



**RALLY**  
**MONTE CARLO.**  
**50 ÅRS**  
**JUBILEUMSLÖP**  
**OVER**  
**TRONÅSEN.**



**29/8-1981**

## Litt om hva vår hobby er:

Det å drive med gamle kjøretøyer er en meget omfattende hobby. Først og fremst må man ha en glødende interesse for de gamle doninger, og man må ha pågangsmot. Det siste kommer ofte vel med når man skal prøve å få tak i et restaureringsobjekt. Det er ofte langvarige forhandlinger før en handel er avsluttet. Ofte erfarer man at folk tror den gamle bilen som står bak uthuset er verd en formue, og derfor forlanges det en astronomisk sum hvis noen kommer og vil handle. Vi har mange eksempler på at bilen da ofte blir stående og forfalle videre, og etter noen år er den gjerne så istykkerrustet at den knapt er brukbar som delebil. Det er desverre bare de færreste som vet hva et restaureringsarbeide innebærer av tid og penger, og ikke minst problemer med å få tak i manglende eller utslitte deler. Som oftest har man ikke noe betaling for arbeidet dersom man selger et selvrestaurert kjøretøy. Sveising, motoroverhaling, forkromming, innkjøp av deler, trekking av interiør + kjøretøyets anskaffelsesverdi tar det meste av den eventuelle realistiske salgsprisen.

Derfor er en sterk interesse den viktigste tingen man må ha når man har valgt seg kjøretøyer som hobby. Har man denne interessen, så kan man ha fantastisk mye moro og glede med hobbyen. Det er lærerikt, man kommer stadig bort i nye problemer som må løses, og klarer man det ikke alene, så står alltid en "hobbybror" klar til å hjelpe. Derfor er det oftest et meget godt samhold veteranentusiaster imellom.

Dette er et lite innblikk i vår hobby, og det er vårt håp at folk flest vil hjelpe oss med å ta vare på det som ennå finnes av urestaurerte kjøretøyer. Derfor, hvis du vet om noen gamle kjøretøyer, så vær så snill å gi beskjed til noen som vil ivareta og redde dem for ettertiden.

## Forsiden:

Forsidebildet viser Tronvik og den berømte og beryktede TRONÅSEN. Bildet er tatt i 1935 og viser også den gamle smalsporede Flekkefjordsbanen som nå er trasé for E-18 langs Lundevannet.

# Kjære leser.

Da det i år er 50 år siden Rally Monte Carlo første gang gikk av stabelen med start fra Stavanger, har Agder Motorhistoriske Klubb, Kristiansand og Gammelbilens Venner, Stavanger gått sammen om å arrangere et jubileumsløp over den berømte Tronåsen.

Det ble naturlig å velge Tronåsen, da dette var Rally Monte Carlo's harde nøtt å knekke, samtidig som denne nedlagte veistrekningen er av stor samferdselshistorisk verdi.

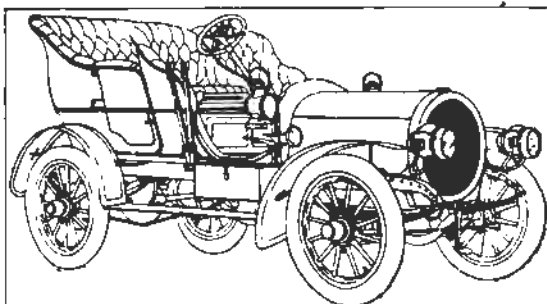
I trykksaken har vi ut fra gamle avisutklipp prøvd å skildre den stemningen som hersket den gangen for 50 år siden. Vi har også prøvd å komme til bunns i historikken omkring Tronåsen og Bakke bro. Av Bakke bro har vi sporet opp en kopi av originaltegningen fra 1844.

Det har vært meget interessant å arbeide med denne saken, hvor vi har kunnet vise en større bredde ved vår virksomhet. Vi vil rette en takk til offentlige etater og alle andre som har vist velvilje og ydet hjelp slik at denne trykksaken kan utgis og slik at arrangementet kan gå av stabelen.

Med hilsen

Agder Motorhistoriske Klubb  
Boks 4551 Grim  
4601 Kristiansand S

Gammelbilens Venner  
Boks 3512 Tjensvoll  
4001 Stavanger



Allerede i 1921 leverte vårt firma dekk til disse veteranbilene.

— kjent for god service —

**N. TIMENES & SØN** CO  
VULKANISERINGS VERKSTED **AS**

Tordenskjoldgt. 12, Tlf. 21 742, Kr.sand S.  
Avd. Vågsbygd, Tlf. 12 236 — Avd. Vennesla, Tlf. 55 497

# Agder Motorhistoriske Klubb

Agder Motorhistoriske Klubb ble stiftet 5 februar 1979 av en håndfull motorhistoriske entusiaster. Klubbens virksomhet drives i Aust og Vest-Agder og består hovedsakelig i å skape et miljø for bevaring av motorkjøretøyer som er eller kan bli av teknisk-historisk interesse. Klubben har ekspandert raskt og har nå ca. 135 medlemmer, som alle er eiere av eller er interessert i motorhistoriske kjøretøyer. I klubben finnes ca. 30 restaurerte kjøretøyer, og et stort antall er for tiden under restaurering.

Medlemmene samles månedlig til klubbmøte hvor man sammen, over en kopp kaffe, diskuterer problemer, hvor man kan erverve seg et restaureringsobjekt, eller kanskje man kan skaffe seg reservedeler. Det blir også satt opp et fast program for hvert møte som f.eks. tekniske foredrag eller film.

Klubben utgir også månedlig en trykksak som består av klubbstoff, tekniske råd, omtale av kjøretøyer og ikke minst kjøp/salg annonser som også blir sakset fra andre tilsvarende klubbers sirkulærer.

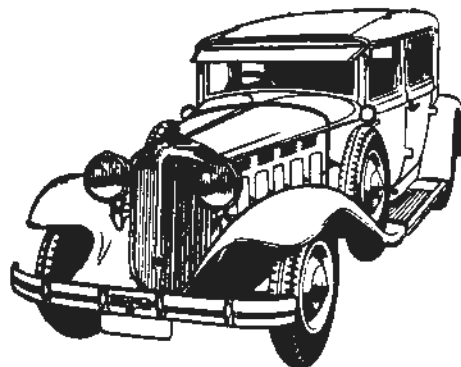
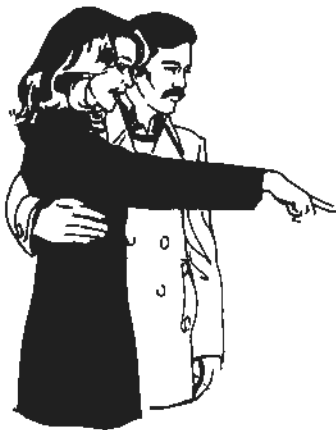
Utad presenteres klubben helst ved arrangementer som utstillinger, kortesjer og løp.

Agder Motorhistoriske Klubb har helt fra starten av fungert meget bra med en fantastisk god atmosfære og riktig klubbånd. Alt tyder på at vår nostalgiske lidenskap virkelig har en framtid.

Hilsen

Kai Erland

Formann AMK.



# Gammelbilens Venner.

Gammelbilens Venner ble stiftet i mars 1975 etter at det var avholdt flere forberedende "kaffemøter" av en gruppe på 4 entusiaster. Klubben ble denne kvelden stiftet med ca. 20 medlemmer som man var blitt kjent med gjennom Jærdagsarrangementene på Bryne.

Klubben skulle også ha et navn, forslagene var mange og det var vanskelig å finne noe som fenget. Til slutt var det en som sa "Hvorfor ikke kalle oss Gammelbilens Venner til vi finner på noe bedre?". Vi fant aldri på noe bedre. Senere har imidlertid navnet fått en forklarende undertittel, nemlig "Stavanger og omland club for automobil og motorcykelinteresserte". Dette tillegget kom fordi det etter hvert ble mange medlemmer som drev med gamle motorsykler.

De første årene ble det avholdt 3-4 møter i året, uten program av noen art, men praten gikk livlig over kaffekoppen. Det ble utvekslet mange gode erfaringer på disse møtene, og vi skulle gjerne holdt på den formen, men klubben vokste og det ble nødvendig å få klubbdriften inn i mer organiserte former. Klubben teller nå ca. 140 medlemmer og det avholdes månedlige møter unntatt i sommermånedene. I tillegg har vi forskjellige arrangementer, såsom løp, turer, loppemarked etc. Før hvert møte får alle medlemmene tilsendt et rundskriv med praktiske opplysninger, annonser og andre ting som kan være av interesse for medlemmene. En gang i året gir vi også ut et fyldig blad med teknisk stoff, presentasjon av medlemmer og andre ting som naturlig hører sammen med interessen for gamle kjøretøyer.

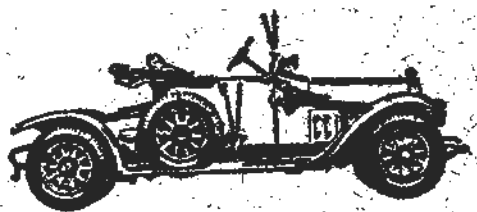
Våren 1979 avholdt vi en større utstilling som ga såpass stort overskudd at vi kunne kjøpe inn skrivemaskin, stensilmaskin, adresseringsutstyr og andre ting som er nødvendige for å gjøre arbeidet lettere for styret. Vi har også anskaffet eget filmutstyr for å filme klubbens arrangementer.

I de årene Gammelbilens Venner har eksistert har det blitt mange nyrestaurerte kjøretøyer å se, og hele tiden arbeides det i kjellere og garasjer for at neste "Fiindoning" skal bli ferdig. Kanskje vil det dukke opp en og annen i Tronåsen med lakk som knapt har rukket å bli tørr?

Hilsen

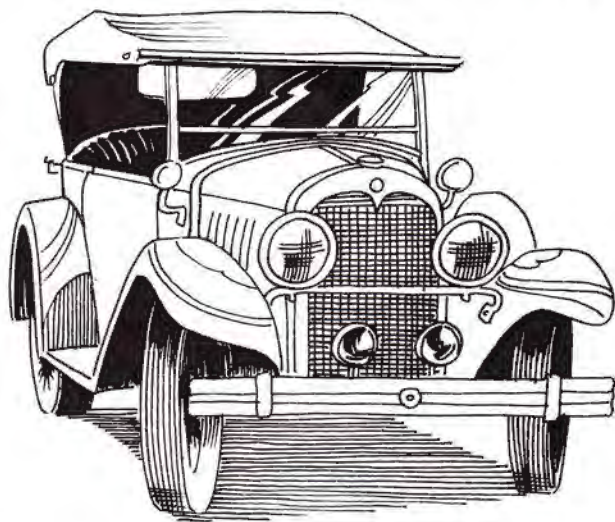
Oddstein Steffensen

Redaktør Gammelbilens Venner.



# LA BILEN LEVE

## rustbeskyttelse som varer



NYE TEGLVERKSVN.11  
4600 KRISTIANSAND.  
TLF.042/92740

# FIAT

VAREBILER / LASTEBILER



## SALG-SERVICE

**ROGALAND AUTO A/S**

Postb. 1046, Hillevåg  
4001 STAVANGER

RRA 15



## VETERANEN

*mad og vinskælden*

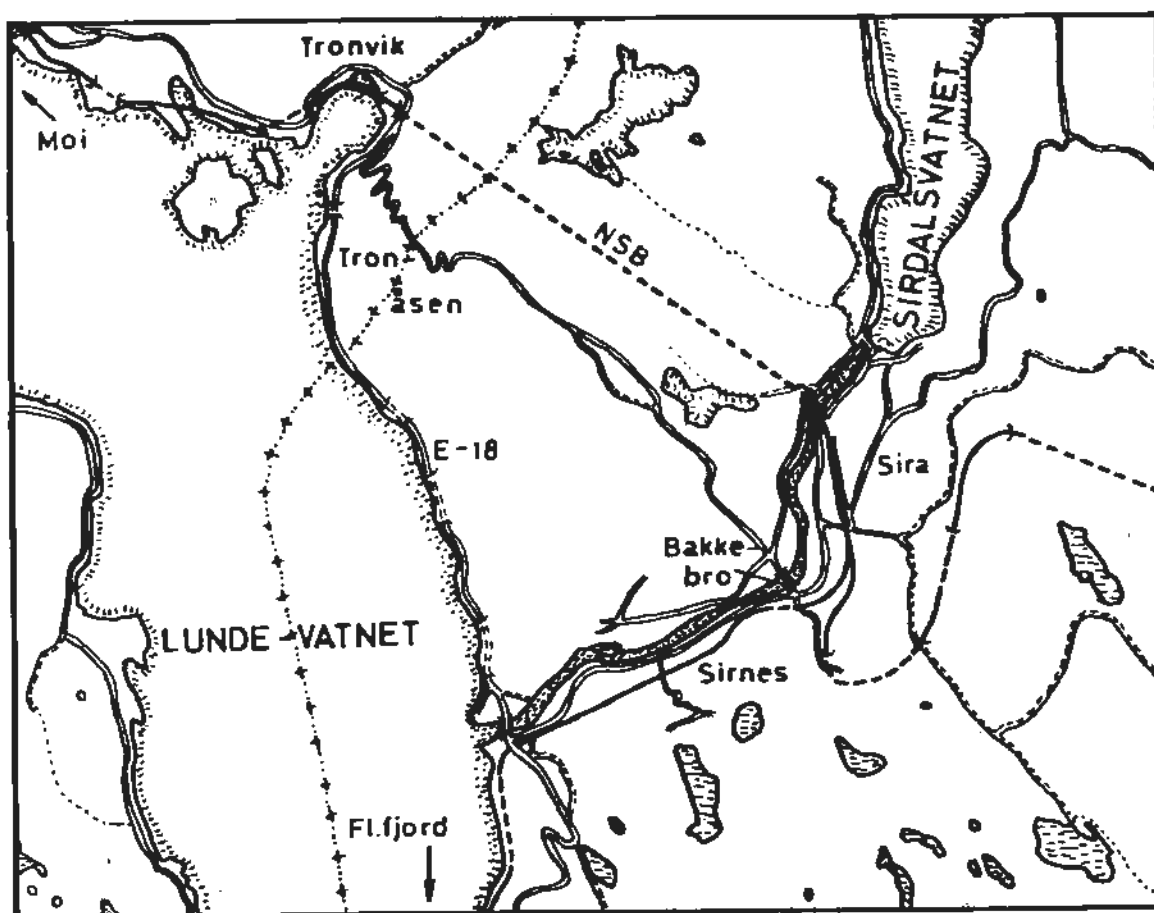
**HOTEL CALEDONIEN**

Postboks 339, N-4601 Kristiansand S.  
Tlf. (042) 29100. Telex 21222

Inter Nor Hotels  
Kjeden med hoteller sentrale  
steder i Sør-Norge.



# Tronåsen



Tronåsen som utvilsomt var den vanskeligste strekningen på "Den Vestlandske Hovedvei" er i dag et stykke levende veimuseum, som må vekke beundring for de menn som i sin tid bygde veien, uten de maskiner og hjelpemidler som dagens veibyggere har til rådighet. Man må også føle beundring for de bilførere som måtte nytte Tronåsen som eneste vei øst- og vestover, som forbindelsesåre mellom Vest- og Sørlandet.

Tronåsen har 8 krappe og bratte svinger på Rogalandsiden og 3 på Vest-Agder siden. Den bratteste stigningen finnes i en av de tre svingene på Agder siden. Her er stigningen hele 1:3. Til sammenligning kan nevnes at største tillatte stigning idag er 1:8.

Det gamle ordtaket om at der geita gikk først kom menneskene etter, tråkket ble til sti og stien etter hvert til vei, gjelder sikkert også Tronåsen. Vi må gå ut fra at klevene ved Tronvik var ferdselsåre til fots og med kløvhest i lange tider før den ble utbedret for kjerretrafikk og senere biler.

Av Vegvesenets arkivstoff går det fram at "Den Vestlandske Hovedvei" innen Lund kommune ble bygget i 1840-årene av Statens Vegvesen. Anleggsomkostningene var på kr.221.715,80 og ble bevilget i 1839 og 1841. "Den Vestlandske Hovedvei" var kjørbær med karjol fra Stavanger til toppen av Tronåsen i slutten av 1844. Senere ble veien utvidet og utstyrt med rekkverk av fylket. I 1851 ble det bevilget 555 spesiedaler (ca.2200 kroner) til dette formålet, og i 1852 en mindre

sum. I fylkestinget i 1857 foreslås 45 sp.d. bevilget til maling av rekkverk, milepeler og støtten ved amtsgrensen, som varslet at man på vei sørover kjørte over fra Stavanger amt til Lister og Mandals amt som det dengang het. Støtten er av støpejern og er laget av Fossum Iern-Værk i 1849.



# S. JONASSEN

AKSJESELSKAP

BILDELER OG REKVISITA  
4033 FORUS - TLF. 04-576 377

I følge "Departementstidene" fra 1829 "var 6 mile af hovedveien gjenem Lister og Mandals amt neppe passabel som ridevei, hvorhos flere deler af amtet høylig tiltrængte større eller mindre nye veianlæg." I en "indberetning" fra Amtmannen i 1835 om amtets "tilstand" står det: "at der i 1830 ikke fantes i Lister og Mandals amt nogen med hjulredskaber farbar vei, naar undtages en del af hovedveien mellem Tofdalselven og Lyngdal, i det resten af denne vei til Sirelven kun er farbar med hest. Disse mangler blev i femårsperioden 1831 - 1835 delvis afhjulpet ved forskjellige udbedringer." Disse utbedringene fortsatte også etter 1835.

Parsellen Bakke bro - grensen med Stavanger amt på toppen av Tronåsen ble bygget i tidsrommet 1839 - 1887, og har en lengde av 3,81 km. Dette veistykket var trolig kjørbart med "hjulredskaper" i 1844 da Bakke bro ble bygget.

Allerede ca. 10 år etter at veien var kjørbart, meddeler amtmannen i Stavanger fylkestinget at det forhåpentlig snart vil bli undersøkt en ny linje til Østlandet med utgangspunkt i Gjesdal - og videre: "ligesom jeg vil stræbe at bringe det under nærmere Undersøgelse, om ikke den næppe lenger tidsmessige Veillinie over Tronaasen kunde blive ombyttet med en anden. Af denne Grund er heller ikke de af forrige Amtsformandskab til denne Veis Istandsættelse bevilgede 640 Spd. blevne benyttede, men man har indskrenket seg til en Istandsættelse, der i det Mindste for det Første svarer til Hensigten, og hvilket har kostet omtr. 40 Spd."

Tronåsen-traseen ble imidlertid opprettholdt, men stadig var det framme krav om en bedre veilinje. I 1876 heter det at arbeider ved Flikkeid "vil hindre at oppføre noget Beløp til Tronaasens Omlægning for Tiden". Det var andre grunner også for at en ikke ønsket å koste noe på veien. Ingeniørkaptein Krag undersøkte mulighetene for en forbindelse mellom Telemark og Stavanger over Sirdal. Videre var tanken om en jernbanetrase gjennom Lund brakt på bane og til slutt var det snakk om en nyvurdering av hovedveinettet vestover.

I 1880 ble imidlertid presset for sterkt. Ingeniørkaptein P. Krag undersøkte en linje langs Lundevannet og sendte planene til vegdirektøren vedlagt en redegjørelse datert 31/12 1880: "Veien over Tronaasen (som danner gransen mellom Stavanger og Lister Amter) er nu den besværligste Del af den vestlandske Hovedvei mellom Ekersund og Østlandet.

I en sammenhengende Bakke hvis steilhed fordømmet er 1/4 a 1/5 stiger veien nemlig 780 Fod tilveirs fra gaarden Tronvig ved Lundevandet til Toppen af Aasen, for derefter igjen strax at falde med vexlende stigning (af endog inntil 1 paa 3 1/2) samt et par mindre Motræk indtil Bakke Kjædebro, som har samme Høide som Udgangspunktet.

Kleven ovenfor Gaarden Tronvik er delvis ført i slyng paa høie Mure, som have vært seg brøstfældig og tildels ere ramlede ned saaledes at delvis Flytning af den gamle Vei har været nødvendig.

Om Vinteren naar Svul og Islag bedækker Veien, hvilket er meget almindelig under hærstående Klima er bakkene ofte

Vulkaniseringscentralen A/S skifter navn til

# **FORUS DEKKSERVICE AS**

Vennligst notér nytt telefonnummer: (04) 57 62 22.

Ny postadresse: Postboks nr. 44 - 4033 Forus.

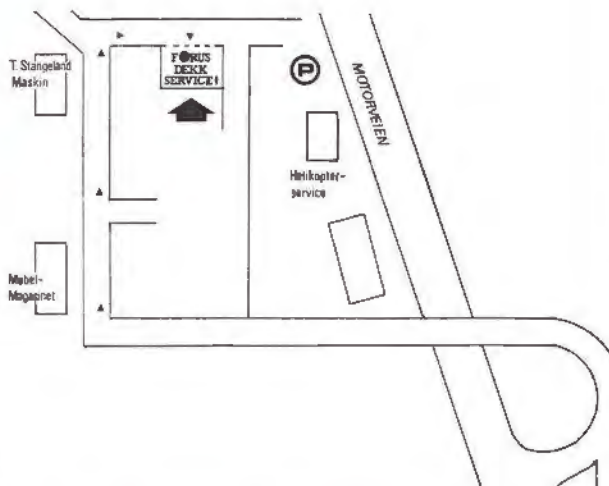
Vareadresse: Maskinveien, 4033 Forus.



