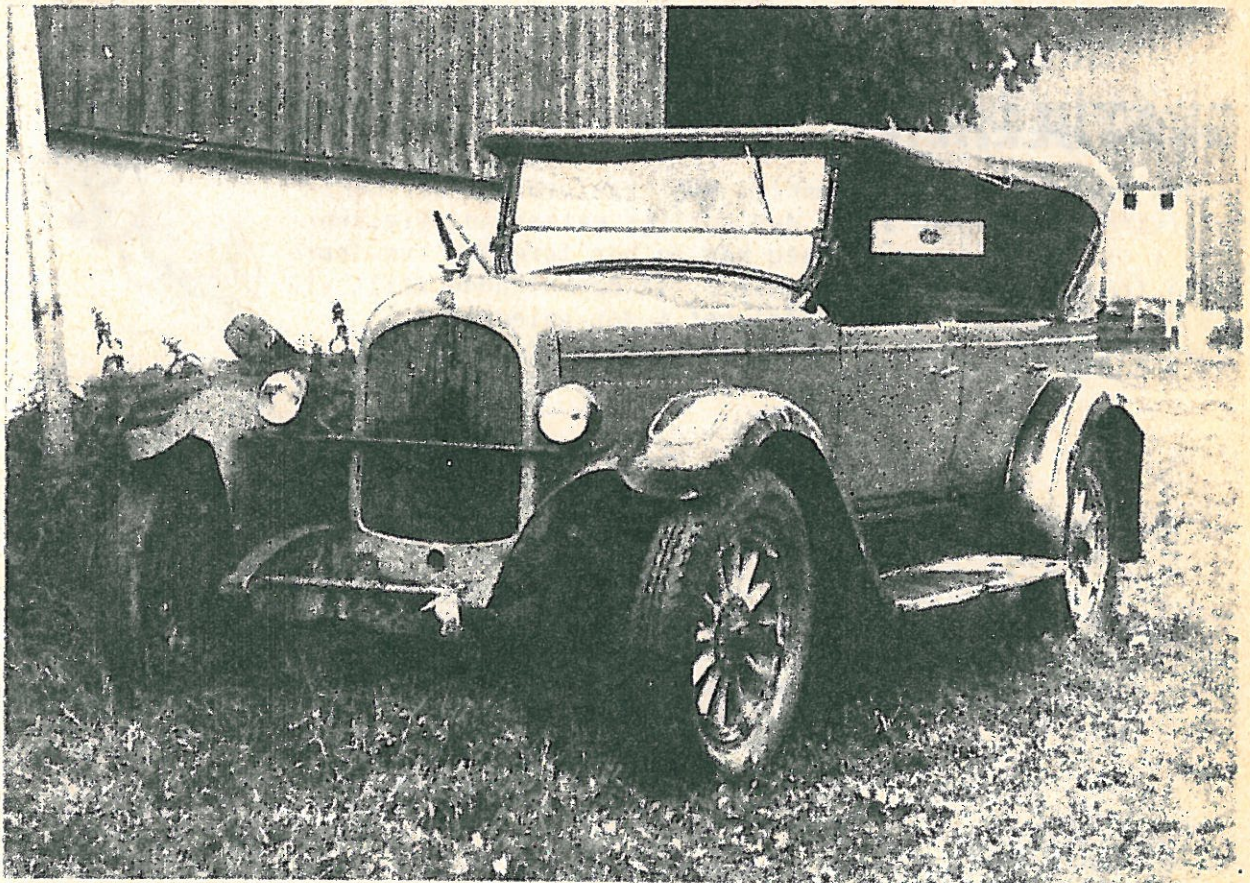




979

motor

HISTORIKEREN



Organ for «Motorhistorisk Klubb-Drammen»

motor

HISTORIKEREN

Organ for
"MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN"

Redaktør: Øivind Langeland

....."fra førerretet"

(forts. fra. side 3)

Dette forslaget er fremmet fordi vi vil åpne adgang for flere enn én person i samme husstand til å være medlemmer i MHK-DRAMMEN, uten å "tvinge" aviser på dem alle; det er vel rimelig å regne med at mann, kone og eventuelle unger kan klare seg med én avis i fellesskap...!

Tilslutt i min redegjørelse håper jeg på forståelse for denne situasjonen som vår klubb er i. Det er vel egentlig ikke noe enestående i disse tider, vi vet at de fleste klubber og foreninger (og for den sakens skyld også privatpersoner) står overfor slike "økonomiske motbakker" av og til, med de konsekvenser det må medføre.

Vi satser på at medlemmene fortsatt slutter lojalt opp om klubben vår.

Alf Bryhn.

VI GRATULERER

Forleden fredag trådte vårt medlem (og eks-formann) Per Löken og hans utkårede Elisabeth inn i den hellige ektestand. Vielsen fant sted i Oslo Rådhus, og som seg hör og bør foregikk transporten til og fra Rådhuset med gammelbil. Alf Bryhn hadde stilt sin Plymouth de Luxe Sedan 1934 til rådighet i den anledning.

MOTORHISTORIKEREN ønsker de nygifte tillykke med fremtiden!



TYNT ?

Synes du dette er en "tynn" avis, med alt for sterkt preg av å være laget med saks og limtube? Da skal du gjøre følgende: Gå bort til speilet, se personen du møter der dypt inn i øynene og les ham følgende tekst: "Det er din egen skyld, når du ikke har skaffet redaktøren stoff!"

forsiden

Egentlig hadde vi tenkt å ha et bilde av vårt nye styre på forsiden av dette nummeret. Men som så mange ganger før viste det seg umulig å få samlet styret for fotografering (red. har gjort to forgjeves forsøk hittil...) så det får utstå til senere. Dermed måtte red. ty til fotoarkivet, hvor dette bildet ble plukket ut: En Chrysler Touring fra slutten av 20-tallet, fotografert på Ra i Vestfold hvor den for 12-15 år siden var tilsalgs for kr. 2000. Er det en ørliten mulighet for at dette er samme Chrysler som Per Löken har restaurert og nå beriker våre løp ved å delta med....?

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

Stiftet 18. okt. 1972

Adresse: Postboks 2193, Strömsö, 3001 Drammen.
POSTGIROKONTU 3 75 09 24



STYRET:

FORMANN:	Alf Bryhn jr.,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD	tlf.	-
NESTFORMANN:	Oddleif Kvålseth,	Myrabakken,	3022 SOLBERGELVA	tlf.	-
SEKRETER:	Finn Torgersen,	Riksveien,	3020 KROKSTADELVA	tlf.	02 62 40
KASSERER:	Finn Bryhn,	Boks 174,	3430 SPIKKESTAD	tlf.	-
STYREMEDLEM 1:	Tore Woldstad,	Loesmøen,	3300 HOKKSUND	tlf.	75 20 66
STYREMEDLEM 2:	Reidar Kristiansen,	Engelsrud Terr. 1,	1370 ASKER	tlf.	-

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



fra førersetet:

Atter er en generalforsamling avviklet i klubben vår. Jeg vil med dette få benytte anledningen til å takke for til-liten som gjenvalgt formann for kommende år. En takk også til alle som gikk ut av de forskjellige komiteer, etter å ha utført en god innsats i året som gikk; jeg synes at det fungerer på beste måte når det gjelder det som skal utfø-

res av alle komiteer, det er ihvertfall godt tilrettelagt slik som jeg ser det, og jeg håper dette også vil fungere bra i framtida.

Jeg vil på vegne av styret få ønske de nyvalgte og gjenvalgte velkommen til en ny innsats i det året som står foran oss. Det vil ikke skorte på arbeidsoppgaver i kommen-de periode heller, og jeg ønsker lykke til.

Styrets forslag til ny kontingent for neste år ble noe av en "varm potet", det er vel kjent for alle som var tilstede på årsmøtet, selv om bare 1/3 av medlemmene var der. Saken er at vår redaktør Öivind har sagt fra seg dette vervet fra årsskiftet; en jobb han har utført på beste måte i alle år til alles tilfredshet, uten noen lønn for dette krevende arbeidet. Ja, jeg sier det slik at det er få av oss som vet hvilken jobb han har utført, men det er tusenvis av timer som er lagt i dette arbeidet.

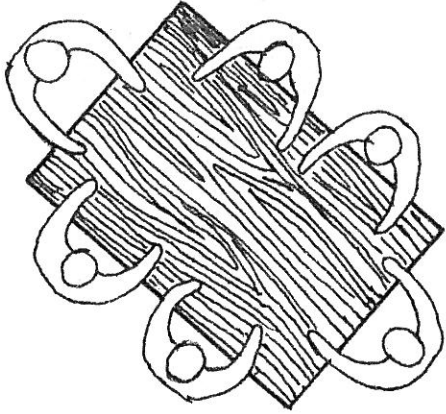
Det har lyktes oss å få en til å overta redaksjonsvervet i 1980, nemlig vår ikke ukjente speaker fra en rekke løp, William Kjos. Imidlertid må vi heretter finne oss i å honorere innsatsen i form av uttellingene fra klubbens kasse. William starter jobben på nyåret, og vi ønsker ham velkommen som ansvarlig for "MOTORHISTORIKEREN", som jo er klubbens bindeledd og vårt verdifulle informasjonsmedium når meldinger av alle slag skal kunngjøres. Uten avisa tror vi det ville være ytterst vanskelig å nå ut til alle medlemmene med informasjonen uten å legge et umenneskelig arbeidspress på sekretæren.

