



Nr 2 november 2012

M O T O R I S T E N

*Organ for Motorhistorisk
klubb Ringerike og omegn*



Nydelig 1951 Studebaker Bullet Nose. Tidstypisk design for finere biler, som f.eks. 1948 Tucker, 1949 Ford, 1956 Oldsmobile, Ford 12M med globus og et russisk forsøk på å bygge sportsbil.

I dette nummer:

I profil

Kongsbergknekken

Rust og atter rust

Nytt om Høkabussen

Konrad Adenauer og Karl Benz

På smale veier

Årsmøte tirsdag 4. desember kl 19.00

Julebord fredag 7. desember kl 19.00

LEDERS HJØRNE

Mkro medlemmer!

Nå er nok en sesong over og snøen den daler ned! Skal årets sesong oppsummeres, så har det aldri hvært større aktiviteter i MKRO enn i år.

Høkabussen, lokmotivet Kristoffer og lokalene i pakkhuset har blitt tilført flere tusen timer i dugnadsarbeider, og vi ser virkelige resultater. Det ville være godt om flere av medlemmene ønsket å engasjere seg i disse klubbprosjektene.



Klassikertreff på lørdagene fra mai til oktober har vært en suksess gjennom hele sesongen. Vi har hatt jevnlig besøk av andre bilorganisasjoner, enkeltpersoner og grupper fra hele landet, også kommunens barnehager har vært på besøk.

Prestegårdsløpet ble gjennomført til hygge og glede for oss deltakere også i år. De fleste av medlemmene har deltatt i veteranbilløp rundt om i landet vårt. Nasjonal motordag og kulturminnedagen ble markert på en kraftfull måte og det er vel ikke tvil om at disse har blitt årlig arrangementer.

All oppmerksomhet rundt våre aktiviteter har tydelig engasjert folk i distriktet og resultert i at vi i løpet av året er blitt 250 medlemmer, en økning på nærmere 50.

Samboerskapet med Norsk samferdselssenter har gått svært bra, og det er svært positivt at vi i sammen utvikler oss til å bli bedre kulturorganisasjoner.

Årsmøtet skal for første gang gjennomføres i den flotte møtesalen. Det er litt synd at jeg er på sydligere breddegrader, og ikke kan delta. Lykke til med årsmøtet, og julebordet noen dager senere.

Hilsen
Olav V. Simon

SAMMEN HAR VI SKAPT EN SUKSESS!

På tampen av 2012 er det lov å se litt tilbake på det året som har gått. Og for et år...! MKRO har vært svært sentrale i det meste av det som har foregått, og sammen har vi skapt et senter som folk prater om langt utenfor Ringerikes grenser.

Det er nærliggende å starte med Klassikerlørdagene. Disse har trukket til seg mange besøkende og ryktet har gått i de ulike miljøene om at lørdagene på Hønefoss er vel verdt et besøk. Fra mai til september har derfor entusiaster bemannet kafévogna og sørget for servering til de mange fornøyde besøkende.

Også de andre arrangementene har vært en stor suksess. Vi husker Nasjonal Motortidag hvor oppstillingsplassen nærmest var sprengt, og med jagerflyoppvisning i lufta. Deretter gikk det



nærmest slag i slag med Norsk Kulturminnedag, KNA Challenge, mopedmarked, opptak til familiemusikalen "Mormor og de åtte ungene". Også restaureringen av det lille lokomotivet Kristoffer har engasjert mange. La oss heller ikke glemme terminalen og Samferdselssalen hvor mange har lagt ned mye arbeid.

Men hva med neste år...?

Fortsatt er vel ikke terminlista lagt, men vi forstår så langt at både Klassikerlørdager og mopedmarked vil bli videreført. Det er også slik at veien blir til mens vi går, og flere ting kommer sikkert på plass etter hvert. Dessuten er Samferdselssalen stort sett ferdig, og vil forhåpentligvis bli til stor glede for alle ved senteret i årene som kommer. Og for de som lurar på når resten av terminalen blir fasett inn, så er svaret at vi fortsatt

TESS Hønefoss as

Motoristen

ikke helt vet når. Men antageligvis snakker vi om 2013. Og når det skjer, snakker vi virkelig om attraksjon. Vi river da opp sporene i terminalen, og kjører inn museumsvogna samt et kolossalt 150 tonn tungt damplokomotiv bygget for krigsinnsats på Østfronten. Sammen med andre klassiske kjøretøy og alle de spennende utendørsaktivitetene vil dette gjøre sentret vårt til en pulserende opplevelsesmaskin som savner sidestykke i regionen.

Vi har inntrykk av at folk liker seg på området, og ser at det har utviklet seg et svært godt miljø. Vi håper derfor på fortsatt fremgang og en rekke spennende aktiviteter også i tiden som kommer. Styret i Norsk Samferdselshistorisk Senter takker alle og en hver fra MKRO, ROBF, Gutta i blå-røyken, kafedamene og museumsgruppa som har bidratt til suksessen. Takk for et spennende år!

Norsk Samferdselshistorisk Senter
Jan Helge Østlund
Styreleder



Per Erik Fjeldstad, kjent fra brannbilkomiteén, har gått til det store skrittet og giftet seg med sin Gerd Anita. De ble overrasket med bryllupsbil av type Cadillac tilhørende Reidar Syversen.

Vi gratulerer!

REDAKSJONEN

Beslutningen om at Motoristen bare skulle komme ut to ganger i året, har nå bestått sin prøve. Rent teknisk ser det ut til at papirutgave av lesestoff er på vei ut, og dette er synd. Redaksjonen håper at pessimistene tar feil på dette feltet. Det er alltid en spesiell følelse å sitte og åpne side for side i et blad som har til dels kjent og interessant stoff.

Om våre lesere har merknader til måten bladet, layouten og bladets utgivelse er ivaretatt, er vi takknemmelig for tilbakemelding.

