

Vivinus kjører gjennom Steinkjers gater for første gang på 90 år

August 2008

STYRET 2008

FORMANN	VIDAR NATVIG VALHALLV. 23 7724 STEINKJER	Tlf: 74 16 70 71 Mob: 91 36 88 64 E-post: vidar.natvig@online.no
NESTFORMANN	TRYGVE SANDBERG VANGEN 7620 SKOGN	Tlf: 74 09 58 73 Tlf: 74 08 56 44 E-post: jethro.tull@c2i.net
STYREMEDLEM	TERJE ARNEVIK BÅLHAUGVN. 38 7670 INDERØY	Tlf: 74 15 46 83 Mob: 91 18 44 66 E-mail: ter-arne@online.no
SEKRETÆR	IVER BJARTAN ALFHEIMVEGEN 26 7715 STEINKJER	Tlf: 74 16 39 55 Mob E-post: ibjartan@hotmail.com
KASSERER	ODDVAR MOÅS HOLANVEIEN 3 7620 SKOGN	Tlf: 74 09 59 57 Tlf: 74 08 72 28 (arb) E-post: oddvar.moas@ntebb.no
MC-OPPMANN	KJELL AASMUND BARDAL HÅNDBALLVEIEN 7 7620 SKOGN	Tlf. 74 08 89 17 Mob: 95729555 Tlf. 74 08 55 20 (arb) E-post: kbardal@nortroll.no
FORSIKRINGSKON TAKTER	(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
RUNDSKRIV	KONTAKTPERSON: VIDAR NATVIG/ IVER BJARTAN	
HJEMMESIDE	KONTAKTPERSON: VIDAR NATVIG http:// www.ntmf.no	
KONTINGENT	Hovedmedlem: Husstand /familiemedlem: FORFALL: 15. FEBRUAR	kr 200,- pr.år. kr. 30,- pr.år.
	BANKGIROKONTO: 8673 20 60202	
ADRESSE, Innbetalinger	NTMF v/ ODDVAR MOÅS HOLANVEIEN 3 7620 SKOGN	

FORMANNEN HAR ORDET

Sommeren er på hell og en aktiv periode for NTMF går mot en noe roligere høst og vinter. Godt er vel det, for det kan bli noe hektisk når løp og treff skal avvikles. Denne sommeren har ikke vært noe unntak i så måte. Artiklene i bladet vil fortelle om hva som er avviklet i regi av vår forening, men det er sikkert mange som har deltatt på fine arrangementer utenfor vårt fylke. Det ville ha vært fint om vi i bladene som kommer kunne fortalt litt om dette, men det betinger at det sendes inn bilder og annet stoff til redaksjonen. Med dagens hjelpemidler i form av digitale fotoapparat og PCer skulle dette ikke være noe stort problem.

For min egen del så må jeg si at Postrutejubileet har vært det som har kostet mest arbeid, men samtidig gitt mest igjen. Viser til egen artikkel lengre bak i bladet, og vil her bare si at mye var positivt, men det er trist å oppleve hvor lite aviser og andre medier bryr seg om kulturtiltak av dette slag. Det må tydeligvis være sport eller ungdomspreget rock skal aviser som TA og Adressa finner det interessant. Jeg blir jo også litt skuffet over at Namsos kommune og Namdalsavisa ikke finner dette med å markere postruta interessant. Det var et helt annet syn i 1908-da var flertallet i styret for ruta fra Namsos.

Selv om vi har arbeidet hardt med prosjektene våre de senere år, så er vi ikke i mål. Det er både arbeider utvendig på brannstasjonen samt innvendig som burde vært gjort før vinteren setter inn. Teglsteinsmuren i front trenger en omgang til. Får vi gjort dette på en fagmessig god måte, så får vi ut kr 10000 i tilskudd fra kulturavdelingen i NTFK. Også bilene trenger til litt ettersyn og kanskje noe reparasjoner. Bussen har fått en noe misstenkelig lyd og de som har øvet motorøre påstår at det kan være et rammelager i motoren som det må gjøres noe med. Det faller så vidt mye arbeid på noen få av medlemmene at vi får vel vansker etter hvert md å få ting gjort. Hadde det vært noen flere som stilte opp så hadde bildet vært greiere. Selvsagt kunne vi bare hvile på våre lauvbær og ikke gå på flere jobber, men det er nå artig også å få gjort ting i fellesskap. Det gir også svært god PR for foreningen vår. Mitt ønske er derfor at flere tar et tak for NTMF framover!

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

Hilsen Vidar

Klubbinfo

Treff og løp høsten 2008

Septembermøtet: Tirsdag 2. september. Oppmøte kl 1900 hos Torild og Harald Haltvik på Frosta som inviterer alle og er særlig ivrig på at damene slutter opp om arrangementet. Vi kjører i samlet tropp fra Steinkjer kl 1800. Oppmøte ved brannstasjonen.

Oktobermøtet: Tirsdag 2. oktober legges til Gamle brannstasjonen. Oppmøte kl 1900. Mimring etter sommerens løp og treff. Medlemssaker.

Novembermøtet: Tirsdag 4. november vil jeg forsøke å få medlemsmøtet lagt til Kontaktsentret for Vegvesenet Midt-Norge. De stiller bl.a. med registrene over gamle kjøretøyer. Oppmøte kl 1900 i Vegvesenets administrasjonsbygg i Steinkjer

Desembermøtet: Tirsdag 2. desember legges til kroa på Sparbu. Hjemmebesøk hos Frank Mittet

Dugnad Gamle brannstasjonen

Dugnad for å få murverk og tak i orden starter på Gamle brannstasjonen tirsdag 26. 08. kl 1900 og vil fortsette tirsdagene framover.

Hjemmesiden vår

Harald forsøker å holde hjemmesiden vår a jour, men målet må være at flere kan dele på jobben slik at vi ikke blir så avhengig av en person. Adressen er som kjent: www.ntmf.no

Styremøtene vil komme i gang for høsten

Har du saker du vil ha behandlet så ta kontakt med en i styret

Smånytt

Restaurering av Fargo

Etter en søknad som Jørgen Røflo la inn til Tine så er det stilt i utsikt kr 30000 til Egge museum for å få restaurert Fargo melkbil fra Røra. Dette er det skrevet om før i bladet og formannen har ivret for at denne flotte yrkesbilen fra 1947 burde ha vært på veien igjen.

Arbeidet bør/må skje i regi av Egge museum og dersom de ikke har kapasitet til å utføre arbeidet, så bør de kunne spørre medlemmer av NTMF om å gjøre jobben mot betaling. Jeg regner med at Egge museum tar dette opp med NTMF med det første.

Oljegave til NTMF

Fra de som styrer med Rinnleiret har NTMF fått en gave på 600 liter god motorolje. Man skulle nesten tro at personene som står bak gaven har kjørt rett bak noen av våre kjøretøyer og sett hvor mye olje de bruker og syntes synd på oss. Gaven var svært kjærkommen og det praktiske er ordnet slik:

Ett fat er plassert på Gamle brannstasjonen i Steinkjer. To fat er plassert hos Steinar Røstad i Verdal. Medlemmene kan hente ut 10 l kanner med olje fra disse stasjonene og gjøre opp med å betale kr 50 til vår kasserer over konto 8673 20 60202 eller kontant til Oddvar når dere treffer han. Det henger opp liste ved oljefatene der medlemmene kvitterer ut oljen.

Bokgave fra Statens vegvesen

Fra Statens vegvesen kom det trivelig hilsen med "Automobil ABC for Automobileiere og Chauffører" utgitt 1919. De håper at denne kan inngå i våre samlinger av historiske gjenstander, og det skal den så visst! Jeg har hatt en rydderunde på møtelokalet og ordnet alt av tidskrift i permer. Mye av det vi tok vare på fra BY Bruk er ordnet i esker.

Stiklestadløpet 2008

Tekst og foto: Vidar

Det tradisjonelle Stiklestadløpet ble i år avviklet på en søndag i stedet for lørdag som har vært det vanlige så langt. Oppmøtet var slett ikke verst med ca 15 biler og 10 motorsykler. Også været var skapelig bra selv om det var noen truende regnskyer i horisonten. Dagen startet fint ved at det kom to karer og meldte seg inn som medlemmer og betalte kontingenten rett i kassa til Oddvar. Disse var Jens Petter Gresdal fra Verdal og Leif Bergmer fra Åsenfjorden. Begge er nærmere presentert under nye medlemmer.