Hittil har jo MOTORHISTORIKEREN kommet ut med 10 nummer i året, takket være arbeids-jernet Öivind. Nå må vi altså halvere dette antallet, altså til 5 nummer pr. år. Hvilke måneder den skal utkomme, blir kunngjort senere.

Et eller annet var vi nødt til å gjøre for å dekke de ekstra utgifter klubben nå vil bli påført i forbindelse med avisutgivelsen, derfor ble det vedtatt på årsmøtet at avi-sa heretter kun er forbeholdt medlemmene. Kontingenten ble fastsatt til kr. 90,- for det kommende år, og avisa er da inkludert i dette beløpet. Egentlig er vel ikke dette så skremmende, tidligere var kontingenten kr. 20,- pr. år, og i tillegg kom så lös-salgsprisen på avisa, slik at man faktisk kom opp i kr. 70,- i året.

Som det fremgår i dagens avis, er det innkalt til ekstraordinær generalforsamling i desember for å behandle forslag om en redusert kontingent for "husstandsmedlemmer", men da u t e n rett til avis.

(over til side 2)



møter

GENERALFORSAMLINGEN 1979.

Tirsdag den 2. oktober kl. halv åtte kunne formannen, Alf Bryhn, ønske de vel 50 fremmøtte medlemmene velkommen til det 7. årsmøtet i Motorhistorisk Klubb - Drammen.

Først ble gaven fra Danmark, foreningens emblem, vist frem og brevet fra formannen, Houmøller, opplest.

Til møteleder ble valgt Per Gran-Henriksen, som ifjor også fikk det samme oppdraget.

Alf formann refererte årsberetningen, og kassereren leste opp regnskapet. Medlemmene hadde ingen innvendinger.

Det hadde ikke kommet noe brev til generalforsamlingen ved fristend utløp, så vi gikk rett på kveldens store sak: Kontingenten. Formannen ga en fyllestgjørende utredelse for hvorfor vi må gå til en betydelig forhøyelse av årskontingenten, og han kom med styrets forslag til neste års medlemskontingent. Ikke uventet kom det en del andre forslag fra salen i sakens anledning, men man ble til slutt stående igjen med Mads Jostads forslag. Nærlig 90 kroner og avisa på kjøpet. Ved avstemmingen som fulgte ble dette vedtatt med stort flertall.

Saken hadde imidlertid tatt så lang tid at klokka nå nærmet seg styggfort elleve og med det kvelden. Heldigvis ble alle de av valgkomiteen innstilte personer godtatt, og valget fikk følgende utfall:

FORMANN: Alf Bryhn (gj.v.) NESTFORMANN: Oddleif Kvalseth (ny) SEKRETÆR: Finn Torgersen (gj.v.) KASSERER: Finn Bryhn (gj.v.) STYREMEDLEM 1: Jan Tore Woldstad (ikke på valg) STYREMEDLEM 2: Reidar Kristiansen (ny).

LÖPSKOMITE: Kai Martinsen, (form., gj.v.) Aril Holst (ny) Lasse Jacobsen (ny)

TEKNISK KOMITE: Ragnvald Ödegård (form) Jan Sandholt, Per Bergheim, Fridgeir Normann (alle gjenvalgt)

FESTKOMITE: Rolf V. Hansen (form), Bjarne Traet

ARRANGEMENTSKOMITE: Gunnar Kristiansen (form. ny) Öivind Viker (ny) Gunnar Kjemperud (ny)

OPPSYNSMANN (låven): Per Gran-Henriksen (gj.v.)

MATERIALFORVALTER: Erling Thorbeck (ny)

REVISORER: Gustav Wilhelmsen, Öivind Viker (begge gjenvalgt)

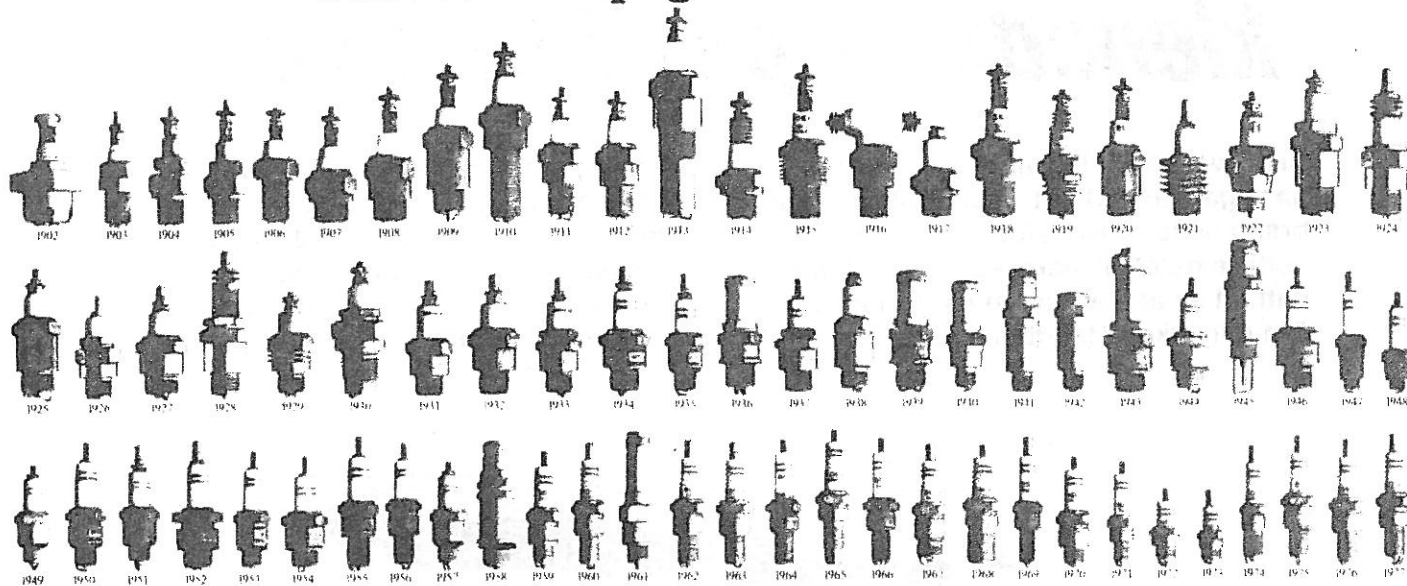
VALGKOMITE: Erling Thorbeck, Öivind Langeland, Björn S. Nilsen. (Da det bare var Erl. Thorbeck som gikk ut av styret, ble de to andre komiteemedl. valgt)

Midtveis i møtet spanderte Gustav snitter og kringle på hele gjengen. Man fikk se film fra Turen til Danmark og turen i Danmark, og det ble foretatt trekning av kveldens utlodning, pott blomster. Vaktmesteren fikk også sin velfortjente hilsen fra klubben.

Da årsmøtet ble hevet var det ikke mer enn ti minutter igjen av kvelden. Så selv om Alf er ganske god til å få med seg tunga, strakk det ikke til alt han hadde på hjertet. Han tar det vel igjen på møtet i november.

(sekr.)

Tändstiftet speglar bilens historia



År 1902 fick man ut 6,2 hk ur 1,0 llters cylindervolym. I dag får man upp till 60 hk – med trimmade tävlingsmotorer to m nära 300 hk (221 kW). En enorm teknisk satsning har måst ske för att möjliggöra förnyelse och tillverkning av tändstift som klarar sin del av denna utveckling av effekten.

Carl Benz (en av männen bakom Mercedes Benz) ansåg att bilens tändsystem var det verkliga kärnproblemet. "Uteblir tändgnistan", sa han, "då kvittar allt annat, då

hjälpes inte de mest fenomenala konstruktioner det minsta".

Robert Bosch levererade dessa tändgnistor. På några få år slog Bosch högspänningständning och Bosch tändstift igenom.

Den principiella uppbyggnaden av tändstiften har inte ändrats mycket sedan begynnelsen. Trots detta har vi under årens lopp utvecklats ca 20.000 olika typer för att alltid vara i takt med motorutvecklingen.

Ett rätt valt tändstift bränner bort sot och andra förbränningsrester redan vid långsam stadskörning.

Detta förhindrar tändmissar, spar bensin och skonar motorn.

