

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

Stabbesteinen

Organ for Bergen Veteranvogn – Klubb. Januar – 2009. Nr. 1

Neste medlemsmøte:

Tirsdag 13.01.09 kl.19.00 starter vi det nye året med å legge medlemsmøtet til Bergens nye Brannstasjon.

De som kommer først kan parkere inne på parkeringsplassen ved bommen. Her er det plass til ca 20 biler. Man kan ellers parkere i Bygarasjen like ved. OBS! Vær ute i god tid for portene lukkes presis kl.19.00.



Den nye Brannstasjonen er plassert midt i byens hjerte. Den er et prestisjebygg for Bergen kommune, og en arkitektonisk godbit midt i sentrum. Bergen Brannvesen ble etablert i 1863, og

den gamle hovedbrannstasjonen ble tatt i bruk i 1888. Det var gjort plass til både vogner og hester, mannskapsrom og oppbevaring av utstyr. Ikke minst var det blitt bygget et slangetårn.

Slangetårnet ble brukt til å tørke brannslanger etter bruk, noe som hadde vært svært vanskelig å gjennomføre tidligere.

Brannstasjonen hadde plass til 8-9 hester, og det er i disse stallene at brannvesenet har hatt en del av sine utrykningskjøretøyer. Flere av bilene ble spesialbygget for å komme seg gjennom porten!

I 1934 ble fasaden nemlig endret for første og hittil siste gang: de to portene som var bygget for hestene ble omgjort til én større port. Bergen Brannvesen har i mange år hatt behov for en større og mer tidsmessig hovedbrannstasjon. Og diskusjonene hadde pågått lenge. Allerede i 1919 forelå det tegninger om et nytt bygg, og siden har prosjektet vært debattert livlig i kommunestyret.

Men det var først i år 2000 at Bergen Bygg og Eiendom etter en konkurranse engasjerte arkitektkontoret Stein Halvorsen AS til å visualisere en ny brannstasjon. Og den som studerer arkitekttegningene til det nye praktbygget år inntrykk av at det er mer enn 100 års forskjell på de to brannstasjonene.



Den gamle brannstasjonen

Selve byggingen begynte i oktober 2005. Reguleringsplanen fra 1999 la til grunn at det skulle komme både badeland og brannstasjon her ved Store Lungegårdsvann. Beliggenheten midt i byen og nær hovedfartsårene er en effektiv plassering for denne viktige funksjonen for byens innbyggere. Brannstasjonen ligger ved store Lungegårdsvann, nær både busstasjon og jernbane, og er i følge generalentreprenør Skanska et "ankerfeste for den nye urbane struktur". Herfra kan utrykningskjøretøyene komme raskt ut på oppdrag.

Få byer har gjennom tidene vært så herjet av brann som Bergen. I sin tekst «Bergen brenner» fikk Gunnar Staalesen frem nettopp dette under åpningen 18.juni 2007. Mens han talte, kom brannfolk i historiske uniformer og med historiske og moderne biler ilende. Den ene brannen etter den andre ble slukket og to kvinner ble hjulpet ned fra røyken i det nye branntårnet på Nygårdstangen. Og hvem var de to modige damene? Det får dere kanskje svar på i kveld. Styret i BVK gleder seg til

å ta medlemmene med på en omvisning i byens nye moderne Brannstasjon og en kaffetår i den fine store kantinen.

Referat fra forrige medlemsmøte: Tirsdag den 08.12.08 kl.19.00 var det medlemsmøte på BTM eller som seg hør og bør et ordenlig KOZEMØTE. Tross glatte og isete veier fant nærmere 50 medlemmer veien til BTM denne kvelden også. Herlig å lage til en kveld uten annet program enn at vi skal senke skuldrene og stresse ned. Ja, ja, litt program ble det jo. Formann Roald Stig Jørgensen åpnet møtet med litt orientering angående medlemsmøtet i januar på den nye Brannstasjonen og at utenlandsturen er under arbeid. Her supplerte Herman Brandt som sitter i den komiteen med at de arbeider med å få til en tur til Danmark i pinsehelgen 2009. Nærmere bestemt 27-31 mai.

Videre info: Vi har hatt dugnad på BTM og det er nå plass til en 10-12 biler på den øvre plassen slik at vi oppfordrer de som kommer først, og ikke stresser med å komme seg hjem, å parkere innerst på plassen. Bensinstasjon - prosjektet går sin gang. Vi har en avtale med Lisbeth Iversen 19. januar 2009 så vi får bare avvente og se. Per Fiksdal som også sitter i styret i Rutebilhistorisk Forening orienterte om at de skal arrangere et stort treff i Bergen i tiden 21 -24 mai 2009. De feirer 25 år og er interessert i å komme i kontakt med eiere av 7-setere som er registrert som buss og invitere de til å bli med på treffet. Det er åpnet en egen mail adresse for treffet: bergen@rhf.no Har man spørsmål eller innspill så er det bare å ta kontakt. Formannen fortsatte så med info: Den første bilen kom til Bergen i 1908, det vil si for 100 år siden, og han leste litt fra boken "Bilen i Bergen" til Ole K Paulsen som omhandler dette. Her beskrives en Eivind A Pedersen "Den sorte hånd" som var den første med sertifikat i Bergen og ble byens første privatsjåfør. Han startet med sjåfør opplæring i 1912. Barnebarnet til Pedersen er medlem i BVK og var til stede på møtet. Han sendte rundt sertifikatet til sin bestefar slik at medlemmene kunne studere et over 100 år gammelt sertifikat. Det var litt mer stil over dette med ordentlig rødt stempel og sirlig skrift enn våre kjedelige plastkort. Herman Brandt gjorde nok et forsøk på å vise sin 60 år gamle filmsnutt fra da han og hans tvillingsøster stabbet rundt på Hop. Den første biten var i sort /hvitt og den andre i farger. Artig å se unge herr Brandt stabbe rundt på ustø ben og



