

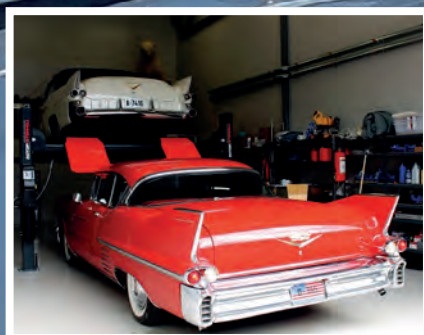
Veteranvoanen



Av innholdet:



Veterandag i Skien



Cadillac i to etasjer



Telemarks første sertifikat

Formann:

Jarle Rønjom – tlf 4041 2824
E-post: formann@gvk.no

Nestformann

Bjørn Granheim – tlf 9166 2494

Sekretær:

Per Øvrum - tlf 9587 4878
E-post: sekretar@gvk.no

Kasserer:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Styremedlemmer:

Tore Kvaale - tlf 9240 1984
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen - tlf 9131 6526

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 9821 5094
Dag Henning Eik – tlf 9006 6715

Revisorer:

Stein Haugseter og
Ole Aglen

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Dan Kristian Daae Jonassen - tlf 9514 4213
E-post: kasserer@gvk.no

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764
Tor Gunnar Eikeland - tlf: 9923 7505

Teknisk bil:

Svein Ekornrød - tlf: 9052 6749
E-mail:sv-ekorn@online.no

Teknisk motorsykel:

Hans Olav Kise - tlf: 9301 1583
E-mail:hanskise@gmail.com

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Per Horst, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) – tlf 9019 9362,
E-post: torewahl@online.no
Inge Holt (MC) – tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) – tlf 9387 1503

(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikket for LMK-forsikring).

FORMÅL: Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettledning og sosialt bindeledd for nye som gamle medlemmer. Klubben skal fremme interessen for å oppspore, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

Årskontigent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år. Sjekk www.gvk.no for innmelding

Klubblokalet

GVK har vårt eget lokale i Porsgrunnveien 242. På «Låven» er det medlemsmøte den første torsdagen i hver

måned (unntatt juli). Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede og vete-

ranbiler) eller hos våre naboer hos Autostrada. Ønsker du å parkere for hurtig utrykking etter møtet, anbefaler vi å stå på Autostrada.

REDAKSJONENS HJØRNE

I skrivende stund så er vi godt i gang med mai. Løvet har begynt å komme på trærne og kirsebærblomstene blomstrer på kirsebærtreet. Første medlemsmøte med veterankjøretøy er avholdt. En kom på to hjul og de andre fire hjul.

På maimøtet fortalte Oddvar om turen til Karlstad. Jeg er imponert over innsatsen til han og Tore for å tilrettelegge turer til GVK sine medlemmer. Bra jobba! Tore fortalte om planlegging til Grenlandsrally. Han og de andre i komiteen og dugnadsfolk jobber for fellesskapet! Flott!

To tirsdagsformiddager har jeg tatt turen til klubbhuset. Der samles noen av medlemmene og drikker kaffe og lar praten gå. Jeg er blitt veldig godt mottatt og jeg setter stor pris på slike uformelle treff. Inge fortalte på medlemsmøtet i april møtet at alle er hjertelig velkomne. Så takk skal du ha Inge!

Redaksjonskomiteen ber alle om å ta noen bilder i løpet av sommeren og sende over til oss. Det er blitt så lett vint å ta opp mobilen og bruke kameraet. Teksten til bildene finner vi en løsning på.

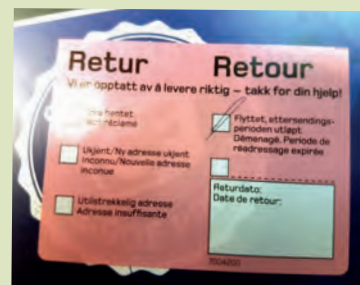
Jeg benytter anledningen til å takke alle som har hatt et verv eller har et verv i klubben. Vi har veldig mange av våre medlemmer som er engasjert i klubben på en eller annen måte. Uten aktive medlemmer så blir det veldig stille. Takket være engasjerte medlemmer i alle år så har vi en driftig klubb.

Til sist så ønsker jeg alle en riktig god sommer!

*Med hilseng fra redaksjonen:
Leif Hægland*

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

Har du fått ny postadresse, herunder en mindre endring i adresse påført av Posten? Husk at Posten kun videresender en kortere periode uansett hvor liten endringen er, og deretter returnerer til avsender. GVK videresender ikke bladene vi får i retur. Dersom du plutselig ikke lenger får Veteranvognen selv om du har betalt kontingenten, kan grunnen være at nettopp ditt blad ligger i den stadig voksende haugen med retur på klubbhuset!



FORMANN HAR ORDET

Hei alle GVK venner.!

I skrivende stund har vi akkurat samlet 125 kjøretøy i gågata i Skien for første gang på 30 år. Skien By synes dette var et flott arrangement, og håper på en reprise til neste år. Det var gøy å se kjøretøyene som rullet rundt i gågata i Skien. Takk til alle som kom. Jeg vil også takke alle som stilte som parkeringsguider for kjøretøyene som kom inn til byen. Jeg er stolt av alle frivillige i klubben vår som stiller opp. Vi så gule vester over hele byen, så alle som kom ble tatt godt hånd om. Dette blir lagt merke til.

Grenlandsrally står for døren, og Tore Kvaale er klar med sitt mannskap, det er bare å håpe på fint vær. Hvordan været var 18 mai har vi funnet ut når dette bladet leses.

Dag Henning Eik og gutta på Slevollen arrangerer dekksparekelder 3 ganger i løpet av sommeren. Følg med på nettsidene til GVK for datoer. GVK var representert på LMKs landsmøte med formann og kasserer. LMK er en viktig organisasjon for veterankjøretøyfolket, og jobber i disse dager for at kjøretøyene våre skal ha tilgang på drivstoff fremover. LMK har gode kontakter hos



myndighetene, og LMK blir lyttet til. LMK har 156 medlemsklubber med ca. 50000 medlemmer. Det er viktig for veteranvognklubbene å stå samlet for å kunne ta vare på vår kulturarv.

Til slutt vil jeg bare ønske alle medlemmene en flott vår og en god sommer. Jeg håper mange tar noen fine bilder og har lyst til å dele dette med de andre medlemmene. Vi har satt av augustmøte til dette.

Hilsen Jarle

Redaksjonskomite:

e-post: redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
Leif Hægland

Web-master:

Kristian Haugom - tlf: 4805 6536
E-post: some@gvk.no

Grenlandsrally:

Tore Kvaale - tlf: 9240 1984
E-post: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien - tlf: 3590 5590
www.thure-trykk.no

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2023:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 15. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Framsidedfoto:

Frå det nye arrangementet i Skien sentrum 29. april. Henrik Ibsens gate er fylt med parkerte veteranbilar som står oppstilt med kyrkja i bakgrunnen. Jamfør og foto frå 50 år tilbake i Kortnytt.

STRIPA Ernie





For fyrste gong på mange år var det mange køyretøy i Henrik Ibsens gate. Foto Torfinn Dale.

VETERANDAG I SKIEN

Laurdag 29. april arrangerte Skien by med hjelp frå GVK (20 mann) og Amcar-klubben (3 mann) veteranbildag i sentrum av byen.

Tekst: Narve Nordanger

Med ganske fint ver og god førhands-omtale blant anna i TA, kom det i alt nærmare 130 køyretøy med god variasjon i årgang og type og gav publikum i byen mykje artig å kikke på. Det var og mange køyretøy som ein ikkje ser vanlegvis i GVK eller Amcar samanheng, så førhands-omtalen må ha nådd fram.

GVK hadde rigga eigen kafe for utstillarar og vaktmannskap i bakgården på Rådhusgata nr 1 (bak tidlegare Nyblins lokale). Her var det pølser, kaffi og vaflar til klubbblåve-prisar og god stemning.



Ulikt alle andre dagar i året flaut trafikken fint frå Skistredet og vidare nedover Henrik Ibsens gate.





Tone Kvaale, Kjersti Rønjom og Astrid Dale serverte kaffi og pøser til vaktmannskap og bileigarar. Foto Tom Ellefsen



Full kontroll på trafikkdirigering for Kjetil Haugom og Oliver Fjeldstad Johansen, to av klubbens yngre medlemmer.



Inge Walle står klar ved Ibsenparken for å dirigere veteranførretøy på bybesøk vidare.



Stor spreing i årsmodell og bilmerke gjer at publikum alltid finn noko kjekt å sjå på. Foto Espen Nordaune.



I Rådhusgata stod det mest bilane til dei som kom tidleg og gjekk med gul vest.



Flott Ford Taunus på gamle Telemark-skilt var svært populær hos publikum.



Bjørn Michelsen med dagens største privatbil. GMC krigar av typen CCKW353.



Skien Ballong Team viste sin flotte Volvo Duett med tilpassa hengar for ballongkorga. Seinare på dagen blei ballongbrennaren fyrte opp til glede for store og små. Slike innslag set ekstra spiss på alle arrangement.



Også Rutebilhistorisk Forening var på plass framfor Skien Rådhus. Foto Espen Nordaune.



Når såg du sist ein 1981 Talbot Simca 1510 GLS i så fin stand? Denne dukka opp 29. april på Rådhusplassen.



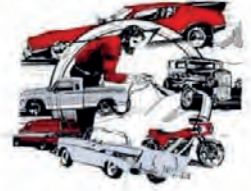
Framfor Arkaden blei tre av bilane særleg presentert. Her 1937 MG TA og 1933 Packard Convertible Coupe, litt bortanfor stod ein velkjent 1933 Buick Sedan. Foto Torfinn Dale.