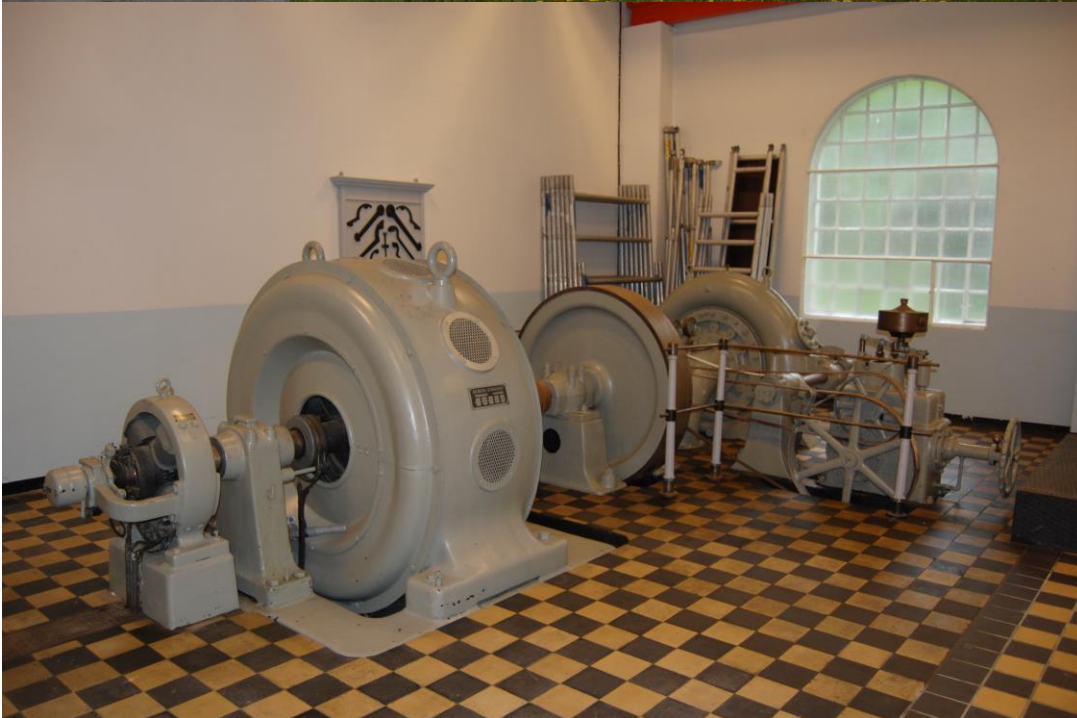
Da turen opp til Ulvilla og Hærfossen kunne virke noe lang for noen av de frammøtte, valgte formannen å ta opp ett par saker som trengte litt demokratisk behandling:

1. Martin Friberg inviterer alle i NTMF på gratis omvisning og gratis kaffe en av de første helgene i juli. Spørsmålet var da hva passet best for de fleste? Vi kom overens om lørdag 5. juli
2. Fra Terje har vi invitasjon om å komme på Hylldagen 7. juni og fra Brynjulf har vi invitasjon om å komme på Gladdagene på Namdalseid

I bedagelig veterantempo startet kortesjen oppover Vukuveien og det var tydelig å se på møtende trafikk at de satte pris på det de fikk se. Under en kort stopp ved Statoilstasjonen i Vuku ga personen som sto på vakt uttrykk for ”at hun ble bare i godt humør når hun så ut på alle de fine kjøretøyene”-kanskje så hun også potensielle kunder? Når sant skal sies så er Vukuveien med den fine naturen og med den flate litt svingete vegen med god asfalten ekstra trivelig å kjøre gammelbil og motorsykel på.



Oscar Olsens Opel fra 1952 i fin stand



Åge Wågø fra NTE hadde tatt turen ekstra opp til Ulvilla for å vise oss den fine kraftstasjonen både utvendig og innvendig. Han ga oss en interessant orientering om stasjonen som er en av de første som ble bygd i Nord-Trøndelag. Etter at Verdal herredsstyre hadde fått konsesjon på bygging av kraftverket i 1913 startet anleggsarbeidene omgående og stasjonen sto ferdig og kunne levere strøm allerede i 1914. Man blir bare imponert over at en kommune kunne ta et slikt løft på denne tiden. Formannen takket ved å gi Wågø jubileumsboka vår samt siste nummer av bladet vårt og ga uttrykk for at vi som motorinteresserte syntes det var ekstra moro å få komme inn i den fine stasjonen og se de tre flotte aggregatene fra 1914.

Etterpå gikk turen til Hærfossen der vi ble møtt av Vømmelmusikk fra et lite skjult anlegg. Som formannen sa så skulle det selvsagt ha vært musikk framført av Vømmelguttan slik den klang ut bare noen kvelder i forveien. Historien ble fortalt om elvegjennombruddet i september 1893, samt om konsekvensene dette har fått for hele Helgådalen og for så vidt for hele Verdal. Dette var kanskje en ulykke som nesten må sammenliknes med Verdlasraset som også gikk i 1893, men om våren. Når vi vet at store deler av Verdalsbygda også sto under vann denne sommeren da Vukusjøen ble dannet, så skjønner man at 1893 må ha vært et ulykkesår uten sammenlikning i Verdals historie.



Fine kjøretøyer

Under oppholdet i Hærfossen kom regnet å nå var det bare for den enkelte å finne kortes mulig veg hjem. Mats, Brynjulf og undertegnede kjørte sammen over Leirådal-Leksdal. Underveis fjusket bilen til Brynjulf og da han kjørte fra Steinkjer fikk han stopp. En rask utrykning fra Mats med litt nye tenningsdeler fikk bilen til å gå som en klokke. Brynjulf hadde endelig fått rette på en feil som bilen måtte hatt fra han kjøpte den for to-tre år siden. Flott Mats!!

Saab Sonet, ikke så vanlig bil på våre breddegrader

Tekst og foto: Vidar

På Stiklestadløpet stilte Karl Ivar Letnes fra Røra opp med en lekker liten Saab Sonett, som han nettopp har anskaffet. Bilen vekker oppsikt fordi det har vært så få av disse på norske veier. Det jeg kjenner til er bilen som Aase Kleveland har eid og kjørt med i mange år. Karl Ivar har jo vokst opp med Saab som sønn av Sverre Letnes som var sjefen for Grøden & Dyrstad i Verdal gjennom en årrekke. Nedenfor viser jeg ett par bilder av bilen og så ber jeg Karl Ivar om å gi oss mer info om den fine bilen ved en senere anledning. Karl Ivar har nå meldt seg inn i NTMF og velkommen skal du være!



IFA lettvekker ble funnet på elvkanten i Ulvilla

Tekst og foto: Vidar

Da vi kom til Ulvilla under Stiklestadløpet og skulle parkere kjøretøyene for å se innom, kom nyinnmeldt medlem Jens Petter Gresdal fra Verdal og fortalte at på kanten av Kjesbuelva like ved kraftstasjonen hadde han funnet ramma og andre deler til den fine IFA sykkelen som han kjørte på under løpet. Det er ikke hver dag man får se et så direkte bevis på at folk er flinke til å gjøre seg nytte av deler som bare er blitt forlatt ute i naturen for å ruste bort. Etter mange timers arbeid har Jens Petter fått fram et kulturminne av høyeste klasse. **Dette burde Kristin Halvorsen og byråkratene i Finansdepartementet ta litt lærdom av og se til å få bort beskatningen av disse kulturminnene og beskatning av entusiastene som kan gjøre slike flotte restaureringsarbeider.**

IFA syklene kan jeg huske, men at det var mange av dette merket på norske veier det tviler jeg på. Derfor ekstra moro at Jens Petter har bygd opp sykkelen så fint og at han allerede er i gang med å bygge nummer to. Flott gjort!

Velkommen i NTMF.



