

Βυσδαγκάκα

Mars 2009

## STYRET 2009

<b>FORMANN</b>	<b>VIDAR NATVIG</b> VALHALLV. 23 7724 STEINKJER	Mob: 91 36 88 64 E-post: vidar.natvig@online.no
<b>NESTFORMANN</b>	<b>KJELL IVAR HALTVIK</b> HOLMEN 7624 EKNE	Mob: 9541 24 16 E-post: i-halt@online.no
<b>STYREMEDLEM</b>	<b>TERJE ARNEVIK</b> BÅLHAUGVN. 38 7670 INDERØY	Tlf: 74 15 46 83 Mob: 91 18 44 66 E-mail: ter-arne@online.no
<b>SEKRETÆR</b>	<b>IVER BJARTAN</b> ALFHEIMVEGEN 26 7715 STEINKJER	Tlf: 74 16 39 55 Mob E-post: ibjartan@hotmail.com
<b>KASSERER</b>	<b>ARILD EGGE</b> ALFHEIMV. 32 7715 STEINKJER	Mob: 99 73 61 57 E-post: <a href="mailto:arild.egge@ntfk.no">arild.egge@ntfk.no</a>
<b>MC-OPPMANN</b>	<b>STEINAR RØSTAD</b> HANSKEMAKERGT 7 7650 VERDAL	Tlf. 74 07 65 71 Mob: 95 76 22 84 E-post: steinarr@vktv.no
<b>FORSIKRINGSKON TAKTER</b>	(BIL) Trygve Sandberg Vangen 7620 Skogn (MC) Svein Holmstad Fredrik Nilsensv. 6 7650 Verdal	Tlf: 74 09 58 73 Tlf: 74 08 56 44  Tlf: 74 07 61 20
<b>RUNDSKRIV</b>	REDAKSJONSKOMITE: <b>VIDAR, STEINAR, IVER OG HARALD</b>	
<b>HJEMMESIDE</b>	KONTAKTPERSON: <b>HARALD SAKSHAUG/VIDAR NATVIG</b> <a href="http://www.ntmf.no">http://www.ntmf.no</a>	
<b>KONTINGENT</b>	Hovedmedlem: Husstand /familiemedlem: F O R F A L L: 15. MARS	kr 200,- pr.år. kr. 30,- pr.år.
	<b>BANKGIROKONTO:</b>	<b>8673 20 60202</b>
<b>ADRESSE, Innbetalinger</b>	NTMF v/ ARILD EGGE Alfheimsv. 32 7715 STEINKJER	
<b>Organisasjons- nummer</b>	990209820	
<b>ISSN 1891-1196</b>		

# FORMANNEN HAR ORDET

Nytt år med nytt styre, men ikke så mye er endret med det. Vi er jo en forening som er godt innkjørt etter mange års virksomhet og mange mener vi ville ha godt av litt nytt blod og noen nye unge medlemmer. Jeg er jo for så vidt enig i det, men det er like viktig at de gamle medlemmene står på fortsatt og at vi holder på med de gamle gode tingene.

Årsmøtet ble avviklet tirsdag 3. februar. Det omtales ett annet sted i bladet. Jeg takker for at jeg har fått foreningens tillit til å fortsette ett år til. Det er givende å få arbeid for en forening med så aktive medlemmer og gode aktiviteter. Dette gjør at vi som fronter for foreningen utad som for eksempel mot Nord Trøndelag kulturvernråd, offentlige myndigheter, LMK sentralt mv., synes det er moro og givende! Og vi er stolte av hva vi har fått til i fellesskap!

Jeg nytter også høve til å takke det gamle styret for godt samarbeid og god innsats i 2008. Takker spesielt til de som har valgt å ta seg en pause fra styrejobb, for den store innsatsen dere har gjort for NTMF. Ønsker de nye styremedlemmene velkommen i laget og håper at de vil trives. Vi har mange interessante saker foran oss så det vil ikke bli noe hvilehjem!

Styret er i gang med å drøfte programmet for 2009 og hvilke oppgaver vi skal ta fatt på. Vi er inne i Kulturvernåret og dette betinger at vi får til gode opplegg for løp og treff, der vi er sammen med andre som driver med å ta vare på kulturminner. Det kommer også nye friske midler knyttet opp mot kulturvernåret. Hvordan kan NTMF og vår forening i samarbeid med andre som jobber med kulturminner få tak på noen av disse midlene og sette de i god virksomhet i vårt fylke? De som har tanker om slike tiltak må ta kontakt med styret omgående. På årsmøtet ble Fargo melkbil nevnt og vi drøftet også så vidt andre samarbeidsprosjekt med Egge museum. Vi må ikke glemme resten av vårt distrikt! Er det noen som har tanker om satsninger i Verdal-Levanger-Skogn området så kom fram med det!

Med dette nummer av medlemsbladet ligger det et innbetalingskort, og jeg ber gamle som nye medlemmer om å bruke dette. Kontingenten er som før kr 200 for hovedmedlem og kr 30 for familie.

**Husk og meld fra om dere får tilgang til e-post!!!!**

Hilsen Vidar

## NTMF's årsmøte 2009

Ca 40 medlemmer var møtt fram til årsmøte som ble avholdt 3. februar på Tinden i Verdal. Steinar var møtt fram i god tid og var i gang med trakting av kaffe da medlemmene innfant seg. På tross av god kaffeduft og at Sissel hadde sendt med sjokoladekake så var det ingen som fikk kaffe før årsmøtesakene var unnagjort. Årsmøtet var kanskje av den grunn raskt avviklet og alt gikk etter skjema: Årsberetningen, regnskap og forslag til budsjett 2009 vedtatt uten endringer av noe slag. Det var enighet om at man i det nye styret burde få utarbeidet en inventarliste for foreningens eiendeler og avtaler. Likeledes at det bør utarbeides en ny matrikkel.

Valgkomiteens forslag gikk gjennom uten merknad og slik ser det nye styret ut:

Vidar Natvig formann valgt for 1 år

Kjell Ivar Haltvik, nestformann, valgt for 2 år

Terje Arnevik, styremedlem, ikke på valg

Iver Bjartan, sekretær, ikke på valg

Arild Egge, kasserer, valgt for 2 år

Steinar Røstad, MC oppmann, valgt for 2 år

Ola Svarva, revisor, valgt for 2 år

Per Hatling, revisor, ikke på valg

Trygve Sandberg, valgkomite, valgt for 2 år

Atle Bardal, valgkomite, ikke på valg

Under påfølgende medlemsmøte ble det lagt opp til drøfting av følgende saker:

Det nye styret forsøker å få dannet tre arbeidsgrupper for å få flere med i arbeidet med de saker som foreningen har på gang, redaksjonskomité for medlemsblad og hjemmeside, komité for avvikling av løp og treff samt komité for Fargoprojektet. Dette fikk tilslutning blant de frammøtte medlemmene.

Steinar Røstad hadde foreslått at det kjøpes inn videokanon som kan brukes under medlemsmøter mv. Det gamle styret hadde drøftet saken og var kommet til at man kanskje burde vurdere flatskjerm som alternativ. Under drøftingen kom det fram synspunkter som peker i begge retninger, så det får bli opp til det nye styret å finne ut hva som er best. Vi har jo økonomi til begge deler om det skulle bli løsningen.

Medlemsmøtet ble også bursdagsselskap for Vivinus!

## 100 årssdag for Vivinus

Tekst og foto: Vidar

**De lærde strides om Vivinus er en 1908 eller 1909 modell? Da fant formannen ut at det måtte passe fint å markere 100 års dagen for denne bilen under NTMFs årsmøte i 2009.**

Da årsmøtet var avviklet kom det først kaffe og pizza på bordet og deretter en stor fin lukket valnøttkake som Baker Nervik hadde pyntet med et flott bilde av Vivinus. Kaka var ikke bare fin, den smakte også godt. Pressen var invitert til feiringen og journalist Elin Lorvik fra Verdalingen møtte fram og ga saken god dekning i Verdalingen for 7. februar. Vi har senere også fått oppslag i Steinkjeravisa.

Formannen ville gjerne at alle som hadde stått i for å få gjennomført dette store prosjektet skulle trekkes fram ved denne anledningen! Dette er det svært mange av foreningens medlemmer samt også en del utenfra som har vært med på, så da hadde det blitt fullt rundt kakebordet. Han ba derfor om forståelse for at han trakk fram Bjarne og John for den innsatsen de gjorde i siste fase og som sikret at bilen kom på vegen til Postrutejubileet.



Formannen kunne ellers fortelle at en e-postmelding til Stephanè Vivinus hadde gitt som resultat en trivelig hilsen fra henne vedlagt bilder som vi ikke har sett før av Vivinusbiler. Hun sendte også med en 25 siders artikkel om flymotorhistorie. Artikkelen er riktig nok på fransk, men vil allikevel kunne bli nyttig stoff for bladet framover. Det triveligste med hilsningen fra henne slik formannen så det, er at hun nå har begynt å få kontakt med flere rundt om i Europa som har kjennskap til historien om sin bestefar og hans virke bl.a. som bilkonstruktør. Dette kan bli til stor nytte for oss framover for å dokumentere historien om vår Vivinus og om konstruktøren.

### **Siste nytt om Aleksis Vivinus (stoff hentet fra Wikipedia)**

Alexis Vivinus (1860-1929) virket i tiden fra 1899-1912 i Ateliers Vivinus S.A. of Schaarsbeek, Brussels. I 1890 åra drev han med sykler og ble senere importør av Benz biler. Fra 1895 startet han produksjon av egne små biler. Disse hadde 785cc encylindret motor og med to gear hvor utvekslingen foregikk med beltedrift. Eksempel på slike "voiterette" gjengis nedenfor som ett av de nye bildene som kom fra Stephane nå. Disse bilene ble også laget på lisens og solgt gjennom firmaer som New Orleans i England, Georges Richard i Frankrike og De Dietrich i Tyskland. Fra 1907 begynte han i liten skala å bygge mer konvensjonelle biler og nå med fire cylindret motor. Samtidig som han forsøkte seg med motorsykler og flymotorer. Firmaet gikk inn i 1912 og ble overtatt av Fabrique Automobile Belge. Aleksis Vivinus gikk senere over til Minerva som vi kjenner som en stor produsent av luksusbiler i Belgia.

