



Veteranvoغن

Nr. 3 – 2019 Årgang 44

Allard-Hudson-Rolls-Royce-Packard-Opel-Essex-Citroën-Chevrolet

Ford-Vagonen-Ferrari-Jensen-Dusenbergl-Jaguar-Cord-Delage-Plymouth-Dodge-Hillman-DeSoto-Twinn-MG



- TERJES CADILLAC
- LMK MOTORKONVOI
- MEDLEMSMØTE

- SLEVOLLEN
- SKINNVENGJO
- VI SPISER JULEN UT



Formann:

Gunleik Kjestveit
Tlf: 35973858 / 951 47 901
E-mail: gunleikk@gmail.com

Nestformann

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595
E-mail: dale.torfinn@gmail.com

Sekretær:

Per Øvrum Tlf: 958 74 878
E-mail: perovrum18@gmail.com

Kasserer:

Arild Johnsen Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Styremedlemmer:

Jan Arthur Pettersen
Tlf: 35 97 25 18 / 909 13 612
E-mail: j-a-p@online.no

Ulf Stuwitz Røvik -Larsen
Tlf: 91316526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

Leif Ingar Liane Tlf: 907 56 419
E-mail: leifingar@byggmesterliane.no

2. varamann:

Tore Kvaale Tlf: 924 01 984
E-mail: torkvaal@online.no

Revisorer:

Per Høiseith
Morten Hansen Tlf: 915 55 509

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

Arild Johnsen Tlf: 922 34 204
E-mail: arild.johnsen@skien.online.no

Vaktmester Låve/Bolig:

Sigmund Aakvik Tlf: 951 11 454
E-mail: sigaak@online.no

Utleie av lokaler:

Sigmund Aakvik Tlf: 951 11 454
E-mail: sigaak@online.no

Besiktigelsespersoner:

Tore Wahlstrøm
E-mail: torewahl@online.no
Tlf: 35 59 04 47 / 901 99 362

MC

Inge Holt
Tlf: 908 40 564
E-mail: ingeholt52@gmail.com

Teknisk bil:

Svein Ekornrød Tlf: 905 26 749
E-mail: sv-ekorn@online.no

Teknisk Motorsykel:

Hans Olav Kise Tlf: 35 59 06 78 / 930 11 583
E-mail: hanskise@gmail.com

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19
E-mail: olavskyl@gmail.no

Årskontigent kr. 400,-. Husk forfall og konto nr. for nettbank.

Klubblokalet

"Låven" åpner fra kl. 18.00 Porsgrunnsveien 242
– møtet begynner kl. 19.00. 3736 Skien

Adressen er**HUSK!**

Medlemsmøtene
første torsdag i hver
måned (unntatt juli).

FORMÅL: Klubbens formål er å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettleiding 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.

REDAKSJONENS HJØRNE

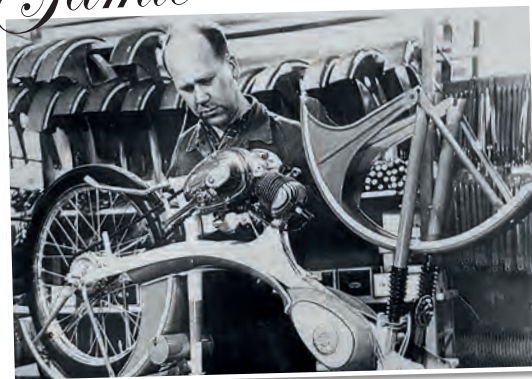
I dag er det 15. mai og redaksjonsmøte. Været er nydelig. Forsidebildet ble selvkrevet denne gangen. Flott bilde tatt av Tore H. Wiik. Grenlandsrally nærmer seg, to uker igjen til vårens vakreste eventyr. Det er en dag som jeg gleder meg til. For meg er det en flott opplevelse å se så mange interessante kjøretøy på én dag. En rolig kjøretur i Grenland preget av vår og forsommer er flott. Utfordrende poster med humor er også flott. Løpskomiteen jobber meget bra og mange personer i er i sving. Søndag 2. juni er du hjertelig velkommen til stevneplassen og Right On Motorshow. Både med og uten veterankjøretøy. Det er et arrangement som har vært i mange år og like hyggelig hver gang. Ta med campingstol – gjerne flere stoler.

Trivelig å sitte sammen og la praten gå. Motorkonvoien fra hele landet og til Lillehammer er et fantastisk arrangement. Tenk så mange gamle kjøretøyer i Norge på vei til Lillehammer på en gang! Åpningen av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer blir noe helt spesielt. Endelig skal vi få dette i Norge. Det er jo også spesielt at to biler som har vært her i Grenland er kommet på dette museet! Flott!

Ta noen bilder når du er rundt på tur i sommer og skriv litt. Vi setter alltid stor pris på litt stoff. Redaksjonskomiteen ønsker alle en flott sommer.

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

Gamle POSTKORT



Eit motiv frå produksjonen av Termoped mopedar på Vaddrett. Redaksjonen planlegg ein utfyllande artikkel og etterlyser medlemmer med ulike typar produkt inkludert vaskemaskiner for presentasjon av produktspekteret. Særleg spennande dersom nokon kan setje oss i kontakt med folk som jobba ved Termolux og som kan gje oss fyrstehands-informasjon om produkta. Ring Narve på 9821 5094.

STRIPA ERNIE

FORMANNEN HAR ORDET

Det er utrolig som tida flyr. Det får meg til tenke på et gammelt ordtak. « her går det unna sa ho bestemor og reiv av halve kalenderen ved nyttår og feira St. Hans andre nyttårsdag.» Vel, vel det får da være måte på, men allikevel så går dagene fort unna. Det er kanskje et godt tegn på at mann trives og at en har menigsfylte dager. For mange av oss er veteranbilen eller veteranMC, en kjær- og altoppsluknede hobby og en del av hverdagen. Det repareres og skrues vinterhalvåret igjennom for å ha alt klart til sommersesongen. Når dette leses er sesongen alt igang. Det store arrangementet i år er selvfølgelig Motorkonvoien 2019 - «Kultur på hjul» med målgang på Lillehammer i fredag 7. juni. LMK er 40 år og dette skal feires i helga 7-9. juni. Dette bør være kjent for de fleste, ettersom dette er nevnt på flere medlemsmøter. Jeg vil i denne sammenheng henvise til utfyllende repotasje inne i bladet vårt med rutevalg og tidsangivelse. Jeg henviser også til GVKs hjemmeside. Den bør dere jenvlig ta en titt på for alt av informasjon fra LMK og annet lokalt stoff bli publisert der.

Jeg har nettopp idag 15. mai mottatt en folder (mange) som burde vært delt ut på medlemsmøte i mai, men siden denne konvoien alt har startet når vi skal ha neste medlemsmøte 6. juni så refererer jeg litt fra denne.

Motorkonvoien 2019 – Kultur på hjul.

Motorkonvoien er et samarbeid mellom organisasjonene AMCAR og LMK. Amcar organiserer sammen med LMK opp mot 100.000 utøvere av kjøretøyhobbyen, og ønsker med konvoien å rette fokus på det frivillige nasjonale arbeidet som utfører av de som har kjøretøy som hobby; klubbene og organisasjonene. Det å ta vare på rullende motorhistoriske objekter er kulturvern på lik linje med øvrige kulturarbeid underlagt kulturminneplaner.

Motorkonvoien 2019 vil passere samtlige regioner i Norge og ender opp på Motortreffet 2019 på Lillehammer, den 7. juni. Motorkonvoien 2019 blir også et stort innslag to dager senere under åpningen av Nasjonal Kjøretøyhistorisk Museum på Hunderfossen den 9. juni. Museet representerer en offisiell nasjonal aksept av det massive arbeid som skjer på frivillig basis ute blant medlemmene og kjøretøyklubbene hos Amcar og LKM.

