM KJOSS

Redaksjonsadresse: POSTBOKS 183, 3430 SPIKKESTAD

Jobb i Afrika?

Nå er det ikke i tråd med våre intensjoner å drive arbeidsformidling, men vi er anmodet om å nevne at det er ledig stilling som transport- og verksted-sjef ved et FN-prosjekt i Afrika, hovedsaklig på området tyngre anleggsmaskiner og lastebiler. Ytterligere opplysninger kan interesserte få fra MAGNE ØFSTEN, adr. Båstaryggen, Asker. (Det er Fridgeir Normann som meddeler dette).

Film om MOTORHISTORIKEREN

I en periode da det syntes noe uklart hvorvidt MOTORHISTORIKEREN ville komme til å overleve, etablerte den avtroppende redaktør seg som filmprodusent, bl.a. for å sikre at noe av virksomheten omkring avisproduksjonen ihvertfall skulle "overleve" på film. Etterhvert har det blitt en hel del opptak fra de ymse sider ved avisarbeidet, med noen historiske tilbakeblikk fra den spede begynnelse. Ennå gjenstår det noen opptak, og om "intet uforutsett inntreffer" vil filmen i siste instans også bli lydsatt. Trolig blir filmen -som er i "super-8" og farger- bli på en drøy halvtime, men blir neppe "premiereklar" før om noen måneder. At MOTORHISTORIKEREN nå allikevel ser ut til å skulle overleve ihvertfall i 1980, er ingen grunn for å avslutte filmarbeidet; den har foreløpig fått arbeidstittelen "7 år med MOTORHISTORIKEREN".

STOFF til avisa

Neste nummer av MOTORHISTORIKEREN utkommer til februarmøtet, så egentlig er det relativt god tid til å sende stoff. Men tiden går, og alt skal tilrettelegges og bearbeides før den ferdige avisa foreligger, så det er ingen grunn til å vente. Det er nemlig først og fremst opp til MHK's medlemmer hvor innholdsrik MOTORHISTORIKEREN vil bli. Ingen kan lage noe uten å ha materialer, og intet stoff til redaksjonen er ensbetydende med ingen avis. Derfor: -sett igang NÅ !

ALT stoff til avisa skal fra dags dato sendes til vår nye redaktør, som har denne adressen: WILLIAM KJOSS, boks 183, 3430 SPIKKESTAD.

forsiden

"Beskjedenhet er en dyd", heter det som bekjent, og det er mulig red. må fraskrive seg den dyden når han nå er ubeskjeden nok til å plassere sitt eget fjes på forsiden. Bakgrunnen er i k k e at han mener fjeset er spesielt dekorativt eller severdig, men noe bør han jo ha lov til å koste på seg i anledning at dette er det siste nummer av avisen han bedriver. Dessuten: -det k a n jo hende at det fremdeles er noen som ikke vet hvordan stakkaren ser ut, og da kan dette være siste sjanse til å få vite det. Bildet har han forøvrig tatt sjøl, og det vitner vel ikke akkurat om beskjedenhet, det heller.....

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO 3 75 09 24



STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD	tlf.	-
NESTFORMANN:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	tlf.	-
SEKRETÆR:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA	tlf.	82 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD	tlf.	-
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmoen,	3300 HOKKSUND	tlf.	75 20 66
STYREMEDLEM 2:	Reidar Kristiansen,	Engelsrud Terr. 1,	1370 ASKER	tlf.	-

MEDLEMSKONTINGENT 1980 (som inkluderer avisen) : Kr. 90,-



fra førerretet:-

Igjen står vi ved avslutningen av et år. Om tre uker går vi over terskelen til et nytt år, med alt d e t måtte bringe av godt og mindre godt. Det er forresten ikke bare et årsskifte vi snart står ved, men vi går også inn i et nytt decennium idet vi legger 1970-årene bak oss og tar steget inn i 1980 -årene.

Et årsskifte -og kanskje særlig overgangen til et nytt decennium- er tiden for tilbakeblikk, ettertanke og fremtidsplaner; på mange måter et "oppgjørets time". Jeg skal ikke holde noen tordentale i den anledningen, og heller ikke komme med noen sensasjonelle fremtidsplaner.

La meg allikevel kaste et tilbakeblikk på det decenniet vi forlater, til 1972 da en håndfull av dem som idag er MHK-Drammen's mest trofaste medlemmer holdt sine uformelle "kaffeslabberaser" på Tore Ödegaard's verksted på "Fretheimsaga" i Skoger, og -nesten uten å være klar over det- dannet grunnlaget for vår livskraftige klubb. På høsten samme år (onsdag 18. oktober) ble det første "konstituerende" møtet avholdt i Glassverket Idrettsforenings klubbhus på Åskollen, nærmest for å sjekke hvem og hvor mange det fantes i distriktet som interesserte seg for gamle biler og motorsykler. 12 mann var tilstede på møtet, som artet seg som en uhyøytidelig treff omkring et bord med kaffe og boller og et par-tre timers prat om veterane kjøretøyer. To uker senere var det nytt møte samme sted, og da var antall tilstedeværende øket til det dobbelte.

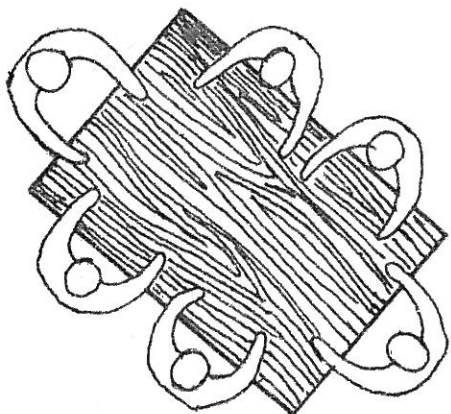
Sammenkomstene fortsatte hver første onsdag i måneden, og oppslutningen var stigende. Det ble nødvendig å velge en møteleder, og det falt naturlig at Mads Jostad ble den som tok "ordstyrervervet" og ble en slags uformell formann. Det nødvendige regnskapet i forbindelse med møtevirksomheten tok Tore Ödegaard seg av, mens Öivind Langeland sto for kaffekokingen i begynnelsen, og også senere (på desembermøtet) la det aller første nummeret av "Gammelbil-Posten" på bordet. Dermed v a r vi allerede blitt en klubb, nesten uten egentlig å ville det. Utviklingen tvang oss etterhvert til å få et navn på klubben, og å velge et styre. Siden jeg antagelig hadde vært ute med "smella" i en eller flere anledninger ble jeg utpekt som formannskandidat. Oppgavene sto nærmest "i kø" for å løses i de første årene: Lover, Kontingent, Informasjon (avis), Klubbmerker, Löpsopplegg og mye annet. En strevsom tid, men uhyre artig og interessant.

Etter hvert vokste klubben seg så stor at vi måtte søke andre møtelokaler, og dermed havnet vi her hvor vi nå er, på HV-huset på Åssiden. Et nærmest ideelt lokale med alt hva vi behøver: -en praktisk og romslig sal, kjøkken, garderobe, en anstendig husleie og en hyggelig og grei vaktmester.

Det er neppe noen overdrivelse å erklære 1970-årene som en meget god periode for Motorhistorisk Klubb - Drammen, som vi må si oss fornøyd med.

Hva det kommende tiår vil bringe oss, er det ikke lett å spå. Selvsagt kan man ønske seg både det ene og det andre innenfor en realistisk ramme. Det har vært fabulert

(over til side 4)



møter

Medlemsmøtet 6. november

Novembermøtet trakk fullt hus. Det er tydelig at innendørs sesongen har tatt til igjen. Det har jo vært valg, og kan hende medlemmene ville se hvordan den nye kjøkkengjengen ville klare jobben. Til dem som ikke var tilstede denne kvelden kan jeg si at kaffen smakte fortreffelig. (En blanding av kokekunst fra Horgen, Åsen og Svelvikveien.)

Kveldens foredragsholder var Trygve Krogsæter. Han viste slides og fortalte løst og fast om sin overværelse av London-Brighton-løpet i fjor, og landets eldste bil NTM's Benz sin deltagelse. Trygve kan prate, og jeg tror ingen lurte seg til en gjesp så lenge det var mørkt.

