

Juni 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

Våren er her og forhåpentligvis har dere fått ut kjøretøyene og tatt de første turene i vårsola. Det noe eget med denne vårtiden og det å komme ut på veien med et kjøretøy som man har puslet litt om gjennom vinteren for at det skal være i best mulig stand til den første prøveturen.

Som listen over treff og løp viser, så står vi foran en hektisk sesong hvor jubileumsløpet for postruta er det absolutt største i regi av vår forening. Men også Varmønstringen, Stiklestadløpet og Verdalsracet er arrangement som det vil bli gjort skikkelig satsning på også i år! Møt opp på alle arrangement og vis at vi er en gjeng som står på for hobbyen vår og for å ta vare på viktige kulturminner i samfunnet.

Det er sikkert mange som i tillegg til våre arrangementer drar av gårde både i inn- og utland. Når høstnummeret av bladet vårt skal ut, må dere avlegge fyldige reisebeskrivelser og vise bilder på det dere har sett og opplevd. Også annet stoff er kjærkommet til bladet så skriv i vei og send ferdige ting eller kom med bare ideen til Iver eller undertegnede.

Bjarne og John har stått på for å få Vivinusen ferdig denne våren. Motoren går og det meste funker, men det er jo ikke bare spøk når en slik gammel ting skal få nytt liv. Flott at de tar jobben og aldri gir seg! Vi har også noen etterarbeider på brannstasjonen bl.a. murarbeider og litt takarbeid. Vi får hive oss på dette når den verste våronna er over.

Følger vi med på nettet så ser vi at det er en del uenighet og småkrangel innenfor landsforeningen vår, LMK. Dette er vel bare sunt slik som jeg ser det. Hovedsak er at vi står sammen for å få best mulig vilkår for å pleie vår "lidenskap"-det å få tatt vare på den del av kulturhistorien knyttet til motor og samferdsel. Selv bruker jeg enhver anledning til å spre litt info om hva vi holder på med i NTMF. Ja, mange vil vel si at jeg skyr intet middel for å stikke meg fram som da jeg framsto nærmest som "Midtsidepike/-modell" i Steinkjeravisa her om dagen. Mitt ønskemål til journalisten både før og etterpå, var at han med fordel kunne ha vist mer av fine kjøretøyer i stedet for en gammel gubbe!

La oss vise oss skikkelig fram med våre kjøretøyer blant folk nå i sommer. Bl.a. med bussen, brannbilen og Vivinus i spissen!

Hilsen Vidar

Klubbinfo

Treff og løp vår og sommer 2008(Forslag)

Stiklestadløpet: Søndag 1. juni. Oppmøte kl 1100 ved Gamle vegstasjonen på Stiklestad. Vi kjører opp Helgådalen til Ulvilla og får sett litt på den flotte gamle kraftstasjonen der før vi kjører til Heresfossen-arena for Vømmelkonsertene.

Junimøte: Tirsdag 3. juni. Oppmøte ved Fylkets hus. Konkurransen i skotthyll. Presisjonskjøring med mer. Ta med kaffe og noe attåt.

Postrute jubileumsløp: Lørdag 26. juli. Oppmøte kl 1100 ved Gamle Brannstasjonen i Steinkjer. Vi kjører den gamle postruta fram til Rødhammer i Namdalseid og med div. stopper underveis. Middag som avslutning på Sjøåsen.

Verdalsracet: Lørdag 9. august. Oppmøte kl 0930 i Soria Moria camping i Verdal. Løpet starter kl 1130. For nærmere info se annonse i "Sidevogna" og her i vårt blad vårt.

Familiedag på Egge museum: Søndag 17. august. Oppmøte kl 1100 på museet. Utstilling av kjøretøyer med mer. Kjøring med buss og brannbil og kanskje en liten oppvisning med Vivinus.

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.

Bjarne forteller at det er løp på Oppdal 4.-5. juli. Dette er et stort arrangement med mye artig innen veterankjøretøyer. Han har overnattingsplass på hytta for de første som melder seg, ellers er det overnatting på camping mv.!

Aprilmøte i NTMF.

I et forrykende snøvær den 04.03.08, var det rekordmange medlemmer som tok turen til Steinkjer gamle brannstasjon og møte i motorhistorisk forening. Hele 22 personer deltok, så det ble temmelig fullt i klubblokalene våre i 2 etg. Bra! Slik deltakelse ønsker vi på alle møtene våre. Liste for oppmøte ligger sammen med protokoll.

Dagsorden.

1. Leder Vidar Natvig ønsket alle sammen velkommen, og bød på kaffe og kaker.
2. Nytt fra klubben. Det er lagt opp til en økning av kontingenten fra klubbene til LMK. Økningen er fra kr. 10,- pr medlem til kr. 25,- pr medlem. Dette blir tatt opp på årsmøtet til LMK til helga. Det var enighet blant våre medlemmer om at en slik økning er akseptabel. Vi bør vurdere å få tak i en ny port til brannstasjonen, evt at gammel port utbedres. For at gammelbrannbilen skal kunne beskues av forbipasserende, er det ønskelig at ny port inneholder et vindu. Det forutsettes selvsagt at denne står i stil med resten av bygget.
3. Atle Bardal holdt et kort innlegg om By Bruk og dets historie. NTMF har fått tilbud om å overta alt utstyr fra det gamle bilverkstedet som var der. Det er muligheter for å lagre utstyret der inntil videre. Det blir kanskje også mulig for oss å få disponere lokaler der i framtiden, men dette er ikke avklart pr. dato.

Møtet ble avsluttet ca kl. 21.30.

Steinkjer 04.03.08



Iver K Bjartan
Sekretær



Medlemsmøte hos Anne og Kjell Ivar

Tekst og bilder: Vidar

Medlemsmøtet 1. april 2008 var lagt til Ekne og som den optimist formannen er, så var det tanken å møtes på den fine stranda som Anne og Kjell Ivar har på tomta si. Våren var noe tregere enn ventet, så møtet ble lagt inne på verkstedet. Mer enn 20 medlemmer var møtt opp og fikk ta del i alle gode kaffebrød som Anne og Torild vartet opp med -skuffkaker, lapper og bløtkake. Det blir ikke enkelt å ordne bevertning på et medlemsmøte heretter! Det blir som å hoppe etter Wirkola.



Også på mekkesiden må man bare gi seg over og bli imponert når man kommer inn i de store verkstedlokalene med alt det fine utstyret fra dreibenk til fres, som Kjell Ivar har fått på plass. Også kjøretøyene imponerer med Volvo Bamse, Fiat 1400 og en fin MGA under montering.



Også junior Magnus deltok på møtet og kunne stolt vise fram sin Grepa trøbil fra 1960 tallet. Bilen var fint oppusset og med malte striper slik den ble levert i sin tid. Magnus kunne fortelle at det var han som hadde malt en del av stripene, så her har vi nok karen som kan få gjort de siste arbeidene på Vivinusen.

Medlemssaker: Av saker som ble tatt opp på møte var i hovedsak saker som Landsmøtet i LMK hadde behandlet:

Forsikringssaken-se egen artikkel.

Regnskap 2007 og budsjett for 2008. Her var landsmøtet samstemt om at kontingenten for det enkelte medlem beholdes på kr 10 i 2008 og kan økes til kr 20 fra 2009.

Forslaget fra Norsk Veteranvogn Klubb om å endre vedtektene slik at en representant ikke kan sitte mer enn 8 sammenhengende år i styret i LMK. Dette forslaget ble nedstemt.

Styret ble gjenvalgt.

LMK`s økonomi framover ble vel den saken som opptok landsmøtet sterkest. Både fordi inntektene fra forsikring ikke har slått til som forventet samt at

medlemskontingenten ikke kan forhøyes før neste år. Med det grep som er gjort ved å ansette en egen person i LMK`s organisasjon, som har som hovedoppgave å følge opp forsikringen til medlemmene i LMK, Regner man med å komme på rett kjøp i løpet av få år.

Folkelige navn på kjøretøyer. Her tok lederen opp en henvendelse fra NTNU som arbeider med en ordbok der man ønsker å få fram dialekt navn og folkelige uttrykk og da bl.a. på kjøretøyer. Medlemmene ble oppfordret om å sende slik navn og uttrykk slik at det formidles videre til NTNU. Noen slike navn har medlemmene ikke kommet med pr i dag, men gode medhjelpere i Nord-Trøndelag Kulturvernrådet har stilt opp, så får vi se hva som kommer ut av dette.