STABBESTEINEN utgis av Bergen Veteranvogn—Klubb og er et informasjons blad til klubbens medlemmer.

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

Styret i BVK for perioden april 2008—april 2009

Terminliste:

- **13.01.09 Medlemsmøte:**
Omvisning på den nye Brannstasjonen.
- **10.02.09 Medlemsmøte:** Info fra LMK.
- **10.03.09 Generalforsamling BVK**
- **14.04.09 Medlemsmøte:**
- **12.05.09 Medlemsmøte:** Mulig tur til Samnanger. Filmkveld?
- **17.05.09 17 mai prosesjon:**
- **21.05.09 Vårmonstring:** Lagunen Kjøpesenter
- **24.05.09 Tur med Barne-klinikken**
- **27.-31.05.09 Mulig utenlandstur**
- **01.08.09 Vestlandstreffet i Stavanger(Ulstein Kloster)**
- **06.09.09 Modalstur:**
- **26-27.09.09 Veteranbilutstilling**

Klubbmøter holdes vanligvis på kafeen i Bergen Tekniske Museum (BTM) på den andre tirsdag i måneden. Ved omvisninger og lignende blir møtested opplyst i ”Stabbesteinen” før møtedato. Adresse for BTM: Trikkehallen, Thormøhlens gate 23, Møklenpris

Innmelding i BVK:

Innmelding i klubben skjer ved å ta kontakt med en i styret. Helst kasserer Kjell Røen.

Medlemskap koster kr. 350,- pr. år.

Formann:
Roald Stig Jørgensen
Svartediksvaien 10
5009 Bergen
Tlf: 55326084
Mob: 90957074
rstig-jo@online.no

Nestformann:
Herman Brandt
Troidhaugveien 59 C
5232 Paradis
Tlf: 55910804
Mob: 90593448
herman.brandt@c2i.net

Kasserer:
Kjell Røen
Storåsen 51
5132 Nyborg
Tlf: 55194660
Mob: 48187716
kroeen@online.no

Sekretær:
Sissel M. Romslo
Blom
5286 Haus
Tlf: 56390425
Mob: 95916829
simaro@online.no

Styremedlem:
Arild M. Nilssen
Fyllingsveien 40
5161 Laksevåg
Tlf: 55346825
Mob: 91184322
anils-mo@online.no

Styremedlem:
Arne Lærum
Skareveien 23
5174 Mathopen
Tlf: 55269773
Mob: 90614826
arnelerum@online.no

Varamedlem:
Levi Vatle
Askeland
5286 Haus
Tlf: 56390421
Mob: 90827282
edg-vat@online.no

Varamedlem:
Bente Sørheim
Janaveien 166
5179 Godvik
Tlf: 55266274
Mob: 95780820
bente-elin.sorheim@telenor.com

Varamedlem:
Truls Evensen
Hardangervegen 16M
5223 Nesttun
Tlf: 55133905
Mob: 93254576
trulsev1@start.no

LMK/MKiB kontakt:
Richard Riim
Ladegårdsgaten 59
5035 Bergen
Tlf: 55320204
Mob: 90175022
rriim@start.no

BESIKTNINGSMENN FOR LMK FORSIKRING I BERGEN VETERANVOGN KLUBB:

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

BVK -REKVISITTER: BVK`s salgs teamleder/varamedlem Bente Sørheim har fremdeles for salg diverse produkter til god kvalitet og rimelige priser:



Vi har også våre nye fleece jakker og pique skjorter med logo i farger:



Dette er bare noen eksempler. Ta kontakt med Bente Sørheim på tlf. 55 26 62 74 eller på en av våre møter.

Fleece jakke, sort med logo i farger. Ypperlig for cab kjøring på litt kjølige kvelder! Kr. 350,-
Forskjellige størrelser.

Pique skjorte i lys beige med logo i farger: Kr. 150,-

Ellers har vi fortsatt igjen (alt for mange) av vår sorte T-skjorte med "Lekre linjer" Gis bort til en pris av kr 50,- (Det er under selvkost).

Kjøp den bruke den eller bruk den som pussefille — whatever!!!!



senere frese rundt i sin første bil. En rød tråbil med kule gule felger. Senere fikk vi se Herman på stigbrettet til farens 41 mod Plymouth. Utrolig bra filming når vi tenker tilbake på det filmutstyret de hadde til rådighet.