### **Siste fra Stephanè**

Bilder og ikke minst artikkelen om flymotorer vil bli studert og jeg vil komme tilbake med stoff om dette i senere nummer av bladet. Her tar jeg med bilder av to biler som er fotografert i 1899.





Kanskje er det Aleksis Vivinus som er en av personene på bildene?



Fra før har vi dette bildet som tydeligvis er en mer forseggjort bil

# Klubbinfo

## **På styremøte torsdag 12.februar hos Steinar ble følgende saker drøftet:**

Vi avklarte bl.a. at vi ikke har tid til så mange styremøter, men vil forsøke å avklare ting over e-post. Men alle styremedlemmene er pliktig til å si fra når de mener det er behov for å avklare saker og avholde styremøte.

Ut fra drøftingen i årsmøtet foreslår styret at det opprettes:

**Redaksjonskomité** for medlemsblad og hjemmeside. For å få bedre ballanse mellom bil og MC stoff og for å få bedre oppdatering av hjemmesiden, vil redaksjonskomitéen bestå av følgende: Vidar, Steinar, Iver og Harald.

**Arrangementskomité for løp og treff:** Terje, Kjell Ivar, Mats og Vidar.

**Verdalsracet** er som før et ansvar for MC-oppmannen og hans hjelpere.

**Prosjektkomité for Fargo** samt andre arbeider med foreningens kjøretøyer: Bjarne, John, Kjell Ivar og Per. Vidar vil holde tak i kulturminneprosjektene: Melkeruta på Egge og "Fenka".

## **Innkjøp av videokanon eller flatskjerm eller begge dele?**

Den økonomiske situasjon vi har gjør at vi står fritt til å velge hva vi synes er mest tjenelig for foreningens virksomhet. Vi innhenter tilbud på egnede apparater.

## **Inventarfortegnelse 2009**

Gikk gjennom de to fortegnelsene vi har og kom til følgende konklusjon: Vi samler det vi har av bøker og tidskrift på møtelokalet på Brannstasjonen. Særlig viktig å sikre oss en hel omgang med egne medlemsblad. Ting som vi ikke ser oss tjent med å ha fortsatt selges eller skrotes.

Til neste årsmøte settes opp en komplett liste over eiendeler, avtaler mv.

## **Arbeid med å få Namdalen mer med i foreningsinteresseområde**

I dag har NTMF medlemmer fra Snåsa og Namsos og dette blir dermed som en yttergrense mot Namdalen. Namdal historielag ved sin formann Arne Bjørhusdal ønsker at vi skal arbeide for å få medlemmer fra resten av Namdalen og at vi legger opp til arrangement der.

Vi var enige om at formannen undersøker med Grong og omegn Veteranklubb om de eksisterer og om de kan være interessert i samarbeid med oss, f..eks. at vi har en noen felles arrangement gjennom året? Vi må av hensyn til de store avstander baserer oss på at de to foreningene har separate møter gjennom året. Formannen tar også nye kontakter med medlemmer fra Namsos for å høre om de ser mulighet for å skaffe nye medlemmer fra Namdalen. (Lengre bak i bladet er det en artikkel som viser resultatet av kontaktene.)



### **Samarbeidet mellom NTMF og Egge museum-formalisering? Utvidelse?**

På årsmøtet ble det spurt om vi har noen formell avtale med Egge museum og det måtte vi bare innrømme at det har vi ikke. Vi har vel heller ikke sett dette som noe stort behov, da samarbeidet er utmerket og da vi møter stor velvilje fra alle ved Egge museum.

Vi har jo på sikt ønske om at våre kjære kjøretøyer (bussen og Vivinus) får det best mulig og da tenker styret på plass og utstillings forhold. Sånn som det er i dag så kan det til tider være nokså trangt for kjøretøyene og de blir stående sammen med traktorer og landbruksredskaper. Det ideelle hadde jo vært at våre kjøretøyer og Egges Fargo samt noen av våre private kjøretøyer kunne vært samlet i et eget bygg og da gjerne i et miljø som tok seg av å framstille motorhistorie og alt som hører til. Vil vi se et slikt anlegg så kan vi det på Jamtli i Østersund, der det er bygget opp en bensinstasjon med gamle skilt og pumper og der det er verksted- og utstillingslokaler. Formannen fikk i oppdrag å drøfte et slikt anlegg med folkene på Egge museum. Dette ville gjort mye for å gi dette museet en ansiktsløftning, og NTMF en utrolig fin base for sin virksomhet.

Nå er det vel de som mener at vi allerede har lagt alt for mye av vår virksomhet til Steinkjer og gjerne hadde sett at det ble satset andre steder som for eksempel i Levanger-Verdal. Vi bør av hensyn til disse røster ta opp en brei diskusjon om hvor vi har mulighet for å få til den beste løsningen for NTMF på lengre sikt? I Levanger har man gjort en viss satsning på Hveding Auto, men hva vil skje framover med dette? Hva vil skje med Piccoloen? Er det noen som tar ansvar for disse klenodiene? Formannen tar kontakt med de som står for Hveding Auto for å høre hvordan det går med dette prosjektet og om det kan være aktuelt for NTMF å samarbeid nærmere med dem?

Er Stiklestad et sted for NTMF i framtiden? Formannen legger opp til en noe lengre debatt om disse spørsmål og vi fikk tatt starten i dette møte. Ett samarbeidsprosjekt med Egge museum ble vedtatt gjennomført omgående, nemlig Melkeruta på Egge. (Se sak lengre ute i bladet)

En annen side ved denne saken er at vi har flere som ønsker å komme i gang med beslektede anlegg. Jeg kan nevne Martin Friberg som er ute etter penger til å kunne bygge utstillingslokaler for sine traktorer. Han skulle absolutt hatt hjelp av det offentlig for å komme videre. Det samme gjelder Svend Otto Søyseth som ønsker å bygge brannstasjon og bensinstasjon ved sitt anlegg i Vududalen. Begge har spurt meg om hjelp og det er vel ikke stort annet jeg kan gjøre enn å henvise dem til NTFK og de som arbeider med kulturminner og næringsvirksomhet der. Kanskje vårt nye medlem Kolbein Dahle kan være en person vi kunne dra nytte av i denne sammenheng?

**Eventuelt:**

- a) Landsmøtet LMK avvikles 7. mars. Formannen var stemt for å møte, men har fått møtekollisjon. Andre i styret ble oppfordret om å delta. Vi kan reise en eller to. En får vi dekket utgiftene for fra LMK`s reisekasse.
- b) Norgesløpet som i år foregår på Møre kunngjøres gjennom bladet og hjemmesiden.
- c) Redaksjonskomiteen takker ja til Harald sitt tilbud om å holde kurs for en engere gruppe som ønsker å lære å legge inn ting på nettet/hjemmesiden.
- d) Styret var enig om at vi fortsatt skal ha jubileumsboka liggende i agentur på bokhandlene. Vi tar kontakt med bokhandlene og får ut penger for det salg som har vært til i dag, og avtaler videre samarbeid.
- e) Det kom opp forslag om at NTMF kjøper inn en større biltilhenger som egner seg for å transportere større biler som Vivinus, bussen samt biler i medlemmenes eie. Dersom vi går til et slikt kjøp må vi sikre at hengeren er i forsvarlig stand til en hver tid og at utleiesystemet virker. Hengeren må stå hos en person som har det daglige tilsyn og ansvar for denne. Kjell Ivar undersøker saken.

*Utgangspunktet for drøftingen framover må være at det nå i Kulturminneåret er avsatt mye midler til å ta vare på dagliglivets kulturminner. Hva gjør vi for å sikre oss litt av disse midlene til vårt område? Styret går inn for:*

## **Kulturminneprosjektet: ”Melkeruta på Egge”**

*I Kulturminne året vil det bli stilt til disposisjon en del midler for å få tatt vare på noen av dagliglivets kulturminner. Noe mer dagligdags enn melkerampa skal man nå leite lenge etter. Vi skal i gang med å restaurere Fargo melkbil fra 1947- hvorfor ikke lage en melkerute med melkeramper?*

Derfor kom ideen om at NTMF i samarbeid med Egge museum og Egge barneskole bygge og utplassere inntil fire melkeramper. Melkerampene plasseres slik at de får fram litt av den gamle tradisjonen som melkerampene hadde som kontaktpunkt mellom bygda og inn mot senteret i kommunen, samlingssted for barn og unge samtidig som de var stedet man slo opp plakater om ting som skal skje i bygda.

Melkerampene tenkes å bli utgangspunkt for en melkerute der Egge museums Fargo melkebil fra 1947 inngår. Rampene plasseres i samråd med grunneiere, vegmyndigheter, Steinkjer kommune, Egge skole m.fl. I utgangspunktet foreslås følgende plasseringer:

- Ved parkeringsplassen for Egge museum.
- Ved busslommen ved Egge barneskole.
- Ved Østbyfossen
- Ved avkjørselen til Lund gård ved veg til Sør-Beitstad.

Ved familiedager, skoledager på Egge museum kjører Fargo lastebil denne melkeruta og man forsøker å få fram den stemningen som rådde da slike melkeramper var i daglig bruk og da de var kommunikasjons- og servicested for folk som trengte å få gjort sine tjenester ved apotek, postkontor, butikk og bank i tettstedet.

Samarbeidet innrettes slik:

NTMF sørger for å få fram nødvendige planer og tillatelser. NTMF sørger også for at Fargo melkebil blir i trafikkmessig stand. Vi maner opp bil og kjører melkeruta på Familiedag og ved andre arrangement på Egge museum. Egge museum bygger fire melkeramper og plasserer disse ut på godkjent sted. Museet vedlikeholder rampene og har tilsyn med at områdene rundt disse holdes i god orden. Både i arbeidet med bilen og rampene får vi med barn fra Egge barneskole slik at de får eierskap til kulturminnet.

Det søkes om kr 10000 fra Kulturminnebevilgningen til gjennomføring av prosjektet i 2009. Søknad er til behandling. Prosjektet er avtalt med de berørte parter. Restaurering av Fargo er som kjent allerede i orden, og arbeidsgruppen for Fargo mv. er i virksomhet.



