



Nr 1 april 2020

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



Hønefoss rutebilstasjon mellom 1939 og 1950

I dette nummer:

**Fiat
Registreringsskilter**

**Brannbil
Trondhjemsridtet**

- | | |
|-----------------|---|
| 2. mai | Første klassikerlørdag |
| 30. mai | Åpning av årets utstilling |
| 6. juni | Brannbil-og transporthistorisk treff |
| 14. juni | Prestegårdsløpet |
| 27. juni | Nils Flattums minneløp |

**Oversikt over alle arrangementer på www.nshs.no.
Det kan bli endringer i planlagte arrangementer.**

LEDERS HJØRNE

Hei,

Da er vi snart i gang igjen med sesongen. En del av oss har vel ønsket en stund å ta ut kjøretøyene som står i garasjene. Med en slik snøfattig vinter og fine temperaturer har det luktet vår lenge. Men nå er det tid for godlydene av veterankjøretøyene våre, en buldrede V8'er eller fin lyd fra en gammel 4'er eller 6'er, en tøffende boksermotor eller oljeeim etter en totakter, dette er kos!

Vi får håpe det blir en sommer med mye sol slik at det blir mange på "stasjon" og på våre arrangementer, noen felles kjøreturer er planlagt. Vi har nå opprettet en turkomité som skal arrangere en del av disse.

Noe som kan lage en demper for dette er Korona viruset. Vi har avlyst noen planlagte temakvelder og klubbkvelder på "Stasjon" allerede. Vi får håpe at dette går raskt over så vi kan treffes på "stasjon" og ta en kaffe og vaffel og ha noen felles kjøreturer.

Vi arrangerte i fjor høst et sportsbiltreff som ble en stor suksess. Dette blir det mer av. I sommer har vi planlagt å ha et nytt Transporthistorisk treff som tidligere har vært svært vellykket. Vi valgte å ikke ha det i 2019 pga. det store busshistoriske treffet som krevde mye ressurser. Vi har hatt en del etterspørsel etter dette treffet, og i år kombinerer vi det med ett brannbiltreff.

Vi sees!

Stig Atle Pettersen.

Medlemskontingent 2020

Faktura for innbetaling av medlemskontingent er sendt ut på epost. Det er viktig at vi har riktig epostadresse til alle, så vær snill å melde fra til mkro@lmk.no dersom det er endringer.

Hilsen styret i MKRO



REDAKSJONEN

Våren har kommet, og både folk og kjøretøy var i ferd med å komme ut av vinterdvalen. Men så kom koronaviruset og jaget oss inn igjen. Når dette skrives er all aktivitet ved Senteret avlyst, og vi vet ikke hvor lenge det blir stengt. Vi får håpe situasjonen normaliserer seg slik at sesongen på Senteret kan gjennomføres noenlunde som planlagt.



Vi trenger stoff til neste utgave av Motoristen, så alle oppfordres til å ta bilder og skrive noen ord om kjøreturer, treff, kjøretøy eller andre interessante temaer. Det begynner også å bli tomt for temaer til "Fra kuriosaavdelingen". Artikkelen om Bjørn Skjoldens flotte Fiat viser at MKROS medlemmer har mye som fortjener oppmerksomhet.

Per Chr. Bratheim

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

SAMFERDSELSHISTORISK SENTER VÅREN 2020



Nok en gang bærer det mot vår, og en ny sesong står for døren. Antar at mange er litt utålmodige etter å begynne å kjøre...

Nok en gang er jeg også bedt om å avgi noen få ord om hva som er situasjonen når det gjelder ny lokasjon. Og med fare for å gjenta meg selv, så er det slik at også denne våren er vi på vent angående lokalisering. Den kommunale eiendommen i Asbjørnsens gate er absolutt med oss fortsatt, og det hele står og faller på politisk avgjørelse i kommunestyret når saken omsider kommer opp. Og for dere som kjenner noen politikere vet dere selvfølgelig hva dere har å gjøre: Snakk med dem om saken, og vær gode ambassadører for at senteret skal til Asbjørnsens gate!

Utover dette, så blir sesongen 2020 blir gjennomført der vi er i dag. Sommerutstillingen er under planlegging, terminlisten begynner å fylles, og i all hovedsak blir det en sesong slik vi er vant med. Noen nye ting kommer imidlertid opp. Senteret har overtatt loppemarkedet på Hensmoen, og dette blir videreført hos oss under navnet "Hønefoss-markedet"

Det må også nevnes at senterets lotteri i år er en Mercedes 200, veterarbil. Vi trenger forståelig nok penger til den prosessen vi er inne i nå, og jeg håper dere kjøper lodd. Kanskje tar noen med seg en loddblokk rundt også.

Undertegnede og styret i Norsk Samferdelselshistorisk Senter ønsker alle en strålende sesong!

Jan Helge Østlund

Styreleder



UTLEIE AV MINIGRAVER OG UTSTYR.



- 2 tons minigraver Kubota KX 019, med to skuffer.
- Minidumper Wacker Neuson DT 15, denne har svingtipp og kan tippe tre veier, lastekapasitet 1500 kg
- Bertolini beltetrillebår lastekapasitet på hele 550 kg.
- Wacker, 90 kg vibroplate
- Tiphenger med treveis tipp, totalvekt 3500 kg
- Rotasjonslaser PLS HVR 505R



Ring Per Olav for prisforespørsel tlf 99631234

www.rolund.no

Fangst i medlemsregisteret: BJØRN SKJOLDEN

I et 70-årslag for noen år siden ble jeg sittende ved bordet rett overfor en kar som jeg ikke kjente fra før. Av en eller annen merkelig grunn! kom samtalen inn på temaet bil. Min interesse ble skjerpet ytterligere da mannen sa at han hadde en Fiat Torpedo 2800 fra før krigen. Det var en bil som jeg ikke hadde hørt om før, og jeg spurte om jeg ikke kunne skrive litt om den for Motoristen. Jo, da, og mannen kunne fortelle at han også var medlem av MKRO, så da var kontakten sluttet og saken biff.