**BANDAG** regummiering,

Vi lagerfører som tidligere  
**BRIDGESTONE** og **CONTINENTAL**.

Vi ønsker gamle og nye kunder hjertelig velkommen til faglig dekk-service.



livsfarlige at passere."

Krag sier videre at folk foretrekker å ta seg fram over Lundevannet framfor på veien, men dette er en sårbar rute vinterstid. Postverket må bruke 2 hester over fjellet mot en hest på resten av veien. Tilfredsstillende vei får en bare ved å legge den langs vannet og vanskene med dette blir omtalt i svulmende ordelag. Det "er vanskelig med nogenlunde Sikkerhed at forfatte et paalidelig overslag". Han kom først til 90.000 kroner, men etter å ha spinket og spart der han kunne, kommer han til 75.000 kroner for en 2 1/2 meter bred vei med møteplasser.

Vi vet at Krag's planer ikke kom til fullførelse. Det er rimelig å tro at utbyggingen av jernbanen må ta noe av skylden for dette. Jærbanen ble bygget i tiden 1874 - 1878 og en jernbane fra Drammen til Egersund var planlagt ferdig til 1888. I virkeligheten ble jernbanelinjen fra Egersund til Flekkefjord anlagt mer enn ti år senere, i tiden 1894-1904.

En annen grunn må ha vært at anlegget var avskrekkende dyrt. I tiden 1880-83 var det samlede veibudsjett på noe under 1 mill. kroner pr.år.

I Norges Land og Folk utgitt i 1903 står det: "Tronaasen har aldrig været meget benyttet, idet den kan undgaas ved at benytte baad eller dampskib paa Lundevatn; efter jernbanens anlæg vil veien ganske tabe sin betydning." Slik gikk det nå ikke.

Det er nå stille om Tronåsen fram til 1920. Året før ble det stukket ut for utbedringer av slyngene og dette ble kalkulert til 5000 kroner. Det var formannen i Stavanger automobilklub, fabrikk-eier Borgen, som tok initiativet til dette, fordi bilene ikke kom gjennom de trange slyngene og veibanen var tilgrodd med gress slik at bilene ikke fikk tak for hjulene. Arbeidet ble satt bort på akkord og ble forskottert av privatpersoner i Stavanger.

Det viste seg snart at dette heller ikke var nok og allerede i 1921 ble det stukket for omlegging av veien med en maksimal stigning på 1 til 9 1/2. Disse planene ble lagt på is fram til 1938. Grunnen til dette er sannsynligvis at den framtidige forbindelsen til Østlandet nå var tenkt lagt over Åna-Sira og at dette arbeidet var kommet i gang. Overing. Th. Riis fikk bevilget 4000 kroner i 1924 for ennå en gang å utbedre slyngene. Det han ville var "i svingene å anordne en slags hvileplass således at man med letthet kunne stanse litt før man kjørte videre". Dette ble så gjort.

Fra 1/1 1928 ble veien riksvei og fikk nummeret 440.

Tronåsen fikk ligge fram til 1938 da Riis ba om å få stikningen av 1921 og om en befaring av veien sammen med overingeniøren for Vest-Agder vegvesen. Denne herren "kjører for tiden nødig Tronåsen med bil", han ville enten ta toget til Moi eller kjøre bil Flekkefjord-Egersund-Moi. Dette sier noe om hvor fryktet stigningen var.

Så kom krigen med en tysk plakat ved Svaalestad bru: "40 km til Tronåsen. Stigning 25%. -LIVSFARLIG!"

I 1945-46 ble riksveien endelig flyttet ned der Krag foreslo den burde ligge. Jernbanetunnelen gjennom Tronåsen var ferdig og vegvesenet overtok den gamle jernbanetraseen langs Lundevannet. Ombyggingen fram til avleveringen den 5. desember 1945 kostet 220.000 kroner.

I møte den 17. april 1948 gikk Lund herredsstyre inn

for at den gamle Tronåsen burde opprettholdes som riksvei på grunn av turistferdsel og militære hensyn. Vegsjef Ødegård skriver bl.a. til dette: "den gamle veien har tapt enhver betydning for den alminnelige ferdsel idet dens berymtede stigninger og kurveforhold er slik at selv lett kjøring fra Bakke til Moi vil foretrekke omveien om Sirnes fremfor den kortere veien over Tronåsen."

Veien ble etter dette nedlagt som riksvei. Så lenge den var noenlunde kjørbær var den et yndet utfartssted for dem som husket de berymtede kleivene og for dem som ville se om Tronåsen fortjente sitt rykte.

Det ryktet veien fikk er sikkert fortjent. Den ble bygget for 137 år siden og tjente som den Vestlandske hovedvei i omlag 100 år før den ble lagt ned.

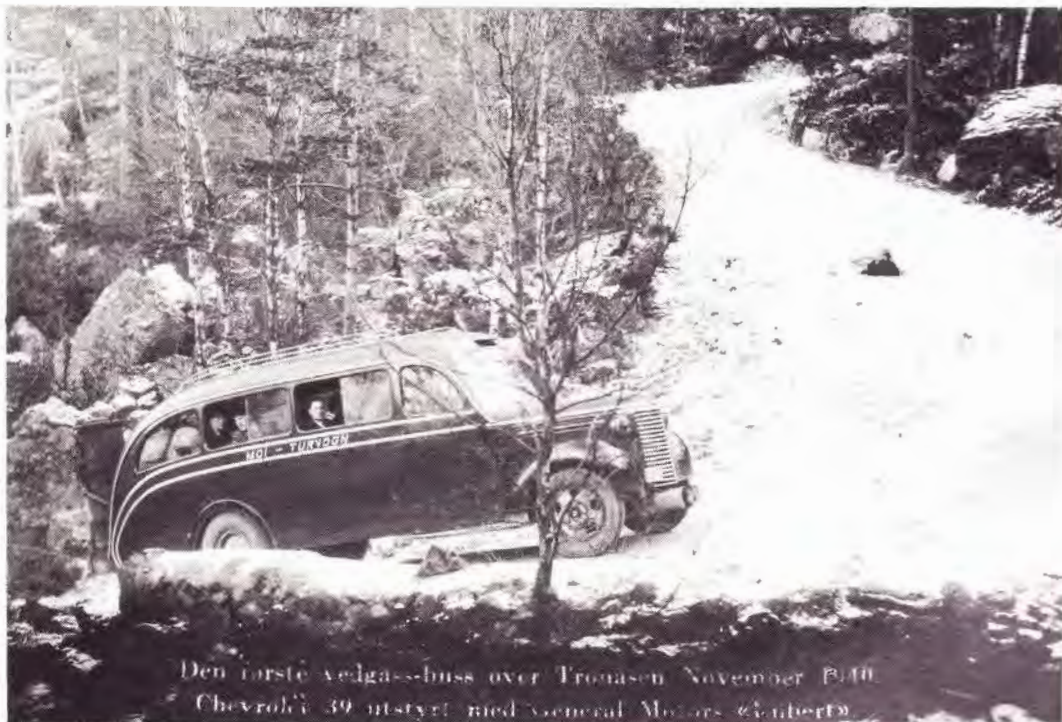


Tronåsen var i sin tid alle bilisters skrekk. Når T-Forder og datidens busser kravlet oppover kneikene, for ikke å snakke om nedturen, satt både passasjerer og føreren temmelig skjelvende og kikket utover det bratte landskapet. Et stadig tilbakevendende spørsmål var om bremsene ville holde. Enkelte bilister bandt en tretopp etter bilen for å bremse på farten i unnabakken. De fleste bilene på den tiden var tunge og hadde små motorer. Mange måtte derfor rygge opp bakken da de var lavere giret i revers. En del biler uten bensinpumpe, med motoren foran og bensintanken bak, måtte rygges opp for å få fall fra bensintanken til motoren. Ofte gikk motoren varm og det var ikke uvanlig at passasjerene måtte ut og skyve på. Ofte foretrakk også passasjerene å gå, framfor å kjøre denne bratte veistrekningen. Bussene fikk problemer med de skarpe svingene. Når de ikke kom rundt i en vending men måtte rygge, ble det lagt stein bak et hjul for å sikre bussen.



Den første vedgass-buss over Tronåsen November 1940.  
Chevrolet 39 utstyrt med General Motors «Imbert».

Den første vedgass - bussen over Tronåsen i november 1940. Karl Klausens Chevrolet 1939 modell "Gumpen" utstyrt med General Motors "Imbert" knott - generator.



Den første vedgass-buss over Tronåsen November 1940.  
Chevrolet 39 utstyrt med General Motors «Imbert».

Karl Klausen er en av dem som skulle kjenne denne berømte fjellovergangen best. I omkring 20 år har han trafikkert denne strekningen med lastebil, buss og drosje. Klausen brøytet og strødde dette veistykket. Med spesiallagede kjettinger hadde han ingen vansker med bakken.

Klausen oppdaget fort hva bilførerene gjorde galt. Som regel fikk de stopp mellom 1. og 3. sving. De kjørte for hardt nedenifra med den følge at motoren ble overopphetet.

Klausen forteller om en Oslo-dame som oppsøkte ham på Moi. Hun hadde fått stopp i bakken, men klarte å snu og komme seg ned igjen.

-Jeg var selvsagt klar over hva årsaken var. Så jeg klappet bare bilen på panseret og sa til den: Nå må du være snill med damen og kjøre fint over Tronåsen. Og stor var hennes forbauselse når bilen startet og gikk som før. Du må stille godt med bilen, svarte jeg henne når hun ville vite hva jeg hadde gjort. Men jeg måtte kjøre den over for henne, det vil si vi måtte rygge opp, ellers ville den ikke klart det, forteller han.

-Jeg kan ikke huske at det har skjedd mer enn to utforkjøringer i denne bakken i min tid. Den ene var da en kar fra Moi på vei nedover mot Tronvik med en gammel fotsjaltet Ford, kjørte utfor i den nederste svingen. Bremsene var visst utslitt. Men bilen landet mykt i toppen på et tre, slik at både mannen og kona kom uskadd fra uhellet. Det andre uhellet var da en stavangermann, som visstnok drev i hotellbransjen, kjørte utfor i 4. svingen på Rogalandssiden. Også han berget livet, forteller Karl Klausen til avisen "Agder-Flekkefjords Tidende".

Den 4/4 1973 ble Tronåsen utrolig nok atter åpnet for trafikk. I forbindelse med at Vest-Agder Vegvesen arbeidet med å utvide de gamle tidligere jernbanetunnelene langs Lundevannet, ble E-18 stengt for trafikk mellom Sirnes og Tronvik. Den tunge trafikken ble ledet over riksvei 9 og 44, mens persombiler med totalvekt mindre enn 2 tonn og en bredde mindre enn 1,9 m fikk trafikkere Tronåsen. Dette ble gjort for å lette forbindelsen mellom Sira og Moi.

Tronåsen var da blitt rensket opp og gruset. I de bratte krappe kurvene ble det lagt asfalt. I forbindelse med utbedringen av en steinmur, kjørte en fullastet lastebil utfor og tok med seg veibanen.

I 1974 og 1975 ble også Tronåsen benyttet som omkjøringsvei i forbindelse med arbeid i tunnelene på E-18. Trafikken gikk stort sett uten problemer.

Det er krefter i sving for å bevare Tronåsen for ettertiden. Statens Vegvesen har ført Tronåsen opp som "veg-anlegg av museal interesse", og det snakkes også om å åpne den som turistvei. La oss håpe at siste bil ikke har kjørt over Tronåsen.

**G. OSJORDA**  
**DIESEL ELEKTRO S**

POSTBOKS 559  
4001 STAVANGER  
TELF (045) 89 026

# Aleksander - skinn på alle moter



Aleksanders serviceavdeling på Moi står til disposisjon med salg og opplysning angående stell og behandling av skinnplagg. Velkommen innom!

TOYOTA



TOYOTA CROWN SEDAN

Det er «BARE» 18 år siden vi solgte den første TOYOTAEN. I veteranbil-sammenheng er dette en kort tid. Likevel har TOYOTA forlenget et YU for å være meget pålitelig. Veteranvognens «charme» med diverse egenheter og problemer har dagens Toyota vokset fra. Så skal den jo også brukes til andre formål enn veteranvognene. Vi ønsker jo gjerne problemfrie biler, som kan gi oss mest mulig fritid, eksempelvis til å restaurere veteranvogner. Så selv om TOYOTA ikke har så gamle aner, så er den Veteran når det gjelder pålitelighet.

**JONAS HEGRE'S**  
SANDNES

TOYOTA - KVALITET HELE VEIEN

# Bakke bro



Tronåsveien krysser over elva Sira på Bakke bro bygget i 1844. Dette er en av landets fineste gamle hengebroer og var den gangen et av de betydeligste byggverk i sitt slag. Konstruktøren var ing. lt. Bergh.

Spennvidden mellom tårnene er 53,5 m og bredden 4,35m. Broa er beregnet på 3 tonn akseltrykk, men er nå tillatt for kjøretøyer med maksimum 2 tonn akseltrykk og maksimal bredde 1,9 m. Fundamenter og tårn er bygget i huggen stein med portalbuer. Kjedestaver og hengestag er i smidd jern. 2 sett kjeder på hver side bærer brodekket. Langbærere, tverrbærere og vindkryss var opprinnelig i tre. Brodekket er av tre.

I år 1900-1901 ble det foretatt en inspeksjon og en del vedlikeholdsarbeid på broa. Blandt annet ble forankringsplatene som til da hadde vært synlige rengjort for rust og støpt inn. Det er også mulig at det mellom forankringsplatene og tårnene ble satt inn et ekstra kjede mellom de to opprinnelige. Den ble forsynt med tverrbærere og vindkryss av jern istedenfor det eldre treverket.

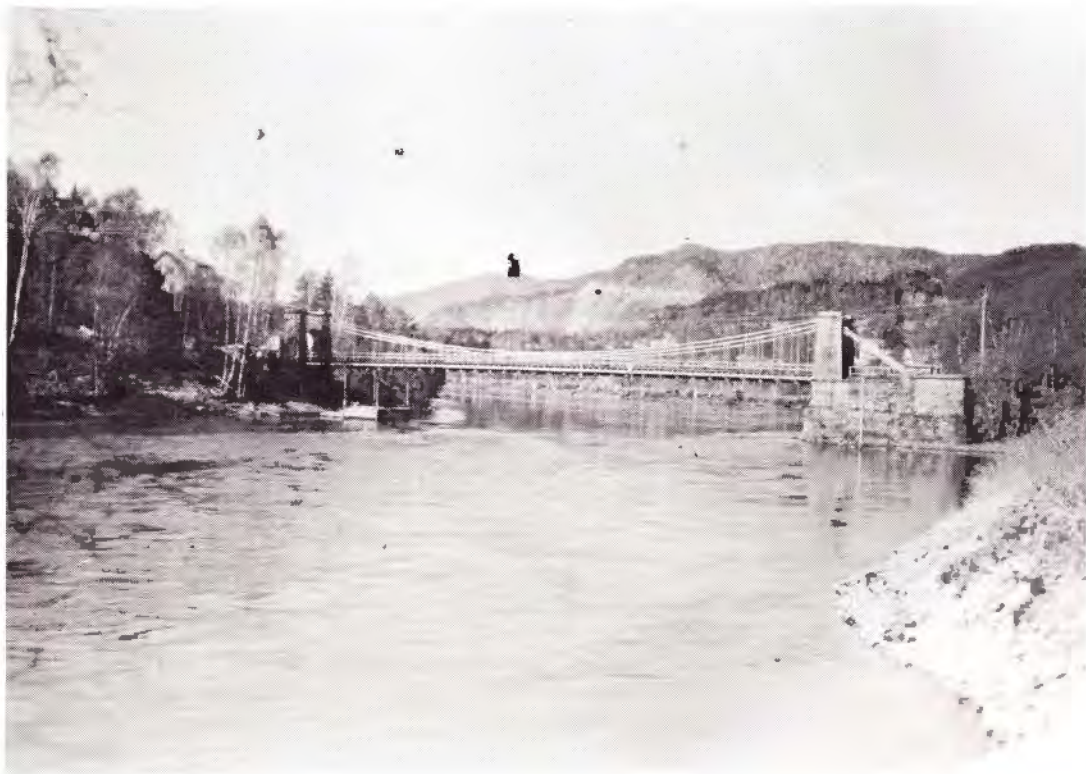
Omkring 1930 ble det utført et mindre forsterkningsarbeid på broa.

Under den annen verdenskrig var tyske myndigheter svært oppsatt på å forsterke broa og også å gjøre den bredere (hvordan de nå hadde tenkt seg det). Imidlertid ble det ikke noe av dette og broa forble urørt.



Umiddelbart før en kjører inn på Bakke bro ligger også en mindre hvelvbro i tørrmur med et spenn (lysåpning) på 6 m som ble bygget omtrent på samme tid.

Bakke bro ble av Kirke og undervisningsdepartementet vedtatt fredet i 1959 etter forslag fra Bakke herredstyre med tilslutning av vegsjefen og fylkesmannen.



FOR TRYGD I BY OG BYGD  
**STAVANGER**  
**FORSIKRINGSSELSKAP**



**TRI-FLOW**

Tri-Flow er et eksosanlegg med riktig «passform»  
 Tilpasset hvert enkelt bilmerke. Det gjør  
 monteringen enkel og er det mest økonomiske.

**nye KL Jeenay**

**Sikkerhets-  
 stolen  
 er blitt enda  
 sikrere**

- Høyere sete
- Breidere belte
- Bedre hodebeskyttelse
- Mer komfortabelt

KL Jeenay er et av de  
 mest kollisjonssikre  
 barnesetene!

Vi har eksosrør  
 i metervis.

**R** **ROGALAND  
 REKVISITA** A/s  
 STAVANGER

**1931**  
**RALLYE MONTE CARLO**  
**1931 TRONAASEN 1981**

Fredag 16. januar 1931 var "halve Stavanger" møtt frem på Jernbaneplassen for å se på starten i Rally Monte Carlo. I flere uker hadde avisene skrevet om dette store øyeblikket. Mange av Europas storkjørere skulle måle krefter på den 3640 kilometer lange ruten til den franske rivieraen. I Norge skulle bilene kjøre rundt Sørlandet til Oslo og videre ned gjennom Sverige. Spenningen var stor langs hele ruten, men den største interessen samlet seg om Tronåsen ved Moi. Dette ble regnet som det vanskeligste partiet, og det gikk mange historier om hvor ille det var.

Vi har bladd i gamle blader og aviser og forsøkt å fange inn den stemningen som hersket disse dagene for vel 50 år siden, både optimismen og skrekken blandt førerne, og stemningen og intrykkene folk i distriktet satt igjen med etter at alt var over.

Vi ber Dem ta plass i baksetet og følge med. Rally Monte Carlo 1931 starter!



## BMW Dixi

Roadster 1929



AUTORISERT FORHANDLER FOR SØR-ROGALAND

**motorcompaniet a.s**

SALG - SERVICE - DELER

STORGT. 15 OG 21 4000 Stavanger,  
TELEFON (045) 33 365 - 23 852

# Myndighetenes holdning.

Veivesenet er sterkt interessert i MONTE CARLO-løpet:

I anledning av det forestående Monte Carlo-løp har Aftenposten henvendt sig til veidirektør Baalsrud:

- Personlig er jeg meget fornøiet med at vi faar saa mange utenlandske bilister hit, sier han, og der vil fra veivesenets side bli gjort alt mulig for at veiene skal presentere sig i best mulig stand. Hvad bakker angaar saa er Tronaasen ikke værre end jeg har kjørt paa den sterkt trafikerede strækning: München - Innsbrück i Tyrol; men hvad utlænderne derimot ikke er vant til er de norske veiers veibredde som er mindre end i utlandet.

Han haabet at strækningen ikke vilde skuffe kjørerne.

Overingeniør Barth uttaler:

- Jeg kan ikke tænke mig at veiene i Vest-Agder vil gi kjørerne vanskeligheter under ordinære forhold, da bilplogene sørger for at trafiken gaar uten nogen hindringer vinter som sommer. Fra vor side vil alt som staar i vor magt bli gjort for at alt skal avvikles paa bedste maate.

Overingeniør Horgen, Arendal, uttaler at han er interessert i at kjørerne kommer vel frem i løpet. Han sier imidlertid at der maa vises forsiktighet paa strækningen mellem Sauvika og Amtmannssvingen nord for Tvedestrand, da der paagaar betydelige veiarbeider med megen sprængning. Ellers er veiene gode.

Overingeniør Riis i Rogaland ser ogsaa lyst og fortrøstningsfullt paa situasjonen, og gleder sig til aa vise de utenlandske kjørere Rogalands veier og natur.