VÅRMØNSTRING

PÅ HERØY KULTURHUS I FOSNAVÅG 1. MAI



VELKOMMEN TIL STORMØNSTRING AV AMERIKANSKE BILER OG MC

Inngang Summerstødet inkludert i billetten!

SALG AV MAT OG KIOSKVARE

Premiering: 18 klasser + 3 premier for publikumsavstemning

Modelbiltstilling: Premiering

Paradekjøring etter premiering

Deltakere: Innkjøring fra kl. 10.00

Publikumsåpent fra kl. 12.00

Premiering kl. 15.30

Påmelding gjesteklasse: amcarv@gmail.com

Inngang:
Voksne kr 100,-
Barn kr 50,-
Familie kr 200,-
Barn under 6 år gratis
Gratis for bil m/fører

I samarbeid med:



FOSNAVÅG



aktutøring



Det er med Amcar-klubber som med tomflasker, du finner dem overalt. Helgen rundt 1.mai ble tilbrakt blant venner i Ålesund. Der snappet vi opp en plakate som fortalte at Ytre Sunnmøre Amcar-club skulle ha stormønstring i Fosnavåg.

Man kommer til Fosnavåg etter ca. en halv times kjøring og 25 minutter med ferge og så en halv times kjøring igjen. Vestlandet er flott å reise gjennom både til lands og til vanns, både i sol, snødrev, hagl og regn. Vi fikk det hele.



Ytre Sunnmøre Amcar-club ble stiftet i 1981, så i forhold til GVK har klubben så vidt fått dun på haken. Medlemmene derimot tilhørte den noe eldre garde, og så vidt vi kunne observere var Chevrolet det mest populære bilmerket. Ca. 120 biler hadde trosset været og møtt frem, både gammelt og nytt. På spørsmål til en entusiastisk Mustang-eier om hvor stor motor han hadde fikk vi svaret: «Det veit eg ikkje, men han gaor (går) bra!». Klubben har gjort det til tradisjon å arrangere treff hver 1.mai, det har de holdt på med siden 1984. Etter publikumstallet å dømme står Amcar sterkt på Sunnmøre. Særlig Chevrolet..



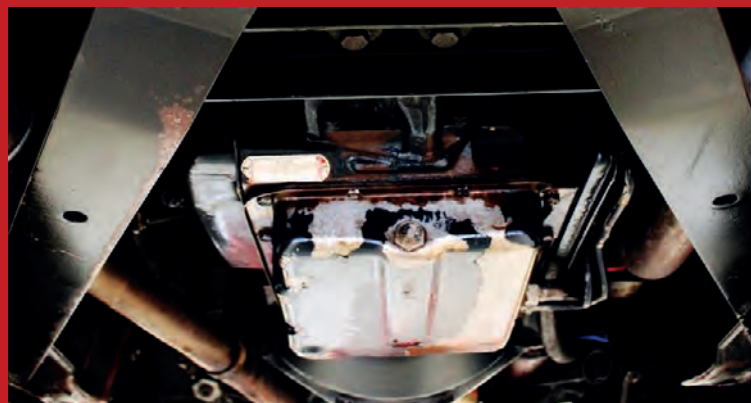
Ulf

Cadillac

i to etasjer



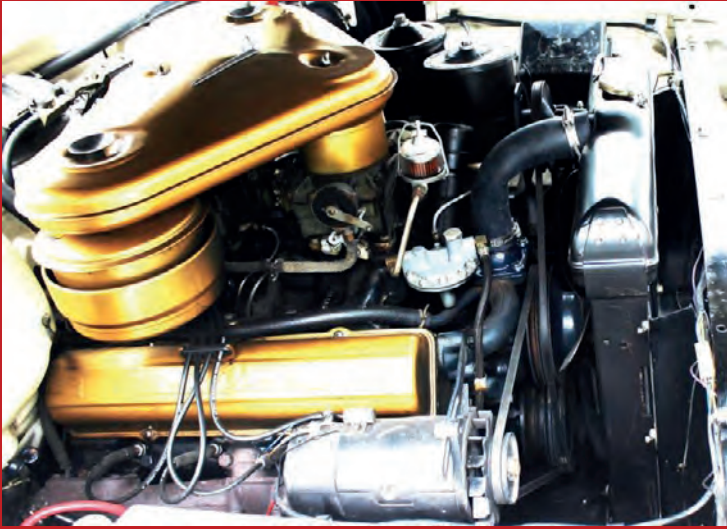
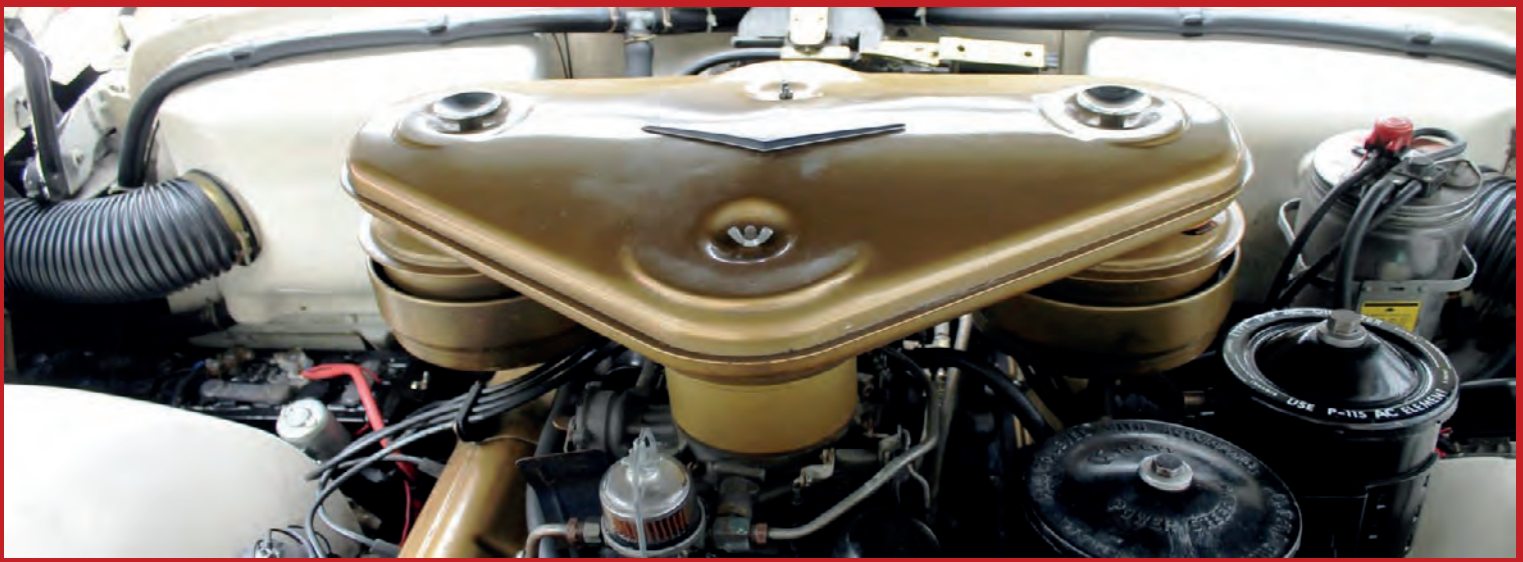
Selv gulvet virket høyglanspolert. Det glinset om kapp med en rød Cadillac Coupe de Ville 1958 som bodde i 1.etasje, og en Cadillac Eldorado 1955 som svevet luftig i 2.etasje. Veteranvognen har vært på mange garasjebesøk og sett kjøretøyer parkert på alt fra flisete låvegulv, persiske tepper, papp-plater, men aldri på så blanke gulv som i garasjen til Anders Hoel.



Anders Hoel er fra Hamar, datert 1948. En god årgang, om jeg skal si det selv. Om årsaken til at han oppbevarer biler i to etasjer skyldes at han er utdannet bygningsingeniør med bakgrunn fra høyskolen i Trondhjem skal være usagt. Men et slikt to-etasjes arrangement gjør det enkelt å saumfare kjøretøyene nedentil. Og i dette tilfellet, uten fare for å bli tilgriset med olje.

Det som møtte oss under buken på *Eldorado* 1955 var overbevisende vedlikeholdt. Rustbehandlingen var fortsatt der den skulle være, og fraværet av søle og skitt viste at dette kjøretøyet neppe har sett en grusvei i hele sitt liv. Her var faktisk heller ikke engang antydning til støv. Selv rundt oljepluggen i bunnpannen kunne man bruke hvite hansker og ikke oppnå antydning til misfarging.

Vi kunne også registrere at understellet var kalibrert til å bære et tyngre kjøretøy. Solide dimensjoner i ett og alt, både på rammen, hjuloppheng fjæring og styrestag. Slik må det vel være, vi ser i kokeboken at *Cadillac Eldorado* veier mellom 2200 – 2300 kg.



Selv om Anders Hoel ikke er en ruvende skikkelse, blir den samlede vekten som skal fraktes rundt på veiene ikke akkurat en lettveker. Vi ba om å få ta den motoriserte delen av Eldorado i nærmere øyensyn. Det første og mest påfallende som møter øyet er luftfilteret. Vi blir fortalt at det er det originale filteret, som kalles «batwing», flaggermusvinge. Litt av en flaggermus! Men så skal det også slippes inn luft til en V-8 motor som rommer ca. 6 ltr. Det går mye surstoff med til å fore en slik maskin.

