Nr. 2. 2018

Stabbesteinen

Bergen Veteranvogn Klubb

Fra innholdet:

Goodwood Festival of Speed

Besøk i Fangeleiren på Espeland

Styret i BVK for perioden mars 2018—mars 2019

Formann:
Rune Prestegard
Mob: 94897835
rune@prestegard.com

Nestformann:
Richard A. Riim
Mob: 90175022
richard@riim.no

Kasserer:
Terje Mjelde
Mob: 95702595
temjelde@online.no

Sekretær:
Lars Olav Lofthus
Mob: 47611283
laoll@online.no

Styremedlemmer:
Geir Mehl
Mob: 93468422
geir.fysio@hotmail.com

Arve Moen
Mob: 90840442
armoen@online.no

Varamedlemmer:
Åge Eikeland
Mob: 98281260
aarido@online.no

Per Åge Hesjedal
Mob: 90930864
pe-aah@online.no

Kjell Toklum
Mob: 40411640
K-toklum@online.no

BVK på nettet:
www.bvkn.no
Vi er også på Facebook.

Formannen har ordet

Da er vi allerede i nummer to av den nye "Stabbesteinen", og websidene som jeg nevnte i forrige utgave er blitt fornyet, så ting går som det skal på denne fronten.
En annen ting som er blitt kraftig fornyet er utstillingen vår inne i Trikkehallen ved Bergen Tekniske Museum. Her har undertegnede og mine gode hjelpere stått på. Jeg vil spesielt trekke frem nestformann Richard A. Riim som har stilt sin egen bil til disposisjon, både med og uten henger, og har da transportert både materialer og Kongebilen O-1 frem og tilbake, samt lagt ned mange arbeidstimer i arbeid med standen. Vil også nevne varamedlem Kjell Toklum som har ytt god bistand, samt klubbmedlem Per (Pit) Fredrik Johansen som bidro med lift til arbeider i høyden. Tusen takk til dere alle!
Tirsdag 8. mai skulle det egentlig være vanlig lygarmøte, men det var meldt fint vær, og sekretæren i BVK, Lasse, ymtet frempå om vi kanskje burde ta en kjøretur et sted. Kasserer Terje var raskt ute og foreslo Espeland Fangeleir. Datoen var jo perfekt for det, siden det var frigjøringsdag. Det ble et hyggelig kjøremøte med 55 kjøretøyer! Veldig kjekt for oss som styrer og planlegger når responsen blant medlemmene er slik. Må også berømme Geir Thunestvedt som holdt "Åpent Hus" i garasjen sin inne på anlegget, og spanderte både kaffe og boller (hjemmebakte).
Og når vi snakker om oppmøte…..Vårmønstringen 2018 ble vel ikke som vi hadde ønsket, aller mest kanskje takket være "dommedagsvarslende" meteorologer, men sikkert også litt grunnet ryktet om stedet fra i fjor. Derfor må jeg få spesielt takke alle de som trosset været og stilte med sitt kjøretøy på vårt område! Også en takk til de som enten med eller uten kjøretøy tok vakter eller jobbet med rigging og nedrigging. Vil fremheve Kjartan Meyer som stiller opp år etter år og varmer pølser og lager kaffe kontinuerlig hele dagen! Gunnar Haukeland som er trofast bak rekvisitabordet og Richard igjen for transport og rigging. Vi som var der hadde i alle fall en fin stund under teltene. Til slutt: Vel møtt på våre arrangementer utover sommeren.
Jeg er også veldig fornøyd med oppmøtet på 17. mai og glad for at folk så ut til å kose seg på båten, selv om det ble litt improvisert av grunner som vi ikke rådde over. Vi satser på å komme tilbake sterkere neste år.

Hilsen Rune

Vil du støtte oss med din Grasrotandel?

Org.navn:
BERGEN VETERANVOGN KLUBB

Org.nr: 991074023

32774991074023

NORSK TIPPING
GRASROTANDELEN

www.bvkn.no

Hvis du oppgir at du vil støtte Bergen Veteranvogn Klubb neste gang du tipper, Lotto, fotball etc, så vil BVK få støtte fra Grasrotandelen. Og best av alt: Det koster ikke deg noe ekstra!

Magasinet Stabbesteinen:
Redaksjon:
Lars Olav Lofthus
E-mail: laoll@online.no Tlf. 476 11 283
Carl August Harbitz-Rasmussen
E-mail: pilotcarl@gmail.com Tlf. 913 85 830
Per Åge Hesjedal
E-mail: pe-aah@online.no Tlf. 90930864
Skribent: Ole Jakob Nilsen

Trykk: Allkopi

Utgiver:
Bergen Veteranvogn Klubb
Postboks 929 sentrum
5808 Bergen

Innhold:

Side 2: Formannen har ordet

Side 3: Fra redaksjonen

Side 4: Medlemsmøte 10. april 2018

Side 7: Terminliste

Side 8: Reklamer

Side 9: Goodwood Festival of Speed 2017

Side 15: BVK rekvisitter

Side 16: Protokoll Generalforsamling BVK

Side 18: Besøk hos Borges samling

Side 22: Reise med Fjordline

Side 23: Tur til Espeland Fangeleir

Side 26: Vårmønstring 2018

Side 29: 17. mai i Bergen

Side 31: LMK

Redaksjonens spalte

Ja, som formannen skriver: Vi er kommet til nr 2 av nye "Stabbesteinen". Vi håper at også denne utgaven faller i smak. Innholdet har blant annet en del referater fra medlemsmøter og arrangementer. Siden rundskrivet er stoppet, så føler vel jeg som en slags redaktør her, at referatene bør være med her. I tillegg så vil vi hver gang forsøke å ha med noe stoff som er helt utenom hva vi har hatt på programmet i klubben. Denne gangen er det Ole Jakob Nilsen, du vet, han med Trabanten, (da vet du hvem han er), som har laget en fin artikkel fra Goodwood. Og så har jeg og fotografen, Per Åge Hesjedal, vært ute og besøkt Borgesamlingen. En del har spurt om denne, så nå får dere forhåpentligvis noen svar på ting dere lurer på.
Det er ingen som har sendt noe stoff inn uoppfordret og det synes jeg er litt synd. Dette er medlemmene sitt blad og da kan man godt være med og bidra litt. Jeg kunne f.eks. godt tenkt meg en side eller to med en spalte som heter "Mitt veterankjøretøy". Det er jo noe de aller fleste av oss i denne klubben har. Og vi er som oftest litt stolte over det. Så skriv noe da, og ta et bilde og send til meg. Og til info, Janteloven, den har vi skrotet her, så her er det lov å skryte med stolthet.
Joda, jeg kunne jo selvsagt ha laget en slik spalte selv, men da blir det liksom meg og mitt her, og det føles litt feil...til tross for skrotet Jantelov.
Terminlisten i bladet er justert til å passe sånn ca. med dato for utgivelse, men husk at det er alltid ferskest på websidene våre. Der ligger også de 8-9 nærmeste aktivitetene alltid på forsiden, slik at det skal være lett og se hva som skjer. Noen saker ligger der litt utenom dato, men da er det fordi det er viktig å fremheve de, som f.eks. Grasrotandelen og Tur med Fjordline til Vestlandstreffet.

Referatene i dette nummer stopper med 17. mai, ikke fordi at deadline var nådd, men rett og slett for at bladet var fullt. Det kaller vi for luksusproblem. Men det betyr selvsagt at alt etter det kommer i neste utgave som kommer litt utpå høsten. Nå tar redaksjonen litt sommerferie, selv om vi sikkert både skriver og tar bilder hele tiden...

Lars Olav Lofthus

Annonsepriser Magasinet Stabbesteinen:

1/3 side : kr. 1.500,-

På forsiden:

Fra Borges samling: Rolls Royce type 20/25 1935. I bakgrunnen ser vi blant annet Kongebilen Lincoln 1931.

Medlemsmøte 10. april - ”I grenseland”

Tekst: Lars Olav Lofthus. Foto: Per Åge Hesjedal

Ca 40 mennesker møtte opp denne tirsdagskvelden i april for å høre på Rolf Larsen fortelle historien bak boken sin «I grenseland». Til tross for at kulda endelig begynte å slippe taket så var det et par dager før det ble litt varmere i været, så de fleste kjørte bruksbiler også denne kvelden.

Larsen begynte med å vise bilder fra bilvrak som ligger på gamle nedlagte bilforhandlere rett over grensen i Sverige. Disse bilene var ment for nordmenn som kunne da kjøpe disse på slutten av 50 tallet og begynnelsen 60 tallet. Men hvorfor i alle dager ligger da disse bilene her? Vi snakker ikke om bilskrotninger her, dette er bruktbiler som har stått her siden 60 tallet. Dette er vanlige bruksbiler fra den tiden. Ingen amcars eller spesielle utgaver. Det lå flere slike rett over grensen. I utgangspunktet var alle bilene kjørbare da de ble henstilt her.

Etter å ha vært over og sett og fotografert og studert litt på dette, bestemte Rolf Larsen seg for å skrive en bok om hvordan det var å skaffe seg en bil etter andre verdenskrig.

Drømmen om bil

Etter krigen var det stor mangel på biler i Norge, og man måtte ha lisens for å få kjøpe ny bil. Norge var et nedkjørt samfunn og den lille valutaen vi hadde måtte prioriteres på annet enn å sende den ut av landet for å kjøpe biler. Det ble prioritert boligbygging, industrireisning, vei, jernbane og mat. Bil kom langt ned på listen og ble regnet som en luksusvare og den var rasjonert. Det var også vanskelig å bruke bilen. Frem til 1. september 1947 var det i praksis ikke mulig for privatpersoner å få kjøpe bensin. Det ble prioritert for nyttetrafikk. Etter denne datoen ble bensinen frigitt, men det ble satt grenser på hvor langt man fikk kjøre pr. dag. Først 40 km pr. dag, men det ble senere redusert til 25 km pr. dag. Det var også kun tillatt å kjøre mellom kl 06:00 og 20:00. Kun busser var fritatt.

