

NO 3

1981

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

motor HISTORIKEREN

REDAKTØR

William Kloss

Redaksjonsadresse:

Postboks 183

3430 SPIKKESTAD

Tlf. 02 - 85 57 30

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20 19934

Postgirokonto 3 75 09 24

Stiftet 18. okt. 1972

MEDLEMSKONTINGENT 1981:

med avis kr 90,-

husstandsmedlem

uten rett til avis kr 20,-

Styret:

Formann: Alf Bryhn, Pb. 169 3430 Spikkestad Tlf. 02-855347

Nestformann: Oddleif Kvålseth, Myrabakken, 3022 Solbergelva Tlf. 03-820397

Styremedlem 1: Finn Torgersen, Riksvn. 3020 Krokstadelva Tlf. jobb 826240

Styremedlem 2: Reidar Kristiansen, Engelsrud Terr. 1, 1370 Asker

Tlf. jobb 02-596962

Sekretær: Jan Roger Sand Olsen, Møllenkof, 3020 Krokstadelva

Tlf. jobb 821780 l.j. 133

Kasserer: Finn Bryhn, Pb. 169 3430 Spikkestad Tlf. jobb 03-832680



Spikkestad, mai 1981.

Så er endelig sommeren her for fullt, ja det er faktisk bare drøyt 2 uker til det er midtsommer, og det atter går " den garne veien ".

I alle fall: - sommer ble det, med all dens hygge og glede, og man får raske med seg det man rekker.

Som kjent tar MHK - Drammen nå pause i innendørsvirksomheten, hvilket betyr at det ikke blir noe medlemsmøte før i september.

Til gjensjeld er det nok av aktiviteter utendørs som kan samle motorhistorikerne, om interessen er tilstrekkelig tilstede.

Dermed later det ikke til at det burde oppstå fritidsproblemer denne sommeren heller.

Motorhistorikeren vil fra og med dette nummer ta et to måneders opphold i utgivelsen av vår avis, det holdes jo intet møte i juli - august.

Dette betyr imidlertid ikke at hver enkelt av oss tar helt ferie, men henstiller til alle om å samle stoff gjennom den ganske sommer med det mål for øye å komme med fyldige aviser til høsten

Vi tar MEGET GJERNE imot rapporter, artikkler, tegninger, fotos, utklipp, annonser og ALT som har med stoff som kan bidra til å gjøre " MOTORHISTORIKEREN " til en bedre avis.





STIFTET
18. OKT. 1972

04 / 381

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Bankgirokonto 7137 20 19934

Postgirokonto 37509 24

MEDLEMSMØTE 7.4.81

Formannen ønsket alle velkommen til nok et godt besøkt møte. Spesielt karene fra Østfold Veteranvognklubb som denne kvelden hadde tatt turen til oss for å vise film og fortelle om klubben sin.

Bertheu hadde sendt 10 av sine bøker til klubben om fler skulle være interessert i kjøp. Han hadde som kjent med for få bøker da han gjestet oss. Etter hva sekretæren oppfattet forsvant også de aller fleste av disse i løpet av kvelden.

Ny Løfberg-tur ble tatt opp. Det ble da sagt at turen ble kuttet ut i denne omgang fra styrets side p.g.a. tett program i slutten av mai.

Det var kommet terminliste fra LMK. Her var Motorhistorisk Klubb, Hamar nevnt. En antok at dette var feiltrykk, men styret skulle sjekke dette.

Rolf Viktor Hansen nevnte Holmestrandsløpet i mai. Han skulle komme tilbake til dette på neste møte. Både nye og gamle biler skulle evt. delta.

Sa slapp Østfold Veteranvognklubb til. De viste to filmer før kaffepausen. En fra Unionsløpet i 1980 og en fra Østfoldløpet i 1978.

Etter kaffepausen fortalte de om sin utstilling som de skal ha 8-10 mai 1981 i Kongstenhallen, Fredrikstad. Videre fortalte de om klubben. De hadde møte 1. fredag i måneden og ca. 60 deltagere pr. møte. Her ble hjemmebakte kaker servert og konehjelp hadde de på kjøkkenet. Ikke verst, hva?

De hadde en medlemskontigent på kr. 25,- pr. år. Ingen avis, men rundskriv nå og da.

Det viste seg imidlertid at Østfold Veteranvognklubb fikk mye mer støtte fra forskjellige steder enn vi kan drømme om. Bl.a. kan →

Medlemsmøte 7.4.81, forts.

nevnes:

De fikk kr. 1.875,- i støtte fra fylket i 1980. I 1981 hadde de fått kr. 3.000,-. Videre ville kulturkontoret i Fredrikstad dekke evt. underskudd i forbindelse med leie av hall til utstilling. Ordføreren i Fredrikstad hadde også med en gang stilt seg velvillig til å åpne utstillingen. Ikke dårlig.

Østfold Veteranvognklubb hadde også kjøpt søyleboremaskin og utstyr for støping av lagre. Dette ville være klart til bruk etter ferien og da kan de også påta seg jobber for andre klubber.

Etter at Østfold Veteranvognklubb hadde sagt det de hadde på hjertet, kom tiden for medlemmenes 10 minutter. Sveinung V. Lie talte varmt for Norsk T-modell Klubb.

Møtet ble så hevet ved 22.30-tiden.

MEDLEMSMØTE 5.5.81

Ca. 70 medlemmer hadde funnet veien til Heimevernshuset denne tirsdagen. En så også at den rette årstid nærmet seg, 2 gammelbiler hadde dukket opp. En av disse var en godbit av en Packard som sikkert vil bli beundret og diskutert utover sommeren.

Etter at formannen hadde ønsket velkommen ble den gamle brannbilen nevnt. Brannvesenet ville nå ha denne tilbake i forbindelse med en utstilling. Det ble nevnt at Drammen kommune vil bli presentert en regning på våre utgifter på brannbilen.

Felles batteribestilling ble droppet p.g.a. for liten interesse. Medlemmene ble henvist til Tore Ødegård istedet. Her vil medlemmene få like godt tilbud på batteri.

Formannen hadde fått telefon fra G. Knudsen på Stavern. I forbindelse med et hastighetsløp for biler på Hovlandsbanen i Larvik den 23.5. ønsket arrangørene veteranbiler til en kortesje med reklame. Fremmøte ved Holm kafeteria kl. 11.00. Bensinutgifter vil muligens bli dekket. Plakett en selvfølge.

Loppemarked på Frysja 9. mai ble nevnt.

Søndag 10. mai er det vårsjekk hos NAF på Åssiden,



06/381

18 biler hadde nå fått innkalling til full sjekk hos biltilsynet. Det ble bestemt å avvente saken og evt. kontakte biltilsynet etter at alle hadde vært inne.

24. mai. Velferdstur i samarbeid med NAF's damegruppe. De ønsket 8-10 gamle biler som skulle delta. Turen går i år til Ringshaug Bad ved Tønsberg. Snitter etc. blir servert.

12. eller 13. juni arrangerer Grünerløkka Vel "Good Old Days"-dager. Ønske om deltagelse av gamle kjøretøyer.

Foreløpig påmelding til Danmarksturen ble nevnt.

Etter kaffe-pausen ble det tid for medlemmenes 10 minutter.

NAF skal arrangere familieløp 14. juni i Holmestrand. Ingen startkontigent. Påmelding direkte til Odd Mobråthen (033) 52233.

Møtet ble hevet ved 22-tiden.

LMK's høstutgave av annonseavisen

LMK henstiller til at alle medlemmer nå begynner å tenke på annonser til høstutgaven av annonseavisen.

Se igjennom det dere har, avetter til salgs deler som dere ikke trenger og søk etter deler dere mangler.

Andre kan virkelig trenge akkurat den delen du ikke har bruk for.

Sekr.

Arsaken —

På legekantoret dagen etter festen:

— Jeg er så øm i skuldrene siden i går, doktor. Hva kan det komme av?

— Og det er vel først og fremst en baksmell etter i går. Men eller kan det godt komme av kleshengeren som De har glemt å ta ut av jakken!

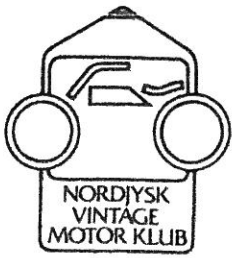
Attraksjon.

Nå kan du komme inn, Per, så skal du få se en pen liten lillesøster som storken er kommet med, sa jordmora.

— Jeg vil heller se storken, sa Per.

07/381

LITT OM NVMK



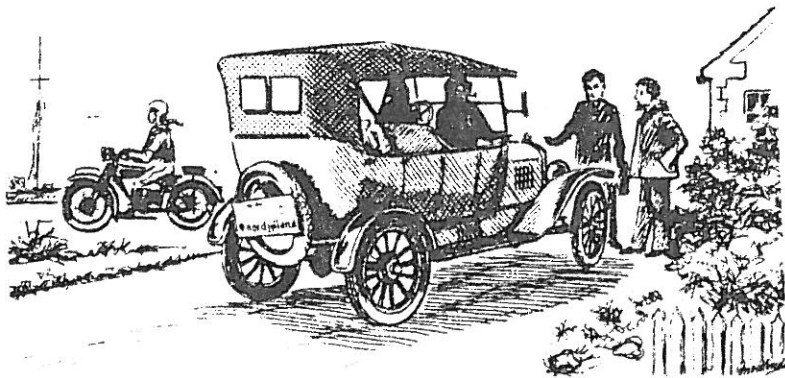
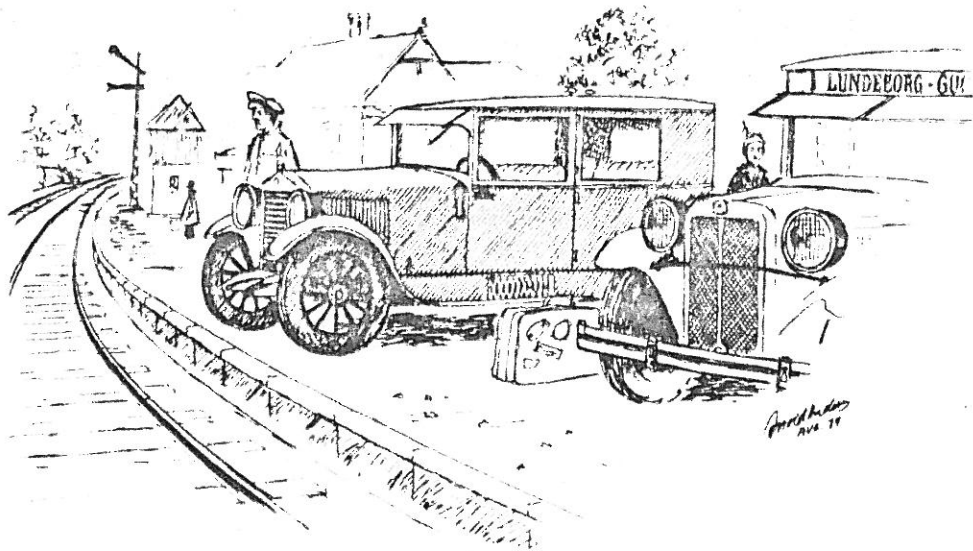
I år er det allerede fire år siden MHK for første gang deltok på et utenlandsk veteranvognløp og knyttet kontakter med vår danske vennskapsklubb, Nordjysk Vintage Motor Klub. På disse årene har vi hatt to fine turer ned til Danmark, og de hyggelige gjenvisittene fra NVMK har vært med på å knytte et fint vennskapsbånd mellom begge klubbene og også medlemmene imellom. I 1981 er det vår tur til å være gjest ved et

av deres løp, og det er vel trolig at deltagerantallet vil bli noe større i år enn de to tidligere turene. Det kunne vel derfor kanskje passe å gi et lite innblikk i NVMK og hva de "laver". Jeg har derfor bladd litt i gamle nr. av deres klubborgan HORNET og plukket fram litt av hvert om NVMK:

De er så heldige å ha et fint lokale i Forchammersvej 5 i Aalborg som rommer et møterom og restaureringsverksted hvor det arbeides aktivt med diverse biler og motorsykler. Medlemstallet er på god vei forbi 200, så de er litt større enn oss.

6 ganger i året utkommer medlemsbladet HORNET som holder god kvalitet, både innholdsmessig og trykketeknisk, og det gir fint uttrykk for den gode tonen de har i klubben. Redaktør er Arnold Andersen som avslører kunstneriske talenter i en egen artikkel "Arnold tegner og forteller". (Se ved-

stående tegning som forestiller en 1924 Essex m/privatsjåfør på en dansk jernbanestasjon i tyveårene.) Dessuten inneholder hvert nummer en fast spalte "Stafetten", hvor medlemmene utfordrer hverandre til å skrive en liten artikkel. Hvorfor skal det være så vanskelig å få til noe lignende i Motorhistorikeren?



Akkurat som her i Norge er det mange vogner som ennå venter på oppussing og også en del gjennomgår for tiden den gjenfødelsesprosess en restaurering representerer. Her er noen eksempler!