Bilder fra sommerens turer rullet på lerretet resten av kvelden mens vi koste oss med sjokolade (kakao), julebrødsriver, pepperkaker og klementiner. Praten gikk høylytt og latteren runget så det såg ut til at alle riktig storkoste seg og kom i julestemning. Stor takk til kjøkkensjef Arild M Nilssen og resten av styremedlemmene som hadde stått på for at dette skulle bli en koselig kveld.



Arne Lærum og Richard Riim kjemper med osten!

Referat fra BVK Julebordet 2008:

Lørdag 13.12.08 kom endelig kvelden mange BVKere hadde ventet på. Vi skulle pynte oss til julebord i den staselige Kommandantboligen på Laksevåg. De fleste var ute i god tid og stemningen var upåklagelig fra første stund. Julebordskomiteen sto og tok imot gjestene etter hvert som de kom opp trappen fra garderoben. I år var det Formann Roald Stig Jørgensen, Bente E Sørheim og kasserer Kjell Røen som hadde ansvaret. Vi ble servert



deilig varm julegløgg med og uten ekstra tilbehør alt ettersom, og det varmet godt for ute viste det flere minusgrader. Drikke til maten ble innkjøpt i baren og vi benket oss rundt et nydelig oppdekket bord. Formann ønsket velkommen til bords og overlot ordet til kveldens konferansier, Jarle Herstad. Han hadde utstyrt seg med en kraftig



Fra høyre: Formann Roald Stig Jørgensen, Anne Herstad, kveldens konferansier Jarle Herstad, arrangør Bente Sørheim og Bård Sørheim

”Bert Bert” for å få forsamlingen rolig og den måtte han bruke ofte for det er ikke lett å temme en slik sprudlende gjeng.

Vi åpnet med en fin velkommensang godt oppbaket av ”Trionor”, vårt faste julebordband. Deretter var det sangen ”presentasjon av gjestene”. Det var få som ville innrømme at de hadde bilring og fartsbot, og nesten ingen syntes de var rike. Kanskje finanskrisen setter sine spor, men man er nå rik på så mangt. Penger er vel ikke det viktigste. Deretter gikk det slag i slag. Herstad fortalte den ene vitsen etter den andre så mange satte beina nesten fast i halsen. Maten smakte nydelig og man fikk rikelig mat med 2 serveringer og betjeningen passet på att alt gikk greit.

I pausen mellom serveringene fortalte Arne Lærum noen artige selvopplevde bilhistorier fra den tiden man ikke hadde så godt med penger og bilene var sparsommelig utstyrt. Latterbølgene runget og det var ingen tvil om at gjestene storkoste seg. Ola Borge hadde tatt på seg den tyngste oppgaven: Damenes tale. Han startet med at det var her på Kommandantboligen han for første gang kjente blodet bruse av forelskelse. Han vart seinere gift med Brita ei prestedatter fra Finland. Han ledet oss videre tilbake til Cæsar og Kleopatra. Harald Hårfagre og Carl Benz, og ja, Bill Clinton. Poenget var at uten kvinnen hadde ikke mannen vært mye

tess. Når mannen møtte ”kvinnen” ble det skikk på han og han fikk tingene til. Det står alltid en kvinne bak og det var egentlig en kvinne som fikk fart på bilindustrien. Gjennom sine modige utspill og stå på vilje fikk hun mannen til å få tro på sine prosjekter og fikk det i gang.

”Kor mange er det som veit at verdens første bil vart til takka vera ei dame?

Og at verdens første bilist var ei dame?

Bertha Ringer var forlova med Karl Benz og hans firma holdt på å gå konkurs..

Bertha forlanga si medgift utbetalt, betalte ut partneren, August Ritter heitte han og Karl kunne drive fortsatt med sin Kraftwagen som han fekk patent på 29. januar 1886.

Dette kjøretøy blei så ståande ubrukt, mens han arbeida vidare og tente pengar på sin gassmotor. Bertha såg potensialet, tok med seg sine søner Eugen og Richard og kjørte frå Mannheim til Phorzheim. Ein strekning på 106 km. Dette var 5. august 1888.

Dermed var ho verdas første bilist, og den som med sine erfaringar kunne fortelle sin kjære Karl korleis han skulle forbedre bilen .Og sjølsagt gjorde han det.”

Husk gutter at ”Kvinnen har alltid rett”. Det var en fin tale som gikk rett i hjertet på alle kvinnene ved bordet. Så var det damenes skål før formann slapp til med sin tale. Han tok for seg alle arrangement gjennom året, både de som BVK hadde stått som



Ola Borge

arrangør for og var invitert til samt de andre som noen av medlemmene drar på. De beste arrangementene, om man kan utheve noen er vel Hardangerturen, Vossa Rudl'n og Vestlandstreffet, som alle viser hvilken god sammensveiset klubb vi har. Han ble avbrutt av ”Vaktmesteren” , Jarle Herstad i god forkledning som lagde litt ablegøyer som vanlig.