I 1949 ble restriksjonene opphevet men samtidig steg bensinprisen med 60%. Bilfolk og bilorganisasjonene var jo ikke særlig fornøyde med dette.

I tillegg til at det var vanskelig å kjøpe bil så var jo også den eksisterende kjøretøyparken veldig nedslitt etter krigen. Bruktbiler var også nesten like dyre som en ny bil. I årene rundt 1954 var det blitt veldig mange som ønsket seg en bil, og veldig mange tok sertifikat. Mange ville både kjøre til jobb, dra på ferier, besøke slektninger osv. men det var ganske

Bilvrakene rett over svenskegrensen

Fra den gang da forhandlerne var oppegående.

vanskelig da. Det ble tildelt tillatelser for å kjøpe inn et visst antall biler pr. år, ca 3-4000 stk. De som ønsket seg en bil måtte sende inn en søknad til Vegdirektoratet. De ble laget noe som her Bilfordelingskontorer. Bilsakkyndige administrerte dette. Skulle man kjøpe en vestlig produsert bil så måtte man få det som kaltes en A-lisens. Fordeling ble foretatt to ganger i året. Egentlig burde det ha vært tatt inn 15000 biler pr år for å dekke etterspørselen. Reguleringen var hard, og det ble stort sett de som i sitt yrke trengte det som fikk søknaden sin innvilget.

Systemet var ikke bra hverken for den vanlige mann eller for de som administrerte det.

Andre måter å få tak i bil

B-lisens var en mulighet. Det betydde at man kjøpte bil i en annen valuta enn Pund, DM eller Dollar. Som de fleste vet fra før så ble fisk og fiskeprodukter solgt mye til Øst-Europa. Rubler f.eks. var ikke så ønsket inn i statskassen. Dermed oppstod byttehandel. Vi solgte fiskeprodukter til Øst og fikk bl.a. biler tilbake. Vi snakker da om Moskwich, Pobeda, Wartburg, Skoda etc. Disse ble solgt fritt slik at hvem som helst kunne kjøpe de. I 1956 ble ca 5000 stk solgt av disse. En liten sidehistorie er at Pobedaen ble fraktet i store trekasser som faktisk også ble solgt og ble til hytter rundt i landet.

De som importerte vestlige biler syntes ikke så mye om dette, så det ble en del strid om ordningen. Etter hvert kunne man også bytte varer mot biler fra andre land, og man kan da nevne spesielt Volvo avtalen, der Norge produserte en del av delene til bilen.

En tredje metode for å få inn biler til Norge var det man kalt for sjømannsimport. Hadde man tjent pengene sine ute av landet, så kunne man da få innvilget å kjøpe seg en bil i et vestlig land og ta med hjem til Norge. Noen av disse kjøpte bil for andre, som da kunne overta den etter ett år. Det var da ikke lov å kjøre bilen «sin» før dette året var gått, og gjorde man det så kunne det blir alvorlige saker utav det, man havnet gjerne i retten for dette.

Bruktbiler

Nå kommer vi til det som bokens tittel henspeiler på: Svenskehandel. I Sverige hadde de plenty med bruktbiler i omløp, siden de hadde hatt fritt bilsalg etter krigen. En bruktbil kostet også en tredjedel av prisen i Norge. Det var da selvsagt veldig fristende å dra over grensen og se om man kunne få seg en bil der. En slik bil måtte jo da godkjennes av Biltilsynet og den måtte ha et genuint chassisnummer. Frem til 1953 så var det til og med forbudt å importere deler til biler pga valutasituasjonen. Men etter 1953 så kunne man kjøpe deler fra f.eks., Sverige mot at man betalte 20-30% toll. Mange som hadde nedslitte biler kjøpte da også reservedeler i Sverige. Man fikk også lov til å kjøpe deler til det som heter å bygge opp bil selv. Noe som var mulig med datidens enklere biler enn dagens biler. Men bilen måtte da ha norsk chassisnummer for å bli godkjent.

Men når det er mangler på noe så er det alltid noen som finner ut smutthull i loven. Man kunne ta inn varer for en sum som tilsvarer kr. 6.000,- i dagens penger på såkalt turistvaluta, uten å fortolle. Så man kunne altså kjøpe seg et karosseri for kr. 6.000,- og få det tollfritt inn. Dette var jo helst et østlandsfenomen siden man da naturlig nok er mye nærmere svenskegrensen og det er mye enklere å få til å transportere over et karosseri. Da dro man altså over til Sverige, og da er det vi kommer til de stedene som ble vist først i foredraget. Disse brukthandlerne i Sverige som i praksis bare lå en 3-4 km fra grensen. Her kjøpte man da en bruktbil, plukket den fra hverandre, transporterte delene over grensen. Chassis kunne man få over tollfritt såfremt du hadde en faktura som viste at det ikke kostet mer enn kr. 350,- Og så tok man over resten av delene mot å betale litt toll. Og så satte man sammen bilen igjen og kjørte friskt og freidig til Bilsakkyndige for å få den godkjent. Det høres jo i dag ganske dumt ut, men det var faktisk ganske mange som gjorde dette. Flere hundre biler på midten av femtitallet. Fakturaene for chassiset var jo selvsagt ofte skrevet for lavt for å klarere under tollgrensen, men det var ikke

HALD
ARBEIDER
164 svenske «bilkadavre» inn over Svinesund i september
Mange bruker anledningen til å innføre bilkarosserier til verdi under 350 kroner

alltid tollerne gikk på den. Ble man nektet så tok man av og til chassiset tilbake til Sverige, delte det i to, og tok det så inn som deler, før det ble sveist i sammen igjen. Det sier seg selv at dette ikke alltid ble helt topp. Dermed dukket det opp mange forhandlere og mange annonser i norske aviser om bilforhandlere rett over grensen. Bl.a. med tilbud om sted for demontering osv. Bilene var mye rimeligere enn de norske, men de var også ofte dårligere. Bilsakkyndige begynte etter hvert å reagere og sa at «vi trenger jo ikke flere dårlige biler inn til Norge. Det har vi nok av»! 6. januar 1956 ble det da stopp! Myndighetene innførte da forbud mot denne måten å gjøre dette på. Det ble da en del triste historier om folk som hadde vært over grensen og da ble stoppet og fikk ikke ta inn bilen.
Men nå begynte folk å bli utålmodige, med bl.a. avisskriverier med kritikk av myndighetenes aversjon mot å la folk få kjøpe seg en bil.

Fremdeles var det imidlertid lov å ta inn deler, så man kunne jo i prinsippet kjøpe alt av deler til en gammel bil, men ikke alle oppbygginger ble godkjent.

En annen farsott som dukket opp var «bilfiske». Dette var rett og slett fiskekonkurranser der man kunne vinne en bil. Dette dukket først opp i Sverige. Det var en 12-14 slike hver helg høsten 1957 på svensk side. Man inviterte bilhungrige nordmenn, der man da solgte en slags strandrett for ca kr. 35,- I to timer stod man da og fisket. Førstepremien var da en bil. Mange nordmenn vant, så dette ble en regelrett farsott. Det dukket stadig opp nye slike konkurranser. Dette ble svære begivenheter med mange tusen mennesker, og fester på lørdagen med musikk osv. Det var lokale idrettslag som arrangerte ofte, og de tjente mye penger på dette. Etter hvert ble det også slike konkurranser i Norge.

Et problem med de bilene som ble vunnet av nordmenn i Sverige var at de måtte tas inn på A-lisens, og da måtte man betale toll for disse. Dette kunne beløpe seg til borti kr. 100.000,- i dagens penger. Så mange måtte rett og slett selge bilen igjen da de ikke hadde råd til å ta den inn.

I de norske konkurransene var det øst-europeiske biler som først og fremst var gevinstene.

En haug med norske lag og foreninger hev seg på dette og de fleste tjente mye penger på dette. Også i Bergen var det en slik konkurranse i 1957.

Utover i 1958 begynte justisdepartementet å se på hvordan de kunne stoppe dette. Det var også en del svindel og krangel osv. En av grunnene var at de småvannene som ble brukt ble helt renset for fisk i og med at alt du fisket telte. Ingenting ble kastet uti igjen. Mange fiskeforeninger reagerte etter hvert og nektet å tillate konkurransene. Det var også fredningsbestemmelser for enkelte fiskeslag. Laks ble f.eks. fisket utenfor sesongen. Men det ble da etter hvert stoppet.

Tilbake til «vanlig» innførsel. Biler ble jo også regelrett smuglet inn. Man kjøpte f.eks. en nesten lik bil som man hadde og skrudde bare rett over de norske skiltene. Misnøyen med importforbudet ble etter hvert større og større. I 1959 var det en stor demonstrasjon utenfor Stortinget, og endelig i 1960 så ble bilsalget frigitt.

Men fortsatt så var det dyrt å skaffe seg en bil, så bruktbiler var fortsatt noe de fleste måtte kjøpe seg. Rett etter frigivelsen ble det også igjen lov å importere bildeler til oppbygging. Dermed ble det en ny «boom» i det å ta inn en såkalt «beta-bil». Utover høsten i 1961 ble det importert over 3000 biler i Østfold og Akershus. Bilsakkyndige var rasende over dette. Også bilforretninger i Østfold tapte voldsomt på dette. Dermed ble det full stopp igjen 8. desember 1961. Det ble gjort ved å legge på så mye toll og avgift at en del i Sverige kostet like mye som en del i Norge. Da stoppet svenskeimporten helt opp, og det ble brått slutt for forhandlerne over grensen.

