HØIKONJUNKTUR INNEN MOTORSYKKELBRANCHEN

MOTORSYKKELOMSETNINGEN ØKER STERKT OG I 1938 ER DER ALLEREDE OMSATT OVER 1000 SYKLER AV ET MERKE

Det er ikke mange år siden den totale omsetning av motorsykler her i landet ikke lå stort over 300 stk. pr. år, mens omsetningen i 1937 utgjorde over 3000 stk. og for 1938 kommer tallet sikkerlig til å passere 4000. Med andre ord er omsetningen i løpet av 5 år steget til det 10-dobbelte.

For nogen år siden blev det hovedsakelig solgt engelske og amerikanske motorsykler, mens der i det siste år er importert over 70 pct. tyske motorsykler.

Allerede i begynnelsen av juli måned var der omsatt 1000 D.K.W. motorsykler her i landet. Et sådant antall har aldri tidligere vært omsatt her hjemme av et enkelt merke, selv på et helt år, meddeles det oss.

Vi har i anledning de oplysninger der foreligger henvendt oss til D.K.W.s herværende representanter for å høre publikums innstilling om 2-taktsmaskinene.

— Har folk i almindelighet fått øinene op for 2-taktsmaskinene? spør vi ingeniør B. With.

— Jo, utviklingen har gått i retning av større forespørsel efter 2-taktsmotorer, oplyser ingeniøren. — D.K.W.-fabrikken fremstiller utelukkende motorsykler med 2-taktsmotorer og har i løpet av få år utvidet til å bli verdens største motorsykkelfabrikk med en produksjon større enn hele den engelske motorsykkelfabrikasjon tilsammen.

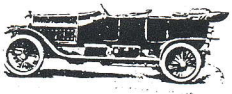
Hovedårsaken til denne store stigning i salg av motorsykler skyldes utvilsomt bestemmelsene angående den certifikatfri type som kan kjøres av ungdom helt ned til 16 år. Man må her beundre de norske trafikkmyndigheter at de er gått til det skritt å innføre den certifikatfri type, som her i landet kun er begrenset av motorstørrelsen. Ser man på forholdene i Sverige, har de også her innført den certifikatfri type, men med restriksjoner som synes å virke meget uheldig. Bl. a. skal disse motorsykler ha vanlig sykkelramme og ha tråpedaler. Disse bestemmelser gjør, at man er avskåret fra å lave en solid maskin og følgen blir mer eller mindre usolide konstruksjoner.

— Men kommer der ikke mange klager over hensynsløs kjøring fra motorsyklister?

— Jo, fra tid til annen hører man klager over hensynsløs kjøring av de certifikatfri motorsykkeltyper, men statistisk viser det sig at ingen klasse motorkjøretøier har mindre skader, og trafikkmyndighetene har foreløbig heldigvis heller ikke hørt på disse hylekoner. Vi er her i landet utvilsomt gått den rette vei, og det er av stor betydning for trafikksikkerheten at ungdommen tidlig får anledning til å kjøre motorsykkel, idet den derved fra en tidlig alder lærer å kjøre korrekt i trafikken. Det er bare et spørsmål om det ikke vilde være riktig å øke grensen for den certifikatfri type til motorer på 125 cm.³.

HORCH

Touren- u. Luxuswagen
Lieferungs- u. Schnell-Lastwagen
Omnibusse.



Neueste Modelle:

Vierzylinder 6 18 PS
" 8 24 "
" 10 30 "

Vierzylinder 13 35 PS
" 17 45 "
" 25 55 "

Eigene Chauffeurschule.

Flugzeug-Motoren.

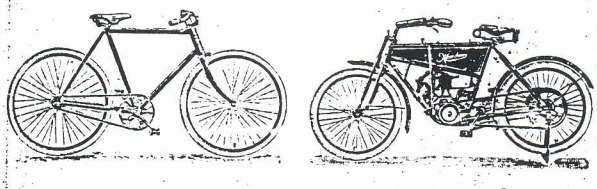
A. HORCH & Cie.

