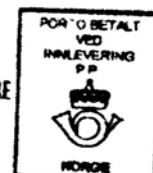




A PRIORITAIRE



Bergen Veteranvogn — Klubb
Postboks 929 Sentrum
5808 Bergen
<http://bvk.lmk.no>

Org.nr: 991 074 023

Stabbesteinen

Organ for Bergen Veteranvogn – Klubb. Desember – 2009. Nr. 10

Neste medlemsmøte i BVK: Tirsdag 08.12.09 kl.19.00 er det Julekozemøte på BTM.



Vi skal rett og slett bare KOZE oss i god BVK stil. Vi serverer som vanlig kakao og kaffe, julebrødsriver og pepperkaker. Glem stress og mas. Finn roen med gode BVK venner og kom i god gammeldags



julestemning. Vi ser frem til en rolig fin kveld med mye latter og god prat og om du har lyst å fortelle en god historie så gjør det.

Diskuter problemer du har med restaureringen og få gode tips av gode veteranbilvenner. Eller du kan diskutere julebaksten og julemiddagen.

Referat fra forrige medlemsmøte:

Tirsdag den 10.11.09 kl.19.00 var det medlemsmøte på BTM. Det møtte 40 medlemmer, og de som trodde dette var et kjedelig tema og holdt seg hjemme, kan angre på det.

Formann Roald Stig Jørgensen åpnet møtet med diverse informasjon angående vårens arrangementer etc. Han minnet om BVK Julebordet der det enda er ledige plasser. Noen har reagert på prisen men Generalforsamlingen har jo bestemt at man bør ikke sponse for mye. BVK dekker musikken og leie av lokalene.

(Det er nå helst menn som klager da. Skal de kjøpe en del til bilen så har de gjort et kupp om de betaler tusen kr for noe de egentlig ikke har bruk for...). Mange BVK'ere stilte opp med bilen på Kulturruken i Laksevåg/Fyllingsdalen og det ble et vellykket arrangement. Stabbesteinen vil komme i

Husk GRASROT andelen når du tipper Lotto: Organisasjonsnummer for BVK: 991 074 023

sort/hvitt for at man skal komme ut i forhold til budsjett. Inntekter fra Vårmønstringen og Utstillingen settes på egen konto for at BVK skal kunne legge seg opp litt kapital om man må se etter andre lokaler eller utbedre de vi har.

BVK har mye forskjellige ting på lager, og vi må få bedre oversikt over hva vi har. Derfor bør vi ha en materialforvalter. Så, om noen melder seg så ville det være greit. Ellers må styret oppnevne noen.

Så var det klart for kveldens tema,

slektsgransking .Yngve Nedrebø (bildet) fortalte at de startet med å legge ut digitalarkivet i 1998 så mente han at det ville bli 40 millioner nedlastinger i året, og ble da møtt med hånlatter. Resultatet ble over 50 millioner! Her kan man finne det meste man har bruk for å søke i.



De har skannet 855 kirkebøker fra 1660-1930. (6 mill sider fra kirkebøker). Man kan søke på det stedet vedkommende er fra. Man kan søke på vielser. Man kan lete i pantebøker, i tinglysinger, i databasevelger med 5066 databaser. Det legges ut 660 nye hvert år. Det er ikke lov å legge ut fødsler etter 01.01.1930 eller personopplysninger som er yngre enn 60 år gamle.

Det er lagt ut over 400 digitale bøker med alt fra skipsregister, firmaregister, Milorg, Britiske spionkart, utvandring til Amerika, falne i krigen, Norske skip i krig 1939-1945, tyske oversikter over fanger i Veiten , Norske julekort osv.

Du kan søke etter det meste og alt er gratis.

Det er enda mye materiale som står på vent og blir lagt ut fortløpende ettersom det frigis.

Han kom også inn på hvordan man skal gå frem for å søke etter gamle biler etc.

Gå til *statsarkivet .no..så til databasevelger..velg fylke ..kommune=alle...kjedekategori =andre Tidsperiode 1900-1999.*

Velg bilar reg i Hordaland og Bergen 1908-1940..

Her kan du søke på navn..på fabrikat..på registreingsnr..på chassis...etc...

Formannen takket for at han ville dele sine kunnskaper med oss og overrakte ham et BVK krus og en BVK paraply som takk.

