



TRACTION NORVÈGE har som sitt interesseområde Citroën Traction Avant type 7, 11 og 15 SIX produsert mellom 1934 og 1957. Klubben søker å oppspore, restaurere, bevare og holde i drift biler av denne typen samt å sikre tilgangen på deler til fornuftige priser til klubbens medlemmer.

President

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 971 22 481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Visepresident

Ove Garen
Brendsrudtoppen 21, 1385 ASKER
Tlf.: 910 00 544
E-post: ove.garen@dnvgl.com

Sekretær

Helge Guldberg
Lidarende 8, 3482 Tofte
Tlf.: 32 79 40 82 / 916 98691
E-post: hguldbe@online.no

Regnskap, materialforvalter

Arve Gaupset
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet
Tlf.: 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

Styremedlem

Gudmunn Sørensen
Høymyrmarka 189, 1391 Vollen
Tlf.: 930 07 947
E-post: gudmunns@gmail.com

Delelagersjef

Knut Larsen
Østagsløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut-larsen@vikenfiber.no

Redaktør

Geirmund Jor
Øvre Lunden 7, 0598 Oslo
Tlf.: 41 64 82 63
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Klubben har også en Forsikringskomité som bistår medlemmene i forbindelse med LMK-forsikring.

Forsikringskomité

Knut Larsen
Østagsløttvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
E-post: knut-larsen@vikenfiber.no

Nils Skarland

Akersbakken 3 0172 OSLO
Tlf.: 938 57 892
E-post: puuliima@gmail.com

STYRET

Klubben drives av et styre som består av 7 medlemmer. Styret jobber med den daglige driften av klubben, økonomi, medlemsaktiviteter, informasjonsarbeid og andre saker som er aktuelle for medlemmene og deres biler. I tillegg yter enkeltmedlemmer en viktig innsats for klubben gjennom konkrete prosjektoppgaver, råd og informasjon, innlegg i klubbbladet etc.

Klubbens delelager er rikholdig og inneholder både nye og brukte deler til fordelaktige priser. Knut Larsen har svært god oversikt. Knut er en travel mann og tar imot bestillinger på 67 90 08 17 eller epost: Knut-larsen@vikenfiber.no

Delelageret er komplettert med masse nye deler. Siden kronekursen er svak for tiden, må det påregnes at prisene på nye deler er litt høyere.

For å redusere arbeidet og mulighetene for feil ber Knut om at: Du alltid oppgir biltype og årsmodell: F.eks.: 11 N 1952 (ny type). Oppgi antall av delen og postadressen din. (deler kan ikke sendes med e-post). Bestillingen samles mest mulig. Bruk gjerne prislstens betegnelser på delen (delenummer er sjelden nødvendig). Knut er glad for bestillinger på e-post, ta gjerne en telefon om du er usikker på noe.

Bruk bruktdelageret:

Tractionklubbens store lager av brukte deler befinner seg i Dalsbygda ved Røros. Nå etterlyser Sverre Robert Stenseth brukere av alle delene. Bruktlageret er et eldorado for alle som pusser opp eller bygger om bilene sine. På lageret ligger et ganske stort antall dører, skjermer, pansere og andre karosserideler. Sverre Robert har også motordeler som for eksempel motorblokker, girkasser osv. Er det noe du mangler, ta kontakt, så sjekker han om han kan hjelpe.

"Nye dører"

Sverre Robert tilbyr seg å sveis opp dører hvis det skulle være interesse for det. Hvis det skulle være behov for det, er det fortsatt noen girkasser hos Sverre Robert han kan renovere for dere. Kontakt Sverre Robert: tlf. 929 57 765 eller: sverre.robert.stenseth@roros.net

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 901 21 658

E-post: agaupse@online.no

OBS: Har du spesialverktøy som tilhører klubben i garasjen eller kjelleren? Da må du sende det tilbake til Arve med en gang. Det er flere som har behov for det!!

CITROPHILE: Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med Geirmund Jor på: geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 416 48 263.