Motorwagenwerke Aktiengesellschaft :: Zwickau i. Sa.

Filialen:
Berlin, Dresden, Leipzig, Hannover, München.

„Wanderer"

Fahr- und Motorräder



Nur der Erfolg wirkt überzeugend

Die „Wanderer"-Räder erzielten auf der letzten Pariser Weltausstellung den **Grand Prix.** — Die Liste der grossen Tourenfahrten des letzten Jahres weist für die „Wanderer"-Motorräder ausschliesslich **erste Preise** auf. — Die neuesten Verbesserungen durch Benutzung der **untersetzten Riemenscheibe** und **Hinterrahmen-Federung** finden uneingeschränktes Lob und garantieren neben grösstmöglichster Betriebssicherheit ein bequemes und leichtes Fahren. — Man verlange die kostenlose Zusendung unserer Drucksachen und Angebote.

II. Abt.:
Schreibmaschinenbau:
Marke „Continental"

III. Abt.:
Fräsmaschinenbau:
Marke „Wanderer"

Wanderer-Werke vorm. Winklhofer & Jänicke, A.-G. Schönau-Chemnitz

AUTO UNION

Autounionsk arkeologi på norsk jord – del 22:

Den lange veien mot fred

With & Wessel hadde siden 1939 hatt en F8 Pritschenwagen som firmabil, for øvrig den eneste firmabilen deres innen kategorien nyttekjøretøy. Dette var, i følge Christopher Wessel, nøyaktig den bilen som Paul Hotvedt har restaurert for Harald A. Møller. Den lar seg identifisere på de avsagde festebrakettene til generatoren som den brukte under krigen. Denne generatoren satt på et femte hjul, som en slags tilhenger. Bilen var i firmaet With & Wessels tjeneste helt til slutten av 1940-tallet, da den ble avløst av en Framo med IFA-motor.

Den norske Auto Union-registreringen så slik ut gjennom resten av krigen:

1941: 4 DKW personbiler, 1 DKW vare/last, 4 Wanderer.
1942: 1 Audi, 4 nye og 2 bruktimporterte DKW personbiler.
1943: 1 bruktimportert Wanderer.
1944: 1 Wanderer

I følge Andreas Wessel jr. ble firmaet With & Wessels hovedvirksomhet på butikkdrift overført til Munkedamsveien 5B i Vika under krigen, mens fabrikasjonen av de andre With-produktene gikk for fullt i Rådhusgata 12-14. Den lille F8-lastebilen deres ble satt inn på de mest varierte oppgaver.

Christopher Wessel forteller:

-- I 1941 ble Pritsch'en utstyrt med vedgassgenerator og brukt i trafikk med DKW-deler, Silva-kompass og Rottefella bindinger. Den ble også brukt i innhøstingen av jordbruksprodukter på Tanum gård. De ansatte hos With & Wessel var ofte med på dette arbeidet, og de greide på den måten også å sikre sin egen matforsyning.

-- Vi våknet ofte om natten av at det var folk på døra for å hente "ting", men mor og far fortalte oss aldri et ord om hva som foregikk, forteller Andreas jr. --Vi hadde til og med en liten motordrevet mølle som jeg har tatt vare på, sier han videre.

For bare vel et år siden (1998) ble det ved en tilfeldighet gjenoppdaget at det under krigen foregikk produksjon av deler til DKW motorsykler og biler i Norge. Anledningen var at Paul Hotvedt oppdaget kroneemblemet til Kongsberg Våpenfabrikk på et gammelt drev.

Hotvedt tok straks kontakt med Glenn Bergseth, som arbeider på KV. Bergseth sonderte straks terrenget etter eldre medarbeidere, og fikk til slutt napp: --Jo da, vi måtte lage DKW-deler også når tyskerne dirigerte her, fortalte en eldre mann. –Og forresten, la han til, --så har jeg fortsatt noen av arbeidstegningene hjemme i skuffen!