Anne Herstad tok på seg oppgaven med å holde Tale til Herrene. Hun tok for seg mannens utvikling og roller siden 50 tallet. Endringen fra gutter på mopeder med brylkrem i håret med oss som eksosryper. Dollarglisgutta som kruste rundt med Elvis på kassettpilleren. Den tøffe macho mannen til den myke mann. Likestillingsrollen som jagde kvinnene vekk fra kjøkkenbenken og der han faktisk likte seg så godt at vi ble overflødige. Nå er



Sekretæren Sissel Romslo svinger seg i dansen med Ymer Sletten

vi litt usikre på hvilken mann vi egentlig vil han skal være. Dere får bare avvente og se gutter. Det var en artig tale som falt i god smak.

Vi sang ”musevisa”. Damene med tynn stemme og herrene med mørk stemme og ”du skal få min gamle bil” osv. Det var et livlig bordsete og magemusklene fikk god trim.

Etter takk for maten sang gikk vi fra bordet og opp i andre etasje til kaffe avec og kaker. Her hadde noen BVKdamer bakt de lekreste fristelser og man måtte bare smake noen stykker selv om magen skrek etter pause. Vi var så mett at vi kunne gladelig lagt oss strak ut for



Konsentrasjon om gitaren



Kaffe avec og kaker i salongen i 2 etg.

en middagslur men da kom Ymer Sletten og Britt Nilsen og jagde oss ned igjen til "Polonese". Det gjorde godt for da fikk vi litt trim og etter alle rundene rundt i rommene spilte orkesteret opp til dans med gammelpop. De er gode til å spille og gjestene svingte seg stadig på dansegulvet. Etter pausen fikk vi Lars Olav Lofthus, vår tidligere formann og nå "Layoutansvarlig" for bladet vårt til å ta noen nummer på gitaren. Dette kan han og, "Mustangsangen" kom som bestilt. Vi damene sprang ut på gulvet og danset og hoiet fremfor han som fans og da tok han "Guitarbuggie" også. Kanonbra Lasse!

Deretter svingte vi oss i dansen til klokken 01:30 og vi pratet og koste oss videre til betjeningen begynte å blinke med lysene og vi måtte vemodig bryte opp etter nok et vellykket julebord. Stor takk til Julebordskomiteen, kakebakerne og betjeningen på Kommandantboligen som alle gjorde sitt til at vi fikk gjennomført alt i beste BVK stil.

Veteranbiler er også for kvinner :



Martin Pedersen og Brit Brattbakk i tidsriktige hjelmer, poserer stolte i sin nyinnkjøpte Morgan, en engelsk bil fra 1973. Foto Øyvind A. Olsen

Veteranbiler er absolutt noe som også burde engasjere kvinner, mener Brit Brattbakk fra Hamarøy.

I høst kjøpte hun og mannen, Martin Pedersen, en engelsk Morgan 1973-modell for 200.000 kroner i Trøndelag. Paret og bilen vakte stor lykke under veteranbiltreffet i Hamarøy i midten av september, også på grunn av de flotte hjelmene de var utstyrt med. En begeistret Brattbakk mener det er en stor misforståelse at veteranbiler bare er for menn. Martin og jeg kjøpte bilen for at vi sammen skal ha hyggelige kjøreturer og opplevelser med den. At det er få kvinner med på veteranbiltreff skyldes nok at biler tradisjonelt har vært en typisk mannegreie. I vårt tilfelle var det jeg som kom med ideen å kjøpe en veteranbil. Veteranbiler er stilige å se på og har litt klasse. Jeg har lenge syntes at det ser så utrolig fristende ut å kjøre på tur i en gammel, åpen bil, sier Brattbakk. Hun tror hennes egen drøm om

veteranbil er forårsaket av en annen drøm; å kunne kjøre av gårde fra en travel hverdag, fri som fuglen. I vår ble det fart i planene om å kjøpe veteranbil. Brit Brattbakk og Martin Pedersen var i Mosjøen da de møtte en Morgan-klubb på tur. Vår umiddelbare reaksjon var at dette så artig ut. Det ble likevel ikke så mye mer snakk om saken før Martin en dag i sommer kunne fortelle at nå hadde han kjøpt en Morgan, ler Brit. Bilen ble hentet i Trondheim i høst og kjørt nordover. Det er en staselig bil. Den er omlakkert og har nye dekk, men ellers er alt originalt fra fabrikken. De lager disse bilene på samme måte den dag i dag, sier en engasjert veteranbileier. Så langt har Brit Brattbakk nøydt seg med å være passasjer på de turene hun og Martin Pedersen har kjørt i sommer. Jeg kvier meg litt for å kjøre fordi rattet er plassert på høyre side, noe som gjør at jeg må gire med venstre hånd. Dessuten er det ikke servostyring på bilen. Derfor er jeg litt avventende, men jeg skal kjøre bilen selv om det ikke blir i år. Det følger ikke akkurat vinterdekk med disse bilene, så nå er sesongen stort sett over, sier hun. Det samme gjelder nok for de øvrige 24 deltakerne på treffet. Dette treffet var et skikkelig flott tiltak. Jeg hadde ikke anelse om at det er så mange i Nord-Salten som har veteranbiler, sa Bredesen. Eirik Stensland, som sammen med Tor Inge Nilsen tok initiativ til treffet oppsummerte dagen på følgende måte: Flott vær, flotte deltakere og biler. Jeg håper vi kan gjenta dette, kanskje med en vår- og en høstavslutning neste år.