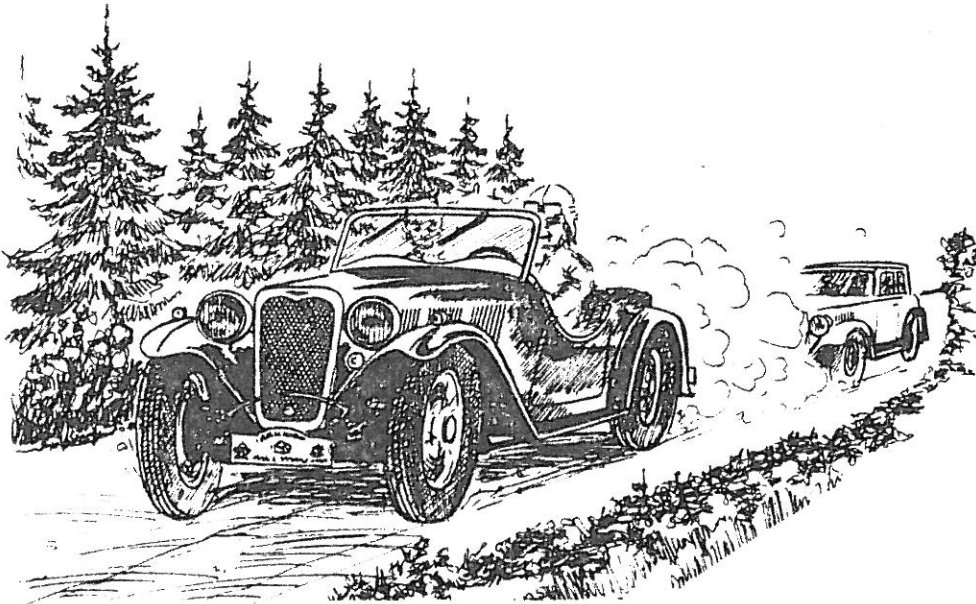
Lauritz Lauritzen, som har deltatt i begge våre løp med en 1931 Chevrolet, driver et bilverksted i Klejtrup, hvor han også påtar seg restaurerings-

oppdrag. Inntil i fjor vinter hadde han en 1929 Pontiac under arbeid, lik den Oldsgaard Pedersen deltok med i siste Høstløp. På den tid ble imidlertid prosjektet lagt på is til fordel for en virkelig sjeldenhet, en 1938 Mercedes Benz 340 B Cabriolet. Aldri hørt om en slik bil..? Det er i grunn ikke så rart om så er tilfelle. Vogna er tross alt produsert i det svært



beskjede antall av 84 stykker! Den var i en miserabel karosseriforfatning, men alle de vitale deler var til stede og restaurerbare, så om noen år vil nok denne sensasjonen komme på veien i fordums glans kjenner vi eieren rett. Vi venter spent, Lauritz!

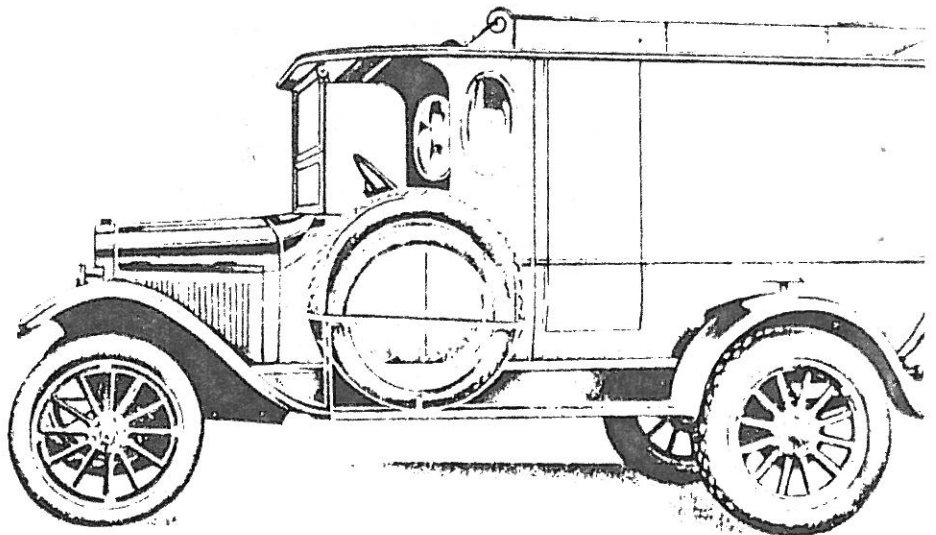
Nestformann Bent Sønderby Larsen har fått satt i stand en sjarmerende lite 1929 Hanomag 2-seter som vi forhåpentlig får se ved løp her oppe også. Hanomag ble hentet hjem i 1975 og var i ganske bra forfatning, men en fullstendig restaurering måtte altså til.



Tegningen viser en annen Viborgmann, Evald Henneberg, med sin 1934 Singer Le Mans Nine. Hvem som ligger bak i den formidable støvskyen vet jeg ikke!

Klubbens kasserer, Viggo W. Sørensen har pusset opp en 1946 MG TC og er nå i gang med neste prosjekt, en 1933 Chevrolet Standard 2-door Sedan. MG'er er det for øvrig noen til av blandt medlemmene, formann Henrik Houmøller har en VA, og Ib Lyngre har en TA 1936. Foruten MG er Morris et populært merke, og flere er allerede registrerte, hvorav to deltok på Høstløpet, Sten Laursens 1937 Eight og Henning Holms 1939 Ten. Nå har Holm en tilsvarende vogn ferdigrestaurert, og deretter venter blant annet en sjelden 1934 Morris Ten-Four Roadster på bedre dager. Mens vi er inne på engelske vogner, kan vi jo nevne at et av medlemmene har en 1931 Rolls Royce Phantom II som er importert fra Afrika(?) under restaurering, så vi kan vente litt av hvert. Ellers finnes det jo der, som her, en rekke Forder og Chevrolet'er som er på god vei opp fra en heller tvilsom tilvarelse. Både A og T Forder er godt representert, og det finnes også noen laste og vare-biler. I 1977 så vi i hvert fall en T-Ford varebil i godt gjenge i klubbverkstedet, for øvrig ikke så ulik vognen på tegningen under.

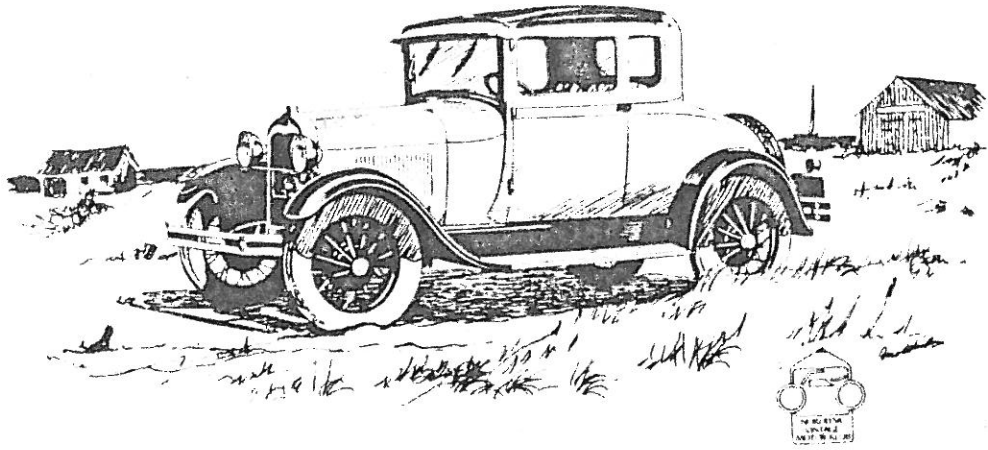
Når det gjelder motorsykler så er nok den aktiviteten større der enn her. Mange interessante sykler har vi sett og flere venter på bedre dager. Selvfølgelig er danskernes egen Nimbus en favoritt i MC-kretser, et merke som har hatt en fantastisk overlevelsesprosent i Danmark.



Under Høstløpet imponerte jo danskene med å stille med hele 19 kjøretøyer, og av disse var noen kommet så langt sydfra som Viborg med sine perler. En av dem var Hans J. Brøch med sin velrestaurerte 2-seters Op. Nye prosjekter er på gang, og nærmeste fullførelse er kanskje en lukket 1934 Ford T Tudor. Karosseriet er ferdig og Brøcher samler nå understellet.



Den store og livskraftige NVMK vi kjenner i dag har ikke alltid hatt samme navn og formål. Det hele begynte som Norjysk Ford-A Klub i 1963, men i 1970 ble navnet forandret til NVMK og biler og motorsykler av andre merker ble opptatt. Dette bløste liv i en klubb som var kommet ned i elleve betalende medlemmer! Lokalene i Aalborg har jeg nevnt før, men det bør vel tillegges at de kom i stand på grunn av et omfattende dugnadsarbeide. Dessuten kan det jo nevnes at en gruppe av medlemmene har gått sammen om å russe opp en 1948 Ford V8 29-seters buss fra Stausstrup Karosserifabrikk.

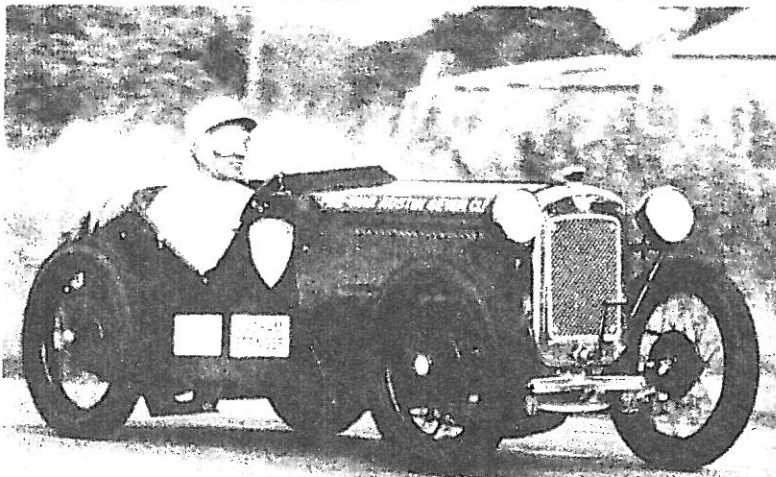


(Ikke som her; én mann og mange busser...) Hvert år gir man ut egen klubbkalender, og le selger også fire kort med motiver fra veteranverdenen tegnet av Arnold Andersen (se eksemplet over.) Dersom du er interessert er det bare å sende kr. 10 + porto med bestilling til Norjysk Vintage Motor Klub, Forchamsersvej 5, 9000 Aalborg, DANMARK.

Tegningene som bistår denne artikkelen er signert HORNSTEDTs redaktør, Arnold Andersen, og de fleste opplysningene er også hentet fra dette organ.

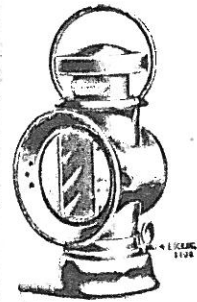
Tor

VINTAGE-RACING



Akkurat som i gamle dager

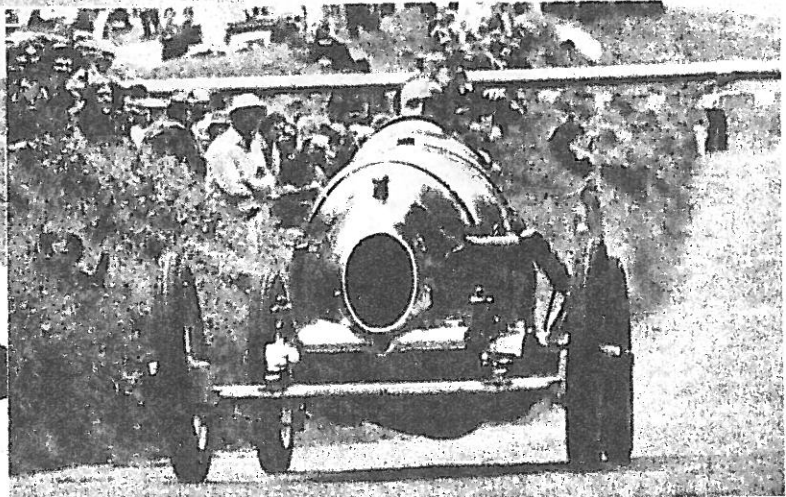
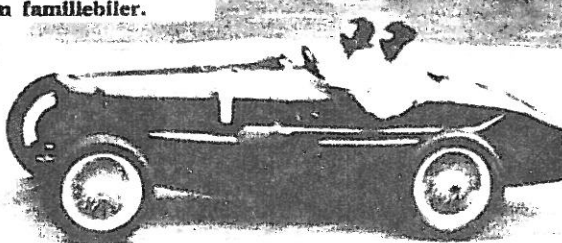
Han ser ut til å like seg, den gamle racerstjernen Stirling Moss, som her raser rundt på Goodwood-banen i en 1931-modell Austin Seven med 747 cm³ motor på 24 hestekrefter. Man ville bevise den gamle bilens pålitelighet, og i ni døgn ble den kjørt rundt banen, til sammen 16000 km. Ikke dårlig av en 47-åring — Austin'en altså.



Good old days

Igen har Brookland racerbane i Surrey i England gjenlydt av brølene fra racerbilmotorer, og lukten av motorolje har revet i nesen, mens bilraceentusiaster viste sine skjønnheter fra for lengst svunne tider før siste verdenskrig. Som denne Bentley'en, som en gang dominerte i bilsporten, men som nå er en skinnende — fremdeles sprek — museums-gjenstand.

En Sunbeam «Cub» sportsbil fra den tiden da William Rootes overtok merket. Rootes var ikke interessert i billøp, og Sunbeams produksjon ble etterhvert konsentrert om familiebil.