Det ble en interessant og spennende kveld og mange gikk nok hjem og ble sittende på nettet til langt på natt.

Ryktebørsen:

Det ryktes at to BVK kompiser, Kjell Tangen og Terje Bartnes, har kjøpt hver sin gule VW cabrio! Kjell kjøpte sin først, av et annet BVK medlem, og da den andre dukket opp for salg østpå, klarte han å påvirke Terje til å kjøpe den. Blir det surfebrett og trange våtdrakter til sommeren nå da gutter?

Gamle bilder:

Svar på bilder i nr 9 2009:

Bilde 1) Gullbotnen

Bilde 2) Stalheimskleiva

Bilde 3) Rullestadvjuvet (Fjæra-Odda)

Jarle Herstad og Ymer Sletten klarte bilde 1 og 2.

Gratulerer!!

Vet du hvor følgende biler er tatt?:

Bilde 1:



Bilde2:



Bilde 3:





Redaktør/skribent: Sissel M. Romslo
Layout for BVK: Lars Olav Lofthus
Print: Allkopi Nordnes

Styret i BVK for perioden april 2009— april 2010

Formann:
Roald Stig Jørgensen
Mob: 90957074

Nestformann:
Herman Brandt
Mob: 90593448

Kasserer:
Kjell Røen
Mob: 48187716

Sekretær:
Sissel M. Romslo
Mob: 95916829

Styremedlemmer:
Gunnar Haukeland
Mob.95997242

Arne Lærum
Mob: 90614826

Varamedlemmer:
Levi Vatle
Mob: 90827282

Bente Sørheim
Mob: 95780820

Truls Evensen
Mob: 93254576

LMK kontakt:
Richard Riim
Mob: 90175022

LEK MED GAMLE BIL-LISTER:

Hordamuseet har hatt en hyggelig utstilling om samferdsel en tid. Da jeg besøkte den i høst, så jeg en liten bok med bilde av en lastebil på fremsiden. Jeg ble nysgjerrig og kjøpte derfor boken. På innsiden av omslaget var det skrevet at bildet viste den første bilen i Modalen. Lenger inne i boken var det flere bilder som viste to forskjellige lastebiler. Det lille bildet viser tydelig en litt eldre lastebil enn den som er vist på det store bildet. I teksten er det beskrevet at den første bilen kom i 1930 og at Modalen Billag ble startet i 1931. Da jeg kom hjem, sjekket jeg med gamle billister og fant ut følgende:

I billisten for 1930 er nummer R-1335 ikke kommet med. Høyeste nummer er R-1314. Det tyder på at bilen er kjøpt litt sent på året. Men ut fra bildet er det fullt mulig at dette er en 1930 modell.

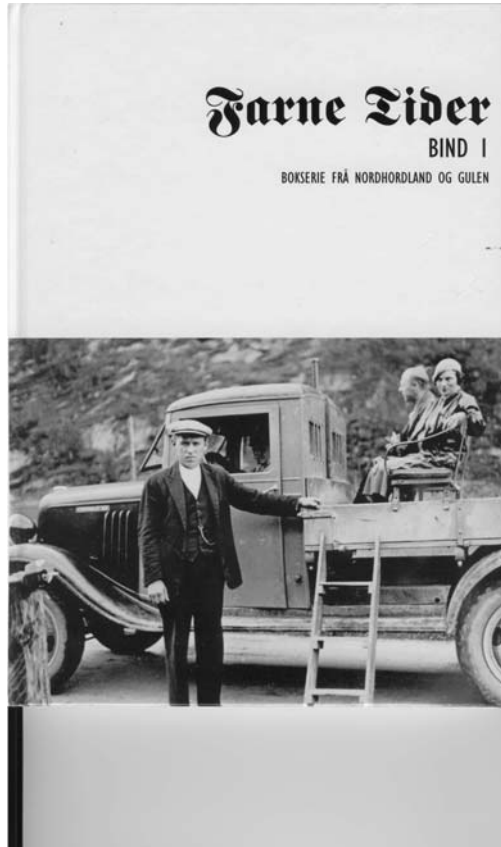
I billisten for 1932 er R-1335 en Chevrolet lastebil med eiere Olav Mo og Knut Dale. I billisten for 1935 finner vi så R-1335 på en Chevrolet lastebil av 1934 årsmodell eiet av Modalen Billag. Dette må være bilen på omslaget av boken. Så bilen på omslaget kan altså ikke være den første bilen i Modalen. Det kan heller ikke være bil nr 2 i dalen fordi billistene i 1932 viser at både R-1330 og R-1340 er biler som er registrert i Modalen.