Nå har det gått flere år siden dette møtet, men jeg har langt fra glemt Fiaten. Det er bare det at det liksom var Nils Flattums greie å skrive disse medlems-og veteranbilpresentasjonene, så Fiaten har bare blitt lig-

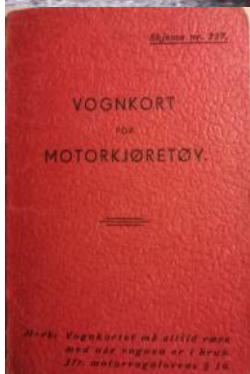


gende som en litt dårlig samvittighet. Du får ha meg unnskyldt, Nils, jeg har ikke tenkt å prøve å fylle dine sko, men både Fiaten og eieren må fram i lyset.

Bjørn Skjolden ble ikke født i går, forsiktig sagt, men han er en meget oppegående fyr



Motoristen



og praten går lett i Askveien når vi ser i gamle vognkort og andre papirer som har fulgt hans Fiat gjennom 80 år.

Sjøl har Bjørn bleket et langt lerret i bilmiljø både som mekaniker og sjåfør, først en god del år på lastebil i Sverige - med venstrekjøring. Så på rette siden av grensen, hos Engeseth, først som mekaniker, deretter i mange år som sjåfør. Samtidig var han lenge takstmann for LMK.

Hans veteranbilkarriere er rimelig smal; han har vært monogamt trofast mot sin utkårede, Fiaten, gjennom flereogtredve år.



Fiaten er en 1939-modell, akkurat som Bjørn sjøl. Bilen har etter all sannsynlighet vært produsert for og brukt av den italienske generalstaben og/eller Wehrmacht under krigen, men dette er i skrivende stund ikke brakt på det rene. (Jeg skal sette Tor Ivar Volla på saken så snart som mulig).

Motoristen

Betegnelsen C MC står for Corta Militare Coloniale. Corta står for «versjon kort» (3 meter), mens den ordinære utgaven var 3,20 m. Da snakker vi om hjulavstand.



Den første vi kan spore bilen tilbake til i Norge, er Fiat-importøren Griff Muller, som fikk tak i den i 1946. Dessverre vet vi ikke om han hadde fått den importert eller om det var en etterladenskap fra herrefolket. Men hønefossmannen Sverre S. Grøndahl kjøpte den i hvert fall i 1949 og hadde bilen til sin død på 80-tallet. Bjørn var tilgodesett i Grøndahls testamente med klenodiet, og dermed var han eier av en '39 Fiat 2800 kabriolet.

Bjørn forteller at Grøndahl kjørte til Sverige og fylte opp tanken med 130 liter og kjørte tilbake og lagret bensinen på kanner før han kjørte over til Søta Bror igjen og gjentok stuntet. Bensinprisene var gunstigere på andre siden av grensen, må vite.

I 1952 da han skulle til Sverige en gang, røyk mellomakselkrysset. Da fikk han tauet Fiaten fra Halden til Hønefoss for den nette sum av kr 150,-. I den summen lå også lading av de to 6-volts batteriene.



Fiaten har nok hatt militærfarge opprinnelig, men har blitt omlakkert, sist av Bjørn, som har gitt den en friskere farge som glir godt inn blant eksklusive førkrigscaber.

Originalforgasseren fikk stormannsgalskap og slurpet 8 liter på mila, så

Motoristen

Bjørn satte på en uoriginal forgasser midlertidig. Planen er å få den gamle reparert og satt tilbake på plass i tidens fylde.

Fiat 2800 ble produsert fra 1938 til 1943/44. Dette var en limousin som borget for klasse og verdighet, og ble kjørt av den italienske eliten, bl.a. Kong Vittorio Emanuele III og til og med «Den ærverdige» Pave Pius XII. (Ifølge mine kilder var det engelske motstykket Rolls Royce Phantom III).

Limousinen ble produsert til 1941, mens 2800 C MC ble laget til 1944 i 210 eksemplarer for det italienske militæret, (fortrinnsvis generalstaben). Bjørns bil er en av disse. Totalt ble det produsert bare 624 2800 Torpedo. Det er mao ikke en veteran du treffer på særlig ofte.

Når jeg skriver 1943/44, er det fordi kildene oppgir at den siste bilen ble gjort ferdig i 1944, men var laget eller påbegynt i 1943.

Det forventes at Bjørn stiller sterkere på Stasjon når sesongen starter igjen. Det går rett og slett ikke an at den gemene hop blir snytt for en slik sjeldenhet. Vi kan bare glede oss.

Jarle Ellingsen

Foto:
Bjørn Skjolden



Motoristen



Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
har gleden av å invitere til
Transporthistorisk treff Ringerike 2020
lørdag 6. juni 2020.
Treffet arrangeres på Norsk samferdselshistorisk senter,
Vinterroveien 2, Hønefoss.

Portene åpnes kl. 10.30. Treffavgift kr. 100 pr. kjøretøy

Det er ingen påmelding til treffet. Betaling skjer ved innkjøringen til senteret.
Max høyde for kjøretøy er 3.5 m på grunn av en lav jernbaneundergang.

Spørsmål rettes til Asbjørn på tlf. 916 77 169 etter kl. 18.00.

Motoristen

Vi leverer eksosanlegg til de fleste biler!

vær smart!

