

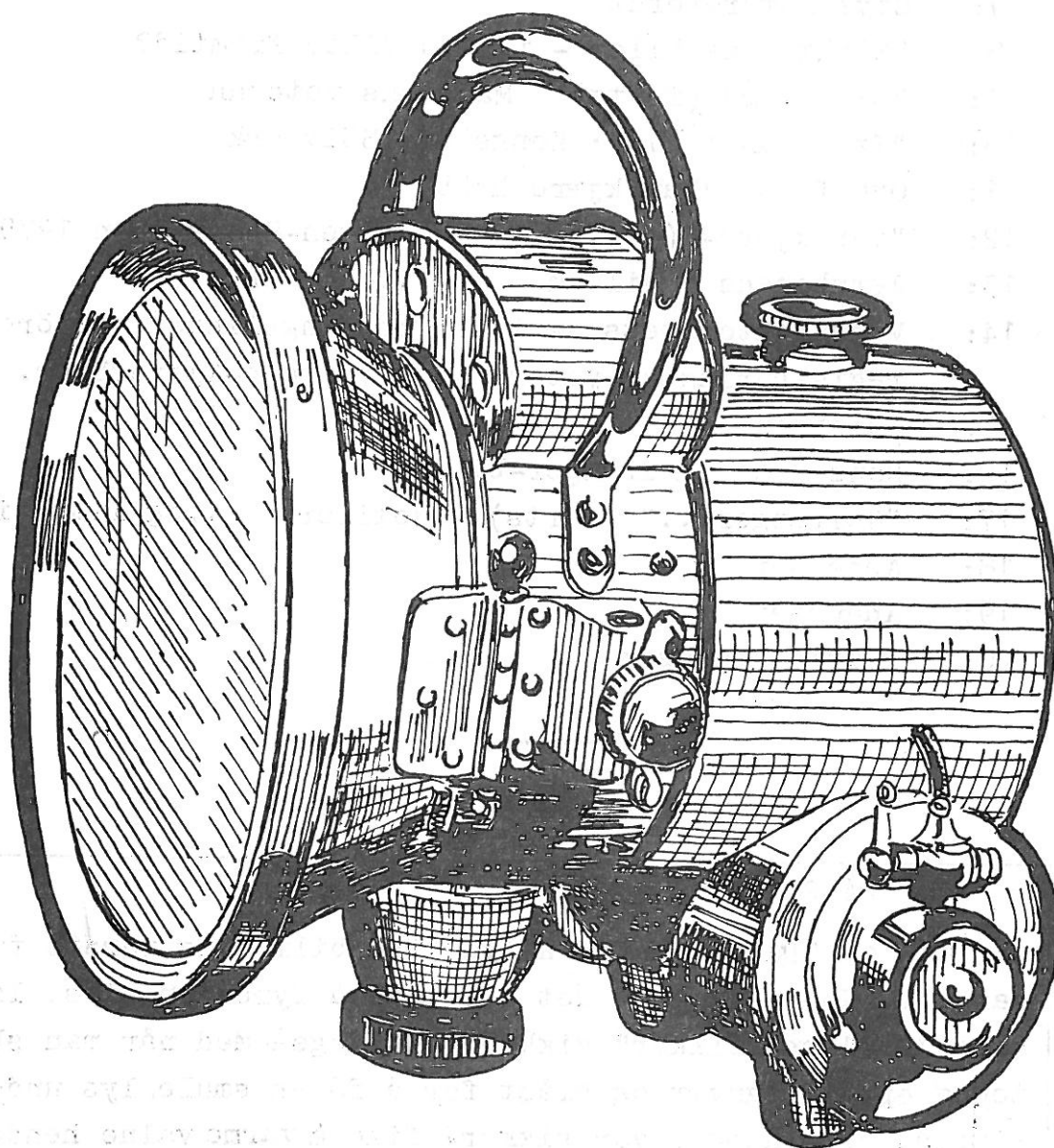
GAMMELBIL -



NR. 8 · 1975 4. ÅRGANG

ORGAN FOR VENNER AV
GAMLE AUTOMOBILER
OG MOTORCYKLER

● *posten*



Motorhistorisk klubb · Drammen

AV INNHOLDET-:

side	1:	Forsiden
	2:	Innholdsfortegnelse
	3:	Adresser - Redaksjonelt
	4:	Referat fra medlemsmötet i september
	5:	"Klipp" Neste möte
	6:	Litt av hvert om smått og stort
	7:	Styremötereferat
	8:	"Elektriske biler - fortid eller fremtid?"
	9:	"El-biler" (forts) Månedens veteran
	10:	"Treffpunkt '75": Kongsberg Sölvverk
	11:	Ove Loen: "Vår kjære hobby"
	12:	"vår kjære_"(forts) "Sandvigen-Sundvolden 1975"
	13:	Jernbanens jubileumog vårt!
	14:	Vegdirektoratets skriv om retningslinjer vedrørende registrering av veteran- og vintage-kjøretøyer.
	15:	MC-siden
	16:	Hans Öye: "Geiranger-bilene"
	17:	"Geiranger..." (forts) Notiser ..og litt til.
	18:	Annonser
	19:	Annonser
	20:	Baksideannonsen

.....

PÅ FORSIDEN

ser man en "Duco" acetylen-lykt fra bilismens første famlende barndom. Noe sol måtte det vel være å fyre opp disse lampene, og endel "tændstikker" gikk det nok også med når man skulle tenne opp i regnvær og blåst for å få en smule lys under kjøringen. Men lampene var sikkert fine å varme valne hender på!

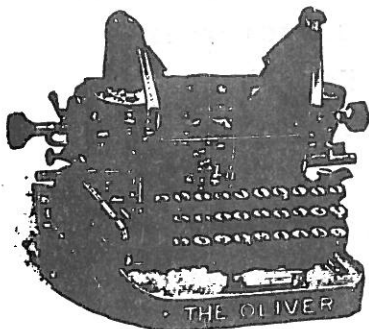
GAMMELBIL - posten

ORGAN FOR
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"
-samt andre venner av gamle
automobiler og motorcykler-

NR. 8/1975 (nr. 29) -oktober- 4. ÅRGANG

REDAKSJONSADRESSE:

ØIVIND LANGELAND - POSTBOKS 1081 - 3001 DRAMMEN
(Benytt denne adresse ved abonnementsbetaling og øvrige henvendelser.)
ÅRSABONNEMENT (10 nr.) KOSTER P.T. KR. 50,-



Redaksjonelt

Aldri gis det vel fagrere løfter enn foran et valg. Skal vi tro de ymse politiske partienes forsikringer, så er idealsamfunnet garantert nær sagt øyeblikkelig, bare de kommer til makten. Det er ikke måte på hvor godt alle vil komme til å få det, -unge og gamle, fattige og rike- bare de stemmer nettopp på d e r e s parti!

Så derfor stemmer vi nettopp s l i k, og så får X-partiet makten. Men etter en tid begynner man kanskje å undres på hvordan det går med innfrielsen av de mange løftene, og hvor det egentlig blir av de paradisiske tilstandene. Da får man vite at dette eller hint nok ikke var å oppfatte på d e n måten, - at ikke det var d e t som ble sagt, -at vi må være tålmodige og sørge for arbeidsro, for det er mange oppgaver å løse og disse må p r i o r i t e r e s, -man trenger t i d, masser av tid. Dermed griper man seg selv i å tenke at man kanskje heller burde gitt sin stemme Y-partiet, eller for den saks skyld til Z-partiet, - d a ville det nok blitt annet til sving på sakene!

Da er det enklere med valget innen vår egen klubb. Her blir ingen foret med valgflesk til man ikke greier å svelge mere, -ei heller forespeiles vi noen idealtilstander på betingelse av at vi stemmer på hr. Ditt eller hr. Datt som formann. Våre kandidater er dessuten personer som vi kjenner, slik at vi kan vurdere hvorvidt de duger til de oppgavene som venter dem. Utvilsomt en riktigere form for valg, når vi vet at det er resultatene, og ikke de fagre løftene, som teller. Ö.L.

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Postboks 2193. Strömsö, 3001 Drammen.

POSTGIROKONTO NR. 3 75 09 24.