Jens Petter Gresdal med sin flotte IFA lett motorsykel

Nye medlemmer

Har gleden av å ønske følgende nye medlemmer velkommen i NTMF:

Jens Petter Gresdal, Urnev. 7650 Verdal. Han har bygget opp en IFA lett motorsykkel og har en til under oppbygging. Se egen artikkel om hvordan han fikk tak i disse skjelne syklene.

Leif Bergmer, 7632 Åsenfjord. Han møtte på Stiklestadløpet med sin Opel fra 1952. Bilen har han kjøpt i Verdal og skal tru om det ikke er bilen som Oscar Olsen kjørte så forsiktig rundt med på Øra?

Karl Ivar Letnes, Hyllav. 86., 7670 Inderøy. Han har minst to Saab personbiler og den gjevste, Sonet, ser dere egen artikkel om i dette bladet

Aud og Arild Egge, Alfheimv.32. 7715 Steinkjer. De har ikke skaffet seg noe gammelt kjøretøy ennå, men kjenner jeg dem rett så blir det nok en klassisk sak om ikke lang tid, de er jo vill etter loppemarkeder og fine gamle ting og da må det med tid og stunder blir et kjøretøy av noe slag. De stilte som vanlig opp og var flott kaffevertskap under Postrutejubileet.

Steinar Nilsen, Einar Solstads v 21., 7715 Steinkjer, har meldt seg på som medlem for en tid siden, men er ikke kommet med på adresselisten. Vi beklager dette og håper at du fikk bladene som jeg kjørte ut til deg. Heretter får du dem i posten. Kom og kjør ut sammen med oss andre i NTMF med din VW 1200 modell 1963.

For de som ikke allerede har betalt årskontingenten er det bare å gå inn på nettbanken og betale henholdsvis kr 200 for enkeltmedlem og kr 230 for familie. Kontoen er 8673 20 60202. Etter et års medlemskap har dere rett til å tegne forsikring i Tennant og da bl.a. få de fordeler som ligger i LMK ordningen.

www.klassikeren.no

Klassiker'n

Veteranbørsen bytter navn!

Fra og med utgave 6 endrer vi navn til Klassiker'n.

Vårt gode merkenavn Veteranbørsen flyttes nå lenger inn i bladet og vil være vårt nye navn på "Markedsplassen" - dvs kjøp og salg. "Klassiker'n" fordi det nå kommer mange flere artikler, nyheter og reportasjer fra både etablerte og nye skribenter. Sidetallet økes for å få plass til alt dette nye...så FØLG MED!

Veteranbørsen
Markedsplass
Kjøp & Salg

Magasinet for deg med sans for det klassiske!

Norsk Volvo PV klubben på besøk

-trivelig sommerbesøk

Tekst og foto: Vidar Natvig

Siste søndag i juni fikk vi i NTMF besøk av Norsk Volvo PV klubb, som var på rundtur i Midt Norge. Det var i alt 10 PVer, personbiler og stasjonsvogner, som skinte om kapp. Mange av deltakerne var fra vår landsdel, men mange kom også fra Østlandet. Jeg hadde gjort en telefonrunde for å få flere av våre medlemmer med på å vise fram hva vi holder på med i NTMF og hva vi har gjennomført av prosjekter de senere år. Per og undertegnede ble det som hadde anledning å stille opp, og vi fikk en trivelig formiddagsstund sammen med disse entusiastene for denne fine Volvobilen. Fra Gullbergaunet camping gikk turen til brannstasjonen der vi kjørte ut brannbilen og viste fram den samt bygget og klubblokalet vårt. På bildet ser vi en del av de fine bilene oppstilt utenfor brannstasjonen.



Vi fikk mye skryt av at vi har tatt vare på dette flotte bygget og kjøretøyet og de var svært ivrig etter å få høre om hvordan vi hadde greid å få samfunnet rundt oss til å være med å finansiere et slikt prosjekt. De hadde nok den samme erfaring som vi hadde tidligere at det er svært vanskelig å skaffe midler til motorhistoriske prosjekt. Jeg sa som min mening at det at NTMF har vært med på å bygge opp Nord-Trøndelag Kulturverråd har vært med å styrke vår anseelse i samfunnet. At vi nå kommer på like linje med andre organisasjoner som tar vare på kulturminner som hus og redskaper mv.

Etterpå gikk veien til Egge museum der Vivinus og buss ble presentert og beundret. Når sant skal sies så er det noen fine kjøretøyer vi har bygd opp i NTMF, kjøretøyer som vi absolutt skal være stolte av å vise fram. Vi fikk også presentert noen av medlemmenes egne kjøretøyer, idet Per stilte med sin fine Essex og jeg stilte med Austin 7. De ble også med innom og så på mine tre MGer samt mine to motorsykler.

I det fine været benket vi oss på tunet og fikk påspandert kaffe og vafler av PV klubben. At dette var en trivelig dag og en fin gjeng å ha besøk av, var Per og undertegnede helt enige om. Så takk til vårt medlem Helge Dretvik fra Ytterøya at han hadde fått PV klubben til å legge turen innom Steinkjer og besøkte NTMF på sin sommertur. Fine linjer foran Egge museum og brannstasjonen.



Postruta Steinkjer-Rødhammer 100år-første i Norge

Tekst og foto: Vidar

Som det har vært gjort rede for i tidligere medlemsblad, så har NTMF tatt initiativet og fått bl.a. Posten Norge med på å lage en markering av at det i år er 100 år siden den første postførende bilruta ble åpnet i Norge og det var i Nord-Trøndelag. Vi fikk god respons hos Nord-Trøndelag fylkeskommune som uten betenkning bevilget kr 10000 i støtte til arrangementet. Vi fikk også med TrønderBilene som formidlet det slik at fylkets Caddilac fra 1919 ble med. Da var det verre å få historielagene med! I alt fem historielag langs ruten ble kontaktet og invitert med slik at vi kunne få til lokale arrangement langs den nesten 50 km lange ruten. Vi fikk etter puring svar fra Egge historielag som ikke fant å kunne stille-de andre svarte ikke i det hele tatt. Dette er svært skuffende når vi vet hvor viktig denne ruten var for området i sin tid.

Da var det hyggeligere at fylkesråd Tor Erik Jensen fra NTFK, varaordfører Aud Gaundal fra Steinkjer og ordfører Steinar Lyngstad fra Namdalseid var med. (Namsosordføreren var bedt, men deltok ikke.). Fylkesmann Oddbjørn Nordset ville svært gjerne ha vært med, men fikk kollisjon med arrangementene på Stiklestad. At så mange fra fylkesnivå og kommunene var med og kastet glans over feiringen, var svært oppløftene og vil bety mye for vår forening framover.



Vivinus gjennom Steinkjers gater første gang på 90 år!

En hyggelig overraskelse var det at Nanna Ivarsen Syltevik ringte og ville være med på markeringen. Hun er barnebarn av Oliver J. Ivarsen som var rutens

første sjåfør og verkstedmann. Hun og mannen var selvsikre æresgjester sammen med representantene for fylkeskommunen og kommunene.

Oppmøte av kjøretøyer må også sies å være storartet med Vivinusen i spissen gjennom Steinkjers gater! Dette var jo første gang denne bilen var gjennom byen på 90 år! Det var mange som kom etterpå og sa at de fikk frysninger nedover ryggen da de så bilen i fart. Den som fikk æren av å kjøre Vivinus var John Kvam, som sammen med Bjarne Loe hadde gjort en strålende innsats for å få den så ferdig til jubileet at den kunne kjøres for egen maskin. Under kaffen ved starten kunne en stolt formann vise fram bilen og gjøre sammenlikning mellom denne og Rex Simplex bilene som var brukt ved åpningen av postruta. Det er selvsagt visse forskjeller, men det finnes vel nesten ikke andre biler i dag som har så mange fellestrekk og er så lik på størrelse.