Rust-
beskyttelse
forlenger
bilens
levetid
betydelig!



Motoroljer



**HØNEFOSS
STEAM & ANTIRUST**

Hønefossveien 54, 3517 Hønefoss Tlf 32 12 14 13

Norges eldste rustbehandlingsfirma

w-vangen@frisurf.no

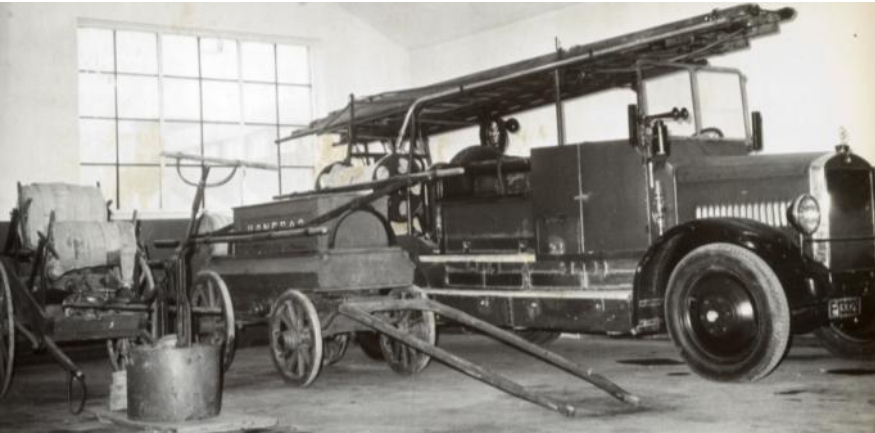
BYENS FØRSTE BRANNBIL

Brannvesenet i Hønefoss ble etablert midt i 1850-årene, like etter at Hønefoss fikk bystatus, eller «kjøbstad» som det het. Noe av det første utstyret som ble anskaffet var to hånddrevne brannsprøyter som ble transportert med hest og kjerre.



*Brannbilen utenfor brannstasjonen i Fossveien i 1927
Buskerud fylkesfotoarkiv*

Etter hvert som byen vokste ble det behov for mer effektivt brannslukkingsmateriell, og kommunen bestemte seg i 1926 for å anskaffe en «Brandautomatbil». Dette var en stor investering for kommunen, og det var nødvendig med økonomiske bidrag utenfra. I et brev fra Stadsingeniøren i Hønefoss til forsikringsselskapene Storebrand Vesta og Norge 8. september 1926 står det at den totale kostnaden til ny brannbil er beregnet til kr. 32 000 (tilsvarende omtrent 1 million kroner i 2020).



*Brannbilen og det gamle sprøyteutstyret på brannstasjonen i Fossveien.
Buskerud fylkesfotoarkiv*

Motoristen



Sommerutstillingen 2019

Av dette har kommunen bevilget kr 7 000 og Norges brannkasse vil bidra med kr 10 000. I brevet ber kommunen om at de tre forsikringsselskaperne gir et rentefritt lån på kr 5 000 hver.

Finansieringen gikk i orden, og kommunen kontaktet firmaet Fr. Wettergren AS i Oslo som var norsk representant for Benz og som hadde levert flere Daimler-Benz brannbiler i Norge. Kontrakt ble inngått direkte med Daimler-Benz i Gaggenau i Tyskland i august 1927, og i slutten av september samme år kom bilen til Hønefoss.

Daimler-Benz brannbil 1927-modell

Motor:	4-sylindret bensinmotor på 3680 ccm
Effekt:	46 hk ved 1800 omdr/min
Vekt:	Ca 4 000 kg
Akselavstand:	3,5 m
Lengde:	5,6 m
Bredde:	2,0 m
Dekk:	33" x 5" luftgummihjul, tvillinghjul bak
Pumpekapasitet:	1 500 l/min

Motoristen



Bilen må ha kommet til Norge noe tidligere, for den hadde vært demonstrert for Norges brannkasse i Oslo og Asker. Prisen fra fabrikken var kr. 13 925. Kommunens brannbilbudsjett var på kr 32 000, så det kom nok en del andre kostnader i tillegg som offentlige avgifter og opplæring av mannskaper. Daimler-Benz hadde levert flere brannbiler til Oslo brannvesen, så Hønefoss kommune gjorde et trygt valg.

Fabrikken sendte med en representant, Hr. Merkel, som lærte opp brannkonstablene i bilkjøring og bruk av brannsprøyte, slanger og annet utstyr. Bilen ble først registrert på nummer HVB-1, men fikk senere regnummer F-13329 som den har ennå. Bilen var meget moderne for sin tid. Den hadde stige, motordrevet brannsprøyte og tre slangetromler med en samlet rekkevidde på 450 meter. Bilen hadde plass til åtte brannmenn. Brannvesenet kunne rykke ut raskere enn tidligere og hadde betydelig bedre kapasitet til å slokke branner enn med de gamle manuelle brannsprøytene.



Bilen var tyngre enn de fleste andre kjøretøyer i Hønefoss på denne tiden, og med bruer dimensjonert for hestekjøretøyer ble det problemer. Både Kvernbergsund bro (ved rådhuset) og Overmannsund bro (Vesterntangen) var for svakt dimensjonert for den nye brannbilen. I 1926 ble det søkt Buskerud vegkontor i Drammen om dispensasjon til å kjøre over disse bruene. Det ble i søknaden forsikret om at kjøring over Overmannsund bro ville forekomme meget sjelden, og kjøring over Kvernbergsund bro «rent undtagelsesvis». Det er ikke kjent hva Vegkontoret svarte, men mest sannsynlig ble bruene forsterket etter hvert som det kom flere tunge kjøretøy i trafikk.

