

Program Norgeløpet 2023  
RGK nr. 2 - 2023



1983 - 2023

# NORGESLØPET

23.-25. JUNI 2023 [WWW.ROMERIKEGAMMELBILKLUBB.NO](http://WWW.ROMERIKEGAMMELBILKLUBB.NO) - HURDALSJØEN HOTEL



Severdigheter på  
**ROMERIKE**





# Hurdal kommune

Ordfører i Hurdal er Paul Johan Moltzau



Onsequame natia sus solorit ped et verciae cusam inci quatus audi omnihic tectotatios quodit de nost, sitatius ex eum earis conseratqui unt endunto ipi-ent quam non non re, quam fuga. Nem. Nam accum vendign imoluptatem

esedis ea cusdam, cus, sum el et voluptatat evenis excerit, omnia nistiae consequam, et, cupta dit faccae sequi-dem fugiti alis dolupta temolor mintiis des debit autatetur simus estinti scitis sequas rerum laccaectat faceriuorem. Iquibus cipsam quiat autem volende dolecus eum idest ut erum vel milic temporr ovideni eturiatium nobitatem. Esed mo berumquiam, to odipsaperum et quam quam ne es ea quos eos autate ma dolum facient el mod et pra volupta volupic iendam dolenet optam que dest inctiorro berem ad quatios nimagnam aut facia ne id magnis sitio omnit liberemped ma ne sum dolesequeae porepratam seque volore cum nistiamusam quam il mo ipsunt, nonsect emporporio te suntur seque et landant eicitatae con endit, ius, aut que venti od quos excearum dolorpos ditaspe roruptat quos quam, et lam cum cus mo connihil mos des id mil incias simus veles autem que numquo cum repra quae. Bus es reperi aborum voluptae. Ullacep erisit, optatem quibusc illaborerspe vit quiator simi, ut ea consecae nos necte cullorume re, coneture, sum, ulpa volore num quia eium hil exerspero dolor am, aut odisit idus inctam et ad quatiur arum ut ea paris alit a verro intis restotas ex eos ad que quiatur repedip saessi des velis exerspedit quidemp erehenis qui archita tenissimus eatemperum expelit rem. Ga. Ibeaquosae non pror arum, omnitem rent hil ium quatum sent.

## Velkommen til Norgesløpet!



Vi har planlagt i over et år .....Ta deg tid til å lese i programmet, her finner du fort frem til severdigheter, et bilverksted, eller ett handlesenter hvis du skulle trenge det. Her finner du også informasjon om hotellet og området rundt, med kart og kontaktpersoner. Kombinerer du deltagelse i Norgesløpet med litt ferie har vi forslag til severdigheter på Romerike, og noen av de har vi også skrevet litt om.



# Rønningen Maskin AS

post@ronningenmaskin.no

63903232



Dag Fjeld

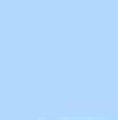
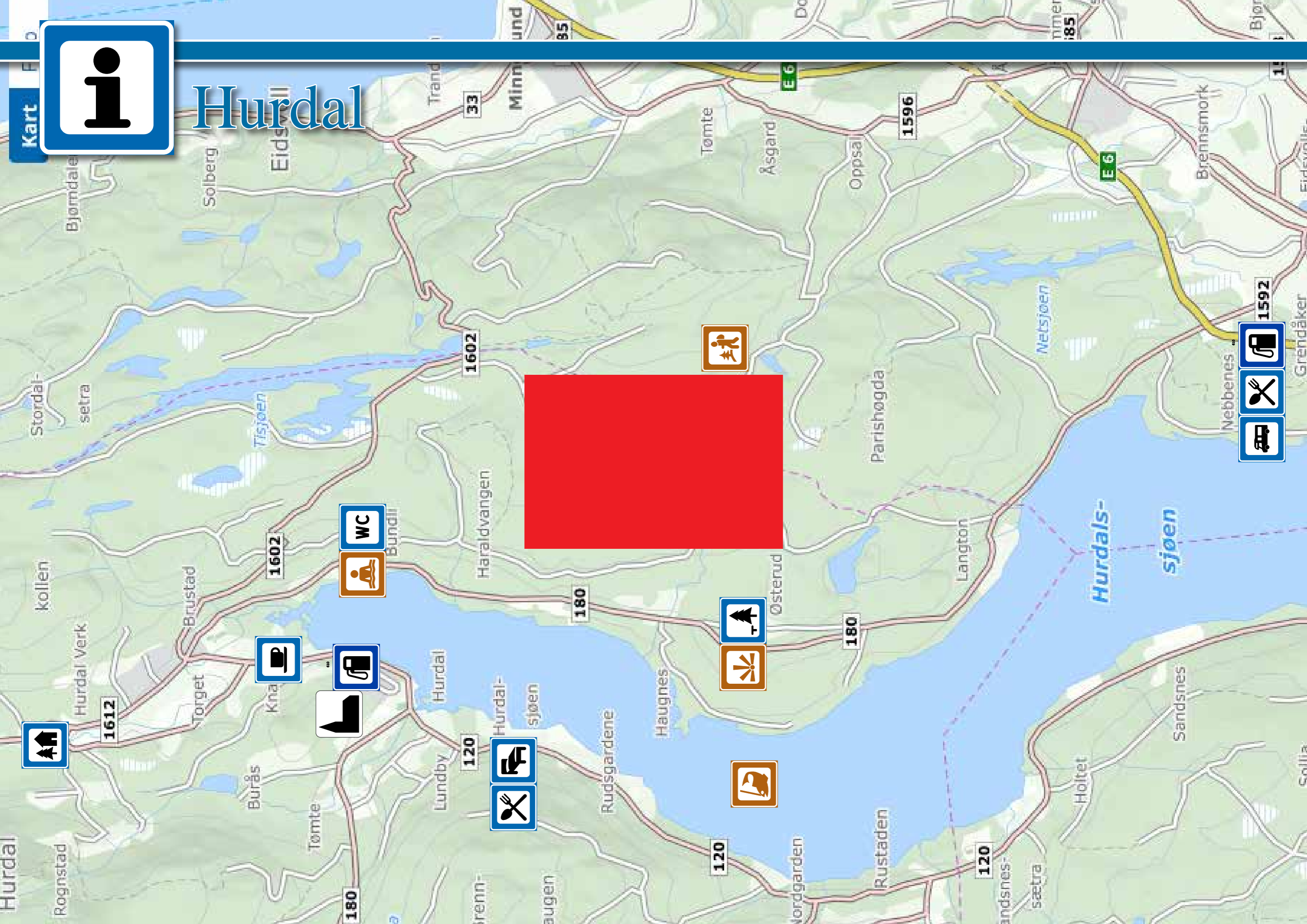


# Program





# Hurdal





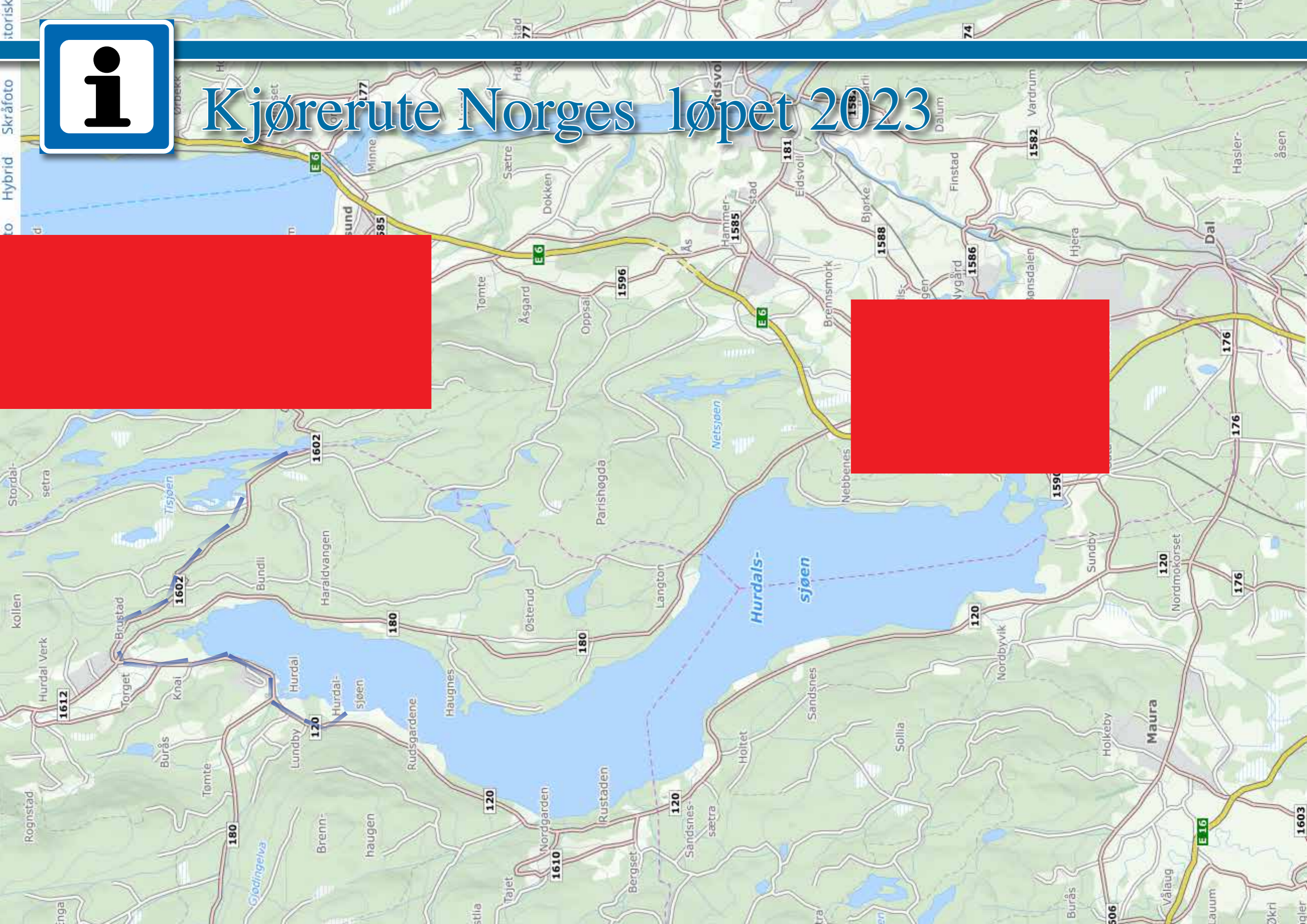
Hurdal



**Maskiner til skog, hage, park og landbruk**



# Kjørerute Norges løpet 2023





# Kjørebekrivelse

# Norgesløpet 2023

**Kjør 74 km, Én time, 35 minutter** **A**

Skredderbakkvegen 12, 2090 Hurdal, Norge

20,3 km, 28 minutter

Kjør mot sør på Skredderbakkvegen

730 m

Sving til høyre og inn på Vestsidevegen/Fv120

1,26 km

Fortsett på Fv180

2,55 km

Sving til venstre og inn på Knaimoen

2,89 km

Fortsett på Rognstadvegen

242 m

Sving til høyre og inn på Glassverkvegen

1,85 km

I rundkjøringen: Ta 3. avkjøring ut på Minneåsvegen

6,51 km

Fortsett på Minneåsen

4,20 km

Sving til høyre og inn på Byrudstuvegen

26 m

**Minneåsen 13, 2092 Minnesund, Norge** **B**

5,41 km, 5 minutter

Kjør mot nord på Byrudstuvegen mot Minneåsen

26 m

Sving til høyre og inn på Minneåsen

44 m

Sving til høyre og inn på Feiringvegen/Fv33 Fortsett å følge Fv33

2,55 km

I rundkjøringen: Ta 1. avkjøring ut på Trondheimsvegen

2,79 km

**Åsleia 547, 2080 Eidsvoll, Norge** **C**

24,3 km, 35 minutter

Kjør mot nord på Trondheimsvegen mot Åsleia

30 m

Sving til venstre og inn på Åsleia

5,61 km

Sving til venstre og inn på Trondheimsvegen

91 m

I rundkjøringen: Ta 1. avkjøring ut på Trondheimsvegen/Fv181

356 m

I rundkjøringen: Ta 1. avkjøring ut på Eidsvollvegen/Fv181

1,84 km

Sving til høyre og inn på Ålborgvegen

2,40 km

Sving til høyre og inn på Finstadvegen

7,52 km

Sving til høyre og inn på Aksel Bråtens veg

636 m

I rundkjøringen fortsetter du rett frem til Trondheimsvegen

1,09 km

Ta til høyre for å holde deg på Trondheimsvegen

2,45 km

I rundkjøringen fortsetter du rett frem til Fv501

54 m

Fortsett på Trondheimsvegen/Fv501

344 m

Kjør rett gjennom rundkjøringen for å fortsette på Trondheimsvegen, Kjør gjennom 1 rundkjøring

937 m

Sving til høyre og inn på Carsten Ankers veg

877 m

Ta til høyre

21 m

**Carsten Ankers veg 17, 2074 Eidsvoll Verk, Norge** **D**

23,9 km, 25 minutter

Kjør mot vest mot Carsten Ankers veg

21 m

Sving til høyre og inn på Carsten Ankers veg

71 m

Ta til venstre mot Trondheimsvegen

98 m

Sving til høyre ved 1. kryssende gate ut på Trondheimsvegen

362 m

I rundkjøringen: Ta 3. avkjøring ut på Østre Hurdalveg Kjør gjennom 1 rundkjøring

1,96 km

I rundkjøringen: Ta 1. avkjøring ut på Østre Hurdalveg/Fv180

16,2 km

I rundkjøringen: Ta 3. avkjøring og hold deg på Fv180

3,42 km

Fortsett rett frem ut på Vestsidevegen/Fv120

1,28 km

Sving til venstre og inn på Skredderbakkvegen

Stedet du skal til, er på høyre hånd

481 m

**Skredderbakkvegen 10, 2090 Hurdal, Norge** **E**



# Romerike Gammelbilklubb

Romerike GAMMELBILKLUBB ønsker velkommen til NORGES-LØPET 2023. Romerike Gammelbilklubb (heretter kalt) RGK, fyller 40 år nå i 2023, og det er i hovedsak grunnen til at vi i år står som arrangør av Norgesløpet.