På styreplan har den fysiske størrelsen på bladet vært diskutert. A4-størrelse har vært overveid da det faller noe rimeligere ut å trykke, men vi har ikke bestemt oss ennå. Så inntil videre forblir størrelsen uendret. Den tidligste utgaven i 1984 og 85 var i A4 format, men ble forkastet noe senere til fordel for størrelsen vi nå har. At redaksjonen er blitt styrket med Åsmund Martinsen som skribent og Per Chr. Bratheim som redaksjonsassistent, håper vi medlemmene er fornøyde med. Per Christian er mannen som i egenskap av sin datakyndighet syr bladet sammen.

All den tid det går lang tid mellom utgivelsene, er det vanskelig å selektere mellom alt som har hendt siden sist utgivelse. Vi kan ikke ta med alt, da arrangementskomitéen har vært meget aktive og drevet klubben meget bra denne sesongen. Vi håper likevel at det som er tatt med dekker det vesentligste, og kan fange interessen hos de fleste.

Som tidligere ber vi om tilgivelse for skriveleifer som kan dukke opp som troll av eske. De er som regel ikke planlagte.

Har du opprettet eller byttet e-mail adresse eller telefonnr. i det sist, vær snill å kontakte sekretær Helle Lie på e-mail adresse; hellelie@hotmail.com slik at arkivet kan oppdateres. Dette for enkelt og rimelig å komme i kontakt med medlemmene

I PROFIL



John Vidar Myhre er et forholdsvis nytt og ubeskrevet medlem i klubbssammenheng, men ikke desto mindre er han en ringrev innen bilhobby. Gubben drar en tanke på det ene bakbenet på grunn av en meniskskade, eller kneskade om du vil. Men for å eliminere eventuell halting for at dette ikke skulle oppdages, gikk han hen og brakk øvre delen av lårbeinet for sikkerhets skyld (dette kalles også lårhalsen på eldre mennesker).

For en god tid siden skulle han bare frakople hengeren fra bilen, det er jo i og for seg ikke noe heksekunst, men et ugjestmildt klima innvirket på vedhenget mellom moder jord og skosålene. Du vet, når en tometring på 0,11 dødvekttonn blir liggende rett ut i lufta og fallet til bakken er på en meters høyde, kan mangt skje, og det gjorde det. Han landet på hofta. Hva er mer naturlig for et bilmenneske enn å bli skrudd og klinket sammen da han havnet på sykehuset. Heldig var han også, for begge fotbladene peker nesten rett framover, som tidligere. Vel, reint teknisk skulle det vel vært foretatt en spissingskontroll, men skitt au.

John er flasket opp med både bil og motorsyssel. Veteranmotorsyklar kom inn på gårdstunet først på åttitallet. Han er en smule østsoneridd, muligens ikke i hodet, men så absolutt i sykkelvalget. Jawa er nr. 1 i sykkelvalget. Han har hatt alle størrelsene som fabrikkene har produsert. Det er forresten ikke helt sant, da Jawa 500 firetakter ikke har vært innom, og den står øverst på ønskelisten. Og i frustrasjon over dette har han gått til anskaffelse av en 260 ccm. Denne fikk han lurt ut fra Jawafantomet Rudolf Saxegaard. Sykkelen er en modifisert Jawa 250 ccm, med 260 boring, annen veiv og større slaglengde. Denne utvikler hele 20 Hk mot originale 12Hk i 250.

Østtyskland produserte en sykkel som het MZ. En MZ på 125ccm kom til gårds og ble brukt parallelt med en Tempo 100ccm Sprint. Sprinten ble beholdt til han far donerte en Austin 1100 med mye rust til poden. Han hadde sikkert et håp om at bengelen skulle legge syklene på hylla til fordel for sikrere doninger. Rusten ble sveiset og bilen ble lakkert med støv-

Motoristen

suger av fabrikat Electrolux. Han far fikk et problem med husholdningsartikkelen etter flere bilbehandlinger, med både rødt og grønt. En ny støvsuger ble parkert i skapet, med formaninger om at nå måtte det bli slutt på å ødelegge sånne dyre redskaper.

Han far fikk til dels vridd poden på riktig kurs, flere biler av fabrikat Renault fra type 5 til16 ble oppbrukt.

Forder i fleng kom til gårds, Cortina GT, 17M, 20M, Fiesta, Taunus og til og med Escort varevogn var innom. Redaksjonen turte ikke å spørre om verktøyet ståltråd var obligatorisk, eller om det bare var en myte.

I den senere tid har Audi tatt mer og mer over med 5E, 100 2,2 E, Avant og 2,7 Quattro. Den første Quattroen var en 94mod. med V6, som var meget tørst.

Eldre Mercedeser har også vært i hans eie. Nufortiden står det et meget pent eksemplar av type Pagode 1967 i garasjen. Pagode er som kjent en 230 SL, en spinkel sexy dame med svank i taket. Men var perfektjonisten fornøyd? Neida. Den lyseblå SLen ble sendt til lakkereren for utbedring av påståtte småfeil i lakken.

Kona var ikke hjemme under den tiden redaksjonsmedarbeideren var hos John Ivar, så jeg tillot meg å spørre om hva kona sa til alle kjøretøyene. Nei, kona er oppslukt av jobben og har den som hobby, sier han, hun bryr seg filla om mine biler og motorsykler. Jeg hører ingen ting så sant hennes bil starter og går.

Det er jo kjedelig å bare ha ett merke, og John er en tanke anglofil. En Triumph TR6 er møysommelig plukket små som gryn, restaurert og montert igjen. Han Lucas hadde vært der, så det var behov for nye ledninger og tilbehør, sier han med et lite smil. Bilen var i utgangspunktet rustfri, men folk hadde vært der før, så det ble mye etterarbeid. Det er mange som hadde trengt sterkere briller når de forsøker seg på en restaurering. Bilen er nå i meget tilfredsstillende stand.

Prioriteten i vinter blir 260 Jawaen og en Tempo moped som skal tilbakeføres til sin fordums prakt.

Nils

HISTORISK TILBAKEBLIKK PÅ MKRO'S HISTORIE OG VIRKSOMHET

TALE VED 30- ÅRS JUBELEET – 10.09.11

AV: JON CHRISTIAN SANDVOLD

Kjære medlemmer m/ følge, kjære alle sammen!