Stiftet 18. okt. 1972



KLUBBENS STYRE:

FORMANN: Alf Bryhn, Postboks 174, 3430 SPIKKESTAD
NESTFORMANN: Per Gran-Henriksen, Haskollvn. 34c, 3400 LIERBYEN
SEKRETÆR: Björn S. Nilsen, Jonsokvn. 22, 3000 DRAMMEN
KASSERER: Tore Ödegaard, Nordbyveien 91, 3000 DRAMMEN
STYREMEDLEM 1: Finn Torgersen, Riksveien, 3020 KROKSTADELVA
STYREMEDLEM 2: Gunnar Kristiansen, Åsen, 3050 MJÖNDALEN

- Medlemskontingent: Kr. 10,- pr. år. -

Da det fantes biler til



— Vedlagte foto viser en automobilstilling fra dengang da det virkelig var biler til. Dengang de stolte eierne kastet jakke og sveivet i gang. Bildet er fra Sehesteds gate i Nybyen før tyve-årene. Under- tegnedes opphavs store stolthet var «limousinen» — (merket med kryss over taket) — en herlig Renault med karbid- lykter og langsnodd messing- horn. Til sommerbruk var ku- péen avtagbar, mens den om vinteren var forsynt med såvel nevnte kupé, som skier under forhjulene. Gamle Nybyen- folk kjenner nok igjen såvel bil-modellene som nabogårde- ne til nr. 21. Tenk om man hadde hatt den avbildede bil- park i dag — som veteranbi- ler. Det er steinhard valuta, sier

Ole Beh



Neste møte:

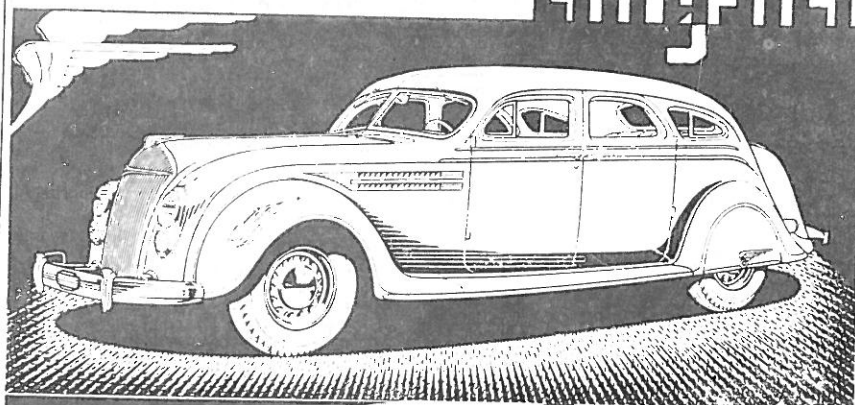
Det neste medlemsmøtet i "MOTORHISTORISK KLUBB - DRAGEN" blir avholdt TIROSDAG 4. NOVEBER.

Vær vennlig å møte fram litt tidligere, slik at vi kommer igang kl. 19!

For 50 år siden

5. september 1925
En ny oppfindelse som bør komme til anvendelse paa biler blev lgaar demonstrert paa Bragernes torv. Den bestaar i en lysende pil som anbringes foran paa vognen og som angir den retning man skal kjøre i. Om dagen bruker man ved gatekryds som regel at angir retningen med armen, men dette har jo sin vanskelighet efter mørkets frembrud. Denne er nu overvundet ved oppfindelsen av den elektriske veiviser.

Se-kjør-Chrysler



En elegant
— moderne
og komfortabel
bil som er bygget
efter vår tids krav til et
førsteklasses kjøretøi.

R. HESSELBERG-MEYER A/S
OSLO

LITT AV HVERT OM SMÅTT OG STORT.....

Den Dodge fra ca. 1920 som Arild Karlsen nylig hentet hjem fra Gjøvik har atter skiftet eier. Det er Ove Loen fra Asker som har overtatt den (han vil ha den, og ga seg ikke..!). I bytte har Arild fått en 1939 Opel Kapitän cabriolet.

Søndag 14. september arrangerte NVK i samarbeide med A/S Norske Esso et veteranbillöp med start fra ESSO-tavernaen på Ramstadsletta. Löpet gikk via Drammen, med innlagt post på Ulriks Servicesenter på Åssiden og fortsatte derfra til Hokksund og videre langs Eikeren til Sem, for å ende opp på Esso-raffineriet på Slagentangen. Her var det omvisning og bevertning. Det deltok omlag 25 biler, samt en motorsykkel.

Gunnar Kristiansen har nå solgt sin restaurerte Ford T Touring fra 1927 til en hallingdöl, nærmere bestemt fra Ål. Det går rykter om at han skal kjøpe båt for pengene, - den blir antagelig av noe nyere årgang!

De som venter å finne klubbens årsberetning og regnskap i dette nummer av avisen, må regne med å lete forgjeves. Det er besluttet at at man i år trykker et opplag av regnskapet separat, da dette jo kun angår medlemmene. Årsberetningen vil bli vedlagt dette. De av medlemmene som får avisen tilsendt vil få ovennevnte som bilag til avisen; skulle noen bli glemt i alt oppstyret, så vær vennlig å gi oss beskjed!

Alf Bryhn har endelig fått tak i en åpen bil, og den er nå vel anbragt hjemme på Spikkestad. Bilen er en Singer 2-seter sportsvogn av 1937-modell, og vi tipper at Alf's fritidsantrekk utover hösten og vinteren blir kjeledressen, slik at bilen forttest mulig kan komme på veien. Forhåpentlig passer han seg for radar'en, når den dagen kommer!

Vinteren nærmer seg uhyggelig raskt, med tid for vinteropplag av "de gamle". Det er ennå plass for noen kjøretöyer på låven på Lierskogen, men dröy ikke for lenge, -snöen kommer tidlig på de kantene! Med det samme vi befatter oss med dette temaet, nevner vi at det fremdeles er noen som ikke har betalt leie for plass. Disse vil nå få krav om omgående betaling.

"Gammelbil-Postens" antikverte stensilmaskin bærer etterhvert umiskjennelig preg av et langt og strevsomt liv; ja, det er tegn som tyder på at dens liv ikke blir så særlig lengre. I den anledning er vi interessert i tips som kan lede oss til en noe nyere (og gjerne også mer avansert) maskin, og da innenfor rammen av en uhyre stram økonomi. Vi unner virkelig vår gamle REX ROTARY D-2 JUNIOR å gå av med pensjon, den orker rett og slett ikke mere!

Ö.L.

STYREMÖTET I SEPTEMBER.

Torsdag 18. september var det styremöte i MHK,-denne gang hos Finn Torgersen i Krokstadelva. Tilstede var samtlige styrerepresentanter.

Man begynte som vanlig med å gjennomgå posten, en kopi av et skriv fra Vegdirektoratet til landets bilsakkyndige vedr. registrering av gamle biler (se side 14!), samt NVK's siste sirkulærer.

Den forestående generalforsamlingen var ellers et naturlig tema på mötet. Styret har i den anledning bestemt at redaktör- og materi- alforvalter-stillingene heretter skal inngå i valget; videre at lo- vene skal legges frem på generalforsamlingen, og at årsregnskapet nå blir utgitt separat og deles ut til medlemmene. Ellers foreslår sty- ret at medlemskontingenten på kr. 10,- opprettholdes også kommende år.

Klubben er overlatt ansvaret for å skaffe biler til kortesjen un- der åpningen av motorveibroen i Drammen 4. oktober, og kontaktmann overfor myndighetene er Alf Bryhn. Det maksimale antall deltagere er "töyet" til 24 (mot tidligere 10), og deltagerne vil få tilsendt de nödvendige informasjoner pr. post.

24 påmeldte er det også til hyggeturen til Haglebu. Fremmötsted er "Esso-stasjonen", Lerberg (Hokksund) lördag 27. september kl. 13.30,

Formannen kunne opplyse at han har avtale om å hente de vognmer- ker som måtte være ferdig dagen för generalforsamlingen, slik at det er godt håp om at disse kan leveres ut på mötet. De som har forskudds- betalt merket, vil i förste omgang bli tilgodesett. Jakkemerkene vil imidlertid neppe bli ferdige för til novembermötet.

Et brev fra Peder Danielsen jr. angående bistand ved et veteran- vognlöp i forbindelse med KNA-jubileet neste år er översendt löpsko- miteen, som bemerker at man vanskelig kan ta stilling til dette för en eventuell innbydelse med konkrete opplysninger foreligger.