Derpå fikk oppsynsmannen for Låven ordet. Han meddelte at leiekontrakten ikke ville bli fornyet, og at låven må tømmes innen 1. mai 1980. Et spørsmål om man skulle leie ny lagerplass, fikk stå over til neste gang.

Så ble det kaffepause, utlodning og trekning. Gevinstene ble spredt over halve Østlandet.

Rolf Viktor Hansen viste film fra "Fanteturen til Vestlandet" med en Chevrolet og to Buicker og fikk applaus for den.

Under medlemmenes ti minutter kom det bl.a. ønske om salg både av en Indian ca 1917 og en lukket sekssylindret bil fra 1929. Begge godt restaurerbare.

De fleste av oss holdt ut hele kvelden og dro ikke hjem før vi måtte.

Sek.

+++++

fra førerretet.... (forts. fra side 3)

om både veteranbilmuseum og eget klubbhus, men slike ting er antagelig å sikte langt over målet. Med de rådende økonomiske tilstander som foreligger i "gamle nor Norge" og i MHK-DRAMMEN, bør det forbli med ønskene, om da ikke konjunktorene skulle bli radikalt forbedret i 1980-årene. Vi velger en reservert optimisme, og tar møte for møte og år for år og ser hva fremtiden har å gi oss.

Et ønske vil jeg imidlertid komme med, som ikke burde være umulig å innfri: At vi i årene som kommer får se mange nyrestaurerte biler og motorsykler blandt våre medlemmer.

Og - som naturlig er på denne tiden av året - vil jeg ønske dere alle en riktig god jul, og et godt nytt år. Takk for året som har gått og for fint samarbeide både i det året, og i årene forut for dette, og vel møtt til fortsatt innsats og positiv klubbvirksomhet i 1980-årene!

Alf Bryhn.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

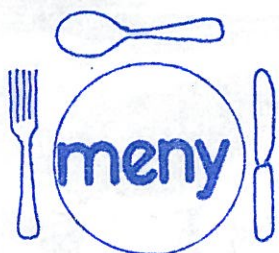
INNBYR TIL

motorhistorisk
ÅRSFEST

på Z-Kro i Kobbervikdalen

(v/E 18 syd for Drammen)

LØRDAG 2. FEBRUAR '80



det serveres -:

Cocktail
Rekecocktail
Oksestek
Dessert
Öl/Mineralvann

KUVERTPRIS: KR. 115,-

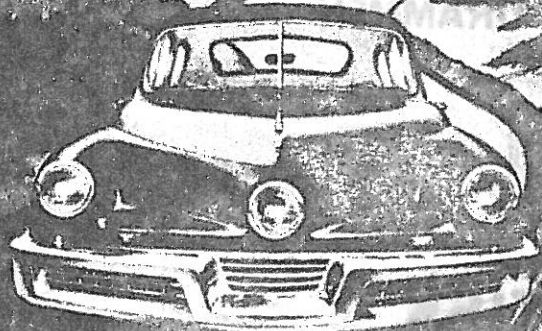
BINDENDE PÅMELDING TIL

Rolf-Viktor Hansen (tlf. 033/ 50 193)

innen 10. januar 1980

**FESTEN BEGYNNER KL. 18 PRESIS!
VÆR TIDLIG UTE**





1946 Tucker

Finanskommissionens oppmerksomhet, som luktet ugler der det åpenbart ikke engang fantes en spurv. Samtidig er det ingen grunn til å undervurdere ledelsen av firmaet ikke var som den skulle være. Blant annet brukte Tucker langt mer tid på administrasjon og reklame enn på utvikling av bilen - noe som kom frem under rettsaken. Men i sin oppsummering sa dommeren: "Feilbedømminger går like godt i hås med gode som med dårlige hensikter. At tiltalte ikke klarte å sette en bil i produksjon og dermed nå det målet som var satt opp, er i seg selv ikke noe bevis for svindel."

Selv om selskapet hadde vært drevet på en annen måte, og alle direktorene hevet over mistanke - noe ikke alle var, ville prosjektet likevel blitt skadet da den amerikanske finanskommissionen lot det lekke ut (med vilje, viste det seg senere) at den aktet å gå firmaet etter i sømmene ut fra en mistanke om svindel. I løpet av få

dager var aksjeverdien halvert og fallet var for kraftig til at Tucker klarte å få det hele på beina igjen. De få Tucker Torpedo'ene som fortsatt finnes, er høyt verdsatte samlerobjekter. Opp gjennom årene har det også etablert seg en liten gruppe entusiaster som ønsker å bevare minnet om en bil som var for langt fremme for sin tid til å bli satt i produksjon. Enkelte detaljer på den har dukket opp med jevne mellomrom på andre - mens de dreibare lyktene bare lyste en kort stund for så å slukke for alltid.



Da Tucker Torpedo ble produsert i USA for tredve år siden, ble den rost opp som den "unntagelig nye". Det var den også. Likevel førte den til at benyttet navnet, Preston Tucker, ble stilt for retten, tiltalt for svindel og tyveri.

Selv etter 30 år er Tucker Torpedo istand til å få sinnene i kok. Enten det skyldtes bedrageri eller dårlig ledelse skal være usagt, men i løpet av få måneder i 1948 sank firmaets verdi fra 12 millioner dollar til 130 000. Men det var også krefter utenfor firmaet som spilte inn, og i mars 1949 satte en offentlig undersøkelseskomisjon en endelig stopper for bilen - etter at bare 50 var produsert.

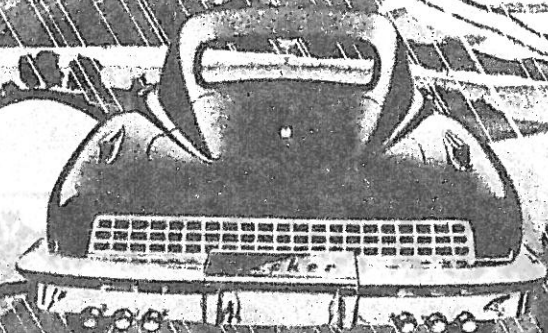
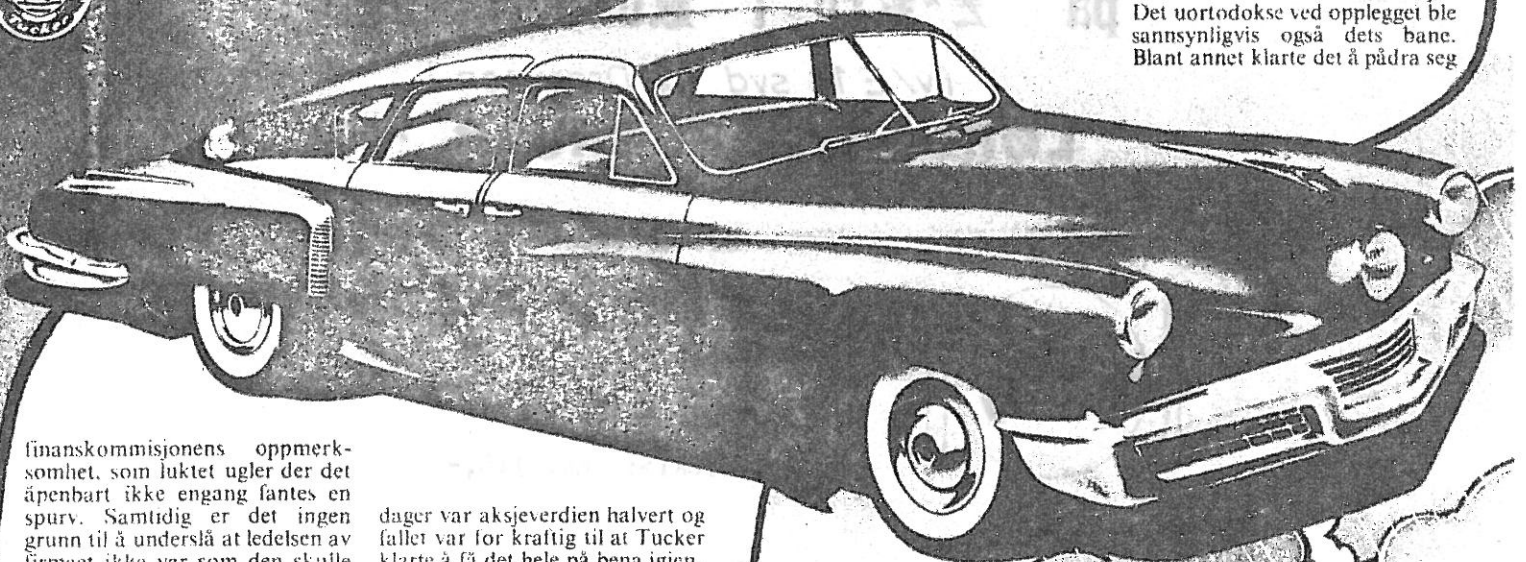
To år senere ble Preston Thomas Tucker, den 47-årige leder av Tucker Corporation, frikjent for 32 tiltalepunkter, som omhandlet alt fra postsvindel og sammensvergelse til brudd på den mektige amerikanske finansloven. Tucker og syv andre tiltalte kunne forlate rettssalen som frie menn etter en sensasjonell prosess der det ble