Motoristen

Men fort gikk det ikke. Det var populært for barn å sykle etter brannbilen, og ofte gikk det ikke fortere enn at de sprekeste klarte å henge med. Spesielt i motbakker ble det tungt for den 46-hesters motoren.



Bilen var i bruk i mange år. I flere år var dette byens eneste brannbil. I 1932 ble det anskaffet to motoriserte brannsprøyter og en lastebil som brannvesenet disponerte sammen med kommunens ingeniørvesen. I 1941 utstedte okkupasjonsmakten kjøretillatelse for Hønefoss og Ringeriksbygdene med stempel fra «Statens vegvesen, bensinkontoret i hønefoss». Først i 1955 ble det anskaffet en Ford F-500 tankvogn med stige, da var den gamle brannbilen nærmere 30 år. Bilen var i tjeneste helt til 1962. 8. mai dette året var den i bruk ved en storbrann på Rua gård utenfor Hønefoss. Etter det ble brannvesenets Daimler-Benz tatt ut av aktiv tjeneste etter nesten 35 år.

Etter det har Ringerike brann- og redningstjeneste tatt godt vare på bilen som i dag er kjent under navnet «Gamla». Den blir tatt ut ved spesielle anledninger, men har de siste årene vært en del av utstillingen på Stasjonen. Det finnes noen brannbiler til av samme type i Norge, men de fleste er restaurert og har skiftet eier en eller flere ganger. Bilen er fortsatt i originalstand med original lakk og det utstyret den hadde fra den var ny. Det er skiftet dekk på bilen bare én gang. Vårt brannvesen er sannsynligvis det eneste i landet som fortsatt har sin første brannbil i original stand.



Per Chr. Bratheim

Takk til Pelle og Tormod for hjelp med artikkelen

EN BIL FOR DE STORE ANLEDNINGER



Riddergården, antakelig på 1970-tallet.

Fra venstre : Svenn Andersen, Torbjørn Spildrejordet, Bjørn Tandberg, Egil Hamremo

Buskerud fylkesfotoarkiv

Til høyre:

Hønefoss idrettspark , antakelig Barnehjelps-dagen 1978.

*Foto:
Per Chr. Bratheim*



Til venstre:

Søndre torv under Lillehammer-OL i 1994. Skøytestjerne Johan Olav Koss og Brannmann John Thorsen i brannbilen.

Buskerud fylkesfotoarkiv

TEMAKVELD OM REGISTRERINGSSKILTET

Vi ser dem hver dag, men de færreste tenker over at registreringsskilter på kjøretøy har en lang og detaljrik historie. 6. november hadde vi besøk av Ole Bjarne Mosland, og han har satt seg grundig inn i absolutt alle tenkelige detaljer om disse platene som er fastskrudd på våre kjøretøy. Kveldens tema var registreringsskilter før 1971, da gikk vi som kjent over til dagens system med to bokstaver.



Ole B. Mosland

Norge var tidlig ute med registreringsnummer. Norges første bil kom til landet høsten 1895, og allerede i 1899 kom det en forordning om at eierens navn og adresse skulle stå på bilens venstre side. Skilter med tall ble tatt i bruk fra omkring år 1900, og det var bare krav om nummerskilt bak. Veidirektør Hans Hagerup Krag var tidlig ute med regler, men reglene var forskjellige for hver by og hvert amt(fylke).

I 1912 kom det ny motorvognlov, og med den kom skiltene med fylkesbokstaver og tall. Dette systemet var i bruk frem til 1. april 1971 da dagens system ble innført. Med datidens kommunikasjonssystemer var det vanskelig å ha et sentralt landsdekkende register. Det var derfor lokale registre ved hvert politikammer, og nummerseriene ble fordelt mellom politikamrene. I tillegg var det egne underserier for hver kjøretøyklasse som personbiler, motorsykler, busser og drosjer. Et eksempel er drosjene i Oslo som alle hadde registreringsnummer i A-5000 serien.



Christiania 1899-1913



Akershus 1913-1928



Oppland 1929-1947

Motoristen



Fra 1947 var bare pressede aluminiumsskilter i bruk.



Til høyre:
6-sifrede nummer i bruk fra 1965

Det skjedde selvsagt mange endringer i løpet av de nesten 60 årene dette skiltsystemet var i bruk. I 1938 var det en større sanering av nummerserier, noe som førte til at mange kjøretøy ble omregistrert. I tillegg ble nummerserier flyttet mellom politikamrene, og nye serier ble opprettet ved behov.

Dersom et kjøretøy skiftet eier fikk det som regel nytt regnummer selv om den nye eieren bodde på samme sted som den forrige. Og flyttet eieren til et annet fylke måtte bilen omregistreres, i noen tilfeller også om eieren flyttet til et annet sted i samme fylke.



To skilt bak på biler med bagasjebrett

Antall registrerte kjøretøyer økte kraftig utover 1950- og 60-tallet. I Oslo innførte de skilter av "telefonnummertypen" i 1958. Denne typen ble brukt parallelt med A-skiltene. I 1965 ble det tatt i bruk 6-sifrede skilter i noen fylker, bl.a. Buskerud.

Form, størrelse og materialbruk på skiltene har også variert gjennom tidene. De første årene etter 1913 var det stort skilt bak og et mindre foran. Platene skulle være hvite med svarte tall og bokstaver, men skrifttypen varierte fra sted til sted. Fra 1929 ble det tatt i bruk skiltplater i støpt aluminium, og de skulle være av

Motoristen

samme størrelse foran og bak. Etter hvert gikk man over til pressede aluminiumsskilt, og fra 1947 var det kun slike som ble levert.