Vi får opplyst at her dreier det seg om 270 hestekrefter og at en ny standardmodell *Eldorado* kostet 5738 dollar i 1955. I dag tilsvarer det ca. 57.899 dollar. Hva det blir i norske kroner tør vi ikke tenke på..



Prisen til tross, det ble solgt 3950 *Cadillac Eldorado* i 1955. Hva Anders Hoel betalte for sin forblir mellom ham og selger. Bilen befant seg i Boston, og i 2006 fikk en Cadillacforhandler i Trondhjem ferten av den. Bjørn Granheim i GVK ble kontaktet, om det var noen på disse kanter som var interessert? Det var Anders Hoel så absolutt. Bilder ble oversendt fra Boston, de virket tilfredsstillende og dermed var det gjort. Den kom til Trondhjem og ble fraktet over Dovrefjell i lukket bil Skien vinterstid.

Da var den i «særdeles god bruks-stand». Vel hjemme hos Anders fikk den nye bremseforsterkere samtidig som alt som hadde med sikkerhet å gjøre ble gransket under lupe. Anders Hoel kunne fastslå at bildene fra Boston ikke løy.

På forespørsel får vi vite at *Cadillac Eldorado* 1955 er et meget behagelig kjøretøy å håndtere. Riktignok minnes han at det var litt vansker med diagonaldekkene over Vallemysrene, men de er nå ute av bildet. Eldorado har ingen problemer i dagens trafikk får vi vite, hvilket ikke kommer overraskende?



En kabriolet skal i prinsippet være et kjøretøy der man kan slå kalesjen opp og ned etter eget behov og værgudenes lynne. I dette tilfellet registrerte vi en smule gjenstridighet i mekanismen. Den nektet å samarbeide. Konklusjonen ble at det måtte etterfylles hydraulikkolje, noe som måtte gjøres via bagasjerommet.

Heldigvis er *Eldorados* bagasjerom utformet slik at en voksen mann med noe hendighet kan utføre en slik operasjon uten for mye akrobatikk. I slik alder kan det være krevende. Ps: Vår medbrakte reportasjebil kan også gjøres om til kabriolet, heldigvis uten hydraulikkolje og fysiske krumspring. Så er det sagt.



Cadillac



La Fayette

Vi forlater *Cadillac Eldorado* 1955 fra Boston og går ned en etasje. Der losjerer en yngre slektning: *Cadillac Coupe de Ville*, 1958. Den ble medlem av familien Hoel i 2018. *Coupe de Ville* befant seg noe nærmere enn Boston, nemlig hos Fønix Cars i Vestfold. Et sted som Anders kaller «little America».

Der hadde den forrige eieren gjort den til småplukk før den ble satt sammen igjen. Øyensynlig på riktig måte, Anders gir den topp karakter og 6 stjerner. «Den var bedre enn da den forlot fabrikken».

Det faller litt pussig at et helamerikansk bilmerke bruker den franske betegnelsen «*de Ville*»? Dessuten finner vi også *La Fayette* i sortimentet av navn. Vi er jo alle kjent med bakgrunnen for personnavn knyttet til bilindustrien slik som Diesel, Ford, Opel etc.

Etter å ha oppdatert oss i vårt leksikon sitter vi med følgende når det gjelder Cadillac: Detroit ble grunnlagt av den franske oppdagelsesreisende grev Antoine Laumet di La Mothe **Cadillac** i 1701. Så da er vi i gang, for ikke nok med det, under den amerikanske uavhengighetskrigen 1775 – 78 kom en ung og fyrrig franskmann ned navn **La Fayette** ilende fra Paris for å bistå amerikanerne i kampen mot britene. Så vet vi det.





La Fayette ble ønsket hjertelig velkommen og fikk tittel Generalmajor. På slagmarken ble han berømt, så betegnelse «*de Ville*» kan være ment som et hederstegn for den gamle generalmajor. Mens Cadillac.. Så vet vi det også. I tillegg til Diesel og Ford og Opel..

Noe som i alle fall er godt å vite er hvor man fyller bensin på sitt kjøretøy. Anders Hoels kan fortelle at det kunne oppstå fortvilte situasjoner ved bensinpumpen når eiere av Cadillac ikke hadde lest bruksanvisningen godt nok. Påfyllingen befant seg nemlig under venstre baklys.. Under halefinnen. Det var Cadillacs sjefsdesigner Harley Earl som innførte halefinner i 1948. Etter hvert ble de større og større til de kulminerte 11 år senere, i 1959.



Det er ikke bare bakfra at *De Ville* tar seg godt ut. Den er et tillitvekkende syn også når man møter den front mot front. Antydningen av «vinger» som omkranser frontlyktene henger godt sammen med finene vi ser når vi nærmer oss fra bak-

siden. Den er bred, det kan man slå fast, den måler 2 meter og 32 centimeter over midjen. Fra for til akter strekker den seg over 5 meter og 63 centimeter. Den er med andre ord også lang. Og så dekker den 13,06 m². gulvflate.



Det er en fornøyd Anders Hoel som på vår forespørsel åpner panseret. Det bør være en kraftklump der, det er ikke noe småtterier som skal fraktes rundt når den er på veien. Vi møter en V-8 motor med kapasitet til å ta unna 6 liter. Det går rykter om at det befinner seg drøye 300 hestekrefter bak radiatoren. Noe som burde være tilfredsstillende for de fleste. Særlig med dagens bensinpriser.

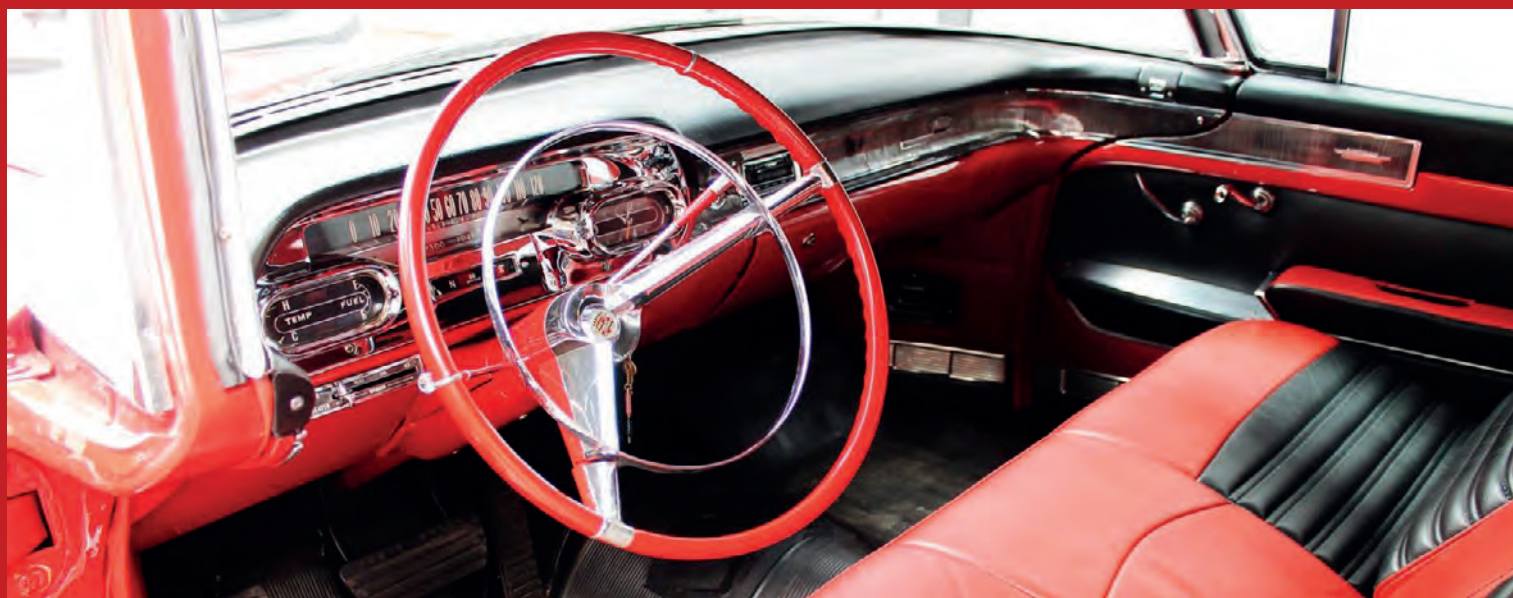
Et raskt regnestykke, som vi håper ikke er troverdig: en 2cv med 602 ccm sluker 0,5 ltr. / 10 km. Omregnet like for like ville det medføre at *Cadillac De Ville* med en motor som er 10 ganger større sluker 10 ganger så mye: 6 ltr. / 10 km. Vi håper inderlig at dette ikke er tilfelle.



5,63 meter er altså full lengde. Det slår oss er at det er en god del «overflødig» karosseri foran på *Cadillac De Ville*. Bortimot en knapp meter er bare luft, det eneste som drar nytte av plassen er batteriet. På den annen side, dersom det



kun var motorens plassbehov som avgjorde bilens lengde ville svært mange kjøretøy sett noe forunderlig ut. Samtlige kjøretøy vi har sett på våre garasjebesøk kommer i denne kategorien. Riktige proporsjoner er alfa og omega på en bil.



Det er like blant og skinnende innvendig som utvendig, man skulle tro at her har det vært brukt bonevoks. Her innefra bestyrer man alle de tekniske finessene: servostyring, hydroautomatisk girkasse, to-trinns vindusviskere og elektrisk drevet sidevinduer for å nevne noe. Dette er jo praktisk og greit, men det hele blir forbigått av følelsen av reinspikket luksus i hver minste detalj.