påstått at de hadde lurt aksjonærer og fremtidige forhandlere gjennom et gigantisk reklameopplegg for en bil de aldri hadde til hensikt å bygge.

Men frikjennelsen hjalp ikke. Hans forretningskarriere var ødelagt for alltid. Seks år senere var Tucker død.

Mange av detaljene på Tucker Torpedo var radikale i 1948. Den hadde for eksempel en seksylinder hekkmotor med sylindrene horisontalt plassert mot hverandre, uavhengig fjæring på alle hjul og en høyde på 150 cm. Dermed var den en av de laveste bilene på markedet den gang. Blant de detaljene som ennå huskes, er de dreibare lyktene - og at rattet var plassert midt i bilen.

Det store spørsmålet var: Var planen selvmorderisk, eller klarte de føderale myndigheter å ta livet av bilen? Det som fastslås er at Tucker ikke fulgte den slagne landevei i sin måte å arbeide på. Det uortodokse ved opplegget ble sannsynligvis også dets bane. Blant annet klarte det å pådra seg



motor presenterer:
HISTORIKEREN

Den nye redaktören



Når vi om knapt en måned tar steget inn i 80-årene, er det med en ny mann ved redaktörpulten. Fra årsskiftet er det nemlig William Kjoss som blir ansvarlig for utgivelsen av vårt medlemsorgan "MOTORHISTORIKEREN".

William er forsåvidt intet "ubeskrevet blad" innen klubben vår, han har som mange vil vite vært mer eller mindre fast engasjert som speaker ved nesten alle våre löpsarrangementer helt siden det første "Drømmenslöpet" i mai 1974.

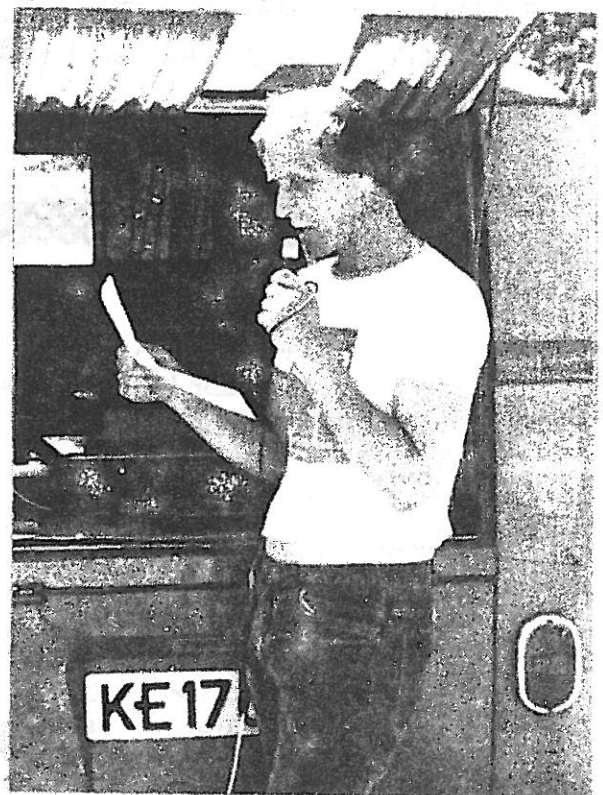
Den nye redaktören er bosatt på Spikkestad, i relativt nært naboskap med både formann og kasserer. Han er ungkar, - hvorvidt han også er "spellemann" vites ikke, men forutsetningene for det burde så avgjort være oppfylt bl.a. fordi William er hva man må ha lov til å kalle "i sin beste alder".

Ellers er det elektronikken som er hans store interessefelt, og også hans profesjon. Sitt daglige bröd tjener han ved Dyno Industrier A/S på Gullaug, hvor han steller med elektriske tennapparater, disse skumle boksene som får dynamittladninger til å detonere. Williams löpebane innen elektronikken daterer seg tilbake til 10-års alderen, da han konstruerte en termostatbryter som skulle sørge for konstant temperatur i hans fars kyllingrugemaskin. Det hörer med til historien at apparatet virket...!

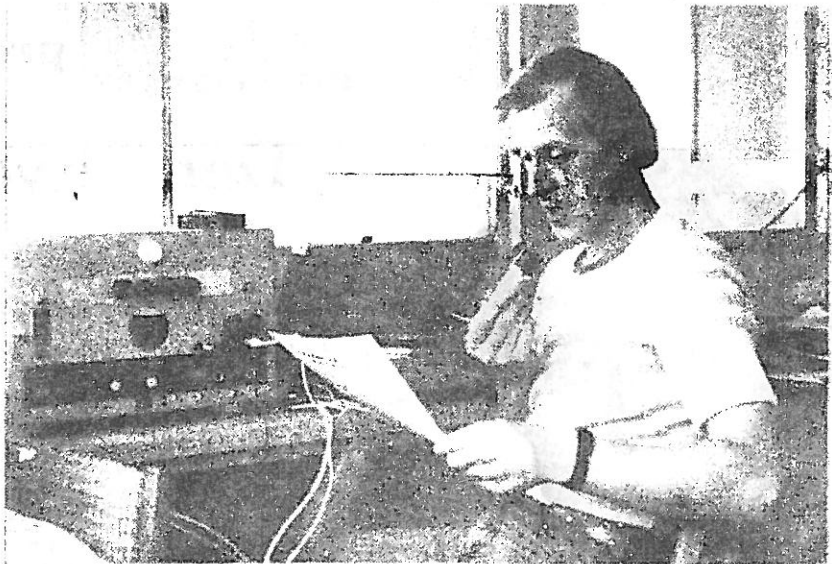
Siden den gang var William "hel-tent" på dette feltet, og utallige finurlige konstruksjoner har passert hans fingre siden den gang. Hva sier dere f. eks. om en innretning som ved å sende en pipetone med en bestemt frekvens ut fra en radiosender kan tenne utelyset hjemme på Spikkestad over en avstand på flere kilometer? En annen kuriös konstruksjon gjør det mulig å åpne garasjedöra og tenne lyset i garasjen ved hjelp av et signal han sender ut fra bilen når han nærmer seg hjemmet. Han påstår selv at det er av makelighetshensyn, fordi han er for lat til å gå ut av bilen og åpne garasjedöra!

Det er kanskje ikke så rart at også dörlåsene i huset hans er noe spesielle. De åpnes ikke med vanlig nöckel, men ad elektronisk vei ved å slå en sifferkode på noe som ligner tallskiven på et telefonapparat...!

(over til s. 8)



Den siden ved William som til i dag er best kjent for MHK's medlemmer, er vel hans omgang med **mikrofon, forsterkeranlegg, plattespiller og kasettdeck**, som er noe av den apparatur som finnes i hans velutstyrte og bortimot "veterane" VW Transporter. At endel av utstyret er "himegjort" er nesten selvsagt, og at det fungerer upåklagelig er like selvfølgelig, når vi nå vet litt om Williams "elektroniske bakgrunn". At "Lille Rødhette" eller "Rødtopp", som er et par av den gamle VW'ens kjæle navn, henger i hop, fortøner seg imidlertid for undertegnede som litt av et mirakel.....!