Veidirektør Baalsrud sier videre:

- Vi er selv interessert i aa faa en virkelig generalprøve paa hvad vi greier aa gjennomføre inden veivesenet, og vi haaber derfor at strækningen Stavanger-Kornsjø ikke skal skuffe kjørerne naar disse - for de flestes vedkommende - avlegger Norge et første besøk vinterstid. Dessuten er det nettop en av våre viktigste opgaver aa faa riksveien til Stavanger i best mulig stand baade sommer og vinter.

Fra FORMANDSKAPET 9. januar 1931. (Stavanger Aftenblad.)

Som bidrag til K. N. A. s Stavangeravdeling til dekning av utgifter i forbindelse med Monte Carlo-løpet, besluttet man aa bevilge 500 kroner.

## Bulletin fra Monaco:

Stavanger er på alles leber, og det strømmer inn til hospitalene folk som har knekket tungen under forsøk på å uttale ordet på fransk. Vi refererer følgende telegramveksel:

"K.N.A. Oslo. Hvordan uttales Stavanger? Greven av Monte Carlo."

"Greven av Monte Carlo. Med trykk på vann. K.N.A."

"K.N.A. Oslo. Umulig å få skikkelig trykk på vannet. Startstedet må endres. Hva sier De til Kongsvinger, med trykk på vin? Greven"

"Greven av Monte Carlo. vanskelig å endre startsted. Forandr. sprog. K.N.A."

K.N.A. Oslo. Få Stortinget til å forandre Stavangers navn. Greven."

"Greven av Monte Carlo. All right, Start fra Sandnes, da. K.N.A."

# Tronåsen som eksperimentfelt for utlendingene.

Specialtelegram til "Aftenposten".

Fra Moi opplyses det, at Monte Carlo-kjørerne stadig øver sig for å klare vanskelighetene oppe i Tronåsen. Det fortelles at nogen av bilene skal ha spesielle bakhjul som skiftes inn når de skal prøve sig i bakken. En utenlandsk bil skal på forhjulene være forsynt med svære ski av russisk modell, men det er ikke nok sne til at disse har kunnet prøves. En annen bil skal ha prøvet med at ta gummiringene av bakhjulene og sette snekjettinger på bare felgene. Dette forsøk skal ikke ha været vellykket. En av de små biler skal ikke ha klart bakkene på annen måte enn ved å kjøre den baklengs op. Flere av deltagerne må også ha kjørt med ganske sterk fart på veiene, for man har sett at de er slengt tvers over disse. Utlendingene er vistnok ikke vant til glatte vinterveier.

Fædrelandsvennen 12/1.

De første deltagere er nu kommet til Stavanger. I nat kom den franske kvindelig deltager madame Jeanne bilende fra Oslo. Hun uttaler at der var forholdsvis bra aa kjøre, men at sneen generte sterkt, til tross for at de hadde kjettinger baade til is og sne. Veien var dækket av et 30 cm tykt snelag. Etter hennes mening er veiene daarlig merket, og de hadde kjørt feil flere ganger. Tronaasen var ikke saa værst, uttalte hun.

Aftenposten 14/1. Telegram fra Flekkefjord

Igaar kom en tysk officer i sin bil, deltager nr. 7. Hans bil kunde ikke magte aa passere de bratte bakker i Tronaasen. Han prøvet flere ganger, men det lykkedes ikke aa komme over. Først ves assistance av flere mann, som skudde paa bilen, lykkedes det aa komme over. Endel andre biler kom lett over Tronaasen. Blandt disse var madame Jeanne som kjørte over flere ganger og bestod prøven med glans.



Før: ståltråd og knipetang

Nå : FALKEN medlemskap



HELE DØGNET

HELE ÅRET

Tronaasen, slik deltagerne ser den i sine mareritt.

← Aftenposten 19/1 1931.



Mad. Jeanné, Frankrike.

## Ung kvindelig fransk bilist prøve- kjører Tronåsen.

En ung fransk kvindelig bilist, som skal delta i Monte Carlo-løpet, passerte igaar Kristiansand. Det var den kjendte franske bilist madame Jeanne, som var på gjennomreise til Stavanger, hvor hun vil være i tide forat bli kjendt med veien vestenfor Kristiansand. Hun er kommet bilende fra Paris med sin lille fire-sæter Rosengarth, sammen med sin mekaniker, som skal være med på turen.

Der har utvilsomt aldrig været slik interesse for noget billøp som dette "Rally Monte Carlo", og de forberedelser som træffes på Rivieraen for at feire begivenheten er storstilet, sier hun. Norge, og da i særdeleshet Stavanger, er på alle franske bilinteressertes læber for tiden. Det er med den aller største spenning man imøteser resultatet av denne første start fra Stavanger. For sin egen del ser hun meget lyst på utsigtebe for løpet. Hun har tidligere været med i det store franske St. Raphael-løpet, som også foregår om vinteren, og har saaledes adskillig erfaring i vinterkjøring. Det løp hun nu skal kjøre er imidlertid tre ganger saa langt, saa hun er forberedt paa at det vil bli haard kjøring.

Turen fra Paris hadde gaat udmerket med unntagelse av at hun hadde været i grøften to ganger i Sverige.

Den lille Rosengarth, som fruene skal kjøre, er den franske utgave av den berømte engelske Austin 7. Den er saaledes ganske liten, det kan jo baade bli en fordel og det motsatte paa turen fra Stavanger til Oslo -. Bli veien svært daarlig, kan det kanskje bli noksaa anstrengende for fruene, men bilen er til gjengjeld ikke tung at løfte op av grøften.

Det er særlig Tronåsen som den unge dame har hørt saa meget om, hun var spendt paa at prøve. Om denne prøvesten paa turen uttaler overingeniør Barth:

- Tronåsen er og blir en hindring som samfundet bør fjerne, men alt vil bli gjort for at gjøre selv denne bakke trafikabel under løpet.

"Christianssands Tidende."

# Tronåsen er lei.

TO AV DE MINDSTE BILER KLARTE IKKE BAKKEN - PORTUGISEREN SOM IKKE HAR SET SNE FØR - FLERE HAVARIER PAA VEIEN HIT NED.

STORKJØRERNE UTTALER SIG.

Den portugisiske kontingent i Monte Carlo-løpet opholdt sig i gaar nat paa Ernst Hotel. Det var advokat Madeira med følge. De har kjørt hit op like fra Lissabon, uten det mindste uheld underveis. Det er en strækning paa 4500 km.

Advokat Madeira er storkjører av rang. Han satte i fjor ny rekord for det kjendte løp Spanien rundt - en strækning paa 4300 km. som han tilbakela uten stans med en gjennemsnittsfart av 91 km/t. - i den samme Citroen som han kom hit i. Han har ogsaa rekord for løpet Portugal rundt.

Portugiseren hadde ikke set sne før og frydet sig som et barn over alt det nye og uvante. I gaarmorges drog han videre til Stavanger. Han er fuldt klar over de mange vanskeligheter som møter ham. Det første er snekjettingene som han aldrig før har brukt. Han syntes det var meget morsomt at kjøre paa de norske veie med isen under den løse sne - ogsaa det var nyt for ham. Men mest spændt er han paa Tronaasen, som han allerede hadde hørt om i sit hjemland.

Det er forresten med fuld ret man er rædd for Tronaasen. I forgaars forsøkte Mme. Jenne forgjøves at forcere bakken i sin lille Rosengart, og i gaar lykkedes det ikke, trods flere forsøk, M. Rudat komme over i sin lille B.M.W.-vogn. Først da han fik flere mand til at skyve paa, klarte han bakken.

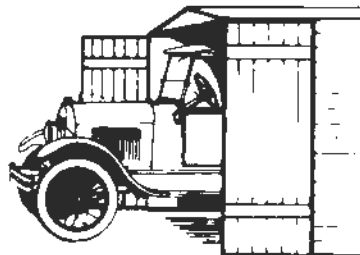
Inat opholdt bl. a. seierherren i Monte Carlo-løpet i 1929 sig i Kristiansand, nemlig hollænderen dr. Sprenger van Eijk på "Graham-Paige" med sit berømte equipe, Loters van Doelen Grothe, Rodrigo og van Soeren. Dette mandskap blev nr. 4 i fjoraarets løp.

- Jeg tror nok det er adskillig som taler for at seierherren i aarets løp blir at finde blandt de startende fra Stavanger, sier han. Man maa imidlertid ikke glemme at veien over Balkan i aar er farbar, og at flere av de dyktigste kjørerne derfor har valgt Athen som startsted. Dessuten skal jo Tronaasen være lei.

Blandt deltagerne fra Stavanger knytter naturligvis den største interesse sig til de fem norske deltagere, Aage Hjersing i Marmon, Ernst Vaumund i Buick, Arvid Johansen i Ford, J. Olsen i Overland og G. Kraby i Studebaker

Spesialverksted i:

- KAROSSERIOPPRETTING
- LAKKERING
- BREMSEOVERHALING



**LANTZ AUTO**

EVJE

# Takk Bergen!

En sarkastisk skribent i Bergens Aftenblad skriver følgende: Europas øine er i disse dager rettet mot Monte Carlo, og Stavanger. For Monte Carlo kan naturligvis dette være greit nok, men for Stavanger må det jo være mere pinlig. For Monte Carlo er vant til slik opmerksomhet, men hvad er Stavanger?

Strengt tatt er Stavanger berømt nærmest ved sitt storartede tiltak for å ophjelpе drukkenskapen, nemlig ved bestemmelsen om at ingen får kjøpe mindre enn 12 flasker øl på en gang. Og 12 flasker øl er i sin almindelighet tilstrekkelig for de fleste av oss.

Ellers kan vi sant å si ikke finde noe større å berette om Stavanger, hvilket stavangerne skal være oss takknemlige for. Vi er ikke sikker på at deltagerne i Monte Carlo Rallye vil være like hensynsfulle, når de nu engang slipper vel derfra.

Nei, la oss heller se litt på begivenhetenes annet brennpunkt.....

## Stavanger Aftenblad svarer:

Tusen takk, vi er dypt rørt over den usedvanlige hensynsfullhet. Vær forsikret om at vi i Stavanger bevarer den samme diskresjon om Bergen; hvis tross alt sandheten om Bergen skulde være sivet ut til omverdenens kjennskap, må årsaken være at bergenserne selv ikke har kunnet holde tett.

Vi innrømmer beskjæmmet at der her ikke er full drikkefrihet. Men kan dere ikke godskrive oss at vi iallfall har ytringsfrihet?

Vi vet ikke riktig hva som var bakgrunnen ovenforstående utgydelser, men Fædrelandsvennen i Kristiansand skriver den 12/1 følgende:

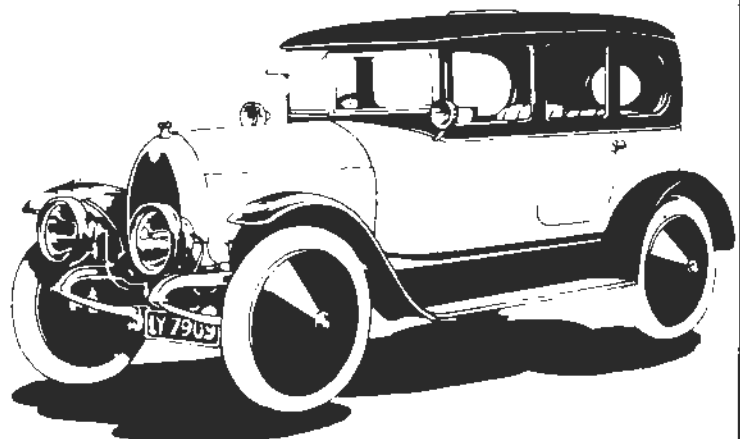
Den engelske deltager Mr. J. F. Austin og 2 ledsagere er kommet hertil med englandsbaaten, og den prægtige Fordvogn som var utstyrt med massive ski og sneskuffer, vakte adskillig opmersomhet.

Engelskmennene er ifølge Stavangeren reist herfra til Bergen for aa bli der til løpet begynner. Dette skyldes ifølge bladet at man paa det herværende hotell, da de bestilte sin middag med vin, maatte gjøre dem opmerksom paa at Stavanger ikke tillot engelskmennene aa leve som i sit hjemland.

## Koland Bilservice

Tlf. (042) 83 100 - 140  
4546 BJELLAND

Vi har utført lakkerings-  
arbeidet på flere av  
vognene.



# ET VIKTIG «VERKTØY» TIL DERES TJENESTE

Det er nå mer enn 10 år siden vår første telefonkatalog med innkjøpsregister ble publisert for oljeindustrien.

Våre publikasjoner har etterhvert blitt et uunnværlig hjelpemiddel for de aller fleste som daglig har behov for kontakt med olje og gassvirksomheten i Nordsjøområdet? — både på salgs og kjøpsiden.



- \* **OFFSHORE BUYERS GUIDE, Western Norway**  
Utkommer hver måned.
- \* **INTERNATIONAL OFFSHORE GUIDE**  
Utkommer hvert kvartal.
- \* **OFFSHORE DICTIONARY/ORDLISTE**  
Revideres årlig.

For nærmere opplysninger, prislister, prøveeksemplarer etc.  
Vennligst ring eller skriv til oss.

**OIL INFORMATION SERVICES A/S**

Dusevikveien 27 - P.O. Box 414 - 4001 Stavanger  
Tlf.: (04) 53 15 30



# 149 deltagere i Monte Carlo løpet

## 44 deltagere fra Stavanger

DET store Monte Carlo løp tegner til å bli en strålende suksess. Deltagerantallet har slått alle rekorder ide 149 deltagere har meldt sig. Det nye startsted Stavanger, har fått overordentlig godt an. Næst efter Athen er Stavanger det gunstigste startsted, men da veiene i det store og hele er dårlige på Balkan har Athen aldri været populært som startsted, og vinnerne har aldri været blandt starterne herfra.

Som startende fra Stavanger er anmeldt 45, men da en av disse, G. Krabbe, efter sigende skal kjøre sammen med Arvid Johansen blir der ialt 44 herfra. Samtlige norske deltagere starter fra Stavanger; det er ialt 44. Aage Hjersing, 8-cyl. Marmon, med Nils Gjæstein og brorene Sollner i vognen; Ernst Vaumund, 8-cyl. Buick med sin bror C. Vaumund; ingemor J. Olsen, Ulvo (Nottero) og til sist Arvid Johansen med Leif Mathiesen, Guldbrand Krabbe og Alf Haugen.

Deltagerlisten for Stavangers vedkommende ser forøvrig slik ut:

4. V.-E. Leverett (Riley).
6. Mme D. Jeanne (Rosengart).
7. M. Rudat (B. M. W.).
14. G. de Lavalette (Peugeot).
23. Mrs M. Vaughan (Riley).
24. K. Matuschovsky (Praga).
26. E. de Thuisy (X...).
27. E. Hartig Gall (D. K. W.).
105. Lord de Clifford (Lagonda).
106. P. Charles-Combes (Delage).
107. J.-W. Whalley (Ford).
113. Pieter-Bon C. Z. N. (Graham-Paige).
114. J.-C. d'Anetze (Chrysler).
121. J.-P. Wimille (Lorraine).
152. M. Scaar (Chrysler).
124. Lady Eda Jardine (Lancia).
125. G.-E. Stott (M. G.).
127. A. Hjersing (Marmon).
128. D. Healey (Invicta).
135. Dr M. de Gusmao (Citroën).
127. A. Hjersing (Marmon).
138. Neter Escher (Bugatti).
141. N. Garrad (Crossley).
144. R.-E.-V. Kurz (Steyr).
145. J. Blaivie (Lorraine).
149. Frau M. Seeliger (Mercedès Benz).
150. Dr J. Sprenger van Eijk (Graham-Paige).
165. E. Vaumund (Buick).
167. Schell (Bugatti).
172. Mrs M.-M. Edwards (Talbot).
174. G. Ponsart (Ford).
178. J.-W. Austin (Ford).
182. Cte Arco-Simons (Mercedès).
184. E.-H.-L. Sexton (Ford).
188. A. Johansen (Ford).
196. G. Priquet (Nash).
197. C. Polis (Renault).
202. Dr M. Jamot (Renault).
206. J.-H.-J. Brooks (Hillmann).
207. H. Stenfeldt Hansen (Ford).
208. R. de Coularé (Delaunay).
209. E. Zeeck (Austro-Daimler).
210. A. Blin-d'Orimont (Bugatti).
212. Ing. J. Olsen (Overland).
213. G. Krabbe (Studebaker).

Distansen Stavanger—Monte Carlo er 3 638 km. eller 117 km. kortere enn fra Athen. Starten finner sted fredag 16. januar mellom kl. 12,19 og kl. 11,3 den 17de og i Oslo er kontrollen i K.N.A. åpen fra den 17. om formiddagen til den 18. ved 4—5 tiden om morgenen. Innkomsten i Monte Carlo finner sted den 21. jan. mellom kl. 10—16.

«Aftenposten» skal ha satt op en ekstrapremie for beste deltager av Stavangerkjørerne.

Fjordarets seierherre, Hector Percit, Renault, starter fra Athen, og vinneren fra 1929, Dr. Sprenger van Eijk, Graham Paige, starter fra Stavanger.

Forøvrig fordeler de startende sig med 15 på Athen, 3 756 km; 16 på Jassy, 3 518 km; 9 på Tallinn,

3 474 km; 1 på Riga, 3 034 km; 1 på Stockholm, 2 988 km; 23 på John O'Groates, 2 956 km; 1 fra Bukarest, 2 942 km; 1 fra Kowno, 2 720 km; 5 fra Königsberg, 2 644 km; 3 fra Glasgow, 2 454 km; 1 fra Belgrad, 2 425 km; 1 fra Helsingborg, 2 380 km; 1 fra Lissabon, 2 178 km; 2 fra Berlin, 2 054 km; 1 fra Budapest, 2 016 km; 1 fra Hamburg, 1 874 km; 2 fra London, 1 810 km; 1 fra Wien, 1 746 km; 3 fra Boulogne, 1 700 km; 1 fra Prag, 1 652 km; 2 fra Amsterdam, 1 482 km; 1 fra Frankfurt, 1 160 km; 7 fra Paris, 976 km; 1 fra Lyon, 514 km; 1 fra Milano, 344 km. og 1 fra Genua, 190 km.

Nr. 6, Mme. Jeanne kom allerede tirsdag 6. til Oslo med sin lille Rosengart-vogn, og allerede torsdag 8. om morgenen begav hun sig på vei til Stavanger med sin mekaniker. Dette var det lengste løp hun hadde været med på, men hun næret ingen frykt for ikke å klare det.

M. G. de Lavalette starter fra Stavanger med Peugeot, modell 201, to-seters «forretnings»-coupe hvori er installert en køle så en kan sove mens den annen kjører. En lignende vogn starter fra Athen, og da denne bl. a. har å ta sig frem over ca. 180 km. praktisk talt ufremkommelig vei blir det en god prøve for vognen. Alt ialt starter fire Peugeotvogn, de to andre fra Jassy og Königsberg.

M. Lavalette, som forøvrig er en interessert skiløper og håper å kunne komme hit op og dyrke vintersporten til neste år, starter fra Stavanger den 16. januar om eftermiddagen, nøyaktig 16 minutter og 16 sekunder over 16. Ifjor startet han med en lignende vogn fra John O'Groates.

VI FØRER ALLE SLAGS LAGER TIL ALLE  
SLAGS MOTORVOGNER

**T.O. SLETTEBØE A/S**  
MASKINFORRETNING  
4601 KRISTIANSAND TELF. 26215

# Billaupet Stavanger - Monte Carlo byrjar i ettermiddag.

BILISTAR FRAA EI REKKJA NASJONAR, SERLEG RIKFOLK.

I ettermiddag kl. 5 tek dei fyrste bilane i Monte Carlo-  
laupet ut fraa Stavanger. Det er 8 ialt. Dei fyrste vognene er  
Ventande til Kristiansand i 11-12 tidi i kveld.

I morgon tek det ut 34 bilar fraa Stavanger. Det vert stor  
ferdsle etter vegane.

Styraren for Gassverket i Kristiansand, hr. Bogaard steller  
med kontrollstasjonen i Kristiansand. Han var i fyremiddag paa  
Ernst hotel og arbeidde under høggpress.

- Det er mange nasjonar med i Stjernelaupet?

- Alle slags nasjonar er representert, Tyskland, Frankrike,  
England, Spania, Portugal, Holland, Belgien, Norge og fleire.  
Det vert nytta alle slags vogner, og millom bilistane er nokre  
av dei beste køyraryane i verdi.

- Er dei spraakkunnige desse bilistane?

- Det er smaatt stel. Sume kan hakka litt norsk, elles lyt  
det gaa med tekn og geberdar.

- Kva slags folk er det?

- Serleg rikfolk som driv bilkøyringi som sport. Dei hev  
pengar nok, og flotte vognar og utstyr.

Vegane er visstnok toleg bra, men det vert nok ei hard paa-  
kjenning for mange.

Fire engelskmenn køyrde i fyredags feil. Daa dei kom til  
Kristiansand tok dei kosen upp Sætedalsvegen og var naadd heilt  
til Krossen fyrr dei kom i tankar um at dei hadde køyrd gale.  
Her fekk dei rettleiing av nokre gutar som køyrde med dei i  
bilen til Hanneviki. For jobben fekk gutane 5 krunor!