Johnny Sætre tester sin Chevrolet 1934 på vinterføre:



Min Bilhistorie :

Jeg har 11 års erfaring som bussjåfør hos Bergen Vest. Fra våren 1960 og til ca. 1975, bortsett fra noen års pause.

Volvo buss ca. 1963. En av de jeg kjørte mye



Bussene vi kjørte var helst gamle og selskapet var ikke spesielt berømt for godt vedlikehold. Før vi fikk luftbrems, klaget vi ofte på bremsene for det var vanskelig å stoppe i unnabakkene. Da var svaret at "jeg skal få en annen som er sterkere i beina til å ta den bussen". Eller: "Det lyser rødt for bremsene" Svar: "Irriterer lyset deg så får du bare ta ut lypæren".

Scania fra tidlig -50 årene. U-synkroniserte gear= dobbel-clutching. Bussen populært kalt "steinknuseren".



I mange av bussene hadde vi bøtte med oss så vi kunne fylle på vann når de kokte. Dette hende ofte opp bakken fra Bjørndalsøren dvs. i dag Loddefjord Torg og opp mot Kirken. Vann fikk vi ved å ringe på i husene. Det samme gjaldt toalett. Fikk vi skikkelig "mageknip" på veien ut mot distriktet så var det ikke toalett før vi var tilbake i byen. Da var det å parkere bussen, - gjerne full av passasjerer. Ringe på i et hus og spørre om å få gå på do.

Kjettinger måtte vi legge på selv og dermed kjørte vi uten så lenge det gikk. De to nye frembygde bussene hadde samme chassis fra Volvo.

Samme som forrige frembygde, men bygget hos Hartveit Karosseri



Den som var bygget hos Hartveit gikk nesten hele vinteren uten kjettinger mens den som var fra Arna sto til og med fast på flaten.

Første gang vi skulle prøve buss med luftbrems (O-5526) en Scania, så føk trafikksjefen som satt på sidesetet fremme så kraftig fremover at uniformsluen satt fast i frontruten.

På glatten likte vi helst hydrauliske brems med wire håndbrems. Hadde vi kjettinger på bakhjulene så var det av og til gunstig å bruke håndbremsen og beholde styringen.

Prøvde du det med luftbrems så vet du resultatet. Ofte virket ikke vindusviskerne og da smurte vi inn frontruten med tobakk. Virket ikke varmeapparat og luft til frontrutens innside så smurte vi på glyserin. Vi hadde løsning på alt.

På verkstedet i bukten på Laksevåg var det bare plass til én buss av gangen av 28 totalt. Det sier noe om hvor kjapt feil ble fikset.

En del av Bergen Vest bussene hadde bakdør. Det hendte når vi rygget tilbake og utfor med bakenden på Alvøen kai at vi glemte at bakdøren da kom utenfor kaikanten. Da ble det mye hyling når passasjerene forsøkte å forlate både bussen og fastlandet!

Vedlegger noen foto "fra de dager". R-5511: "Steinknuseren". Usynkroniserte gir som mange



som ikke var oppvokst med likte dårlig og de skurret mye under giring. I tillegg var ca. 5 busser med høyre ratt. (Sikkert restlager fra Sverige). Håndbremsen var sjelden god nok så du måtte holde foten på bremsen på holdeplassene og samtidig vri deg helt rundt for å ekspedere. Når du skulle ut bak en annen buss i trafikken så var det vanskelig å se om det var klar bane.

BV hadde godsruete til Hilleren og Alvøen. Denne Bedforden fikk vi låne i helgene når den ikke gikk i rute. Jeg brukte den under flytting til Voss. Venstre dør gikk opp i alle høyre svinger rundt Hardanger og måtte holdes på. Se også dekket på fronthjulet.



Vi flyttet til Voss i 1962 og fikk låne denne Bedford av Bergen-Vest (se dekk).

Denne bilen gikk altså i rute!

På parkeringsplassen ved Hetlevikstraumen så vises også en av Mildebilene som vi overtok. En tidligere flybuss som var høyt giret og fin å kjøre for oss som ikke var så godt vant.

Arne Lærum

Osterøy-Buicken R-672:

Noen pensjonerte sjåførere på Osterøy møttes ved et par anledninger og fant ut at de skulle begynne å skrive ned noe av det de hadde opplevd som sjåførere i forskjellige billag. Det ble etter hvert så mye stoff at de bestemte seg for å gi ut et hefte om alt dette. Heftet kom ut i 2007 og fikk navnet "Bak rattet", med underteksten: "Glimt



Rasmus Mæle bak rattet i den bilen han drev rutekjøring med, en Buick. Ved siden av han sitter kona, Maria, med datteren Rannveig på fanget. Mellom dem sønnen Kåre. Utlån: Rannveig Borge.

fra rutebilferdsla på Osterøy".

