Nr. 2. 2020

Bergen Veteranvogn Klubb

Stabbesteinen

BVK - fortid på veien mot fremtiden

JUBILEUMSNUMMER

1980 2020

Styret i BVK for perioden mars 2020—mars 2021

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
larsolavlofthus@gmail.com

Styremedlemmer:
Alfred Haaland
Mob: 97012236
west-te@live.no

Arve Moen
Mob: 90840442
armoen@online.no

Varamedlemmer:
Åge Eikeland
Mob: 98281260
aae@frydenbo.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

Ja, nå skulle vi vært godt i gang med å feire jubileet vårt. Slik ble det ikke, takket være noe som oppstod i Kina! Vi har stort sett vært opptatt med å avlyse og rydde opp. Nå håper jeg at vi så smått kan komme i gang med noen arrangementer. Vi kan bl.a. ha lygarmøtene ute hvis været tillater det. Faktisk har vi når dette skrives hatt vårt første utendørs lygarmøte. Litt kaldt, men vi slapp regn, og det var hyggelig å treffe folk. Videre håper jeg at vi til høsten kan klare å få gjennomført noen jubileumsaktiviteter med «noko attåt». Vi har pr. i dag ikke brukt noe penger av betydning ifht hva som ble budsjettert, så vi har litt å gå på.

Nå i vår/sommer kommer vi til å satse på diverse utflukter med forholdsvis kort varsel på SMS, dette pga været. Vi håper også på en slags Høstmønstring på Lagunen i stedet for Vårmønstringen. Jeg har også avtalt med MS Vestgar at dersom det blir mulig så skal vi ha oss en tur med de på fjorden.

Deltakelsen på 17. mai i de forskjellige bydelskolonnene og paraden på Koengen var veldig god. Jeg har inntrykk av at de fleste var fornøyde med dette.

Søndag 3. mai hadde vi oss en kjøretur til Mastrevik og der var det til slutt 27 biler, noe som vel viser at folk er litt lei av å sitt hjemme.

Jeg oppfordrer folk til å følge med på vår webside, for selv om det er litt dødt der nå, så vil det komme oppdatering straks vi kan arrangere noe av betydning. BVK vil selvsagt strikt følge alle smittevernregler.

Til slutt vil jeg ønske alle en god sommer og pass på helsen!

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: larsolavlofthus@gmail.com Tlf. 476 11 283

Per Åge Hesjedal
E-mail: pe-aah@online.no Tlf. 90930864

Åge Eikeland
Email: aae@frydenbo.no

Trykk: Allkopi

Utgiver:
Bergen Veteranvogn Klubb
Postboks 929 sentrum
5808 Bergen

Innhold:

Side 1: Forside
Side 2: Formannen har ordet
Side 3: Fra redaksjonen
Side 4: Et par dementier og litt annet
Side 5: Unngå brann i din veteranbil!
Side 8: Annonsører
Side 9: Skinnvengjo
Side 20: BVK rekvisitter
Side 21: Generalforsamling BVK
Side 22: Protokoll fra Generalforsamling
Side 26: Reprise: BVK Danmarkstur i 2009
Side 28: BVK historie 1980 - 1990
Side 33: BVK 40 år
Side 34: LMK & AMCAR
Side 35: Styrer i BVK 1980—1990
Side 36: Rolf Andersens bestefar—del 2
Side 37: Coronafri-tur til Mastrevik torg
Side 39: Stabbesteinen på web
Side 40: Til USA med BVK—del 2
Side 49: Tysk for kjøretøyentusiaster
Side 60: Bakside

Redaksjonens spalte

Ja, så forandret kan plutselig tilværelsen bli. Forrige nummer av Stabbesteinen ble lagret for siste gang 25. februar. 10. mars hadde vi Generalforsamling, og da hadde spøkelset vist seg. To dager senere var det bom stopp for hele Norge, og det har det vært for oss og resten av verden omtrent siden. Selv om det i disse dager (13. mai) åpnes opp litt, så medfører det helt klart fortsatt store vansker for oss som klubb å gjennomføre et normalt program. Vi har stort sett bare måtte avlyse alt som var planlagt og har så langt kun én aktivitet å se tilbake på; kjøreturen til Mastrevik Torg søndag 3. mai. Når dette leses så har nok en del av oss vært med i 17. mai bydelskolonner, som i alle fall har vært en slags aktivitet. Men det er jo ingenting i mot den vanlige 17. mai feiringen. Selv værgudene har gått i vranglås disse dager og personlig kjørte jeg til jobb i snøstorm tirsdag morgen. I mai måned!? Hallo der oppe!!! Vår! Hørt om det? Men, som alltid, vi må prøve å holde motet oppe, og vi må, irriterende nok, være flinke og følge myndighetenes råd og anbefalinger, privat og ikke minst som klubb. Vi vil så fort som været tillater det forsøke å få til flere kjøreturer, for det er vel det vi faktisk har lov til og som er forsvarlig å gjøre. Meldinger kommer på SMS om dette. Vi legger det ikke på websiden, for i disse dager ønsker vi rett og slett ikke andre med….trist, men sånn er det nå. Vi hadde planer for en tur på Kristi Himmelfarts dag, men det er noe som heter værvarsel, og det var absolutt ikke bra, så vi besluttet å ikke sende ut SMS om tur. Så kom dagen, og det ble en veldig fin dag. Fint og fin temperatur. Neimen ikke enkelt når man ikke kan stole et sekund på værvarselet. Vel, bladet: Mange sider denne gangen også. Noe må vi bruke penger på i disse tider. Litt oppfriskning på forsiden og vi forsøker ny type papir. Uansett, kos deg med bladet og følg med på SMS om turer.

Annonsepriser Magasinet Stabbesteinen:

1/3 side 4 utgaver : kr. 6.000,-

Logoen vår:

Det stod feil her i forrige blad. Logoen er tegnet av Bjørn Trumpy i samarbeid med Carl August Harbitz-Rasmussen. Geir Phillips rentegnet den slik at den ble egnet for trykk bl.a. Den vi har nå er re-designet og digitalisert av Meta-Design

På forsiden:

Lykkelige tider. Rebusløp i regi av Thor Stigen september 2019. Fint vær, bra oppmøte og ingen visste hva Corona virus var.

I skrivende stund sitter omtrent alle hjemme og virusfrykt råder.

Får håpe det er bedre når bladet kommer ut engang på sommeren. Redaktøren beklager at min egen bil «stikker» seg ut….men det var det beste bildet. Foto: P. Å. Hesjedal

Et par dementier og annet

1. Oddvard Nilsen

I artikkelen om Oddvard Nilsen hentet redaktøren «fakta» fra Wikipedia. Det er mye bra der, MEN de kan ha fakta feil. Så her forklarer Oddvard Nilsen selv hva som ikke stemmer der:

«Jeg har artium som privatist, men vanlig utdanning på Sagene Lærerskole. Forklaringen på feilen som ligger på bl.a. Wikipedia om at jeg tok lærerskolen som privatist, er et intervju jeg hadde for lenge, lenge siden hvor det ble skrevet feil eller at jeg og intervjuer misforsto hverandre. Dette har fulgt meg siden. Det er ingen stor sak for meg, men rett skal være rett. Det er ingen linje - meg bekjent- for privatister på Lærerskolen. Takker for en hyggelig kveld hos Bergen Veteranvogn Klubb»!

Hilsen Oddvard Nilsen

Oddvard Nilsen har i ettertid kommet med et lite rop om hjelp:

Jeg har en Morgan 4/4 modell - 1950-seriene 1974 med motor Standard spesial-40 hk- syl.volum 1247 cm3.
Den ble i sin tid restaurert av Ken Hall Vintage og importert til Norge i 1988. Jeg kjøpte den i 1997 fra en eier i Tønsberg. I følge boken «Completely Morgan» av Ken Hill er det kun produsert 244 biler av denne serien.
Jeg har to utfordringer som jeg drister meg til å be om hjelp til.
1 . Fornikling på lykter, hjulkapsler og front radiator burde vært «shinet» opp- er det noen som vet hvor dette kan gjøres? Jeg kan selvsagt kjøpe delene nye- om det er mulig- men vil gjerne beholde så mye som mulig av de originale delene.
2. Jeg har slitt litt med lekkasje fra forgasseren- den trenger åpenbart en overhaling. Vet noen hvor og av hvem jeg kan få gjort dette?
Jeg håper på hjelp. Bilen er for meg er et lite klenodium som jeg ønsker å ta best mulig vare på

Hilsen Oddvard Nilsen eier av Morgan 4/4 1950 og Morgan + 4 2000
Min mail adresse er: oddvard.nilsen@gmail.com

2. BVK-logoen

På side tre hadde redaktøren skrevet at det var Geir Philips som tegnet den først logoen vår. Nå ble det faktisk forklart riktig lenger bak i bladet i intervjuet med «de fire første», men man skal rette opp fakta feil så herved:

Logoen ble laget av Bjørn Trumpy i samarbeid med Carl August Harbitz-Rasmussen. Sistnevnte tok så denne med til Geir Philips som han kjente gjennom Amcar klubben. Geir jobbet i Bergens Tidende og han rentegnet logoen.

Redaktøren legger seg flat!

ANNONSE

Hei, min eier vurderer å selge meg. Er du min nye sjåfør?
Jeg er en "Mark VI" Bentley i min beste alder (årsmodell 1948).
På 80-tallet ble jeg hentet fra England til Bergen, og her har jeg bodd siden.
Jeg har alltid stått i garasje og blitt kjørt hvert år. Motoren starter og går fint, men bremsene er litt trege.

Prisantydning NOK 200 000,-

Vennligst ta kontakt med Ole Giæver-Enger på telefon 93498480 om du er interessert eller har spørsmål.

Unngå brann i din veteranbil!

Tekst og foto: Narve Nordanger

Red. komm.: Denne artikkelen er tidligere publisert i Grenland Veteranvogn Klubb sitt magasin «Veteranvognen» der narve Nordanger er i redaksjonen. Narve er medlem i BVK også og han har tidligere vært redaktør i første utgaven av Stabbesteinen. Les også hans historie om «Skinnvengjo» i dette bladet.

Voldsam brann i ein 1970 Dodge frå 2016

Ein av den moderne tids utfordringar for veteranbil-entusiasten er brann i bilen eller motorsykkelen. Tydelegvis har det blitt meir av dette dei siste åra, kanskje som konsekvens av etanolinnblanding i 95 oktan og mangelfulle krav til «bensinslangar».

På internett finst det lange klagesongar om nyare gummi som går i oppløysing på få månader og kvalitets-slangar med rett merking er både vanskeleg å finne og dyrt å kjøpe. Her er nokre tankar rundt temaet etter å ha sett igjennom oppslag i Norsk Motor Veteran (2018) og tyske Oldtimer Markt (2019). Den eine med relevante norske forhold, det andre med tysk grundigheit.

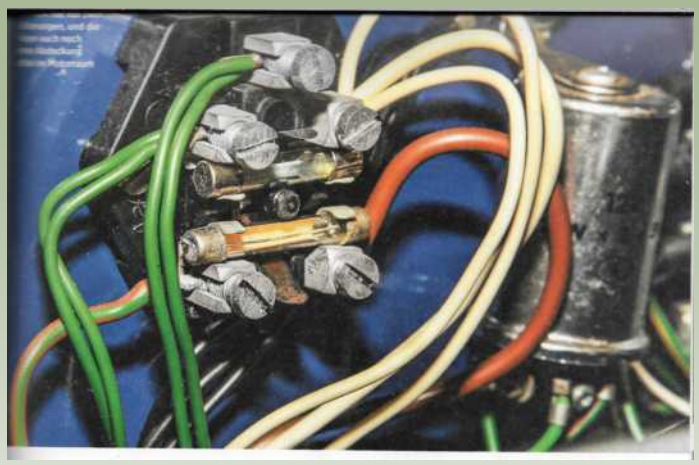
Tyskarane har kontakta bilbrannekspertен Lutz Vetter som kan fortelje at sjølv om bilar ikkje eksploderer slik dei gjer på film, kan ein brann fort utvikle seg så mykje at ingen klarar å stoppe han før bilen er utbrent. Bladet eksemplifiserer dette med historia om ein Triumph Spitfire der 12 års restaurering blei borte etter 30 sekundars brann. Etter å ha blitt varsla av andre bilistar fekk eigaren bråstoppa og kom seg så vidt ut før bilen var overtent. Oftast er det andre trafikantar som oppdagar brann fyrst eller du merkar motoren mistar effekten; flammar og røyk forsvinn ganske lenge under bilen når du er i farta. Vetter sitt råd dersom det oppstår brann i motorrom (vanlegaste staden) er å ikkje opne panseret og dermed tilføre meir oksygen til brannen, men kutte all straum og sprøyte pulver eller anna sløkkemiddel inn gjennom grillen/nedanifrå om det ikkje er deksel under motor. Dette er sjølvsagt tidskritisk å få gjort før det blir så varmt at brannen startar opp att når du er tom for sløkkemiddel, men ein treng heller ikkje legge på sprang umiddelbart på grunn av innbilla eksplosjonsfare. Det siste var visst rådet ein representant for norsk forsikringsselskap hadde etter brannen i parkeringshuset på Sola.

Kabelbrann er feilkjelde nr 1

I høve til Markt er det generelt to hovudårsaker til bilbrann; feil på elektrisk anlegg og feil på drivstoffsystemet - gjerne i kombinasjon. Risikoen for begge desse typar feil aukar med alderen på materiellet og veteranbilar er altså særleg utsett. Ofte er kabelbrann utløysande faktor og drivstoff frå avbrent slange gjev deretter næring til brannen. For å minske faren for

Straumen går minste motstands veg. Er det dårleg kontakt på pluggen kan høgspenten like godt hoppe til bensinpumpa om den er nærme nok.

Brann i ein Corvette C3 i Tønsberg 2016



Sikringsboks med få og udekka sikringar - potensiell brannfare

Også på bilar med glassfiberkarosseri skal det vere gummiforingar på gjennomføring i karosseriet.

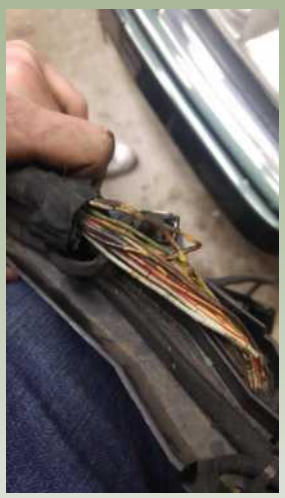
Utbrent 37 Plymouth. Bilete frå Amcar.

elektrisk feil vil ein hovudstraumbrytar hjelpe om denne er lett å nå og blir brukt. Godt vedlikehald vil som alltid hjelpe, sørg for at batteri og leidningar er godt festa og ivareta at plusspolen er tildekka. Blir plusspolen jorda blir det kortslutting, ei kortslutting skapar gnistregn og kan sprekke batteriet og deretter sprute syre over heile motorrommet. På bilar med pluss-jord er det ein auka risiko for feilkopling av ukunnige, eigarane av slike bilar bør minne alle som rører bilen at her er det motsett av dagens standard. Ein bør aldri lagre verktøy på batteriet og hugse på at det kan bli overslag på plussleidningen inn til startmotoren (gummikappe er viktig, her er ingen sikring!). Sikringsboksen skal i Tyskland vere tildekka, noko som ikkje alle veteranbilar har originalt (engelske) og som det ikkje er krav her til lands sjølv om det er svært fornuftig å få gjort.

Elektrisk feil og brann som fylgje av roten kabelisolasjon er faktisk er eit større problem på nyare bilar enn på førkrigs. Tyske firma som Mercedes-Benz prøvde seg på 90-talet med resirkulerbar kabelisolasjon som har vist seg å dette frå kvarandre etter ca 15 år, særleg i motorrom og andre stader utsett for høge temperaturar. På alle bilar vil det etterkvart som eir (irr) dannar seg i leidningsnettet også gje auka intern mostand med risiko for varmgang som resultat. Pass spesielt på dersom nokon har putta tynne kablar i ein 6V bil, eller har fuska ved å skøyte inn ledning med lågt tverrsnitt som kan gje stor varme - utan at skringane ryk. Eit anna område der mange syndar er kabelgjennomføring i karosseriet utan gummiforing som originalt, eller at den originale gummigjennomføringa har gått i oppløysing av alderdomsgrunnar. Utan gummigjennomføring kan ein fort få skjæreverknad på kablane, for eksempel kvar gong motoren vrir seg ved turtalsauke. Andre stikkord for feilkjelder er ettermontert stereo, lyspærer med forhøga effekt og ekstralys montert på gamle leidningsnett, bruk av såkalla straumtjuvar gjerne på stader med høg fuktigheit og fare for korrosjon. Ein skal også hugse på at straumen skal både fram og tilbake. Markt sin eigen tekniske ekspert Jochen Geiken fortel at mange hobbyreparatørar tenker berre på straumtilførsel (pluss-sida) og gløymer minussida, deretter blir det jording gjennom chokewiren og forgassaren istadenfor tilpassa jordingspunkt. Dårlege pluggkablar kan og gje gneistar på vandring i motorrommet, det er ingen god ide om straumen hoppar til bensinpumpa istadenfor gjennom pluggen.

Bensintilførsel

Sjølv om ein brann kanskje startar i det elektriske nettet blir det fort mykje verre om brannen får næring gjennom ein bensinlekkasje. Tidlegare kunne ein slange helde i fleire tiår, medan etanolbensin og nyare billeg-slangar produsert utan krav i land langt borte gjer at ein har erfart levetid ned til under eit halvt år. Heldigvis er



Typisk 90-tals bil med elnett isolasjon i full oppløysing. Heldigvis sluttar som regel bilane å gå før dei brenn.

Spesielt VW T2 med oppgraderte motorsystem har vore utsett for brann i dei seinare år.

Sjølv om bryllaups-biletet blei heilt spesielt, kan det verke som at brudgommen angrar at han ikkje sjekka ledningar og slangar.

«alle» drivstoffslangar bygd i mange lag så sjølv om det er sprekker i eit lag treng ikkje slangen lekke som ein sil. Uansett er det viktig å årleg gå over alle slangar, sjekke bensinfilter der billege utgåver har vore kjent for å knekke i to, og passe seg for dårlege slangeklemmer som skjer inn i slangen eller feilmonterte slangar som blir nappa av når motoren vrir seg ved pådrag. Har du valet mellom bensinslangar til bil og tilsvarande merka for båt, kan det vere lurt å hugse at på grunn av brannrisiko i lukka rom på båtar er kravet til desse generelt mykje høgare. Ved innfesting av slangen anbefaler ekspertane at alle rørstussar har bulk som slangen skal henge bak og ikkje berre heng fast med presset frå slangeklemma. Av eigen erfaring kjenner eg til at slitne flottørventilar i forgassarar kan gjere at det fløymer over, og at bilar der bensin og høgspent går tett inntil kvarandre (ref gamle VW) bør ha ekstra fokus på høg standard. Hugs at bensinrør kan sprekke på grunn av alder og vibrasjonar/rust.

Dei fleste gamle køyretøy har lågtrykks-bensinpumpe som er driven av motoren. Det betyr at stoppar motoren kjem det ikkje meir bensin til motorrommet som næring til ein brann. Derimot, har du ettermontert elektrisk pumpe, er faren at denne vil pumpe brennbar væske på flammane heilt til du slår av tenninga. Her bør ein også tenke på at køyretøy med innsprøytingssystem har høgare trykk på drivstoffet enn forgassarmotorar, noko som gjev større risiko dersom det oppstår lekkasje. I NMV si undersøking var det fleire eigarar som opplevde omtrent det same: dei kjente bensinlukt, deretter sa det boff og flammar kom ut av motorrommet, minst to hadde ettermontert innsprøyting som pressa på meir drivstoff etter at det hadde begynt å brenne og i alle fall i eit tilfelle mistenkte ein at gnist hadde hoppa frå ein pluggleidning.

Når ulykka oppstår

Det blir anbefalt å ha med minimum eit 2 kg brannsløkkings-apparat i alle veteranbilar. Pulverapparat er det vanlegaste, men på mindre brannar gjer pulveret ofte minst like mykje skade som brannen greier med øydelagde motordelar og generell stygg tilgrising som resultat. I gamle dagar var halon eit alternativ til pulver, dette er no forbode men ein kan for eksempel kjøpe Co2 eller skumapparat som er mykje mindre tærande enn pulver er. Både Jula og Biltema sel 6 kg skumapparat til hyggeleg pris, desse er tiltenkt hus men ein kan ta det med i køyretøy sjølv om skum har begrensningar på temperatur og ikkje tåler veldig mange kuldegrader. Co2 apparata er ein god del dyrare (rundt 1500,-), men er heilt utan biverknader.

Eksempel på dårleg bensinslange. Bilete frå Amcar

Brann i ein norsk Porsche 911 i 2018

Sjølv om bensinslangen er 65 år gammal og ser slik ut, må det ikkje bety at han lek. Men, denne bør nok bytast.

