



40 år

Nr 2 desember 2021

M O T O R I S T E N

Organ for Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn



Prestegårdsløpet 2021 på veien mellom Ask og Sandaker

I dette nummer:

**Årsmøtereftrat
Prestegårdsløpet
Høka-bussen
40 år med motorhistorie**

**17. mai
Hønefossmarkedet
Simca**

LEDEREN

Hei alle sammen!

Nå ser det ut som det meste er tilbake til normalen igjen og vi kan arrangere temakvelder og større arrangementer. Det er fint å se at en del medlemmer kommer på klubbkveldene våre på Stasjonen på tirsdager igjen og tar en kaffe og forteller noen gode historier. Vi åpner porten og setter på kaffen i 18-tiden og sitter så lenge det er folk.



2021 er et spesielt år for MKRO. Klubben fyller 40 år og Prestegårdsløpen 20 år, dette feiret vi på Prestegårdsløpet med gratis grillmat i prestegården, og vi overleverte en gave til bestyreren på Prestegården (Ringerike Museum) som ble mottatt med ett stort smil av Preben Johansen som har tatt godt i mot oss alle disse årene. For han har dette vært et stort høydepunkt. Nå skal Preben gå av med pensjon, men vi håper at arvtageren blir like positiv til dette arrangementet. Det var bra oppmøte og blide deltakere på jubileumsarrangementet. Årets løp ble vunnet av Per Olav Rolund (Pelle) som vant et stort verksett. Premiene i år ble sponset av Bilutstyr Hønefoss.

Det ble også gjennomført Nils Flattums minneløp i samarbeid med Amcar Hønefoss. Det ble en fin kjøretur og rebus i nærområdene med målgang på Hensmoen, og det var mulighet for Drive-in kino på kvelden arrangert av Tritonos.

Prosjektet med Høka bussen er i full gang, den gamle motoren er tatt ut og en ny er på vei inn. Girkassen er under overhaling og settes inn til våren/sommeren. Godt jobba.

Klubbens medlemstall er økende, Alle medlemmer av MKRO kan søke om LMK forsikring det er en meget god forsikring som vi har store fordeler av. Ønsker du mer info om dette, se på LMK's hjemmeside eller kontakt klubbens forsikringskomité.

Klubben har nå fått en del rabattavtaler, så husk å benytt dere av disse, se oversikt i bladet.

Vi sees!

Stig Atle.

REDAKSJONEN

I anledning MKROs 40-års jubileum har vi gleden av å presentere en ekstra innholdsrik utgave av Motoristen. I tillegg til reportasjer fra sommerens aktiviteter er det en lang artikkel om MKROs historie og et gjensyn med den aller første utgaven av Motoristen, nr 1 1983.

Gamle utgaver av Motoristen har vært den viktigste kilden til informasjon om klubbens historie. De første søkene i klubbens lager ga magert resultat, men situasjonen ble reddet av flere medlemmer med lang fartstid som har lånt ut gamle utgaver. Takk alle sammen!



Jeg er fortsatt interessert i gamle utgaver fra 1980-og 90-tallet for å gjøre samlingen komplett. Med tiden kan de gamle utgavene bli tilgjengelige på MKROs nettside.

Per Chr. Bratheim

Trenger du veihjelp?

Ring LMK – If Veihjelp på 21 49 19 83

Du kan ringe oss uansett hvor du er i Europa – også om du er hjemme.

Dekningen inkluderer assistanse på stedet og rett til transport fra skadested til kjøretøyets hjemsted hvis nødvendig. Egenandelen er kun 500 kroner, og påvirker ikke bonusen din.

Har du noen spørsmål om LMK-forsikring?

Ring en av våre spesialister på 21 49 50 37

TIL MOTORISTEN

Etter en relativt normal sommersesong, kan senteret se tilbake på en flott sommersesong. Vi er fortsatt ikke helt tilbake på gamle høyder, men det nærmer seg. Både bilister og motorsyklister har vært aktive, og vi har inntrykk av at folk har kost seg tross en-meters regler osv.



Det stadig tilbakevendende spørsmålet er rimeligvis "Hva skjer med senteret?". Ikke så rart folk spør, for dette har vært, og er en langdryg prosess. Det korte svaret er at man kan ta det med ro. Vi blir ikke kastet ut av senteret ennå. Ringeriksbanen er ikke ferdig finansiert, og dessuten begynner man heller ikke på Hønefoss stasjon som første skritt. Når det gjelder Asbjørnsens gate, så er fortsatt ikke helt i havn. Vi har kommet langt, men trafikksikringsanalyser osv tar fortsatt tid. Vi jobber altså videre med Asbjørnsens gate samtidig som alle på senteret trygt kan se neste sesong i møte der vi er nå.

For entusiastene byr vintersesongen på ulike prosjekter, og vinteren går fort. Vi gjør oppmerksom på at senteret er stort sett oppe hver lørdag gjennom vinteren, og det er mulig å stikke innom for en kaffe og en hyggelig prat selv om det er vinter. Følg med på Facebook!

Nå står julen for døren, og styret i Norsk Samferdselshistorisk Senter vil benytte anledningen til å ønske alle en riktig god jul og et godt nytt år!

Med hilsen

Norsk Samferdselshistorisk Senter

Styret

**UTLEIE AV MINIGRAVER OG UTSTYR.
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 2,7 tonns minigraver på maskinhenger.
- Minidumper, lastekapasitet 1500 kg
- Bertolini beltetrillebår lastekapasitet på hele 550 kg.
- Wacker, 90 kg vibroplate
- Tiphenger med treveis tipp, totalvekt 3500 kg



Ring Per Olav for prisforespørsel tlf 99631234

www.rolund.no

Referat fra årsmøte i Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegn

Årsmøtet ble avholdt på Benterudstua i Hønefoss 7. September 2021. 15 medlemmer deltok.

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden.

Godkjent uten merknader.

2. Valg av møteleder og referent.

Møteleder: Stig Atle Pettersen. Referent: Sverre Tovsrud.

3. Valg av to personer til å signere protokollen.

Reidar Hamborg og Per Olav Rolund.

4. Årsberetningen.

Stig Atle Pettersen leste årsberetningen. Beretningen ble delt ut til møtedeltagerne.

5. Regnskap.

Regnskapet ble delt ut. Regnskapsfører Johan Tuft gjorde rede for regnskapet.

Det er ingen innvendinger til regnskapet. Regnskapet ble godkjent av medlemmene.

6. Innkomne forslag.

Det er ett innkommet forslag. Forslag om å øke medlemskontingenten med 100,- kr pr. år pga. utgifter med leie av personell til drift av kiosk/kafeteria.

Forslag ble enstemmig godkjent.

7. Medlemskontingent 2022.

Medlemskontingenten er kr. 375,- pr år.

8. Valg.

Styret 2021:

Leder:	Stig Atle Pettersen	Gjenvolgt for to nye år
Nestleder:	Johan Jacobsen	Valgt for to år (ny)
Sekretær:	Lars H. Lie	Ikke på Valg
Kasserer:	Vigdis Rosenfors	Valgt for ett år (ny)

Revisor: Harald Guldahl

Arrangementskomite:

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

Motoristen

Redaktør og Web-ansvarlig: Per Chr. Bratheim

Materialforvalter: Ragnar Guldahl

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

Simca-gruppa: Odd Espen Kristoffersen og Thomas Hermansen

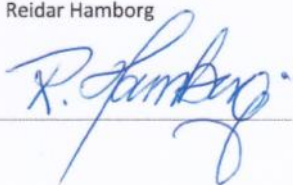
Tungbilgruppa: Kjell Erik Pettersen(brannbilansvarlig), Asbjørn Paulsen, Ragnar Guldahl, Tom Banggren, Thomas Hermansen, Kristian Øiom, Håvard Heieren, Lars H. Lie og Harald Løken

Turkomite: Øyvind Ludviksen og Tor Erik O. Grøtåsen

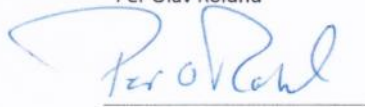
Forsikringskomite: Nils Kristian Nikolaysen

Valgkomite: Ragnar Guldahl og Reidar Hamborg

Reidar Hamborg



Per Olav Rolund



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.