I Kongensgate hadde Posten og Filateliklubbene tatt oppstilling litt tidligere på dagen og var godt i gang med salg av spesialutgitt frimerke og førstedagsstempel. Karavanen av gamle biler gjennom sentrum av Steinkjer er vel den største som noen gang har vært: Vivinus 1909, Caddilac 1919, to stk Chrysler 1928, Ford A 1928, to stk Nash 1932, Buick 1937 osv. Mye folk var møtt fram og bl.a. to fine damer i hatt fine kjoler. Det var Eldbjørg Reitan og Sigrid Frøset som spanderte is på barna og varme sjåførere. Fylkesråd Tor Erik Jensen erklærte ruten åpnet for en dag og dermed kunne ferden fortsette i retning Namdalseid. Det ble markert hvor poststedene lå langs ruta og det ble en lengre stopp på Veldamelen, Korsen og på enden av ruta ved Rødhammer. På Korsen hadde Vigdis og Brynjulf Gystad fått med Donna Alstad fra New Zealand, nå bosatt i Namsos, stilte opp med hest og vogn for å markere hvordan det artet seg da ruten var i gang. I det varme været smakte det ekstra godt med is som de hadde skaffet til veie og spanderte på alle sammen.



Stedet Rødhammer er jo totalt endret siden 1908. Kaien og bebyggelsen er borte og veien er skåret gjennom det røde berget med hard hånd. Det var allikevel svært viktig å få kjøretøyene fram hit slik at vi virkelig fikk prøvet hvor langt det var samt kjenne at vi var på det historisk korrekte endepunktet. Etter en kort markering her gikk turen tilbake til Sjøåsen hotell hvor det var dekket til stilig middag. Menyen var purre супpe, saltkjøtt og stappe samt hjemmelaget karamellpudding. Dette kunne godt ha vært mat man fikk servert i 1908 ved åpning av ruten. I ett hvert fall smakte det godt etter en lang tur i varmt vær.

Det ble gjort nærmere rede for historien og det ble et flott innslag når Nanna Ivarsen Syltevik viste minner etter sin bestefar og fortalte på en levende måte om hans liv og virke. Dette er historier som vi skal komme tilbake til i et senere nummer av medlemsbladet vårt.

Nedenfor sitter hun på med Vivinusen gjennom byen



Fra gjestene våre fra fylkeskommunen og kommunene ble det gitt uttrykk for at man satte stor pris på at NTMF har tatt initiativet til markeringen og at man var svært godt fornøyd med opplegget. Tor Erik Jensen hilste fra fylkeskommunen og takket med blomsteroppsats. Vi har jo også som kjent fått støtte fra NTFK for gjennomføringen. Ordfører Steinar Lyngstad fra Namdalseid takket for at de fikk være med og ga oss et flott glassfat fra Åsnes glassverk.. Aud Gaundal takket for maten og ga oss i etterkant en plakett og blomsterdekorasjon som hilsen fra Steinkjer kommune. Alt dette vil få sin rettmessige plass på møterommet vårt på brannstasjonen.

Kort oppsummert så ble 100 års markeringen en succès som NTMF kan være stolt over ble gjennomført. Det gjenstår å takke alle som stilte opp med flotte kjøretøyer og laget den fine paraden gjennom byens gater og utover mot Rødhammer. Noen fortjener en spesiell takk:

Bjarne Loe og John Kvam som sto på for at Vivinusen skulle kunne vises fram denne dagen.

**Per og Bjarne som ordnet med kaffebord mv.
Aud og Arild Egge som var et flott kafevertskap.
Posten og filateliklubbene som stilt opp med frimerke og brev for dagen
Eldbjørg Reitan og Sigrud Frøset som stilte opp i sin fineste stas på strøket.
Vigdis og Brynjulf Gystad som ordnet en flott ispause på Korsen.
Sjøåsen hotell som laget en festlig middag til oss
Steinkjeravisa for fin dekning både i forkant og på dagen.**



Noen bilder fra begivenheten

Petrus og Trine Ålberg-bilpionerer i NT

Tekst: Vidar Natvig (gamle fotos fra boka om Petrus Ålberg)

Per Hatling stakk til meg ei bok om Petrus Ålberg samt en avisartikkel fra Steinkjer Avis fra 1996. Dette var interessant stoff for bladet vårt og da tillater jeg meg å stjele litt. Kort fortalt er historien slik:

Georg Petrus Ålberg var født i 1886 på husmannsplassen Østereng i Sparbu. Han utviklet tidlig store ferdigheter som skiløper og idrettsmann. Han ble etter å ha utvandret til Australia i 1926 nærmest utnevnt til skikonge der. Dette er en annen historie og må tas opp av andre. Jeg vil konsentrere meg om hans forhold til motor og motorhistorie. Bildene nedenfor viser Petrus og Mette.



Etter en kort visitt i Amerika kom Petrus tilbake til Steinkjer førjulsvinteren 1909. Mens han var i Amerika hadde bilen gjort sitt inntog i Steinkjer. Det var blitt dannet et rutebilselskap og det var kjøpt inn to biler fra Tyskland. Disse merkelige kjøredningene beveget seg uten å bli trukket av hester, og vakte selvsagt stor beundring og interesse i Steinkjer, som de gjorde ellers der de dukket opp første gang. Dette var kostbare saker, og det var nesten utenkelig at privatpersoner kunne anskaffe et slikt kjøretøy. I artikkelen sies det at det omkring 1912 kom ny eier til gården Kvam i Egge like nord for Steinkjer. Det var en velstående mann ved navn Knut Chr. Langaard. (Etter det vi vet så var dette i 1910).

Det ble nærmest folkevandring opp til Kvam for å ta i nærmere ettersyn Langaards bil, og blant dem som var der oppe titt og ofte var Petrus. Han ble da

også en god venn av Langaard og var en av få som fikk lov til å prøve bilen. Det var jo etter hvert blitt krav på sertifikat for å kjøre bil på offentlig vei og verken Langaard eller Petrus hadde det på dette tidspunkt. Øvelseskjøring måtte derfor foregå på gårdens område, men de lærte snart å behandle bilen. Det var ellers en omstendelig og kostbar affære å skaffe seg sertifikat den gangen, og det var vel heller ingen andre enn rutebilselskapets sjåfører som hadde slikt. De hadde enten vært i Trondheim eller Oslo og fått opplæring og avlagt prøve.

Våren 1913 ble det åpnet adgang til å avlegge førerprøven i Steinkjer. Straks meldte tre mann seg til prøven, og blant disse var Langaard og Petrus. De greide kravene og fikk utstedet sertifikat nummer henholdsvis to og tre. En mann hadde vært der tidligere samme dag og fått det aller første sertifikatet. Nå ble Langaards bil my å se i Steinkjers gater. Ikke alle var like begeistret for det, for Langaard var holdt for å være en uvøren sjåfør og kjørte svært fort. En gang mistet han kontrollen over bilen i gata og kjørte inn i en speilglassrute og havnet nesten inne i butikken. Mange følte derfor uro når bilen var ute på veien eller i gatene. Nå fikk de imidlertid beskjed i god tid når bilen var i anmarsj. Bilene var ikke særlig stillegående i de dager, så folk kunne høre på lang avstand når Langaards bil var på tur ned Eggelia. Etter hvert var det flere som ønsket å skaffe seg bil og Petrus var en av dem. Han hadde ikke råd til det, men kjørte ofte bilen til Langaard og det er Vivinusen som NTMF eier i dag.

Som 30 åring møtte Petrus Mette Johanna Kristiansen, som var serveringsdame på Aasan kafe. Hun var fra Svedjanplassen en plass under gården Ryan i Henning. Først på 20-tallet gikk Perus sammen med O.J. Ivarsen og en tredje person sammen og startet Steinkjer Auto (se egen artikkel). De kjøpte sammen med Bjarne Wist et vrak av et krigsfly og fikk det på vingene-dette skal jeg komme tilbake til i et senere blad.

Både Petrus og Mette var aktive innenfor bil og de etablerte etter hvert drosjetjeneste. Som drosje brukte han en Rex Simplex og en Harley Davidson motorsykkel. Motorsykkelen var utstyrt med sidevogn og slede og ble mye brukt om vinteren. I 1920 da fjorden frøs igjen annonserte Petrus i avisa: ”Automobilskyss paa isen til de fleste dampskipsanløpssteder i Beitstadfjorden” I tillegg hadde han båt som han drev transporttjenester med. På denne tiden starten han også den første kjøreskolen i fylket. Til undervisningen brukte han en Mercedes. Mette var også interessert i motorkjøretøyer. Da hun skulle ta førerkortet tok politiet ingen sjanser, men sperret av hele torget for annen trafikk. Men Mette overbeviste stort og ble i 1919 den første kvinnen i fylket med førerkort. Hun tok også førerkort for motorsykkel. Mette ble for øvrig Norges første kvinnelige sjåførlærer.