Maimøte i NTMF

I et heller grått vårvær, var vi 13 medlemmer som 06.05.08 møtte opp til medlemsmøte i motorhistorisk forening ved Steinkjer gamle brannstasjon. Liste for oppmøte ligger sammen med protokoll.

Dagsorden:

4. Leder Vidar Natvig ønsket alle sammen velkommen, og bød som vanlig på kaffe og kaker.
Nytt fra prosjekt Vivinius ved Bjarne Loe. Bilen er startet og det så ut som om den skulle gå fint. Dette vedvarte helt til bilen ble kjørt ut av lokalene ved Steinkjer museum, da ble det stopp. Årsak var en feil montert ventilløfter. Dette blir rettet på og det forventes at bilen vil kunne gå som forutsatt innen rimelig tid.
5. Postrutejubileet den 26 juli. Det er nedsatt en arbeidsgruppe som består av Vidar Natvig og Iver Bjartan fra NTMF, Ketil Sakshaug fra Trønderbilene og Olav Håkon Letnes fra Posten Norge. Vidar har også vært i kontakt med kulturvernrådet i Nord Trøndelag og likedan Filatelistklubben. Arbeidsgruppen vil gjøre sitt ytterste til å kunne få til en minneverdig markering av Norges første postrute pr bil.
6. I forbindelse med utsendelse neste medlemsblad vil det følge med en påminnelse til de medlemmene som enda ikke har betalt kontingent. Dette er midler som klubben er avhengige av for å kunne opprettholde aktiviteten.

Møtet ble hevet ca kl. 20.00 og det ble avsluttet med en tur til By Bruk med gammelbrannbilen.

Steinkjer 06.05.08

Iver K Bjartan
Sekretær



Bjarne med ventilstang til Vivinus

Folkelige navn på kjøretøyer

Henvendelsen fra NTNU om å få fram folkelige navn på kjøretøyer, har jeg forsøkt å følge opp og den beste responsen fikk jeg da jeg under møte i Nord-Trøndelag kulturvernrad la saken fram for Lars Petter Tønne.:

Hallo Vidar!!!

Du fikk sikkert med deg "Den røde Pimpernell", som var bilen til farger Berg. (Martin Kvennavika) senere Georg Jessens.

Så var det drosjen til drosjebileier Bade:" Badekaret" var en stor drosje som hadde form som et omvendt badekar.

Axel Stigum, far til bilsakkyndige Finn Stigum, hadde mange biler. Han hadde en assortert landhandel i Røysinga og drev utstrakt transportvirksomhet med både drosje og lastebiler.

Han hadde en Volvo lastebil som ble kalt "Surin" fordi han var så uvillig til å starte. Det var jo en bensinmotor, og med dårlige batterier så var det ofte en måtte ty til sveiva. Og så ble det ofte gitt en dram i en sylindere, og da ble sveiva farlig, for han kunne slå til voldsomt.

Etter krigen var han nordover og kjøpte en Man. Denne var også vanskelig å starte, og det ble brukt å ta rullestart. Denne bilen ble kalt "Mansjurin", og en dag sjåføren hans sto inne på butikken kom Stigum inn og ga følgende ordre: Ta glideflukt på Mansjurin - osv.

Og så hadde Stigum to Chevrolet lastebiler som het Moses og Aron. Einar Grøtan hadde verksted i garasjebygget til Stigum. En dag kom prost Knut Eiknes inn på verkstedet. Han hadde en Chevrolet personbil som han hadde et problem med. Og når han hadde forklart dette

problemet for Grøtan så klødde Grøtan seg i hodet og sto og tenkte en stund. Så sa han: "Hainn Aron ha haft è så son".

Og så var det han "Fæmhoinneråfæm". Det var selvfølgelig registreringsnummer V-505. Eieren var vel ansett blant damene, det var jo ikke så mange som hadde bil. Så det ble sunget: Kjør mæ hjem, kjør mæ hjem, me hainn fæmhoinneråfæm.

Det var nokså dårlig med bremsen på denne bilen, og en gang han kjørte med mora som passasjer, så sa han:

"No må du huk dæ ned, mamma, fer no kjæm èi grinn".

Ja, ja, dette var noe jeg husket i farten. Det var nok flere, og hvis jeg snapper opp noen flere så skal jeg si fra.

Helsing fra Lars.

Vårmønstringen 2008-tur til Mosvik

Tekst og foto: Vidar

Vårmønstringen i år ble avvirket søndag 4. mai og turen ble lagt til Mosvik. Været kunne ha vært bedre da det heller var litt surt og trekkfullt. Allikevel var oppmøte på Shellstasjonen på Straumen over all forventning med 15 biler og noen flere motorsykler-en scooter. Bare fra Leksvik kom det hele 8 motorsykler for å møte oss og følge oss veien tilbake til Mosvik.

I Mosvik kjørte vi inn mot småbåthavna og det friområdet som brukes under marknaden. Dette er et veldig fint område i sjøkanten, men med sjøen rett inn så ble det vel kaldt og noe utrivelig sånn sett. Kroa var leid bort til konfirmasjon så dette var ikke noe alternativ. Så måtte medbrakt niste og kaffe gjøre tjenesten og litt grilling ble det vel også etter hvert. Ellers ble tiden brukt til prat og til å se på de frammøtte kjøretøyene. Ikke så få av stedets befolkning kom forbi på sin søndagstur og fikk se på kjøretøyene og høre om NTMF og hva vi holder på med.

Ett nytt medlem tegnet seg også i det Bjarte Helgesen og Tove Gresdal møtte med sin Cezeta 175ccm scooter. I bildekavalkaden som følger ser vi både denne og et utvalg av de andre fine kjøretøyene som deltok.



Førsteklasses sommerkjøretøy: En Cezeta med 175 ccm motor



Flotte biler av alle slag



Fine engelske sykler

Min første bil-en Chevrolet Master de luxe

Tekst og foto: Atle Bardal

Min første bil, eller vår, etter som vi to om den, var en Chevrolet Master de luxe- årsmoell 1934, og den kom i vårt eie om høsten 1954. En kamerat hadde kjøpt den om våren før for 2000 kroner, men en del dyre reparasjoner gjorde at han en dag kom å bød fram bilen til salgs for 800. Det var ca 2 månedslønninger den gang, men jeg gikk i kompaniskap med en bror og vi kjøpte bilen.

Jeg arbeidet da på bilverkstedet hos min far. (Der jeg holder til med bil-hobbyen nå.) Bilen ble tatt inn på verkstedet og jeg arbeider på den om kveldene heile vinteren. Jeg prioriterte utseende, sveiste opp skjermene og reparerte karosserimessige feil. Til slutt fikk vi bilen lakkert hos Gunnar Ramberg. Jeg mener å huske at det kostet 450 kroner. Vi foretok også en del innvendig oppussing. Det var maktpåliggende å få bilen på vegen snarest mulig så vi tok oss derfor ikke tid til å få bilen i stand teknisk før vi presenterte den for kontroll og godkjenning. Nylakkert og fin i fernissen som den var, gjorde den imidlertid et godt inntrykk på den bilsakkyndige. De hadde ingen kontrollhall den gangen, men brukte parkeringsplassen nedafor Nordbotten-gården (Rozenkranz plass) som oppstillingsplass ved kontroller. Der hadde de en garasjejekk, det var alt. Dette var i slutten av mars, det hadde kommet noen centimeter med nysnø om natta og det var slett ikke enkelt å foreta noen skikkelig kontroll. Bilen hadde

kjettinger bare på bakhjulene, og kontrolløren følte seg vel ikke fristet til noen prøvetur. Bilens flotte utseende var kanskje også grunn til at han avsto fra prøvekjøring, men godkjente den uten videre. Den ble registrert på nr.-V-2420, som den visstnok også hadde vært registrert på siden den var ny.