Shell V-Power

Shells etanolfrie drivstoff V-Power Nitro+ med 98 oktan er populært blant mange bilentusiaster. Her er en oversikt over noen av stasjonene på Vestlandet som selger dette drivstoffet i dag:

Shell Lone	Shell Straume	Shell dale	Shell Nygård	Shell Haukås	Shell Knarvik
Shell Storetveit	Shell Bønes	Shell Lagunen	Shell Blomsterdalen	Shell Varden	Shell Nesttun

Nesten 180 000 biler i Norge kan ikke kjøres med etanol på tanken, ifølge AMCAR, og dette dreier seg om eldre biler som mange er svært glad i. For disse er Shell v-Power Nitro+ et godt alternativ.
Vi har Shell V-Power Nitro+ med 98 Oktan forankret som en av bærebjelkene i vår strategi. Vi ønsker at så mange som mulig skal kunne finne dette produktet langs veien, og så langt det lar seg gjøre å beholde dette som et etanolfritt alternativ fremover, sier Thomas Greet Danielsen, kategorisjef hos St1 Norge AS.

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

Skinnvengjo

Om ei nærmare 40 års restaurering, eller «det spelar ingen rolle kor lang tid det tar, berre det er umogeleg»

Skinnvengjo rundt 1955 parkert på brua over Brattabøelva i Krossdalen. Utanom den slitne kalesja som var bakgrunn for kallenamnet, ser ein at krommen flassar av ruteramma og stigbretta er langt forbi middagshøgda. Dørhandtaket på førardøra er bytta ut med det frå svigermorsete-luka, og både framskjerm og bakskjerm viser teikn til trøttleiksbrot. Ikkje lenge etterpå blei bilen bygd om til varebil for å auke nytteverdien. Biletet viser også eit i dag gløymt knep for å få med seg ein sykkel på bilar utan sykkelstativ men med reservehjul på rumpa, det går an å kile sykkelen mellom karosseriet og reservehjulsfestet. Det er nok ein syklist som har fått haik 10 km motbakke oppatt frå Jondal sentrum.

Av kallenamn på bilar må **Skinnvengjo** (eller Flaggermusa for dei som ikkje er god på hardingamål) vere av dei aller beste. Ein gong like etter krigen når det var færre bilar og folk hadde betre tid, hadde denne opne bilen fått sitt klengenamn på grunn av svært så sliten kalesje som flagra i fartsvinden – omtrent som når ei skinnvengje kom flaksande. Bilens dåverande eigar og brukar av bilen gjennom 15 år var besten min, og eg har sjølv kjent denne bilen frå før eg var 3 år gammal. Etterkvart har eg brukt 40 år på å restaurere Skinnvengjo og motbevise dei som meinte det var umogeleg å reparere ein bil som var så dårleg:

1929 til 1946

Skinnvengjo er ein Chrysler Serie 65 Roadster eller «Donald bil» med svigermorsete produsert 1929 i Windsor, Canada for sal i det Britiske Samveldet. I Canada blei bilen utrusta med høgreratt og miles speedometer før han hamna i Storbritannia. Dei høge og særeigne britiske årsavgiftene gjorde at bilar med større motorvolum var svært dyre å halde på vegen og bruktbilverdien fall tilsvarande fort, så Chrysleren med sin 3 liters motor var nok nærmast verdilaus i UK når han i 1938 blei eksportert vidare til Noreg og Bergen. Bilen er førstegong registrert her til lands i 1938 på R-1336 på ein eigar med adresse Fana som eg mistenker var bruktbilforhandlar. Bilen blei same året registrert på regnskapsførar Albert Søvik med adresse Lynghaugen og registreringsnummer O-38, før bilen hamnar hos skipsførar Lars Eide, Øystese frå august

Jostein og Berge Brattabø har funne seg sitjeplass på bilen til onkel Sigurd. Slipset var kjøpt under Oslo-OL seier Berge som var med på rekonstruksjon 54 år seinare.

Alltid moro med rekonstruksjon. Framtidig eigar og broder Brynjar frå rundt 1967 og 2016. Høgre framlykt er enno ikkje knust pr 1967 og panserfiguren er med.

Samme plass, samme bil, samme ungdom. Året er 2016.

1939. Sidan bilen kom til Hardanger har han vore registrert på det same nummeret; R-6507. Lars Eide var elles kjent som eigaren av frakteskipet MS Rokta, som forliste under stor dramatikk på Hustadvika 2. april 1938. Chrysleren var populær i familien Eide, blant anna gjekk det ei historie om at yngstemann Alfred i ein alder av 14 år, køyrde over Kvamskogen og Tokagjelet for å hente gjester når ingen andre kunne ta oppdraget.

1946 til 1961

Etterkvart blei det sagt at Eide var så lei av sønene hans dreiv og køyrde fort med denne langbeinte bilen at han i 1946 selde Chrysleren vidare til andre sidan av Hardangerfjorden og syskenbarnet sitt, Sigurd Belsnes som budde øvst i Krossdalen (Jondal). At Sigurd, som var besten min også hadde søner og døtrer som var ivrige på å køyre bil, har blitt ein del av bilens historikk som eg som tredje generasjon har fått høyre opp igjennom åra. Alle familiemedlemmer utanom mor i huset prøvde seg bak rattet, og etter kvart beherska alle borna i familien å køyre bilen sjølv om dei yngste var langt under 18 år.

Å løyse alle sine transportbehov med ein 2+2 Roadster var ikkje lett for ein familie på sju. Med få bilar i bygda var det og mange naboar som ville køyre med når alle ærend til kommunesenteret nede i Jondal medførte 10 km motbakke heimatt. Fabrikkens tilrådingar for makslast blei nok utfordra mange gonger, det blir sagt at det etter ein dans på Jonsvoll (ungdomshuset i Jondal) var så mange som ville sitje på at framhjula letta frå bakken og styringa blei dårleg. Det blei sjølvsagt løyst ved å sende folk fram for å sitje på framskjermane. Ei av bestens favoritthistorier var når han skulle heim i snøstorm og snøen trengde seg inn i motorrommet på Chrysleren og kortslutta sylindrane ein etter ein. Til slutt var det berre to sylindrar med gneist og bilen flytta seg ikkje lenger gjennom snøfonnene på Dalavegen. Då var det heldigvis berre 1 km att å gå.

Besten var lærar og ein nøyesam mann som tok godt vare på tinga sine og han brukte ikkje pengar unødig. Dei som var elevar på grendeskulane i Krossdalen på 50-talet kunne fortelje at lærar Belsnes stod jamt og skrudde på bilen i friminutta, og når dagen var slutt sveiva bilen i gong sidan han ikkje ville bruke pengar på eit nytt dyrt batteri. Onkelen min, Sverre, hadde ei historie der han som ung gut hadde vore med til Jondal for å kjøpe mjøl og bilen hadde blitt parkert på kaien med reversen lagt inn. Når det så blei sveiva for returen, starta bilen med giret innkopla utan nokon inni og sette deretter åleine kursen akterover mot kaikanten. Den då 13 år gamle Sverre blei dagens mann når han sprang etter og hoppa opp i bilen for å røske bilen ut av revers.

På bileta som eksisterer frå 50-talet kan ein sjå at tidas tann hadde sett sitt preg på sprukne skjermar og rusta karosserisider, at krommen på frontruteramma

Slik såg det ut i 1977 ved overtaking. Ein utsliten 50 år gammal bil med øydelagt heimelaga karosseri.

I 1979 klarte eg med hjelp av onkel Trygve fetter Ståle og naboen Knut å tilpasse Chevrolet hjul med annan boltsirkel og deretter taue bilen under tak.

Vi stoppar sjølvsagt på brua over Brattabøelva, ca 25 år etter at det fyrste biletet vart teke samme plass. Onkel Trygve var med både i 1955, 1979 og 2016.

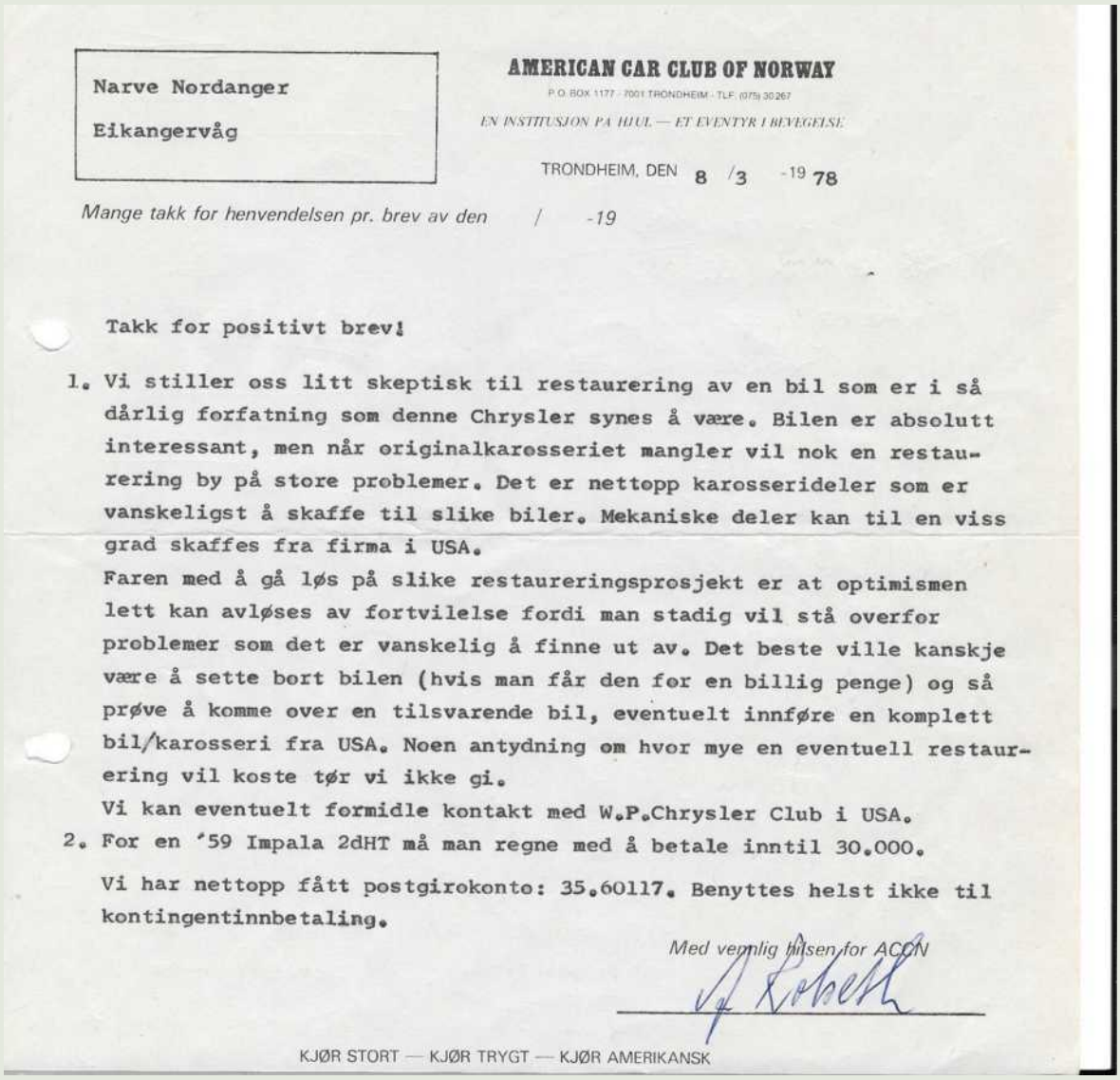
har flassa av, og baklukehandtaket har hamna på førardøra. Bileta illustrerer også godt kvifor bilen blei kalla Skinnvengjo. Til slutt blei dei stadige plassproblema løyst ved at dei på verkstaden i Jondal tok av Roadster karosseriet og erstatta dette med eit eigenkonstruert varebilpåbygg i aluminium og bilen blei frå 28. mai 1954 (i ein alder av 25 år) omregistrert som varevogn med to sitjeplassar og berre 25 kg nyttelast. Sidan det nye påbygget var mykje lettare enn originalen er det å tru at reell nyttelast var monaleg meir. Eller kanskje ingen kontrollerte, lastevolumet var iallefall mykje større enn det eit Roadster-karosseri kunne tilby. Besten, som i tillegg til å vere lærar også dreiv småbruk med bærdyrking, kunne no bruke den tidlegare så sportslege bilen til å køyre jordbæravlinga si til torgs.

Stadig meir sliten hangla bilen med vidare utover 50-talet med etterkvart knekte støytfangarar både framme og bak. Deretter blei det skeiv rammevang og knekt skilt framme etter møte med ein stabbestein, og til slutt brotna ei bakfjør. Litt som på Cuba på 80-talet blei gamle bilar i Noreg på 50-talet reparert med det ein hadde for handa. Clutchplata var sett saman av ein original senterdel og ytterdel med lamellar frå ein heilt annan bil, kunstferdig sveisa i hop gjennom hola etter trykkfjørene. Utan trykkfjører må det ha vore ein vanskeleg bil å løyse i brekkene opp til Krossdalen.

1961 til 1974

Hausten 1960 blei bilsalet i Noreg avregulert og folk tok til å byte ut sine nedslitne førkrigsbilar dersom dei hadde råd til dette. I høve til ein reportasje på NRK radio håpa mange på å reise kapital gjennom gevinst frå Pengelotteriet eller Norsk Tipping. Besten min var ivrig deltakar på begge pengespela, han abonnerte på bladet «Tips» og hadde sitt eige tippesystem som han fylte ut kupongen etter. I 1961 slo systemet hans til og han kunne med premien løyse inn ei pent brukt folkevogn av årsmodell 1958. Skilta til den gamle Chrysleren blei levert inn til lensmannen i midten av mars 1961 i rett tid til å sleppe årsavgifta. Ribba for skilt og hjul blei bilen plassert bak stabburet på småbruket utan forventning om å kome ut i aktiv teneste igjen. Men ingen som hadde opplevd dei harde 30-åra kasta ting som kanskje kunne til nytte seinare og attvinning av bilvrak var forresten heller ikkje oppfunne i 1961. Lensmannskontoret i Jondal hadde det heller ikkje travelt med å sende vidare mottekne skilt, og skilta til Skinnvengjo difor blei funne att i eit arkivskåp på same kontor 45 og eitt halvt år seinare, framleis pakka inn i gråpapir og med lærar Belsnes si sirlege handskrift på utsida. Utruleg nok blei skilta ikkje kasta hausten 2006 heller, men stilt til disposisjon for dagens eigar komplett ned nagle-reperasjon etter besten sitt ublide møte med stabbesteinen på 50-talet. Skiltet framme er av ein type med ribba botn og nagla tal frå rundt 1930, og har nok stått på minst ein annan bil fyrst før det kom på Skinnvengjo i 1939.

Men som leikehus kunne bilen ha mange gode år framfor seg. Sannsynlegvis var det ikkje lenge etter 1961 at eg for fyrste gong



Narve Nordanger
Eikangervåg

AMERICAN CAR CLUB OF NORWAY
P.O. BOX 1177 - 7001 TRONDHEIM - TLF. (075) 30 267
EN INSTITUSJON PÅ HJUL — ET EVENTYR I BEVEGELSE

TRONDHEIM, DEN 8 /3 -19 78

Mange takk for henvendelsen pr. brev av den / -19

Takk for positivt brev!

1. Vi stiller oss litt skeptisk til restaurering av en bil som er i så dårlig forfatning som denne Chrysler synes å være. Bilen er absolutt interessant, men når originalkarosseriet mangler vil nok en restaurering by på store problemer. Det er nettopp karosserideler som er vanskeligst å skaffe til slike biler. Mekaniske deler kan til en viss grad skaffes fra firma i USA.
   Faren med å gå løs på slike restaureringsprosjekt er at optimismen lett kan avløses av fortvilelse fordi man stadig vil stå overfor problemer som det er vanskelig å finne ut av. Det beste ville kanskje være å sette bort bilen (hvis man får den for en billig penge) og så prøve å komme over en tilsvarende bil, eventuelt innføre en komplett bil/karosseri fra USA. Noen antydning om hvor mye en eventuell restaurering vil koste tør vi ikke gi.
   Vi kan eventuelt formidle kontakt med W.P.Chrysler Club i USA.
2. For en '59 Impala 2dHT må man regne med å betale inntil 30.000.

Vi har nettopp fått postgirokonto: 35.60117. Benyttes helst ikke til kontingentinnbetaling.

Med vennlig hilsen for ACCN
A. Rolseth

KJØR STORT — KJØR TRYGT — KJØR AMERIKANSK

1978 Frå ACCN ved Asbjørn Rolseth – «Vi stiller oss litt skeptisk»

stifta kjennskap med Chrysleren, som ganske fort fekk namnet Gamlebilen hos alle barneborn. Gamlebilen bak stabburet var ein forlokkande plass med ei heilt spesiell lukt innvendig. Lukta var nok ei blanding av bakelittratt, brukt motor- og girolje (W600++) og cm-tjukke lag av vegstøv som eg kan framleis kan hugse og som vekker nostalgiske minner frå ein lukkeleg barndom. For å sikre minnet for ettertida tok eg til og med vare på ein luktprøve når eg skrapa ramma rein på 2000-talet. Opp igjennom 60- og 70-åra tente Skinnvengjo rollen som bil, båt, fengsel for Politi og Røvar og så vidare for ein stor flokk barneborn. Særleg populært var det å trene på girskifte og at taket var tett når det regna eller snødde. Når eg blei litt eldre starta ei jakt rundt om på garden for å finne delar som var skrudd av bilen, eg fann blant anna restane av speedometeret som deretter låg i nattbordsskuffa mi frå eg var 14 år. Besten kunne leande fortelje at dei andre delane eg hadde teke vare på nok var restar av ein utrangert seperator. Generelt syntes han at mi aukande veteranbilinteresse var noko tull som berre ville medføre bortkasta pengar.

På slutten av 60-talet tok det til å dukke opp tidlege veteranbilentusiastar til avsidesliggande bygder på Vestlandet og fleire hadde blitt tipsa om denne bilen og fekk såleis med seg delar som kanskje kunne brukast. Eg veit at Roald S Jørgensen kom køyrande med A-Ford Coupe rundt 1970 og fekk panserfiguren, medan nokre karar frå Oppland fekk det knuste dashbordet og felgane.

1974 til 2000

Ein gong tidleg i tenåra fekk eg det for meg at eg skulle restaurere det som eg meinte var eit familieklenodium og i mine tankar ein rett så eksotisk veteranbil. Med mykje mas på besten og etter at besto hadde lagt inn eit godt ord for ungdommen "fekk" eg bilen i 1977. To år seinare klarte eg med 4 stk Chevrolet-felgar kjøpt for 200,- og hjelp frå onkel Trygve pluss dei endå yngre entusiastane Ståle og Knut (14 år den gongen) å få bilen vekk frå sin utandørs lagringsplass og inn i ein tom garasje, akkurat i tide til å sleppe unna den såkalla Teigen/Brundtland-aksjonen. Eg bør i ettertid vere svært så takknemleg for at Trygve tok seg bryet med å hjelpe, resten av slekta med besten i spissen meinte heile prosjektet var rein tullball og at funksjonen som leikestove var viktigare enn å ta vare på bilen. Desse negative bølgjene fekk omtrent ingen innverknad på det ungdommelege pågangsmotet, her skulle det restaurerast og alle kjelder for informasjon blei oppsøkt. Etter å ha møtt på Johnny Sætre på Haakonsvern våren 1981 blei eg og straks medlem i BVK, i tillegg til NVK, både den norske og amerikanske Chrysler-klubben, og i ACCN som den gong var det store for bilinteressert ungdom. Klubbane svarte så godt dei kunne på mine nybegynnar-spørsmål og all korrespondanse blei arkivert i restaure-

Dei sørgelege restar av Skinnvengjo rundt 1990 i samband med eit bytte av lagringsplass. Varebil påbygget er no fjerna.

Bjarte Revheim gjorde rundt 2004 ein stor jobb med å rekonstruere karosseridelar inkludert legge inn ny tråd i skjermkanten.

Grillmerket hadde stått imot forsøk på demontering med dei verktøy ein 10-åring fekk tak i. Her etter restaurering.

ringsmappa mi. Amcar klubbens sekretær i 1978 var Asbjørn Rolseth, som kunne fortelle at «vi stiller oss litt skeptiske til restaurering av en bil som er i så dårlig forfatning som denne synes å være». Der og då trur eg at eg knapt ensa den noko reserverte tonen til Rolseth, men eg fann vel etter kvart ut at det kanskje kunne bli uoverkommeleg å heilrestaurere eit ukomplett vrak for ein som aldri hadde gjort meir enn å skifte skvettlappar før. Det blei i staden til å kjøpe alle delar eg kom over gjennom skriftleg korrespondanse på kryss og tvers i USA og å fylgje opp alle spor på andre 1929 Chrysler innanlands. Difor kjøpte eg ein Touring (open 5-setar) frå Stord i 1979 som var ein betre behandla bil, men som og hadde fått nytt karosseripåbygg og i tillegg var totalt nedplukka. Nokre år etter var eg og henta deler frå ein annan Touring som Paulus Giørtz ved Ålesund hadde funne i Tafjord og brukt som delebil til sin Serie 65 Touring. På Nesbyen spora eg opp hjula frå Skinnvengjo som besten hadde gjeve bort, medan veteranbilnestor Roald Stig Jørgensen hadde høyrt om prosjektet og gav vidare radiatorfiguren han hadde fått av besten den gongen rundt 1970. Når eBay kom på banen kjøpte eg alle deler avertert som kunne passe ein Serie 65, pluss svært mange som ikkje passa.