Vid snabb landsvägskörning får å andra sidan tändstiftet inte bli för varmt. Glödtändningar kan medföra allvarliga motorskador. Hur mycket Bosch-tändstiften egentligen utvecklats kan man visa med en enkel jämförelse:

Vårt första tändstift måste leverera 15 till 25 tändgnistor i sekunden. Dagens stift måste klara 5 gånger så många.

Den övre temperaturgränsen på isolatorfoten har stigit från 600 till

900°C samtidigt som tändspänningsbehovet stigit från 10.000 till 30.000 V.

Slutligen – medan dagens tändstift klarar 1.500 körmil, måste man tidigare av säkerhetsskäl byta stift redan efter 1.000 mil.

Det kanske tål att tänka på nästa gång ni monterar Bosch tändstift: De representerar senaste fasen i bilens utvecklingshistoria.

BOSCH

NAVN SOM ER BORTNE...

Ved ryddning i et arkiv for kort tid siden, fant vi en kundeliste fra 1923. I de dager hevdet Champion at de dekket hele markedet for bensinmotorer med syv forskjellige tennplugger, og listen inneholdt navnene på de bilmodellene som pluggene passet for. En rask gjennomgang viste at mesteparten av de 69 bilene var permanent

overført til bilens historiebok. Det er faktisk ikke mer enn en håndfull som fortsatt er i produksjon. De andre har enten forsvunnet eller er fanget opp av de mange firmasammenslåinger som har funnet sted. Se gjennom listen og forsøk å finne ut hvor mange du husker:

ALLEN
AMERICAN APPERSON
AUBURN
CADILLAC
CASE
CHALMERS
CHANDLER
CLEVELAND
COLE
CHEVROLET
CUNNINGHAM
COLUMBIA
DORT
DURANT

DODGE
ELCAR
ELGIN
EARL
FRANKLIN
GARDNER
GRAHAM PAIGE
GRANT
GRAY
HOLMES
HANSON
HUDSON
HUPMOBILE
JEWETT

JORDAN
KING
KISSEL
KLINE CAR
KESSLER
LEXINGTON
LOCOMOBILE
MAXWELL
MERCER
MITCHELL
MARMON
MCFARLAN
MOON
NATIONAL

OVERLAND
OLDSMOBILE
OAKLAND
PREMIER
PACKARD
PAIGE
PATTERSON
PEERLESS
PIERCE ARROW
ROAMER
R. & V. KNIGHT
RICKENBAKER
REO
SAXON

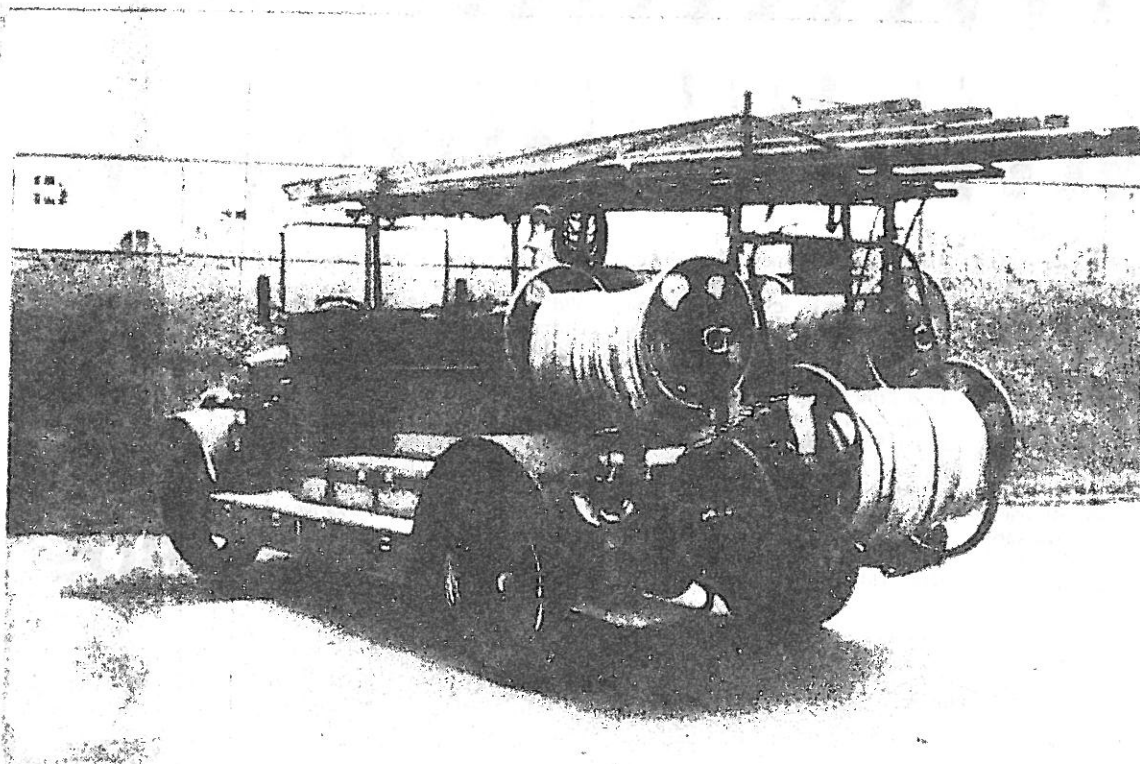
STUDEBAKER
STANDARD
STEVENS-DURYEA
STAR
STEPHENS
STUTZ
STEARNS-KNIGHT
TEMPLAR
VELIE
WESTCOTT
WHITE
WINTON

Brannbil fra 1927

klenodium på Hønefoss

Brannvesenet i Hønefoss tar godt vare på «gamla». Blant brannfolkene på brannvakta i Hønefoss heter stasjonens eldste bil bare «gamla». Den er blitt litt av et klenodium med sine 52 år. Om den ikke er landets eldste brannbil,

så er den i alle fall den best bevarte, forteller branninspektør Jahn Nørve til DT og BB. — Den kom hit i 1927 direkte fra Tyskland og merket er Mercedes. Først fire år senere etablerte den første Mercedes-forhandleren seg i Norge.



— Mange har vist sin interesse for «gamla»?

— Ja, i hvert fall hovedimportøren som var interessert i å gi



Fred Harald Nilssen

den som jubileumsgave til Teknisk Museum når Mercedes fyller 50 år i 1981. Blant annet har et dansk ektepar vært her gjentatte ganger for å forsøke å overtale oss til å selge.

— Hvorfor er dere så fast bestemt på ikke å gi slipp på bilen?

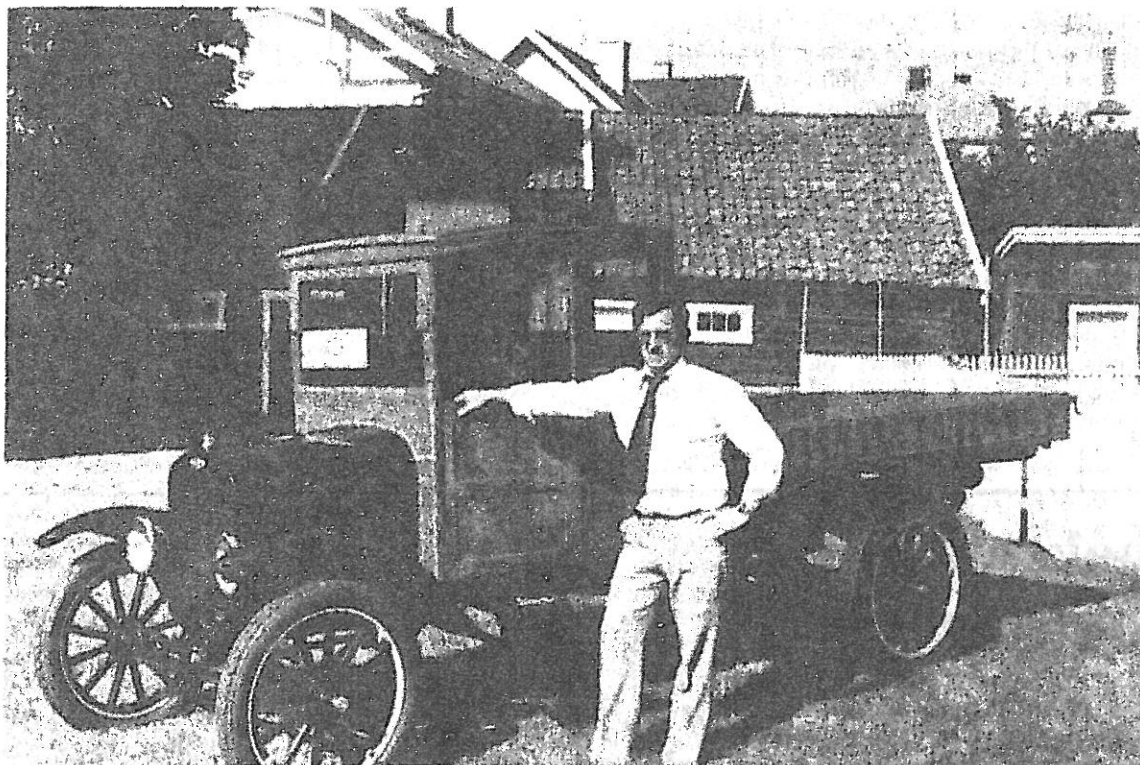
— Vi har ved siden av den tatt vare på mye annet gammelt brannutstyr. Målet vårt er å lage et museum når vi en gang får bygd ny brannstasjon, sier Nørve som er kjent for aldri å avvise skoleklasser som vil besøke brannstasjonen.