Se HJEMMESIDEN:

www.traction-norvege.no

der du finner mer informasjon, bilder, annonser og annen informasjon og tips.

Thor Olav Sørensen er web-redaktør.

Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden kan du ta kontakt med Thor Olav, helst på epost: thorolavs@outlook.com. Du når ham også på telefon + 47 905 99 774 utenom vanlig arbeidstid.

KLUBBMØTER: Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

SM/DS/Traction-forumet:

Har du et teknisk spørsmål du vil diskutere, dele med andre eller få svar på kan du klikke deg inn på diskusjonsforumet for Citroënister på <http://www.selbeikk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi> eller via en lenke på <http://tn.lmk.no> og www.citrophile.no. På "Traction-forumet" kan vi spørre hverandre til råds, motta råd og dermed skape en felles kilde til informasjon og kunnskap. Dette er et tiltak som mange klubber har satt i gang og som er blitt viktige bindeledd for mange. Problemet med en-til-en-kontakt er at den blir mellom de som har kontakten og gjenbruksverdien kan være begrenset. Ved å legge ut spørsmål og løsninger på forumet kan mange få glede av kunnskapen slik at vi på sikt vil til en viss grad kunne bidra til den kunnskapsoverføringen som trengs for at vi fortsatt skal kunne være rimelig selvhjulpne i teknisk sammenheng.

ANNONSER KJØP/SALG:

Medlemmene kan avvertere gratis i Citroophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke <http://tn.lmk.no> eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte e-postadresse og ber alle som har e-postadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send e-postadressen din til: hguldbe@online.no

LEDER Sommertreff og sikkerhet

Aldri har et sommertreff i min tid i Traction Norvège hatt et bedre innhold enn treffet på Hadeland. Besøket på Eidsvoll og omvisningen med ypperlige guider fikk i alle fall meg til å tenke over vårt lands historie en gang til. Det var flott å få repetert utfallet av Napoleonskrigene med Danmark og Sverige på hver sin side av fronten og at den tapende part Danmark måtte avgi Norge som et krigsbytte for Sverige. Dette var storpolitikk og et spill om makt og posisjoner.

Det er med ydmykhet jeg «opplevde» Eidsvollsmennene i omgivelsene hvor grunnloven ble meislet ut. Disse 112 mennene under ledelse av Cristian Magnus

Falsen laget den gang Europas mest liberale grunnlov etter inspirasjon fra den Franske revolusjonen og USA's uavhengighetserklæring.

Vi har mye å være takknemlig for. Fri valg, organisasjonsfrihet, trykkefrihet og religionsfrihet for å nevne noe. Dette er en arv det er verdt å ta vare på. Aldri mer jødeparagrafer og aldri mer 1940.

Takk til treffkomiteen som laget programmet. Takk til hotellet for utsøkte måltider og takk til høytrykket som enda en gang sørget for flott vær på nok et landstreff!

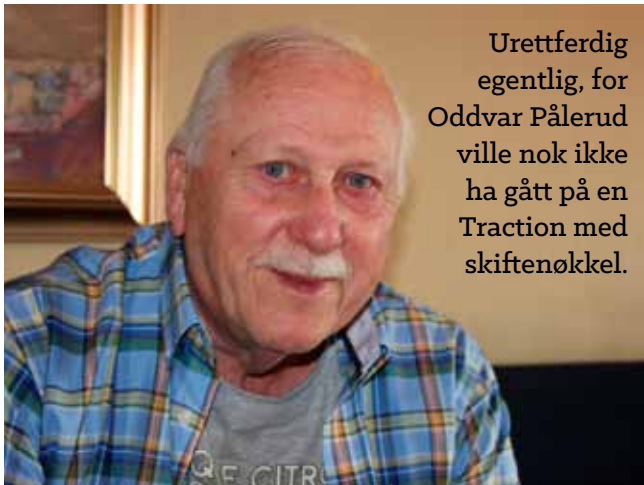
En liten påminnelse til slutt. De fleste av oss har fått med seg den tragiske ulykken som skjedde ved Gaustatoppen i høst da fem



personer i en amerikansk veteranbil omkom. Årsaken er når dette skrives ikke fastslått, men mye tyder på at det var en bremsefeil. Jeg vil oppfordre medlemmene av Traction Norvège til å se over bremsesystemet og sjekke alle koblinger på bilene våre. Det kan være en billig livsforsikring. Vi har ingen å miste. Hold avstand og god høst!