Hvis vi ikke tar vare på kjøretøyhobbyen og de motorhistoriske kjøretøyene blir Norge et fattigere samfunn i fremtiden. Kjøretøyene har vært en viktig del av utviklingen av det Norge vi kjenner i dag. Amcar og LMK mener derfor alle har et felles nasjonalt ansvar for at også kommende generasjoner kan ta del i denne historien. Gamle kjøretøy som hobby gir mening for mange og skaper og så stor glede og anerkjennelse blandt mange lokalt og nasjonalt. En verdi og en historie vi må ta vare på for fremtidige generasjoner.

Amcar og LMK vil derfor arbeide for at kulturformidlingen rundt den norske kjøretøyhistorien aksepteres og tas hensyn til i utviklingen av samfunnet. Vil gjøre dette gjennom å sikre gode rammebetingelser for aktiv deltagelse i bruk og vern av kjøretøy i Norge. Sitat slutt.

Forøvrig ønsker jeg dere alle en god sommer og mange fine veteranturer.

Hilsen Gunleik



Rådgiver spansk:

Geir Havgar Tlf: 35 52 39 45 / 402 44 792
E-mail: geirhavgar@gmail.com

Tilhenger Skien:

Åge Lohne
Tlf: 905 04 764

Kjøkken: Tom Ellefsen Tlf: 951 24 026
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no
Narve Nordanger
E-mail: flathead323@gmail.com
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Jarle Rønjom
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no
Leif Hægeland
E-mail: leif.haegeland@gmail.com

Web-master:

Torfinn Dale. Tlf: 911 90 595
E-mail: torfi-d@online.no

Delesalg:

Stein Haugseter Tlf: 913 93 540
E-mail: shaugseter@yahoo.no
Geir Grøtvik

Grenlandsrally:

Tore Kvaale Tlf: 924 01 984
E-mail: torkvaal@online.no

Grafisk produksjon:

Thure Trykk AS, Skien Tlf: 35 90 55 90
www.thure-trykk.no

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2019:

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

GVK-effekter:

Klubbmerke kr. 30,-
Jakkemerke kr. 20,-
Klistremerke kr. 15,-
Fåes kjøpt på medlemsmøtene.

Forsidefoto:

To kjente bilar i GVK passerer Dahllins hjørne Brevik. Foto av vegforskar Tore H Wiik som snart kjem med bok om tidlegare utgaver av dagens E18. Artikkel i neste nr av Veteranvognen.

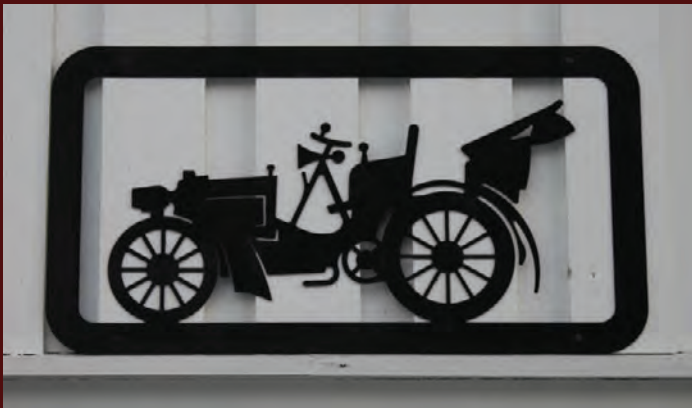
GVK takker BERGAN OG STÅLAND for utmerket service. Da et av hjulene på klubbens tilhenger var punktert fikset de sakene umiddelbart. Helt gratis!

Cadillac

på 12,5 m²



Når vi nevner 12,5 m² er det ikke størrelsen på Terje Høgseth Hansens garasje vi mener, men bilen som står parkert i garasjen: En Cadillac De Ville Convertible fra 1964. Den dekker en gulvflate på 12,5 m² fra hjørne til hjørne, eller 12,496 m² for å være helt korrekt. Der jeg kommer fra fikk slike kjøretøy betegnelsen «amerikansk flak». Vi antar det lå en smule misunnelse bak, og ikke så lite beundring.



Når man nærmer seg Terje Høgseth Hansens garasje er man ikke i tvil om at her inne befinner det seg en veteranbil. Skiltet over garasjedøren forteller sitt tydelige språk. Selv om det ikke er helt dekkende for hva som befinner seg på innsiden av garasjedøren. Det ligger en generasjon eller to i mellom kjøretøyet fra bilens barndom og Terjes Cadillac fra 1964. Men signaleffekten er beundringsverdig formidabel: Her er en som ikke stiller sitt lys under en skjepp. Det gjør ikke Cadillac De Ville Convertible heller. Enten du beundrer den foran eller bak er det mer enn tydelig at dette ikke er et



husbankfinansiert kjøretøy. Amerikanske bildesignere på 1960-tallet fråtset i elegante krom-detalljer. Både på langs og på tvers. De var også rundhåndet med utdeling av lykter og blinklys. Halefinnene som skaper assosiasjoner til fly og fart er fremdeles til stede, om enn i en mer behersket utgave.





Vi lar oss blende, bokstavelig talt, av lyktene. Enten de står foran eller bak.

Særlig det lille røde blinklyset foran på forskjermene. De er beregnet for sjåføren og er kamuflerende integrert i den langsgående pyntelisten.



Terjes Cadillac har de umiskjennelige kjennetegn til en bil i det øvre sjiktet av lommeboken. Så var det heller aldri meningen at Cadillac skulle konkurrere med Ford om hvem som kunne lage den billigste bilen. Cadillacs logo er for sikkerhets skyld plassert både på panser og bagasjelokk. Vi la merke til noe pussig med disse. Merket foran på panseret var i sine fargers fulle glans mens det som sto på bagasjelokket var fargeløst. Forklaringen kan jo være at fargene har forsvunnet i dragsuget når Terje lar motoren få fritt spillerom og bilen langer ut slik den er beregnet til.



Det første som møter oss når vi åpner panseret er en velvoksen radiator med en elektrisk vifte. Når man flytter blikket bakover skjønner man hvorfor: En diger V-8 maskin på 7000 ccm ruvet i mylderet av ledninger, rør, stag og ellers det som må til for få de 350 hestekreftene til å utfolde seg fritt.

Selv med en egenvekt på 2172 kg. og Terjes kroppsvekt i tillegg er denne kraftklumpen i stand til å påføre ham fartsbot i de fleste land her i Europa. Sannsynligvis også i USA.



Det slår oss at i dette tekniske overflødigthornet er alt skinnende rent og blankt. Hvilket tyder på at olje og bensin holder seg der det skal. Noe annet ville være overraskende på en Cadillac. Selv om fordelerlokket kan virke noe overfylt forsikrer Terje at her er ikke mer enn akkurat det antallet ledninger som trengs.



Dersom en tilfeldig forbigående skulle stikke hodet inn under panseret vil han øyeblikkelig kunne lese seg til at det var en Cadillac han hadde foran seg. Om han ikke hadde skjönt det på forhånd.

Bilen er for øvrig utstyrt med en tre-trinns automatkasse.

Om den drikker bensin? Nja... vel..vel.. Det er med Terje som med alle oss andre veteranbileiere: Vi er overbærende med drivstoff-kostnadene når vi er ute og lufter våre skjønnheter. De er jo tross alt kun i bruk en liten del av året, og heller ikke særlig ofte. Da ser vi mellom fingrene om det koster et par kroner ekstra pr. kilometer.

Terje hadde testet forbruket en sommer, på vei hjem fra Sverige. Med lett fot på gasspedalen og en gjennomsnittsfart på 90 km/t hadde de 350 hestekreftere klart seg med 1,25 liter på milen. Man går ikke fallitt av den slags. Og så har man jo den store gleden av å gi folk noe pent å se på underveis..