Da gikk det opp for Glenn hva alt det gamle framstillingsutstyret som fabrikken hadde kvittet seg med kort tid i forveien kunne ha vært brukt til...

I 1942 fikk Bror With endelig kontakt med motstandsvirksomheten. I Villa Haugen begynte han å trykke falske legitimasjonspapirer for folk som hadde litt for farlige vilkår ved å fortsatt oppholde seg i Norge. With selv holdt seg i landet, men høstet frynsegoder av egen virksomhet ved å utstyre seg med minst fem forskjellige sett identitetspapirer. I tillegg la With og hans nærmeste medsammensvorne Eivind Didrichsen opp fluktruter til Sverige.

Withs kamuflasje for virksomheten var like enkel som den var virkningsfull: Et abonnement på NS-avisen "Fritt Folk" ble utvilsomt registrert som positivt av de tyske myndighetene, samtidig som abonnementet var nok til at postmannen satte ut rykte om Withs tyskvennlighet i nabolaget.

Oppfinneren With fant stadig nye utfordringer gjennom de restriksjoner som krigen førte med seg. Han fant f. eks. opp en vedkjele som genererte varmen fra kull og ved bedre, og installerte et slikt anlegg til å varme opp hele Majorstuhuset i Oslo. I tillegg konstruerte han trekullmiler, som bl.a. ble rigget opp hos en slektning på Sundvolden som drev lastebilforretning.

En av dem som With hadde hjulpet over til Sverige var nært tilknyttet ledelsen i det nyopprettede Milorg. Da organisasjonen noe senere ønsket å knytte til seg en "våpensjef", ble Withs navn forelagt Jens Chr. Hauge, og et møte mellom With og en maskert Hauge ble arrangert i Prinsessealléen i Oslo. Stor var overraskelsen da det viste seg at With fra før kjente kvinnen som åpnet døren til villaen, noe som ble regnet som et alvorlig hull i Milorgs sikkerhetsskall.

Men han fikk møte den maskerte likevel, og samtalen mellom de to skal ha forløpt slik:

Hauge: --Som forretningsmann er De vel vant til å administrere?

With: --Nei, langtifra - det er kompanjongen min som administrerer!

Hauge: --De er i alle fall kjent som våpenkyndig. Kan De påta Dem oppgaven som våpensjef i Milorg?

With (etter kort tenkepause): --Nei. Jeg er en rotekopp. De finner minst ti mann som er bedre skikket enn meg.

Hauge: --Men De liker at det smeller?

With: --Ja, det er det sikkert og visst at jeg gjør!

Hauge: --Vi er interessert i å konstruere en håndgranat med enklest mulige midler. Den må ikke være mer komplisert enn at den kan lages hjemme. Er det mulig?

With: --Da er De kommet til rett mann!

Hauge (leende): --Så skyldtes altså ikke avslaget Deres beskjedenhet!

Granaten var ferdig tidlig i 1943, og ble utprøvd første gang i Østmarka. Våpenet var ytterst primitivt - det var laget på et trestykke. Men det virket, og sendte dødelige splinter i alle retninger. Og i mars samme år ble granaten sammen med andre nyskapninger bedømt av instruktøren på et våpenkurs som Milorg holdt på Holtefjell ved Geithus.

Linge-legenden "Kalle", alias Tor Stenersen, skulle foreta "jomfrukastet" med granaten. With fortalte ham at det tok fire sekunder fra lunten ble tent til eksplosjonen ville inntreffe. Stenersen nikket, beordret alle til å søke dekning bak en stor stein, tente lunten og begynte rolig å telle med et sekunds mellomrom: --En....to....

With kunne ikke styre nysgjerrigheten sin og stakk hodet fram. På "tre" la Stenersen like rolig fra seg granaten, dukket inn bak steinen, og på nøyaktig "fire" smalt det. Granaten hadde bestått prøven, og ble innen kort tid satt i produksjon. Men With var helt skjelven over Stenersens mageis - han hadde jo bare konstruert granaten, ikke tennsatsen, og den siste våget han derfor ikke uten videre å stole på....