2000 til 2019

Oppstart av restaurering skjedde omsider i 2001. Då var det at Jostein Knutsen ytra dei Pauli ord i samband med ei av dei mange flyttingar av vraket «det spelar ingen rolle kor lang tid det tar, berre det er umogeleg». Visstnok eit slagord i veteranbåt-samanheng, men passa ganske godt på dette 40-års prosjektet også. Etter at eg hadde arva ei snill tante og deretter brukt alle pengane til å kjøpe eit ganske komplett Roadster objekt frå Pennsylvania fekk eg til slutt mot til å starte på restaureringa. Dessverre lytta eg til råd om å restaurere også den gode delebilen, og kasta på den måten bort endå meir tid og pengar slik besten hadde åtvara mot. Denne Roadsteren er i dag oransje og svart og rullar på R-1336 som var fyrste regnr på Skinnvengjo. Sidan 1979 hadde eg forsåvidt entusiastisk fiksa og reparert på diverse andre gamle bilar, men fann likevel ut at eg måtte ha faghjelp om restaureringa av Skinnvengjo skulle bli ferdig medan eg framleis hadde sertifikat. Sveising av karosseridelar blei difor gjort på Osterøy av Bjarte Revheim, trearbeid og meir sveising og metallarbeid i Marnadal av Strædet, rammeretting og nagling av fjører i Arna av Åge Angeltveit, endå meir sveising og deretter lakkering i 1K acryl gjort i Bamble av Torstein Nylund, og salmakar-arbeid hos Karlsen på Jessheim.

Karosseriet består i dag av oppsveisa originale framskjermar og torpedo (kanskje 33% original stål er igjen), panseret og dei fleste rammedeksla kjem ifrå Stordabilen, lykter og gode dører frå Tafjord delebilen, oppsveisa rumpe kjem frå ein Roadster nr 3 som i 2004 blei kjøpt i Ontario Canada

Status oktober 2007 med Madeleine og Thea. Rumpe frå canadisk delebil er på plass.

Skiltet som var innlevert til årsavgift-frist i 1961, dukka opp att i 2004. Komplett med reperasjon etter det knakk i ein kollisjon på 50-talet.

2008 på Retromobile. Er 200 Euro fattigare for andre gong, men denne seljaren insisterte på at fløyta verka.

og hogd med ein gong (når hogde du ein Roadster sist?), medan svigermorsluka, grill og bakskjermar kjem frå ein halv 5W Coupe eg og kjøpte frå Pennsylvania. Men alle som har sin restaureringsdoktrine forma av 80-talets artiklar i Amcar, Right On og Signalhornet (som det heitte før), veit at det er inga lykke å kjøpe seg til suksess og distribuere arbeidet ut til ekspertar– du må restaurere sjølv for å kjenne ekte lykke. Difor blei det nylakka karosseriet lyfta av igjen i 2013 og chassiset plukka i småbitar, før delane blei sandblåst og overhalt og deretter montert av meg sjølv i ein vanleg garasje. Og moralen i dei gamle blad ser ut til å verke, no føler eg at det også er mi restaurering. I dei seinare år har nokre lokale ekspertar i Skien; Torstein Johannessen og Vidar Sjøberg, hjelpa meg med å knekke nøttene som står igjen.

Motoren i bilen er inntil vidare frå Stordabilen og blei bora opp på Bergen Yrkesskule skuleåret 1980/81 for så å bli montert ferdig i 2015 etter 34 års lagring demontert. Originalmotoren blei forøvrig bora hausten 2015 av V8-guruen Øyvind Mostad som kunne fortelje at tilstanden var ganske god og dei støypte lagra kunne brukast om igjen. Planen er at originalmotoren etterkvart skal tilbake, som då gjer at understellet er stort sett det same som var produsert i Canada. Unntaket er rattstamme og styresnekke som er byta til venstre side på bilen for å auke appellen til kommande generasjonar sjåførar. Dei delane fann eg på veteranbilmessa i Essen av alle plassar.

Elles er bilen forsøkt restaurert til utsjånaden han hadde på fotografia frå 50-talet; med påsveisa ekstrafeste for bestens forlenga sveiv, ei flott Scintilla-fløyte og Bosch elektrisk vindaugsviskar, men med litt heilare kalesje og korrekte dørhandtak. Dei stader eg har kunne velje mellom ein patinert originaldel og restaurerte delar har eg montert tilbake originaldelen sjølv om det nok gjev minuspoeng i konkurransar om finaste bil. I Storbritannia fekk eg restaurert eit øydelagt radiatormerke som små hender på 70-talet hadde prøvt å hogge av med skrujern og hammar. Radiatoren fekk og nytt celleverk i UK og kom tilbake saman med ein flatbanka leikebil som var funnen inni, pluss nøkkelen til stabburet som ingen hadde sett sidan 1973. Det er framleis ein original hjulkapsel (funnen rundt 1980 i den garasjen bilen stod parkert i på 50-talet), og ein lyktereflektor funnen etter utgraving av hønsehuset i 1982. Eg har også teke vare på litt av originallakken på dashbordet som viser at RAL #2004 Safirblå er ganske nærme det bilen ein gong hadde.

Fløyta frå sveitsiske Scintilla var eit populært og dyrt ekstrautstyr i UK og viser igjen på alle gamle bilete av bilen. Eg var difor veldig fornøgd når eg fann ein korrekt om enn dyr erstatning til den sønderrusta originale på Retromobile i 2004. Litt mindre fornøgd var eg etter eg kom heim og oppdaga at fløyta ikkje virka, men alt blei bra igjen når eg same stad i 2008 kunne kjøpe nok ei fløyte som i tillegg gav lyd frå seg. Etter blanda erfaringar med gamle låsering-felgar besøkte eg dei lokale dekkguruane i Skien for å balansere hjula når eg var klar for å køyre fortare enn 50 km/t. Dei kunne fortelje at sjølv om dei putta 200 gram vekter på felgane ville desse nok ha like stor ubalanse og kast i seg etterpå. Det enda med at eg lasta opp felgane og reiste til Wales, der Richards Brothers på 5 dagar monterte nye spiler

Frå 2008. Torstein Nylund skulle eigentleg sveise rumpa frå delebilen, men måtte fram med treverktøy for å få bakparten til å passe.

I løpet av 2010 var bilen klar med tilpassa dører og nylaga kalesjestativ. Restaurert delebil i bakgrunnen.

Firmaet New Pro Castings ved London hjelpte i 2011 til med å støype nye beslag for blant anna kalesjestativet.

Hausten 2013 var Skinnvengjo blitt blå og svart igjen, omtrent som original fargane.

< - Vinteren 2011-12 blei alle delar tilgjengeleg prøvemontert medan jentene har blitt større.

Åge Angeltveit er bilmekanikar av den gamle sorten og har ingen problem med å klinke bladfjører saman for å ordne fjøra som knakk i 1955. —>

og felgbaner før dei leverte tilbake ferdig pulverlakkerte felgar.

Til trass for prosjektets hyggelege startpris på kroner null, har restaureringa av Skinnvengjo etterkvart kosta tilsvarande prisen av ein Tesla med stor motor eller minst tre gonger salsverdien av bilen, men så var det vel heller ikkje motivasjonen økonomisk eller med nokon intensjon å selje bilen som etterkvart har vore i slekta i 70 år og "min" i 40 år. Besten og besto er borte for mange år sidan, men resten av slekta har i dei seinare år fått tilbod om prøvetur både i Krossdalen og andre stader.

Skinnvengjo tilbake på vegen

Etter kvart som chassiet igjen kom i saman tok det til å bli aktuelt å køyre med bilen etter meir enn 50 års avbrekk. Vossarudl'n har alltid operert med harde fristar for påmelding og mi deltaking der i 2016 var fyrst og fremst basert på ein optimistisk prognose på framdrift. Men fem dagar før løpet greidde faktisk bilen å bevege seg for eiga maskin, så då bar det avgarde til Vossevangen for optimistisk start med provisoriske seter og mange manglar. Rettnok køyrde broder Brynjar etter oss med fylgjebil og hengar og det kom godt med, for etter 14 km punkterte Skinnvengjo og noko reservehjul var enno ikkje hengt på bilen. Lappesaker eller reserveslange var heller ikkje å oppdrive så dermed blei det eit svært så kort veteranbilløp.

Norgesløpet 2018 blei arrangert i nedre Telemark og sjølvsagt skulle Skinnvengjo vere med. No med både interiør og kalesje, nye felgar, og lys som verka. Dette gjekk monaleg betre, men sjølvsagt blei det tull med tenningsanlegg og ein ny innlagt stopp der ein hyggeleg kar slepa meg 10 km heim slik at eg kunne hente stiftar og kondensator frå R-1336 som stod i garasjen. Til slutt kom eg i mål for fyrste gong med Skinnvengjo.

Året deretter hadde eg strekt strikken heilt til Lillehammer og LMK jubileet. I pøsregn sommaren 2019 fann eg ut at det

Olja i bakakselen var så tjukk at det gjekk 12 timar før alt hadde rent ut, men hadde og sørga for at innmaten var som ny.

Motoren som hadde stått 34 år i garasjen med nye stempel blei montert vinteren 2014-15.

Hausten 2015 var nesten same gjengen som hadde vore med for å flytte bilen i 2001, samla for å lyfte karosseriet tilbake på chassiet.

—->

10 dagar etter bilen gjekk for eiga maskin var vi påmeldt løp. Heldigvis tok vi med hengar , for har du ikkje reservehjul kjem du jo til å punktere. —>

Eg sprengte to oljetrykksmålarar før eg forstod at trykkregulatoren hadde hengt seg opp. Då var det kjekt å ha den ødelagte motoren frå delebilen.

både lak fælt under frontruta og at vifteinnfestinga på vasspumpa svikta. I staden for å stå i flokken på Birkebeinaren Stadion dreiv eg difor med nødreperasjon på Toten heile laurdagen. Men turen på 800 km blei gjennomført og eg er stadig meir optimistisk på kva bilen kan klare. Det positive med regn og uhell i ein førkrigs bil er i tillegg at ein hugsar kva som skjedde på turen, i motsetning til når ein køyrer rundt med veteranbilar som så vidt har fylt 30 år og mest irriterer seg over at aircondition anlegget stadig må justerast inn på nytt. Til 2020 hadde eg tenkt å reise over Haukeli med Skinnvengjo for Norgesløpet og i tillegg Vestlandstreffet, men no ser det ut til at turen kanskje blir i 2021?

Bakgrunn 1929 Chrysler

Sjølv om den 4-sylindra modellen no blei kalla ein Plymouth, og Serie 65 med 113 tommars hjulavstand og 195 kubikktommars rekke 6-ar no var blitt den minste utgåva, var 1929 var eit godt år for Chrysler konsernet. Fram til børs-krakket gjorde sitt inntog i oktober selde dei fullt akseptable 80.000 bilar av Serie 65, derav rundt 5000 stk Roadster. Canada-produksjonen var noko meir beskjeden med 4000 bilar totalt og eit ukjent tal Roadster. Hos WPC Club USA har eg gjennom 40 års medlemskap telt rundt 30 Roadster i medlemslistene, medan ein kan finne kanskje 25 bilar gjennom biletsøk på Internett og overlevingsprosenten er altså minst på 1%. Typisk for alle desse er at dei er enten i dårleg stand eller gammaldags resto av ein fin originalbil. Nyrestaurerte bilar finn ein nesten berre i Noreg med R-1336 og R-6507.

Chrysler garanterte i 1929 for at dei lettaste karosseria (som ein Roadster på 1250 kg) skulle kunne halde marsjfart i miles tilsvarande serienummeret. 65 mph (105 km/t) var respektabelt i 1929 for ein bil i lågare middelklasse (kosta ca $1000, tilsvararar omtrent 2 A-Fordar), og representerte sikkert meir enn nok fartsressursar på den tids amerikanske vegar. Mykje tyder og på at Chrysler rundt 1930 var ganske populær i Europa med eigen montasjefabrikk i Nederland. Ein Serie 65 Roadster sette uthaldenheits-rekord med 60 000 km utan stans på Avus bana Berlin, og det eksisterte eigne europeiske salsbrosjyrer for bilane i herleg Art Deco stil. Chrysler oppnådde også 5. og 6. plass på Le Mans løpet i 1929, pluss gjorde det bra i langløp på Spa (Belgia) og Mille Miglia (Italia)

Desse Chrysler utgåvene var særmerkt av eit godt balansert chassis. 1929 var fyrste året med innvendige 14” tromlar for dei hydrauliske bremsene som då også blei

Nye 25 år har gått, og for 3dje gong er Skinnvengjo i 2016 parkert på brua over Brattabøelva.

Til jul 2016 fekk eg igjen jentene til å stille opp. Korrekt interiør manglar enno.

Grunnen til at det bobla i kjølevæska viste seg å vere skeiv topp. Her er denne teken av i 2017 for høvling i Skien.

Info-plakat må til. Lerretet er avkappa frå torpedoen, komplett med 4 ulike fargar rust og pånagla reperasjon i alu.

<— Våren 2018 var bilen til salmakar på Jessheim.

pålitelege i regnver og bilen har korte stopplengde fullt på høgde med ein 50-tals bil. Fjørene på 1928 og 1929 Chrysler er opphengt i gummiforingar som gjev ein mjuk og vibrasjonsfri gange så lenge det ikkje kjem for mykje sand inni og slit ut gummien. Bilane har vidare ei presis og ikkje minst lett styring og ein usedvanleg trekkvillig motor med 7-lagra veiv, i tillegg til at Chrysler i 1929 etter 5 års produksjon endeleg fekk eit design verdt å snakke om. Karosseriet er særmerkt ved ei kun 3 cm lang radiatorkappe, som gjev eit lengre og slankare design enn den ganske korte akselavstanden skulle tilseie. Skjermane på Serie 65 var blitt av den meir sinusforma utgåva slik som LaSalle introduserte i 1928 og ikkje sirkelbogar som i åra før, dette blei i reklamen samanlikna med profilen på flyvenger. Chrysler skrytte i tillegg til at bilane var breiare, lengre og lågare enn tidlegare modellar. Dei var og fornøgde med å ha introdusert (dyr) krom på utvendige blankdeler, medan det enno var nikkel som blei brukt inne i bilen. På lista over ekstrautstyr finn vi herda glasruter, ståleikehjul, reservehjul i framskjermane som kunne kombinerast med koffert på rumpa, windwings, varmeapparat, klokke og sigartennar. Skinnvengjo har berre ståleikehjul av dette, i tillegg til fjørovertrekk i kunstskinn som nok gjorde at fjørgummien varte litt lenger på denne bilen.

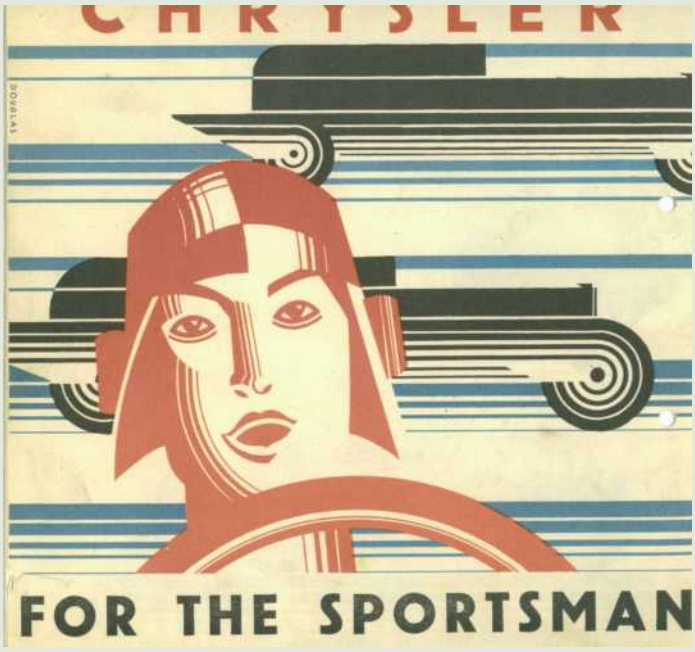
Narve Nordanger

Norgesløpet 2018 blei gjennomført med kun ein liten driftstans undervegs. Endeleg løn for strevet.

Med kalesja oppe, framfor ei britisk losskøyte også frå 1929.

På LMK konvoien i 2019 var nyttigaste verktøyet eit bade-handkle til å tette mot regnvatn med.

Skinnvengjo med ryggsekk på plass til opninga av Køyretøyhistorisk Museum.



Europeiske brosjyrer for 1929 Chrysler var svært stilisert i Art Deco formspråk.

Medan dei amerikanske brosjyrene var meir fokusert på å vise pene damer i sportsleg bil.

Chrysler var ein av dei billegare bilane på marknaden som leverte 6 sylindra motor med 7-lagra veiv.

Svært kjent foto av ein 1929 Chrysler var iscenesett av fotografen Walther Thornton som sjølv skreiv plakaten. 100 dollar var 10% av nypris når bilen var kanskje 6 mnd gamal i oktober 1929.

Sommaren 2019, no med vognstriper på ein fin Cars & Coffee i Porsgrunn

BVK klubbeffekter

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,-

Pique skjorte: kr. 125,-

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

Genser med ny logo: kr. 350,-

Fleecejakke: kr. 400,-

Jakkemerke: kr. 75,-

Klistremerke: kr. 10,-

Paraply: kr. 150,-

Vognmerke: kr. 300,-

Pin: kr. 30,-

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

Generalforsamling i Bergen Veteranvogn Klubb

10. mars 2020 i kaféen ved Bergen Tekniske Museum

Tekst: Lars Olav Lofthus, foto: Per Åge Hesjedal

Generalforsamlingen ble som vanlig de siste årene, avholdt i kaféen ved Bergen Tekniske museum. Vi ser jo på datoen at det var på det berømte håret at vi fikk gjennomført i det hele tatt. Vi gjorde våre tiltak denne kvelden med at vi hadde antibac tilgjengelig og vi fikk to av damene i klubben, Bente Sørheim og Monika Eggen til å stå for utdeling av pizza til folk. Disse to var utrustet med engangshansker og ingen andre fikk røre pizzaen.

Lite visste vi at to dager senere ble Norge omtrent stengt helt ned. Generalforsamlingen ble det siste vi fikk gjøre i klubben før vi kom langt ut på våren og over i sommeren. Med de nye restriksjonene som kom så ble det hverken lygarmøter, pensjonisttreff eller jublieumssamling. Vi så etter hvert at alle arrangement bare måtte avlyses. Det ble en HELT annen vår enn vi hadde forestilt oss.

MEN, tilbake til Generalforsamlingen. Protokollen følger forresten på sidene etter artikkelen.

Generalforsamlingen fulgte vanlig mønster der formannen åpnet og overlot så dirigentrollen til alltid støe Eric Rundhovde. Han gjennomførte forsamlingen i stødig tempo frem til regnskapet skulle gjennomgås, med et par kommentarer om årsberetningen. Kasserer Terje Mjelde gikk så igjennom regnskapet som også fikk noen få spørsmål. Han tok deretter for seg budsjett for 2020, og han hadde sågar med et «worst case» innslag om hvis Korona slo til. Vi får vel si at vi har en meget framsynt kasserer. Han traff vel dessverre jackpot der!

Eric Rundhovde gjennomførte deretter resten av Generalforsamlingen med bl.a. valg, der det var absolutt ingen endringer i styresammensetningen. I ettertid med hva som har skjedd så får vi vel også si oss glad for det. Det hadde vært en vanskelig tid for en ny formann f.eks.

Generalforsamlingen ble avsluttet med blomsterutdeling til de som var der av de som skulle få, og det ble kun ordstyrer Eric Rundhovde.
Calle ba om ordet og informerte en del om jubileumsåret, men som vi vet så gikk vel det meste i bøtta to dager senere.

Etter det så var det bare å slappe av og prate sammen. Og det var som sagt siste gang vi fikk gjøre det på en stund.

Monika Eggen og Bente Sørheim delte ut pizza

Formann Rune Prestegard innledet

Eric Rundhovde fikk blomster for innsatsen

Calle informerte om jubileumsåret

Protokoll fra Generalforsamling
Bergen Veteranvogn Klubb
tirsdag 10. mars 2020

Sted: Bergen Tekniske Museum. Start kl 19:28

Antall fremmøtte: 35

1. Åpning
Åpning ved formann Rune Prestegard.

2. Godkjenning/merknad til innkalling
Godkjent

3. Valg av dirigent og tellekorps
Styrets forslag: Eric Rundhovde. Valgt.

Venter med tellekorps til evnt. behov

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

5. Valg av to medlemmer som i tillegg til formannen skal underskrive protokollen
Dirigentens forslag: Bente Sørheim og Sigve Carlsen: Valgt

6. Årsmelding 2019
Dirigenten foreslo å ikke gå igjennom hele årsmeldingen, men at man heller kom med kommentarer.
Han tok en lett gjennomgang og nevnte noen av arrangementene.
Kommentarer: Carl August Harbitz-Rasmussen: Under resymé i Årsmeldingen burde det ha kommet frem at vi er delaktig i 17. mai komiteen, har styreverv i Fjordsteam samt en del andre organisasjoner.
Richard A. Riim: Samarbeidspartnere som bør nevnes. Kanskje det bør føres en dagbok over klubbens aktiviteter og engasjement?

Årsmelding godkjent med merknader

7. Regnskap 2019 og budsjett 2020
Kasserer foretok gjennomgang hovedtrekk av regnskap.

Detaljer er kommentert i årsmeldingen i Stabbesteinen.

Grasrot: Spørsmål: Er det noe tak på antall medlemmer? Svar fra kasserer: Nei, det er det ikke.

Utgiftene på Kløverbilen er ført på 2019, men vi har fått inn igjen det meste fra Morten Fredriksen i 2020.

