

Folldals første bil: Metz 1914

Folldals første bil, og en av de tidligste i hele Nord-Østerdalen, er Folldal Verks Metz fra 1914. Bilen vart restaurert for en del år sia, og triller fortsatt – en sprek hundreåring!

Det første motorkjøretøyet i Folldal var sannsynligvis en motorsykkel som Foll-

dal Verk fikk fylkesmannens tillatelse til å bruke i januar 1910. Og bygdas første bil var det også Verket som hadde. Den kom til bygds sommeren 1914. Dermed hadde verksdirektør Worm Hirsch Lund standsmessig og moderne transport!

Skema nr. 4.

Motor ^{sykkel} vogn med kjendingstegn *D* nr. *463*

godkjendes herved til bruk paa offentlige veier, gater og pladser, hvor motorvogntrafik er tillatt.

Eier: *Folldals Verk vest*

Stilling: *Direktor Worm Hirsch Lund*

Bopæl: *Folldalen pr. Lillelunden*

Rekommendalens-Politimester *den bode 16 juni 1914.*

Hausblomphansen
for politimester *den*.

Beskrivelse av motor ^{sykkel} vognen

Firma: *Metz, Mass. U. S. A.*

Fabriknr.: *27818*

Kjøretøiets bestemmelse: *Privat Personbefordring*

Konstruksjon: *Førbredningmaskin*

Masjinens } hestekræfter *22,5*
Motorens }

Hestekræfter efter avgiftsformel *11,05*

Egenvegt i driftsfærdig stand *300*

Vegt fuldt lastet *+ 4 Økoner*

Akseltryk (for vogner over 3 ton) *-*

Vognbredde *1.615 m.*

Vognkortet til Metz-en, utstedt 16. juni 1914, fins i arkivet etter Folldal Verk.



*En av Folldal Verks første sjåfører var Johannes Dalen. Her har han tatt med seg noen venner på en søndagstur med Verkets Metz, visstnok omkring 1916. F.v.: Martin Borkhus, Johannes Dalen, Erland Slåen, Astrid Sæter, Arthur Dahlen. Fotograf kan være Bredstrøm.
Fotoarkiv: Nordøsterdalsmuseet, nr. 11168.*

Amerikaner

Denne første bilen til Folldal Verk – og bygdas aller første bil – var en Metz 22 Roadster. Den vart importert direkte fra produsenten i Amerika: Metz Company i Waltham i Massachusetts. Den er en 1914-modell, og bilen vart registrert i Norge 16. juni 1914.

Motoren har fire sylindre med side-ventil og et slagvolum på 2900 kubikk-centimeter. Den yter 22,5 hestekrefter. Litt spesielt er drivverket, som består av friksjonsgir, og med to kjeder som overfører krafta til bakhjula. Bremsene er tromler i kjedehjul og slynge på differensial. Dekkdimensjonen er 30 x 3. Bilen veier omkring 500 kilogram.

Verksdirektørens bil

Bilen gjorde først og fremst tjeneste for verksdirektøren, men også noen andre i den øverste toppledelsen ved Verket brukte nok bilen. Det fins bilder som viser blant anna familien til verksmester Brostrup på tur. Så bilen vart nok brukt både i ren tjenestesammenheng og mer i fritidsøyemed. Men det fins dessverre svært få bilder av Metz-en i bruk.

Bevart korrespondanse i arkivet etter Folldal Verk viser at det var verksmester Brostrup som stod for kommunikasjonen med selskapet Metz Company. Informasjon om og tilbud på bil vart innhenta i mars 1914, og i april vart bilen bestilt.

Det har vært sagt at den kom i flere deler og måtte monteres sammen i Foll-dal. Dette synes å være en smule over-drevet, for det framgår av korrespon-dansen at bilen ved forsendelsen fra fa-brikken i USA vart tatt av hjula og skulle leveres "completely boxed". Forsen-delsen kosta for øvrig 15 dollar, noe som kom i tillegg til prisen på sjølve bilen, som var 375 dollar. Utsalgsprisen på bilen var egentlig 475 dollar, men The Foldal Copper & Sulpher Co. Ltd. direkteimporterte den sjøl, og fikk den dermed 100 dollar billigere.

Bilen vart altså registrert 16. juni 1914, og fikk registreringsnummeret D 463.

Metz-en ser ikke ut til å ha vært i bruk i 1925, da den ikke er å finne i "Bilboken for Norge" for det året. Og under registreringsnummeret D 463 stod da en anna bil tilhørende Foll-dal Verk. Men sist i 1920-åra var den tyde-ligvis i bruk, da med et anna registre-ringsnummer, nemlig D 3413. Verket hadde da flere biler. Metz-en vart avre-gistrert i 1929, men Foll-dal Verk solgte den først et par år seinere.

Worm Lund kjørte visstnok sjøl, men han hadde også sjåfører som kjørte ham. Emil Nordeng er den eneste vi vet sikkert som var sjåfør for Verksdirektø-ren. Han var egentlig elektriker, men var brukt som sjåfør en del. Han er titulert som "mekaniker og chaffeur". Blant anna kjørte han direktør Lund til Trondheim en gang med Metz-en. Da fikk Emils datter Åsta være med. Hun var bare jentungen, men det var en opplevelse hun husket godt.