Vi fikk ikke «pepperbøssa», men det var så vidt! Dere vet: 30 år og single! Vi ble reddet av «ekteskapet» med SAMFERDSELSENTRET! Et solid «fornuftsekteskap»! Vi sitter nå (og det gikk jaggu meg fort!) forhåpentligvis i vår nye «storstue».....!? Slagordet: «Sammen er vi sterke», gjelder absolutt også i denne sammenheng.

Vi kan vel sammenlikne MKRO'S historie med en tre- trinns rakett. Første trinn begynte med møte på Melkebaren og etableringen av klubben 80 – 81. Det var Dag Snekvik og Thorbjørn Grønvold som var de første «gründere» for å bruke et etter hvert så populært uttrykk. Disse to var klubbens første formenn. Knut Lindstad var også en viktig mann og påfølgende formann. MKRO'S første lokaler var i låven på hans gård, Hverven. Kristian Øiom som var den fjerde formannen i klubben forteller blant annet om «skru-verkstedet» på nevnte gård og at en 5-6 mann kunne jobbe her på en gang. Perioden med faste lokaler tok dessverre slutt da lokalet på Hverven var for kaldt på vinterstid og en «lokalløs» periode eller en «nomadeperiode» med tilhold litt her og der ble nå innledet. Kristian Øiom var også for øvrig en aktiv mann innen LMK, og han var med i LMK'S styre i 6 år og han forteller at MKRO var klubb nummer 23 i LMK. Etter at Kristian var formann i 6 år i MKRO tok Per Olav Rolund over «rattet» i klubben.

Per Olav var for øvrig en viktig mann og gjorde en meget solid innstas da trinn to i MKRO'S historie begynte, nemlig tiden i Arnemannsveien, 2000 – 2010. De 10 aktive årene i Arnemannsveien var viktige år og det var vel da klubben virkelig «viste ansikt» ved sine årlige flotte sommerutstillinger. Besøket her var stort og når en leser besøks- protokollene blir en imponert over alle som var innoom oss. Serveringen av kaffe og Narum's ferske boller og wienerbrød satte ved siden av den gode stemningen og de hyggelige samtalene prikken over i'en. Nevnes bør også – de årlige utstillingene våre i Storgata (kulturuka) – Prestegårdsløpet der Nils

Motoristen

Christian var en krumtapp – Brannbiltreffet i 2009 som faktisk var et landstreff og der Kjell Pettersen var en viktig mann – diverse kulturarrangementer hvor MKRO var med og satte «farge» på arrangementene – HØKA- bussen vår, etc. Både «praktikere» og «papirarbeidere» gjorde en glimrende innsats i denne perioden. I «Arnemannsperioden» var Per Arne Hubred, Morten Ydalus og Olav Simon formenn. Undertegnede var for øvrig «den evige nestformann». Det nåværende styret var med da forhandlingene med Ringerike Samferdselsmuseum ble gjennomført og slutført.

Det tredje og nåværende rakettrinnet har startet og det er her vi nå sitter og området rundt som skal «bære» klubben videre i «det nye forholdet».

Jeg vil gjerne i sluttordene også nevne formålsparagrafen for klubben: § 2 - MKRO's formål er å ivareta og skape et sosialt miljø rundt alle typer tekniske innretninger med motorhistorisk verdi og bidra til å bevare disse for ettertiden. MKRO er en uavhengig organisasjon og klubbens geografiske områder er Ringerike og Omegn. MKRO er tilsluttet Landsforeningen for Motorhistoriske Kjøretøyklubber. (LMK).

Vi i styret vil på vegne av alle medlemmene ønske klubben hjertelig til lykke med 30 årsdagen og også komme med de beste ønsker for en forhåpentligvis blomstrende fremtid! Vi vil samtidig takke ALLE i klubben for den innsats de har gjort og vi vil også spesielt takke Jan Helge Østlund for hans store innsats og hans positive visjoner for fremtiden!
TAKK ALLE SAMMEN!



Til salgs

MC VESKER (PAR) KR. 400,-
eller bud.
Mobil 993 97 056
asmundm@hotmail.no
Åsmund Martinsen

KONGSBERGKNEKKEN

Sølvgruvene var vel det som gjorde byen mest kjent i tidligere tider. Kongsberg var i utstrekning med omland den største byen i Norge, ifølge det gamle atlaset jeg brukte på skolen. Så kom Rudgutta og satte byen på kartet rent sportslig. I tillegg var våpenfabrikken og Mynta så absolutt med til å gjøre byen kjent.

Den utskremte har selv vært bosatt i byen og hatt sine gjøremål der i ett års tid. Jeg var med i oppstarten av produksjonen av AG 3-geværet (det såkalte NATO-geværet). For oss som ble produsert og født under krigen, var det med blandede følelser jeg sto i produksjonen og lagde geværer til det tyske forsvaret.



Kongsbergknekken var så absolutt trendsettende innen hoppporten og har ikke mistet sitt grep på folket.

Dette merket vi, da sjefen og nestkommanderende (altså meg) stilte på startstreken sammen med en annen fra hønefossklubben, ex kongsberggutt Jarle Ellingsen med kartleser Anne Marie. Jarle kjørte sin røde Saab 2-takter i billøpet som har annektert Rudguttas legendariske hoppstil med navnet Kongsbergknekken. I år var det flere med enn i fjor, da undertegnede var meget etteranmeldt som siste startende med nr.100. I år var det godt over forrige års magiske tall.



Det var oppstilling og innkost på torget foran kirken, og det ble ganske full av alle typer kjøretøy. Vi kjørte BMW 600 og var alene om denne

Motoristen

størrelsen. Vi hadde noe konkurranse av en annen liten sak fra 1939, men Fiat 500 var større. Likeledes var en nydelig nyrestaurert Auto Bianchi. Det blir mange mil den dagen. Løpet var på ca. seks mil pluss tur-retur Vik. Vi var innom kjente steder - for de innviede - for eksempel, Sandsværmoen, Labrofossen museum, Skolleborg, Sundhaugen nedlagte kafe og Hokksund med innlagt vaffelpause. Noe som smakte fortreffelig etter flere mil på såkalte B-veier i bygdenorge. Det var flere innlagte tester, med forskjellige vanskelighetsgrader. Uten den gode veibeskrivelsen hadde vi fortsatt i det uendelige på veier vi aldri hadde trodd eksisterte. Av en eller annen merkelig grunn ble BMW-ekvipasjen ropt opp til å motta syvendeplass i løpet. Det må vel ha vært konas kartlesing som gjorde susen. Det var et bra løpsopplegg, og Kongsbergknekken kan anbefales på det varmeste.