Fra juni 1991 ble det tillatt å bruke skilter med fylkesbokstaver på kjøretøy som hadde vært registrert på

I Oslo ble det brukt både A-skilt og 6-sifrede "telefonnummerskilt", men aldri på samme skiltplate!

slike skilt tidligere, altså før 1. april 1971. Dette ga eiere av veterankjøretøy mulighet til å bytte til et skilt som var tidsriktig ut fra type og årsmo-
dell, men det førte også til at mange valgte bokstaver og tallkombinasjoner som er helt feil ut fra disse kriteriene. Årstall-skilter var veldig populære og ble raskt oppbrukt. Fantasifulle kombinasjoner basert på modellbetegnelser etc. er også ganske vanlig. Ole Bjarne Mosland viste flere eksempler på merkverdigheter som han har observert. Dersom man bruker et registreringsnummer som kjøretøyet faktisk har hatt er man på trygg grunn. Hvis dette er opptatt eller kjøretøyet er bruktipportert bør man velge et registreringsnummer som det kunne hatt ut fra type, årsmo-
dell og sted.

Dersom du ser en folkevognboble eller Volvo Amazon med G-skilter har eieren gått på en smell. Fylkesbokstaven G ble nemlig brukt i Vestfold bare frem til 1929, men ble da erstattet av Z fordi G og C lett kunne forveksles. Skulle du være så uheldig å ha et skilt som er helt feil så er det mulig å søke Statens vegvesen om å bytte det ut. Det kreves da en anbefaling fra LMK.

Alt dette og mye mer fikk vi høre om som hadde funnet veien til MKROs temakveld om bilskilter. Vi takker Ole B. Mosland for et meget interessant tretimers foredrag, og for de som vil vite mer har han skrevet en meget innholdsrik artikkel om temaet på Wikipedia.

Per Chr.

Fra kuriosaavdelingen: VETERANBILPARADE

På slutten av 1960-tallet hadde Mobil en samleserie med bilder av veteranbiler. Hver gang vi fylte bensin på Mobil fikk vi et nytt bilde til å lime opp på plakaten. De fleste av bilene er av det eksklusive slaget som Duesenberg og Bugatti, vanlige modeller som Ford T og Ford A er helt fraværende.

Samleserien ble komplett, så vi må ha fylt mye Mobilbensin. Men det hjalp nok en god del at naboen vår jobbet på Mobilstasjonen på Nordsia.

Per Chr.



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.



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.

VETERANBIL PARADE

The illustration features a large, stylized red silhouette of a vintage automobile, possibly a touring car or a light truck, with prominent spoked wheels and a boxy body. Overlaid on this background are numerous smaller, detailed illustrations of various vintage cars from the early 20th century. Each small car is accompanied by a small text box containing its name and specifications. The cars shown include models like the Ford Model T, Chevrolet, and various open-top touring cars. The overall theme is a celebration of early 20th-century automotive design.

Mobil

TRONDHJEMSRIDTET 1919

Nei, det er ikke en skrivefeil I tittelen. Løpet heter faktisk Trondhjemsridtet 1919 selv om det ble arrangert 100 år senere. Trondhejmsridtet er et motorsykkelløp med lange tradisjoner, og som tittelen sier så startet det for litt over hundre år siden. De som arrangerte det første løpet i 1919 var Norsk Motorcycle Club, en klubb som ble stiftet i Kristiania tre år tidligere av syv entusiastiske unge menn. Under første verdenskrig var det ikke aktuelt med bil- og motorsykkelløp på grunn av drifstoffmangel, men i 1919 bestemte Norsk Motorcycle klub seg for å satse skikkelig: Det skulle kjøres fra Kristiania til Trondhjem og tilbake.

Veiene den gang var smale og svingete, og dekket varierte mellom grus og pukk, eventuelt gjørme i regnvær. Løypa gikk fra Kristiania til Kongsvinger og videre via Elverum og Røros til Trondheim. Tilbaketuren gikk via Orkanger, Gudbrandsdalen, Gjøvik og tilbake til Kristiania. Starten gikk 29. august 1919. Av de 21 påmeldte var det 12 som stilte til start og av dem var det 6 som fullførte. Vinneren av det første Trondhjemsridtet var Erik Gotaas på Excelcior, og han vant løpet på sin 20-års dag. Løpet ble arrangert noen år til, men tok slutt litt ut på 1920-tallet.

I 1979, 60 år etter det første Trondhjemsridtet, bestemte Norsk Veteran-motorsyssel Club (NVMC) seg for å arrangere et nytt Trondhjemsritt. Den gangen gikk løpet kun én vei, Oslo-Trondheim. Løpet ble deretter arrangert ca. hvert 5.år med start i Oslo og Trondheim annenhver gang.



Fra starten på et av de første løpene

Motoristen



Deltakerne fra Ringerike før start. Fra venstre: Jörg Müller med Zundapp KKS 500, Guido Pernack med Zundapp K500 og Per Chr. Bratheim med DKW SB 500

Det foreløpig siste løpet etter dette opplegget ble arrangert i 2010. Deretter var det en gjeng entusiaster med Rolf Barry-Berg i spissen som bestemte seg for å ta opp tradisjonen fra 1919: Det skulle kjøres Oslo – Trondheim – Oslo med så gamle sykler som mulig og med internasjonal deltakelse. Løpet skulle følge smale veier, både for å gjøre løypa autentisk og for å unngå de mest trafikkerte hovedveiene. Det første løpet etter dette opplegget ble arrangert i 2012 med ca. 30 deltakere fra flere land i Europa. Løpet i 2012 ble annonsert som et prøveløp og målet var å arrangere et stort løp i 2019 ved 100-års jubileet for det første Trondhjemsridtet.