Denne dagen fikk Bror With oppnavnet som skulle gjøre ham til en av de store Milorg-legendene: "Granat-Larsen".

Under det samme kurset fikk deltakerne også anledning til å studere en britisk Stengun maskinpistol. With ble ikke utpreget imponert over utførelsen, og kommenterte at "slikt simpelt rørleggerarbeid må kunne lages her i landet også"!

With hadde laget egne skytevåpen hjemme siden han kom i slyngelalderen, og var ikke i tvil om at han kunne framstille Stengun-kopier. Problemet var å få til det riflede løpet. Der kom Withs gode venn Thorleif Nyegaard, som hadde vært konkurransevåpensmed, inn i bildet. Nyegaard konstruerte på kort tid en riflemaskin til formålet, og With slo seg til i en dekkleilighet i Bygdøy Allé for å konstruere selve våpenet. Det var sikkerhetsmessig viktig at tegningene ikke skulle være lette å identifisere som våpendeler, og de ble derfor utført i feil format og i spesielle vinkler. Selve avtrekkerbøylen fikk f.eks. arbeidsbetegnelsen "krok til do-dør"!

Til fabrikasjonen brukte With kontakter han kunne stole på fra mc-miljøet og håndverksbedriftene til "Rottefella". Rundt 60 personer fordelt på 23 verksteder var snart i full sving. Mange av dem ante ikke selv hva de framstilte, mens de mer innvidde fikk instrukser om hva de skulle svare hvis de ble utsatt for nærgående spørsmål.

En slik innviet jobbet på Elektrisk Bureau, og fikk en dag spørsmål av firmaets nazistiske direktør om hva i all verden han sto og lagde. Svaret var "sperrehaker til grammofoner". De vanskeligste delene, mitraljøseløpene, ble laget parallelt med forstillingsdeler til Renault lastebiler og pakket i separate kasser mens de tyske vaktene ikke ante hva som foregikk.

Monteringen av maskinpistolene foregikk i et hemmelig rom hos Levahns Mekaniske Verksted på Kampen, hvor også prøveskytingen ble utført i kjelleren.

19.november 1943 ble verkstedet sprengt av en kommunistisk motstandsgruppe som ikke var informert om at det foregikk Milorg-aktiviteter i huset. Bygget fikk uheldigvis en stor revne på tvers av det hemmelige produksjonsrommet. Tyske soldater strømmet til, sperret av området og kikket opp på revnen i veggen der mer eller mindre ferdige maskinpistoler pekte ut i løse luften.

Fabrikkdirektør Anders Wiig var hjemme da han fikk beskjed om aksjonen, men holdt hodet kaldt. Han kjørte til Kampen så fort som knottgeneratoren maktet, rygget bilen inn mot bygningen og steg ut. Så startet han showet sitt ved først å skjelle ut de fordømte sabotørene, dernest å be tyskerne å trekke seg tilbake så de ikke skulle få resten av bygningen i hodet. Etterpå fylte han bilen med stenguns som han hentet både fra bakken og fra det ikke lenger så hemmelige rommet. Da soldatene naturlig nok spurte hva dette skulle bety, svarte Wiig bryskt at våpnene var en hastebestilling til Wehrmachts overkommando i Nord-Norge, hvoretter de grønnkledte slo hælene sammen og begynte å hjelpe ham med sjauingen.

Hele lasset ble selvsagt umiddelbart kjørt til et annet skjulested, og etter kort tid ble et rom hos Rapp Motorfabrikk på Rodeløkka innredet til nytt produksjonslokale. Der sto seks mann og fremstilte 20 våpen hver natt. With besørget selv distribusjonen fra fabrikken til "gutta på skauen".