Etter at den kom i bruk ble det ganske fort klart at jeg hadde tatt for lett på det tekniske. Motoren var svært rom. Den brukte olje og var dryg på bensinforbruket. I rundt 2 liter på mila. Ledningsnettets var svært dårlig, og vi hadde flere brantilløp. Det var mye skitt og rust på bensintanken, så oppblåsing av røret bakover fra bensinpumpa til tanken var rutine. Det var også når bendixdrevet i starteren hengte seg fast i startkranen. Da var det å sette den i gir og så ”rugge” fram og tilbake til drevet løsnet. Den hadde forskjellige andre luner og nøkker og, men etter hvert som vi ble vant med dem, lærte vi oss å takle dem.

Vi var en del ungdommer som utover våren og sommeren i 1955 hadde mye moro med Chevrolet`n. Det var turer til forballkamper i Trondheim, til idrettearrangement rundt i Nord-Trøndelag, til sang- og ungdomsstemner og det var festkjøring. Der fem karer i tjuårsalderen fartet rundt var det sjølsagt også jenter og romanser med i bildet. Dette skulle for øvrig komme til å få livsvarige følger for noen av oss.

Men sjøl om vi var fleire som delte på driftsutgiftene på bilen, ble det likevel umulig å få økonomi i bildrifta, og vi vedtok derfor å selge bilen. Vi fikk 2400 kroner for den, så vi lappet da i en del av såra i økonomien etter Chevrolet-festen.

V-2420 betyr gode minner fra en lykkelig tid!

Atle

Redaksjonen takker for bidraget fra Atle og forstår så uendelig godt hans forhold til sin første bil og det å føle friheten med å kunne dra rundt for egen maskin og delta på ting som var gøy. Det var en fin tid og ikke minst når man tenker tilbake på flørt og spenning! I dag går Trygg trafikk inn for at ungdommene skal gis begrensning i bruk av kjøretøy første året etter at de har tatt førekortet. Blir det bedre sjåfører av det eller blir det bare flere som kommer i opposisjon til samfunnet og de voksne som bestemmer?

Nå er det Atle som har det privilegium å peke ut den neste som skal skrive om sitt første kjøretøy! Kom med navn!

Garasjebesøk hos Knut Viggo Larsen –for å se hans Buick 90–L

Tekst og foto: Vidar

Under vårmønstringen på Inderøy og Mosvik først på mai, var vi en liten gruppe som kjørte innom garasjen til Knut Viggo Larsen på Straumen for å få en glimt av den fine Buick 90-L, som han har stående. Knut Viggo tok i mot og åpnet porten og tilsyne kom en stor bil, som nærmest må beskrives som et komplett objekt, men som det vil koste mange timer å få på veien. Alt av deler og innredning er der og noe av restaureringsarbeidet er gjort.

Undertegnede var for mange år siden med og slepte bilen til garasjen der den står i dag, og har siden og ikke helt sluttet å mase på Knut Viggo om å få i gang arbeidet med å bygge opp denne enestående bilen. Dette er en av 3-4 av denne typen som finnes i Norge i dag. Derfor hadde det vært særlig moro å fått den ut på veien igjen. Knut Viggo har hatt svært travle dager som oljekonsulent i Nord-Trøndelag fylkeskommune og har vel ikke hatt det overskuddet som skal til for å ta fatt på en slik stor oppgave. Nå er han blitt med som medlem i NTMF og lovet å ta seg tid til å besøke noen medlemsmøter samt delta i miljøet. Kanskje dette i neste omgang kan inspirere han til å ta fatt?



Bilen må sees for å forstå hvor stor den er-nærmest en liten buss

Møte med fylkesråd Anniken Kjær Haraldsen

Tekst: Vidar

Hovedposten på Nord-Trøndelag kulturvernrådets møte den 18. mars var samtale med fylkesråd Anniken Kjær Haraldsen for gjensidig orientering. Dette er en svært viktig person, fordi hun er den politikerens i Nord-Trøndelag fylkeskommune som har ansvar for kultur og dermed kulturminner. Arbeid som vi NTMF gjør med å ta vare på kulturminner som gamle kjøretøyer, bygninger mv. kommer inn under hennes ansvarsområde. Alle midler vi har fått til restaurering av Vivinus, brannstasjon, buss og brannbil har vi fått fra det saksområde som hun er høyeste politiske leder av.

Jeg nyttet derfor høve og overleverte boka vår til henne, fortalte litt om hva vi arbeider med i NTMF og viste bilder av alle kjøretøyene vi har bygd opp i fellesskap. Jeg tok også opp at det i 2008 er hundre år siden den første post- og pasasjerruta i Norge ble åpnet mellom Steinkjer og Rødhammer. At dette i neste omgang utviklet seg til å bli Fylkesbilene i Nord-Trøndelag, burde gjøre dette til en sak som fylkeskommunen bør være med å markere selv om de nå har solgt busselskapet til private.

Hun kjente lite til NTMF samt våre planer om å lage et jubileumsløp for å markere begivenheten 26. juli 2008. Hun tok med seg materiale og hun vil nok i neste omgang bli en viktig kontakt høyt opp i NTFKs bestemmende system. Jeg vil i neste omgang ta kontakt med administrativ ledelse i fylkeskommunen for å bringe saken inn på et godt spor.



Parti fra Nordsia

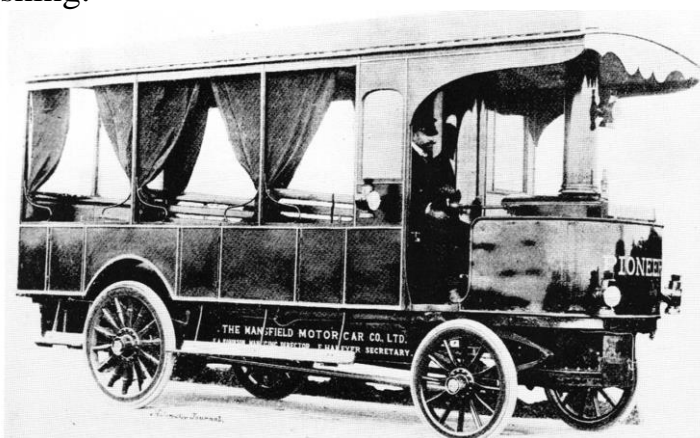
Norges første postførende bilrute; Steinkjer-Rødhammer

Tekst: Vidar, foto gamle postkort

I 2008, nærmere bestemt 25. juli er det 100 år siden den første postførende bilruten i Norge ble åpnet. Ruten gikk mellom Steinkjer og Rødhammer i Namdalseid. At det var i Nord-Trøndelag dette skulle finne sted, gir grunn for å tenke litt tilbake og sette denne begivenheten inn i ett tidsperspektiv. Man kan spørre seg hvordan utviklingen var når det gjelder rutegående kjøretøyer/ rutegående trafikk i den store verden omkring forrige hundreårsskifte? Allerede på 1700 tallet begynte man å eksperimentere med dampdrevne vogner som Cugnot`s dampvogn fra 1760. Mange andre forsøkte seg og vi kjenner historien om landeveislokomotivet som kom til Levanger i 1875 og kjørte ett par prøveturer før det forsvant ut av historien/bildet. Disse dampdrevne vognene ble for tunge og svære i ett hvert fall for de norske veiene. Det hestløse kjøretøyet fikk først sin skikkelige gjennombrudd da forbrenningsmotoren var utviklet på 18-hundre tallet. Franskmennene var først ute med lette vogner med forbrenningsmotor, så da den første Mercedesmodellen så dagens lys i 1886, så var den langt på vei en fransk konstruksjon. Den var da også oppkalt etter en fransk pike ved navn Mercedes Jellinek. Dette var en svært lett bil i forhold til

de tunge og massive dampdrevne bilene, men fortsatt var det en hestvogn påsatt motor.

Også i Norge var hest og vogn nesten enerådende fram til langt inn på 1900-tallet. Men omkring 1860 åra begynte man å interessere seg for dampdrevne kjøretøyer på veg her i landet. Da var den første jernbanen mellom Christiania og Eidsvold åpnet allerede i 1854. Man begynte derfor å få litt erfaring med dampdrevne farkoster. Det første dampskipet ble tatt i bruk ute i verden i 1807, og det første dampskipet ble tatt i bruk i Norge omkring 1850. Den første bilen med forbrenningsmotor kom til Norge ca 1900 og var Schous Bryggeris Daimler fra 1899. Samme år forsøkte man seg med bussdrift i Oslo med LIFU-dampbuss. Dampbussen som er vist på bildet var svært tung og ble derfor ingen varig løsning.