Nils



Er jeg ikke nusselig?

Hvis du har tid i vinter kan du alltid strikke deg en bil!



JEG FANT, JEG FANT.

Guttungen skulle ha nye dekk på bilen sin, så hva er vel mer naturlig enn at han far ble spurt om han kunne ordne det. Hva har man foreldre til hvis de ikke kan yte såpass service. Undertegnede var i nærheten av Helgelandsmoen, så TS Bilglass og dekk salg ble kontaktet. Han hadde ikke dekkene inne på fredag ettermiddag, men han heiv seg over telefonen og kontaktet en bekjent som bodde i Hokksund, og denne bekjentskapen kunne levere dekk. Kom igjen på lørdag morgen for da har jeg hentet dekkene. Du kan da ikke reise helt til Hokksund for å hente fire dekk til meg, for så å montere dem på en lørdag, var min innvending. Jo da. Jeg har oppe når kundene trenger det, var svaret. Handelen gikk selvsagt i boks. Jeg vavret litt rundt omkring og så på lokalitetene, som forresten var upåklagelig på lik linje med servicen.



På veggen hang det en kalender som fortsatt sto på april, med bilde av en Goliat. Dette fattet interesse, og kalenderen ble gjennomgått. Hele kalenderen var av samme bilen. Fin Goliat du har bilde av, var min kommentar. Du, det er ikke en Goliat, var svaret fra Svein Nysæter, det er en Hansa. Hansa'n er helt lik Goliaten men har mer blanke lister. Det kan da ikke være mange eksemplarer av denne typen, sier jeg. Det er nok riktig, sier Svein, her i distriktet er det nok bare denne, og Hansa'n er mer selvsynt enn Goliaten. Det er jo en sær bil å ha, da, prøver jeg meg på. Ja, da, det er det, sier han, men den har blitt et familiemedlem. Jeg kjøpte den i 94. Etter en tid var jeg så idiotisk at jeg solgte den til en som maste litt. Etter fjorten dager ringte jeg kjøperen av Hansa'n og sa at jeg angret på handelen og ville omgjøre denne, noe som kjøperen ikke var interessert i. Vi blei til slutt enige om at hvis bilen skulle selges måtte han ringe Svein. Tiden gikk, og Svein holdt kontakten med Hansa-eieren. Så en dag han ringte, sa eieren at det var greit at Svein hentet bilen.

Da bilen kom til gårds for andre gang, ble jentungene elleville av glede

Motoristen

over å få igjen den pene snille bilen, og trappa ble forsert i ett eneste byks på vei ut for å ønske bilen velkommen hjem.

Svein forteller at bilen har en motor på 1100 ccm, med et overskudd av hele 27 hester, eller som han sier, esler i motbakke. Liebakken blir noe tregere enn med nymotens biler, men det er mer moro å kjøre Hansaen. Vi var på ferietur i Danmark, forteller

Svein, og vi skulle fylle bensin. Ut fra bensinstasjonen kom det løpende en mann som ville beskue vidunderet. Bilen ble saumfart i alle hjørner og bauer før han gikk inn igjen på stasjonen. Der var det grande kaos med stor kø foran kassa. For mannen var ekspeditør der, og var alene på vakt.



Goliat ble startet i 1928 av Carl Borgward sammen med Wilhelm Tecklenburg. Navnet Hansa ble brukt fra 1930 til-40 av Goliath-Werke Borgward og Co. Etter krigen produserte firmaet små forhjulsdrevne biler, og Goliath 1100 var den siste av typene. Goliat 1100 ble produsent fra 1957 til 1959 (oktober 1958) og Hansa 1100 fra 59 til 61.

Hvem husker ikke Borgward Isabel-la, som i sin tid ble kalt veiens dronning. De fleste bilene var tofarget, i meget avstemte farger. En skulle nesten tro at Borgward hadde sneket inn en psykolog på lakkavdelingen, for at fargene skulle selge. Men som alle gamle gode tidene, blekner de noe etter hvert og svinner hen, det samme gjorde merke Borgward.



Nils

HØKA BUSSEN I FREMGANG

Sparebank 1 Ringerike ga i 2011 300 000 kroner til restaurering av Høkabussen, noe som gjorde det mulig å kjøpe karosseriarbeider.

Kristian Øiom (karosseriverksted) gav klubben tilbud om å utføre karosseriarbeidene på en fagmessig måte til en gunstig timepris. På toppen av dette står bussen i varme og gode lokaler slik at det er gode forhold for å utføre dugnadsarbeid.



I desember 2011 ble bussen plassert hos Øiom. Rustskadede deler ble reparert eller skiftet, alle overflater ble grunnet og malt. Ut over våren i år ble nye karosseriplater og gulv montert. Profilmontering laget ny bensintank etter skreddermål. Kristian bygget nytt elektrisk anlegg. Kjell restaurerte instrumenter, for-gasser, starter og mye annet.

Nils F. bygget eksos og varmeanlegg, han fikk Bilutstyr, Mekonomen og Steam og Antirust til å sponse delene. Sistnevnte var også behjelpelig med å sveise sammen deler.

Ragnar G. Har hele tiden stått på for å fikse bremses, motor, elektriske



Motoristen

komponenter osv. Petter, Jon Christian og Olav har sparklet, pusset og malt over alt. Kontinuiteten i dugnadsarbeidene har vært tilfredsstillende.



En stor utfordring ble motoren, som viste seg å være frostskaadet. Blokkene ble sveiset av Kristian – en omstendelig prosess da spenninger i godset måtte unngås. Omega radiatorfylling gjorde at det etter hvert sluttet å komme vann i olje. Vi har nå en motor som nok kan brukes inntil videre, men en annen blokk må til etter hvert – og det har vi på hånden.