Etter dette fine og interessante foredraget fikk selvsagt Rolf Larsen noen klubb-effekter med seg, og han hadde bøker til salgs som mange kjøpte denne kvelden.

Det ble også delt ut blomster forsinket til avtroppende valgkomite deltaker Gunnar Haukeland. Dette ble dessverre ikke gjort ved Generalforsamlingen, pga at man hadde glemt å kjøpe inn blomster. Vi håper at vi fikk rettet opp dette nå.

Bildet under: Gunnar Haukeland og formann Rune Prestegard.

TERMINLISTE 2018

Dette er en foreløpig liste. Det kan skje forandringer i løpet av året. Ting kan bli flyttet, gå ut eller tilkomme. Hver gang listen presenteres skriftlig vil den bli oppdatert til dato den er skrevet. Noen arrangement kan altså være passert. Følg med på vår webside for en alltid oppdatert liste: www.bvkn.no

Styremøter er satt til: 14.03, 25.04, 23.05, 20.06, 22.08, 19.09, 25.10, 21.11 og 19.12.

Medlemmer kan alltid be styret ta opp ting de ønsker belyst.

- 03.06: Damsgårdsdagene.
- 05.06: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 07.06: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 10.06: Kjøring Barneklinikken/Nasjonal Motordag. Aktiviteter på BTM.
- 12.06: Medlemsmøte: Muligens tur til SABB motor
- 15.06: Kjøring for Sandsli Videregående Skole
- 15-17.06: Norgesløpet i Skien. Ikke BVK arrangement.
- 19.06: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 21.06: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 26.06: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 03.07: Grillparty hos Svein Opheim
- 05.07: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 10.07: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 14.07: Tysnesfest: BVK skal delta mer aktivt.
- 17.07: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 19.07: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 24.07: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 31.07: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 01-05.08: Fjordsteam 2018. Her blir det sterk BVK deltakelse.
- 07.08: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 09.08: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 11.08: Vestlandstreffet i Stavanger. Ikke BVK arr. men muligens felleskjøring.
- 14.08: Tur til Antons Kulturhistoriske Senter
- 21.08: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 23.08: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 26.08: Stend Stasjon. Tider ikke opplyst ennå.
- 28.08: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 04.09: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 06.09: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 11.09 : Medlemsmøte: Program ikke fastsatt.
- 18.09: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 20.09: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 25.09: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 02.10: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 04.10: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 09.10: Medlemsmøte: Program ikke fastsatt.
- 16.10: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 18.10: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 23.10: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 30.10: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 01.11: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 06.11: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 13.11: Medlemsmøte: Program ikke fastsatt.
- 15.11: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 20.11: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 27.11: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 29.11: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 01.12: Julebord Kommandantboligen
- 04.12: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 11.12: Julemøte: Kaféen BTM.
- 13.12: Pensjonisttreff BTM kl 12.00
- 18.12: Åpent Hus (”Lygarmøte”)
- 25.12. og 01.01: Stengt. Ikke lygarmøter.

Pensjonisttreffene kan bli flyttet andre steder. Dette vil i så fall bli varslet. Lygarmøter i kjøreperioden kan også bli andre steder enn BTM.

Her kan ditt firma få en reklame som når ca 400 av de mest bilinteresserte menneskene i Bergen og omegn. Ta kontakt med noen i styret om du er interessert. Info finnes på side 2.

Skogsvåg Auto AS – Midtstegen – 5382 Skogsvåg.
Tlf. 99695978 / 56339200

Hovedpakke fra kr. 2.250,- 10% rabatt til BVK medlemmer
Vestlandspakke fra kr. 3.750,- 15% rabatt til BVK medlemmer
Delbehandling/hulrom etter avtale.

Ditt lokale verksted

Stamneshagen Auto AS

Ytre Arna Tlf. 55247724 sthauto@online.no

For mer informasjon og bilder: Hjemmeside: http://www.stamneshagenauto.no
Facebook: Stamneshagen Auto A/S
Kontaktpersoner eldre biler: Terje Angeltveit eller Gudmund Stamneshagen

Tur til England og "Goodwood Festival of Speed" 2017

Tekst og foto: Ole Jakob Nilsen

På julaften 2016 fikk jeg et ønske oppfylt, nemlig billetter til bilfestivalen «Goodwood Festival of Speed» i sommeren 2017.

Vi skrur tiden frem til 26. juni. Været var opplett for en gangs skyld i Bergen og vi står på Dokkekaien klar for å reise av sted med Fjordline. Målet er å nå Southampton i England, hvor vi har leid en leilighet for fem dager.

Vi skal ta toget, Eurotunnel le Shuttle, 28. juni fra Calais til Folkestone i England. Pris for vanlig personbil er rundt 100 euro, uansett om det er 2 eller 4 personer, eller firbeinte skapninger i bilen.

Vel sør i Danmark stopper vi innom venner og bekjente i noen timer før turen går videre til Tyskland. Vi passerer Hamburg rundt 13-tiden, her slipper vi unna ettermiddagsrushet.

Vi fortsetter på «Bundesautobahn 1» i retning Bremen og her klarte vi ikke å unngå ettermiddagsrushet like utenfor byen. Her var trafikken nærmest stillestående. Vi forsøkte å kjøre av motorveien og fortsatte på noen sideveier, men det var mye trafikk over alt. Det endte med at vi fant oss et sted å spise middag til den verste trafikken hadde gitt seg.

Første overnattingssted var i en liten by som heter Woerden i Nederland, som ligger midt mellom Amsterdam, Rotterdam og Utrecht.

Hvis man har tid, vil vi på det sterkeste anbefale å legge turen innom Louwman museum i Den Haag. Museet huser verdens eldste private samling av biler.

Dagen etter fortsetter turen videre i retning Belgia. Belgia var faktisk det landet i Europa som var sist med å innføre førerprøven. Vi kjører gjennom Antwerpen som best beskrives som et trafikalt kaos. Det virker som vegmerking og skilting i Belgia er like dårlig som selve trafikkflyten. Kaotiske lyskryss hvor rødt og grønt lys ser ut til å ha liten praktisk betydning. Går det, så går det!

Alle vet at rødt signaliserer fare. Derfor de har rød skrift på kjennemerkene i Belgia.

Ruten går så videre retning Gent, hvor vi tar av på E40 og kjører til Oostende. Her kjørte vi av motorveien for å kjøre kystlinjen mot Dunkerque.

Vi nærmer oss Eurotunnel-terminalen, som ligger et stykke forbi selve byen Calais. Det kan virke litt forvirrende første gang man kjører dit. Terminalen har egen avkjørsel fra motorveien A16 og det hele er veldig godt skiltet når man først nærmer seg.

Vi var tidlig ute for innsjekk og fikk tilbud å ta et tidligere tog fra Calais uten ekstra kostnad. Dette viste seg å være et lykketreff, siden det var forsinkelser på linjen endte vi med å ankomme England på tidspunktet vi i utgangspunktet hadde forventet. Det anbefales å ankomme terminalen mellom to timer før og ikke senere enn 45 minutter før avgang.

Terminalområdet er stort og oversiktlig, og minner litt om terminalområdet til danskebåten – med tax-free, gratis toalett og et ok mattilbud.

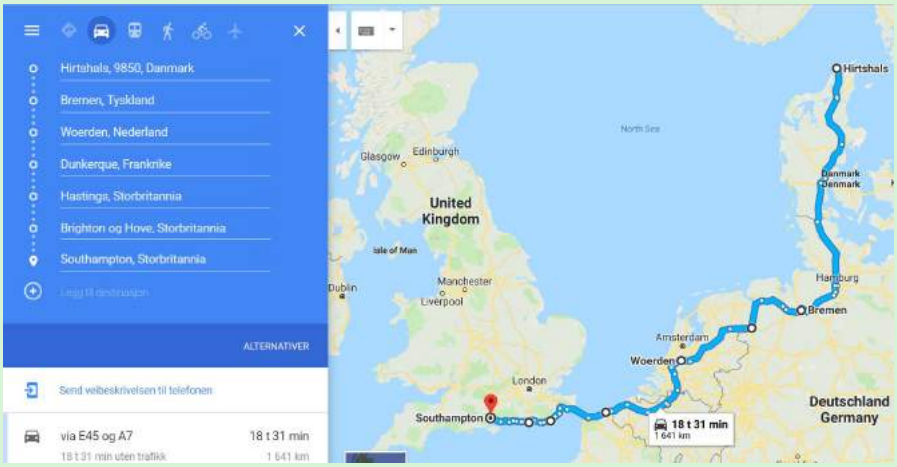
Ved innsjekk får man tildelt en bokstav på billetten som festes til speilet i bilen. På terminalområdet er det storskjermer som viser bokstavkoder for når tid det er klart for ombordkjøring. Når bokstaven din blinker, så går man til bilen for å så kjøre til det som minner om en oppstillingsplass på en fergekai. Når man får grønt lys så kjører man ned til selve toget og deretter ombord. Inne på toget fortsetter kjører man gjennom hele togsettet til trafikken stopper.

Ombord kan man velge å enten sitte i bilen eller spasere rundt mellom togsettene. Det anbefales dog å ikke gå eller oppholde seg mellom bilene i tilfelle toget skulle stoppe. Togturen tok 35 minutter og var veldig behagelig tur. Det er toaletter om bord på toget.