ET STYKKE NORSK KAROSSERIHISTORIE

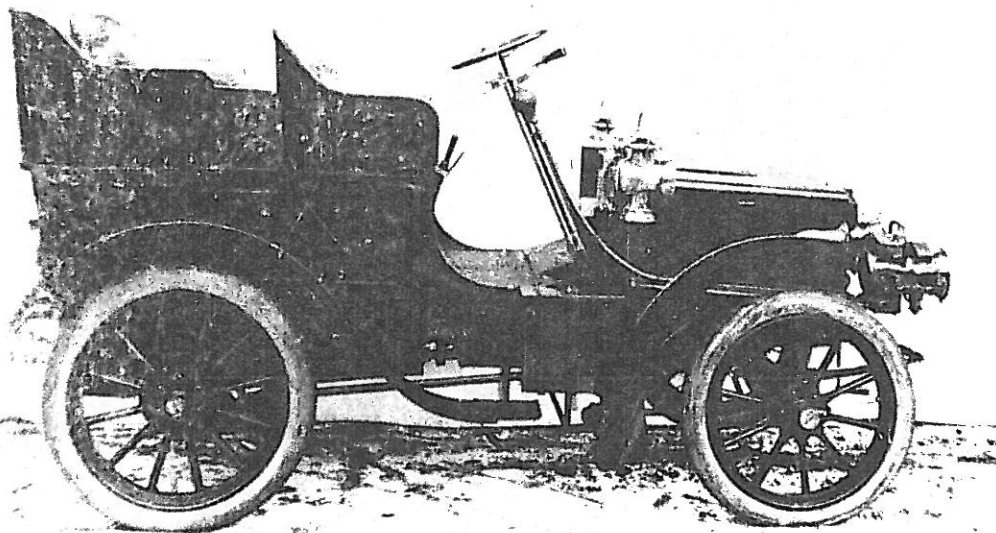
Av: Ivar Engerud

Under avtjeningen av verneplikten på Jørstadmoen, vanket jeg en del på Lillehammer Veteranvogn Klubbs møter. Der kom jeg i kontakt med en mann ved navn Gøsta Sjøøsten, som har et ganske spesielt forhold til Drammensdistriktet fra noen år tilbake. I sin ungdom hadde han jobb på Lierstranda, og da var det også biler det gjaldt, nærmere bestemt bygging av karosserier!

Sjøøsten inviterte meg hjem til en bilprat en annen kveld og forklarte hvor han bodde. Jeg var ikke sikker på om jeg gikk riktig, men tvilen var som blåst bort når jeg skulle ringe på, for ved ringeklokka sto det "karosserimaker". Her var det!

Gøsta Sjøøsten kommer fra en virkelig håndverkerfamilie som har drevet med karosseribyging helt fram til 1971. Hans far, Per O. Sjøøsten ble født i Sverige i 1869 og han valgte ganske raskt yrke som hjul- og karet-maker. En gang i 1890-årene fikk han jobb hos Kjellmanns Vognmakeri i Banngatan i Göteborg. Av hovedoppgavene ved verkstedet var byggingen av to hestetrukne likvogner for Göteborg by; en for de fattige og en svært utsmykket for de rike. Sjøøsten var mestersvenn hos Kjellmann, og han fikk derfor tilbud om å overta hele verkstedet omkring århundreskiftet.

Bilene var jo begynt å komme til landet, og karosseribyging kunne bli et nytt marked for hjul- og vogn-makerne. Sjøøsten forundret seg over hvorfor alle kjøpte hele biler fra utlandet, når slikt arbeid kunne gjøres like bra i Sverige. I 1902 fikk han derfor ordre på bygging av karosserier til tre chassis som ble importert fra Frankrike. Han mottok en veksling som betaling av firmaet som hadde bestilt vognene, men da dette firmaet gikk konkurs, måtte Sjøøsten innfri beløpet som han hadde fått utbetalt av banken ved diskontering av aksepten. På den måten mistet han alt han eide og måtte se seg om etter nytt arbeid.



Valget falt på et verksted i Stockholm, hvor han foruten karosseriarbeidet blant annet var beskjeftiget med håndlagning av leker til Kong Oscars barn. Dette skulle med all tydelighet bevise noe av Sjøestens kvalitet som håndverker. Fra verkstedet i Stockholm ble han "kjøpt" av Vaalerøngens Høvleri, som hadde et eget hjulmakerverksted og vognfabrikk.

Undertegnede mestre i vognfabrikasjonen har vedtaget denne lønstarif Kristiania Hjulmageres fagforening opstiller som mindsteløn 33 øre timen for ud lærte hjulmagere. Dog kan man det første aar efter udstaaet læretid arbeide for 30 øre timen. Som udlært ansees dem, som enten har udført svendeprøve, eller har arbeidet som hjulmager i 5 aar.

Den ovennævnte mindsteløn garanteres ogsaa dem som arbeider paa akkord.

For dem som selv holder bækverktøi kommer et tillæg af en øre pr. arbejdstime. For arbeide udover den daglige arbejdstid, kommer et tillæg af 25 procent om hverdagene og 50 procent om helligdagene og lørdagene. Arbejdstiden er 60 timer i ugen. Denne tarif traadte i kraft 1 Mai 1898 og gjælder et aar ad gangen med 3 maaneders opsigelse; dog saaledes, at hvis den ikke bliver opsagt fra nogen af parterne, gjælder den for følgende aar. Undertegnede forpligter sig til at betale sine hjulmagere efter ovenstaaende tarif.

P. H. Christoffersen

H. Melin

H. Olsen

O. Kjelberg

Klevstad og søn

C. Simonsen

N. Nielsen

P. A. Lindblom

Karl Keffermehl

for Vaalerøngens Høvleri

O. Sørensen

Lillehagen

O. Strøm

P. Svendsen

Joh. Olsen

A. Johansen

A. Nilsen

Larsens Vaabenforretning

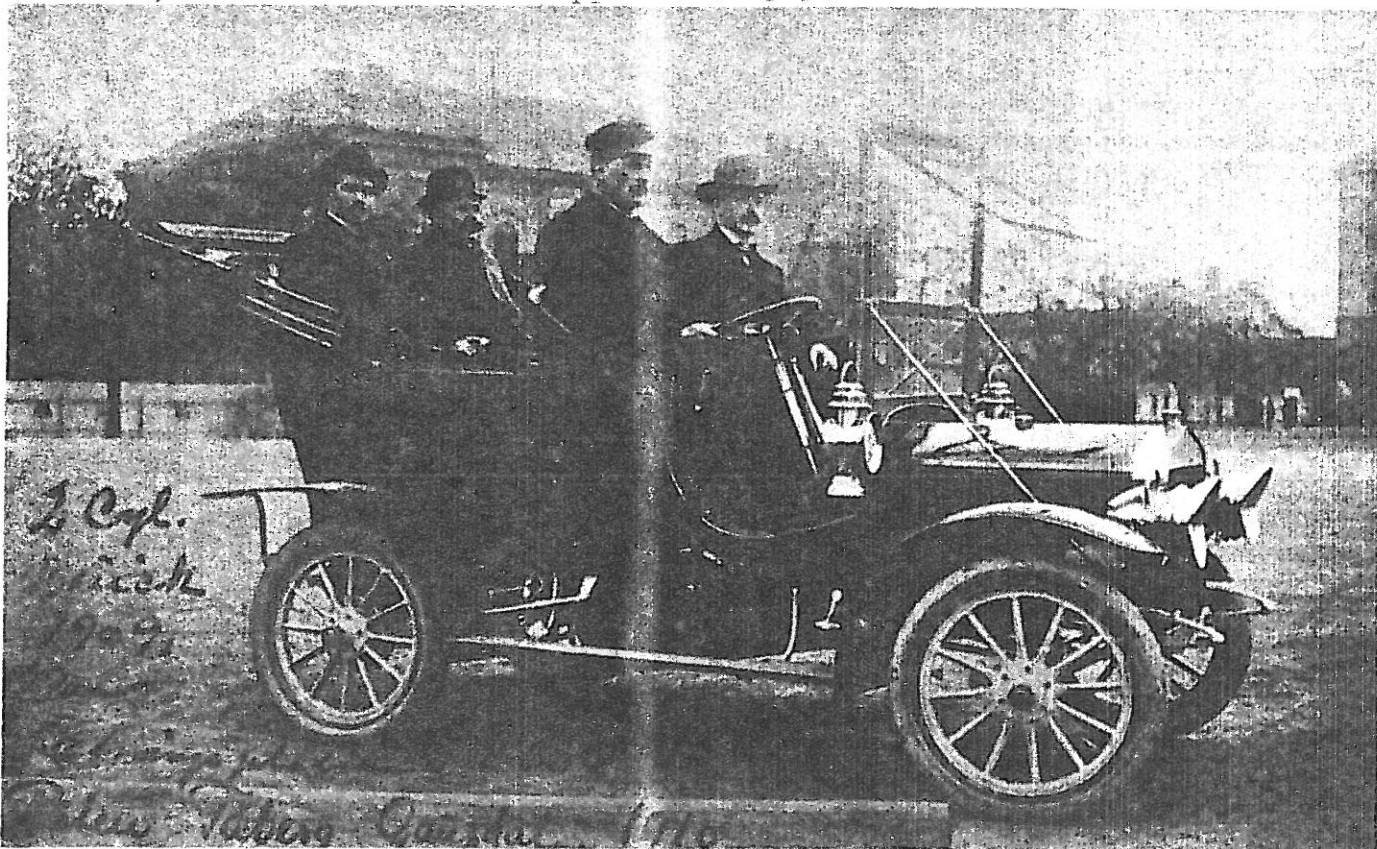


En stund jobbet han hos A/S Auto i Oslo, som syssel-satte omkring 30 arbeidere med bygging av karosserier, hovedsaklig til merkene Lorraine-Dietrich, La Buire, Delaunay-Belleville og Minerva.

I Veteranvognposten nr. 2 1978 er det gjengitt en artikkel om A/S Auto fra Folkebladet 1908. Her kan blant annet lese: "Karosseriverkstedet ligger i Verkstedbygningens 2den Etage med Overlys. Her arbeider 5 uddannede Karosserimagere under den dygtige For-mand Gjøstens Ledelse." Det er imidlertid mest sannsynlig at navnet skal være Sjøsten, og at personen det er snakk om, er Gøstas far, som på den tiden hadde rukket å bli en anerkjent karosserimaker. Produksjonen hos A/S Auto lå på ca. 25 karosserier av alle typer i løpet av halvannet år. I Folkebladet kunne man videre lese: "Naar man ser et Luksuskarosseri saa elegant, smagfuldt og solid som den dobbelte Phaeton paa Direktør Kloumans bekjendte 30 HP. Lorraine-Dietrich Chassis og likeledes Karl A. Jensens Varevogns Karosseri i hel Mahogni og hvid Ask, hvilke begge er forarbeidet paa dette Verksted, vil man indse hvor langt den hjemlige Industri er kommet ogsaa paa dette Omraade."

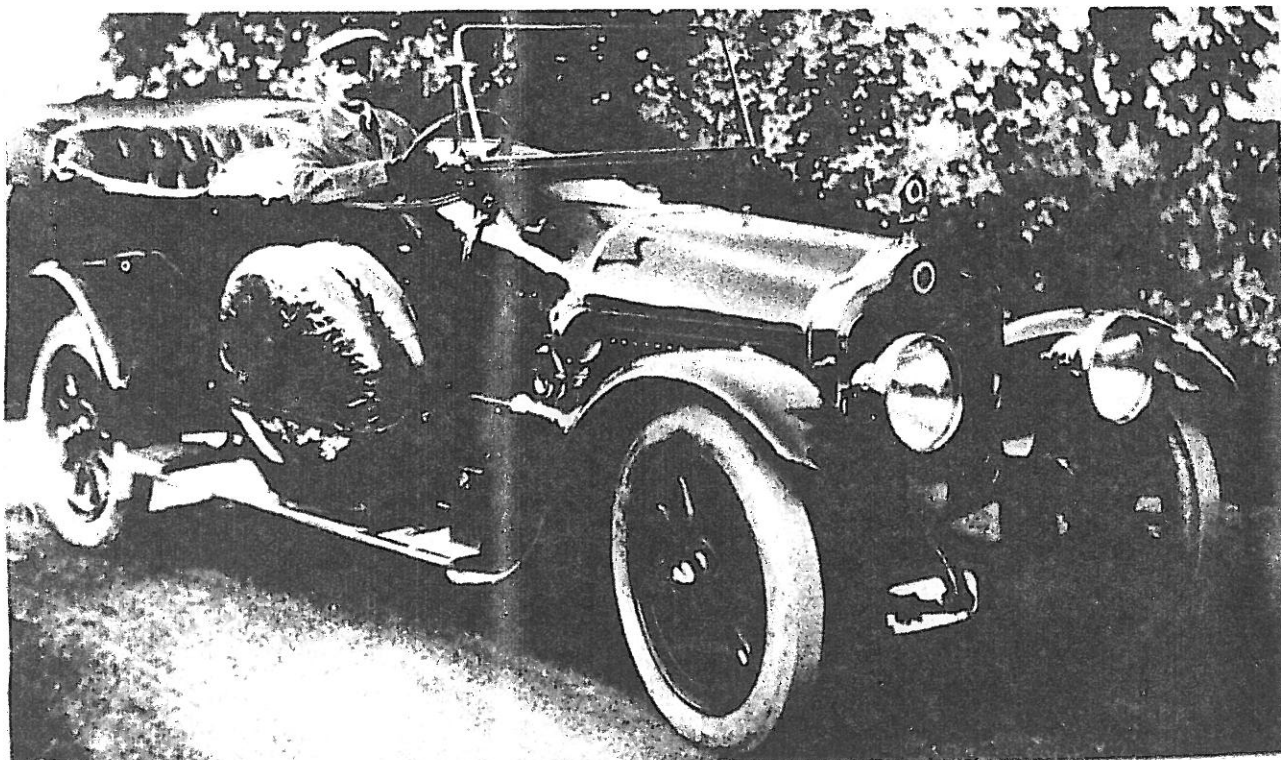
Vognmakeryrket var forholdsvis høyt ansett, og vognmakere med respekt for seg selv gikk ikke på akkord. Ville kunden ha noe spesielt, måtte de være villige til å betale den tiden dette ekstrarbeidet medførte. Per Sjøsten hadde gjort en god del erfaringer underveis, og han var stadig åpen for nye veier og ideer å arbeide med når det gjaldt karosseribyggingen. Men alle karosseribyggere hadde sine "hemmeligheter" når det gjaldt arbeidsmåter o.l. Disse hemmelighetene bygde på årelang erfaring innen håndverksfaget, og de "solgte" man ikke. Følgende lille historie skulle bevise det. En kveld Sjøsten jobbet i verkstedet med et karosseri, kom en "kollega" med en flaske brennevin som han bydde fram, så kunne de prate litt om faget. Sjøsten var på ingen måte avholdsmann, men Gøsta har sjelden sett sin far så sint som når han fikk det tilbudet. Mannen ble regelrett kjef-tet ut av verkstedet og bedt om aldri mer å sette sine føtter innenfor portene der mer. Man solgte bare ikke årelange erfaringer og "yrkes-hemmeligheter" for en flaske brennevin!