Det er ikke for ingenting at det ble solgt mer enn 53000 *De Ville* bare det første året. Designeren Bill Mitchell kunne ikke fått en bedre attest.



Hva er det med Cadillac som er så spesielt, hvorfor havnet Anders Hoel opp med disse kjøretøyene? Svaret kommer kontant: Design og tekniske løsninger og høy kvalitet. Han nevner som eksempel på det at på den hvite Eldorado er det en automatisk blendingssensor på dashbordet. Via radiosignaler sender den direkte signaler til lysreleet. Så slipper man å tenke på det. Anders Hoels befatning med veteranbiler startet alt i 1967. Som russ skaffet han seg en A-Ford som han restaurerte. Den ble i familien helt til 1992. Sin første Cadillac skaffet han seg i 1996, *Coupe De Ville* 1955.

Etter hans eget utsagn var det en særlig påpyntet utgave. Da levde hans kone, og hun delte fullt og helt den samme begeistringen. Vi biter oss merke i at Anders utfører det meste selv, garasjen inneholder også et komplett utstyr for selv krevende oppgaver. Men han er rask med å føye til at klubbens egen Bjørn Granheim har gjennom tidene vært til stor hjelp. Litt beskjedent føyer han til at han har 3 Cadillacer til, samt en Buick 1933 og en A-Ford 1929. Stuet forsvarlig vekk på et hemmelig sted. Veteranvognen er invitert til å ta en titt, en eller annen gang..



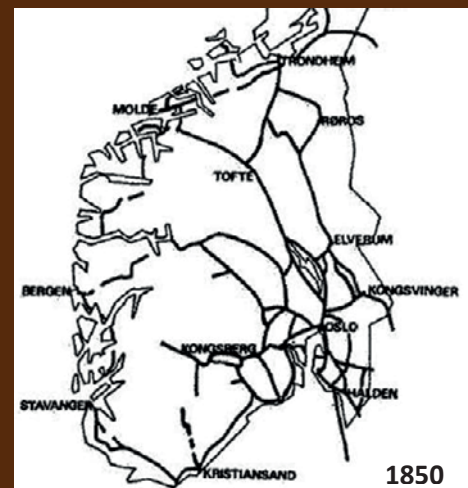
GRUS SOM VEI



Ukjent maler, Fagforeningskuten Odda - Telemark.

En gang var automobilen et mekanisk kjøretøy, ikke en rullende datamaskin. Men lenge før det var kjerrehjul og godt skotøy det man trengte for å ta seg frem over land. Var man heldig så fant man også en vei å ta seg frem på.

Spillemannen Myllarguten fra Bø ble født i 1801. 21 år senere skulle han spille i et bryllup på Vestlandet og gikk til fots over Haukeli og Hardangervidda. Begge veier. Som lønn for spillejobben fikk han en tønne mel. Som han bar på ryggen tilbake til Bø. Hva han drømte om på veien over fjellet vites ikke, men at det var om biltransport er lite trolig.



Før 1800 var det ingen vits å betale veiavgift, det fantes så å si ikke noe å betale for. 50 år senere var det ikke skjedd så store forandringer, slik det fremgår av kartet over Sør Norge.

At vi i det hele tatt fikk veier kan vi på mange måter takke godseier Peder Anker for. Han ble utnevnt til Generalvei-intendant av kongen i 1791. Først bare i Akershus Stift, senere ballet det på seg. Han hadde ansvar for både vei og bro og vedlikehold, det var ikke alltid like enkelt: Lokale bønder fikk rode-ansvar, noe som sjelden var populært. Dessuten rakk man over lite med hakke og spade og uvilje.

Først i 1793 kom Buskerud, Grevskapene (Vestfold) og Telemark inn under Ankers domene. Sammen med lokale lensmenn og veimestere skulle Anker ha personlig tilsyn med veinettet. Ofte gikk det i tullball, ansvarsforholdene var uklare og det var grenser for hvor mye en travel godseier som Peder Anker kunne rekke over på en arbeidsdag. Men i 1801 ble han pålagt å sørge for vei fra Bamble til Bergen via Kristiansand. Etter 1814 ser det ut til at Anker hadde lagt sin siste vei. I stedet ble han norsk statsminister i Stockholm. Nok om det.

Haukelivegen



Vår tidligere formann, Gunleik, hadde for noen år siden en flott artikkel om de gamle veiene i vår landsdel. Han hadde tatt seg frem med «Gamla» som han kaller sin avpolerte A-Ford. Som konklusjon anbefalte han klubbens medlemmer å benytte seg av slike fortidsminner når sommersesongen tillater.

Vi som har lirket oss frem med veteranbil på det som ennå er farbart av gamleveier over Haukeli kan slutte oss til et slikt utsagn.

For en tid tilbake fikk jeg stukket en bok i hånden: *Haukelivegen – Vegene vestover*. Skrevet av Åsulv Edland. Han fikk neppe Nobels litteraturpris for boken, men den er full av historikk omkring veinettet som langsomt spadde seg frem over fjellet og knyttet Telemark sammen med Vestlandet.

I tillegg er boken rikt illustrert med fotografier. Riktignok er opplysningene som følger bildene fåtallige, men de gir et godt tidsbilde over den tiden da det kun var grus under hjulene. I beste fall.



Landgaard Gjestgiveri ligger fremdeles i sentrum av Høidalsmo. Lett gjenkjennelig med hummleplantene som fremdeles vokser opp langs veggen. Men når man haster forbi i dag på vei mot Haukeli og dalstrøka innafør vil du neppe se disse kjøretøyene på parkeringsplassen. Fortsetter du videre østover kan du parkere foran kirken, slik som Erling og Olav Dale gjorde med sin Templar 1920.



Uansett bestrebelsene til Generalvei-intendant Anker så var standarden på det norske veinettet flere steder i slett forfatning til bortimot 2. verdenskrig.

Grus har en enestående evne, legger du det fra deg et sted, vil du finne det et annet sted etter et kraftig regnskyll. Og regnskyll legger seg ikke opp i dine kjøreplaner, det kommer når det kommer. Med de følger det har for veinettet. Slik som ved Sundbø i Flatdal. I en lokal midlertidig innsjø fosser rutebussen frem, en høybeint Hudson 1921.



Handlesenter eller supermarked tilhører vår egen tid. I bilens barndom handlet man «på bui» når man befant seg utenfor byområdet. Bui var samlingssted for lokalbefolkning, utgangspunkt for sladder og fordeling av siste nytt. Og stoppested for rutebussen. Aasmund Nordstoga står klar foran «Dalebui» i Flatdal med sin Dodge 1919, full av forventningsspente passasjerer. Det kommer ikke klart frem hvor han har tenkt seg, men uansett hvor, var det krevende for så vel bil som passasjerer. Om familien Dales Citroen 1923 har stoppet for å ta en hvil eller for å nyte utsikten over fjellet vites ikke. Men veiene var krevende, sommer som vinter.



I følge skriften ble ikke helårsveien over Haukeli permanent åpen før i 1967. Det sørget vinteren for. Men alt i 1906 rullet den første automobilen opp gjennom Telemark, og den første rutebilen startet en famlende karriere i 1913. Men tvers over kom de ikke.



På 1950-tallet var tingene i god gjenge, med rutebilbytte ved Åmot hotell i Vinje. Men tvers over Haukli til Vestlandet kom de ikke før 18. november 1967.

Vi må oppriktig uttrykke vår beundring for både sjåførere og bilpark fra tidligere tider. De som ga seg i kast med alle utfordringene veinett og kjøretøy hadde å by på. Den gang da bilen var et *mekanisk* kjøretøy og ikke en rullende datamaskin.

ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhjelp |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Utleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Ruteskift |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Verksted | <input checked="" type="checkbox"/> | Skade&lakk |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Service | <input checked="" type="checkbox"/> | Smart repair |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Bilpleie | <input checked="" type="checkbox"/> | Finans |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Deler&tilbehør | <input checked="" type="checkbox"/> | Forsikring |