**Utvalg av melkeramper. Det finnes sikkert bilder og minner om melkeramper som var vanlig på Innherred. Finn fram og hjelp oss med å få fram en god og tradisjonell type.**

## Prosjekt "Fenka" restaurering av gammel fengselcelle

**I Kulturminneåret 2009 søker vi om midler til å få "Fenka" i god gammel stand. Dette er et arbeid som vi skulle ha hivert oss over tidligere, men nå må det bli alvor.**

NTMF har restaurert Steinkjers gamle brannstasjon og byen første brannbil. Det gjenstår nå å sette "Fenka" (en av arrestcellene) i den stand den var under bruk på 1928-75. Vi har tidligere alliert oss med pensjonistlaget til politiet som hadde flere personer som passet på de innsatte i sin tid. For å få prosjektet koplet opp mot ungdom har vi inngått samarbeid med Steinkjer voksenopplæring som har sine lokaler like ved. Elevene her er hovedsakelig innvandrere slik at vi dermed får kontakt med ungdommer fra innvandrer miljøet.

Vi startet med å invitere pensjonert lensmann Jostein Melgård til kaffe på Brannstasjonen. Han fikk med seg Kjell Borg, Sture Lindgren og Geir Revhaug. Og fra oss møtte Per Hatling og undertegnede. Etter kaffe og mimring var tiden inne til å bestemme hvordan Celle 2 burde innredes for at den skal bli mest mulig lik cellene slik de var da "Fenka" var i bruk helt fram til 1975.

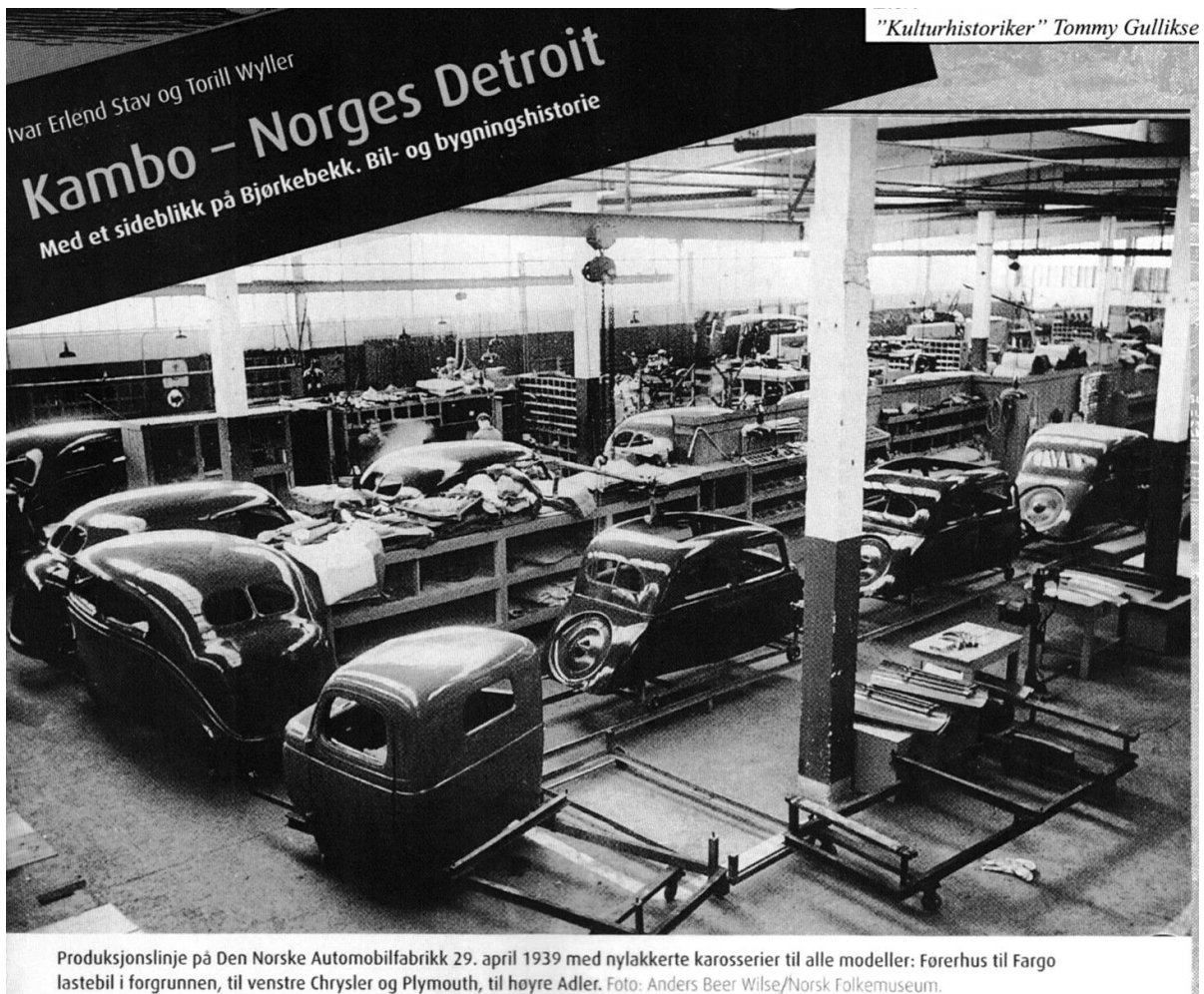


Cellen må pusses opp og det må lages ny innredning som brisk. Også dør og vindu må gis en tidsmessig utforming og funksjon. Ellers må det kjøpes utstyr som var vanlig i slike celler, det kan være bønne, vaskestell mv.

Brannstasjon og brannbil vises fram som kulturminner flere ganger pr år og anlegget blir fullstendig når "Fenka" også kan vises fram i sin opprinnelige fasong. Tirsdag 5. mai inviterer vi Steinkjers befolkning til omvisning i brannstasjon og den gamle arresten. På plassen utenfor blir det stor fortauskafe med kaffe og vafler. Det er derfor viktig at arbeidet med "Fenka" gjennomføres i løpet av vårvinteren.

## Restaurering av Fargo

Som kjente har Tine stilt i utsikt kr 30000 til Egge museum for å få restaurert Fargo melkbil fra Røra. Egge museum har bedt NTMF om å gjøre arbeidet, og stiller kr 30000 til dette formål. Det utarbeidet en plan for arbeidet og denne vil bli presentert for Egge museum og for Tine. Bjarne, John og Per tar prosjektansvar, og da vet vi at det er i beste hender!

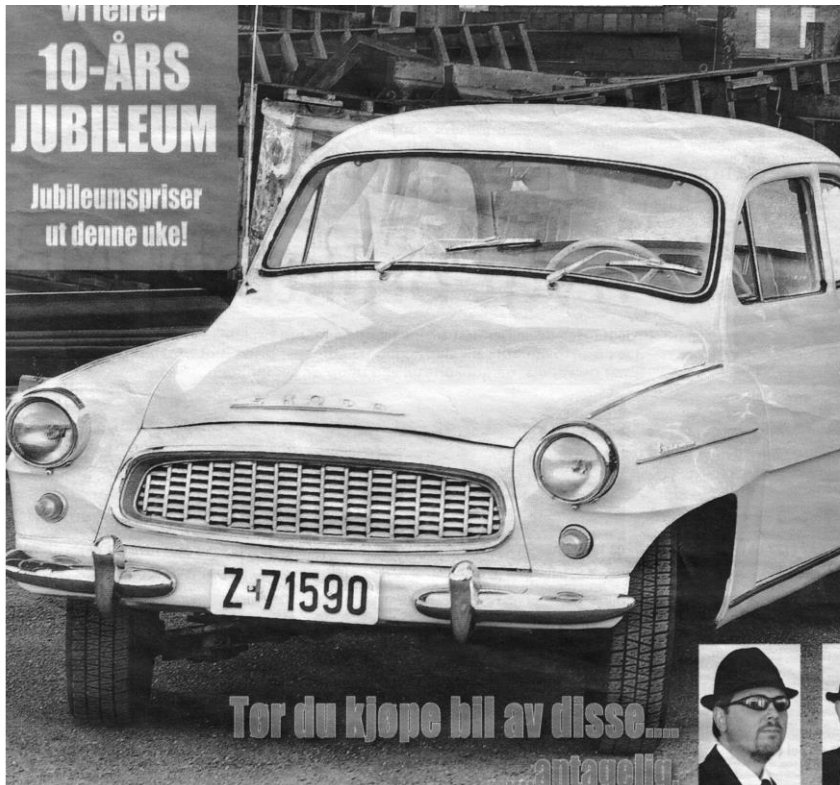


Bildet ovenfor viser bilproduksjon ved Den norske automobilfabrikken i 1939. Bl.a. er en Fargo lastebil under oppbygging i forgrunnen. Den store personbilene til venstre skal være en Chrysler og en Plymouth. Rekken til høyre bak søylen er Adler.

## Oluf Larsen-en bilveteran som tevlet med Trond Schea

Tekst og foto: Vidar

Oluf Larsen er pensjonert lærer i verkstedfag ved Egge v.g.skole. Han har gjennom et langt liv vært interessert i alt som har med motor å gjøre og kanskje spesielt biler. Da jeg kom innom han her om dagen så var han ivrig og skulle vise meg et bilde av en Skoda Octava 444, han hadde klipt ut av Trønder Avisen. ”Sånn Skoda hadde jeg, og bedre bil skal du lete lenge etter” sa Oluf og viste annonse fra Madsen bil i Verdal.



Jeg hadde hørt før at han bl.a. deltok på rally med sin Skoda så jeg bestemte meg for å få litt nærmere greie på dette. Oluf hadde jo ved flere anledninger stilt opp for NTMF bl.a. dreid messinglokket til radiatoren på Vivinus. Nedenfor ser vi bilde av han foran en av de fine verkstedmaskinene han har på sitt verksted i sokkelen på huset. Her hadde han mange fine stunder, men de siste årene har han måtte kutte ut alt slikt arbeid p.gr.a. sviktende helse.

### Olufs historie som rallyfører

Oluf er født og oppvokst i Narvik. Da han bodde i Mo i Rana 60-tallet kjøpte han seg en Skoda Octava og med denne ble han ivrig med og stiftet en forening i Mo i Rana som bl.a. drev med kurs i bilkjøring på is og da også israce. Han var formann i klubben i mange år. På hans tid i Mo i Rana begynte man å anlegge en bilcrossbanen på Røsvold ved flyplassen. Dette var et aktivt anlegg inntil banen

ble flyttet inn på området til Storforshei gruver. (Det er fra denne banen vi ser opptakene i Jan Erik Larsens program: Autofil på TV).