Agder Tidende 16/1 1931

**Spesialverksted  
og forhandler for**

Biletrisk  
Tenningsanlegg  
Forgasser  
Eberspacher kupevarmer  
Robo motorvarmer  
Blaupunkt stereoanlegg



VI STÅR TIL TJENESTE MED REPARASJON I BÅDE BIL OG BÅT.

**SB Stavanger Bilelektro**

Hillevågsv. 103, 4000 Stavanger, Tlf. (04) 58 01 00  
Inneh. Jacobsen Tlf. (04) 58 01 37 & Johansen Tlf. (04) 58 84 94

# 29 vogner klar til start.

Klokken 16,05 kjører førstemann fra Jernbaneplassen.

3 vogner, deriblandt Chirons, befinner sig fremdeles mellom Oslo og Stavanger.



Favorittten:  
Sprenger van Eijk, Holland.

Idag står Stavanger i den internasjonale bilsports tegn. Der er en meget utbredt interesse blandt byens befolkning, og selv ungene diskuterer bilmerker. Utenfor Victoria, hvor 10 nasjoners flagg vaier, er det til stadighet en mengde nysgjerrige som studerer de forskjellige biler og prøver å få glimt av utlendingene.

Særlig interesse vakte franskmannen de Thuisyns lille Rally-bil, en åpen gul spissneset lav liten tingest, som man ikke stiger opp i, men ned i. Der blev rystet meget på hodet ved tanken på at dette krypet kanskje skulde møte ane. Blandt sværvektene finner vi Sprenger van Eijks Graham Paige, en stor innelukket vogn, som nesten har buss-dimensjoner.

Som biler, så mennesker. I hallen på Victoria tales alle tunge- og fingersprog, her ses små lette latinere og svære germanere. Ser en noen av almindelige dimensjoner, kan en gå ut fra at det er en nordmann. Lord de Clifford viser sig å være en yngre høy mann med aristokratstempel, og favoritten Sprenger van Eijk er en høy og svær kraftigbygd hollender; og man forstår hvorfor han bruker så stor vogn. Blandt de kvinnelige deltagere fester en sig særlig ved to engelske damer, som kjører Morna Vaughans lille to-seter. Man klassifiserer dem først som eldre kvinnelige passasjerer, og blir helt shocked over å få vite at de skal kjøre selv.

Vi veksler noen ord med hollenderen Sprenger van Eijk, som synes å ta saken med elskverdig flegma. Vognen er for stor for de norske veier, og han venter ikke å kunne holde en gjennomsnittsfart av over 30 herfra til Oslo. Men det vil bli rikelig anledning til å ta dette igjen senere. Van Eijk har med sig det samme mannskapet som han hadde ifjor, da han blev nr. 4, og iforjor, da han seiret.

Igår kveld og idag har der vært en febrilsk travelhet på K. N. A.s kontor. De nyankomme melder sig og ordner sine papirer, og vognene skal kontrolleres. Etter den oversikt vi har idet dette skrives er 29 vogner ankommet, ferdig til start. Imidlertid vet en om 5 vogner til som er underveis, mens 7 vogner overhodet ikke har latt høre fra sig. Foruten Pieter Bon har en annen trukket sig i Kristiansand, og Chiron og Escher vil gå i samme vogn. Disse to kan ikke ventes hit før i natt en gang, og det vil bli spennende å se om de rekker frem før starten.

Start nr. 26, de Thuisy, som kjører den lille gule Rally, kom til Kristiansand igår og foretrakk å følge båten hertil. Han har bare med sig en mekaniker, som ikke har

kjørelisens. Ifølge reglene skal da de Thuisy selv sitte ved rattet hele strekningen. Franskmannen mener selv å kunne klare dette godt ved ned i Europa å sette opp en veldig fart og stjele sig noen timers hvil på kontrollstasjonene.

Samtlige norske deltagere er nu ankommet, idet Vaumund, Arvid Johansen og John Olsen meldte sig igår kveld. Idag kom dansken Hansen. Madame Schells Bugatti hadde maskinskade og stoppet på Sandnes igår, men blev reparert og innfant sig klokken 12 midtdags. Blandt dem som savnes er den kjente englender Donald Healey og to andre englendere som alle har passert Oslo.

Rapportene om veienes tilstand er ikke helt bra, men kunde vært verre. Det er glatt føre, og det tilrås alle å bruke kjettinger. Det var for øvrig flere deltagere



Primus motor her i byen:  
Dr. Giertsen.

som tok Tronåsen uten kjettinger igår kveld. Fra Moi meldes om slud og regn.

Imens gjøres det forberedelser til starten, som foregår i ettermiddag og tidlig i morgen. På jernbaneplassen er reist 10 flaggstenger for de forskjellige nasjoners flagg. For de 8 startende i den lette vognklasse (som byr de mest interessante vogntyper) er starttidene følgende, idet samtlige klassens deltagere starter:

- 27. Hartig Call (D. K. W.), Tyskland 16.05.
- 6. Madame D. Jeanne (Rosa-gart), Frankrike, 16.15.
- 14. de Lavalette (Peugeot), Frankrike 16.16.
- 7. Max Rudat (B. M. V.), Tyskland, 16.30.
- 4. V. Ed. Leverett (Riley) England, 17.00.
- 23. Morna Vaughan (Riley), England, 17.01.
- 26. de Thuisy (Rally), Frankrike 17.36.
- 24. Karl Matuschovsky (Praga Piccolo), Østerrike, 19.00.

De store vogner starter i morgen tidlig, de fleste mellom 5 og 8. Det har ikke lyktes oss å bringe de nøyaktige starttider, da noen av deltagerne ikke er kommet men fra 5,03 av starter flere i rekkefølge. Madeira vil visstnok kjøre allerede klokken 1 i natt.

Følgende deltagere er med på den liste som foreligger klokken 13 i middags.

- 105. Lord de Clifford (Lagonda), England.
- 107. M. J. M. Whalley (Ford) England.
- 121. J. P. Wimille (Lorraine), Frankrike.
- 124. Lady Eda Jardine (Lancia), England.
- 127. Aage Hjørsing (Marmon), Norge.
- 135. Mario de Gusmao Madeira (Citroën) Portugal.
- 141. Norman Garrad (Crossley), England
- 144. Rudolph Kurz (Steyr), Østerrike.
- 145. Jules Blavier (Lorraine), Belgie.
- 150. Sprenger van Eijk (Graham Paige) Holland.
- 162. Marcel Schaar (Chrysler), Belgie.
- 165. Ernst Vaumund (Buick), Norge.
- 167. Mme Lucy Schell (Bugatti), Frankrike.
- 178. J. W. Austin (Ford), England.
- 188. Arvid Johansen (Ford), Norge.
- 202. Dr. Jamot (Renault), Frankrike.
- 207. Hansen (Ford), Danmark.
- 210. Blin de Orimont (Bugatti) Belgie.
- 212. J. Olsen (Overland), Norge.

Klokken 14 i middags kom to englede-re hertil, nemlig:

- 125. G. Ed. Stott (M.-G.)
- 128. Donald Healey (Invicta).

## Lunsjen på Sola

blev meget vellykket. Praktisk tatt samtlige fremkomne deltagere i billopet var møtt frem og det var innbudt en rekke kommunale autoriteter. Fra Stavanger således ordfører, varaordfører, finansutvalgets medlemmer, politimester, stalsingeniør, formann og medlemmer av Kommunikasjonskomiteen, de forskjellige konsulter for de land som har deltagerer i løpet osv.

Der hersket et yrende liv ved strandhyt-



Lord de Clifford, England

ten etterhvert som deltagerne kom. De forskjellige nasjoners flagg vaide fra stengene og filmere og fotografer var i travelt virksomhet. Ved 12.30-tiden gikk man til bords i »Mont Royales festsal som nu er knyttet til etablissementet og tar sig meget godt og etilig ut.

Der servertes etter en flott meny som tegneren Imsland hadde illustrert, følgende retter: Viveur en Tasse, Homard du Sola, sauce Mayonnaise, Fromage assortis, Biscuits Café.

Dr. Giertsen som var vert hilste i sin tale gjestene med følgende ord:

Mine damer og herrer.

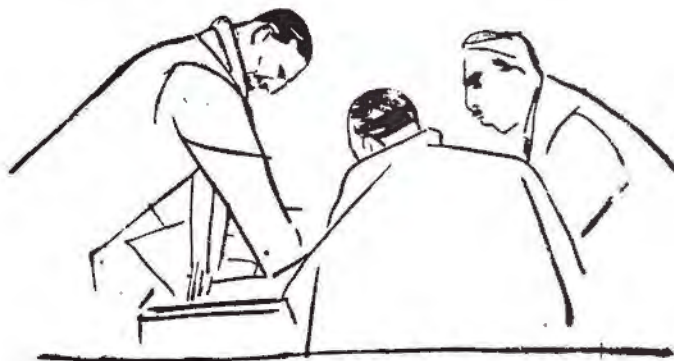
I Kongelig Norsk Automobilklubbs navn har jeg den ære å hilse Dem alle velkommen til vårt land og be Dem væ-

re forvisset om den glede vi føler ved å se så mange fremtredende representanter fra tilsluttede utenlandske klubber som våre gjester. Jeg ber videre om å få bringe til Deres kunnskap, at det vil være vår klubb en glede å kunne yte Dem all den assistanse den er i stand til å gi for å gjøre Deres opphold i Norge så behagelig som mulig. Dette gjelder ikke bare ved denne leilighet, men også ved en hvilken som helst senere anledning hvor De måtte henvende Dem til oss.

De kommer her for første gang for å starte det X. Monte Carlo-løp fra Stavanger. Jeg behøver ikke å fortelle Dem, at kjøring på våre veier på vinterføre kan bli både anstrengende og besværlig. Men vanskelighetene er for å lave god sport, og skal noen kunne overvinne dem må det være denne eliteforsamling av Europas beste sportekjørere med sitt tipp-topp materiell. Og jeg må si Dem, at vi har gjort hvad der under de nuværende omstendigheter gjøres kan for å lette passasjen av de ca. 800 km. gjennom Norge.

Men en ting har vi ikke kunnet gjøre noe ved. De vil få inntrykk av et snedekt, godt, værhardt, mørkt land — vår dag er nu kort og mørket er langt. Men tro ikke at dette alene er landet: Vi skulde ønske vi kunde vist Dem vårt vakre land i sommerens prakt, i de lyse netters tid — med fjell og fjord, med hav og hei — i farger og glød — da vilde De få et annet inntrykk av Norge, og da vilde De — det føler jeg mig forvisset om — bli glad i dette land, som vi selv er så glad i. Derfor ønsker vi Dem velkommen igjen på en bedre årstid.

Vi er samlet her representanter for ialt 10 europeiske land. Ett binder oss dog sammen — vi er medlemmer av anerkjente automobilklubber, som alle er tilsluttet vårt felles organ: den internasjonale automobilsassosiasjon. Det gir oss en samfølelse, det knytter et bånd oss imellem at vi er klubbkamerater. Våre klubber er forskjellige i alder og i størrelse — alle vet vi dog, at hver-enkel av oss er velsette gjester i de andre landes tilknyttede klubber. Jeg ber om å få gi uttrykk for vår egen klubbs — Kongelig Norsk Automobilklubbs — glede over å se Dem som



Kartet studeres.

våre gjester, og jeg ber Dem, hver enkel av Dem, å motta den beste hilsen fra denne klubb. Alle er vi glade i vår klubb, alle vil vi gjerne representere den og bære dens emblemer med ære.

Mine damer og herrer. På Kongelig Norsk Automobilklubs vegne hever jeg mitt glass til ære for Deres respektive klubber — for The Royal Automobile Club, Automobile Club de France, Automobile Club von Deutschland, Koninklijke Nederlandsche Automobile Club, Royal Automobile Club de Belgique, Automobile Club de Suisse, Österreichischer Automobil Club, Automobile Club de Portugal, Kongelig Dansk Automobile Club.

Jeg ber Dem med mig tomme et glass til ære for Deres klubber.

Den egentlige festtale holdt ordfører Smedsrud. Han holdt sin tale på engelsk og uttalte:

Ladies and gentlemen.

On behalf of this town I have the honour and pleasure to bring the participants of this years Monte Carlo-race a hearty welcome from Stavanger and its inhabitants.

We learned with great satisfaction, that a large number of the competitors of the race had chosen our town for their starting point.

We are quite aware that you have not chosen this route — so far to the utmost North — only in order to come and see us but the knowledge that the name of our town will be mentioned in the foremost rank when the victor is selected at Monte Carlo, gives us a certain feeling of dignity, which may be of some importance in times like these.

We deplore that the race takes place at a season that does not allow us to show to our guests the natural beauty of our district at its best. But we do sincerely hope that the experiences of my ladies and gentlemen during this race will not be of a kind to detain you from paying a visit to us at a milder and sweeter season. If so, you will be welcomed once more.

In a short time you will all have left our town, rushing towards the goal and straining all your mental and physical powers to obtain victory.

Be convinced then, that the inhabitants of Stavanger will follow you all with great interest and their best wishes of success from hour to hour during the exciting contest.

We lift our glasses and drink the health of our guests — the competitors of the Monte-Carlo race.

I norsk oversettelse lyder ordførerens tale:

Mine damer og herrer.

På denne bys vegne har jeg den ære og fornøielse å uttale et hjertelig velkommen til deltagerne i dette års Monte Carlo-løp fra Stavanger og dens befolkning.

Det var med stor tilfredshet vi bragte i erfaring at et stort antall av konkurrentene i løpet hadde valgt vår by som startsted.

Vi er fullt på det rene med at dere ikke har valgt denne rute — så langt mot det ytterste nord — bare for å komme og hilse på oss. Men bevisstheten om at vår bys navn vil bli nevnt i første rekke når seierherren blir kåret i Monte Carlo, gir oss en viss følelse av verdighet, som kan være av noen betydning i tider som disse.

Vi beklager at løpet finner sted på en årstid som ikke tillater oss å vise våre gjester vårt distrikts naturkjønnhet, når den er på sitt beste. Men vi håper inderlig at de erfaringer som mine damer og herrer måtte gjøre under dette løp, ikke vil bli av den slags, at det vil avholde dere fra å besøke oss på en mildere og blidere årstid. Dere vil i så fall bli ønsket velkommen enda en gang.

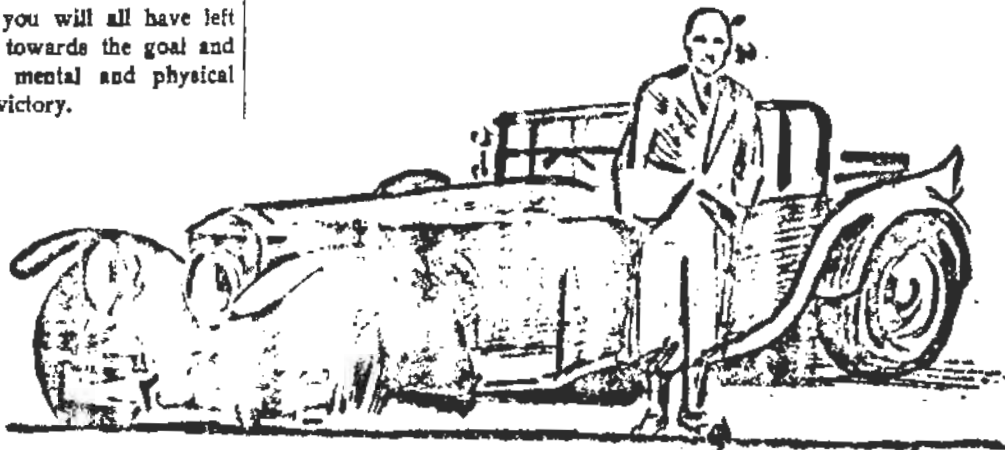
Snart vil dere alle ha forlatt vår by for full fart mot målet, under anspenning av alle deres mentale og fysiske krefter for å opna seieren.

Vær da overbevist om at Stavangers innbyggere vil følge dere alle sammen med stor interesse og med sine beste ønsker om lykke og hell fra time til time under den spennende løpsesid.

sa meget. Lord Elmsley og ... man hadde fått i Norge var varm nok til å varme op Nordkapp. Graf von Fürstenberg takket på tyskernes vegne. Videre talte konsul Middelfton for pressen og ordfører Smedsrud overrakte løpets eneste kvinnelige norske deltager, fru Olsen et norsk flagg. Dansken Stensbak talte for Tronåsen og beklaget at det skulde komme en ny vei til avsløsning av den. Til slutt reffet han en takk til det norske folk i sin almindelighet.

## Tre mann i siste liten

K. N. A. i Oslo meddeler at ved 23-tiden igår aftes kom siste franske kjerer Chiron til Oslo. Etter å ha hvilt et par timer og fått ordnet vognen, fortsatte han klokken 5 i morges til Stavanger, hvortil han ventes å komme ved 1-tiden i natt. 4 timer før starten. Mr. Edwards passerte Oslo igår og fortsatte til Stavanger etter en kort pause her. Han kom ikke lenger enn til Tønsberg, da han snudde igjen og kjørte tilbake til Oslo etter telegrafisk å ha underrettet Stavanger om at han ikke kom til å starte i løpet. Det var også 2 andre deltagere som i 11. time kjørte gjennom Oslo igår på vei til Stavanger, startnummer 202, dr. Jamot og 208 de Coularet. De gjorde intet opphold her, men kjørte videre etter ha fylt på bensin.



Donald Healey og hans Invicta.

# Løpets regler.

Klasse 1, lette vogner har største tillatte gjennomsnittshastighet 38 km/t og laveste 30 km/t. Det vil si at de skal bruke mellom 96 og 121 timer på den 3640 km lange strekningen fra Stavanger til Monte Carlo.

Klasse 2 større vogner har største tillatte gjennomsnittshastighet 43 km/t og laveste 35 km/t. De skal bruke mellom 85 og 104 timer.

Kjører man fortore enn øvre grense blir man diskvalifisert. Kjører man senere enn nedre grense blir man trukket i poeng. Man kan kjøre etapper meget langsomt, men må da ta igjen den tapte tid ved å kjøre meget fort på andre etapper.

Det er beregnet 4 personer i hver vogn. Dersom det ikke er det må personer erstattes med blylodd.

Samme personer skal være med på hele turen. Man kan byttes om å kjøre.

Man får 100 poeng for de første kjørte 1000 km. Deretter får man 0,01 poeng for hver overskytende kilometer. På grunn av den lange avstanden er derfor Stavanger et meget populært startsted. Skader på vogn, både teknisk og karosserimessig, medfører fradrag i poeng.

Etter innkomst i Monte Carlo foretas en farts- og bremsetest over 250. Deretter full teknisk kontroll av deltagerbilene.



## VETERAN i BRODERIER

SPESIALFORRETNING I BRANSJEN  
SIDEN 1869

Strameier

Klokke-  
strenger

Duker



Løpere

Puter

Bilder

PÅTEGNET OG TELLESØM  
ALT I BRODØR- OG HEKLEGARN  
GODT UTVALG I TELLESTOFFER

# E. Tallaksen

Broderiforretning

Markensgaten 46    Telefon (042) 22 245

## Prøvekjør Nye Program Scania!



# SCANIA

KING OF THE ROAD

## ROGALAND DIESEL

FORUS - TLF. (04) 57 58 11

Monte Carlo-løpet.**INGEN UHELL I TRONÅSEN**

MEN FLERE AV BILENE, SÆRLIG DE LETTE,  
MÅTTE HA HJELP OP.

SÆRDELES VANSKELIGE FORHOLD MED ISLAGTE VEIER



Den første av de lette vogner starter.

## STARTEN

av de små vogner i klasse I tok til kl. 16.05. På det tidspunkt var "halve byen" møtt frem på jernbaneplassen for å se gjestene vel avgårde; politiet hadde et stort arbeide med å holde publikum innenfor sperringene, men de forskjellige foranstaltninger viste seg å svare til hensikten. For øvrig gikk alt etter programmet, under dr. Giertsens rolige og sikre ledelse, arrangementet gikk som smurt. Lyskasterne lyste fra høiden over jernbaneovergangen ved Musegaten og fra stasjonsbygningens to tårn; under hurrarop fra mengden gikk deltagerne over den hvite streken mellom flaggstengene. Monte Carlo-løpet begynte.

Første starter var tyskeren Gall, deretter fulgte madame Jeanne i sin lilleputtbil klokken 16.15 med sin landsmann Lavalette hakk i hel, så kom tyskeren Rudat og Leverett, England, klokken 17 presis. En særskilt hyllest fikk mrs. Vaughan og hennes venninne med på veien. De to "eldre" damer lot til å være besjelet av den rette sportsånd. Franskmannen De Thuisy og østerrikeren Matuschovsky startet henholdsvis 17.30 og 19. Intet uhell inntraff. Foreløpig ser alt bra ut.