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN REGNSKAP 2020 og 2019

INNTEKTER OG KOSTNADER	2020	2019
Medlemskontingenter	73 153	71 488
Andre inntekter	6 623	46 342
Renter	393	115
Sum inntekter	80 169	117 945
Innkjøp varer for salg	-	2 283
Leie Skjærdalen/andre	16 325	16 907
Kontingent LMK	7 700	8 540
Trykking medlemsblad	15 938	13 200
Telefon/kontor/Regnskap	19 736	8 888
Porto /ocr	21 774	13 021
Utgifter Brannbil	-	649
Utgifter Simca	-	-
Utgifter Høka Buss	8 403	1 404
Gaver medlemmer	-	90
Tilstelninger og møter	1 597	13 647
Avskrevet lagervogn	-	4 999
Forsikringer	2 689	2 528
Bank og kortgebyrer	3 904	3 892
Diverse utgifter inkl. Sikringspartner-6.925,-	8 946	2 159
	107 012	92 207
Resultat for perioden	(26 843)	25 738
Balanse pr 31.12.2020		
Lagervogn	1	1
Høkabuss, Brannbil og Simca.	3	3
Varelager klær/krus/frimerker	10 011	10 011
Fordringer/forskuddsbet. husleie	2 200	11 963
Påløpt gjeld pr 31.12.2020	(2 861)	-
Ring. Sparebank 2280.3204288	17 976	23 180
Ring. Sparebank 2280.3204296	92 944	128
Ring. Sparebank 2280.3608990/Hfs.Spb.	25 010	126 841
	145 284	172 127
Egenkapital periodens start:	172 127	146 389
Resultat i perioden	(26 843)	25 738
Egenkapital periodens slutt	145 284	172 127

Hønefoss, 07.09.2021:

Ida Nordahl

Ida Nordahl
(kasserer)

Vigdis Rosenfors

Vigdis Rosenfors
(revisor)

TIL SALGS

Motorhistorisk klubb har overtatt flere delelagere med servicedeler til kjøretøy med årsmodell fra ca 1947 til 2010:

- Fram oljefiltre og drivstoffiltre til personbiler, små lastebiler, traktorer og gravemaskiner
- NGK tennplugger
- Beru stifter, fordelerlokk, rotor og kondensatorer
- Laderegulatorer og tenningsmoduler
- Pluggledningssett, pluggetter
- Lambdasoner og annet

Dette er kvalitetsdeler, ikke billige kinavarer. Delene selges meget rimelig til klubbens medlemmer.

Ta kontakt med Sverre Tovsrud, tlf/sms 45402328 eller epost svenin@hotmail.com

Liste over merker står på neste side.

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

Motoristen

Personbiler:

Alfa Romeo
AMC
ARO
Audi
Austin
Autobianchi
BMC
BMW
Buick
Cadillac
Chrysler (GB)
Citroen
Dacia
DAF
Daihatsu
Datsun
Dyna Panhard
Ferrari
Fiat
Ford (D)
Ford (GB)
Ford (USA)
Hanomag
Hillman
Holden
Honda
Humber
Hyundai
Innocenti
Jaguar
Kia
Lada
Lancia
Lotus
Matra (F)
Mazda
Mercedes-Benz

MG
Mitsubishi
Morris
Nissan
NSU
Oldsmobile
Opel
Peugeot
Plymouth
Pontiac
Porsche
Princess
Reliant
Renault
Rover
Saab
Seat
Simca
Skoda
Subaru
Talbot
Talbot/Simca
Tempo
Toyota
Triumph
Van Den Plas
Vauxhall
Volvo
Wolseley
Zastawa

Traktorer, lastebiler, anleggsmaskiner, båtmotorer etc.:

Atlas Copo
Case
Chrysler(USA)
Claas
Detroit Diesel (GM)
Deutz
Dodge (UK)
Dodge (USA)
Ducati
Fendt
Fiat traktor/last
Hino
Holder
Hyster
International
JCB
John Deere
Komatsu
Kubota
Lamborghini traktor
Leyland
Man
Maserati
Massey Ferguson
Mercruiser
OMC
Perkins
Poclairn
Renault vare/last
Scania
Suzuki
Valmet
Volvo BM
Volvo last
Volvo Penta
Zettelmeyer

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

PRESTEGÅRDSLØPET 20 ÅR

Prestegårdsløpet startet i 2001 og kunne i år feire 20-års jubileum samtidig som klubben fyller 40 år. Initiativtakere i 2001 var Jan H. Østlund og Nils Chr. Nicolaysen. De kontaktet Ringerikes museum, og den alltid positive Preben Johannesen svarte straks ja til et samarbeid, og dermed var Prestegårdsløpet i gang.



Klar til start

I anledning jubileet hadde arrangementskomiteen laget en ekstra lang og innholdsrik løype som var innom både Sandakerveien, Ådal, Eggemoen, Jevnaker og Åsbygda før målgang på museet.

Det var mange som stilte opp på jubileumsløpet, inkludert MKRO sin HØKA-buss med sjåfør Ragnar Guldahl og en gjeng glade passasjerer.

Den første oppgaven var å kjøre nærmest mulig en kjegle uten å komme



Ragnar og de glade busspassasjerene



Autoslalom

Motoristen

borti den. På Eggemoen var det innlagt glattkjøring på idealtid på NAFs øvingsbane. Anbefalt snittfart var 25 km/t. Det var også spørsmål om ting langs løypa, og en hel side med bilder av baklykter der vi skulle finne bilmerke og modell.



Deltakerne ovenfor Ask gods

Det var lenge usikkert hva som var mulig å gjennomføre på grunn av Korona-tiltak. Men kort tid før løpet ble det lettelse i tiltakene, så ved ankomst Ringerikes museum var det klart for grilling med gratis pølser til alle.

Premien i kjeglekonkurransen gikk til Ole Martinsen. Han har stålkontroll på Saaben, og stoppet 3 cm fra kjegla. Einar Lie fikk premien for kjøring på idealtid. Han traff idealtiden 1:12 helt nøyaktig!

Vinner av konkurransen totalt var Per Olav Rolund med imponerende 24 poeng. Preben Johannesen delte ut premie til sin personlige favoritt som var Lars H. Lie med sin flotte Ford Escort Mk 1 rallybil.

Vi takker sponsorene Bilutstyr AS og Tess Hønefoss AS for flotte premier. Vi takker også NAF Ringerike som lot oss bruke øvingsbanen og stilte med mannskaper.

Per Chr.



Preben Johannesen ved lotteribilen



Per Olav Rolund, vinner av konkurransen

ANDRE KAPITTEL I SOGA OM BUSSEN

Bussen skal få «ny» kraftpakke. Vi fikk lov til å stå i bussgarasjen og foreta motorbyttet. Tidsperspektivet ble nok ikke det vi hadde tenkt oss. Motoren er ute. Det var rett og slett trangt. Toppen ble demontert for å få høyde nok til å få lirket motoren ut. Uten ekstraustyret Kristian Øiom laget til elefant-krana, ville nok oppgaven vært verre.

I samme omgang tok vi ut girkassa for å prøve å finne ut hvorfor den har tendens til å hoppe ut av andre gir. Drevet til dette giret var ikke pent. Der må vi få gjort noe drastisk, helst få tak i et nytt tannhjul.



Håvard Heieren påla seg selv å demontere både girkasse, starter og dynamo. Alt bærer preg av å være gammelt og velbrukt. Deler er dessverre ikke noe vanlig handelsvare lenger, så Petter Smart - løsninger er nok noe som blir valgt her.

Girkassa fra lastebilen kan ikke brukes i bussen fordi den er for bred. Planen er å få gjort noe småtteri med kasse og diverse andre gjenstående oppgaver i løpet av vinteren.



Andre gir



*Motoren er ute!
Håvard Heieren og Kristian Øiom*

Motoristen



Starterdrevet



Bussen rulles på plass for vinteren

Bussen blir lagret på stasjonen i vinter. Det var ikke fristende å slepe den ut til Tyristrand for lagring. Kombinasjonen med bratt bakke ned og rygges inn i et trangt og mørkt høl var ikke fristende. Der står den nå ved siden av en annen kreasjon fra Høka. Etter vinteren får vi vel bussen på plass i bussgarasjen igjen og kan fortsette med arbeidet.

Jeg må nevne at vi måtte spørre Viking om å få låne slepebom igjen. Per Olav Rolund stilte med traktor og assistanse med å pakke inn bussen.



Vi sees til våren!

Lars Lie stakkar har blitt heftet med jobb i hele høst, derfor har han bare hatt noen gjesteopptredener. Men han skulle legge inn søknad hos Sparebankstiftelsen om midler til tannhjul og diverse andre innkjøp.