I 1926 utvandret de samme med sine to barn til Australia, der Petrus ble en svært kjent skiløper og etablerte Norwegian Ski Studio. Han døde i 1939 uten å

komme tilbake til Steinkjer. Mette derimot var flere turer tilbake til Steinkjer før hun døde i 1982. Det er i det hele tatt et svært aktivt par Petrus og Mette, og vi kommer nok tilbake til dem i senere blad.

Steinkjer Auto

Steinkjer Auto omtalte jeg i en artikkel i jubileumsboka vår. Nå vet jeg mer om saken:

Steinkjer Auto ble etablert av Petrus Ålberg og to kolleger i 1922. Den ene var O.J.Ivarsen, men hvem den andre var vet jeg ikke pr. i dag. Det heter at vedkommende utvandret til Amerika og forsvant vel da ut av bildet.

Allerede to år etter etableringen ble firmaet solgt til brødrene Petter og Arne Gildberg, som drev verksted fra før. De startet firmaet Brødr. Gildberg i 1916 ved oppkjøp av Eggens motorverksted hvor de laget båtmotoren ”Ølver”. Brødr. Gildberg var Steinkjers første bilverksted, når man ser bort fra verkstedet som stelte med bilene til Stenkjær og Namsos Automobileselskap. I 1925 kjøpte Gildberg-brødrene Steinkjer Auto og flyttet virksomheten til Ølvegata. Her utviklet de et moderne bilsenter.

Vinteren 1938/39 tok de i bruk nye verkstedlokaler på hele 300 m², oppført som tilbygg til de gamle lokalene i Ølvegata. Samtidig ble det bygget butikk og utstillingslokaler. Steinkjer Auto ble tidlig representanter for General Motors (Opel) gjennom sin tilknytning til A/S ANCO i Trondheim. I tillegg var de representanter for Shell, og hadde bensinpumpe i tilknytning til verkstedet. Som andre bygg i Steinkjer ble lokalene ødelagt under bombingene i 1940. Etter krigen ble Shellstasjonen flyttet til Breidablikkgården, mens verkstedlokalene ble bygget opp i Ølvegata.

I 1972 ble bilvirksomheten overtatt av A/S ANCO, som gikk konkurs etter fire år. Opel-agenturet ble i oktober 1976 overtatt av Nord Auto. Mens firmaet Brødrene Svarva leide lokalene i Ølvegata. Mye av disse verkstedlokalene er i den senere tid blitt tatt i bruk til andre formål, men litt av den gamle virksomheten er der fortsatt.

Kaffeselskap hos Martin Friberg

Tekst og foto: Vidar

Lørdag 7. juni inviterte Martin Friberg alle i NTMF på kaffe og omvisning på sitt gårdsmuseum i Markabygda i Skogn. Fint vær for veteraner skulle tilsi at ganske mange skulle finne veien, men oppmøtet var ikke stort. Vi som kom fikk en fin dag der vi kunne rusle rundt å ta en titt på alle de artige tingene som Martin har samlet på gjennom sitt lange samlerliv. Det minner ikke så lite om Muus Olle sin samling i Jämtland. Mest beundrer jeg at han makter å systematisere og få til så fine utstillinger. Martin sliter som de fleste samlere med å skaffe seg nok plass for tingene. Og at det trengs plasser sier seg selv når han kan fortelle at han får 40 traktorer i gave så snart han har lokale til å ta i mot disse. Han skulle derfor svært gjerne fått opp sitt planlagte bygg, men han er avhengig av finansiering. Vi var enige om at det kanskje var et forsøk verdt å få Nord-Trøndelag Kulturvern Råd til å legge et av sine første møter hos han i høst.

Etter å ha sett på samlingen bød Martin med familie på god kaffe og mat på tunet. Under kaffen fortalt han om sitt samlerliv og hvilke tanker han gjør seg framover. Han hold også et interessant foredrag under tittelen: Traktoren kommer til Norge. Denne fikk jeg tilgang til og tar den med i dette bladet.



Traktoren kommer til Norge

Fortalt av Martin Friberg

Ordet traktor kommer fra betegnelsen på norsk:-Bensindrevet trekk-motor. Betegnelsen finnes i engelsk patenskriv fra 1856 samt et amerikansk fra 1890. Fram til 1920 var betegnelsen motorplog mye brukt. Da Fordson kom på markedet ble traktor det nye moteordet. Utviklingen av traktoen og innføringen av den i landbruket startet i USA, så til Europa og Norge. Det første tilløp til traktor fører oss tilbake til 1810, da major Praft gjorde forsøk på å trekke plog med en dampmaskin. Det gikk mange år før dette ble virkelighet. Allerede i 1769 hadde James Watt patent på en dampmaskin, produksjon kom i gang i USA i 1774. I 1886 kom den første damppløgen, navnet på denne var Panless Engin and steam lift plog-dampdrevet løæfteanordning for plogene. Da begynner det å nærme seg noe som likner på firehjuls traktoren. Disse dampdrevne traktorene var enormt tunge, opptil 50 tonn med motor på bare 5-10 Hk. De kunne ha opptil 5 m brede hjul som var 2 m i diameter.

Det var stor produksjon av dampdrevne traktorer mot 1900 ca. 5000 pr år ved 50 forskjellige fabrikker. Disse traktorene kunne pløye opptil 140 dekar pr dag med dampdrevet vinsj, plog og kastblokker som var vendbare. Forbruk av kull pr dag kunne være 4 tonn samtidig som det gikk med 10 tonn vann.

Robert Street var først ute med en motor drevet med terpentin i 1794. I 1801 kom Leborn D. Humbersin med den første eksplosjonsmotoren. Denne regnes som forløperen til forbrenningsmotoren. I 1876 kom så Otto med den første firetaktsmotor. 1889 ble seks damptraktorchassier utstyrt med en cylindrete 10-20 Hk firetaktsmotor hos Charter Gas Energi Co. I USA fikk de navnet Motorplog.

Mc Cormick kom med sin bensindrevne traktor i 1897. Engelsk Juel trehjulsstraktor kom i 1903 og den første kom til Norge i 1908 til Dønnes gods på Helgelandskysten. Det var godseier Isak J. Coldevin som innførte denne. Også Olav Farden Tandberg på Ringerike importerte en slik traktor i 1909. Den ble brukt til å kjøre foran 17.mai toget. Den kostet kr 6000+500 i toll. Den var utstyrt med 3 skjærs plog.

De første traktorene husker vi med jernhjul, men i 1929 kom de første med gummihjul og luftfylte dekk. I 1940 var 95% av hjultraktorene i USA utstyrt med gummihjul. De første kom til Norge i 1938

Etter at Rudolf Diesel fant opp dieselmotoren kom denne i bruk også i traktorer. I 1922 kom Bens Sending med den første landbrukstraktoren med dieselmotor. Så fulgte M.W.M 1923, Man 1924, Deutz 1926, Same 1927, Hanomag Fent 1929 og Catepillar 1930.



Litt av Martin sin samling av traktorer og redskaper

Landbruket og mekanisering

Fortalt av Martin Friberg

Svartedauen i 1349 la hele bygder øde. Landet fikk en knekk det tok hundre år å rette opp. Bare halvparten av gårdene var i bruk etter disse kriseårene, nesten halvparten av åkerlandet var tildekket av skog. På slutten av 1700 tallet var landbruket kommet seg noe. Rundt 1800 tok bøndene i Norge lærdom av sine yrkeskolleger i utlandet og ble kjent med poteten, timotei, kløver, jordkultur, husdyraser og redskaper. I 1809 ble Kongelig Selskap for Norges Vel stiftet. I 1855 ble landets første landbruksskole startet og i 1900 ble Landbruksdepartementet opprettet.