Fra årsskiftet skal vi altså få erfare nok en side ved William Kjøss, -som redaktør. Det har til tross for flere forsøk ikke lyktes oss å få ham til å röpe hvilke planer han har i så henseende. Når dette leses har han allerede fått en grunnleggende innføring i bruken av den tekniske apparaturen som brukes ved avisproduksjonen; dette er elektronisk-mekanisk utstyr som utvilsomt William vil håndtere bedre enn de fleste.

Derfor vet vi at "MOTORHISTORIKEREN" er i trykke hender nå når William har påtatt seg redaktørvervet. Vi ønsker ham lykke til og ser med spenning og forventning frem til nr. 1/1980 utkommer!

Ö.L.

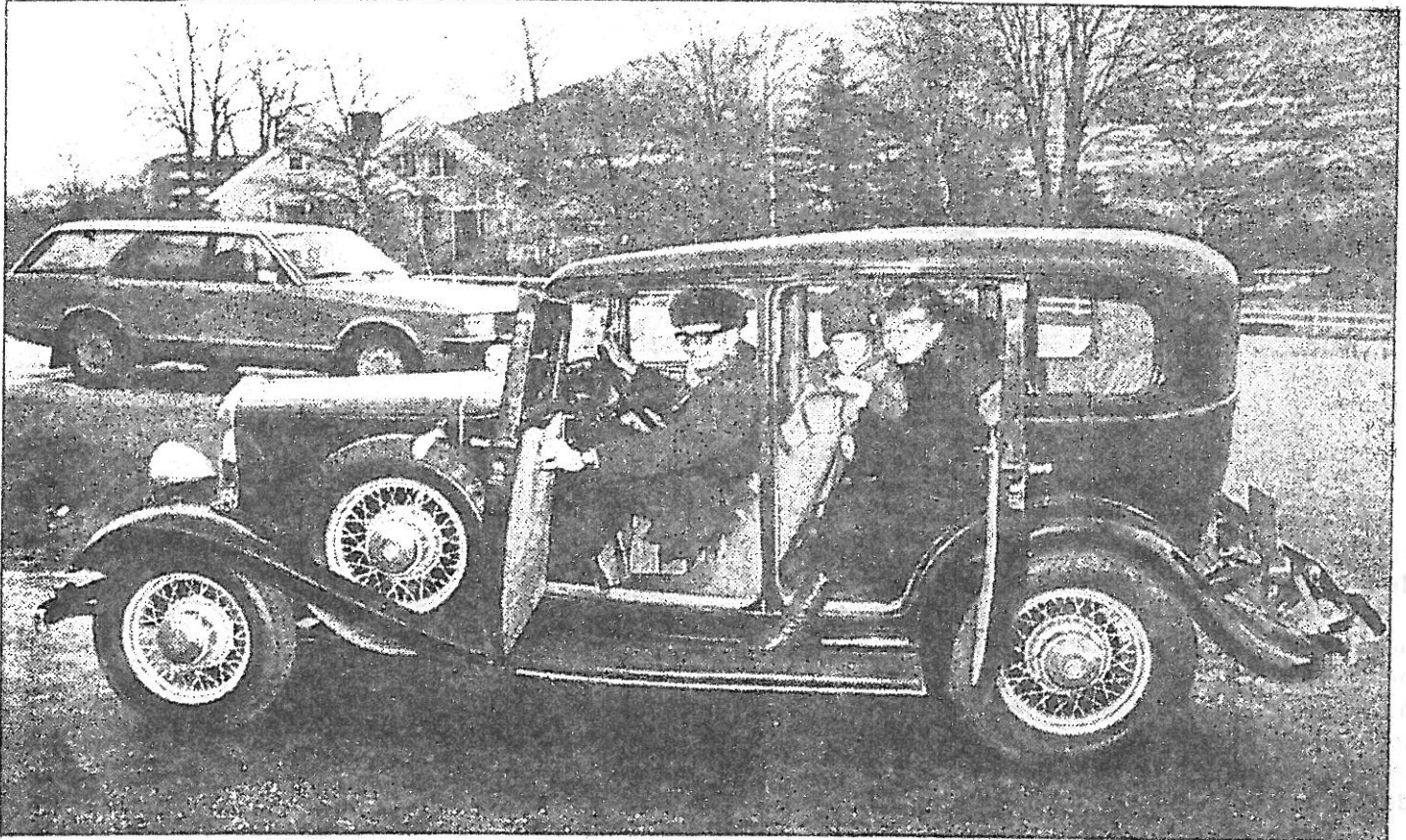
motor 1980 HISTORIKEREN

Som vel de fleste nå er informert om, vil "MOTORHISTORIKEREN" utkomme med bare 5 nummer i 1980 (ikke 10 nummer som i de tidligere år). Den foreløpige utgivelsesfrekvensen, (som er basert på vettuge vurderinger), ser ut til å bli slik:-

- Nr. 1 - 1980 utkommer 5. februar
- Nr. 2 - 1980 utkommer 1. april
- Nr. 3 - 1980 utkommer 3. juni
- Nr. 4 - 1980 utkommer 2. september
- Nr. 5 - 1980 utkommer 2. desember

-Samtlige utgivelsesdatoer er møtedager/tirsdager. Det er i størst mulig grad tatt hensyn til behovet for å nå ut med informasjonen når disse utgivelsesdatoer er valgt.

Nå har Rokne fått sin



Rockne-bilen til Rokne-familien, Siri — i baksetet — datteren Aagot og husfar Jørgen — er et staselig minne om en tid da vi nesten laget biler i Norge.

ROCKNE-

BIL

Av KAI-OTTO HANSEN og BJØRN THUNÆS (foto)

VOSS (VG) —
Den vekker oppsikt her på Vangen. Men så er det en helt spesiell bil.

Den er oppkalt etter vår berømte sambygding Knute Rockne, sier Jørgen Rokne på Voss.

Etter leting med lys og lykte har det lyktes ham å få fatt i Rockne-bilen fra 1933.

Bilen er i årets motefarge — burgunder — og bortsett fra et flatt batteri er 47-åringen i briljant form. Ifølge en norsk bok som er utgitt om veteranbiler, er bilen i dag akkurat slik den var da den første eieren overtok den.

Det er altså ikke snakk om noen veteranbil som er funnet like før den skulle dumpes på en fylling. Den er gjenoppbygd av en veteranbilfantast.

— Nei, her er originallak-

ken fortsatt på, og bortsett fra noen ørsmå detaljer som blinklys og hette på eksosrøret, ville bilens første eier kjent den igjen. Det eneste jeg savner er originalnummeret, sier Jørgen Rokne til VG.

I familie

For Jørgen Rokne må man si at denne bilen har en helt spesiell affeksjonsverdi. — Min far var nemlig fetter til Knute som gav navn til denne Studebaker-modellen, sier Jørgen Rokne.

Knute Rockne er nok selv i dag den mest kjente idrettsmann Norge har fostret — i USA. Vossingen ble en av de store i amerikansk fotball både som spiller og som trener.

Fotballkjendisen ble PR-sjef for Studebaker som be-

ret ham med en spesiell modell «Studebaker Rokne». Produksjonen var nettopp startet i 1931 da Rockne omkom i en flyulykke.

Bygd

Dette er nok hodevforklaringen på at denne bilen ikke gikk i et større opplag enn omkring 30 000. Bilen til Jørgen Rokne ble forresten satt sammen i Norge — det var den gang vårt land hadde noe som liknet på bilproduksjon.

Inntil Jørgen Rokne nylig kjøpte bilen, har den trillet rundt på Østlandet, og den er fantastisk godt holdt. De andre 100 Rockne-bilene som kom til Norge i løst for de ble satt sammen og solgt til nordmenn, er nok neppe i samme forfatning.