Jeg mener at Bergens tidende for mange år siden hadde en kort reportasje om en gammel lastebil i Modalen men jeg kan ikke finne utklippet. Kanskje noen av medlemmene husker denne reportasjen.

I dette tilfelle kunne www.Digitalarkivet.no ikke hjelpe for der finner vi kun R-1335 med eierne fra 1932.

Boken har jeg nevner har tittel "Farne tider" og er utgitt av Nordhordland forlag i 2000. Hvis du vil sjekke i digitalarkivet, velger du database: fylke Hordaland og Kildekategori: Andre. Da skal du se "Biler registrert i Hordaland og Bergen 1908-1940".

Hilsen Stig



BESIKTNINGSMENN FOR LMK FORSIKRING I BERGEN VETERANVOGN KLUBB:

Aage Angeltvedt, Heiane 81, 5132 Nyborg, tlf. 93 02 79 81
Svein Wilfred Farsund, Bjørndalsstølen 47, 5171 Loddefjord, tlf. 55 50 07 09 el. 90 11 10 16

Nye medlemmer: Vi får stadig nye medlemmer og denne gang ønsker vi velkommen Thor Østgaard til BVK. Følg med på websiden. Les ”Stabbesteinen” og ta del i BVKs annonserte program og bli bedre kjent med andre medlemmer.

Program for høsten 2009/våren 2010:

*** 08.12.09 Kozemøte på BTM:**

Førjulskoz med kakao og julebrød etc.

***12.12.09 Julebord** arr av BVK på

Kommandantboligen på Gravdal , Laksevåg.

*** 12.01.10 Medlemsmøte:**

*** 09.02.10 Medlemsmøte:**

*** 09.03.10 Generalforsamling BVK:**

*** 13.04.10 Medlemsmøte:**

*** 11.05.10 Medlemsmøte:**

*** 13.05.09 Vårmønstringen**

Dette er det program vi har fastlagt så langt. Det kommer utfyllende info etter hvert.

Fra ”det gamle album”:

Det var generelt sett nødvendig med kjøpetillatelse for bil til 1960. Men bilmerket Pobeda ble frigitt allerede i 1956. Volga, Skoda, Mosckwitz ble frigitt i 1958.



Her ser vi en 1960 modell **Volga** foran Elgeseter hotell i Tormods gate. Den ble kalt ”Sibir-Buick”. Radiatoren rommet hele 26 liter og det var

persienner av stål foran denne. Karosseriplatene var hele 3 mm tykke. Volga hadde 60% av drosjeantallet på 60-tallet. Bilen kostet 19.000 kroner i 1960.

LMK-NYTT:

”NYE” WWW.LMK.NO

Oppmerksomme klubbmedlemmer vil ha oppdagat at LMK har fått nye nettsider som også inneholder logoer fra ulike annonsører. Dette er hyggelige inntekter å ta med seg inn i det arbeidet som LMK utfører på vegne av klubbene og medlemmene. LMK vil oppfordre klubbmedlemmer til å bruke sidene, og abonnere på nyhetsbrevet for å bli



jevnlig oppdatert.

KJØNNSORGAN? Mange puritanske amerikanere mente i hvert fall at frontdesignet på Ford Edsel var vovet og minnet om nettopp dette organet. Modellen gikk på en smell, men har senere blitt et samlerton. © Josephew, Wikipedia Commons

En av 50-tallets skivebommer

Lenger tilbake i historien er det en rekke eksempler, som Fords Edsel-modell. Særlig frontpartiet fikk puritanske amerikanere til å reagere sterkt, siden grillaen ifølge de verste påminnet sterkt om det kvinnelige kjønnsorganet. Men det verste var at modellen var en kommersiell skandale, med elendige salgstall. Mye av grunnen var at Edsel ble lansert på en tid som minner mye om den vi nå er inne i, i 1957. Markedet etterspurte mindre, og mer økonomiske biler. Bilene som ble solgt har fått sin selvsagte kultstatus senere.