I 1909 bygde Sjøsten et åpent karosseri til en 2-syl. Buick på 22 hk, som skulle leveres til vognmann Johan Iversen. Han kjøpte vogna for å drive turkjøring mellom Lillehammer og Jørstadmoen. Dette var opphavet til distriktets annet rutebilselskap, A/S Iversen Auto-trafikk, som imidlertid ble oppløst i 1915.



13 / 381

Man får inntrykk av at A/S Auto ble drevet godt i, etter datidens krav, moderne lokaler og med moderne midler. Dette gjorde nok sitt til at Kong Haakon valgte å la A/S Auto bygge to karosserier til sin 1912 Minerva.



Kong Haakon bak rattet i sin første bil, en 1912 Minerva.

Etter en tid hos A/S Auto ble Per Sjøsten ansatt hos Brødrene Heffermehl i Møllergt., som ble eid av Carl og Robert Heffermehl. Carl startet etter hvert opp sitt eget firma, Carl Heffermehl jr., og denne forretningen eksisterer jo fremdeles. Begge disse firmaene handlet med karosserirekvisita. I tiden hos Heffermehl bygde han karosserier av mange slag, de fleste på dyrere merker. På De Sandvigske Samlinger er verktøyet hans utstilt i hjulmakerverkstedet. Der foreligger det også en notisbok hvor det er angitt antall timer han brukte på de forskjellige karosseriene. Kjente og velklingende navn som Minerva, Stutz og Cadillac går igjen i notatene. Hos Heffermehl hadde Per Sjøsten arbeid helt fram til 1928, da han for en kortere periode ble involvert i byggingen av Geijer-vognene. I 1929 startet han hos A.W. Iversen i Lier, hvor han jobbet helt fram til han sluttet med karosseribygging i 1946/47. Blant de mest interessante tingene som ble bygd der i 30-åra, var en beltedreven Citroen postbil og en buss med selvbærende karosseri for Oslo Sporveier. A.W. Iversen lever nå i sitt 85 år, og han er etter forholdene frisk og rask.

Mens faren var ansatt hos Iversen, hadde Gøsta Sjøsten også fulgt i farens fotspor, og han hadde sine første læreår på samme sted, hvor han var fram til 1937. Da fortsatte utdannelsen hos Kullands Karosserifabrikk i Tomtegt., hvor hans eldre bror, Terry, var formann på den tiden! Tiden hos Kulland benyttet Gøsta godt, fra kl. 7 til 17 var det arbeid i karosseriverkstedet, og fra kl. 18-21 gikk han på Drammen Tekniske Skole. Jobben hos Kulland gikk for det meste ut på bygging av karosserier til Ford laste- og vare-biler.

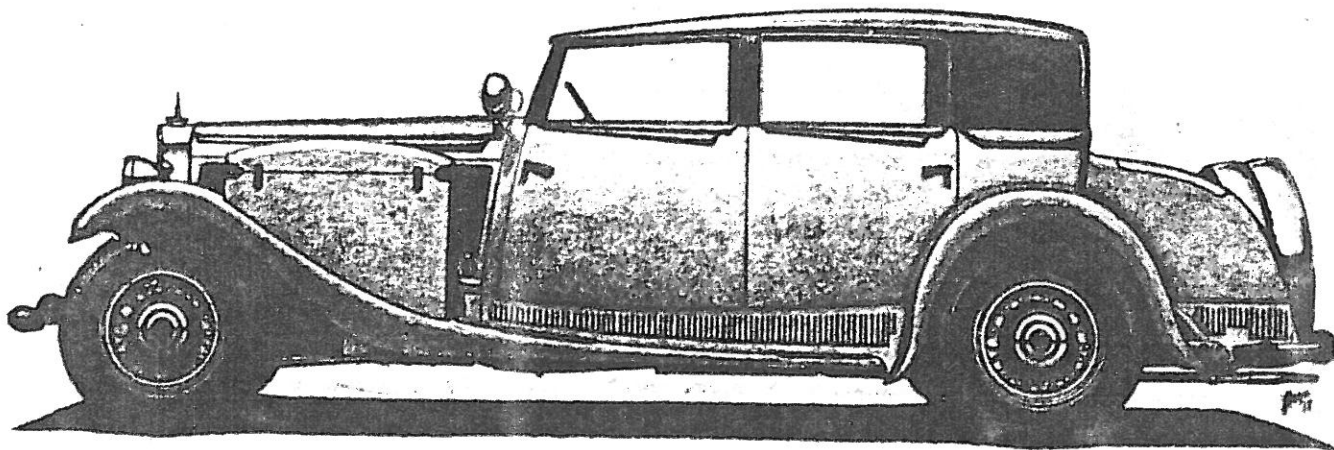


Høsten 1938 gikk imidlertid ferden fra Drammen til Lillehammer, hvor han fikk jobb ved karosseriavdelingen på Mesna Hjul og Vognfabrikk. Foruten karosseriavdelingen var det også en hjul- og hestekjørerøyavdeling og fjærsmie. Etter krigen var ønsket om å starte opp for seg selv stort, og i 1947 grunnla han og broren Nils Lillehammer Karosserifabrikk. Bedriften gikk meget bra og hadde 20 ansatte ved slutten i 1971. Her bygget Gøsta blant annet den første frysevogna til Findus, som var beregnet på frakt av frossenfisk ved +30°C.

Nå har Gøsta lagt den ervervsmessige delen av karosseriarbeidet til side, men i fritiden blir gamle kunster brukt på en 1936 BMW 319 2-dørs sedan. Jeg har selv sett en del av arbeidet som til nå er utført på bilen, og en kan lett se at det ikke er noen amatør som har gjort karosseriarbeidet! Sjøøsten er interessert i alle slags deler eller tips om slike til sin 6-sylindrede BMW med Sindelfingenkarosseri. Inntil BMW'n er ferdig, bruker Sjøøsten en 1927 Chevrolet Touring i veteranarrangementer, en bil han restaurerte for noen år siden.

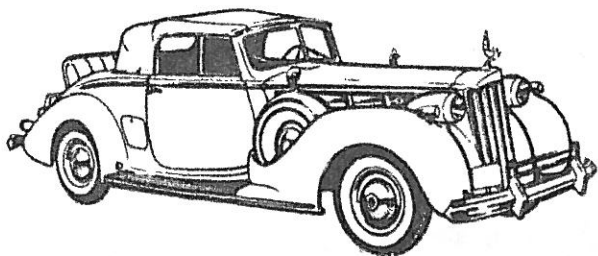
Ivar Engerud:

Så er det satt ny "verdensrekord" ved salg av veteranbiler. Den ble sågar slått to ganger i løpet av 5 minutter ved Christies store auksjon i Los Angeles i juni 1979. Tidligere ble den holdt av den "svenske" Mercedes Benz 540 K Special Roadster og lød på \$ 240 000. Men det var "småpenger" mot hva som ble bydd i Los Angeles. Der gikk flere av bilene til en avdød samler, Bud Cohn, under hammeren til priser som lå langt over forhåndsvurderingene. Cohn døde kvelden før han skulle delta i London-Brighton-løpet. Den første bilen som ble bydd opp over den gamle rekorden var en 1929 Mercedes Benz Corsica Roadster som gikk for \$ 320 000, men allerede 5 minutter senere ble det bydd \$ 400 000 for en 1935 Mercedes Benz 500 K Special Roadster. Kjøperen var anonym, og budene ble gitt pr. telefon fra Monaco! Av de andre bilene til Bud Cohn som ble solgt på auksjonen var blant annet 1893 Benz, 1905 REO, 1911 Stearns, 1913 National og en 1925 Hispano Suiza.



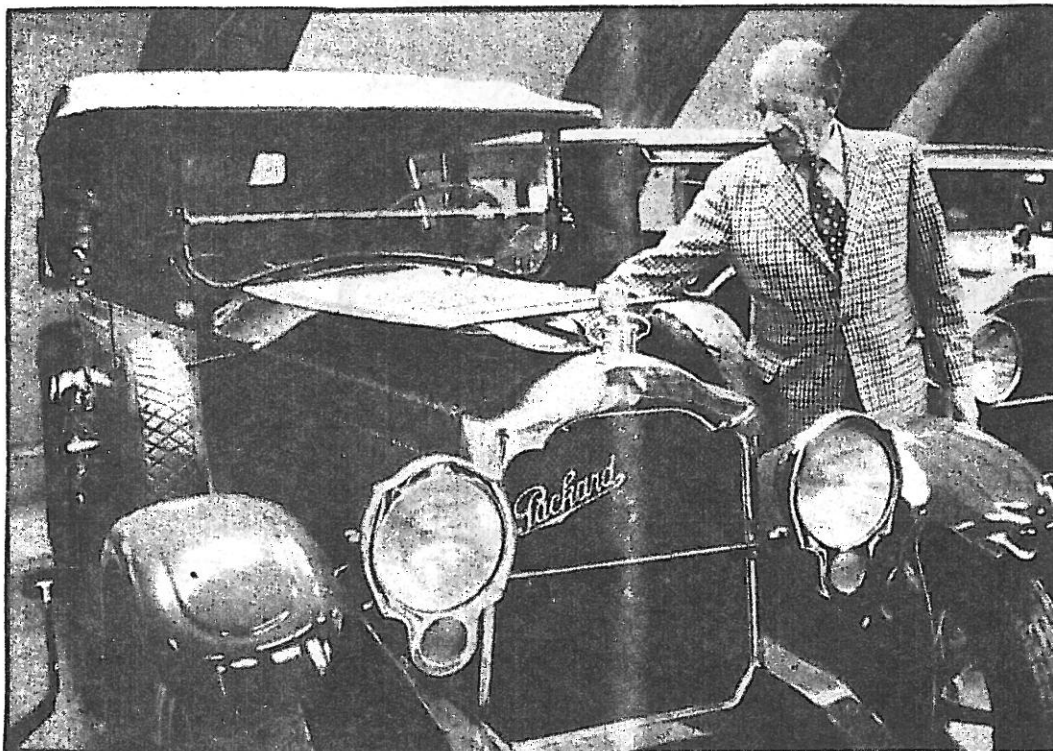
Bilen på tegningen over er en Maybach Zeppelin men spesialkarosseri fra Saoutchik. Josef Boers, Kevalaer, Vest-Tyskland er interessert i all slags informasjon om denne bilen, og han lover svar til alle som har tekniske data etc. til den. Så bare sett i gang å skriv alle som har sett en slik vogn i det siste, men det er vel tvilsomt...

Packard



HELGA 13-14. juni avholder Nordic Packard Owners Club sitt årlige medlemstreff, som i år er lagt til Lillehammer. Da skulle det være en god

mulighet for å se en del av disse fine bilene samlet på norsk jord, både svenske, norske og forhåpentligvis også noen danske. Det er Packard-entusiasten Hans Chr. Fæsthe som er initiativtager til treffet, som for øvrig markerer klubbens 10-års jubileum.



Packard er jo ikke akkurat et merke det er alt for mange eksemplarer igjen av her til lands. I følge NVK's register er det bevart 14 førkrigsvogner, men alle er nok ikke kommet med i statistikken, så tallet på "overlevende" er vel en del høyere.

Det er synd hvordan Norge er blitt tappet for spesielle og sjeldne biler, som den til venstre, vogner som i

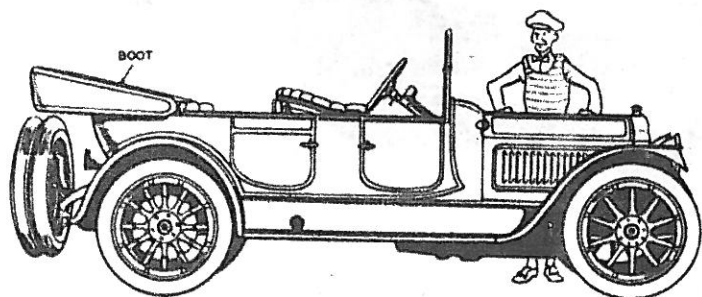
dag står på utenlandske museer eller er i privat eie. (I tillegg til denne 1913 - modellen er det også en 1918 Packard som kommer fra Norge.) Artig er det derfor å høre at det kommer noen den andre veien. Rune Aschim i Oslo har importert en 1917 Twin-Six Opera Coupe fra USA, en gedigen sak som kan bli en fin tilvekst til veteranvognparken i Norge når den blir ferdig. I Oslo finnes det noen flere Packarder, blant annet har Kong Olav en 1943 Touring Limousine by Le Baron (A-4). Dessuten har Dag Johannesen deltatt med en 1932 Type 900 (?) de siste par åra, og en av Kiles Packarder er også havnet i hovedstaden, en 1928 Touring. Den berømte "Clark Gable - Packarden" er vistnok solgt til Sola i følge Amcar Magazine.

Her i MHK har vi aldri hatt deltagelse av merket på løp, men under "Høstløpet 1980" dukket det opp en KZ-registrert 1939 Club Coupe Type 1701 tilhørende Johan Schmidt. Kanskje deltager ved en seinere anledning?

FANT BARONENS DRØMMEBIL

Baron Raben-Levetzau er eier av Nordens største museum for veteranbiler. Ikke få millioner kroner er baronens samling på øya Lolland i Danmark verdt.