— Det er artig å vise ungene som lever i teknikkens tidsalder hvordan det hele begynte, og når de kommer på besøk er det populært å kikke på «gamla».

Nørve som selv har vært ved brannvesenet i 20 år forteller at han selv har vært med bilen på utrykning, siste gangen under brannen på Rua gård i 1982. Fortsatt rusler og går bilen med

sine 45 hestekrefter og tre gir. Da kulturuka ble arrangert på forsommeren ble den kjørt daglig opptil fire timer. Noen oversikt over hvor mange oppdrag bilen har hatt finnes ikke, men alle dokumenter vedrørende bilen er vel tatt vare på.

Nå står bilen lagret i en av brannvesenets garasjer og blir pusset og stelt på aller beste måte. Det er en mekaniker på hvert skift som passer på kjøledeggen. Noen skrammer er det riktignok blitt i lakken, men av museumsfolk er man blitt bedt om ikke å finne på å lakkere opp bilen. Da vil mye av dens verdi forringes, sier branninspektør Nørve.



Salgssjef Leif Solbakken foran den gamle T-modellen som han er litt usikker på om er av årgang 1923 eller -24.

Gammel, fin årgang

For noen dager siden ble det holdt en liten bil-parade av gammelt og nytt i Riddergården i Hønefoss. Blant de eldre modellene var det en 25-modell Ford kalt «Lissi» og en 23-modell T-Ford (lastevogn). Begge bilene eies av Hønefoss Auto, og lastebilen er en nyervervelse fra Hedalen. Det var salgssjef Leif Solbakken som hadde oppsporet den gamle T-Ford'en, som var i eie hos en kar i Hedalen som heter Skimten. Det ble handel, og Solbakken sørget for å få satt bilen i stand. I dag er bilen som splitter ny. Et klenodie for en samler, og et morsomt tilskudd til den «lille stallen» som Hønefoss Auto er i ferd med å skaffe seg av eldre modeller.

T-modellen er registrert for 20 hestekrefter, og den har en

lasteevne på 1000 kilo. Ikke rare lasteevnen i dag kanskje, men i 20-årene ble dette regnet for en betydelig lastebil.

— Denne bilen har forøvrig en artig historie, sier Solbakken. —

Det er en av de første lastebilene som Finstad Auto i Sandvika



Paul Aasnæs

solgte. Den ble solgt til en forretningsmann i Oslo. Etter et par år ble den solgt videre, og denne gangen gikk den til en mann fra Hedalen — som altså eide den til Hønefoss Auto ble den nye eier.

Ved salget i 20-årene ble bilen

kjørt til Hønefoss, og her troppet Skimten opp for å kjøre bilen videre oppover Ådalen til Nes. Det gikk etter sigende bra, selv om sjåføren ikke hadde alt for stor erfaring med slike kjøredninger, og selv om velen fra Hønefoss til Nes heller ikke var av beste sort. Fra Lindelia ovenfor Nes til Hedalen var det den gangen skralt med vei, og bilen ble herfra transportert med hest og slede.

I Hedalen var bilen et kjent trekk i bygdebildet i mange år. — Og nå vil den ikke bli solgt videre, sier Solbakken, som synes det er en morsom hobby å stelle med de gamle modellene. Ved spesielle opptog i Hønefoss hender det at disse gamle bilene blir brukt, og de er mektig populære — ikke minst hos den yngre generasjon.

Kjølevann og eksos tar 80% av bensinen

Forskere fra University of Michigan og fra Chevrolet har studert nytteeffekten hos motorer av forskjellig størrelse. Konklusjonen er at det er forskjellen i friksjon og ikke så mye forskjellen i forbrennings-effektiviteten som kan gi mindre motorer en høyere nytteeffekt enn de større.

Forskerne foretok dynamometer-tester med to V8-motorer på henholdsvis 5,74 og 3,96 liter. Forsøkene tilsvarte hastigheter mellom 32 og 97 km/t. Ved en gassblanding av 16 deler luft og 1 del bensin, og uten noen resirkulering av avgassen, fordelte varmengden fra forbrenningen seg slik: Motorarbeid 20%, kjøle-

systemet 50%, avgassen 25% og strålingstap 5%.

Den minste motoren viste ca. 10% høyere nytteeffekt enn den største, men det ble understreket at dette bare kan utnyttes ved en optimal tilpassing av kraftoverføringen.

Forskerne påpekte at 1% økning i motorens nytteeffekt vil spare inn 80 000 fat olje pr. dag bare i USA. Det var særlig når det gjelder varmetapet gjennom eksosen at de mente mulighetene var til stede. Både ved å utnytte avgassenergien til å drive en turbolader og ved å utnytte nøyaktige måleresultater til endringer i forbrenningskammer og i de deler eksosen passerer.

Bilplatestålet kan ha med «Anti-antirust» fra valseverkene

To forskere hos General Motors har funnet ut at organiske karbonforbindelser svekker effekten av anti-korrosjonsbehandling med sinkfosfater betydelig.

I hver forsøksserie behandlet forskerne to og to plater. Den ene ble ikke rensset, og undersøkelse i elektromikroskop viste at den hadde en hinne av organiske karbonforbindelser. muligens oljerester fra valseverket eller rester fra tegning på platen med fettstifter. Den andre platen ble forbehandlet for å fjerne karbonforbindelser.

Det viste seg at de organiske karbonforbindelsen forhindret sinkfosfatlaget i å virke som det skulle. Prøvene med saltvann mot platene viste også følgende:

For at behandlingen med sink-

fosfat skal bli effektiv, kreves det et vist minimum av fosfat. Kommer man over dette minimum var det en klar sammenheng mellom antall fosfatkrystaller pr. flateenhet og effektiviteten av korrosjonsbehandlingen. Ved hjelp av GM Ferrotest – en rask metode til å måle tettheten av fosfat – kunne man faktisk forutsi hvor effektiv behandlingen ville bli.

GM-forskerne forsøkte også forskjellige typer plater. Best var en handelsvare som er spesielt børstet for å kunne ta opp grunningen godt.

Med bokstaver som modellbetegnelser

Mange bilfabrikker har fra tid til annen brukt bokstaver som modellbetegnelser. Den mest berømte bokstav i denne forbindelse må vel være «Henry Ford's «T», bilen som «satte verden på hjul». Mer enn 15 millioner T-modeller rullet av samlebåndene før den ble skiftet ut med den nesten like berømte modell «A» som kom i 1928 og ble laget i mer enn 5 millioner eksemplarer i løpet av fire år. Det finnes neppe noen bilmodeller eldre enn 1931 som det fremdeles finnes så mange av drift som Ford T og A.

Internt brukes selvsagt ofte bokstaver for å skille modellserier. Opel Rekord begynte ned sin A i 1950-årene og er nå kommet til D, men dette er betegnelser som ikke brukes

«utenfor huset».

Noen vil ha festet seg ved Jaguar's modell «D» som vant 24-timers løpet i Le Mans fem ganger, men mer kjent er vel «E»-typen som var vanlig handelsvare. Et langt og lavt fartsvidunder som var mangen unggutts drøm i 1960-årene. MG's «T»-serier er vel heller ikke ukjent for litt eldre sportsvognsentusiaster.

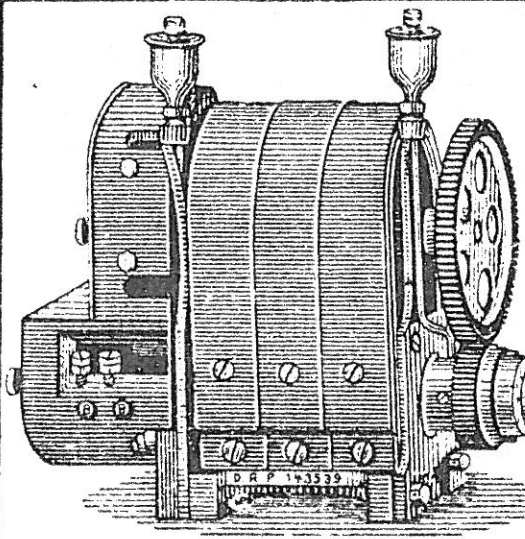
Berømt fra mellomkrigsårene var særlig Mercedes-Benz «SSK», men her var det snakk om forkortelser som vi i dag har RS (for Rennsport) for eksempel.