LMK kontingenten økte fra 2018 til 2019

Høye utgifter på kongebilen, skyldtes feil begått av tredjepart ved innmontering av automatkasse.

Klubben har kontroll på utgifter og fortsatt en sterk økonomi.

Revisjonsmelding: Regnskapet gikk igjennom med glans.

Budsjettforslag

Sekretærs kommentar: Med bakgrunn i hva som har skjedd bare to dager etter Generalforsamlingen så velger vi å gjengi ordrett kassererens tanker om budsjett og året 2020:

I et år med normal drift vil klubbens resultat ligge rundt null +/- 20000 kr.

Men 2020 er ikke et normalår.

Aktiviteter i tilknytning til 40 års jubileet vil medføre ekstra kostnader.

Husleie og renhold Håkonshallen ca 57000 kr ifbm Vestlandstreffet Kan ikke dekkes inn gjennom kuvertpris

Innbudte gjester Håkonshallen som BVK antas å måtte betale kuvertpris for 7000 kr (dette er såkalte prominente gjester)

Stabbesteinen tykkere. Betyr økte trykke- og portokostnader

Danmarkstur mai

Svak kronekurs – prisen på DKK øker

Bidrag på 500 kr pr bil

Sekretærs kommentar: Turen ble faktisk avlyst pga Korona-utbruddet

Andre kostnader VT 10000 kr (?)

Sluttkostnader digitaliseringsprosjekt 14000 kr

Nasjonal Motordag 10000 kr (?)

Markering 23.4. 10000 kr (?)

Høstfest på BTM 20000 kr (?)

Brutto vil jubileet medføre ekstra kostnader på i overkant av 100000 kr. Men *kan* bli redusert, for klubben har søkt om diverse tilskudd fra Bergen Kommune og andre givere.

Betydelig økning i usikkerhet etter Korona-utbruddet. Er det risiko for at dette *kan* ha betydning for oss og våre aktiviteter i 2020?

Helsemessige forhold

Er det risiko for at helsemyndighetene kan pålegge oss restriksjoner knyttet til planlagte arrangementer?

Vårmønstring

Vestlandstreffet

(Tysnesfest)

(Bilmessen Sotra)

Etterspørselsforhold

Kan økt helsemessige forhold/pålegg og økt økonomisk usikkerhet innebære "svikt i etterspørselen"?

Lave publikumstall

Lav påmelding

Avlysning av arrangementer hvor vi kun deltar

Inntekter

Maksimal mobilisering med deltakelse på Vårmønstringen

Flere tilknytninger på Norsk Tippings Grasrotandel.

Pr 7.3.20 har vi 102 tilknytninger. Potensialet bør være større

Lotteri.

Vårmønstring, Vestlandstreffet, Tysnesfest, Bilmessen Sotra

Annonser i Stabbesteinen.

1500 kr for 1/3 side i hver utgivelse. 6000 kr pr år

Flere medlemmer som betaler kontingent

Kostnader

Kostnadsbevissthet

Ferdig med rehabiliteringen av O-1

Ingen Motorkonvoi i 2020

Vi har en del medlemmer som melder seg inn, men så betaler de ikke kontingenten.
Vi vil være litt hardere med sletting av slike.

Hvis alt går som det skal så kan det bli 0 i resultat men det kan bli 100.000,- i underskudd pga jubileums-sponsing.

Sekretærs kommentar: Vi ser i ettertid at kasserer dessverre var ganske så korrekt med dette med Korona -utbruddet.

Regnskap godkjent!

8. Kontingent 2021

Styrets forslag: Kontingent beholdes uendret for 2021.
Godkjent!

9. Innkomne forslag

Ingen

10. Valg

Innstilling fra valgkomiteen til BVK Generalforsamling 2020

Formann Rune Prestegard stiller til gjenvalg.
Styremedlem Richard Riim stiller til gjenvalg.
Styremedlem Terje Mjelde - valgt for 2 år i 2019.
Styremedlem Lars Olav Lofthus stiller til gjenvalg.
Styremedlem Alfred Haaland - valgt for 2 år i 2019.
Styremedlem Arve Moen - valgt for 2 år i 2019.
Varamedlem Per Åge Hesjedal stiller til gjenvalg.
Varamedlem Åge Eikeland stiller til gjenvalg.
Varamedlem. Kjell Toklum stiller til gjenvalg.

Revisor Mads Erbe Thomassen stiller til gjenvalg.

Valgkomiteen til GF 2020 har vært:
Herman Brandt, John Gaute Kvinge, Geir Mehl

Nytt medlem til Valgkomiteen – Styrets innstilling: Thor Stigen

Valgkomite til GF 2021, styrets innstilling:
Herman Brandt, Geir Mehl og Thor Stigen

Samtlige valg ble gjennomført med akklamasjon!

Blomsterutdeling:

Blomster til ordstyrer Eric Rundhovde. Utgående fra valgkomitéen var ikke til stede så blomster ble ikke overlevert.

Generalforsamling slutt kl 20:05

Underskrifter:

Rune Prestegard, formann

Bente Sørheim, medlem BVK

Sigve Carlsen, medlem BVK

Nostalgihistorie: Danmarkstur 2009

Klare på Kaien i Bergen

Bremsemekking med mange bivånere

Siden Danmarksturen denne våren ble avlyst pga Koronapandemien, så tenkte redaktøren at vi kunne friske opp med en reprise av referatet fra turen i 2009. Forhåpentligvis vil det ikke ergre folk, men snarere å ville være med hvis det blir satt opp ny tur i 2021.

Tekst: Sissel M. Romslo. Foto: Lars Olav Lofthus & Sissel M. Romslo

Mandag 01.06.09 stilte 38 BVKere fordelt på 19 veteranbiler opp på kaien i Bergen for å være med på en ukes tur til Danmark.

Været var strålende og forventningene skyhøye. Reisekomitéen , Herman Brandt og Geir Philips tok imot og delte ut skilt med BVK logo til bruk under turen og en godt beskrevet og detaljert turmappe. Her var det ingen tilfeldigheter.

Da bilene var godt parkert om bord i båten sjekket vi inn på lugarene, parkerte bagasjen og entret øverste soldekk. Her rigget vi til langbord og praten gikk livlig rundt bordet. Kl.14.00 var det lunsj og vi koste oss videre på dekk utover ettermiddagen til det var på tide å kle seg om til middag. Her fikk vi egen avdeling i restauranten og kunne nyte 3 retters surprisemeny. Etterpå var det svingom på dansegulvet for de "sprekeste "til gammelpop.

Neste morgen var vi tidlig oppe til frokost, pakket i bilene og sto klar for ilandkjøring i Hirtshals. Det tok litt tid før vi fikk samlet alle og så var det tut og kjør i lang rekke etter en fantastisk godt beskrevet reiserute.

De som sier at Danmark er flatt og kjedelig bør ta seg en tur bort fra motorveien. Vi kjørte gjennom skogholt, små landsbyer, idylliske gårdstun og vi fant enda til noen motbakker og unnabakker på vår vei sørover til Fyn. Første etappe var over 40 mil men det gikk greit for Herman passet på at vi fikk våre pauser underveis. I byen Rye hadde vi bestilt lunsj på Gamle Rye Kro.

Etter at en herlig lunsj og beinstrekk var unnagjort kjørte vi videre og vi måtte nett inn på motorveien et kort stykke for å komme oss over til Fyn.

Etter litt klabb og babb fant alle frem til Hvedholm Slott utenfor Faaborg.

Men hvor var Gunnar Skår?

Det viste seg at han hadde mistet en hjulkapsel like etter lunsjen på Ryes Kro. Han returnerte for å lete etter den der han mente han hadde mistet den. Da stoppet en danske og sa du leter på feil sted. Han

Fra «Strøjer samlingen». Til høyre: Duesenberg til 3 millioner.

<—- Inn til Sophiendal Slotshotel, der vi skulle bodd i år også.

Middag ved Sophiendal Slotshotel ——>

hadde sett at han mistet den og ba Gunnar bli med lenger tilbake og der fant dansken den til han. At det går an!

Vi sjekket inn på slottet og her var ingen rom like. Stilfullt interiør med himmelsenger i alle varianter og matchende salonger. Slottet var omkranset av en nydelig park og flere fiskedammer.

Kl.19:30 stilte alle pent kledd for velkomstdrink før vi gikk til bords til 3 retters slottsmeny. Vi fikk også feiret bursdagen til Tatiana, Jarl Skauges forlovede.

Neste morgen etter en velsmakende frokost var det klart for tur til Egeskov slott og museum, og vi fikk kjøre helt inn på området og parkere. Her var det noe for enhver smak. Motorsykler, veteranbiler, leker, renessansehage, labyrint, omvisning på slottet og lunsj i restauranten. Et utrolig velholdt og levende museum. Timene fløy og man kunne vandret rundt der i timesvis men gutta stresset med å komme tilbake til hotellet for å fikse Lars Hilles Buick. Han fikk problem med bremsene på turen nedover, men Bård Sørheim hadde tilfeldigvis med seg et sett med bremsesylindre. De fikk låne et skur ved slottet og 2 mann jobbet mens 10 kommenterte og bivånet det hele. Gunnar Haukeland tok enda en runde for å kjøpe Kartoffler.

Neste dag kjørte vi nordover til Sophiendahl slotshotell. På veien besøkte vi en privatmann som har en stor samling veteranbiler etc. ‚Strøjersamlingen. Der fikk vi en fantastisk omvisning av ”Him Self” Hans Jørgen Strøjer, og lunsj. Her måtte Kjartan Meyer på bukk og feste skruene på mellomakslingen.

Fredag 5 juni (Danmarks nasjonaldag) kjørte vi til Herning for å stille ut bilene våre i lag med danskene på ”Kjøretøy historisk dag”. Det ble etter hvert en fin samling biler i alle varianter. Vi ble også med på en fin kjøretur fra Herning til Viborg. På turen hang fløyta til Bård seg opp og Gunnar Skår gikk tom for bensin, men slikt hører med liksom.

Jeg tapet et rør til en brusflaske og lagde en trakt slik at han fikk fylt på noen liter og fikk start på bilen. Ved Sophiendal Slotshotel fikk Jarl Skauge problem med at noen bolter i hjulopphenget løsnet. Men verktøy kom frem og alt ble ordnet.

Lørdag kjørte de mest bilgale til Gjern bilmuseum og ”Stumpemarked” mens noen lystret damene og reiste til Ålborg for å gå på Bilka. Det var et fantastisk bilmuseum og vi fikk hilse på han som har bygd opp samlingen og vi gikk ikke tomhendt fra markedet.

Vi kledde oss nostalgisk og tok hattene på til middagen på Scheelsminde herregård der vi overnattet siste natten i Danmark. Turkomiteen fikk høytidelig overrekkelse av gaver innkjøpt på markedet av syngende ”småpiker ” (Laila, Bente og Sissel). Vinstativ med glass og vin til bruk i hagen og på turer. Dette var noe de satte stor pris på.

Vi feiret også bursdagen til Sissel Pira, kona til Lasse Lofthus.

Neste dag tok vi kystveien nordover til fergen og da kom regnet etter en strålende fin uke i Danmark med et fantastisk opplegg der alt var tenkt på til minste detalj. Stor takk til Geir Philips og Herman Brandt med fruer fra alle turdeltakerne på BVKs utenlandstur 2009.

De som hang etter Kjartan Meyer vil takke for at han hensynsfullt passet på at vi hang med gjennom alle rundkjøringer og trafikklys.

<— Kjøretøy historisk dag i Herning

Menn med hatter: Johnny Sætre og Geir Phillips —>

BVK-historien etter starten i 1980

Del 1: 1980 - 1990

Satt sammen av Lars Olav Lofthus fra Rundskriv og Stabbesteinen kopiert opp av Arne Lærum

Her vil vi se på historien med litt større blikk. Skulle vi ha gjengitt alt i detaljer så hadde det blitt en stor bok ut av det. Jeg ser jo etter å ha gått igjennom arkivmaterialet at dette nok blir en artikkel med fortsettelse i nr. 3 og kanskje nr. 4 også.

Vi ser ut av de gamle rundskrivene at klubbens tilholdssted utover høsten 1980, dvs. der man holdt møtene, var på Grilletten på Sletten Senter. Forøvrig samme sted som American Car Club of Bergen møttes på den tiden.

Vi kan også se at Sigve Carlsen ble kun kortvarig som formann, og vi vet hvorfor. Det var fordi han og Mads Thomassen ble med et tivoli, der Mads kjørte «Wall of Death» og Sigve var trailersjåfør og mekaniker.

Det ser da ut til at Carl August Harbitz-Rasmussen, som vi kjenner som Calle, da har overtatt som formann.

1981

Rundskrivene gjør så et lite hopp og vi befinner oss i juli 1981, og etter alt å dømme, og basert på hva som kom frem i intervjuet med de fire første i forrige blad, så arrangerte den unge klubben Vestlandstreff allerede i sitt andre år. Det må man jo si er imponerende!

Vi kan videre notere oss at klubbens første julebord ble arrangert 12.12.1981 hjemme hos Calle. Vi så noen bilder av det i forrige blad.

Generalforsamlingen i 1982 ser vi ble holdt i kantinen hos J. O. Jæger (det er vel ved siden av Jernbanen). Vi noterer oss at det ble skifte av formann: Calle ble nestformann, mens Hans Petter Røykenes ble formann. Vi ser også at Bente Sørheim da er valgt inn som klubbens sekretær, mens Bård Sørheim er varamann. Under møtet ble det også luftet planer om et medlemsblad….

Det ser for øvrig ut til at medlemsmøter nå holdes i kantinen til J. O. Jæger.

1982

Allerede i mars 1982 kommer det faktisk et medlemsblad. Ingen tittel på det, og det ser ut til å være et manuelt arbeid gjort av noen, men et blad er det definitivt. Ikke dårlig! Det kan virke som det er formannen Røykenes som står bak, men her blir jeg gjerne arrestert.

Vi kan i alle fall notere oss at det er garasjebesøk hos Richard A. Riim og Johnny Sæthre i løen på Haakonsvern. Hvem har ikke vært der……. Minnene strømmer på.

Vestlandstreffet 1982 ble arrangert av Gammelbilens Venner i Stavanger, så den turnusen var alt på plass.

Vi biter oss også merke i at det arrangeres en egen Vårmønstring. For «ferskinger» så kan vi opplyse om at felles Vårmønstringer for Motorklubbene i Bergen ikke kom i gang før i 1987/88. Mer om det senere tenker jeg.

I 1982 ble det også gitt ut en medlemsmatrikkel med oversikt over medlemmer og hvilke kjøretøy de hadde. Ingen som reserverte seg den gangen tydeligvis..

Oktober 1982 ble det gitt ut nok et blad, og der kan vi bl.a. se at ting har skjedd i styret. Calle er gått ut, og Bjørn Trumpy er borte. Det var etter hva vi vet en tragisk historie med Trumpy, som tok sitt eget liv.

Det hadde ingenting med BVK å gjøre, bare for å presisere det. Vi ser da at Bård Sørheim har rykket opp til nestformann.

1983

Våren 1983 er det nytt medlemsblad, som bærer navnet «Medlemsblad». I bladet lyses det ut navnekonkurranse til bladet.

Nytt styre er blitt valgt og navnene er for det meste kjente den dag i dag, bortsett fra formannens:

Formann: Ernst Olav Huber, nestformann: Richard Riim, Kasserer: Johnny Sætre, Sekretær: Bente Sørheim, Styremedlem: Bård Sørheim, Varamedlemmer: Tore Hovland, Tore Haugland og Trond Helland.

Ellers ser vi at man etterlyser stoff til bladet……intet nytt der altså, selv om jeg ikke skal klage denne gangen med tanke på to flotte artikler fra Narve Nordanger.

Det er også en del invitasjoner fra andre klubber til diverse arrangement, bl.a. fra Ørsta & Volda, til Firdaløpet, Vestlandstreffet i Haugesund og weekend treff med Amcar samt ACCB sin vårmønstring.

Nytt blad kom ut tidlig høst, med nytt navn: «Stabbesteinen». Og ja, vi valgte det gamle navnet på det første medlemsbladet da vi laget nytt blad. Det har vi faktisk gjort to ganger, og i en periode het rundskrivene våre «Stabbesteinen».

Faktisk var det seks innsendte forslag og vinneren var: Nestformann Richard A. Riim (nestformann den gang som nå).

Og bladet hadde mye innhold i den utgaven i alle fall.

Vi noterer oss i et senere rundskriv at det skal kjøres tur til Ola Borge. En av de første gangene antakeligvis.

Julebord var det i 1983 også.

1984

Generalforsamlingen i 1984 holdes i J. O. Jægers kantine, der det for øvrig ser ut til at de fleste innemøtene for klubben holdes fast. I referatet leser vi at Richard A. Riim tar steget opp til formann for første gang.

1984 er det igjen BVK sin tur å arrangere Vestlandstreffet, og vi ser at man for første gang legger det til Solstrand Fjordhotel, som det het da. I dag er det vel Spa Hotel, eller noe slikt. En fin tradisjon starter.

Vi må også nevne at klubben allerede er inne i hovedprosesjonen for 17. mai. Det begynte faktisk tidligere enn 1984.

Ny utgave av Stabbesteinen utkommer, og der fikk vi tak i hvem som var redaktør, og det var Johnny Sætre. Trykkekvaliteten var selvsagt ikke som i dag, men jeg er imponert over innholdet. Annonser har de også, til og med.

Dette året deltok også BVK på utstillingen i regi av American Car Club of Bergen i Bergenshallen. Og gjett hvem som da var nyinnmeldt medlem i ACCB og stilte ut en Ford Mustang 1966 HT? Joda, det var eders redaktør. Så der begynte mine og BVK's veier å krysses (i tillegg til at jeg kjente Richard A. Riim og Trond Henriksen).

Høsten 1984 kan vi lese i «Ord fra formannen» at man tydeligvis sliter litt, da styremedlemmer har trukket seg og redaktøren gir seg og formannen vil tre av ved neste valg. Det står ikke hva som skjer, men som vi vet, klubben gikk nå heldigvis videre. Bladet inneholder for øvrig reportasjer fra Vestlandstreffet, 17. mai, garasjerunde m.m., så innholdet er det ikke noe å si på.
Interessant er det forresten å se at klubbens første formann, Sigve Carlsen er tilbake som varamann i styret.

I senere rundskriv kan vi lese at det letes etter egnede lokaler for klubben å holde til i. Man møtes fortsatt hos J. O. Jæger.

1985

Rundskriv nr 1 1985 viser at Johnny Sætre måtte trekke seg som redaktør av helsemessige årsaker. Så da var nå den saken avklart.

Vi kan også se at klubben er med i LMK og deltar på LMK landsmøte, noe man har fortsatt med helt frem til Korona viruset satte en stopp for det i 2020…… men det blir vel til høsten engang.

Man kan også lese at BVK's lover er nå kommet i tilnærmet den form som de er i dag. Generalforsamling blir avholdt i J. O. Jægers kantine, og ny formann blir gjenbruk av en tidligere: Hans Petter Røykenes. Ser også at Gunnar Haukeland og Lars Hille er kommet på banen i styret.

Stabbesteinen får en redaksjonskomite bestående av Narve Nordanger (litt gøy med tanke på hans artikler i dette bladet), Arne Holme og Vidar Helland.

(De som savner mer opplisting av styremedlemmer kan slappe av, vi skal forsøke å lage en sammenstilling over de forskjellige styrene gjennom årene, enten i dette bladet eller i neste utgave).

Litt interessant er å lese at det kommer ca 50 personer på medlemsmøtene, utav 115 medlemmer totalt. Det kommer vel knapt 50 i dag (2020) men totalt medlemstall er over 350. Et tegn på at interessen er dalende blant våre medlemmer, eller at man kanskje ikke hadde så mange konkurrerende tilbud den gangen?

Vi kan i alle fall se at den nye redaksjonskomiteen gjorde jobben sin og Stabbesteinen nr 1 1985 kom ut. Av innholdet vil jeg trekke frem en omfattende garasjerunde hos flere medlemmer.

Neste rundskriv refererer bl.a. fra feiringen av «Bilen 100 år». Det ble feiret at det var 100 år siden Carl Benz presenterte sin automobil. Ca 40 kjøretøyer møtte opp på Fanafjellet og man kjørte så på gamle veier til Bergen sentrum og endte til slutt opp på Festplassen.
Skrivet inneholdt også et flott referat fra turen til årets Vestlandstreffet i Stavanger, satt i «pennen» av Gunnar Skår.

Vi kan også lese i et senere rundskriv at klubben nå holder innemøter i IFA's kantine på Midtun. Det var vel her varamedlem Gunnar Haukeland jobbet.

Viktig å merke seg også er at 1985 var året for innføringen av 30-års regelen for import av kjøretøy til Norge. Dette gjorde sitt til at i årene fremover ble det lettere for folk å få tak i veterankjøretøy, og gjerne i bedre tilstand enn de som hadde slitt veiene i Norge i alle år….. selvsagt med unntak……alltid noen svindlere som prøver seg.

Nok en Stabbestein blir gitt ut, med bilreportasjer, garasjerunde og en del om import av gammel bil, naturlig nok, med frisleppet av import av kjøretøy.

I rundskriv luftes det om BVK skal overta en buss. 1938 Volvo fra BHV.