Et spørsmål vi alltid ser frem til å stille når vi er på garasjebesøk er: Hva fikk deg til å kjøpe akkurat denne typen bil? Svaret kom raskt: På begynnelsen av 1980-tallet pleide han å feriere på en campingplass ved Seljordsvannet. Han la merke til at det til tider var store Amcar- treff på andre siden av vannet. Terje satte seg i båt og dro over for titt på bilene. Dette skjedde i flere år, og dermed ble det som det ble.



Etter å skaffet seg en rustklump i form av en Chevrolet Malibu stasjonsvogn og brynet seg på den i 7 år, restaurerte han tre andre biler som han importerte fra USA . Disse gav ham stor erfaring med restaureringens velsignelser. Noe som trengtes, som vi ser.



FOR NÅ kom Cadillac De Ville Convertible inn i bildet, etter en smule påvirkning fra klubbens egen Bjørn Granheim. Bjørn hadde Amcar-kontakter i USA og tipset Terje om et mulig «prosjekt»..

« Den var ingen skjønnhet på det tidspunktet » sier Terje. Vi sier oss enig når han viser bildet av den, tatt foran hjemmet dens i Baltimore. Og bildet der den behjelpelige Granheim (skadefro?) påpeker prosjektets omfang.

slikt utgangspunkt som Terje hadde fått mellom fingrene kunne fremstå som det praktkeksemplaret vi møtte under garasjebesøket. Men med kjennskap til hvilke mirakler som er utført av medlemmer i Grenland Veteranvogklubb, er vi egentlig ikke



Det overrasker ikke at Terje Høgseth Hansen overhodet ikke er utdannet bilmekaniker. Slik er det med mange av dem i klubben som utfører mirakler med rustprosjekter. Terje er født i Skien i 1952, faren og bestefaren drev blikkenslagerfirma. Som sekstenåring var Terje innom blikkenslageryrket en meget kort periode. Det oppsto



fort generasjonsmotsetninger. Ungdommelig mistro til at den eldre generasjon visste bedre enn ham førte til en brå avslutning på blikkenslagerverkstedet. Han havnet hos Haugerød & Nilsen, der han fikk lagerjobb. Derfra gikk turen til UNION der han havnet i prosessproduksjonen. Tittel hadde han ikke, han bare jobbet med sitt.

I 1988 havnet han hos Finns Caravan på Gråten og fikk med campingvogner å gjøre. I 2003 ble han forespurrt av Bjørge Karosseri om han kunne tenke seg å begynne på verkstedet deres. Her fikk han ytterligere erfaringer med karosseriarbeid. Og det var nok denne erfaringen som kom mest til nytte da han pensjonerte seg i 2013. Nå kunne han gjøre restaurering av veteranbil til fulltids beskjeftigelse.

Når vi ser på utgangspunktet han hadde, skjønner vi at en vanlig 7 timers arbeidsdag ville vært en hemsko. Disse timene kunne nå tilbringes i garasjen sammen med Cadillacen fra 1964.



Det er noe som skiller Terjes garasjeverksted vesentlig fra en del andre garasjer vi har besøkt: Det er tepper på gulvet. Og det er RENT! Ikke en gang Sherlock Holmes ville være i stand til å finne en eneste oljeflekk, selv om han brukte sitt største forstørrelsesglass.



Her finner vi også tydelige tegn på at Terje Høgseth Hansens veteranbil ikke lever en beskyttet innendørs tilværelse. Den har deltatt på mange turer, Grenlandsrally, Grevling – og Gladløp. Pokalene i vinduskarmen taler også sitt tydelige språk.



Når man konsulterer fremmedordboken får vi opplyst at Cadillac betyr, fritt oversatt fra engelsk: «Noe som er enestående i sitt slag, spesielt når det gjelder luksus, kvalitet og størrelse». Sitat slutt.

Vi var absolutt overbevist om denne påstanden allerede før vi satt oss inn i bilen. Vi var ikke mindre overbevist etterpå. Særlig da den inntok rollen som *Convertible*. Da taket gikk av ble vi overbevist om at hentydningen til luksus og kvalitet medførte riktighet.



Vi har tidligere hatt garasjebesøk hos en annen Cadillac i klubben, så vi skal ikke trette leserne med repetisjon. For dem som ikke fikk det med seg den gang, kan vi kort nevne at den første Cadillac så dagens lys i oktober 1902. En sylinder ga plass til 9 hk, og setene rakk til to personer.



Som sagt, det er noen generasjoner mellom skiltet over garasjedøren til Terje Høgseth Hansen, den første 9-hesteren fra Cadillac, og til den som vi besøkte i dag.

Man kan trygt si at bilen har vokst med årene, og at Cadillac De Ville 1964 har utnyttet sine 12,496 m² på en overbevisende måte.



Ulf



Vår erfaring er **din** fortjeneste!
Vår spesialitet er deler
til amerikanske biler.

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim

Assuransegata 8, 3915 Porsgrunn, Tlf: 35 53 41 10

LEDIG VINTEROPPLAG



Det er ledig plass til vinteropplag for veteranbil hos Martin Zdeb. Ring ham for nærmere opplysninger på telefon: 455 17 290. Lagerplassen er sentralt plassert ved Snelvedtveien, Skien, ikke langt fra Frogner.

Hjalp Sinnasnekker'n på TVN

Det var i 2013 byggmester Leif Ingar Liane hjalp Sinnasnekker'n på TVNorge.



LEIF INGAR LIANE AS

Byggmester Leif Ingar Liane AS

Tlf: 907 56 419

leifingar@byggmesterliane.no

Vi tilbyr tømmerarbeid fra A til Å og komplette pakker med rørleggere, elektrikere, murere, malere, gulvleggere, gravere og blikkenslagere.

Vi har 30 års erfaring fra bransjen. Teamet vårt består av 2 byggmestere og 3 svenner.

Firmaet Byggmester Liane ble etablert i 1983 som et enkeltmannsforetak. I 1992 ble Byggmester Liane et AS.

Byggmester Leif Ingar Liane er formann i prøvenemda i tømmerfaget i Telemark, og formann i opplæringskontoret for byggfag i Telemark.



«SØRLANDSRUTA»

MED STOPP OG OVERNATTINGER 5.-7. JUNI FOR

Vedlagt finner du informasjon om det vi har valgt å kalle «Sørlandsruta» i årets store hendelser for oss interesserte i veteran- og hobbykjøretøyer:



Har du spørsmål til Motorkonvoien før den starter 5. juni, vennligst ta kontakt med din «moderklubb», som eventuelt igjen retter spørsmålet videre til arrangørgruppa i Agderfylkene og BuTeVe. Etter starten 5. juni, tar du direkte kontakt med den av de personene som står på den aktuelle delen av strekningen du har spørsmål om.

Husk, du må ikke være med hele veien for å være med! Det er fullt mulig å delta på kortere eller lengre deler av strekningen, og du må ikke overnatte på de oppgitte hotellene (men det er gode tilbud!)

NB! Tidsplanen for ruta er tentativ! Vær oppmerksom på eventuelle forsinkelser!

Til ruta: Fra Brokelandsheia følges E18 rett østover, IKKE via Gjerstad stasjon, osv.!