Treplogen var ennå i bruk i 1820-30, men man hadde forsterket den med jernskjær. Sør-Vestlandet og i fjellbygdene var rive og spade i bruk i stedet for plog og harv. Mye av redskapene ble laget av flinke smeder, deriblant ljåen. Kvernland startet i 1887 ei ljåsmie. Hesten var den vanlige trekkraften i mange områder i landet, både i skogen, åkeren og på veiene.

Amerikaneren Obed Hussey laget et skjæreapparat med en bevegelig kniv. I 1831 kom Mc Cormikk med en forbedret utgave av slåmaskinen. Første slåmaskinen kom til Norge i 1869 og var av merke Woods. Nå kom den ene maskinen etter den andre så i 1889 kom den første selvbinderen, mot slutten av 1800 fikk vi høyriva, høyvendere, potetopptakere og potetsettere. I 1881 kom de første separatorene og rundt århundreskiftet de første melkemaskinene. Den første norske slåmaskinen ble laget på Eidfoss verk. I 1875 var det ca 1300 slåmaskiner i landet, i 1885 ca 5700 stk, i 1890 ca. 12000, i 1900 ca. 32000 og i 1929 ca 90000. Prisen for en to hesters slåmaskin var i 1873 tilsvarende 380 sommerarbeidsdager med kost og losji. Prisen i 1914 tilsvarende 71 dager.

Treskeverk kom litt før 1850 og var drevet av vann, hestvandring eller damplokomotiv. Den første lokomobil ble kjøpt inn av Bygdøy Kongsgård i 1852. Først på 1900 ble lokomobilene erstattet med forbrenningsmotoren og etter hvert elmotoren. På slutten av 1800 ble det importert lokomobiler som var selvgående, men ikke til trekk-kraft (bare til egen flytting).

Allerede i 1903 var det mange verksteder her til lands for produksjon av landbruksmaskiner: Kvernland i 1879, Kyllingstad i 1883, Hamar jernstøperi i 1895, Moelven bruk i 1899, K.K. Lien i 1904. Produksjon av stasjonære motorer: Brødrene Øveråsen (Trygg) Gjøvik og A/S Gullovsen i Kristiania. (Red. bemerkning: Ølvemotoren fra Steinkjer kom noe seinere)

Omsetning av landbruksmaskiner og senere traktorer skjedde gjennom private forhandlere og Felleskjøpene. Disse var fiender som hele tiden motarbeidet hverandre. Mye av salget foregikk også av omreisende agenter som var gode til

å prate og selge. De første Felleskjøpene startet på slutten av 1800 tallet og det var avdelinger i Oslo, Stavanger og Trondheim. Omsetning av landbruksmaskiner gjennom Felleskjøpene kom i gang i 1911.



Lokomobil



Stasjonærmotor

Vang 60 år-storbedrift på Inderøy

Tekst og foto: Vidar

Lørdag 16. august inviterte Vang på Inderøy til Åpen dag, da bedriften feiret sin 60 års dag. Peter Oswald som har gjort en storartet innsats med skinninteriøret på Vivinus, arbeider hos Vang og var den som formidlet innbydelsen til NTMF. I det fine været var det flott å ta MGAen og kjøre den Gyldne omvei og komme til Utøya der Vang har sine produksjonslokaler. Jeg fikk en fin mottakelse både av ledelsen og de ansatte som jeg pratet med. Det som slo meg var at dette er en bedrift som både Inderøy kommune og Nord-Trøndelag fylke skal være skikkelig stolte av. Det er vel 40 ansatte og de bygger yrkesbiler av skikkelig format. På chassier av Scania, Volvo, Man og DAF bygger de opp semitrailere samt spesialdoninger som de som transporterer de store delene til vindmøllene som bygges rundt om i fylket.



Bildet viser eksempler på konstruksjoner fra 1960 tallet



Eksempler på de store doningene som fabrikkeres ved Vang

Familiedag på Egge

Tekst og foto: Vidar

Søndag 17. august inviterte Egge museum til familiedag og NTMF var som vanlig bedt om å komme og delta. Det vi la opp til i år var utstilling av medlemmers kjøretøyer på gårdsplassen samt å vise de kjøretøyene vi har bygd opp i foreningens regi. Bussen har motortrøbbel for tiden og kunne ikke brukes. Da det også viste seg at vår pålitelige brannbil streiket denne dagen, ble det Vivinus som alene måtte stå for den verste trøkken. Det greie den godt da den både er lettstartet og går som et skudd. Med Bjarne og John som sjåfører tok Vivinus den ene sjarmørettappen etter den andre. Som bildet kanskje ikke viser tydelig nok, så foregikk disse rundturene på gårdsplassen ikke helt uten røyk og motorstøy. Vivinusen er nå klar for registrering og dette vil bli gjort i høst.



Formannen nytte anledningen til å dele ut vårt siste medlemsblad som bl.a. har med mye stoff om Postrutejubileet og andre saker som NTMF arbeider med for tiden. Av de reaksjonene vi fikk fra de som var og så på våre aktiviteter samt reaksjon på bladet, var at vi har god støtte blant folk flest for det vi holder på med. De synes at det er flott at noe tar ansvar for at slike kulturminner blir sikret for framtiden. Ser ikke bort fra at framstøtet fører til at noen melder seg inn i foreningen.

Ellers var det en del av medlemmene som stilte ut sine kjøretøyer. Bl.a. fikk vi en fin rekke med MGer og her var Sigrids MG-TD fra 1953 med for første gang.



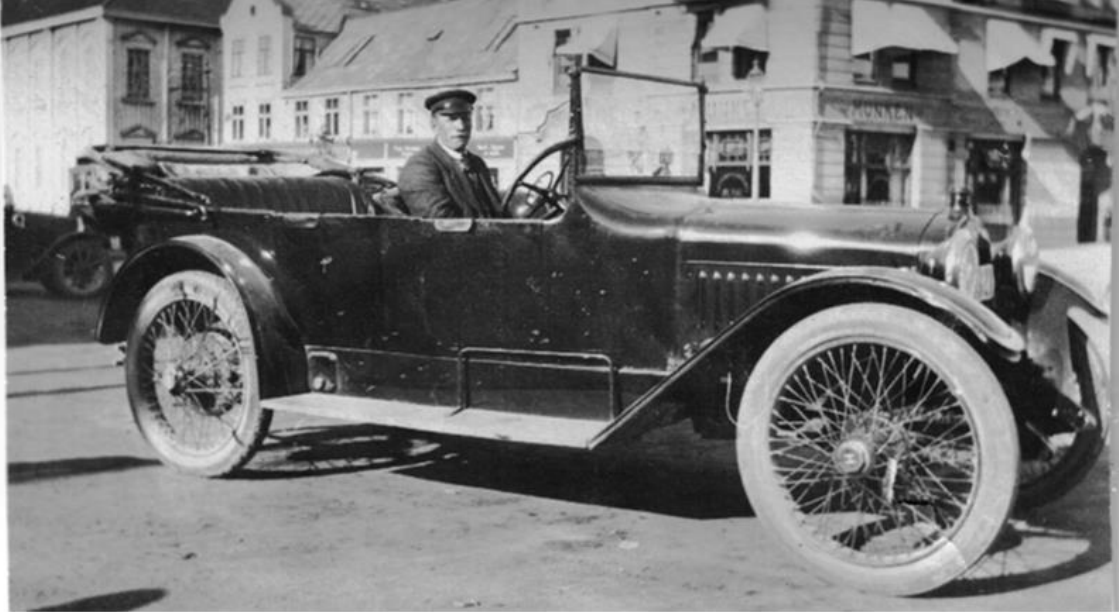
Ellers var det tradisjonell starting av gamle motorer som gikk med smell og røyk.



Flotte kulturminner-noen av fam. Skars biler gjennom årene

Tekst: Vidar

Her i vinter fikk jeg besøk av Eva Nordbotten som hadde med en bunke bilder av biler som hennes familie har hatt i sin eie gjennom tidene. Det starter med hennes bestefar Martin Skar som allerede på 1920 tallet var bileier og brukte bil i sitt arbeid. Han var bosatt i Steinkjer, men var fra Sparbu. Han kjørte drosje i hele området rundt Steinkjer. På bildet nedenfor ser vi han i en flott åpen syvseter fra tjuetallet. Av bebyggelsen i bakgrunnen vil jeg tippe på at han er innom Steinkjer by.