Ottar Kaasa

Legger skiftenøkkelen på hylla



Urettferdig egentlig, for Oddvar Pålerud ville nok ikke ha gått på en Traction med skiftenøkkel.

Mannen som kan forme metall som vi andre former plastelina trapper ned og vil selge ut deler.

– Tja, det er jo noen deler og litt annet plukk i hylene mine. Jeg tenker kanskje at andre kan ha nytte av dem, sier en uvanlig beskjeden Oddvar. Det handler mest om motor- og girkassedeler, men «alle» vet at det ligger uendelig mye rart i Oddvars mange gjemmesteder i Hokksund.

Han forteller at han har en del karosserideler, bremsedeler, noen dører, og masse elektriske deler. Ja, forresten, Oddvar kommer på at han har en 46 sport stående. Den skal også selges. Bilen er bra for rust, sier han og legger til at bilen har alle papirer. Her er det bare å sette i gang for rette vedkommende, men han har ikke tenkt å gi seg helt.

– Det er fortsatt moro å bygge om til fire gir og ID-motor, sier han. Oddvar har en egen patent som fungerer utmerket. Det kan redaktøren skrive under på. Det står en tre-fire i kø på det, forteller han.

– Ja, han har jo laga seg et eget verktøy for bytte av silent-blokker. Det er bare å komme, så blir det en ordning på det, forteller Oddvar. Men, legger han til, du må jobbe sjøl. Grunnen til at han gir seg er at det blir for tungt. Verkende ledd gjør at moroa blir litt mindre. Oddvar kan nås på oddvarpaa@online.no eller tlf. 941 75 950.

Citroën type U23

TEKST & FOTO:
OTTAR KAASA



Langt inne i skogene i det indre av Telemark kom Citrophiles medarbeidere over denne gamle Citroën U23 lastebilen. Bortgjemt i en gammel garasje var den stuert bort rundt 1970 i følge eieren. Garasjen var av det luftige slaget så bilen så hel og fin ut med alle deler tilsynelatende intakt.

Kilometertelleren står på kun 2 kilometer(!) og nøkkelen står i, klar til start!

Historien til bilen er ifølge Helge Gulberg og div. informasjon på nett kanskje som følger:

Chassisnummer viser at bilen er produsert i 1939/40. I 1939 var det forsiktig sagt uro i Europa. Da Tyskland invaderte Frankrike hadde den franske arme fått overlevert 12 000 stk type U23 på mindre enn ti måneder fra Citroënfabrikken. Etter Frankrikes kapitulasjon i juni 1940 ble 6 000 av disse bilene beslaglagt av den tyske hæren og spredd utover på alle fronter.

Kanskje dette er en av disse okkupasjonsbilene som etter 1945 ble kjøpt av private og fortsatte sin tjeneste i det sivile Norge. Det ser også ut til at bilen er overmalt med en annen grønnfarge enn originalen under!

Til orientering: Bilen er ikke til salgs. Den skal etter eierens utsagn pusses opp av familien. Vi håper en gang å se dette flotte eksemplaret med den spesielle historien på veggen og på treff. ■



Karosseriet er pent med kalesjen oppe eller nede. Harmoniske linjer fra alle vinkler. Frontruta kan legges helt ned forover, men da blåser det forferdelig. Det er ikke helt vann- og vindtett rundt vinduer.

ELEKTRISKE PROBLEMER

Etter å ha kjørt Ford A med 6 volt i 14 år bestemte jeg meg for at jeg heretter skal ha mer enn to svake lampebluss å kjøre etter i mørket. Den siste nye bruksbilen jeg kjøpte har xenonlys. Det er første gangen jeg har kjørt bil i mørket og min egen bil ikke har kastet skygge hvis det har kommet en bil bak. En ny og artig opplevelse som bygger opp selvfølelsen.