Da sommeren nærmet seg ble det klart at vi manglet mye penger for å fullføre restaureringen, og vi søkte Sparebankstiftelsen på ny om midler – og det fikk vi. Hele **200 000 kroner fikk vi denne gangen- tenk å ha en slik støtte-spiller !!**

Om midlene strekker til for å bli ferdig med bussen er nok tvilsomt, men her må vi være kreative.

Bussgruppen og styret i MKRO har bestemt at vår Høka-buss skal

Motoristen

få de fargene som Ringeriksruta AS tidligere hadde, fargekodene har vi funnet.

Glassmester Per Arne Olsen/ Hønefoss glassservice sponser oss med glassarbeidene. Han vil om kort tid starte montering av glass i bussen. Salmaker Ivar Jørgensen vil bygge opp setefyll og trekke stoler. Nå males taket utvendig, så regner vi med å kunne gjøre bussen ferdig til påsken neste år.

Olav V. Simon

PS : Vi har hatt hjelp av flere som ikke er nevnt i artikkelen, dette for å lage historien så kort som mulig. Om du har lyst og interesse i å delta i restaureringsarbeidene, så kontakt Olav, **vi trenger deg.**



Baker Narum



PRESTEGÅRDSLØPET

16. juni ble Prestegårdsløpet arrangert for 11. gang. I år, som i fjor, startet vi fra "stasjon". Etter litt duskregn om morgenen smilte til og med værgudene til oss!

Løypelegger og starter Nils Flattum sendte oss av gårde på en flott tur, og vi fikk virkelig brukt våre små grå og våre observasjonsevner. Men til neste års løp må nok noen sjekke høyden på undergangene... Det var mange fiffige og utslående spørsmål, som for eksempel: Er det nordavind som blåser på Snyta?nei, sandblåsing! Eller denne: Hvor mange tujaplanter er det i hekken på Jørgen Moes vei? Løypeleggeren mener 79, men det var flere som telte 80...

Det var veldig god bredde på kjøretøyene i år, det var flere fra den tunge klassen i år enn i fjor. Vel fremme på prestegården kom grillen fram og alle kosa seg, også snutebuss-sjåføren til ROBF :-).



Mandagen etterpå fikk vi en flott og godt dekkende reportasje i Ringerikes blad, skrevet av Beate Kold Hansen.

En stor takk rettes til løypeplanlegger Nils Flattum.

Helle Lie

Foto: Stjålet fra Ringblad.no



RUST, RUST OG ATTER RUST

De fleste er muligens oppmerksom på at Amcar-klubben har lokaler på Mølla. For noen år siden kjøpte klubben Hen Mølle for å ha et tilholdssted. Stedet består av flere hus som brukes som møterom og utleiehus. I selve mølla er det plass til vinterlagring, og det er en del mekkeplasser til utleie for medlemmer.

En av de flittige maurene er Dag Arne. Da undertegnede var på besøk, var Dag Arne ivrig opptatt med en Jaguar. Da isen smeltet etter siste istid ble Doggerland oversvømt, og en liten øy dukket



opp som rester av landområdet. Denne øya heter nå England, og jeg er nesten helt sikker på at Jaguar er fra denne øya. Ikke fra over there, eller dammen, hvor de flest amcars er produsert. Herre gud, hva er det du driver med, var ut-

bruddet fra undertegnede. Ja, du sier noe, var svaret. Driver ikke du med amcar. Jo da, sier han, men denne gamle dama her er noe lurvete i kantene, og rust er rust.

Hva får deg til å drive med disse gamle rustne bilene? Jeg liker utfordringer, karosseriarbeide, jeg liker å sveise. Det en stor tilfredsstillelse å få til ting de fleste ikke greier og eventuelt ikke gidder å utføre.

Er dette bilen din? Nei, jeg kjører Mustang, jeg. Hadde du kjøpt et prosjekt i like dårlig forfatning? (undret intervjueren) Nei, sier Dag Arne. For det første kommer den fra galt land og noen har rappa både ratt og pedaler, men det er ikke så farlig for det er et ekstra sett på passasjersiden. Fra intervjuers side ser det ut som et håpløst tilfelle. Håpløst, neida. Det største problemet med dette prosjektet er at det er så lite karosserideler å oppdrive. Og at mørkets herre, fyrst Lucas, har tuklet med det elektris-

Motoristen



ke anlegget på bilen. (Nyere forskning viser at Lucas likevel ikke oppfant mørket, men han forbedret det på en rekke områder.)

Hadde dette vært en amcar, hadde det bare vært å bestille alle delene, og de hadde vært

tilgjengelig. Jeg sveiset opp en Mustang cab for en stund siden. Der byttet jeg ut så å si hele bilens karosseri bit for bit, det var nesten bare frontruta som var hel. Nei, forresten, den ble også byttet, den var stripe og slitt. Når caben blir gammel og hullete, regner det inn i bilen og rusten får fritt spillerom, sier han som unnskyldning for rusta på Mustangen. Og du veit, det engelske klimaet er ikke akkurat bra for en bil som i utgangspunktet med fordel kunne vært konstruert noe smartere rustmessig sett, sier Dag Arne. Du som jobber så mye, får du tid til din egen bil? Jo da, jeg kjøpte en Mustang for en god stund siden, som jeg plukket ned til minste del. Den ble behandlet etter alle kunstens regler, og skrudd sammen til å bli en pen og god bil å kjøre. Så nå er det bare oljeskift og vanlig vedlikehold som er nødvendig, sier Dag Arne. Så når man jobber skift, blir det tid til denne form for sysler, sier han idet han griper tak i sveiseben-



det, drar brillene ned fra panna og bøyer seg over bakskjermen.

Nils



INNKALLING TIL ÅRSMØTE

Tirsdag 4. desember 2012 kl 19.00

**Møtested: Stasjonen- i den nye samferdselssalen
Vinterroveien 2**



**Saker til behandling på årsmøtet må være styret i hende se-
nest 14 dager før møtet.**

Foreløpig sakliste:

Valg av møtereferent og møteleder

Godkjenning av innkallingen

Årsberetning

Innkommne saker (skal være levert styret to uker før møtet)

Regnskaper

Valg

Eventuelt

Enkel bevertning.