1986

Vi kan lese om utstillingen «Bilen 100 år» som skal finne sted i Bergenshallen, og den gryende uroen rundt dette, der bl.a. amcar klubben trekker seg fra arrangementet pga uenighet rundt fordelingsnøkkelen av fortjenesten. Dette er interessant for dette er faktisk det som til slutt skaper MKiB, Motor Klubbene i Bergen, og den felles Vårmønstringen.

I referatet fra Generalforsamlingen ser vi at Lars Hille er blitt ny formann. Mye kjente navn ellers i styret også, bl.a. Gunnar Haukeland, Tore Hovland og Roald Stig Jørgensen dukker opp for første gang.

Vi ser også at klubben skal stille med 20 biler til Melodi Grand Prix, eller Eurovision Song Contest. Ja, dette var jo første gang Norge arrangerte dette, takket være seieren til Bobbysocks i Gøteborg i 1985, der jeg for øvrig da bodde (1985 – 1987). Og arrangementet ble jo utrolig nok lagt til Grieghallen i Bergen!

Stabbesteinen nr 1 kom ut, og det ser ut som redaksjonen stort sett består av Narve Nordanger nå. De skriver om at BVK har hatt flere biler med i en filminnspilling. Filmen het visst «The Long Lost Friend». Artig!

Stabbesteinen nr 2 tar for seg import av bil, noe som nok var ganske aktuelt på den tiden. Redaktøren har også en lang artikkel om importen av sin egen Chrysler 300 1955.

De kjørte også en reportasje de kalte «Vinnarbilen». Denne gangen var det Tore Hovlands Studebaker Commander HT 1952. Vinnarbilen henspeiler på at han vant fjorårets Firdaløpet. Vi kjenner jo også denne bilen gjennom at det var Studebakeren til Tore Lystrup som gikk bort i så alt for ung alder i 2007.

Vestlandstreffet ble arrangert i Haugesund dette året, og ble selvsagt også preget av bilens 100 års jubileum.

..og vi ser at vi ble eiere av tidligere nevnte buss. Denne ble overdratt gratis til BVK. Vi finner vel ut senere hva som skjedde med den.

Men det store dette året var vel uten tvil utstillingen «Bilen 100 år» og alt ståket som ble rundt dette. Årsaken til uroen var at dette var en utstilling som enkeltpersoner i bilmiljøet ville arrangere men med at klubbene i Bergen skulle lage stands og stille ut kjøretøyer. Ikke så ille det, men det var klubber som mente at arrangørene ville få for stor fortjeneste i forhold til klubbene. Det resulterte bl.a. i at Amcar klubben og en annen klubb trakk seg, og det ble litt splid i bilmiljøet i Bergen. Saken ble tatt til topps både i American Car Club of Norway og LMK samt at det ble skrevet til Bergen Kommune om saken. Utstillingen ble i alle fall gjennomført og BVK fikk en fin sum penger inn på konto. Og, som tidligere nevnt, så ble det bestemt å «røke fredspipe» mellom klubbene i Bergen, og resultatet skal vi være veldig fornøyde med: MKiB og den felles Vårmønstringen.

1986 ble også året klubben begynte å ha

møtene sine i Klostergaten 28. Dette året ble det også innledet sterkere samarbeide med Bergen Tekniske Museum.

En viktig sak, vet vi nå; BVK er med og hjelper BTM med å få overta Trikkehallen på Møhlenpris.

1987

Nytt styre ble valgt med kjente navn som Lars Hille, formann, samt Egil Aadland, Roald Stig Jørgensen, Roar Seltun, Gunnar Haukeland, Narve Nordanger m.fl.

En merker seg også at revisor er blitt Ymer T. Sletten, som også er leder for Vestlandstreff komiteen.

Fra LMK kan en lese at dette var året da ACCN trakk seg ut av organisasjonen.

BVK deltok med syv (7) biler på den nye Vårmønstringen på Lagunen…. Kom bardus på står det…..samarbeidet var vel ikke formalisert helt ennå.

Vi noterer oss også et flott løpshefte for Vestlandstreffet som hadde base på Solstrand denne gangen også.

I september er det innemøte med bl. A. lukket visning av tidligere nevnte film med Donald Sutherland i hovedrollen. Det var faktisk før-premiere. Ikke dårlig.

Vi ser også at den innkjøpte bussen byr på visse problemer, spesielt hva angår lagringsplass. Men her har visst BHV tilbudt lagerplass, så da er det «bare» å få den restaurert…….

1988

Første rundskriv inviterer til juletrefest i januar med julenisse og gaver til barna. Ja, jeg sier som Calle sa på møtet i februar: Hvor ble det av barna til veteranvognentusiastene? Var det ingen som ble påvirket og ble interessert i gamle kjøretøy?
Uansett, fint arrangement, og en flott invitasjon var det med fine dekorasjoner og tegninger.

Under Generalforsamlingen som ble avholdt i klubbens nye tilholdssted, Klostergaten 28, så ble Roald Stig Jørgensen valgt som formann.

Det ser også ut til at dette var året det ble endret fra 5 styremedlemmer (inkl. formann) og 2 varamedlemmer til 6 styremedlemmer og 3 varamedlemmer. Dette er jo slik det er i dag.

Nytt Stabbesteinen utkommer, og vi ser at Ymer T. Sletten er blitt nestformann og Egil Aadland er sekretær og han og Narve Nordanger er redaksjon for bladet.
Bladet inneholder bl.a. en stor reportasje fra Vestlandstreffet 1987 som ble arrangert av BVK, og redaktøren påpeker «beskjedent» at han vant, og det med stor margin kan vi se av resultatlisten!

En liten men viktig artikkel om sikkerhet var det også; bruk av vinkelsliper og sikring av oppjekket bil.
Bussen kunne man også lese litt om; om at man må komme i gang med restaureringen.

Vi ser også i rundskriv fra april at det også den gangen diskuteres om bensin. Da var det om bruk av blyfri bensin. I våre dager så er det jo ang. innblanding av Etanol, som nok er enda verre.

I mai måned er det LMK forsikring som er en av temaene.

Bussen blir det tydeligvis jobbet med kan vi lese.

I juni rundskrivet kan vi se at nå er Vårmønstringen på Lagunen kommet i gjenge, og man har hatt med mange kjøretøy, og det var 330 kjøretøy totalt.

I september skrives det om at man har hatt omvisning i Eric Andersens lakkverksted…… det var jo ingen som visste noe om hans dystre «hobby» den gangen: Lommemannen.

En liten personlig artig sak ser jeg om desembermøtet 1988: Tollinspektør John Johannessen informerte om fortolling av biler etter 30 års regelen. Dette var mannen som fortollet inn min Thunderbird 1965 i 1987, og, et par år senere ble jeg sammen med hans niese. Ja, han er min kones onkel. Så jeg traff ham mange ganger i årene etter 1989. Beklager sidesporet…….

1989

Det første vi kan nevne her er Generalforsamling i Stranges Stiftelse i Klostergaten 28, som fortsatt var klubbens møtested. Generalforsamlingen ble på den tiden holdt i februar. Det ble endret en gang på 2000 tallet.

Vi ser at Roald Stig Jørgensen fortsetter som formann. I medlemsmøtet etterpå så ser man at det har vært snakket bl.a. om «skiltsaken». Dette var saken om veterankjøretøy skulle få benytte gamle skilt. For yngre medlemmer; Nei, det har ikke alltid

vært slik at veterankjøretøy fikk kjøre med gamle skilter. Det meste innen goder for gamle kjøretøy har vært en kamp mot rigide myndigheter.

Stabbesteinen utkom med nytt nummer. Tydeligvis ingen redaktør, for det etterlyses i innledningen. Bladet er laget som en dugnad av samlet styre.

Ellers er det bl.a. medlemsliste og bilmatrikkel, og en fin reportasje om Thorstein Haugen og hans Ford de Luxe 1941. Videre reportasje fra Vårmønstringen 1989 som hadde dårlig vær…….så det var ikke alltid fint vær i «gamle dager» altså……

Reportasje fra årets Vestlandstreff var det også. Det hadde vært i Ølen området og ble arrangert av Haugaland Veteranvogn Klubb.

Vi kan også se at Vossa Rudl'n er begynt å komme «på kartet».

Dette året blir det også laget en utstilling i Trikkehallen på Møhlenpris, der bl.a. BVK er invitert. Dette ser ut til å være året der Bergen Tekniske Museum får flytt inn i hallen.

Vi kan ikke se noe om julebord dette året, men derimot fortsetter tradisjonen med å lage julefest for store og små i januar, da er vi altså kommet til:

1990

…som nok blir det siste året vi gjennomgår i dette bladet.

Generalforsamlingen i februar resulterte i samme formann igjen: Roald Stig Jørgensen og samme nestformann; Ymer T. Sletten. Og vi kan se at Herman Brandt dukker opp i styret.

En ny utgave av Stabbesteinen ser vi også. Det står ingen steder, men vi antar at det er Vidar Helland som er «skaperen». Bladet inneholder bl.a. en lang artikkel om Automobilen. Og en kortnovelle om 60 tallets hot-rodding på Askøy av Vidar Helland. Den tenker jeg at vi kan gjengi i f.eks. neste jubileumsblad. Artig lesning.

I mai kan vi lese at Trikkehallen nå er klar for innflytting og at BVK vil etablere en permanent utstilling. En av de som skal være med, står det, er Richard A. Riim……. Enkelte ting forandrer seg aldri…..

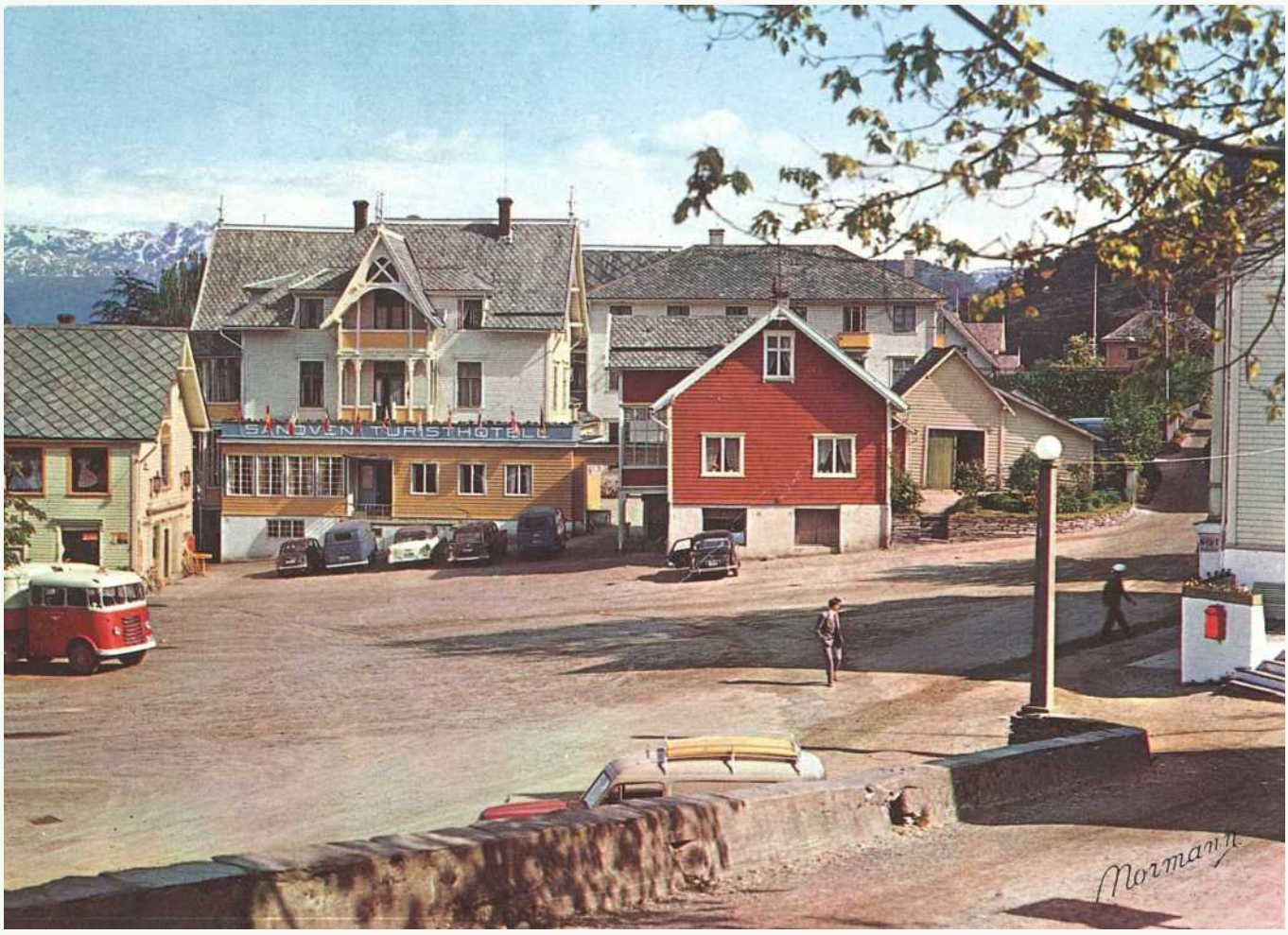
2. og 3. juni var det Vestlandstreff i BVK regi, med start på Festplassen og så kjøring, via Alvøen, til Marsteinen Hotell sør på Sotra.

I august er det igjen noe som faktisk har gått igjen i noen år; Delemarked sammen med Haugaland Veteranvogn Klubb. Markedet ble arrangert på Stord.

Vi ser også at det er mye aktiviteter tilknyttet BTM denne høsten. Men det var ennå ca 10 år før vi flyttet dit.

Siste møtet i 1990 er i desember, men det ser fortsatt ikke ut til at det etter hvert så tradisjonelle julemøtet er innført. Kom vel i neste 10-år eller rett inn på 2000-tallet.

Følg med i neste blad for fortsettelsen av historien.



Norheimsund i «gamle dager». Tipper 60 tallet. Fra Rolf Andersens samling.

BVK 40 år 23. april 2020

Tekst: Lars Olav Lofthus, foto: Aarid Olsen

Mads Erbe Thomassen, Rune Prestegard (formann), Sigve Carlsen, Carl August Harbitz-Rasmussen og Richard A. Riim (nestformann).

23. april 1980 ble Bergen Veteranvogn Klubb startet av et knippe entusiaster, hvorav vi har tre av de fortsatt med i medlemsmassen; Carl August Harbitz-Rasmussen, Sigve Carlsen og Mads Erbe Thomassen. Medvirkende var også Richard A. Riim som også forsatt er med og pr. dato er nestformann i klubben!

23. april 2020 skulle vi ha samlet oss på "arnestedet", Steinerskolen, men som vi alle vet, så kom det en ubuden gjest, Corona med Covid-19 sykdommen. Derfor måtte vi alle bare holde oss hjemme og Facebooksiden vår viste at folk heiste flagg og spiste kaker, og én kjøpte til og med en ny veteranbil i anledningen!!

Hold ut, så kommer vi tilbake, og vi skal forsøke å gjennomføre denne samlingen, enten til høsten, eller om det så må bli ett år for sent.
Formann Rune Prestegard og nestformann Richard A. Riim tok turen til Mads Thomassen sin garasje med blomster til Mads, Calle og Sigve. Hvem som bestilte kaken vites ikke, men ut ifra designet så antar vi at det er Calle som har ordnet det.

LMK og AMCAR forener krefter

Tungvektere innen norsk kjøretøyhobby og kjøretøyhistorie står nå sammen.

Etter flere år med god dialog og godt samarbeid på enkeltsaker, har AMCAR og Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber funnet tiden inne for å formalisere et samarbeid. I april 2020 signerte styrene i AMCAR og LMK en formell samarbeidsavtale, som skal bringe de to organisasjonene nærmere hverandre.

Formålet med denne avtalen er at man gjennom aktivt samarbeid søker å bli en større, sterkere og bedre enhet for entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøy i Norge. Dette skjer gjennom et samarbeid hvor man tilfører hverandres organisasjoner kapasitet til å gjøre en bedre jobb for sine, til sammen, 88.000 direkte- og indirekte medlemmer samt 280 tilsluttede klubber, lag og foreninger.

Samarbeidet mellom organisasjonene avdekker mye felles historie. Forbindelsene mellom AMCAR og LMK går så langt tilbake som til stiftelsen av LMK. AMCAR var sammen med et knippe klubber stifter av LMK i 1978 – med virkning fra 1979. På slutten av 1980-tallet opphørte derimot samarbeidet – og organisasjonene gikk hver til sitt. I de senere årene har likevel begge organisasjoners styrer og administrasjoner konkludert med at det er til det beste for vår bevegelse – i en politisk og samfunnsmessig utfordrende tid – at man finner formelt sammen igjen. Begge organisasjonen er ideelle – eid av medlemmene, og begge jobber for retten til å kunne bruke og eie et entusiast-, hobby- eller motorhistorisk-kjøretøy uten urimelige hindringer fra myndigheter eller regelverk. De to organisasjonene har valgt en forskjellig tilnærming – der AMCAR ønsker å jobbe for de som har bil som hobby, så ønsker LMK å jobbe for det motorhistoriske og bevaringsverdige. Endringer i kjøretøymiljøet bidrar til at det er få eller ingen motsetninger i de to organisasjonenes ønsker og formål lenger – tvert imot. Ønsker og mål henger sammen og utfyller hverandre, og samlet skaper dette den bredden kjøretøymiljøet trenger for videre rekruttering og en levedyktig fremtid. Til slutt står alle i kjøretøymiljøet overfor de samme utfordringene og kreftene i samfunnet. Tid for å denne felles front er derfor nå!

For begge organisasjonene er det viktig å forene de to største miljøene; kjøretøyhobbyen og det motorhistoriske og bevaringsverdige, samt aktørene innen kjøretøyorganisasjoner. Dette for å få én tydelig og ensartet stemme for vår felles sak. AMCAR og LMK blir et felles talerør for kjøretøyspørsmål knyttet til entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøy i Norge. Det faktum at AMCAR styrkes i arbeidet for å gi de som har kjøretøyhobby gode medlemstilbud og LMK styrkes samtidig i jobben for bevaring og vern av norsk kjøretøyhistorie og motorhistoriske kjøretøy, vil styrke begge organisasjoner i å jobbe felles mot egne mål.

Fremtidens utfordringer for kjøretøymiljøene krever langt mer ressurser enn det de to organisasjonene i dag har hver for seg. Et samarbeid vil derfor styrke organisasjonenes evne til å kunne jobbe for sine medlemmer og deres formål. Dette skal blant annet skje gjennom:

- At man samarbeider i og om myndighetssaker, som er relatert til kjøretøyspørsmål.
- At man engasjerer seg for hverandre.
- At man opptrer felles på utvalgte treff, utstillinger, arrangementer og klubbbesøk.

AMCARs oppmykning i formålsparagrafen om å omfatte hele bilhobbyen og LMKs oppmykende definisjon om motorhistorisk og bevaringsverdig, har banet vei for et tettere samarbeid mellom to ideelle organisasjoner til det beste for egne medlemmer av norske entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøyklubber i Norge. Samarbeidet gjør AMCAR/LMK til Norges suverent største bilorganisasjon for hobbykjøretøy og Norges nest største bilorganisasjon – uansett kjøretøygruppe.

President i AMCAR, Tore Tøtdal, uttaler om samarbeidet:
«Det er svært gledelig at AMCAR og LMK etter mange år har funnet sammen igjen, og inngått et formelt og forpliktende samarbeid. Interessene de to organisasjonene representerer har felles utfordringer, både når det gjelder utøvelse av disse interessene og når det gjelder rekruttering. Et godt og konstruktivt samarbeid mellom AMCAR og LMK er et svært viktig bidrag til en positiv utvikling for norsk kjøretøyhobby og -historie.»

Styreformann i LMK, Torbjørn Evanger uttaler om samarbeidet:
«Et hvert samarbeide må basere seg på gjensidig respekt og tillit mellom organisasjonene. Det føler jeg vi har oppnådd underveis, jeg ser derfor fram til et konstruktivt og godt samarbeid, til beste for våre medlemmer»

Styrer i BVK 1980 - 1990

Her følger en opplisting av de forskjellige styremedlemmer som BVK har hatt i perioden 1980 til 1990. I nest blad fortsetter vi historien og vi fortsetter da opplistingen av styremedlemmer også. Denne listen er basert på hva vi klarer å finne ut ifra gamle rundskriv og årsberetninger. Noen ganger har det vært litt vanskelig å forstå helt hva som har vært gjort, da det har vært noen avvik i forhold til den vanlige styresammensetningen. Men vi håper dette er en tilnærmet korrekt liste.