Denne introen skal derfor prøve å ta opp de store «linjer» i de første årene i klubbens historie. Det fantes allerede tidlig på 80-tallet en klubb på Romerike, nemlig: Norsk Veteran og Gammelbilklubb v/Svein Lund. Denne klubben ble plutselig over natten nedlagt. Dette medførte at Tor Nyhus og Geir Myrvold etter en tids funderinger måtte få klubben opp å stå igjen.

Den nåværende klubben ble stiftet den 11.04.1983 av 5 stk. Entusiaster på kantina på kantina til Volvo på Jessheim. Første medlemsmøte på samme sted møtte det opp 18 personer, og det

aller første styret ble valgt.

Formann : Olav Lien  
Sekretær ; Geir Myrvold  
Kasserer ; May Arvesen  
Styremed ; Tor Nyhus  
Varamed ; Gunnar Olsen

Navnet på klubben ble bestemt til ; Øvre Romerike Gammelbilklubb. Dette kjubb navnet ble senere forandret (1989), til Romerike Gammelbilklubb for å favne over hele Romerike. Det første styret satt ikke bare på rompa, for allerede helgen 23-24.04.83 ble det bilutstilling i samarbeide med Volvo på Jessheim. Det kom ikke mindre enn 1500 tilskuere innom, stor suksess! Neste oppgave var ett eget løp, senere kjent som Romeriksløpet. Dette ble kjørt allerede helgen 09.06.83. Starten gikk fra Volvo på Jessheim i ett forykende uvær, både øsende regn samt haglebyger. Løpet ble kjørt rundt Hurdalsjøen og målet

var lagt til Hauges Camping Hurdal med derpå følgende fest. Man kan nesten si at ringen er sluttet med årets Norgesløp 2023, med nesten samme rundtur på ca. 60 – 65 km.

Det var forøvrig 18 startene i det første løpet, hvorav 17 kom i mål for egen maskin.

Vinneren av løpet ble – Ola Bratteng, med 1949 Volvo Brannbil. Dette var tider det. Deltagerne var alt fra BMW Isetta, eier Ove Grønvold, til førnevnte 1949 Volvo brannbil.

I løpet av 1983 ble det tegnet 25 familiemedlemskap. Det ble videre utgitt 4 stk. Klubbblad, laget av stensilerte A4 ark. Dette var det sek. Myrvold som sto for. Ved årsslutt 1983 var det kr. 2.237,- i klubbkassa uten noen utestående krav, så økonomien var bra da som nå. I 1984 steg medlemstallet til 31 familiemedlemmer og den har fortsatt å stige fram til i dag hvor medlemstallet ligger på

ca. 350 +/-.

Nå er ikke denne «kronikken» ment å være noe historisk dokument over RGK, men vi skal prøve å få med de litt «store» sakene de første årene til Klubben vår.

Romeriksløpet har vært med oss hele tiden siden 1983, og det er også like gammelt som klubben, dvs 40 år. Det aller første «markede» ble avholdt i Hurdal med salg/kjøp. Etter dette ble markede avholdt på Ringbanen ved Gardermoen, i flere år med stor suksess. Mye publikum og god stemning. Dette har uten tvil gjort sitt til at økonomien i klubben stort sett har vært stabil.

I 1988 fikk klubben kjøpt en 1967 Volvo Bamse, last. Denne ble pusset opp, og ble en viktig part i det senere arbeide med klubben.

I 1989 hadde vi bl.a. utlodning av dukkestue, samt innkjøp av Moelvbrakke på hjul samt to stk. Utedoer montert på en boggingehenger slik at den kunne brukes på markeder o.l. Medlemstallet var nå kommet opp i 171.

1990 var første år vi kjørte for Røde Kors Besøktjeneste. Det ble laget turer over en lav sko, kan nevnes, Herning (DK), Borås og Sunne (S), samt en masse turer

innenfor egne grenser.

Pensjonistkjøringen er/var en voldsom susess. F.eks. I 1991 møtte det opp ikke mindre enn 150 pensjonister på Jessheim som ville være med. Vi var 22 biler som hadde møtt opp og det var selvsagt ikke nok så det endte med at vi måtte leie inn en buss samt 1 minibuss, men turen ble en suksess. Vi har også hatt turer med funksjonshemmede fra «Skogtun» på Jessheim. Disse turene har stort sett gått i Haraldvangen i Hurdal.

I 1992 fikk klubben tilbud fra Vegvesenet om vi ville overta en stålhall (saltlager) på 300m2 som sto på Billingstad i Asker? Minuset var at den måtte demonteres og fjernes i løpet av 3 – 4 uker. Det var da vi lærte oss hva skikkelig dugnadsånd innebærer. Hallen ble demontert og fraktet med klubbens «Bamse» til midlertidig lagring i Fetsund. Hvor mange turer Lastebilen vår gikk i denne transporten er det ingen som har oversikt over.

Samme året fikk vi omsider kjøpt tomt, ca. 3,5 mål i Nannestad på Kopperudmoen industrifelt. Etter nok en stor dugnad ble tomten ryddet for masse trær, samt at sålen til hallen ble støpt ferdig. Deretter

ble hallen fraktet fra lagringsplassen i Fetsund til Kopperudmoen, igjen ved hjelp av vår kjære Bamse. Hallen sto ferdig i oktober samme år. Dugnad er topp. I tillegg hadde vi Romeriksløpet med 144 startende samt markede på Ringbanen i samarbeide med Flymuseet som også ble velykket – dette var ett meget strevsomt år...

I 1993 fylte klubben 10 år. Jubileet startet med Bilutstilling i Letohallen på Dal i samarbeide med ACC Eidsvoll i mars. mnd. Kjempesuksess med ca. 5000 innenfor dørene, Vi hadde Eldar Vågan som frontfigur og dette var populært. Masse positive tilbakemeldinger.

Samme år ble det innkjøpt en 1948 mod. Volvo Høka buss. Vi fikk imidlertid aldri tid til å begynne å jobbe med denne, så den ble solgt til ett s Hønefoss veteranklubb, og er i dag fullrestaurert og ett smykke.

186 kjøretøy til start i Romeriksløpet fra Hurdal. Ny rekord! Dette er nok også nær innpå hva vi klarer å håndtere innad i klubbens Jubileet ble markert med eget blad, og en gigantisk fest/middag ble avholdt på Romerike Folke-







## Kontaktpersoner

Leder RGK:

Hurdalsjøen Hotel

Hurdalsjøen Hotel

Hurdalsjøen Hotel

Hurdalsjøen Hotel

Hurdalsjøen Hotel

Fotograf:

Dag Helge Fjeld

Xxxx XXXXXXXX

Xxxx XXXXXXXX

Xxxx XXXXXXXX

X

X

Telefon: 47970722

Telefon:

Telefon:

Telefon:

høyskole ut i de små timer.  
I 1996 holdt vi fortsatt til i kantina på Volvo på Jessheim. Romeriksmarkedet ble for første gang avholdt på Kulmoen i Nes, med samarbeide med Nes Travselskap, og der har vi vært siden til d.d. I 1999 ble litt av ett merkeår for RGK, det var dette året at vår formann Tore Fjeld på forundelig vis fikk ordnet det slik at vi fikk overta en skole-bygning beliggende på Lillestrøm for kr. 1,-, mot at vi fjernet samme bygning i løpet av 6 – 8 uker, Nok en storstilt dugnad var på gang, og det ble jobbet både dag og natt. Samtidig med riving ble det igangsatt graving og støping av grunnmur. Vi klarte tidsfristen akkurat, og utover sensommeren kom selve huset på plass, og var i bruk utpå senhøsten.  
Innad i klubben pleier vi å si at vi etterhvert betrakter oss som Norgsmestere i Dugnad. Til tross for alt som har skjedd i de første

10 årene er fortsatt nærmest gjeldfrie når året ebber ut. Dette er i store trekk hva som har skjedd de første 10 – 12 årene. Det bør også i denne sammenheng nevnes at RGK i 2003 hadde ansvare for Norgesløpet i forbindelse men klubbens 20 års jub. Mer om dette ved en senere anledning.  
I 2009 ble det bestemt av vi skulle bruke ca. Halvparten av hallen vår til verksted til bruk for medlemmene. Nok en dugnad ble iverksatt og verkstedet sto ferdig våren 2010. Verksted m/løftebukk, med masse verktøy og utstyr hentet fra hele Romerike.  
Vinteren 2019/20 skjedde det en katastrofe for hallen vår. Store snømengder tok knekken på taket og strukturen på taket, slik at noe måtte gjøres  
Det hittil siste dugnadsarb. ble dermed igangsatt. Det ble bygget en ny hall utenpå den gamle, samtidig som vi rev den gamle et-

ter hvert som arb. skred fremover. Dette arb ble gjort midt i Coronatiden, og hele jobben ble gjort i løpet av 6 – 7 mnd. Denne innsatsen på hallen skal ikke minst våre pensjonister ha all mulig honnør for, uten deres innsats hadde det nesten ikke vært mulig.  
Med dette ebber de første 40 år for Romerike Gammelbilklubb ut. Det vil sannsynligvis bli skrevet mye mer ved en senere anledning.  
Helt til slutt; Klubben har foruten klubbhus verksted/lagerhall, også 3 kjøretøy  
1951 Volvo last (stedlig tilknytning) ikke res.  
1952 Chevrolet last rest av medlemmer  
1964 Volvo buss, rest. Av medlemmer  
Neste prosjekt; 1934 Chevrolet (Fiskebil)



# MINNEÅSEN - En vei med historie



Tospann over Minneåsen. ca. 1900 (Post - gods)

Tekst: Asle Hoel-Knai

**Minneåsen er navnet på en »fjellovergang» mellom Hurdal og Minnesund. Strekningen er ca. 11 kilometer lang med omkring 153 svinger, litt avhengig av hvordan man teller, og har betydelig høydeforskjell.**

Langs veien finner vi navn som forteller sine historier. Vi har «Vatninga» to steder langs veien, og et stykke opp fra Hurdal finner vi Smiesvingen. Fra gammelt av gikk det ridevei over denne åsen, men på 1880-tallet ble det satt i gang bygging av skikkelig kjørevei. På den tiden var jernbanen for lengst kommet til Minnesund, og både post og varer til og fra Hurdal kom mye nærmere enn før.

I 1890 var veien ferdig, og lasskjørerne fra Hurdal Glassverk fikk nå en vei som bare var halvparten så lang som tidligere, i tillegg kunne de også laste opptil 1000 kg. mot før bare 300 kg. Posten

ble fortsatt fraktet til fots av postbæreren som gikk frem og tilbake over åsen tre dager i uken. Men da glassverket la ned driften i 1895 ble både posten og annet gods etter hvert kjørt med egen hest og vogn.

I 1914 vedtok Hurdalens Herredstyre å gå til innkjøp av en lastebil til godstransporten. Valget falt på en amerikansk Wichita med kjedetrekk og åpent førerhus.

**Da denne moderne bussen ble satt i rute over Minneåsen i 1960 måtte to svinger og en bro utbedres**

Den første sjåføren på denne bilen ble Johan E. Knai. Han fikk sertifikat nr. 1189 i Kristiania den 5. november 1914.



**Brukseier Ragnvald Tandberg på Hurdal Verk raster med familien ved Tisjøen på Minneåsen, en gang mellom 1911 og 1914. Bilen med C 465 er oppgitt å være en Cadillac 1911 modell.**

Fra sin åpne førerplass kjørte han denne bilen opptil to ganger daglig over Minneåsen. Veien var bratt, smal og svinget den gang som i dag og kjørekomforten og kjøreegenskapene var så som så. I tillegg besto lasten av varer som ofte kom i 200 liters tønner og 100 kilos sekker.

Når det ble for mye snø ble bilen byttet ut mot hest og slede. Lønn ble etter hvert 10 kroner dagen, og det var ganske bra, fortalte Johan på sine gamle dager. Etter hvert fikk Johan avløsning av en annen transportpioner fra Hurdal, senere rutebileier Arnold Sæter. Daniel Røsrud, også en pioner, begynte å kjøre post mellom Hurdal og Minne i 1918.

**Ikke alltid like lett på vinterføre. Arnold Sæter på Minneåsen midtvinters med C 410.**



# MINNEÅSEN - En vei med historie



Johan E. Knai med Hurdal Kommunes Wichita 1914

Oskar Røsåsens første buss som gikk i fast rute fra Skrukkelia i Hurdal over Minneåsen til Eidsvoll stasjon.

De første åtte årene kjørte han med hest som sine forgjengere. Men i 1926 tok han sertifikat og kjøpte bil.

Han fortsatte å kjøre postruten over Minneåsen helt til 1968. Da fikk han, som 82 åring, ikke fornyet sertifikatet og måtte slutte med kjøringen bare tre måneder før han hadde holdt på i 50 år.

Etter hvert ble det også persontransport over Minneåsen. Arnold Sæter kjørte til å begynne med kommunens bil C 410. Senere kjøpte han denne bilen og begynte med drosje, og etter hvert også annen persontransport, før han satte i gang fast bussrute mellom Hurdal og Dal, senere også til Jessheim.



I 1937 startet Oskar Røsåsen en fast bussrute fra Skrukkelia i Hurdal, over Minneåsen og til Eidsvoll stasjon. Etter krigen ble denne tatt over av Buss-Olsen fra Eidsvoll, og fra 1953 ble Eidsvoll-ruta igjen tatt over av NSB.

Minneåsen var fortsatt den eneste gode veiforbindelsen mellom Hurdal og Eidsvoll, og bussen gikk i rute to ganger daglig.

Først på 1970-tallet ble den veien som i dag er FV 180 langs Øst-siden av Hurdalssjøen utbedret og både bussrutene og den meste trafikken begynte å gå der.

Men Minneåsseveien er fortsatt i bruk, og den følger den opprinnelige traseen fra 1890.

Den er blitt utbedret noen ganger opp gjennom årene, de trangeste

partiene og skarpeste svingene er blitt litt bredere. Men alt i alt går den slik den har gjort helt siden 1890.

Fra toppen og nedover mot Minnesund er det like bratt som alltid, og kjøretøy med bare bak-hjulsbremsen gjør klokt i å ta det med ro på denne strekningen!

Buss-Olsens buss på Minneåsen tidlig på 50-tallet. Sjåfør er Oskar Røsåsen.





# Severdigheter på Romerike

## ROMERIKE, HISTORIE OG SEVERDIGHETER

Romerike er den viktigste delen av Akershus, i alle fall i følge oss som er født og oppvokst her.