INVITASJON TIL JULEBORD

**Fredag 7. desember 2012 kl. 19.00 arrangeres julebord i
Samferdselssalen, Vinterroveien 2.**

Det vil bli servert juletallerken, alternativt biff tallerken.

Kuvèrtpriis kr 200,-

**Påmelding innen 25. november til Jon Christian Sandvold, tlf.
32 12 25 47 etter kl. 17.00.**

Ved flere enn 45 deltakere blir arrangementet sannsynligvis flyttet
til Hen grendehus.

Styret

Motoristen

INNMELDINGSSKJEMA PÅ MKROS NETTSIDE


I mars ble det laget en link på hjemmesiden til MKRO hvor man kan melde seg inn i klubben. Til venstre på skjermbildet står det "bli medlem" uthevet i rødt, svært enkelt å fylle ut. Dette har gitt oss ca 40 nye medlemmer :-).

For de som ønsker å melde seg inn, men ikke har nettilgang ligger det foldere i klubblokalene til MKRO. Denne fylles ut og gis til et medlem som kan melde inn via nettet. Hver tirsdag er det klubbkvelder, og da er alltid folk å treffe der.

Sekretæren har nå en egen telefon hvor de uten nettilgang kan henvende seg for å melde adresseendringer eller for inn/utmelding. Nummeret er 915 30 231.

Helle Lie, sekretær

Motorhistorisk klubb Ringerike og Omegn



Innmelding

Felter merket med * må fylles ut.

*Navn:


*Adresse:

*Postnr og poststed:

*Epost:

*Mobilnr:

Kjøretøy (hvis du har):

 Skriv inn koden ovenfor:

Vanskelig å lese koden? Klikk [her](#) for å oppdatere

TUR TIL KRØDERBANEN

Det er nesten blitt en tradisjon at noen av medlemmene tar en tur til Krøderen for å være tilsteds ved sesongavslutningen for Krøderbanen. I år hadde klubben terminfesta turen med avreise fra "Stasjon" den 26. august kl. 11.00.



Samlet for avreise

Odd Espen foreslo felles kjøring fra "Stasjon" til Vikersund. Om noen ville dra rett til Krøderen var opp til hver enkelt, men det ble nok til at alle fikk med seg både røyken og dampen på Vikersund stasjon, for røyk og damp ble det i svære doser.

Vi svingte også innom stasjonen på Sysle. Her var det ikke noe ruvende stasjonsbygg, men den fylte nok i sin tid oppgaven som bygdas trafikkknutepunkt.



Det er dobbeltspor her, og i dag møttes persontoget og godstoget. De uniformerte kara tok seg god tid ved spurvekslinga, og det så ut for at passasjerene på toget syntes det var artig med alle veteranbila, eller var det vi

Og så kom dampen

som kjørte som gjorde størst inntrykk? Vi dro videre, og etter at grombila var parkert var det tid for å se over stasjonsområdet. Det er bare å ta av seg hatten for den svære innsatsen som jernbaneentusiastene legger ned. Tenker da på alt, både av drift, materiell og bygninger.

De fleste tok hjemturen om Sokna. Før Bergland krysset en elg veien rett foran Odd Espen, mens en annen sto i vei-



Dette må vel være telegrafisten

Motoristen



Sysle stasjon i bakgrunnen

lov for det, for kapsler til gamle biler er ikke akkurat handelsvare. Det var en fin tur i brukbart høstvær.

Noen faktaopplysninger om Krøderbanen:

Krøderbanen ble åpnet i 1872 som smalsporbane og ble ombygget til normalspor i forbindelse med Bergensbanens åpning i 1909. Som NSB-bane ble den nedlagt i 1985. Siden da har banen vært drevet som museumsbane av Norsk Jernbaneklubb og Stiftelsen Krøderbanen. Både rullende materiell og faste installasjoner langs linjen er holdt i en tidsriktig stil. Krøderbanen er også et senter for restaurering og vedlikehold av musealt jernbanemateriell.



Krøderen stasjon



Jan og lokomotivet

kanten og så på. Et par av oss dro sørover og valgte så en bygdevei som tar av østover og ender ved Nakkerud. En rolig fin vei av god standard.

Det eneste "uhell" på turen var at undertegnede skvatt til da han hørte en hjulkapsel som trillet ved avkjøringen på Veien, men etter noen runder i bushen fikk jeg se den lå og blinka i sola – og gudsje-

Åsmund

KONRAD ADENAUER OG KARL BENZ

Konrad Adenauer var i 1945 overborgermester i Köln. I 1949 ble han valgt til tysk kansler. Denne stillingen bekleddet han frem til 1963. Han var også utenriksminister fra 1951 til 1955.

Den tyske bilproduksjonen lå med delvis brukket rygg etter krigen, men Mercedes kom forholdsvis tidlig med kvalitetsbiler. De kunne ikke måle seg med amerikanske biler designmessig på den tiden, men kvaliteten var nok ubestridt.



Karl Benz (1844 til 1895) laget sitt første hesteløse kjøretøy med tre hjul i 1885. Det patenterte kjøretøyet hadde sin første langtur i 1888 da hans kone Berta Benz tok bilen uten at Karl viste det, og kjørte hele 66 km. Karl slo seg sammen med Gottlieb Daimler i 1926. Daimlers logo var en stjerne som representerte hans motto som var motor for land, luft og vann. Sammen med laurbærblader i logoen til Benz, ble dette den nye logoen. Navnet Mercedes var til ære for den 10 år gamle datteren til Emil Jellinek fra Østerrike, som hadde Daimler-Motoren-Gesellschaft. Hans datter het Mercedes Jellinek, og derav navnet Mercedes.



I 1951 til 1962 ble Mercedes 300 produsert, og typebetegnelsen disse årene var W 186 og W189. Disse bilene gikk under navnet Adenauer Mercedes, årsaken var ganske så enkel. Bilene tilfredstilte kravene til representasjon og luksus for en tysk kansler.

