



Nr 1 april 2021

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



DKW F8 Luxus Cabriolet 1939-modell.

Foto: Åsmund Martinsen

I dette nummer:

**Ford Capri
Årsberetning
Streif i medlemsregisteret**

**HØKA-bussen
Bilopphoggere**

LEDERS HJØRNE

Hei, da er det ny sesong!

Det ser ut til at vi får en ganske lik sommerse-
song som i fjor med en del restriksjoner på ar-
rangementer og samlinger. Dette gjør at vi må
tenke litt nytt.

I 2020 arrangerte vi en del felles kjøreturer i
nærområdet med godt oppmøte, så dette vide-
refører vi i sommer også. Deltagerne hadde det
hyggelig og vi fikk mange gode tilbakemeldinger
på at det var vellykket. Målet i år er å få til like
fine turer som i fjor med nye opplevelser og steder. Vi har mange fine
veier i vårt nærområde som det egner seg godt for veterankjøretøyer.

Vi jobber også med å få til en lengre tur om det lar seg gjøre med tanke
på situasjonen som vi har i Norge. I fjor ble det en kjøretur til Telemark
med overnatting på Straand hotel og besøk på Z-Museum på Treungen.
Dette var i samarbeid med Classic MC. De som deltok hadde en fin og
koselig tur.

Det er litt uklart hvordan det blir med klassikerlørdager og andre arrange-
menter på Stasjonen i sommer, men vi håper det kan bli som i fjor, slik at
det blir mulig å treffes for å ta en kaffekopp, pølse og vaffel.

Årsmøtet er utsatt pga. restriksjoner på antall personer innendørs. Men
vi ser på løsinger på dette. Nå som våren og sommeren kommer så kan
vi arrangere årsmøtet utendørs.

Prestegårdsløpet har som nevnt før 20 års jubileum i år. Vi har en god
plan på hvordan vi skal gjennomføre dette. Det er også 40 år siden klub-
ben vår ble stiftet. Det er planlagt att vi feirer dette samtidig med jubileet
for Prestegårdsløpet. Da får vi håpe at det ikke kommer alt for strenge
restriksjoner slik at flest mulig får deltatt på dette.

Vi sees!

Stig Atle Pettersen.



REDAKSJONEN

Korona har mange virkninger på samfunnet. En av de mindre alvorlige i den store sammenhengen er at tallet på arrangementer å skrive om i Motoristen har gått kraftig ned.

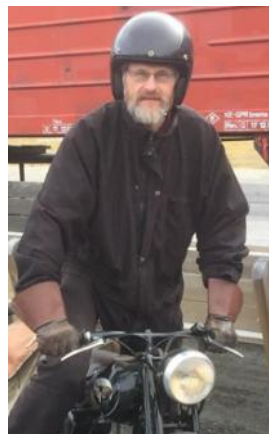
Redaksjonen har tatt dette som en utfordring, og serverer MKROs medlemmer en utgave med mye lokalthistorisk stoff om distriktets bilopphoggerier.

Vi håper aktiviteten tar seg opp utover våren og sommeren slik at det kan bli mer variert innhold i neste utgave.

Som vanlig ønsker redaksjonen bilder og tekst til neste utgave, og vi tar gjerne mot forslag til nye temaer som kan være av interesse.

God sommer!

Per Chr.Bratheim



"Billotteriet 2021"



Senteret skal lodde ut en Mercedes-Benz 200 1983-modell.

Vi oppfordrer alle til å kjøpe lodd, og vi ønsker oss flere loddselgere!

NÅ ER DET VÅR!

Endelig er det sesong igjen etter en lang og mørk periode preget av kulde, Korona og mørketid. Ikke godt å si hva som er verst. Uansett, en svært krevende tid for oss alle. I dette bildet har selvfølgelig senteret vært stengt i tråd med de føringene myndighetene har satt.



La oss imidlertid håpe at vi snart kan møtes igjen! Fortsatt med munnbind og fortsatt med god avstand, men at vi forhåpentligvis kan se klassikere på plassen igjen snart.

Senteret planlegger aktiviteter og sommerutstilling på vanlig måte, så får vi heller se hva som til syvende og sist er mulig å få til i sommer. Følg med på klubbens Facebook- og hjemmesider for oppdatert informasjon.

Når det gjelder ny lokalisering, så er også denne prosessen preget av pandemien. Vi er fortsatt i forhandlinger om Asbjørnsensgate, og det er rent kontraktstekniske forhold som det nå forhandles om. Så snart dette er mer konkret, blir det informert gjennom klubben.

Til slutt et par oppfordringer: Senteret har som kjent kjøpt en Mercedes til utlodningsbil. Pandemien har ikke gjort loddosalget direkte enkelt. Så støtt senteret ved å kjøpe lodd, eller ta en liten salgsjobb mot venner og bekjente!

Og helt til slutt: Hold avstand og hold dere friske!

Styret i Norsk Samferdselshistorisk Senter

UTLEIE AV MINIGRAVER OG UTSTYR OG STUBBEFRESING UTFØRES.



- Har du en stubbe i hagen som skulle vært fjernet? Jeg kan frese den bort til avtalt pris, ta kontakt.

Utleie av:

- 1,9 og 2,8 tonns minigraver på maskinhenger.
- Minidumper, lastekapasitet 1500 kg
- Bertolini beltetrillebår lastekapasitet på hele 550 kg.
- Wacker, 90 kg vibroplate
- Tipphenger med treveis tipp, totalvekt 3500 kg
- Rotasjonslaser PLS HVR 505R



Ring Per Olav for prisforespørsel tlf 99631234

www.rolund.no

STYRETS ÅRSBERETNING FOR 2020



Styret har i perioden bestått av:

Leder: Stig Atle Pettersen
Nestleder: Tor Erik O. Grøtåsen
Sekretær: Lars H. Lie
Kasserer: Ida Nordahl
Johan Tuft har bistått med føring av regnskap.