Ei historie må tas med: En sjåfør hadde kjørt borti noe og skada Metz-en litt. Vedkommende vart da umiddelbart oppsagt av Worm Lund. Men så skulle

Lund prøve bilen sjøl, og da kom også han i skade for å gjøre det samme. Men da vart sjåføren benåda og tatt inn att i tjenesten!

Ei anna historie er om da Worm Lund skulle kjøre Metz-en ut av gara-sjen og et vindkast tok med seg ene por-ten som så traff bilen. Johan Nordeng var til stede, og direktøren mente han hadde flira av episoden, og Nordeng fikk sparken. Men det hører med til denne historia at han fikk att jobben dagen etterpå. Begge disse historiene forteller vel litt om en temperaments-full Verksdirektør.

Delene gjorde forskjellig nytte

Det var Edvard Korsvoll i Foll-dal som kjøpte Metz-en 10. august 1931. Men han kjørte den visstnok aldri. Sønnen Oscar derimot hadde førerkort og kjørte bilen. Den vart brukt noe, blant anna husker Oscars barn turer både til Sollia og til sætra i Einunndalen. Dette var før krigen.

Men under krigen var det vanskelig å få tak i bensin og bilen var jo også at-skillig gammel. Den vart nå stående i vognskjulet i Korsvoll (Lien) i mange år. Etter hvert vart forskjellige deler plukka av og fikk gjøre tjeneste i andre sammenhenger.

Hjulgangene vart høyvognhjul i Korsvoll og Einbu, og motoren vart brukt til å drive ei kappsag. Framhju-lene vart seinere brukt til ei bånd-sag. Og baksetene fikk nytt understell og gjorde tjeneste som stoler i ei bu i Engan i Einunndalen.

Slik så historia til Foll-dal Verks Metz fra 1914 ut til å ende.



Den nyrestaurerte Metz-en vart presentert på Folldal Verk 1. mai 1997. Her er bilen fotografert ved Verkets direktørbolig. Stein Tronsli er sjåfør, og Ola Brovoll hadde rollen som Folldal Verks direktør Worm Lund. Foto: Jan Kristoffersen, Arbeidets Rett.

Restaurerte bilen

Men omkring 1980 var det motorhistoriske personer som fatta interesse for denne bilen. Bakhjulene dukka opp på et bruktmarked på Gardermoen, og Tom Blix begynte å kjøpe sammen delene til Metz-en. Oscar Korsvoll hjalp til å samle delene som han visste om. Etter hvert hadde Blix bilen nesten komplett – i veldig mange deler.

Så overtok Stein Tronsli i Alvdal dette. Stiftelsen Folldal Gruver vart med prosjektet og stod som kjøper av delene, og Tronsli tok fatt på jobben med å restaurere og bygge opp att bilen. Det mangla noen styrearmer og forskjellig anna som han måtte lage, og ikke minst

alt i tre, som det var mye av i bilene på den tida, var sjølsagt råtna opp og borte. Fornyes måtte også alt av stopping og skai i seter. Hovedlyktene fikk Stein Tronsli tak i i Belgia, for øvrig til en pris av 7000 kroner. Disse bruker karbid, mens de andre lyktene på bilen går på parafin. Bensintanken er den originale.

Det var i 1995 at Stein Tronsli begynte arbeidet med å sette i stand att Metz-en. Og etter omkring 2000 arbeidstimer kunne han et par år seinere presentere den gamle bilen i fordums glans. Den vart registret på nytt, med sitt første registreringsnummer D 463 i 1997.

Så vidt Stein Tronsli vet, så fins det



*Fronten på Metz-en, med lyktene drevet av karbid (som de gamle gruvelyktene) og navnet i grillen.
Foto forf.*

ikke andre kjørbare utgaver av denne bilmodellen i Norge. Han vet om en som står på et museum på Bornholm. Ellers har han sett en ferdig restaurert Metz 22 i Amerika under et besøk til slektninger der for noen år sia.

Sprek 100-åring

Det er altså Stein Tronsli som eier bilen i dag. I forbindelse med at Stiftelsen Folldal Gruver bidro ved kjøpet av bilen i si tid, så står den på gruvemuseet på Folldal Verk en del. Dette er når Stein Tronsli ikke bruker den. Han deltar imidlertid stadig på en del veteranbil-løp med Metz-en, blant anna mange ganger i Flåklypa Grand Prix i Lom og i den såkalte Styrkeprøven.

Og så vil sikkert mange huske at bilen var på TV for noen år sia. Det var i Andreas Lunnan sin sommerserie "Rundt neste sving" at Metz-en var en viktig del i et innslag fra Folldal.

Så Verkets Metz er en "sprek og oppegående" 100-åring. Og med godt stell av en bilinteressert eier, så skal nok Metz-en kunne "leve" enda i mange, mange år.

Kilder:

- Arkiv: The Foldal Copper & Sulpher Co. Ltd. (oppbev. Stiftelsen Folldal Gruver)
- Muntlig informasjon (Stein Tronsli, Marie og Gunnar Plassen, Egil Korsvoll, Åge Kristoffersen, Rune Moseng)