På side 6 i heftet er det bilde av den første bilen som ble satt inn i rutetrafikk i 1929. Det var en ny Buick som ble satt inn i rute mellom Lonevåg og Haus. Bildet viser en åpen bil, og i teksten er det nevnt at dette var en 7-seter.

For noen år siden var jeg så heldig å få kopi av salgsprotokollen til Buick forhandleren i Bergen som på den tiden var "Truls Wilson Automobilforretning", drevet av bestefaren til Ralph Wilson. Ralph har mange av dere sikkert truffet på Bergen Tekniske Museum.

I denne protokollen finner vi Buicken med løpenr. 23. Men ut fra typebetegnelsen på bilen ser vi at dette ikke er en 7-seter, men en 5-seter (type 29-25). 7-seteren har typebetegnelse 29-49 og finnes blant annet under løpenummer 25 og 26, levert til Otta-Geiranger-Stryn billag direkte fra Sørensen og Balchen i Oslo. Så hvordan kan det da henge sammen at bilen er beskrevet som en 7-seter?

KØBER										SELSKAP				POLICE		REVISOR		BETJENING	
NR	TYPE	FAKSEL	MODEL	REGISTR.	REGISTR.	MOTOR	CHASSIS	HALEN	HALEN	NAVN	BETJENING	ADRESSE	LEVERINGSDATO	REGISTR.	REGISTR.	REGISTR.	REGISTR.	REGISTR.	
16	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	
17	Buick	29-49	25C			2491742	2305845			Frank Støfford	Støfford	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	
18	ford	501-0-25				126025	1205512			Thomas Lind	Mjølneren	R-444	1929						
19	ford	501-0-25				5260177	01-10774			L. Bødtker	Sveinsson	7/6	0-1228	T				1929	
20	ford	501-0-25				532177	01-10774			Frank Støfford	Støfford	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	
21	ford	501-0				532177	01-10774			Frank Støfford	Støfford	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	
22	Olden	Coach				1492	354			Frank Støfford	Støfford	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	
23	Buick	29-25	25C			2391727	2244852			Rasmus Mæle	Haus	R-672	1929					1929	
24	Buick	29-25	25C			2391727	2244852			Frank Støfford	Støfford	R-950	1929					1929	
25	Buick	29-49	25C							Otto Geiranger	Stryn	5-m	1929					1929	
26	Buick	29-49	25C							Otto Geiranger	Stryn	5-m	1929					1929	
27	SAE	T19B	1/2			600391	14-1744			1/2 Sørensen	Millem	Bergen	0-1255					1929	
28	SAE	T19B	1/2			57965	17-17078			1/2 Sørensen	Blislyden	Bergen	0-155					1929	
29	Buick	29-25	25C			2391727	2244852			Frank Støfford	Støfford	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	
30	Olden	Coach				1492	354			Frank Støfford	Støfford	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	

AUTOMOBILER SELGT FRA TRULS WILSONS AUTOMOBILFORRETNING 1929-1937

FIRMAET I BERGEN

ORIGINAL-MATERIELL FRA FIRMA-ARKIV ER OVERFØRT TIL OTTERØY BYARKIV

INGENIØR T. W. WILSON AUTOMOBILFORRETNING BERGEN

Buick 29-25 1/2	1	2393177	2264582
Rasmus Holm	Rude Haustrøm Hans	R692	1929

For noen år siden fantes på Osterøy en Pontiac fra 1931 som også er nevnt i boken. Denne er beskrevet som 7-seter, men de som har sett bilen, kan bekrefte at denne var ombygget ved at forsetet var flyttet lenger frem for å få plass til klappseter mellom for- og baksetet. Dette medførte at det ble veldig trangt for sjåføren, men hva gjorde vel det dersom han kunne få med seg to ekstra passasjerer! I og med at vi ikke kan skimte noe på bildet av Buicken om at den er forlenget, vil jeg anta at det samme var utført på den. Altså er det ikke en fabrikk original 7-seter vi ser på bildet, men en lokal tilpasning.

Pontiacen ble solgt i 1979, og skal etter sigende finnes et sted på Sørlandet. Har blant annet vært avfotografert i Amcar. Men det er en annen historie. Hvor Buicken tok veien, vet ingen.

Roald Stig Jørgensen 31.12.08

Gamle bilder:

Hvor er disse bildene fra? Hvis noen vet det så la sekretæren/redaktøren få vite det, så publiserer vi det i neste nummer.