Komitéer og verv:

Revisor: Vigdis Rosenfors
Valgkomité: Ragnar Guldahl
Reidar Hamborg

Arrangementskomité: Sverre Tovsrud (leder)
Kjell Erik Pettersen
Asbjørn Paulsen
Lars H. Lie
Stig Atle Pettersen

Andre verv og grupper:

Forsikring: Nils Chr. Nicolaysen og Per Olav Rolund
Redaktør/webansvarlig: Per Christian Bratheim
Materialforvalter: Ragnar Guldahl
MKRO sin repr. i NSHS: Stig Atle Pettersen

Simcagruppen: Odd Espen Kristoffersen og Finn Benterud

Tungbilgruppen: Kjell Erik Pettersen (brannbilansvarlig), Asbjørn Paulsen, Ragnar Guldahl, Tom Banggren, Thomas Hermansen, Kristian Øiom, Håvard Heieren og Harald Løken.

Styremøter:

Det har i perioden vært avholdt 4 styremøter. Det ble ikke avholdt noe årsmøte i LMK i 2020 pga. pandemien.

Motoristen

Medlemsmøter:

Pga. pandemien har det ikke vært avholdt noen temakvelder. Men en del av klubbkveldene på tirsdager har vi fått avholdt.

Arrangementer:

Klubben har gjennomført Prestegårdløpet og Nils Flattums minneløp, 17 mai kolonne sammen med klubbene på senteret og Hønefoss Amcarclubb. Det har også vært en del felles kjøreturer.

Klassikertreff ble gjennomført store deler av sommeren, men det ble noen perioder holdt stengt pga. pandemien.

Motoristen:

Medlemsbladet Motoristen kommer ut 2 ganger i året.

Med kun to blader pr. år er vi avhengig av å nå frem med informasjon via andre kanaler. Vi sender både e-post og sms, men vi er da avhengig av oppdatert kontaktinformasjon til medlemmene våre. I tillegg legges det ut informasjon på hjemmesiden og facebooksidene våre.

Oppsummering:

MKRO har hatt utfra situasjonen hatt bra med aktiviteter i 2020.

Hønefoss 2021

Styret

Grasrotandelen

Du som tipper fotball eller prøver lykken i de andre spillene til Norsk tipping har muligheten til å støtte MKROs virksomhet gjennom Grasrotandelen. Det er veldig enkelt: Bare opplys om at Grasrotandelen skal gå til Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn, så vil 7 prosent av innsatsen tilfalle klubben.



BESØK HOS TOR KRISTIAN NYSTAD

Tor K. Nystad er en ekte Ford-entusiast som har hatt mange Forder gjennom tidene. Han har hatt både Mustanger og Caprier, og nå skal det handle om Capri. Tor har hatt i alt 6 Caprier, blant annet Gulf-Caprien som de fleste har fått med seg. Den var bygget for å lage show, og Tor var ikke vond å be om noen meter med svarte spor og blåryk. Denne bilen er nå solgt.



Prosjektbilen ankommer Tors verksted

Nå bygger Tor opp en Capri MK II (Mercury Capri 2.8 Ghia) 1977 modell. Bilen ble tatt inn fra Canada, nå blir den bygget om til John Player Special versjon med 5 l motor fra en Mustang. Dette har vært Tor sin drømmebil siden han var guttunge, og nå går endelig drømmen i oppfyllelse. Tor håper at den skal bli klar med skilter før sommeren.

Litt Ford Capri MK II historie:

MK II ble laget mellom 1974 og 1977 og var en populær bil i Norge. Den



kom med motorutgavene 1.3L, 1.6L, 2.0L, 2.3L og 3.0L med 4 trins manuell eller 3 trins automatgir i Europa. I USA, Canada, Australia og Sør-Afrika kom den med andre motoralternativer og med andre modellbetegnelser en Ford Capri.

Ford Capri MK II John Player Special

I Sør Afrika kom den blant annet med 5.0L motor fra Mustang. I Norge var den mest solgte modellen 2.0 S, 2.0L med V6 og 90 HK.

Litt John Player Special historie:

John Player & Sons, oftest kjent som Player's, var en tobakk- og sigarettprodusent med base i Nottingham, England. I 1901 fusjonerte selskapet med andre selskaper for å danne The Imperial Tobacco Company for å møte konkurransen fra amerikanske produsenter.

John Player var sponsor for et Formel 1 team i mange år. Det ble laget en del biler og mc med logoene fra Formel 1 teamet, og disse har blitt meget populære i ettertid. Formel 1 bilene var svarte med gullstriper og JPS-logo, gatebilene kom også i hvit med samme gullfarger i logo og striper. De som er interessert kan lese mer om dette på Internett.

Tekst: Stig Atle Pettersen

Foto: Fam. Nystad

**ANNONSERING I
M O T O R I S T E N**

En annonse i Motoristen er en mulighet for din virksomhet til å nå et teknisk interessert publikum.

Priseksempel: Én hel side i to utgaver av bladet: kr 1000,-

Interessert? Kontakt oss på e-post mkro@lmk.no

Ford Capri II - 5.0 JPS - 1977

Eier Tor K. Nystad



Bilen er opprinnelig en Mercury Capri 2.8 Ghia, solgt ny i Canada, og bruktimportert til Norge 1981.

Originalt levert med AC, soltak, servostyring og grønne ruter.
Godkjent ombygd med V8 og div. modifiseringer.

Specs:

1986 Ford 5.0 HO motor, ombygd til forgasser

T5 - 5 speed girkasse

3" aluminium mellomaksel

Kortet 8.8 bakaksel, med diff. brems fra Ford Explorer

Ventilerte skivebrems foran og bak

Stabstag fra Capri 2.8 inj.

Bilstein støtdempere

Alt nytt av foringer, bærearmer

Felger:

Image Wheels 3 delte: 8,5x16, 225/45R16

Image Wheels 3 delte: 7x16, 205/45R16

Bygd av Kjell V. Eide og Tor K. Nystad.

Motoristen

Vi leverer eksosanlegg til de fleste biler!

vær smart!

Rust-
beskyttelse
forlenger
bilens
levetid
betydelig!