Ragnar Guldahl

17. MAI

17 mai kortesje ble det også i år i et samarbeid mellom mange klubber og foreninger. Det var start og avslutning på tippet. I år ble det en veldig lang kortesje, og dette skapte noen utfordringer, men vi løste det på best mulig måte. Bolla blålys ledet kortesjen med to blide betjenter. MKRO's stigebil med store høytalere med korpsmusikk ble kjørt av Kjell Erik Pettersen og leder av Hønefoss musikkorps styrte musikken fra baksetet på Stige bilen.

Tekst: Stig Atle
Foto: Per Chr.





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.

GJENSYN MED SIMCAEN

I Motoristen nr 2 2020 kunne vi lese historien om MKROs Simca. 19. juni fikk Senteret besøk av familien Løvold som eide bilen fra den var ny i 1962 til langt inn på 2000-tallet. Det ble et hyggelig gjensyn for Arild og Ellinor Løvold og deres datter June Løvold. Junes samboer Morten André Hansen var også med på turen.

Gjensynet med bilen kalte fram mange hyggelige minner om turer i inn- og utland. - Vi kjørte Norge rundt med denne bilen forteller Ellinor. Bildet på veggen i utstillingen er fra en ferietur i Tyskland på 1970-tallet, og i bilen bak (også en Simca) kjører mine foreldre.



Arild, June og Ellinor Løvold har tatt plass i Simcaen

- Simcaen hadde også en viktig rolle da Arild og jeg møttes for første gang forteller Ellinor. En dag i 1964 var jeg på vei over bybrua i Drammen. Da kom Arild kjørende i Simcaen og spurte om jeg ville sitte på. Jeg takket ja, og etter hvert ble det oss to.

- Jeg fikk «Veien til førerkortet» av far da jeg var 13 år forteller June Løvold. - Nå må du begynne å øvelseskjøre sa Arild, og øvelsene startet pent og rolig på en åpen plass ved Drammen havn.



- Her mangler en knott, påpeker Arild Løvold

Arild Løvold er pensjonert lokomotivfører, så etter gjensynet med Simcaen tok Jan H. Østlund familien med på omvisning i Kongevogna og en kikk på lokomotiver og annet jernbanemateriell på Stasjonen.

Vi må korrigere historien om hvordan bilen ble reddet fra pressa. Som det står i Motoristen nr 2-2020 hadde Arild Løvold tenkt å levere Simcaen til opphogging i 2006. Det skulle skje i Drammen, men i siste øyeblikk var det en som fattet interesse for bilen og kjøpte den. Bilen ble altså reddet fra pressa i Drammen, ikke på Hensmoen slik det sto i vår artikkel.



*Her lærte jeg å kjøre
forteller June Løvold*

Den nye eieren beholdt ikke bilen så lenge, men solgte den til Finn Benterud etter kort tid. Finn var den gang daglig leder for Bildemontering Ringerike AS og lagret bilen i lokalene på Hensmoen den første tiden han hadde den. Senere ga han bort bilen til MKRO som har eid den de siste årene. Bilen ble satt i stand av entusiastene Karl Moen og Nils Flatum og registrert på sitt gamle regnr i 2012.

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.



HØNEFOSSMARKEDET

Det har vært arrangert sykkel- og mopedmarked på Senteret flere ganger med noe færre besøkende enn vi kunne ønske. På Hensmoen har det i flere år vært arrangert et bruktmarked. I ble det bestemt å slå disse arrangementene sammen og arrangere Hønefossmarkedet på Stasjonen. I fjor måtte markedet avlyses av kjente årsaker, men 25. september i år var det omsider mulig å få det til.



Flere selgere hadde meldt seg på, og enda noen til dukket opp uanmeldt. Det var strålende vær denne dagen, så mange besøkende sto klare og strømmet på da portene ble åpnet kl. 10. Det ble etter hvert

travelt i kafeen der vaffelpressa gikk for fullt. Handelen gikk livlig, og det ble omsatt bil- og motorsykkel-deler, verktøy, kopper, dørhåndtak, bøker, nips og mye annet rart.



Guido Pernack og Jörg Müller fra Classic MC styrer kiosken og Ola Golberg kjører vaffelpressa.



Motoristen

Dagens høydepunkt var trekningen i Senterets billotteri. Iherdige loddseiere hadde solgt over 800 lodd på en knallrød Mercedes 200, og den heldige vinner var Thomas Vangen fra Tyristrand. Vinneren ble oppringt fra scenen og var både overrasket og glad for å ha vunnet. Etter kort tid dukket han opp, og den flotte Mercedesen ble overlevert av styreleder Jan Helge Østlund.



Tempo Panter Cargo

Markedet ble en suksess og det var fortsatt plass til flere selgere. Det er store muligheter for at vi arrangerer et nytt marked neste år.

Per Chr.



Jan H. Østlund overrekker Mercedesen til den heldige vinneren, Thomas Vangen fra Tyristrand

40 ÅR MED MOTORHISTORIE

For over 40 år siden var det noen karer som pleide å møtes til morgenkaffe på Melkebaren. Blant dem var Dag Snekvik, Torbjørn Grønvold og Kristian Øiom, alle veteranbilentusiaster. Det var her ideen om å starte en motorhistorisk klubb oppsto. De tre fikk med seg Knut Lindstad på Hverven gård, så arrangerte de et stiftelsesmøte på Melkebaren, og dermed var klubben i gang.

Det var sikkert en hel del jobb å starte en klubb, og egentlig startet det så smått høsten 1980, men det offi-



Dag Snekvik med A-ford 1929 og Torbjørn Grønvold med T-ford 1919. Fra Ring blad i forbindelse med Sandvigen-Sundvolden 1983

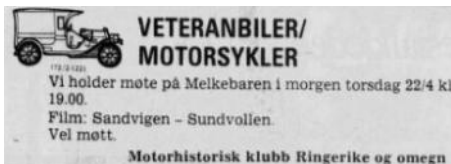


Knut Lindstad med T-Ford 1919

sielle stiftelsesåret er 1981. Det var Dag Snekvik og Torbjørn Grønvold som var frontfigurer fra starten, de var henholdsvis formann og nestformann de første årene. Kristian Øiom og Knut Lindstad var også sentrale skikkelser fra starten. Kristian drev verkstedet Øiom karosseri, og hadde flere veteranbil-oppdrag. Knut Lindstad var eier av Hverven gård, og stilte fjøset på gården til disposisjon som mekke- og møtelokale for klubbens medlemmer.

Klubbaktiviteter de første årene

Restaurering av kjøretøy og delejakt var naturlig nok sentralt da som nå. Klubben hadde fra allereide fra starten temamøter med bedriftsbesøk eller inviterte foredragsholdere, noe vi fortsatt holder på med. MKRO hadde fra



Ringerikes blad 1982

starten et nært samarbeid med Norsk Veteranvognklubb (NVK) i Oslo, og var i flere år på 1980-tallet med og arrangerte veteranvognløpet Sandvigen – Sundvolden. Det ble en gang foreslått å slå sammen MKRO og NVK og bli en underavdeling av NVK, men forslaget fikk ikke flertall.



Sandvigen-Sundvolden 1984. Til venstre: Lorang Henriksen m.fl. beundrer en Overland. Til h.: Ole Martinsen med HD 1920-modell. Foto: Jan H. Østlund

Klubbens logo

I Motoristen nr 2 1983 ble medlemmene invitert til en konkurranse om å tegne klubbens logo. Det kom inn flere forslag, og det beste ble premiert med en flaske vin. Klubblogoen slik vi kjenner den ble til slutt tegnet av Olav Rypdal basert på vinnerforslaget. Det var nødvendig å gjøre noen tilpasninger for å forenkle produksjon av klistremerker og tøymerker.



Dette forslaget skal være tegnet av Steinar Engh, vinner av tegnekonkurransen i motoristen nr 2 1983

Treff og løp

MKRO arrangerte sitt første veteranvognløp i juni 1982. Løpet gikk fra Livbanen via haugsbygd til Jevnaker, og hadde 10-15 deltakere. I flere år var klubben med og arrangerte Krøderløpet sammen med klubbene i Drammen og Hallingdal. MKRO var også med å arrangerte T-Fordløp

Motoristen

over Krokskogen på tidsriktige grusveier, og i 1985 hadde bilklubbene i Hønefoss et større arrangement i anledning bilens 100-års jubileum.



Brødrene Øioms T-forder foran Villa Fridheim under et av Krøderløpene. Foto: Kristian Øiom

I 1987 var MKRO lokal arrangør da Scandinavian Viking Rally rullet igjennom byen.