Drosjene brukte **knottgenerator** under krigen. Drosjeeiere som "gauka" bensin ble sendt i fengsel. På slutten av krigen ble det også rasjonering på knott i en periode. Da ble det kjørt hestedrosje med slede.



og eventyr. Da kom jeg til å tenke på en historie jeg laget for Ford M Klubb Norge tilbake i 1991. En sjekk med redaktøren og grønt lys, så da var det bare å finne den frem og skrive av. Nei, jeg hadde nok ikke den på data tilbake i 1991. Når dere leser den, så er det nok en del logiske brister osv., men innrøm at tanken på å kunne dra tilbake i tid og kjøpe en ny klassiker er ganske pirrende! Mange ville sikkert valgt noe mer sofistikert enn den bilen som hovedpersonen her velger, men da får vi huske på at dette var til Ford M Klubb Norge, og ikke Cadillac klubben eller lignende. Nok sagt! Len deg tilbake og bli med på en reise i:

TIDSMASKINEN!

Tekst: Lars Olav Lofthus. Illustrasjon: Trond Henriksen

Skrevet i 1991 for Ford M Klubb Norge.



DEN BESTE BESKYTTELSE BILEN KAN FÅ!

Blant bilfagfolk i USA ansees QUAKER STATE som toppen av kvaliteten. Gjennom en årrekke har QUAKER STATE angitt kvalitetsstandarder for bilolje i USA og er et av de mest solgte merker. 100% pennsylvansk råolje, spesielle raffineringametoder og 60 års spesialisering i å fremstille biloljer er årsakene til QUAKER STATE's ledende kvalitet og renommé. Den smører bedre — beskytter lengre!

Gjør som 6 millioner kresne biliere i USA: Gå over til **QUAKER STATE**

Bilen fortjener det, De tjener på det!

NORSK-PENNSYLVANSK OLJEKOMPANI A/S
Sjøkipergaten 17 — OSLO — Telefon 41 73 40



Fra det ene til det andre

Når testpilot Lin Hendrick er på jobben flyr han 2300 km i timen med jet-jagerbomben Thunderchief F-105 som sies bak bilen han kjører frem og tilbake til jobben med. Flyet er bygget av Republic Aviation Co. for det amerikanske «Tactical Air Command», og er blitt kalt verdens kraftigste sammansatt.

Bilen er ikke fullt så kraftig, men den svinger og går, og Lin Hendrick har trimmet den opp til toppstilet. Han får den opp i 25 km i timen, og hurtigere var det ikke beregningen at den skulle kjøre da den rullet ut fra Henry Fords samlebånd for rundt regnet et par menneskealder siden. Det er en ekte «Lin Løsner», modellen som i år feirer seksti års jubelann. Her i Norge ble den populært kalt «spedalsFord», og det skal etter hva vi har bragt i erfaring snakk finnes noen av dem i drift her i landet.



— Kan du huske den svarte tigeposten du brukte til å sette opp i posten med i vinter?

”Tenk å hatt en tidsmaskin! Tenk å kunne ha kjøpt seg en sånn ny!” Ordene hadde kommet ut av munnen på en Ford entusiast som beskrev en vakker perle av en Ford 20M TS Hardtop 1968. Det var flere uker siden nå, men jeg fikk det ikke ut av hodet. Tanken på å gå inn hos en Ford forhandler og ta ut en splitter ny Ford 20M TS HT med akkurat de fargekombinasjonene, motorvalget og ekstrautstyret du ville ha, og som du visste ville være mest ettertraktet 23 år senere! Ja, en Ford M entusiast ville vel nesten ha gitt en arm for noe sånt!

Vel, grunnen til at jeg ikke slapp tanken fra meg, var noe den rare oppfinnerkompisen min oppe i Knøttlia, hadde sagt til meg for ett års tid siden:

”Jeg har laga ei tidsmaskin, ser du, men problemet er at jeg må styre den herifra, og det er ingen som vil ta sjansen på å prøve den!” Tok jeg sjansen? Tanken på å havne i middelalderen eller rett og slett forsvinne var ikke akkurat så veldig fristende.