Motorkonvoien 2019: Kristiansand S - Lillehammer 5.-7. juni

Kolonnearsvilg Vest- og Aust-Agder: Agder Motorhistoriske Klubb v/ Bent Erik Olsen, tlf.: 416 30 263, e-post: berneol@online.no
Kolonnearsvilg Larvik - Veiar/ Tønsberg: Larvik og Sandefjord Veteranvoognklubb v/ Sigmund Granli, tlf.: 404 74 343, e-post: sigranli@online.no
Kolonnearsvilg Veiar/ Tønsberg - Lillehammer: Tønsberg Automobilklub v/ Nils-Petter Norman, tlf.: 930 07 896, e-post: nilspn@hotmail.com

Dato	Avmarsj	FRA	TIL	Distanse	Ankomst	Merknad	Kontakt
Ons 5. juni	kl 0900	Parkeringsplassen ved Oddernes kirke	Havnetomta, Lillesand	27 km	kl 0930	Kort stopp med appell	Bernt Erik Olsen, AMIK, 416 30 263
	kl 1000	Havnetomta, Lillesand	Arendal sentrum	40 km	kl 1045	Kort stopp med appell	
	kl 1115	Arendal sentrum	Brokelandsheia (Gjerstad)	50 km	kl 1200	Mulighet for litt mat	
	kl 1300	Brokelandsheia (Gjerstad)	Larvik Golfklubb	ca 90 km	kl 1500	Følger E18 RETT ØSTOVER til Rugtvedt. Larvik Golfklubb selger lunsjmat. Egen tid ut dagen. Avtale med Atlantic Grand Hotell (se under matrisen)	Per Øvrum, GVK, 958 74 878
	kl 1500	Larvik Golfklubb	Hotel Atlantic, Sandefjord	ca 20 km	kl 1530		Sigmund Granli, LSVK, 404 74 343
Tors 6. juni	kl 1000	Samling i Badeparken i Sandefjord fra kl 0900, avmarsj kl 1000.	Jarlsberg Flyplass i Tønsberg kommune	ca 25 km	kl 1045	Kort stopp med appell	Håkon Læret, TAK 920 46 055
	kl 1130	Jarlsberg Flyplass, Tønsberg (vest)	Eidsfoss Landhandel	ca 50 km	1215	Lunsj kan kjøpes på kafeteriaen	Nils-Petter Norman, TAK, 930 07 896
	kl 1345	Eidsfoss Landhandel	Norsk Kjøtøyst. Senter, Burud	ca 31 km	kl 1430	MHKD åpner Burud for oss!	Jan Roger S. Olsen, MHKD, 905 19 083
	kl 1700	Norsk Kjøtøyst. Senter, Burud	Tyrfjord hotell	ca 25 km	kl 1730	Vi overnatter på Tyrfjord Hotell (se under matrisen)	Tyrfjord Hotell 77 84 00
Fre 7. juni	kl 1000	Tyrfjord Hotell	Land Catering og Kafé (Hov)	ca 114 km	kl 1200	Lunsjsted underveis.	Nils-Petter Norman, TAK, 930 07 896
	kl 1330	Land Catering og Kafé	Birkebeineren Stadion, Lillehammer	ca 95 km	kl 1500	Mål / Motortreffet 2019	

Overnatting Vestfold 5.-6. juni: Atlantic Hotel, SANDEFJORD. Bookingkode: GR005217 til tlf. 33428150 eller ccatlantic@choice.no Frist 20. mai for Motorkonvoi-tilbud. <https://www.nordicchoicehotels.no/hotell/norge/sandefjord/clarion-collection-hotel-atlantic/> Eks. pris: Enk.rom kr 1049,- inkl. frokost, dobb. rom 1279,- inkl. frokost

Overnatting Buskerud 6.-7. juni: Tyrfjord Hotell, VIKERSUND. Bookingkode: Motorkonvoien 2019 til tlf.: 32 77 84 00 eller hotell@tyrfjord.no Tilbud fram til ankomst. <https://www.tyrfjord.no/> Pris enk.rom: 950,- m/ frokost, dobb.rom 1250,- inkl. frokost. Egen veteranbilparkering på området.

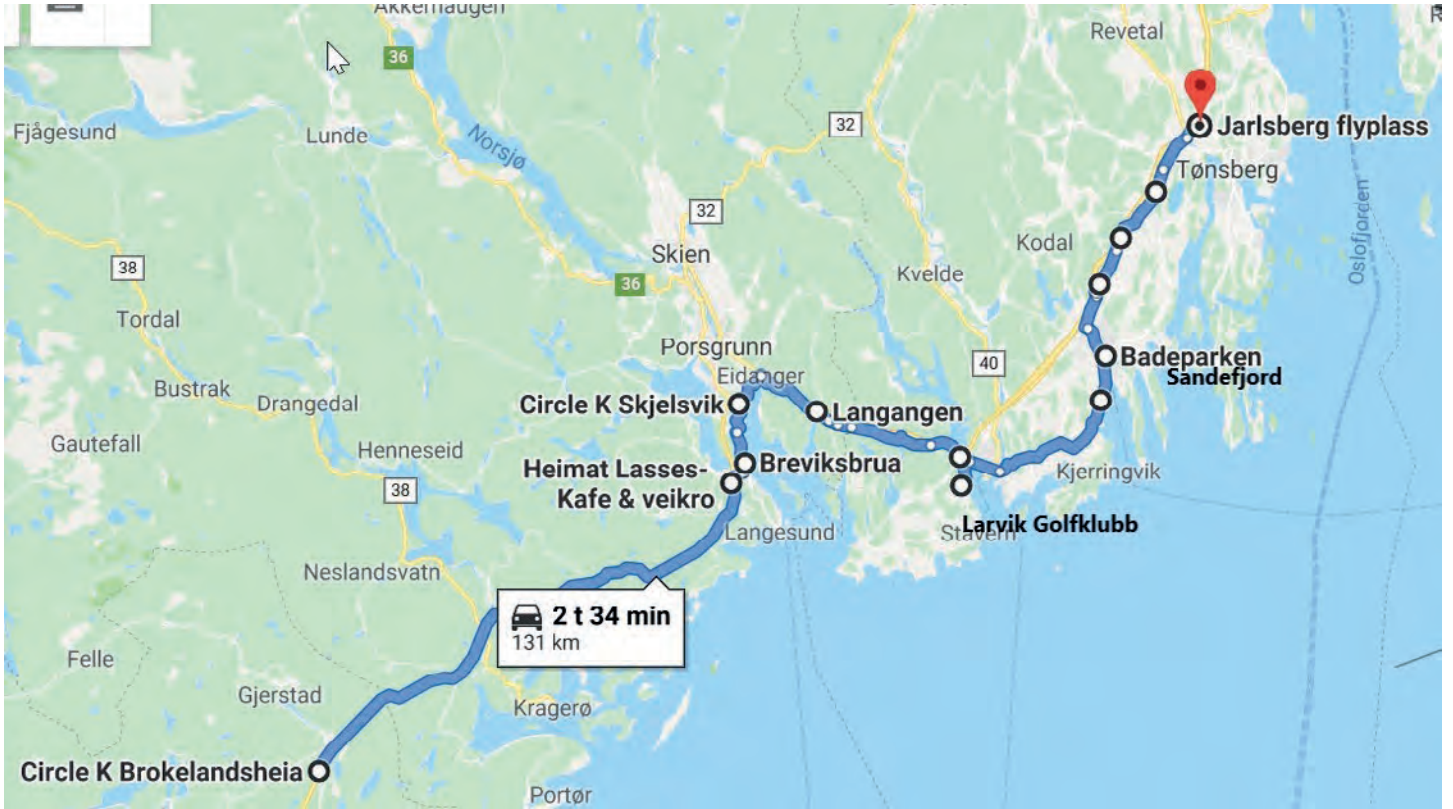
MOTORKONVOIEN 2019

KJØREBESKRIVELSE FRA BROKELANDSHEIA TIL SANDEFJORD.