Med en Benz-bil tilhørende Gjøvik-konsortiet gjorde man forsøk med passasjertransport i Gudbrandsdalen så tidlig som i 1870. Den første faste bilruten i Norge regnes fra 1908, da Johan Aarø startet opp ruten mellom Molde og Batnfjord. Noen dager senere fikk Stavanger Automobil-Omnibusselskap i gang ruten Stavanger-Madla-Håland-Hillevåg. Også over grensen til Sverige, nærmere bestemt i Østersund, gjorde man forsøk med å få i gang ruter omkring 1908. Det var med andre ord mange steder i Norge og ute i verden at man var inne på tanken å få i gang rutetrafikk med motorkjøretøyer, som kunne avløse den tradisjonelle hesteskyssen. Nord-Trøndelag var hakk i hel da adm.dir. Jens Munch den 7. april 1908 på vegne av det nystartede selskap Stenkjær & Namsos Automobilselskap sendte inn søknad til Amtmann Løchen om tillatelse til å trafikkere strekningen Stenkjær-Rødhammer med automobil. At Jens Munch samtidig var Amtsingeniør og dermed var den som skulle behandle søknaden, gjorde vel at saken gikk fort igjennom. Allerede 25. juli 1908 ble ruten åpnet. Dette er en saksbehandlingstid på bare tre måneder på en sak som vel må sies å være stor og framtidsrettet.

Litt om forhistorien:

Jeg har gått gjennom Amtstingsforhandlinger i tidsrommet 1900 og fram til 1909, og må konstatere at nesten ingenting er behandlet som angår dette

spørsmål i Amtstinget. Angående veg og trafikk mellom Steinkjer og Rødhammer har jeg funnet følgende:

Amtstinget juni 1906: Oversendes hr. amtmannen i Nordre Trondhjems amt et brev fra fogden i Inderøen, herr Løchstøer der det bl.a. heter: De jevnere dampskipsanløp fra Namsos til Rødhammer har formodentlig bevirket nogen nedgang i skydsen nordover fra denne station. Paa reiseruten Stenkjær-Rødhammer er det etter min mening mer paakrevet end noget andetsteds i fogderiets landdistrikter at have fast skydsstationer, da reisetrafikken paa denne rute, der forbinder ladestedene Namsos og Stenkjær, ikke er saa ganske ubetydelig og visselig vil øges nu, siden reisende nordenfra har adgang til at tage jernbanen paa Stenkjær.

Amtstinget sak nummer 59 behandlet 18. juni 1908. Amtsingeniør Munch forslag om kr 1000 utbedring av vegen mellom Stenkjær og Rødhammer til lettelse av framkomsten for automobiler, men han hadde ikke fått støtte fra veidirektøren. Han opplyser om at automobilselskap er dannet og man har gått til innkjøp av to automobiler.

Av dette drar jeg den konklusjonen at dette med å opprette bilruten og postruten må ha vært en sak for det stiftede selskap Stenkjær og Namsos Automobilselskab. Når vi vet at en av initiativtakerne var amtsingeniør Jens Munch så skjønner man jo at amtet var godt kjent med ideen og at man i administrasjonen av amtet støttet opp om saken. Ut fra dagens situasjon og sakbehandling, kan man imidlertid undres over at amtet ikke var sterkere inne i bildet og at man ikke hadde behov for å få amtet og kommunene med på ett slikt kraftig løft og ett så vidt usikkert tiltak.

Man kan også bli forbauset at man kom så tidlig i gang i jordbruksamtet Nordre Trondhjem. Bare 20 år etter at den første bilen var konstruert og bare 7 år etter at den første bilen kom til Norge, så bestemmer man seg for å gå til innkjøp av to kostbare Rex Simplex biler/busser, og setter i gang en postførende bussrute mellom Steinkjer og Rødhammer. Hvordan kunne man være så tidlig ute med et slikt løft i et ellers noe fattig og tilbakestående fylke som Nord-Trøndelag? Mye må bero på at man hadde drivanes folk i ledelsen av amtet og da med Amtsingeniør Jens Munch i spissen. Dette må ha vært en person som var interessert i nymotens ting og innretninger. Vi vet at han gjennom lengre tid hadde hatt kontakt med Arne Guldahl i Trondheim, som forhandlet biler av merket Rex Simplex og at dette var en av de første bilforhandlerne utenfor Kristiania. Mye tyder på at Guldahl var en av initiativtakerne til oppstart av postruten. Styret besto i starten av: Amtsingeniør Jens Munch, banksjef Wendelboe, bokhandler O. C. Dahl, kjøpmann Einar Hustad og ingeniør Emil Astrup. Dahl, Hustad og Astrup var fra Namsos. At Namsosmiljøet var så sterkt inn i styret kan tyde på at man fra denne del av amtet så store fordeler med å få i

gang en slik rute. Kanskje så de at det ville ta mange år før man fikk jernbane fram til Namsos, da var det nest beste løsning en hurtig automobilrute som kunne erstatte hesteskysen i sommerhalvåret.

Banksjef Wendelboe var den som på nyåret i 1908 engasjerte mekaniker Oliver Joakim Ivarsen til å hente de to bestilte vognene ved fabrikken i Sachsen-Altenburg i Tyskland. O. J. Ivarsen var da også et funn for det nystartede selskap. Han dro ned til Tyskland og gjennomgikk et to måneders kurs i kjøring av bilen samt nødvendig vedlikehold. Han kom tilbake til Steinkjer med bilene med kveldstoget 13. juli. Det var vel ikke det spor merkelig at det ble folkevandring til jernbanestasjonen for å se på vidundrene. Det var jo bare tre år tidligere at jernbanen var blitt åpnet til byen, så en kan jo tenke seg til at man hadde en følelse av at det var en ny tid som var i ferd med å innta byen og distriktet.




Det finnes mange bilder av disse flotte Rex Simplex syvseterne, men bildene er stort sett tatt på avstand så man får ikke mye opplysning om detaljer. I dag eksisterer det ikke biler av denne typen og årgang. Det nærmeste man kan finne er en Rex Simplex fra 1914 som står på Norsk Kjøretøyhistorisk museum på Lillehammer. På de årene som er gått mellom 1908 og 1914 er mange ting endret, og vi kan ikke se likhet mellom denne og de to bilene som bruktes på ruten. Da er det nærmere å sammenlikne med NTMFs Vivinus fra 1909, som står på Egge museum. Jeg vil i et senere blad skrive mer om bilen og gi tekniske data. Her tar jeg med ett par bilder av bilen slik den tok seg ut i tjeneste.



Verksted på Naustvollen

Da Stenkjær og Namsos Automobilselskap gikk til innkjøp av to Rex Simplex sommeren 1908, hadde man garasje klar. Dette må være de første bilene som ble tatt i skikkelig bruk i vårt fylke og da er verkstedet sannsynligvis også det første bilverkstedet. Beliggenheten av dette var på Naustvollen, som er ca. der badet ved Dampsaga ligger i dag.

I gamle skrifter om starten av postruten heter det:  Da den første bilruten/postruten i Nord-Trøndelag, sies det at man hadde garasje klar på Naustvollen”I nærheten av det mekaniske verksted i Stenkjær blev et gammelt uthus leiet og indredet til stall og reparationskur for automobilerne. Den inderste del av huset blev avpanelet og indrettet til et lite verksted samt til opbevaringssted for resevedele og olje. I selve vognhuset blev der indmuret en arbeidsgrube 1 meter dyp og 1 meter bred og 3 meter lang. Gulvet bestaar av stampet jord og grus med spor av planker for automobilerne. Rummet er oplyst med elektrisk lys og for øvrig utstyrt overensstemmende med de forskrifter, som brandassuranceselskabet har opstillet. Benzol- og benzinboden ligger i ca. 500 meters avstand like ved bygrænsen.”

Verkstedmester var O. J. Ivarsen samtidig som han var sjåfør. Det var også han som var og hentet de to Rex Simplexbilene i Tyskland og gjennomgikk sjåførskole der. Han fikk også helt sikkert opplæring i bruk av bilene og hvordan de skulle vedlikeholdes. Vel tilbake i Steinkjer ble det mandag 15. juli foretatt en prøvetur til Rødhammeren og torsdag 25. juli ble Norges første postførende bilrute åpnet for ordinær trafikk. De to bilene greide trafikken ganske bra, så de må ha vært av ganske god kvalitet. Mest plage hadde man med punkteringer, både fordi dekkene var av dårlig kvalitet, vegene var sporete og humpete, men også fordi folk langs vegen kunne spre spiker og glass i vegbanen for å forsøke å hindre trafikken.