Skodaen ble både brukt til privat kjøring samt i løp. Etter hvert ble motoren trimmet noe bl.a. ved at det ble innsatt ventiler med doble fjærer og topp med doble forgassere. Dette var deler som han fikk av importøren, men ellers måtte han skaffe alt selv. Dette var i en periode da dekk med pigg var på tur inn for fullt. Konkurrentene fikk slike dekk av firma, men Oluf måtte finne sin egen løsning. Han sveiste sammen kjetting med skikkelige pigger. Disse kjettingene ble lagt på mens dekket var lufttomt. Når dekket ble pumpet opp satt kjettingene som om de var en integrert del av hjulet.



Is race foregikk på banen på Røsvold, men helst på vann rundt i distriktet bl.a. på Rømsvatnet over grensen mot Tårnaby i Sverige. Disse stevnene foregikk på vårvinteren og det var mange tilreisende deltakere og tilskuere. Bl.a. husket Oluf en deltaker fra Namsos som het Hammer som vant vandrepokalen etter å ha vunnet tre løp på rad. Selv hadde Oluf to napp i samme pokal, men ble slått av Hammer. I alt kjørte Oluf ca 10 løp over en periode på 5-6 år.

Han deltok også på løp på grusbane og en gang stilte han på Leangen i Trondheim. Her stilte han på startstreken med ingen ringere enn Trond Schea. Også Kjell Gudim var med i dette løpet. Begge er sterke navn i norsk bilspport. På et løp ca fire mil fra Mo i Rana fikk han motorhavari før løpet kom i gang. (En ventil hengte seg opp). Nå var god råd dyre! Han og hjelperen gjorde en midlertidig reparasjon og kjørte så den lange veien til verkstedet i Mo. Her fikk de skiftet til ny topp i full fart og så bars det av gårde til banen igjen. De rakk akkurat fram i tide til å stille til start og Oluf vant sitt heat.

Ca år 1970 flyttet Oluf til Trøndelag og han stiftet familie og bygde hus. Nå ble bilrace lagt på hylla, Skodaen byttet i en Opel Rekord og alt roet seg noe ned. Oluf har gjennom mange år vært en god støttespiller for oss i NTMF og har stilt som interessert tilskuer når vi har hatt løp og treff. Nytter høve til å takke han for innsatsen og håper at han vil være med på noen av arrangementene våre i sommer

## Fra motorsykkelens barndom

Fritt etter Tony Middelhursts bok ved Vidar

Tony Middelhurst ga i 1988 ut en billedbok om motorsykkelens første år. Boka er skikkelig interessant og nedenfor vil jeg kort gjengi noen hovedpunkter. For de som vil se fine bilder og lese trivelig motorhistorie, anbefaler at de skaffe seg boka eller de kan få låne den av meg. Den heter: The pictorial historial of Motorcycling.

Tony gjør ikke krav på å gi et fullstendig historisk bilde, men mer et kort innblikk. Det er som han sier ikke så unaturlig at man ganske fort begynte å se på mulighetene for å få til en motorisert framdrift av sykkelen i tillegg til eller i stedet for den sparkingen med beina som syklingen første beste i. Første sykkelen var jo nærmeste en planke med ett hjul i hver ende, uten bremses eller andre tekniske innretninger. Det gikk mange år fra man fant opp denne sparkesykkelen til man fikk noen slags pedaldrift. Han mener at man fikk en form for motordrevet sykkel 30-40 år før man fikk de første pedaldrevne syklene.

Forsøk på å drive fram en tohjulet doning ved hjelp av en dampmaskin er kjent fra ca år 1820 i Frankrike. Det var også en franskmann som fant opp pedal og krankprinsippet. I desember 1868 patenterte L.G. Perreaux den første sykkelen med ensylindret alkoholdrevet motor. Framdriften var en remskive koplet til bakhjulet og med en vanlig pedaldrift på forhjulet. Under en testkjøring i 1869 oppnådde man hastighet opp mot 15 km/t.

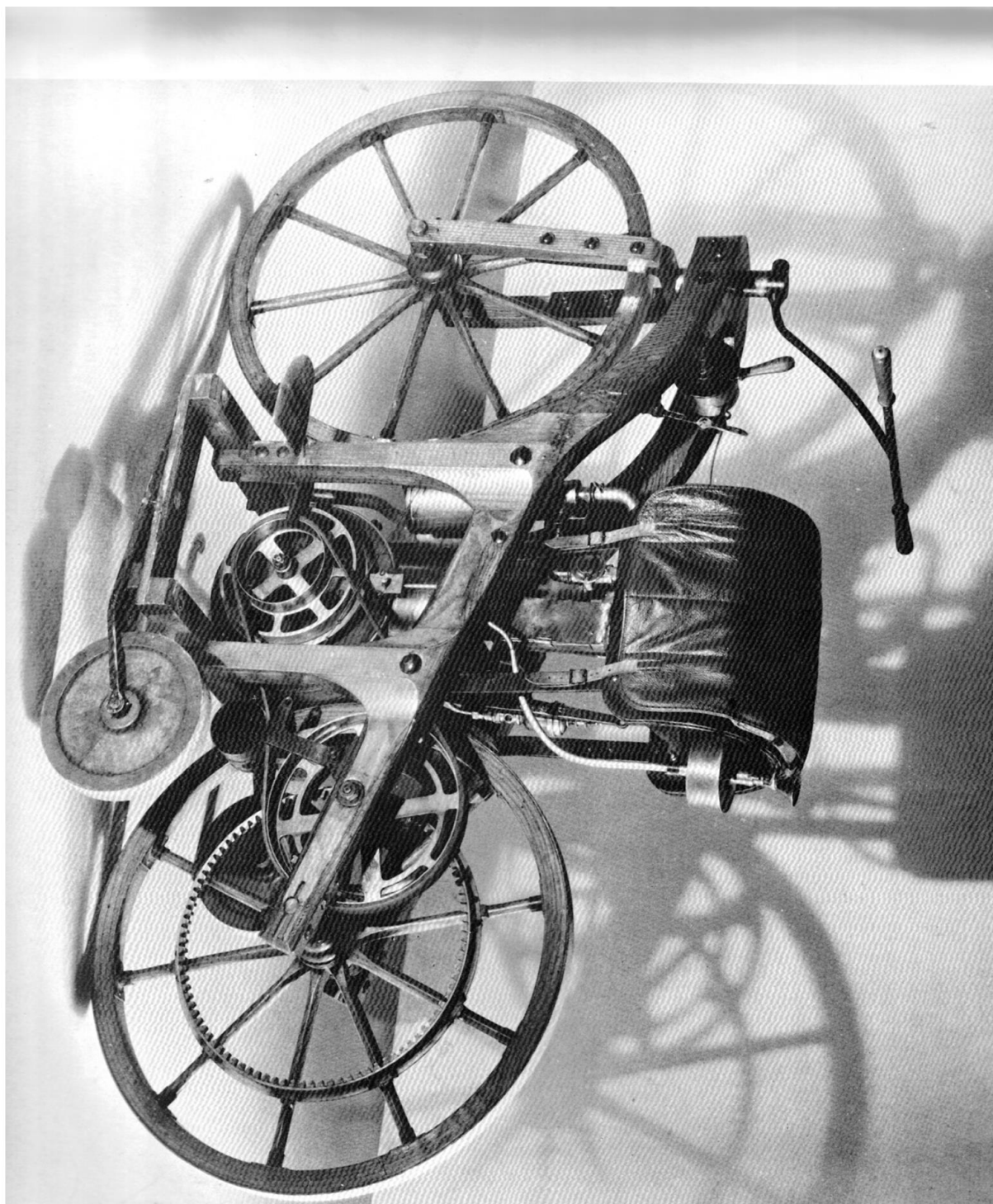
I England var man i denne perioden nokså lammet av den såkalte "Red Flag Ackts", som forlangte at alle mekanisk drevne kjøretøyer skulle bemannes med et lag på minst tre personer og der en med rødt flagg skulle springe ca 50 meter foran kjøretøyet for å advare andre trafikanter. På tross av dette patenterte Sir Dugald Clerk i 1880 en motordrevet sykkel med en totaktsmotor.

Ellers var det vel uten tvil i Tyskland og Italia at forsøkene skyter mest fart i 1870-årene. Tony betegner Gottlieb Daimlers modell fra 1885 som den første riktige motoriserte sykkel. Som bildet på motstående side viser så var ramme, hjul og mye mer laget av treverk. Sykkelen var uten noen form for fjæring. Sete var en skinnpute som en sadel lagt over en jernkonstruksjon. Man kan vel lett tenke seg til hvordan kjørekomforten var på de hopete grusvegene som fantes da. Motoren var ensylindret og med volum på 264 ccm og luftkjølt.