Men på den annen side så var det vel lite sannsynlig at den virket i det hele tatt, denne tidsmaskinen. Jeg tok en telefon til Knøttlia.... Lørdag formiddag satt jeg på plass i den mest merksnødige tingest man kunne tenke seg. En liten kapsel med et flysete med sekspunktets sikkerhetsbelter og et stort display med røde lysende tall som akkurat nå viste 1991. Årtelleren! ”OK”, lød det utenfra, ”da er vi klare. Vi sender deg til et sted i Vosse traktene. Men, husk! Maskinen vender tilbake etter 8 timer. God tur!” Oppfinneren vinket til meg i det han lukket døren til kapselen.

Siden det denne gangen manglet en del stoff for å få bladet til å bli de 8 sidene vi har hatt stort sett dette året, og ingen har kommet med noen ”Min bilhistorie”, så tenkte jeg at kanskje jeg skulle skrive min bilhistorie. Men en del av den har vært utgitt tidligere, så mye ville bli reprise. Jeg tenkte videre og kom på at julen er jo en tid for historier



Så begynte det! En jevn summing først, som så gikk over i en lyd mer som når et jetfly tar av. Jeg følte meg plutselig vektløs og visste verken opp eller ned, og ble kvalm. Hva pokker hadde jeg gitt meg ut på? Årtelleren!! Den begynte å telle bakover: 1990, 1989, 1988, 1987,.... Da den kom til 1968 stoppet den, vekten min kom tilbake og lyden opphørte. Jeg svettet. Var jeg virkelig kommet tilbake til 1968? Jeg kikket ut. Hm! Kapselen var i alle fall havnet utendørs i et skogholt. Hadde oppfinneren bare lurt meg og kjørt meg et eller annet sted? Vel jeg steg ut. Fikk prøve å finne ut hvor jeg var. Jeg gikk nedover mot bunnen av noe som lignet en dal ved Voss, og kom faktisk ganske fort frem til en vei. Det kommer vel snart en bil tenkte jeg og gikk i retningen jeg mente Voss lå i. Jeg tok feil med hensyn til bil. Jeg gikk i nesten en time, ikke et hus og ikke en bil. Pokker og, tiden gikk alt for fort. Jeg trasket og gikk. Plutselig, en umiskjennelig lyd! Var det ikke lyden av en V4 motor i det fjerne? Jo, der kom den! Var det tilfeldig, eller var jeg faktisk havnet i 1968? Bilen, som nå hadde stoppet, var en hvit Ford 17M 4-dørs med gamle skilter! Og den såg jammen meg helt ut som ny! Vinduet ble sveivet ned på førersiden: "Hei! Vil du sitte på?", spurte føreren. "Jøss, hvem er det som gjør slikt i våre dager", tenkte jeg. "Men hvis dette er 1968, så er vel folk på landsbygda atskillig mer gjestfrie og hjelpsomme enn i 1991!" Jeg takket ja, og steg inn. Alt så nytt ut! Etter at jeg hadde avklart at han skulle til Voss, så hadde jeg et spørsmål jeg verket etter å stille: "Flott bil, er den ny?" Jeg satt klar og ventet på gaplatteren hans og den sikkert følgende kommentaren: "Å nei du, dette er en restaurert 1968 modell!" Den kom ikke! I stedet svarte han: "Ja, jeg kjøpte den faktisk for en uke siden!" Det svimlet for meg! 1968! Jeg var der!

Etter en liten stund begynte jeg å kjenne meg igjen, og kunne konstatere at vi kom til Voss fra den siden hvor Ford forhandleren Johs. Seim AS lå. Jeg passet på å ikke si for mye til føreren av bilen, av frykt for å si noe som jeg ikke burde vite, noe som lå i fremtiden fra hvor jeg var nå. Jeg bad ham om å stoppe utenfor Johs. Seim AS, og takke høflig for turen. Da han var kjørt skrittet jeg over gaten, og ... helt enormt! Lokalet var fullt av nye biler av det slaget som vi kaller for klassikere i dag! Jeg kikket inn gjennom vinduet og konstaterte raskt at de i alle fall ikke hadde noen 20M TS HT inne, men en fin mørkeblå

17M 2-dørs stod der, samt en nydelig 15M P6 i gull metallik og en 12M P6 i hvitt. De var også begge 2-dørs.