Det greske alfabetet har vært flittig brukt og brukes fremdeles. Mest kjent fra tyveårene er selvsagt Lambda som var betegnelsen på en

Lancia-modell som var langt forut for sin tid. Lancia har også hatt Kappa og Dilambda og i nyere tid Beta og Gamma. Mitsubishi Colt måtte kalle sin Lambda for Sapporo utenfor Japan, men har fått beholde Sigma også på sine eksportmodeller av sedan-typen. I USA har Oldsmobile hatt modeller som het Delta og Omega.

En av Lancia's nyere modeller kalles Beta HPE og der står bokstavene for High Performance Estate – en sportslig stasjonsvogn altså.

Lancia kalte en av sine første modeller for Alfa, men hvorfor er ikke denne bokstaven tatt i bruk igjen for nyere modeller? Ja, det må vel være fordi bokstaven allerede forekommer som bilmerke i Alfa Romeo. Pussig nok har det ikke noe med den greske bokstaven å gjøre, men er en forkortelse av fabrikkens opprinnelige navn – Anonima Lombardo Fabbrica Automobili.



EISEMANN'S
Magnet-
Electrische Zündapparate
mit Kerzenzündung

neuestes
zuverlässigstes und
bewährtestes Zündsystem

ERNST EISEMANN & CO STUTTGART.

Trafikken i Kristiania 1914

Ja, denne feilagtige grundtanke, at «midt i gata» er kjørebanelen, er gaatt dem og de kjørende i den grad i blodet, at man ofte ser d'hr. konstabler patrullere langs fortauet som det eneste sikre sted at bevæge sig. Rollerne blir saaledes ombyttede til stor skade for trafikreguleringen, og virker latterlig.

Det eneste sted i kjørebanelen, hvor man ikke har lov til at kjøre, er jo efter reglerne «midt i gata», og netop her er det konstablen har eneretten til at passere op og ned i trafikretningen.

Herfra kan han med ro og bestemt kontrollere færdsele, og paase, at bønder og andre uti trafikreglerne ukyndige, faar den rette forstaaelse av at midten av kjørebanelen er et fristed for fodgjængere under deres passeren tvers over kjørebanelen.

Naar fotgjængere skal passere over en gate, skal de, f.eks. efter at ha forlatt fortaugskanten, gjennom den oppgaaende trafik, kunne bli staaende et øieblik midt i kjørebanelen, uten fare for overkjørsel, indtil der gives en anledning til at slippe igjennem den nedgaaende kjøretrafik og naa det motsatte fortaug.

Kjørselen skal efter reglerne kun foregaa langs det fortaug man har til høire side, med tilladelse for et indhentende kjøretøi, at kjøre fordi et forankjørende ved at svinge ut noget til venstre.

Den patrullerende konstabels plikt bør da være, at han fra midten av kjørebanelen paaser, at saadan forbikjøring ikke blir en fortsat kjøring midt i kjørebanelen, eller at det indhentede kjøretøi pludselig ved at sætte mere fart paa forhindrer en forbikjørsel, eller foranstalter en kapkjørsel.

Saadan «kapkjørsel» ser man ofte nu,

især av droschevognmænd, der med misundelse ser sig indhentet av automobiler, og ved pludselig at piske paa hesten tvinger automobilene til at kjøre lange stykker midt i kjørebanelen.

Den forbikjørende skal straks efter at ha passert, kjøre ind paa høire side av kjørebanelen.

Likeledes bør paasees at fotgjængere ikke bevæger sig parallelt med trafikken ute i kjørebanelen, men fortsætter tversover saasnaart trafikken tillater det.

De, der i størst utstrækning har følt ulemperne ved den uregulerede bondekjørsel «midt i gata» er selvfølgelig automobilene, der ifølge sagens natur, og det faktum at de er betydelig mere haandterlige og sikre i sine bevægelser end de tungvindte hestekjøretøier, har noget større kjørehastighet end disse og derfor som oftest er de indhentende, og maa gjøre bruk av sin ret til forbikjørsel ut til venstre.

Jo mere lovydigt en automobil kjører, desto mere umuligt blir det for den, f.eks.

at komme forbi en arbeidsvognmand der dilter foran og langt ut til venstre mot gaten midtparti.

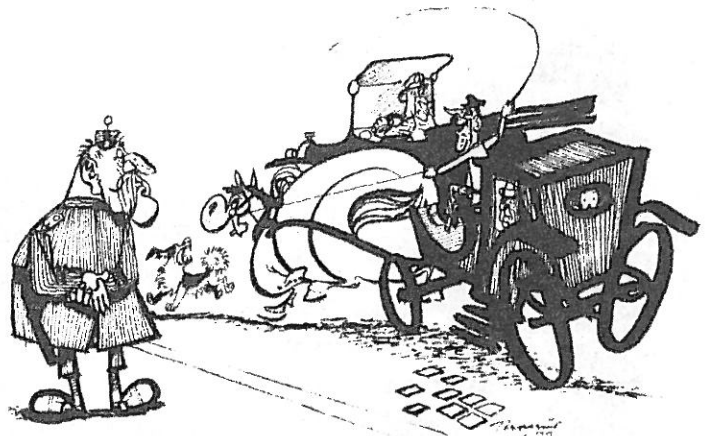
Før at komme forbi denne, maa han i naa av ti tilfælder saa langt ut at en kollisjon med den møtende trafik resikeres, og hvorda paa samme tid vognmanden arrangerer en improvisert kapkjørsel, er skandaler i øinefaldende.

Kravet om bedre regulering kom da og saa fra automobilinteressert hold.

Med undtagelse av en enkelt indsender der av total misforstaaelse av hvad hele saken dreier sig om, fik anledning til at utøse sit hat mot automobilerne, og hævde «fotgjængernes ret» til f.eks. at danse kangang i kjørebanelen, gjenglød aviserne en enstemmig tilslutning.

Desto mere forbausset blev man over det resultat kravet om bedre trafikregulering førte til: en departementsbestemmelse om «skjærpet tilsyn med automobilkjørselen».

Dette «goddag mand - økseskaft» kan vel kun forklares som en indre - kontor - papirbestemmelse, av folk, der ikke personlig har vovet sig ut i de nuværende farlige trafikforhold for at bedømme dem.



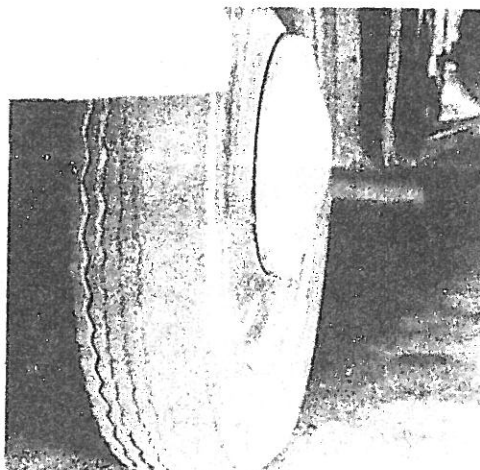
Død over dødsdækkene!

Der skal i virkeligheden ikke megen omhu til, hvis bilisten vil undgå dæk-defekter, som let kan blive dødsfarlige; men desværre lader man alt for ofte stå til.

Se nu bare dækket på billedet her! De kender det sikkert - dette portræt af et halvgammelt, misbrukt dæk. Skønt det for længst skulle have været pensioneret, slæber og slider (og slides!) det stadigvæk for sin herre.

Hvad er det nu, dets ukloge herre har forsømt? Ja, bortset fra at vognens styretøj er i uorden, har han åbenbart helt glemt, at han regelmæssigt bør skifte om på vognens hjul. Det viser det ujævne slid på dækket her tydeligt.

Men hvad der heller ikke gør dette dæk sikrere at køre på, er, at nogen har været i gang med at skære slidbanemønsteret op, skønt det tynde gummilag et sted midt på dækket er slidt helt ind til lærredet.