Til slutt var With selv så høyt oppe i Milorg-organisasjonen at han ble innkalt til et hemmelig møte med "en meget betydningsfull person". Vedkommende dukket ikke opp - det viste seg senere at personen han skulle ha møtt var With selv, men under et annet dekknavn!

Det var også i 1943 at hjemmefronten igangsatte planer om en aksjon for å sprenge bensinlageret på Sjursøya i Oslofjorden. Andreas B. Wessel ble informert om planen, og fikk utstedt falske bensinrekvisisjoner. Den lille F8-lastebilen ble brukt til å frakte 12-15 fat bensin til Tanum gård. Bensinen skulle hamstres i potetkjelleren, som var en av Hjemmefrontens mange depoter i tilfelle det skulle komme til trefninger ved en eventuell fredsslutning.

--Selv om bilen bare hadde plass til to fat ad gangen på planet, slet den fælt for å komme opp bakkene på og rundt Tanum, husker Wessel-brødrene. Andreas jr. tilføyer: --Det fantes en kran på bilen som man kunne svitsje over mellom bensin- og vedgassdrift. Vi hadde heldigvis tilgang på litt bensin. Uten den hadde DKW-

en aldri klart å ta seg opp Tanumbakkene når den hadde antydning til last på planet.

Christopher Wessel forteller videre:

--Jeg var med på et par vendinger til og fra Sjursøya, og kan huske flere andre som også hentet bensin den dagen. Vi sto i kø med bilene foran utleveringen. Om natten kunne vi fra Tanum se flammene fra Sjursøya når det smalt, og dagen etter sto det i avisene at "så og så mange tusen liter drivstoff til norske fiskere og til transport for det norske folk hadde blitt tilintetgjort". Fars kommentar var: --Ja, det var før vi hentet det!

Da tyskerne stengte Universitetet 1.desember 1943 og begynte å foreta massearrestasjoner av studentene, gikk trykkingen av falske ID-papirer i hos Bror With i Villa Haugen for full kapasitet.

Krigen til tross; motorblader utkom fortsatt. Enkelte pressemeldinger likeså, og fra "Motorliv" nr.11 1942 har vi sakset dette:

"D.K.W. har bragt et interessant lite elektrisitetsverk på markedet. Det har en ensylindret 0,9 HK motor, veier 23,7 kg. og leverer ca. 350 watt med 12 volt spenning. Motor og generator er sterkt sammenbygd. Dets dimensjoner er 350X225X520 mm. (S. M. T. 39/42)".

Så innholdet i disse bladene var syltynne greier, og intervallene var lange. Neste antydning til DKW-omtale kom først i april 1945, hvor det ble referert til "Autocar"s forslag om standardisering av støtfangere til personbiler etter krigen, selv om "det er naturligvis ikke meningen at f.eks. en Rolls-Royce og en DKW skal ha støtfanger av nøyaktig samme slag".....

1943 ble 1944. Krigen begynte å gå den riktige veien for de allierte. Men motstandsarbeidet i de tyskokkuperte landene ble ikke på noen måte mindre farlig av den grunn. En gang ble et helt lastebillass med stenguns nesten oppdaget, da det var kontroll ut mot Lommedalen der våpnene skulle prøveskytes. Etter denne episoden valgte With å prøveskyte enhetene innenfor byens grenser.

Til dels ble skytingen utført i nærheten av fabrikken på Rodeløkka, i ly av lyddempende kasser. Kruttrøyk og slam ble fjernet med støvsuger. Et annet prøvefelt var en kjeller i Langoddveien på Snarøya, der husets høygravide frue sto vakt.

En kveld kom fruen løpende ned i kjelleren og ropte at tyskerne var i ferd med å omringe huset. I samme øyeblikk så skytegjengen tyskernes støvler utenfor vinduet. I all hast ble noen våpen kastet inn i feierluken, mens andre fikk en vedstabel over seg. Likevel var de fleste maskinpistolene synlige da tyskerne trampet inn på verandaen. Men i neste øyeblikk var de vekk – det viste seg senere at villaen lå midt i et område som tyskerne hadde valgt ut til øvelser i nærkamp.