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

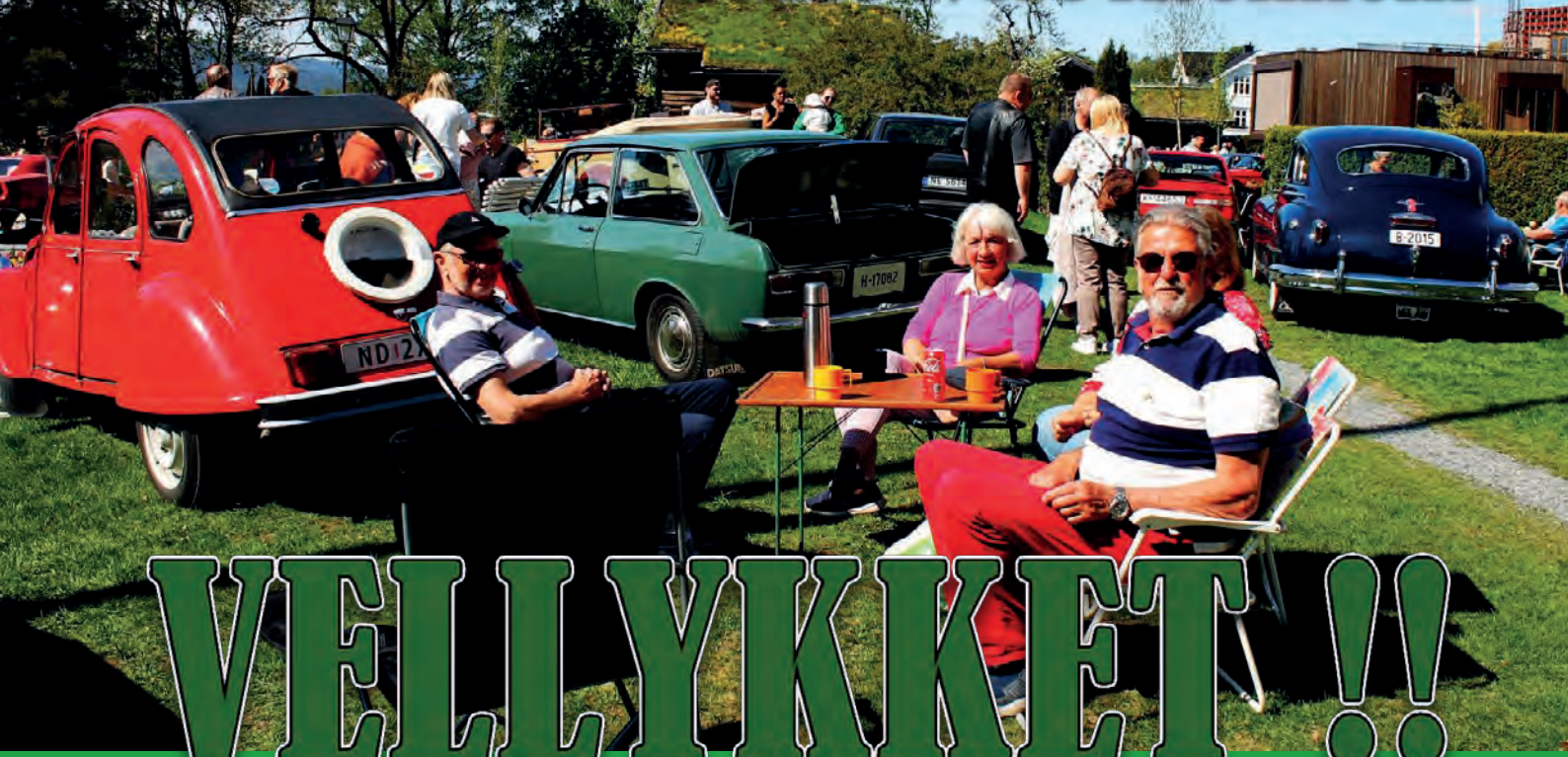
autostrada.com

ROMNES

ALLE DELER TELLER



Grenlandsrally 2023: tvers igjennom



VELLYKKET !!

Vår egen Leif Ingar Liane var blant de mange hundre som storkoste seg i Brekkeparken etter å ha kjørt Grenlandsrally: «Legg merke til, det er bare EN Datsun i hel parken!» Men ellers var utvalget stort denne dagen, hele 144 kjøretøyer deltok i det som må betegnes som et meget vellykket arrangement.



Som vanlig foregikk Grenlandsrally på Kristi Himmelfartsdag, og som vanlig (nesten) fikk vi strålende sol. De fleste deltagerne møtte opp i svært god tid før avspark klokken 11.00. Og som vanlig: Det var bare blide ansikter å se da deltagerne svingte inn på Gumpen Auto.



Det var lagt mye arbeid ned i forkant av løpet for å få til et vellykket arrangement. Et par kvelder før løpet var det møte i klubblokalet med oppsummering av oppgaver og dugnad der starposene ble klargjort. Ca. et 20-talls medlemmer deltok i forberedelsene.

Mens under gjennomføringen av løpet deltok ytterligere flere medlemmer med familie og venner. De stilte som postvakter, parkeringsvakter, anvisere osv. Til sammen regner vi med at ca. 50 personer var i sving for å få gjennomført Grenlandsrally 2023.

Sekretariatet besto av klubbens kasserer Dan, sekretær Per og for anledningen forsterket med Jan Arthur. Det hel gled glatt og upåklagelig og knirkefritt. I år fikk vi også besøk av hyggelig politi som lot seg imponere av både kjøretøyer og logistikk.



Klokken 11.00 sendte løpsleder Tore Kvåle veteranene ut i løypen med ca. 30 sekunders mellomrom. På den måten kunne deltagere som var uten kartleser følge i eksosen til bilen foran. I tillegg hadde løpskomiteen merket løypen med rikelige piler i alle retninger. På post 1 på Rødmyr var oppgaven: hvor mange penger er det i glasset? Gamle kobbermynter skapte valutaproblemer og et stort trekk i loddbooken..





Løypekomiteen hadde blandet gammelt og nytt i skjønn forening. Post 2 var i år lagt til Vold, men i god tradisjon var løypen lagt over Ånnerød. Vakker natur, koselig vei og et entusiastisk publikum gjør denne delen av løypen til en ekstra hyggelig opplevelse.

For å unngå for lange køer på postene var det bestemt at hver deltager skulle få 30 sekunder til å svare på oppgavene. Men 30 sekunder kan være så mangt, særlig når solen skinner, når bilen går som den skal, når man er godt humør og møter gamle venner på posten= kø. Oppgaven lød: hvor lang er snoren? Den er lengre enn du tror..



Som sagt, løypekomiteen hadde strukket ut til dels helt nye veier for årets Grenlandsrally. Fra Voll gikk ruten opp til Haslebakken på Gulsett. For oss innvandrere var det helt nytt at det fantes en hoppbakke på Gulset. Her fikk vi demonstrert hopping av første klasse på ekte sommerføre.

Dyktige veivoktere med radiokontakt sørget for at det ikke ble trafikk-kork på den smale grusveien og parkeringsvakter dirigerte deltakerne på plass.



Vi merket oss at enkelte Amcars fikk problemer med understellet der veien varierte med mer enn 5 cm i høydeforskjell..

Selv om vi var godt inne i sommersesongen var oppgavene knyttet til vinter- og hoppssport, til frustrasjon for dem som ønsket mer bilrelaterte oppgaver. Du måtte vite at bindingene het Kandahar, gjette hvor mange trappetrinn det var opp til toppen av bakken og høyeste poengsum man kunne få i stilkarakter. Eller navnet på en eller annen storhopper som hadde vunnet både det ene og det andre og som hadde vært på landslaget. Vi antar at det ikke var mange som løste den.

Post 4 lå på Jønnevall der gamlekarene hadde sluppet til sine barnebarn som postvakter. Full av entusiasme ville de unge vite vekten på gamle busshjul, og like fulle av entusiasme ribbet de loddblokken vår for nesten alt som var igjen.

Likeens gikk det på post 5 ved Gjerpen Bo og Service-senter.

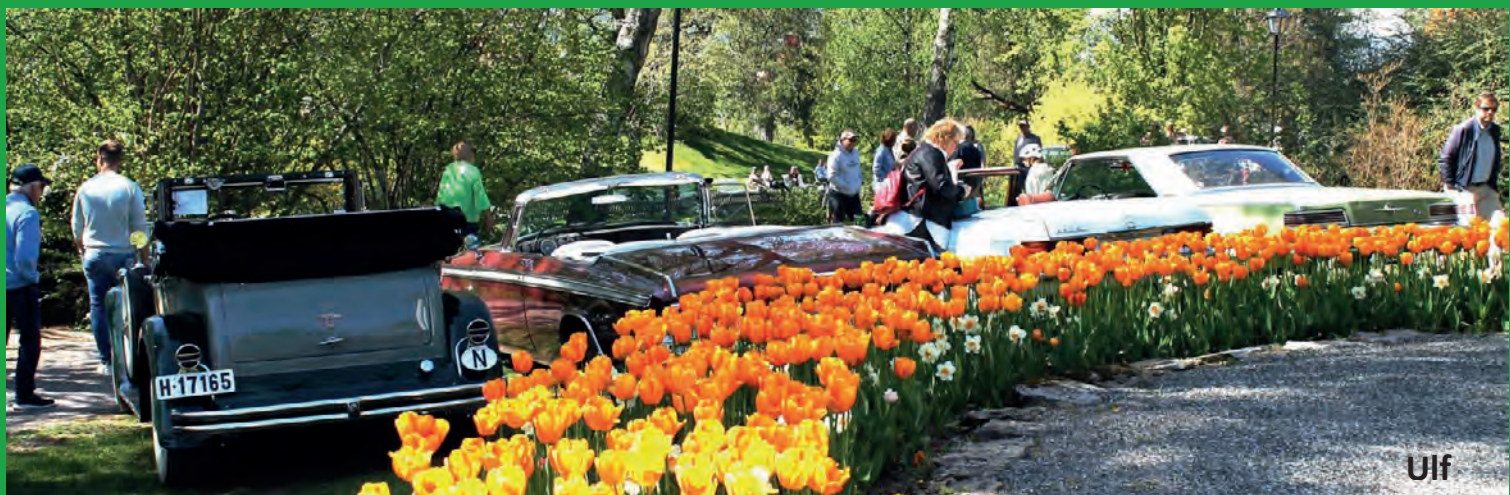
Der sto Helge Wærstad og en del av de andre veteranene i klubben og ville ha deg til å kjøre en – 1- omdreining på forhjulet. Der forsvant siste håp om å komme med i vinner-rekken.

Tross det, her var det gledelig å se at både ansatte og beboere på aldershjemmet hadde parkert seg utendørs og koste seg sammen med deltagerne.



Brekkeparken har sjelden vært så sommerlig som i dag. Den struttet av besøkende som var kommet for å se på de i alt 144 kjøretøyene som etter hvert kom på plass mellom tulipanbed og spaserstier. Dag Wilhelm Holmer hadde også i år jobben med å presentere kjøretøyene for publikum.