Når det gjelder vedtaket på felles-styremötet 12.juni om skrivet til Vegdirektoratet om bruk av de gamle registreringsnumrene, viser det seg at brevet ennå ikke er sendt. NVK's formann, som fikk i opp- drag å besörge dette, vil bli purret om å ordne dette straks.

Det er ennå noen som ikke har betalt leie for plass på låven på Lierskogen, og disse vil bli kontaktet med krav om omgående oppgjör. Det skal videre utarbeides en ordensinstruks for låveprosjektet.

Tilslutt gjensto posten "eventuellt", hvor ingen vesentlige saker denne gang ble tatt opp.

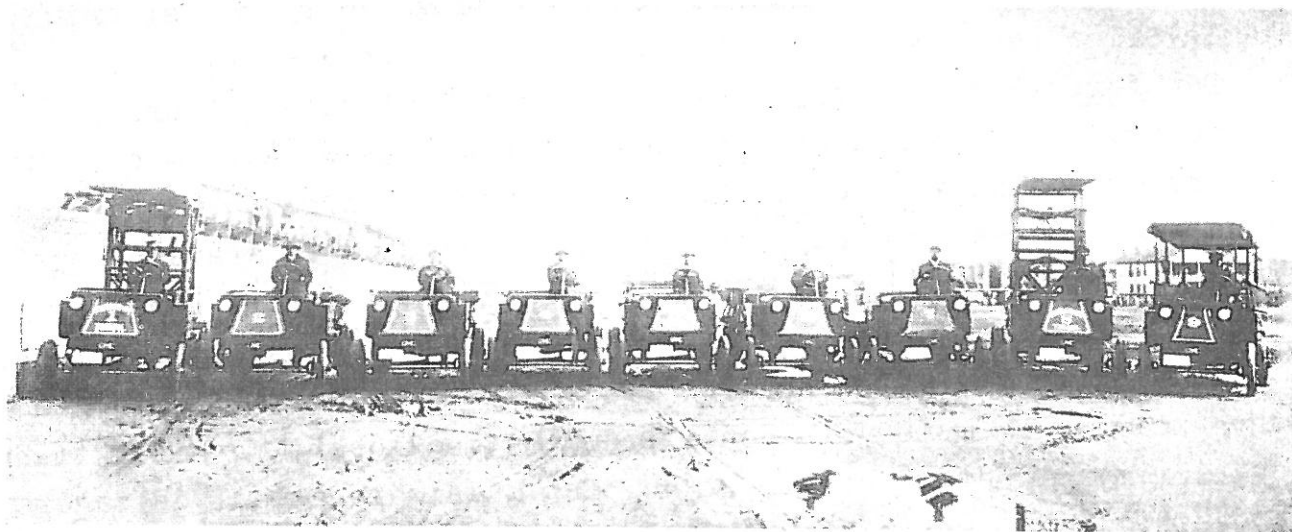
Mötet ble hevet klokken 22.30.

ref.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

ELEKTRISKE BILER

FORTID ELLER FREMTID?



General Motors Truck Company, forgjengere til GMC Truck and Coach Division produserte en full linje av elektriske lastebiler fra 1912 til 1916.

I sine høytidsdager var elektriske biler et anerkjent fenomen. En elektrisk bil var det første kjøretøy som nådde 60 miles i timen.

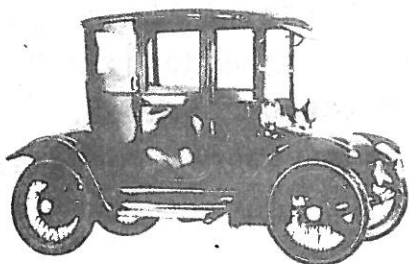
Den første innelukkede bil var elektrisk drevet, og den første motoriserte drosjepark bestod av elektriske biler.

De elektriske bilers epoke kan settes til 35 år, fra 1895 til 1930. I løpet av disse år opererte ca. 45 forskjellige merker på markedet bare i U.S.A. Utallige elektriske biler rullet i Europa allerede fra 1880-årene.

Bensinmotorene kom i vanlig bruk fra 1901, og ble etterhvert mer og mer populære, noe som forårsaket en tilbakegang for elektriske biler. Fra 1925 var det bare en håndfull elektriske biler tilbake, og den mest populære, Detroit Electric, produserte sin siste bil i 1930.

I denne epoken ble det produsert ca. 50000 elektriske biler.

Fabrikanter av elektriske biler har



1914 Detroit Electric produsert av Anderson Motor Company, Detroit.

alltid hatt et problem å hankses med, nemlig batterivekt kontra drivkraft, m.a.o. flere batterier ga ikke alltid bedre trekkraft p.g.a. den økende vekt fra de konvensjonelle blybatteriene.

Et blybatteri har negative plater av rent bly, positive plater av bly-peroksyd, og en elektrolytt av fortennet svovelsyre. Kjemiske reaksjoner produserer elektrisitet. De positive platene blir til bly, de negative platene blir til bly-sulfat, og elektrolytten blir til rent vann. Når batteriet lades, reverseres den kjemiske reaksjonen.

Luft-metall (sink-luft)-batterier.

I en prosess som trekker surstoff fra luften og derved produserer sink-ioner fra sink, kan disse batterier ved å forandre sink til sink-oksyd produsere elektrokjemisk energi som er 6 ganger større enn fra blybatterier.

Natrium - Svovel batterier.

Ved å kombinere natrium og svovelioner med en keramisk leder kan man produsere opptil 15 ganger mer elektrisk energi enn fra blybatterier.

Men natrium-svovel batterier må operere med meget høye temperaturer og forbli oppvarmet selv om bilen ikke er i bruk. Med sitt lett reagerbare innhold må væsken i batteriene lukkes spesielt godt til.

Lithium - Klor batterier.

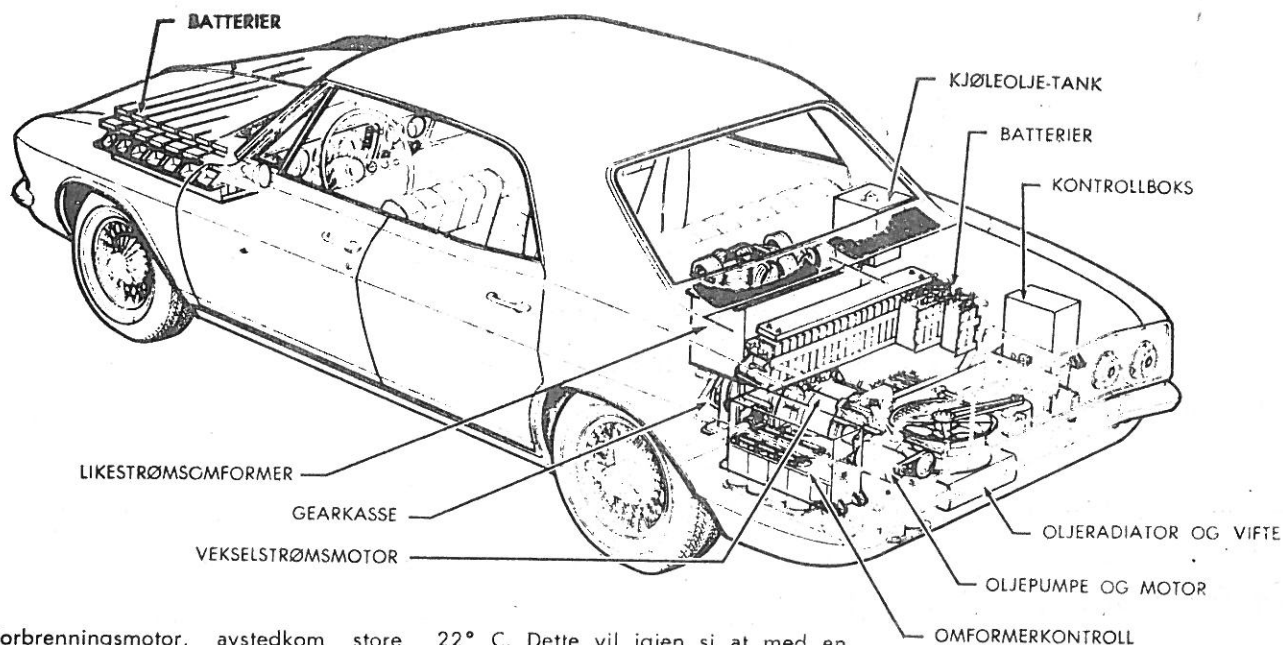
Disse batterier kombinerer lithium,

et metall, med klor ved meget høye temperaturer, og produserer derved den høyeste kjente kilowatt pr. kilo i energiuttak. En fabrikant oppgir at et batteri som veier 37 kilo kan produsere like mye energi som 1 tonn blybatterier. Batteriene byr dog på problemer grunnet sin høye arbeidstemperatur (ca. 1135 ° F.)