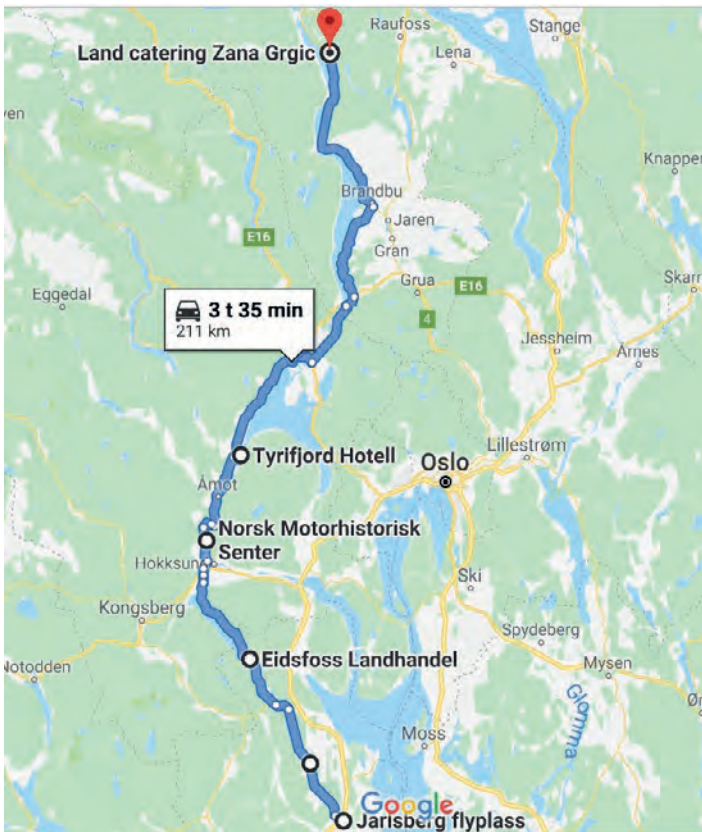
- ▶ Kjør ut på E 18 og kjør mot Telemark grense.
 - ▶ Kjør på E 18 til avkjøringa til Stathelle på Rugtvedt i Bamble. (ved Lasse's Kafe, SHELL-stasjon, og Telemarkssvingen veikro, ESSO-stasjon)
(Opplysning: begge stasjonene selger 98-oktan bensin)
 - ▶ Kjør inn på riksvei 354 mot Stathelle gjennom Høgenheitunnelen.
 - ▶ I rundkjøringen på Stathelle kjør over Breviksbrua og mot Brevik.
 - ▶ Fortsett på riksvei 354 til rundkjøring på Heistad.
 - ▶ Ta første avkjøring og kjør forbi Rema 1000, Kiwi og YX-stasjon.
 - ▶ Fortsett gjennom Heistad sentrum, forbi Circle K stasjonen på Skjelsvik.
 - ▶ Hold til høyre i krysset ved Skjelsvikdalen inn på fylkesvei 30 (Nystrandvegen), mot Nystrand.
 - ▶ Kjør på fylkesvei 30 (Nystrandvegen) forbi Olavsberget camping og fortsett rett fram i Lillegårdskrysset.
 - ▶ Fortsett på fylkesvei 30 (Langangsvegen) opp Lillegårdskleivane.
 - ▶ Kjør på Langangsvegen, forbi Lannerheia kontrollstasjon og ned Korketrekkeren til Langangen.
 - ▶ Kjør gjennom Langangen og til rundkjøring mot nye E 18.
 - ▶ Ta første avkjøring, fortsatt på Langangsvegen, forbi avkjøringen til Helgeroa, og inn på Larviksvegen og videre til Sørlandske hovedveg (gamle E 18).
 - ▶ Fortsett på Sørlandske hovedveg (gamle E 18) til rundkjøring ved nye E 18.
 - ▶ Ta andre avkjøring, og kjør over nye E 18 og til rundkjøring.
 - ▶ Ta andre avkjøring, inn på gamle E 18 Skyvegen.
 - ▶ Kjør forbi barkfyllingen og fortsett på gamle E 18 Skyvegen frem til Farriseidet.
(Opplysning: Her er det anleggsarbeid. Usikkert hvordan vegen blir her).
 - ▶ Kjør inn på Storgata mot Larvik sentrum.
 - ▶ Ta til høyre i første lyskryss inn på Stavernsvegen (fylkesveg 301), kjør forbi Farris Bad og hotell og mot Stavern.
 - ▶ Kjør på Stavernsvegen frem til Plantasjenbutikken og her ligger Larvik Golfklubb.
Her blir det lunsj.
 - ▶ Kjør fra Larvik Golfklubb inn til Larvik på Stavernsvegen (fylkesveg 301), og ta til høyre i lyskrysset etter Farris Bad mot sentrum på Storgata (fylkesveg 303).
 - ▶ Kjør på Storgata (fylkesveg 303) gjennom sentrum, forbi jernbanestasjonen og kirkegården på høyre side til rundkjøring/krysset med Elvevegen, Tjøllingvegen.
 - ▶ Ta andre avkjøring inn på Tjøllingvegen (fylkesveg 303) over Lågenelva.
 - ▶ Fortsett til neste rundkjøring og ta andre avkjøring inn på Tjøllingvegen (fylkesveg 303).
 - ▶ Kjør på Tjøllingvegen (fylkesveg 303) gjennom Tjølling, forbi Tjølling kirke.
 - ▶ Fortsett på fylkesveg 303. Når du kommer inn i Sandefjord kommune heter vegen Hystadvegen.
 - ▶ Fortsett på Hystadvegen (fylkesveg 303) helt frem til Park hotell i Sandefjord.
 - ▶ Ta til høyre i lyskrysset forbi hotellet og inn på stor plass på venstre side (Badeparken) ved Hvalfangermuseet.
- = Da er du framme.



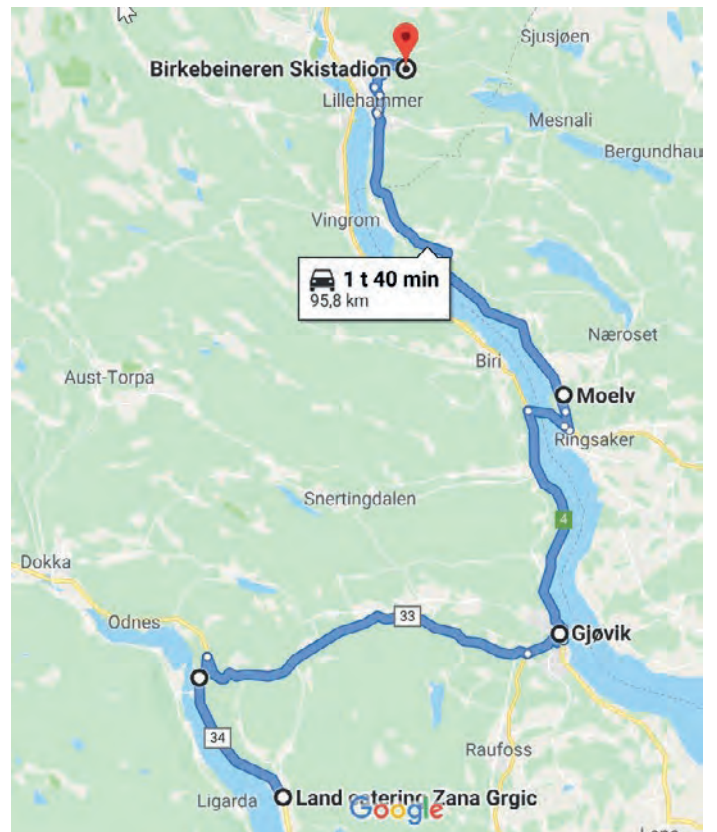
KART FRA BROKELANDSHEIA TIL SANDEFJORD.



KART FRA SANDEFJORD TIL TYRIFJORD HOTELL.



KART FRA TYRIFJORD HOTELL TIL LILLEHAMMER.





Medlemsmøte i mai

Pollensesongen er i gang. Det er grønne blader på busk og kratt. Gresset på plenen har alt nådd opp til slyngelalderen og må tuktes. Postkassen flommer over av reklametilbud på utegriller, campingstoler og billige blomster hos Plantasjen. Alt dette er sikre vårtegn. Men det aller sikreste er at nå tyter det veteranbiler ut av smitt og smau, garasjer og låver eller hvor de enn har tilbrakt vinteren.