1980 (1):
Formann: Sigve Carlsen
Nestformann: Carl August Harbitz-Rasmussen
Kasserer: Ragnhild Mijnders
Sekretær: Cees Mijnders
Styremedlem: Bjørn Trumpy
Varamedlem: Arvid Sivertsen
Varamedlem: Magnus Rosendahl

1980 (2):
Formann: Carl August Harbitz-Rasmussen
Nestformann: Cees Mijnders
Kasserer: Hans Petter Røykenes
Sekretær: Ragnhild Mijnders
Styremedlem: Bjørn Trumpy
Varamedlem: Arvid Sivertsen
Varamedlem: Magnus Rosendahl

1981:
Formann: Carl August Harbitz-Rasmussen
Nestformann: Cees Mijnders
Kasserer: Hans Petter Røykenes
Sekretær: Bente Sørheim
Styremedlem: Bjørn Trumpy
Varamedlem: Terje Børdal
Varamedlem: Stig Holst

1982:
Formann: Hans Petter Røykenes
Nestformann: Carl August Harbitz-Rasmussen
Kasserer: Kjell Myking
Sekretær: Bente Sørheim
Styremedlem: Bjørn Trumpy
Varamedlem: Cees Mijnders
Varamedlem: Ernst O. Huber
Varamedlem: Bård Sørheim

1982 (redusert styre):
Formann: Hans Petter Røykenes
Nestformann: Bård Sørheim
Kasserer: Kjell Myking
Sekretær: Bente Sørheim
Styremedlem: ----
Varamedlem: Cees Mijnders
Varamedlem: ----
Varamedlem: ----

1983:
Formann: Ernst Olav Huber
Nestformann: Richard Riim
Kasserer: Johnny Sætre
Sekretær: Bente Sørheim
Styremedlem: Bård Sørheim
Varamedlem: Tore Hovland
Varamedlem: Tore Haugland
Varamedlem: Trond Helland

1984:
Formann: Richard Riim
Nestformann: Tore Hovland
Kasserer: Kjell Myking
Sekretær: Trond Helland
Styremedlem: Bård Sørheim
Varamedlem: Jan Henrik Ugulen
Varamedlem: Sigve Carlsen

1984 (redusert):
Formann: Richard Riim
Nestformann: Tore Hovland
Kasserer: Kjell Myking
Sekretær: ----
Styremedlem: ----
Varamedlem: Jan Henrik Ugulen
Varamedlem: Sigve Carlsen

1985:
Formann: Hans Petter Røykenes
Nestformann: Gunnar Skår
Kasserer: Roar Seltun
Sekretær: Lars Hille
Styremedlem: Geir Østby
Varamedlem: Gunnar Haukeland
Varamedlem: Kjell Jensen
Varamedlem: Tore Hovland

1986:
Formann: Lars Hille
Nestformann: Gunnar Skår
Kasserer: Roar Seltun
Sekretær: Ingen oppgitt
Styremedlem: Roald Stig Jørgensen
Styremedlem: Gunnar Haukeland
Styremedlem: Tore Hovland
Varamedlem: Egil Aadland
Varamedlem: Narve Nordanger

1987:
Formann: Lars Hille
Nestformann: Ingen oppgitt
Kasserer: Roar Seltun
Sekretær: Egil Aadland
Styremedlem: Roald Stig Jørgensen
Styremedlem: Tore Hovland
Styremedlem: Gunnar Haukeland
Varamedlem: Knut Olsen
Varamedlem: Narve Nordanger

1988:
Formann: Roald Stig Jørgensen
Nestformann: Ymer T. Sletten
Kasserer: Roar Seltun
Sekretær: Egil Aadland
Styremedlem: Tore Hovland
Styremedlem: Ivar Morvik
Varamedlem: Karsten Hjortland
Varamedlem: Thorstein Haugen
Varamedlem: Terje Evensen

1989:
Formann: Roald Stig Jørgensen
Nestformann: Ymer T. Sletten
Kasserer: Ivar Morvik
Sekretær: Egil Aadland
Styremedlem: Tore Hovland
Styremedlem: Thorstein Haugen
Varamedlem: Karsten Hjortland
Varamedlem: Tore Haugland
Varamedlem: Terje Evensen

1990:
Formann: Roald Stig Jørgensen
Nestformann: Ymer T. Sletten
Kasserer: Åge Angeltvedt
Sekretær: Egil Aadland
Styremedlem: Tore Haugland
Styremedlem: Thorstein Haugen
Varamedlem: Karsten Hjortland
Varamedlem: Herman Brandt
Varamedlem: Terje Evensen

Avisartikkel om Rolf Andersens bestefar

Del 2

Ja, noen har aner som har drevet med bil fra tidenes morgen, mens andre kom på det av seg selv omtrent. Rolf Andersen hadde en bestefar som var virkelig inne i den automotive verden. Og Rolf hadde noen gamle avisklipp om dette.

Dette er andre utklippet om Rolfs bestefar. Den første var i forrige nummer av Stabbesteinen

Bergens Tidende fredag 26. mars 1971

Det skulle vært noe for radarkontrollen!

I disse dager da man leser om at hundrevis av Bergensbilister ved radarkontroll blir grepet i å overskride fartsgrensene med opptil flere kilometers ulovlig hastighet i timen, kan det være passende å bringe til publikums og myndighetes kjennskap motorvognlovens bestemmelser fra 1917.

Naturligvis med en ydmyk bønn om at bestemmelsene fra den gang blir innskjerpet igjen.

REGLER OM MOTORVOGNKJØRING I FORSKJELLIGE GATER I BERGEN

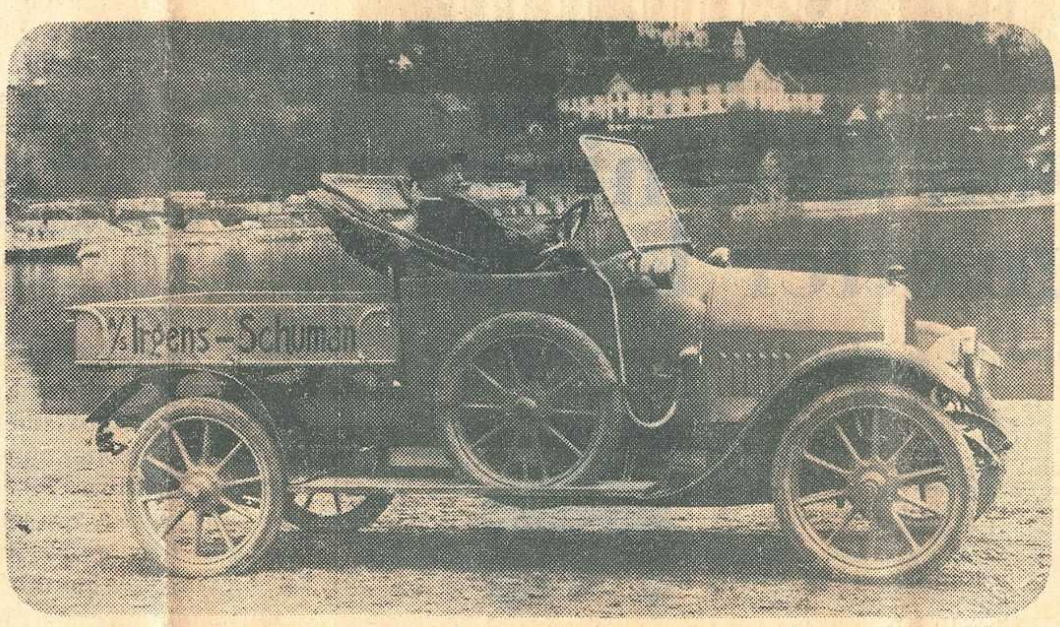
Ved kgl. res. av 21. september 1917 er i medhold av lov om bruk av motorvogner av 21. juni 1912 prg. 19, andet led og prg. 2, andet led, bestemt følgende:

1. Den største tillatte hastighet for motorvognkjøring i Bergens by forhøies indtil videre til 21 km i timen undtagen forsaavidt angaar de gater m.v., for hvilke der tidligere er fastsat en indskrænket kjørehastighet, jfr. kgl. res. av 19. mars 1915 post 2 som indtas her saaledes:

Med langsom fart — ikke over 125 meter i minuttet — maa der kjøres i Strandgaten, Store Markevei, Tyskebryggen, Slotsgaten, Kong Oscarsgate mellem Bryggesporen og Strømgaten og gjennem Stadsporten samt i tilfælde i smug, smit og sjøgaarde. Over Strømbroerne maa kun kjøres med fart, der svarer til en hest i skritt.

2. Istedenfor de ved ovennævnte resolution av 19. mars 1915 under post 1 utfærdigede bestemmelser fastsættes følgende bestemmelser som gjælder indtil videre:

Kjøring med motorvogn er forbudt i smug, smit og sjøgaarder samt i Bellevueveien, Fjeldveien, Nykirke Markevei, Nordnesparken, Skuteviksveien fra Baglergaten til Stølen, Stenkjælderbakken, Langeveien, Nedre Stølen, Sukkerhusgaten, Sydneskleven, Gamle Nygaardsvei, Nøstegaten fra Nøstetorvet til nedkjørslen fra Baneveien (Nøstegaten nr. 19), gjennem Murhvælvingen og indtil videre forbi Lungegaardsgaten 3 og 4. Endvidere i Løvstakgaten, Haraldsgaten, Sudmannsgate, Bedehusgaten, Garvergaten, Fridalsveien, Asbjørnsens gate, Grønneviksveien, Fagerheimstrappen, Hunstadtrappen og Tonningtrappen.



Sjåfør Anton Andersen fotografert i en Stoeva varevogn på Nygårdstangen i 1915.

Kjøring med større motorvogner: av dimensioner mindst 5.5 meters længde og 2 meters bredde mellem dens mest fremspringende dele er desuten forbudt i Lngegaardsgaten, Nordre Møhlengaten, Skostræderne, Lille Øvregate, Stenkjældergaten, Lille Øvregate, Stenkjældergaten, Lille Markevei, Nordnæsveien, Strangehagen fra Verftsbakken til Galgebakken og over begge Strømbroer.

Politiet kan dog under hensyntagen til de foreliggende behov og omstændigheter forøvrig indrømme fritagelser fra foranstaaende regler for kortere eller længere tid. Naar undtas smug, smit og sjøgaarder kan saadan fritagelse hvor det gjælder private, kun gis for enkelt gang.

Bergens bystyre har 26. oktober 1914 fattet saadan beslutning:

I medhold av kgl. res. av 18. mars 1913, A post 4, bestemmes, at det indtil videre skal være tillatt inden Bergens grænser — herfra dog undtat begge Strømbroerne — at benytte motorvogner med indtil 2,5 tons akseltryk i fuldt lastet stand. Strømbroerne maa ikke trafikeres av motorvogner, hvis største akseltryk overstiger 2 tons.

Bergen politikammer, den 13. oktober 1917.

Chr. Grundt.

Tarald Lundevall.

Rolf har også sendt oss dette bildet fra USA som viser hvor galt det kan gå……. Støtdemper gjennom panser

Coronafri-tur til Mastrevik Torg

Tekst og foto: Lars Olav Lofthus

Corona, eller Covid-19 pandemien har jo lagt alle våre aktiviteter denne våren helt brakk. Vi observerte så cruisingen til Torsdagsklubben på Rong, og noen røster mente vi burde være med der som klubb. Vi som er med i Torsdagsklubben på Facebook var litt skeptiske for det så ut til å vokse litt ut av proporsjoner. Ut av dette voks så tanken på at «hvorfor kan ikke vi arrangere vår egen cruising, eller kjøretur som vi liker å kalle det»? Jo, det kunne vi jo! Så lenge folk tenker smittevern så går det jo an. Vi sjekket værmeldingen og fant ut onsdag 29. april så meldte de veldig fint vær fredag 1. mai. Så vi sendte ut invitasjon på SMS. Torsdag kveld var alt endret: Det bøttet ned og det var meldt skikkelig drittvær til 1. mai. Søndag 3. mai var det imidlertid meldt en strålende sol. Så etter en kjapp diskusjon utsatte vi turen til 3. mai.

Hva skjedde så 1. mai? Joda, med fasit i hånd kan vi vel si at det var dagen med minst nedbør. Søndagen opprant…..og ja, den rant virkelig! «Er det mulig»? var tanker som gikk i hodet. Men vi ville ikke bruke det der ekle ordet «avlyse» igjen. Så vi stod på vårt.

På vei mot møtestedet, Knarvik kai kl 13, så fikk vi en ganske stor regndusj på Nordhordlandsbroen, og motet sank litt, men på andre siden var det sol! Og ved ankomst kaien kunne vi se at, joda, dette hadde folk savnet. Til slutt ble vi 27. biler som litt over kl 13 la i vei over Radøy på Fv. 565 mot Mastrevik. Vi fikk engasjert Herman Brandt med Kari Ann sin Rolls Royce

1934 til å kjøre først. Han har en god rutine i dette.

Vi la av gårde og regnet med at vi kom til å bli splittet opp underveis, men etter Alversundbroen klarte vi bakerste å ta igjen fremre halvdel, og jammen så hang hele kolonnen sammen helt frem til Austrheim og Mastrevik Torg. Her parkerte vi med litt avstand på den store asfaltplassen og de som hadde med stoler og bord rigget seg til og inntok litt medbragt mat og kaffe. Sissel M. Romslo hadde selvsagt med seg sin transistor radio med innebygget grammofon, så her ble det både mat og underholdning. Ja, og viktig å nevne: Solen skinte absolutt hele veien, og mens vi var på Mastrevik Torg. Litt kald vind, men pent vær! Det så! Til dere skeptikere som ble hjemme!

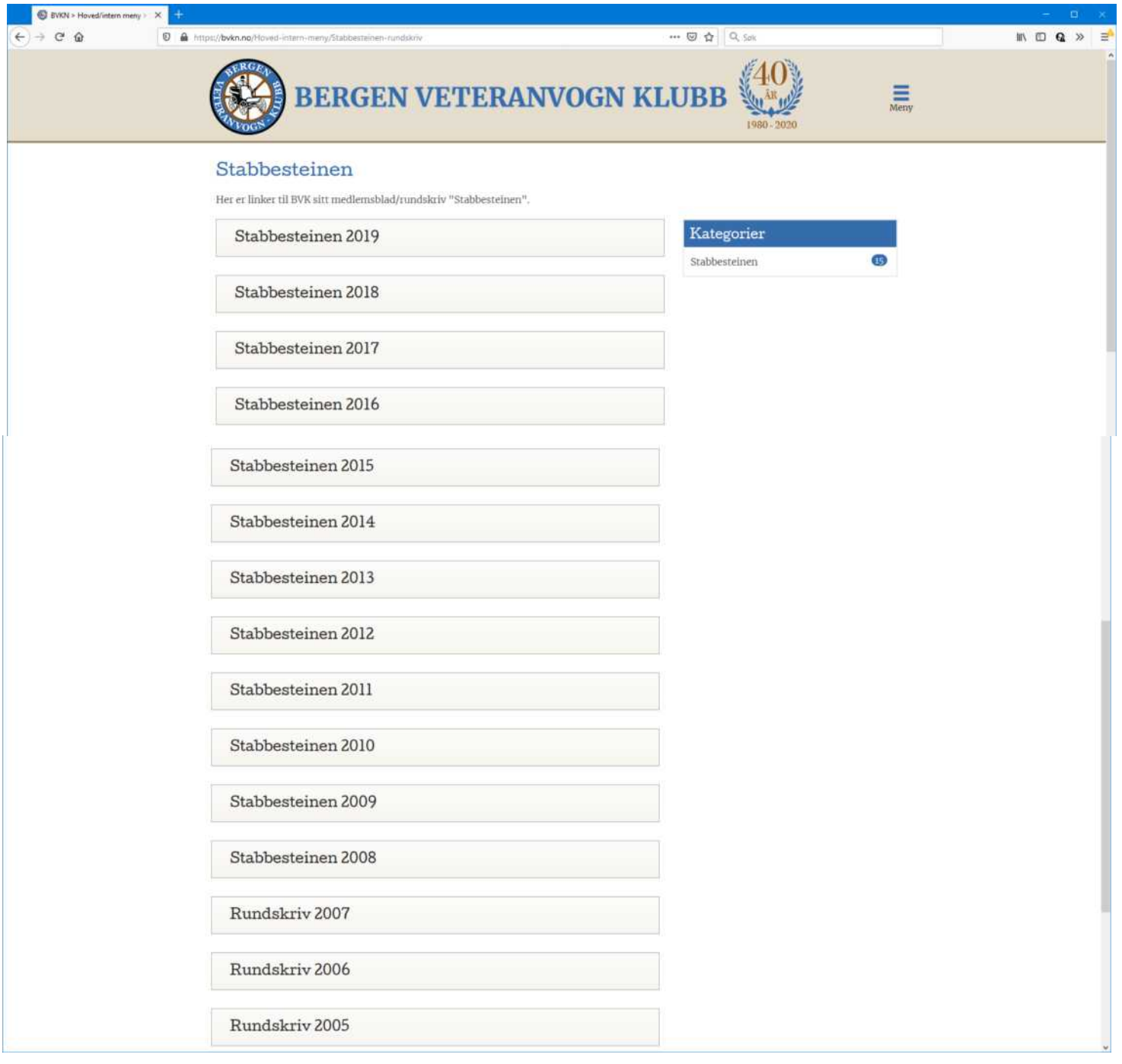
Ved 15 tiden begynte folk å putle seg litt hjemover. Vi hadde ingen felles kjøring hjem, og da kjørte man den veien man ville. Tror de fleste da kjørte over til Mongstad og tok Fv. 57 hjemover.

Det ble en veldig hyggelig og lenge etterlengtet søndag med bruk av gammelbil igjen! Vi planlegger flere kjøreturer i løpet av våren og sommeren, så følg med på mobilen. Plutselig dumper det inn en melding om kjøring. Det må skje litt impulsivt, for vi vil jo helst ha godt vær.

Takk til alle som deltok og gjorde vår dag deilig corona-fri!

Stabbesteinen og rundskriv

Vet du at på våre websider kan du lese Stabbesteinen fra 2019 og helt tilbake til Rundskriv fra 2005. Det er en skikkelig historikk for klubben som ligger der.



Det er bare å klikke seg inn på Meny, så på Hoved/Intern meny, og så på Stabbesteinen/Rundskriv.

Så kan du klikke deg inn på det årstallet du vil lese. År 2020 vil bli lagt inn etter hvert.

Klarer vi å få ut flere eldre årganger så vil det også komme.

TERMINLISTE

Savner du terminlisten? Det er en veldig god grunn til at den ikke er her: Det er rett og slett ingenting å fylle i den. Alt er på det uvisse så det har ingen hensikt å sette opp noe liste. Følg med på websiden for hva som vil kunne arrangeres fremover. Når ting blir normalisert igjen så vil det også bli terminliste i bladet igjen.

Dette er del 2 av to artikler om klubbturen til USA høsten 2019. I forrige nummer av Stabbesteinen avsluttet vi reisen etter ankomst til Los Angeles - eller halvveis i reisen.

Los Angeles eller bare LA er mer enn én by, det er et fylke - Los Angeles County - bestående av mange byer som flyter sammen til mer eller mindre ett urbant område. En av disse byene bærer samme navn; City of Los Angeles. LA er noe mindre enn gamle Hordaland fylke og har rett over 10 millioner innbyggere. Mens Hordaland hadde en folketetthet på 35 mennesker pr. kvadrat km, så er det tilsvarende tallet for LA 600(!).

Disse tallene er viktig å forstå for å begripe avstander mellom f.eks to bilmuseer i samme by, eller forestille seg trafikken som råder. Kort fortalt er det svært viktig å planlegge et besøk til LA nøye, slik at man unngår å kaste bort tid i køer. Vi startet derfor i nord, og beveget oss sørover, og byttet av samme årsak hotell hver natt.

Dag åtte på turen startet med et besøk til Nethercutt Collection.

J.B. Nethercutt (1913-2004) kom fra Indiana til California i 1923 og slo seg opp på kosmetikk. Allerede før krigen startet han å samle på biler - noe som ledet til museet som åpnet i 1971 og som i dag teller 130 historiske kjøretøy. Museet huser også en av verdens fremste samlinger av kjøretøyrelatert litteratur. Parken foran museet prydes av et damplokomotiv fra 1937 og en privat Pullman vogn fra 1912. I den ene av museets to bygninger har man gjenskapt en bilsalong fra 1920-tallet, mens byggets øvre etasjer er dedikert til to andre lidenskaper; kunst og mekaniske musikkmaskiner. Kunsten består for det meste av en formidabel samling krystall signert René Lalique, mens musikkmaskinene spenner fra enkle grammofoner til verdens tredje største Wurlitzer kino orgel med fem tusen piper. Det er svært mange såkalte orchestrians, eller mekaniske orkestre. Absolutt alt fungerer og mye ble demonstrert for oss. Indrefileten var i form av en konsert fra Wurlitzeren.

WURLITZER

Rudolph Wurlitzer var en tysk immigrant som i 1853 startet importfirma for tyske strenge-, tre- og messingblåseinstrumenter. Som de fleste i vårt miljø vel vet, så endte det ikke der. I 1880 startet produksjon av pianoer, spinetter og flygler. I 1896 produserte de sitt første selvspillende piano med myntinnkast, og siden utviklet det seg mekaniske selvspillende orkestre. Deres mekaniske spillemaskiner var svært avanserte. De brukte som regel ruller med musikk. Det vil si at kammer traff hull, hvert treff utløste en tone fra et bestemt instrument. Noen av disse hadde selvskiftene ruller, og fungerte mye likt en jukebox.

Utviklingen av disse maskinene sammenfalt med utviklingen av tivoli og fornøyelsesparker mot slutten av 1800-tallet. Ikke lenge etter fulgte stumfilmen, som skapte ennå et behov for musikk med høyere lydstyrke. Dette satte fart i produksjon av orgler, både selvspillende og for organist. The Mighty Wurlitzer kinoorgel kom i 1910 og var i produksjon til 1942. Kinoorgelet regnes fortsatt som deres mest kjente produkt.

Vi knytter gjerne navnet Wurlitzer til jukebokser. Behovet for selvspillende orkestre avtok da vinylplatene ble introdusert i 1930. Det skapte nye behov, og produksjon av jukebokser startet i 1933. I 80 år, helt til 2013 ble det produsert jukebokser som bar navnet Wurlitzer - fra 1973 i Tyskland. Gitarprodusenten Gibson overtok denne produksjonen og lager fortsatt deler til jukeboksene.