Motoroljer



HØNEFOSS
STEAM & ANTIRUST

Høsfossveien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

w-vangen@frisurf.no

ET NYTT KAPITTEL I HØKABUSSENS HISTORIE

Letingen etter en annen motor til Høkabussen startet sommeren 2020. På Facebook var det en som skulle selge en Volvo Rundnos som det heter på svensk. Etter noe kontakt med eieren, ble det avgjort at denne skulle kjøpes siden motoren er lik til den i bussen.



Lastebilen blir trukket opp på semien

Første utfordring var den geografiske plasseringen av lastebilen. Rena. Men Johan Tuft stilte velvillig med lastebil. Kravet var at jeg skulle være med som hjelper. Det var ikke noe problem, siden Covid19 hadde sørget for permittering fra jobb.

Bilen måtte løftes inn på semien. Pga defekt bensinrør kunne vi ikke kjøre bilen inn. Det var ikke

tema å sitte på skjermen og tømme bensin i forgasseren mens bilen kjørte opp lederene. Moroa begynte virkelig når lastebilen skulle losses av hengeren utenfor bussgarasjene. Vi fikk hjelp av en tilkalt hjullaster. Den velvillige hjelperen fikk jeg dessverre ikke navnet på. Hjullasteren løftet og dro bilen mot lederene. Veldig spennende når jeg satt i bilen, uten bremses. Gikk veldig bra det også. Hjullasteren dro bilen opp til stasjonsområdet og fikk buksert den på plass.

Bussgruppa hadde to samlinger for å få en formening om tilstanden. Tilstanden ble godkjent av samtlige etter oppstart og kompresjons-test.

Så var det å få bilen fraktet til et sted hvor vi kunne stå inne



Klar for transport fra Rena på Johan Tufts semitrailer

Motoristen



Klar for motorløft

og skru ut motoren. Det ble noen telefoner, men å finne en plass hvor man kunne få lov til å stå var ikke lett.

Til slutt ble det klaff hos RING-MASKIN på Kihlemoen, men noe tidspunkt var ikke mulig å avtale. Per Olav Rolund stilte med traktor, og slepestang ble lånt fra VIKING redningstjeneste. Pelle syntes det var veldig moro å dra bilen opp dit. Han hadde ingen medfølelse med stakkaren som satt i førerhuset.

Mørkt, uten varmeapparat til å fjerne dugg fra vinduet, tung på rattet, null bremses, fraværende speil og noen bakhjul som var uten luft, med flate felt. Da var det passende å dra på litt inne på Kihlemoen.

Jeg ble oppringt fredag kveld 12 mars og fikk beskjed om at det var mulig å få stå inne søndag 14 mars. Lars Lie ble kontaktet, og han hadde ledig den søndagen. Motor og girkasse ble skrudd ut og lagret under en presenning. Neste post er å få ut motoren som sitter i bussen. Der ser det ut som om vi har fått lov til å stå inne og gjøre dette. Dette kan ikke påbegynnes før i mai.

Bilen er forhåpentligvis solgt. Uten motor og gir.

Bussgruppa består pr nå av 4 personer:

Haavard Heieren
Kristian Øiom
Lars Lie
Ragnar Guldahl.

Tekst og foto:
Ragnar Guldahl



Motoren er ute, og Lars gliser fornøyd

STREIF I MEDLEMSARKIVET

I denne utgaven av Motoristen skal søkelyset rettes mot et medlem som i altfor stor grad i det daglige passerer under radaren. Han er nok kjent for svært mange av oss, men er ikke den som snakker høyest og mest. Ikke desto mindre står hans navn i et utall av Motoristen-utgaver bakover gjennom en årrekke. I tillegg har han skrevet innlegg i bladet en del ganger.

Vi snakker selvfølgelig om ÅSMUND MARTINSEN, MKROs revisor gjennom hele 15 år! Det skal i den forbindelse nevnes at Åsmund på årsmøtene har sagt at nok er nok, men det har endt med at han har akseptert «ett år til». Like til årsmøtet i 2020.

Hvem er så Åsmund? Yngre bror av Ole (Mr. SAAB), født det året tyskerne stormet inn over Haugsbygd. Åsmund merka ikke mye til det, for han var da bare en ganske liten kul på morens midtparti, og dessuten svingte tyskerne nordover før de nådde opp til Båntjern. «Familien vår forlot husa og oppholdt seg ute i skauen i hvert fall den dagen», forteller Åsmund.



Åsmund med MGC

I 1954 finner vi 14-åringen som visergutt hos Karlsens Bilforretning. Det var en rikholdig dele- og rekvisitabutikk, solgte folkevogner som hakka møkk og hadde autorisert verksted. Der var det mye å hente for en interessert guttestølk. Men det var lønningspåsa bare hver 14. dag, og han syntes de 2 ukene var uendelig lange.

Så var det utdannelse, da, det måtte til, så han tok Aftenskolen og siden Handelsskolen. Og da begynte han å rykke oppover på rangsstigen i bilforretningen. Lønningspåsan ble følgelig også tjukkere, så først 13 år seinere skifta bilbutikkmedarbeider Martinsen beite.

Motoristen

På den tida hadde den ikke ukjente skøyteløperen Sverre Haugli etablert seg solid i bilmiljøet på Ringerike og Hadeland, og Åsmund tok sete der. Mange husker nok ennå hans blide åsyn fra Saab-lokalene nede ved bruenden. Åsmund solgte nye og brukte Saaber i fleng og Saab-deler og rekvisita i hauger og lass fram til 1980. Da fikk det være nok, mente han. Men det står respekt av 26 år i bransjen!



Fiat 1500 S OSCA

Den viktigste milepælen nådde han i 1966, da han og Bjørg gifta seg. Det ga som resultat to sønner, må vite. Smågutta er nå rundt 50. Ser vi noe til dem i MKRO-sammenheng, mon tro?