Baronens drømmebil, en sekssylindret Packard 1913, ble funnet i et skur i Trondheim. Det var to unge gutter som fant den for noen år siden. Baronens fikk nyss om funnet - men det fikk også andre samlere, og det ble et kappløp uten like for å sikre seg sjeldenheten. Den bilgale baronen vant. (Tekst og foto: Tor Solbakken)



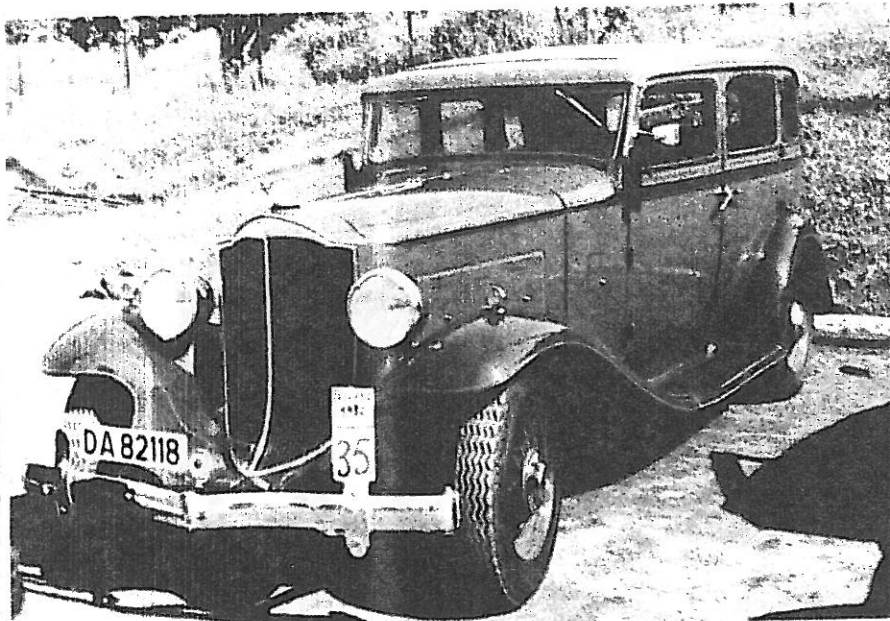
PACKARD TWIN-SIX TOURING



*

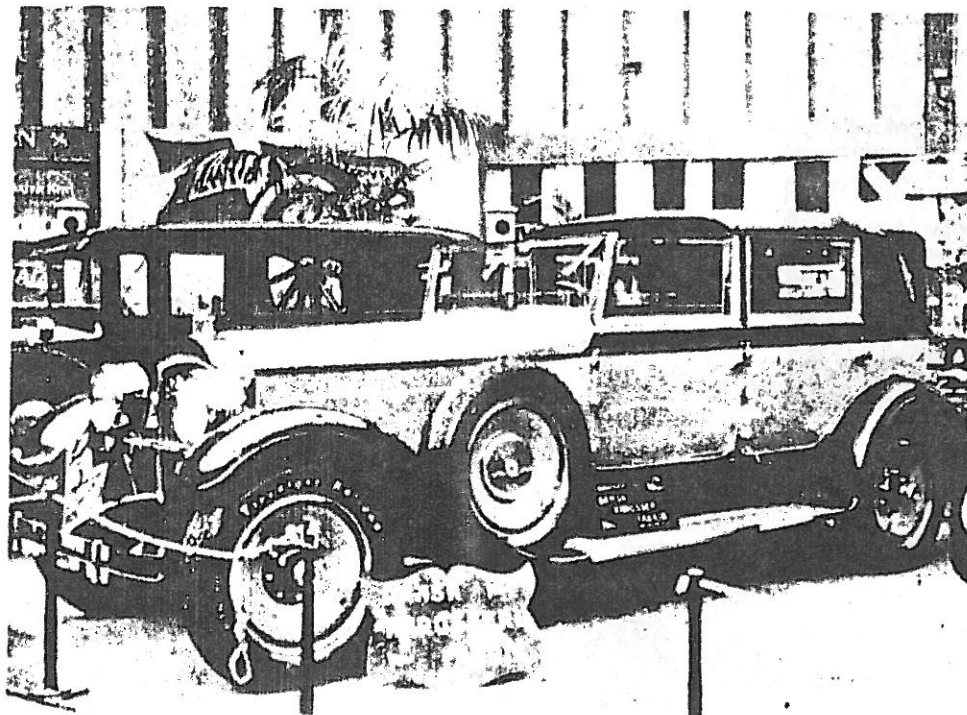
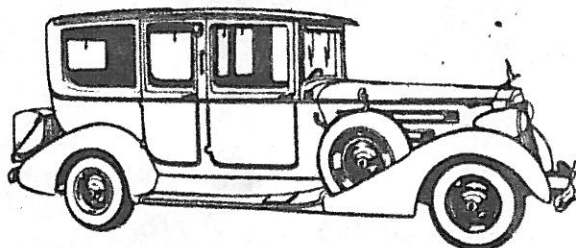
16 / 381

I Hokksund er det en 1936 "120" 4-door Sedan under oppbygging hos Tore Strøm. På grunn av sitt arbeid har ikke Tore vært på våre møter, men når arbeidet skrider frem og avsluttes, vil han nok dukke opp. I Trondheim er det i hvert fall to vogner av merket, Øivind Ofstads gedigne 1930 7-seters Touring og Torolf Pettersens 1927 4-dørs Sedan, som for tiden er under restaurering. Jeg vil nok komme tilbake til disse to vognene ved en seinere anledning og presentere dem nærmere.



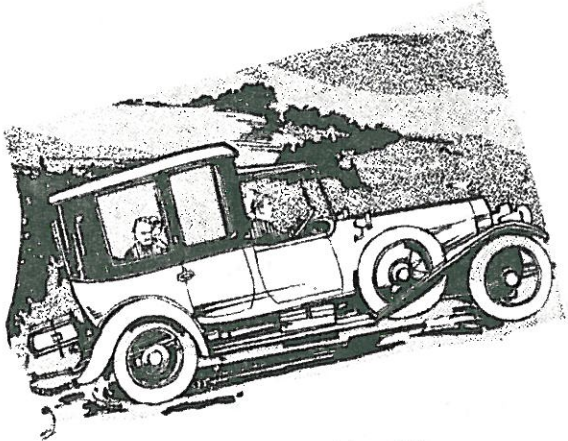
1932 Packard 900 4-door sedan, Dag Johannesen

Denne merkelige hybriden til høyre er et 1917 Pierce-karosseri på et 1937 Packard-chassis m/front. Den noe eksentriske eier kjøpte en Pierce Arrow limousine ny i 1917 og brukte den helt til det mekaniske var utslitt. Han kunne imidlertid ikke fordra 30-åras karosseridesign og fikk det gamle karosseriet plassert på et nytt Packard-chassis. Slik gikk bilen i fjorten år, til eieren døde, med den samme privatsjåføren ved rattet hele tiden. Vogna står i dag utstilt i The Museum of Automobiles i Morilton, Arkansas.



Bildet til venstre er sakset fra NVMK's glimrende medlemsblad HORNET nr. 2 1981 og skulle vise at man også kunne bygge eksklusive karosserier i Danmark, om ingen viste det fra før.

Juar



HØST - LØPET 81

SØNDAG 23. AUGUST 1981

Vi har igjen gleden av å innby til Høstløpet 1981. Dette er et åpent løp for alle med kjøretøyer som er 30 år eller eldre. (Kom med busser - lastebiler - brannbiler eller alt som kan gå).

STARTGEBYR er satt til kr 60,- pr.deltager og betales ved startsted.

START og INNKOMST er lagt til Nedre Eiker, nærmere opplysninger blir tilsendt, da det ikke er helt i orden med startstedet. Løpet går rundt i Eiker-bygdene.

LØPET starter kl 11.00 presis. FREMMØTE 1 time før start.

Premier er satt opp til et "visst antall" av de beste deltagerne. Dessuten får alle deltagerne en minneplakett. Det blir kiosk med pølser og brus ved start og innkomst. HUSK dette løpet teller med i NAF/Gjensidige Bestemann-premie for året. (Meld dere på i tide)

innen 9/8

VEL MØTT TIL ET HYGGELIG LØP.
Løpskomitéen.

(Til MIK's løpskomite v/ KAI MARTINSEN, Batteriveien 10, 3022 SOLBERGELVA) Tlf. 820848

Jeg melder herved på følgende kjøretøy(er) til Høstløpet 1981:"

REG. NR.:	ÅRSMOD.:	MERKE:	TYPEBETEGNELSE:

Navn:

Adresse:

..... telefonnr.:

Europeiske bilmuseer.

Artikkelen er hentet fra "Gammelbilens Venner", Stavanger.
--

Med kommende sommerferie i baktankene har jeg snekret sammen denne oversikten over de viktigste bil-og tekniske museer i Europa. Oversikten er på ingen måte komplett, det åpnes hvert år nye bilmuseer rundtom i Europa- og et par har vel også blitt nedlagt.

Listen inneholder dessverre ingen oversikt over hva museene inneholder, men dette kan evt. bedres på et medlemsmøte før sommerferien. Jeg har vært på ca. 10 stk. av museene/samlingene nevnt i listen, og det er sikkert andre medl. i klubben som har vært på et eller flere av dem. La oss dele noe av det vi sitter inne med av opplysninger om museene med andre medl. på et klubbmøte!

Nummeret foran hvert museum henviser til kartet på siste side. Stoffet til denne oversikten er hentet fra det svenske klubbtidsskriftet "Motorhistorisk Magasin 6/7 1980".
Lykke til og god reise !

Stavanger april 1981

Rune Jarl Smarstrand

NORGE

1. Norsk Teknisk Museum,
Fyrstikkallén 1, Oslo.

DANMARK

2. Jysk Automobilmuseum,
8883 Gjern (Silkeborg).
3. Trafik-Historisk Museum,
Petershvile (NV Hillerød).
4. Danmarks Tekniske Museum,
Ole Rømers vej, Helsingør S.
5. Egeskov Veteranmuseum,
5772 Egeskov (Odense).
6. Aalholm Automobilmuseum,
4880 Nysted, Lolland.

HOLLAND

7. Autotron,
Grote Straat 67, Drunen.
8. Het National Automobielmuseum,
Veursestraatweg 280, Leidschendam.
9. De Klinze (?),
Oudkerk, (Leeuwarden).
10. Nationaal Rijtuigmuseum (vagnar),
Nienoord, Leek, (Leeuwarden)

BELGIEN

11. Ghislain Mahy Collection (?),
11, St Pieternieuwstraat, Gent.
12. Provinciaal Automuseum Houthalen,
3530 Houthalen, (Hasselt).

VÄSTTYSKLAND

13. Auto Museum Hillers,
Tremsbüttel, (Bartgeheide B404).
- 14a. Automuseum Hillers,
Kurt-Schmacher-Allee 42.
- 14b. Oldtimergasse (von Raffays, VW),
Hamburger Strasse 195.
15. Museum der Volkswagenwerk AG,
3180 Wolfsburg.
16. Rhestahl-Hanomag AG,
Hanomagstr. 9 Hannover-Linden.
17. Auto & Motorrad Museum,
Bad Oeynhausen, (nära Vlotho vid BAB).
18. Automuseum
Bad Rothenfelde (Syd Osnabrück).
19. Motoren-Museum K-H-D AG,
Deutz-Mühlheimer Str, Köln-Deutz 1.
20. Autosammlung Gut Hand,
Handerweg 71 (Laurensberg) Aachen.
21. Borgward-Museum,
Neuwied, (NV Koblenz B42).
22. Adam Opel AG,
Rüsselsheim/Main (Frankfurt).
23. Deutsches Kleinwagen Museum,
Störy (30km SÖ Hildesheim).
24. Verkehrsmuseum,
Lessingstr 6, Nürnberg.
25. Deutsches Suto Museum,
Schloss Langenburg, (NÖ Schwäb.Hall).



- 26. Deutsches Zweirad-Museum,
Neckarsulm, (N Heilbronn).
- 27. Verkehrsmuseum,
Werderstr 63, Karlsruhe.
- 28. Fahrzeugmuseum Marxzell,
7501 Marxzell (S Karlsruhe).
- 29a. Daimler-Benz Museum,
Mercedesstr Stuttgart/Untertürkheim.
- 29b. Porsche-Sammlung,
Porschestr 42, Stuttgart/Zuffenhausen.
- 30. Automuseum Hohenstein,
7421 Ödenwaldstetten (Bärenhöhle).
- 31. Veteran-Automobil- & Motorrad-Museum,
Bächinger Str 68, Gundelfingen (B16).
- 32. Auto- und Motorrad-Museum,
Bleichstr 18, Burgau (B10 NNV Ulm).
- 33a. BMW-Museum,
Petuelring 130, München.
- 33b. Deutsches Museum,
Museumsinsel, München.
- 33c. Automuseum,
Knorrstrasse 145, München.
- 34. Bayerisches Auto- & Motorrad-Museum,
Untermarkt 64, Wolfratshausen (B11).
- 35. Auto-Museum Fritz B Busch,
Schloss Wolfegg, (30 km NÖ Friedr.hfn).
- 36. Renn- & Sportwagenmuseum von F B Busch,
7990 Friedrichshafen-Ailingen.
- 37a. Poddig Automobil-Museum,
Sophie-Charlotten-Str 41, Berlin/Charlotteburg.
- 37b. Verkehrsmuseum,
Hallesches Ufer 74, Berlin 61.

- 37c. Sammlung der Berliner Verkehrs-Betriebe, Potsdamer
Strasse 188, Berlin 30.
- 37d. Deutsches Vergaser-Museum. (?),
DV-G Solex, Heidestr 52, Berlin 21.
Schnaufel-Stall, (Münchentrakten),
Kapuzinerstr 237, 8263 Burghausen/Salzach.

ÖSTTYSKLAND DDR

- 38. Wartburg Automobilmuseum,
Wartburg-Allee, Eisenach.
- 39. Zweitakt-Motorrad-Museum,
9382 Augustusburg, (15 km Ö K-M-Stadt).
- 40. Verkehrsmuseum,
Augustusstr 1, Dresden.

TJECKOSLOVAKIEN

- 41. Národní Technické Muzeum v Praze,
Kostelni 42, Prag 7.
- 42. Tatra Technické Muzeum,
Kopřivnice, (S Ostrava).