Veteranbilutstilling foran Fengselet under kulturuka i Hønefoss var et fast innslag i mange år, noen ganger med et lite veteranbilløp etterpå. Det har også vært veterankjøretøyutstilling under Riddergårdsdagene. MKRO har også deltatt i mange kulturarrangementer i nabokommunene.



Kristian Øiom med 1938 Buick. Motorhistorisk kulturfestival i Ringblad 1995

I 2002 arrangerte NVK og MKRO jubileumsløp. Løpet markerte NVKs 50 års jubileum og 150 års jubileet for Hønefoss by.

De siste årene har MKRO arrangert Nils Flattums minneløp. Nils var som kjent en sentral skikkelse som gjorde en stor innsats for klubben gjennom mange år, og det er derfor fint å hedre ham med et eget løp.



Dag Snekvik med Chevrolet 1926 på Vik i 1991. Fra MKROs album

I tillegg til egne arrangement har klubbens medlemmer deltatt på utallige treff og løp rundt i landet. Sandvigen-Sundvolden, Kongsbergknekk, Flåklypa Grand Prix og Greta Molanders æresløp har alle vært populære. Noen har også søkt større utfordringer som Rallye Monte Carlo Historique

Temamøter

Temamøter hos forskjellige firma har vært et populært innslag i MKRO i alle år. Det har vært mange besøk hos lakk- og karosseriverksteder og andre bilvirksomheter. Øiom karosseri har vært vertskap for klubben utallige ganger. I tillegg har Brannvesenet, Tronrud Engineering, Ringerikes museum og mange andre tatt imot klubbens medlemmer og fortalt om sin virksomhet. Det har også vært inviterte foredragsholdere med tema som drivstoff, smøreoljer, registreringsskilt og mye annet. I 1996 var det et temamøte om elbiler, så vi er forberedt! Klubbkveld hos Biltilsynet har en lang tradisjon, i minst 30 år har vi vært på besøk hos stats-etaten og fått sjekket lys og bremses på våre aldrende kjøretøy.

Treff for de store

I 2009 arrangerte klubben brannbiltreff på Ringerike. Trefet hadde base på Helgelandsmoen, og det ble kjørt brannbil-kortesje gjennom byen med innlagt besøk på Brannstasjonen, klubblokalene i Arnemannsveien og selvsagt Ringerikes museum.



Kulturmønstring foran Fengselet 1997. Fra MKROs album.



Peder Bjerke demonstrerer MKROs industrisymaskin en gang på 80-tallet. Men hvor har det blitt av denne maskinen?



Biltilsynet i mai 2015

MKRO har i dag en aktiv tungbilgruppe og har arrangert Transporthistorisk treff på Senteret flere ganger. I 2019 arrangerte MKRO i samarbeid



Transporthistorisk treff 2016. Foto: Stig Atle Pettersen



Per Olav Rolund og Roar Oppen ved "Gamla". Fra Brannbiltreffet 2009

med Ringerike og omegn busshistoriske forening (ROBF) veteranbusstreff på Senteret. Dette treffet er et årlig arrangement i regi av Rutebilhistorisk forening. Dette er det antakelig det største arrangementet i MKROs historie. Busser og folk rullet inn fra alle kanter, det var flott vær og arrangementet ble en stor suksess.

Prestegårdsløpet

Dette løpet ble arrangert første gang i 2001, og kunne feire 20 års jubileum i år. Det var Nils Chr. Nicolaysen og Jan Helge Østlund som tok initiativ til løpet, og MKRO har i alle disse årene hatt et utmerket samarbeid med Ringerikes museum og Preben Johannesen.



Busstreffet 2019. Foto: Ole Tangen, Ringerikes blad

De første årene var det både start og innkost ved Museet, men de siste 10 årene har løpet startet på Senteret med innkost på Museet. Løpet har gjennom årene blitt lagt til de fleste småveiene rundt Hønefoss. Det har vært konkurranser både i form av spørsmål om ting langs løypa og praktiske prøver som kjøring over planker. Hvert år har løpet blitt avsluttet med sosialt samvær, grilling og premieutdeling i Prestegårdshaugen. Løpsarrangørene har alltid klart å skaffe flotte premier fra lokale sponsorer. Deltakerantallet har selvsagt variert, men 30-50 deltakere har vært vanlig. Og veldig ofte har det vært fint vær under løpet!



Prestegårdsløpet 2015

Fellesturer

Fellesturer med veterankjøretøy er et populært innslag, og noen turer har blitt en tradisjon. De siste årene har veterantreffet på Nesbyen og sesongavslutningen for Krøderbanen vært faste innslag, og en periode var det årlige turer til

Damstua ved Killingstrømmen der MKRO-medlem Per Arne Berg holdt hus. Det var også lenge faste tirsdagsmøter på Vik Skysstasjon.

Det har gjennom årene vært arrangert mange bussturer for medlemmene, og de fleste kjøretøymuseer innenfor noen timers radius har vært besøkt i både Norge og Sve-
rige.



Busstur til Arvika motormuseum ca 1985 inkludert shopping. Fra MKROs album

Hønefoss karosserifabrikk HØKA

Denne fabrikk ble etablert i 1936. De bygde buss- og lastebilkarosserier, jernbanevogner, trikker, lokomotiv og forskjellig annet rullende materiell. Det er naturlig at firmaet og kjøretøyene som ble produsert har vært av stor interesse for klubben. I dag er Senteret eier av et HØKA-lok, og MKRO har en flott, nyrestaurert buss. Et av de mest spesielle kjøretøyene som ble bygget var bussen Ormen lange. Dette var en semitrailerbuss med plass til 60 passasjerer som trafikkerte ruta Hønefoss-Oslo i mange år. I desember 1994 arrangerte MKRO et møte på Melkebaren for å samle opplysninger om denne bussen. De inviterte noen av de som

Motoristen

hadde vært sjåfører eller jobbet på HØKA da Ormen lange ble bygget. Det ble publisert en lang artikkel i Motoristen nr 2 1995 om denne svært spesielle bussen. Semi-hengeren eksisterer ikke lenger, men den siste trekkvogna som ble brukt er bevart og under restaurering.



Ormen lange. Foto: Margit Johansen, Buskerud fylkesfotoarkiv

Klubblokaler

De første årene hadde MKRO som nevnt lokaler i låven på Hverven gård. Her var det mekkelokale, og det ble også innredet et møtelokale. Lokalene var romslige, men kalde. Den gang var vintertemperaturer langt ned på minus tjuetallet helt vanlig, så derfor ble møtene i vinterhalvåret ofte holdt på Melkebaren eller andre oppvarmede steder.



Fra møtet 10. desember 1994. Fra venstre: Trygve Kristiansen, Sigurd Enger, Lars Skaug (sjåfører), Knut Lindstad (MKRO), Knut R. Holme (forfatter), Helge Dybdahl (MKRO), Harald Berg (HØKA) og Peder Bjerke (HØKA). Foto: Kristian Øiom.

På slutten av 1990-tallet hadde ikke klubben noe fast møtested, og kjøretøy og andre eiendeler ble lagret på forskjellige steder. Brannbilen hadde en periode garasjeplass på Kistefos og deretter under rutebilplata i Hønefoss.

I 1998 hadde MKRO et samarbeid med det nyetablerte Kistefos-museet, og denne sommeren arrangerte klubben en stor kjøretøyutstilling ved museet.

I 1999 startet MKRO forhandlinger med Ringerike kommune om leie av et lokale i Arnemannsveien, og det ble inngått en leieavtale for tre år fra 1.april 2000 med mulighet for forlengelse.

Olav V. Simon, senere leder i MKRO, var kommunens kontaktperson i denne prosessen, og det ble starten på et godt samarbeid mellom kommunen og MKRO gjennom flere år. Nå hadde klubben for første gang på

mange år et fast lokale, men det var mye som måtte gjøres for å sette lokalene i stand. Rydding, rengjøring og maling ble gjort på dugnad, og med stor innsats ble det sommeren 2000 klart for den første sommerutstillingen i egne lokaler. Her var det kjøretøy av forskjellige årganger og en liten verkstedutstilling med gammelt utstyr som klubben tidligere hadde overtatt fra Gran yrkesskole. I vinterhalvåret ble lokalet brukt til lagring av medlemmenes kjøretøy mot betaling. Det ble også innredet et møtelokale innerst der det var oppvarming slik at det kunne brukes om vinteren. Disse lokalene var historisk grunn, for det var her Hønefoss karosserifabrikk (HØKA) holdt til de første årene.