Det blir nok ikke like bra på en Traction uansett hva man gjør, allikevel kan store forbedringer gjøres med enkle midler. Det ble derfor bestemt tidlig at jeg ville konvertere bilen til 12 volt.

Det ble bestilt en Dynator, som er et dynamohus ombygd til en 12 volt vekselstrømsgenerator. De som ikke vet om det vil altså ikke se endringen. Ellers ble følgende endringer gjort:

- 1: Helt nytt ledningsnett;
- 2: Lysreleer under dashbordet for å gi sterkere lys.
- 3: Utskifting av alle lypærer.
- 4: Ombygging av bensinmåler.
- 5: Sikringsboks med åtte sikringer. Originalt var det ingen.
- 6: Skifte av blinklysrelé.
- 7: Den gamle 6 volt startermotoren er brukt og virker, men det anbefales å finne en 12 volt. Jeg leter fortsatt etter det. Med for høy spenning slår den litt hardt inn, og det kan gi skader til svinghjul eller bendix.

Selve ledningsnettet ble bestilt fra en spesialist. Han hadde merket ca. en tredel av ledningene, og flere av de som var der falt av under transporten. Han leverte også med et koblingsskjema som var uleselig og ufullstendig. Det ble med andre ord en del detektivarbeide med å finne ut av



Høyre forhjul fra forsiden med ny drivaksel, lærmansjetter og helt nye støtdempere som ble skifta rund baut

alle ledningene. Opprinnelig var det ikke retningsvisere og sikringer, og jeg hadde bestilt ekstra ledninger for elektrisk bensinpumpe og sigarettenner for å kunne bruke GPS (eller du kan sette inn en adapter med USB-kabel).

Men siden bensinpumpen kunne overhales og har manuell pumpefunksjon, bestemte jeg meg for å beholde den allikevel. Da kan bensinen pumpes frem etter lang lagringstid, og den starter umiddelbart.

Løsningen ble å lage et eget ledningsskjema. Etter et par må-neders jobb hadde jeg både lys, blinklys, bremse-lys og dashbord-lys. Lade ville imidlertid ikke dynamoen, eller retttere sagt vekselstrømsgeneratoren.

Originalt var det heller ingen varsel-

lampe for tenningen. Jeg bestilte lampe og monterte en slik. Han som laget ledningsnettet hadde heller ikke lagt opp ledning for dette. Her måtte jeg søke profesjonell hjelp hos en bilelektriker. Han søkte lenge, helt til jeg dro ut varsellyset for tenningen og viste det til ham. Da gikk det opp et lys for ham selv om lampen hadde konka ut og slokna: «DET ER JO ET LED-LYS!» utbrøt han. Det hadde ikke jeg tenkt over. LED-lyset har jo meget liten motstand. Jeg skiftet ut lampen med en vanlig liten lypære, og da var ladingen i orden. Vekselstrømsdynamoen er avhengig av en viss motstand i varsellampen for å gi lading. Lampen slukker når ladingen begynner og det kommer strøm fra to sider.

Det ble en glad dag, for jeg hadde søkt lenge for å finne feilen. Man lærer så lenge man gjør noe (feil)!



På grunn av brann hos salmakeren måtte det lages helt nye dørpaneler, men setene ble bevart.



Instrumenter og annet måtte bygges om til 12 volt. Dashbordet ble supplert med en oljetrykkmåler, sigarett-tenner for å bruke GPS, og varsellampe for lading. Det er ingen lampe eller termometer for vanntemp, men det skal bygges inn senere. Girspaken fra dashbordet (kuhale, på fransk folkemunne) krever tilvenning, men etter hvert fungerer den meget bra.

Det ble laget et «tonneau cover». Meget praktisk ved parkering i solen, men ikke noe for regnfulle netter.



Vi ser her den nye Dynatoren som har utseende som den gamle 6 V dynamoen, men er en 12 vekselstrøms-generator, fin og dyr (ca 8000 kr. En som ser moderne ut får du fra ca. 2000 kr.) Vi ser også fallforgasseren på «perfo»-motoren og det moderne luftfilteret.