Jeg trakk pusten og steg inn i lokalet, og kikket litt på bilene. Etter en liten stund kom det en selger bort til meg og spurte om det var noe han kunne hjelpe meg med. Jeg tenkte at her er det best å ordlegge seg riktig, så han ikke tror at jeg tuller, så jeg begynte først å prate om bilene i lokalet, og han viste meg rundt. Så sa jeg at det var ikke akkurat dette jeg hadde tenkt meg, men at det var snarere en 20M som var interessant for meg. Selgeren så på meg, og et lite smil kom frem. Deretter ba han meg om å bli med inn på kontoret for å se på noen brosjyrer. Oh-la-la, var ikke jeg kommet til Mekka, så vet ikke jeg! Jeg bladde opp i brosjyrene, og fant en 20M TS HT, og pekte til ham! "En sånn ønsker jeg!" Han smilte stort og sa: "Ja, der har du en skikkelig bil! Det er en bil som jeg vedder på blir en klassiker en dag!" "Ja, du skulle bare ha visst", tenkte jeg. "Tja, da må vi bestille den til deg", sa selgeren. "Er det noen spesiell farge du vil ha, og noe ekstrautstyr?" Jeg svarte kjapt: "Den skal være sort med rødt interiør og leveres med alt ekstrautstyr som er å oppdrive, inkludert de der krommede felgene som er avbildet på den 20M RS modellen, både til vinter- og sommerdekk, og prøv å få med radioantennen som var levert til P5 modellen, den som festes midt på bakluken!" "P5?", sa han. "Er det '67 modellen du mener? Høyst besynderlig å høre noen bruke den beskrivelsen på den gamle Taunus modellen". Pokker jeg hadde blitt litt for ivrig, de brukte vel ikke disse betegnelsene her og nå. Jeg skyndte meg å si at jeg hadde lest mye om disse bilene. Jeg måtte passe meg!

Etter en stund med skriving så sa han: "Da skulle alt være klart, bortsatt fra dine

personalopplysninger, og du vil vel ha den levert ferdig registrert?" "Nei", sa jeg, "dette er litt spesielt, men den skal føres som eid av min sønn, som er ni år gammel, så den skal ikke registreres". Min sønn, den var god! Det var meg selv jeg snakket om. Jeg måtte jo sørge for at jeg eide bilen selv når jeg skulle "grave" den frem igjen om 23 år!

Jo, jo, selgeren syntes jo det var mer enn uvanlig, men han regnet ut prisen og vi avtalte leveringsdato om to måneder. Litt greit med god tid. Ville helst slippe mer enn en tur til med den tidsmaskinen. Jeg forlot lokalet og gikk et stykke unna før jeg klarte å praie en bil som skulle i riktig retning. Hadde jo ikke 1968 penger til verken buss eller drosje og ville heller ikke at selgeren skulle se at kunden han nettopp hadde tegnet en kontrakt på en bil til 50.000,- stod og haiket! Bilen jeg satt på med var fordundre meg en 17M av P5 modellen. Jo, dette var tider! Føreren ble litt forbauset da jeg ba ham om å slippe meg av ut i ødemarken, men jeg pratet noe i vei om turgåing og noe slikt. Jeg så på klokken og så at tiden begynte å minke drastisk, så jeg sprang oppover i skauen, og fant tidsmaskinen, hoppet inni, og hadde ikke før spent meg fast så begynte duringen og elendigheten i maskinen. Årtelleren tikket oppover til den kom til 1991. Så stoppet den. Jeg kikket ut, og så oppfinneren stå utenfor. Jeg hadde klart det, jeg var tilbake. Nå var det bare å begynne å planlegge neste tur!

Det første jeg måtte tenke på var pengene. Hvordan skulle jeg få betalt bilen? Jeg kunne jo ikke ta med meg ca. kr. 50.000,- i 1991 sedler til 1968. De ville ikke være verdt papiret de var trykt på engang. Nei, jeg måtte nok forsøke å veksle inn penger til gull, og håpe at jeg kunne klare å få det vekslet tilbake. Etter mye undersøkelser så kunne det se ut til at det lot seg gjøre, så jeg måtte gå for det.

Det neste var førerkort. Et rosa i plast utstedt i 1981 var ikke mye tess. Så jeg måtte få tak i et gammelt grønt førerkort, og rett og slett forfalske det. Ikke helt lovlig nei, men jeg måtte gamble på det. Det skulle nå ikke brukes i mange minuttene heller. Det siste var et sted å plassere bilen der den kunne stå urørt i 23 år!