Etter 10 år i Arnemannsveien var det slutt. Kommunen besluttet å selge bygget, og dermed måtte MKRO ut. Så hva nå? Som det heter på utenlandsk: "When one door slams shut, another one is blown open". Det åpnet seg snart nye muligheter.



Kistefos-museet 1998. Foto: Kristian Øiom



Arnemannsveien 2007

Norsk samferdselshistorisk senter

Ringerike samferdselsmuseum hadde vært i virksomhet i flere tiår. De fristet på starten av 2000-tallet en noe anonym tilværelse i et par jernbanevogner på Hønefoss stasjon. Her hadde en gjeng entusiaster med Kristoffer Drolsum i spissen samlet og systematisert jernbane- og samferdselshistorisk materiell gjennom mange år. I 2010 hadde flere av entusiastene falt fra, og Kristoffer Drolsum hadde passert 90. En gruppe med representanter fra Jernbaneverket, NSB og lokalt næringsliv tok da over eierskapet til museet og dannet et nytt styre med Jan Helge Østlund

Motoristen

som leder. Styret fikk på plass en driftsorganisasjon bestående av en gruppe entusiaster, flere av dem er fortsatt aktive i driften av Senteret. Museet skiftet ganske snart navn til Norsk samferdselshistorisk senter (NSHS). Jan Helge, som den gang jobbet i NSB, fikk på plass leieavtale med Jernbaneverket (Bane NOR), først på leie av området der senteret ligger, etter hvert også terminalbygget og skiftehytta.



Dugnad på Stasjonen 2011



Kafedamene 2014

MKRO ble invitert til samarbeid, og styret med daværende leder Olav V. Simon var positive med en gang.

Det ble gjennomført en stor dugnadsinnsats for å klargjøre området. Det ble en hektisk flyttesjau fra Arnemannsveien våren 2011, og fra juni arrangerte senteret og MKRO de første klassikerlørdagene. Dette året fylte MKRO 30 år og arrangerte jubileumsfest med langbord i terminalbygget der vi nå har hatt utstillinger i mange år.

Fra starten hadde vi møtelokale i en gammel salongvogn som senteret hadde overtatt fra NSB. Dette ble raskt et populært møtested, og senere ble vogna skiftet ut med kafévogna som står der i dag. Senteret startet



Klassikerlørdag 2012

bygging av møtelokale i terminalbygget, det som ble til Samferdselssalen. Dette har vært flittig brukt av klubbene på Senteret og har i tillegg vært leid ut til ulike arrangementer. Flere andre klubber har nå fast tilhold på senteret,

bl.a. Ringerike maleklubb, Classic MC Ringerike og Hadeland og Ringerike og omegn busshistoriske forening.

Klassikerlørdagene er populære og tiltrekker seg besøkende fra halve Østlandet. Senteret er også godt egnet til å arrangere treff, løp og markeder. Hvert år er flere andre kjøretøyklubber innom på besøk. Norsk samferdselshistorisk senter er en suksess, og MKRO og de andre klubbene bidrar til drift av senteret ved å delta på dugnader og bemanne kafeen under arrangementene.

Medlemmene

En klubb skapes av medlemmene. Klubben er også et sted å dele kunnskap. I dag kan internett gi svar på det meste, men det erstatter ikke det sosiale samværet og den erfaringsutvekslingen som skjer når folk møtes. Fra starten var det omkring 30 medlemmer. I 1995 hadde antallet økt til 150, og i år er det ca 260 medlemmer.

Flere av de som var med fra starten er fortsatt med i klubben, og det kommer stadig nye og melder seg inn. Det er mange som deltar på møter og turer eller er innom på klassikerlørdagene med sine kjøretøy.



Glade MKRO-medlemmer på Prestegårdsløpet 2014

I 1991 var MKRO 10 år, og styret var bekymret over lav deltakelse på møter og arrangementer. For å finne ut hva som kunne øke interessen ble det sendt ut en spørreundersøkelse til medlemmene. Situasjonen var så alvorlig at styret faktisk vurderte å legge ned klubben dersom det kom for få svar! Medlemmene må ha skjønt alvorret, for det kom inn 54 svar. Et stort antall svarte at de ønsker flere foredrag om restaurering av kjøretøy. Noen ønsket seg også flere treff og løp. Mange svarte at de var medlemmer på grunn av LMK-forsikringen, klubbavisa Motoristen eller for å støtte klubben. Den gode responsen på undersøkelsen motiverte styret til å fortsette virksomheten, forhåpentligvis med noe bedre møte-deltakelse enn tidligere.

Motoristen

Det at vi har et fast møtested på Senteret er svært viktig for klubbens medlemmer, og det bidrar til å holde aktivitetsnivået oppe. Men vi ser gjerne at flere "støttemedlemmer" besøker oss oftere!

Klubbens kjøretøy

I 1996 ble Ringerike kommunes Magirus brannbil fra 1969 pensjonert. Det ble

fremmet forslag i kommunestyret om at MKRO skulle få overta bilen, noe som førte til heftig debatt. "Nei, nå må vi bli ferdig med saken og selge den til høystbydende, ellers kan vi risikere at den blir rullende rundt i Kulturuka hvert år" uttalte en representant. Debatten endte med at kommunestyret vedtok, med knappst mulig flertall, å selge brannbilen til MKRO. Det tok en del tid å bli enig med kommuneadministrasjonen om vilkårene for å overta bilen, men i 1998 ble klubben brannbil-eier. Det ble etablert en brannbil-komité ledet av Rolf Arild Karlsen til å stå for drift og vedlikehold. Dette er starten på dagens tungbilgruppe. Brannbilen har siden vært et fast innslag ved klubbens arrangementer. Den har også vært med på flere brannbiltreff.



Fra en av utallige temakvelder hos Øioms karosseri, dette er fra 2011. Alle følger nøye med mens Kristian demonstrerer tinnsparkling

De siste årene har byens første brannbil, en Mercedes-Benz fra 1927 vært en del av utstillingen på Senteret. Denne bilen er fortsatt eid av Ringerike brann- og redningstjeneste, men blir godt passet på av MKROs medlemmer.



Brannbilen og HØKA-bussen

Omkring 2010 overtok MKRO en Simca Aronde Monthery fra 1962 fra klubbmedlem Finn Bente-rud. Bilen er nærmere

omtalt i Motoristen nr 2 2020 og i en annen artikkel i dette bladet. Bilen er i meget fin originalstand, men har stått stille lenge og trenger noe småfiks for å bli kjøpreklar igjen.

Ermanno Martinuzzi var karosserimaker og jobbet for Caprino filmstudio der han bl.a. bygget fullskala-versjonen av Il Tempo Gigante. Han bygget også en sportsbil som i dag er i MKROs eie. Bilen har vært utstilt på Senteret, men har de siste årene stått lagret.

Baker Narums T-Ford fra 1926 har de siste årene stått utstilt på Senteret. Bilen var tidligere et kjent innslag i bybildet da den ble brukt av bakeriet i samarbeid med MKRO. Bilen er fortsatt i privat eie, men er nå i pensjon hos MKRO. I 1995 ble bilen totalskadet i brann midt i Hønefoss sentrum, men ble bygget opp igjen kort tid etter.

HØKA-bussen

I 2008 kjøpte MKRO en HØKA-buss fra 2008 av Romerike gammelbilklubb. Dette var et krevende restaureringsobjekt, og anskaffelsen skapte stor debatt blant klubbens medlemmer. Det ville kreve stor innsats og koste store summer å restaurere bussen, så hvordan skulle klubben klare dette?

Det ble etablert en buss-komité ledet av daværende MKRO-leder Olav V. Simon. Komiteen arrangerte ukentlige dugnader og søkte Sparebankstiftelsen om midler til prosjektet. I 2011 tildelte Stiftelsen kr 300 000 til prosjektet, og arbeidet kunne settes i gang for alvor.



Karl Moen setter i stand Simcaen i 2011



Baker Narums T-Ford i brann på Torvet i Hønefoss i 1995. Foto: Lisa Kind

Motoristen

En stor del av karosseriarbeidet ble gjort av Øiom karosseri, og i tillegg fortsatte dugnadsarbeidet. Bussrestauring er dyrt, og i 2012 ble det på nytt søkt Sparebankstiftelsen om midler. Denne gangen fikk prosjektet kr 200 000, og i 2015 var bussen klar for registrering.