Den aller dristigste prøveskytingen fant sted utendørs, på Vår Frelsers Gravlund midt i Oslo Sentrum. For With fant ut at når de gamle blåtrikkene med tilhenger bremset nedover Ullevålsveien, skrek de så voldsomt at skuddsalvene druknet i bråket...

With distribuerte våpnene sine ved å oppbevare dem i deler oppi to tasker på sykkelen sin, som han trillet på fortauet. Stort sett gikk transporten udramatisk. Inntil den dagen en tysk soldat kom småløpende og vinkende mot ham ved den bratte Norabakken. Men så viste det seg at tyskeren bare ville hjelpe ham å skyve den tunge sykkelen opp!

En dag i slutten av 1944 registrerte Bror With at han ble skygget av en utkledd kvinne med barnevogn. Han satte sykkelen fra seg utenfor mottakeren, Sigmund Ruuds sportsforretning i Kirkeveien, huket taskene av og gikk inn i butikken. Der fortsatte han tvers gjennom lokalet og ut bakdøren. I bakgården skjulte han veskene under noe skrot, før han kom seg ut porten på motsatt side og fikk ringt en Milorg-kontakt. Motstandsgruppen rakk akkurat å fjerne veskene før tyskerne slo til med storrazzia mot butikken.

Nå forsto With at det begynte å brenne under hans egne ben. Og allerede samme kveld så han at den samme "kvinnen med barnevogn" sto utenfor dekkleiligheten hans i Elisenbergveien. Han kom seg unna igjen, men måtte stadig skifte oppholdssted, og til slutt våget han ikke annet enn å sove utendørs under et granlegg ved akebakken Korketrekkeren. Men nå var vinteren under full oppseiling, og i desember 1944 stakk With over til Sverige.

Withs stengun-eventyr var over. Men han hadde rukket å få produsert 800 maskinpistoler, 4000 magasiner og 1500 ladeapparater. Og de var bedre enn originale stenguns – ved å brotsje kammeret dypere fikk With tomhylsene til å fyke fortere ut, hvilket økte skuddtakten fra 550 til rundt 850 avfyringer i minuttet.

Under Sverige-oppholdet befant With seg mye i Stockholm, hvorfra han smuglet våpen til Oslo i lokomotivenes kjølebokser. Samtidig fant han det nødvendig å finne opp en våpenavfettingsmaskin etter honningslyngeprinsippet, som han tok verdenspatent på. Etter krigen mottok With 19.500 dollars, eller nærmere en million kroner etter dagens verdi, fra USAs ambassade i Oslo for denne oppfinnelsen.

With var også ofte på Brøderna Källströms Fabrik, som var produsenten av Silva-kompassene (og Rottefella-bindinger på lisens). På fabrikken eksperimenterte han med en ny oppfinnelse: En type konvolutter som eksploderte når de ble åpnet på feil måte. Det ble aldri noen undergrunnsproduksjon av slike konvolutter, men forsøkene medførte en rekke detonasjoner inne på fabrikken som det gikk gjetord om i flere tiår etterpå. Visstnok ble ingen noen gang skadet.

Helt mot slutten av krigen begynte Andreas B. Wessel å klargjøre noen av de skjulte kjøretøyene i tilfelle hjemmefronten skulle få bruk for dem. --Riktignok kunne de ikke dras fram i dagslys, men de ble plassert slik at de var tilgjengelige på et øyeblikks varsel. Lillebror Henrik som da var 7 år gammel, fikk for eksempel en 98-kubikker oppbevart på gutterommet, forteller Christopher Wessel.

Ved månedsskiftet april/mai 1945 var Wessel syk og sengeliggende. --7. mai kom hjemmefronten til Tanum for å låne bil, forteller Andreas jr. --Far sto opp og sa de kunne ta den lille F8-lastebilen, så jeg gikk ned i potetkjelleren for å tanke den på den vanlige måten: stikke en slange ned i bensinfatet og suge opp innholdet. Dagen etter kom fredserklæringen.