Derfor var det en pen forsamling av vårblanke veteranbiler på parkeringsplassen foran Låven torsdag 2.mai. Selv om vi observerte en del mindre representative, moderne kjøretøyer som hadde sneket seg inn i miljøet. Dem om det.

GVK-medlemmer er et utålmodig folkeslag, alt en time før møtestart var «de faste plassene» opptatt, og Sigmund og Tom på kjøkkenet måtte svinge vaffeljernet effektivt for å holde unna pågangen. Som vanlig var støynivået i klubblokalet oppadgående og formann Gunleik måtte benytte sin myndige tone for å kalle til ro.



Innledningsvis holdt nestleder Torfinn Dale et glødende innlegg omkring trafikksikkerhet og veteranbiler. Han refererte bl. a. til den tragiske ulykken i fjor da bremsene sviktet på en veteranbil på vei ned mot Dalen.

Klubben har fått et enestående tilbud om kontroll av veteranbiler på Gulset. Her kan man få kontrollert sine mest utsatte deler av understellet for kroner 100,-



Torfinn har gjort flere pr-stunt i den anledning i forskjellige media. Det er et flott tiltak og vi anbefaler alle klubbens medlemmer til å benytte tilbudet. Selv om de fleste av GVK-medlemmene holder sin voktende hånd over sine kjøretøyer kan det alltid være greit å få en kritisk gjennomgang fra annet kyndig hold.

Kveldens foredragsholder var Ove Meldingen, den fritt-talende og taleføre redaktøren i Telemarksavisa. Av hensyn til den alltid travle redaktørs timeplan snudde formannen møtet på hodet og lot ham slippe til før de øvrige faste programpostene.

Redaktør Meldingen påsto med hånden på hjertet at han på ingen måte hadde noen kunnskaper omkring kjøretøyers vedlikehold etc. Derimot har han en viss erfaring som fotgjenger og refererte til sin selvpålagte vandring fra Bergen til Skien.

Deretter foretok han en marathon-gjennomgang av bilens historikk fra den spede barndom frem til i dag. Dvs. barndommen kan neppe kalles sped, kjøretøyet som Ove Meldingen pekte på var Joseph Cignots dampvogn. Et kjøretøy med en egenvekt på 2500 kilo kommer neppe inn under kategorien sped. Opprinnelig ble den bygget for å frakte kanonløp for det franske artilleri. For full damp klarte den en fart på 7,8 km/t. Med så dårlig svingradius at den tok livet av seg selv ved å kolliderer med en uventet mur.. Nok om det. Ove Meldingen er en fargerik kåsør med en god porsjon humor og selvironi.



Han uttalte også at han var meget imponert over klubbens medlemsblad, bøker og artiklene om GVK i TA. Han var glad og stolt over samarbeidet med klubben, og imponert over det arbeidet medlemmene la ned for å restaurere og bevare det han kalte «en viktig del av vår historie».



Som takk for godt og langt samarbeid ble TA v/ Ove Meldingen utnevnt til Æresmedlem i klubben. Deretter stilte han opp foran Tom Ellefsens Buick. «Den har like fine tenner som meg» uttalte den glade redaktør og spaserte hjem.



Pausen på maimøtet forgikk som sedvanlig utendørs. Tross noe hustrig vårvær tok man seg tid og fornøyelse av å vandre rundt mellom de fremmøtte kjøretøyene. Som alltid er det like moro hver gang å se hvor forskjellige objekter medlemmene i klubben bruker tid og kostbare penger på.

Vi har tidligere nevnt den store spennvidden i samleinteressen i GVK. Mai-møtet var intet unntak. Og ikke uventet merket vi oss at noen polerer lakk i større utstrekning enn andre..



Vi står for døren til en ny veteranbilsesong. Maimøtet viste at GVK er godt skodd for både Grenlandsrally og den kommende sommer.

ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

- | | | | |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Salg | <input checked="" type="checkbox"/> | Dekkhotell |
| <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

SKINNVENGJO

Det er ikkje så farleg om det tar lang tid, så lenge det er umogeleg...

Av norske kallenamn på bilar må "Skinnvengjo", eller Flaggermusa for dei som ikkje er god på vestlandske dialektar, vere mellom dei betre. Ein gong like etter krigen når det var færre bilar og folk hadde betre tid, hadde denne opne bilen fått klengenamnet på grunn av si svært så slitne kalesje som flagra i fartsvinden – omtrent som når ei skinnvengje kom flaksande. Bilens dåverande eigar og brukar i 15 år var besten min, og eg har kjent denne bilen frå eg var 3 år gammal. Sjølv har eg brukt 40 år på å motbevise dei som meinte det var umogeleg å restaurere ein så dårleg bil. Dette er historia:



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 middagshøgden. Dorhandtaket på førardøra er bytta ut med det frå svigermorsete-luka, og både framskjerm og baksjerm viser teikn til trøttleiksbrot. Ikkje lenge etterpå blei bilen bygd om til varebil for å auke nytteverdien. Biletet viser også eit i dag gløymt handgrep for å få med seg ein sykkel på bilar utan sykkelstativ men med reservehjul på rumpa, kan løysast ved å kile sykkelen mellom karosseriet og reservehjulsfestet. Det er nok ein syklist som har fått haik 10 km motbakke oppatt frå Jondal sentrum.



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.



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



Dagens eigar og hans yngre bror ivrig i gang med bilreperasjon ca 1968. Ser ein godt etter, er radiatorloket med på biletet og høgre frontlykt enno ikkje



1929 TIL 1946

Skinnvengjo er ein Chrysler Serie 65 Roadster, ein open 2+2 setar produsert 1929 i Windsor, Canada for sal i det Britiske Samveldet og utrusta med høgerratt før han hamna i Storbritannia. Dei særeigne britiske årsavgiftene gjorde at bilar med større motorvolum var dyre å halde på vegen og bruktbilverdiane fall tilsvarande fort, så Chrysleren med sin 3 liters motor var nok nærmast verdiløst i UK når han i 1938 blei eksportert 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. Vi finn bilen igjen deretter registrert på regnskapsfører Albert Søvik, Lynghaugen/Bergen med registreringsnummer O-38, før bilen hamnar i Hardanger hos skipsfører Lars Eide, Øystese frå august 1939. Sidan bilen kom til Øystese har han vore registrert på det same nummeret,



Skiltet som var innlevert til årsavgift-frist i 1961, dukka opp att i 2006. Komplet med reperasjon etter det knakk i ein kollisjon på 50-talet.

R-6507. Lars Eide var elles kjent som eigaren av frakteskipet MS Rokta, som forliste under stor dramatikkk på Hustadvika 2. april 1938. Bilen var populær i familien Eide, blant anna gjekk det ei historie om at yngstemann Alfred, i ein alder av 14, køyrde over

Kvamskogen og Tokagjelet for å hente gjester når ingen andre kunne ta oppdraget.