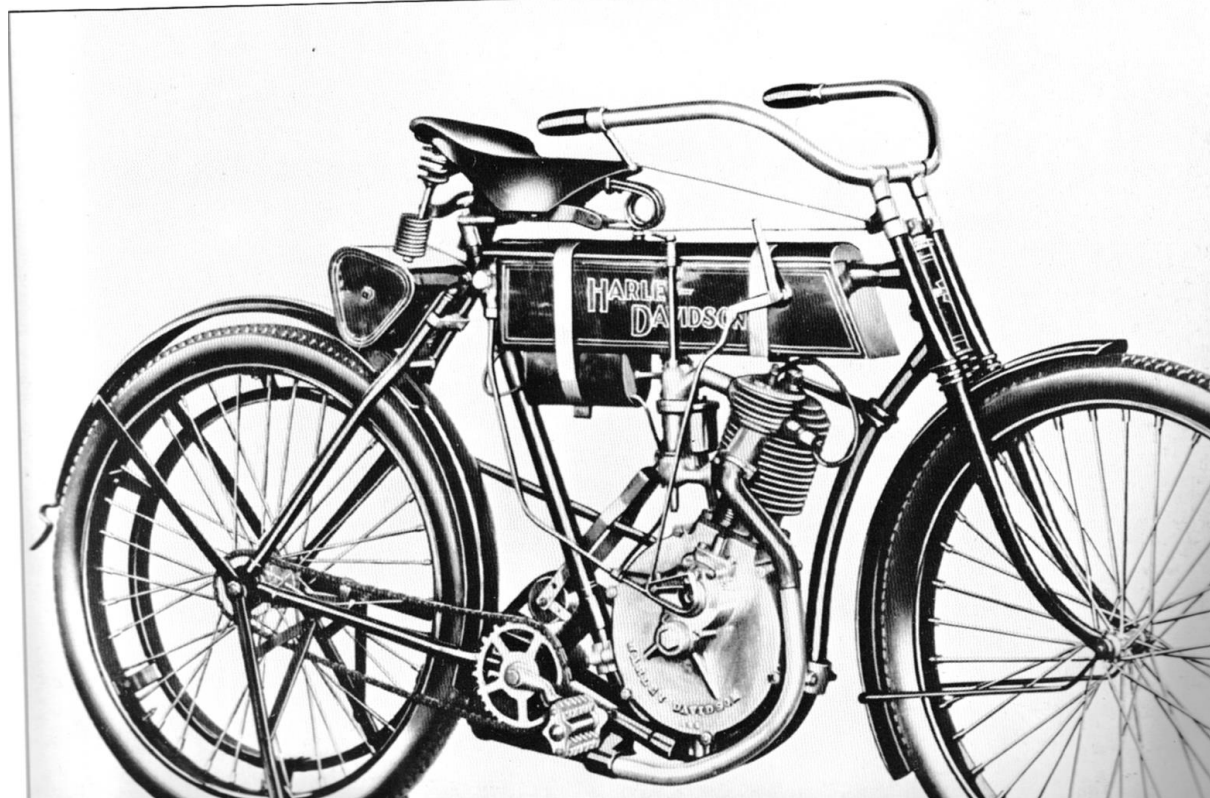
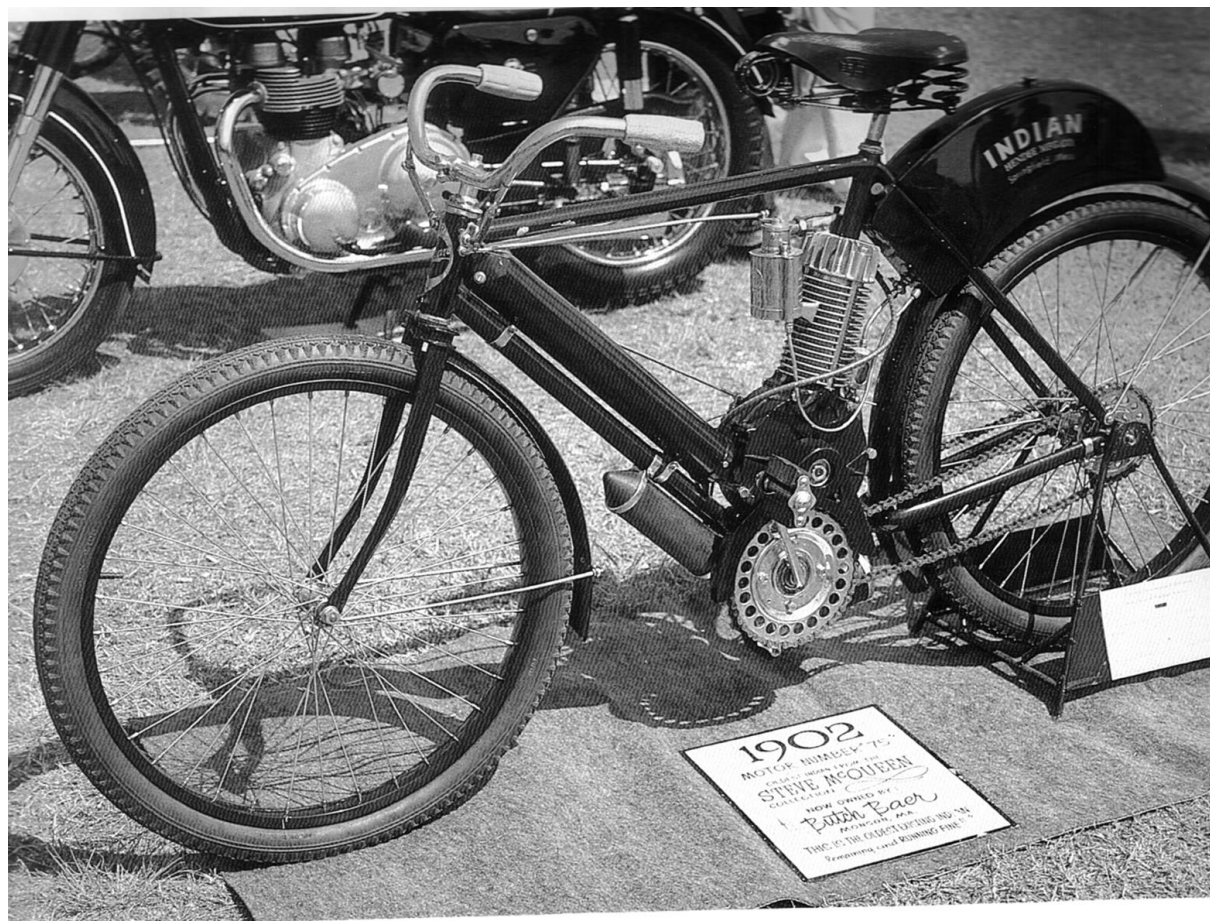
Hvordan Daimler ellers løste de forskjellige tekniske utfordringer han sto ovenfor, framgår ikke av boken. Kanskje noen av klubbens medlemmer sitter



med opplysninger om dette og kan bringe stoff om dette i et senere blad eller som et program på et medlemsmøte. Dere er hjertelig velkommen!



**Her ser dere et foto av Daimlers motorsykkel fra 1885.**  
Nedenfor to godbiter til fra boka. Øverst en Indian fra 1902:



Harley Davidson fra 1903-dette er firmaets første forsøk på å lage motorsykler.

## Historien om Route 66

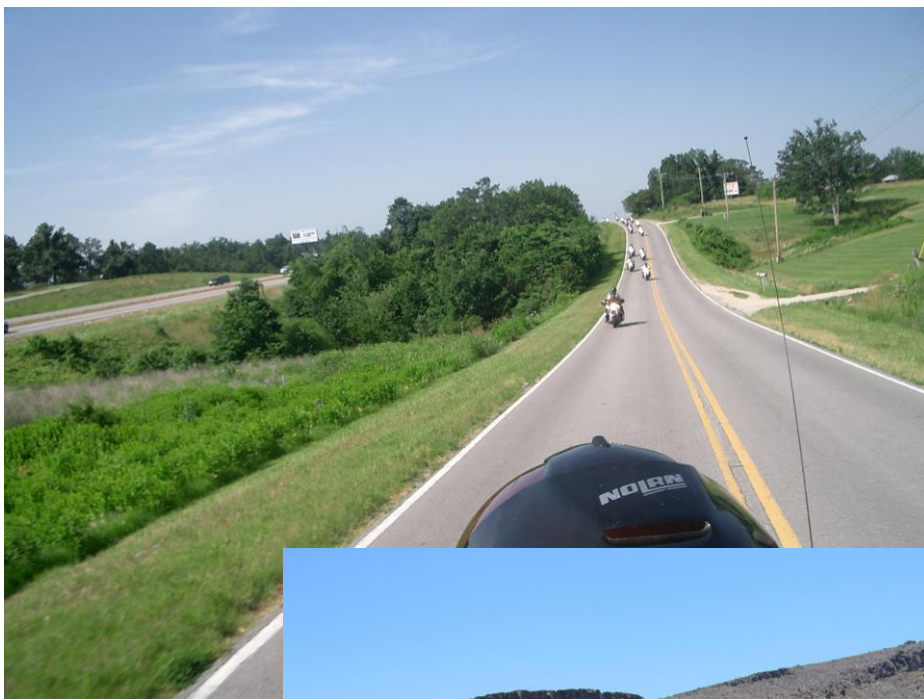
For mange er det en drøm å få kjøre gjennom USA, da er det å kjøre Route 66 en fin måte å se landet på. En kjører her over prærien i Illinois, frodige Oklahoma med Mississippi, Steppelandet Kansas og Texas, halvørkene i New Mexico, Arizona og Nevada. Indianerlandet med indianerhovedstaden Gallup. Grande Canyon en 1600 meter dyp rift i høyfjellsplatået. Mange søvnige småbyer. Indianerreservater med hellige puebloer, forsteinede skoger og fargerike ørkener. og til slutt California med Stillehavskysten.



US Highway 66 som er det offisielle navnet på veien, starter i Chicago og ender på Santa Monica i Los Angeles, 4200 km senere. Den ble åpnet i november 1926 og ble den første highway med fast dekke fra start til mål, selv om den jobben ikke var ferdig med før i 1938.

Tilnavnet The Mother Road kommer fra John Steinbecks bok fra 1939, Vredens druer, der han beskriver hvordan over 250 000 mennesker flyktet vestover i årene 1931 – 1939 ” Route 66 is The Mother Road, the road and flight”. Etter krigen ble veien snart populær som den beste måten å se det virkelige Amerika, indianere, cowboyer, Grand Canyon osv.

Hele USA`s historie finnes langs veien. Primitive bensinstasjoner ble store service stasjoner, campingplasser ble moteller og moteller ble hotell, kafeer, butikker og alt ble til små byer som dukket opp som paddehatter langs Route 66. Den enorme populariteten til Route 66 ble også etter hvert dens bane.



Utover i 50 årene ble trafikken så stor og ulykkene så mange at ett nytt system med Interstate Highway ble planlagt. Dette ble godt mottatt i

starten, men hver gang en seksjon med ny interstate ble åpnet, døde den gamle Route 66 med alle sine service stasjoner, moteller og småbyer. Den nye interstaten skar tvers gjennom landskapet, kuttet Route 66 opp i



småbiter, uten avkjøringer eller andre muligheter til å gi levebrød til alle de som gjennom flere tiår hadde livnært seg på å gi service til alle reisende. I januar 1977 var 390 mil Route 66 erstattet med interstate og her kunne historien om veien sluttet, med fraflyttede småbyer og overgrodde sementveier. Slik gikk det heldigvis ikke, da veien for mange var noe mer enn bare en vei, og i 1987 startet en grasrotbevegelse å planlegge for å ta vare på historien. Etter år med arbeid for å bevare det som er kjørbart (ca 320 mil), byene og handelsstedene. Har veien gjenoppstått som Historic Route 66.