Maria og Martin Skar feirer 17. mai i 1931

Nedenfor gjengis en del bilder som viser biler som har vært i familiens eie gjennom årene:



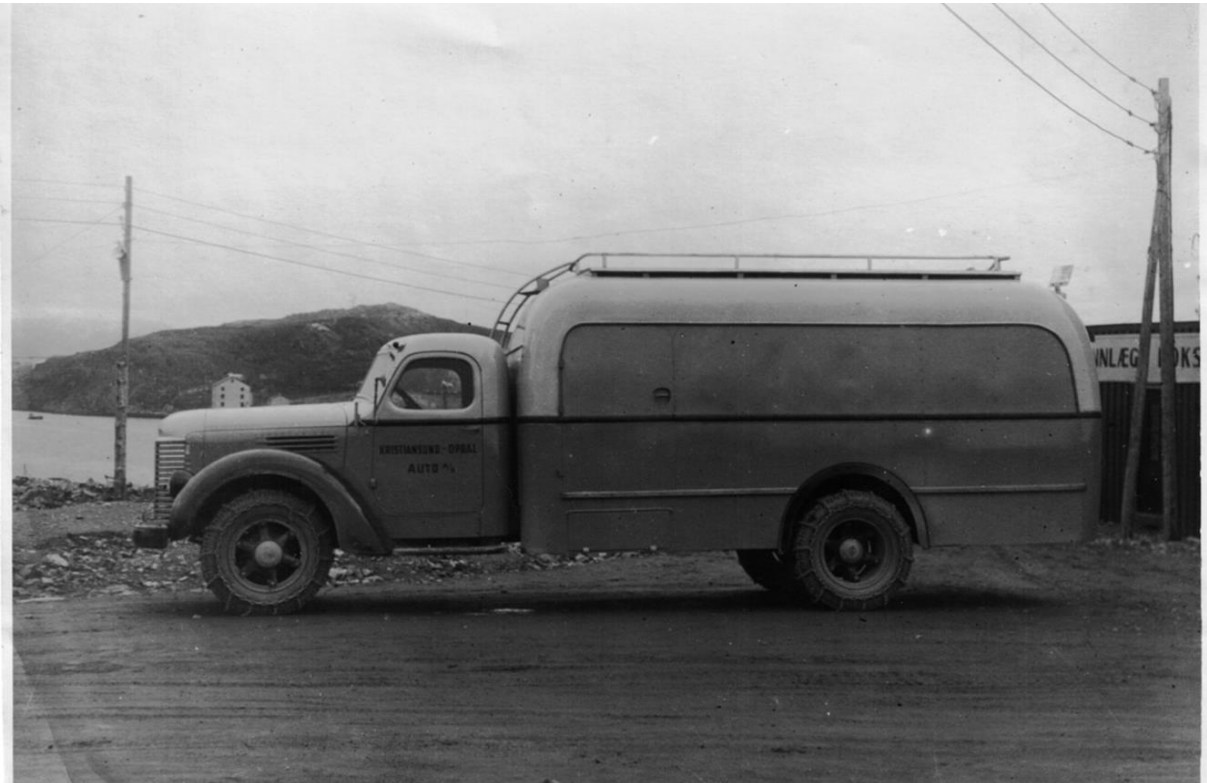
Bildet tatt våren 1930



Lastebiler fra etterkrigstiden tilhørende Morten Skar



Morten Skar sin DKW JuniorCabriolet mod 1938. Dette er en 2 cylindret totakter med en motor på 28 Hk



MITT FØRSTE KJØRETØY-EN TEMPO STANDARD Brynjulf Gystad forteller

Jeg har alltid vært svært interessert i motordrevne kjøretøy. Jeg kan så vidt huske de første årene etter krigen. Det var få biler, og de som var på veien, hadde kalesje eller hadde firkantet ståltak, altså biler fra 1928 til 1940. Motorsyklene var helst store Harley Davidson som var råtøffe og bråket noe aldeles forferdelig. Mange slike sykler passerte der jeg bor nå og da var det springmarsj opp på fylkesveien for å beundre disse. En gang husker jeg at motoren på en Harley gikk i filler, og den som kjørte fikk ventiler og noe annet jernskrap opp mellom føttene og til himmels. Men det gikk bra, ikke noe kastrering eller liv gikk tapt. Nok om det

Noen engelske sykler var det også. Min første sykkel kjøpte jeg en solskinnsdag i 1960. Det var en Tempo Standard 150 cm³ modell 1955, som jeg betalte den nette sum 1200 kr for. Den var sykkelrød og det stod SVITUN på tanken. En riktig fin og bra sykkel. Jeg kjøpte den hos Bjerve Sport på Namsos. Den gang var jeg nettopp ferdig med militærtjenesten, og hadde jobb med skogtakstering oppe i Harran. Dit opp ble det mange turer i både sol og regn. Sykkelen oppførte seg stort sett bra, men en gang jeg skulle heim til helga, løsnest nesten alt som var på sykkelen, jeg hadde ikke med verktøy, så det gikk hardt for seg, og da jeg kom heim, hadde jeg mye av sykkelen i ryggsekken og bakskjermen ble holdt oppe av et taug som jeg hadde rundt halsen. Da var jeg svart, skitten og forbanna husker jeg. Sykkelen ble satt i stand i løpet av helga.



Senere fikk jeg meg jobb på Lauvsnes, og Tempoen ble brukt som fremkomstmiddel både høst og vinter. Om det var snøfokk, glassholka eller styggelig kaldt- jeg kjørte uansett, jeg måtte jo på jobb. En gang kjørte jeg disse 5 mila i 15 kuldegrader. Da lånte jeg en hestfrakk av far og brukte masse avisepapir til isolering. En annen gang låste hjula seg på grunn av all snøen som satte seg under skjermene. Men etter litt jobbing med et skrujern var sykkelen klar. Bare en gang i løpet av 2 år fikk jeg motorstopp, det var en søndagskveld, og jeg hadde en lærerinne fra Fredrikstad som passasjer. Det var som bare--! Vi måtte bare leie drosje. Det var tenningen som kollapset.

Tempoen hadde jeg til i 1963, da solgte jeg den til en nabo for 500 kr, og kjøpte min første bil. Jeg skulle selvfølgelig ikke solgt sykkelen, men når en er pengelens og noe tåskete kan en finne på noe av hvert. Den bilen jeg kjøpte, bråkte like mye som en HARLEY. Ja hvilket bilmerke var nå det? Mer om det senere.

Motorsykelhilsen fra Brynjulf.

Utfordringen går fra Brynjulf til Steinar Røstad. Nå er det din tur til å mimre om ditt første kjøretøy. Var det motorsykkel eller var det bil?

Kjøp og salg:

Knut Storli fra Oppdal har for salg en Chevrolet 1947 modell lastebil 5,5 tonn totalvekt. Bilen er restaurert og god kjørbar. Han antyder pris over kr 40000. Telefon: 724 20125, mobil 97087815

LMK Nytt over nettet ca. ti ganger pr år

Tom T. Græger gir i en e-post av 12.08.2008 informasjon om at nyhetsstoff fra LMK heretter vil bli utsendt fortløpende over e-post eller i praksis ca 10 ganger pr år. Når dette kommer i orden går jeg ut fra at det enkelte medlem kan abonnere på nyhetsbrevet slik at man får informasjonen direkte fra LMK.

Nedenfor tar jeg med klipp fra første rundskriv:

August 2008:

NÅR MOTORHISTORIEN HAVNER PÅ FELGEN

Ryktene om radialdekkenes fortreffelighet i forhold til diagonaldekkenes noe mer frynsete omtale har nådd de fleste. Ettermarkedet for motorhistoriske kjøretøy er ifølge FIVA's store markedsundersøkelse nådd et milliardnivå, både på godt og vondt.

Det gode er at man i dag kan få kjøpt/laget reservedeler og få hjelp med service og restaurering – det mer tvilsomme er at kjøretøyeiere gjennom blader og markeder utsettes for et sterkt kjøpepress for å installere ”forbedringer” på historiske kjøretøy – trimmete motorer, ”bedre” bremses, synkroniserte girkasser – vekselstrøms-alternatorer – 12V anlegg – elektroniske tenningsystemer – og moderne dekk og felger.