Driften av ruten gikk svært bra og allerede etter første driftsåret dvs i 1910 kjøpte selskapet en tredje vogn av merket La Buire. La Buire var en fransk bil som ble produsert i Lyon. Den var forsynt med en 4 sylindret bensin motor på 15/30 hk. Dette var et bilmerke som senere ble brukt av mange selskaper i Trøndelag og ellers i landet. Senere sikret de seg også Knut C. Langaard sin Opel.

Drivkreftene bak



Sammen med Jens Munch ble O. J. Ivarsen uten tvil pioneren i Nord-Trøndelag innenfor bil og motor og verksteddrift. Personlig tror jeg at myndighetene i NT med Amtsing. Jens Munch i spissen allerede i 1904-05 innså den betydning bilen ville få for utviklingen av transporten framover, og at det var derfor han var så positivt innstilt og at han ble en slik foregangsmann for å ta bilen i bruk både i passasjer- og posttransport/godstransport. Vi ser det også ved at regler for bruk av motorkjøretøyer på offentlig veg ble behandlet i Amtstinget så tidlig som i 1904. Dette var svært tidlig i forhold til andre amt man kan sammenlikne oss med. Og at bilen fikk stor betydning det kan man jo i ettertid bare konstatere ble tilfelle. Så kan man undre seg over at disse pionerene på bilsiden kunne være så tidlig ute. Man kan også spørre seg hva som gjorde at de så mulighetene i en slik ny oppfinnelse, når samfunnet rundt dem var store motstandere av å ta disse nymotens og avskyelige redskaper i bruk.

Rex Simplex-en avansert bil fra 1908

Tekst: Vidar

Man kan ikke bli annet enn overrasket over hvor avansert de var de to Rex Simplex bilene, som ble innkjøpt i 1908 for å betjene post og passasjertrafikken på ruten Steinkjer-Rødhammer. Det er ikke mulig i dag å finne nærbilder av bilene enn si bilder som viser detaljer av motor mv. Heldigvis finnes det en artikkel skrevet av Jens Munch, som gir gode beskrivelser av vognene. Jeg gjengir nedenfor noe av dette materiale.

Vognenes dimensjoner:

Akselavstand 3.20 m

Hjulavstand 1.32 m

Vognbredde utvendig mål 1.5 m

Vognhøyde 2.20 m

Total vognlengde 4.70 m

Bagasje og postrom dimensjon i vognens lengderetning 0.61 m

Baksete innvendig bredde 1.31 m

Vognens vekt ubelastet var 1600 kg. Den var registrert for 8 passasjerer som utgjorde en last på ca 550 kg., post max 200 kg. Bagasje 200 kg og benzolbeholdning 50 kg. Totalbelastning 2600 kg hvorav 1000 kg på foraksel og ca 1600 kg på bakaksel.

Vognens motor:

Motorstørrelse 17/30 HK, 4 cylindre med diameter 100 mm, og 140 mm kolbeslag. Antall omdreininger er ca. 1200-1400 pr. minutt. 3 hastighetsgrader og 1 for baklengs gang. Overføring av motorkraften skjer ved en friksjonskonus, og kraftoverføringen til bakaksling skjer ved en cardanglenk, beskyttet av en helt omsluttende, oljefylt kapsel. Tenningen skjer ved en Bosch-Lichtbogen-Magnet.

Peumatik:

Så vel på for-som bakhjul er vognen utstyrt med pneumatikk. Forhjulene av dim. 880x 125, og bakhjul 895x135. Det vil si luftfylte slanger og dekk, noe som kanskje ble det svakeste punktet på de dårlige grusveiene man hadde den gang.

Vognene var helt overbygget med fast kupe. Setene var stoppet og hadde skinntrekk. Det var inngangsdører på begge sider og med vinduer som man kunne skyve ned. Mot sjåførsetet var det en glassvegg med innramming for et mindre vindu som kunne åpnes. Foran sjåførsetet var det likeledes en glasskive med et mindre vindu som kunne åpnes i høyde med sjåførens hode. På taket var det anbrakt en vanntett kasse til å oppbevare reservehjulene.

Vognene var malt mørk grønn med noe lysere sjatteringer for rammer mv. Alt synlig metall var gjort av blank messing. Det måtte være litt av et syn med slike flotte biler! Prestasjonene var også imponerende. Reisetiden fra Steinkjer til Rødhammer var satt til 3 timer inklusive stans ved 5 poståpnerier underveis. Det viste seg i praksis at man uten vansker kunne kjøre vegstrekningen på ned mot 2 timer.

Åpningen av ruten fant sted 25.juli 1908, og vi kan bare tenke oss til den festivitas som var knyttet til denne åpningsdagen. Bildet fra Kongens gate med mange herrer i flosshatt samlet rundt bilene kan godt være fra denne åpningsdagen. Ruten ble kjørt med to avganger hver vei og seks dager i uken. Med kjennskap til den tids veivedlikehold og da spesielt mangel på brøyting, er det vel mye som tyder på at ruten måtte opprettholdes med hesteskyss gjennom vinteren. På tross av dårlige veier og noe sabotasje fra folk som følte seg truet av ruten og disse bråkete kjøretøyene, så fikk ruten ganske god regularitet. Noen punkteringer, fastkjøring i gjørme samt andre vansker kunne oppstå, men stort sett kom bilene seg fram. Det er påpekt i avisinnlegg fra denne tiden at folk følte seg skremt av disse fartsuhyrene og at hestene var særlig redd for å møte dem. Det er også innlegg som forteller om overbelastning av kjøretøyene med folk som står på stigbrett og henger utenpå bilen. Om bilene var registrert for 8 passasjerer så ble det påstått at man kjørte med opptil 12 personer ombord.

Munch setter opp en tabell som viser utgiftene etter et halvt års drift. Denne er så interessant at den bør vel gjengis i et senere blad? Han gir oss også i en tabell utgiftene ved anskaffelse av de to vognene samt ordning av garasje i Steinkjer samt reservedeler. Også denne tabellen bør kanskje gjengis senere? Nedenfor tar jeg med et bilde av bilen i farta opp mot Vammen.



Smånytt

Sverigeturen med veterankjøretøyet er reddet: Etter protester fra mange hold og ikke minst fra LMK er det nå klart at vi kan ta utenlandsturer med våre kjøretøyer som før, og vi kan ha med reservedeler og verktøy.

Strosjørallyet: Dette er en gylden anledning til å besøke våre venner i Jämtland. Løpet går første helga i juli. Mats kan gi ytterligere informasjon.

Verdalsracet 2008

Velkommen til Verdalsracet 2008. Veteran MC-løp i god gammel stil
Lørdag 9. August 2008, oppmøte på Soria Moria camping, avkjøring fra E6 1 km sør for Verdalsøra.

Kaffe og påmelding fra kl 09.30 Løpet starter kl. 11.30

Middag, premieutdeling og sosialt samvær på campingen etter løpet.

Vi håper at mange tar seg tid til å være med oss om kvelden.



Hytte kan bestilles direkte til Soria Moria camping

Tlf: 74 07 69 33

Priser: fører kr 200,- pasasjer kr 100,-

Barn under 16 betaler bare for pins.

Løpsansvarlig: Kjell Bardal tlf : 95 72 95 55

Velkommen til Veteranmotorsykkeltreff på Holm Camping i Bindal: I

idyllisk natur på Holm i Bindal ligger Holm Camping. Her arrangeres 11.-

13. juli 2008 MC-treff. Her kan man overnatte i nedlagt skole eller i telt.

Treffavgift er satt til kr 200 som inkl. middag.

Arrangør er Ytre Namdal Tempoklubb. For rombestilling : 75031242

Påmelding kan gis til Kjell over telefon 99514554.

Nye medlemmer

Det kommer til en del nye medlemmer. Har gleden av å ønske følgende nye medlemmer velkommen i NTMF:

Bård Nytrø, Leksvik. Han er eier av et par veterantraktorer.