## MORGENSTARTEN.

Jernbaneplassen klokken 5. Snøkave og nordenstorm. Vel 100 trofaste tilskuere står med ryggene skuttet mot uværet og venter første amns start. Ute på plassen, i lyset fra prosjektørene, arbeider dr. Giertsen og hans drabanter. Healey tar plass ved krittlinjen, flagget går og engelskmannen oser frem, bråstanser etter 10 meters løp og spør om veien, høire eller venstre? Høire. Snekjettingene klapprer uteder Lagårdsveien. Klokken er 5.04. Neste mann er vår egen Hjersing som blir fulgt av halvfrosne LEVE-rop. Så blir det pause. En rekke deltagere er kommet noen minutter for sent, alle skal undertegne sine startpapirer, de som står først blir ikke ferdig, det ropes utålmodig på mange tungemål, en eller annen lav racer bak i rekkene løser sig ut av massen og piler over startlinjen, andre bukter sig etter, i flere minutter durer vogner ivei med sekunders mellomrum. Midt i virvaret står dr. Giertsen rolig med sin sigarett. Alt er i orden. Vognene kommer påny i rekkefølge: Lord de Clifford, Lady Jardine, Vaumund, Stott og Kurz. Klokken er blitt 5.30. 19 vogner er kommet avgårde.

Det er en halv time til franskmannen Wimille skal avsted. Snøkavene har gitt sig. Man driver op og ned i iskald nordenvind og diskuterer meldinger fra Tronåsen og utsikter. Vår post på Marierosletten vender tilbake og forteller at Sprenger van Eijk presset sig forbi to konkurrenter og tok den tredje i Hinnabakkene. Det kjøres med svær fart.

Så kommer franskmennene i sin flotte Lorraine. De er to minutter forsinket, ser over sine kjettinger, vinder en ståltråd om et svakt sted, får de siste meldinger om veiene og legger ut. Engelskmannen Zeeck følger like etter. Motoren hans fusker litt i starten, kjørereren søker etter den rette maskintonen, finner den og fare avsted. Sistemann var nordmannen Johansen klokken 7.30.

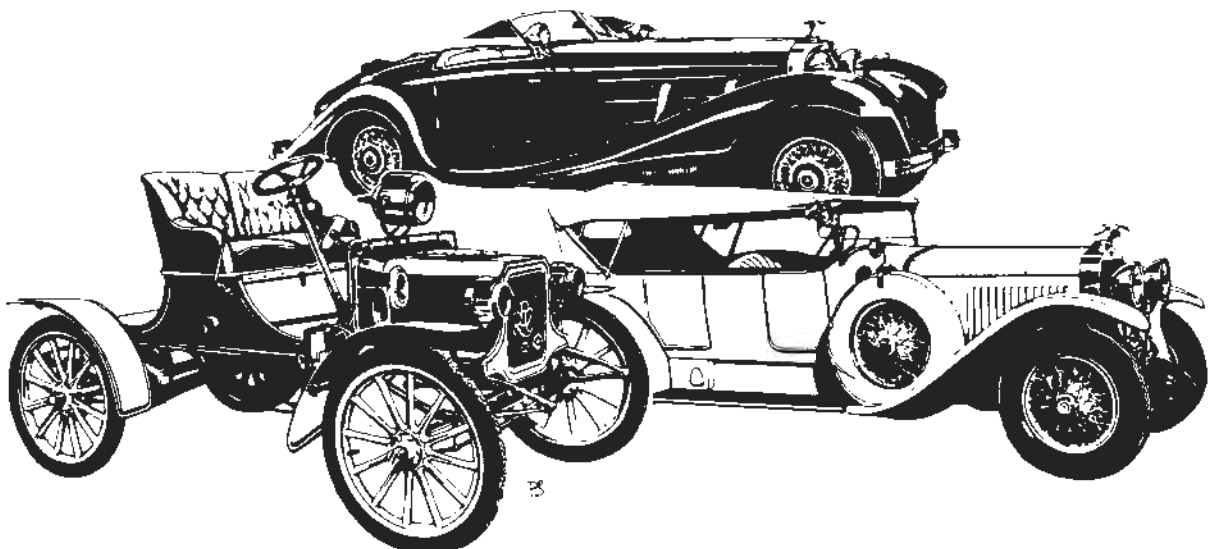
Monte Carlo-farerne har forlatt Stavanger by. "Je suis fini" sier dr. Giertsen og tenner en ny sigarett.

Stopping av seter, interiør, samt montering av kalesjer utføres  
til veteranene av:

**P. Ernst Jonnessen**

BILSALMAKER

Tlf. 45 153 - Holte, Randsund - 4600 Kristiansand S.



Stavanger, 17 januar 1931.

## Dagens mann:



Dr. Henrik Giertsen

Man kan ikke ikke idag ha noen fullgyldig mening om hvilken betydning det vil ha for Stavanger turistmessig sett at byen er anerkjent som startsted for Monte Carlo-løpet. Men vi vet at det er nedlagt et usedvanlig godt arbeid for å gjøre arrangementet her slik at våre utenlandske og norske gjester skulde finne sig til rette. Og det har såvidt vi har kunnet følge med, ikke knirket på noe punkt. Alle de som har hatt med arrangementet av løpet å gjøre, har gått inn for opgaven, og de har også løst den på en fortrinlig måte.

Uten forkleinelse for noen er det dog formannen i den lokale avdeling av K. N. A., dr. Henrik Giertsen, som har æren for at arrangementet blev bragt så vel i havn. Administrativt, sportsmessig og - ikke minst - representativt. Hans tale på engelsk, tysk og fransk ved lunsjen på Sola var en prestasjon, hvis virkninger meldte sig spontant i form av bifall og stemning.

Kort og godt: Hvis Stavanger som startsted for Monte-Carlo-løpet ikke blir en suksess, så er det ikke dr. Giertsens skyld. Vel blåst, dr Giertsen!

## Løpet som turistreklame.

EN UTTALELSE AV BELGIEREN SCHAAR.

Belgieren Schaar som er kjent som en fremtredende automobilfører, uttalte ved fremkomsten til til Oslo til "Sportsmanden":

- Hvor lykkelig De kan være som har et slikt vidunderlig land. Det er så vakkert, så vakkert, og nu vil Monte Carlo-løpet fortelle all verden hvor vakkert det er. Tronåser var vi redd for. Den viste sig også å være meget vanskelig, men ikke umulig. Det bør være vanskeligheter i et løp, så det er i orden. Stavanger er en ideell startplass. Adskillig bedre enn Sundsvall hvor jeg startet i fjor. Har De slike utmerkede veier i Norge hele året, eller er det gjort spesielle foranstaltninger for løpet? De svenske veier er dårlige.

Norges befolkning aner ikke idag hvilken betydning racet har for landet. Det er avisfolk i hver bil. De får millioner og atter millioner tilbake hvert år som takk for all elskverdighet - og det skal vi bidra til. Hils alle og takk for all elskverdighet!

# ÅRETS BIL I USA '81 DODGE



Importer:  
Harald A. Møller Auto A/S,  
Dodge Import-Engros.



## VALLESVERD BILFORRETNING AIS

Ø. STRANDGT. 3 — TLF. 042/29 010

" *Reginol* i 45 år "

Nå som dengang, kjør på *Reginol*

*Reginol* A/S

Norsk Otjeraffineri

## OLE S. SIMONSEN

Langgt. 57 - Postboks 278 - 4301 Sandnes

Telf. (045) 62 084 - Bankgiro 5343.05.00704 - Postgiro 5 79 97 39

Lager Haugesund, Telf. (047) 22 471 - Lager Kr.sand (042) 22 920

# Nattens melding fra Tronåsen.

De lette biler klarte sig på ymse vis,  
med eller uten hjelp inatt.

Stavanger Aftenblads utsendte medarbeider telefonerte i natt fra Moi:

Nu er Tronåsen overvunnet for de lette vogners vedkommende - overvunnet på forskjellig vis. Bare to av vognene kom op på helt ordinær måte. Resten brukte så ymse fremgangsmåter.

Men alt til sin tid. La oss starte med begynnelsen.

Allerede på veien fra Stavanger la Aftenbladets medarbeider som bilte derfra en time før starten, merke til store skarer av folk - særlig ungdom - som hadde tatt opstilling langs grøfter og i veikryss. Vi blev tiljublet på forskjellige måter av tilskuere, hvorav mange trodde vi var deltagere i løpet

Veiene viste sig å være meget gode; på flere steder så vi veiarbeidere i ferd med å legge grus i glatte svinger. For øvrig var det snebart og lite is og helt snebart frem til Helleland. Her blev det noe glattere og på Moi var det klink is.

I Tronåsen var det svart av folk. Opper i alle svingene stod det nysgjerrige som trosset regn og mørke, i alt flere hundre. Og ved foten stod det massevis av biler parkert.

Overingeniør Riis har satt Tronåsen i upåklagelig stand, til Tronåsen å være i allefall. Islaget er hakket op i riller på tvers og det hele er dekket med grus.

Den første bilist viser sig kl. 19. Det er franskmannen Lavalette som startet som nr. 3 fra Stavanger. Han kommer med bildørene opslått og fastsurret og føreren sitter med en fot utenfor, forberedt på alt. Han tar imidlertid Tronåsen i ett uten noe besvær - han været ikke bakken mer enn at han lot kjettingene ligge i bilen.

Den neste som når toppen er tyskeren Gall, den først startende. Han slepes op av en kjempemessig lastebil, ført av en ekspert på området, Eltervåg, kjent fra Maudal-transportene. Gall hadde stoppet langt nede i bakken og sperret veien for den franske madame Jeanne. Hun kom op så godt som ved egen hjelp. Hennes Rosengart tok den første sving reglementert, men her snudde hun bilen og kjørte resten av bakken baklengs. En pen prestasjon i mørket! Gall nådde toppen kl. 19.30, madame Jeanne kl. 19.50.

2 minutter etter madame Jeanne kommer engelskmannen Leverett, med baugen foran og alt i orden. Han hadde ikke behøvd noen assistanse.

Kort etter kommer nok en tysker i bånd, det er Max Rudat, som trekkes av 20 mann. Alle stedets folk ryster på hodet av disse bilene: I all verden, Tronåsen er da noe som trafikeres daglig som ingen ting. Derfor lyder det også kraftige bifallsrop, da to norske biler kort etter kommer flott op. Men disse hørte riktignok ikke med i løpet!

Nu er to engelske damer i anmarsj. De er i 50-års alderen, kom med båten til Stavanger samme dags morgen og har ikke vært i Tronåsen før. Men heldigvis, det er mannskap nok i bakken. Mrs. Morna Vaughans bil klarte 2/3 av bakken før den gav sig, og derfra blev den av skubbende hender vennlig assistert til toppen

Man hadde ventet at de store biler vilde klart Tronåsbakken adskillig bedre end de små, men det viste sig allikevel at flere hadde vanskeligheter. De ter første som kom, dansken Hansen, J. Olsen, Norge og hollenderen Sprenger van Eijk hadde ingen vanskeligheter. Nestemann, belgieren Blaivie, stoppet midtveis og sperret veien for engelskmannen Austin som imidlertid presset sig forbi og gikk til topps. Belgieren blev stående mens 8-10 andre passerte.

Det blev en sterk forstoppelse i bakken på grunn av at noen ikke kom op og derfor sperret veien. 6 biler stod strødd i svingene samtidig. Alle norske biler tok bakken flott.

#### NOKRE ORD MED KONTROLLØREN I KRISTIANSAND.

Me veksla i fyremiddag nokre ord med kontrolløren i Monte Carlo-laupet i Kristiansand hr. Bogaard. Han uttalar at berre ein bil, ein franskmann, gjekk ut av laupet millom Stavanger og Kristiansand. Han køyrde i grefti i Lyngdal. Han tok Fredrikshavnsbåten til Danmark i natt. Alle dei andre køyrde vidare austetter.

- Dei var ved godt mot?

- Det var so ymse det. Sume vilde lite snakke, daa dei kom til Ernst Hotel. Andre var hissige og vrøvla mykje. Damone var ved godt mot. Dei fleste av bilistane i Monte Carlo-laupet er flinke køyrarar. Dei hev fyrr teke premie og synt seg som Storkøyrarar.

Dette er det 10. Monte Carlo-laup. Køyrarane skal vera i Monte Carlo onsdag. Det er med 212 bilar fraa dei ymse land. Fraa Stavanger til Monte Carlo er ikring 364 mil. Ein reknar med at kvar bil hev nytta ikring 3 liter bensin pr. mil jamt yver. Det vert soleis ikkje smaasummar som hev gjenge med til berre bensin paa strekningi Stavanger - Monte Carlo.

Fyrste premien i klasse III er 50.000 francs, ikring 7000 krunor. I klasse I er fyrstepremien 12000 francs, knapt 1700 krunor.

Agder Tidende 21. januar 1931.

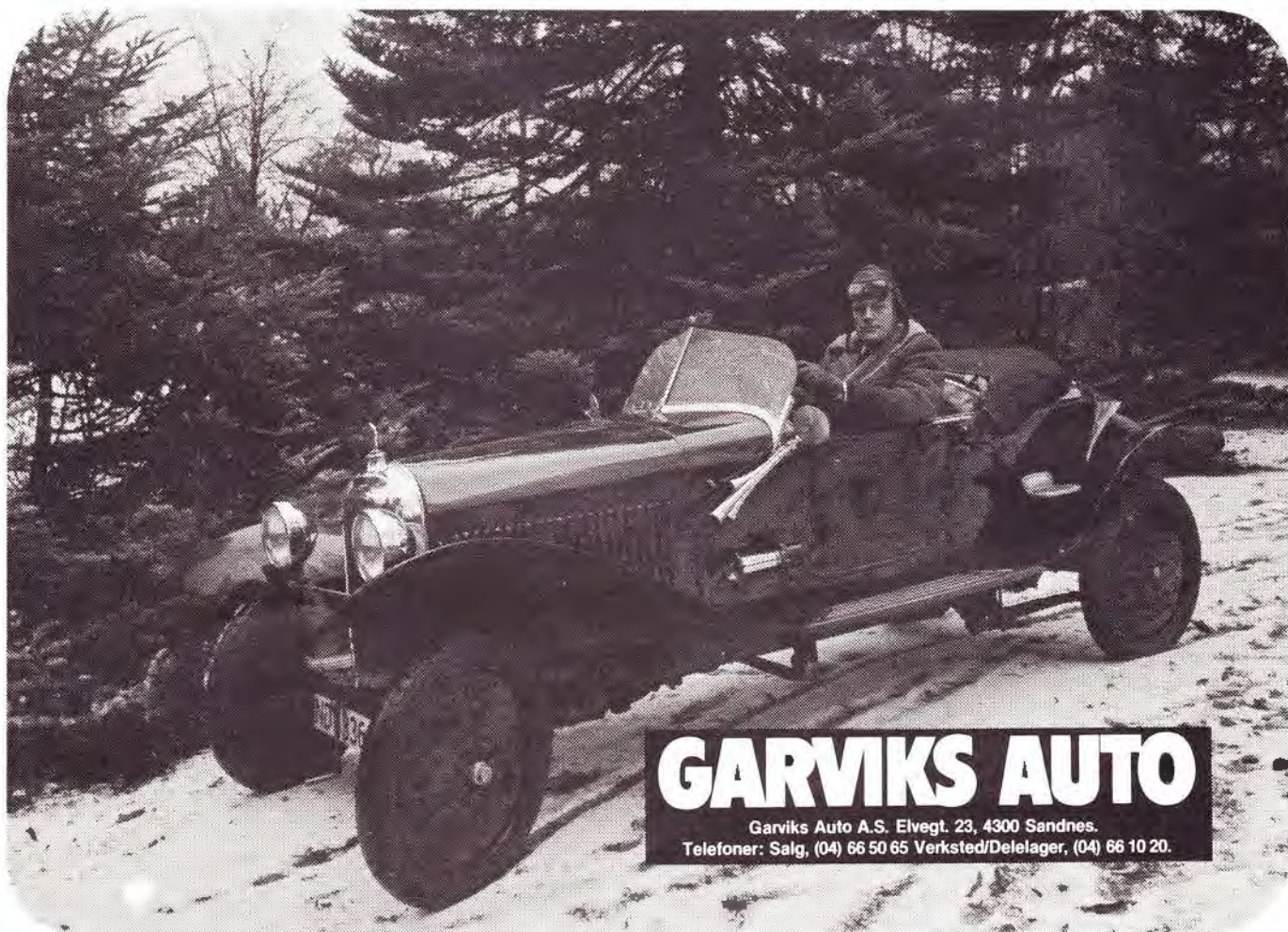


Foto viser Arne Garvik i sin Citroën B22 Caddy. Vognen står utstilt i Citroën-hallen i Sandnes.

# Med Monte Carlo kjørerne fra Stavanger over Tronåsen.

MED " AFTENPOSTENS REPORTAGEBIL FRA STARTSTEDET I STAVANGER OG OVER TRONÅSEN

I god tid før starten drog "Aftenposten"s bil sydover for å være ute i terrenget under løpet. Det gikk lett og fint utover mot Sandnes hvor veien er som fra Skøyen og utover mot den innerste del av Drammensveien. Men det varte ikke lenge før veien blev smale og føret fullstendig som i Tronåsen. Akkurat på det glatteste traff vi den første av veivesenets store lastebiler med en gjeng av sandstrøere. Vi traff den meget bokstavelig. Det kostet oss en støtfanger, en rute og en fotbremse. Men det satte oss ikke ute av stand til å fortsette.

I disse dager har en masse mennesker lest om noget som heter Tronåsen og de har hørt at den er et slikt enestående samtaleemne og at den er farlig. Men de fleste har vel igrunnen allikevel bare en svak idé om hvad det i virkeligheten dreier sig om. Tronåsen har den store fordel at man kan flette navnet inn i en samtale på de forskjelligste sprog uten å føle sig flau når en nordmann hører på. Enten man sier "The Trounaws" eller "la Tronneause" lyder det ikke på nogen måte så fjollet som når man forsøker å uttale f. eks. Stavanger på utenlandsk. Men bortsett fra dette har den etter folke- meningen svært små fordeler.

Tronåsen er selvfølgelig ikke en almindelig ås som bilene i større eller mindre svingninger skal trafikere. Tronåsen er et mareritt, et slikt som man får etter en dundrene hummerfest eller noget i samme smak. De vet slike drømmer hvor man føler at der plutselig senker sig en avgrunn rett foran, eller også reiser der sig noget faretruende himmelhøit sammesteds. Det gjør nemlig Tronåsen, bare i ennu sterkere grad. Og man kan ikke som i drømme foreta sig et eller annet sinnsvakt - man er nødt til å se sannheten i øinene og gå løs på opgaven.

Det gjorde vi da også da vi fredag eftermiddag en stund efter å ha passert Moi, og med de forsterkede snekjeder omhyggelig anbragt på plass, plutselig så selveste åsen heve sig foran os i det svinnende dagslys. En sandbil og en arbeidsgjeng stod nedenfor. Der hadde holdt på en tyve-tredve mann i et par dager, fortalte de, og nu var hele åsen strødd.

Så gikk det løs. Motoren anslo sin dypeste og mest faretruende stemme - hestekreftene riktig la sig i selen - og langsomt men sikkert, uten knirk på noget punkt, gikk den sterke Fiat 501 op. I hver sving stod arbeidere og så interessert på hvordan det gikk.

Men vi vilde ikke vente her. Vi visste at madame Jeanne i flere dager hadde trenet i bakken med sin lille Rosengart og at hun høist sannsynlig vilde forsøke å rygge op (hvad hun også gjorde). Og vi visste at arbeiderne vilde bli nødt til å løpe frem og gripe nogen av vognene idet de gled bakover (hvad de også hadde gjort). Vi søkte videre for å se dem ute i terrenget.

Vi stanset et stykke syd for Liknes, idet Kvinesheia begynner. Det var ikke vi som valgte stedet - det var en snekjede og en raskt etablert sympatistrek i akkumulatoren. I det stummende mørke - ikke engang bilens lykter var lengre i funksjon - måtte reparasjonene begynne. Vi fikk god anledning til å konstatere at regnet virkelig var gått over til sludd. Det kunde nok skrives et dikt om situasjonen - den mørke natt - de døde hestekrefter - villmarken - ensomheten - det hele. Det var meget romantisk og helt igjennom vått ufyselig.

Da så vi en lysning over tretoppene langt borte - en lysbunt som beveget sig - strålebunten fra en ekstra sterk lyskaster. Der

kom den første av Monte Carlo-bilene.

Det brølte i en kraftig motor nede i bakkene - det blev lyst omkring oss et øieblikk - og så var Lavalette forbi og vi så et lite rødt punkt forsvinne langt borte. Den gikk strålende, den lille Peugeot'en. Nogen minutter etter kom nestemann og slag i slag tre andre - sikkert og pent med den rette fart på det glatte føre.

Nå, vi kom igang igjen vi også, og under den videre ferd ventet vi interessert på de tre andre småvogner vi visste var underveis.

Men da vi ved firetiden om natten meldte oss for kontrollen i Kristiansand på hotel Ernst var der ennu ikke kommet flere end de fem som hadde vært innom kontrollen og straks begitt sig videre.

Men gjennom Kristiansands stille og utdødde gater tordner en liten Praga. Det er østerrikeren Matuschowsky som kommer. Han har sett franskmannen de Thuisy med maskinskade, men de to engelske damene, Morna Lloyd Vaughan og Lillian Roper hadde han overhodet ikke sett underveis. Hvor kunde de være?