MOTOR OG GIR INN

Som dere har skjønnet var drivenheten heist inn igjen på dette stadiet. Og jeg kunne begynne å montere alt av gir, tenning og vaiere og etter hvert starte motoren. Den første turen gikk til salmakeren for ferdiggjøring av kalesje, tonneaucover, innvendige dører og tepper. Jeg snakket med salmakeren i november og spurte om jeg skulle levere bilen før jul.

«Vent til i januar» sa han, «jeg har en del å gjøre før jul». Jeg leverte da bare teppe-restene og innvendige dørpaneler og en del dokumentasjon på hvordan det skulle se ut.

Den 2. januar brant verkstedet hans ned. Det gikk med flere biler og seter og det jeg hadde levert av interiørdeler og dokumentasjon. Bilen hadde kun en vanlig restaureringsforsikring som tilsvarte under halvparten av bilens verdi, så jeg hadde griseflaks.

Jeg leverte bilen i mars da han var i sving igjen i andre lokaler. Han måtte da lage alt av interiør-deler til panelene på nytt, men de gamle setene som var i hel rød skai var i bilen og ble brukt. Jeg greide bare nesten å matche farge og struktur. Bilen ble ferdig i slutten av april.

Den aller første turen avslørte at det var noe knirking i forstillingen. Forhjulslagrene ble trukket til på nytt. Etter neste tur, hvor det også var en del ulyder, stoppet bilen 1 km fra hjemmet. Motoren gikk rundt, men

ikke hjulene. Heldigvis var det bare nedoverbakke tilbake. Det viste seg ved demontering at en halvmånekile i den ene drivakselen hadde delt seg i to. Etter søking fant jeg feilen. Ifølge delekatalogen skulle mutterne på drivakslene monteres uten skiver. De gamle mutterne var en med venstregjenger og en med høyre, som var vanlig før. De hadde også frest en fordypning som var ca. 2 mm bred og 2 mm dyp. Dette fordi gjengene mot bremsetrommelen ikke gikk helt inn. For å feste tromlene mot drivakslene tilstrekkelig hardt, måtte de trykke direkte mot tromlene forbi gjengene. Med fressporet strakk mutteren seg altså lenger inn enn gjengene og hardt mot trommelen.

De nye mutterene var begge med høyregjenger, og de hadde ikke det freste sporet. Det ble da laget nye skiver med frest spor, og alt ble montert på nytt med 30 mkg og den 2 m langskaftede nøkkelen. Etter en kjøretur og en ytterligere tilstramming er alle lyder borte, og aksler og tromler sitter som de skal. Fordi de skal monteres med splint og ettertrekkes, kan det ikke brukes loctite.

En annen halvmånekile på girskifteme-kanismen knakk også, men det var raskt ordnet opp i.

EPILOG

Men har Tractionen svart til forventningene? Er jeg fornøyd med bilen? Jeg liker lange turer med gamle biler, men at bilen har

nogenlunde fartsressurser og ligger godt på veien har alt å si.

Den store ildprøven ble gjort i det store utland med en tur Korsika rundt. Alle de andre deltagerne på turen kjørte sportsbiler fra 50–60-tallet. MGB, Triumph TR og liknende. Vi hang godt med. I enkelte oppoverbakker savnet vi 4-trinns girkasse, ellers gikk det helt fint. Bilen er bemerkelsesverdigg lett på rattet til å være en forhjulsdriven bil med radialdekk. Den vingler ikke og den virker ikke veldig understyrt. Den kan holde 90–95 km/t på motorveier og den bruker bare en liter på mila. Jeg liker det. Jeg er ikke så glad i biler som veier flere tonn. Kalesjen er mer tidkrevende å ta opp enn italienske kabrioletter, men ikke verre enn de engelske hvor du er ferdig med bygging av kalesjen når vannet står nesten opp til terskelen i fotrommet.