Med kart, bøker, skilting av veien og en stå på vilje fra de som bor og arbeider langs veien er det blitt et symbol på det virkelige Amerika, fra den gang da tiden gikk litt saktere og veien var en del av målet.

*(Redaksjonen synes dette er et godt eksempel på et av dagliglivets kulturminner som man absolutt bør ta vare på for kommende slekter! **Red.merk.**)*

## Veteranmotorsykkellister på Route 66

Tekst og foto: Steinar Røstad

Arve Stallvik har i mange år arrangert turer på motorsykkel langs USAs mest berømte vei, Route 66, som går fra Chicago til Los Angeles, en avstand på 4200 km. Når vi kjøper en slik tur, er flyreise, leie av sykkel, bensin, hotell, og delvis forsikring betalt.

Denne turen ble tilbudt Norsk Veteran Motorsykkel Club. 24 medlemmer med venner meldte seg på turen som skulle gå 13. til 30. juni 2008. Totalt ble 33 med på turen, og av dem var 9 nordtrøndere. Vi hadde med en guide som kjørte en



Ford Transit med alt reisegodset. Hans to sønner var med og filmet og passet på at kjøleboksen var full av is, vann og brus.

**Dag 1.** Om morgenen, fredag 13. juni sto vi på Gardermoen og skulle starte reisen over dammen, vi fløy til Paris og derfra direkte til Los Angeles, en ca 10 timer lang flytur. Men det var vide skjerm i

hver seterygg, der en kunne velge mellom flere filmer og en live konsert med Rolling Stones i nettopp LA, så turen gikk forholdsvis raskt. Pga at vi reiste fra øst mot vest var ikke klokka mere enn 15.45 da vi kom fram.



Immigrasjonskontrollen gikk fint. Standarden var topp da vi ble hentet i 2 limousiner, og kjørt til hotellet på Hollywood Bulevard. Etter middag på byen ble det tidlig kveld.

**Dag 2.** Skulle vi se oss om i Hollywood og så gikk turen til Santa Monica Beach, for å se ”baber” og vasse i Stillehavet. Dagen gikk med å se seg om på Santa Monica Pier, Venice

Beach, et yrende folkeliv i 25 graders varme. Om kvelden ble det middag i Universal Studios, med amerikanske porsjoner, vi lærte fort at vi kunne bestille en porsjon med to tallerkener, one splitt.

**Dag 3.** Tilbake til Universal Studios, ( stor som en middels norsk by) med



omvisning i selve studioet, utendørs, med kulisser til mange store filmer. En stor del av studioet ble herjet av brann uken før vi kom og det røk fremdeles fra ruinene. Innom Universal Studios er det også et fornøysessenter og alt er bygd på filmer, tre dimensjonale filmer,

action tatt fra filmer mm.

**Dag 4.** Fikk utlevert motorsyklene og skulle begynne på vår reise til Chicago, 9 lange dager på sykkelen ventet oss. Spenningen var stor der vi fikk utlevert hver vår Harley Davidson motorsykkel, 1584 ccm. Store tunge sykler for oss som var vant med 50 og 60 talls lette motorsykler på 500 ccm på 30 hk.



Selv valgte jeg en Elektraglide, med skikkelig sete til både Sissel og meg. Så



skulle 25 motorsyklister ut på veien og inn i en trafikk vi ikke hadde opplevd før, 5 – 6 filer i hver retning og en gaid i en Transitt som vi skulle følge. Var litt varm i trøya der vi kjørte ut av Hollywood, men amerikanerne viste hensyn til de som kjørte ”deres” HD med det norske flagget på.

Etter hvert som vi kjørte ut av byen og kom opp i høyden økte temperaturen, den nærmet

seg raskt 40 grader C. I løpet av dagen skulle vi kjøre nordover til Las Vegas, litt utenfor Route 66, og det ble varmt, Las Vegas ligger langt ute i ørkenen. Turen dit gikk på motorvei, og hastigheten var høy, selv om vi sjelden kom over 100 km/t. Det ble i mørket kjørte vi inn i Las Vegas, med kaskader av neonlys, skikkelig flott å se på, men varmen holdt på å knekke oss. Å ta på motordeler eller oljetank var det samme som å få et skikkelig brannså, det knitret i

sykkelen og viseren til oljetrykksmåleren knapt rørte seg. Det var godt å komme inn i hotellet og aircondition, og her skulle vi være to netter. Las Vegas er SPILLEBYEN, og Kasinoene ligger på rekke og rad. 1. etasje på hotellet vårt



var kasino, og det tok 5 min å gå gjennom med lyden av alle spille maskinene klingende i ørene. Byen ble grunnlagt av mormonene, som et fort å søke tilflukt i på veien vestover.

**Dag 5.** Fridagen skulle vi bruke i Las Vegas. Tok bussen inn til sentrum, selv om det ville ha gått fortere å gå, men på bussen satt vi i 20 gr.C mens ute var det over 40 gr.C. Det sies at en ikke kan være i LV uten å bli merket av det, det ble i allefall to par av oss, som giftet seg der.



**Dag 6.** Startet tidlig for å komme unna den verste varmen, og 35 gr.C kl 07.00 var svalt. Turen gikk ut av byen og sørover ned til Route 66. På veien kjørte vi over Hooverdammen, en betongdam som demmer opp Colorado River, i sin tid verdens største betongdam. Før vi fikk passere dammen

måtte vi passere en kontrollpost, der det ble sjekket at vi ikke hadde med oss sprengstoff til å sprengne dammen med. Men ingen av oss hadde med noen tonn sprengstoff. Da vi kom inn på Route 66 kjørte vi den tilbake for å besøke Oatman, en gruvlandsby i fjellene der det store gullrushet i California var i slutten av 1800 tallet. Da gullet tok slutt ble byen fraflyttet og lå slik til Historic Route 66 ble opprettet og turister kom for å se "Den ville vesten med revolverdueller mm". Det var så mye interessant der at da jeg skulle se etter de andre, hadde de kjørt. Men med kart og utblåsning av gammelt sot ble de tatt

igjen. Når en kjørte i dette golde landskapet måtte jeg undre meg over at det bodde folk her og hva de levde av.



På en bensinstasjon i Hackberry, egentlig var det en nedlagt bensinstasjon med verksted, og som i dag serverer mat og selger suvenirer. Utenfor sto mange gamle biler, slitt i lakken av filing av sandstørm. Pluss skilt der vi bes være oppmerksom på

klapperslanger som kunne ligge i skyggen under bilene, men de var ikke farlige altså.

Videre gikk turen til Williams hvor vi skulle være ett døgn, denne fridagen skulle vi kjøre opp til Grand Canyon.



**Dag 7.** Grand Canyon er ei 1600



meter dyp kløft i høyfjellsplatået, på det bredeste er den 3 mil bred. Denne kløfta er utgravd av Colorado River og det har bodd mennesker der i flere tusen år. Grand Canyon er en turistmagnet og det er bygd et opplevelses senter og flyplass like ved. Da vi kom dit gikk vi inn en kinosal der det ble viste en film om hvordan Grand Canyon ble gravd ut, om dyrelivet der, indianerne som bodde der, om de første hvite som

kom og utforsket Canyon. Etterpå kjørte vi til flyplassen der 4 helikoptre skulle fly oss ut over canyon. Var nok litt spent og det ble fleipet med at det skulle flys taktisk helikopterflyging. Piloten roet oss ned, han var ikke interessert i å fli oppkast. Har hørt mye om Grand Canyon, men når vi kom flygende ut over kanten fikk en virkelig følelse av hvor mektig den er. Etterpå kjørte vi ut til kanten og tok noen bilder av hverandre der vi sto på kanten av stupet uten en meter rekkverk.





**Dag 8.** Gikk fra Williams Arizona til Gallup New Mexico. Dette er en natur klipt ut av westernfilm, halvørken med, kaktuser, tørre rullende busker og fjell som har et flatt plata på toppen. Kjørte av R66 og inn i et indianereservat, Dette reservatet var kjent for sin fargerike ørken, litt spesiell, og ”Den forsteinede skogen” Det var svære furutrær som i en eller annen

naturkatastrofe for noen millioner år siden hadde blitt lagt i bakken og begravd, Nå holdt jorderosjonen på å grave de fram, de var ikke blitt til kull eller råtnet, men til stein. Litt rart å sitte på en furustokk på 1m diameter som var blitt til stein, der en tydelig så barken og årringene i stokken. En kunne blitt fristet til å ta med seg en bit, men det var fredet område så det var strengt forbudt.

Indianerne styrer og passer på reservatet viser null toleranse, svær bot og glattcelle kan bli resultatet. Men ved et senter ved inngangen området kunne vi



få kjøpe seg en bit som suvenir. Var også innom Winslow kjent for “Take it easy, standing in the Corner in Winslow Arizona”. De som var ungdommer på 60 tallet kan kanskje huske denne HIT`n. Om kvelden kom vi fram til Gallup, indianernes hovedstad.

**Dag 9.** Ny dag hvor vi skulle besøke en av indianernes hellige byer, Acoma Sky City. Den er bygd oppe på plataået på en fjelltopp. Byen er kanskje 1000 år og



ble bygget der for å forsvare seg mot andre indianerstammer, da særlig Apasjene. Det var syv skar en kunne ta seg opp gjennom for å komme opp i byen. Ble erobret av spanjolene på 1600 tallet, de var på jakt etter gullbyen. Og en slik godt forsvart by måtte inneholde mye gull. Spanjolene hadde kanoner og skjøt i stykker byen til indianerne overga

seg, men gull fant de ikke. De hadde to grunner til å ta byen, det ene var gull og det andre var å kristne indianerne. Dermed ble indianerne tvunget til å bygge en stor kirke, det var de lite lystne på og rømte da de fikk sjansen. Det problemet ble løst ved å kappe venstre fot nedenfor kneet på alle menn over 16 år, arbeide kunne de, men rømme ved å løpe var straks vanskeligere. Men indianerne ga seg ikke. De hadde også gudshus, de bygde "kirka" med sine hellige mål, 6, 12 og



24 var hellige tall, og trær som skulle brukes til et gudshus måtte ikke berøre jorden. Da bygget var ferdige hadde spanjolene fått sin kirke og indianerne sitt gudshus, det visste spanjolene selvsagt ikke.