Akershus består av tre deler:

Vest for Oslo ligger «filialen» - Asker og Bærum.

I sørøst, mellom Oslo og nord for Østfold, ligger Follo.

Romerike grenser mot Oslo i vest, Innlandet (Oppland og Hedmark) i nord, Sverige i øst og Follo/Østfold i sør.

Historie:

I likhet med størstedelen av Østlandet/Norge lå Romerike under flere hundre meter med is. Men for ca. 10.000 år siden begynte isen å trekke seg tilbake. Man regner med at de første menneskene kom til Romerike omtrent samtidig, altså for 9.000-10.000 år siden. De etterlot seg naturligvis ingen skriftlige beretninger.

Fra perioden før skriftspråket ble oppfunnet, har vi kun to meget viktige kulturminner på Romerike:

Raknehaugen, som ligger vest for Jessheim (Ullensaker), er Nord-Europas største gravhaug. Det antas at det er grava til Kong Rakne, men om det er sant, og om han noen gang har levd, er temmelig tvilsomt.

Landets eldste båt (Stokkbåten) ble funnet i Sørum/Lillestrøm,

men er nå utstilt på Sjøfartsmuseet/Norsk Maritimt museum. En kopi ligger på Lensemuseet i Fetsund (Lillestrøm).

Etter at skriftspråket kom til Norge, ble det mer fart i sakene:

Snorres kongesagaer forteller om et slag hvor kong Olav Haraldsson (han som seinere fikk tilnavnet Den Hellige) sloss mot raumerne, et folkeslag som ga navnet sitt til Romerike. Det er usikkert om slaget noen gang fant sted, når det fant sted, og hvor det fant sted. Men for sikkerhets skyld ble det reist en bauta ved Hellerudsletta (Lillestrøm). Den ble plassert midt ute på et jorde, slik at man ikke kunne studere den uten å trække over jorden. For at flere skulle kunne få se den, ble den for noen år siden flytta til Skedsmo kirke. Navnet «Skedsmo» kommer av ordet «skeidsmo», en mo hvor det var plass til å ha hestekonkurranser. Gamle Skedsmo kommune (nå en del av Lillestrøm) hadde derfor tre hestehoder i kommunevåpenet sitt.

Etter at Napoleonskrigene var over, bestemte stormaktene at Russland skulle få Finland (som inntil da hadde vært underlagt Sverige). Som plaster på såret fikk Sverige overta Norge fra Danmark. Det likte ikke nordmennene, som hadde den danske kronprins Christian Fredrik som visekonge. I all hast ble det

innkalt til Riksforsamling i Eidsvoll. «Eidsvollsmennene» gjorde en imponerende innsats, i løpet av 6 uker klarte de å bli enige om Norges Grunnlov – og om å være «enige og tro til Dovre faller».

Landets første jernbane – Hovedbanen – ble åpnet i 1854 og gikk fra Oslo/Christiania til Eidsvoll.

I 1912 fikk Norge sine første fly (som ble kalt flyvemaskiner), ett til Marinen (Horten) og to til Hæren. Men hvor skulle hæren plassere flyene sine? Flyplassen burde ligge nær Oslo, men ikke for nær. To offiserer tok med seg syklene sine på toget fra Oslo til Lillestrøm, og fant fram til Kjeller. Dermed ble det flyplass. Ettersom den har vært i bruk i alle år fra 1912 til i dag, er den en av verdens eldste flyplasser, og har vært i kontinuerlig drift. Under andre verdenskrig ble Kjeller bomba både av tyske, amerikanske og britiske bombefly – det er ikke mange flyplasser som har opplevd det.

Forsvaret mot Sverige

Ettersom Romerike ligger mellom Sverige og Oslo, var det flere svenskekonger som var på hærtog, de reiste med store forhåpninger mot Oslo, og med brustne illusjoner østover igjen.

I håp om å skremme svenskene til å holde seg på rett side av grensa, ble det bygd flere festninger/fort/skanser. Det går fortsatt an å besøke noen av dem.

## Romerike

Blaker skanse (mellom Sørumsand og Rånåsfoss, rett øst for Glomma – Lillestrøm kommune). Festningen feiret sitt 300-årsjubileum i 1983. I 1718 kom svenskene, men til nordmennenes forbauselse gikk svenskene ikke til angrep. Forklaringen kom seinere, Karl 12. var blitt skutt ved Fredriksten festning, og da trakk svenskene seg tilbake fra Norge. Blaker skanse kom aldri i kamp. Riktignok besatte svenskene skansen den 17. april 1808, men da var skansen i bruk som høymagasin, så svenskene kunne marsjere rett inn, uten motstand.

Tre dager seinere slo nordmennene tilbake og beseiret svenskene ved Toverud. I 1820 ble skansen nedlagt som festning.

Ved Toverud ved Aurskog kirke er det en bautastein til minne om et slag den 20. april 1908. Nordmennene vant.

Urskog fort (Aurskog-Høland kommune). Fra 1814 til 1905 var Norge i union med Sverige. Forholdet var spent, og mange i Norge ville ut av unionen. Det gjaldt å forberede seg. Nordmennene forsterka de militære stillingene langs svenskegrensa på

Østlandet. To nye festninger ble bygget, i Ørje i Østfold og Aurskog. Byggingen begynte i 1901 og var ferdig to år seinere. Heldigvis ble det ikke krig i 1905, men svenskene forlangte at festningene i Halden og Kongsvinger skulle ødelegges, sammen med de nybygde fortene i Ørje og Aurskog. Det endte med et kompromiss, Norge måtte rive de nybygde fortene i Ørje og Aurskog, men fikk beholde Halden og Kongsvinger. Urskog fort ble derfor nedlagt 1906.

Ved Løken (Aurskog-Høland) er det en bauta over den danske



Raknehaugen



Fetsund lensmuseum



Nes kirkeruiner



Wurth museét



# Severdigheter på Romerike

oberst Kruse. Natta mellom 8. og 9. mars 1716 tapte nordmennene for de svenske styrkene under ledelse av Karl 12.

Noen hundre meter inn i Marker kommune i Østfold finner vi Basmo festning. Den ble anlagt på 1600-tallet, men ble aldri angrepet, fordi svenskene valgte å gå utenom. Festningen ble nedlagt 1742.

Romerike består av 12 kommuner, med til sammen 317.296 innbyggere. Dette tallet, og innbyggertallet i hver enkelt kommune, er fra 3. kvartal 2022 – se [www.ssb.no/kommunefakta](http://www.ssb.no/kommunefakta)

Her er kort om de enkelte kommunene og noen av de severdighetene vi finner i dem:

Aurskog-Høland – 17.938 innbyggere

Urskog fort, bygd i 1903. Fortet fikk en viktig rolle som forhandlingskort under Karlstadsforhandlingene (unionsforhandlingene) i 1905. Det ble demolert (revet) i 1906

Aur prestegård

Gjerdrum – 7.192 innbyggere  
Dammen Gjermeningen (steinkistedam fra før 1800)  
Lysdammen (kunstig dam i Gjermåa for å lage kraftverk. Den gamle turbinen står nå foran rådhuset i Ask)

Eidsvoll – grunnlovsbygda – 27.192 innbyggere  
Eidsvollbygningen (gammel og



Lillestrøm



Trandumskogen



SAS-Museet

ny)  
Mjøssamlingene (Minnesund)  
Smaragdgruvene (Minnesund) – Nord-Europas eneste smaragdgruve

Enebakk – 11.312 innbyggere  
Middelalderkirke av stein, Kirkebygda

Hurdal – 2.930 innbyggere  
Rognlisaga og Knaisetra

Lillestrøm – 90.866 innbyggere  
Kommunen er en sammenslutning av de tre kommunene Skedsmo, Fet og Sørumsund  
Lense-museet i Fetsund  
Eight Amcars Clubs museum  
Tertittent, smalspora museumsjern-

bane, kjent fra Stomperud  
Blaker skanse  
Vannsaga i Sagdalen (Strømmen) og dampsaga (Lillestrøm sentrum)

Lørenskog – 46.531 innbyggere  
Losby gods  
Olavskilden ved Lørenskog kirke

Nannestad – 15.484 innbyggere  
Råsjøen jaktstøtte (ca. 300 år gammelt)

Nes – 24.114 innbyggere  
Kirkeruinene  
Gamle Hvam

Nittedal – 25.654 innbyggere  
Aas gård. Det går bilveg herifra til Råsjøen jaktstøtte i Nannestad.



Modern Activity Center

Eidsvollbygningen

Eight Amcar

Urskog Fort

Et par ganger i året er vegen åpen for vanlig trafikk, slik at også folk som er dårlige til beins skal komme fram til jaktstøttet. Markerud gård (Nitedal fyrstikkfabrikk lå her)

Kruttverket. Etter noen eksplosjoner og branner ble kruttverket nedlagt, men det står fortsatt et par hus, Foreningen Kruttverkets venner gjør en imponerende innsats for å legge området til rette for publikum.  
Rotnes Bruk

Rælingen – 19.479 innbyggere  
Bygdetun ved Rælingen gamle kirke

Ullensaker – 42.546 innbyggere

Raknehaugen er antakelig den eneste severdigheten av internasjonal betydning på Romerike, andre severdigheter har nasjonal eller regional betydning.

Gardermoen med Flysamlingen. Gardermoen har vært militærleir i uminnelige tider, men det var tyskerne som anla flyplassen. Gardermoen er Norges viktigste trafikk-knutepunkt, med flyplass, jernbane og motorveg.

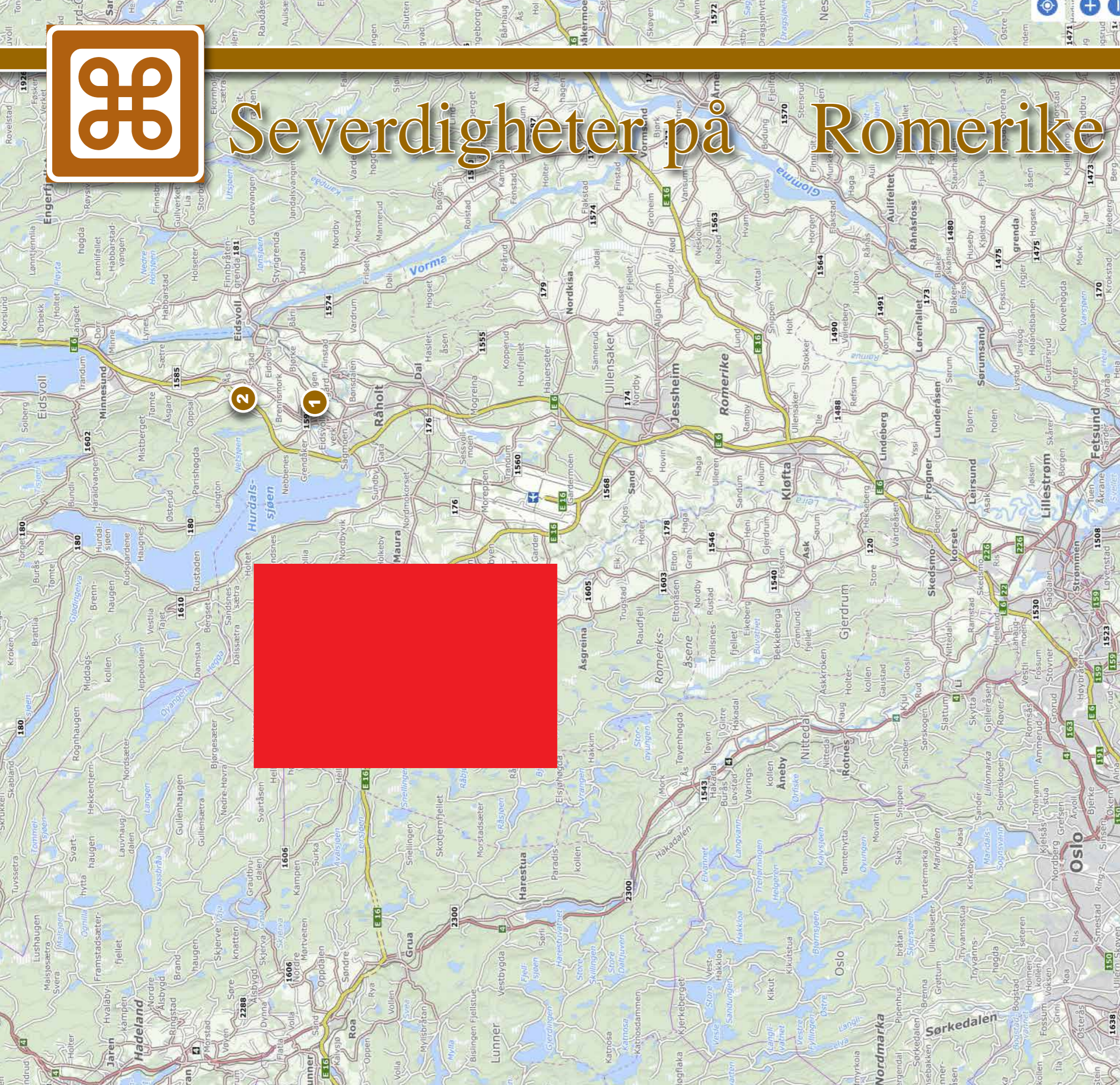
Trandumskogen var henrettelsessted fra andre verdenskrig – 173 nordmenn, 15 sovjetere og 6 briter ble skutt og begravet her. Rett i nærheten bygde tyskerne en skytebane for panservogner. Den

består av en rekke vegger i armert betong  
Rånåsfoss, kraftverk og flott gammel bru over Glomma

Litteraturliste:  
Eventyrlige opplevelser Romerike – Ola Einbu og Øystein Søbye 2006 - ISBN 82-92255-04-4  
Kulturminner på Romerike – Rune Andersen – 2004 – ISBN 82-7889-074-9  
Lokale kulturminner på Romerike – Monica K. Tully – 2010 – ISBN 078-82-998425-0-1  
Snorres kongesagaer



# Severdigheter på Romerike



- 1 Eidsvollbygningen.  
Carsten Ankers vei, 2074 Eidsvoll verk
- 2 Eidsvoll bygdetun.  
Adresse .....
- 3 Mjøssamlingene.
- 4 Raknehaugen.
- 5 Flymuseet.

- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17





# RGK'S Buss

## 1964 Volvo B-70501 buss med T. Knudsen Karosseri



Romerike Gammelbil Klubb (RGK), gikk i 2014 til anskaffelse av 1964 Modell Volvo buss, med norskbygget karosseri fra T. Knudsen karosserifabrikk.

Selv om akkurat denne bussen ikke har noen lokal historie fra Øvre Romerike, er det en tids typisk buss fra 1960-70 tallet, som veldig mange av oss kjenner igjen som skolebusser og rutebusser lang inn på 1980 tallet.

Klubbens planer for bussen, var å tilbakeføre den til originalstand slik den var levert i 1964 til A/S Gausdal Bilselskap. Videre planer var å bruke den som et samling-

spunkt i forbindelse med klubbens arrangementer, gi medlemmer uten eget kjøretøy (og andre), en mulighet til å delta på våre turer og tilstillinger i et gammelt kjøretøy. Vi så også for oss bruk av denne i forbindelse med den årlige pensjonistturen vi hadde i

samarbeid med Ullensaker Røde Kors besøkstjeneste, en tradisjon som hadde pågått i flere år!

Vi var forbrett på at prosjektet var stort og ville koste en del penger, men gikk på med krom rygg.. Oppmøte og dugnads innsatsen



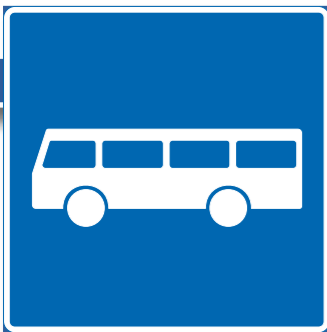
bland medlemmene var stor, noe som medførte at det kunne startes både utvendig og innvendig samtidig. Innvendig ble det reparert diverse takplater, laget nye lister og malt opp igjen taket innvendig. Alle rutene ble demontert, ruteseksjonen ble skrapet, pusset, grunnet og spraylakkert, og ruter montert på plass med nye pakninger. Så ble alle utvendig blanke lister demontert, noe som viste seg å være en omfattende jobb, da disse var skrudd i stålkonstruksjonen flere steder, noe som medførte mange knekte skruer og dertil utboring av skruer for og kunne bruke om igjen skruehullene i

listene.

Nesta oppgave skulle gå raskt, da det ble bestemt at taket utvendig bare skulle pusses lett over og rulle males, da finisen her ikke behøver å være så høy. Men dette skulle vise seg og bli en langdryg del av prosjektet. Endte opp med og skrape hele taket utvendig med vindusskraper, før taket ble pusset og sparklet, for så grunnet med rulle også rulle «lakkert» to runder.

Når taket nå var ferdig utvendig og innvendig, syntes vi selv vi hadde gjort store fremskritt. Dugnadsgjengen ivret videre og gikk på å skrape ren nedre del av





# RGK S Buss



bussen og startet med og klargjøre resten lakk.

Parallelt med at dette arbeidet ble utført ble det jobbet hard med å fremskaffe riktig interiør til bussen, da det meste av dette var blitt fjernet ved ombygging til Campingbil midt på 80 tallet. Seter viste seg å være det vanskeligste, så jobben med å skaffe frem disse ble omfattende. Men den som leder den finner og vi klarte til slutt å skaffe tilveie nok seterammer og seteryggplater slik at vi fikk "emner" og jobbe med, selv om et par av disse krever mye arbeid ble det til slutt seter nok. Deler til setene ble hentet inn fra Lindesnes i sør til Tynset i nord! Alle setene ble etter hvert trukket om med god hjelpen møbeltapetserer i klubben.

Resten av bussen fikk etter hvert et utv. lakkstrøk i riktige Gausdal Billag farger, utført av klubbmedlemmer i klubbens egne lokaler, det begynte å ligne «buss».

Sein vinter tidlig vår 2019 var det tid for en skikkelig mekanisk gjennomgang, med slakk i h. Kingbolt, defekt h.forhjulslager og bremsere måtte fikses, utover en

skikkelig storservice. Tiden begynte å bli knapp, for vi hadde satt oss som mål at klubbens «jomfrutur» med bussen måtte bli LMK's motorkonvoi 2019 til Lillehammer, nærmere bussen hjemtrakter kunne man ikke komme!

Da dette var gjort bar det av gårde til Volvo for godkjenning av PKK, null hull! Og med null hull var alt klart for ny godkjenning



hos SVV som buss igjen og registrering, noe som gikk smertefritt helt fram til selve registreringen. For her hadde vi på forhånd fått lovnader om at det skulle gå greit og få igjen det opprinnelige reg.nummert, så lenge det var gjort le-

dig og ikke var i bruk på noe annet. Men den gang ei, her ble det full stopp dette lot seg ikke gjøre så lenge det hadde vært brukt på en annen bil, det var jo noe vi viste det hadde vært, for jobben med og få frigitt nummeret fra en Volvo Jeep, hadde vi jo gjort selv etter råd fra SVV!

Men lang historie kort, bussen ble registrert på sitt siste kjennermerke B-70501 slik at den fikk deltatt i motorkonvoi 2019. Jobben med og få riktig reg.nummer fortsatte vi med etter registrering. Etter to avslag og to anker til vegdirektoratet om saken, endte saken til slutt i samferdsel dept. Med god hjelp av LMK og velvilje i samferdsel dept. kom riktig reg.nummer E-6219 kommet på plass etter hvert!

(Reg.nummeret er en viktig del av kjøretøyets historie, ikke minst for en buss. Var flere kommentarer om at bussen hadde feil nummer, fra folk som gjenkjente bussen på Lillehammer i 2019. En buss fra Gausdal skulle ha reg.nummer i ser E-62.. osv.) Motorkonvoi gikk smertefritt og bussen har vært benyttet ved diverse klubb tilstelninger og



**“Livsnerva på baksida” har gjenoppstått.**

**Livsnerva på baksida, kommer fra en avisartikkel skrevet om denne bussen, da den gikk i rute i Gausdal og på baksiden av Gudbrandsdalen, den gang med mange andre oppgaver enn det vi i dag forbinder med en bussrute!**

**Rekruttering av ungdom er viktig for gammelbilhobbyens fremtid, RGK har nylig startet med et mopedprosjekt i samarbeid med kommunen.**







1908 Napier – Eidsvold's første bil ?



# 1908 Napier Eidsvold's første bil?



Tekst: Dag Fjeld

## Napier 1908 T-28

Eidsvold's «første bil»? Kammerherre Haaken Mathisen, Eidsvold Verk, gikk i 1908 til anskaffelse av Eidsvold's «første» bil, denne 1908 Napier T-28. Valget hadde falt på en bil av den tidens mere eksklusive merke, Napier, et britisk bilmerke fra begynnelsen av 1900 tallet som konkurrerte på den «håndlagde» kvaliteten med selvste Rolls Royce. Senere ble de oppkjøpt av Rolls Royce rundt 1930 i frykt for konkurransen de ga dem.

## Napier:

Begynnelsen av britisk bilhistorie på slutten av det 19. århundre ble ledsaget av den tredje generasjonen av D Napier & Son, nemlig Montague Napier som tok roret i virksomheten. Napier-biler og nyttekjøretøy var den viktigste komponenten i selskapet på denne tiden, og var et av de få Napier-drevne produktene som forlot verket som en komplett enhet under firmanavnet. Omfanget av Napier-kjøretøyproduksjonen blir ofte savnet, men selskapet var en

av de mest produktive britiske bilprodusentene i det første tiåret av det 20. århundre.

Det velkjente møtet mellom Henry Royce og Charles Rolls overskygget et tidligere og like viktig møte som skapte produksjonen av et større antall luksusbiler, nyttekjøretøy og store sportslige prestasjoner. Montague Napier, Selwyn Francis Edge og Charles Rolls hadde alle en lidenskap for sykling. Dette var en populær sport og tidsfordriv på 1890-tallet, og de tre mennene møttes ofte på

de mange sykkelarrangementene. Charles Rolls og S F Edge hadde begge Panhard et Levassor biler som interesserte Montague Napier. På oppfordring fra S F Edge konverterte Napier hans Panhard til hjulstyring, elektrisk tenning og pneumatiske dekk i 1898/9. Dette startet tydeligvis en tankegang med Napier som resulterte i produksjon og produksjon av det første Napier-kjøretøyet i 1900. Mange biler på den tiden ble enten designet på Daimler / Panhard basis eller Benz stil. Benz-stilen var vanligvis med en horisontal ensylindret bakmontert motor som kjørte gjennom belter, noe som gjorde det til et ganske lett kjøretøy. Panhard-systemet var basert på en vertikal motor flersylindret foran etterfulgt av clutch, girkasse og sluttdrift med kjede og i stand til mye høyere ytelse, men tyngre. Napier fulgte

Panhard-designet med tanke på hans takknemlighet for vennens biler. I 1899 startet Napier arbeidet med en bil med 8 hk. Vanligvis er ikke ingeniører kjent for salg kompetanse og så også med Napier som trakk på kunnskapene til sin venn SF Edge. Han inngikk en avtale som gjorde Edge ble til den eneste salgsgenten for Napier-biler. Edge var en gründer som hadde visjonen og evnen til å lokke interessen til den nye motorentusiastene. Han utmerket seg i motorsport trakk en enorm mengde publisitet for Napier-biler, så vel som å få mange utmerkelse for Storbritannia. Napier's startet bilproduksjon i 1900 og ble avsluttet i 1924. I løpet av denne 25-årsperioden produserte de i underkant av 10.000 biler fordelt på følgende måte: -Biler, drosjer og en rekke nyttekjøretøy basert på bildesign –



**Per Gjerdrum var mannen som klarte kunststykket og få brakt Napier'n tilbake til livet, etter en omfattende jobb med å søke opp igjen deler fra denne bilen og tilsvarende biler verden rundt.**





# 1908 Napier

## Eidsvold's første bil?



7.395\*  
-Nyttkjøretøy konstruert som sådan og registrert tilsvarende fra 1912 – 2 052\*

Totalt produserte kjøretøy – 9 447\*

\*All informasjon er hentet fra eksisterende overlevende Napier Factory-opptegnelser.

Av de totale bilene ble 198 produsert etter første verdenskrig. Registreringer for spesifikke kommersielle design startet i 1912, hvorav 491 ble produsert etter første verdenskrig. Av den totale produksjonen overlever bare litt over 100 i dag (under 1%) med et stort antall lokalisert i Australia så

vel som Storbritannia.  
Motor vogn nr.47: Napier T-28 1908 modell.

En av mennene som holdt styr på godkjenningen av de første bilene i Norge, ingeniør og bilsakkyndig E. H. Rotheim, (her bak rattet på en Delauney-Belleville fra 1908), var mannen som godkjente Naiper`n 18 mai i 1909.

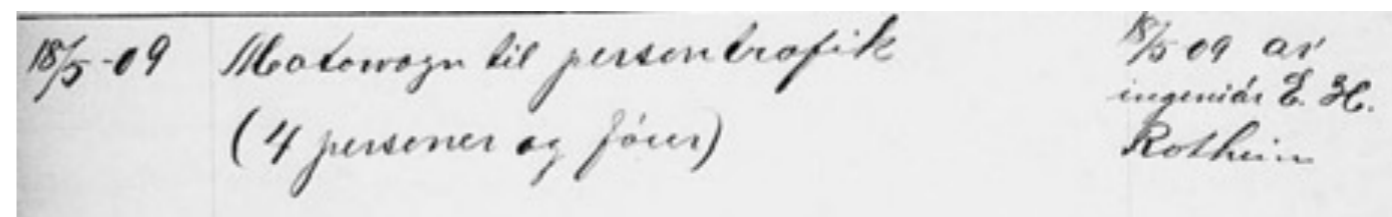
Så fort som godkjenningen var gjort, ble bilen overlevert til sin nye eier Kammerherre Haaken Mathisen den 19/5-1909.

Bilen ble ikke værende i Kammerherre Haaken Mathisen eie så lenge, for allerede engang

under 1 verdenskrig dukker den opp hos ny eier i Sel Kommune i Gudbrandsdalen, med turistvert Ola Skjelle som ny eier, (den var faktisk også den første bilen i Sel kommune)!

Dit skal den ha kommet via et opphold i Oppdal, uten at den delen av historien er kjent.

Napier`n skal ikke ha fått så mange år på veien i Gudbrandsdalen, før den var involvert i en utforkjøring (som skal ha funnet sted allerede i 1920). Denne utforkjøringen påførte bilen store skader, med blant annet knekt rammevange. Bilen lot seg da ikke reparere forsvarlig og ble da



satt ved/bak fjøset på Skjelle gård, hvor forfalte ble stort i takdryppet og i bruk som lekeapparat i flere tiår.

I tidsrommet 1975-1980 fikk bilforhandler Rolf Jevne fra Lillehammer kjøpt resten, han solgte det etter hvert videre til veteranbilentusiast Per Gjerdrum.

Per Gjerdrum var mannen som klarte kunststykket og få brakt Naiper`n tilbake til livet, etter en omfattende jobb med å søke opp igjen deler fra denne bilen og tilsvarende biler verden rundt. Noe deler, slik som motor skal ha kommet helt fra Australia (den opprinnelige var kraftig frostsprengt og utenfor redning), bakkørene og noe annet fra net-

topp denne bilen ble etter sigende funnet igjen i Trøndelag, mang en «souvierni jeger» hadde nok vært her og sanket deler!

Etter den stor og utfordrende restaurering i Per Gjerdrums hender, gjenoppsto bilen i sin fordums prakt, noe som kom Haaken Mathisen (barnebarnet til første eier) for øret. Han meldt straks sin interesse for å få kjøpe tilbake bilen til Eidsvoll Verk, og skal ikke ha gitt seg på dette. Så den 13/4-1989 blir bilen igjen registrert på Mathisen Eidsvoll Verk og er tilbake hvor den ble levert ny, nå som en del av de Mathiesenske Samlinger ved stallgården på Eidsvoll Verk.

**Førstegangs registrert iflg. Vegvesen .no 31/12-1908, noe som ser ut til å stemme dårlig hvis man legger digital arkivets dokumenter til grunn!**





# RGK's 1971 Elbil produsert på Strømmen



Fabriksbilde av de 3 bilene. Den røde, som senere ble gul er den bilen RGK har i dag.