Utrolig nok, etter et par uker var alt klart, og tidsmaskinen ble programmert til å komme til 1968 på den avtalte leveringsdatoen. Så var det kofferten med gullet, og så på plass i kapselen.

Reisen startet, og den ubehagelige følelsen kom igjen, men atter en gang kom jeg til 1968, men denne gang atskillig nærmere Voss og ganske i

nærheten av hvor jeg hadde funnet ut at bilen kunne gjemmes.

Etter en lang spasertur var jeg inne i Voss sentrum og fikk vekslet gullet på det stedet jeg hadde funnet ut at det skulle la seg gjøre, og var dermed eier av en anselig bunke 1968 tusenlapper. Så bar det direkte til Ford forhandleren for å hente ut vindunderet. Straks det formelle var unnagjort, inklusive prøveskilt (som de dessverre aldri ville få tilbake) og en solid presenning, satte jeg meg inn og kjørte en ny 20M TS HT ut fra Voss! Helt enorm følelse! Jeg suste av gårde til stedet hvor bilen skulle stå. Det var en tørr og fin fjellhule med en nisje hvor bilen kunne gjemmes bakom noen steiner. Jeg parkerte den, tok ut batteriet, satte pittelite grann åpninger på vinduene, koffertlokk (antennen av) og panser på gløtt, og dekket til med presenningen.

Så var det tilbake til 1991 igjen. Jeg gledet meg til å "finne" bilen igjen. Men rett før jeg kom til 1991 begynte kapselen å skake og riste noe forferdelig, og det begynte å ryke illevarslende. Hjelp, nå er det slutt, tenkte jeg, og så husker jeg ikke mer før jeg våknet på et sykehus! Oppfinneren satt ved siden av sengen. "Hva skjedde? Hvilket år er det?", spurte jeg. Han smilte: "1991! Du klarte det som ved et mirakel. Tidsmaskinen returnerte i løse deler, og en av dem var deg. Beklageligvis er tidsmaskinen helt ødelagt og det vil nok ta meg mange år å bygge en ny, hvis jeg orker". "Da var det bra vi fikk brukt den til noe skikkelig før den røk", sa jeg og smilte.

Etter en lang måned på sykehus, ble jeg omsider utskrevet, og reiste selvsagt direkte til stedet hvor bilen stod.....men hva i h....????

Hele fjellet var omtrent jevnet med jorden, området var fullt av anleggsmaskiner, og det var ingenting igjen av fjellhulen hvor bilen skulle stått. Jeg fikk tak i en av arbeiderne og spurte ham hva de holdt på med og når de hadde begynt? Han svarte at de skulle bygge et nytt shopping senter og hadde begynt for ca 14 dager siden! Fordømt! 14 dager! 14 enkle dager for mye på 23 år! Det forbaskede sykehus oppholdet hadde ødelagt alt! Penger og drømmer i vasken og ingen tidsmaskin som kunne redde meg ut av det!

Jeg ruslet tung til sinns ut av området, og hold på å snuble i noe metallskrot som stakk opp av steinene. Nei! Der på et stykke stål stod det et merke: 20M TS 2300S.

Jeg gråt!

Moral: Tukle ikke med historien!

Redaktøren (Sekretæren):

Juleforberedelsene settes inn for fullt. Det skal vaskes og ryddes og julegaver skal kjøpes og byttes. Man kjør seg i hodet og funderer på hva skal man finne på i år. Folk har jo alt for mye i dagens samfunn. Den nyttigste gaven er en kanskje en kaffekopp på en bensinstasjon. Den varmer hele året igjennom. Vi skal koble av og kose oss og lade opp til det nye året som kommer og samle familie og gode venner til juleselskap og julemiddager. Vi har lagt en fin sesong bak oss med fine turer og mye moro. BVK har en enestående medlemsmasse der man tar vare på hverandre og stiller opp om det er noe. Dette blir siste utsending før jul. Noen av oss samles snart til et koselig julebord med deilig julemat men jeg vil benytte anledningen sammen med:

Styret i BVK å ønske alle gode medlemmer og veteranbilvenner GOD JUL og GOD NYTTÅR!