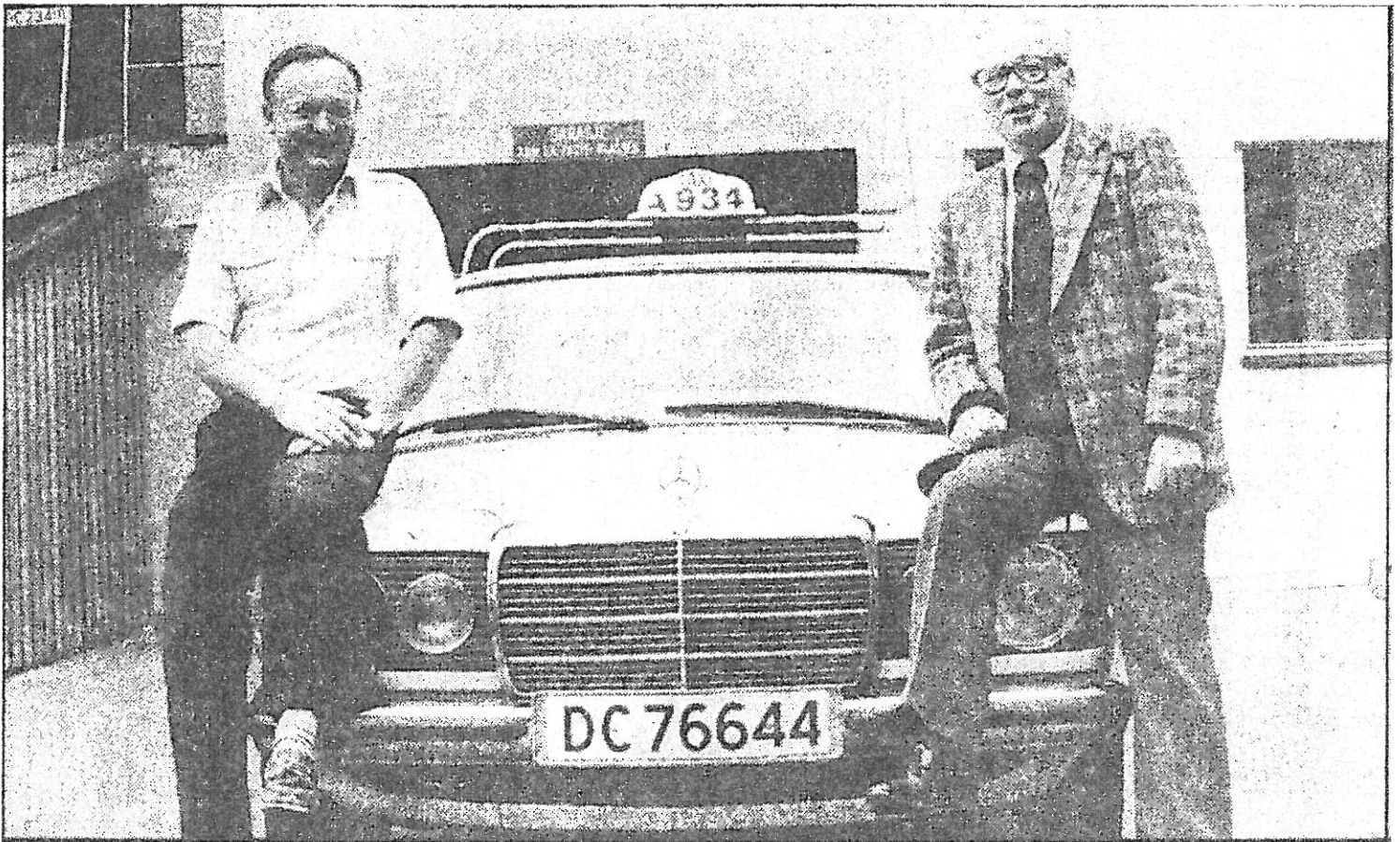
Den dødsfarlige situation kan imidlertid nemt undgås eller i hvert fald udskydes. Vognens styretøj skal naturligvis regelmæssigt kontrolleres, men man skal også få det gjort, hver gang et hjul er stødt mod noget meget hårdt. Forkert styring kan dels skyldes normalt slid, dels, at vognen er kørt over dybe huller i vejen eller mod kantstenen.

Dunlop advæder også om at køre på dæk med opskåret slidbanemønster bare for at spare. Når mønstret er slidt bort, er det resterende gummilag ofte så tyndt, at det er aldeles uforsvarligt at begynde at skære nyt mønster i det. Snart vil lærredet kigge frem, og katastrofen være lige om hjørnet.

60 år med taxi

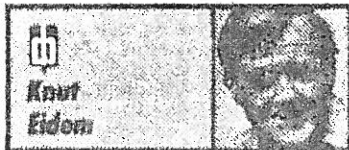
I disse dager runder Norges Taxiforbund 60 år med stor ståhei i Oslo Rådhus. Det er kanskje ingen alder å snakke om. For drosjeeierne i det gamle Kristiania var enda tidligere ute — stiftet egen forening i 1912. Men initiativet kom fra den kanten.

Den gang het altså en drosje en drosje. Nå er det bare taxi. Greiere kanskje — mer engelsk og internasjonalt. Det avgjørende for navneskiltet var likevel at bilene fikk lyslampe på taket — kort og enkelt, med TAXI svart på hvitt. Dermed ble de mer gjenkjennelige i trafikken.



Formannen for Oslodrosjene og viseformann i det jubilerende Norges Taxiforbund, Walter Heiborg, med en av de siste modeller i Oslotrafikken, en Mercedes 200, eier Idar Grevstad. (Foto: Asgeir Valldal).

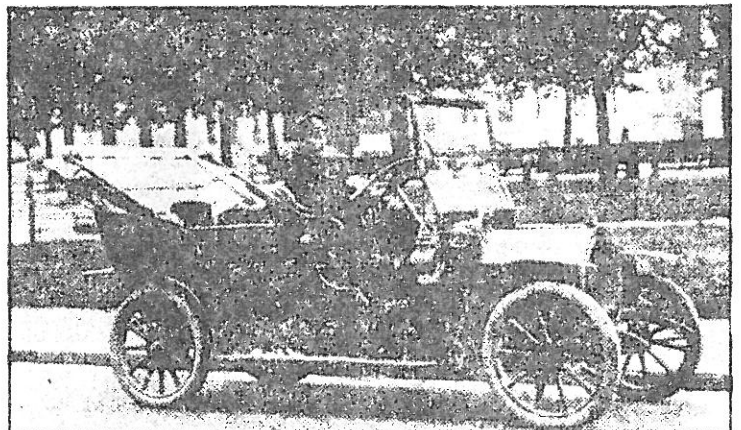
— Dagbladet gratulerer, sier vi til formannen i Oslo Taxiforening og viseformann i forbundet, Walter Heiborg. Han takker beskjedent, og slår ikke ekstra på taksameteret av den grunn.



AKKURAT PASSE

Alt dette får så være. Det er ganske andre ting vi skal snakke med Heiborg om i dag. Først og fremst:

— Er det drosjer nok i Oslo siden vi stadig blir møtt av kjølig vakre damestemmer som over sentralen forteller «Ingen drosjer inne. Prøv litt senere ...»



En Gladitor 1912 modell — fører Harald Olsen

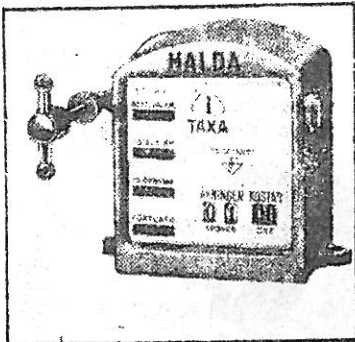
Påslaget i Oslotrafikken er i det hele tatt skremmende høyt — mener publikum. Taxi-eierne derimot har en ganske annen oppfatning. I deres øyne er det kort sagt uforskammet billig å ta drosje i dagens Oslo — utbyttet blir bare 62 kroner timen brutto innkjørt — mens den som skal betale som regel bare skriker og bølger seg...

— Etter vårt skjønn er det akkurat passe, mener Heiborg. Vi har 1100 ordinære drosjer, pluss 275 i reserver. På landsbasis dreier det seg om 5300 vogner. Dette skulle dekke behovet. Men hvis det døgnet rundt var dobbelt bemanning pr. bil, ville vi hatt allfor mange — eller rettere: Ikke levebrød nok.

— Derfor er kanskje også rekrutteringen dårlig for tida?

— Den er meget svak når det gjelder unge som vil satse på yrket. Derimot fins det folk som gjerne tar ekstrajobber med å kjøre

drosje. De kommer fra alle yrker, pluss mange studenter. Denne situasjon gjør at vi i dag får pro-



Et taksameter fra 1927 — kjøreprisene var ganske annerledes den gang...

blemer med å skaffe drosjeeiere, enda en søker ikke behøver å ha mer enn 3 1/2 til 4 år i trafikken før han får løyve. For relativt få år siden var situasjonen en ganske annen — da trengte man 15-16 år.

HØYE INVESTERINGER

— Dyre innkjøp av nye biler virker kanskje skremmende?

— Det er klart at slikt teller også. Eierne får riktignok 20 000 i refusjon i forhold til normale bilkjøp.

Men en drosje kjøres hardt, må fåle mye — følgelig trenger vi dyre og store vogner. Vi kan heller ikke bytte når det passer oss, vi må beholde bilen i minst tre år for ikke å miste refusjonen.

— Hvor mye går en drosje årlig i Oslo-trafikken?

— Jeg skulle tro omkring 75 000 km. Og da skjønner alle at vi trenger en god motor og slitesterke vogner.

Så langt dagens problemer og bilpark.