Roald og Anne-Karin Pedersen fyller bensin på sin Morgan Aero 1932-modell i Trysil

Prøveløpet i 2012 ble en suksess. Arrangørens opplegg fungerte meget bra, og Trondhjemsridtet ble arrangert på nytt i 2014 og 2016 med økende deltakerantall. Syklens årsmodell var fra ca 1916 til begynnelsen av 1950-årene. Det ble også stiftet en egen klubb med navnet Trondhjemsridtet 1919

I 2019 var det klart for det store jubileumsløpet, Trondhjemsridtet 1919. 8 juni gikk starten fra Mortens kro på Gjelleråsen nord for Oslo. Det var ca 110 deltakere, over halvparten utenlandske. Danmark, Tyskland og Sverige utgjorde de

Motoristen



Gunnar Hop med løpets eldste sykkel, HD 1916-modell, i Nord-Odal etter første etappe. Geir og Tove har tatt turen fra Hønefoss for å se på løpet.

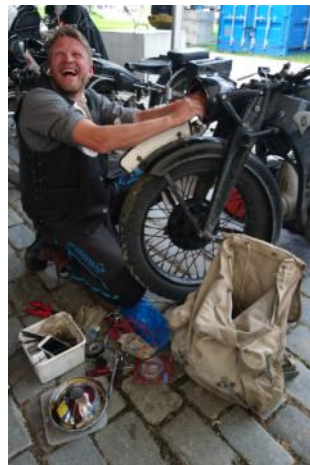
masjon var sendt ut på forhånd. Løypa fulgte for en stor del småveier og løypemerkingen var begrenset, så det var viktig å ha løypebeskrivelsen tilgjengelig hele tiden.

Første etappe gikk på småveier gjennom Romerike og Eidsvoll til Sand i Nord-Odal der det var lunsj. Her opplevde jeg for øvrig løpets eneste motorstopp. Sykkelen ville gå på bare den ene sylinderen, men årsaken var heldigvis bare vann på stiftene og lot seg raskt fikse. Ellers var arrangørens opplegg slik at de som fikk stopp ble tatt med inn til neste stopp av serviceteamet, så fikk den uheldige prøve å fikse problemet der. Dette var for å unngå at noen ble stående igjen langs løypa.

Løpet fortsatte over skauen til Østerdalen på Solør-Odalsveien. Dette er en vei som absolutt kan minne om veiene for 100 år siden. Fra Elverum fulgte løypa hovedveien fram til Osensjøen der det bar til skogs igjen.

største gruppene, i tillegg var det deltakere fra Storbritannia, Finland og Nederland. Vi var tre deltakere fra Ringerike: Jörg Müller med Zundapp KKS 500 (den kom rett fra motoroverhaling kvelden før løpet), Guido Pernack med Zundapp K 500 (lånt av Jörg) og undertegnede med DKW SB500 fra 1936.

Det var spent stemning både blant deltakere og arrangørstab før start. Mange hadde også tatt turen for å se på starten. Etter registrering, førermøte og noen bevingede ord fra en statssekretær fra Samferdselsdepartementet var vi klare. Løypebeskrivelse, kart og annen informasjon



Benny Setermo er alltid blid, selv når han leter etter feil i el-systemet.

Motoristen



Sjeldne sykler: Amerikanske Henderson og ACE, og en engelsk Scott Super Squirrel fra 1928.

Etter noen mil på smale veier kom vi fram til Trysil, målet for første dagsetappe. Her var det obligatorisk bensinfylling før vi kjørte opp til første overnattingssted, Radisson Blu hotel i Trysil.

Andre dag var det frokost kl. 6 og start kl. 07.00. Været var

kjølig og vått, så det var bare å ta på regntøyet med det samme. Etter noen mil på hovedveien svingte løypa av mot Elvdalen på grusvei langs Trysilelva. I Sørmodalen var det pause på Johnsgård turistsenter er det var satt opp et «Benzindepot» slik som i 1919. Her kunne vi fylle tanken før vi kjørte videre mot Røros.

Etter en bedre lunsj på Røros og litt kjøring på småveier via Olavsgruva fulgte løypa hovedveien til Støren. Været hadde etter hvert blitt ganske bra, fra Røros var det strålende sol. Her er det ikke noen alternative ruter. Etter kaffepause på Størens bakeri var det klart for siste etappe langs E6 til Trondheim, og med det var halve løpet gjennomført. Overnatting var på Royal Garden hotel der det var satt opp et kjempestort partytelt slik at de fleste deltakerne kunne parkere syklene under tak.



Flere deltakere kjørte Nimbus, også et par "kakkelovnsrør" fra 1920-tallet

Dag 3 var gråværet over oss igjen. Første etappe fulgte delvis småveier fram til første kaffepause på Størens bakeri. Derfra var det flere grusveier mot Oppdal, siste del fulgte den gamle kongeveien ovenfor E6. Fra Oppdal til lunsj på Dovergubbens hall fulgte løypa stort sett E6, andre alternativer finnes ikke. Vi fikk etter hvert lagt det trønderske

Motoristen



Gunnar Vadset og Kurt Dale på ACE og Henderson i fint driv på Slådalsvegen.

regnværet bak oss, og det ble riktig fine kjøreforhold. I den skarpe svingen før Dombås skjedde løpets eneste trafikkuhell: En deltaker havnet i autovernet. Den uheldige deltakeren ble sendt på sykehus, men det viste seg heldigvis at han slapp unna uten alvorlige skader.