Det var strengt forbudet å fotografere der, ikke bare i byen men også i området rundt. Men ikke verre enn at en kunne kjøpe tillatelse.

Husene besto av stein og leire, det var ikke vann i byen, og før i tiden brukte de å bade i april. Nå bodde indianerne i moderne hus i en by i nærheten, og Acoma er bare bebodd om sommeren.

Byen har ved flere anledninger blitt brukt ved innspilling av filmer. John Wayne forlangte bilvei opp, og fikk det. De siste filmene som er filmet der er Trinity filmene. Egentlig skulle jeg tatt turen om Santa Fe, for en som er oppvokst med Kaptein Mikke og Morgan Kane hadde det blitt rene pilgrimsferden, men vi skulle til Alberquerque hvor vi overnattet.

**Dag 10.** Dette skulle bli en transport etappe på over 600 km.

Ved lunsjtider tok vi av hovedveien og til slutt endte vi ved Kelling Ranch. Eieren, Curt Kelling, hadde aner til Leksvik. Vi spiste lunsj på ranchen, grillet



oksekjøtt som smeltet på tunga og med god salat og hjemmebakket brød til, etter oppskrift fra Leksvik. Ellers ble det cowboy oppvisning på hesteryggen, lassokasting og samling av krøtter. Ranchen var på 8000 hektar, men pga tørke de 10 siste årene klarte de ikke å leve av kjøttproduksjon, derfor denne agroturismen. Ut på ettermiddagen nådde vi Adrian og vi var midtveis.

Der fikk vi 10 regndråper og et halvt minutt sandstorm, det eneste på hele turen. Videre kjørte vi til Amarillo i Texas, hvor vi prøvde oss på en steik på Big Texan Steakhouse. Vi kunne fått ei på 2,2 kg, men vi nøyde oss med 1/3.

**Dag 11.** Kjørte innom byen Erick og besøkte Harley og Isabell, to som levde av å underholde og pep talk. Et par en måtte se og høre, et skikkelig hallelujamøte.



Ellers besøkte vi Clinton R66 museum, et meget fint motormuseum, med masse fine glis fra 50 tallet. Passerte Tulsa, USA's oljehovedstad, ellers ble vi advart mot tynt ozonlag og anbefalt fortsatt bruke høy solfaktor.

**Dag 12.** Tulsa til Springfield, vi kjørte gjennom Oklahoma, Kansas og inn i Missouri. Nå

begynte det å bli frodigere, og ranchene ble byttet med Farmer. Mange fine søvnige byer, men også masse falleferdige fraflyttede hus.

**Dag 13.** Springfield til St. Louis. Var innom Jesse James museum, det var vissnok der gjengen hans gjemte sine ransutbytter. Nå ble naturen frodig og det var varmt, 35 gr.C og med skikkelig høy luftfuktighet. Det følte verre enn i Las Vegas, og vi begynte å bli slitt og klar.



Kjørte oss inn i et veteranbilløp og vi stilte oss opp og applauderte til den ene flotte bilen etter den andre. Overnattet i St. Louis. St. Louis var lenge den ytterste siviliserte punktet mot ville

vesten. Hjuldamperne trafikkerte Mississippi opp til St. Louis, så dit var det forholdsvis lett å reise, men videre var det indianerne som rådde.



**Dag 14.** Vi hadde nådd Illinois, den siste staten på vår reise.

Illinois er Præriestaten, nå nærmet vi oss Chicago og alle begynte å bli klar og lei, det hadde vært lange dager. 12 til 14 timer pr dag på sykkel og omvisning, vi begynte å bli mett, klarte ikke å fordøye mere. Var glad da skiltet CHICAGO dukket opp og særlig Butikken til Egelriders. Etter sjekk av syklene og avlevert



disse kom en buss og kjørte oss til hotellet. her skulle vi være i to hele dager å se Chicago. Kvinnfolkene skulle kjøpe alt de ikke kunne få med på sykkelen, med 5 kr for dollaren gikk handelen livlig. Besøkte selvfølgelig Sears Tower, verden 3. høyeste bygning, på 420 m. Litt av en utsikt.

Sekretæren i NVMC hadde ennå et kort i ermet, en privat samler som hadde samlet motorhistorie siden 1950. Men det får bli en annen gang.

**(Ja det ser vi fram til! Red.merkn.)**

## Treff og møter avviklet våren 2009

Årsmøte og 100 års dag for Vivinus har fått omtale foran i bladet

### Medlemsmøte 3. mars.

Møtet var lagt til Sparbu kroa og ?? var møtt fram. Vi drakk kaffe før vi fikk se en videosnutt som Steinar har laget av bergingen av ?? i 19?? Vi har jo før sett hvilken jobb han har gjort for å få denne spesielle sykkelen i stand. Da vi hadde styremøte hos Steinar for noen dager siden fikk vi med se at prosjektet vokser fram og at det er en viss mulighet for at den kommer på vegen i sommer. Bl.a. arbeides det med korg til ny sidevogn. Håper at Steinar får tid om ikke så alt for lenge å gi oss en skikkelig artikkel om dette omfattende restaureingsarbeidet.

Siste del av møtet var garasjebesøk både hos Torkild og Frank Mittet.

### LMK Nytt

Fra en omfattende årsmelding for LMK tar jeg med en del avsnitt som er av spesiell interesse for medlemmene av NTMF. Vil man se hele årsmeldingen eller annet stoff fra Landsmøtet kan man klikke seg inn på LMK`s hjemmeside.

### Forsikringsordningen

Styret fant det nødvendig på landsmøtet 2008 å oppfordre klubbene om å være mer åpne for tiltak som fører til at enkeltmedlemmer flytter sine forsikringer til Tennant – primært de motorhistoriske kjøretøyene. Flere klubber tok på landsmøtet til orde for at de tok den utfordringen, og ville gjøre en innsats internt mot sine medlemmer.

Så gjorde finanskrisen seg mer gjeldende, og både finansinstitusjoner og private satte seg på gjerdet. LMK tilskrev i august alle klubber og redaktører og ba spesifikt disse om å sørge for at mest mulig av LMK's utsendte artikler og informasjon om bl.a. forsikringsordningen ble trykket. Det ble understreket at forsikringsordningen for de aller fleste klubbmedlemmer er en sterk medlemsfordel, og at den eneste måten medlemmene kan tilegne seg kunnskaper om denne fordelen er at medlemsmagasinene trykker/publiserer informasjon om ordningen.

LMK har siden september ført statistikk over LMK-stoffet som publiseres i medlemsmagasinene, og det er tydelig å se at slik informasjon i dag trykkes atskillig oftere enn før oppfordringen ble sendt ut. Det er likevel grunn til å be klubbene som eiere av LMK å vurdere å gå gjennom sine rutiner for utvelgelse av stoff til bladet. Resultater av for eksempel lobbyvirksomhet som får positive virkninger for motorhistoriske kjøretøy kan jo sies å være nyttig informasjon.

**43** klubber er registrert med utgivelse av blader siden september.

Over en tredjedel (**18**) av disse hadde ikke en eneste sak fra stoff LMK har sendt ut. **4** har litt stoff. **10** klubbredaktører har valgt å trykke mye av nyheter og artikler som er sendt ut. **12** publiserer omtrent alt stoff til nytte for sine medlemmer.

Det vil alltid være premieforskjeller mellom forsikringsselskapene på grunn av ulik skadestatistikk. Men sett på helheten mht. bolig, ulykke, reiseforsikring, hytte osv skal det være slik at de aller fleste medlemmer tjener på å flytte alle sine forsikringer. I tillegg er det viktig å fortsette å informere om at forsikringsordningen bidrar til LMK's økonomi slik at vi kan opprettholde arbeidet mot myndighetene for å få tilrettelagt for utøvelsen av den motorhistoriske hobby.

### Nytegning av LMK-forsikring

Helforsikring: 518

Lagerfors. 9

Rest.fors. 78

BK-fors. 23

Oppst. 10

Ombygd 4

### Lastebiler

I 2008 ble det klart at dersom du har en LMK Helforsikring (bil, mc eller annet - spiller ingen rolle) på et annet kjøretøy, får du vanlig veteranforsikring på alle kjøretøy over 7,5 tonn.

### Skadeprosent

LMK-kundene har en unik og lav skadeprosent, og dette er langt lavere enn landsgjennomsnittet. Likevel gjøres kontinuerlig grep for reduiseringer.

Det har vært jevnlig møter med Tennant som har resultert i at de aller fleste tema har løst seg raskt. Avtalen med Tennant er reforhandlet og forlenget for 3 år (1.1.2009 – 31.12.2011 ).

(Formann for NTMF bemerker: På vegne av styret for NTMF fikk vi høsten 2008 LMK til å gi en oversikt over de av medlemmene i NTMF som har flyttet sine forsikringer over til Tennant. Med en viss feilprosent må vi bare konstatere at det er ca 30 av våre medlemmer som gjør seg nytte av Tennant. Dette er svært lite og vi får gjøre en stor innsats i 2009 for å få fram hvilke fordeler man har ved å bruke LMK forsikring-**slik forsikring får man bare gjennom Tennant. Dersom ditt forsikringsselskap sier noe annet så er dette reinspika løgn!!**)

# Smånytt

Det arbeides med kjøretøyene rundt om kring i garasjene. Her er siste nytt som redaktøren kjenner til:

**Kjell Ivar** har fått sin MGA fra lakkering og nå er den klar for sammenmontering. Bilen er i dyprød farge og vil bli bare lekker!

**Per** har hatt storoverhaling på motoren i Essex. Det var visstnok et lager som ikke var som det skulle. Bilen blir nok helt lydløs nå!

**Bjarne** har vært nede med bakakslingen på sin Chrysler da det var en liten oljelekasje, men kanskje var det mest for moro skyld?

**Mats** har gjort noen småtterier på sin ny ervervede A Ford så nå er den ferdig registrert og kan ut på vegen med en gang forholdene tillater det.

**Geir** bygger videre på sine Forder, men har i tillegg kjøpt seg en HD ??? som i disse dager er ankommet Trones.

**Kennet** holder på å fyre opp motoren på sin Buick. Kommer den på vegen til sommeren? I så fall har Kennet gjort en stor og beundringsverdig jobb i vinter.

**Vidar** er i gang med oppbyggingen av sin NSU 2510SL, men fortsatt mangler det en del vitale deler. Kommer den på vegen i sommer? Tvilstomt!