Da General Motors konstruerte sin **Electrovair**, en elektrisk Corvair, valgte man sølv-sink batterier, da disse var tilgjengelige fra vanlig produksjon. Dessuten hadde disse batterier den høyeste kapasitet og energiavgivelse av alle markedsførte batterier.

For å lage en elektrisk bil som i rekkevidde, størrelse og kraft var på linje med Corvair, gikk det med 242 batterier i den første versjonen (Electrovair I i 1964), og 286 batterier i den andre versjonen (Electrovair II i 1966). Electrovair II har sine batterier montert i bagasje- og motorrom på en vanlig Corvair. Dette bidrar til en vektforøkelse på 370 kilo. Batteriene gir kraft nok til en aksellerasjon fra 0-60 miles i timen (96 km/t) på 16 sekunder, det samme som for en konvensjonell Corvair. Topp hastigheten er 80 miles pr. time (128 km/t) og batteriene, som koster ca. 100,000 kr., kan lades opp ca. 100 ganger.

Ved konstruksjonen av Electrovair fant ingeniørene at mange ting man tok som en selvfølge i en bil med



forbrenningsmotor, avstedkom store problemer i en elektronisk bil. Et nytt elektromekanisk system måtte utvikles bare for at man skulle kunne slå motoren av og på med en nøkkel. Flere elektroniske kontroller måtte forandres for å funksjonere riktig både i varmt og kaldt vær.

For å omforme likestrøm fra batteriene til vekselstrøm for elektromotoren måtte man benytte kostbare silikon-kontrollerte omformere. En annen vanskelighet var å få en tilfredsstillende løsning på overføringen av bilførerens kontrollorganer og betjeningen av disse.

Selv om bilen er batteridrevet, er det for enkelhetens skyld benyttet blybatteri for lys, horn, vinduspussere og annet tilbehør. Bare oppvarming av bilen ville redusere batterienes effekt med 70 %.

Batterienes effekt er bare 60 % ved $\pm 18^{\circ} \text{C}$ i forhold til ved +

22°C . Dette vil igjen si at med en normal rekkevidde på 65 km en varm sommerdag, har bilen bare 40 km rekkevidde en kald vinterdag. Hvis batteriene i tillegg skulle oppvarme bilen, ville rekkevidden reduseres til 19 km.

Electrovair's kompakte motor og kontroller benytter så høy strømsstyrke at det er nødvendig med et komplisert oljekjølings-system.

Alle disse ting viste at «den enkle» elektriske vil ikke være så enkel lenger, om den skulle konkurrere med dagens konvensjonelle biler.

En annen forbedret kraftkilde man har tatt i betraktning er **Brennstoffcellen**, en anordning som produserer elektrisitet fra en kjemisk reaksjon mellom vannstoff og surstoff lagret høyt under trykk i tanker. Dette system er benyttet i **GM's Elektrovan**, en elektrifisert utgave av Corvair varebil.

Bilens motor og kontrollsystemer ligger under forsetene. 32 celler er forbundet via 180 meter plastrør under gulvet. Lasterommet inneholder vannstoff – og surstofftanker.

De nåværende brennstoff-celler er tunge, meget kostbare, upraktiske for produksjon og helt på eksperiment-basis.

Electrovan's vekt ble økt med ca. 3100 kg ved bruk av disse celler.

Electrovair og Electrovan er eksperimentbiler som viser hvilke problemer som må overvinnes, og hvilke nye veier man kan gå.

General Motors arbeider videre med utviklingen av en formålstjenlig elektrisk bil.

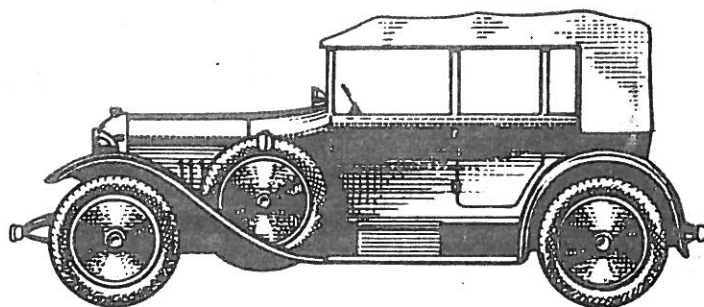
Om den dag kommer at elektriske biler igjen ruller på veiene, vil de være velutstyrt for dagens marked og forlangende.

Årnedens veteran:

1923 – Spijker.

En av de få biler som i tidens løp er produsert i Holland. Den gikk ut av produksjon allerede i 1925, på grunn av den harde konkurransen fra de store industrilandene.

Til gjengjeld nød merket stor anseelse. Fabrikken presenterte allerede i 1906 verdens første 6-sylindrede bil. 1923-utgaven var også forsynt med en 6-sylindret motor på ikke mindre enn 5,8 liter – som gav den en styrke på 70 HK



1923 · SPIJKER ·

TREFFPUNKT 75

KONGSBERG
SÖLVVERK

Mens sommerens tidligere "treffpunkt" har hatt heller svak oppslutning, ble turen til Kongsberg Sölvverk 21. september den rene familiefesten. Så hadde da også dette arrangementet atskillig å by deltagerene på.

Fra mötestedet ved "Ligo" på Åssiden hvorfra man startet ved 10-tiden, kjørte bilene -nye som gamle- samlet de 4 milene til Kongsberg. Endel sluttet seg også til underveis, slik at vi totalt ble omlag 60 mennesker fordelt i 10 "gammelbiler" og minst like mange biler av nyere dato.

Ved 12-tiden var samtlige deltagende stuert inn i de små og ukomfortable vognene i det spesialbestilte gruvetoget, og ble skranglende transportert gjennom den trange gruvegangen i det enorme fjellmassivet. Etter 12 minutter stanset toget og vi steg ut for å bli ført inn i festsalen på 300 kvm. i Kongens Gruve,- 2300 meter inne i fjellet og med 300 meter kompakt fjell over våre hoder!

Togføreren og hans assistent tok hver sin gruppe med på en omvisning i gruvegangene, og vi fikk en historisk innføring omkring gruvevirksomheten, og ble forklart virkemåten på endel av de enorme mekaniske innretningene. Inntrykkene var overveldende og nesten flere enn man maktet å fordøye, og da vi etter halvannen time igjen var ute i dagen, føltes det som å komme fra en verden til en annen.

Turen fortsatte så tilbake til Kongsberg, hvor man fikk bese Sölvverksmuseets avdelinger. Her fantes allehånde redskaper som ble benyttet i bergverksdriften; det var modeller av de enorme gruvemaskineriene, verdifulle mynt- og medalje-samlinger, og digre klumper med gedigent sølv,

Tilslutt bega man seg så til Restaurant Christian Kvart, hvor det gjorde godt å sette seg for å innta en velsmakende lapskausrett, samt kaffe, kaker og forfriskninger. Man hygget seg lenge i de koselige lokalene, hvor det til og med var sørget for eget underholdningsorkester!

Men omsider var det tid for å gi seg på hjemveien, etter en opplevelsesrik treffpunkt-tur. Vi gir en honnör til Per Bakke, som i forståelse med arrangementskomiteen hadde lagt arrangementet tilrette i sin koselige hjemby.

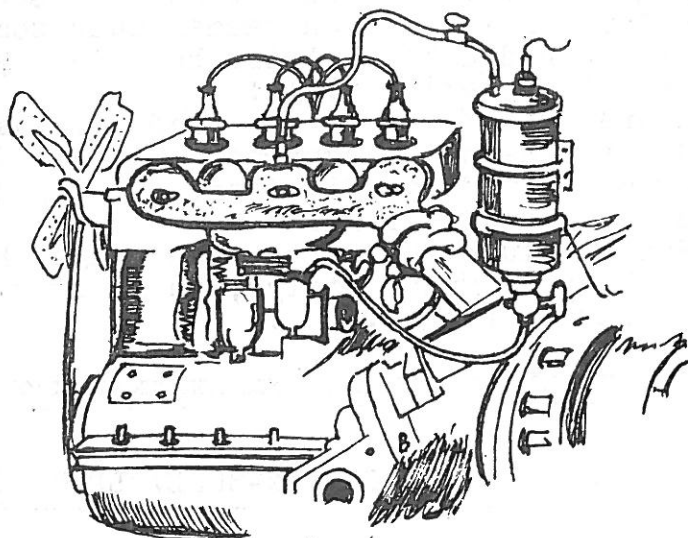
ref.