Fremme i Folkestone valgte vi å kjøre kystlinjen gjennom småbyene Hastings og Brighton. Vel fremme i Southampton sjekket vi inn i en kjekk leilighet som var booket i forkant, hvor vi bodde i 5 dager. Turen fra Bergen til Southampton tok rundt 18 effektive kjøretimer inkl. Eurotunnel, pluss diverse stoppesteder langs ruten.

Å kjøre på 'feil side' av veien ble fort veldig normalt, faktisk så normalt at det føltes rart å være tilbake på høyre siden av veien når vi returnerte til Frankrike!

Ruten fra Hirtshals til Southampton



Goodwood Festival of Speed er et årlig bakkeløp med historiske kjøretøy som holdes over en fire dagers periode – torsdag-søndag – i juni eller juli måned.

Arrangementet foregår inne på Goodwood-godset. Eiendommen er på 50km^2 og ligger utenfor Chichester i West-Sussex like ved kysten sør i England. Løypen er 1.86 kilometer lang.

Den moderne historien bak Goodwood-godset begynner på 1920-tallet med den 9. hertugen av Richmond, Frederick Charles Gordon-Lennox (1904-1989).

Også kjent som Freddie Richmond, startet han som ingeniørlærling hos Bentley Motors på 1920-tallet og begynte med motorsport like etter. Han deltok i «JCC High Speed Trial» i 1929 og året etter ble han medlem i Team Austin hvor han deltok og vant løpet Brooklands 500 miles.

I 1935 arver han eiendommene til familien, men må selge unna en del eiendommer deriblant Gordon-slottet i Skottland. Dette for å kunne bosette seg på Goodwood godset.

Fremover i tid starter andre verdenskrig. Royal Air Force bygger en flyplass inne på godsets eiendom og Freddie, som var nå utdannet ingeniør, designet og fløy sine egne fly for RAF.

Etter krigen måtte Freddie bygge opp igjen eiendommen og så potensialet i å lage en racerbane rundt flyplassen. I 1948 åpnet banen, som i dag er kjent som «Goodwood Circuit».

Med tiden ble bilene ble raskere og raskere og ble Goodwood Circuit stengt for baneløp i 1966 da den ikke lenger tilfredsstilte nyere og stadig strengere sikkerhetskrav.

McLaren fortsatte å bruke banen til test- og utviklingsformål frem til 1970, da det endte med en tragedie. Bruce McLaren, mannen bak bilmerket, holdt på å eksperimentere med spoiler-innstillinger på en McLaren M8D, en Can-Am bil som var under utvikling. Bilen mistet marktrykket over bakakselen, spant av banen og krasjet inn i et skur i over 160 km/t. Bruce McLaren døde 32 år gammel. Etter denne tragiske hendelsen ble banen stengt for godt.

23 år etter ulykken overtar barnebarnet til Freddie, Charles Gordon-Lennox 11. hertugen av Richmond hele eiendommen. Bedre kjent som Lord March, ville han ta tilbake motorsporten til Goodwood Circuit, men fikk ikke godkjenning til å bruke banen av de samme sikkerhetsmessige årsakene som i 1966.

I stedet starter han i 1993 et bakkeløp med historiske biler som foregår på hovedveien forbi ho-

vedhuset, Goodwood House. Dette arrangementet er starten på Goodwood Festival of Speed. Til tross for at arrangementet kolliderte med 24-timers løpet i Le Mans, var det 25.000 oppmøtte tilskuere. Ti år senere var tilskuertallet over seksdoblet.

Med tiden har Goodwood Festival of Speed blitt mer enn bare ett bakkeløp. I tillegg er det både et moderne motorshow og en historisk utstilling kalt «Cartier Style et Luxe». Sistnevnte kan minne om Pebble Beach Concours d'Elegance med masse fine klassikere. Her så vi blant annet en 1957 Fiat Nuova 500. Denne bilen er en av de første 15 som ble produsert og dermed den eldste av de gamle '*Cinquecento'*-ene som en vet om.

Den eldste gjenværende Fiat Cinquecento

Og da har jeg ikke nevnt flyshow med Red Arrows, rallyløp, motocross, formel offroad og mulighet for å være med på helikoptertur (ekstra kostnad). Det også markeder der en kan kjøpe gjenstander og deler. Det finnes også noen markedsføringsstands for dele- og tilbehørsprodusenter.

Stor tilstedeværelse av flere bilfabrikanter er det også, med sine egne bilutstillinger og demonstrasjoner. Noen av dem er i svære bygg, andre utendørs. Rolls-Royce, BMW, Bentley, Maserati, Jaguar og Mercedes m.fl. er blant utstillerne. Porsche hadde faktisk avduking av nye 911 GT2 RS på lørdagen. Det gøye er at det fritt frem å prøvesitte mange av disse (million-)bilene!

Mange av disse utstillingene har egne 'owners club' lounger, der en trenger bare å vise frem bilnøkkelen sin for å komme inn.

Inngangen til Martini Drivers Club

Alt dette foregår inne på godset og det er fritt å gå mellom alle disse arrangementene og utstillingene som finner sted. Området er ganske stort, så vær forberedt på mye gåing. Det finnes shuttle-busser som kjører opp og ned bakken, så en lettere kan komme seg til målområdet og rallybanen.

Foran Goodwood House er det en svær skulptur som skiftes ut hvert år. Frem til 2017 har Festival of Speed hvert år hedret ulike bilfabrikanter som har hatt jubileum eller oppnådd noe innenfor motorsport. I 2017 var derimot litt annerledes, for de hedret for første gang en person, ikke et bilmerke. Nå var det Bernie Ecclestone som skulle hedres.

Ecclestone er mannen som gjorde Formel 1 til et globalt fenomen. Han ble hedret med fem Formel 1-biler fra ulike Formel-lag han var leder for.

I tillegg hadde Ferrari sin 75-årsjubileum, dette ble selvsagt også feiret.

«Central display» foran Goodwood House

Fra depotet.
Øverst: Nicki Laudas Ferrari Formel 1-bil fra 1975.
Nederst: Vedlikehold må til! Her en 1908 Mercedes Grand Prix.

Festival of Speed blir lagt til rette slik at det ikke kolliderer med Formel 1 sesongen og 24-timers løpet i Le Mans, så kan det hende datoene flytter på seg i forkant av arrangementet. Når det er sagt, så er dette ofte frihelgen til mange kjente motorsportutøvere fra ulike motorsportgrener. Disse kommer til Festival of Speed for å oppleve hvordan det var å konkurrere mot hverandre før i tiden. Det hender at tidligere stjerner, som for eksempel Niki Lauda og Jackie Stewart, plutselig dukker opp uanmeldt og tar seg en stripe opp løypen med det som engang var 'deres' biler.

Vandrer man inn i depotet kan man treffe på mange kjente fjes innad motorsporten, i tillegg til andre likesinnede som virkelig har en lidenskap for bil.

Fasilitetene på området var absolutt upåklagelig. En skulle ikke tro det var 150.000 mennesker tilstede. Det var særdeles lite kø hvis man måtte enten ha mat eller gå på toalettet. Rent vann var lett tilgjengelig (og ikke minst gratis) fra kraner plassert ute flere steder. Når solen står på og temperaturen nærmer seg 30 varmegrader er det greit å ha slikt lett tilgjengelig. Det er også fullt mulig å ha med seg egen niste inn på området, så en er ikke avhengig av å måtte kjøpe noe mat inne på området.

Eneste unntaket når det gjelder kø var på enkelte av bilfabrikantenes demonstrasjoner. Her kunne det være opptil to timers venting på å få kjøre bil. Audi var de som hadde den beste løsningen ved å registrere seg på en iPad i forkant og komme tilbake når det var din tur, noe jeg valgte å gjøre. Det er ikke hver dag man kan kjøre en splitter ny Audi Q7 på to hjul gjennom en skogsløype!

Når det gjelder bakkeløpet, så kjøres det alt av kjøretøy. Vi snakker historiske førkrigsbiler fra så tidlig som 1905 til det aller siste nye i dag i form av både teknologi og superbiler. Formel 1-biler, rallybiler og Dakar-lastebiler(!) er også inkludert.

En russisk Kamaz Dakar-lastebil. Disse har kjørt helt fra Russland for å delta på Festival of Speed.

*[*Renault hadde med seg en spenstig Zoe konseptbil som benyttet seg av det nyeste innen Formel E-teknologi. 460 hestekrefter, 640 Nm, og firehjulstrekk – med standard batteri som en finner i en vanlig Zoe på norske veier.

Renault Zoe E-Sport

De ulike bilene er delt inn i seks ulike grupper, eller 'batches'.

Batch 1 er førkrigsbiler og motorsykler

Batch 2 NASCAR, Touringbiler, Rallybiler og Driftingbiler

Batch 3: Sportsbiler og GT-biler

Batch 4: Formel 1

Batch 5: Ferrari og Formelbiler

Batch 6: Superbiler og nyavdukede biler

Bilene blir timet opp bakken – med unntak av Formel 1 bilene. Disse er for raske og utgjør en fare for publikum om de skal konkurrere.

I løpet av helgen kjøres det kvalifiseringsrunder. Innimellom batchene er det ofte pauseinnslag med stuntkjøring og andre artige fremvisninger.

Terry Grant kjører en Land Rover på to hjul oppover løypen. Foto: Goodwood]

På søndagen topper det hele seg. Da er det «shootout» på tvers av klassene. 43 historiske biler konkurrerer mot hverandre oppover løypen. En skulle tro førkrigsbilene ikke skulle ha noe sjanse mot moderne biler, men jeg ble veldig overrasket av resultatene. En Bugatti Type 35 fra 1927 havnet på 22. plass med en tid på 61.97 sekunder. Sammenlignet kom en 1990 Jaguar XJR-12 på førsteplass på 46.13 sekunder. På sisteplass kom en 1914 Mercedes Gran Prix, denne ble klokket til 86.43 sekunder.