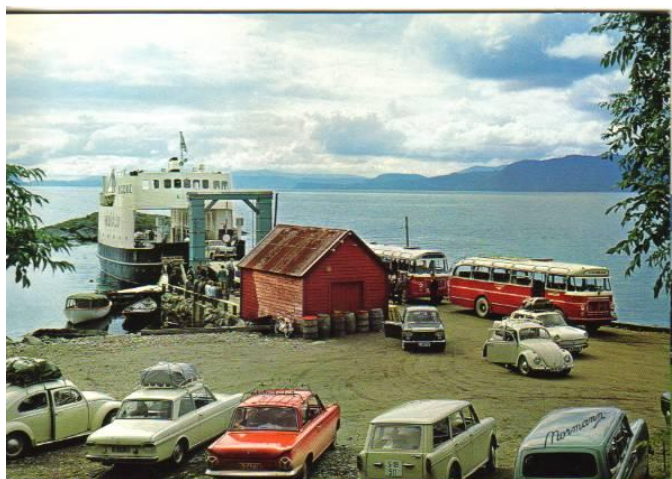
Bilde nr. 1:



Bilde nr. 2:



Bilde nr. 3:



Kan dette være i Løvfallstrand? (Komm: Layout ansvar.)

LMK-NYTT: MILJØSONER UTEN UNNTAK FOR OSS

13 Dec 2008



Slike staselige lastebiler som disse må det betales mye for!

Statens Vegvesen har gitt grønt lys for innføring av lavutslippssoner i blant annet Oslo, Bergen og Trondheim. Helt konkret gjelder dette kun dieseldrevne kjøretøy over 3,5 tonn, men det er muligens noe naivt å se bort fra at det senere kan utvides til å også omfatte bensindrevne kjøretøy. Men det er opp til kommunene selv å beslutte om man ønsker å innføre miljøsoner, og om det skal gis unntak. Her er et utdrag av teksten som er oversendt kommunene:

Kommuner med større byområder kan innføre en ny miljøavgift for dieseldrevne biler over 3,5 tonn. Kommunene avgjør størrelsen på sonene, og disponerer nettoinntektene for avgiftsordningen som kan gå til miljøtiltak, kollektivtransport eller trafikksikkerhetstiltak. Betalt avgift i en sone gjelder også for andre soner i hele landet. Det er høyest avgift for de eldste og tyngste diesebilene. For biler over 12 tonn registrert før 1996, vil det koste 40.000 kroner i året. Det er også mulig å kjøpe dagskort og månedskort.

Høringsinstansene ønsker å legge innkrevningen til AutoPASS-systemet, og ifølge Vegdirektoratet er målet med lavutslippssonene å få raskere utskiftning av bilparken.

LMK har hatt kontakt med arbeidsgruppen som har utformet det forslag som de ønsker kommunene skal følge. I Danmark og Tyskland har motorhistoriske kjøretøy fått unntak for lignende miljøsoner som er etablerte i mange byer. Disse vedtak er oversendt den norske arbeidsgruppen, som likevel har valgt å se bort fra ordningene i disse landene.

Det er også ganske provoserende å lese grunnen til at det anbefales å ikke gi unntak; ”De som holder historiske verdifulle biler har også valgt dette, slik at avgift må påregnes.”

Vi kunne jo som kulturbevarere valgt å vedlikeholde kullfyrte dampskip og lokomotiv som ikke har lignende restriksjoner i tillegg til å få statstøtte, men hvem skulle da tatt seg av samferdselshistoriske objekter på veiene? Det samlede antall kjøretøy som berøres av de eventuelle miljøsonene som etableres vil ikke være høyt i forhold til den totale kjøretøyparken i Norge. Men det er viktig å forsøke å få innført en type tenkning i arbeidsgrupper og blant beslutningstagere.

Disse bør automatisk vurdere unntaksbestemmelser når det kommer opp saker som involverer motorhistoriske kjøretøy. Derfor er alle slike saker viktige. LMK mener at det fortsatt er mulig å påvirke for å få unntak for vår gruppe. Men innsatsen må gjøres på lokalt plan direkte mot samferdselsavdelingene/etatene i de ulike bykommunene. Det er helt klart at byene har full råderett over hvorvidt det skal være en miljøsoner – og om det skal være unntak for motorhistoriske kjøretøy.

I denne saken der beslutningene tas lokalt, må det handles lokalt. Ikke bare av de gruppene som i hovedsak besitter kjøretøy over 3,5 tonn, men av ALLE klubber som har motorhistoriske kjøretøy som fokusområde. Det er farlig å lene seg tilbake og tenke ”Det rammer ikke meg og mitt som er under vekten.”

I neste omgang kan det godt hende at det går på utslipp – uavhengig av vekt. Og hvis lokale myndigheter ikke har fått noen protester på det forrige avgiftspålegget, så er det altfor lett for de å vise til dette.

Så her må vi alle sammen brette opp ermene.

LMK skal sende ut et argumentasjonsark

til klubbene der det listes opp ulike ideer. Bla. a. forslag til å få til møter med beslutningstakere i de bykommunene dette kan gjelde. Det er jo ikke utenkelig at større byer som Kristiansand og Drammen er blant de som følger etter. En bomring kan gi gode penger i kommunekassen. For lesere som tenker at vi ikke bør snakke om dette for å ikke gi politikere dumme ideer, så er faktum at dette allerede er tilsendt samferdselsetatene i ALLE landets kommuner. Og da er det best at vi som fagfolk og spesialister forteller at det bør være unntak for rullende museer.