Tur à la 30-årene

— Nå blir det veteranbil for alle pengene for min kone Siri og min datter Aagot. Vi gleder oss til sommeren, da vi virkelig skal legge ut på turer à la 30-årene. Nå skal vi skaffe oss klær og det utstyr den tids bilister hadde. Vi er allerede blitt godtatt blant de mange som de siste årene har kjørt i veteranbiler, og det tyder på at vi har fått fatt i et klenodium, sier Jørgen Rokne, mens vi hjelper ham å trille bilen på plass i garasjen etter avfotografering i det fri.

Med flate batterier makter selv ikke perfekte Rokne-biler fra begynnelsen av 30-årene å ta seg fram.



^takkk, og farvel!

Vel, så er man på en måte nådd til veis ende, da. Og når man skal takke av fra et verv hör og bör det seg vel egentlig med noen ord for å "runde det hele av", selv om det også kanskje hadde klart seg med et enkelt "takkk for meg".

Det er vel ikke urimelig i denne sammenhengen å kaste et blikk bakover i tiden, til begynnelsen på det hele. H v a som igrunnen fikk meg til å lage det aller første klønete eksemplaret av "Gammelbil-Posten" i november/desember 1972, er det ikke så enkelt å gi et svar på. Kanskje hadde man en følelse av at det "manglet noe" på de første møtene på GIF's klubbhus på Åskollen; -at de fåtallige men entusiastiske møtedeltagerne avspeilet et behov for å få med seg noe "håndgripelig" hjem etter møtet. Noe slikt var det som nærmest lå i lufta...

I alle fall ble det en slags avis, og da produktet lot til å bli vel mottatt tolket jeg det som en bekreftelse på at det v a r behov for en avis, og ble samtidig stimulert til å fortsette.

Klubben (om det da var noen "klubb" i begynnelsen) vokste raskt, og avisen økte tilsvarende både i omfang og opplagstall. De første og primitive metoder for mangfoldiggjøring av avisen strakk ikke lenger til, og nye og bedre (og dyrere) produksjonsmetoder tvang seg gjennom. Resultatet ble en mere "standsmessig" avis, men samtidig medførte det stadig økende arbeide med å lage avisen. Man var på en måte overrumplet av utviklingen, og hadde følelsen av å ha satt igang noe som ikke lot seg stanse igjen.

Siden har årene gått; - 7 har det blitt etterhvert, og denne avisen er den 71.de i rekken. Og nå får det klare seg. Det er nemlig på høy tid med en pause, og jeg tror også at både avisen og medlemmene er tjent med at også andre får slippe til. Behovet for å bli avlastet for avisarbeidet har vært tilstede i lengre til, det er nemlig en grense for hvor lenge man kan ofre all sin fritid på slikt, og det er et faktum at ens egne private gjøremål er forsømt i en grad som forlengst har overskredet det forsvarlige. Og de 7 årene er nå engang 1/10 av et gjennomsnitts menneskeliv, da....!

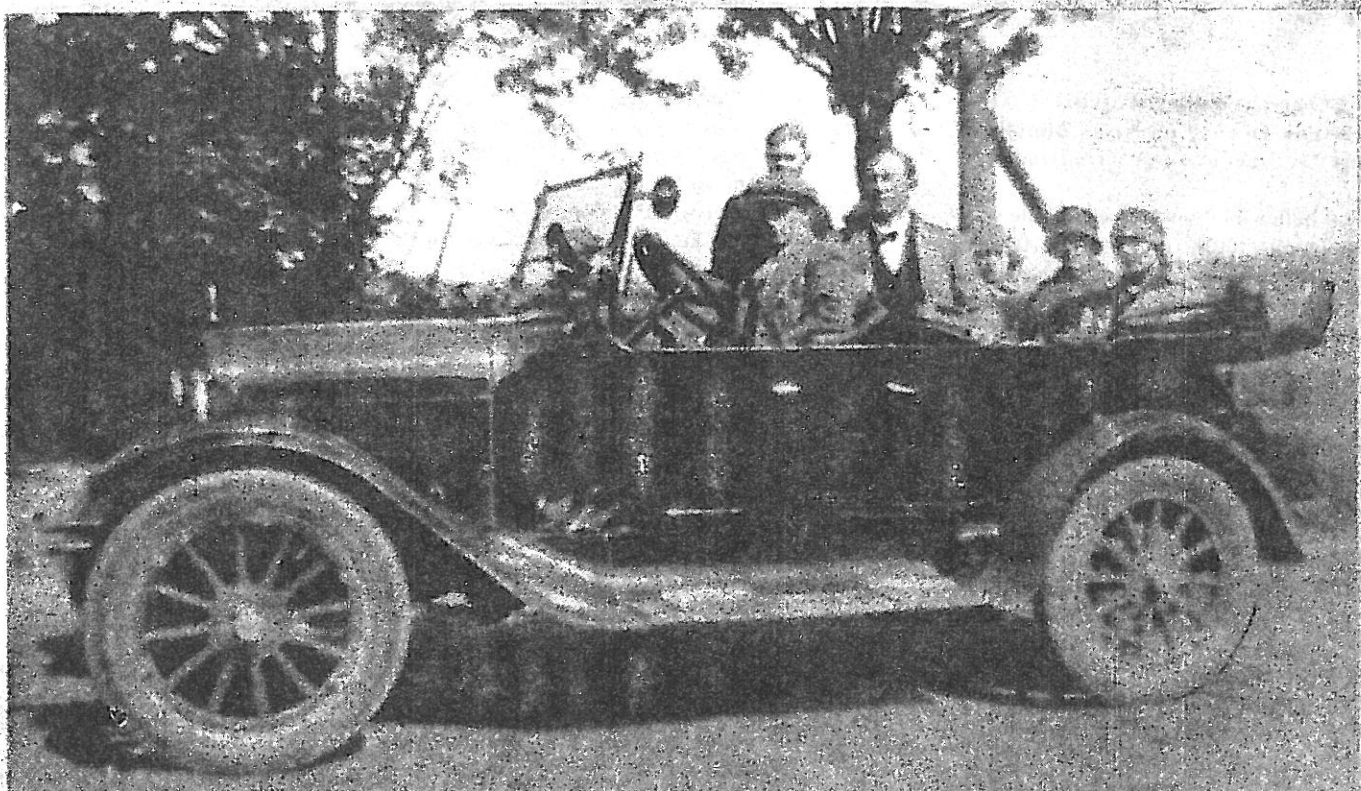
Beslutningen om å trekke meg fra avisarbeidet ble definitivt tatt for bortimot to år siden, og ble meddelt i et "oppsigelsesbrev" til styret i juni 1978. Meningen var da å "stå" ut 1978, men etter sterkt press fra det daværende styret sa jeg "ja" (om enn meget nølende) til å gi ut avis også i 1979, men d a skulie det være stopp....!

Og nå har det lykket styret å finne en avløser ved redaktörpulten. Han skal neppe komme sovende til noen laurbærkrans.... Men, selv om det ofte har vært et ork og et press å få avisen ferdig i tide, har det også vært innmari moro, og det er med örlite grunn "vemod" man legger pennen ned. At andre tar den opp igjen er gledelig, fordi det ville være ille å se at "Motorhistorikeren" avgå ved döden. Dessuten tror jeg at det er sunt at en annen penn overtar, slik at nye momenter kan komme inn og gi avisen et annet preg; - få den ut av det "spor" den kanskje har kjørt seg fast på.....

Dermed, takk og farvel! Kanskje dukker jeg fremdeles opp i spaltene av og til med bidrag, slik jeg håper andre også vil gjøre i sterkere grad enn för. Det behöves nemlig, dersom vi önsker at MOTORHISTORIKEREN skal overleve.....

Ö.L.

Fra det gamle Drammen



Thorolf B. Andersen har lånt oss disse to bildene fra det gamle Drammen. Ovenfor ser vi et foto tatt i 1925/26 som viser Kristian Andersen i sin Dodge 1922 drøsjebil. At det ikke var noen liten bil er ganske åpenbart, og siden den later til å ha klappseter er det etter alt å dømme en 7-seter. Hvem passasjerene er, opplyses det intet om.