Vi i NTMF kjenner Bård best fra mange års samarbeid på Egge museum. Her har han sammen med sine medarbeidere alltid vært tilstedet for oss i NTMF og stilt opp om vi trengte hjelp av noe slag. Da jeg var invitert til avskjedsselskap for Bård i Fylkesmannsgården for en tid siden, passet jeg på å takke på vegne av NTMF for godt samarbeide, samtidig som jeg ga han ett års medlemskap i foreningen vår samt jubileumsboka. Jeg inviterte han også til å bli medlem videre framover slik at han fikk et motorhistorisk miljø å pleie sine veterantraktorer i.

På bildet nedenfor får Bård overlevert avskjedsgave fra de andre ved Egge museum.



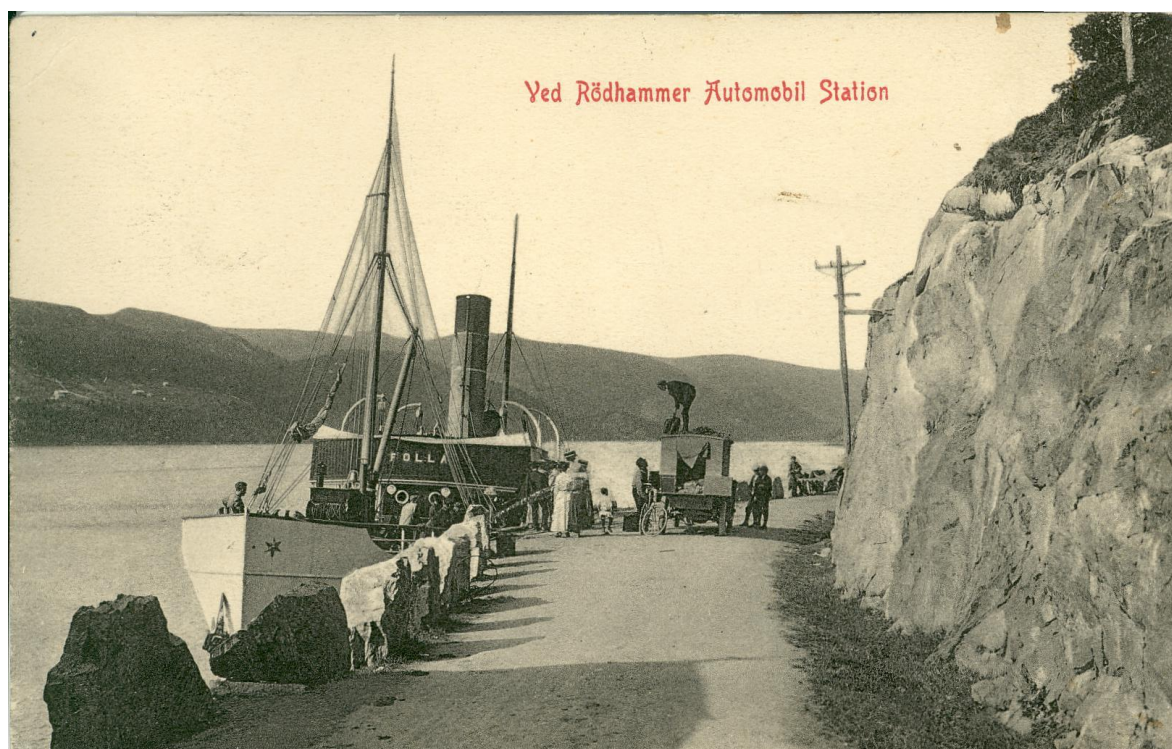
Vi ønsker også velkommen **Bjarte Helgesen og Tove Gresdal fra Steinkjer**. De møtte på vårmønstring med sin Cezeta scooter fra 50-tallet.

Nytt år og ny medlemskontingent

I flg. kasserer Oddvar, så blir medlemskontingent inn betalt støtt og stadig, men fortsatt er det en god del av medlemmene som ikke har betalt verken for 2007 og 2008. Disse blir nå strøket av våre lister samtidig som vi gir inn melding til LMK.

Betal årskontingenten nå, så slipper du stopp i bladforsendelsen. Men ikke nok med det, du slipper problemer med forsikringen i LMK. Den er nemlig betinget av at medlemskontingent er betalt.

Alle som har fått et rødt kryss ved navnefeltet på baksiden av bladet er i faresonen og må betale omgående!! Kontonummer finnes foran i medlemsbladet.



Som vi ser ovenfor så er postbåten lagt til kai ved Rødhammer og bilen fra Steinkjer er ankommet. Nå skal posten bringes videre til Namsos og Nord-Norge

Siste om LMK/Tennant forsikring

Tekst: Vidar

Oppsummert etter landsmøtet LMK

Som vanlig var forsikringsordningen gjennom LMK en viktig post på møtekartet. Nytt av året var at det er ansatt en person som sitter i LMK-miljøet som kun har med forsikring å gjøre. Hans navn er Per Jul Bjørnstad og treffes på tlf./faks 22883600/01 eller e-post forsikring@lmk.no. Hans oppgave er å svare på alle spørsmål vi som LMK medlemmer måtte ha i forhold til forsikring. Han vil på forespørsel utarbeide tilbud for de forsikringsbehov vi måtte ha. Han vil være vår forsikringsagent slik at vi kan gjøre alle våre henvendelser til han-vi behøver ikke kontakte Tennant.

Han har utarbeidet et skjema som vi kan bruke når vi tar inn tilbud fra LMK. Skjemaet kan lastes ned på LMK's hjemmeside: www.lmk.no.

Dersom du ønsker LMK forsikring for ditt kjøretøy (veteran og eller bruks kjøretøy) eller for andre ting som hus, hytte, innbo/løsøre, reiseforsikring, fritidsbåt med mer, så er det bare å skrive inn dette på skjemaet og sende inn over nettet eller pr. brev. Alle som har vært medlem i en forening som NTMF i over ett år har rett på forsikring.

Sigrid og jeg samlet alle våre forsikringsbehov og overførte disse til Tennant/LMK for snart to år siden. Uten at vi gjorde større endringer i grunnlaget som kjørte km, større egenandel el., så fikk vi en reduksjon på mellom 5-6000 kr pr år. Vi har ikke hatt skader bortsett fra en knust frontrute på bil, så vi har vel ikke så mye erfaring å vise til. Det skulle ikke være noe som skulle tilsi at man fikk større problem med oppgjør fra dette selskap i forhold til andre. Som kjent er Tennant i den senere tid blitt oppkjøpt av Gjensidige Forsikring noe som skulle tyde på at firmaet blir seriøst vurdert i forsikringskretser.

Jeg tar inn som info en orientering som LMK har utarbeidet og som ligger på nettet sammen med Tilbudsskjemaet.



FORDELENE I ET TILBUDSSKJEMA



Dette tilbudsskjemaet er skreddersydd for "rørsla", og er per 1.3.2008 utprøvd av over 50 klubbmedlemmer. Tilbakemeldingene er at det er enkelt å forholde seg til, og at oversikten dekker det aller meste av hva klubbmedlemmet har av forsikringsbehov. Her er også en kort og grei informasjon om hva LMK gjør på vegne av klubbene.

□□-----□□

Både medlemmet som "eier" av klubben - og klubben som "eier" av LMK - har store fordeler av medlemskapet. Landsforbundet arbeider primært med to områder som direkte berører klubben og medlemmene;

- 1. Lobbyvirksomhet for å tilrettelegge for utøvelsen av vår hobby**
- 2. Drift av en meget god forsikringsordning for alle typer eiendeler.**

LOBBY FOR MEDLEMMET

Redusere skatter og avgifter, tilrettelegge kjøretøyforskrifter, øke bruken av veteran-kjennemerker, unntak fra tekniske forskrifter, "vaktbikkje" på EU-direktiver m.m. LMK møter politiske og tekniske myndigheter jevnlig for å vise at medlemmene betyr "kultur", ikke luksusforbruk. Noen ganger er ikke et møte nok, og LMK må "kline til" for å bli hørt. F.eks. er de borgerlige partiene imot årsavgiften på NOK 380, men regjeringen fortsatt for.

LMK bearbejder stadig nye innfallsvinklinger til problemet, og forsøker videre!