Det er noe spesielt å se museumsgjenstander komme i firehjulssladd rundt svingene, mens passasjeren sveiver den manuelle bensinpumpen for harde livet.

En ting er sikkert, og det er at Goodwood Festival of Speed var fire veldig vellykkede dager – til og med moderen var imponert! Det kan virkelig anbefales på det sterkeste å legge turen til England neste sommer. Eller til høsten, for det er mange flere arrangementer som foregår på Goodwood.

Søsterarrangementet **Goodwood Revival** er et tre dagers tidsreise bakover i tid som foregår hver september. Dette arrangementet gjenskaper gullalderen i motorsport fra 50- og 60-tallet på selveste Goodwood Circuit. Siden de ikke fikk fornye tillatelsen til å kjøre biler på Goodwood Circuit etter 1966-sesongen, så forbeholder de seg til tidsriktige biler og motorsykler som man vanligvis kunne se i perioden 1948 til 1966 da banen var aktiv. Så det bare å finne frem tweedjakken, for her skal man til og med kle seg tidsriktig!

Louwman Museum:

www.louwmanmuseum.nl

Leilighet:

Southampton Serviced Apartments

Youtube (søkeord):

Firey Beast of Turin Let Loose on the Highway

Goodwood Festival of Speed

Fra Goodwood Revival 2017. Foto: Goodwood

Lenker:

Goodwood: www.goodwood.com/flagship-events/

BVK klubbeffekter

Pique skjorte: kr. 125,-

Effekter som ikke er avbildet:

BVK flagg/vimpel: kr. 150,-

Krus: kr. 100,-
Lufttrykkmåler: kr. 30,-
Nøkkelring m/logo: kr. 40,-

Caps m/logo: kr. 100,-
Pique skjorte (m/reklame): kr.50,-
Windbreaker: kr. 275,-
Genser m/gml.logo: Kr. 100,-

T-skjorte: kr. 100,- Sydvest: Utsolgt

Genser med ny logo: kr. 350,-

Fleecejakke: kr. 400,-

Jakkemerke: kr. 75,-

Klistremerke: kr. 10,-

Pin: kr. 30,-

Paraply: kr. 150,-

Vognmerke: kr. 300,-

Dette er nå en oppdatert liste også prismessig. Effekter som ikke står nevnt her er enten utgått eller utsolgt.

Effekter kan kjøpes ved våre medlemsmøter eller bestilles hos

effektansvarlig Gunnar Haukeland. Tlf. 95997242 - E-mail: gu-hauke@online.no

Protokoll fra Generalforsamling Bergen Veteranvogn Klubb tirsdag 13. mars 2018

Sted: Bergen Tekniske Museum

Antall fremmøtte: 41

1. Åpning
Åpning ved formann Rune Prestegard.

2. Godkjenning av innkalling
Godkjent.

3. Valg av dirigent og tellekorps
Styrets forslag: Eric Rundhovde. Valgt. Rundhovde ba om at vi ventet med tellekorps til vi evnt. hadde bruk for det. Godkjent.

4. Valg av referent
Styrets forslag: BVK sekretær Lars Olav Lofthus. Godkjent.

5. Valg av to medlemmer som i tillegg til formannen skal underskrive protokollen
Styrets forslag: Gunnar Fiksdal og Thor Stigen. Godkjent.

6. Årsmelding 2017
Dirigent foreslo å ikke gå igjennom hele årsmeldingen, men at man heller kom med kommentarer. Det kom én kommentar: Det burde også ha vært nevnt alle møter i MKiB , 17-mai komiteen og Fjordsteam. Styret merker seg dette og skal få dette med i neste årsmelding.

7. Regnskap 2017 og budsjett 2018
Kasserer foretok gjennomgang av regnskap. Det blir for omfattende å gjengi her, og det finnes veldig detaljert beskrevet i årsmeldingen. Vi gjengir noen stikkord:

- Nedgang i kontingentinntekter
- Stor nedgang i inntekter fra Vårmønstringen
- Grasrotandelen øker
- Økte datakostnader

Kasserer åpnet for spørsmål:
1. SMS – medlem mener det har steget 200% med utsendelser ifht tidligere år.
Svar: Det har jo steget i takt med at vi har begynt å bruke det mer, men styret skal fremover være mer bevisst på selektiv utsendelse, alt skal ikke sendes til alle.
2. Vestlandstreffet: 18.300,- i underskudd. Medlem mener dette ble for dyrt. Er dette takken for å arrangere dette?
Svar: Å arrangere Vestlandstreff må vi se på som en god investering – vi må regne med å betale for dette også i fremtiden. Hvis vi setter deltakerkontingent lik det det virkelig koster, så blir det nok langt færre deltakere.
3. Kontorrekvisita: 18-20.000,- inngått forlik hva er dette?
Svar: Redegjørelse fra sekretær om saken – ble godkjent av GF. Dette er en litt ømfintlig sak som involverer personer i klubben. Styret er av den oppfatning at vi er fornøyd med forliket og at det ikke ble mer uro om denne saken.
4. Julebordet kostet oss 26.000,- i overkant av kr. 500,- pr deltaker. Medlem mener dette blir kostbart for klubben.
Formann redegjorde for saken: Alle hadde tilbudet, ikke alle benyttet seg av det
Kommentarer fra medlemmer:
- Klubben gjør noe sosialt og sponser et glimrende tiltak.
- Bruke litt av inntektene våre.

Ingen flere synspunkter

Budsjettforslag

Regner med fortsatt nedgang i medlemsantall

Ønsker mer solgte klubbeffekter

Grasrotandelen øker: 5 til 7 og det blir flere spill inkludert

Vi har 92 tilknyttede medlemmer under Grasrotandelen i dag.

Nye websider: Vi må henge med i den digitale verden. Det kommer snart nye mobiltilpassede sider med integrasjon mot Face-book bl.a.

Nytt klubblad erstatter gamle Stabbesteinen. Vil fortsatt hete Stabbesteinen. Gis ut 4 ganger i året.

17-mai: Vi deltar i prosesjon, og samles om bord på Vestgar i år også.

O-11 og R-1 : Det er søkt om kr. 66.000,- i midler fra det offentlige

8. Kontingent 2019

Uendret kontingent vedtatt

9. Innkomne forslag

Ingen

10. Valg

Alle valgt i henhold til innstillingen fra Valgkomiteen.

Revisor gjenvalgt.

Valgkomite: Nytt medlem : Herman Brandt

Gunnar Haukeland går ut.

Blomsterutdeling:

Blomster til Aarid Liland Olsen

Gunnar Haukeland får ved en senere anledning.

Generalforsamling slutt ca kl 20:00.

Lars Olav Lofthus
Sekretær Bergen Veteranvogn Klubb

Aarid Liland Olsen får blomster for innsatsen i styret

Underskrifter:

Rune Prestegard, formann

Gunnar Fiksdal, medlem BVK

Thor Stigen, medlem BVK

Besøk hos Borges samling - Osterøy

Tekst: L. O. Lofthus – foto: P. Å. Hesjedal

Graham og Packard som tidligere var i samlingen. Tilhører nå Bjarte Revheim.

Fra tid til annen har vi fått spørsmål fra noen av våre medlemmer om hva som skjer med Ola Borge sin kjøretøysamling på Osterøy? Så hva gjør da et par «spreke» redaksjonsmedlemmer? Jo, tar en tlf til Alvar Borge, en av sønnene til Ola og Brita, samt mangeårige BVK medlem, og spør om vi kan få komme en tur og se, prate og ta litt bilder. Vi fikk beskjed om at vi var hjertelig velkommen, så en tirsdag i april sløyfet Per og jeg lygarmøtet til fordel for en tur ut på «øya».
Godvær var det ikke denne dagen, så det ble bruksbil utover.
Men først noen ord om Ola og Brita Borge.
Ola Borge var den tredje Borge som drev Borge Garveri. Det var Ola Borge den eldre som startet det i 1889. Ola Borge den yngre hadde blant annet utdanning fra Leathersellers' Tecnical College i England.
Ola fattet tidlig interesse for gamle kjøretøy og begynte vel på 60 tallet å bygge opp sin fantastiske samling. Mange av BVK medlemmene har hørt hans gode historier om da han begynte å samle på biler og alle motforestillingene han fikk: "Hvorfor samler du på det der? Det blir da aldri en klassiker!" Men ettertiden har vist at han hadde helt rett! Men det var ikke bare selve bilene og motorsyklene som interesserte Ola Borge. Han var levende opptatt av hele den industrielle utviklingen og personene involvert i denne. Hans historier om Henry M. Leland (grunnlegger av Cadillac og Lincoln) var mange og engasjerte.
Ola Borge ble på 12. desember 2009 kåret til æresmedlem i BVK, og da BVK gjennomførte en serie med utstillinger hos Auto 23 i Fyllingsdalen (2007, 2009, 2011 og 2013) så var det hver gang en selvfølge å kontakte Ola (for 2007, 2009 og 2011) å spørre om å få låne noen klassikere. Og det var ikke nei i hans munn. For oss i BVK var det jo som å gå på shopping i verdens beste kjøretøybutikk!
Dessverre fikk han ikke selv oppleve den siste utstillingen vi lånte biler av han til. Utstillingen var i september 2011, og Ola gikk bort 31. august 2011. Og som vi sa den gangen: Den finnes mange bilsamlere, men kun én Ola Borge.
Brita Borge var konen til Ola Borge. Hun var også æresmedlem i BVK. Hvorfor det lurer du kanskje på. Jo, den damen har vært viktigere enn de aller fleste for vår motoriserte hobby. Brita ble innvalgt på Stortinget fra Hordaland Høyre som vara representant fra 1981 til 1985 og som Stortings representant fra 1985 til 1989. I disse periodene var hun involvert i mange komiteer og søkes det på Stortingets nettsider med hennes navn er det en imponerende liste over medlemskap og verv som kommer opp. Det var i denne tiden at hun bidro gjennom finanskomiteen til at avgiftsfritak for kjøretøy eldre enn 30 år ble vedtatt i Stortinget i 1985, den såkalte 30-års regelen. Avgiftsfritaket var medvirkende til at miljøet og interessen rundt motorhistoriske kjøretøy steg betraktelig i årene etterpå.
Brita Borge var livstids æresmedlem i American Car Club of Norway, noe det ikke fantes eller finnes mange av, og med bakgrunn av hennes innsats spesielt for motorhistoriske kjøretøy ble hun også utnevnt til æresmedlem av Bergen Veteranvogn Klubb hvor hun medvirket aktivt i en lang årrekke. Vi har satt umåtelig stor pris på hennes kunnskaper og humør og det har ikke manglet på engasjement ved utallige anledninger.