Tilfeldighetene ville at to eksemplarer i familien IFA sto for tur da vi tok bildet. De illustrerte usedvanlig godt at denne dagen var det veteranbiler som to i fokus. Det kunne man både se og lukte. Geir Grøtvik foretok som vanlig avskilting av deltagerens startskilt mens Per og Jan Arthur hadde full kontroll med registrering og poengsummer. Mens publikum fordelte seg blant kjøretøy og blomsterbed med beundrende kommentarer. Vi lar bildene tale for seg selv.



TELEMARKS FØRSTE SERTIFIKAT

Min farfar Tormod Gjestland (1886-1978) var i sin tid stolt innehaver av sertifikat nr. 1 for Telemark. Sertifikatet hans ble utstedt for motorsykkel den 7. desember 1916, spesifisert med teksten «rett til å føre motorcykkel med sidevogn og uten sidevogn» og spesifisert «drevet med bencin».

Hvem har sagt at en familie på fem ikke kan reise rundt på motorsykkel? Her har mine besteforeldre med tre barn og stor hund alle funnet plass på en Harley-Davidson med sidevogn.

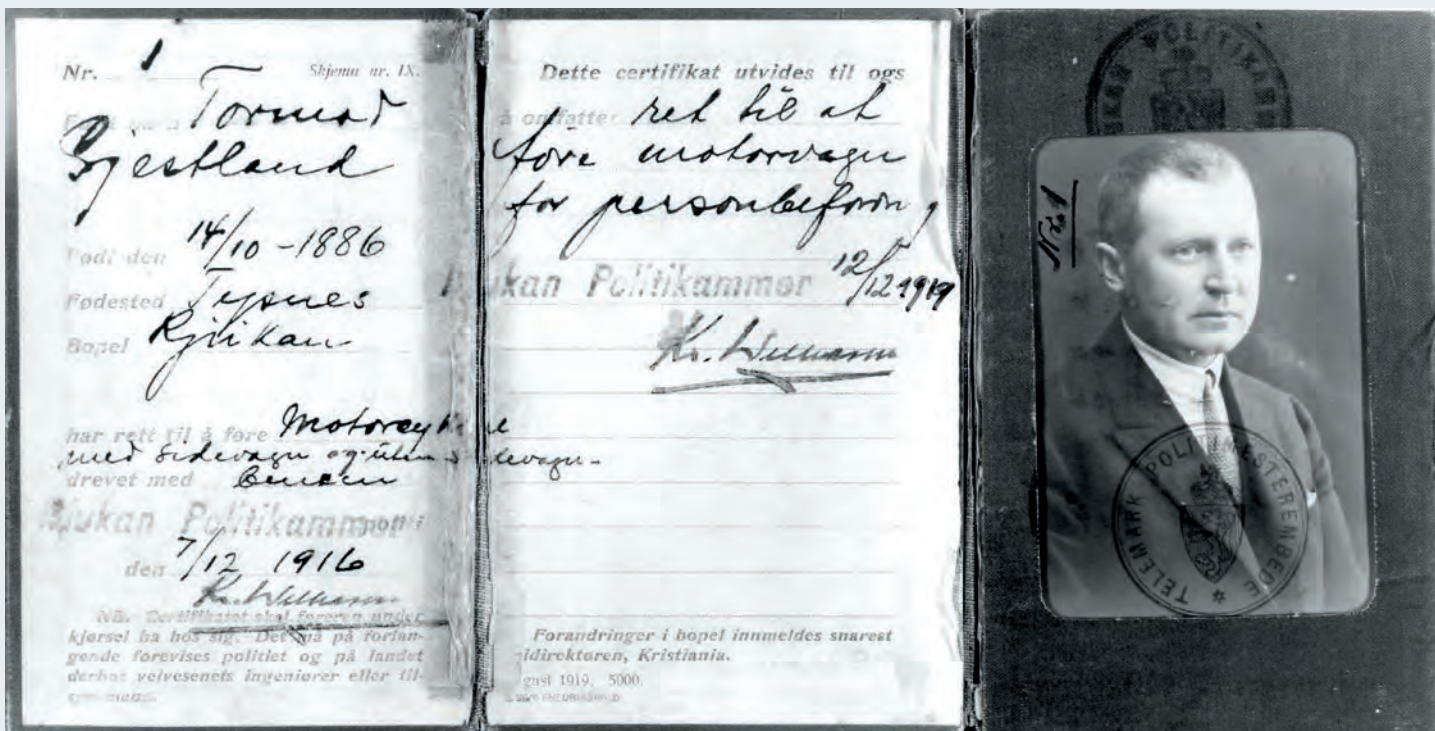
Tekst: Finn Gjestland

På den tid kunne man sannsynligvis også få sertifikat spesifisert for kjøretøy drevet med damp eller elektrisitet. Historien vi ha det til at da han oppsøkte politiet i

Kristiania for å forhøre seg om få seg et sertifikat, ble han spurt hvor han kom fra. Svaret var «over fjellet fra Rjukan med flere punkteringer underveis», hvorpå politiets mann svarte hadde han klart den turen var det nok til å få sertifikat. Tre år

senere fikk han så sertifikatet utvidet på Rjukan Politikammer og det ble for hånd påført at han også hadde «ret til at føre motorvogn for personbefordring».

Som barn ble jeg fortalt at farfar tok med



Farfar var stolt innehaver av sertifikat nummer en i Telemark.





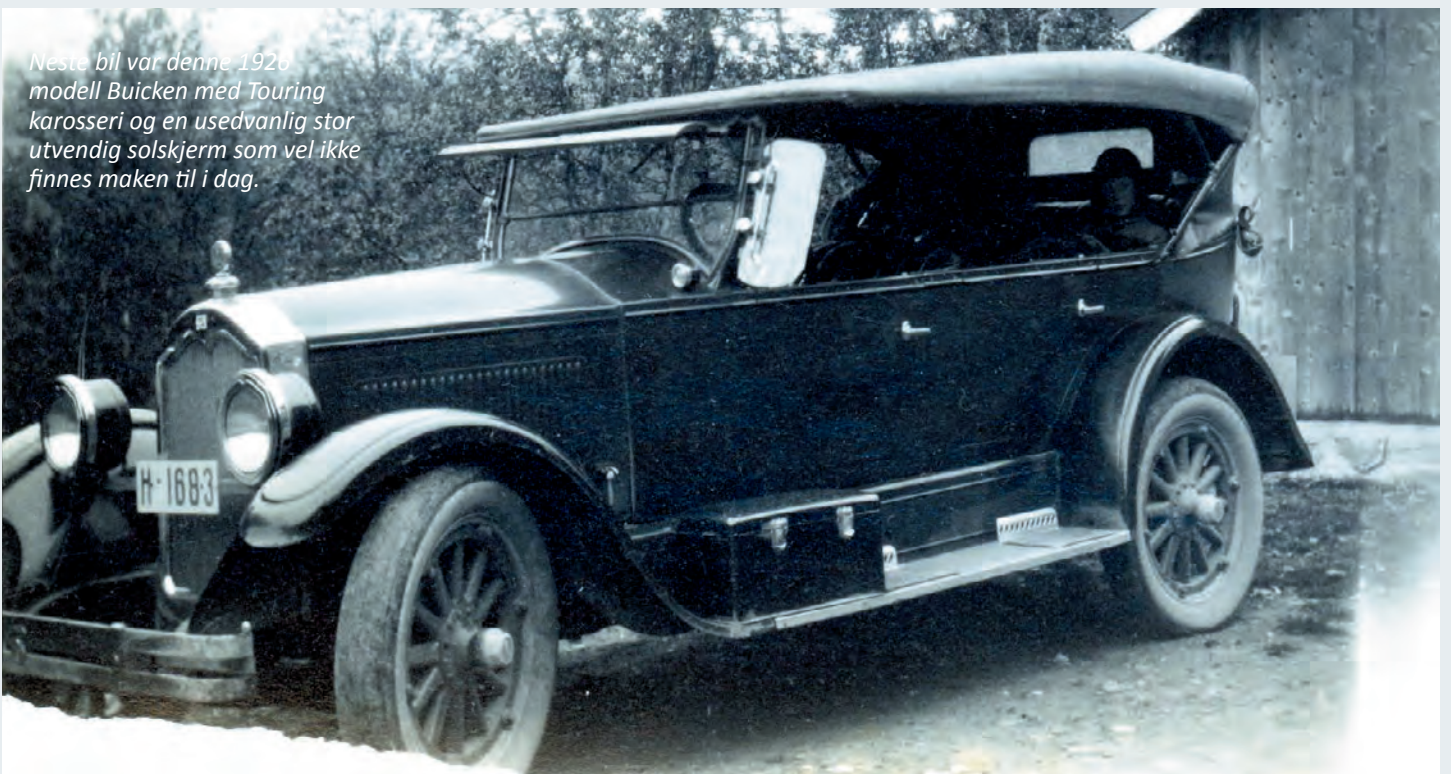
Etter noen år med motorsykkel hadde farfar oppgradert til bil. Dette bildet er fra ca 1924 ved Tinnsjøen og bilen er mest sannsynlig en Willys Knight av modell 1918-1919. Hunden er ikke med og farfar har sannsynligvis tatt bildet, mens familiens fire andre medlemmer er alle avbildet med bilen.

seg hele familien på fem på tur med sin motorsykkel med sidevogn. Jeg tvilte nok på denne historien helt til dette bildet dukket opp, her ser vi hele familien har funnet plass på en flott Harley-Davidson med sidevogn. Min onkel Tormod sitter

bakpå sykkelen, mens onkel Fredrik og min pappa Gudleif pluss farmor Fanny og den engelske setteren Tom har funnet plass i sidevognen.