Den gåte ble løst kl. 7.50 da vi nettop var klar til å dra videre. Da kom de to engelske damer. De hadde kjørt sig bort ved Mandal og opdaget plutselig at de var kommet 36 km. avgårde i gal retning. Nu var de her og skulde videre efter en ørliten pause.

Jeg vet ikke i dette øieblikk hvor langt de to kommer, men de fortjener sandelig å komme frem til Monte Carlo. De eneste som reiser uten mannfolk hjelp, som måtte være så vidunderlig å ta til - om ikke til kjøringen så til de famøse snekjeder. To middelaldrende damer som for ikke så mange år siden vilde ha nøid sig med strikketøiet og en god bok og formodentlig vært meget tilfreds med tilværelsen - men som i vår tid får anledning til å slåss med de mest trenede av Europas bilfolk. Det er sporty gjort.

Og nu når bilistene forlengst er ute av landet og det første stjerneløpet på norsk jord tilhører historien, bør våre egne amatør-bilister som ferdedes på veiene i embeds medfør, og som gjorde det i den tid Monte Carlo-kjørerne passerte, ha en honnør. Jeg vet ikke om der finnes undtagelser som ødelegger for de andre - men sikkert er det at deres forståelsesfulle imøtekommenhet og den interesse som den almindelige bilkjørende nordmann viste, i meget stor grad har bidratt til suksessen ved dette løp.

Men hvem hadde funnet på den gode ide, ikke langt fra Barkåker jernbanestasjon å henge op et veldig skilt tvers over veien med ordene: BON VOYAGE.

Det var jo igrunnen hele det bilende norges ønske og ikke bare Barkåkere.



**Jeep**

**Gabriel Østråt a.s**

**BILFORRETNING OG VERKSTED**

**POSTBOKS 1040 - LURA - 4301 SANDNES**

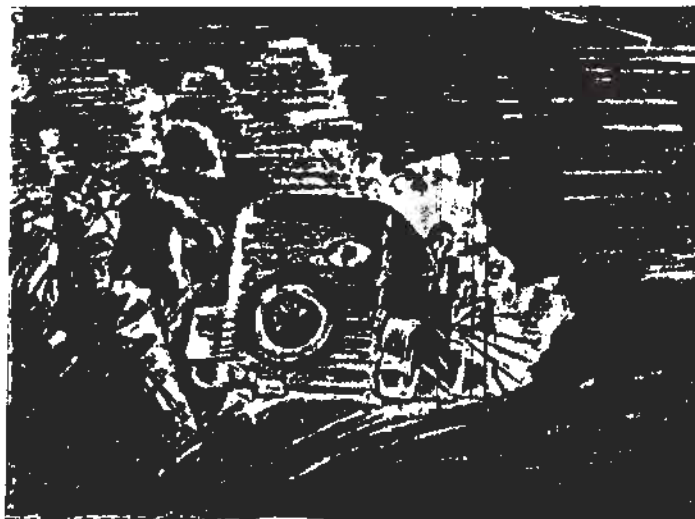
# Monte Carlo, sett fra Tronåsen.

Ja, så våkner vi igjen til hverdagen. I vårer ører skurrer fremdeles prustende motorer som hylar under hensynsløs gearing, i våre tanker svirrer fremdeles en kaotisk blanding av uuttalelige navn, som aldri staves to ganger likt i noen avis, men når vi gnir oss litt og kniper oss litt, ser vi at vi ikke lenger er i Monte Carlo, men i Stavanger. På torvet ser vi atter menn i hestekjrrer selge grønnsaker som om verden fremdeles er den samme nu som før løpet, og ved å studere antallet passasjerer med jernbanen opdager vi tydelig at Europa-preget ikke har stukket oss dypere. Fra i dag av er Stavangeren atter begynt å utkomme på norsk.

Men den har grepet oss ganske sterkt, denne affæren. Man kan selvfølgelig si som så: hvad raker det oss enten Sprenger van Eijk, Hansen (Danmark), Sauterne Bordeaux, Selters Madeira eller en annen utenlandsk varierende trykkfeil vinner løpet? Det er herrer vi aldri har hørt om før (bortsett fra at vi kjenner portugiserens familienavn), og vi vet ingenting om deres syn på målspørsmålet, Versaillesfreden og lydfilmen. Det eneste vi vet om dem er at de taler utpreget dialekt og har underlige teorier om å borttrydde snevanskeligheter med ugressriver og langskaftede fiskespader. Likevel vil vi følge disse ukjente menns reis til Monte Carlo, og forvise oss om hvorvidt pokalen havner på kommoden i van Eijks hjem eller blandt de adelige trofeer i lord de Cliffords familie-slott.

Men vår interesse er meget naturlig - vi gadd nu også se hvad det er for slags underlige skapninger, på hvis leber ifølge avisene Stavangers navn nu i måneder har vært den mest anvendte glose. Venner og bysbarn, det må tross alt være noe eget ved vår by, den må ha visse egenskaper - om ikke annet så iallfall den at vi ligger 3648 km. fra Monte Carlo. Enn er der håp for vår baktalte by!

Og at Rogaland hadde gjort et fordelaktig inntrykk på utlendingene, det fikk jeg syn for natt til lørdag i Tronåsen. De måtte bokstavelig talt skyves og hales over fylkesgrensen med makt! De nølte og snudde og ventet og dryget i lengste laget før de forlot vårt fylke. Det var rørende å se på. Madane Jeanne var så charmert av oss og vår deilige landsdel at hun satte ryggen mot og like til det siste vendte sig mot Rogaland, som om avskjeden falt tung. Det var også tungt å forlate Rogaland, derom var de svettende biler enige.



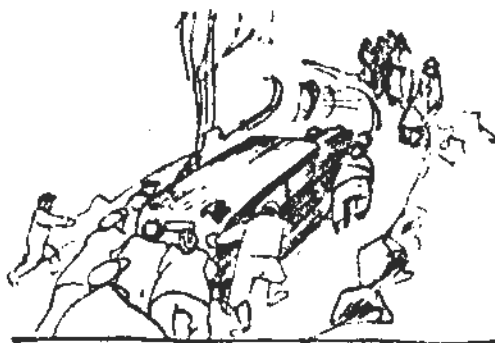
Madame Jeanne; Full fart akterover.

Det var en merkelig natt i Tronåsen. Alt som kunne krype og gå av Moie befolkning var i Tronås-bakken. Mørket gjenlød av moisk dialekt, hvergang kjentfolk var kommet fra hverandre og skulde prøve å finne hverandre igjen. Der kom en mann bort til mig og gav mig en lengre forklaring på hvorfor han hadde vært vekke en stund og innrømmet sluttelig at det nok var mig som hadde hatt rett med hensyn til den båten i Lundevannet, som vi hadde kjeklet om i går. Da jeg i det samme tendte en sigarett som syntes å lyse opp hele bakken, fikk han det plutselig travelt og begynte å rope efter en som hette Emil.

Det var en ypperlig stemning blandt folk. Vi betraktet disse bilene som personlig adspredelse. Vi sloss om å få hjelpe til å skyve, og vi tålte ikke nogen protest fra kjørerne, som ofte prøvde å sette bremsen i under påskudd av at de vilde klare sig selv. Tøv! Vi lot dem prate deres respektive kaudervelsk og satte ryggen til. Op med dem! Det må nok sies at mange av oss følte oss snytt av Lavalette og Leverett, som kjørte op alene og ikke gav oss chance til å virke.



I nattens mulm og mørke.



Også de store biler kan trenge en håndsrekning.

Morgenen etter oprant med den noe paradoksale hendelse at tilskuere kjørte til toppen i gemene drosjebiler for derfra å se knivkjørere av internasjonale dimensjoner gi tapt. Jeg kan ikke glemme en av belgierne som gav op midt i bakken. Hans maskine knurret som en rasende hund, mens bakhjulene sparket stein og gnister; men bilen stod. På et øyeblikk var vi over vårt bytte. I munnen på hverandre fortalte vi chaufføren på god norsk at han skulde gjøre det og det med tendingen og gearstangen og magneten og at han ikke skulde gjøre det og det med bremsen og rattet. Han bare satt stille og så på oss, som om han var faldt ned fra månen, og hele billøpet syntes å ha tapt all interesse for ham. Han så på sine kamerater og trakk på skuldrene men sa ikke et kvekk og gjorde ikke et bøss. Vi gav ham en masse nye råd, men omsonst. Da tok vi saken i vår egen hånd og begynte vennlig men bestemt å skyve ham oppover, idet en av de mer modige løsnet bremsen. Det vekket ham, han trødde, halte og skrudde på et eller annet, og vognen freste sig 20 meter lengre frem, hvor en annen avdeling av hjelpetroppene mottok ham under krigsrop.

Chaufførene på Moi - og såvidt jeg forstod kunde hver eneste mors sjel på Moi håndtere en bil, iallfall muntlig - hadde en herlig dag. De visste på en prikk hvad feil de forskjellige utlendinger gjorde. De ruste for meget på og de ruste for lite i. De skiftet gale gear på gale steder. Pah! Tronåsen! Ingen ting å snakke om. Chaufførene på Moi betrakter Tronåsen bare som en litt forbedret utgave av humpen i Drangsdalen. For øvrig var morgenen litt av en skuffelse. Det hendte ikke så meget, de store klarte sig noen lunde godt. Den største sensasjon var det at det blev en danske som tok bakken først og kanskje flottest av alle. Hvilken forsmedelse for oss nordmenn. Kan det være mulig at danskene fra pannekakelandet er våre likemenn i høidene. Kan det tenkes at de også f. eks. vil tåle kulden på Grønland så godt som ålesunderne? Redselsfulle tankens muligheter melder sig. Imidlertid, det står fast at danskens triumf var meget populær blandt tilskuerne.

Men det var natten i Tronåsen som hadde charme. Stummende mørke, bare splittet av fyrstikker som blusset op for å gi sigaretten liv, og bummeløker som ransaket menns ansikter. En kunde ane lysningen far det åpnere landskap ved Moi, mens åsen selv reiste sig som en veldig truende knyttneve mot dem som vilde passere. Lys fra bondegårder la strimer på Lundevannets blanke is. Og regnet faldt bløtt gjennom mørket, fikk de ventende til å slå op kravene og kanskje stampe litt med føttene.

Så viste søkelys sig i svingen på den annen side av Tronviken, lysskjæret feide i en rundbue over det sparsomt snedekte landskapet i bunnen, inntil lyset reiste sig op og la et flakkende skinn i skogen opover åsen. Lyd fra fresende maskiner, ropende stemmer, trampende føtter meldte om de forskjellige avsnitt i hver bils tunge overfart.

Men mørket var grunntonen i billedet, vi snakket med folk vi ikke så, vi assisterte biler vi ikke så, vi forserte hindringer vi ikke så.

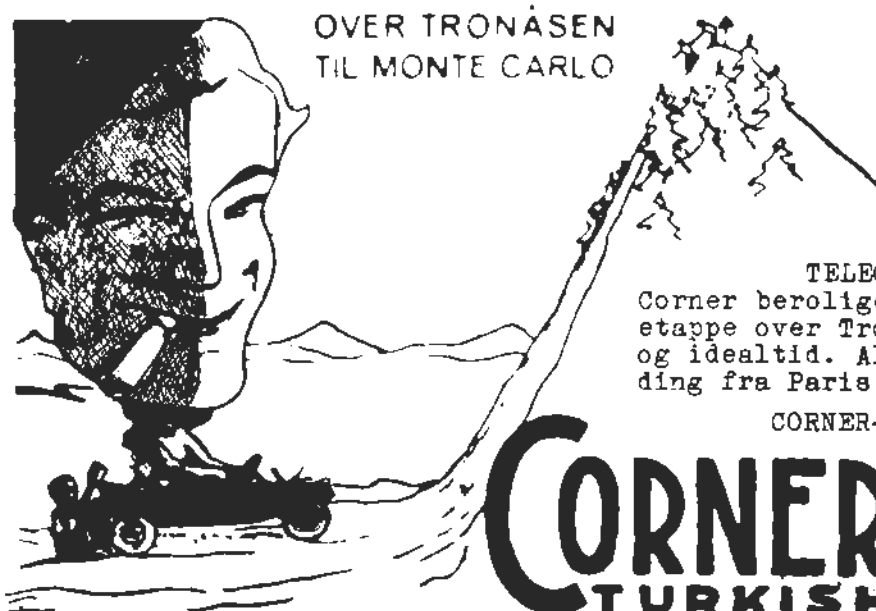
En eiendommelig natt.

Der var en stor svær franskmann som strevet meget og svettet meget og sa en masse til oss, mens vi hjalp ham. Kanskje skjelte han oss ut, kanskje roste han oss.

Ett er iallfall sikkert. Vi vilde ham bare vel. Vi ønsket hver enkelt av dem at de måtte seire. Vi ønsket å hjelpe dem fortest mulig ut av Rogaland. Jo snarere kommer de igjen.

Jr.

Stavanger Aftenblad



OVER TRONÅSEN  
TIL MONTE CARLO

TELEGRAM

Corner beroliget nerverne. Første etappe over Tronåsen på høigear og idealtid. Alt vel. Neste melding fra Paris

CORNER-mannen.

**CORNER**  
TURKISH

# Vi tilbyr en omfattende bilelektrisk bytte - service

- Selvstartere ● Dynamoer
- Vekselstrømsgeneratorer.

De kan levere inn en defekt komponent og få en tilsvarende overhøit byttekomponent tilbake. Garantert av oss og til en fast pris som ligger vesentlig under prisen for en ny komponent. Og reparasjonstiden blir redusert til et minimum.



**Lucas** - for engelske og japanske biler  
**Ducellier** - for franske biler

**FEMSA** - for italienske, spanske, polske og russiske biler

**VALLEY FORGE** - for amerikanske biler

**NYLUNDS BILELEKTRISK A/S**

Ladegårdsveien 81 - Tlf. (04) 53 05 55  
4000 Stavanger

Lucas

# 3 PÅ TOPP



## Holst & Hauge A/S

MARIERO, STAVANGER Tlf. (04) 58 50 70

# DATSUN BLUEBIRD DIESEL



Bluebird

Diesel får du både som sedan og stasjonsvogn. Begge modellene er utstyrt med 5 gear og en kraftig, men stillegående 2-liters motor.

Bluebird Diesel er meget velutstyrt med massevis av komfort og glimrende kjøreegenskaper.

Bluebird leveres også med bensinmotor.

*Bluebird 2,0 GL Diesel stasjonsvogn.*

**Kr. 96.000,-**

*Veil. pris levert Drammen, ekskl. frakt, inkl. km-teller.*

**Jernes** BILFORRETNING  
ANDREASSEN & WILSON

Salgsavdeling: Nedre Lunds vei 1  
Verksted: Kongsgård Alle 64  
4600 KRISTIANSAND

**DATSUN**

# BIL OG BÅT- EIERE!

VI TAR OSS  
AV ALT  
INNEN  
BIL- OG  
BÅT-  
ELEKTRISK

SALG OG  
MONTERING AV  
SOLENERGI-  
ANLEGG FOR  
BÅT - CARAVAN  
- HYTTE

# AUTO MARINE

BIL- OG BÅTELEKTRISK VERKSTED  
Ægirs vei 11 - Tlf. (042) 92 742 - 93 081  
4600 Kristiansand

# På alles leber

Ja, det er beklagelig, men det var altså dette her Monte C-, ja, alvorlig talt, nu s k a l det være siste gang. De som ikke lenger tåler å høre om Tronåsen og stjerneløp, enten de nu er Bergensere eller har andre fyldestgjørende grunner for sin uvilje, kan heller få pengene igjen i dette Blads ekspedisjon.

Vi kan jo til forandring servere Monte Carlo på vers. Det gjøres opmerksom på at hvis ikke rimene er i orden, er det fordi leserne uttaler galt.

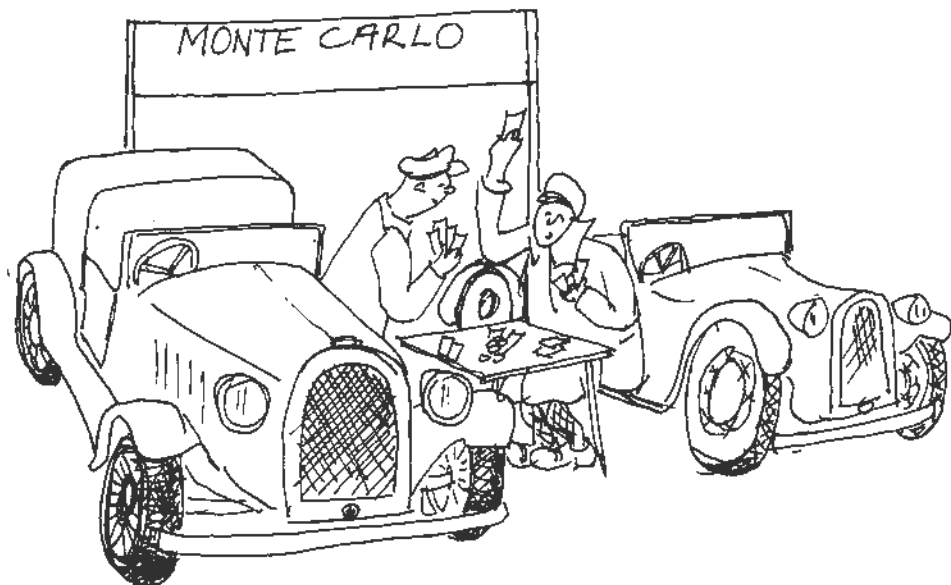
Vi er alle så glad i Jeanne  
je suis, toute a l'heure og vous etes ravissante,  
Vi parler så godt som vi kan det,  
comment allez-vous, ikke sant?

Vi ropte og skrek da hun reiste,  
adjø og nana og især revoir.  
Nu er hun forlengst underveis med  
bagasjen i sin Rosengart.

Nu går vi og sukker og henger;  
det hoster og harker i hjertets motor,  
mens stadiggen lenger og lenger  
hun bakker sig vekk ifra nord.

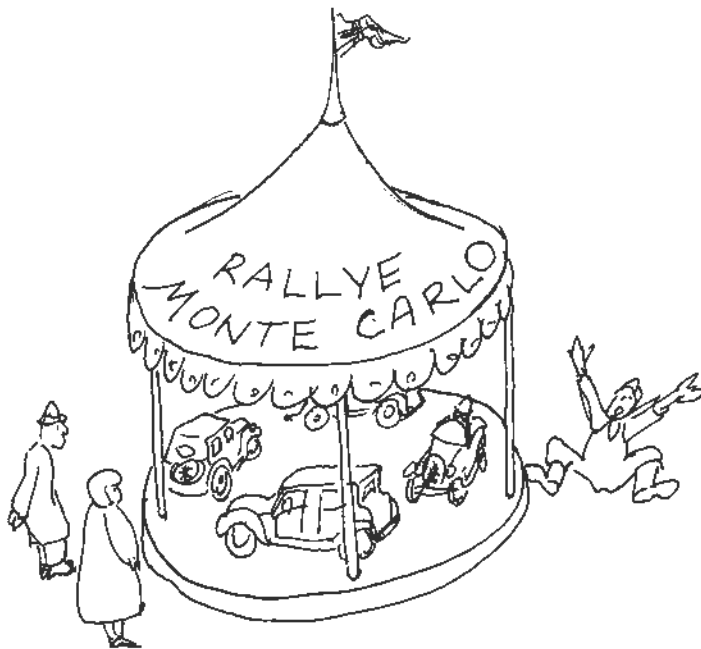
Madame, madame, madame,  
kaffor va du'kje mad'moiselle?  
Nå kan det jo vera det samme  
Du hadde sagt nei ligavel.

Jeg har lenge villet ha sagt dette, men har ikke tort før hun var vel ute av rekkevidde. Kanskje vi skal fortsette med et dikt om Tronåsen, hvorfra det lød så mange skrik om bil i nød, fra kjørere som dypt fortrød, den ville lek med liv og død? Nei, nei når de fleste lesere helst vil slippe, så - - - -.



Fra en leser i Randaberg har jeg mottatt et brev:  
Kaffor, spør vedkommende, kunde ikke han derane Johansen bare kjørt i vei fra de andre og kommet først inn i Monte Carlo og sagt: "Her er jeg, og hvor er pokalen og de 50.000,- franc, og kan De vise meg veien til spillebanken?"? Kaffor skulle Johansen på hver eneste kontrollstasjon sette sig ned på stiggrettet med armen under kinn og vente på at Sprenger van Eijk og disse herane karane kunde bekvemme sig til å dukke op i horisonten?

Kaffor ikkje liga godt stoppa foran målet i Monte Carlo og sei te di andre: "Nei, du først, jeg har god tid, og hvis du har glemt noe i Lyon, kan jeg godt kjøre tilbake og hente det. Stopp der, du i den grønne vognen, du må vente med å kjøre inn, for vi mangler han derre Healey'en, som har sånn lyst til å vinne løpet."