Bussen ankommer Øiom karosseri. Her er det mye å ta fatt på!

Siden har bussen vært et fast innslag på Prestegårdsløpet, klassikerlørdager og andre arrangement. Og arbeidet med bussen fortsetter. I 2020 ble det innkjøpt en delebil for å skaffe en bedre motor til bussen, og denne motoren skal etter planen monteres i løpet av vinteren.

Styre & komitéer

Klubbens styre har hele tiden hatt leder, nestleder, kasserer og sekretær. I starten var det også to styremedlemmer. Senere har lederne for komiteene vært styremedlemmer eller hatt møterett på styremøtene. Klubben har hatt en arrangementskomité helt fra starten. Vervene redaktør, materialforvalter og forsikringsansvarlige har vi også hatt fra begynnelsen. I tillegg har ulike komiteer og grupper kommet og gått gjennom årene. I dag har vi Arrangementskomiteen, Tungbilgruppen og Simcagruppen.

Det er mange som har lagt ned en stor innsats for klubben. Oversikten over MKROs ledere viser at flere har hatt dette vervet i mange år.

I tillegg har de samme personene gjerne hatt andre styreverv eller ansvarsområder når de ikke har ledet klubben. Torbjørn Grønvold var nestleder de første 15 årene. Jon Christian Sandvold som var også nestleder i 15 år, først fra 1999 til 2012 og deretter i 2016-2017. Kristian Øiom, som har vært med i klubben helt fra

MKROs ledere

Dag Snekvik	1981 – 1984
Knut Lindstad	1985 – 1989
Dag Snekvik	1990 – 1993
Kristian Øiom	1994 – 1998
Per Olav Rolund	1999 – 2000
Per Arne Hubred	2001 – 2003
Morten Ydalus	2004 – 2005
Olav V. Simon	2006 – 2012
Odd Espen Kristoffersen	2013 – 2015
Stig Atle Pettersen	2016 -

starten, har alltid hatt ett eller flere verv, enten i styret eller en komité. Nå er han med i Tungebilgruppa og jobber med HØKA-bussen. Det er i MKRO som i andre foreninger: Det kan være vanskelig å rekruttere folk til styreverv og annet. Ulf Gusgård, sekretær rundt 1990, fortalte at han fikk dette vervet fordi han møtte opp på flere medlemsmøter etter hverandre!

Klubbens årsomsetning har også økt jevnt og trutt fra kr 3 950 i 1983 til omkring kr 107 000 i 2020.

Forsikring

MKRO ble tilsluttet Landsforeningen for motorhistoriske klubber (LMK) fra oppstarten i 1981 som klubb nr 23, og har vært med i forsikringsordningen til LMK så lenge den har eksistert. LMK-forsikringen er svært gunstig for oss som eiere av eldre kjøretøy. Tidligere var det krav om besiktigelse av de kjøretøyene som skulle forsikres, og de som var forsikringskontakter i klubben tok seg av denne oppgaven. Nå er prosessen med å tegne forsikring forenklet, og det ikke lenger krav om besikting av kjøretøyene.

Motoristen

Klubbavisa ble startet i 1983. I begynnelsen besto bladet av noen sammenstiftede A4-sider, men etter hvert kom det ut som et hefte i A5 format slik som nå. De første årene var det skrivemaskin og klipp-og-lim, så ble originalene lagt i kopimaskinen. En periode ble mange av utgavene kopiert hos Ringerike kommune, de tilbød billig kopiering til lag og foreninger. I 1994 kom den første utgaven med omslagsside i farger, men fortsatt kom noen av utgavene i svart/hvitt for å spare kostnader til trykking. Etter hvert ble Motoristen redigert på PC, og i 1999 anskaffet MKRO PC, skanner og digitalkamera til produksjon av bladet. Klubben har ikke lenger eget datautstyr, Motoristen blir nå redigert på redaktørens 10 år gamle maskin. De siste årene har bladet blitt trykket i farger hos Reklameservice AS, noe vi er godt fornøyd med.

Antall utgaver pr år har variert. Fra 1990 til 2010 kom det som regel 4 utgaver pr år. Noen år kom det flere utgaver, men da i form av 1-2 siders rundskriv med informasjon til medlemmene før klubben fikk internettside tidlig på 2000-tallet. Fra 2011 har Motoristen kommet ut to ganger pr. år.

Innholdet i bladet har vært mangfoldig. Mange av klubbens medlemmer

Motoristen

har blitt portrettert, og det har vært utallige reportasjer fra treff, løp, temamøter og andre arrangementer. Bladet er et resultat av det klubbmedlemmene skriver, og alle redaktører har uavbrutt etterlyst mer stoff til bladet.

Redaktører:

Olav Rypdal	1981-1994
Morten Øiom og Roar Langen	1995-2002
Morten Øiom og Per Olav Rolund	2003-2004
Per Olav Rolund, Nils Flattum	2005-2009
Nils Flattum, Kjell Melby	2010-2011
Nils Flattum, Åsmund Martinsen	2012-2013
Helle Lie, Per Chr. Bratheim	2014
Per Chr. Bratheim	2015 -

Det er flere som kan vise til lang og tro tjeneste som redaktør. Den første, Olav Rypdal, var redaktør fram til 1994 da han ga seg fordi han flyttet til Ålesund. Fra 1995 til 2013 var det to redaktører. Nils Flattum er antakelig den største bidragsyteren gjennom årene. Han leverte utallige artikler til bladet fra 1990-tallet fram til han gikk bort i 2018.



Nils Flattum, her som arrangør av Prestegårdsløpet i 2009

Veien videre

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn er en høyst oppegående 40-åring. De to siste sesongene har vært preget av Koronapandemien, men vi har likevel klart å holde rimelig god aktivitet. Fremtiden på Hønefoss stasjon er usikker. Som alle vet innebærer planene for Ringeriksbanen at NSHS etter hvert må flytte, men vi blir på Stasjonen i 2022 også, så får vi se hva som skjer videre. Årene på Senteret har vist at samarbeid med andre foreninger er en styrke. Dette er en vinn-vinn situasjon for alle parter, så det

er svært viktig at vi alle bidrar til at NSHS fortsetter sitt virke. Vi er en del av en totalpakke som består av tog, busser, lastebiler, brannbiler, biler, motorsykler, mopeder, tråsykler og en masse entusiastiske folk som skaper liv og røre.

Gratulerer med 40-års jubileet, og takk til alle som har bidratt med opplysninger til denne artikkelen!

Per Chr. Bratheim

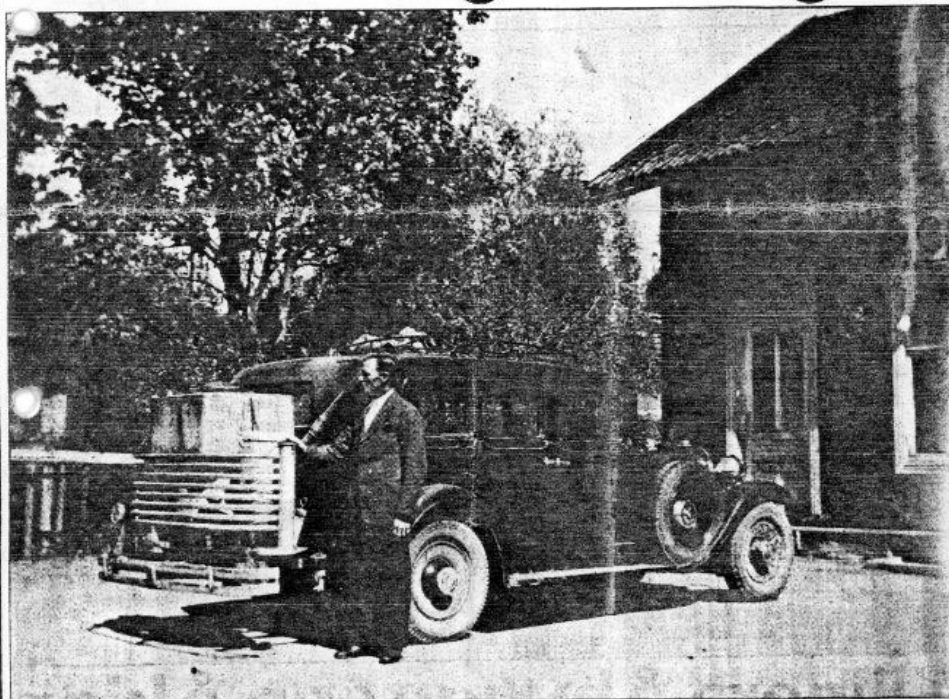
På de neste sidene kommer et gjensyn med den aller første utgaven av Motoristen. Bladet er krympet fra A4, derfor blir det litt liten skrift.