UNGERN

- 43a. Közlekedési Múzeum,
Városligeti körút 11, Budapest XIV.
- 43b. Autó-Múzeum Haris Testvérek,
M óricz Zsigmondkörtér 12, B-pest XI.

ÖSTERRIKE

- 44. Techn Mus für Industrie und Gewerbe,
Mariahilfstr 212 Wien.
- 45. Rennmaschinen-Sammlung, Brandstetter,
Brunngasse 23, St Pölten 3100.

20

- 46. Werksmuseum d Steyer-Daimler-Puch AG,
Schönauerstrasse, Steyer (S Linz).

ITALIEN

- 47. Padiglione Automobili d'Época,
Autodromo Nazionale di Monza.
- 48a. Mus.Naz. della Scienza e della Tecnica,
Via San Vittore 21, Milano.
- 48b. Collezione Quattroroute (?),
Rozzano, Milano 20089.
- 49. Musco Alfa-Romeo,
Arese, (N Milano vid Rho/Motorväg).
- 50a. Musco dell'Automobile, Carlo Biscaretti di Ruffia,
Corso Unità d'Italia 40, Turin.
- 50b. Centro Storico Fiat,
Via Chiabrera 20, Turin.
- 50c. Musco Lancia,
Via S Paolo, Turin 10138.
- 50d. Pininfarina (Eg ej Museum),
Grugliasco, Turin 10095.

SCHWEIZ

- 51. Zweirad-Museum,
Garage E Buhler, Wolfhausen/Zürich.
- 52. Verkehrshaus der Schweiz,
Lidostrasse 5, Luzern.
- 53. Musée de l'Automobile,
Château de Grandson, lac de Neuchâtel.
- 54a. Musée d'Histoire des Sciences,
128 Rue de Lausanne, Geneve.
- 54b. Sammlung von Ing.Prof. Jean Tua,
3 Rue Pestalozzi, Geneve.

- 54c. Motel de Founex, Musée,
CH-1297 Founex, (E4 12 km N Geneve).

FRANKRIKE

- 55. Musée du Fort de la Bastille, Grenoble (38).
- 56. Musée de l'Automobile et de la Moto de Course,
Le Beausset, (15km N Toulon, RN8) (83).
- 57. Musée Automobile de Provence,
Orgon (20km SÖ Avignon, RN7) (13).
- 58. Museon di Rodo,
3 bis, Route de Nîmes, Uzès (30).
- 59. Musée d'Automobiles du Forez,
Sury-le-Comtal, (20km NV St Etienne) (42).
- 60. Musée d'Automobiles M. Berliet,
Route d'Heyrieux, Venissieux/Lyon (69).
- 61. Musée d'Automobile Henri Malartre,
Rochetaillée sur Saône, (10km N Lyon N433) (69).
- 62. Musée Schlumpf (? Antagligen stängt),
192 Avenue de Collmar, Mulhouse (68).
- 63. Musée de Molsheim,
Place de l'Hotel de Ville, Molsheim (67).
- 64. Musée de la Moto et du Velo,
"Torget", Luneville (SSÖ Nancy) (54).
- 65. Musée de l'Automobile ALAAC,
Parc de Haye, Velaine-en-Haye, (V Nancy) (54).
- 66. Musée de l'Antologie Automobile,
Villiers en Lieu, St Dizier (52).
- 67. Auberge-Musée Automobile et Technique, →
Petit Arran, Parly, (20 km SV Auxerre, D965) (89).
- 68. Musée Automobile du Val de Loire, →
Briare (RN7) (45), (SÖ Orléans).

69. Musée de l'Automobil du Centre,
Route de Chateauroux, Vatan (36).
70. Musée des Voitures (vagnar),
Château de Versailles, (V Paris) (78).
- 71a. Autobiographie Renault,
53 Av des Champs Élysées, Paris.
- 71b. Musée de Techniques,
292 Rue Saint Martin, Paris 3e.
72. Musée de l'Automobile Lys-Chantilly,
Lamoreaye, (10 km S Chantilly, RN16) (60).
73. Musée National de la Voiture et du Tourisme,
Château de Compiègne (60).
74. Musée d'Automobiles de Normandie,
Clères, (20 km N Rouen D6) (76).
75. Musée de l'Abbatiale,
Le Bec-Hellouin, Brionne, (35 km SÖ Rouen) (27).
76. Musée de l'Automobile du Mans,
Circuit des 24 Heures, Le Mans (72).
77. Musée Automobile de Bretagne,
Route de Fougères, Rennes, (RN12) (35).
78. Musée Automobile de Nantes,
La Joneliere, Nantes (44).
79. Musée de Vendee,
Talmont St-Hilaire, (NV La Rochelle D949) (85).
80. Collection Bonnal-Renaulac,
104 Rue Ferdinand Buisson, Bègles/Bordeaux(33).
81. Musée Automobile et Technique,
Châtelleraut, (79 km S Tours RN10) (86).
82. Musée Automobile de la Côte d'Argent,
Avenue de la Grande Dune, Hossegor (D76) (40).
83. Musée de l'Automobile de Lourdes,
Esplanade du Paradis, Lourdes, (40 km SÖ Pau) (65).

22

SPANIEN

84. Museo del Automóvil,
Hostal del Rolls, Sils, (20 km S Gerona väg 11).

PORTUGAL

85. Museu Nacional dos Coches, (vagnar),
P. Alfonso de Albuquerque, Lissabon.
86. Museu do Automovel,
Caramulo, (80 km NNÖ Coimbra väg 230).

STORBRITANNIEN

87. Totnes Motor Museum,
Totnes, Devon, (A385).
88. West of England Transport Collection,
9 Hillcrest Park, Exeter, (osäker Adr).
89. National Motor Museum,
Beaulieu, Hampsh, (S Southampton).
90. Historic Vehicle Collection of Mr Booth,
Falstaff antiques, High street, Rolvenden.
91. Cobham Bus Museum,
Redhill Road, Cobham, Surrey (A3).
92. Weybridge Museum (Brooklandshist).
Church Street, Weybridge (Nära M3).
- 93a. Science Museum,
Exhibition Road, London SW 1.
- 93b. London General Cab Company Museum,
1-3 Brixton Road, Brixton, London SW 9.
- 93c. The Royal Mews (vagnar),
Buckingham Palace, London SW 1.
94. The Shuttleworth Collection,
Old Warden, Biggleswade, Beds, (A600).
95. Caister Castle Motor Museum,
Caister-on-Sea, (N Gr Yarmouth A149).

96. Sandringham Museum,
Sandringham Estate, Norf. (NÖ King's Lynn).
97. Stanford Hall Motorcycle and Car Museum,
Lutterworth, Leic. (20 km Ö Coventry A5).
98. Herbert Art Gallery and Museum,
Jordan Well, Coventry, Warks.
99. Stratford Motor Museum,
1 Shakespeare Street, Stratford o A, Warks.
100. Chipping Campden Car Collection,
High Street, Ch. C., Glos. (B4035, 20km S no 99).
101. Bourton Motor Museum,
Bourton-on-the-Water, Glos, (A429, 20 km S no 100).
102. The City Museum,
Queens Road, Bristol 8, Somerset.
103. Cheddar Motor Museum,
Cheddar, Somerset, (A371, 30 km SV Bristol).
104. Pembrokeshire Motor Museum,
Garrison Theatre, Pembroke Dock, Dyfed.
105. Midland Motor Museum,
Stanmore Hall, Stonebridge Rd, Bridgnorth, (A442).
106. Birmingham Museum of Science & Industry,
Newhall Street, Birmingham 3, Warks.
107. Donnington Collection & BLMC Heritage,
Donnington Park, (20 km SÖ Derby A453).
108. Merseyside County Museum,
William Brown Street, Liverpool 3.
109. Autoworld (fd St Annes on Sea Motor Mus.),
Blackpool Pleasure Beach, South Shore, B-pool.
110. Bradford Industrial Museum,
Moorside Mills, Moorside Rd, Bradford, W Yorks.
111. Hull Transport Museum,
36 High Street, Hull, Yorkshire.

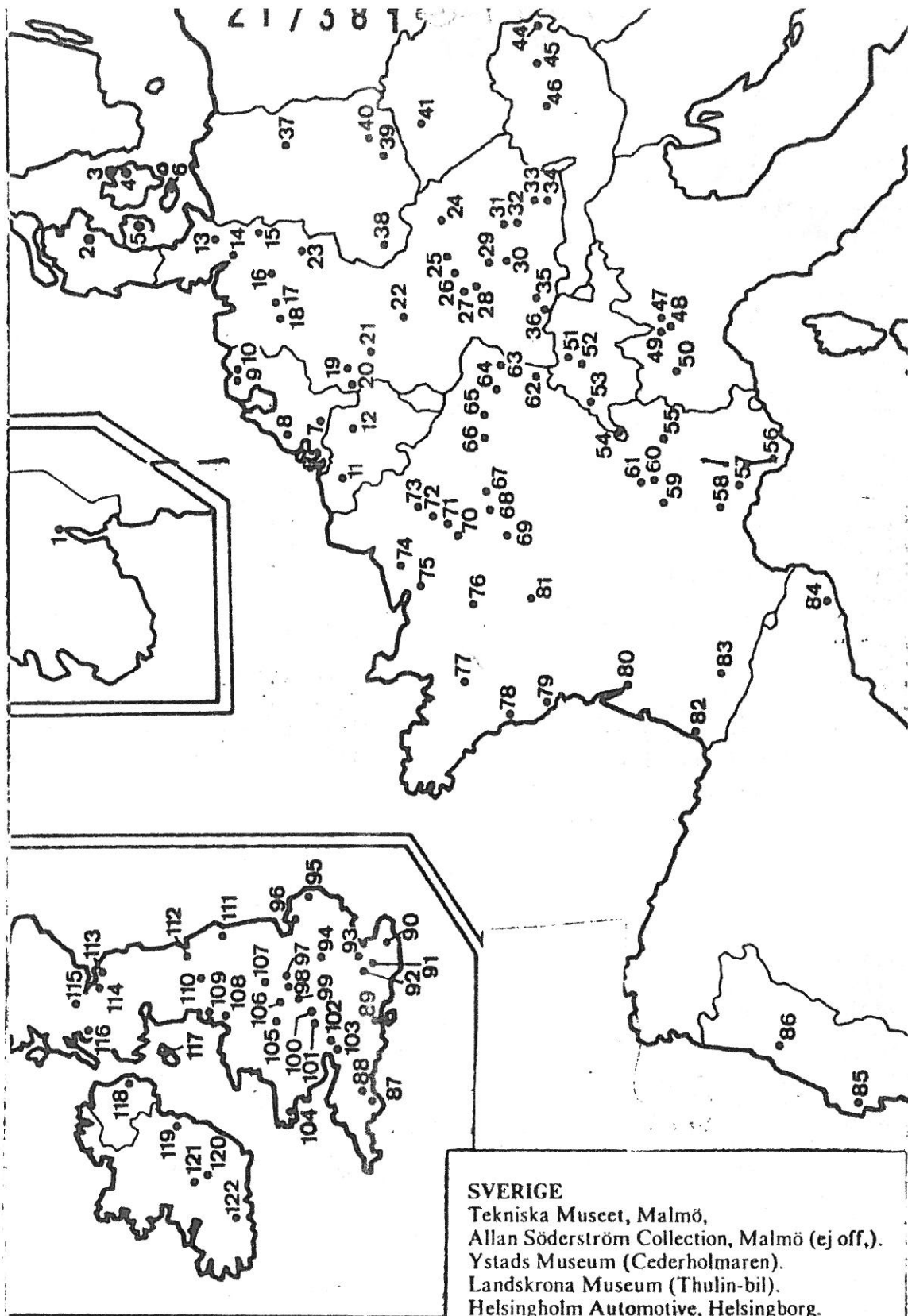
112. Stockton Transport Museum,
Preston Park, Yarm Rd, Stockton-on-Tees.
113. Myreton Motor Museum,
Aberlady (nr Luffness A198, 25 km Ö E-burgh).
Filiäl: Dunbar, (A1, 40 km Ö Edinburgh).
114. The Royal Scottish Museum (eg.ej bilmus.),
Chambers Street, Edinburgh.
115. Doune Motor Museum,
Carse of Cambus, Doune, (A84, NV Stirling).
116. Glasgow Museum of Transport,
25 Albert Drive, Glasgow, (centrum Syd).
- 117a. Manx Motor Museum,
Crosby, Isle of Man.
- 117b. Murray's Motorcycle Museum,
Bungalow Corner, TT Course, Isle of Man.
118. Ulster Folk and Transport Museum,
Holywood, (ÖNÖ Belfast mot Bangor, väg 1).

IRLAND - EIRE

119. Privatsamling ev Museum (osäker uppgift),
Kassidy, Syd Drogheda (väg 1).
120. Castledermot Transport Exhibition,
Castledermot, (väg 51, NÖ Carlow).
121. Mr Dennis Lucey Private Collection,
Port Laoise, Co Laoise, (väg 5).
(Osäkert om bilarna får beses.)
122. Irish Veteran and Vintage Car Museum,
Blarney Castle, Co Cork, (5 km V Cork).

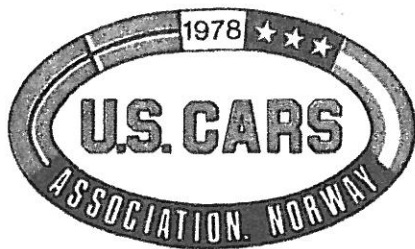
FINLAND

- Svartvikin Auto Museum,
Väster om Helsingfors.