Vår klubb ble invadert av en del

Motoristen

kjøretøyer fra Mercedes-klubben en litt regnvåt lørdag i sommer. De stilte med flere typer av merket Mercedes, fra 170 til den såkalte Adenauer-typen. 300 i kabrioletversjon var også representert. Bilene var et skue for øyet for oss som har det såkalte øye for finish og detaljer. Bilene formelig oste av kvalitet og verdighet.

Undertegnede var i sin tid meget hektet på type 300, da en bekjent hadde en slik doning. I Aftenposten sto det avertert en 300 til salgs for 16 000 kr. (Dette var på syttitallet, den gang Jaguar E type kostet 36 000 kr.) Bilen ble ringt på, og den dukket opp på jobben. Bilen var nesten for fornem. Den hadde atskilt frontsete og baksete, med en vegg og skyvevindu. Bilen var fin nok, den, men stakkaren i førerisetet var dømt til å brette ryggen og ble sittende helt oppe i rattet. Jeg skulle i hovedsak sitte bak rattet, så planene ble forkastet. Siden har anledningen ikke vært tilstede. Dumt muligens, det hadde sikkert gått an å bygge om bilen til en normal, ikke fullt så fornem doning.

Vi takker Mercedes Klubben for en stakket stund med duft av overklasse og høy sigarføring.

Nils



INFO

Rabattavtaler

Prosjenter hos **Mekonomen** i Hønefoss

Malia i Oslovn

Hoels Auto foretar EU-kontroll, ta kontakt for klubbbrabatt.

Bilextra

- Som MKRO medlem får du følgende rabatter: 30% på batterier, 25% på bilpærer, 20% på oljeprodukter og vinduspussere, 15 % på eksosanlegg, elektriske artikler, bremse og forstillingsdeler, motordeler med mer. Du får 10% rabatt på dynamo/starter, div. slidedeler, diesel- og bensinpumper samt Defa-produkter.



Mekonomen

Styret i MKRO

Leder:

Olav Simon tlf 91814969 olvisimon@gmail.com

Nestleder:

Jon C Sandvoll tlf 32122547, kriistin-93@hotmail.com

Kasserer:

Johan Tuft tlf 91627411 johan.tuft@okohuset.no

Sekretær:

Helle Lie, tlf. 91867780 hellelie@hotmail.com

Arr.komiteen:

Dag Snekvik, tlf 90085299, dag.snekvik@volvo.com

Stig A Pettersen tlf 97602233, stighulken@gmail.com

Odd Espen Kristoffersen tlf 93015315, oevkrist@frisurf.no

Kari Torgersen

Forsikring:

Nils Nicolaysen tlf 40843606 ninicola@online.no

Johnny Røst, tlf. 90049972, johnny.rost@C2i.net,

Redaktører:

Nils Flattum tlf 90941141, nflattum@hotmail.com

Åsmund Martinsen, tlf 99387056, asmundm@bluezone.no

Materiellforvaltere:

Martin Rolid

Kjell Erik Pettersen

Jan Rasmussen lan-ra@online.no

Hjemmeside webansv:

Per Chr. Bratheim, tlf 99442599, pchrbra@online.no

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn

Postboks 1019

3503 Hønefoss

E-post mkro@lmk.no

SOMMERTUR TIL HADELAND

Den 25.juni var det "åpne stuer" på Hadeland Folkemuseum. I den anledning ble Veteranvognklubben på Ringerike og Hadeland Motorsykkelforening invitert for å vise fram klenodiene sine. Noen av oss syntes det kunne være artig med en tur til utlandet og vi startet fra "Stasjon" ved ellevetida.



Klokka elleve på Stasjon

med maskiner av alle slag. Maskinene ble drevet av en felles motor. Den ga kraft til maskinene med grove drivreimer. Disse gikk i alle retninger oppunder taket via noen innfløkte remedier, før den enkelte maskin "fikk sitt".

Etter at smia var saumfart skulle vi se på uteområdet og de gamle bygningene, men først ble vi ønsket velkommen til gards og traktert med vaffel og kaffe, det smakte godt. Det var aktivitet i flere av de gamle stuene, blant annet var sølvsmed og knivmaker i aktivitet. Skulle gjerne vandret mer utendørs men regnet kom, så vi trakk ned i den gamle smia igjen.



Gammelt miljø, misforstå meg ikke

Det er liksom litt enklere å både vise fram og se på en

Motoristen



Og så var det en ung bakstekjerring der.

var nok at da regnet kom gikk lufta liksom litt ut av ballongen. Det var kanskje tilfelle for flere av oss. Hvis det blir en tur dit igjen, og i bedre vær, må vi få med oss litt mer – i 2013 er det 100 års jubileum.

På museets nettsider står det blant annet:

*Hadeland Folkemuseum - Historisk møteplass med mange muligheter
Hadeland Folkemuseum er et museum for kommunene Gran, Jevnaker
og Lunner. Museet ble stiftet i 1913 og er et av landets eldste friluftsmu-*



Motorsykkलगutta hadde mye felles å snakke om.

motorsykkell en bil. Det er nok derfor motorsykkelgutta både måtte starte og ruse litt ekstra. Det ble etter hvert tid for oppbrudd, og i samlet flokk dro vi mot Ringerike igjen

Når jeg i ettertid leser om Hadeland Folkemuseum på nettet, så fikk i hvert fall Bjørg og jeg med oss alt for lite av hva museet har å by på av samlinger. Årsaken

seer. I 2013 ser vi frem til å feire oss selv med "100 år på Høgda" og vi er i full gang med forberedelsene.

I vårt friluftsmuseum finner du ulike bygningstyper, sjarmerende tun og spennende verksteder.

De mer enn 30 antikvariske bygningene fra 17 - og 1800-tallet gir oss

Motoristen

et innblikk i gamle hadelandstradisjoner og ulike sider av dagliglivet. Museets flotte grøntområde inviterer til hyggelige rusleturer mens barna løper fritt i fredelige omgivelser.



Samlingene

Ved Hadeland Folke-museum er det samlet gjenstander, bygninger, arkiv og fotografi fra Hadeland i snart hundre år. Samlingene har vokst seg store. Museet eier og forvalter en viktig del av Hadelands kulturarv.

En skigard varer ikke evig veit du.

Og det var det!