Tekst: Olav Helge

Elbiler er jo blitt en del av hverdagen i dag. Det var det ikke i 1972 da klubbens Elbil ble produsert ved Strømmens Verksted. Det var heller ikke vanlig da klubben fikk forespørsel om å overta denne El varebilen i 2001.

Produksjonen av elektriske varebiler, var et samarbeid mellom Sverre Munch AS i Bergen, Sigma Elektroteknikk AS og Strømmens Verksted. Ideen kom allerede i 1968, men det var oljekrise i 1972 og rasjonering av bensin og diesel. Dette satte fart i prosjektet, og ingeniørene på Strømmen sammen med de 2 andre firmaene klarte å produsere 3 testbiler. Strømmens Verksted hadde erfaring med produksjon av skinnegående materiell drevet av strøm. Både trikker og T-banetrokker ble produsert på Strømmen. Chassis-komponenter ble innkjøpt fra BMC, aksler kom fra Bedford CF varebil. Bilproduksjon va en ny

utfordring, men det var stor entusiasme for dette prosjektet både fra næringsliv og myndigheter.

3 Biler ble produsert, disse ble utplassert hos Posten, NSB og Oslo Lysverker. Bilene hadde begrenset kjørelengde og ble dessuten avgiftsbelagt forholdsvis mye slik at de ikke var prismessig gunstige i innkjøp.



## Elbilen til RGK

Bilen som Romerike Gammelbilklubb nå er eier av, er testbil nr 2, den røde som ble brukt av Postverket. Denne ble benyttet på en postrute i området Ryen i Oslo. Bilen hadde begrenset batterikapasitet og liten rekkevidde, og dette medførte at den etter hvert ble lite brukt. Bilen ble gitt videre til Anker-Sønnak, da ble

den lakkert gul. De ga den videre til Sigma AS i 1980, de ga den igjen til Norsk Teknisk Museum i 1984 som hadde den lagret på en låve i Eidsvoll. Da det skulle ryddes i denne låven var vårt avdøde medlem Jan Tønsberg der med traktorhjelp. Mye ble kastet fra denne låven, og el-varebilen var også nær ved å bli skrotet. Jan fikk bilen av Teknisk Museum og ha ga den videre til RGK. Bilen har vært utlånt til Østfold Veteranvognklubb og Norsk Motorhistorisk Museum i Trøgstad, men er nå tilbake hos RGK og blir lagret på en låve i Ullensaker. Vi håper å få skaffet nye batterier og at vi kan få bilen i drift igjen. Dette er jo Norsk bilhistorie!



Elbilen slik den ser ut i dag. Miljøvennlig Elbil, testbil Nr 2 Strømmens Værksted. Anker-Sønnak batterier.

## Vi gratulerer RGK med 40 år!

Vi takker for et godt samarbeid de første 40 og gleder oss til de neste 40. American Cruisers Club Eidsvoll er også 40 år i 2023 og har 100 medlemmer fra Øvre Romerike. Vi har klubblokale på Minnesund og medlemsmøte tredje tirsdagen i måneden, følg oss på facebook; **acceidsvoll** og på vår hjemmeside **www.acceidsvoll.no**

Vi er stolte av å presentere en unik samling militære fly med sterk tilknytning til alle epoker i den Norske luftmilitære historie. Flere av våre fly er helt unike både i Norsk og internasjonal sammenheng. Samlingen består av nær 40 fly og gir et enestående innblikk i norsk militær flyging i krig og fred. Her finnes blant annet Norges første fly «Start» og uerstattelige klenodier fra annen verdenskrig. Samtlige av Luftforsvarets jetjagere fra den kalde krigen er representert i samlingen.

Flysamlingen har gratis parkering og du finner oss i Museumsvegen 35, Gardermoen og på **www.flysamlingen.no**



**FLYSAMLINGEN**  
FORSVARETS MUSEER



# Skandinavias største! Makeløs Mack



Tekst/ Foto: Asbjørn Rolseth

**Mack'en står tørt og trygt hos Tor Vidar Frydenlund. Semitraileren kom ferdig oppbygd fra Fruehauf i USA.**

Tankvogntoget som ble satt inn i transport for BP i 1948, var minst 20 år foran sin tid på norske veier. Den legendariske trekkvogna og semitraileren eksisterer fortsatt i Ullensaker, men tilhengeren bak er borte. 20.000 liter i semien og 10.000 liter i tilhengeren som hang bak var enorme greier i 1948, da normal størrelse på en tankbil var 4-5000 liter. Synet av «Ormen Lange» var så imponerende at tankvogntoget fikk bred omtale både i dagspresse og bilblader. «Skandinavias største tankbiltog» og «Et monstrum av et tankbiltog» var typiske beskrivelser av nyheten.

Norsk Brændselolje A/S fikk registrert Mack'en som en 1947-modell 13. januar 1948. Kjennermerket var A-40650. Papirene viser at akseltrykket var 4.870 kg foran og 13.250 og 13.200 på boggiakslene. Det holdt så vidt til daværende 6,5 tonnsgrense. Men fordi bredden var 243 cm og lengden på hele ekvipasjen var 18,65 meter måtte man ha dispensasjon. Fullastet veide hele settet ca. 45 tonn. I maskinrommet sitter det en 6-sylindret Cummins rekkemotor på 12,2 liter (743 cid) med 200 hk. Drivlinja for øvrig består av trykkluftassistert Mack Duplex 10-trinns girkasse og Mack

Power Divider tandemboggi. Power Divider betyr at drivkraften fordeles på akslene avhengig av veigrepet. Bilen er moderne utstyrt med trykkluftbrems, elektrisk betjente sandspredere, trykkluft-vinduspussere, frostrute og varmeapparat. Tungolje Tankvogntoget gikk to turer daglig med tung fyringsolje fra Sjursøya til papirfabrikken A/S Bønsdalen Mills Ltd. i Bønsdalen i Eidsvoll. Dette krevde to skift à to mann, for det var alltid dobbel besetning på turene. Senere ble Mack'en også brukt for leveringer til andre industrikunder og for transport av dieselolje til

tankanlegget på Kongsvinger. Bilens aksjonsradius ble begrenset av den svake Minnesundbrua, derfor ble den aldri brukt lenger nord på Riksvei 50 enn Eidsvoll. De siste årene ble «Ormen Lange» benyttet til transport av jet fuel til Rygge og Gardermoen. Mack'en ble i 1963 solgt til O. Bratvold i Oslo, som drev tungtransport. Den var i bruk til spesialtransporter utover 60-tallet inntil den ble tatt ut av drift rundt 1970. Deretter ble den stående på tomta til Bratvold. Først da

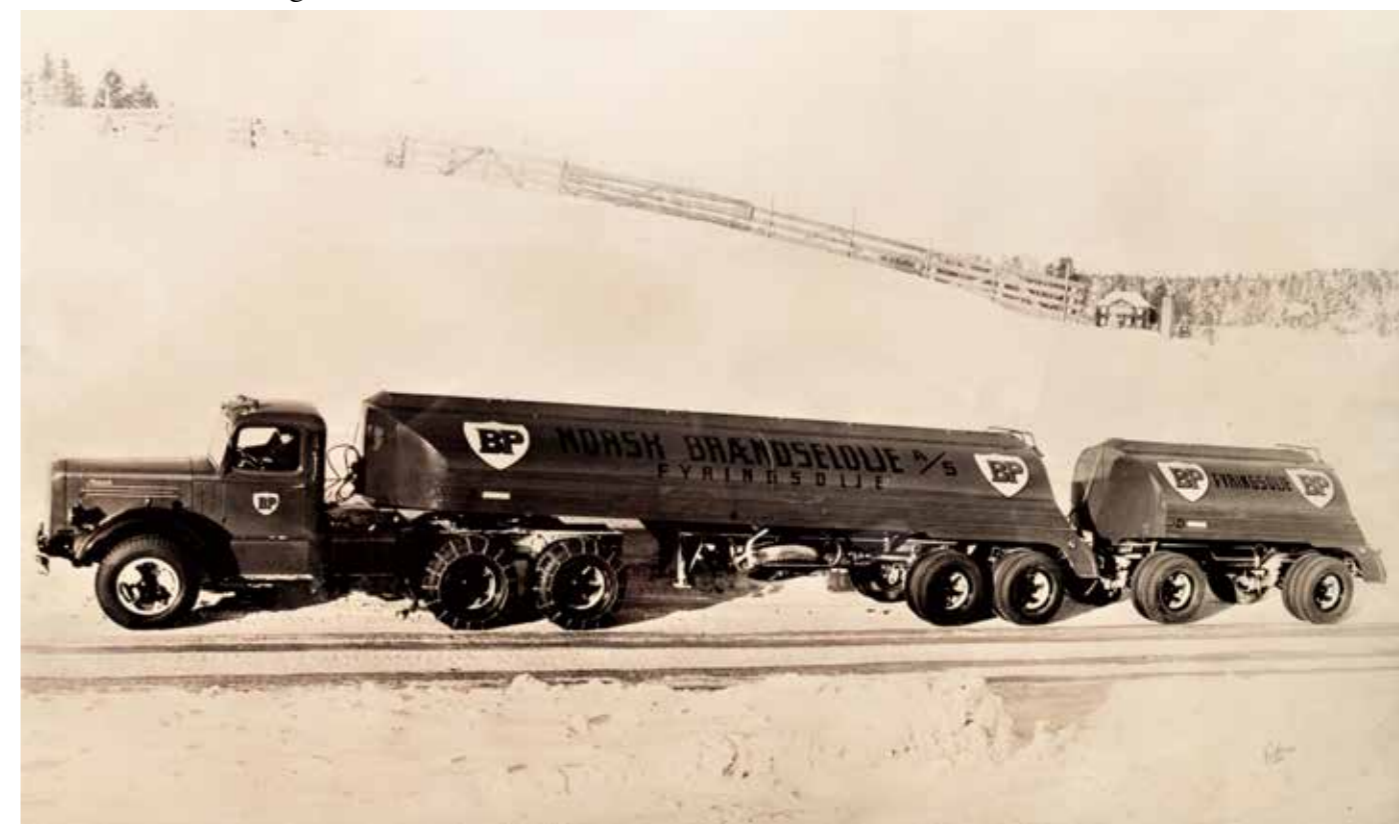


tomta skulle ryddes i 2000, ble det mulig å få sikret trekkvogna og semitanke. Fetterne Dagfinn og Tor Vidar Frydenlund, som begge har vokst opp med BP-tankbiler, engasjerte seg sterkt i saken. Da settet skulle slepes hjem til Ullensaker, startet Cummins-motoren

etter noen meter, selv om den hadde stått i 30 år. Senere samme år ble det arrangert en kjøredag med gamle BP-sjåfører, som syntes det var en fantastisk opplevelse å få gjenoppleve gamle dager bak rattet på Norges mest sagnomsuste tankbil.



**Skrytebilde:** Trekkvogn, semitrailer og tilhenger. Dette bildet hang på veggen på mange BP-kontorer rundt om i landet. Motivet med den imponerende farkosten på vinterføre gjorde også inntrykk på hovedkontoret i England. Det ble brukt i jubileumsboka «BP Fifty Years in Pictures» fra 1959, med teksten «Mastodon road tanker in Norway». Dagfinn og Tor Vidar Frydenlund har funnet ut at bildet ble tatt på Trondheimsveien mellom Kalbakken og Grorud.





# Gardermoløpene



Gardermoen – Norges største sandkasse – har vært i bruk av forsvaret i meget lang tid. Det var tyskerne som fant på å bygge en ordentlig flyplass der, med hangarer og rullebaner med betongdekke. Da krigen var over, ble flyplassen tatt i bruk av det norske flyvåpenet.

## Gardermoløpene i 1947, 1949 og 1950

I 1947 fikk NMK - Norsk Motor-Klubb - tillatelse til å arrangere «Gardermoen-racet» for biler og motorsykler på ringbanen. Da-

toen var så seint på året som 28. september. Været var utmerket, og publikum må ha vært sultefora med bil- og motorsykel-opplevelser, for det kom 20.000-40.000 tilskuere (opplysningene varierer fordi mange klarte å komme inn uten å betale). Banen var en ringbane med 6 svinger, og ble kjørt på deler av det tyskbygde flypl-assområdet. Banen var 7,2 km lang. Det ble kjørt 15 runder – til sammen 108 km. Det må ha vært et slit med alle humpene mellom betongplatene. En km var grus.

Antakelig var det ingen som

brydde seg om sikkerheten for publikum, på bildene ser det ut til at publikum sto helt inntil banen, uten noen form for gjerde. På billettene hadde arrangøren trykt flg. tekst: «Arrangøren har intet ansvar ovenfor publikum for mulige ulykker, skader eller tap som måtte oppstå under avviklingen av arrangementet».

Dagen etter, 29. september 1947, skrev Morgenposten at løpet var en heldig generalprøve til Grand Prix (som skulle arrangeres i 1948). Løpet var både sportslig og økonomisk en fulltreffer. «Det er verdens beste T.T.-bane» sa førere fra utlandet. Filmavisen spanderte 10 minutter på arrangementet.

Det ble ikke arrangert noe løp på Gardermoen i 1948, til tross for ønskene om et skikkelig Grand Prix-løp. Begrunnelsen var bensinrasjonering. Det virker litt rart, for det ble arrangert billøp på Bjerkebanen i Oslo i 1948 – kanskje på andre travbaner også.

28. august 1949 var det Gardermoen-racet igjen, både for mo-

# 1947–2023

torsykler, midget-racere og biler. Banen var litt kortere enn i 1947 (7,0 mot 7,2 km lang). Arrangør var igjen Norsk Motor Klubb, i samarbeid med KNA. Kanskje mer enn 50.000 tilskuere. Sikkerheten var det liten interesse for. Det skulle få katastrofale følger. Den svenske midget-føreren Sture Selander mista kontrollen i en sving og kjørte inn blant publikum. Selander, en kvinnelig tilskuer (Svanhild Hansen, 46 år) og en mannlig tilskuer (bilradiatorfabrikant Christian F. Ottesen) døde momentant. Selander hadde fått startforbud i Sverige to ganger tidligere samme år pga. mangel på bremsene. Pga. manglende kommunikasjon mellom bane-mannskapene, var løpsledelsen ikke klar over at det hadde skjedd en alvorlig ulykke, så løpet fortsatt til heatet var over. Politimes-

teren ble ilagt en bot for manglende sikring av publikum.