Slutt med biler? Nei, langt ifra! Men nå ble det på veteranbilbasis. «Under seg», nemlig på verkstedet i underetasjen hos Haugli, jobbet nemlig broder Ole, som Åsmund hentet masse kunnskaper og lærdom om mekking av. Han sier sjøl at hadde det ikke vært for broder'n, så kunne han ikke hatt alle disse gamle bilene.

Den første veteranen han skaffet seg, var en Auto Union 1000. Det var en gårdbruker fra Sokna som kjøpte den som nybil hos Sletta Auto i 1961. Deretter havnet den hos en kar på Gihle i Norderhov. I 1983 fikk Åsmund kloa i den, og da var ferden slutt. Det blir mangeogtredve år, gitt, sier han ettertenksomt.



DKW F8 Front Luxus Cabriolet 1939-modell

DKW F8 Front Luxus Cabriolet 1939-modell. Ikke akkurat noe råskinn med sine 22 hk, men den er en meget sjelden fugl. Bilen har vært i Åsmunds eie fra 1994, og han sier at både han og bilen venter på to-felts til Oslo for å kjøre Sandvigen – Sundvolden. Den ble for øvrig trimmet opp fra 20 hk ved hjelp av et par høvel-drag på topplokket fra en DKW F89, som er støpt i aluminium og derfor gir bedre varmeledning. Forbrenningskammeret er formet sfærisk for bedre forbrenning. Disse detaljene + en Saab 92-forgasser gjør susen.



SAAB 96 V4

Fiat 1500 S OSCA er også sjelden vare. Den ble kjøpt i Sverige i 1996. Motoren er et Maserati-produkt. De legendariske Brødrene Maserati brukte disse motorene i både sports- og racerbiler.

Kjære Motoristen-leser: Vær klar over at Åsmunds DKW F8 og Fiat 1500S OSCA bør betraktes med andakt og ærbødighet. De er nok de eneste eksemplarene av arten i Norge.

Auto Union Coupe 1961 og MGC 1969 er også i stallen til Åsmund Martinsen. Bildene taler for seg.

Oisann, holdt på å glemme 76-modell Saab V4, som blir nr. 6 i samlingen. (Den ligger jo hjertet svært nære for denne skribenten.)

Åsmund syns det er i overkant å passe på så mange gromme kjøredo-ninger, men han er jo ikke passert 81 enda, så det går vel bra ei stønn tell.

Når Åsmund ikke «bor» på Stasschon, så kan det skyldes at han også har andre interesser som må ivaretas. Han tilbringer mye tid i skauen, på hytta og sammen med familien. Den unge 80-åringen har for eksempel som ambisjon å gå en jækla bråte med mil på ski hver vinter. Da må lange sekvenser i MKROs skjød vike.

Jarle Ellingsen



Vi ble etablert i 1972 og kan dermed kalle oss en veteran på bildeler i Ringerike og omegn.

Vi er spesialister på slitedeler og kan levere dette til veteranbiler, samt nyere og eldre amerikanske biler.

Med rabattavtale gjennom Motorhistorisk Klubb, skaffer vi deg bildeler og utstyr til en billig penge.

BILOPPHOGGING PÅ RINGERIKE

I dag er bilopphoggerier en veletablert bransje med gode løsninger for både metallgjenvinning og håndtering av problemavfall. I tillegg driver de med salg av brukte deler både over disk og gjennom nettbutikker. Men slik har det ikke alltid vært. Her er historien om bilopphogging på Ringerike.

I begynnelsen var det få biler, og de som fantes ble holdt i drift lenge. Når de omsider ble urangert fantes det flere mer eller mindre kreative løsninger.



Vinterstemning på Hensmoen. Foto: Finn Benterud

Bilene ble gravd ned, senket på dypt vann, satt igjen i skogkanten, eller overlatt til en skraphandler. Skraphandlere var interessert i alt som kunne omsettes, og skrapmetall var en viktig inntektskilde. Alle som har sett amerikanske actionfilmer vet at biler brenner, og dette var en grei løsning for å få bort alt som ikke var rent metall. Salg av brukte deler foregikk da også, og mange hadde en delebil eller to stående bak låven.

Okkupasjonstiden 1940-45 førte til bråstopp i salg av personbiler. Bilrajsjoneringen fortsatte i mange år etter krigen, så lenge handlet det om å holde førkrigskjøretøyene rullende så lenge som mulig.

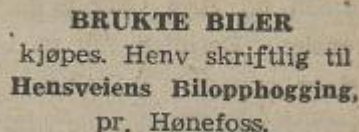
De første som hogg opp biler på Ringerike var skraphandlere som handlet med alt mulig som kunne gi inntekter. Flasker, filler og jernskrap sto gjerne høyt på ønskelisten. Den eldste annonsen for et bilopphoggeri vi har funnet i Ringerikes blad (RB) er fra 1946, men det ble sikkert hogget opp biler før den tid.

Arne Holth

Arne Holth i Vestre Ådal etablerte verksted og bilopphoggeri allerede i 1942. Firmaet er fortsatt i drift etter snart 80 år selv om virksomheten er noe endret. Dette er en av distriktets eldste bedrifter i bilbransjen og er omtalt i en egen artikkel.

Hensveiens bilopphogging

Dette foretaket ble startet av Ole Solbakken midt på 1940-tallet, og i 1946 annonserte han i RB at biler kjøpes. Dette er den tidligste annonsen for bilopphoggeri som er funnet i RB.



BRUKTE BILER
kjøpes. Henv skriftlig til
Hensveiens Bilopphogging,
pr. Hønefoss.

RB 1946

Ole Solbakken (1925-1995) var en foretaksom kar, og allerede som ungdom under andre verdenskrig drev han med reparasjon av biler og med kjøp og salg av forskjellige ting. Til sin mors fortvilelse var han ikke redd for å stjele ting fra okkupantene dersom det bød seg en anledning selv om konsekvensene ved å bli tatt var alvorlige. Solbakken var av den oppfatning at vanlige folk hadde mer bruk for dekk, bilbatterier og andre saker enn tyskerne.