Åsmund Martinsen

Foto: Gjertrud Simon/Åsmund Martinsen

TERMINLISTE 2012

<i>Tirsdag 20. november</i>	<i>Postkortkveld i Samferdselssalen</i>
<i>Lørdag 1. desember</i>	<i>Vervekampanje/profilering i Kuben i samarbeid med Norsk Samferdselshistorisk Senter</i>
<i>Tirsdag 4. desember</i>	<i>Årsmøte i Samferdselssalen</i>
<i>Fredag 7. desember</i>	Julebord

På smale veier:

ØSTERDALEN OG RENDALEN

I begynnelsen av juni 2010 er bestemmelsesstedet Arve & Arve - treffet i Alvdal. Fra Hønefoss skulle det bli ca 300 km én vei. Jeg skal kjøre DKW SB 500 med sidevogn, og da kan det være vanskelig følge trafikken på E6 og Rv 3.

Etter å ha fylt opp sidevogna med telt, sovepose og annet nødvendig utstyr er jeg klar til start. Jeg er litt spent, fordi mesteparten av sykkelen var skrudd sammen i løpet av vinteren, og dette var den første langturen. Planen er å kjøre på lite trafikkerte veier til Elverum og derfra opp Østerdalen og Rendalen til Alvdal.

Over til Romerike følger jeg Rv 35 (nå E16) gjennom tunnelen under skogen. Denne riksveien er ikke så sterkt trafikkert, selv om det for mange er hovedveien til Gardermoen. I tunneller er det kjekt med lys, men det er det dårlig med oppdager jeg.

Jeg skulle ikke rekke noe fly, derfor tar jeg av mot Maura, og videre mot Dal. På Maura får jeg tak i en ny lypære. Den var riktignok 12 volt, men det er bedre med svakt lys enn ikke noe lys.

Gamle E6

Fra Dal til Minnesund går den gamle hovedveien parallellt med E6. Veien går gjennom Råholt og Eidsvoll verk.

På Minnesund er det to veibruer og en jernbanebru. Jeg tar den gamle brua over Vorma. Denne brua ble åpnet i 1959. Fra 1925 til 1959 funger-

te jernbanebrua også som veibru ved at det var «hengt på» et kjørefelt på hver side av jernbanebrua!



Gamleveien langs Mjøsa

Langs Mjøsa

Etter Minnesund må jeg ut på E6, men etter noen km tar jeg av mot Morskogen, og kommer da inn på en gammel vei som ligger mellom E6 og jernbanelinjen.

Motoristen

I dag er dette en idyllisk småvei, men en gang var den en del av hovedveien mellom Minnesund og Hamar. Selv om E6 bare er noen hundre meter unna, ser det ut som tiden har gått litt langsommere når jeg passerer steder som Strandlykkja og Espå.

Ved Tangen tar jeg av fylkesveien mot Korsbakken og Vallset, og kommer etterhvert ut på Rv 24. Etter å ha svingt til venstre ut på Rv 24, svinger jeg umiddelbart inn på en uskiltet vei til høyre. Dette er nemlig den gamle Rv 3 som jeg følger noen km videre.

Østsiden av Glomma

Siste stykket inn mot Elverum må jeg følge hovedveien. På Elverum kjører jeg gjennom sentrum, og tar til venstre mot Strandbygda. Jeg har nå kommet inn på veien som går på østsiden av Glomma, mens Rv 3 går på vestsiden. Det er mulig å kjøre på østsiden helt til Atna,

en strekning på over 110 km. Jeg nøyer meg med å kjøre ca 30 km til Rena før jeg forlater Norges lengste elv for denne gangen.



Storsjøen



Jutulhogget

Rendalen

På Rena tar jeg av Rv 215 mot Trysil. Etter ca en mil svinger jeg til venstre på fylkesveien mot Åkrestrømmen. Denne veien går i skogsterreng langs elva Rena. Etter noen mil utvider Rena

Motoristen

seg slik at den danner innsjøen Storsjøen. Veien følger østsiden av Storsjøen. I nordenden av sjøen ligger det lille tettstedet Åkrestrømmen. Jeg regner med at den gamle Jukeboxen i kaféen på Øiseths hotell står der ennå.

Etter å ha fylt bensin på Åkrestrømmen, svinger jeg nordover på Rv 30 som går videre gjennom Rendalen. Her er det noe mer bebyggelse enn lenger sør, men fortsatt liten trafikk.

Jeg passerer Øvre Rendal, som er kommunesenter i Rendalen kommune. Rv 30 fortsetter helt til Støren via Røros, og er en meget bra alternativ rute til Trondheim. Jeg skal ikke dit denne gangen, så ca 15 km nord



Treffplassen etter kraftig regnvær

for Øvre Rendal tar jeg av til venstre mot Jutulhogget. Her går det en 6 km lang grusvei over til Østerdalen. På toppen av åsen passeres den dramatiske fjellkløften Jutulhogget. Etter en bratt nedstigning kommer jeg ut på Rv 3 som jeg følger de siste to milene til Alvdal. Snart kan jeg rulle inn på treffplassen på Gjelten bru camping.

Arve & Arve - treffet

Dette er et hyggelig treff som er åpent for alle motorsyklister, men de fleste kjører sykler av eldre årgang. Folk kommer rullende inn utover fredagskvelden, slik at vi etter hvert blir 20-30 stykker.

Lørdag er det mulighet for en kjøretur i en eller annen retning, men denne gangen regner det så mye at de fleste nøyer seg med en tur til butikken noen hundre meter unna.

Hjemturen på søndagen følger noen andre smale veier, men det er en annen historie.

Per Chr. Bratheim

Motoristen

Disse vakre syklene må kunne kalles landeveiens svaner!



**K
l
u
b
b
e
f
f
e
k
t
e
r**



Cap med logo
kr 150 farge sort og
beige



T-skjorter
kr 100
gråmelerte med logo
på rygg
(Ikke avbildet)

Krus Kr 100

Fleecejakke med klubblogo
kr 450

Prøvejakker i salongvogna

Salg av effekter foregår på medlemsmøter,
eller ved henvendelse til klubben
mkro@lmk.no

RETURADRESSE:

Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn
Postboks 1019
3503 Hønefoss