Den siste utstillingen vi hadde i 2013 så var det Brita og sønnen Alvar som skaffet oss biler fra samlingen. Ikke lenge etterpå gikk Brita bort og en epoke var da over.
Men, samlingen består den, selv om det har blitt solgt ut noen veldig høyt prisede kjøretøy, som en Ferrari, Mercedes 300 SL og en Horsch for å nevne noen. Dette er gjort for å sikre at man har driftsmidler til å ta seg av resten av samlingen.
Hva møter oss da en grå tirsdag i april? Jo, først og fremst en smilende blid og ivrig Alvar Borge, som akkurat i det vi kom, lot noen lokale ungdommer få bruke løftebukken til å reparer sin Mercedes. Viktig å ta vare på ungdommens bil interesse. Det neste er jo at vi er en tur innom verkstedet der to av Bjarte Revheims biler står….. også tidligere Borge biler, før vi går rett på rosinen og går inn i det Ola kalte for «Tempelet». For en som har vært der før, så var det jo merkbart færre biler der, men det er jo ganske fantastiske eksemplarer som står der da. Perlen i samlingen må vel være Lincoln 1931, tidligere reg nr. A-1. Kong Haakons kongebil. Siden sist har den også medvirket i filmen «Kongens Nei». Den er altså både genuin kongebil, i utmerket tilstand og filmbil. Hva det har å si for verdien vil jeg ikke engang begynne å spekulere i. La oss bare håpe at den fortsatt vil være en del av samlingen. I tillegg inneholder «Tempelet» Lincoln 1923 Convertible, Lincoln 1927 – Kronprins Olav sin tidlige-

Darracq 1904

Kongebilen Lincoln 1931 - opprinnelig reg nr. A-1

re bil – hadde reg. nr A-3, Rolls Royce 20/25 1935 (det er bilen på forsiden av dette bladet), Cadillac med reg nr. R-610 (her glippet jeg dessverre årsmodell), Cadillac Type 30 1911, Cadillac 1903, Cadillac 1938, Darracq 1904 (denne har kjørt mange ganger London – Brighton), Bentley Drop Head 1935 og Bentley 1954.

I tillegg er det diverse rekvisitter i rommet, som f.eks. Johannsons Blokker, som er et sett med vekter som man brukte for å sikre nøyaktig vekt og tilpasning av deler. Dette var noe av det som gjorde at man kunne demontere flere Cadillac'er, blande delene og så montere sammen igjen bilene. Noe slikt av uhørt før Henry M. Leland innførte «Standard of the World». Dette bante vei for samlebånds produksjon av biler. Før det, så var hver enkelt del tilpasset akkurat sin bil, og passet ikke på den neste bilen som ble produsert.

Det er også en imponerende mengde med billogoer, eller merker, som henger på en vegg. Rett og slett imponerende.

Legg til mye litteratur samlet i permer, gamle platespillere osv, så ser man at dette er ikke langt unna et museum.

Vi begav oss så opp i neste avdeling, der det tradisjonelt sett har vært litt nyere kjøretøy, og slik var det også nå. Men her er også nå motorsykkelsamlingen.

Av biler så er det her tre av Alvar sine vogner: Cadillac 1955 sedan, Cadillac 1957 convertible og Mercedes-Benz 250 SE coupe. I tillegg finner vi en Mercedes-Benz 300 SL fra 1986 som kun har gått litt over 11.000 km!! Denne fortalte Alvar at var vurdert om den skulle selges. Før du løper av gårde og ringer på, vær obs på at prisklassen blir ganske høy! En slik bil er verdt veldig mye penger på markedet i sentral Europa. Vi nordmenn har ikke helt skjønt dette med originalbil, low-mileage osv. Her vil vi helst betale det samme for en sliten bil som for en som er som ny….. bare nevner det….

Litt av bil-logoene

Det finnes også en kul Volvo her, som riktignok ikke er veteran, usikker på årsmodell, men det er vel ca 1998/99 eller noe, en Volvo C70 med turbomatet motor. Sikkert en av de mest strøkne som finnes nå. Den var visstnok også vurdert solgt.

F.v: Bentley Drop Head 1935, Bentley 1954, Lincoln 1931 og Lincoln convertible 1923.

Personlig tror jeg at det kanskje er positivt, selv om vi bilentusiastene mister en hemmelig karamell vi har hatt, men Borge slekten tjener ikke noe på oss, og skal man ta vare på en slik samling, så må det nok nesten være noe form for inntekt på det. Ellers vil det sikkert sakte men sikkert bli solgt ut. Så jeg, håper på turismen!
Vi takket for oss og suste innover til byn igjen, fulle av inntrykk og et fullt kamera.

Cadllac type 30 1911 og Cadillac 1938

I følge Alvar så liker broren Johannes best motorsykler, og det fantes en del interessant saker her: Siden jeg ikke er MC-mann så bare lister jeg opp…se også bildene: Brough Superior 1929, BMW 1942, Ace 1922, Harley 1916, Vincent Rapid 1953, Vanderer 1914, BMW 1974 og en FN 1911. Etter å ha pratet og sett på kjøretøy i halvannen time, så måtte vi avslutte med å spørre Alvar om det fantes noen planer fremover? Han bekreftet da det jeg hørte på radioen en dag, at kommunen var ivrige etter å bruke bilsamlingen som en del av reiselivssatsingen på Osterøy. Hvis dette blir noe utav så vil mest sannsynlig veibiten opp bli utbedret og det vil bli laget toaletter for offentlig bruk. Dette vil gjerne bety at samlingen blir mer åpen og at det kan bli et grunnlag for å ta vare på den.

Kronprins Olav bilen - Lincoln 1927 - urestaurert.

Cadillac 1938

MB 300SL 1986, MB 280 SE coupe, Cadillac conv. 1957 (vi skimter Volvo C70) og Cadillac 1955.

Brough Superior 1929

Alvar Borge foran en av favorittene: Rolls Royce 1935.

Denne Harley'en har flere av oss sett Ola kjøre på flere ganger.

Bli med til Vestlandstreffet 2018 med

FJORDLINE

Tider:

Avreise Bergen fredag 10. august klokken 13:30 - 19:00

Avreise Stavanger mandag 13. august klokken 07:00 - 12:30

Priser:

Pr. bil hver vei kr 195,-
Pr. person hver vei kr 100,-
MIddagsbuffet til Stavanger inkl. øl, vin eller mineralvann pr. person kr 299,-
Frokostbuffet til Bergen pr. person kr 139,-

Ekstra overnatting fra søndag til mandag må bestilles av den enkelte, og helst når man bestiller til treffet. Prisen er noe lavere når vi dropper frokost grunnet tidlig avreise fra hotellet.

Ekstra overnatting løpshotell enkeltrom uten frokost kr 705,-
Ekstra overnatting løpshotell dobbeltrom uten frokost kr 810,-

Påmelding til båtreise og mat ombord gjøres til Rune Prestegard innen 30. juni.

Det er begrenset antall og blir tildelt etter første mann til møllen prinsippet.

Tur til Espeland Fangeleir - 8. mai 2018

Lygarmøtet ble til kjøremøte…….

Tekst: L. O. Lofthus. Foto: P. Å. Hesjedal

Værvarselet blinket i god tid ut tirsdag 8. mai til å bli en av de fineste dagene våren 2018. Det ble derfor faktisk fra redaktøren her antydet om man kanskje burde kjøre et sted? Kasserer Terje Mjelde kom raskt opp med et godt forslag: «Det er 8. mai, frigjøringsdagen etter andre verdenskrig, la oss dra til Espeland Fangeleir og få en miniversjon av deres omvisning». Terje ordnet opp med kontakter og fikk oss booket inn til kl 19:00.

Mustangklubben på besøk? Neida, Mustang er populært også i BVK

Vi møttes først, ganske så tradisjonelt, på Esso stasjonen i Skjoldskiftet senest kl 18:30. Det ble fort klart at mange var

Samling i Skjoldskiftet

sugne på å kjøre gammelbil. Det var et fantastisk oppmøte. Rett over 18:30 la vi i vei innover mot Espeland og var fremme litt før kl 19:00. Vel parkert kunne vi telle at det var 55 kjøretøy møtt opp! Ikke dårlig for et lygar/kjøremøte.