LITT HISTORIKK

Utviklingen på taxi-fronten har

vært kolossal på disse 60 åra — hva ikke minst de bilder som følger denne artikkelen kan fortelle. Det var ingen spøk å kjøre drosje i de gamle, gode dager — verken for sjåføren eller passasjerene. Kalesjen ble riktig nok rullet ned i dårlig vær. Men uansett: Kaldt og utrolig kunne det være.

Drosjetrafikk, med offentlige holdeplasser, fikk vi første gang i januar 1852. Det var Thomas Bennett, grunnleggeren av det verdensberømte reiseselskapet av samme navn, som kom til Christiania og satte hjulene i gang. Byens vognmenn var straks med på notene, hester og doninger ble et fast bybilde fra den tiden av.

I 1866 ble politivedtektene for drosjer i Christiania også gjort gjeldende for hele landet. I 1895 kom så den første automobilen til Norge. Men det varte og rakk like til 1908 før den ble satt inn i ordinær drosjetrafikk.

Selvfølgelig fikk den første eieren bråk med de gamle eierne av hestedrosjer. Publikum derimot viste stor interesse for ham som ikke brukte «havremotoren» — så det manglet ikke på jobber.

PROBLEMER NOK

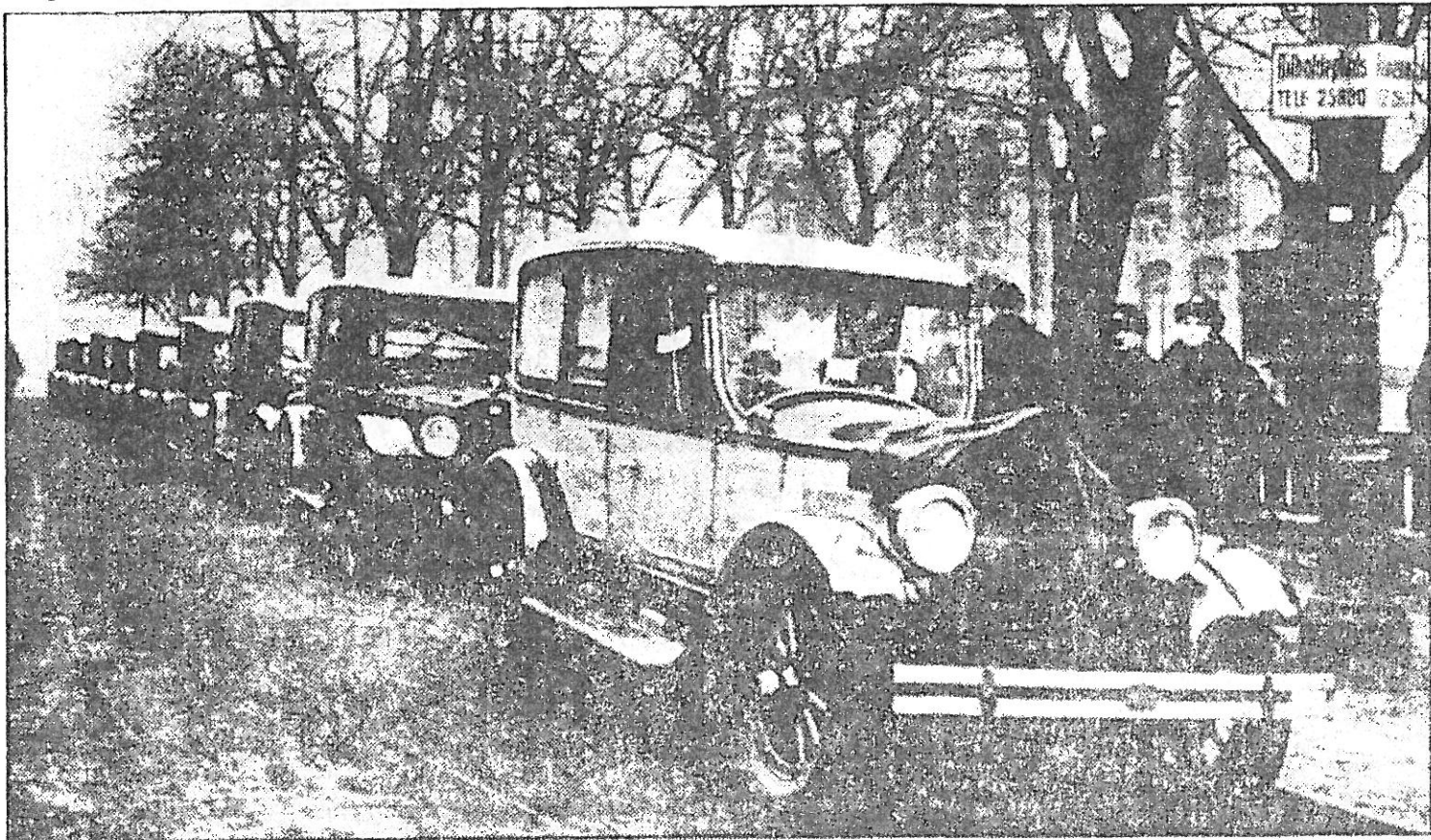
Bildrosjene var på den tid utstyrt med enten parafin- eller karbidlamper, som lett slukket under lyren.

—Fort gikk det heller ikke, verken i dagslys eller utover kvelden. Hvis en drosje ble tatt i å kjøre raskere enn 24 km i timen, fikk sjåføren et alvorlig oppgjør med politiet.

Bilringen var meget dårlig, og det var ikke noe som het løse felger som kunne skiftes etter punkteringer. Gikk det galt — og det gjorde det ofte — måtte eieren lappe eller bytte slange på stedet.

Etter 1 verdenskrig kom den virkelige store utviklingen i drosjetrafikken. Da fikk vi de kraftige amerikanske vognene som mer sto for en støyt. Alt i alt var det 3000 personbiler i 1919, nesten halvparten av dem drosjer — 1100 i alt. Og det var et imponerende tall for yrket.

Men det var først etter 2 verdenskrig at det ble innført bevilingsplikt for «ervervmessig transport av personer».



Drosjeholdeplassen i Akersgata, bak Stortinget, i 1927. Da, og i mange år framover, hadde hver drosjeeier sin holdeplass, og måtte ikke sette fra seg bilen på andre plasser.

Du får flest smil i en gammel T-Ford

Men i Granada slipper du å holde på hatten og selv mor klarer bakkestart

Da Hønefoss by feiret sitt 75-års jubileum var T-Forden Bilen med stor forbokstav — ved siden av Chevrolet. Nå når Hønefoss fyller 125 år putrer og går T-Forden like herlig! Hønefoss Auto eier dette klenodiet og bød på demonstrasjonstur forleden formiddag.

Salgssjef Leif Solbakken viste seg å mestre vognen til fullkommenhet, og vi var ikke så langt under fartsgrensen der vi suste over Steinsletta. Men i Kvernbergbakken og i bakken opp til Ruudshøgda gikk det jo heller smått. Da feide vår tids modeller forbi, og det var en merkverdighet å se hvor mange smilende ansikter det var i alle de andre kjøretøyene.

Av den grunn kan vi anbefale en T-Ford på det beste, og vi kan legge til at det ikke er noen problemer med ventilasjonen, men ellers er det nok ikke så fort gjort å lære å kjøre den.

Vognen har forresten bare to gear forover, og i første gear bråker det så en godt hører at bilen kommer.



Salgssjef Leif Solbakken moteriktig antrukket foran ekspedisjonen til Sundvollen. PR-sjef Gunnar Holm ved T-Fordens ratt.

Det ble produsert 15 millioner T-Forder fra 1908 og til 1927, og det var denne bilen som satte verden på hjul, sier PR-sjef Gunnar Holm i Ford Motor Norge. Modellen ble nesten ikke endret i løpet av disse

årene, og på enkelte måter var den langt foran sin tid. Gearkassen var eksempelvis av samme system eller prinsipp som den som i dag sitter i flaggskipet Granada automatic!