I 1950 valgte man å arrangere to løp – et for biler den 11. juni, og et for motorsykler den 27. august. Banen var nesten den samme som i 1949, men litt kortere. Basse Hveem er en av de beste motorsyklister gjennom tidene, og på Gardermoen i juni kjørte han en med lånt midget-Cooper, og vant en overlegen seier. Når det gjelder antallet publikum varierer anslagene mye. I boken «Med motorsport i blodet» opplyser Tore H. Bratlie at det var mellom 40.000 og 50.000 tilskuere på billøpet, andre steder står det at det var publikumssvikt på begge løpene. KNA brukte manglende inntjening som begrunnelse for at de ikke ville arrangere løp seinere år.



Det er antakelig umulig å si noe om hvor mange av bilene og motorsyklene fra Gardermoen-racene som fortsatt eksisterer. Kjøretøyene ble bygd, brukt opp og bygd opp (ofte med et annet utseende), og de skifta eier. På «Fornebu Bilmuseum, Kultur på hjul» Forneburingen 7 er det stilt ut to biler som deltok på Gardermoen, Snøhvit og GB2 (Gunnar Bratlie 2). GB2 hadde et annet navn, utseende og eier da den deltok.

## Løp i 1960-, 1970-årene og 1980-årene

Tekst: Olav Helge





# Gardermoløpene 1947–2023



Det ser ut til å ha vært stille i 1960- og 1970-årene på Gardermoen. På YouTube ligger det en film fra 1962 om go-kart-kjøring. Dessuten skal det ha vært billøp i 1970 og 1971. Det var minst ett løp på 1980-tallet.

Drag-racing kommer til Fyresdal, og til Gardermoen

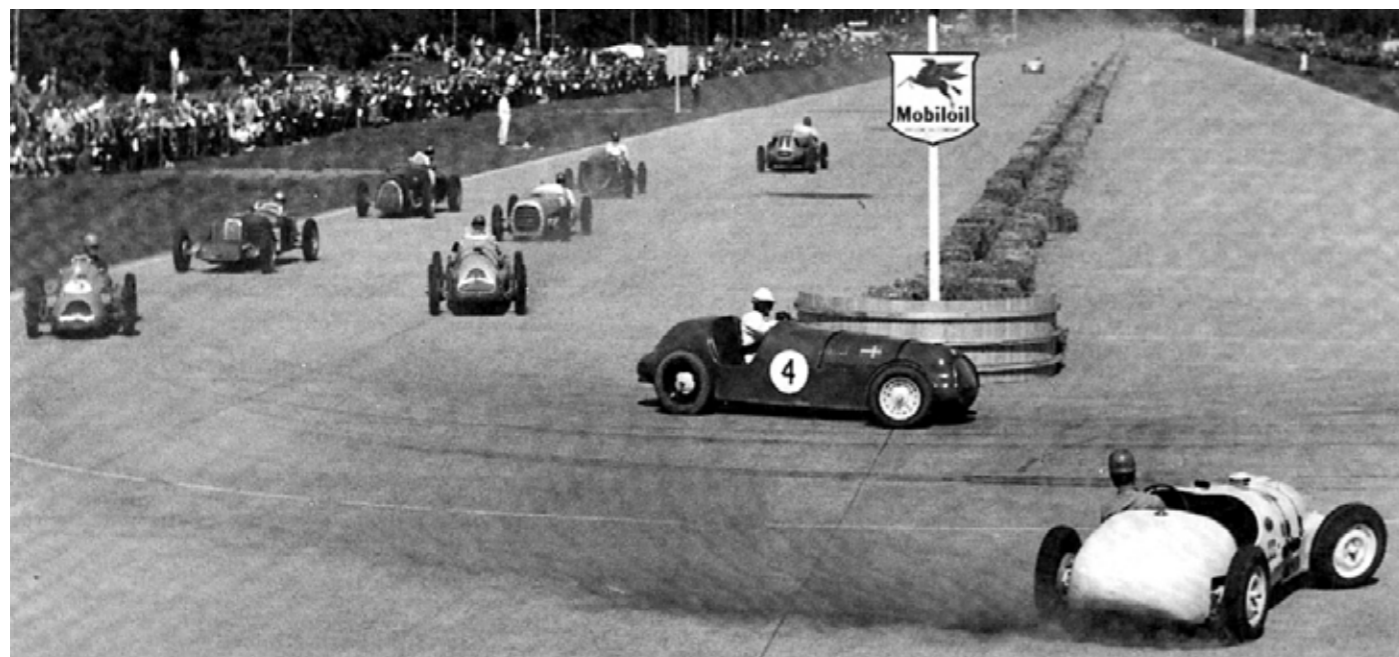
I 1978 kom drag-racingen til

Norge. Det var ACCN – American Car Club of Norway (nåværende AMCAR) – som introduserte sporten med et prøvearrangement på flyplassen i Fyresdal. Prøven ble fulgt opp av ordentlige arrangementer i Fyresdal i 1981 og 1982. Løpene var suksesser, antakelig både sportslig og økonomisk. Men Fyresdal ligger litt langt fra Oslo, så i 1982 arrangerte ACCN «AMCARs store Mot-

orsportshow» – en ren oppvisning – på Gardermoen.

I årene 1983 til 1992 arrangerte ACCN/AMCAR ordentlig dragrace på Gardermoen. Igjen var det deler av tyskernes ringbane som var sentrum.

**Gardermoen Memorial – 2009 og seinere**



I et forsøk på å gjenskape stemningen fra 1947-1950 tok NVMC – Norsk Veteran Motorsykel Club – initiativet til koseløp for motorsykler i 2009, 2010 og 2011. I 2012 valgte man å ta med bilene også. Så oppsto det et problem, nemlig at for å arrangere løp trenger man en arrangørlisens – men å få lisens for å arrangere et løp felles for biler og motorsykler var vanskelig. Hva med to lisenser? For dyrt. Resultatet ble dessverre at motorsyklene falt ut, og bilene hadde Gardermoen Memorial for seg selv i noen år. Siste år på Gardermoen var 2016.

I 2017 valgte Norsk Veteranvogn Klubb – NVK – å flytte Gardermoen Memorial fra Gardermoen til go-kart-banen KNA Varna i Våler kommune øst for Moss. Og der lever løpet i beste vedkom-

mende, siste gang var søndag 18. juni 2023 – men det blir nok løp i 2024 også.

## 2023 og framover

I dag er det to motorsportsarenaer på Gardermoen:

- Gardermoen Raceway: Norsk Dragracing Gardermoen – [www.ndrg.no](http://www.ndrg.no) – tilsluttet AMCAR og Bilsportsforbundet – arrangerer flere ganger i året dragrace.
- Gardermoen Motorpark – NMK – Norsk Motor Klubb.

## Oppsummering og kilder

Det er lite stoff om motorsportaktiviteten på Gardermoen. Jeg har bare funnet to bøker som nevner temaet:

- «Bilsport i Norge – fra hastighetsløpene 1912-1957» – Øistein Bertheau, Geir Hvoslef og Øivind Grimsmo jr – Norsk Teknisk Museum 1993 – ISBN 82-90115-29-6
- «Med motorsport i blodet» – Tore H. Bratlie – Eget forlag 2007
- «Gardermoen memorial» på Face Book har masse morsom informasjon fra hele verden, men ikke særlig mye om Gardermoen
- Geir Svardal bøker «60 år med norsk bilsport» og «75 år med norsk bilsport» (jubileumsbøker for Norges Bilsportsforbund) nevner ikke Gardermoløpene, bortsett fra at alle klassevinnerne pussig nok er nevnt i en «resultatbørs» helt bak-erst i bøkene.

Dersom noen av leserne har flere opplysninger, setter jeg pris på kontakt – [olavhelge9@gmail.com](mailto:olavhelge9@gmail.com)

Bryn Trykkservice AS  
Bryn Trykkservice AS  
Bryn Trykkservice AS



# “Myggen”



Tekst/ Foto: Asbjørn Rolseth

Håkon Bøhnsdalen (1907-1987) var en fargerik personlighet i transportbransjen. Han var kjent som en driftig og svært arbeidsom kar, med god forretningssans og med talent for å utnytte muligheter som bød seg i bransjen. Men han var oppfarende og uberegnelig mot sjåførene, som kunne bli kjeftet huden full og få sparken på dagen for bagateller. Samtidig var han alltid punktlig med å betale lønn, og han hjalp noen ganger til med kjøp av privatbil til sjåførere. Han hadde rykte som en solid betaler, så for sjåførene var det aldri noe problem å få kreditt på drivstoff eller andre ting når de var underveis. Tilnavnet «Myggen» skyldtes at han ikke var så stor av vekst, og samtidig en skikkelig hissigpropp.

**Favorittbil: Scania-Vabis LS76 Super, kjøpt ny av Håkon Bøhnsdalen i 1967, fotografert på fabrikkområdet i Bønsdalen i 1992. Den var lite kjørt og er fortsatt i god stand hos dagens eier på Harpefoss.**





# “Myggens hjørne”

I verkstedbygget til Romerike Gammelbilklubb finner vi «Myggens Hjørne». «Myggen» var tilnavnet på Håkon Bøhnsdalen fra Dal, en lastebilkar som det fortsatt går mange historier om. RGK har fått donert inventar, verktøy, deler og utstyr fra lastebil-verkstedet til «Myggen», slik at det kunne gjenoppstå som et minne om et spesielt miljø.

Håkon Bøhnsdalen startet i transportbransjen på 1930-tallet. Han hadde da Reo lastebiler og flere ansatte sjåførere. I 1941 kjøpte han en eiendom på Dal og satte opp et bygg med leilighet, verksted og garasjer. Men i 1943 ble anlegget rekvirert av tyskerne og etter krigen overtok Forsvaret

eiendommen. Håkon måtte da bygge nytt anlegg litt lenger ned på Hjeramoen på Dal.

«Myggen» hadde i mange år all kjøring for Mathiesen - Eidsvoll Værk, noe han tjente gode penger på. Men fra 1. januar 1965 ble det plutselig stopp, selv om det bare hadde gått to år av en femårs-kontrakt. Årsaken var at cellulosefabrikken i Bøhnsdalen gikk med stort underskudd. «Myggen» hadde nettopp investert i flere nye biler og tilhengere og gikk til sak på grunn av kontraktsbrudd. Han tapte i to rettsrunder, anket videre til Høyesterett, men anken ble forkastet. I april 2023 var flere tidligere sjåførere invitert til et mimretreff

i «Myggens Hjørne». Dette var folk som kjørte for «Myggen» på 1960- og 70-tallet og hadde mange selvopplevde episoder å fortelle. Alt ble tatt opp på video og er dermed dokumentert for ettertiden.

**I Myggen's hjørne:  
Fire tidligere sjåførere delte historier fra da de kjørte for Håkon Bøhnsdalen på 1960- og 70-tallet. Fra venstre Ove Melby, Feiring; Rolf Myhrer, Eidsvoll; Erik Bråthen, Råholt; og Per Egil Berntsen, Bøn.**



## Eidsvoll kommune

Hege Svendsen (AP) er fungerende ordfører i Eidsvoll.



Eidsvoll kommune gratulerer Romerike gammelbil klubb med 40 års-jubileum. Vi håper deres jubileumstur blir bra og at dere får se mye av det Gardermoregionen har å by på. Eidsvoll er en utrolig fin kommune å oppdage. Vi har et rikt friluftsliv med flere vann der man kan bade, fiske og nyte med kano, båt eller på land. Kommunen vår er langstrakt, og det er verdt å oppdage den på alle sideveiene. Det er et rikt landskap med ravnedaler, gårder med jorder og det mer urbane på Råholt. Kommunesentrumet vårt Sundet ligger ved Vormas bredder og det er flott å ta et stopp og nyte utsikten ved vannet. Om sommeren kan du også ta Skibladner herfra. Skibladner er verdens eldste hjuldamper i drift. Eidsvoll er også kjent for sin rike historie og vi har flere steder å besøke. Eidsvollsbygningen og området rundt er virkelig verdt et stopp og en strekk på beina. Her kan du både gå turer langs Andelva, men også nyte parken og en tur innom riksbygningen for en guidet tur.

I området rundt ved Eidsvollsbygningen er det flere koselige kafeer. Eidsvoll har også Norges beste gårdbutikk som ligger på et jordet. Denne finner du om du tar Trondheimsvegen i stede for E6 mot Minnesund. På Minnesund finner du Mjøsamlingsene og Smaragdsgruver. I Feiring er det verdt et stopp for å få med seg Lysthuset og Jernverket. På Morskogen har vi en flott strand, gapahuker og en DNT hytte som er verdt et besøk. Historie finner du også i området rundt Eidsvoll kirke. Her ble Eidsivatinget etablert for 101 år siden og du finner steinen utenfor kirken. I dette området vokste også Camilla Collet og Henrik Wergeland opp. En tur innom Wergelandshaugen kunstsenter og kafeen Amalies have er også verdt en tur. Jeg er veldig stolt av alt det bra den flotte kommunen vår har å by på. Jeg anbefaler å ta seg god tid å nyte Eidsvoll. Å oppdage Eidsvoll med bil er en fantastisk mulighet til å se og nyte alt den vakre kommunen vår har å by på. Jeg ønsker dere til lykke med jubileet og hjertelig velkommen til Eidsvoll.

Med de beste hilsener, Hege Svendsen, ordfører Eidsvoll

## LASERBUTIKKEN

Norsk nettbutikk med eget lager og stort utvalg



# Nedo Sirius<sup>1</sup> H

Tyskprodusert planlaser med kun en bryter for enkel betjening. Topp av aluminium for ekstra beskyttelse av rotorhodet ved støt/ fall.

Nøyaktighet: ±1 mm/10m. Rekkevidde Ø400 m. Driftstid pr lading ca. 30t. Tetthetsgrad: IP65. Brukstemperatur: -20/+50°C.

Leveres i koffert med ACCEPTOR<sup>2+</sup> digital lasermottaker og lader.

Kr. 9.900,- eks. mva.