Tractionen er en gammel bil, men lysår foran enkelte samtidige konstruksjoner. Jeg tror jeg kan leve lenge med denne bilen. Den har sjarme og personlighet, og jeg liker linjene.

Det er tydeligvis ikke bare jeg som liker bilen. Den er en skikkelig publikumsfrier overalt hvor jeg stopper. Cabrioleten ble forøvrig tegnet av Jean Daninos tidlig i hans karriere da han arbeidet for Citroën. Han gikk senere ut og grunnla Facel Vega, sportsbiler han selv tegnet, og de var jo heller ikke stygge!



Morgenstemning
på Hadeland

Sjarmtrollet

Sommertreff i «Provence»

Naturen spilte på lag med treffkomiteen under årets sommertreff i Traction Norvège. Sola strålte da vi trengte det, og når alle var opptatte med annet, kom regnet.

AV
GEIRMUND JOR

Hadeland hotell vartet opp med deilig buffet etter at de i alt 38 bilene hadde kommet seg fram. Eller for å være enda litt mer nøyaktig, alle deltakerne hadde kommet seg fram, men ikke alle i Traction. Både Jan-Olof Gustafsson og Mogens Bisgaard kom i sivil bil. Mogens hadde hatt brann i motorrommet på sin bil, bare dager før start, og Jan-Olof og kona hadde heller ikke fått liv i sin bil, men etter at de kom hjem skulle det vise seg at det var snakk om en bagatell, en defekt coil.

Om det egentlig var noe plaster på såret, vites ikke, men Mogens fikk årets uflaks-pris.

Treffkomiteen, som bestod av Knut Lasen, Ellen Holm, Terje Lund og Lisbeth Nybakke, hadde alt på stell og hadde laget et ganske tett program, men det ble likevel nok tid til både å sparke litt i dekk og innkjøp av deler. Fuktige netter (ikke vin, men regn) gjorde sitt til at flere av bilene ikke var veldig lystne på å komme seg «opp om morran» for å sitere en tidligere statsråd.

Nok om det, konvoien kom av gårde til avtalt tidspunkt, og selv om det ble litt «strek i laget» på vei til Eidsvoll kom alle fram i tide. Klubbens faste fotograf Eirik Holm fikk tatt både gruppebilde og bilder

av hver enkelt kortesje. Selve besøket i Eidsvollsbygningen er omtalt i egen reportasje.

Både familien Ruud, familien Pålerud og familien Magnussen stilte med flere generasjoner og det var vel få som ikke ble sjarmert av treffets yngste, Ida Ruud.

Vel tilbake på hotellet var det tid for årsmøte. Hele styret ble gjenvalgt, uten motkandidater. Det som skapte mest debatt på selve møtet var medlemstallet, som er på

vei ned. Mens vi ved inngangen til 2017 var 163 medlemmer var vi kun 143 ved årets slutt. Det er en for stor nedgang for en liten klubb. Det ble diskutert hva vi kunne finne på for å øke rekrutteringen. Vi må prøve å delta med bilene våre i flere sammenhenger, så biltyten blir mere kjent. Vi må jobbe for å holde bedre på de medlemmene vi har og vi må følge opp så godt vi kan når bilene skifter eier.



Klart for fotoseanse



Det skapte også bekymring at vi gikk med et driftsmessig underskudd i 2017. Hovedforklaringen på det er at det er investert i nye deler til delelageret. Disse utgjør selvsagt en verdi og er sånn sett ikke noe problem. Det har kostet litt å flytte delelageret til Lørenskog, men det gjør jobben enklere for delelagersjef Knut Larsen. Redusert medlemstall gir varig svekkede inntekter, og er et større problem. Alt i alt er klubben aktiv, med gode arrangementer og har en sunn økonomi.

Årsmøtet vedtok at neste års sommertreff skulle legges til Trollhättan i Sverige. Vedtaket skapte sterke reaksjoner, særlig etter at årsmøtet var slutt. Spørsmålet om lokalisering av årsmøtet kom opp til ny behandling i styret, det er bestemt at også neste års treff blir i Norge, nærmere bestemt i Telemark i Skiensregionen.