Etter Dombås bar det til fjells igjen. Slådalsveien er en grusvei mellom Lesja og Vågå. På toppen var det kaffepause i strålende sol, og vi ble tatt i mot av ordførerne i kommunene Lesja og Vågå. Etter en mil på rv 15 var det inn på ny grusvei bratt opp mot Heidal. Fra Sjoa i Gudbrandsdalen fulgte løypa baksidevegen før vi svingte inn på Peer Gyntvegen mot siste overnattingssted, Wadahl høyfjellshotel.

Dag 4 fortsatte vi på Peer Gyntvegen og videre på vestsiden av Lågen fram til Norsk kjøretøymuseum. Museet var høytidelig åpnet et par dager tidligere, og det var tid til en kikk på utstillingene som omfatter alt fra lastebiler til tråsykler, inkludert norskproduserte rariteter som Mustad, Bjerding og Troll.

Lunsj siste dag var på Toten gjestegård. Stedet ligger på toppen av en ås med flott utsikt i alle retninger. Siste etappe gikk på grusveien over Totenåsen til Hurdal og videre til mål på Mortens kro, og tidlig på ettermiddagen begynte blide og fornøyde deltakere å krysse målstreken.

De fleste gjennomførte hele løpet for egen maskin uten større vanskeligheter, men noen sykler havnet på serviceteamets henger på slutten. Jörgs KKS 500 trengte noen småjusteringer underveis, og under-

Motoristen

tegnedes DKW begynte å gi fra seg noen ulyder mot slutten av løpet som senere viste seg å være rådebank, men alle tre deltakerne fra Ringerike gjennomførte uten større tekniske problemer.

Den mest uheldige deltakeren må være han som opplevde at magneten på sykkelens kvelden allerede på første etappe dag 1. Det var ikke mulig å få fikset det, så han ble passasjer i funksjonærbusen resten av løpet.



Jörg Müller passerer målstreken

Kjente merker som Harley-Davidson, Indian, BMW og Zundapp var godt representert. Det samme var danske Nimbus og kjente engelske merker som BSA og AJS. Det var også flere sykkelmerker som vi sjelden ser i Norge. En tysk deltaker kjørte en Puch 270 kubbikks totakter fra 1927. Fort gikk det ikke, men han gjennomførte i fin stil. Min personlige favoritt var en velbrukt Scott Super Squirrel fra 1928 kjørt av et eldre par fra England. Det deltok også to Morgan trehjulinger fra tidlig på 1930-tallet. Eldste sykkel var en HD 1916-modell, og de nyeste syklene var fra 1945.

Arrangørens opplegg fungerte knirkefritt etter det jeg kan bedømme. Standarden på overnatting og måltider var meget bra og kart og løypebeskrivelser var lett å følge. For en som er vant til å kjøre land og strand rundt uten noe støtteapparat var det en uvant luksus. Ildsjelene bak Trondhjemsridet 1919 med Rolf Barry-Berg og Arne Bjørn Hoel i spissen har lagt ned en formidabel innsats gjennom flere år. Begge har nå gått ut av styret, men nye krefter har tatt over og det er planer om et nytt Trondhjemsridt i 2021.

Tekst: Per Chr. Bratheim

Foto: Jörg Müller, Nils Nicolaysen og Per Chr. Bratheim

REFERAT FRA ÅRSMØTE I MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Årsmøtet ble holdt i Samferdselssalen 2. januar 2020. 25 medlemmer deltok.

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden
Godkjent uten merknader
2. Valg av møteleder og referent
Møteleder: Stig Atle Pettersen, Referent: Per Chr. Bratheim
3. Valg av to personer til å signere protokollen:
Reidar Hamborg og Harald Løken
4. Årsberetning
Stig Atle Pettersen leste årsberetningen. Beretningen ble delt ut til møtedeltakerne.
5. Regnskap
Regnskapet ble delt ut. Regnskapsfører Johan Tuft gjorde rede for regnskapet. Klubbens inntekter økte i 2019 etter arrangement av Rutebilhistorisk treff. Det var 262 betalende medlemmer i 2019. Klubbens økonomi er god.
6. Innkomne forslag
Det var ikke kommet inn noen forslag fra medlemmene.

Styrets forslag: Det etableres en turkomite som får ansvaret for å arrangere kjøreturer. Bakgrunnen for forslaget er at mange arrangementer på Senteret fører til stor arbeidsbelastning for arrangementskomiteen. Forslaget ble vedtatt. Arrangementskomiteen og valgkomiteen får ansvaret for å etablere en turkomite med tre medlemmer.
7. Medlemskontingent 2020
Medlemskontingenten er kr 275,- pr år som tidligere.

Motoristen

8. Valg

Styret 2020:

Leder: Stig Atle Pettersen	ikke på valg
Nestleder: Tor Erik O. Grøtåsen	ikke på valg
Sekretær: Lars H. Lie	ikke på valg
Kasserer: Ida Nordahl	Ny – valgt for to år

Revisor:

Vigdis Rosenfors	Ny
------------------	----

Arrangementskomite:

Sverre Tovsrud, Kjell Erik Pettersen, Asbjørn Paulsen, Lars H. Lie og Stig Atle Pettersen

Redaktør og Web-ansvarlig: Per Chr. Bratheim.

Per Chr. Bratheim ønsker avløsning fra vervet som webansvarlig. Styret vil vurdere å kjøpe tjenester til å oppdatere nettsiden.

Materialforvalter: Ragnar Guldahl

MKROs representant i styret til Norsk samferdselshistorisk senter: Stig Atle Pettersen

Simca-gruppa: Odd Espen Kristoffersen og Finn Benterud

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

Jarle Ellingsen ble tildelt en påskjønnelse for god innsats som kasserer gjennom flere år. Åsmund Martinsen fikk en påskjønnelse for sin innsats som revisor i 15 år.