1946 TIL 1961

Etter nokre år blei det sagt at Eide var så lei av sønene hans dreiv og køyrde



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



1977 - Den nybakte og optimistiske eigar framfor ein utsliten 50 år gammel bil med øydelagt heimelaga karosseri



Våren 1979 såg det heile bedrøveleg ut, nye årgangar barneborn hadde hoppa ned taket og delvis rive av aluminiumsdørene. Men snart skulle forfallet stoppe.

fort med denne sportslege bilen, at han selde Chyleren vidare til andre sidan av fjorden og syskenbarnet sitt, Sigurd Belsnes som budde øvst i Krossdalen (Jondal). At Belsnes også hadde søner og døtrer som var ivrige på å køyre bil, har blitt ein del av bilens historie 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 transportbehov for ein familie på sju pluss hjelpe resten av bygda oppunder Folgefonna sidan det ikkje var meir enn to bilar totalt, og alle ærend til kommunesenteret i Jondal medførte 10 km motbakke heimatt, var ikkje lett med ein Roadster. Fabrikkens tilrådingar for makslast blei nok utfordra mange gonger. Det blir sagt at det etter ein dans på Jonsvoll (ungdomshuset nede i Jondal) var så mange som ville sitje



Dei sørgelege restar av Skinnvengjo i forbindelse med eit bytte av lagringsplass rundt 1990.

på at framhjula letta frå bakken og styringa blei dårleg. Det blei sjølvsgagt løyst ved å sende to mann fram for å sitje på framskjermene. Ei av bestens favoritt historier var når han skulle heim i snøstorm og snøen trengde seg inn i motorrommet på Chyleren og kortslutta sylindrane ein etter ein. Til slutt var det berre to sylindrar med gnist og bilen flytta seg ikkje lenger gjennom snøfonnene på Dalavegen. Då var det heldigvis berre 1 km att å gå. Lærar Belsnes var ein nøyesam mann og tok godt vare på tinga sine sjølv om han ikkje brukte pengar unødig. Dei som var elevar på grendeskulane i Krossdalen på 50-talet kunne fortelje at besten stod og skrudde på bilen i friminutta og når dagen var slutt alltid sveiva bilen i gong sidan han ikkje ville bruke pengar på eit nytt dyrt batteri. Onkelen min, Sverre, kunne fortelje at han som ung gut hadde vore med til Jondal for å kjøpe mjøl og bilen hadde



Rundt 1982 starta den driftige ungdom Stein Belsnes opp med hønser igjen og grov ut av hønsehuset. Godt nede i møkka fann han ein reflektor til 1929 Chyler.

blitt parkert på kaien med girkassen kopla i revers. Når det så blei sveiva for returen, starta bilen kopla i gir utan nokon inni og sette åleine kursen akterover mot kaikanten. Den då 13 år gamle Sverre blei dagens mann når han sprang etter og hoppa opp i bilen



Grillmerket hadde stått imot hardthendt forsøk på demontering med dei verktøy ein 10-åring kunne finne. Her eit før bilete saman med eit NOS merke, og eitt etter bilete





Status oktober 2007 med Madeleine og Thea.



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

for å røske bilen ut av revers. Det er og ei fornøyeleg historie om at ein annan onkel, Trygve, hadde tjuvlånt bilen og var ute på tur saman med kameraten når dei speida at lensmannen også var ute og køyrde. Då var det å kjappast

mogeleg komme seg inn til sida av vegen og forlate bilen, sidan ingen av dei var gamle nok til å ha sertifikat. På bileta som eksisterer frå 50-talet kan ein sjå at tidas tann hadde sett sitt preg på sprukne skjermar og rusta torpedovegg, avflassa krom på frontruteramma, og baklukehandtaket har hamna på førardøra. Biletet illustrerer også svært godt kvifor bilen blei kalla Skinnvengjo. Til slutt blei plassproblemet løyst ved at dei på verkstaden i Jondal bygde eit eigenkonstruert Delivery karosseri i aluminium på eit lett reisverk og bilen blei frå 28/5-1954 (i ein alder av 25 år) registrert som varevogn med to sitjeplassar og kun 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 bær dyrking, 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 knekt støytfangar både framme og bak, i tillegg til skeiv rammevang og knekt skilt framme etter møte med ein stabbestein. Etter kvart brotna også ei bakfjør, men reservedelar var ikkje lett å oppdrive og bilsalet var strengt regulert i etterkrigstidas Noreg. Clutchplata var sett saman av ein original senterdel og ytterdel med lamellar frå ein heilt annan bil, kunstferdig samanføya med sveis gjennom hola for trykkfjørene. Utan trykkfjører må det ha vore ein vanskeleg bil å løyse i brekkene opp til Krossdalen.



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



2008 - Torstein Nylund skulle egentleg sveise rumpa frå debilen, men måtte fram med treverktoy for å få bakparten til å passe.

1961 TIL 1974

Hausten 1960 blei bilsalet i Noreg deregulert og folk tok til å byte ut sine nedslitne bruksbilar dersom dei hadde råd til dette. I høve til ein reportasje på NRK håpa mange på å reise kapital gjennom gevinst frå Pengelotteriet eller Norsk Tipping. Besten min var ivrig deltakar på begge pengespela og hadde ei systematisk tilnærming til tippekupongen inkludert abonnement på bladet «Tips». Våren 1961 slo systemet hans til og han kunne med tippepremien løyse inn ei pent brukt



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



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



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

Folkevogn av årsmodell 1958. Skilta til den gamle Chyleren blei levert inn til lensmannen i midten av mars 1961, akkurat i tide til å sleppe å betale årsavgift. Ribba for skilt og hjul blei bilen plassert bak stabburet på småbruket utan nokon forventning til å kome ut i aktiv teneste igjen. Men ingen som hadde opplevd dei harde 30-åra kasta ting som kanskje kunne til nytte seinare. Lensmannskontoret i Jondal hadde det heller ikkje travelt

med å sende vidare eller makulere mottekne skilt, og skilta blei funne att i eit arkivskåp på kontoret hausten 2006, framleis pakka inn i gråpapir med lærar Belsnes si sirlege handskrift på utsida.

Utruleg nok blei skilta ikkje kasta i 2006 heller, men stilt til disposisjon for dagens eigar komplett ned nagle-reperasjon etter besten sitt ublide møte med stabbesteinen på 50-talet. Skiltet er for øvrig av ein type med ribba botn og nagla frå rundt 1930, og har nok stått på ein annan bil fyrst før det kom på Skinnvengjo i 1939. Men som leikhus kunne bilen ha mange gode år framfor seg. Sannsynlegvis var det ikkje lenge etter 1961 at eg for fyrste gong stifta kjennskap med Chyleren, som ganske fort gjekk under namnet «Gamlebilen» hos alle barneborn. Gamlebilen bak

stabburet var ein forlokkande plass med ei heilt spesiell lukt innvendig. Lukta var nok ei blanding av bakelitt, brukt motor- og girolje (W600+) og cm-tjukke lag vegstøv som eg kan framleis kan framkalle, og som vekker nostalgiske minner frå ein lukkeleg barndom. Eg tok faktisk vare på ein luktprøve når eg skrapa ramma rein, kjekt å ha. 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, eg fann blant anna restane av speedometeret som deretter låg i nattbordsskuffa mi frå eg var 14 år. Besten kunne fortelje at metallbitane eg i tillegg hadde teke vare på og trudde høyrde til bilen, nok var restar av ein seperator som hadde vore på garden. Generelt syntes han



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



År 2014. Understellet er tilbake frå sandblåsar medan karosseriet er plassert på understellet av delebilen kjøpt på Stord i 1979.





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

at mi aukande veteranbilinteresse var noko tull. På slutten av 60-talet tok det til å dukke opp tidlege veteranbilentusiastar til avsidesliggende bygder på Vestlandet og fleire hadde blitt tipsa om denne bilen og fekk med seg delar som kanskje kunne brukast. Roald S Jørgensen frå Bergen kom køyrande med A-Ford Coupe rundt



Eg sprengte to stk oljetrykksmålar før eg forstod at trykkregulatoren hadde hengt seg opp. Då var det kjekt å ikkje ha kasta den øydelagde motoren frå delebil nr 4.



Dyre gummiklossar til hjulopphengnet frå Steele i USA hadde like elendig passform som dei rimelege eg kjøpte i Australia. Linoleumskniven blei flittig brukt.

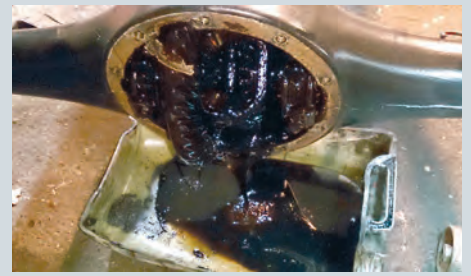
1970 og fekk panserfiguren, medan nokre karar frå Oppland fekk det knuste dashboardet og felgane.