Bilopphoggeriet var aldri noen heltidsvirksomhet for Ole Solbakken. Han bodde i en sidevei til Henshellinga rett ovenfor

Under firmanavn

Batteriservice — Ole Solbakken



åpnes idag verksted for vedlikehold og reparasjon av alle slags bilbatterier. Verkstedet har lokaler i firma Hønefoss Bilverksted, og innlevering kan finne sted der, eller til Karlsens Bilforretning, Karlsengården, Hønefoss, tlf. 344. Jeg garanterer godt arbeide.

OLE SOLBAKKEN

RB 1959

Almemoen og drev hoggervirksomheten hjemme på gårdsplassen. Han jobbet lenge på Follum, og i 1959 startet han batteriservice i lokalene til Hønefoss bilverksted. Det var også en deltidsgeskjeft. På slutten av 1960-tallet begynte han å kjøre tankbil. På denne tiden avvirket han hoggerivirksomheten, men han hadde flere eldre biler i årene etterpå som han satte i stand og solgte.

Sverre Frydenborg

Sverre Frydenborg startet skraphandel på Hen på slutten av 40-tallet i følge annonser i RB. Etter hvert etablerte han seg i Hofsfossveien. Han reklamerte også med at han drev bilopphoggeri, men det virker ikke som det var noen stor del av virksomheten. Fra slutten på 1950-tallet hadde han en avdeling på Tyrimyra, like ved den kommunale avfallsstasjonen. Virksomheten ble i hovedsak drevet fra Hofsfossveien, og det blir fortalt at den var godt synlig. Sønnen Leif overtok etter hvert skraphandelen som var i drift til litt inn på 1980-tallet.



RB 1956

Kullerudbakken

I Kullerudbakken, mellom Lisletta og Klekken var det en skraphandler/bilopphogger som het Hovde. Han drev frem til begynnelsen av 1960-årene. Passen ble ryddet av Arne Holth da virksomheten ble lagt ned.

Bilrasjoneringen ble opphevet i 1960, og bilsalget økte kraftig utover 1960- og 70-tallet, ikke minst fordi folks økonomi ble bedre og flere skaffet seg bil. Utover 1960-tallet kom det flere virksomheter der bilopphogging og salg av brukte deler var hovedgeskjeften.



Bjerkerud bilopphogging på Snyta på flybilde fra 1966

Bjerkerud bilopphogging

Bjerkerud bilopphogging på Snyta var i drift fra tidlig på 1960-tallet til slutten av 1970-årene. Hoggeriet ble drevet av Anders Mykleseth og de annonserte jevnlig i RB.

Motoristen

Lorang Selte i Hole

Lorang Selte startet med skraphandel omkring 1960. Etter hvert utvidet han virksomheten til bilopphogging. Han kjørte rundt i en Ford Thames og hentet biler og annet skrap. Kobber og messing var betydelig bedre betalt enn jernskrap, så radiatorer ble samlet i egne hauger. Lorang Selte solgte også bildeler, og Teknisk museum var

blant kundene. Flasker var også en inntektskilde. Vinmonopolets blanke flasker ble samlet i kasser og levert til panting. Virksomheten økte i omfang med årene.



RB 1969: Bilpressing på Lorang Seltets bilopphoggeri. Vidar Brådalen og Sigurd Selte ved karosseripressa.

BJERKERUD BILOPPHUGGING

Det hugges nå:	
Dodge person	1947
Chrysler person	1947
Plymouth person	1947
Borgward Hansa 1500 st.v.	1951
Opel Caravan st.v.	1953
Vauxhall Velox person	1951
(Billig feriebil).	
Hillmann Minx	1953

RB 1966

Hoggeriet ble lagt ned i slutten av 1970-årene, og da var det så mye som 5-600 biler der. Til slutt kom Ring Teigen fra Hokksund med sin mobile presse og presset alle sammen.

Strømsoddbygda

Finn Bjerknes drev skraphandel øverst i Strømsoddbygda. Det ble også hogget opp en og annen bil her. Virksomheten ble avviklet litt inn på 1970-tallet.

Terje Willand på Tyrstrand

Terje Willand startet med salg av brukte bildeler i 1980, etter at de fleste andre mindre foretakene hadde gitt seg. Han er omtalt i en egen artikkel.

Gardhamarfyllinga

Søndre Gardhamar gård på Veme var ikke noe bilopphoggeri, men fra midten av 1960-årene annonserte de i RB at «Bilvrak og annen ren fyllmasse (ikke søppelavfall) kan henlegges på fylling». Dette ble et populært sted å kvitte seg med bilvrak, og i tillegg var det et populært sted å lete etter brukbare deler. I en artikkel fra 1969 skryter RB av tiltaket, og avslutter med at «Tiltaket



Gardhamarfyllinga 1969

Kunngjøring

Bilvrak og annen ren fyllmasse (ikke søppelavfall) kan henlegges på fylling ved Søndre Gardhamar gård. God bilvei helt fram til fyllingen.

Nærmere opplysninger ved herr Evenrud, tlf. 45 522.

på Gardhamar burde være et eksempel til etterfølgelse. Det er sikkert mange andre steder som kunne egne seg for utfylling».

Virksomheten fortsatte fram til høsten 1976, men da hadde synet på deponering av bilvrak endret seg og kommunen sa stopp. I juni 1977 skriver RB at fyllingen er dekket til med jord og at det totalt var blitt dumpet ca 150 bilvrak pluss en masse annet skrot.

AKSJON BILVRAK

«Aksjon Bilvrak» pågår i Ringerike kommune. Aksjonen, som tar sikte på å rydde bort hensatte vrak, vil pågå kun kort tid, og melding må senest være innlevert 31/5 d.å. NAF avd. Ringerike som har påtatt seg å administrere aksjonen anmoder alle om å delta ved å fylle ut kupongen under og sende den til oss. Vrakene hentes gratis i den tid aksjonen pågår. Vår adresse er:

Norges Automobil-Forbund, avd. Ringerike.
Storgt. 11, 3. etg.
3500 Hønefoss
Tlf. 22 533.