Reidar Hamborg

Harald Løken

MKRO REGNSKAP 2019 OG 2018

INNTEKTER OG KOSTNADER

	2019	2018
Medlemskontingenter	71 488	67 089
Andre inntekter	46 342	20 917
Renter	115	94
Sum inntekter	<u>117 945</u>	<u>88 100</u>
Innkjøp varer for salg	2 283	5 564
Leie Skjærdalen/andre	16 907	17 332
Kontingent LMK	8 540	3 825
Trykking medlemsblad	13 200	22 027
Telefon/kontor/Regnskap	8 888	8 751
Porto /ocr	13 021	16 141
Utgifter Brannbil	649	550
Utgifter Simca	-	475
Utgifter Høka Buss	1 404	475
Gaver medlemmer	90	776
Tilstelninger og møter	13 647	3 691
Avskrevet lagervogn	4 999	-
Forsikringer	2 528	1 817
Bank og kortgebyrer	3 892	3 785
Diverse utgifter	2 159	1 040
	<u>92 207</u>	<u>86 249</u>
Resultat for perioden	<u>25 738</u>	<u>1 851</u>
Balanse pr 31.12.2019		
Lagervogn	1	5 000
Høkabuss, Brannbil og Simca.	3	3
Varelager klær/krus/frimerker	10 011	12 294
Fordringer/forskuddsbet. husleie	11 963	13 680
Kontanter	-	884
Ring. Sparebank 2280.3204288	23 180	61 599
Ring. Sparebank 2280.3204296	128	3 911
Hønefoss Sparebank-inkl Buss og Brannbilkont	126 841	49 018
	<u>172 127</u>	<u>146 389</u>
Egenkapital periodens start:	146 389	144 538
Overskudd i perioden	25 738	1 851
Egenkapital periodens slutt	<u>172 127</u>	<u>146 389</u>

Hønefoss, 14/01- 2020:

Jarle Ellingsen
(kasserer)

Asmund Martinsen
(revisor)

Motoristen

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE

Saldobalanse

Pr. dato: 31/12-2019 Periode: 1 - 12

Konto	Tekst	Inngående saldo	Denne periode	Hittil i år
1240	LAGERVOGN	5 000	0	5 000
1255	HØKABUSS	1	0	1
1256	BRANNBIL	1	0	1
1257	SIMCA	1	0	1
1399	ANDRE FORDRINGER	13 542	0	13 542
1400	RÅVARER OG INNKJØPTE HALVFABRI	12 294	0	12 294
1500	KUNDEFORDRINGER	138	414	552
1901	KONTANTER, NOK	884	0	884
1920	BANKINNSKUDD-22803204288	61 599	- 38 419	23 180
1921	BANKINNSKUDD-2230-Hfs Bank	36 137	47 441	83 578
1922	BANKINNSKUDD-Buss-2230.2710892	12 881	30 382	43 263
1923	BANKINNSKUDD-Brannbil-2230.2710892	0	0	0
1930	BANKINNSKUDD-22803204296	3 911	- 3 783	128
	* EIENDELER	146 389	36 035	182 424
2050	ANNEN KAPITAL	- 146 389	0	- 146 389
	* GJELD OG EGENKAPITAL	- 146 389	0	- 146 389
	** KONTROLLSUM BALANSE	0	36 035	36 035
3100	MEDLEMSKONTINGENT	0	- 71 902	- 71 902
3110	SALGSINNTTEKT EGENTILV.VARER,FR	0	- 15 621	- 15 621
3430	TILSKUDD OG GAVER	0	- 2 871	- 2 871
3901	INNTEKTER BUSSTREFF	0	- 27 850	- 27 850
	* DRIFTSINNTTEKTER	0	- 118 244	- 118 244
4000	INNKJØP VARER FOR SALG	0	0	0
	* VAREKOSTNADER	0	0	0
6300	LEIE LOKALE	0	15 190	15 190
6500	KONTINGENT LMK	0	8 540	8 540
6705	REGNSKAPSHONORAR	0	7 538	7 538
6790	TRYKKING MEDLEMSBLAD	0	13 200	13 200
6800	KONTORREKVISITA	0	1 350	1 350
6940	PORTO	0	13 021	13 021
7021	UTGIFTER HØKA BUSS	0	520	520
7022	UTGIFTER BRANNBIL	0	649	649
7023	UTGIFTER SIMCA	0	0	0
7329	TILSTELNINGER ETC.	0	13 647	13 647
7330	GAVER TIL MEDLEMMER ETC.	0	90	90
7500	FORSIKRINGSPREMIE	0	2 528	2 528
7770	BANK- OG KORTGEBYR	0	3 892	3 892
7798	ANNEN KOSTNAD, FRADRAGSBER.	0	2 161	2 161
	* ANDRE DRIFTSKOSTNADER	0	82 326	82 326
8051	RENTEINNTTEKT BANKINNSKUDD	0	- 115	- 115
	* RESULTAT FINANSPOSTER	0	- 115	- 115
8800	ÅRSRESULTAT	0	0	0

Velg
LMK-FORSIKRING

Noen kjøretøy trenger
EKSTRA KJÆRLIGHET

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

Du får blant annet:

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

Vil du vite mer?
KONTAKT OSS PÅ 21 49 50 37
LMK@IFNO ELLER BESØK IFNO/LMK

I samarbeid med:



Styret i MKRO 2020

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

De som ikke har E-post kan kontakte klubben på tlf. 915 30 231

LMK forsikring tlf. 21 49 50 37

RABATTAFTALER

Mekonomen i Hønefoss

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



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



*Langtidsparkert engelsk Dodge fra omkring 1970.
Foto: Per Chr. Bratheim*