Klubbene som eier LMK har trukket opp retningslinjer som instruerer LMK til å arbeide for at motorhistoriske kjøretøy blir tatt vare på i historisk korrekt utførelse – slik de en gang sirkulerte på norske veier. LMK skal også forsvare disse kjøretøyenes rett til å brukes på offentlig vei med det utstyret de opprinnelig hadde. Det er anerkjent at våre medlemmer bedriver kulturhistorisk verdifullt arbeid innen denne rammen, og det er derfor vi har oppnådd avgiftsmessige og juridiske særvilkår i forhold til andre kjøretøygrupper. LMK ser det som sin oppgave å beskytte, forsvare og utvide de rettighetene som er oppnådd.

Den særdeles gunstige LMK Forsikring er kommet i stand på samme grunnlag. Ytelse i forhold til premier er i særklasse i forhold til de fleste andre lands forsikringsordninger. Skal disse fordelaktige vilkårene beholdes, må de forsvares. En av våre oppgaver er å påse at de kjøretøyene som godkjennes for Helforsikring er innen rammen av det som LMK har ansvar for: kjøretøy i historisk korrekt utførelse som er i teknisk og vedlikeholdsmessig forsvarlig stand – ikke i perfekt originalstand som noen fortsatt tror – gjerne med en viss ”patina”, men ikke et kjørbart vrak, eller et kjøretøy som teknisk sett er en forsikringsrisiko p.g.a. mangelfullt vedlikehold.

LMK skal ikke være mer ”katolsk enn Paven” – og mindre avvik fra historisk korrekt stand vil ikke være grunn til avslag på en søknad om Helforsikring. LMK's forsikringsutvalg har høy kompetanse og 25 års erfaring som grunnlag for å utøve skjønn.

Og passer ikke ditt kjøretøy inn i Helforsikring, har vi flere andre forsikringstyper du kan vurdere. Ring oss på 22 88 36 00 og sjekk selv.

Tilbake til dekk

LMK vil sterkt anbefale at det benyttes dekk av originale dimensjoner og av original utførelse. Når kjøretøyfabrikkene anbefalte bestemte dekk var det på grunnlag av en teknisk vurdering av hva som var best for kjøretøyet under hensyntagen til styring, hjuloppheng m.v. I mange land (bl.a. Tyskland og Italia) er det forbudt å montere andre dekkdimensjoner enn det som originalt var foreskrevet. At ivrige selgere i ettermarkedet ønsker å selge andre dekk og hevder at de gir bedre kjøreegenskaper, sikkerhet osv., og at ”alle bruker disse dekkene nå for tiden” må vurderes med atskillige klyper salt.

Vi skal også huske på at LMK sammen med de andre FIVA-tilsluttede organisasjonene har jobbet intenst for å få i stand avtaler med dekkprodusentene om at de fortsatt skal tilby dekk i ukurante dimensjoner for motorhistoriske kjøretøy. Hvis vi saboterer disse avtalene ved å bruke moderne dekkdimensjoner vil utvilsomt dette tilbudet tørke opp.

Hvilke dekk vil da bli godkjent for LMK Helforsikring på motorhistoriske kjøretøy?

For førkrigsbiler (frem t.o.m. 1945) skal diagonaldekk benyttes.

De første radialdekkene kom på markedet i 1946/47 (Michelin X), men kom ikke i vanlig bruk før 1960. På etterkrigsbiler vil radialdekk med minimum 70% ”aspect ratio” bli godkjent, selv om originale dimensjoner fortsatt sterkt anbefales.

Det forutsettes at felgdiameter ikke endres, at hjulomkrets ligger innen 5% av original omkrets, at felgbredde ikke avviker mer enn ½” fra originalbredde, og at felgene ikke er i asymmetrisk utførelse (endret innpress). Disse kravene følger av STRO-reglene som er en del av gjeldende kjøretøyforskrifter.

Lavprofildekk under 70 % aspect ratio (65 og lavere) kom ikke i bruk før 1980 (med et par unntak) og blir ikke godkjent for andre kjøretøy enn de som opprinnelig var utstyrt med slike dekk.

Det er selvfølgelig eierens rett å foreta de modifikasjonene han ønsker på eget kjøretøy, og vi har forståelse for at dette både kan være morsomt og utfordrende, men om kjøretøyet ikke lenger er historisk korrekt mister man lett de fordelene som den kjøretøyhistoriske bevegelsen har oppnådd. Vi er overbevist om at dette er fordeler som det store flertall av LMK-tilsluttede medlemmer venter at vi skal forsvare.

SIKKELIG TUNGE LASTEBILER

LMK og Tennant har funnet en god løsning for kjøretøy over 7,5 tonn. 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. Tennant som et lite selskap har på grunn av tidligere porteføljeavtaler ikke hatt muligheten til å forsikre så tunge kjøretøy, men har i samarbeid med LMK tilpasset en ny avtale. Her er teksten:

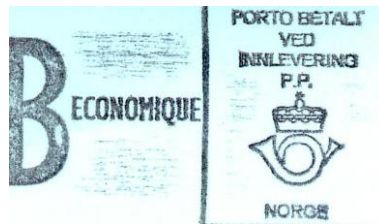
”For å få en veteranforsikring for lastebil over 7,5 tonn kreves det kun at forsikringstaker fra før har et kjøretøy med LMK Helforsikring.”

Tidligere var det slik at det var kun LMK Helforsikring som kunne ta kjøretøy med ubegrenset tonnasje. Men for mange klubbmedlemmer med kjøretøy over 7,5 tonn følte det urettferdig å ikke kunne få tilgang til vanlig veteranforsikring. Ikke alle ønsket – eller hadde muligheter for – å restaurere eller istandsette disse store kjøretøyene på en måte som kvalifiserte til en Helforsikring.

Muligens vil noen stille et spørsmål ved nødvendigheten av å ha en Helforsikring i bunnen for å få den ”tunge” veteranforsikringen. Men det er slik at veteranforsikring på kjøretøy over 7,5 tonn er en forsikring med mange innmeldte skader, og dermed en forsikringstype med en høy grad av risiko. Derfor var det nødvendig å knytte denne forsikringen opp mot en Helforsikring som er et godt signal for det aktivitetsområdet som klubbenes medlemmer egentlig driver med; å bevare kjøretøy og kjøretøyhistorie for ettertiden.

FÅ EN LØNNSOM HØST

Høsten er også en tid der mange har hovedforfall på forsikringene sine. Vi oppfordrer til å gjøre som mange andre medlemmer; ring Per Jul Bjørnstad på 22 88 36 00 for å gjennomgå alle typer forsikringer du har. Hus, nybil, båt, hytte, ulykke osv. Husk at Bjørnstad er ansatt av klubbene for å gi deg gode råd. Dersom du skal være veldig effektiv; Gå til www.lmk.no og klikk på linken ”Tilbudsskjema” i hovedmenyen, fyll ut og send inn til Per, og få et tilbud i løpet av få dager. Eller ring oss på 22 88 36 00 for å få et skjema tilsendt. Det eneste du risikerer er å spare tusenlapper!



Returadresse:
Vidar Natvig
Valhallv 23
7724 Steinkjer



Tilbud til NTMF sine medlemmers veteranbiler :

EØS-kontroll Kr. 295,- 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 motorsykkkel Kr. 50,-
- Blytilsetning 400 ml. Kr. 49,-
- Div. 6 volt pærer finnes.
- Masse deler til div biler finnes , 1950- 1970.
- Salg av alt innen : Silteleder og Rekviziter , Bilbatteri
Oljetyper , Propan og kioskvarer.

-Autorisert Bilverksted som utfører de fleste typer reprasjoner
dekkarbeid , service , Eøs- kontroll.
Timepris er 450,- + mva.

Ring Frank for en hyggelig veteranbil prat :



Hydro Texaco Sparbu
Mittet Auto a/s 7710 Sparbu
Tlf 74143263 / fax 74143904
e-post : mauto @ online.no