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 1 31. mai 1983

Glimtet fra gamle dager



**Da drosjene
gikk på knott..**

Dette bildet av drosje-eier Arne Harby ble tatt utenfor Grand Kafé i Moelv under

krigen. I følge vår kilde skal året være 1942.

På bildet ser vi Harby «beundre» knott-generato-

ren. Drivstoffet ble brukt til noe helt annet enn drosjekjøring i krigsårene, men mange reddet seg ved å kjøre på knott.

Forsidebildet er tatt fra Ringsaker Blad 3.3.83.
Bilen er etter det vi kan se en Nash ca. 1930.

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN
POSTBOKS 1019 FLATTUM
3501 HØNEFOSS

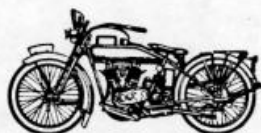
REDAKTØR: Olav Rypdal

Grefsenkollveien 12 D

Oslo 4

Tlf. arb. 02 231580, priv. 02 226801

067 32294



REDAKSJONELT:

Dette er første nummer av Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegns nye blad "MOTORISTEN"

Denne utgaven er vel nærmest en prøveutgave og bærer også preg av det. Med enkle midler, redaktørens arbeidsgivers skrivemaskin og kopimaskin vil vi vise hva som er mulig.

Ideen til dette bladet er luftet på flere medlemsmøter, og vi har etterlyst stoff. Noen har vist interesse, men det har ikke resultert i noen merkbar aktivitet fra medlemmene. Alt stoff i denne utgaven er samlet og skrevet av redaktøren, og det er et spørsmål om dette er den rette arbeidsformen. Det er tross alt en del tid som går med. Av stoff som ønskes kan f. eks. nevnes: Tips om hvor medlemmene kan finne restaureringsobjekter, Tekniske tips, Historien om en restaurering, Hvordan man kom over sin drømmebil, Artikler om et spesielt merke, osv. Det finnes tusenogog å skrive om. Ta pennen eller skrivemaskinen fatt og skriv.

Ikke vær redd for å plage redaktøren med telefoner. Kom også med annonser kjøp/salg. VI TRYKKER ALT!

RED

FORMANNENS "ORD FOR DAGEN"

Etter forslag på et av møtene om at vi burde prøve å lage til en klubbavis, falt det meg ikke inn at det var formannens plikt, i følge andre medlemsaviser, at undertegnede måtte bytte skiftenøkkelen med blyant.

Imidlertid er det en kombinasjon av evnen til å forskyve det man helst ikke vil og dårlig samvittighet som gjengis her. Redaktøren skulle hatt dette for fire dager siden.

Over til det som er aktuelt: Vi har hatt en hel vinter til disposisjon og konklusjonen er for de fleste den samme, vi rakk ikke det vi hadde satt oss som mål. Her er det jo en trøst å finne, for disse greiene taper seg ikke, tvert om.

Poenget er imidlertid, flest mulig på veien og i bruk.

Uten tvil, det går framover, og flere medlemmer med bil har vi fått. De strir etter beste evne, og vi har med den innsatsen som er vist i vinter fått minst 10 "nye" gammeldøinger på veien neste år.

Interessen er viktig, men det har noe med økonomi å gjøre også. Det passer ikke for alle "å ete graut støtt", det kan være andre ting av interesse også.

Alt i alt er vi etter den første vinteren fornøyd med det som er skjedd, og vet hva vi må prøve å gjøre bedre neste år.

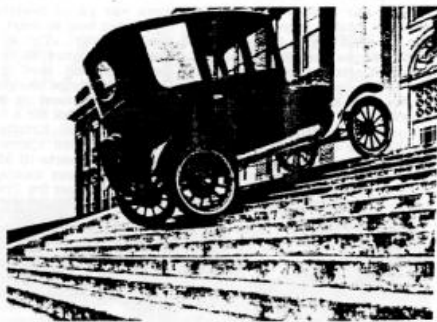
Jeg minner om "verkstedet" vårt, ute hos Lindstad som står til disposisjon ved restaurering (evt lagring) for kr. 100,- pr mnd.

Det ser også ut til at kontaktarbeidet når det gjelder sandblåsing, karosseriarbeide, lakking og mekanisk fungerer bra. Er det noen som ikke er informert, så skrik!

Sommersesongen er i gang, og med den en mengde aktiviteter, fra delemarkeder til løp og utstillinger. Jeg ber om at alle holder seg orientert og får med seg mest mulig for å ha noe å tære på til vinteren.

T-FORD LØP

DAG



Fra T - Ford klubbens avis "Pedal Forden" gjengir vi denne annonsen. Torbjørn trenger noen postmannskaper. Det vil kunne bli en fin dag på Krokskogen. De som er interessert, ta kontakt med Torbjørn.

Datoen for vår Pick-nick på Ringelike er nå bestemt. Den starter fra Sundvollen Hotell kl.1100 den 18. juni. Torbjørn Grønnvold leder turen inn på lukkede skogsveier. Vi må betale en liten avgift for å benytte veien. Ellers tar alle med seg mat og drikke. Det er bare å stille med "kjærringa, Evensen..."

LOPPEMARKED

Som hvert år, arrangerte NVK (Norsk Veteranvogn Klubb) loppemarked i mai.

I år hadde man flyttet arrangementet fra de trange forholdene på Frysja til parkeringsplassen ved Dyreparken Ved Vinterbro.

NVK har fått en tomt der ute, og formannen i klubben, Størmer, hadde sightseeing for interesserte på tomten.



Bra salgsstand: Chevrolet lastebil

Det var mange som hadde ryddet i garasjene sine og tatt med deler for salg. Det var ikke bare deler, også grammofooner, brønnpumper, parafinlykter og klær kunne man få kjøpt.

Det var mye å velge i hvis en var ute etter deler til Ford eller Chevrolet. Mye billig, men de fine delene var dyre.

Bl.a. hadde Bratland noen messing karbidlykter for UNIC. Bilen finnes i Molde, men eieren vil ikke kjøpe lyktene. Prisen var kr. 4000,- dyrt, men til denne bilen et kupp. Se bildet fra Moderne Transport 24. 9. 83.

Overhørt kommentar: "All driten ingen vil ha er nesten gratis, mens de fine delene alle er ute etter koster flekk".

Flere ringerikinger hadde også funnet veien til Vinterbro, formannen,

Torbjørn og Lorang kom i lastebil og hadde med seg mer deler hjem enn da de kom. Lorang fikk ikke solgt en skjerm til en australsk Chev. 34, så den er sikkert fortsatt til salgs. Kristian Øiom og Ola Martinsen var der uten å kjøpe noe, mens Jan Braathen kjøpte motor sykkelhansker. Redaktøren fikk ikke solgt en haug Mercedes deler.

OR

Moldes første buss

Dette var bussen som startet det hele. Molde Bilruters grunnlag ble altså lagt i 1908, den 12. mai da denne Unic med norsk karosseri kjørte sin første tur mellom Molde og Batnfjordsøra. Distansen er 40 kilometer og tok fem kvarter.

Bussen ble kjøpt som chassis hos Kolberg & Caspari & Co. og i løpet av vinteren 1907-08 bygget Kløvstad & Sønns Vognfabrik i Oslo et syvseters karosseri. Mo-

toren var på 18 hestekrefter og toppfarten hele 80 km/t. Datidens dom var klar: «Det er særdeles elegant og synes at så fullt på Fiske med det, som præteres i Udlandet», ifølge Morgenbladet.

Bussen ble først og fremst beregnet til trafikk for å binde Molde nærmere til Kristiansund og Trondheim. Den kjørte i kvelds-rute og returnerte til Molde med passasjerer som hadde kommet med dampskipet fra Trondheim.



DEN FØRSTE BILTURISTEN PÅ RINGERIKE

Fra boken "Ringerike", utgitt i 1981. (Den fåes kjøpt bl.a. på Riddergården).

Peter Lyse døde dessverre i 1982.