SVERIGE

Tekniska Museet, Malmö,
 Allan Söderström Collection, Malmö (ej off.),
 Ystads Museum (Cederholmaren).
 Landskrona Museum (Thulin-bil).
 Helsingholm Automotive, Helsingborg.
 Lennart Wemans Samling, Simlångsdalen.
 Svedinos Bilmuseum, Ugglarp.
 Ljungby Automobilmuseum.
 Ölands Automobilmuseum, Borgholm.
 Gotlands Bilmuseum, Visby.
 Visby Automobilmuseum.
 Industrimuseet, Göteborg.
 Volvo-museet, Göteborg (ej off.).
 SAAB-museet, Trollhättan (ej off.).
 Gillstads Bilmuseum, Lidköping.
 Vätterbygdens Transportmuseum, Brötjemark.
 Svanskogs Bilmuseum.
 Scania-Vabis Museum, Södertälje.
 Tekniska Museet, Stockholm.
 Skoklosters Bilmuseum.
 Gysinge Automobilmuseum.
 Gamla Bilsalongen, Skellefteå.



22 / 3 8 1

Postboks 133
3051 Mjøndalen

Date 6 / 3 19 81

DAG	MÅNED	ARRANGEMENT OG STED	ARRANGØR
1 - 3	Mai	Utstilling i Kristiansand	USCCA
29-31	Mai	Swap Meet, Hølen Camping, E-6 v. Moss	USCEC
30-31	Mai	Uteutstilling, Askim. Samkjøres med arrangementet samme helg på Hølen Camping.	ASCOC
5 - 7	Juni	Sørlandstreff, Hove, Tromøya v. Arendal	ACDCA
12-14	Juni	Amcartreff 1981. 6th National Meeting, Hunderfossen v. Lillehammer	ACCN
19-21	Juni	Drag Race stevne i Fyresdal	ACCN
26-28	Juni	Midtsommertreff, Hølen Camping, E-6 v. Moss	USCEC
3 - 5	Juli	Bø-Treffet	Eagle CC
15-16	August	Hayride & Swap Meet. Travhallen Drammen	USCCB
27-30	August	Trandum -81	Off Roaders
11-13	September	American Cars Motorshow. Messehallene, Tønsb.	ACDCV

FORKORTELSER

KONTAKTPERSON & TLF.

ACDCA	American Cars, Drivers Club, Arendal	Eriksen	041/88306
ACDCV	American Cars, Drivers Club, Vestfold	Schoone	033/17988
ACCN	American Car Club of Norway		075/69905
ASCOC	American Street Cars, Owners Club, Askim	Evensen	02/88 22 61
Eagle CC	Eagle Car Club, Bø	Langkaas	036/64146
USCCA	U.S. Car Club, Agder	Nilssen	042/50416-85408
USCCB	U.S. Car Club of Buskerud	Aina H. Martinsen,	03/846829
USCEC	U.S. Cars Enthusiasts Club, Østfold	Solgaard	032/45770

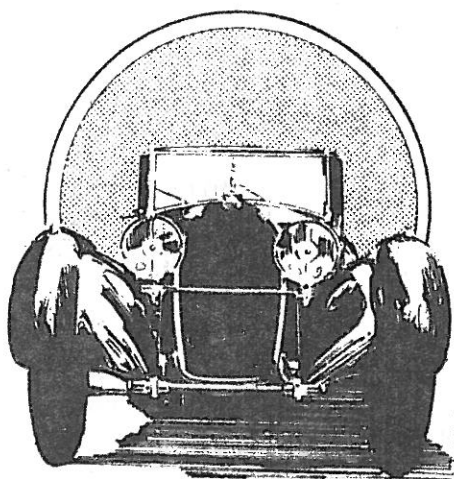
Arrangementsdatoer er foreløbig ikke klare for Americars Kongsberg og Lillestrøm Street & Cruisin`Club.

Ivar Engerud:

I de seinere år er det kommet en rekke sjeldne og velrestaurerte veteranvogner ut fra Norsk Teknisk Museums verksteder. Etter at museets egen 1898 Wartburg ble ferdig for 5-6 år siden, har man blitt ferdige med Bjørn Petter Gjerdrums fantastiske 1930 Cord, som tidligere var i Sonja Hennies eie. Året etter kom det en 1929 Peugeot som ble restaurert etter en avtale med Bertel O. Steen. En nydelig 1924 Ford TT (last) forlot verkstedet i 1978, og den ble belønnet med NVKs restaureringsplakett. I fjor debuterte NTM med en 1911 Opel Doctorwagen som også var blitt fullstendig restaurert.

De har imidlertid fortsatt flere interessante prosjekter under arbeid.

Isbergs 1925 Bugatti Type 30 Grand Sport som tidligere sto utstilt urestaurert, er "adoptert" av Carl Henrik Størmer, som er i full gang med arbeidet. Han håper å få den klar til neste sommer. Museets 1923 Bjerring Autoslede er vistnok blitt restaurert på Raufoss Ammunisjonsfabrikkers regning, de bygde jo også bilen i 20-åra. På selve museet har man i en tid arbeidet med Schøyens Bilsentralers første buss, en 1916 Cadillac som er en gave fra GM. Dessuten er en 1914 Phänomobil under arbeid, og medlemmer av Lokaltrafikkhistorisk Forening i Oslo pusser opp Ekebergbanens 1924 Berliet-buss, som også eies av museet!

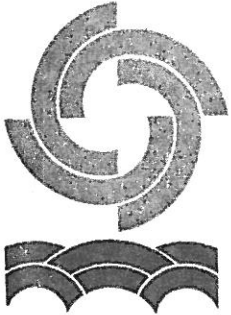


Years & Years Ago

Dette er fronten på en av de mest gigantiske bilene som noen gang er produsert, en 1931 Bugatti Royale Coupe De Ville fra Binder Body Co. Originalen står i Harrahs Automobile Collection i Reno, Nevada. Skulle en ha lyst til å ha et slikt fasjonabelt kjøretøy, finnes det en mulighet, dog i skala 1:16 og plast. Plastbyggesettet inneholder ca. 300 deler og er produsert av Bandai. Ferdigbygd måler den 42 cm, det vil si at originalen er 6,70m! Modellen anbefales til alle som har problemer med lange høstkvelder, for det tar ikke få timer å bygge den ferdig.

Er det forresten noen som har kjennskap til karosserifabrikkene/verkstedene som eksisterte i Drammensdistriktet? (A.W. Iversen i Lier, Kullands Karosserifabrikk i Tomtegt., Hjul og vognmakerverkstedet til vognmaker Lund, Carl Himberg, vognsmed Røed eller Brødr. Olsen på Lierstranda.)

Dersom noen av leserne har opplysninger om verkstedene eller biler som kom derfra, er jeg svært interessert i å avfotografere bilder med biler som har slike karosserier. Har du noen opplysninger, så skriv til Ivar Engerud, Horgen, 3300 Hokksund.



24 / 381

I

Kapt. J. Bakke
30 MAINT HQ

• נתניה • כולן פרק • נתניה • UNIFIL NAQURA
PARK HOTEL • NETANYA •

אר-אל חברת מלונות ופנסיונים בע"מ

Libanon 11/11/81

Middel East og Veteranbiler

Takk for tilsendte aviser som har vært en hyggelig avkobling.

-Med en gang - veteranbiler er ikke mange av her nede, grunnen er vel mange, dårlige veier, støvplage, vanskelig med deler og en stor forskjell på temperaturen dag og natt, med påfølgende fuktighet, så bilene rustet opp.

Siden jeg har hatt en slik jobb at at jeg har reist mye over alt, har jeg sett mye rart. Jeg hadde en inspeksjon og rep. team som reiste rundt i de forskjellige bataljoner og utførte reparasjoner på kjøretøyer. Det var 5 stk. Volvo feltvogner med meget godt verktøy utstyr + deler, samtidig 5 stk. bergningsvogner som gjorde alle slags bergningsopdrag, like mye på den sivile fronten, montering av jernkonstruksjoner - tunge løft etc..

Her nede i Libanon som ellers Middel East er det en blanding av gammelt og nytt. En stor amerikansk bil passerer et tempel som er 2500 år, samtidig er det en honde som ployer jorda med en treplog og kamel. Folk bor her nede som vi bodde for mange hundre år siden. Husene på Syriens side er laget av kumekk som er fuktet med vann og klint. På et rammeverk av kvister, ingen vinduer eller dører. Jordgulv og åpen ild, men Mercedes har de! Tyskland har en stor eksport av brukte biler hit ned, så det er symbolet på velstand. Muslimer regner velstand i antall koner + Mercedeser. En kone koster \$3000 og den kjøper du fritt på markedspllassen. Så er det bare å sette i gang med ungeproduksjonen. Helt opptil 16 stk., så kjøper du bare en ny en, den gamle orker ikke mer, og så på ny fresk. Gutta beholder du - jentene selger du.

Tilbake til biler. Vedlagte bilder tok jeg av biler jeg fant under en tur oppe i Hermonfjellene, hvor det ligger en norsk tropp på oppserving mot Syria. Denne byen heter Hisboya og ligger over tre-grensen og toppen av Hermon ligger på ca. 3000 meter. Det var 1/2 meter med snø den dagen og vi hadde kjettinger på alle hjulene for det var så bratt og ulendt. Da vi passerte et stort gammelt steinhus hørte jeg en gammel motor som arbeidet tungt. Så var det noe som slo meg at jeg skulle stoppe og det gjorde jeg. Innenfor døren gikk en hjemmelaget kompressor på det siste, den banka og gikk for å skaffe luft. Vedkommende eier reparerte et dekk og smilte stort da han fikk av meg 5 gallon med motorolje, for olje manglet kompressoren. Men da jeg fikk sett meg om i alt rotet, stod det plutselig en Touring A Ford frem i all mørke. Oppe på setene lå det en pappeske med løk - det spiste han til frokost - hønene hans verpa på gulvet i bilen og det lukta jævlig. Arabere er ikke så renslige av seg. Bilen hadde før vært brukt som drosje i byen og det var den første bilen i den byen. Den hadde originallakk og skilter og var i merkelig god stand. Lite rust, det har sikkert sin årsak i at oppe i fjellene er det



3 4 1 8 3 5 טלפקס - 053 - 3 3 3 4 7 - 2 1 7 3 - 7. ת.ת. - 053 - 3 3 3 4 7 - Telex
Netanya - Israel - 7. David Hamelekh St. P. O. B. 2173



Pers store funn i Libanon!Bilen er registrert,så sett kursen hjem mot Norge , Per!



Per sammen med en gammelbilmann i Libanon?

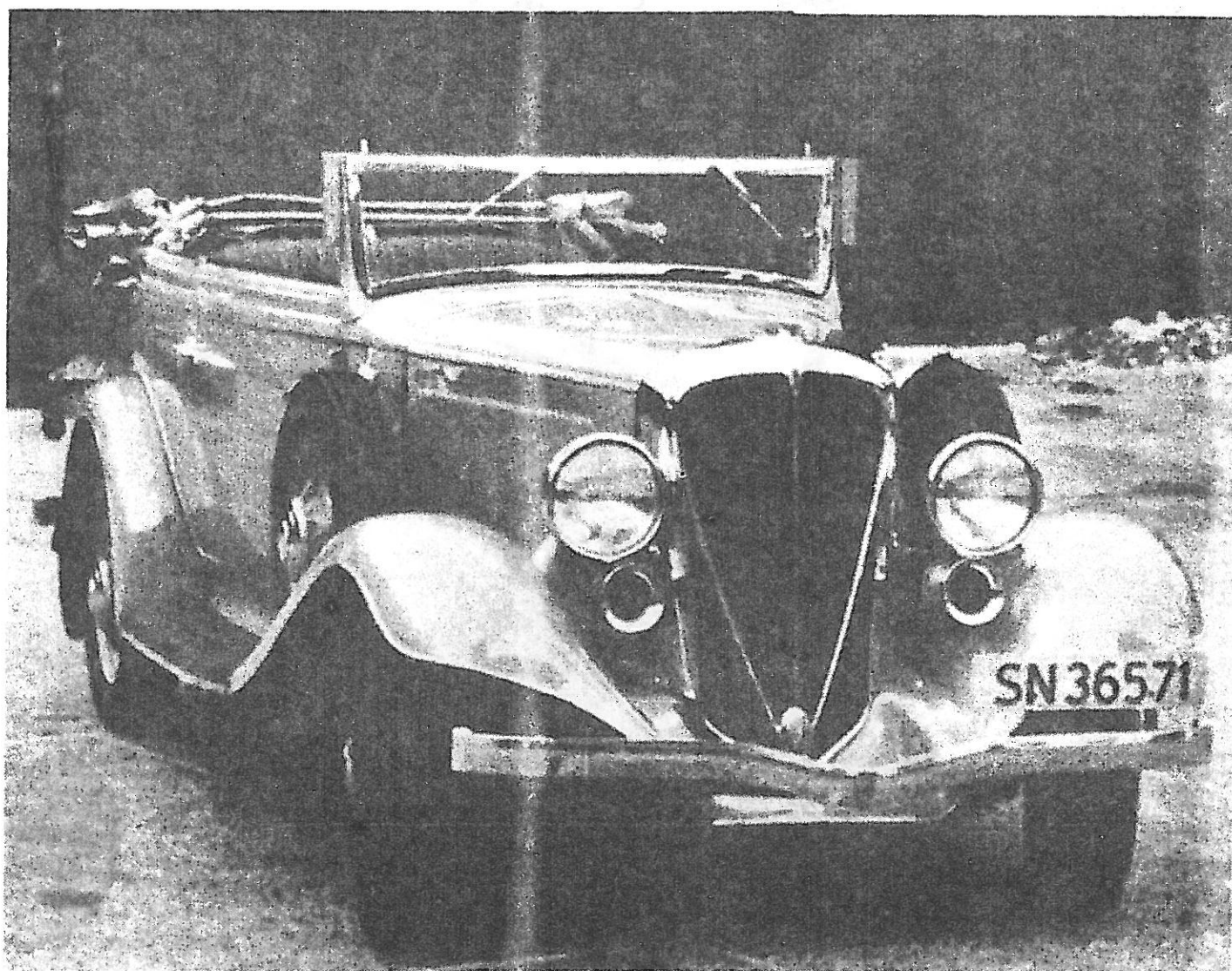


tørr luft med liten fuktighetgrad. Hjulene hadde han skiftet for å kjøre mere behagelig og en tur fra Beyrouth til Hisbaya ca 3 timer tur dengang, kostet 40 piaster. Regnestykket er slik at det er 100 piaster i et pund, det går 3,5 pund i en \$ dollar. Så det var billig for oss en tur med drosje den gang! Bilen hadde gått 1,5 gang rundt, bilen var merkelig i original stand, men hornet manglet, det måtte han ta av, for alle ble redde.