Ove Loen: vår kjære hobby

Trass mangel på sertifikat og teknisk innsikt, ble lommeboka vrent til fordel for en rødmalt kasse på fire hjul. Russe bilen skulle jeg ha! Men veteranbiler må som kjent også registreres, og tanken på hvitfrakede bilsakkyndige med bremsespor i blikket, tvang en under panseret til en verden fylt med mørke, møkk og mystikk.

Den latente utforskertrang fornekter seg ikke. Med økende forståelse for finesser og fikse patenter, begynte respekten for det gamle å gjøre seg gjeldende. Øynene åpnet seg langsomt for skjønheten i former og konstruksjon. Russe bilen eksisterte ikke lenger. Forelskelsen var et faktum.

Vel, det går opp og ned her i verden, og hengivenheten fikk mang en knekk. Et rødelager, en brukket ventil, en tannløs starterkrans, en knekket bakaksel, et sprukket topplokk o.s.v. o.s.v. Behovet for reservedeler var ganske enkelt prekært.



MUNTTLIG MANNGARD

En effektiv form for delejakt foruten tråling av skraphandlere og bilopphuggere, var den muntlige manngard. En kamerat mente å huske å ha hørt om en maken bil. Ryktet stammet fra en venn av kameraten, hvis onkel kjente en som hadde hørt om en som visstnok hadde en stående et sted på Vestlandet ????

Pr. sykkel ble bilen sakte sirklet inn. Det viste seg å være en åpenbaring med svigermorsete. Delvis restaurert etter "ute blank, inne krankprinsippet"; -til salgs, men utenfor min økonomiske rekkevidde. Men kameraten kunne ikke glemme det betagende syn. Han begynte å fantasere, ble søvnløs, rastløs og umedgjørlig, så en dag med noe ekstra penger mellom hendene og i fare for å bli utstøtt av hjemmet, ble bilen snappet for nesen på pengefete svensker. Nå var man to, og delejakten ble intensivert.

BIL I UTMERKET STAND

Hok en kamerat, denne gang fra Oslo: -" Ja, jeg synes å huske å ha sett en slik en..." Men vinteren og den pressede økonomi krevde utsettelse av operasjon landet over etter skjøt.

På sensommeren året etter satte to mann og en hund kursen for Arendal i naboens for anledningen utlånte bil (Fiat 600.000). Men skatten, markert ved et kryss på det håndtegnede kartet, var fjernet! Idet vi går opp trappen til dette forhåpningens



hus i Arendal, blir vi var en usedvanlig vellykket blomsteroppsats. Under blåklokker og stemorsblomster lyser blåmalte treeker festet til en kjent om ikke kjær kakeforms felg. Motet synker ytterligere. Mannen i huset kan fortelle at bilen var i utmerket stand, med ny gearkasse, ny clutch, overhølt motor og at den dessuten var kjørt på sjøen sist vinter.

Så det var det... Han beklaget seg og ga fra seg felgen (uten blomster) for utmerket detektivarbeid. Idet man takket for hjelpen og vendte seg for å gå, utbrøt han: -"Men jeg synes å huske at jeg har hørt om en annen slik en i nærheten...."

GLAD FOR Å BLI KVITT SKRAPET

Optimismen er tilbake i høysetet, og skritt for skritt arbeider man seg nærmere. Til slutt finner vi oss selv til fots langs gjengrodde stier i følge med en gammel dame som også synes å huske... Og der, delvis nedsunken i leire bak låven på en stille gård står det noe som må ha vært..... JO!

Eieren viser seg å være glad til hvis han blir kvitt skrapet. Etter diverse demonteringsproblemer, et svært livlig hvepsebol under setet og andre vidervedigheter, ble delene skipet til hovedlageret for-svarlig buntet sammen.

Nok en slump surt ervervede penger har blitt omsatt til kvalitets-verktøy og annet utstyr, så nå starter man på den viktige prosessen: - Restaureringen.....

XX

" SANDVIGEN-SUNDVOLDEN 1975 "

Det var det 20.de "Automobilløbet Sandvigen-Sundvolden" som gikk av stabelen søndag 7. september,-et løp som vel uten sammenligning er sesongens høydepunkt for veteranbilfolket. I år var deltagerantallet begrenset til 100; det trykte programmet inneholdt 92 startnummer, men noen etteranmeldte kom nok i tillegg.

Noe "knirkefritt" arrangement var årets løp ikke. Det lot seg ikke skjule at det hersket et visst kaos i parken på Sundvolden Hotell, og starten (som gikk en time tidligere enn de fleste regnet med) virket noe improvisert,-den skulle jo også gått fra "Veikroa" lenger sør, så vi i programmet.

Ekvipasjene rullet ut med ett minutts mellomrom, dog var startrekkefølgen temmelig tilfeldig. I løpet av halvannen times tid var samtlige sendt ut i løypa. En viss opphopning ble det på postene i og med at vognene startet så "tett", men postene var lagt til steder med god plass slik at det ikke bød på uoverkommelige vanskeligheter.

Veteranklassen var i år temmelig tynn,-bare 8 påmeldte-, og disse kjørte over Sollihøgda, i motsetning til den mer fyldige vintageklassen som kjørte om Lier og Asker. Av den grunn fikk veteranene meget lang ventetid inne på Frogner Stadion, noe som er O.K. når været er så bra som under årets løp. Men hva om det f.eks. hadde vært regn og 5 plussgrader? Det er neppe så liketil å sette seg inn i en åpen T-Ford for å varme seg...

Motorsyklene var gledelig mange i år, hele 13 påmeldte, og det var mye pent restaureringsarbeide å skue. Endel debutanter var også å finne blandt bilene; av disse tror vi Carl Henrik Störmer's delikate Graham 1931 var den som tiltrakk seg størst oppmerksomhet.

Noen resultatliste har vi ikke sett, men såvidt vi har forstått ble det delt førsteplass. Frode Holm/Roar Sörensen gjorde ellers fin innsats ved å ta tredjeplassen i den Evensen'ske Dodge 1916.

ref.

.....

«Locomotion no. 1»

Det var den 27. september 1825 at George Stephenson's berømte lokomotiv, «Locomotion Nr. 1» trakk verdens første passasjer-tog mellom Shildon i grevskapet Durham i Nord-England, via Darlington, til Stocton i grevskapet Cleveland, en strekning på 40 km. Gjennomsnittsfarten var 13 km/t, men på enkelte strekninger kom toget opp i den svimlende hastighet av 24 km/t!

Opprinnelig var tanken at bare spesielt innbudte — ca. 300 i alt — skulle være med på åpnings-turen. Men interessen var så stor, at passasjertallet på det høyeste oversteg 500. Det vesle 8-tonns lokomotivet trakk 40 vogner, som med varer og folk veide omtrent 90 tonn.

150-års-jubileet og jernbanen er først og fremst knyttet til pionenren George Stephenson's navn. Fra før hadde han gjort seg bemerket som selvstudert lokomotiv- og jernbanebygger, særlig var han blitt benyttet av kullgrubeselskapene, som ønsket å bygge skinnegangar fra grubene til tippeplasser eller utskipningshavner. Det var også han som instuderte normalsporets bredde: 1.435 m, eller fire fot 8 1/2 tomme — forøvrig nøyaktig den samme sporbredde de romerske vognene benyttet langs Hadrians Mur noen km vestenfor fødestedet Wylam.



George Stephenson (1781—1848). Hans tekniske ferdigheter og entusiasme er nært knyttet til åpningen av verdens første offentlige jernbane for passasjerer med damplokomotiv som trekkkraft: The Stockton and Darlington Railway.

Åpningsturen fant sted 27. september 1825.