FORSIKRING FOR MEDLEMMET

Medlemmer av "rørsla" har en unik egenskap; Sammenlignet med Ola og Kari Nordmann har medlemmet i en LMK-tilsluttet klubb kun halvparten av skadene til Ola og Kari. Dette skal gjenspeile seg i de forsikringspremiene han/hun betaler hos LMK's samarbeidspartner Tennant.

Med mer enn 3 vanlige forsikringer (en av disse må være barneforsikring, bolig, hytte, innbo) gis ikke bare Totalrabatten på 12 %, men også en LMK-rabatt på hele 20 %! LMK-rabatten betinger at du har vært klubbmedlem i minst et år.

LMK's ansatte Per Jul Bjørnstad forhandler gratis og uhildet frem et godt total- eller deltilbud på enkeltmedlemmets samlede kjøretøy- og øvrige skadeforsikringer.

Vår samarbeidspartner Tennant Forsikring drifter forøvrig Toyota Nybilforsikring, og har nøkkelpersoner i sin organisasjon med stor interesse for veterankjøretøy.

FINANSIERING

Klubbene har bestemt at LMK skal basere sin økonomi / drift på godtgjørelse av forsikringsordningen. Det er derfor av vesentlig betydning at klubbmedlemmene får tilrettelagt for å kunne få et forsikringstilbud fra LMK.

Skjemaet er ment å kopieres opp og deles ut på medlemsmøter i klubben, og bør ligge fremme lett synlig for medlemmene på alle møter. Både sentralt, og ute i avdelingene.

I tillegg er det svært viktig at det gjøres tilgjengelig via klubbens internettsider ved at det elektroniske skjemaet som er på CD'n i konvolutten fra landsmøtet legges ut. Her ligger også elektronisk LMK-logo.

Det kan også vurderes å lage en link til tilbudsskjemaet på LMK's internettsider med denne: <http://www.lmk.no/page.php?19>

LMK v/ Per J. Bjørnstad, Postboks 170 Økern, 0509 Oslo,
e-post: forsikring@lmk.no Tlf./faks: 22 88 36 00/01

Navn:		
Adresse:	Postnr:	Sted:
Personnr.: (11 siffer)	e-post:	
Telefon dagtid:	Mobil:	
Medlemsklubb og innmelding mnd/år:		

Hus-bygning: Villa/rekkehus/vertikal 2m.bolig		Bygn.materiale:	Byggeår:
Bruttoareal:	Antall pers. i husholdningen:	Utleie: Hybel / Flere hybler / Hele huset	
Antall bad:	Kjeller: Ja / Nei	Kjeller - innredet som boligrom: Ja / Nei	
Alarm: Nei / Brann / Innbrudd / Vann	Type varsling:		
Magn. vannstopperventil: Ja / Nei	Innbofors.: Ja / Nei Forsikringssum:		
Garasje 1- Bto-areal: Fullverdi / førsterisiko (verdi)	Byggeår:	Bygningsmateriale:	Isolert / uisolert
Garasje 2- bruttoareal:	Byggeår:	Bygningsmateriale:	Isolert / uisolert
Uthus - bruttoareal:	Byggeår:	Bygningsmateriale:	Isolert / uisolert
Fullverdi-gr.lag i dag for: Bolig:	Garasje 1:	Garasje 2:	Uthus:
Skader siste 3 år:	Hussoppforsikring: Ja / Nei	Forsikringspremie bolig i dag:	
Tilleggsopplysninger bolig/garasje/uthus:			

Kun hjemforsikring (innbo/løsøre): Ja / Nei	Forsikringssum:
Bygn.materiale: Mur / Brannfast / Tre / Annet	Antall pers. i husholdningen:
Alarm: Ja / Nei	Magn. vannstopperventil: Ja / Nei
Adkomst til vindu/dør fra bakkeplan: Ja / Nei	Forsikringspremie innbo i dag:
Tilleggsopplysninger:	

Bilforsikring	Merke:	Type:	Årsmod.:
Motorstørrelse:	Reg. nr.:	Km.stand pt.:	Kjørelengde:
FG godkjent alarm: Ja / Nei	Startspærre: Ja / Nei		
Egenandel:	Bilens bruk: privat bruk / næringsvirksomhet		
Kun bruker over 23 år: Ja / Nei	Hovedbruker over 23 år: Ja / Nei		
Gjenfinningsystem: Ja / Nei	Parkering: Egen gar. / Fellesgar. / Egen tomt / Gatepark.		
Leiebil v/skade: Nei / Ja: 10 dgr. / 30 dgr.	Forsikringspremie i dag:		
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke	Bonus / opptjeningsår:		

Veteranbil / Mc:	Reg. nr.:	Merke:	Type:
Årsmod.:	Km. stand:	Parkering: Egen gar. / Fellesgar. / Egen tomt / Gatepark.	
Bonus/opptjeningsår:	Fors.sum:	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			

Hvis du har flere kjøretøyer (Bil / MC), gå nederst i dette dokumentet og fyll ut for hvert kjøretøy.

Ønsker du en LMK forsikring? Kontakt klubben for besiktigelse og søknad.

Forts.

Hytte:	Forsikringssted. med postnr.		
Hovedbygning - byggemåte:	Byggeår:	Alarm:	Ja / Nei
Innbo / løsøre - fors.sum:	Firma / Privat	Tilsynsavtale:	Ja / Nei
Hele / deler av hytta utleid:	Ja / Nei	Avstand til hav mer enn 300 meter:	Ja / Nei
Hytta ligger mer enn 1 km fra bilvei:	Ja / Nei	Bilveien til hytta stengt med bom:	Ja / Nei
Bruttoareal:	Sikkerhetslåser i alle ytterdører: Ja / Nei		
Skader siste 3 år:	Ja / Nei	Egenandel:	Forsikringspremie i dag:
Andre tilleggsdekninger:			

Uthus (type):			
Byggemåte:	tre / mur	Byggeår:	Isolert / uisolert
Bruttoareal:	Eventuell oppgitt sum 1. risiko:		
Forsikringspremie i dag:			

Naust / båthus:	Eventuell oppgitt sum 1. risiko:		
Byggemåte:	tre / mur	Byggeår:	Bruttoareal:
Forsikringspremie i dag:			

Reiseforsikring:			
Familie eller enslig:	Avbestillingsforsikring: Ja / Nei		
Ønsker du å utvide for reiser som varer mer enn 45 dager: +14 dgr. / +1 mnd. / +2 mnd. / +4 mnd.			
Forsikringspremie i dag:			

Fritidsbåt:			
Type:	Årsmod.	Reg.nr.	
Lengde (fot):	Fastmontert alarm: Ja / Nei		
Ansvar og kasko:	Ja / Nei	Kun ansvar:	Ja / Nei Fors.sum:
Utenbordsmotor (fabr.):	Antall HK:	Årsmodell:	
Innenbordsmotor (fabr.):	Antall HK:	Årsmodell:	
Toppfart:	Skader:	Guardssystem: Ja / Nei	
Båtførerbevis:	Ja / Nei	Bevoktet havn:	Ja / Nei
Utleie:	Ja / Nei	Egenandel:	

(Kopier for evt. flere båter)

Verdigjenstandsforsikring:	Ja / Nei	Skriftlig dokumentasjon med takst/kvittering	
Ulykkesforsikring:			
Navn og f.dato:	Fors.sum v/inv.:	v/død:	
Barneulykke:			
Navn og f.dato:	Fors.sum v/invaliditet:		
Barneforsikring (3 mnd. - 18 år):			
Ja / Nei	(Egen søknad med helseerklæring ettersendes)		

Kopier disse sider eller bruk egne vedlegg ved tilleggsm informasjon / flere objekter.