Bildet nedenfor viser en ikke uvanlig reise måte på den tiden bildet ble tatt, i 1928. Det er en lokal syklubb som akter seg på tur på lasteplanet på en 1926 Chevrolet, tilhørende Kr. Olsens transportfirma.



Trafikken i Kristiania 1914

Vi fortsetter vårt nostalgiske tilbakeblikk og refererer nok en gang fra Norsk Motorblad. Tegningen er laget av Jørgen Thorsrud.

Vi skal heller ikke undlate at paatale sporvognenes uvorrenhet som en stadig fare for saavel fodgjængere som kjørende. Deres sædvanlige kjørsel i gaterne er vel ikke saa farlig, med den sneglefart de nu har, tiltrods for at de tvertimot politivedtægternes kjøreregler – hvis disse riktig læses – har faat tillatelse til at lægge begge spor ved siden av hinanden paa samme side av kjørebanen, avvekslende paa høyre og venstre side.

Hvad vi her sigter til er nærmest sporvognenes kjørsel ind og ut fra holdepladsene ved gatekryds. To sporvogne burde ikke ha lov til at passere et gatekryds samtidig. Naar man ser, hvor ofte kjøretøier av enhver art, ja, selv fotgjængere, kun ved en pludselig og voldsom standsenop undgaar at bli overkjørt av trikken, maa man forundres over kontrollens slaphet. Faren ligger deri, at de trafikerende, mens de hadde utsigt forenom den kjørende, ser at trikken, der skal kjøre i motsat retning, staar stille, og passerer bakenom førstnevnte vogn. – Imidlertid har den anden vogn ogsaa sat sig i bevegelse, og fulstændig dækket av den førstnevnte, ser man den ikke før man er midt ute i sporet. At ikke flere ulykker hænder, er ikke trikkens skyld, men de trafikerendes forsigtighet, opskræmt av den stadi-ge resiko. De farligste steder – hvor trikken synes at spille fulstændig herre – synes at være krydset av Nygaten og Storgaten og i Prinsens gate ved Jernbanetorvet.

Tilslut nogle ord om et merkeligt utslag av

politiets «kontrol», der saavidt vi kan skjønne er stik mot al sund sands og fornuft. Det har vist sig ved en længe tids erfaring, at særlig fodgjængere, men ogsaa andre trafikanter bryr sig litet om varselsignaler, der som bekjendt karakteriseres ved et enkelt støt. Disse enkeltstøt-signaler kunde frembringes ved en billig anordning bestaaende av et horn med gummibold. Horn med flere toner forsøktes, men blev straks forbudt av politiet, med den motivering at det forstyrrede publikums musikalske øre, og det skal ogsaa indrømmes at de

heller ikke svarte til hensigten – at virke varslende. Automobileiere og fabrikanter gik da til anskaffelse av kostbare elektriske horn, der kan frembringe en tone av saa lang varighet at man kan oppfatte hvor den kommer fra. At forby disse horn, kan vi kun karakterisere som en dumhet, da ansvaret for eventuelle ulykker, foraarsaget ved at den overkjørte ikke har hørt signalet, eller opfattet hvorfra det kom, kun kan falde tilbake paa de autoriteter, der har forbudt benyttelsen av hensigtssvarende varselsanordninger.



NB!

Tenk på antrekket nå!

Som kjent akter MHK-DRAMMEN å arrangere et storstilet motorhistorisk løpsarrangement i august neste år. Vi skal ikke røpe for mange detaljer her og nå, da opplegget ennå er i "forberedelsesfasen", men det kan være på sin plass å nevne at betingelsen for å få adgang til å delta er at man stiller i tilnærmet TIDSRIKTIG ANTREKK. Ja, antrekket vil bli avgjørende for premieringen, og uten å være riktig antrukket, kommer man heller ikke inn på avslutningsfesten.....

Derfor: Begynn allerede nå å forberede dette. Undersøk på loft og i kjeller, søk hos skraphandlere og på loppemarkeder etter gamle klær, sy dem selv, averter i avisene, eller bytt med andre hvis det du har er for stort eller for lite. Ennå er det tid, men husk at tiden går ubegripelig fort.....

BRUK VINTEREN OG VÅREN TIL Å SKAFFE DEG "ADGANGSBILETTEN" TIL ARRANGEMENTET: - T i d s r i k t i g a n t r e k k !

Takk for innsatsen!

Det er nå et faktum at dette nummer av "Motorhistorikeren" er det siste fra Öivind's hånd, heretter er det som kjent William Kjoss som skal forestå utgivelsen.

Öivind har vært med fra starten. Allerede i den forberedende fasen ute på "Fretheimsaga", -verkstedet til Tore Ödegaard-, var han en av dem som ivret for å starte sammenkomster for veteranbil-interesserte. Det gikk ikke lang tid etter at klubbvirksomheten var kommet istand, før den første avisen så dagens lys. Etter som Öivind har vært interessert i fotografering og flittig har brukt sitt kamerautstyr, og dessuten også avslørte seg som habil ved skrivemaskinen ble "Gammelbil-Posten" -som avisen het til å begynne med- en nesten naturlig konsekvens av at Öivind var med oss i klubbetableringen. Og avisen kom for å bli. Siden det første nummeret ble presentert i desember 1972 har han gitt ut et nytt nummer til hvert eneste møte i disse syv årene.

Da klubben vår senere fikk sitt nåværende navn, fulgte Öivind opp og døpte om "Gammelbil-Posten" til "Motorhistorikeren", som jo var mere i tråd men klubbnavnet.

At det ligger et enormt arbeide bak avisen, er det ingen tvil om. Öivind har som regel selv måttet skaffe seg stoffet, - trass i at han gang på gang har oppfordret medlemmene til å komme med bidrag til avisen. Noen få har riktignok vært hjelpsomme, men stort sett har responsen vært heller dårlig. Avis har det kommet ut allikevel.....

Å lage avis er forresten ikke bare å få stoff. Hver eneste side skal renskrives og tekst og bilder settes opp slik at sidene blir "fulle" og noenlunde presentable; det som på fagspråket visstnok kalles "lay out". Så skal det lages stensil for hver side, og denne skal så trykkes i riktig opplagstall og på riktig side av arket. Når endelig alle sidene er trykket, skal de legges sammen i riktig rekkefølge og stiftes.

Jeg har spurt Öivind hvor mange timer han tror å ha lagt ned på avisen i disse årene, og han anslår forsiktig at det nok går med 60-70 timer hver måned. Røfft regnet vil det si ca. 4500 arbeidstimer på disse årene. Det er to og et kvart årsverk det, mine herrer, og litt av en innsats å tenke over for noen hver av oss!

Tenk om han isteden for å lage avis hadde brukt denne tiden på å restaurere sin kjære Audi 1939 Gläser-cabriolet, som dessverre bare har måttet stå urørt. Forhåpentlig vil mulighetene bli noe større til det nå, når han får tilbake sin fritid. Så kanskje vi om ikke alt for lenge skal få se nok et resultat fra hans hånd: -en restaurert gammelbil.

"Den som har mye å gjøre rekker alltid litt til", var det noen som sa en gang. Og at det er riktig, vet vi. Ved siden av avisarbeidet har Öivind vært med gang på gang både på styremøter, og i komiteer. Som regel har han hatt hendene fulle ved løpsarrangementer gjennom en årrekke, hele tiden med kameraet skuddklart for å ta bilder innimellom både til avisen og til klubbalbumet. Ikke et eneste medlemsmøte har han skulket, og dagens møte er det 73.de møtet vi avholder!