Jernbanene fikk enorm betydning

Jernbanen fikk enorm betydning for person- og gods-transport over hele verden, og mange land satset på bygging av nasjonale baner i 1830- 40- og 50-årene. Det var i disse ti-årene de første banene ble lagt på kontinentet og i Skandinavia. I USA skjedde det en parallell utvikling, først på øst-kysten. — Men snart kom det også fart i ingeniørenes vyer om å legge baner tvers over kontinentene, i USA, Sør-Amerika, Afrika og Sibir.

Det var president Abraham Lincoln som i 1862 undertegnet loven om Union Pasific-banen, fra Sacramento i California til øst-kysten. Vedtaket ble gjort av militære årsaker: Borgerkrigens første fase viste hvor sårbare de vestlige territorier var uten skikkelig forbindelse med nordstatene i øst. Banen var ferdig i 1869, etter at mange tekniske vanskeligheter var overvunnet, indianerstammer nedkjempet og naturhindringer forsert.

I 1870 begynte man på byggingen av den første berømte banen over Andes-fjellene i Sør-Amerika, fra Callao i Peru til havnebyene langs Amazonas. Av

den 8000 mann store arbeidsstyrken døde 7000 i løpet av de 21 årene det tok å komme over fjellkjeden. I 1880-årene fikk også Canada sin transkontinentale bane, og i 1891 startet byggingen av den trans-sibiriske bane fra Vladivostok ved Stillehavet til Moskva, verdens lengste.

Jernbanene fikk stor økonomisk betydning, de åpnet nytt åkerland, bragte malm til havnebyene, åpnet det indre av mange kontinenter og satte fart i kolonisering og nybygging i mange verdensdeler. Bosettingsmønsteret kom i stor utstrekning til å følge jernbanene.



3 år

Selv om 3 år vel egentlig ikke er noen høy alder, synes vi allikevel det er grunn til å markere at det i disse dager er åremålsdagen for klubbens tilblivelse.

Som mange vil vite, var det møtet 18. oktober 1972 på G.I.F.'s klubbhus på Åskollen som førte til dannelsen av MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN. Vi er derfor ubeskjødne nok til å gratulere oss selv med dagen!



STATENS VEGVESEN
VEGDIREKTORATET

SCHWENSENS GT. 3-5 - POSTBOKS 8109 - TELEFON 46 58 40
OSLO-DEP.
OSLO 1

MELDING NR. 328/75 Vegtraf
2. september 1975
Ark. nr.: 919.4
Saksbeh.: Stein Erichsrud
SE/VÅ

Til Statens bilsakkyndige

RETNINGSLINJER FOR REGISTRERING AV VETERAN- OG VINTAGE
KJØRETØYER

Da Vegdirektoratet har fått forståelsen av at det hersker noe usikkerhet om hvilke tekniske krav som skal stilles til veterankjøretøyer, vil en meddele følgende:

1. Veterankjøretøyer t.o.m. 1918 og Vintage kjøretøy fra 1918 t.o.m. årsmodell 1930 kan registreres/godkjennes i original utførelse (f.eks. m.h.t. lysutstyr, skvettlapper, vinduspussere m.v.) forutsatt at følgende påskrift tas inn i vognkortet:

"Kjøretøyet må kun benyttes leilighetsvis ved spesielle anledninger som f.eks. veteranbilløp, kortesjer eller andre teknisk-historiske begivenheter."

2. Kjøretøyer nyere enn årsmodell 1930 (post Vintage) skal oppfylle kravene i gjeldende bestemmelser, som i alminnelighet vil være motorvognforskriftene av 3. juni 1942.

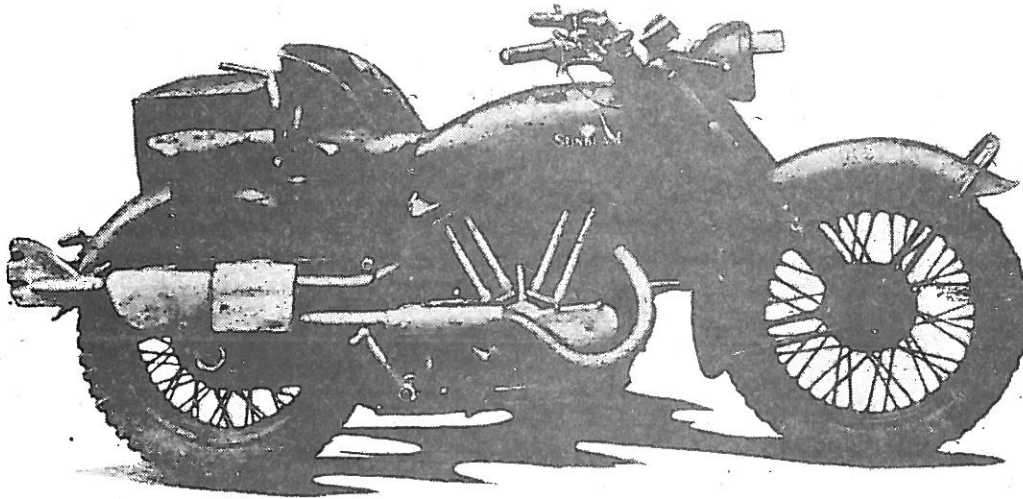
Til Deres orientering nevnes også at kjøretøyer av årsmodell 1930 og eldre er fritatt for registreringsavgift i henhold til gjeldende avgiftsvedtak (rundskriv nr. 3/75 MO, direktoratet for toll- og særavgifter).

Vegtrafikkavdelingen
etter fullmakt

Knut O. E. Holand

Stein Erichsrud

m c
- Siden



Dersom man legger historiske aspekter til grunn, og går tilbake til 20-tallet, vil en se at SUNBEAM er et av mc-industriens mest ærerike

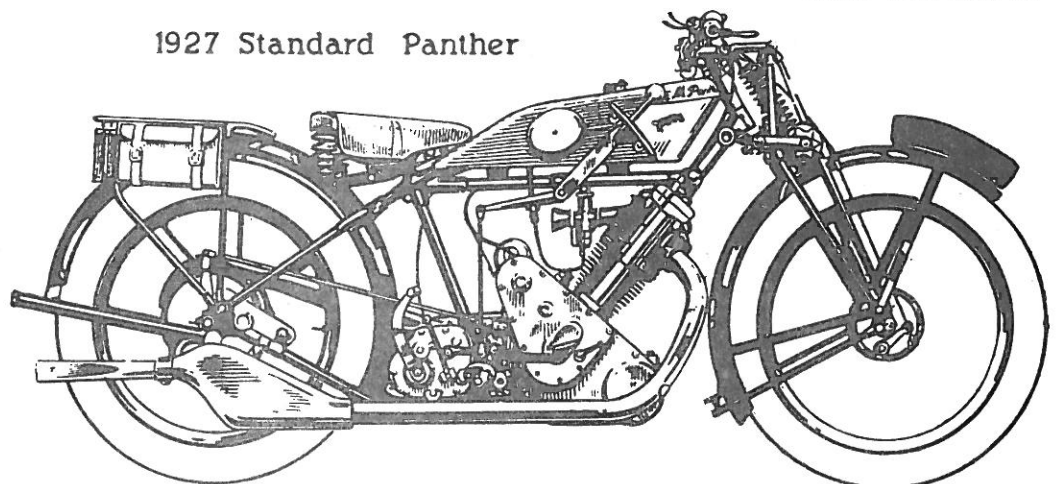
merker. Den en gang så selvstendige fabrikken inngikk imidlertid på 30-tallet i AMC (datidens A.J.S./Matchless). I begynnelsen av 1943 ble det ved fabrikken bygget en høyst spesiell SUNBEAM for militært bruk, som idag tør være litt av et samleobjekt. Den var utstyrt med en toppventilet vidvinklet "V-twin" (to-cyl. V-motor) på 990 ccm. (forøvrig samme motor som satt i Morgan 3-wheeler sportsbil). Maskinen var utrustet med sidevogn og hadde drift også på sidevognhjulet. Den firetrinns gearkassen hadde en sjalteanordning som gjorde det mulig å få fire gear bakover! Maskinen kom aldri i serieproduksjon, -trolig fordi de amerikanske jeep'ene på den tiden kom til å dominere arenaen når det gjaldt terrenggående kjøretøyer. Fabrikasjonsrettighetene til SUNBEAM ble på slutten av 1943 overtatt av BSA.

A PANTHER FOR YOU!