Og hvis det er så at det gjelder om å kjøre lengst mulig, skriver brevskriveren videre, kaffor ikkje då la bilane kjøra ront på Jæren i flørne dar før de tar på Tronåsen? Kaffor ikkje legga en rundbane ront Posthuset, eller en karusell? Vi kunde ha dem kjørende her oppe hele året, til gavn for vårt turistliv. Ja, kaffor? Eller rettere sagt, Kaffor ikkje?

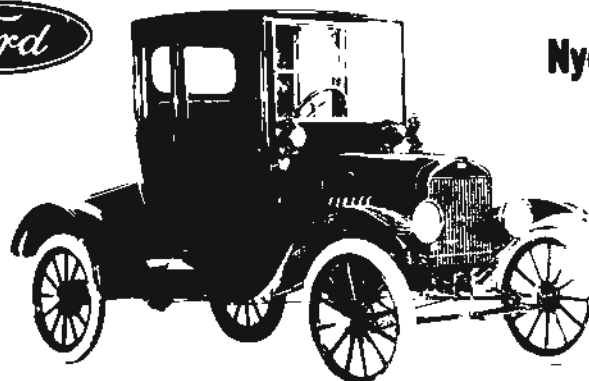


Så vil jeg tilslutt sitere et telegram fra Geneve:  
Geneve 22. januar. Folkeforbundet har måttet innstille forhandlingene i en uke. Folk snakker bare om løpet. Stavanger er på alles leber. De delegerte sitter og studerer reiseruter og Norges-kart. Den norske delegasjon overøses med blomster. Det forlyder at Folkeforbundets hovedsete skal flyttes fra de sveitsiske alper til Jotunheimen. Vår verste konkurrent er Termopylæ i Grekenland, som ligger 214 km. lenger vekke fra Monte Carlo.

Jr.

Stavanger Aftenblad 24. Januar 1931.

**Ford bygger driftssikre og solide biler  
med lang levetid.**



**Nye & Brukte**

Kontakt oss!

 Når du skal velge bil, så sats på en solid Ford.



**Bilforretningen a/s**

*Ford på Fiskåtangen*

Svarødamsvn. 2-4 — Vågsbygd — Tlf. 042/10 622



**PARIS!  
PARIS!**



TELEGRAM:

CORNER glimrende. Passert alle konkurrenter. Ankom som førstemann Paris 8.29 idealtid. Fin kondisjon. Stor begestring. Starter videre for Monte Carlo.

CORNER-mannen.

**CORNER  
TURKISH**

# AUTO huset AS

Forhandlere for DAF lastebiler og busser  
Aut. Verksted for laste- og personbiler

**BEMERK VÅR NYE ADRESSE:**

**Madlaveien 257** (Saab's tidl. lokaler)

NOTER VÅRT NYE TELEFONNUMMER

**(04) 55 81 44**

**AUTO huset AS**



Det er ikke likegyldig hvilken bank du velger. Ved å benytte Oddernes Sparebank bygger du opp et godt kundeforhold. Dette øker dine muligheter for lån.

**ODDERNES SPAREBANK**

Hovedkontor: Rådhusgt. 14 — Tlf. 042/21 925 — 4600 Kristiansand S.

Filialer: Vågsbygd — Flekkerøy — Bankbussen.

I tredveårene hjalp vi Monte Carlo kjørerne -  
I dag står vi til Deres tjeneste!

**C.LEHNE, Lyngdal.**



# En ennu større — ennu bedre

## CHEVROLET SIX

### til en ennu lavere pris

I år vil Norges kyndige bilister finne ennu større verdier i Chevrolet-bilen enn noensinne før. — Skjønt prisene er lavere, har Chevrolet's 1931-modeller en betydelig lenger akselavstand, et sterkere chassis, en forbedret 6-cylindret motor samt større, rummeligere og vakrere karosserier.

Disse biler bærer et umiskjennelig preg av gedigen kvalitet, som vil finne uforbeholden anerkjennelse selv hos de mest kritiske bilfolk. Enhver vil innrømme at Chevrolet nu mer enn noensinne er en stor, flott bil i alt undtagen pris og vedlikehold — enhver eier av en Chevrolet Six

vil kunne fortelle Dem at hans bil ikke bruker mer bensin — og langt mindre olje — enn noen annen bil han har eid.

Når vi til tross for denne økning av bilens størrelse og kvalitet allikevel har vært i stand til å nedsette prisene for de nye modeller, skyldes det Chevrolet's stadig stigende popularitet, og den større produksjonsøkonomi som derved er muliggjort.

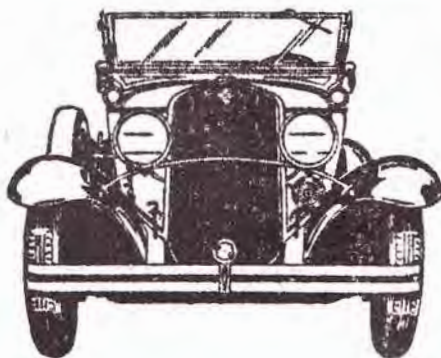
Enten De er kjøper i år eller ikke, så bør De holde Dem underrettet om utviklingen i bilteknikken og gjøre Dem bekjent med denne siste nye og omfattende modellserie, som General Motors presenterer.

#### VERDIFULLE FORBEDRINGER

Solidere veivhus og cylinderblokk ... stivere veivaksel ... mer effektiv vibrasjons-dæmper ... meget solid støpt svinghjulhus ... forbedret luftrensner ... forbedret vifte og olie-filter ... nytt veiskuvenventileringssystem

Lengere akselavstand, nu 2.77 meter ... kraftigere chassisramme og for-aksel ... bredere og solidere stigbrett med krom-pløttert kantlister ... krom-pløttert lysbæstere, parkeringslykter og baklykt

Lengere og rummeligere karosserier ... færruss isolert mot kulde, varme og støi ... bedre overblikk over veien ... penere instrumentbord ... forbedret styremekanisme ... stilfull kjøler ... nye vibratørborn montert foran



Hvilken av Chevrolet's 12 vakre modeller De enn veiger, så er De sikker på å bli eier av en bil De vil være stolt av. — Den vakre nykonstruerte kjøler gjør bilens forparti overordenlig stilfullt, — mens de lave strømlinjer, som fra panseret fortsettes rundt om hele bilen understreker den fluke og fart, som preger ethvert Fisher-karoseri.

Men ... kjøp selv en prøvetur i den! — Enhver forhandler stiller med glede en bil til Deres disposisjon

#### EN SERIE PÅ 12 MODELLER

5-seters Touring .....	Kr. 4.195
4-seters Roadster .....	4.075
4-seters Sport Roadster .....	4.275
4-seters De luxe Roadster .....	4.495
2-seters Speedster .....	8.250
2-seters Coupé .....	4.750
4-seters Sport Coupé .....	4.995
4-seters Cabriolet .....	4.795
5-seters Coach .....	4.395
5-seters Sedan .....	4.995
5-seters Special Sedan .....	5.250
6-seters Sedan .....	6.400

fritt Oslo

Husk at De kan kjøpe Chevrolet på fordelaktige vilkår med en rimelig konstant utbetaling. — Forlang opplysninger om General Motors særlige betalings-system. Skriv til den nærmeste forhandler og forlang den vakkerillustrerte katalog for Chevrolet 1931

# CHEVROLET "SIX" 1931

GENERAL MOTORS FABRIKAT

Autorisert Chevrolet-forhandler:

CARL A. HÆGELAND, Kristiansand S., - Tel. 897 K.

Underforhandlere:

E. & S. SKOGESTAD, Flekkefjord. - C. LEHNE, Lyngdal. - MANDALS AUTO, Mandal.



# Nytt fra Monte Carlo-løpet.



Arvid Johannesen med Ford (Norge) ledet løpet og er nu ankommet til Monte Carlo på idealtid. En Standard Ford Tudor blev benyttet.

Dette er et nytt bevis på Ford vognens kraft og utholdenhet og dens evne til å hevde sig blandt kostbare sports- og turistvogner.

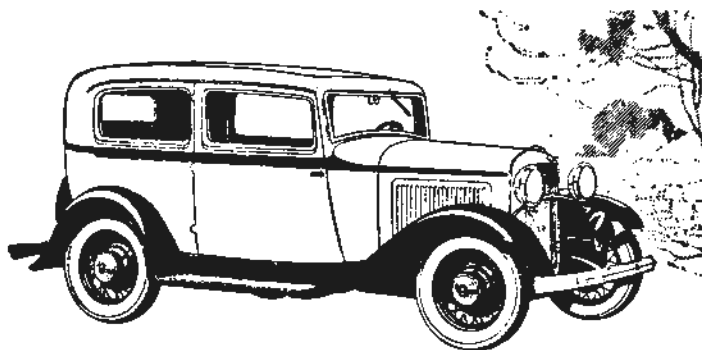
Ford er den ideelle vogn både til sport og daglig bruk og bærer navnet »The Universal Car« med ære.

Aut. forhandlere:

## Brødrene Kverneland

(SAE 667)

Kongsgaten 52 - Telefon 3284.



## Bil-stikkordet for 1933

Hvor får De en bil av tilnærmelsesvis samme verdi som den Ford byr Dem idag? Det er 14 elegante, komfortable karosserier å velge mellom, så De finner sikkert den bil De skal ha, som tilfredsstiller Deres særlige ønsker og smak.



Alle modeller leveres enten med 8-cylindret V-formet motor på 65 HK eller med den nye 4-cylindrede 50 HK motor til lavere anskaffelsespris.

Både den 4- og den 8-cylindrede motor har automatisk tending, "synchromesh" gearing, "down-draft" forgasser, gummiophengning etc.

Det skulde glede oss å få demonstrere disse Ford-bilens egenskaper for Dem, vise Dem dens fenomenale akselerasjon, dens enestående bremseevne, motorens smidige gang og den fjærlette styring.



## Brødrene Kverneland a/s

STAVANGER - SANDNES - BRYNE - EGRSUND

# Et spennende billop paa et farlig føre Stavanger—Kristiansand.

**En rekke biler maatte tauges op Tronaasen.**

**Den franske fruen kjørte sin bil med akterenden føre op bakken.**

**En bil ligger veltet i Liknes og en ved Valand.**

Siste bil igaar kom først til Kristiansand kl. 7,49 idagmorges. Det var to engelske damer.

— Hvad inntrykk har De av løpet hittil? spør vi kontrollen, bestyrer Bogaard paa Ernst Hotel.

— Veiene er vanakelige. I Liknes ligger en bil med hjulene i været. Det er en franskmann, og ved Valand ligger ogsaa en bil med hjulene i været. Det er en portugiser. Vi har ikke faatt meddelelse om at folkene er skadet. Heller ikke har vi hittil faatt reddet paa flere biler med hjulene i været, sier herr Bogaard.



Arvid Johansen.

## 3 norske biler ledet inatt

*Eller danskert Stehleldt Hansen stort sett hadde kjørt best gjennom Norge, er løpets ledelse sent igjort overlatt av Vaumund, Arvid Johansen og J. Olsen som nådde Odensekontrollen på Eyen overlegent først*

# Nordmennene Johansen og Vaumund ligger fint plasert.

Hjersing, Madeira og Zeck brøt løpet mellem Oslo  
og Helsingborg.

**Nordmennene passerte  
Bryssel samtidig ved  
kontrollens åpning.**

Stavangerkjørerne i udmerket kondisjon.  
15 av dem hadde tntil klokken ett i natt  
kvittert i Bryssel.

**De 3 norske biler  
passerte Paris på idealtid.**

Ingeniør Olsens bil endel skadet på siste etappe,  
men han fortsetter til Lyon

## Vaummund og Johansen først i Paris.

Av de 15 anmeldte fra Aten er nu bare 2 igjen.

Ankomst til Monte Carlo imorgen formiddag.

**Alle nordmennene på  
idealtid til Lyon inatt.**

I formiddag klokken 10 åpner kontrollen  
i Monte Carlo.

**De 3 norske biler i  
Monte Carlo på  
idealtid.**

Går bremseprøven lørdag heldig  
har vi alle 3 i premierrekken.

**Nordmændene ligger godt  
placert i Monte Carlo-løpet.**

## 20 fra Stavanger vel fremme.

Bremseprøven vil avgjøre rekkefølgen, men nordmennene  
har idealtiden.

Aten-starterne ute av spillet?

# Stavangers triumf i Monte Carlo

Englenderne Healey og Leverett vinner antagelig hver sin klasse.

Alle de første premier til Stavanger-startere. — Bli nordmennene nr. 8, 9 og 10?

## 1. og 2. premie til Stavangerkjørere.

Englenderen Healey vant gullpokalen.  
Franskmannen Wimille nr. 2. Vaumund best av  
nordmennene. Endelig plassering  
ikke klar.

Monte Carlo-løpet.

Nordmændene blev  
nr. 8, 9 og 10.



de Lavalette



Ernst Vaumund



Chr. Vaumund



J. P. Wimille

Kawasaki

 **Kawasaki**

**MC-service**

STAHLGÅRDEN  
Madlaveien 214 - Tlf. (04) 55 74 14

Kawasaki

**Kawasaki**

**Kawasaki**

# Tegnerens Monte-Carlo-reportage.

Fra vår utsendte medarbeider.



## Forsikring

Norges Brannkasse er et gjensidig skadeforsikringselskap med hele landet som arbeidsfelt.

Våre forsikringer omfatter brann, kombinerte forsikringer, bil, båt, ulykke, ansvar og alle andre arter skadeforsikring.

**UNI-POLISE** — alle skadeforsikringer samlet på én polise.

**FERIE/FRITIDSFORSIKRING** — for hele familien — hele året. Langt mer enn en vanlig reiseforsikring.

I livs- og pensjonsforsikring samarbeider vi med livsforsikringsselskapet ANDVAKE.

 Norges  
Brannkasse



# MONTE

England erobret begge første premier

# CARLO

# RALLY



Mme Jeanne vandt damepokalen

Til venstre: 1. premievinneren i småvognklassen, Mr V. E. Leverett (Riley).  
Til højre: 2. premievinneren i samme klasse, M. de Lavalette (Peugeot 201).  
Der var kun 1 points der skilte disse to.

**N**ORGES debut i Monte Carlo-lopet blev en stor succes. Det er en kjensgjerning. Både hvad våre egne deltagere angår, mottagelsen av de utenlandske gjester, det forberedende arbejde og det herlige vær som i et hvert fall den 17. januar begunstiget deltagerne på deres vei til Oslo. K. N. A., veivesenet og de forskjellige myndigheter har all ære av det utmerkede arrangement, av de mange forholdsregler som er tatt med snøbrøifning, strøing av sand, oppmerking av veier og andre lettelser for de deltagende konkurrenter. Som en av de franske deltagere, M. L. Schell, sa til oss: «Dette løp er av den aller største betydning for Norge. En slik hjertelig mottagelse har vi aldri sett maken til.»

Vi spår en svær utenlandsk kontingent til neste år — og av norske deltagere — ja, her er vi også sikker på at det blir mange fler.

**S**TARTEN her i Norge foregikk som bekjent fra Stavanger, og av 45 anmeldte startet følgende (starttiden anført i klammer): —

## Norsk suksess

arbeide og det

Nr. 4. V. E. Leverett, England, Riley (1089 cmc.). [17,00].

## Vinnerne

### Klasse 1.

1. Riviera-pokalen og 12 000 franc: V. E. Leverett, England, (Riley).
2. Sølvplakett og 6 000 franc: G. de Lavalette, Frankrike («Peugeot 201»).
3. Sølvplakett og 4 000 franc: Madame D. Jeanne, (Rosengart).
4. Sølvplakett og 2 000 franc: J. Hobbs England, («Riley»), (startsted John O'Groats).
5. Sølvplakett og 1 000 franc: K. Matuschovsky, Østerrike,

Startet den 16. januar.  
Kl. 1.

- Nr. 6. Mme D. Jeanne, Frankrike, Rosengart (750 cmc.). [16,15].
7. M. Rudat, Tyskland, B. M. W. (749 cmc.). [16,30].
14. G. de Lavalette, Frankrike, Peugeot 201 (1090 cmc.). [16,16].
23. Mrs. M. Vaughan, England, Riley (1089 cmc.). [17,01].
24. K. Matuschovsky, Østerrike, Praga (991 cmc.). [19,00].
26. E. de Thuisy, Frankrike, Rally (1094 cmc.). [17,30].
27. E. Harting Gall, Tyskland, D. K. W. (584 cmc.). [16,05].

Startet den 17. januar.  
Klasse II.

- Nr. 105. Lord de Clifford, England, Lagonda (1954 cmc.). [5,10].
107. J. W. Whalley, England, Ford (3283 cmc.). [5,03].

# Monte Carlo-løpet.

Engländeren Healey,  
franskmanden Wimille,  
nordmanden Vaumond

fyldte alle sin benzin paa

# Sørlandske Benzinkompani $\frac{A}{S}$

- 124. Lady Eda Jardine, England. Lancia (2570 cmc.). [5,10].
- 125. G. W. Stott, England. M. G. (2468 cmc.). [5,11].
- 127. AAGE HJERSING, Norge. Marmon (5170 cmc.). [5,03].
- 128. D. Healey, England. Invicta (4467 cmc.). [5,04].
- 135. Dr. M. de Gusmao Madeira, Portugal. Citroën (2434 cmc.), [1,05].
- 141. N. Garrad, England. Crossley (3198 cmc.). [5,04].
- 144. R. E. V. Kurz, Tyskland. Steyr (2064 cmc.). [5,30].
- 145. J. Blaivie, Belgien. Lorraine (3445 cmc.). [5,08].
- 150. Dr. J. Sprenger van Eijk, Holland. Graham Paige (5276 cmc.). [5,05].
- 162. M. Schaar, Belgien. Chrysler (3940 cmc.). [5,05].
- 165. ERNST VAUMUND, Norge. Buick (4470 cmc.). [5,13].
- 167. L. Schell, Frankrike. Bugatti (2984 cmc.). [5,06].
- 178. J. W. Austin, England. Ford (3283 cmc.). [5,08].
- 183. ARVID JOHANSEN, Norge. Ford (3283 cmc.). [7,30].
- 202. Dr. M. Jamot, Frankrike. Renault (2120 cmc.). [5,06].
- 207. H. Stenfeldt Hansen, Danmark. Ford (3283 cmc.). [5,09].
- 209. E. Zeeck, Tyskland. Austro-Daimler (2975 cmc.). [6,05].
- 210. A. Blin d'Orimont, Belgien. Bugatti (2995 cmc.). [5,07].
- 212. ING. J. OLSEN, Norge. Overland (2387 cmc.). [5,07].

Den franske racekjører Louis Chiron kom forsent op til Norge til å rekke Stavanger og startet i vogn med Peter Escher fra Oslo istedet. De hollandske kjørere C. Polis og Pieter Bon C.Z.N. startet også fra Oslo da de fant veien fra Stavanger for risikabel.

Mrs. Edwards kom også forsent og var i Oslo akkurat tidsnok til å kunne se I. klasse komme inn om formiddagen den 17de.

SA mange mennesker som der den 17de om formiddagen og natt til den 18de hadde samlet sig utenfor K.N.A.'s lokaler har det vel aldri vært på en gang på Drammensveien før. Nedover hele Karl Johan og den rute vognene skulde følge ut av byen stod der også tett med interesserte og diskusjonen om de forskjellige deltagere og deres vogner gikk livlig. Alle vogner var racere — og avisene frådset i fraser som «utlandets ypperste bilister i konkurranse med våre egne gutter.» —

De første av de små vogner til å komme inn fikk en varm mottagelse med hurrarop og beskytning fra hele batterier av pressefotografer. Siden blev papirene stemplet av major Bølling, plomber blev undersøkt, det haglet med alle mulige og umulige spørsmål, og efter en 5 minutters ophold tenker vi de stakkars ofre var glad de slapp iver igjen.

Mr. Leverett var den første til Oslo, noliaktig kl. 10,59, Ni minutter senere kom skiløperen de Lavalette, uten snekjeder, og med en norsk skilue full av medaljer. Mme Jeanne kom kl. 12 og blev sterkt hyldet.

Lavalettes tur fra Stavanger til Oslo uten snekjeder er en prestasjon av rang, og bør være en lærepenge til nordmennene at det er andre enn dem som kan kjøre på vinterføre. Lavalette hadde hatt fin fart hele tiden og hørte til de få innen sin klasse som kom op Tronåsen uten hjelp. På vårt spørsmål om hvordan turen var kom det lakoniske svar: «Oh, fine trip.»

DET var dog først om aftenen at stemningen riktig nådde høidepunktet. Den første av de store

vogner var ventet inn ved 22,30 tiden, men allerede utpå eftermiddagen kom det melding om at de nok måtte ventes lenge for og at dansken Stenfeldt Hansen presset på og sikkert kunne ventes rundt kl. 20. Lenge før kl. 20 var det sort av mennesker i gaten; og alles blick speidet mot Bygdø Allé. Et slik innrykk av mennesker hadde visst hverken K. N. A. eller politiet gjort regning på. Selveste politifullmektig Amlie i spissen for et helt regiment konstabler, skaffet dog hurtig orden i sakene; men vi tror at det heldigste vilde vært om trafikken mellem de klokkeslett innkomsten fant sted hadde vært lagt utenom dette stykke av Drammensveien.