Klipp ut Klipp ut

Aksjon BILVRAK	
Type vrak:
Hentested:
Grunneier:
Eier av vraket:
Chassis-nummer:
Fønet av:
Adresse:

Annonce for Aksjon bilvrak i RB 1978

Myndighetene tar grep

Flere bilopphoggere hadde etablert fram mot 1970-tallet over hele Norge, men mottakerapparatet var likevel dårlig utbygd, og ofte måtte eieren betale penger for å bli kvitt bilen. Det var ulovlig å sette igjen bilvrak i skogen, men det var liten risiko for å bli avslørt om man likevel gjorde det. Gardhamar var heller ikke den eneste private fyllinga der det ble dumpet

Motoristen

bilvrak. I 1973 var tallet på utrangerte personbiler i Norge 32 000, og hensatte bilvrak var ansett som et miljøproblem. Noe måtte gjøres.

Fra midt på 1970-tallet tok myndighetene grep, frontet av daværende miljøvernminister Gro Harlem Brundtland. Vrakpantordningen ble satt i verk fra 1978, og samme året ble "Aksjon bilvrak" gjennomført. Her fikk eiere av utrangerte biler tilbud om gratis henting. I starten var vrakpanten kr 500, i dag er den kr 3 000. Samtidig med vrakpantordningen ble det stilt strenge miljøkrav til hvordan hoggeriene skulle håndtere bilvrakene.

Dette krevde betydelige investeringer, og miljøkravene har gradvis blitt skjerpet gjennom årene. Det ble etablert lån- og tilskuddsordninger for biloppsamlingsbedriftene som skulle ta i mot vrakene. Bransjeorganisasjonen Norges biloppsamleres forening ble stiftet i 1980, og de ble en viktig aktør i dialogen med myndighetene og etablering av logistikk og infrastruktur for bransjen. Myndighetene ønsket få og store aktører, og de nye kravene til bransjen krevde så store investeringer at dette betydde slutten for mange av de mindre biloppfoggerne.

Tyrimyra

Den kommunale avfallstasjonen på Tyrimyra ble satt i drift midt på 1950-tallet. Fra midten av 1970-tallet tok de også i mot bilvrak som senere ble hentet av firmaet Ring Teigen på Hokksund. I perioder var det flere hundre bilvrak her, og mange benyttet anledningen til å plukke deler fra vrakene selv om det egentlig ikke var tillatt. Kommunen var bekymret for



Tyrimyra 1979

at det kunne skje ulykker. Det var lenge snakk om at Tyrimyra skulle bli permanent oppsamlingsplass. Slik ble det som kjent ikke, og bilvrakene ble fjernet midt på 1980-tallet.

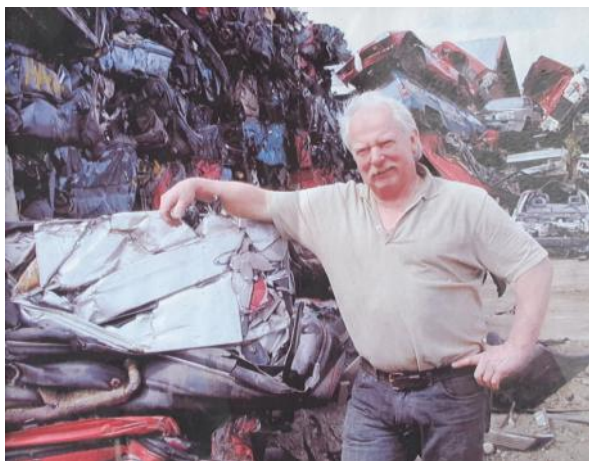
To hoggerier med konsesjon som biloppsamlere

Det tok sin tid å få avklart hvem som skulle få konsesjon til å drive biloppsamling i vårt distrikt. Kåre J. Holth drev allerede en ganske stor virksomhet og meldte tidlig sin interesse. I 1984 ble det omsider besluttet at Holth fikk konsesjon sammen med skraphandlerfirmaet T. Larsen & sønn.

Bildemontering Ringerike AS

T. Larsen & sønn var en skraphandlerbedrift som ble etablert midt i 1940-årene. Først drev de i Arnemannsveien (Øyabakken), senere flyttet de til Benterud. Da de fikk konsesjon som biloppsamler i 1984 flyttet firmaet til Hensmoen og utvidet virksomheten. Etter hvert ble firmanavnet endret til Bildemontering Ringerike AS. Finn Benterud var eier og daglig leder fra starten i 1984. Han solgte firmaet til Hellig Teigen AS i 2012, og i 2013 ga han seg som daglig leder.

Finn Benterud forteller at det i starten kom inn noen hundre biler pr. år. Dette økte etter hvert til omkring 2000 pr. år. Pågangen var veldig ujevn. Før årsavgiften forfalt til betaling 15. mars var det skikkelig rush med



Sjefen sjøl, Finn Benterud ,ca 2005

opptil et par hundre biler pr. dag. Kampanjer der myndighetene forhøyet vrakpanten i en kortere periode førte også til stor pågang. - Dette førte til at vi i perioder ikke hadde kapasitet til å gjenbruke deler, men måtte presse bilene etter hvert som de kom inn for å spare plass forteller Finn. Systemet med årsavgift er som kjent endret, bl.a. etter påtrykk fra NBF.

Motoristen

Det kunne i perioder være vanskelig å drive lønnsomt. Oppgavene var mange for hver bil: Avtapping og lagring av bensin, olje og andre væsker, demontere batteri, dekk og brukbare deler, før bilen kunne presses. Det skulle sendes inn vrakmelding slik at eieren fikk utbetalt vrakpant. Det var også betydelige kostnader med å bli kvitt spesialavfall som væsker, batterier og dekk. Investeringskostnadene var høye og driftsstøtten lav de første årene, men det gikk seg til etter hvert. Bransjen fikk forhandlet frem høyere driftsstøtte, antall biler økte og salg av bildeler tok seg etter hvert opp.

I dag er Bildemontering Ringerike AS den eneste biloppsamlingsbedriften i distriktet.