Hva man også kunne konstatere var at Geir Inge Thunestvedt, som leier garasje fasiliteter inne på området, hadde åpnet opp for anledningen og serverte både boller og kaffe og folk kunne gå rundt og se på bilene hans. Og jammen fikk vi en liten oppstart av Lincoln V12'eren hans også. Den purret som en stor katt!

Men tilbake til Fangeleiren. Vi fikk en fin omvisning av: xxxxx og xxxxx. Det ble også en liten filmfremvisning. Om leiren: Tekst hentet fra informasjonsbrosjyre:

Forskning har vist at minst 470 fangeleirer ble bygget i Norge under krigen. Våren 1942 begynte man å bygge Polizeihäftlingslager Espeland for å avløse Polizeihäftlingslager Ulven som Wehrmacht hadde bruk for til annet formål.

De første fangene flyttet inn i januar 1943. På Espeland satt totalt 2100 fanger. Maksimumsbelegget var rundt 250. Fangene kom stort sett fra Hordaland og Sogn og Fjordane. Rundt en tredel ble sendt videre til Grini og Tyskland. Transporten østover gikk med tog fra Espeland stasjon, som på folkemunne ble kalt «en stasjon på vei til helvete». Espeland fangeleir minnet om konsentrasjonsleirene på kontinentet og var en del av nazistenes store system av leirer over hele Europa. Leiren var bygd opp med lange brakker ved en appellplass. I hvert hjørne sto et vakttårn og hele området var omkranset av et dobbelt piggtrådgjerde. Leiren fikk rykte på seg for å ha milde forhold. Men på grunn av ryktene ble det i desember 1944 innført et nytt reglement i leiren og i februar 1945 ble leirledelsen byttet ut. Tross dette var det kun ett rapportert rømningsforsøk.

Etter frigjøringen oppsto det et behov for internering av folk mistenkt for landssvik. Medlemmer i Nasjonal Samling, folk som hadde jobbet for tyskerne og kvinner som hadde forbindelse med tyskerne ble arrestert. De fleste ble satt fri i løpet av sensommer 1945. Noen ble dømt til fengselsstraffer som senere ble omgjort til tvangsarbeid. Frem til 1948 satt nesten 400 fanger i Espeland tvangsarbeidsleir. Forholdene var relativt rolige i leiren og det var få rømningsforsøk. Én episode ble riktignok svært godt kjent: Den 3. juli 1947 lyktes det fire innsatte å komme seg til Argentina med skuten Solbris.

Da krigen sluttet i 1945 var 400.000 tyske soldater og offiserer

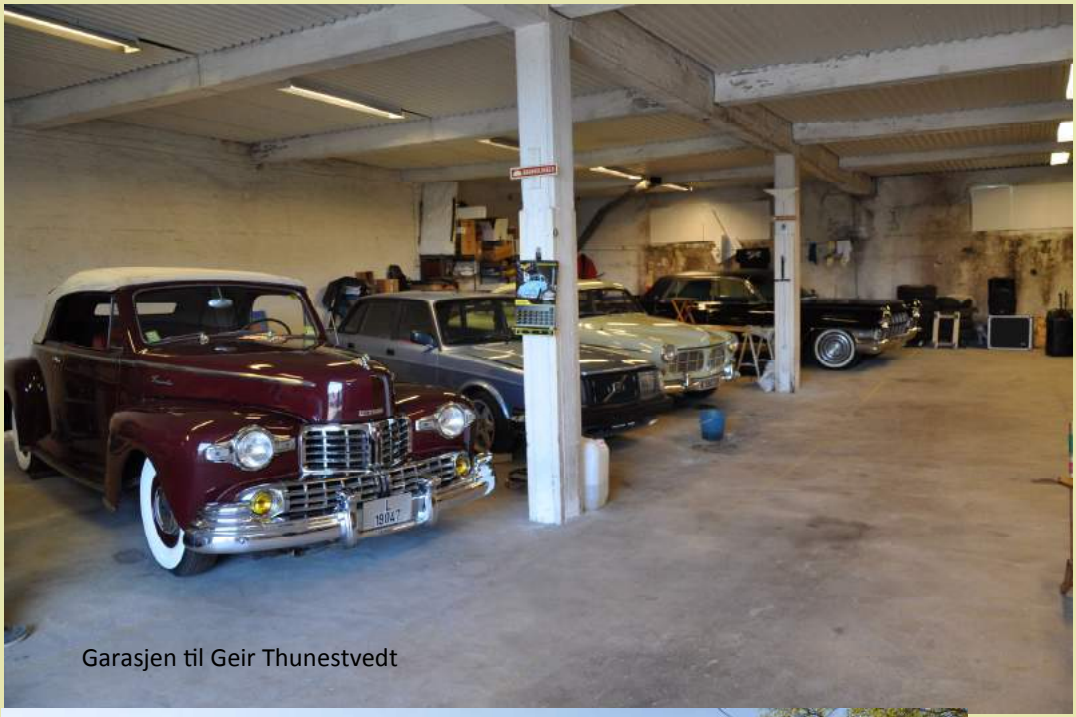
Her er vi kommet inn på området i Fangeleiren

returnerte til Tyskland i løpet av 1945. De som hadde utført krigsforbrytelser ble fengslet og stilt for retten i Norge.

I 1948 ble det bestemt at Espeland leir skulle huse alle de tyske krigsforbryterne som fortsatt sonte i Norge. 59 tyske krigsforbrytere ble plassert i leiren; her satt Wilhelm Wagner, ansvarlig for utsendelsen av rundt 700 jøder i 1942, her satt en av kommandantene fra Grini og sentrale gestapister fra Veiten, Arkivet i Kristiansand og Misjonshotellet i Trondheim.

Den 20. november 1951 forlot de siste fangene leiren. Da var tiden over som fangeleir etter nær 9 år med 3 forskjellige fangegrupper Den 1. april 1952 ble Espeland fangeleir avviklet og overtatt av Sivilforsvaret.

stasjonert i Norge. I tillegg var det 8-9000 andre tyskere her, derav 900 som tilhørte Gestapo. Soldater og vanlige offiserer



Garasjen til Geir Thunestvedt

Det ble etablert en fjernhjelpkolonne med over 700 mann. Det ble opplæring og man hadde øvelser i leiren. I de følgende årene var det stor aktivitet i leiren og det ble regelmessig holdt kurs i overlevelse ved atomangrep.

I 1989 brøt Sovjetunionen sammen og den kalde krigen gikk over i historien. Sivilforsvaret fikk nye oppgaver og fjernhjelpkolonnen ble lagt ned i midten av 1990 årene. Da falt behovet for leiren bort.I 1997 ble leiren lagt ut for salg. Noen ildsjeler tok opp kampen for å bevare leiren og fikk stoppet salget. Den 13. januar 2000 ble Stiftelsen Espeland Fangeleir etablert. Stiftelsen er en frivillig organisasjon som fortsetter arbeidet med å bevare leiren. Man ønsker å formidle fangebehandling og fredsarbeid.

En lydhør forsamling

Stiftelsen har etablert et museum i leiren og driver undervisning av kommende slekter. Museet er åpent for publikum hver søndag i perioden april, mai, juni samt august, september og oktober. I tillegg er det mulig å få spesielle avtaler for grupper. Åpningstider er annonsert i avisene og på vår nettside www.espeland-fangeleir.no

Ved 21 tiden dro de fleste hjem-over og vi hadde da takket for den fine omvisningen og gjestfri-heten, og vi la igjen kr. 1.000,- fra BVK til den, som de opplyste, noe slunkne kassen til stiftelsen.

Filmfremvisning

Vårmønstring i Bergen - 10. mai

Tekst: L. O. Lofthus, foto: P. Å. Hesjedal

La oss bare slå det fast med engang: Jeg synes i hvert fall at Travparken ikke er det beste stedet å avholde Vårmønstringen for Motorklubbene i Bergen. Og det ser ut som værgudene heller ikke liker oss der. To av to ganger med regn. Og det var enkelte som ikke trodde meg da jeg sa at det var slik i fjor også: Fint vær før arrangementet, dårlig vær på dagen, og fint vær igjen neste dag. Men sånn var det, ikke så fint som det var dagen før og dagen etter i år, men det var i alle fall ikke regn. Jeg har søkt det opp.

Ikke den største oppslutningen hos BVK i år

At folk både hadde fått med seg værvarselet, som dog var en gedigen overdrivelse, og hadde litt dårlige følelser fra i fjor, ja det kunne vi fort se på deltakelsen til så å si alle klubbene. Det var tomt og langt mellom kjøretøyene rundt den store banen. Og selv om værvarselet var overdrevet, så var det jo i alle høyeste grad regn, ganske dugelig og.

Teltleiren vår

Selvsagt sviktet publikum, noe annet var vel ikke til å vente, men jeg ble faktisk imponert av at så pass mange kom og betalte seg inn. Så, negativt altså. Var det da noe positivt? Ja, det var det! Og det er stemningen i BVK leiren. Til tross for at regnet til tider bøttet ned, så hadde formann Rune Prestegard og nestformann Richard A. Riim vært tidlig ute og rigget til den beste teltleiren vi noen gang har hatt. De hadde satt sammen tre av de store teltene våre og jammen fått de slik sammen at det ikke regnet i mellom. Og trikset med bakveggene på gjorde at det ble riktig så hjemmekoselig der. Når så den alltid positive Kjartan Meyer disker opp med varme pølser og kaffe hele dagen lang, så gjør det godt i både kropp og sjel. Og kasserer Terje Mjelde hadde skaffet en utrolig stilig tråbil, dvs, den var jo elektrisk, og hadde både

Det minner unektelig litt om Rally Monte Carlo når Reidar Gravdal kommer med sin Ford Mustang Convertible 1966 bortover det noe grisete dekket.

radio og mer til. Pga. det, ja det må være lov å si det, det dårlige oppmøtet, så bestemte vi der og da at vi selger lodd på den videre utover sommeren og trekker den i september. Hadde vi latt den gå under arrangementet så hadde vi vel gått akkurat i null… da er jo litt av vitsen borte.