LOUIS CHIRON hadde da han så han ikke rakk frem itide måttet gjøre vendereise i Arendal. Nu

Klasse II.

1. International Sporting Clubs pokal samt 50 000 franc: D. Healey, England. («Invicta»).
2. Plakett i sølv og 20 000 franc: J. P. Wimille, Frankrike, («Lorraine»).
3. Plakett i sølv og 15 000 franc: L. Schell, Frankrike, («Bugatti»).
4. Plakett i sølv og 10 000 franc: Lord de Clifford, England, («Lagonda»).
5. Plakett i sølv og 7 000 franc: Dr. J. Sprenger van Eijk, Holland, («Graham Paige»).
6. Plakett i sølv og 5 000 franc: M. Schaar, Belgien, («Chrysler»).
7. Plakett i sølv og 4 000 franc: J. Blaivie, Belgien, («Lorraine»).
8. Plakett i sølv og 3 000 franc: Ernst Vaumund, Norge, («Buick 1921»).
9. Plakett i sølv og 2 000 franc: A. Johansen, Norge, («Ford»).
10. Plakett i sølv og 1 000 franc: Johan Olsen, Norge, («Overland «Praga»).

En god start

et av verdens beste biler i et løp  
Vindermotoren bygget av Healey &  
Wimille tydelig seere sin plass her og

Sartorius & Bezzin Co. A.S.

vilde han starte i Oslo istedet, og ved 20-tiden kom den stillige 5-liters forkomprimerte Bugatti glidende inn.

**PETER ESCHER** og **CHIRON** startet kl. 23. Presis kl. 20,35 kom den første av de store vogner inn med god fart. Det var den danske deltager **H. Stenfeldt Hansen** med en toseters Ford. Han hadde tilbakelagt strekningen Stavanger—Oslo på 15 timer 26 minutter — 1 time og 16 minutter under idealtid — og uten snekjeder. — Nogen minutter senere fortsatte han, — han skulde hjem og sove.

**MENS** vi ventet på næstemann kikket vi litt på Chirons bil og inspiserte motoren og de 8 imponerende søkelys litt nærmere. Ryktet hevdet bestemt at han skal ha kjørt fra torvet i Drammen til K. N. A.'s kontor på 33 minutter: — men nogen offisiell bekreftelse har vi ikke fått. Er det sant må det være en rekord.

Litt over 10 — eller kl. 22,22 for å være nøiaktig — lyder høie hurrarop, og da vi iler til finner vi at det er brødrene **Vaumund** som er ankommet. Vi traff **Ernst V.** i trappen op til K. N. A.'s kontor like etterpå, men det var ikke råd å få et ord ut av ham.

Tolv minutter senere kom ing. **J. Olsen**, **Tonsberg**, med sin frue, **O. W. Johansen** og **Teig-Olsen** som kartlesere. Også disse blev mottatt med store ovasjoner.

Nu fulgte inkomstene slag i slag, de **Coulare** (startet fra Oslo); **Wimille**; o. s. v. Der blev livlig rundt **Handelsbygningen**. Nogen skulde reparere, nogen skulde hvile og alle skulde ha mat, (det er nok ikke alle som er så nøisomme som **Vaumund** der oien-synlig kan tilbakelegge adskillige kilometer pr. Fyffes). **Kolberg, Caspary & Co** hadde oprettet en meget søkt fri service med bl. a. elektrisk smørepumpe og luft-pumpe og 8 mann under ledelse av kontorchef **Enger** og ing. **Halvor Haneborg**. De hadde det travelt til langt på morgenvkisten.

**Lord Clifford** kom med sin 2-liters forkomprimerte **Lagonda** — en typisk ulenkelig engelskmann, som med uforstyrrelig ro svarte på vårt spørsmål om hvordan han fant **Tronåsen**: «Oh, easy!» **D. Healy's** praktfulle **Invicta** kom da også frem tross mange vanskeligheter. **Mrs. Vaughan** kom inn i siste liten og høstet stort bifall; men dessverre kom hun forsent til kontrollen i **Helsingborg**.



Mrs. Vaughan fryser på ørene.

**DE** som måtte gi op i Norge eller som ikke rakk frem til Oslo i tide var: — kl. 1. **E. de Thuisy** som led havari i **Kristiansand**. Kl. II. **Åge Hjersing** (kom for sent til **Helsingborg**), **Blin d'Orimont**, **Austin**. **Madeira** led havari og gjorde en flott saltomtale, men kunde dog fortsette. Han kom dog for sent til **Helsingborg**.

For å ta en stikkprøve tok vi en tur utover **Drammensveien** og ute i **Slependbakken** under broen møtte vi vinneren fra 1929, hollenderen **Sprenger van Eijk**, med stor fart, og nede på **Billingsstadsletten** kom **lord Clifford** som «et oljet lyn» og med en vogn så stn som fjell og en kompressor som var den rene fryd å høre, — men det går ennå rykter derute om en liten bil som så ut som et tendt juletre som kjørte — «ja, slik kjøring har vi aldri sett før». Ja, det var **Chiron** altså.

**VED** ankomsten til **Helsingborg** var deltagerantallet rednert til 24.

**AV** kjente bilister som startet fra andre punkter kan nevnes fjorårets vinner **M. Hector Petit**, (**Renault**) som startet fra **Athen**; **A. H. Pass** (**Sunbeam**) og **T. C. Eaton** (**Bentley**), begge fra **John O'Groates**; **grev Lunani** (**Alfa-Romeo**), **Königsberg**. Vinneren fra 1927, **J. Bignan** (**Fiat**) startet også fra **Athen**. **Miss Kitty Brunell** (**Bianchi**) startet fra **Budapest**.



**Lord de Clifford** (til høyre) med sin lag styrker sig på litt varm mat og en halv øl i **K. N. A.** efter ankomsten fra **Stavanger**.



Ernst Vaumund, beste norske deltager.

Startstedet står fremhevet tilslut.

Hon. Mrs. Bruce som alltid før har deltatt og i 1927 vant dame-pokalen var i år forhindret fra å delta da hun for øieblikket er på en flyvetur til Japan.

**R**ESULTATET var overveldende. Samtlige ti første i klassen for de store vogner startet fra Stavanger, og av de små vogner startet 3 fra Stavanger. Til neste år vil over halvparten av deltagerne starte fra Stavanger.

Resultatet for de tre beste i hver klasse blev:

#### Klasse I.

1. V. B. Leverett (Riley) distanse 126,380 pts., gj. fart. 105 pts., akselerasjon 2,600 pts. og bremseproven 2,850 pts.
2. G. de Lavalette (Peugeot 201) d. 126,380; gj. fart 105; a. 1,400; b. 3,020.
3. Mme. Jeanne (Rosengart). d. 126,380; gj. fart 105; a. 0,400; b. 2,570.

#### Klasse II.

1. Donald Healy (Invicta), d. 126,385; gj. fart 120; a. 0; b. 2,870.
2. J. P. Winnille (Lorraine), d. 126,380; gj. fart 120; a. 5,400; b. 3,160.
3. Scheel (Bugatti), d. 126,380; gj. fart 120; a. 4; b. 2,880.

For de norske vedkommende fikk Vaumund ialt 252,820 points, Arvid Johansen 251,990 points og Ing. Olsen 251,470 points.

I bakkelepet, som også blev vunnet av D. Healy med tid 3 min. 20 sek., blev Vaumund som eneste norske deltager nr. 7.



Lof Mathisen.



C. Vaumund.

I komfortkonkurransen som blev avholdt fredag 23. januar vant S. C. H. Davies (Armstrong-Siddeley) L'Autos stor æres pris.

I klasse I (vogner under 1100 cmc.) blev rekkefølgen:

#### Apne vogner.

1. K. W. Sanderson (Riley).
2. F. Mortimer Montgomery (M. G.).
3. Major D. E. M. Douglas Morris (Triumph).

#### Lukkede vogner

1. F. H. B. Samuelson (M. G.).
2. F. de Ribeiro Ferreira (Morris).
3. Mme D. Jeanne (Rosengart).

Klasse II, (vogner over 1100 cmc.).

#### Apne vogner.

1. Lord de Clifford (Lagonda).
2. T. H. Mann (Lagonda).

#### Lukkede vogner.

1. S. C. H. Davies (Armstrong-Siddeley).
2. A. H. Pass (Sunbeam).
3. E. Harris (Rolls Royce).

## I Monte Carlo ...

TELEGRAM  
Seiren er vunnet. Hele turen gik i en røik. Corner fører alltid hurtig og sikkert til målet.

CORNER-mannen





## Jubileumsløpet over Tronåsen

Startskuddet for løpet avfyres kl. 13, lørdag 29.8.81. 50 år er gått siden Rallyet for første gang gikk fra Stavanger via Tronåsen til Monte Carlo. Som en ser foran i bladet var dette veistykket en hard «nøtt» å knekke for deltakerne. Den gang gikk imidlertid løpet om vinteren med de vær- og føreforhold som den årstiden har. Når det gjelder fraseens standard setter vi vår lit til at dugnadsgjengen fra våre klubber har gjort en skikkelig jobb.

Vi vil prøve å gjøre løpet så autentisk som mulig, med automobiler/cykler og klesdrakter av riktig årgang.

Løpet er delt inn i 3 puljer: 1. pulje: kjøretøyer inntil 1930  
2. pulje: kjøretøyer inntil 1945  
3. pulje: kjøretøyer inntil 1955

Varigheten på løpet er beregnet til ca. 2 timer. Etterhvert som kjøretøyene er ferdig med sin etappe, samles de på Sira idrettsanlegg hvor nistekurven fortæres til toner fra medbrakte sveivegrammofoner. Det vil også bli arrangert leker for barn og voksne.

Ca. kl. 16 samles alle kjøretøyer for kortesjekjøring langsetter den gamle riksvei 440 til Flekkefjord. Her blir det defilering i byens gater før innkvarteringen.

Senere på kvelden skal det holdes bankett hvor premier fra «rallyet» utdeles.

Vi ønsker både deltakere og publikum hjertelig velkommen til Jubileumsløpet.

På vegne av Agder Motorhistoriske Klubb  
og Gammelbilens Venner

**J.P. Ianke**  
form. Gammelbilens Venner

### Kilder:

Kilder for stoffet om Tronåsen, Bakke Bro og Rally Monte Carlo 1931

Aftenposten  
Agder Tidende  
Agder — Flekkefjords Tidende  
Christianssands Tidende  
Fædrelandsvennen

Norsk Motorblad  
Rogalands Avis  
Stavanger Aftenblad  
Vegkontoret i Rogaland  
Vegkontoret i Vest-Agder

## STØTT VÅRE ANNONSØRER

Vi vil gjerne få takke våre annonsører som har gjort det mulig å gi ut denne trykksaken.

Vi vil be våre lesere støtte opp om våre annonsører slik som de har støttet oss. Dermed hjelper dere også oss i vårt videre arbeid.

Vennlig hilsen

**Agder Motorhistoriske Klubb**

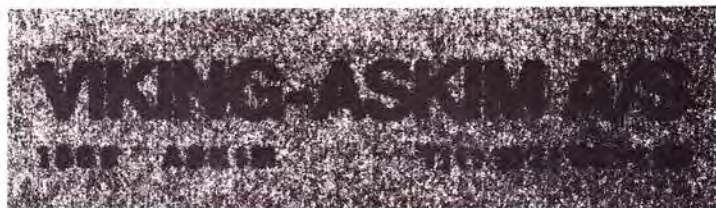
**Gammelbilens Venner**



# VIKING SOMMERDEKK

Som eneste norske produsent av bildekk vet Viking bedre enn noen annen hva norske veier krever av et dekk: Høy slitestyrke, godt veigrep og lang levetid er noe som karakteriserer alle Viking dekk  
— sommer som vinter.

**Norske dekk for norske forhold**



Selges kun gjennom godkjente SGS-forhandlere.

Communiqué



**Nedre Holmegt. 27, Stavanger.**

*Adressen og huset virker kanskje kjent? Her har vært forsikringsdrift i 40 år, og du har kanskje vært i forbindelse med denne adressen for å få dekket dine forsikringsbehov tidligere. Noe du kanskje ikke var klar over, er at det fremdeles drives forsikringskontor her. Vårt tilbud er imidlertid nå utvidet til å omfatte de fleste forsikringstyper innen ulykke og skade. Alt på samme sted.*



**Alfred Svendsen**

*Jeg har i 13 år vært å finne ved denne adresse. Du har muligens vært i kontakt med meg tidligere vedrørende forsikringstegning eller skade. Da som nå, gjør jeg mitt ytterste for å yte best mulig service og ønsker å ha en personlig kontakt med kundene, uansett hvilket problem disse måtte ha.*

*Hvorfor ikke ta turen innom kontoret og slå av en uforbindtlig prat om dine forsikringsspørsmål, eller ring meg for nærmere avtale. Forat du skal kunne kontakte meg når det passer deg, er også mitt private telefonnummer oppført.*

**Østlandet**  
Forsikringsselskapet Østlandet, gjensidig

**REPRESENTANT**

*Alfred Svendsen Assuranseforretning  
N. Holmegt. 27, Postboks 255, 4001 Stavanger.  
Telefon (045) 20 878 – privat (045) 87 312*

## TRYKKSAKER!

**Vårt moderne fotosetteri  
tar seg av alle former  
for trykksakproduksjon**

**Forsøk oss neste gang**

# NOMECO

NORSK MEDIA CONSULT A/S  
TLF. (04) 53 40 30

# ALLE PERSONVOGNER I NY LAV MODEL



Touring

Fempersoners Touring - model komplet og med fortrinlig utstyr, driftssikker og økonomisk

Alle personvogner er forsynet med prima ballondek (29x4,4) og reservefelg med fullt paa-montert gummi

*Ford*



Coupe

Almindelig anerkjent for smarte utseende og sin praktiske anvendelse



Runabout

En ideel og praktisk sportsmodel, like auvendelig til forretning som fornøielse

Vinduspuser, orienteringsspeil og instrumentbord-lampe er standard utstyr for alle personvogner



Fordor

Firedørs Sedantype, vakker og stilfull. Dyp polstring, smakfullt indre



1/2 tons lastevognchassis

Ford 1/2 og 1/4 tons lastevogner med norske karosserier har løst transportproblemet til alles tilfredshet



Tudor

Lett manøvrering, bløte linier og elegante karakteriserer denne Sedanmodel

Enhver av disse vogner kan kjøpes gjennom Ford innbetalingsystem



## Hva i all verden kan NAF hjelpe Dem med!?

**Alt!** Fergebilletter, internasjonalt førerkort, forsikringer, kart, hotellreservasjoner, flybilletter, turforslag, guide-hefter, brosjyrer, N-skilt, NAF's reiseabonnement, hytter, togbilletter, visum, «Med bil i Europa», veiatlas, opplysninger, camping-pass, carnet, hotellister, camping-guider, ferieboliger, fergetider, priser ...

Medlemmer kan tegnes og medlemsfordeler ordnes ved følgende kontorer i avdelingens distrikt:

Sandnes: Jæren Brannkasse, Jæravn. 12, Telf. 663523  
F.M.Hetland c/6 M.Braastein, Jæravn. 30, Telf. 665588

Bryne: Jæren Brannkasse, Storgt. 8, Telf. 482792  
Jørstad Bokhandel, Storgt. 11, Telf. 481518

Tau: Høgsfjord Branntrygdslag, Telf. 446196

Hjelmeland: Hjelmeland og Suldal Branntrygdslag, Telf. 440340

Rennesøy: Rennesøy, Losterøy og Kvitsøy Branntrygdslag, Tlf. 513443

Stavanger: Turistkontoret, Kirkegt. 34, Telf. 520108  
Stavanger Gjensidige Brannkasse, Kongsgårdsbk. 2,  
Telf. 526525  
Sekretariatet, Nedre Holmezt. 27, Telf. 520878



**NORGES AUTOMOBIL-FORBUND**

AVDELING STAVANGER OG OMEGN  
STIFTET 27. NOVEMBER 1927

# SISTE NYTT:

Avisene har begynt å skrive om årets store begivenhet i Tronåsen. Det prates om Tronåsen over hele distriktet. Publikum begynner å planlegge dagsturer til Tronåsen. Skal ikke DU melde deg på med din motorsykkel eller bil? Husk påmeldingsfristen er 8. august. Adressen er

Gammelbilens Venner  
Postboks 3512 Tjensvoll  
4000 Stavanger.

Stavanger Aftenblad -

## Over Tronåsen i 1923

Herr redaktør:

Med interesse leste jeg i Aftenbladet for 29. juni at det skal arrangeres et jubileumsløp med veteranbiler over Tronåsen. Det var litt av en bragd å kjøre over denne beryktede bakken i 20-årene.

Såvidt jeg vet, var det i 1923 at en Ford første gang kjørte over Tronåsen. Det var nærmest som en demonstrasjon av hva som kunne presteres med Forden. Jeg var den gang ansatt hos Fordforhandleren i Stavanger, og det var de to brødrene Aadne og Olaus Kverneland som arrangerte turen. Mekaniker Halle Lie var også med, og dessuten jeg - selv om jeg først fikk mitt sertifikat et halvt år senere. Jeg var bare 17 år.

Det som gjorde det vanskelig å

passere Tronåsen med en Ford, var at den ikke hadde bensinpumpe. Bensin-tanken var montert under forsetet, og med den sterke stigningen i bakken kom bensintanken lavere enn forgasserens. Dermed rant bensinen den gale vei, og motoren stoppet.

Men ingeniør Olaus Kverneland visste råd. I lokket til bensintanken var det et lite hull, slik at luften slapp inn etter hvert som det minket på bensinen.

Han tok et annet lokk, tettet luftehullet, og monterte en vanlig ventil fra en sykkelslange gjennom lokket, med pakninger over og under, slik at det var helt tett. Dette lokket skulle bare brukes i selve bakken. Så monterte han en vanlig sykkelpumpe foran setet, med slangen inn til tanklokket.

Vi startet fra Stavanger etter stengetid en lørdag, visstnok i 17-tiden, og kjørte til Moi, hvor vi overnattet. Søndag morgen fortsatte vi til Tronåsen. Før vi begynte på selve bakken, ble spesial-lokket satt på bensintanken, og slangen fra sykkel-pumpen koblet til.

Olaus Kverneland kjørte. Først pumpet han kraftig med sykkel-pumpen, slik at det ble overtrykk i tanken. Dermed rant bensinen fra tanken til forgasserens uansett hvor bratt bakken var.

Undervels måtte sjåføren rett som det var styre med en hånd og pumpe med den andre, slik at det alltid var overtrykk i tanken. Det gikk fint. Motoren gikk «som en symaskin», som vi gjerne pleide å si. Vi tre andre hjalp jo litt til med å skyve på Forden, der bakken var brattest.

Søndag middag ble Forden demonstrert i Flekkefjord, og så bar det hjem til Stavanger igjen. Tronåsen er ikke så bratt på sørsiden, så hjemturen gikk glatt på omkring fem timer.

Jeg har hørt et rykte om at Tronåsen skal være passert sørover med en Ford som rygget opp bakken, men dette er antakelig bare et rykte. Teoretisk skulle det gå, men i praksis har jeg ingen tro på at det går an. En kort bakkestubb ville nok Forden klare fint på reversen, men neppe den lange, bratte Tronåsen.

Stavanger, 30. juni 1981.

Arne Oftedahl



**Du er på  
den sikre  
siden  
med  
Shell**

**Shell-stasjonene**

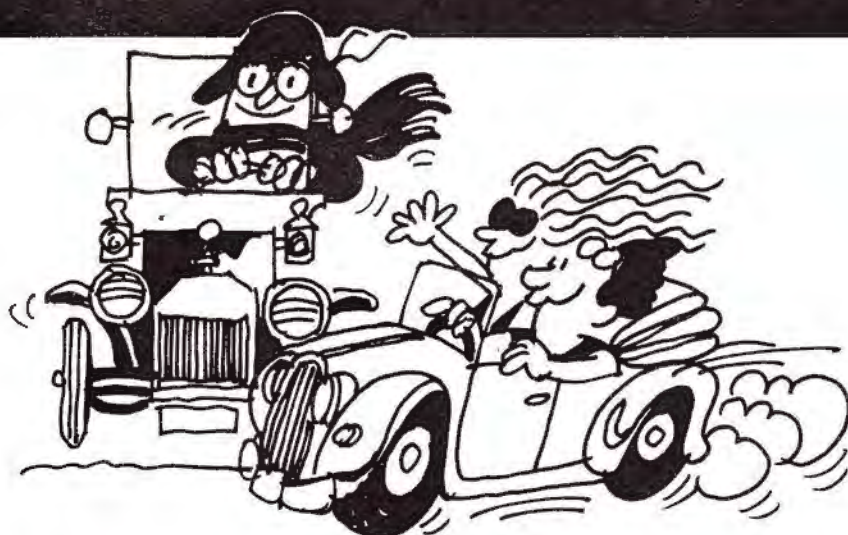


## Forberedelser i Tronåsen.



Veivesenets folk får høre at det  
er et nedbørsområde i vente.

*Følg med i Aftenbladet  
Aftenbladet følger med*



*Aftenbladet ... for hele familien*