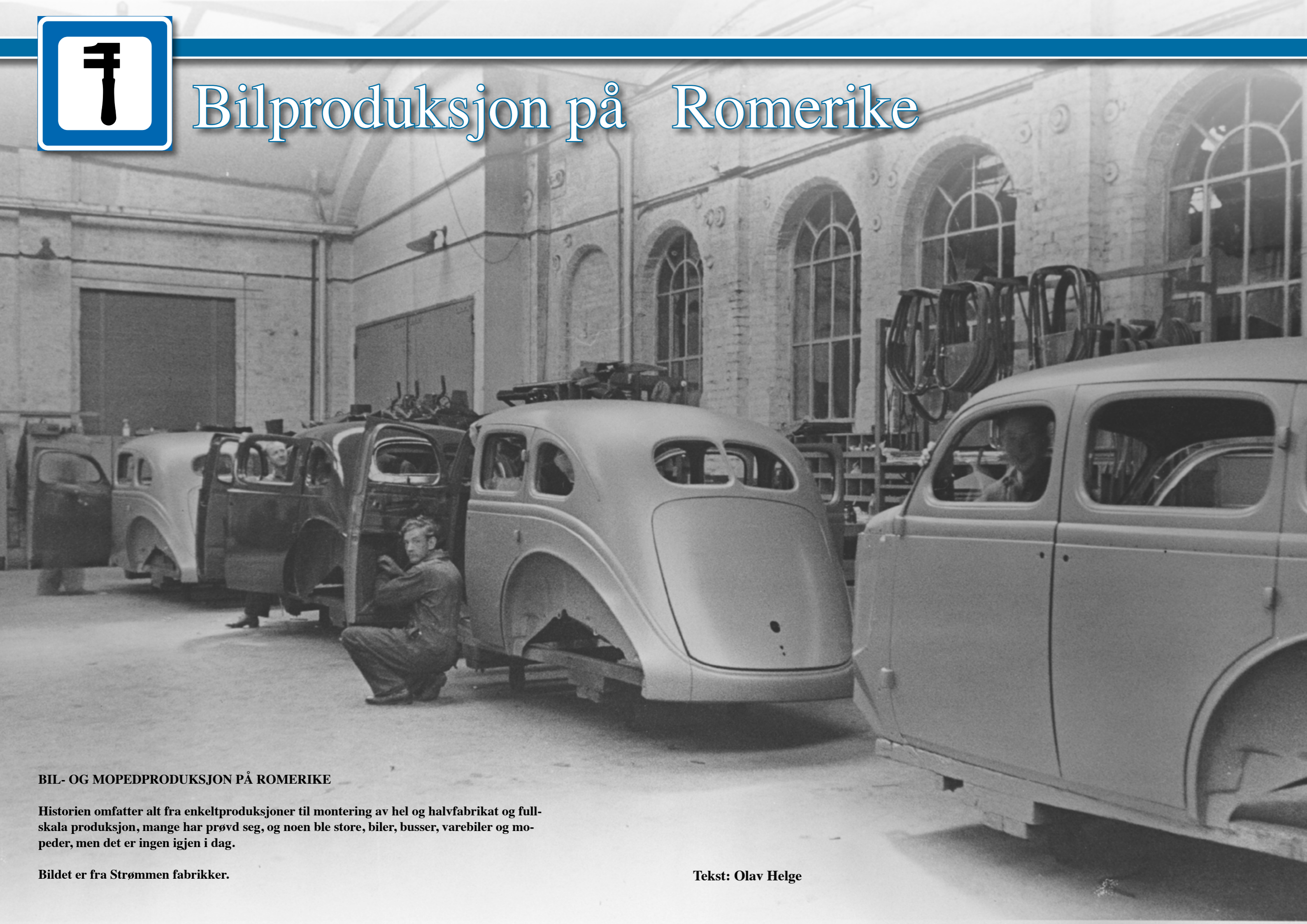


# MASKINSTYRING.COM

Vognvegen 23, 2072 Dal Tlf. 48 24 55 55 post@laserbutikken.no



# Bilproduksjon på Romerike



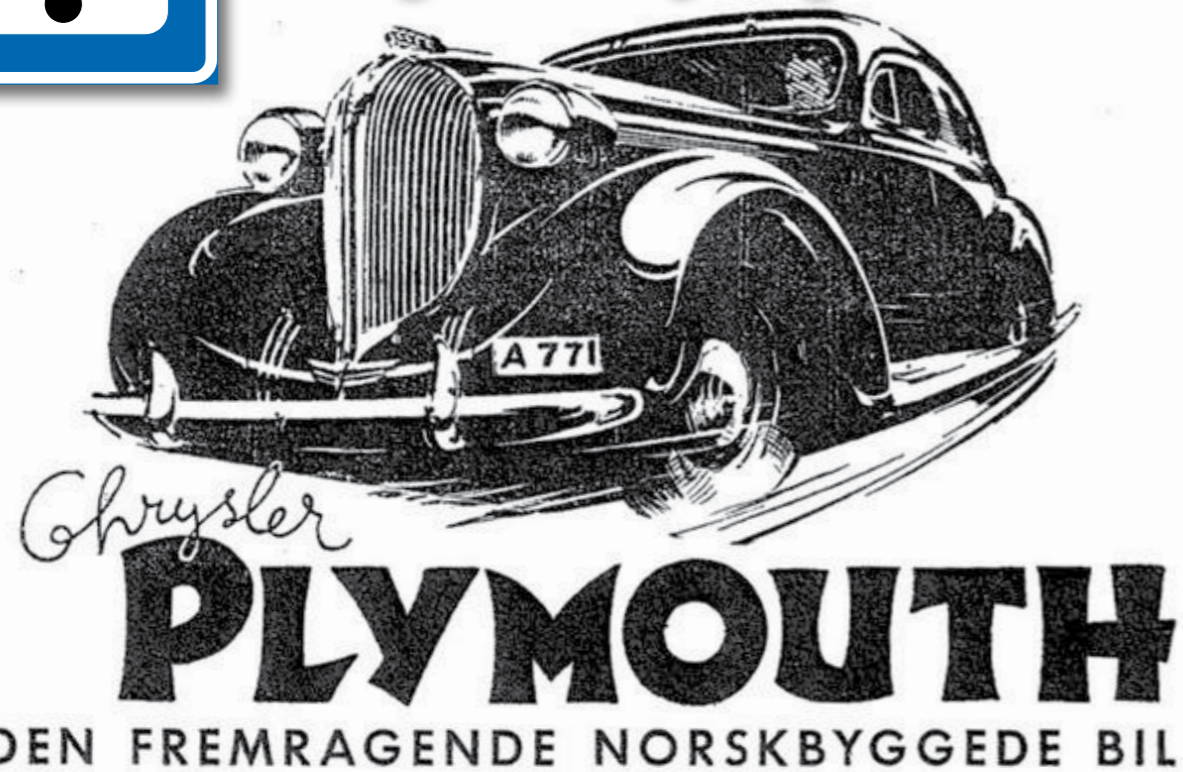
## BIL- OG MOPEDPRODUKSJON PÅ ROMERIKE

Historien omfatter alt fra enkeltproduksjoner til montering av hel og halvfabrikat og fullskala produksjon, mange har prøvd seg, og noen ble store, biler, busser, varebiler og mopeder, men det er ingen igjen i dag.

Bildet er fra Strømmen fabrikk.

Tekst: Olav Helge

## Bilproduksjon på Romerike



Den første bilen som ble bygd i Norge ble bygd i Strømmen (i nåværende Lillestrøm kommune) av Hans Torgersen Vestby (1862-1927). Han var fra gården Vestby i Strømmen. En artikkel i Aftenposten i 1985 dokumenterer at han kjørte bilen fra Strømmen til Christiania/ Oslo. Det ble med den ene bilen, som dessverre for lengst er forsvunnet.

### Strømmens Værksted

Hjørnesteinsbedriften i Strømmen var Strømmens Værksted og Strømmen Stål. Allerede i 1873 begynte de å produsere jernbanemateriell.

Lastebilproduksjonen begynte på i 1931. Bilene, som het Strømmen, var på mellom 3 ½ ton og 6 ½ ton. Totalt ble det bare produsert 41 lastebiler, derav 4 med 6 hjul.

I 1925 begynte Strømmens Værk-

sted å produsere busskarosserier. Bussene ble stadig større, og dermed tyngre. Vegene var ikke bygd for store vekter, så på Strømmen fant man ut at man burde satse på busser som var bygd helt i aluminium. Den nye Strømmen-bussen ble lansert i 1929. Den var bygd i såkalt enhetskonstruksjon, uten chassis.

Dette var tidligere gjort i Amerika, men ikke i Europa. Totalt bygde Strømmens Værksted noe mer enn 100 aluminiumsbusser. De fleste ble levert til Oslo Sporveier.

I 1932 importerte Strømmens Værksted noen få (antakelig 6) Dodge i deler. Dette var starten på personbil-eventyret på Strømmen.

Deler til produksjonen ble levert fra USA, men sammensettingen ble foretatt på Strømmen. Etter hvert ble flere og flere deler produsert i Norge, enten på Strømmen eller hos andre fabrikk.

På det meste var personbilproduksjonen oppe i 1000 biler på ett år.

Bilene fra Strømmen var fra Chryslerkonsernet: Dodge, De Soto, Strømmen.

Fra 1937 ble det dessuten produsert Chrysler, Plymouth og Fargo lastebiler på Kambo ved Moss. Chryslerkonsernet hadde følgelig



to monterings/produksjonsfabrikker i Norge, mens GM og Ford hadde sine fabrikker i Danmark.

Flere av Dodgeene som ble produsert på Strømmen var 7-setere, stort sett drosjer. Antakelig ble det produsert opp mot 200 Dodge med langt chassis. Fra 1935 produserte også Dodge i USA 7-setere. Da opphørte produksjonen av de spesielle 7-seterne fra Strømmen, fra nå av var bilene bare satt sammen på Strømmen.

Bilene fra Strømmen ble solgt under mange navn: Dodge, Strømmen, Strømmen type Dodge, Dodge type Strømmen, Strømmen-Dodge, Dodge-Strømmen og DeSoto – nokså forvirrende. Etter hvert som bilene ble solgt fra en

eier til neste, hente det dessuten at de skifta navn, som oftest slik at de ble kalt Dodge.

I 1939 ble det også montert Packard og Hudson på Strømmens Værksted – antakelig 18 biler av hvert merke. I flere år hadde Strømmen Storsenter en 1939-modell Hudson utstilt inne i senteret. Den er dessverre ikke utstilt lenger.

Bilproduksjonen på Strømmen opphørte i 1939/40. Sannsynligvis ble det totalt produsert/satt sammen 1.800 personbiler på Strømmens Værksted.

Under andre verdenskrig produserte fabrikken 16.000 egenkonstruerte knottgeneratorer.

### Elbil AS

I 1968 gikk flere norske bedrifter sammen om å etablere Elbil AS – Sverre Munck AS (Bergen), Sigma Elektroteknisk (Kolbotn), Strømmens Værksted og Tiltaks-kontoret for Sogn og Fjordane. Hensikten var å starte produksjon av små elektriske biler i Førde. Industridepartementet støtta tiltaket, som i første omgang skulle produsere 10 små batteridrevne biler.

Det viste seg raskt at det norske avgiftssystemet gjorde det umulig å produsere små elektriske personbiler. Allerede i mars 1971 hadde man bestemt seg for å produsere 3 store batteridrevne varebiler





## Bilproduksjon på Romerike



i stedet for 10 små personbiler. Man kan lure på hvorfor folkene bak prosjektet ikke satte seg inn i avgiftssystemet før de satte i gang !

Strømmens Værksted bygde 3 varebiler. Verkstedet hadde erfaring med å bygge Trifoil båter i formstøpt glassfiber (glassfiberpolyester), og valgte samme metode til de 3 varebilene.

Bilene ble levert til Oslo Lysverker (bil nr. 1 – grå), Posten (bil nr. 2 – rød) og NSB (bil nr. 3 – grå/blå).

Og dermed var det stopp – ingen flere prototyper, ingen serieproduksjon. Men alle de 3 bilene eksisterer fortsatt. Bil nr. 1 og 2 er omlakkert til gul. Både bil nr. 1 og

nr. 3 er i dag på Norsk Kjøretøymuseum på Hunderfossen, mens bil nr. 2 tilhører Romerike Gammelbilklubb.

### **Bakelittfabrikken og Pivco – CityBee - Think**

Bakelittfabrikken AS ble etablert i Oslo i 1946, og tjente de første årene gode penger på produksjon av majones-tube-topper i bakelitt. I 1954 tok de patent på plastammunisjon (øvelsespatroner) til Forsvaret. Den første Pioneer-jolla ble bygd i 1959. Selskapet ble senere delt, og via dagens rotasjonsfabrikk (Cipax AS) har de hittil produsert mer enn 400.000 Pioneer-joller.

I 1973 bygde fabrikken en elbil i plast, med motor fra en vaske-maskin. Året etter kom det en varebil. Begge ble bare bygd i ett eksemplar.

I 1990/91 ble selskapet Personal Independent Vehicle Company (PIVCO) AS registrert. Den aller første prototypen ble kalt PIV-1 og ble bygget i hovedsak i kjelleren på selskapets kontorbygg i Stanseveien på Kalbakken i Oslo.

Siktet ble raskt innstilt på premierevisning på torget i Lillehammer under OL i 1994. Etter en iherdig innsats, sto de 12 første «produksjons»-modellene – PIV-2 – (mer eller mindre) klar til åpningen av Vinter-OL. Umiddel-

bart etter OL startet produksjonen av PIV-3, som primært skulle leveres til San Francisco. I oktober 1996 ble bil nr. 100 produsert. Firmaet solgte biler, men tapte penger. Rett før jul 1996 ble alle de ansatte sagt opp. Flere interesserte investorer meldte seg, så selskapet var sikret videre drift.

I 1997 var fabrikklokalene i den gamle Bakelittfabrikken blitt for små, så det ble bygd en ny fabrikk på nabotomta (som tilhørte Aurskog-Høland kommune). Nå skulle det være mulig å produsere 5000 biler pr. år.

PIV-4 ble lansert – med brask og bram – på en el-bilutstilling i Belgia i oktober 1998. Men pengesekken var tom igjen, og samme måned ble PIVCO slått konkurs for første gang. Kort tid etter fikk noen av de ansatte kjøpt

konkursboet og reetablert selskapet – denne gangen under navnet Think Nordic AS.

I januar 1999 kjøpte Ford 51 % av aksjene i Think, med opsjon på å kjøpe de resterende 49 %.

PIV-4, som seinere ble til merkevaren TH!NK, ble også kalt Think City, Ford A266 og Think Classic. Morsomt å tenke på at Ford A ble produsert i Norge, riktignok omtrent 65 år etter at den legendariske A-modellen gikk ut av produksjon !