Etter årsmøte var det tid for fest, hotellet overrasket med enda bedre mat enn ventet, treffkomiteen tok alle imot, og Eirik og Turid overrasket med kveldens kulturelle innslag, en kjærlighetssang som åpenbart var laget av Turid til hennes Eirik, akkompagnert av Vebjørn Ruud og Janne Olsson ble det et morsomt og fint innslag. Både treffkomiteen, den mest feminine delen, Ellen og Lisbeth, og presidenten selv tok ordet. Komiteen fikk sin fortjente ros, og president Ottar Kaasa var som vanlig poengtert og velformulert.

Da tilstrekkelige mengder vin var konsumert og mange nok skrøner fra bilturer i inn- og utland var fortalt, var det på tide å møte søndagen. For mange ble det med en tur innom Hadeland glassverk og sikkert også for noen, en tur til Kistefos, så var det hjemvei for oss alle.

Takk til alle som la arbeid i å lage et fint treff.



◀ Anders og Marianne Ruud

▲ Eirik og Turid

▼ Ny generasjon: Pålerud og Ruud



TRACTIONER ved demokratiets vugge



Foto: Eirik Holm

Både bileiere og passasjerer fikk en oppfriskning av hendelsene som ga oss en egen grunnlov og etter hvert et fritt Norge. Traction Norvège besøkte Eidsvollsbygningen under sommertreffet i august.

AV GEIRMUND JOR

Været var perfekt for biltur da vi rulla ut fra Hotell Hadeland i samlet flokk. Turen gikk gjennom et bølgende landskapet som Hadeland er så kjent for. Vi tok oss fra Gran over til Hurdal og kjørte langs vakre Hurdalssjøen før vi ankom Eidsvoll og Eidsvollsbygningen.

På Eidsvoll ble vi tatt imot av profesjonelle guider som ga oss et innblikk en hendelsene som ga oss grunnlov og til slutt et fritt og selvstendig Norge.

Guiden fortalte at Danmark var på den tapende siden i Napoleonskrigene. Etter det danske nederlaget ble det stilt krav om at Danmark måtte avstå Norge til den svenske kongen som krigsvederlag.

Denne avståelsen var ikke populær i Norge. Fra norsk side prøvde man å ta kontroll over egen skjebne. Derfor samlet prins Christian Frederik, som var øverstkommanderende i Norge, den norske eliten til Stormannsmøtet på Eidsvoll den 16. februar. Her ble det avtalt at Norge skulle erklæres som en selvstendig stat, fortalte Guiden. Fire dager senere, den 19. februar, sammenkalte Christian Frederik riksforsamlingen for å utforme en norsk grunnlov. Medlemmene i forsamlingen bestod tilsammen av 112 representanter.



På plass i Eidsvoll

Det var avgjørende å få grunnlov og kongevalg på plass før den svenske hæren kunne rykke nordover fra kontinentet og dermed sette makt bak Kiel-avtalen. Det ble antatt at den svenske kronprinsen Karl Johan kunne klare å komme frem med hæren sin før sommeren.

Forsamlingen delte seg inn i komiteer. Den viktigste var konstitusjonskomiteen bestående av 15 medlemmer, som fikk i oppdrag å utarbeide et endelig utkast til grunnloven. Det forelå på forhånd flere forslag til grunnlov, hvor utkastet til Christian Magnus Falsen og Johan Gunder Adler regnes som det viktigste. Den franske grunnloven var en viktig inspirasjonskilde. Det samme var den amerikanske uavhengighetserklæringen fra 1776.

Den 16. mai ble grunnloven enstemmig vedtatt, og den 17. mai ble den datert og



President i arbeid

underskrevet av presidentskapet. Grunnlovens hovedprinsipper var folkesuvereniteten, maktfordelingsprinsippet og borgerrettighetene.

Christian Frederik ble valgt til norsk konge, formelt sett enstemmig, men ikke uten en viss uenighet. Riksforsamlingen ble oppløst den 19. mai. Dagen etter var det endelig avskjed og oppbrudd, og de 112 representantene samlet seg i møtesalen, grep hverandre i hendene og ropte: «Enig og tro, til Dovre faller!»