**Per og Bjarne** har begynt å se på motoren som er innkjøpt til bussen. Vi er jo spent på om det må til noen ombygninger for å få den til å passe i bussen.

## Skaff deg motorolje til vårpussen.

Minner om at NTMF har motorolje som medlemmene kan få kjøpe ved å henvende seg til Steinar eller til Brannstasjonen eller verkstedet på By Brug. Dette er flere typer olje og bl.a. vanlig olje til bil og MC. Ta med 10 liters kanner til medlemsmøter og treff, så får du med deg olje til kjøretøyene dine. Kr 50 for ti liter olje. Start våronna nå og la kjøretøyene møte våren nyspurt og med frisk olje!

## Nytt fra Grong og omegn veteranklubb

Som vi snakket om på årsmøte så er det ønskelig å få kontakt med Grong klubben for å høre om hvordan det står til med dem. Jeg tok derfor kontakt med Halvor Rødli over e-post og fikk ganske omgående svar som gikk på at klubben har ligget så å si nede de siste 5 årene. Dette skyldes at en av de som var med og stiftet klubben har flyttet fra bygda og andre er borte på jobb. Det var derfor vanskelig å få i stand møter.

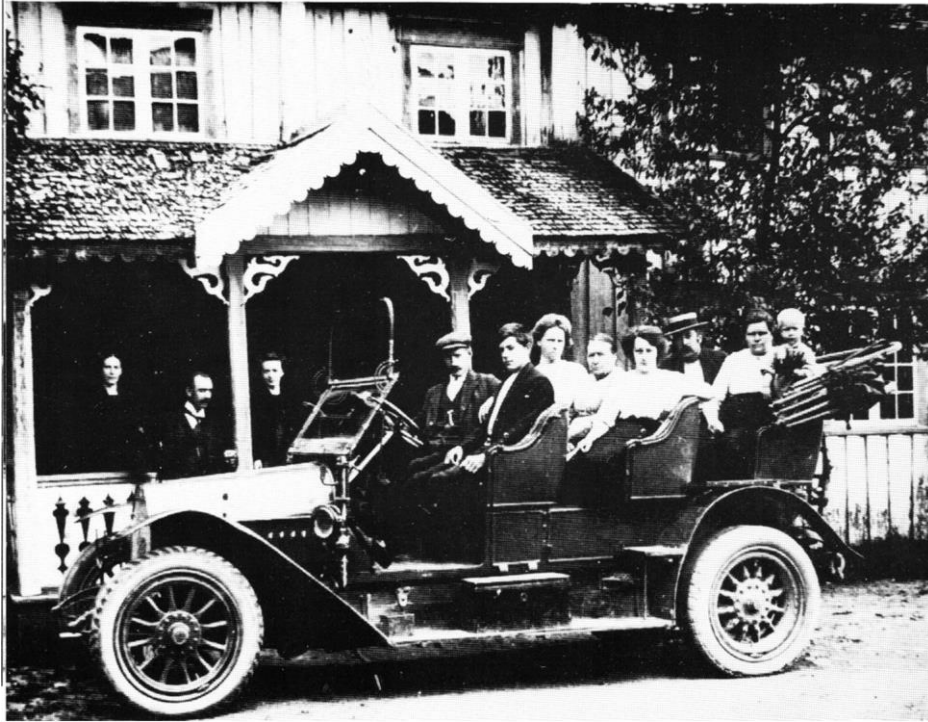
I sin tid hadde de to Ford Cortina MK I under arbeid og dette skulle bli skikkelig fine biler. Men arbeidet stoppet opp og ene bilen ble solgt. De hadde også en traktor som ble avhendet for å få garsjeplass å holde til samt lagre deler. Bladet de laget ble lagt ned da familie og arbeid tok meste av tiden. Dette kan jeg jo godt forstå når de måtte pendle til jobb utenfor bygda.

Halvor forteller videre at de har en god del reservedeler etter firmaet Otto Moe A/S i Grong. Disse er sortert og ligger lagret i Grong. De har mang en gang tenkt å ta kontakt med NTMF for å be oss ta en tur og se over delene, for å se om det er noe vi kan gjøre oss nytte av. Dette er bare blitt utsatt, men nå har vi tilbudet og jeg skulle tro det er flere av våre medlemmer som kunne tenke seg Forddeler? Hva gjør vi i den anledning? Det greieste hadde jo vært at de som arbeider med Fordprosjekter tok direkte kontakt med folkene i Grong. Jeg har adresse og telefonnummer så hør av dere.

Ellers forteller Halvor at han har både bil, motorsykkel og mopedobjekter ja til og med en lastebil, så når han får bedre tid så tror jeg nok at han kommer i gang igjen. Han er også en ivrig samler av radioer. Jeg synes det er mye som tyder på at vi bør kjøre oss en tur til Grong når det blir vår i lufta. Da må vi samle folkan i Grong og omegn og høre om de er interessert i et samarbeid med oss i NTMF? Vi skulle jo hatt med oss Namdalen i vårt arbeid



med motorhistorie i NT. En av de første bussrutene i NT gikk jo fra Namsos om Grong og til Brekkvasselv. Bildet nedenfor skulle vel si alt om denne historien. Jeg synes det var svært så moro å få ny kontakt med de som står bak Grong og omegn veteranklubb. Vi holder kontakten framover og møtes når forholdene tilsier det.



Her er Namdal Automobilselskaps La Buire fotografert i 1913 i Harran



Her er det lapping av bilgummien eller fyller han med sand?

## *Nye medlemmer ønskes velkommen!*

**Stål Westerhus, Beitstad**, han er eier av en Mercedes Benz 450SLC som er en flott sportsbil slik bildet nedenfor viser:



**Johan Bulling, Binde**, han har en Renault 10 som også er en fin bil.

**Svend Otto Søyseth, Åsen**, han har en rekke brannbiler, bobiler og mye mere. Vi får besøke anlegge til Svend i løpet av sommeren



**Steinar minner om at snart er det sesong!!**


## Norgesløpet 2009

**Ålesund – Geiranger, Lørdag 27. Juni 2009**  
**"Fra Norges fineste by til Verdens vakreste reisemål"**


Vi ønsker velkommen til årets Norgesløp som vil gå gjennom noe av Norges fineste natur og reisemål.

Vår målsetning er å få til trivelige arrangement med fokus både på gammelbil, opplevelser, og sosialt innhold - også for ledsagere. Vi ser frem til et hyggelig treff og ønsker velkommen til Ålesund.

Mer informasjon og påmeldingsskjema finnes på vår nettside [www.storfjorden.no](http://www.storfjorden.no), eventuelt kontakt oss via e-mail til [norgeslopet2009@storfjorden.no](mailto:norgeslopet2009@storfjorden.no), pr. post til Storfjordens Automobilklubb, P.box 30, 6001 Ålesund, telefon 901 10655, eller fax 70 10 13 61.



Arrangør:  
Storfjordens Automobil Klubb



I samarbeid med LMK  
Landsforbundet for  
Motorhistoriske Kjøretøy

Minner om Norgesløpet 2009 som går på Møre. Oversikten over alle løp og arrangementer blir fortløpende oppdatert på [www.lmk.no](http://www.lmk.no). Klikk på "Terminlisten" for info og hvordan du skaffer deg detaljkunnskap om de løp og arrangementer du ønsker å delta på. Oppdager du feil i informasjonen, så er det fint om du melder fra til både klubben det gjelder og til LMK.

### **Møter og treff i regi av NTMF i 2009**

**Medlemsmøte tirsdag 14. april kl 1900-** besøk vi storsamlerne Kirsten og Trygve på Vangen og får sett deres nye garasje og "Kulturhus". **OBS! TIDSPUNKT FOR MØTET ER ENDRET FOR Å TA HENSYN TIL FOLKS PÅSKEFEIRING.** (Formannen er i Italia i dette tidsrommet.)

**Vårmønstring lørdag 2. mai. Oppmøte ved Hveding Auto kl 1100.**

**Medlemsmøte 5. mai kl 1800 i Gamle brannstasjonen.**

**Stiklestadløpet søndag 7. juni kl 1100 ved Vegvokterboligen**

**Medlemsmøte tirsdag 2. juni kl 1900 i Kjercknesvågen.**

**Utflukt til Stjørdal søndag 21. juni**

**Verdalsracet lørdag 8. august**

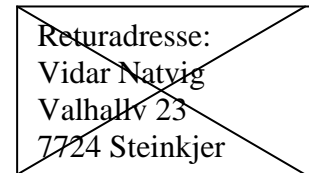
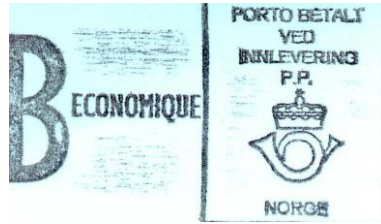
**Familedag på Egge museum søndag 16. august kl 1100**

**Medlemsmøter videre utover året er 1. sept., 6. okt., 3. nov. samt 1. des.**

**Opplegg for disse kommer vi tilbake til siden.**

**Det legges stor vekt på å få til kontakt med andre grupperinger som arbeider med å ta vare på kulturminner. Vi sender ut invitasjon til historielag og kulturorganisasjoner og ber disse delta på våre arrangement som for eksempel treffet i Steinkjer 5. mai 2009.**

---



Annonse

Annonse

### Tilbud til NTMF sine medlemmers veteranbiler :

EØS-kontroll Kr. 350,- inkl. mva.  
( Personbiler reg. etter 1/1-1960)

Oljeskift m/olje + smøring Kr. 349,- inkl. mva.  
( Personbiler max 4,5 liter mineralolje )

Ring for avtale Man – Fre. 0800-1900

- Plugger til TEMPO motorsykkel Kr. 50,-
- Blytilsetning 400 ml. Kr. 49.-
- Div. 6 volt pærer finnes.
- Masse deler til div biler finnes . 1950- 1970.
- Salg av alt innen : Slitedeler og Rekvisiter , Bilbatteri  
Oljetyper , Propan og kioskvarer.

-Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reprasjoner  
dekkarbeid , service , Eøs- kontroll.  
Timepris er 520,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbil prat:

**Y X Sparbu**  
**Mittet Auto a/s 7710 Sparbu**  
**Tlf 74143263 / fax 74143904**  
**e-post : mauto @ ventelo.net**