Veteranbil / Mc:	Reg. nr.:	Merke:	Type:
Årsmod.:	Km. stand:	Parkering: Egen gar. /Fellesgar. /Egen tomt /Gatepark.	
Bonus/opptjeningsår:	Fors.sum:	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			

Veteranbil / Mc:	Reg. nr.:	Merke:	Type:
Årsmod.:	Km. stand:	Parkering: Egen gar. /Fellesgar. /Egen tomt /Gatepark.	
Bonus/opptjeningsår:	Fors.sum:	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			

Veteranbil / Mc:	Reg. nr.:	Merke:	Type:
Årsmod.:	Km. stand:	Parkering: Egen gar. /Fellesgar. /Egen tomt /Gatepark.	
Bonus/opptjeningsår:	Fors.sum:	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			

Veteranbil / Mc:	Reg. nr.:	Merke:	Type:
Årsmod.:	Km. stand:	Parkering: Egen gar. /Fellesgar. /Egen tomt /Gatepark.	
Bonus/opptjeningsår:	Fors.sum:	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			

Veteranbil / Mc:	Reg. nr.:	Merke:	Type:
Årsmod.:	Km. stand:	Parkering: Egen gar. /Fellesgar. /Egen tomt /Gatepark.	
Bonus/opptjeningsår:	Fors.sum:	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			

Bilforsikring	Merke:	Type:	Årsmod.:
Motorstørrelse:	Reg. nr.:	Km.stand pt.:	Kjørelengde:
FG godkjent alarm:	Ja / Nei	Startsperre:	Ja / Nei
Egenandel:	Bilens bruk: privat bruk / næringsvirksomhet		
Kun bruker over 23 år:	Ja / Nei	Hovedbruker over 23 år:	Ja / Nei
Gjenfinningsystem:	Ja / Nei	Parkering: Egen gar. / Fellesgar. / Egen tomt / Gatepark.	
Leiebil v/skade:	Nei / Ja: 10 dgr. / 30 dgr.	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			Bonus / opptjeningsår:

Bilforsikring	Merke:	Type:	Årsmod.:
Motorstørrelse:	Reg. nr.:	Km.stand pt.:	Kjørelengde:
FG godkjent alarm:	Ja / Nei	Startsperre:	Ja / Nei
Egenandel:	Bilens bruk: privat bruk / næringsvirksomhet		
Kun bruker over 23 år:	Ja / Nei	Hovedbruker over 23 år:	Ja / Nei
Gjenfinningsystem:	Ja / Nei	Parkering: Egen gar. / Fellesgar. / Egen tomt / Gatepark.	
Leiebil v/skade:	Nei / Ja: 10 dgr. / 30 dgr.	Forsikringspremie i dag:	
Ønsket dekning: Ansvar / Kasko / Delkasko / Fører- og passasjerulykke			Bonus / opptjeningsår:

Postrute jubileum-siste om jubileumsløpet

Tekst: Vidar

Arbeidet med å planlegge Postrute jubileet er ført videre og det er dannet en arbeidsgruppe bestående av Ketil Sakshaug fra TrønderBilene, Olav Håkon Letnes fra Posten Norge, Iver Bjartan og undertegnende fra NTMF. Opplegget blir noenlunde som følger:

Arrangementet vil bli avholdt lørdag 26. juli dvs så godt som på dagen 100 år etter at ruten ble kjørt første gang. Program framgår av plakat som vedlegges.

Samarbeidspartnere vil bli: Posten Norge, TrønderBilene/Nord-Trøndelag fylkeskommune og Nord-Trøndelag Motorhistorisk Forening med NTMF som hovedarrangør. Vi søker også samarbeid med alle historielagene som ligger i de berørte kommuner og også i Namsos. Vi søker også samarbeid med andre kulturhistoriske organisasjoner med tanke på å få fram et bredt arrangement som kan bli en forsmak på Kulturminneåret 2009/ Mangfoldighetsåret.

Hovedarrangementet vil bli et løp for veterankjøretøy som vil gå fra Steinkjer til Rødhammer med 2-3 tidsbilder underveis, som kan gi oss bilde på og et begrep om samfunnet i 1908 og hvilken begivenhet dette var.

Samarbeid med Steinkjer filateriforening om poststempel med motiv for begivenheten. Muligens utgivelse av et frimerke med motiv fra Postruta.

Foreningen Gamle Steinkjer, Egge Historielag, Ogdal historielag samt N-T Husflidslag lager et tidsbilde utenfor der hvor Steinkjer postkontor lå i Kongensgate i sin tid. Her får vi bruke Vivinus samt bussen til å illudere postrute bilene. Hele kortesjen stopper og sperrer Kongensgate for et tidsrom av 10 minutter. Vil få med ordfører i Steinkjer, fylkesråd for kultur med flere fra fylkesnivå og kommunenivå. Samarbeid med Sentrumsforeningen og Nordsia for å få en levende by som kortesjen kan kjøre gjennom.

Samarbeid med historielag og privatpersoner på Namdalseid om tidsbilder. Tenker meg et tidsbilde fra Korsen der Brynjulf Gystad har lovet å skaffe hest med vogn samt at vi får voksne og barn til å stille i tidsriktige klær og med tidsriktig utstyr. Her er samarbeid med Beitstad og Namdalseid historielag viktig.

Jubileumsmiddag for alle deltakerne og med en rekke innbudte og media tilstede. Middagen legges til Sjøåsen og blir hovedarrangementet under jubileet. Her blir historien gitt i korte bilder. Det legges stor vekt på at dette var den

første postførende bilruten i Norge, og vi forsøker å få dette budskapet ut over landet. Utkast til plakat vist nedenfor.



Postruta Steinkjer-Rødhammer 100 år

26.juli 2008 kl 1200 starter et jubileumsløp som markerer at det er så godt som på dagen 100 år siden den første postførende bilruta i Norge ble åpnet. Dette må markeres!

Programmet for dagen:

Kl 1100 oppmøte på Gamle Brannstasjonen i Steinkjer som er NTMF`s klubblokale. Her blir det kaffe og noe å bite i før vi legger ut på tur.

Kl 1200 starter løpet som vil gå fra Steinkjer jernbanestasjon, gjennom sentrum følge gamle Rv 50/E6 til Aspåsen, der Rv 17 tar av i retning Namsos. Stopposter ved noen av de 7 poståpneriene som lå langs ruta. Siste stopp blir Rødhammer der det vil bli en enkel seremoni.

Kl 1600 blir det festmiddag ved Sjøåsen Hotell der representanter for Posten Norge og TrønderBilen vil være tilstede.

Startkontingent kr 250 og kr 150 for voksne personer som kommer i tillegg.

Dette inkluderer kaffe og middag. Info/Påmelding Nord-Trøndelag Motorhistorisk Forening v/Vidar Natvig, mob.91368864,

vidar.natvig@online.no eller til Iver Bjartan, ibjartan@hotmail.no

Påmelingsfrist 15. juli 2008

Geirs Fordprosjekt har fått mye oppmerksomhet.



Geirs Ford 36 prosjekt har fått mye omtale og er gjengitt på 3 forsider i bilblad. Ovenfor ser vi fra to av disse. I lange artikler med mange bilder har prosjektet fått bred dekning-hele 8 sider i Amcar. Øystein Asphjell i Amcar skriver bl.a.:

”Vi sa ham at det var umulig, men han gjorde det likevel...Heldigvis finnes det noen blant oss som ikke er som alle andre-for noen er det ingenting som er umulig, det tar bare litt lengre tid...Historien om ”El Fandango” er historien om et skogsvrak som i løpet av 2 år er forvandlet til en av de råeste customs vi har sett her i landet. En 36 Ford som har blitt utsatt for kraftige G-krefter. G’en står for Geir, og Geir er fra Verdal’n...

Til salgs:

Vi burde forsøke å få opp en effektiv kjøp- og salgsside! Det er jo alltid moro og se om det kan være ting man bør hive seg på å kjøpe og kanskje har man ting selv som man godt kunne tenke seg at andre kunne gjøre seg nytte av.

Meld dere på med annonser!

Kjøp og salg:

Slik vil spalten se ut framover!

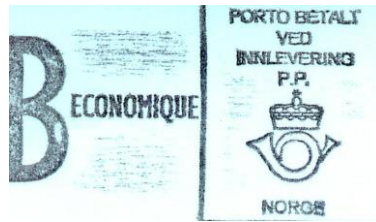
Ingen ting er kommet inn av kjøp eller salg!!

Hylldag 2008- 7.juni kl 12-14

Terje ber oss være med på Hylldag lørdag 7.juni fra kl 12-14. Her kan vi få vist fram kjøretøyene våre og treffe en masse folk. Dette kunne være en god anledning å selge boka vår til en fornuftig pris. **De som har mulighet møter opp eller bare kjører innom og viser seg fram!**

Minner om Norgesløpet 2008:





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 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 : Sliotedeler og Rekvisiter , 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