*Det var stor byggevirk-
somet de første årene*



Hovedbygget



Volvo og Peugeot



Spesialavfall



Delelageret

Bildene er fra de første årene etter at Bildemontering Ringerike AS etablerte seg på Hensmoen.

Foto: Finn Benterud

Sluttkommentar

I tidligere tider ble skraphandlere og bilopphoggere ansett for å være en «cowboy-bransje». Et bilopphoggeri kunne se ut som en labyrint av bilvrak og deler uten noen system. Men dersom du spurte hoggern hvor du kunne finne en bestemt del til bilen din ble du alltid sendt i riktig retning. De gamle bilopphoggerne hadde ingen datasystemer, men de hadde likevel full oversikt over varelageret og gikk sjelden glipp av en god handel. Mange av dem var også fargeirke karakterer. I tillegg var det helt vanlig at det sto gamle biler i skaukanten, bak låver og i veikanter.

Det mangelfulle systemet for håndtering av utrangerte biler var uheldig sett fra et miljømessig synspunkt, men mange av dagens flotte veteranbiler har blitt reddet for ettertiden nettopp fordi de ble stående og ikke levert til opphogging.

Dagens vrakpantordning er effektiv, og bilopphoggerne har forlenget kvittet seg med cowboy-stempelet. Bransjen har gode løsninger for både metallgjenvinning og håndtering av problemavfall, og de selger deler gjennom nettbutikker. Det er ingen tvil om denne utviklingen har vært positiv og nødvendig. Men for oss som er interessert i gamle kjøretøyer har kanskje verden blitt litt kjedeligere?

Takk til Kåre J. Holth, Finn Benterud, Terje Willand, Odvar Wangen, Ole Martinsen, Sverre Tovsrud og mange flere for opplysninger. Det er få skriftlige kilder om bilopphoggerier. De viktigste har vært «Alltid på hugget» av Øystein Øystå og eldre utgaver av Ringerikes blad på Nasjonalbibliotekets nettsider.

Bilder har vært vanskelig å oppdrive. Jeg er svært interessert i flere bilder fra bilopphoggeriene i distriktet og opplysninger som kan brukes senere i Motoristen.

Per Chr.
Bratheim



RABATTAVTALER

Mekonomen i Hønefoss

Vianor Ca 45% rabatt ved kjøp av Nokian bildekk. Oppgi MKROs kundennummer 169924

Bilutstyr i Hønefoss

Würth i Hønefoss

Hønefoss glass-service AS 25% rabatt på egenandel ved skifte av rute

Mekonomen Johanssons auto AS, Gigstads vei 16, Hønefoss utfører EU-kontroll på veterankjøretøy(personbiler) for kr 600,- inkl. mva.

Bilextra i Hønefoss

Som MKRO medlem får du følgende rabatter:

40% på bildekk, 25% på bremseskiver og –klosser, forstillingsdeler Osram lyspærer, Castrol olje, filter og defa-produkter, 20% på eksosdeler, Bosch vindusviskere og Comma olje/kjemi. Rabattene kan variere noe avhengig av leverandør. Det er mulig å be om pristilbud på større ting.

Hønefoss steam & antirust gir rabatt på eksosanlegg og Gulf smøreoljer



HOLTH REPARASJONSVERKSTED OG BILOPPHOGGERI

Kåre Johan Holth er en veteran i bilbransjen. Det kombinerte verkstedet og hoggeriet ble startet av hans far Arne Holth i 1942, midt under andre verdenskrig. De første årene gikk virksomheten tregt, men på begynnelsen av 1950-tallet ble det oppsving. Mange slitne førkrigsbiler ble satt i drift etter krigen, og det var mange som trengte en tur innom verkstedet. Senere ble de samme slitne førkrigerne skiftet ut med nye biler og levert til opphogging, og virkelig fart på sakene ble det i 1960 da bilsalget ble fritt.

- Jeg gikk bilmekanikerlinja på Yrkesskolen og begynte å jobbe hos far min rundt 1960 forteller Kåre. På den tida hogg vi førkrigsbiler, og noen av dem var svære, flotte vogner som ville være ettertraktede veteranbiler i dag. Men den gangen var de bare umoderne og skulle byttes ut.



RB 1981

Kåre forteller at fram mot 1970 ble det solgt veldig mange nye biler. Hoggeriet tok inn spesielt mange folkevognbøbler av tidlige årganger i denne perioden. Kåre overtok verkstedet etter faren i 1980. Dette var like etter innføring



Holth rep. verksted og bilopp huggeri i 1980.

Bilde utlånt av Kåre J. Holth

Motoristen

av vrakpantordningen og nye og strengere miljøkrav fra myndighetene. Dette førte til at mange mindre virksomheter la ned.

På slutten av 1970-tallet diskuterte kommunestyret hvem som skulle få ansvaret for å drive sentral biloppsamlingsplass på Ringerike, og Holth var en av interessentene. Det tok flere år før saken ble avklart, men i 1984 fikk både Holth og T. Larsen & sønn konsesjon til å drive biloppsamling. Holth hadde konsesjon i mange år, men valgte å trappe ned denne delen av virksomheten for en del år siden. Verkstedet fortsatte som før, men de var ikke lenger med i vrakpantordningen, så kjøp av kondemnerte biler og salg av deler ble begrenset.



Kåre Johan Holth

I dag har Kåres sønn Steinar Holth overtatt, og han har lagt om virksomheten og driver hovedsaklig med metallgjenvinning. Bilverkstedet er stort sett avviklet, men de driver fortsatt med salg og omlegging av dekk. Og Kåre har ikke pensjonert seg, men er fortsatt en tur i verkstedet nesten hver dag.

Per Chr.

Har du byttet adresse, e-post eller telefonnummer i det siste, eller har du ikke mottatt Motoristen? Vær snill å kontakte oss på e-post: mkro@lmk.no.

TERJE WILLAND PÅ TYRISTRAND

Terje Willand startet med bilopphogging og salg av deler i 1980.