La oss til slutt ta med en historie som forteller litt om utviklingen fra århundreskiftet. En augustdag i 1901 satt en ung journalist på sitt kontor i Ringerikes Blad, som den gang hadde kontorer i Storgaten. Det var en lyd fra gaten som vekket hans journalistiske sans. Det han så og opplevde fikk følgende overskrift i avisen: «Et uventet syn! Motorvogn paa Hønefoss». I artikkelen skriver han blant: «Plutselig høres sterk surrende lyd, akkurat som naar man i Kristiania hører en Trikk nærme sig. Lyden forsterker sig, vi ser ut av vinduet. Sanderlig kommer der ikke et uhyre av en Vogn opover gaden. Ikke en Sporvogn, nei noget mere storartet: en Automobil eller Motorvogn. Vi styrtet op. Men jomen var den forbi allerede inden vi naaende at rive op Døren og styrtet ud. Folk stod i tætte rækker langs Gadelinjen og maabede. Det var ligesom man ikke rigtig kunde tro sine egne Øyne.»

Etter en beskrivelse av det fantastiske kjøretøyet legger journalisten til oss: «Vi tror, vi kan være fornøide, saalenge ikke saadanne Vogne bliver almindelige på vore Veie.»

Mon tro hva journalisten ville ha sagt eller skrevet om han hadde sett dagens trafikk i Hønefoss?

Det hører også med til denne historien at det journalisten så, var den første bilturisten i Norge. Det var også en annen som så bilen, og som lever i dag – nemlig Peter Lyse i Hole. Han ar-

beidet i mange år for å finne fram til hvem denne mannen var, og han fant fram. Det var hollenderen Petrus Scheltemer Beduin. Sammen med direktør Torleif Lindtveit i Norsk Teknisk Museum har også Lyse funnet Beduins beskrivelser fra turen, samt de bildene hollenderen tok i 1901, som altså var den første bilturisten i Norge.

Hva mente så Beduin om Ringerike og Norge? Slik avslutter han sin beretning: «Norge med sin majestetiske natur er et ideelt land for turister. De smale veiene og selvfølgelig de bratte bakkene gjør at landet ikke passer så bra for biler.»

I dag ruller tusenvis av turister gjennom Ringerike og på veier som er langt bedre enn det Beduin opplevde – men naturen er den samme.



Hollenderen P.S. Beduin var den første bilturist i Norge. (Mannen ved rattet).

The Dutchman P. S. Beduin was the first motor tourist in Norway.

MARKEDET :

Einar Trygve Lie Fjøsвика

SELGER: MG Magnette 1960

Ford Zephyr Six

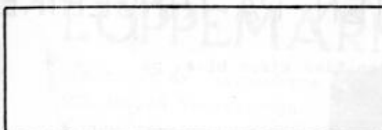
Gunnar Kjemperud Geithus

SELGER: Motor til Morris 1915-20 m. toppventiler. Magneten mangler. Framparten av ramma medfølger.

Olav Rypdal Grefsenkollveien 12 D Oslo 4

SELGER: Karosserideler til Mercedes Benz 1925 -30 og Ford Prefect "10" Komplette chassis til Overland Whippet 21" hjul.

KJØPER: Deler til Buick 8-50 1931, Ø. Bertheaus bok "Biler i Norge".



Vin Rebeck "Sommer avslutning"
Liv barnen

London 1500
2-7-83



A PACIFIC COAST PIONEER



1902 Model was the first Buick car sold on the Pacific Coast

THE first Buick car to be sold on the Pacific Coast was purchased by Dr. A. J. Vidale from C. S. Howard, who is still the Buick distributor in California. This was in 1905, and the car is still in running condition.

These are the bare facts in connection with this Buick pioneer. It has been displayed at various motor car exhibits on the coast during the past few years, and its quaint design never fails to attract a throng of people who rag still remember the time when it was in the height of style and was remarked for its appearance as well as for its performance.

But a critical inspection of the old car gradually develops a new thought in connection with it. It is like looking at an old portrait, where the fine lines of arrangement in the old-fashioned dress of the sitter is soon superseded by admiration of the lines of strength and character in the face.

The frame of this old Buick car is without a drop and the body sets up high in the air. But there is no sign of sagging and apparently the frame is as rigid as ever. The upholstery is coarse in the old tuffed style, but it is in remarkably fine condition. Springs, transmission, axles, wheels, steering gear and all other mechanical units are still serviceable, and there is no question but that if the car were to be overhauled somewhat, it is still good for many thousands of miles of service.

When you lift the hood, you see one of the early Buick Valve-in-Head motors. Compared with the refined Buick motor of today, it looks as odd as does the design of the car contrasted with that of a big Model 49. But the point is that, through all these years, and for many years previous, the Buick Motor Company has not departed from the Valve-in-Head principle of motor design. And it is the development of the possibilities of this principle of design that has earned for Buick cars their enviable reputation for power, economy and long life.

In discussing internal combustion motors, it is first necessary to get one fact firmly fixed in mind, namely—that they are all heat engines. In other words, they derive their power by converting the heat used in operating them into work, and it is the expansion of the heated gases resulting from each explosion in the cylinder that supplies the impulses necessary to run the motor.

So, as far as the motor is concerned, a gallon of gasoline represents so many heat units, and the greater the percentage of these heat units that can be converted into actual working power, the greater the efficiency—or economy—of the motor will be. In engineering terms, this principle is known as thermal efficiency.

Unfortunately, it is impracticable to use all of the heat generated in such a motor for power, because unless some means of cooling the motor is used the heat soon becomes destructive.

So, in making the cylinder castings, water passages are cast around the cylinders in such a manner as to allow the excess heat to escape through the cylinder walls into the water, which in turn is cooled by the radiator on the front of the car.

It is quite evident, therefore, that the less water-jacketed space there is in a motor, the greater the thermal heat efficiency will be, because a smaller area of the cylinder walls and combustion chamber will be exposed to the cooling influence of the water.

This brings us to the biggest reason for the Valve-in-Head design, because the arrangement of the valves permits of a smaller, more compact combustion chamber than is possible in either the L-head or T-head type.

To make this statement still clearer, it should be understood that in all cases both inlet and exhaust valves form a part of the combustion chamber, where the heat is greatest, and in consequence it is necessary to water-jacket the valve chambers as well as the tops and sides of the cylinders.

In the L-head motor there is a large pocket on the side of each cylinder in which the valves are located. This pocket is water-jacketed. In the T-head motor, there is a pocket on each side of the cylinder, one containing the inlet valve and the other the exhaust valve. These pockets are also water-jacketed.

In the Valve-in-Head motor there is just a plain, unobstructed cylinder, with the valves located in the head of the cylinder. And as this space is already water-jacketed, it follows that the Valve-in-Head type affords the minimum of water-jacketed space that is possible to be secured for any given size of cylinder.

Now, if we regard our gasoline as so many heat units, it is quite apparent that the less of these heat units that are wasted through the water-jacketed surfaces, the more of them will be left in the form of actual, usable power directed against the pistons.

Then, because the big valves in the Buick Valve-in-Head motor are located in a straight line above the pistons, the dead exhaust gases are quickly and easily expelled through them at the conclusion of the working stroke, instead of being forced around corners and downward through a much larger chamber, as in the L-head and T-head types. And the combustion during each working stroke is more perfect in the Buick motor because the mixture is purer.

The net results of these main characteristics of design are to give the Buick Valve-in-Head motor more perfect combustion than other type of motor, a quicker ignition of the charge and a cooler loss of heat through the water jackets. The sum of these advantages in design is more power with less gasoline consumption.

To these characteristics of design is added in the Buick motor the fruit of nearly twenty years' experience in building Valve-in-Head motors exclusively, and in improving the design constantly every season throughout that period.

RABATTAVTALER

Mekonomen i Hønefoss

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

Ahlsell Hønefoss

Bilutstyr Hønefoss

Würth 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





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 2021

Leder:

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

Nestleder:

Johan Jacobsen tlf. 907 94 634

Kasserer:

Vigdis Rosenfors

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

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,-**



**T-skjorte jubileum 125,-
T-skjorte busstreff 125,-**



Caps 100,-



**Genser 250,-
Mørk blå eller grå**



**Klistremærke 30,-
Tøymerke 30,-**



**Termobeger
200,-**

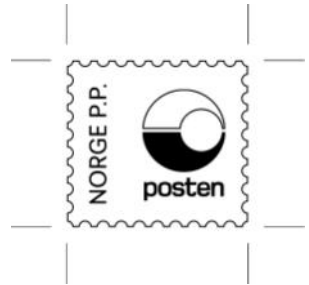


Krus 100,-

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



Pin 30,-



RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss



En forlatt Ford 12M

Vi ønsker alle en riktig god jul !