Så må jeg også nevne Gunnar Haukeland som stiller opp med rekvisitter, og selger disse samt lodd på lekebilen hele dagen. Og til slutt vil jeg nevne goodwillen blant de som hjelper til med å pakke ned alt stæsjet når alle helst ville reist rett hjem. Alt dette gjorde at selv om stedet er noe som ikke egner seg på

En kikk inn i standen vår.

trykk, og han der oppe tydeligvis hater oss, så hadde jeg allikevel en god følelse av en hyggelig opplevelse sammen med mange hyggelige BVK medlemmer. Så får vi håpe på bedre vær til neste år, og aller helst et annet sted. Kan vi håpe på Lagunen? Eller hvis vi konstant skal være så uheldige med været: Andre etasje i Bygarasjen?

Formannens pickup og vårt yngste medlem, Carl Henrik Harbitz-Rasmussen sin tidligere SAS bil.

Alvar Borge var ute og luftet en av Bentleyene.

Kjartan Meyer stilte opp og laget til pølser og kaffe!

17. mai i Bergen

Tekst og foto: L. O. Lofthus - foto ved båten: P. Å. Hesjedal

Siste klargjøring ved Neumann Bygg før vi kjører inn.

Her er det like før vi starter i prosesjonen

Dette ble en strålende dag i Bergen. Ikke en sky på himmelen og byen var full av feststemte mennesker. Dette gjaldt også BVK medlemmene som enten stilte med kjøretøy eller skulle gå til fots bak fanen vår. Vår mann i 17. mai komitéen, som vi liker å si, Carl August Harbitz-Rasmussen, sørget i år for at vi kom inn i hovedprosesjonen ganske tidlig. Ikke lenge etter kl 10:30 og salutten, så ble vi vinket frem og kjørte inn i folkehavet. De som kjørte i år var Edgar Liseth med T-Ford lastebil 1923, Herman og Kari Ann Brandt med Rolls Royce type 20/25 1934, Martin Aanonsen med VW «Boble» 1962, BVK med Lincoln Continental 1970, Kongebilen, med sjåfør Truls Olsen og artikkelforfatteren med Ford Thunderbird Coupe 1986. Det var altså stor spredning på årstallene på kjøretøyene, og jeg må medgi at jeg var litt spent på hvordan det ville være å kjøre en 1986 modell bakerst i veteranvogn rekken. Men det må jeg si at vi fikk utrolig mye skryt på veien, så siden det tydeligvis ble godt mottatt, så lyktes vi altså med å promotere at BVK er en klubb som er åpen for kjøretøy helt fra biltidenes morgen til de nyeste veteranene. Håpet er jo at yngre personer kan oppfatte det slik at vi får litt sårt nødvendig påfylling av yngre medlemmer. Ikke det at vi ikke er glade i våre eldre medlemmer, men vi tenker på fremtiden for klubben. Nåvel, nok om det.

På kaien ved DS Stord 1

T-Forden er klar

Prosesjonen gikk kjempeflott og ingen av bilene måtte bryte. Formann Rune Prestegard bar fanen vår med stolthet og vi hadde også fått på plass to duskedamer (de som holder i snorene på hver sin side). Nestformann Richard A. Riim hadde fått en visjon om at de skulle gå i stil i år, og kommanderte derfor deltakerne til å gå i 3 rekker, og ikke i «en saueflokk», som han sa. Jeg kjørte sist så jeg observerte ikke hvordan det gikk, men ryktet sier at dette fungerte veldig bra.

Etter prosesjonen dro to av bilene samt en del av de som hadde gått bak fanen bort til Holbergskaien, der vi

hadde fått låne bakdekket på Stord 1. Tidligere hadde vi annonsert at vi skulle ha MS Vestgard, som i fjor, men bare en uke før 17. mai så fikk vi beskjed om at den ikke kom seg fra slippen i Dåfjorden på Stord. Det så da ut til at vi måtte kansellere «etterselskapet», men vår formann gir seg ikke så lett. Til slutt ble det til at vi, takket være Lars Hille, fikk låne dekket på DS Stord 1. Vi fikk altså ikke tilgang til hverken kjøkken eller salonger, ei heller

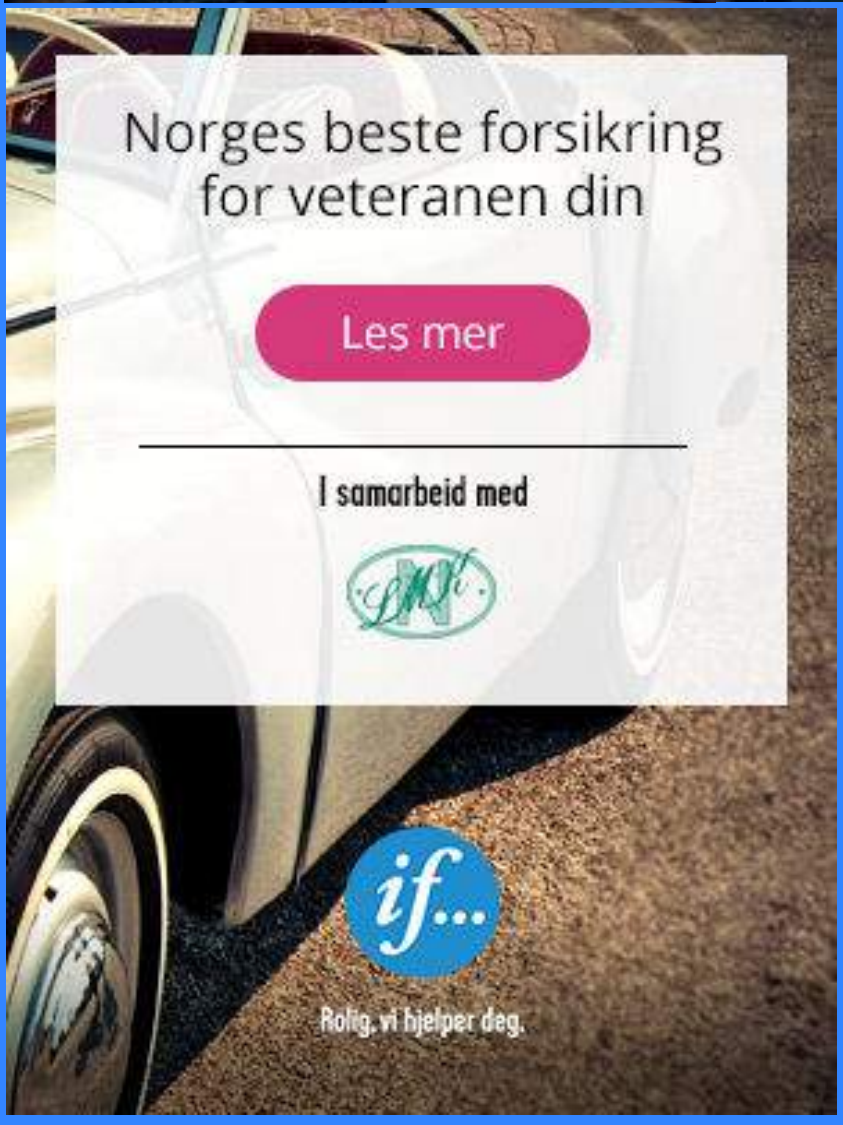
Per Hesjedal kom til kaien med sin Mustang.

stoler. Men, vil man så kan man, og her må jeg nok engang berømme formann Rune Prestegard for en ukuelig vilje og stå på evne. Sammen med nestformann Richard A. Riim og Calle Harbitz-Rasmussen så klarte vi altså å få stuntet i havn. Rune og Richard dekket på med spekemat og kringler i le under taket på midthuset, og grøten kom båtsendt med Lars Hille, fra Calle, over fjorden (Vågen). Det var også rikelige mengder med mineralvann, øl og akevitt. Og de av medlemmene som kom var positive, så man sto, satt litt på kasser osv. og pratet, spiste og koste seg. Ja, og vi så på kapproningen også…bare så det er sagt. Alt i alt, forholdene tatt i betraktning en veldig koselig stund. Vi håper jo selvsagt på å få Vestgar på plass til neste år, men når folk er positive og glade så går det meste bra.

Mads Erbe Thomassen og Aarid Liland Olsen kommer til båten.

Nestformann Richard A. Riim holdt en liten tale.

Glade BVK medlemmer om bord.



LMK Forsikring er en helt spesiell og gunstig avtale, beregnet for entusiaster som er medlem i en LMK-klubb, med formål å bevare kjøretøy for ettertiden. Forsikringen er i utgangspunktet skreddersydd for ALLE typer kjøretøy som er 30 år eller eldre. Du kan også få spesielle løsninger for ombygde/modifiserte kjøretøy, samt "Blivende Klassiker". Selvfølgelig får du også som LMK-kunde muligheten for et godt tilbud på ALLE dine øvrige private forsikringer dersom du ønsker dette!

Har du spørsmål om LMK Forsikring, kontakter du IF Skadeforsikring på: 21 49 24 00 / lmk@if.no, eller LMK på 22 41 39 00 / **post@lmk.no**.

Returadresse: **Bergen Veteranvogn Klubb, Postboks 929 Sentrum, 5808 Bergen** - Org. nr.: 991 074 023

www.bvkn.no

Fra Ulvenmarkedet 21. april 2018. Over: Markedsplassen. Under: Finbilparkeringen.