(forts. side 14)

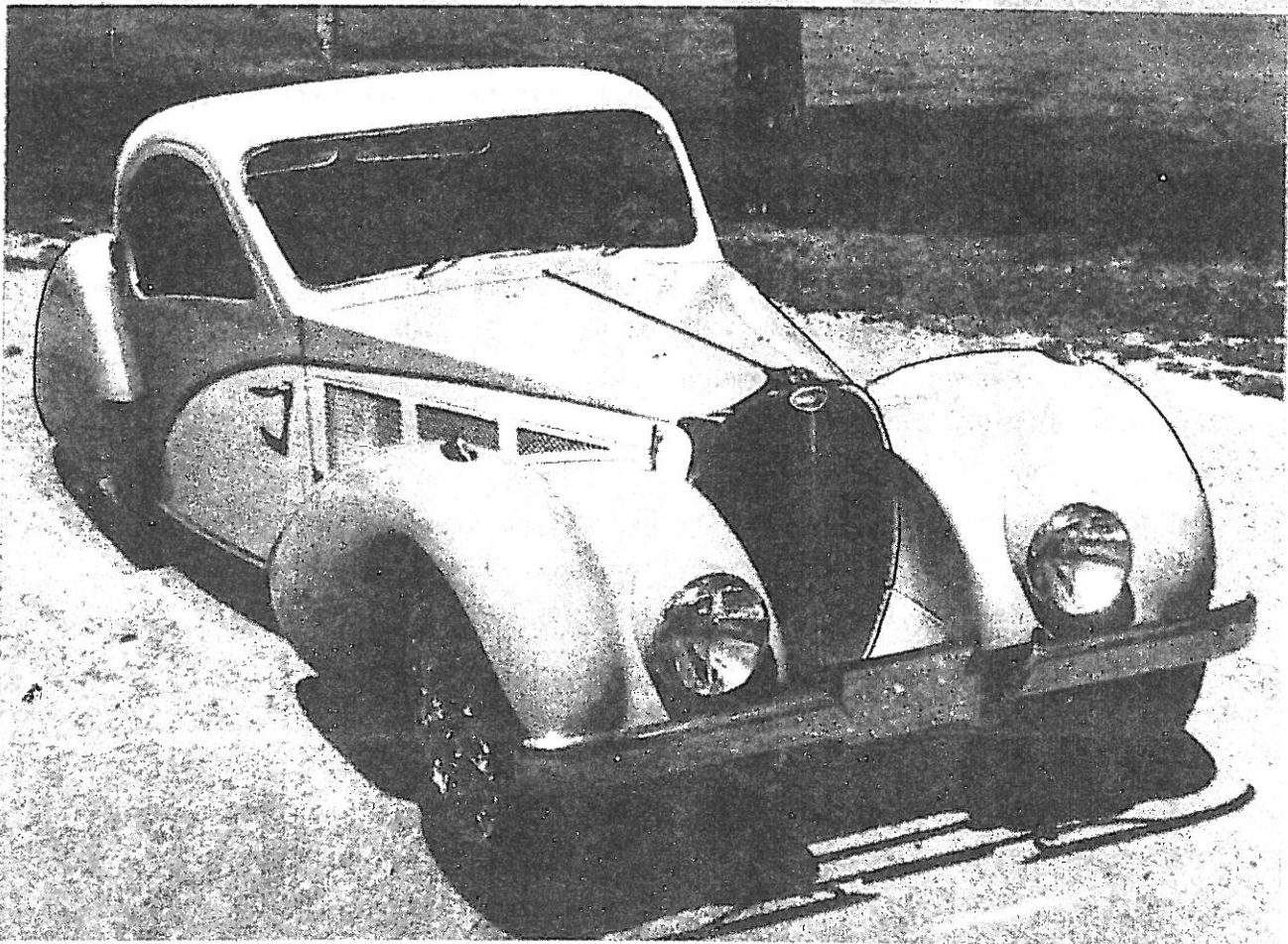
At det må ha vært et press å ha på seg å vite at avisen m å være ferdig til et bestemt tidspunkt, er det neppe tvil om. Forsinket stoff, vanskeligheter med trykking og andre ting har gjort at han ofte har tatt natta til hjelp. Og når mötedagen er der, har også avisen ligget klar, utorlig nok. For selv om avisarbeidet egentlig burde vært nok å stri med, har vi også plaget Öivind med andre ting som f.eks. å trykke löypebeskrivelser og deltagerlister ved löp, trykking av lover, brevpapir og konvolutter o.l. Og arbeidsjernet Öivind har aldri sagt nei, han har rukket d e t også.

Når han nå legger fra seg pennen, tror og håper vi at det ikke blir for godt. Hvis jeg ikke tar helt feil, vil vi nok fremdeles finne et og annet i avisen både av tekst og bilder som bærer signaturen "Ö.L.", og vi vet også at vår nye redaktör William kan regne med støtte om noe skulle gå på tverke.

La meg med disse ordene få takke Öivind for det enestående arbeidet han har nedlagt for klubben, og for en avis som i disse årene har vært klubbens viktigste bindeledd. Vi ville vært fattigere uten "Motorhistorikeren". Takk for innsatsen, Öivind!

Formannen.

Vi måtte --- !



Vi måtte rett og slett ta med bildet av denne godbiten av en bil, som visstnok er hjemmehørende i USA. At det er en Bugatti ser vel de fleste, og det er en 1937-mod. type 57 SC Atlante Coupe. D e t hadde vært noe til julepresang.....

Utviklingen i bensinprisene

Bensinprisen i perioden 1960—79 i løpende og i faste priser på indeksform. (Deflatert med konsumprisindeksen). Prisutviklingen målt i faste priser er gitt i indeksform med 1970 lik 100.

	I øre pr. liter		1978-priser 1970 = 100		
	Utsalgspris	Bensinavgift	Utsalgsavgift	Bensinavg.	Bensinpris eks.avg.
1960	106	55	126	132	141
1969	127	65	107	110	118
1970	131	65	100	100	100
1971	152	80	109	116	100
1972	154	80	103	108	98
1973	155	80	97	101	93
1974	190	90	108	103	115
1975	209	90	106	93	141
1976	219	90	102	85	127
1977	231	95	99	82	123
1978	260	110	103	88	126
1979	265	110	100	84	125
1979 sept.	288	110	105	84	141
1980 jan. ¹	320	130	115	94	146

¹ Sammen med den generelle prisøkning i 1979 og den foreslåtte avgiftsøkning på statsbudsjettet for 1980, blir prisene på superbensin fra 1. januar slik. Med de foreslåtte avgiftsøkninger viser myndighetene at de nå ønsker å forlate lavprislinjen på bruken av bil. Norske bilbrukere vil heretter få merke det internasjonale prisenivå på bensin. Etter forskernes mening er dette bare en begynnelse.

Oversikten er utarbeidet ved Transportøkonomisk institutt i Oslo.

Veteranmotorsykler på Teknisk Museum

Norsk Veteran Motorsykel Club presenterer i samarbeid med museet en utstilling over motorsykelens historie — der en kan ta i øyensyn en rekke motorsykler fra 1902 til 1979.

En har lagt spesiell vekt på motorsykelens historie i Norge, og den betydning motorsyke-

len har hatt for persontransporten i vårt land.

En rekke gamle bilder er funnet fram og forstørret, og viser motorsykler i bruk sommer og vinter.

På utstillingen er også et eksemplar av Ole Løkkens patenterte ski for erstatning av forhjulet på snøføre.

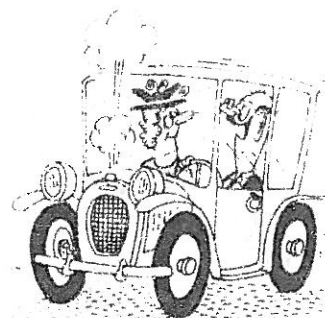
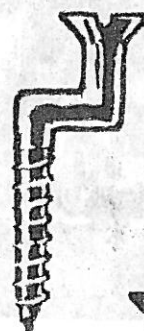
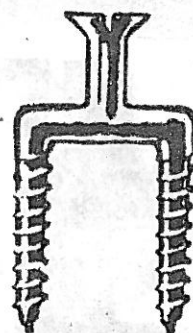


Gjennombruddet for motorsykkelen som transportmiddel i Norge kom omkring 1920. Her ses formannen i Norsk Veteran Motorsykel Club, Per Kolstad, mellom en Indian 1919 modell med sidevogn og en Harley Davidson 1920 modell.