Det har blitt meg fortalt at dersom det

var politikontroll langs vegene, svingte farfar alltid innom for å vise at han hadde sertifikat nr. 1. På fritiden fungerte han som sensor for førerprøven på Rjukan. Han hadde kontor på hjørnet av et bygg på Rjukan og kunne følge med på de som



Neste bil var denne 1926 modell Buicken med Touring karosseri og en usedvanlig stor utvendig solskjerm som vel ikke finnes maken til i dag.



Hele familien på plass i sin 1926 Buick som hadde registreringsnummer H-1683.

kom for å avlegge førerprøve, og herfra så han flere som tok seg «en halv en» for å roe nervene før oppkjøringen har jeg også fått høre. Fra 1928 ble farfar beordret til

Herøya som utbygningsleder for Hydros anlegg, og var senere direktør frem til 1953. Foruten motorsykler hadde han flere Buicker. Her er bilder av noen Buicker

pluss en eldre bil som kanskje er en Willys Knight med sleideventil-motor. Hans siste «firmabil» var en 1933 Buick H-185, lik bilen til Sigmund Aakvik her i klubben.



Her er pappa og mine onkler blitt større og poserer igjen sammen med farmor og en ny Buick, denne gang en 1929 modell 4-dørs Sedan med registreringsnummer H-1007. Det kan se ut til at bilen har et KNA-merke midt på torpedoen.



Den siste «firmabilen» til farfar var en 1933 Buick med registreringsnummer H-185.





Grenland Veteranvognklubb har mistet et æresmedlem

Æresmedlem Asbjørn Aamaas døde den 17. april 2023 vel 81 år gammel. Han ble medlem av Grenland Veteranvognklubb i 1984. På årsmøte i februar 2013 ble han utnevnt til æresmedlem for sitt mangeårig arbeid for Grenland Veteranvognklubb. I 2009 mottok han diplom for 25 år medlemskap i GVK. Asbjørn var en rolig og stilferdig mann som var godt likt av alle.

Vi takker Asbjørn for vennskapet, for innsatsen og den interessen ha hadde for GVK og lyser fred over hans minne.

Styret

Asbjørn var mange år med i styret som kasserer.

Han var fast deltager med sin A -Ford på mange av veteranbil turene som ble arrangert med veteranbil. Senere har han restaurert en Opel Super Six modell 1938 som har vært i familiens eie i mange år.



Som Bilfrakter



Med 30 cm karmner



Med 90 cm karmner



**Stor Varehenger / Bilfrakter Leies Ut
600,- pr døgn for medlemmer av GVK**

Veldig lav innkjøringsvinkel
203x450 innvendig
775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast
Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788



KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



Gml. Postvei 2
3942 Porsgrunn
Tlf: 35 51 52 20
post@gasolin.no

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

Vi har det du trenger for restaurering
og vedlikehold av veteran og klassiker!

- Felger og understell
- Krom og utvendig tilbehør
- Seter og interiørdeler
- Bremsedeler og bremseverktøy
- Forgassere og motordeler
- Spesiallakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingsverktøy
- Metallmaskiner

WWW.GASOLIN.NO



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

Rødmyrsvingen 53 - 3740 Skien
Tlf 415 34 700 - www.cchristoffersen.no

*Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.*

SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Rørlegger'n *as* **Stedet for VVS**

PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



1961 Honda C92 Benly

Den røde skjønnheten som står i garasjen til Runar Hogstvedt er samme slaget som de første modellene som kom til Norge. Importøren den gang het Nilox som senere ble den kjente importøren Kellox.

Nilox testa første Honda i 1959 og i 1960 kom det tre stykker til Norge. I dag er en av fire motorsykler på norske veier en Honda.



Runar kjøpte sin Honda C92 Benly i 2015. Han var meget heldig da Jan Sabro reduserte sin samling og solgte sykkelen. Den er restaurert av formannen i Classic Honda Club Knut Hugo Hansen.

Fargen heter Rosso Anniversario og Knut Hugo valgte original farge. Motoren er på 125 kubikk og yter 11,5 hester. Det er firetaktsmotor med overliggende kamaksel. Den har selvstarter og overraskende i 1961 så fikk den blinklys.

Motoren er en parallell twin. Stemplene går likt opp og ned. Skeptikerne på den tida sa at den var alt for komplisert og aldri ville holde. De tok feil, syklene fra Japan holdt og de gikk fælt! Legg merke til brune holker og platestyre.

Se også på formen på eksospottene. De er firkanta og inspirert av Buddhismen. Runar har gitt sykkelen vanlig vedlikehold som oljeskift +++ Dessuten har han rensset forgasser. Honda laget sin første motorsykkel i 1949, den hadde en 98cc motor og ble kalt "Model D".



Hondas første virkelig store suksess kom med Honda SuperCub - som er den mest solgte motorsykkelen i verden med over 60 million solgte sykler.

Utover 60-tallet begynte Honda å konkurrere i motorsport mot de største motorsykkelprodusentene i verden, og ble raskt en høyt respektert produsent internasjonalt.

I dag er Honda verdens største motorsykkelprodusent, og har en sterk internasjonal forankring (Wikipedia).

I skrivende stund så er våren i emning. Veiene i Siljan og omegn er som et paradys for mc folk. God tur Runar!

Leif Hægeland





50-talls amerikanere har alltid vært yndede objekter for kunstnere, med sine svulmende og elegante linjer og iørefallende design. På dette bildet kan for øvrig familielikheten med storebror Cadillac skimtes.

Tekst og foto: John A. Vestgarden

Livsglede er vel kanskje det mest dekkende ordet for min kollega, la oss kalle han Ole. Han ble født i en tid da lukten av bensin og sigarettøyk fortsatt gav status, og det kun var de mest bemidlede

ANGER

At det går an å være sånn en tosk? Jeg kan fortsatt ikke forstå hva som gikk gjennom skallen min, men det er det jo for sent å gjøre noe med nå. Jeg vet hva han skal si, for jeg har lært det utenat. Han setter ord på angeren som inntok sinnet da hans 1956 Century forsvant ut av innkjørselen for siste gang.

i samfunnet som hadde råd til å svalke en V8 med det den ville ha. Personlig kjenner jeg få mennesker som kan fylle rommet på samme måte som han, både med volum, men også med sitt vesen, for han har opplevd mye gjennom sine 55 år. Det er kort vei mellom sinne og latter, og den kanskje edleste av hans kunster er den unike evnen til å bli likt av alle. Han er da sørlending, og har det best når han kan kose seg på verandaen med «kåla og potetsjips», men skaldyr spiser han ikke, da han er en av dem som en sen sommerkveld for lenge siden lot seg friste av paven, og ikke nøyde seg med resten av godsakene. «Legene på sykehuset i Arendal er flinke», pleier han å si.

Gjennom mange år som kolleger har jeg blitt bombardert av bilannonse-lenker fra Finn.no, med spørsmål om dette er noe å satse på, og av og til er det jo nettopp det! Så skal det tenkes, det skal funderes og tygges på, og så må garasjen måles opp. Ja, kanskje han skal ringe? Ja, han skal ta det til helgen for da passer det fint. Man trenger jo ikke å si mer. Min kollega elsker også Buick og Cadillac, kanskje den Mercuryen ikke var så dum? Ford har laget fine biler de også? Ekteparet har flere ganger vært på tilstelninger og utstillinger, og når han kommer på jobb, begynner han å fortelle som fra midt i en setning, for iveren klarer han ikke å holde tilbake. Nå skal det snart skje. «Vi må få oss en skikkelig cruiser, og gjerne en tidsriktig campingvogn». Skully-skjortene, cowboyhatten og rattle-snake-boots er allerede på plass. Det skal bli en orgie av det vakreste livet har å by på! Fint vær, arbeidsfri, V8-lyd i kombinasjon med festival-liv og gode venner. Alt Ole kan drømme om i en og samme setting. Et vakkert liv.



En typisk reklame plakat fra USA på midten av 50-tallet. Ikke nødvendigvis så nøye om proporsjonene stemmer, men det skal se mest mulig elegant og eksklusivt ut sammen med tilpasset fargebruk.

De har fått prøve min Century. Han var påfallende usikker, og den sørlandske munterheten ble brått skiftet ut med en alvorlig mine i det Dynaflowen gav oss et nykk for å fortelle at den var klar for å skyve bilen fremover. Men fra her tok det vel ikke mer enn snau 150 meter før jeg på nytt kunne la ørene fylles med godord om kjøreegenskaper og design i verdensklasse. Det ble med andre ord et minneverdig besøk, for Buicken skulle prøves og vi hadde jo tross alt god tid. Så med nesten tom tank og med tankene fulle av inntrykk, ble den rygget inn i garasjen igjen. Nå skulle ord gjøres til handling, og



det skulle ikke holdes tilbake. Det måtte jeg bare være klar over!

Jeg hadde sett den i lengre tid, og visste at prisen virket til å være riktig. Det kom først ett bilde. Deretter en lang avhandling per SMS om at kjøpskontrakt var inngått og hvordan han hadde snakket selgeren i senk og lurt han trill rundt. Intet mindre enn århundrets deal, og for en bil! Det var bare en hake, og det var at bilen stod et godt stykke nordover i landet, og at kalenderen viste oss begynnelsen av november. Men på toppen av den allerede gode avtalen hadde han lurt selger til å oppbevare bilen i garasje til saltet hadde latt seg vaske vekk fra veiene.