Et «hav» av andre produkter bærer navnet Wurlitzer. Noen av disse inkluderer husholdningsapparater, radioer, elektriske gitarer harper og pianoer. Wurlitzer la ned i 1985. Pianoene lever fortsatt, men da under navnet Baldwin.

NOEN INNTRYKK FRA NETHERCUTT MUSEUM

Nethercutt museet

1914 Peerless Model 48

1932 Chrysler

1937 Canadian Pacific Royal Hudson Locomotive #2839

Fra museets hovedhall.

Gjenskaping av bilsalong fra 1920-tallet - The Grand Salon.

En imponert gjeng.

1933 Cadillac V16 Convertible Sedan.

Verdens tredje største Wurlitzer kinoorgel.

1937 Pierce Arrow med camper av samme fabrikat.

LALIQUE

Panserornament solgt for kr. 175.000

René Lalique (1860-1945 var en fransk glassdesigner kjent for sine kunstverk i glass, men også for kommersielle produkter som parfymeflasker, smykker, klokker, lysekroner og panserornamenter til biler. Særlig knyttes han til Art Noveau, eller Jugend stilen som utviklet seg fra 1890-tallet, og senere Art Deco fra 1920-tallet. Den matte overflaten kjennetegner ofte verk av Lalique. I dag omsettes hans originalverker for skyhøye priser. En vase selges sjelden for minder enn 100.000, men kan oppnå flere millioner.

Fulle av inntrykk tok vi en enkel lunsj på parkeringsplassen, hvorfra vi observerte de mange flyene som slukket branner i fjellene rundt oss. Store branner herjet og førte til begrenset sikt og stengte motorveier. Vårt neste stopp var besøk til en kar og hans private samling

Mike Malamutt het mannen som tok imot oss. I likhet med mange i vår bevegelse, samler også han på mer enn kjøretøy. Det har som kjent en tendens til å balle på seg, og Mike var intet unntak. Det var så mye «greier» å feste øynene på at vi kunne vært der ennå. Mike har vært bilforhandler, men det var da han beveget seg inn på direktesalg gjennom såkalte credit unions eller kreditt kooperativer at det tok av. I dag er han «pensjonist» og dedikerer sin tid til samlingen sin og til Classic Racing over hele verden. Jeg er usikker på hvor mange kjøretøy han hadde, men det var nok bort imot to hundre om jeg skulle tippe. Det interessante var bredden. Her var mye Fiat, VW og Porsche. Dessuten hadde han en line up av mikrobiler og ikke minst en formidabel samling japanske kjøretøy. Tiden flyr når vi har det gøy, men før han slapp oss helt, inviterte han oss til sin car condo - eller bil leilighet/man cave. Vi dro dit og det som møtte oss var det optimale boligkonsept for sånne som oss! En næringspark med lager enheter på et par hundre kvadrat hver, alle omgjort til garasje på grunnplanet og en åpen gesims som utgjorde bodelen. Nede

Mike samler av «alt», bød på seg selv.

Til og med et toalettbesøk ble en reise i tid.....

Hvilken utsikt.....

Det som ikke går i bredden, går i høyden

1957 Fiat Mirafiori Factory Tour car

Litt av samlingen

«Lageret»- mye spennende som venter på restaurering

hadde Mike et ti-talls historiske kjøretøy og sportsbiler, mens det var stue, kjøkken, bad og soverom på gesimsen. I stuen stod en BMW Isetta foran peisen. Slik hadde et tyve talls entusiaster laget sitt eget «nabolag» med felles hobby som rød snor. Vi ble invitert tilbake til «nabolaget» to dager senere til en gatefest, men dessverre tillot ikke programmet vårt det.

Sjelden sak - 1968 Toyota 2000GT, én av 62 med venstre ratt (351 totalt)!!

Minst like sjelden - 1959 Datsun 220

Det nærmet seg kveld og som på alle fredagskvelder siden 60-tallet, har entusiaster og deres kjøretøy samlet seg rundt den legendariske drive-in restauranten Bob's Big Boy i Burbank. Har man sett filmen American Graffiti eller Siste natt med gjengen fra 1973, trengs ingen beskrivelse av det som møtte oss. Et superb alternativ til tacofredag hjemme i sofaen. Vi i våre like t-skjorter fikk som vanlig mye oppmerksomhet, og kom i prat med mange hyggelige likesinnede.

Et flott knippe Porscher i Mike's car condo

1956 BMW 502

Mullin Automotive Museum

Vi takker for oss, og setter spor etter BVK...

Neste dag våknet vi i Ventura. Vårt eneste stopp den dagen var Mullin Automotive Museum i byen Oxnard. Dette er en privat samling som driftes som et privat museum. Et besøk må søkes om, og adgang innvilges et begrenset antall personer. Da vi

Brescia Bugattien som ble hentet opp etter 73 år på bunnen av Lago Maggiore - dagens høydepunkt for undertegnede!

kom var en velkomsthilsen med BVK logoen plassert ved døren. Nice touch! Vi ble delt i to og hver gruppe fikk en kurator som guidet oss gjennom denne unike samlingen, som tilhører forretningsmannen og filantropen Peter W. Mullin. Museet åpnet i 2010, og huser en unik samling med for det meste franske biler. Som president i Bugatti klubben har dette merket en spesiell plass i hans hjerte. Ikke bare biler, men også møbler produsert av Ettore Bugatti's far, Carlo, og skulpturer av broren; Rembrandt Bugatti var i samlingen. Jeg vil særlig trekke fram hans 1925 Type 13 Bugatti. I seg selv er ikke dette en veldig spesiell bil. Det er historien bak som er spesiell, og det var den Mullin kjøpte for 260.000 euro i 2009. Bilen er konservert og presentert som den så ut da den ble heist ut av vannet etter 73 år på bunnen av Lago Maggiore.

Denne ettermiddagen steg gjennomsnittsalderen i gruppen fra 61 til 64 da yngstemann måtte fly hjem for å rekke skolen. Vi var derfor kun 18 stykker som fortsatte til et hotell i øst LA. Vi kjørte sørover langs kysten og passerte gjennom byen Malibu på veien til vakre Santa Monica hvor vi tok en pause og spaserte langs Venice Beach og ut på den kjente Santa Monica Pier. Dette også er endepunktet til Route 66. Etter et godt måltid ble det tidlig kveld. Beina trengte hvile for det som ventet neste morgen!

Søndag morgen var vi tidlig oppe og kjørte til Pomona Fairgrounds. Hit kan mye etterkrigs bilkultur spores, og utallige bilshow av ulik karakter har vært avholdt på dette enorme utstillingsområdet; Grand National Roadster Show, Swap Meet and Car Show og L.A. Roadster Show for å nevne noen. Stadig avholdes noen av verdens største samlinger og markeder innenfor sin sjanger her. Den legendariske drag race banen; Auto Club Raceway, er en av sportens vugger. Det har vært løp her siden 50-tallet. Pomona og områdene rundt er arnested for Hot Rods og Low Rider kultur, og senere også det som startet med Folkevogner, men har bredt om seg til flere merker; Cal Style eller California Looker. I dag er det utallige

Litt stemningsbilder fra Pomona. Mange skritt ble tilbakelagt på det 2000 mål store utstillingsområdet.

bedrifter som produserer deler og bygger om eller restaurerer i denne delen av Los Angeles. Vi fikk smake på kulturen der vi vandret i timesvis blant deler til salgs og tusenvis av kjøretøy utstilt. På slutten av dagen verket vi i beina og kokte i toppen etter å ha tilbakelagt mangfoldige kilometer i nærmere 30 grader og skyfri himmel. Det var derfor godt å komme seg ut til Newport Beach ved kysten og få beina på bordet.

Avalon by på Santa Catalina Island

Dag 10 startet med halvannen times båttur. Vi skulle på en ekte Stillehavsøy, og turen gikk til vakre Catalina Island. Øyen, som er hjem til drøyt 4000 mennesker, endte på private hender midt på 1800-talet. Rundt 1920 ble øyen kjøpt av tyggegummi kongen William Wrigley jr. Wrigley familien eier fortsatt øyen, men det har liten praktisk betydning. Det er turisme som er hovedaktiviteten, og det meste er konsentrert rundt byen Avalon, men lite bebyggelse andre steder. Dagen ble derfor et avslappende avbrekk uten annet program enn å kose seg. Vi leide små åpne golfbiler og kjørte oss en tur langs de få kilometerne med vei, terrenget er nokså kupert, og på denne måten kom vi oss opp i høyden for å få litt overblikk. Turen til fastlandet og rotteracet foregikk med øynene lukket for de fleste.

Der alle andre gikk forbi, så vi en gammel juvel som fortjente et foto.

Neste dag var et besøk til San Diego planlagt, så vi kjørte like godt dit for kveldens overnatting. Det ble en hyggelig aften i millionbyen nær grensen til Mexico. Den ble avsluttet i byens Little Italy med et godt måltid.

Det var San Diego Automotive Museum som var målet. Dessverre viste dette kjente museet seg å være stengt, til tross for at det var publisert åpent.

Det var bytte av utstilling som tok lengre tid enn forventet som gjorde det til en bomtur for oss. Nå var det vel ikke mer bomtur enn en tur til Bergen når Teknisk museum er stengt, for som Bergen, har San

Diego mye annet å by på. Byens lange maritime historie og lange forhold til det amerikanske sjøforsvaret, gjør havneområdene til en spennende plass. Valget vårt falt på hangarskipet USS Midway fra 1945, som deltok i fire kriger før hun pensjonerte seg i 1992 og fra 2004 har vært et svært synlig landemerke og museum i San Diego. Man kan velge å gå fritt omkring på skipet, eller følge en av flere guidede omvisninger. Å vandre på egenhånd er like greit, for overalt vrimler det av frivillige verter som er mer enn villig til å dele sine kunnskaper. Alle har de en eller annen gang tjenestegjort i US Navy. Tall og størrelser er overveldende når man vandrer gjennom denne stål konstruksjonen hvor arkitektenes tegninger alene veide 90 tonn! Hun kunne stoppe fra sine maks 33 knop på ufattelige seks nautiske mil. De i underkant av 5000 som jobbet ombord klippet håret til sammen 80.000 ganger i året og hadde månedlige lønnsutbetalinger tilsvarende 42 millioner dollars. Ti tonn mat ble tilberedt hver dag i 47 år!

Dekket på USS Midway

Med hjernene våre i «overload» la vi San Diego bak oss og returnerte mot Los Angeles. Turen tar uten trafikk under to timer, men reelt sjelden mindre enn tre. Vi brukte mye lengre tid, for Rolf Andersen som har slektninger i området, hadde fått besøk av fetteren. Han tok oss med til den idylliske byen San Clemente, omtrent halvveis til vårt reisemål i Long

San Clemente pier.

Beach. I San Clemente ble det derfor en flott middag på utstikkeren fra stranden - et sted vi ingen hadde hastverk med å forlate.

Slik er det på turene våre, det ene minnerike stedet erstattes fort av det neste. Jeg tror det er flere enn meg som må ty til fotoalbumet for å skille dem fra hverandre og sortere dem mentalt. Når du tror det ikke blir bedre, så blir det det. Denne kvelden ble for meg et høydepunkt med tanker viet til de blant oss som besitter noen helt spesielle evner som vi historieinteresserte setter umåtelig pris på; å forutse, å overtale og å gjennomføre - eller; den sanne entusiast!

Den 31. oktober 1967 seilte et slitent skip ut fra Southampton med nøyaktig tusen turer over Atlanteren bak seg siden hun fikk vann under kjølen i 1936. Hun var en gammel dame, ansett som umoderne, ubrukelig og på overtid, i hvert fall etter alle jetflyene som hadde krysset over henne i snart ti år på samme strekning. Spiker ville normalt vært skjebnen for en i hennes posisjon. Takket være entusiaster i Long Beach kommune, ble skipet, RMS Queen Mary, kjøpt av byen for 3,45 millioner dollars i 1967 med tanke på å bli byens nye attraksjon. Det har hun vært siden, og mange ulike aktører har drevet hotellet ombord. Det er kun de fem øverste dekkene og alle første klasse lugarene som er intakt og i original forfatning. Under dette er det meste fjernet og disse dekkene har vært benyttet til ulike formål gjennom årene, blant annet huset skipet lenge et museum dedikert den franske vitenskapsmannen og eventyreren Jack Costeau. Skipet bærer i dag preg av forfall og forsømt vedlikehold utvendig, og vi så på denne muligheten som den siste til å bo på skipet før det stenges for rehabilitering om kort tid. Det kan ta lang tid, men dette skipet, som er det eneste igjen i verden av de store passasjerskipene, vil alltid bli bevart.

Det som slo meg ombord var hvor autentisk alt var. Lugarene var ikke verken fornyet eller modernisert på noen måte, og man følte at man var i 1936. Dette var den første av Cunard rederiets dronninger og i sin tid den mest fornemme av alle damperne som seilte på Atlanteren. Å sitte i baren forut og tenke på at Winston Churchill sannsynligvis har nytt sin fete sigar her minst seks ganger - kanskje ved samme bord - var spesielt. Det er bare å ta hatten av seg for den personen som ikke bare lanserte idéen om å bevare det gamle utrangerte og ikke minst umoderne skipet den gangen, men som fikk noen med på det! Tankene mine går til MS Brandanger fra 1949 - det absolutt siste norske handelsflåteskipet som eksisterte. Hun ble hugget så sent som i fjor - til tross for riksantikvarens lovnad om fredning om noen fikk henne hjem……..

I 1839 ble Samuel Cunard tildelt første transatlantiske kontrakt for å frakte post for britiske Royal Mail med dampskip. Under det lange navnet British and North American Royal Mail Steam-Packet Company startet de i 1840 ruten Liverpool-Halifax-Boston. I mer enn 30 år holdt de fartsrekorden begge veier over Atlanteren. Da de fikk konkurranse av blant annet rederiet som siden bygget Titanic, White Star Line. I 1879 måtte driften omorganiseres for å skaffe frisk kapital. I 1919 flytter de fra Liverpool til Southampton for å komme nærmere London. I 1947 overtar de White Star Line og blir fra 1950 hetende Cunard Line. Etter krigen er de igjen største rederi for passasjertransport på Atlanteren med hele 12 skip som gikk mellom Storbritannia og Canada og USA. I 1958 er jetflyene kommet for alvor, og det betyr begynnelsen på slutten for skip som transatlantisk transportmiddel. Cunard starter BOAC Cunard Airlines. Luftfart blir en kortvarig affære og i 1966 er de ute. BOAC blir etter en sammenslåing med British European Airways (BEA) til British Airways i 1972. Cunard velger å fokusere på cruisetrafikk for ferie- og fritidsmarkedet. Der er de den dag i dag. Eierskapet har skiftet hender flere ganger, og i en kort periode på 90-tallet var selskapet norsk. I dag er Cunard på amerikanske hender.

Her tror jeg alle følte de hadde vært mer enn 80 år tilbake i tid.

Etter én natt som førsteklasse passasjerer på «dronningen» steg vi i land - sikkert med samme følelse som man hadde ved ankomst til Pier 54 i New York.

1954 Plymouth Explorer by Ghia konsept bil på Peterson museet.

På turens nest siste dag skulle vi være turister og besøke noen av de attraksjonene som ofte hører med til et besøk i Los Angeles; Hollywood og Beverly Hills. Vi dro først med store forventninger til Petersen Automotive Museum. Robert Einar Petersen, sønn av en danskfødt smed, bygget et imperium på fagblader. Hot Rod Magazine og Motor Trend er husholdningsnavn i våre miljøer. Slikt blir det penger av, og i 1994 brukte han mye av disse på noe fornuftig og åpnet sitt eget kjøretøy museum. Museet ble i 2015 pusset opp for 125 millioner dollars. Jeg har besøkt muset tidligere, og gledet meg til å se den nyoppussede utgaven. Skuffelsen var stor da vi kom til et museum som var omgjort til en overfladisk underholdningsmaskin, slik at også de som ikke har mye til overs for kjøretøy og historie skal føle seg til pass. Mye av fokuset var flyttet til film og fantasi. Vi fikk fort nok av Batman og Transformers, og kom oss ut i en viss fart. Ordinær trafikk i gatene utenfor var mer interessant!

1914 Galt - hybrid bil produsert 83 år før Toyota Prius kom i 1997

Resten av dagen var mer interessant når vi kjørte oss vill i Beverly Hills på let etter Hollywood skiltet i fjellsiden over byen. Ad mange omveier i flotte gamle boligstrøk fikk vi vårt bilde nedenfor skiltet som i 1923 var en opplyst reklame for eiendomsutvikling i området og bar teksten Hollywoodland. I 1949 ble det rehabilitert og «land» ble fjernet. Skiltet forfalt så fram til 1978 da Playboy grunnlegger Hugh Heffner tok initiativ til å

restaurere skiltet, og resten er historie. Vi fikk vår selfie, og kunne fortsette til Hollywood Boulevard. Etter noen timers spasertur hadde vandret langs Walk of Fame - fortauene hvor kjente mennesker fra underholdningsindustrien har fått sine stjerner nedfelt siden 1953. Her ligger også Manns Chinese Theatre, kinoen fra 1927 der stjerner har satt sine fot og hånd avtrykk i betongen ved inngangen og Dolby Theatre hvor blant annet Oscar utdelingen finner sted. Turen til hotellet i Burbank tok vi langs den kjente 33 km lange Mulholland Drive, som slynger seg langs fjellkammen bak Hollywood skiltet

over Beverly Hills med utsikt til Los Angeles sentrum på den ene siden og Van Nuys og Burbank på andre siden. Dette er utsikter ingen har unngått å få med seg på film, og nettopp på nordsiden ligger de fleste store filmstudioene konsentrert.

Siste dagen var det tid for å besøke filmstudioer. Det ble til at gruppen delte seg i to grupper. Fordi mange hadde besøkt Universal Studios tidligere, valgte disse i stedet å ta turen til Warner Bros. Etter en begivenhetsrik dag i masseturismens tegn, møttes alle til slutt på avtalt sted ved Venice pier. Vi som kom først fikk også med oss en vakker solnedgang i Stillehavet - et passende punktum for 2019 utgaven av BVKs USA tur.

Avreisedagen gikk med til det den ofte gjør, pakking, pakking og pakking. Selv om flyet til Stockholm gikk på tidlig ettermiddag var det mye som skulle gjøres og trafikk kaoset ved flyplassen gjorde at vi som skulle returnere bilene begynte å tvile på om vi ville rekke flyet. Det gjorde vi, og etter en kort natt med mellomlanding i Stockholm og Oslo for noen, Stockholm og København for andre, ankom vi Flesland og Værnes til samme tid. Værnes fordi vi hadde hyggelig selskap av Per Ramsøskar fra Trøndelag Veteranvogn Klubb som tok sjansen på å være med 18 galne bergensere i fjorten dager.

I Hos Warner Bros. kan til og med BVKs formann få sitt eget ovale kontor med hotline til LMK!

Ryktene om ny tur nå i 2020 har versert, og det er ikke undertegnede i mot. Stikkord for ny tur er kjøretøy og musikk; Bourbon Street, Graceland, Nashville osv..

Siden del 1 av denne artikkelserien har jo mye endret seg for nesten enhver aktivitet i klubben vår. Skal det bli ny tur i 2020, så er det selvsagt et minimum at reiserestriksjonene til USA heves, og dernest kanskje greit at valutakursen endrer seg noe i vår favør. Den som overlever Corona får se..... .

RAND McNALLY

William H. Rand etablerte i 1856 et trykkeri i Chicago, og ansetter den irske immigranten Andrew McNally. Sammen gjør de stor suksess, og trykker forløperen til avisen Chicago Tribune. I 1858 går de i kompaniskap og etablerer Rand McNally. I 1904 trykker de sitt første veikart for New York og omliggende områder. I 1917 tar de aktivt i bruk numrene på landets veisystem, som til da kun har vært for intern bruk hos veimyndighetene. De setter også opp skiltene langs highwayene som viser veiens nummer, og endrer således bilistenes vaner for benevning av kjøreruter. Oljeselskapene kjemper om bilistene. Gulf Oil inngår avtale med RandMcNally i 1920 om å få avmerket sine stasjoner på kart de gir bort til kundene. Fra 1924 er firmaet ledende i veikart og utgir sitt første veiatlas for USA. Fra 1960 kom det full-farge versjon, slik vi kjenner det i dag.

Når digitale karttjenester som Tom-Tom og Map Quest gjorde sitt inntog - nesten over natten - da GPS teknologi ble tilgjengelig for «hvermansen», holdt Rand McNally på å gå samme veien som Kodak (de oppfant som kjent det digitale kamera, men la det på hyllen og ble offer for sin egen oppfinnelse). Etter omstrukturering har de mot alle odds overlevd, og utgir årlig sitt ikoniske trykte veiatlas i en verden full av digitale karttjenester.

Atlaset er å finne i mange BVK hjem - kjøpt for å plotte inn reiserutene på turene våre. På hver tur blir det laget t-skjorter. Et av årets skjortemotiv har utgangspunkt i Rand McNally sitt atlas fra 1926, med noen digitale tilpassinger gjort av yngste turdeltager og medlem Carl Henrik Harbitz-Rasmussen.

In, an, auf, neben, hinter, über, unter, zwischen, vor....