Why not let us exchange your present mount for a Wonderful Panther—the first machine with sump lubrication, enclosed push rod, and rocker mechanism and four speed gear.

Prices from £70

1927 Standard Panther



On September 26th Sig. V. Agricolo made fastest time of the day in Verucino Hill Climb in Italy.

On October 4th Mr. N. Grossman broke the 5 and 10 mile S. African records at the Johannesburg Motordrome.

On October 16th. M.C.C. Brooklands High Speed Trial, the six Panther entries all gained gold medals.

Write for free list to

PHELON & MOORE LTD., Cleckheaton, Yorks, or 77 Mortimer Street, W.1.



Vår trofaste bidragsyter HANS ØYE tar i sin artikkel for seg "GEIRANGER-BILENE", -de store, åpne vognene som ble benyttet til turisttransport i 20- og 30-årene, og fremdeles er uhyre populære..... blandt veteranbilentusiastene.



"GEIRANGER-BILENE"

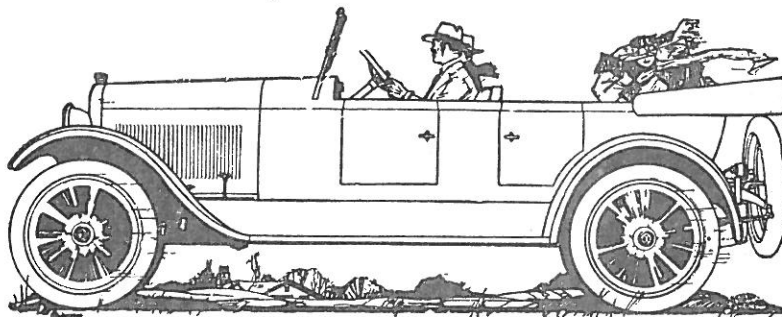
Av Hans Øye

For vanlige mennesker betyr Geiranger et stykke utsøkt norsk Vestlandsnatur, om ikke perlen på Vestlandet. For oss gammelbilfolk betyr det noe mere.

Første gang jeg reiste Geiranger sto det to åpne 7-sters biler med "GS" på dørene utenfor Hotell Union. Disse store flotte vognene har hatt vanskelig for å gli ut av hukommelsen, og siden vi i høst hadde bestemt en Vestlandstur så jeg med spenning fram til en overnatting på Hotell Union. Jeg hadde ikke ventet at bilene skulle stå der fremdeles, men en hyggelig samtale med direktør Mjelva bragte for dagen et stykke norsk bilhistorie vel uten sidestykke.

"GS" står for Geiranger Skysslag, og dette skysslaget består av mest hele befolkningen i Geiranger, som før bilenes tid fraktet turister opp til Dalsnibba og ned igjen ned hesteskys. Flere gikk sammen om å holde en hest

i denne trafikken. Senere kom bilene, men man opprettholdt samme ordningen. 4 - 10 mann gikk sammen om en bil og fraktet turister til Dalsnibba og senere til Stryn. Selv den dag i dag har befolkningen konsesjon på denne kjøringen, som utføres med privatbiler.



Hotell Union hadde rett til 3 biler. Man kjørte før 1920 med Cadillac'er; tidlig på 20-tallet benyttet man Opel'er. Direktør Mjelva's bestefar var en venn av Adam Opel, og han importerte selv chassis'er fra Opel og bygde selv karosseriene ved eget karosseriverksted i Geiranger. De ble bygd opp til 9-setere, hvor de bakre setene var hevet for å bedre utsynet for passasjerene. Geiranger hadde trolig den gang Skandinavias største karosseriverksted. På hoteller finnes foto av disse første Opel'ene. Senere gikk man over til Buick og Nash.

20-tallsbilene er nå forsvunnet, men av 30-talls åttene finnes fremdeles to ved hotellet, -en '31 og en '32-, som vil bli restaurert. Martin Möllsether, som tidligere drev bilverkstedet hvor disse bilene ble holdt vedlike, har en '31 og en '34 under restaurering, og han k a n disse bilene.

Rundt 1930 skal det ha vært mer enn 30 turistbiler i drift i Geiranger Skysslag, og da er det bare snakk om åpne 7-setere,-de aller fleste kanadisk bygde med høyrreratt fra årene 1926-29. Direktør Mjelva, som selv er interessert, har lovet (ihvetfall nesten!) å skrive en utførlig historisk artikkel om Geiranger-bilene i løpet av vinteren, om tiden tillater det.

Den som bivånet årets Sandvigen-Sundvolden-löp kunne beskue en av Geiranger-bilene,-en grønn Nash 1932 åpen 7-seter kjørt av eieren John Överåsen, Gjøvik. Det må her være tillatt å bruke ordet skjönnet.

Selv er jeg den lykkelige eier av et 1927-modell Buick Master understell med motor i bra stand. Og ved Per Bakke's hjelp har jeg fått tak i brukbare rester av åpent 7-seter karosseri i Sják. Det har trolig vært en hotellvogn på Vestlandet. Riktignok mangler döorer, front-ruteramme og kalesjestativ,-men kommer tid, kommer råd, og om noen har tips er jeg mottagelig!

Hans Öye

.....

HYGGETUREN TIL HAGLEBU 27/28. SEPTEMBER

fikk ikke den forventede oppslutningen, idet bare 10-12 personer deltok. Kanskje er denne turen lagt vel sent på hösten? Årets Haglebufarere sperret nok öynene opp på söndagsmorgenen; bakken var nemlig dekket av et 15 cm. teppe av vinterens förste snö, forteller vår kilde. Fysjom, fysjom,....!

ÅPNINGEN AV MOTORVEIBROEN 4. OKTOBER

HAR VI DESSVERRE IKKE KAPASITET TIL Å REFERERE I DETTE NUMMERET,- DA DETTE LÅ FOR TETT OPPTIL UTGIVELSESDATOEN FOR GAMMELBIL-POSTEN. VI SKAL IMIDLERTID KOMME TILBAKE TIL SAKEN I NESTE NUMMER.

- Har du hört at Olga har fått trillinger?
- Nei, sier du det!
- Ja, og jeg har lest at det hender bare i ett av 2.650.000 tilfeller.
- Jöss, ässen kan hun rekke å lage mat og vaske opp og sänt!

Verd å merke seg:

De som aldri anstrenger seg for å gjöre mer enn de får betalt for, får heller aldri betalt for mer enn det de gjør.

Politimannen stanset en lastebil og spurte sjåføren hvor han hadde baklyset. Sjåføren gikk rundt bilen, klödde seg i hodet og sa ikke et ord.

- Nå, hvor er baklyset? gjentok konstabelen.
- Du maser om baklyset, du, men jeg lurar på hvor i hel-sike det har blitt av tilhengeren!

- Hvordan kan han ha klart å bruke opp den store arven så fort?
- Noe gikk med til biler, kvinner og vin. Resten slöste han bort!

- A N N O N S E R -

ÖNSKES KJÖPT:

Er kjøper av en bra bil av årsmo-
dell 1928-32. Tilbud sendes:

Sigvald J. Danielsen,
box 122, 4580 LYNGDAL.

SÖKES:

Reflektor, glass og lyktering til
Chevrolet 1927. Søker også en bra
radiator, samt 1 dekk 4.50x21"

Tore Ödegaard,
Nordbyvn.91, 3001 DRAMMEN.

TIL SALGS ELLER BYTTES:

Austin Seven 1928, urestaurert men
stort sett hel og komplett. Kan
byttes i Buick (helst urestaurert
cabriolet.) Interesserte kan be-
siktige og gi bud til- :

Rolf Viktor Hansen,
3093 HILLESTAD.
tlf. 033/50193 etter kl. 17.00

God damesykkel kjøpes. (Må ikke
nödvendigvis være veteran!) Sö-
ker også bra dekk 4.50x18" og
skinnseter til Singer 2-s. cab-
riolet 1937.

Alf Bryhn,
box 174,
3430 SPIKKESTAD.

ER DET NOEN SOM KAN HJELPE ?

Jeg søker etter 5 stk. platehjul, helst 21" (for dekk 4.50x21") og
med 5" hull i navet, som kan tilpasses 1920-modell "Jackson". Helst
ville jeg hatt originalhjul, men det er vel utenkelig.....?