Sekretær: Sissel M Romslo Blom 5286 Haus
Mob.95916829 E-mail; simaro@online.no

Formannen har ordet:

Det har i det siste vært en del skriverier i de norske kjøretøyhistoriske bladene om de eldste kjøretøyene i landet, de fra tiden før 1. verdenskrig. Det har i løpet av året vært eksportert noen av disse, og man undres over at det er gitt eksporttillatelse. Er ikke disse kjøretøyene viktig for å dokumentere vår historie? Ifølge Trygve Krogsæter i Norsk Veteranvognklubb finnes det ikke mer enn ca 20 biler fra denne perioden med norsk historie. I Bergen kjenner vi for eksempel til kun ca tre kjøretøy med lokal historie. Den ene er en Stoever 1909 som er møysommelig restaurert fra enkle rester og finnes på Østlandet. Den andre er det lastebilprosjektet Unic 1910 som Arne Holme jobber med. Denne var med på den forrige utstillingen i Fyllingsdalen. Den tredje er Morgan 1914-1917 som var med på årets utstilling. I tillegg kommer den gedigne Vossa-Opelen som Lasse Aas har utført en stor restaureringsjobb på. Det ville



være utrolig synd hvis noen av disse kjøretøyene skulle eksporteres en gang i fremtiden. Hvordan er det mulig å sikre at slike kjøretøyer ikke eksporteres? Det er mange land i verden som har eksportforbud på eldre kjøretøy, selv et fattig land som Ukraina har eksportforbud for kjøretøy eldre enn 50 år! Jeg skrev litt om mulig fredning i mai 2008 utgaven av "Stabbesteinen". Ifølge riksantikvaren finnes det ikke lovhjemmel for å frede kjøretøy. Men i så fall bør den kjøretøyhistoriske bevegelsen snarest ta initiativet til at slik lovhjemmel opprettes. En fredning vil selvfølgelig ikke være uten problemer. Noen av eierne av slike kjøretøy har gjerne sett frem til at de en gang skal kunne eksportere kjøretøyet til en bra pris. Ved salg i Norge kan man ikke alltid forvente å oppnå internasjonal pris. Med tap av eventuell fortjeneste er jo alltid en ulempe med fredning, enten det gjelder bygninger, skip, gravhauger, eller interiør i hus. Fredning blir likevel brukt for å sikre viktige gjenstander for ettertiden, og vår sektor vil neppe bli verre stilt enn andre. Bevaring av historiske kjøretøy gjøres jo av ren kjærlighet til kjøretøyet og ikke fordi det skal lønne seg. All kulturbevaring er masse utgifter og ikke butikk. Fredning og/eller eksportforbud er kanskje noe som LMK kan ta tak i?

Det nærmer seg julemøte og vårt tradisjonelle julebord i Gravdal. Håper du tar deg tid til å delta på begge.
God jul og godt nytt år til alle!

Hilsen
Roald Stig

 BERGEN	
Telegr.adr: Astøygår J.O. Jæger AUTOMOBIL & MASKINFORRETNING Bergen - Tlf central 10087 Samlet grunnflate under et tak 5000 m ²	
Auto og Maskinrekvisita engros.  Telefon 98857 Telegr. B11 mo	VESTLANDSTUR BILEN skal planlegges. Kjøp oversiktskartet over bilveier i Sør-Norge i målestokk 1:1 000 000. Medlemspris kr. 3.- eller Vestlands-kartet til Landslaget for Reiselivet til prisen kr. 125. E. N. A. A. Færishønaner Parkveien 68, Oslo.
HUSK MASKIN ELEKTRO A.S Autoelektrisk spesialverksted Lars Hillsgt. 18. Tlf. 19 867 - 10 313	GRAND HOTEL TERMINUS BERGEN Et av landets nyeste og mest moderne hoteller.
 THORALGAARD Automobilforretning - Mek. verksted Lars Hillsgt. 20 Tlf. 10014.	A/S Skjelbred & Co. Automobilforretning Christiesgt. 10 Telefon 11781
HOTEL NORGE BERGEN i Centrum ved Byparken. Hyggelig og komfortabel. Garasje i hotellets umiddelbare nærløst.	

Husk GRASROT andelen når du tipper Lotto: Organisasjonsnummer for BVK: 991 074 023