Etter lunsj gikk turen tilbake til Gran og hotellet.

LØST OG FAST fra sekretæren:

Vi ønsker nytt medlem velkommen: Haymer Valenzuela fra Ytre Enebakk har kjøpt en 7C-36, (avskiltet i 1967) tidligere eid av Kjell Hagberg. Motor og gir snurrer, og bilen er flyttbar for egen maskin. Lykke til!

Bernt Chr. Bowitz har importert en 15SixH fra Danmark, delvis i bytte med Traction 11B-40 og en D-modell, en spennende og fin bil. Oddvar Pålerud har fått sin 11BL-51 på veien. Reg.nr. A-7546. Premiere med visning på sommertreffet, Dette har blitt en fin bil. Nå har sønnene overtatt Oddvars 15Six-49 og 11B-51.

Morten Haga fra Hokksund har også fått registrert sin 11BL-38.

Robert Myrene fra Oslo har kjøpt ex. Inge Eriksens svensk-importerte 11B-51. U-99999.

Vebjørn Ruuds 11B-50 er nå kommet til slutten av interiør-montasjen. Ryktet sier at bilen allerede er kjørt for egen maskin rundt kvartalet flere ganger. Dette blir en fin bil, som vi får se neste år. Det ser ut til at Vebjørns 11BL-38 blir i familien!

Helge Syftestad har pusset opp sin 11BL-50 (ex. Svein Olav Rønningen). Skiltene ble stjålet, og bilen fikk derfor nytt registreringsnummer H-1304.

Sekretærens 11BL-37 har reist til oppretting, sparkling og lakkering hos Sverre Robert Stenseth. Lakk er fjernet og bilen er på plass i Dalsbygda. Bilen står på lånte hjul, i påvente av de originale felgene, som må oppgraderes. Nye dekk er anskaffet. Sekretæren er fortsatt like optimistisk med hensyn til fremdrift. Nå blir det plass i garasjen til å overhale et par motorer og girkasser i vinter.

Midtnorsk Citroënklubbs høsttreff

Offisiell åpning av nytt verkstedbygg og lakkboks hos Sverre Robert Stenseth i forbindelse med Midtnorsk Citroën-klubbs høsttreff 8.-9. september.

Ca. 15 fremmøtte fra Horten til Trondheim, hvorav 7 tractionister (men bare en Traction). Møtet var også åpning av det nye verkstedet på 280m² og lakkboksbygget med lakkboks på 63m². Egen maskin-avdeling for platearbeid og dreining/fresing er avdelt fra det store rommet, og et stort delelager-loft. Dette ser lovende ut. Imponerende hva Sverre Robert har fått til på ett år, ved siden av jobber med bilrestaureringer.

Lokalene vil fort fylles opp med biler, ettersom ordre-reserven nå er på nesten 2 år.

4 tractioner står i kø for forskjellige oppdrag, og både CX, 2CV og D-modeller er allerede på plass i behandlingskø. I tillegg køen for Sverre Robert sine egne biler, 2CV, 2CV AK, Traction Familiale, D-modell Break, D-modell + CX for å nevne noen.

Elias Stenseth (eldstesønn) har allerede tatt fagprøve som bil-lakkerer, og skal straks i gang med oppretter-fagprøven. Da kan det bli litt hjelp å få også, selv om han har Ford Granada.



Slottstractioner

Både Terje Lund og Inge Walle har sendt oss bilder fra kongelige omgivelser. Om de er tatt samme sted framgår ikke, men Terje sin bil har vært i borggården på slottet.

Jeg hadde en litt artig sak siste lørdag med bilen min, skriver Terje. Jeg fikk tillatelse fra den militære sjefen på Akershus til å kjøre inn i Borggården på slottet. Det ble sagt at det vanligvis bare var Kongen som fikk denne type tillatelse, forteller han.

Bildene fra familien Walle er tatt enten på Akershus eller på slottet. Flotte omgivelser er det i alle fall.