Tysk for kjøretøyentusiaster

med skoletysk på kjøretur i Tyskland februar 2020

Tekst og fote: Carl A. Harbitz-Rasmussen

26. februar, på et klokkeslett som føltes som rett etter Kveldsnytt, møttes seks herværende medlemmer på Bergen lufthavn. Turen gikk til delstatshovedstaden i Baden-Württemberg, som. selvfølgelig heter Stuttgart.

Målet for turen var årets Retro Classics - den sannsynligvis største entusiast messen for historiske kjøretøy i Europa. Som et slags vorspiel, tok vi umiddelbart fatt på autobahn like etter ankomst, og satte kursen mot Neckarsulm.

I tre dager før messen skulle vi oppsøke noen museer og andre interessante plasser. Noen timer etter landing spaserte vi inn på NSU museet i Neckarsulm. NSU Motorenwerke, som er det fulle navnet, har sin opprinnelse fra 1873, men da under navnet Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen. Som alle nå har gjettet laget de nettopp strikkemaskiner. De flyttet produksjonen til Neckarsulm i 1880, og i 1886 startet produksjon av sykler og da syklene hadde fullstendig overtatt all produksjon i 1892, dukker NSU navnet opp. I 1901 lanseres den første motorsykkelen fra NSU, fulgt av biler i 1905.

De tøffe tidene som preger økonomien gjør at NSU i 1932 blir tvunget til å selge produksonsanlegget for biler i Heilbronn til Fiat. Fiat bygger biler, men i tett samarbeid med NSU som leverer deler, inntil forholdet kjølner når Fiat i stedet henter delene fra Torino. Produksjonen av motorsykler fortsetter imidlertid utover 30-tallet i Neckarsulm med modellen 251OSL.

Krig er ofte god business for industrien. I 1939 starter NSU produksjonen av det som har administrasjonsbetegnelsen Sd.Kfz.2, forkortelse for Sonderkraftfahrzeug 2, eller populært kalt «Kettenrad». Denne beltemotorsykkelen med Opel motor, tilpasset døren i et Junkers Ju52 fly, blir en suksess

NSU Kettenrad

brukt på alle fronter. Til og med etter krigen forsetter produksjonen, men da for anvendelse i landbruket. NSU varemerke knyttes nå til kvalitet og står sterkere enn noensinne.

STABBESTEINEN FUN FACT:
Finnes det synlige spor etter NSU i dag?
Ja, det gjør det.
Dagens Audi TT henspeiler direkte til NSU Prinz TT - ved at emblemet er identisk. Og TT, ja det står selvsagt for Tourist Trophy, etter MC-løpene på Isle of Man.

NSU introduserer flere MC modeller etter krigen, og gjør det bra. I 1956 setter de fartsrekord på Bonneville Salt Flats i USA. NSU er i medvind, og i1955 presenteres planene om bilproduksjon. To år senere lanseres Prinz modellen med en NSU Max MC motor.

Omtrent på samme tid er Fiat i gang med sin tyskproduserte 600, kalt NSU-Fiat. NSU sår tvil om Fiats rett til å bruke NSU navnet og det brygger opp til rettssak. Denne ender med tap for Fiat som fra 1957 må kalle bilene for Neckar.

I Neckarsulm fortsetter bilproduksjonen med suksess. I 1964 introduseres verdens først bil med Wankel motor. NSU Prinz 4 følger i 1961. Den noe større Prinz 1000 fås også i sportsversjonen TT og TT/S. Disse er det nok mange som husker fra bilsport, hvor de gjorde det godt til produksjonen stanser i 1972. Årets bil i 1967, den forhjulsdrevne RO80 som var langt foran sin tid med skivebremser og Wankel motor, blir en skuffelse. Girkassen er den største utfordringen, og Mazda overtar som ledende på Wankel fronten. NSU hadde brukt store beløp på utviklingen av Wankel motorene, og problemene knekker ryggen på dem. VW overtar NSU i 1969 og slår dem sammen med Auto Union. NSU sitt siste design var K70, som i stedet blir VW sin første bil med vannavkjølt motor.

1929 Opel Motoclub 500

STABBESTEINEN FUN FACT:
Finnes det synlige spor etter NSU i dag? Ja, det gjør det, Audi TT henspeiler direkte til NSU Prinz TT - for eksempel er emblemet identisk. Og TT, ja det står selvsagt for Tourist Trophy, etter inspirasjon fra MC-løpene på Isle of Man.

Museet i Neckarsulm er eid av kommunen, og gir et flott presentasjon av merket gjennom tidene. Museet byr på hele fem velfylte etasjer. I kjelleren er vel den delen som virkelig viser NSU historien - fra strikkemaskinen til VW. Øvrige etasjer er ikke spesifikt knyttet til NSU.

Første etasje er viet en kinosal hvor «stolene» er i form av motorsykler som man sitter på for å se filmen. I andre etasje presenteres sykklens utvikling, mens de to neste utgjøres av et flott motorsykkel galleri. I øverste etasje presenteres racing motorsykler - montert som i en gradert sving på bane, mens andre halvpart av etasjen viser utviklingen av mopeder. Spesielt den viktige rollen mopeden

1972 NSU TT

MC som stoler i kinosalen

har hatt for mobilitet i et økonomisk tynget Europa etter krigen.

Rent museumsteknisk er det en perle. Belysning, presentasjon og informasjon godt gjennomført. Alt i alt en flott presentert samling som er verdt å besøke dersom man er i området.

Fra Neckarsulm bar det videre til nytt sted og nytt museum. For tur sto Dr. Carl Benz Museum i Ladenburg, en times tid unna.

Carl Benz hadde etablert seg i Mannheim allerede i 1883, hvor han drev fabrikken Benz & Cie, som i 1926 fusjonerte med Daimler og ble til Daimler-Benz, og fra oktober 2007, kun Daimler AG. I 1898 kjøper han opp en del eiendom nabobyen Ladenburg en mil unna. Hit flytter familien Benz i 1906. Samme år etablerer han firmaet Benz Söhne og starter produksjon av biler helt uavhengig av sitt andre firma. Fram til firmaet innstilte driften i

Benz & Söhne messing radiator

1923, ble det produsert omslag 350 Benz Söhne. Benz Söhne vognene ble blant annet eksportert til England, hvor de var populær som taxier i London. Fra 1906 var det sønnene Eugen og Richard som sto for driften. Medlemmer av Benz familien bodde i Ladenburg, like ved fabrikken, helt fram til 1968. Fabrikken er i dag omgjort til museum, og eies av Daimler AG.

Foruten to Benz Söhne biler, består samlingen for det meste av Mercedes Benz og Benz &

1923 Stoewer

Cie. Av en eller annen årsak endte vi opp i verkstedet/magasinet til museet med en tysker som ikke kunne et ord engelsk eller jobbet ved museet. Av en eller annen grunn hadde han nøkkelen(?), og vi lot oss ikke be to ganger. En bonus for oss.

Museet er ikke stort, men det dokumenterer en epoke i Benz liv. Ikke minst er bygningsmassen historisk grunn som i seg selv er verdt en titt for en sann entusiast.

Natten skulle tilbringes i Wiesbaden, og på vei dit tok vi en avstikker på bilhistorisk skattejakt. Etter mye leting og GPS koordinater fant vi plassen som verken har adresse eller dukker opp på noe kart. Etter først å ha forklart vårt ærend til grunneieren, måtte vi småløpe om kapp med solnedgangen de siste par hundre meterne. Langt inne i skauen fant vi kulturskatten. Om enn i noe begrensede lysforhold, så ble ikke opplevelsen mindre spennende. For enhver med interesse for bilsport, er dette et viktig sted. Vi sto i skumringen å så på en liten

Dr. Carl Benz Museum

lysing i skogen som var ryddet for vegetasjon for å åpenbare et hundretalls meter av Opel-Rennbahn.

Bygget av Adam Opel AG, to kilometer fra fabrikken i Rüsselsheim, var dette Europas første racerbane bygget spesifikt for racing av biler. Kun Indianapolis Speedway i USA var av tilsvarende standard på den tiden. Historien forteller at Rüsselsheims innbyggere hadde sett mektig seg lei på testing av biler i byens gater. Påbegynt i 1917, sto den 1,5 kilometer lange graderte ovale banen ferdig i 1919, og ble innviet i 1920. Sporvidden er tolv meter og maks gradient er 32 grader. Her ble satt mange rekorder, og målt toppfart var på den gang «svimlende 140 km/t. Det var her Fritz von Opel testkjørte RAK 1 - Opels legendariske rakettbil, våren 1928. Banen fikk utover 1920-tallet konkurranse av bedre baner, og ble offisielt

Banen i sine glansdager

nedlagt i 1949. Det ble boret huller i banen og plantet trær som skulle «sprenge» betongen. Banen ligger like ved flyplassen i Frankfurt og er svært synlig fra luften, fordi vegetasjonen vokser høyere langs ytre banekant.

I 2013 ryddet en gruppe entusiaster et lite felt og satte opp utsiktsplatformen som vi fant i skumringen. Det er dannet en forening som jobber for banens plass i historien. De har allerede oppnådd vernestatus, og sikret at anlegget er blitt registrert som et nasjonalt kulturmonument i Tyskland. «Det langsiktige målet er å rydde og restaurere den til fordums prakt. Den veien er lang, men bare det at vi har fått anlegget og historien fram fra glemselen betyr mye for å en gang nå målet» skriver medlem av gruppen, Carsten Ritter, i en e-post til undertegnede.

Banen i dag, utsiktsplattform i bakgrunnen

Ny dag, nye muligheter. Etter frokost var det igjen ut på tur. Før vi forlot Wiesbaden, så var det en butikk som skulle besøkes. Vecona Vintage (vecona-vintage.com) produserer klær fra 1920, -30 og -40 tallet, myntet på blant annet slike som oss.

Fra Vecona Vintage sin kolleksjon

Kai Unger, eier og daglig leder, er født 100 år for sent. Han har en lidenskap for alt før 1955, ikke minst biler og klær. De selger for det meste på internett, men han tok oss i mot på sitt kontor og prøverom. Sortimentet var upåklagelig. De produserer også tilbehør og sko. Plaggene var av høy kvalitet og Kai har virkelig øye for detaljer. Han reiser mye rundt på messer, og har blant annet vært i Sverige. La oss håpe han dukker opp her hos oss også en dag. Da vi satte oss i bilen for å farte videre, var det med et flott sommerantrekk fra 30-tallet i kofferten, og en ny bekjentskap.

1955 Ifa F9

Bernkastel-Kues ble plottet i GPS'en og vi satte nesen vestover. Halvannen time senere sto vi utenfor et stengt Zylinderhaus i øs pøs. Stengt var det kun for almuen, ikke for medlemmer av BVK. Vi hadde på forhånd anmodet om et besøk, og mottatt et hyggelig svar om at vi var mer enn velkommen. Eieren,

Goliath tre-hjuls lastebil

1935 Gläser Audi 225

Bernd Benninghoven, bildesigner og bilentusiast, bygget i 2016 Zylinderhaus. Bygget ser ut som en restaurert fabrikkbygning fra tidlig 1900-tall, men faktum er at det er helt nytt - oppført i gammel teglstein. På 5000 kvadratmeter fordelt over tre etasjer har han realisert drømmen om sitt eget opplevelsessenter. Mer enn 100 biler, og like mange motorsykler presenteres i tablåer og historisk korrekte scener fra 50-tallet. Her er gjenskapt bensinstasjon, leketøysbutikk, dagligvarebutikk, fotobutikk, apotek, kjøreskole osv. Oppsamlingsplass for skogsvrak er gjenskapt og overalt er det rariteter og antikviteter som fanger oppmerksomheten.

1956 Borgward Isabella

Vi fikk som sagt ta dette inn helt alene og fullstendig uforstyrret. Jeg lar bildene tale for seg, men at denne perlen i vakre Moseldalen er verdt et besøk om man er i området, er hevet over en hver tvil. Da vi hadde kommet oss gjennom dette flotte museet, nærmet klokken seg fire, og mye ville ha mer…..

Bernd Benninghoven designet og produserte også sin egen bil Benarrow PB5. Utvikling av bilen startet i 2008, og produksjonen kom i gang i 2010. Med utgangspunkt i Audi S5, kreerte han «drømmebilen som ikke fantes». Det er ikke mye av Audi igjen. Motoren yter omslag 200 hk mer enn originalen. Hittil er mindre enn ti biler produsert, og med en listepris på 2,7 millioner kroner, er det neppe forventninger til masseproduksjon. Museet har en av dem i utstillingen, og designet er det ingenting å si på.

Sjelden Opel Rekord Cabrio

1918 Denulay Belleville

Flott skogsvrak scene

1910 Renault F

Conservatoire National de Véhicules Historiques heter det nasjonale bilmuseet i Luxembourg. Det ligger i Diekirch, litt nord i lilleputtlandet. På GPS'en sto det en time og femten minutter til målet, og stengetid var klokken seks. Skal, skal ikke. Etter mindre enn ett sekunds grundig diskusjon var alle seks hjertens enige, og Zylinderhaus forsvant i bakspeilet.

I høydemeter skulle vi kun opp 286 meter, men det føltes som om alpene skulle forseres - på sommerdekk. Det snødde kraftig og vintervær av denne typen er ikke dagligdags i det sentrale Europa, noe bilistenes adferd bar sterkt preg av. Selv glattkjøringsbevis fra Sotra i 1981 forhindret meg ikke til å føle meg mer som et dådyr ved navn Bambi. Noe anspent, og med minutter igjen til stengetid, rakk vi det lille museet. Anlagt i byens gamle bryggeri er

1912 S.C.A.P

kjøretøyene som utgjør utstillingen i privat eie. Museet er organisert som en veteranvogn klubb, og betjenes av medlemmene på dugnadsbasis.

Med, for noen i hvert fall, et nytt land under beltet, startet vi på returen til Tyskland. Det ble en selsom affære, men i det minste mye tryggere når trafikken mer eller mindre sto hele veien de 25 milene til hotellet. Ikke en kjeft var verken skodd eller trent for dette føret - selv ikke nødetatene(!). Over alt lå det biler strødd i veikanten. Vi rakk heldigvis hotellet før bartenderen tok kvelden, og fikk feiret Mads Thomassens fødsel 58 år tidligere……

Dag 3. God frokost, og ingenting utenfor som minnet om vinter og snø - heller vår og sol - om enn noe kaldt. På dagens program sto to nye museer. Første stopp; Speyer.

Auto & Technik Museum Sinsheim åpnet dørene i 1981, og huser en fantastisk samling av biler, tog, fly og andre tekniske innretninger. Det er stort, men ikke stort nok. I 1991 var det fullt, og uten muligheter for utvidelse. Da åpnet man like godt et museum til. En liten halvtime vekke, ved byen Speyer ligger Technik Museum Speyer. I 2020 har man klart å utnytte plassen meget godt, for nå er det snart fullt også.

Det sier seg selv at å komme gjennom disse to på én dag en utfordring for de fleste - umulig for sånne som oss! Derfor gjorde vi unna Sinsheim museet på en tidligere tur, og konsentrerte oss i år om Speyer samlingen. Blikkfanget er en Lufthansa 747 Jumbo jet

Speyer Technik Museum

Ford Capri 1700 GT

plassert på «stett» tretti meter over bakken. Fordelt på to store bygninger finner man foruten et større antall fly, tog, flere ubåter, skip og ulike samlinger som spenner fra landbruk til musikkinstrumenter. En stor del av museet er viet historiske kjøretøy. Nær sagt alle objekter, det være seg fly eller motorsykler vises i en bredde fra det minste til det største, det enkleste til det mest avanserte og det billigste til det dyreste.

Et eksempel på det siste er den Sovjetiske romfergen Buran. Dette prestisjeprosjektet var

Enorme dimensjoner

så dyrt - mer enn 500 milliarder US dollars - at det hevdes å ha fremskyndet oppløsningen av Sovjetunionen. Buran fløy én gang, og det var den 15. november 1988. Tre timer i verdensrommet og to runder rundt kloden, før prosjektet var historie. Nå lever Buran videre i Speyer. Beina blir fortere trøtt enn øynene når arealet som skal dekkes er 150 mål stort. Eller når formannen blir taus, vet du at at dine egne bein holder på å falle av…… .

Junker 52

Speyer Technik Museum

Vi satte oss i bilen, og etter kort tid kunne formannen igjen høres, og resten av oss gjenvant følelsen i beina. Da var det ikke mer enn rett og rimelig at vi fant oss et nytt museum. Museum Autovision er ikke rare greiene fra utsiden, men vi har blitt lurt før, så vi skred til verket med et åpent sinn. Og for et verk! Her var hver kvadratcentimeter utnyttet med kvalitet og innhold. Mer enn 200 biler, i

Gjengen foran Museum Autovision

tillegg til spesialutstillinger om utvikling av bilens lys, instrumenter, tenninganlegg, forgassere osv. Det var en flott avdeling for kraft og fysikk, i egenskap av maskiner og apparater man kunne operere for å forstå elektrisitet, magnetisme, optikk, akustikk og mekanikk for å nevne noen. En avdeling var dedikert Wankel prinsippet - selvfølgelig med en flott samling Wankeldrevne kjøretøy, men også fly, motorsager, båtmotorer og mer enn 80 ulike Wankelmotorer fra ulike produsenter.

I kjelleretasjen var en temautstilling om batteriets utvikling, og en tilegnet fremtidens mobilitet, Alternativt drivstoff var gjennomgående tema, fra vår egen norske Think til hydrogenbiler, hybridbiler, solcellebiler og andre eksperimentelle kjøretøy. Motorsykler var viet en egen avdeling, med

1904 NSU

blant annet et eksemplar av verdens eldste fabrikkproduserte motorsykkel, en Hildebrand & Wolfmüller fra 1894.

NSU-samlingen sies å være den største i privat eie. Fra en NSU sykkel datert 1873, via verdens største samling NSU biler fra før 1940 til en komplett samling av alle modeller produsert etter krigen fram til K-70 - som endte opp med å bære Volkswagens merke.

Juvelen i kronen var allikevel samlingen av ti ulike og spesielle Bugatti Type 57. Deriblant konseptbilen fra Paris Auto Salon 1936; en «one-off» Bugatti T 57 S Roadster. Akkurat den samlingen var fullstendig uventet og i absolutt verdensklasse. Jeg tror jeg snakker for alle, når jeg sier at ingen hadde ventet å finne dette i en liten søvnig tysk landsby.

1936 Bugatti T 57 S Roadster.

Det ble mye å prate om rundt middagsbordet den kvelden. Mange inntrykk skulle fordøyes, og så var det dette ordet Corona som oftere og oftere kunne høres. Forventningene til morgendagen satte både Bugatti og Corona i baksetet.

1930 NSU 10/52

RETRO CLASSICS®

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMERMESSE
EUROPE'S GREATEST CLASSIC CAR EXHIBITION

Lørdag morgen var det nemlig duket for Retro Classics 2020, etterhvert den største messen for historiske kjøretøy i Europa, etter den passerte Techno Classica i Essen, først i areal og siden i antall besøkende i 2019. Fra frokostbordet til messen var det knappe 200 meter å spasere, så det ble to fulle dager på messen.

Messe Stuttgart er svært tilgjerngelig, ved at den ligger over en motorvei, og på Stuttgart flyplass. Velger man som oss, hotell på messeområdet, så trenger man ikke leiebil engang. Messen er svært oversiktlig og består av ti store haller på 120.000 kvadratmeter.

Retro Classics har fordelt utstillere etter type aktivitet. I en hall er det stort delemarked, en annen bruktmarked. Andre haller er tilegnet spesifikke merker, noen er andre for kjøretøy til salgs og noen er for varer og tjenester. De store tyske messene har noe for enhver entusiast, og selv om vi har vært både i Stuttgart og Essen opp til flere ganger, så er det alltid noe nytt å se. Godt fottøy er essensielt, for det er store områder som skal dekkes.

Det er ikke lett å plukke ut bilder til en slik artikkel. Det er så mye å se, men jeg har valgt noen favoritter, og noen av kjøretøy som ikke er vanlig i våre omgivelser.

Da vi dro hjem visste vi lite om at dette skulle bli den siste store aktiviteten så langt i år. Kort tid etter rammet og lammet Corona utbruddet hele samfunnet. Vi seks som dro på denne turen måtte til og med i tilbakevirkende karantene - ti dager etter hjemkomst. Men det var det vel verdt, spesielt med tanke på hvorledes sesongen har utviklet seg siden, tror jeg alle i reiseføLget i ettertid setter pris på vår tyske overdose med historisk kjøretøykultur.

1955 Alfa Romeo T10

1953 Büssing 12000

Når det åpner seg for nye eventyr er vanskelig å spå. Det er foreløpig et sjansespill å spekulere i om det blir verken Goodwood Revival (hotellrom er booket om noen vil) eller London-Brighton i november. Kanskje kalenderen viser 2021 før vi får lov å dra ut av landet, men nye turer blir det!

Med noen bilder fra Retro Classics , vil jeg avslutte med å takke mitt reisefølge for turen!

En av de ti hallene…..

1957 Mercedes 300 cabriolet - en av mine absolutte etterkrigs favoritter

Fra venstre: Kjell Tangen, Mads E. Thomassen, undertegnede, Rune Prestegard, Richard Riim og Kjell Toklum

Noe for alle

1963 Lancia Flaminia

1936 Mercedes-Benz Special Roadster

1908 Mercedes «Kettenwagen»

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

www.bvkn.no

Utendørs lygarmøte 26. mai. Det første etter nedstengingen 12. mars. Foto: Per Åge Hesjedal