Denne saken vil være en av de mange tema som LMK vil snakke om på den motorhistoriske konferansen i april 2009 som LMK arrangerer for stortingsrepresentanter og beslutningstakere i departementer og direktorater.



Er dette veien å gå? Men de forurenser også....

Veteranbil- og MC-bladet for folk flest



**MOTOR
VETERAN**

**GRATIS brukmarked-
annonser for alle!**

Redaktøren (Sekretæren):

Godt nyttår alle sammen! Håper dere har stresset ned og hatt en fin jul. Kost dere med god mat og tatt dere tid til å riktig nyte julen. Selv måtte jeg hive meg rundt og få alt unna i en fei da jeg ble operert i en skulder rett før jul og har siden bare slappet av. Ja, ja, jeg må nå trene litt og holde meg i bevegelse. Dere har vel hatt god tid nå til å finne frem stoff til medlemsbladet. Jeg håper alle som blir oppfordret til å skrive min bilhistorie gjør dette uten å nøle. Jeg ser at flere medlemmer skriver innlegg og reportasjer i flere bilblad og da skulle det vel ikke være noe problem å produsere stoff til sitt eget medlemsblad heller. Bladet blir skrevet på dugnad og vi er avhengig av at medlemmene engasjerer seg for at dette skal bli bra ellers er dere helt prisgitt hvilke innfall jeg har. Kanskje jeg tar med noen kakeoppskrifter neste gang.....



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

Formannen har ordet:

Vi har nettopp mottatt info fra LMK der de viser til lovforslag fra Vegdirektoratet om at storkommuner, blant annet Bergen, kan innføre en spesiell miljøavgift for tyngre kjøretøy over 3,5 tonn som drives av diesel, såkalte lavutslippssoner. Det gis tillatelse til innføring av slik spesialavgift for å kompensere for miljøulempere slike kjøretøyer påfører omgivelsene. Dette er i og for seg ikke så sensasjonelt, det som er spesielt er at det ikke er gjort unntak for historiske kjøretøy. Dette er derfor noe vi må ta opp med lokalpolitikere straks. Lovforslaget rammer først og fremst medlemmer i Rutebilhistorisk Forening, men vi har flagget inn til dem at vi gjerne vil være med på et fremstøt mot lokalpolitikere. For blir en avgift først innført for en kategori kjøretøy og uten unntak for historiske objekter, kan den lett utvides til å gjelde samtlige kjøretøy. Dette er ikke noe vi ønsker eller på noen måte synes er rimelig å innføre. Det er ikke mange kilometer vi kjører med våre historiske kjøretøy i tettstedene i løpet av et år. Det er ikke bruk av våre kjøretøyer som er årsak til forurensingen i byene!



Vi ser dermed at det blir stadig viktigere at vi markerer at vi er historikere som tar vare på viktige elementer fra den nære fortid. Vi fortjener like stor respekt for vår sak som for eksempel de som driver med dampbåter, gamle husmiljø osv. Det er ingen grunn for at politikerne skal oppføre seg som om vi ikke eksisterer.

Derfor blir det viktig å fylle vårt medlemsblad med historisk stoff. Vi bør påse på at hver utgave har noe historisk innhold. I dette nummeret kommer det forhåpentlig en liten omtale av den første rutebussen mellom Lonevåg og Haus. På denne måten er vi med på å markere oss i klassen med Sogeskifter og Bygdebøker som skrives av de forskjellige kulturhistoriske foreninger og sogelag i by og bygd.

Du har kanskje noen gamle bilder liggende som du ønsker identifisert? Send de til sekretæren så tar hun det med i bladet. Kanskje får du svar på gåten? Ellers trengs det alltid stoff til bladet, og alle bidrag monner. Send det til sekretæren eller ta kontakt med en av oss andre i styret, så hjelper vi til med utformingen, tekstskrivning osv.

Jeg vil benytte anledningen til å takke for julebordet og alle de som var med å bidra til at det ble så vellykket. Vi møtes igjen til nytt julebord i år den 12. desember!

Velkommen til omvisning på den nye brannstasjonen på Nygårdstangen 13. januar 2009,

Hilsen Roald Stig

Svar på desember nummerets bilde:

Arne Lærum skriver: Hyggelig at dere hadde med bilde av min første bil på siste siden. For anledningen smurt inn med ca. 1 ltr. diesel for at den skulle se blank og fin ut i under fotografering.



Dessuten het det i de dager (vinteren 1960) at lakken hadde særdeles godt av diesel. Lakken var smurt tykt på med kost. Ellers ingen rust Bemerkt: Sommerdekk. Kjørte til Voss rundt Hardanger hele vinteren med disse dekkene. Ford'en kom frem over alt. Vinterdekk var så vidt oppfunnet men de fleste mente det var bare bløff. Dessuten var de dyrere enn sommerdekk. Så økonomi fremfor alt, - diesel billigere enn poleringsvoks, - og like etter påføring var bilen like blank. At vi ble kvalme av diesel lukten var forbigående, og fikk vi diesel på klærne så var det jo bare å vaske de. Bilens ve og vel fremfor alt! - Arne.