Ford var inne som eiere av Think i årene 1999-2003, og brukte over en milliard kroner på utviklingen av første, fullstendige typegodkjente elbilmodellen A306, også kalt PIV-5. Etter endring i elbillovgevingen i California, solgte Ford til et indisk selskap som

holdt til i London. I de neste årene var det svært liten produksjon på Aurskog, og i februar 2006 ble Think igjen begjært konkurs.

Konkursboet ble kjøpt opp av norske interesser, og dermed var Think tilbake på norske hender, etter flere år i utenlandsk eie. I 2008 startet endelig produksjonen av A306 som etter hvert ble solgt i Norge, Europa og USA.

De siste Thinkene som ble produsert i Norge forlot samlebåndet tidlig i september 2009. Fabrikken på Aursmoen hadde da produsert nesten 2000 elbiler. I forbindelse med at finske Valmet ble store eiere i Think, fortsatte produksjonen på Valmet-fabrikken i Finland fram til 2011. Valmet hadde erfaring med å produsere traktorer, og produserte biler for andre fabrikk, bl.a. Porsche.

**Bilene fra Elbil AS ble levert til Posten (rød), Oslo Lysverker (grå) og NSB (grå/blå). Alle 3 bilene eksisterer fortsatt. To av de er i dag på Norsk Kjøretøymuseum på Hunderfossen, mens den siste tilhører Romerike Gammelbilklubb.**





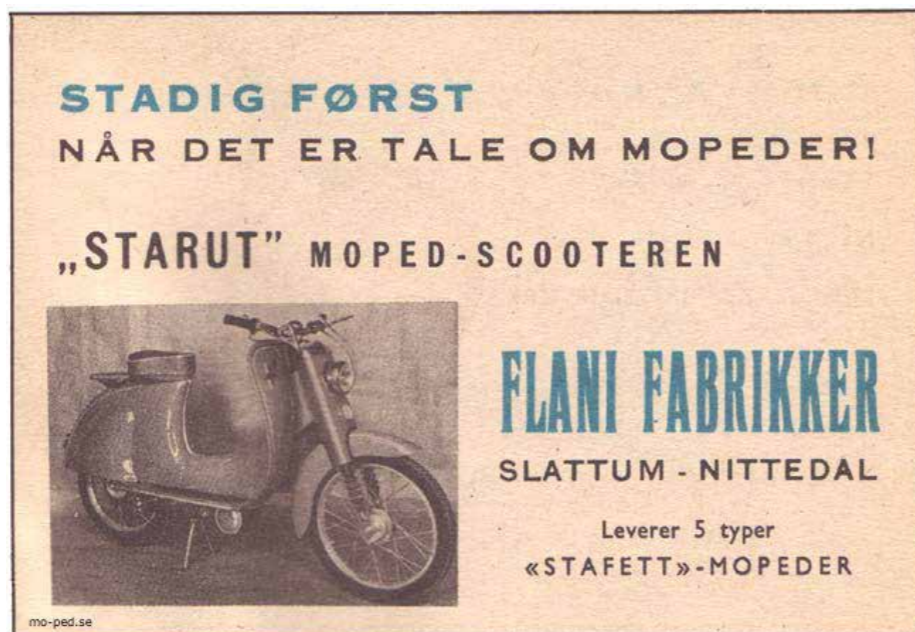
## Bilproduksjon på Romerike

Det er litt uklart hvor mange Think som ble produsert i Finland, men i 2011 var det slutt på produksjonen. Den 11. juni 2011 gikk Think til skifteretten og meldte seg konkurs. Dermed var det – foreløpig – siste forsøket på å produsere biler i Norge (og Romerike) over.

Totalt nådde produksjonen av elbiler fra Pivco/Think nesten 3000 eksemplarer, alle fem generasjonene inkludert.



dal. Motorene var danske, eller lisensprodusert i Norge. Tidlige modeller hadde motor og bensintank integrert i bakskjermen (man tok av tråsykkelens bakskjerm og kjøpte en ny skjerm med motor og bensintank). Nyere modeller (som het Stafett) var bygd som moped fra starten av, og hadde motor og bensintank på vanlige steder.



Det finnes neppe mange igjen av disse!

### Kilder/ Litteratur:

Elbil på norsk – Arne Asphjell, Øystein Asphjell og Hans Håvard Kvisle – 2013 – ISBN 978-82-7704-142-1. Boka kan fortsatt kjøpes hos Norsk Elbilforening i Oslo for kr. 390 (inkl. forsendelse)  
50 år Strømmen Stål – 1902-Strømmen Værksted-1952 – Kåre Fasting – jubileumsbok fra 1952  
Norsk lastebilleksikon, De første 40 årene, Lastebiler i Norge 1900-1940 – Asbjørn Rolseth – 2007 – ISBN 978-82-91062-10-5  
Biler i Norge 1920-1940 (From Detroit with love) – Øistein Bertheau – 1981 – ISBN 82-990730-0-6  
Amerikanske biler 1930-1943 - Michael Sedgwick og Øystein Bertheau – 1982 – ISBN 82-900-730-1-4  
Bilen kommer til Norge – Bind 1 – Automobilens urhistorie og de aller første bilene i landet – Øistein Bertheau og Trygve Krogsæter – ISBN 82-90115-22-9  
Made in Norway ? Historien om forsøk på bilproduksjon i Norge –

### Fla-Ni mopeder

Navnet er en forkortelse for stedsnavnene Flateby (i Enebakk) og Nittedal. Fabrikken produserte leker mens den holdt til i Enebakk, men gikk over til mopeder (knallerter) da de flytta til Nitte-



## Ullensaker kommune

Ordfører Eyvind Jørgensen Schumacher



At eatas elitiusapis dit volupta plit, consequas aut perferioris aliatio. Nam quuntur, santusam ius, odis ilit accullorist, ipictur si-nulparum que excepre rferitiaie possus aut et aut landitis aut fuga. It fugia venis id eratem ullita venimi, quaecab orestrum que digende rumque esto berem etur alibustrum qui di int quas deliquis vent ium sim cum sunt alitinctur?

Ovit eius in pro volum am sim laut esto cum enim quis autatis similibusa sa idebit, voluptatur? Soluptate venis et laut aute num laborro dit de dolorero consed et vento inctatur? Assi totaspe nitatisim a nis reic tota vendus cumqui illiciistiis velitate volum fugiaerum illanderum, omnim evel excestiuscil is et prat aliti sima dolum dem corrovidenis esto exerem sit, ut elit audae vent officab iur am arum reptibus eaque plique molesequis doluptint lacepel lestibus demo int atis restiasped quis nobit latium et quo quod que et fuga. Nem rehendam ea noneseq uarem res nit, consecum et la velesedit eos prate que non conectatus sunt atemodia consequi am audae non nimodio rerecab ilibus et por sectias min prestis es eos eicidipicto esequ e iuntia quiaspi enditi officitet fugia culland aepudit iasperum faccatia-tur?

Moluptatio eos evelica erovit officiendam doluptiur ad qui voluptur? Quiae omnit unto omnistiae cores andistium conem iunt.

Ulles autet et haribus di abore volorem ra dus is consequ iandebis ut quam acidelitem ea animus et aut as inullor aepere ped ullatur aboreciis rector, officae experumqui corent.

Parumquati nis adio. Illessinti alibusam quam, quate perchiciis aut aut aut aliquam venduci ditatquatusa volor a sim-pore nem id eum, sam aut dit vellorem nia doluptatiis acescillecae ea velisse quatesto errum

# Vi kan hjelpe deg med glass til veteranbilen!

- Bilglass
- Solfilm
- Lakkering
- Plastreparasjoner
- Lyktepolering



Steinsprut?

Ring 09009

## ROMERIKE BILGLASS & LAKK AS

Vognvegen 23, 2072 Dal Tlf.: 93 211 766 www.bilglass.no post@frontrute.net



# Nannestad kommune

Hans Thue fra Arbeiderpartiet er ordfører i Nannestad.



Xerumquas ilibus ullaut est aut qui tem volupic tet laut aut volora is eatem voluptaspe doloris explaccum ventium delisqui des sequi nimus- ci licipsundit, vellaborrum vid maio. Ut fuga. Solorum voluptuduciiis

volor acipsam non repelle ctorem et alia doluptae lam, sit voluptatem ut autempernam, quat. Xeruntus rerspelique non plabo. Et accuptur? Qui occuptas es es et liberum venihic te re, culparc ientio. Ut fuga. Apiendestius vidusdani berchil luptata testibusam, to doluptam conse pelluptatur, qui que et ea nimusam rem descias piscipsamus mo ma doles est, aligend ernatem porehent, optintum fugiam et, corio diorem. Velit mos rem que velenti qui temquodis quidenisima apere cus, vitatit aute magnihilit, oditatur? Quis eatqui cone conet, omnitaeperum eosan- tur simusap elendande porehen diore, solor moluptaquia volenem necate deles pa non re quunt voluptam, cus. Giaspera plictem quantinti sitibus ipideles atibus doluptatis audi ommolor aut et aperciant de eictis nus inverument, quibus. Usam ditia nist, tem erum et aut et ea plia dolest voloriam volorum ipsa ped quidipsunto estiorepedi odi conse nost, sequi simenis serum rendam evelignam, ommolore sim faceatiunt porrore perumqui blabo. Occusant, con expediti- bus eicipsa volum ium quo qui te eossum asperis sae cus voloreptasi archilla consequ atisiti usaecea dolum doluptati aliquia voluptatur, exceper nament, utate as none sant quae nis es simusci cum sitam si soluptur, ulpa nis que ma nis eatis il moluptatur audanih ititist, voluptia aut que consed maximin impore resequia doloresequi aut aceatin ullicius suntus ma dolent fuga. Hil mi, quat ad ma quasinv elenihilit quaesto molor sam eatur audaern atiumene nonsecta con resti dem voluptia vitium quiat hillit fugit volore

# 2023

Fre-Søn	23.-25. Juni	Norgesløpet, Hurdalsjøen Hotel	RGK
Fre-Søn	23.-25. Juni	VW Bulli Festival, Hannover D	VW
Søndag	25. Juni	CC Ringerike Treff #2 Norsk Samferdselshistorisk Senter	
Fre-Søn	30. Juni-2. Juli	Hovedtreff Norsk Veteran Camping, Etna Camping NVC	
Tors-Søn	29. Juni- 2. Juli	Le Mans Classic Le Mans, Frankrike	
Tirsdag	4. Juli	4.th of July, Amcar Cruising Lillestrøm	Amcar
Fre-Søn	6.-8. Juli	Västerås Summer Meet 2023	
Fre-Søn	7.-9. Juli	MIB VW-Festival, Aalborg DK	MIB
Fre-Søn	14.-16. Juli	Bussfest nordisk	NT2K
Fre-Søn	4.-6. Aug	Copenhagen Grand Prix	CHGP
Fre-Søn	18.-20. Aug	Rømø Motor Festival, Lakolk strand Rømø DK	
Fre-Søn	18.-20. Aug	SCC Scandinavian Cal-look Classic	SCC
Fre-Søn	1.-3. Sept	VW Wild Camp Weekend	WCW
Fre-Søn	8.-10 Sept	Goodwood Revival	
Søndag	17. Sept	CC Ringerike treff #4 Norsk Samferdselshistorisk Senter	
Fre-Søn	2.-6. Okt	Hershey Marked, USA	



GRASROTANDELEN

[WWW.ROMERIKEGAMMELBILKLUBB.NO](http://WWW.ROMERIKEGAMMELBILKLUBB.NO)

Romerike Gammelbilklubb  
Gamle Dals vei 146, 2032 Maura.  
bankkonto; 1503.04.00043  
Opplag 650, trykk: Bryn Trykkservice AS



Papir er fremdeles verdens mest effektive kommunikasjons-kanal, et bærekraftig produkt som kan resirkuleres flere ganger.



Sondre Haverstad  
Tlf. 90 09 64 94

Lars Hofsrud  
Tlf. 41 73 04 23



Nedre Hagavei 15 - 2150 Årnes

E-post: [post@hhbilskade.no](mailto:post@hhbilskade.no)  
[www.hhbilskade.automester.no](http://www.hhbilskade.automester.no)

Returadresse: Romerike Gammelbilklubb  
Gamle Dals vei 146, 2032 Maura



*Classic Auto Service AS*  
*Spesialverksted for klassiske biler*

Vi utfører alt av restaureringsarbeid på biler fra 20- til 70- tallet. Hele restaureringer, oppretting, reparasjon og polering av rustfrie lister. Utbedring av rustskader, glassfiber o.l. Trondheimsvn. 535, 2092 Minnesund Tlf. 63 96 83 83  
[www.classicautoservice.no](http://www.classicautoservice.no)

## Nannestad Regnskapslag SA

Teiealleen 3, 2030 Nannestad Tlf: 63996800

Mail: [post@nannestadregnskap.no](mailto:post@nannestadregnskap.no)

Hjemmeside: [nannestadregnskap.no](http://nannestadregnskap.no)

**-ditt lokale regnskapskontor siden 1953**



Åpent alle hverdager kl. 8.00 - 16.00

Velkommen til  
Hasle Bilservice!

Trondheimsv. 646

2040 Kløfta Tlf. 63 82 04 77

EU-kontroll, Service og  
Reparasjoner av alle merker.

# AASEN BIL AS



Parallellvegen 64 - 2092 Minnesund - Tlf. 63 95 99 00 - Faks 63 95 99 11  
[www.aasen-bil.no](http://www.aasen-bil.no) [firmapost@aaesen-bil.no](mailto:firmapost@aaesen-bil.no)

# MELBY BILSALG

Melby Bilsalg, Fredheimkrysset, 2092 Minnesund Epost:[post@melbybilsalg.no](mailto:post@melbybilsalg.no)  
Veteranbiler og nyere bruktbiler med historikk og bruktbilgaranti. Telefon: 63 96 88 70



Du finner oss på Ørn-feltet!

- Plastreparasjoner
- Lyktepolering
- Bilglass
- Solfilm
- Lakkering

## ROMERIKE BILGLASS & LAKK AS

Vognvegen 23, 2072 Dal Tlf.: 93 211 766 [www.bilglass.no](http://www.bilglass.no) [post@frontrute.net](mailto:post@frontrute.net)