-Jeg spesialiserte meg på Mercedes-Benz, forteller han. En periode tok vi inn ganske nye skadebiler fra Tyskland. Disse ble satt i stand av et karosseriverksted og solgt. I noen tilfeller ble to halve biler skjøttet sammen til én. Terje forteller at en stor fordel med Mercedes var at mange deler gikk om hverandre på ulike modeller og årganger. - Mange andre merker gjorde forandringer hele tiden, og det gjorde det vanskelig å gjenbruke deler sier Terje.

Selv om MB var hovedmerket, så var det biler av alle merker på hoggeriet. Opel var godt representert, kanskje fordi Terje selv har hatt Opel i mange år. - Jeg har en 1961 Opel Kaptein som jeg kjører en god del med, forteller han. En periode eide han en Kaptein ambulanse sammen med en kamerat, men den ble solgt og står nå på et museum i Bergensområdet.



Mange biler på Terje Willands jorde på flybildet fra 2009.

Motoristen

Etter 30 års virksomhet hadde Terje samlet på seg over 300 biler. I løpet av den samme perioden hadde miljøkravene for bilopphoggerier blitt strammet kraftig inn, og i 2010 fikk Terje pålegg om å rydde opp av Fylkesmannens miljøvernnavdeling. I 2013 var ryddeaksjonen ferdig, og Miljøvernnavdelingen var så fornøyd med resultatet at de spanderte kake.

-Jeg driver fortsatt med biler, men i beskjedne målestokk sier Terje Willand, en av veteranene i bilopphoggerbransjen.

Per Chr.



Terje Willand får overrakt kake av Marianne Seland på vegne av Fylkesmannens miljøvernnavdeling for godt utført ryddejobb i 2013. Foto: Arne Tvervaag,

UFORLIGNELIGE HUMBER HAWK

Denne gedigne og elegante vognen fra ROOTES, er en bil De ville være stolt av å eie. 6-seter, 78 HK, glimrende kjøreegenskaper og med all den komfort De kan ønske Dem. Det er ikke uten grunn at HUMBER HAWK er vinner av Grand Prix for valker form og kvalitet. — Pris kr. 33.000,00.



HUMBER SUPER SNIPE - FOR DEN MEST KRESNE

Dette er toppen av hva Rootes kan by, luksus-bilen i ny, praktfull utgave som faktisk sårer sidestykke i europeisk konkurranse. Ekstra kraftig 130 HK. Vognen for den mest kresne, — for den som virkelig ønsker det aller beste. — Pris kr. 40.250,00.

Blystad AUTO
TEL. 337 — 1226



Noen kjøretøy trenger ekstra kjærlighet

Med LMK-forsikring får du en av Norges beste
forsikringer for motorhistoriske kjøretøy.

I samarbeid med



Velg forsikringen som passer deg og bilen din best!

Med LMK-forsikring får du en av Norges beste forsikringer for motorhistoriske kjøretøy og kan nyte kjøreturene dine uten bekymringer.

Du får blandt annet:

- Skreddersydd forsikringsløsning ut i fra behovene til LMK-medlemmer
- Spesialiserte skaderådgivere som gir deg rettferdige og smidige skadeoppgjør
- Forenklete prosesser – alle kjøretøy med verdi under 300 000 kroner kan forsikres uten besiktigelse

Du kan velge mellom

- Helforsikring for motorhistoriske kjøretøy som er 30 år og eldre.
- Utvidet helforsikring for kjøretøy over 3,5 tonn, buss og ombygde/modifiserte kjøretøy som er 30 år eller eldre.
- Blivende klassiker for deg som allerede har en aktiv helforsikring og et «hobbykjøretøy» mellom 15 og 30 år gammelt.
- Lagrings-/restaureringsforsikring for kjøretøy under lagring/restaurering.

Forsikring skal være enkelt

Derfor kan alle LMK-forsikringene for kjøretøy med verdi inn til 300 000 kr kjøpes direkte hos oss uten noen form for besiktigelse.

Vil du vite mer?

Kontakt oss på 21 49 50 37, lmk@if.no eller besøk if.no/lmk



Styret i MKRO 2020-21

Leder:

Stig Atle Pettersen tlf 976 02 233 stighulken@gmail.com

Nestleder:

Tor Erik Olsen Grøtåsen tlf. 971 75 631

Kasserer:

Ida Nordahl tlf. 993 23 717 idatdx@gmail.com

Sekretær:

Lars H. Lie tlf. 930 02 615

Arrangementskomiteen:

Sverre Tovsrud (leder)

Stig Atle Pettersen

Asbjørn Paulsen

Kjell Pettersen

Lars H. Lie

Forsikring:

Nils Nicolaysen tlf. 408 43 606 ninicola@online.no
Per Olav Rolund tlf. 996 31 234 po.rolund@gmail.com

Redaktør og webansvarlig:

Per Chr. Bratheim tlf 994 42 599 pchrbra@online.no

Materiellforvalter:

Ragnar Guldahl

MKROs representant i Norsk samferdselshistorisk senters styre:

Stig Atle Pettersen

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post mkro@lmk.no

LMK forsikring tlf. 21 49 50 37

KLUBBEFFEKTER



**T-skjorte 125,-
T-skjorte grå,
gammel type 75,-**



**Genser 250,-
Mørk blå eller grå**



Caps 100,-



Klistremerke 30,-



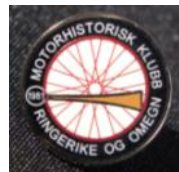
Tøymerke 30,-



Jakke på forespørsel

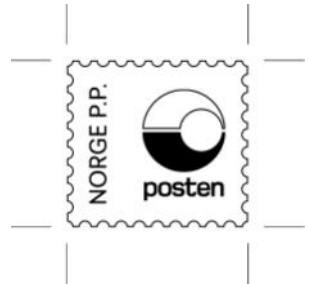


**Termobeger
200,-**



Pin 30,-

**Salg foregår på klassiker-
lørdagene eller ved hen-
vendelse til klubben,
mkro@lmk.no**



RETURADRESSE:

**Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss**



*En DKW AU 1000 Universal lurer i sivet.
Foto: Per Chr. Bratheim*