Min kollega gledet seg. Mannen som til nå stort sett hadde latt seg frakte fremover av 4 japanske sylindere, hadde fått et nytt syn på livet. Rett og slett en åpenbaring. «Dette burde jeg gjort for mange år siden! Tenk på all den moroa jeg har gått glipp av!» Ebay og Finn.no leverte varsler, og pengene satt løst. Sene kvelder og tidlige morgener kom spørsmål om alt fra hvor man fikk tak i originale gummimatter, hvor tykke batterikablene må være, til forsikringsdekning ved bryllupskjøring. På det tidspunktet tror jeg de fleste sør for Kragerø visste at Ole hadde kjøpt seg Buick og at den var helt spesiell. En mann med familie må bruke sin tid fornuftig. Så hvorfor ikke fly familien opp til der hvor bilen befinner seg og kjøre den sammen hjem? En tur som både små og store vil minnes med glede i mange år. Men han hadde ikke tid. Ting måtte skje fort, for de siste ukene av mars hadde gått tregt. Veikamera over Dovre hadde blitt studert hver dag, og mange befraktere

hadde blitt forespurt. Kvalitet måtte fraktes med kvalitet, for sånn skulle det være.

Den kom hjem i gårdsplassen en mandag ettermiddag i 15-tiden, akkurat som avtalt. Saken var bare den at Ole og familien akkurat hadde kjøpt seg nytt hus, og nå befant han seg i det nye huset hvor den triple garasjen hadde blitt klargjort for sin nye hedersgjest. Boblen ble bare større og større utover dagen ettersom Ole vasket og polerte, skrudde og jekket, justerte og målte. Verden eksisterte simpelt- hen ikke rundt han før klokken 23:15. Da fikk han besøk, og humøret på fruen etsset hull i boblen han befant seg i med en slik kraft at det var nære på at billakken på Buicken også flasket av. Hun hadde rett. Klokken 16 skulle de ha pakket ut av det gamle kjøkkenet sammen. Han husket det nå.

En skygge av seg selv var han blitt. Ikke fysisk, men rent mentalt kjempet han en indre kamp mot noe vi andre ikke forstod. Jeg hadde sluttet å få meterlange SMSer om kveldene, og bilder på Messenger av TV-bilder med en noe uklare amerikaner i fart. «Jeg har bestemt meg for å selge!» Etter å ha eid bilen i 4 uker gav han opp. Den var blitt et hatobjekt som fikk skylden for alt som hadde vært kjipt og vanskelig i flytteprosessen, og nå som de fløyelshvite kjøkkengardinene endelig var på plass, skulle den sorte demonen jages fra hjemmet. Jeg bad ham innstendig å vente, men han bedyret at han måtte



Reklamen taler vel for seg? Man gjør neppe mye feil om man koster på seg Buick sin lekre sports modell (Man kalte Century for "doctors hot-rod" da det var en sprekere bil for de mer bemidlede)

ta ansvar og prioritere. Denne avgjørelsen var hans egen, og han hadde ikke behov for å konferere med fruen.

To dager etterpå forsvant den ut av gårdsplassen, stappfull av nye deler og med en lykkelig eier.

Tre dager deretter igjen spurte fru Ole om de endelig skulle kjøre seg en tur med Buicken. Hun hadde vært like involvert i salgsprosessen som kjøpsprosessen.

Og jeg tror han forstod det da. Anger. Nesten like smertefullt som å spise paven i krabbe-lag en sen sommerkveld. Tre nye år har gått og det tigger stadig inn med SMSer og linker til Finn.no. Det vurderes og studeres. Men noe flott har skjedd med den livsglade sørlendingen. Jeg tror det neste eierforholdet kommer til å vare en stund lengre enn 28 dager, og trolig skyldes nok det 6 bokstaver han vanligvis ikke brukte for ofte, tidligere. Jeg kan kjenne jeg smiler for meg selv når jeg leser: «Hilsen Ole OG ANNE»



Kan det bli enklere å skille biler fra hverandre, og utført på en så særdeles elegant måte? Vi merker oss tidens ideal med fly/romfartstema.

KORT NYTT... FRAMOVER...

- 15/6:** Dekksparekveld på Slevollen. GVK er arrangør.
- 17/6:** Siljandagen, vil gjerne ha gamle køyretøy utstilt.
- 24/6:** Sjøormløpet i Seljord.
- 23-25/6:** Norgesløp Hurdalssjøen.
- 15/7:** Gladløpet Stavern arrangert av LSVK
- 17/8:** Dekksparekveld på Slevollen. GVK er arrangør.
- 28-29/7:** Delemarknad på Biri
- 6/8:** GVK planlegg tur til Z-museum på Treungen med stopp undervegs hos vår medlem Paul Gutefald. Meir info kjem.
- 13/8:** Grevlingløpet frå Sandefjord arrangert av LSVK.

FASTE ARRANGEMENT:

Tysdagar frå 18: Cars & Coffee på Rådhusbrygga i Porsgrunn

Onsdagar frå 17: Treff på Burud Motorsenter ved Hokksund.

Søndagar frå 11: Treffet under brua, avkøyring gamle E18 til Kvelde



Når vi er inne på generasjonar og Grenlandsrally, her er ein Austin varebil kjent frå Henriksen familien med ungt kvinneleg mannskap. Tøft!



Frå medlemsmøtet i mai. Åge Lohne, kjent som vaktmeister i klubben, stilte med nyrestaurert 1936 Opel 6 i cabriolet utgåve. Vi gratulerer!



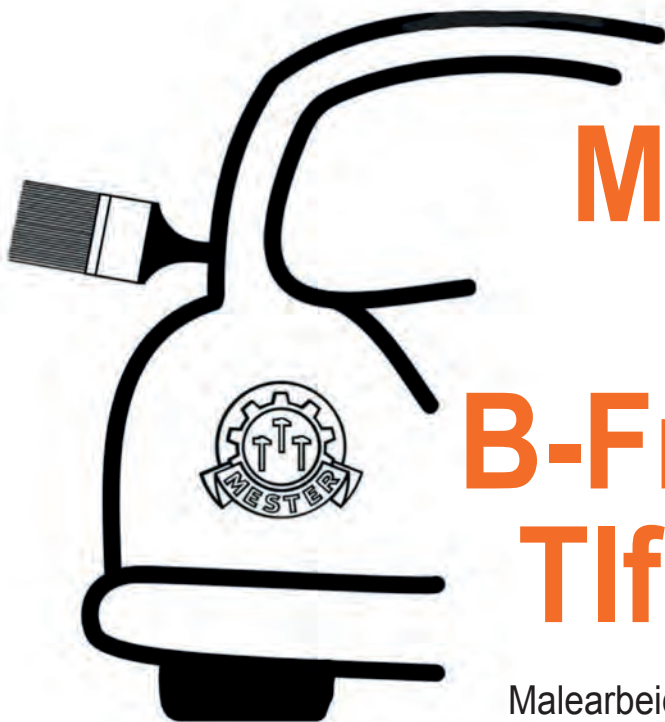
Tre generasjonar Liane stilte på Grenlandsrally. Heldigvis hadde dei også med ei VW Boble og slapp å trenge seg saman i den vesle Datsunen.



Frå Dekksparking på Slevollen, i GVK finn du alle slags bilar med stor spennvidde. Frå ein minimalistisk Skoda varebil du kunne kjøpe fritt her i landet før bilsalet blei opna, til ein særdeles overgådig Stutz luksusbil som omtrent berre A-kjendisar kjøpte når dei var nye sidan Rolls-Royce fort blei for simpelt. Begge foto: Ulf

Apropos bilar i Henrik Ibsens gate, slik såg det ut for 50 år sidan. Både køyretøy og mykje folk var der, omtrent som når GVK arrangerte laurdagstreff i 2023. Foto frå internett.

Treffet under Brua på vegen mot Kjøse har verkeleg tatt av dei siste søndagane med stappfull plass og visstnok nærmare 350 bilar og motorsyklar. Her eit dronefoto frå internett som viser ein stappa parkeringsplass.



**Malermester
Morten
B-Fredriksen AS
Tlf. 959 36 695**

Malearbeider - Tapetsering - Mindre snekkerarbeider



Frist for stoff til neste utgave er 15. august 2023

Byggmakker er et smart sted å starte

I varehuset møter du fagfolk som gir gode råd og god service. Vi har et bredt vareutvalg og du får en god pris på prosjektet ditt. Vi hjelper deg med alt - også håndverker og hjemtransport.

BMCARD

Byggekonto for små og store prosjekter. Opprett en Byggekonto og få oversikt over varekjøpene dine.

TJENESTER

Vi tilbyr blant annet fargemåling, materialberegning, kapping av materialer, transport, håndverkerformidling og energieffektivisering av boligen din.

GODE PRISER

Vi har konkurransedyktige priser og gode tilbud. I tillegg får du en god pris på hele prosjektet ditt.

TRANSPORT

Vi låner deg tilhenger, eller du kan få varene levert hjem til en god pris. Vi fikser både kranbil og helikopter for vanskelige løft.

GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK

Vi utfører gratis tak- og vindussjekk, og gir deg et uforpliktende tilbud.

GODE RÅD

Vær trygg på at du får gode råd av dyktige fagfolk, enten det er et stort eller lite prosjekt du skal i gang med.

FIKS FERDIG

Vi kjenner de beste håndverkerne der du bor. Det betyr at vi kan formidle solide håndverkere som er til å stole på.

GODT UTVALG

Hos oss får du et komplett vareutvalg av høy kvalitet. Har vi ikke det du leter etter, skaffer vi det.

KLIKK OG HENT

eller bestill hjemlevering på byggmakker.no



SKIEN Kjørbekkdalen 5, 3735 Skien
Tlf: 35 50 31 50 - Åpent: 7-18 (9-15)
www.byggmakker.no