Hvis det er noen medlemmer som skal nedover i FN-styrkene, vil jeg anbefale en tur i Syria - Jordan. Der går det flere amerikanere fra 45 og oppover i nydelig stand. Bilene er i daglig bruk og er godt passet. Hadde det ikke kostet så mye i transport så skulle jeg gjerne ha kjøpt noen og sendt dem hjem. Kanskje Per Løken kan skrive litt om det angående toll etc. Så skal Martin Giljense og jeg skrive mer siden.

Jeg har flere ting på lur til en annen gang.
God sommer alle sammen.

Per Bakke.



Denne Rockne 10 er en 1933-modell og montert av Skabo Jernbanevognfabrikk. Bilen har engang tilhørt forfatteren av boka, Øistein Bertheau. Bilen eies nå av Brød-

rene Wigand i Bergen som var forhandler for Studebaker. Trolig er dette den ene av bare to gjenlevende eksemplarer av denne todørs cabriolet.



Bil for de få

27/381

En behøver ikke å gå lenger tilbake i tida enn til 1937 for å finne denne annonsen med en moteriktig lady sammen med en Lincoln-Zephyr i fashionabelt strøk:

LINCOLN PÅ

BYGDØY

Nutildags er også bilen en målestokk for bedømmelsen av Deres sociale stilling. Når De kjører den elegante 12-cylindrede Lincoln Zephyr er ingen i tvil om hvor De hører hjemme i samfundet.

Den mest skamløse snobbeappell jeg kan huske å ha sett, sier bilmann Bertheau. Han er lommekjent i bilhistorien og har også egne mening. Noe boka bærer preg av.

Bertheau har vært aktiv i veteranbilvirksomheten siden 1956, har restaurert flere biler, vært redaktør for Veteranvogn Posten og formann i Norsk Veteranvogn Klubb. Tidlig begynte han å samle på bilbilder fra gamle dager, spesielt fra perioden 1920 til midten av 1930-årene. Boka han nå begått utgir han på eget forlag og selges direkte.

I boka får vi en utførlig oversikt over bilene som var på markedet i tretti- og førti-årene og forfatteren går grundig inn på utviklingen fra like før 1930 til 1940, en periode som han karakteriserer som utviklingens ti-år. Innenfor denne tida får han også frisket

Vi er ikke akkurat forspent med billitteratur her på bjerget, så la oss krysse av for Øistein Bertheau og **BILER I NORGE 1920-1940** med undertittelen «from Detroit with love». En artig bok å lese og nostalgisk kos med bilder fra dengang det var **BILER** til og plass på veiene. Et interessant tilbakeblikk på de gode gamle dager for de få.

opp minnet om produksjonen av Rockne-bilene ved Skabo Jernbanevognfabrikk på Tune ved Skøyen.

Den første Studebaker-Rockne ble produsert i Detroit i 1931 under den voldsomme depresjonen. Mens den forrige rimelige Studebakeren ble oppkalt etter konsernets toppsjef, ble den nye bilen kalt opp etter Knute Rockne som var født på Voss, men kom som liten gutt til USA. Han kom til å gjøre en fantastisk karriere som fotballspiller, amerikansk sådan. Den dag i dag betraktes Rockne som en av de største idrettsmenn som har levd i USA. Det er også laget film om Rockne. Ifølge Øistein Bertheau er rollen som Rockne en av den amerikanske politiker og forhenværende filmskuespiller Ronald Regans største og beste roller hittil.

Den første Rockne-modellen gikk ut fra Skabo i april 1932, la oss for øvrig presisere

at det dreide seg om montering. Bertheau gjengir en anmeldelse av bilen fra Norsk Motorblad. Her skal vi bare ta med litt om interiøret: Utstyret inkluderer regulerbart ratt, sadelmakerarbeide i klæde eller lær, regulerbart fører sete, automatisk frontglasspusser, spill, plaidhenger, fotstøtte samt taklys og armstøler i sedan-modellene. Instrumentbrettet inneholder speedometer, bensinmåler, oljemåler, ammeter og termometer. Alle karosserier er spesielt isolert mot all lyd.

Og dette var altså bilen som ble satt sammen på Skøyen i 1932.

Også Troll-bilen blir utførlig omtalt i den nye bilboka selv om den faller utenfor perioden som Bertheau behandler. Avsnittet vil nok leserne bare sette pris på. Her skal vi bare minne om at det var i slutten av 1950-årene at den lille kommunen Lunde i Telemark ga

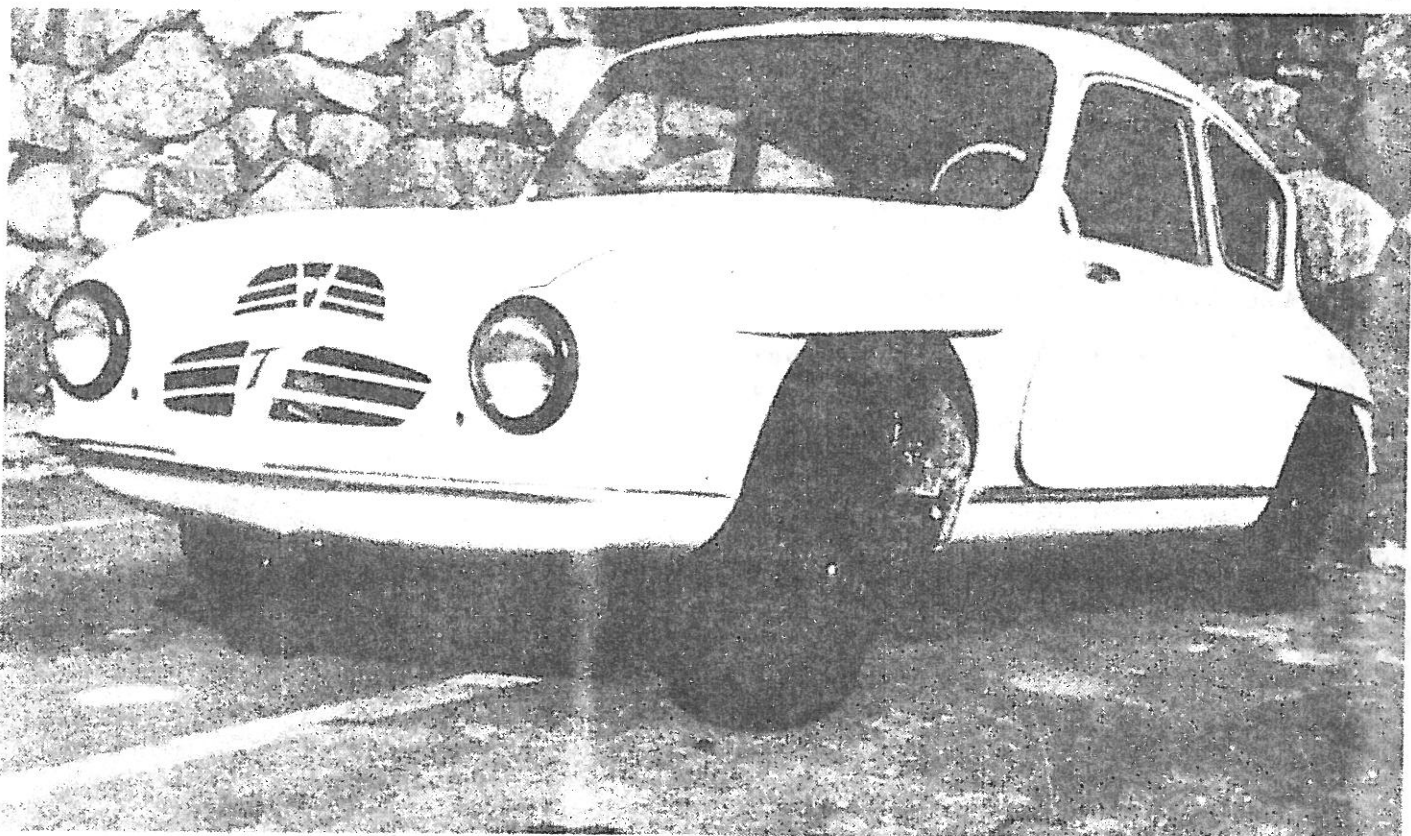
25.000 kroner i rentefritt lån pluss gratis lokale for produksjon av en norsk bil med plastkarosseri og totaktsmotor. Det er rørende dimensjoner over det småtragiske Troll-eventyret, sammenliknet med de planer og tanker som i dag beskjeftiger våre Stortingskomiteer, skriver forfatteren. Det ble i alt bygd seks Troll, fem ble bygd ved fabrikk mens den sjette ble laget posthumt av deler kjøpt etter fabrikkens konkurs. Med til historien hører også beretningen om da bilen skulle vises fram for industrikomiteen som hadde tatt oppstilling på Løvebakken. Dørene var ikke til åpne etter den lange turen fra Telemark. Attpå til streiket motoren enda den hadde stått sin prøve i tusenvis tyske småbiler.

Det er mye artig lesestoff i boka til Bertheau. Her er det godt stoff selv i prislister fra den store bilutstillingen på Frogner stadion i slutten av mai 1938. Det var i alt stilt ut 160 forskjellige bilmodeller. Den billigste bilen var en Fiat 500 Saloon, toseter til 2950 kroner og den dyreste en Cadillac, sju-seter Touring Imperial med koffert som kostet 20.850.

Så det kostet å ha bil også dengang. Husker vi ikke heit feil lå en vanlig årslønn på rundt 3000 kroner i de tider. Når det gjelder bensinprisen er informasjonssjef Bjørn Hafslund i Esso sikker på at literen med regulærbensin i nullsonen kostet 30 øre mens vi er nesten like sikre på at et dobbeltstekt grislet brød bare kostet noen øre mer.

I dag koster kneippen 4,05 for dem som vil fortsette sammenlikningen.

jo



Dette er en Troll som tilhører Ole Chr. Simonsen i Sandnes. KNAs «Motorliv» er behersket skeptisk i en omtale fra desember 1956. Det anføres imidlertid at bilen utseendemessig er meget vellykket og at den ser ut som en blanding av Porsche og Citroen DS 19. En god del av

plaststøpeformene kom for øvrig fra en tysk bilprodusent. Utførelsen av Troll var vel norsk, men forhistorien fransk og mest tysk, ganske interessant og ikke kjent i Norge tidligere, skriver Øistein Bertheau. Bildet er fra boka og tatt av Reidar Krogsøter.

Fæle greier.

Det har blitt solgt en hel og fin åpen Chevrolet, 2 seter med sviger-mor og det hele 31 mod. Den sto ikke veldig langt fra Solbergelva, men den forsvant likevel rett foran nesa vår før vi fikk sukk for oss. Jeg bare spør: Er vi her i Drammen alt for sidrumpa og skøve så vi ikke klarer å få tak i det vi arbeider for og har interesse av? Eller kanskje er det andre årsmodeller som begynner å interessere?

To medlemmer av klubben, som begge er selvstendig næringsdrivende, har fått "Bobledilla". De har samlet sammen en hel haug med sånne. To av disse er utstyrt med spitta bakrute. Og det skal visst være fem-enalt flott!

Jeg hadde Bryhn'ern på telefonen forleden. "Du", sa han, "i dag har jeg vært flink. Har satt inn motoren, fylt på vann, stramma bremsebanda, starta'n opp. Den gikk som en trimma pram," sa han. - Det nytter å bruke litt kjeft. Da setter de igang. (Ja dere så hva som stod om Affen i forrige sladrespalte). Håper forresten at han Per har fått mere vann på turbinene sine. Den lille stråla kan vel ikke lage noe strøm til noen skrivemaskin. Dette trodde jeg at Alf også måtte forstå, selv om han kanskje har litt større trekk på stasen sin. Jeg bare spør, jeg! Om noen skal ertes fordi de ikke skriver når de har lovet det, så får vi ta de som først ble offentlig spurt, og svarte ja! Det var ikke han Per, det var Andersen, Fiskedirektøren, med den grønne Mercedes. Derfor Andersen, skynd deg å skriv, ellers lager du også ei blank side i vår attraktive avis.

En helt annen sak som bør tas opp. Han Bjarne Holmen har sagt at han gjerne vil prøve og kjøre gammel motorsykkel igjen. Derfor bør vi nå prøve og skaffe han en sidevogn til den siste restaurerte Indian. Holmen er nødt til å ha sidevogn for event. å klare og kjøre. Kanskje vi kan få se vår store mester på to hjul, atter pryde Drammens gater med sin røde Indianer.

Var på snartur opp til Leif Rust. Han har fått et nytt Ford-Produkt på veiene. Et virkelig praktarbeide er lagt ned. Jeg har nesten aldri sett maken til nydelig arbeide. En av de aller, aller fineste A-Forder jeg har sett. Der har mange av oss mye å lære.

Finn Torgersen veit om en raritet av en trehjuls motorsykkel. En helt unik sak! Håper bare at han kan få ut fingeren før det blir for sent. Det er nemlig mange snushaner ute og går.

Den store og gedigne Marmon-bilen, står fremdeles i Telemark. Den har engang tilhørt dronning Maud, så den skulle det vært roro og hatt. Nam nam.....

Det er forferdelig mange som har spurt etter den H D-en som jeg skreiv om i forrige nummer. Mange vil ha den, men ingen vil lage bru, så da så! Et ord til slutt: Bare stå på!

O.K.