NYHET I NORGE

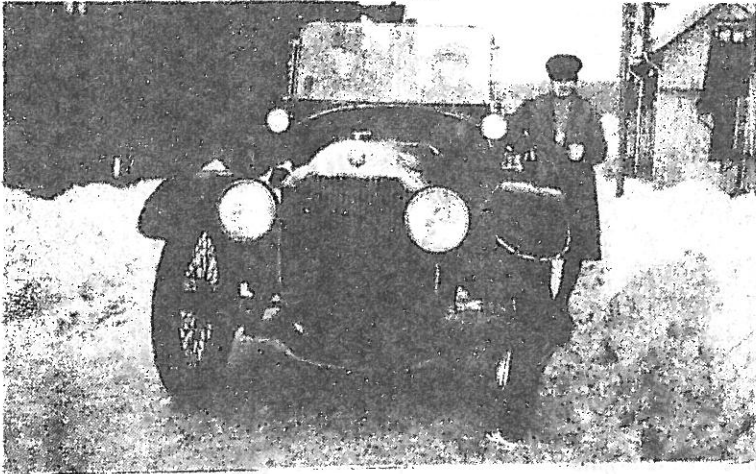
«COMBI»

Reparer lettere med «Combi» universal skrue system! Det originale tyske universal-skruesystem håndværkerens og hobby-mannens drøm gjennom mange år er nå kommet til Norge.

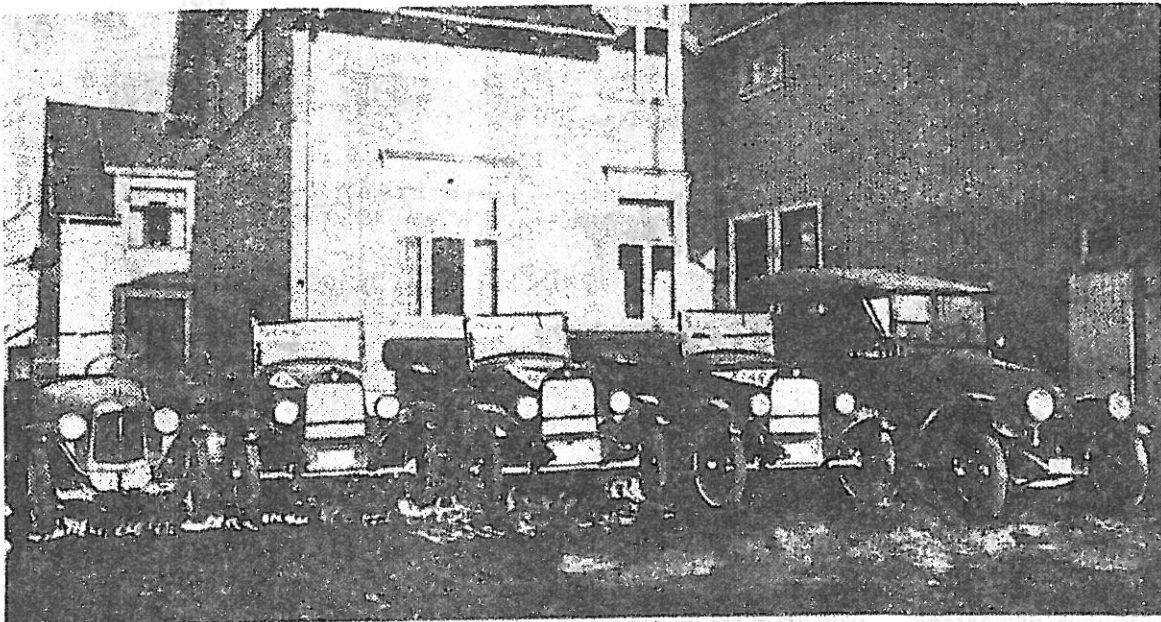


— Får jeg en kopp kaffe, Klara? Vannet koker!

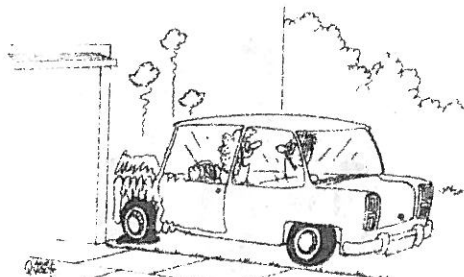
Første bil i Sehesteds gate



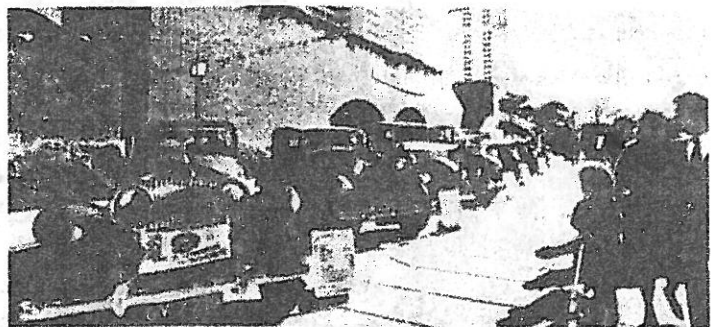
En av de aller første bilene i Sehesteds gate i Drammen. Det er Ole Hovengen, kombinert sjåfør, sjåførlærer og bilsakkyn- dig som står ved siden av. Bil- merket opplyses det intet om.



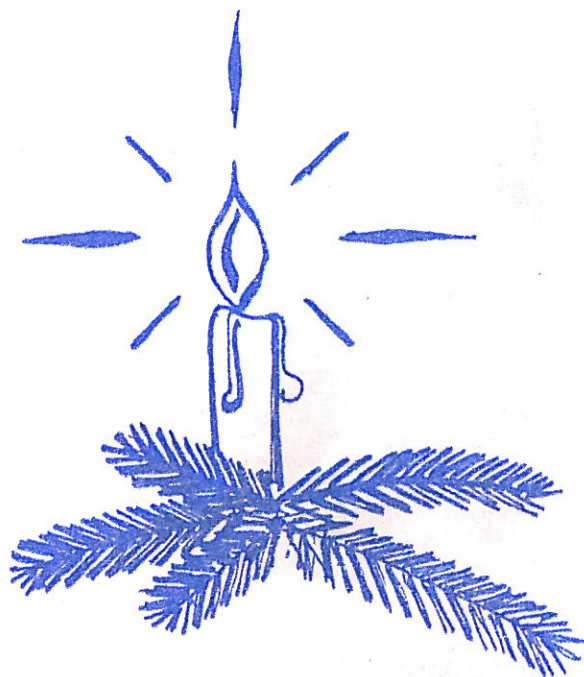
Frømedeles i Sehesteds gate, her fra den første Star-utstillingen i begynnelsen av 20- årene. Fra venstre en Citroën, tre Star-biler og til høyre en Franklin.



— Næi, nei! — ikke så noe — la meg prøve å finne ut selv hva gall jeg har gjort.



Japanske bil-elskere fikk seg litt av en opplevelse da tolv gamle Rolls Royce ble stillt ut i Tokio. Bilene er modeller fra 1912 til 1931 og er utvilsomt verd en formue der de står. Senere skal de kjøres fra Tokio til Osaka og eierne er ikke i tvil om at det skal gå bra.



God jul og godt nytt år!

Redaksjonen ønsker herved medlemmene i "Motorhistorisk Klubb - Drammen" -samt avisens øvrige forbindelser- alt godt i julehelgen og i det kommende år!

Hilsen



motor
HISTORIKEREN

JULY 1931



The new Chevrolet Sport Coupe

NEW CHEVROLET SIX

The Great American Value

New Low Prices—Roadster, \$475; Sport Roadster (with rumble seat), \$495; Phaeton, \$510; Standard Coupe, \$535; Coach, \$545; Standard Five-Window Coupe, \$545; Sport Coupe (with rumble seat), \$575; Five-Passenger Coupe, \$595; Convertible Cabriolet, \$615; Standard Sedan, \$635; Special Sedan, \$650; Convertible Landau Phaeton, \$650. Special equipment extra. Low delivered prices and easy terms. Chevrolet truck chassis, \$355 to \$590.

All prices f. o. b. Flint, Michigan. Chevrolet Motor Company,
Detroit, Michigan.