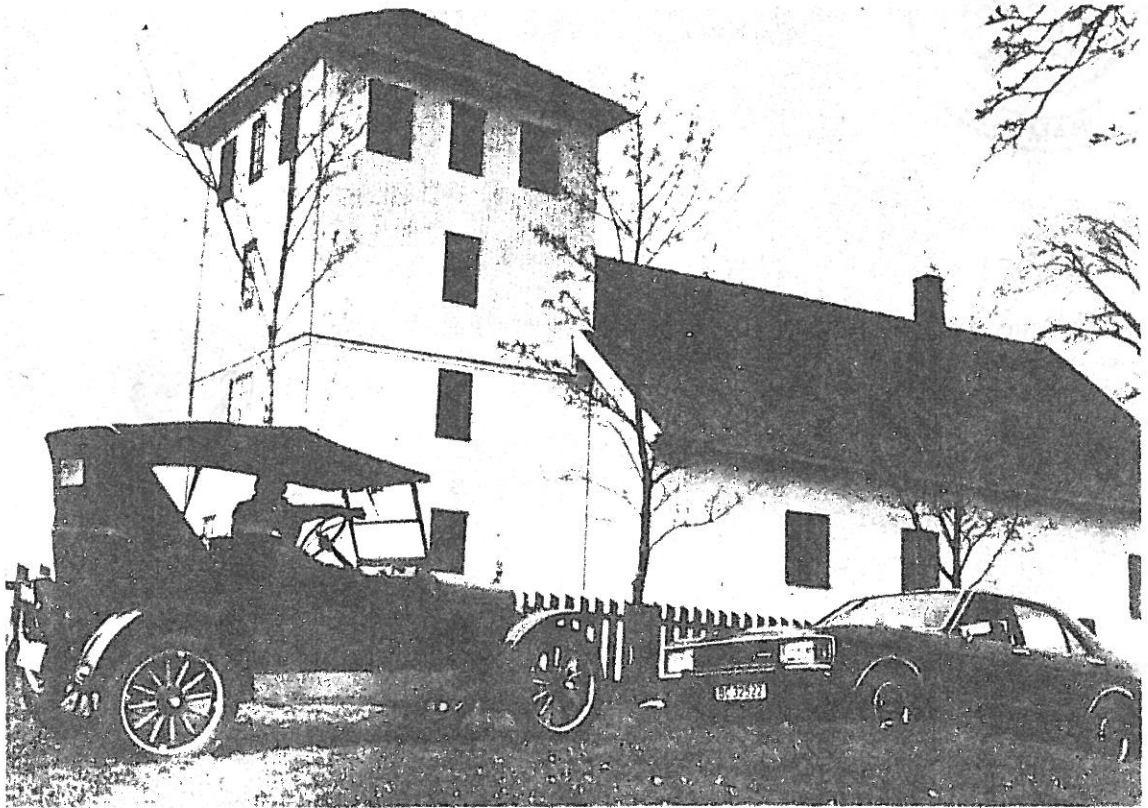
T-Forden turde vi ikke kjøre selv, for å si det som det er. Granada'n våget vi oss på. Det viste seg at det ikke er noen sak å kjøre bil med automat-kasse. Selv i motbakke blir starten silkeglatt, og vi må innrømme at utviklingen siden Henry Ford laget den første T-modellen i 1908 er påtagelig. Vi setter særlig pris på at det er blitt skikkelige bremseser, og i motbakkene kommer større motorstyrke godt med. En blåsende

vårdag kommer en ellers til at det i grunnen var en god idé å lage bilene innelukkede, og varmeapparatet er også en fin oppfinnelse.

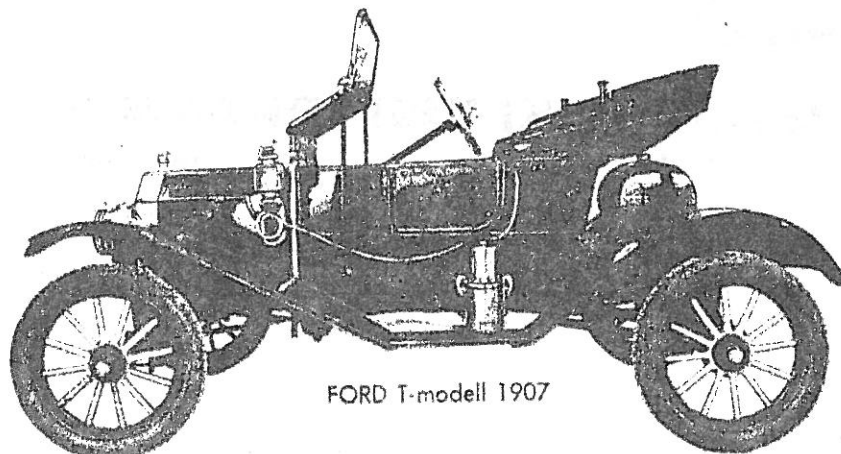
Ellers bedyrer de med teknisk forstand at dagens biler har bedre kjøreegenskaper, nesten ikke trenger service sammenlignet med veteranvognene og går både 100 000 og 200 000 kilometer uten motoroverhaling. Det hadde vært noe å fortelle gamle Henry F.

Men ikke tror vi Granada-sjåføren ser så mange brede smil som vi fikk fra Hønefoss til Sundvollen. De varmet så vi nesten ikke merket kuldingen som fór gjennom kupéen — unntatt når vi måtte holde på hatten.

Bruin



Det har vært en viss produktutvikling siden 1908 som en ser, men T-Forden ble ikke mye forandret på de 19 årene den ble produsert i 15 millioner eksemplarer. Den andre vognen er en Ford Granada med automatgir, og man nå medgir at 40 års forbedringen er noe som merkes.



FORD T-modell 1907

Til medlemmene:

MHK-DRAMMEN har forskjellige "klubbekvisitter" som medlemmene kan kjøpe. Det er styret v/kassereren som står for salget, og kjøp kan skje på møtene, eller skriftlig bestilling kan sendes klubbens postadresse.



MERKER

Jakkemerke, stoff, brodert, diam. 80 mm.	kr. 26,-
Vognmerke, messing, emaljert, -- " --	kr. 120,-
Jakkemerke, emaljert, diam. 18 mm. m/nål	kr. 30,-
- " - - " - - " - u/nål	kr. 30,-

T-SKJORTER

T-skjortene er i hvitt, og i 1. klasses trikotvare av norsk fabrikat. På bryststykket er klubbens emblem påtrykt i riktige farger, diameteren på emblemet er 19 cm.

Det leveres følgende størrelser: 8-10 år, 10-12 år, "L" (dame), "M" (50/52), "S" (stor) og XS (ekstra stor). Oppgi størrelse v/bestilling.

Pris kr. 35,-



PUTER

Putens størrelse er 38 x 38 cm, i fargene hvitt, rødt og sort med klubbens emblem påtrykt i de riktige fargene. Den har et avtagbart og vaskbart trekk, forsynt med glidelås. Puten leveres ferdig montert med stopp, klar til bruk.

Pris kr. 35,-

MOTORHISTORISK KLUBB - DRAMMEN

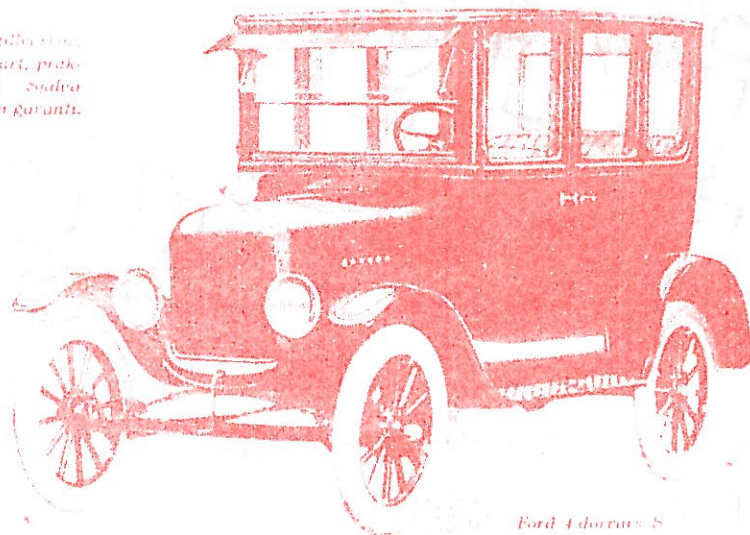
POSTBOKS 2193. (STRØMSØ)

3001 DRAMMEN

Postgirokonto 3 75 09 24

Vi kan også ekspedere pr. post mot forskuddsbetaling. Det tilkommer da et tillegg på kr. 15,- pr. pute, eller pr. forsendelse av skjorter, for å dekke emballasje og frakt.

Allt vad Ford tillverkar,
är starkt, hållbart, praktiskt
och billigt. Svalda
ordet Ford är en garanti.



Ford 4 dörrars S

Pris kronor 3.25 för
Malmö, inklusive gum-
maskott plus järnvägs-
frakt till köparens ort

KRONOR

3325

ÖPPEN ELLER TÄCKT

KÖP FORD!

Nu är rätta ögonblicket att välja
en vagn. Det finns tusentals an-
bud, men för den, som ej vill giva
lyxpriser, finnes icke längre nå-
gon tyckan. Det är blott en vagn,
som är ekonomisk, hållbar och

praktisk; det är Ford. Den 4-dör-
rars Sedan är med sin moderna,
praktiska och vackra utstyrelse den
bästa täckta vagnen för svenska
förhållanden. Därför se vi till av
dem för var och en av alla andra.

Ford

Vagnen kan köpas genom Fords reko-inbetalningssystem.
Endast hos auktoriserade Ford-försäljare och -reparatörer
garanteras äkta reservdelar och enhetliga, bestämda priser.

BÄST — BEHAGLIGAST — BILLIGAST