-Carl-Henrik Henriksen, 3408 TRANBY. (kan også gi tele-
fonisk beskjed på Arild Karlsens telefonnummer: 84 71 39, e.kl. 17)

TILSALGS:

Ford "Prefect" 1939-modell, i utmerket stand, men med defekt motor.
Plymouth De Luxe 1934 4-dörs sedan m/2 sidemonterte reservehjul. Et
godt restaureringsobjekt.

- Alf Bryhn, box 174, 3430 SPIKKESTAD.

KJÖPES:

Til CHEVROLET 1931:

Söker lykteglass til hovedlykter og torpedolykter. Er ellers inte-
ressert i delebil til denne da skjermene er dårlige. (Det er en
De Luxe-modell med reservehjul i begge skjermene) Jeg søker også
sidevogn (venstremontert) til BSA mc 1932-modell.

SELGES:

Vi har kjøpt opp et delelager til 30-talls biler, blandt annet -

TOPP-PAKNINGER: Opel Blitz, Erskine, Citroën (1930), Volvo 6-cyl.,
Dodge, Chevrolet (sent på 30-tallet), Ford V-8.

PAKNINGSSETT: Ford V-8 1945-49, Ford V-8 1949-52, Chevrolet 1937-
50, Chevrolet 1950-51, Chevrolet 1937-52 (person- og last).

BUNNPANNEPAKNINGER: Chev. 1940-51, Chev. 1940-42, Opel Olympia.

- Vi har også flere uidentifiserte, så skriv eller ring. Har også
en del andre reparasjonsdeler til forgasser, vannpumpe og tenning
(stifter, fördelerlokk, rotor, tenplugg).

Thomas Gunnar Öye, 3540 NESBYEN.

- telefon Nesbyen 205 -

- A N N O N S E R -

ÖNSKES TIL CHEVROLET 1930:

- Pen radiatorkappe,
- 2 baklykter
T. Momrak,
Brydesvei 18, 1390 VOLLEN
tlf. 79 21 50

Enslig, voksen dame (51) fra Sørlandet søker hybel el. leilighet i Drammen eller omegn. Må kunne ta med liten puddel. Alt har interesse, og så snart som mulig! henv. til fru Evy Vikør, Svelvikvn., Drammen (81 01 83)

Skadet DKW F 11 1966 til salgs. Bakstillingen fin til tilhenger. Kai Martinsen, Batterivn., 3022 SOLBERGELVA

SÖKES: (Til OAKLAND 1926-30) 2 hjulkapsler (19" hjul), samt alt annet av deler. Gunnar Kjemperud, Horgen, 3300 HOKKSUND

TILSALGS: Morris 1933-mod. 2-dørs sedan. Bjarne Norup, V.Kjennerveg, 3420 LIERSKOGEN.

JEG SÖKER: Frontlykteglass til engelsk Ford V8 1935-modell. Ivar Engerud, Horgen, 3300 HOKKSUND

TIL SALGS: Chevrolet 1934, 4-dørs lukket, Chevrolet fra 33-40, flere, Essex ca. 1930 Buick 1931, 4-dørs lukket 5-s.m/8-cyl.motor, treekehjul, 1949 Mercedes 170, 4-dørs, 1929 Whippet m/ A-Ford-hjul, 1927 Whippet 2-dørs lukket, Chevrolet forskjermer, -selges rimelig, dekning av egne omkostninger. Jan Tolfsby. tlf. 27 33 69 (sen kveldstid)

KAROSSERIARBEIDE:

Påtar meg rep. av rust og skader. Löse deler som skjerm, dörrer og stigbrett. Pris etter avtale (rimelig).

Knut Bilet, KAROSSERIVERKSTED, Hagegaten 35, - O S L O. tlf. 37 43 13

4 stk. ubrukte DUNLOP clinch-dekk (vulst) 820x120 (23x5) m/slange selges for ca.kr.900,-pr.stk. THORESEN & ENGER, Tomtegaten, 3000 DRAMMEN

SÖKES:

Bremseslanger for forhjul til '38 PONTIAC. Trenger også stigbrett og hengsler til bagasjeromlokket. Nils Otto Schjerven, Solåsen.10, 3080 HOLMESTRAND

ÖNSKER:

Frontlykter og baklykt til CHEVROLET 1927.

HAR: Deler til CHEVROLET 1928 i bytte.

Per Avdal, 3400 LIERBYEN. tlf. 84 63 22

ÖNSKER: Höyre baklampe (ev. vens-tre), clutchlager, frontlyktglass til DODGE (Strömmen) 1938.

Nils Edv. Nesthorne, c/o Centralgaragen, 3000 DRAMMEN. tlf. 83 72 80

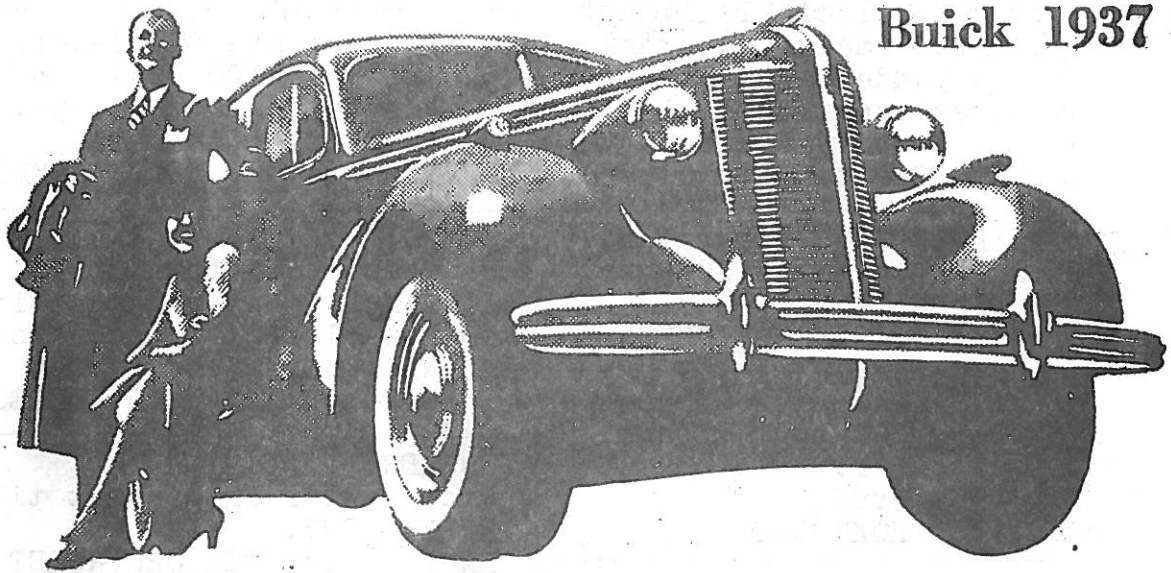
Dersom ABSOLUTT SERIÖS kjøper melder seg, kan jeg overveie å selge min 1948-mod. JAGUAR 3½-ltr Saloon (SS). Bilen er 100% original, sortlakkert m/röde skinnseter, og utstyrt med soltak. Den har gått ca. 100.000 km. Registrert og godkjent av bilsakkyndige i 1974, med reg.nr. KE-33333. Eventuelle interesserte kan besiktige etter avtale.

Björn S. Nilsen, Jonsokveien 22, 3000 DRAMMEN.

F R O S T V E S K E

Jeg kan levere 1. klasses frostveske til gunstige priser.
Ved kjøp av 5-ltr. kanne: kr. 8,33 pr.ltr. + 20% moms (Kr.10,-)
Ved kjøp av 200-ltr. fat: kr. 6,50 pr.ltr. + 20% moms (Kr. 7,80)

T O R E Ö D E G A A R D ,
Nordbyvn. 91, 3000 DRAMMEN.



Buick 1937

BUICK

har klart det igjen!

Man skulde tro det var en fysisk umulighet stadig å overgå sig selv, år efter år — men Buick har klart det igjen!

Buick 1937 har 130HK! Den sluker veien som en cyklon! En helt ny forgasser, konstruert efter samme prinsipp som fly-forgasserne, så hverken start, stopp eller krappe svinger innvirker på dens jevne gasstilførsel. Anolite lettvektstempler — stålkarosseri med trekkfri ventilasjon og stor koffert — hydrauliske bremses — fjærende kneledd — dobbelt krenningsstabilisator — sikkerhetsglass overalt — heavy duty super-ballong ringer ... ja spør heller om hvad Buick ikke har.

A/s SØRENSEN OG BALCHEN