Helt fram til sommeren 1953 var den trofaste, lille pritsch'en i bruk, bl.a. av Christopher Wessel, som under sin militærtjeneste pendlet mellom Hønefoss og Helgeåndsmoen med den. Så ble den solgt til en snekker på Snarøya. I dag er bilen ikke bare en av perlene i Harald A. Møllers bilkolleksjon, men kanskje firmaets aller viktigste trofé fra krigen.

Andreas B. Wessel kom seg gjennom krigen med både æren, moralen, godset, kapitalen og mulighetene til gjenoppstart i behold. Mot slutten av krigen dyrket han også tobakk i samarbeid med Tiedemans Tobaksfabrik (Pritsch'en ble benyttet til å frakte tobakkblader også, vet Christopher Wessel å fortelle).

Bror With kom ut av krigen som en levende legende, og er i dag den eneste person som er representert ved hele tre norske historiske samlinger, nemlig Skimuseet i Holmenkollen, Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdøy og Hjemmefrontmuseet på Akershus Festning.

DKW-registreringen på biler i 1945 så slik ut:

	ny person.	brukt pers.	ny last	brukt. last
jan/feb				
mars/apr				
mai/jun		3		
juli				
august		4		
september		5		2
oktober	1	9		
november		10	2	5
desember	1	3		3
Totalt	**2**	**34**	**2**	**10**

Ikke dårlige tall, men så hadde det også sammenheng med at da freden endelig kom, hadde With & Wessel hundrevis av ubrukte, om enn langtidslagrede kjøretøyer å tilby. Alle kjøretøyene hørte til de prisgunstige og dermed de mest attraktive prisklassene, og for firmaet representerte de så godt som ren nettofortjeneste. With & Wessel kunne dermed markedstilpasse utsalgsprisene optimalt, slik at de nok en gang fikk en pangstart på bil- og mc-markedet.

Brødrene Andreas jr. og Christopher Wessel hadde ved fredsslutningen begynt å nærme seg mopedalderen. Christopher kan huske at faren som belønning for en eksamen lot ham få velge mellom en lagret motorsykkel på enten 250, 350 eller 500 ccm. –Naturligvis valgte jeg en stor NZ 500, en 39-modell som var en av ytterst få her i landet., men først i 1950 kunne jeg som 18-åring kjøre den på offentlige veier for første gang, sier Christopher Wessel som den dag i dag kjører tung mc.

Andreas jr. fikk i 1945 besøk av fetteren Petter Wessel fra USA, som gikk på skole i Norge fram til sommeren 1946. Da dro de to guttene Sør-Norge rundt på hver sin DKW 98-kubikker. 14 dager inkludert stopp hos familie og kjente brukte de nedover Sørlandet, opp Hardanger til Sogn og nedover igjen – en ordentlig guttetur som sikkert ikke var noen spøk for lettvekterne.
Men her foregriper vi historiens gang – vi kommer tilbake til fredsårene i neste bolk.

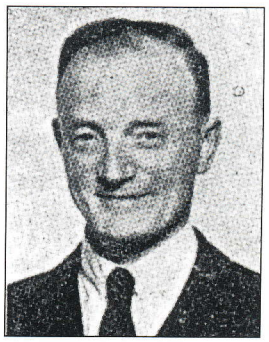
T I V

Takk til Jon Winding-Sørensen, Ole With samt Andreas jr. og Christopher Wessel for alle bidrag til denne artikkelen. Det meste materialet om Bror With er hentet fra Stein Kagges bok "Bror With – et sant eventyr".

Direktør C. Paaske, formann.

Ing. Andreas B. Wessel.

Disponent Møller.



AUTOMOBILIMPORTØRENES FORENINGS NUVÆRENDE STYRE.