1974 TIL 2000

Ein gong i tenåra blei eg altså biten av veteranbilbasillen og bestemte meg som 14-åring i 1974 at eg skulle fikse opp Gamlebilen. Med mykje mas på besten og etter at besto hadde lagt inn eit godt ord for ungdommen "fekk"



Bremserne med 14 tommars tromlar gjekk frå fullstendig utslitne til ganske så pene.

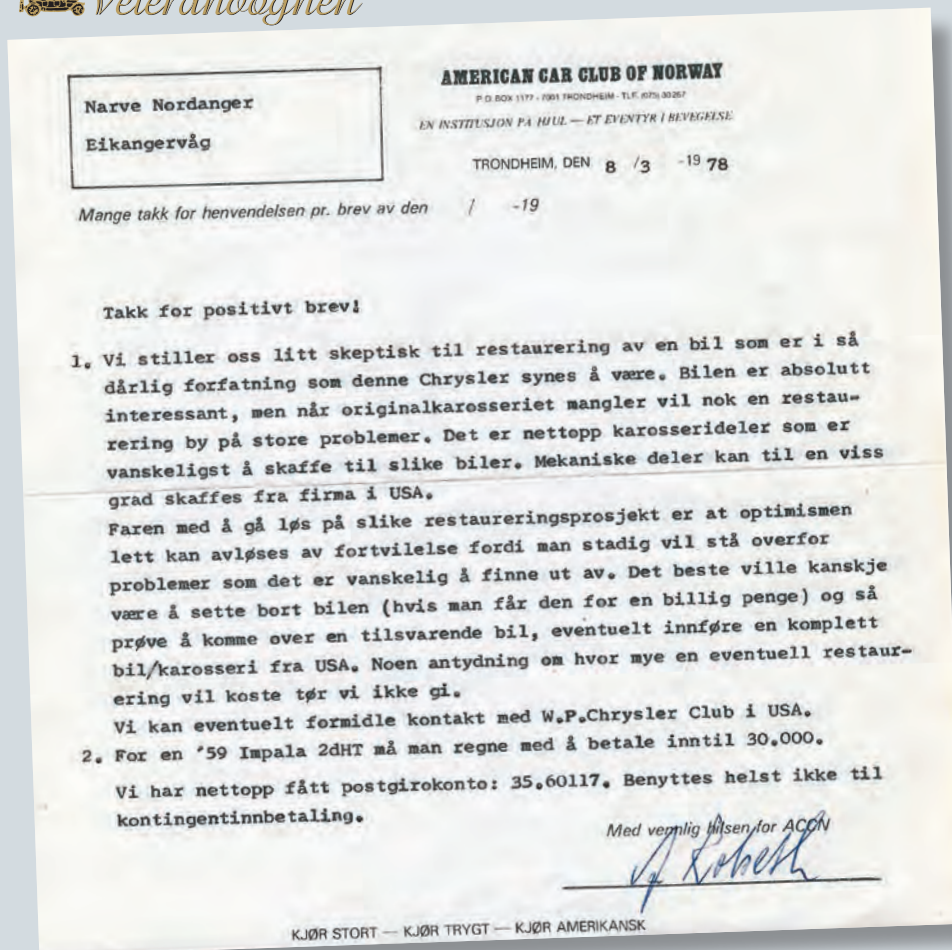


2015 - Olja i bakakselen var så tjukk at det gjekk 12 timar før alt hadde rent ut, men olja hadde og sørnga for at innmaten var som ny.

eg bilen i 1977 og greidde takka vere 4 stk 1930 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 i hus 1979 akkurat i tide til å sleppe unna den såkalla Teigen/Brundtland-aksjonen. Bør i ettertid vere svært så taknemleg for at Trygve tok seg bryet med å hjelpe, resten av slekta med besten i spissen meinte heile prosjektet



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



ACCN ved Asbjørn Rolseth - Vi stiller oss litt skeptisk...

var rein tullball og meinte funksjonen som leikestove var viktigare enn å ta vare på bilen. Desse negative bølgiene fekk omtrent ingen innverknad på det ungdommelege pågangsmotet, her skulle det restaurerast og alle kjelder for informasjon blei oppsøkt. No var vidare forfall stoppa og her skulle det restaurerast. Eg blei raskt medlem i NVK, både norsk og amerikansk Chrysler-klubb, og ACCN som var det store nye for bilinteressert ungdom og hadde begynt å gje ut bladet Amcar. Klubbane svarte så godt dei kunne på mine nybegynnar-spørsmål, og all korrespondanse blei arkivert i restaureringsmappa mi. Amcar

klubbens sekretær i 1981 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 Chrysler synes å være». Akkurat då trur eg at eg knapt ensa den noko reserverte tonen til Rolseth, men etter kvart fann eg 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 deler eg kom over gjennom skriftleg korrespondanse med USA, og å fylgje opp alle spor på andre 1929 Chrysler innanlands. Difor kjøpte eg ein Touring (open 5-setar) frå Stord i 1981 som var



Med karosseriet tilbake blei oljefilter (svært avansert for 1929) og bremsevæskebeholdaren montert.

ein betre behandla bil, men som også den hadde fått nytt karosseripåbygg og i tillegg var totalt nedplukka. Året etter var eg og henta deler frå ein annan Touring som Paulus Giørtz ved Ålesund hadde funne i Tafjord og hatt 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 høyrte om prosjektet og i 1992 gav meg radiatorfiguren han hadde fått av besten i 1972. Når eBay kom på banen kjøpte eg alle deler avertert som kunne passe ein Serie 65, pluss mange som ikkje passa.

2000 TIL 2019

Oppstart av restaurering skjedde omsider i 2001. Då var det at dei Pauli ord fall i samband med ei av mange flyttingar av vraket «Det er ikkje så farleg om det tar lang tid, så lenge det



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



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.





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



Til jul 2016 fekk eg igjen jentene til å stille opp. Her er setene framleis klappseter lånte frå ein ukjent 30-tals bil.

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 desse pengane til å kjøpe eit ganske komplett Roadster objekt frå Pennsylvania fekk eg mot til å starte på arbeidet. Dessverre lytta eg til råd om å restaurere også den fine delebilen og kasta på den måten bort endå meir pengar på prosjektet. Delebilen er i dag oransje og svart og rullar på R-1336 som var fyrste regnr på Skinnvengjo. Etter å ha entusiastisk fiksa på diverse andre bilar i alle år etter 1979 og opparbeida meg halvgod bestillerkompetanse om ikkje anna, fann eg ut at eg måtte ha hjelp på ein så stor jobb som restaurering av Skinnvengjo var. Sveising av karosseridelar blei difor gjort på Osterøy av Bjarte Revheim, trearbeid og meir sveising og metallarbeid i Marnadal av Svein Arild 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 salmakararbeid hos Br Karlsen på Jessheim. Karosseriet består i dag av oppsveisa

originale framskjermar og torpedo (kanskje 33% original stål er igjen), panser og dei fleste rammedeksel kjem ifrå Stord-bilen, lykter og gode dører frå Tafjord delebilen, oppsveisa rumpe frå Roadster nr 3 som blei kjøpt 2004 i Ontario Canada og hogd med ein gong, medan svigermorsluka, grill og bakskjermar kjem frå ein



Hos Halfdan Prøsch i Asker fann eg 30 år gammalt ubrukt reservedekk. Punktering er ikkje lenger ein trugsel.

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 – du må restaurere sjølv for å kjenne ekte lykke. Difor blei det nylakka karosseriet løfta av igjen i 2013 og chassiset plukka i småbitar, før dei beste delane blei sandblåst og overhalt og deretter montert på nytt 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 dei lokale ekspertane Torstein Johannessen og Vidar Sjøberg hjulpet meg med å knekke nøttene som står igjen.

Motoren i bilen er frå Stordabilen og blei overhalt på Bergen Yrkeskule skuleåret 1980/81 for så å bli montert og starta oppatt i 2015 (34 år seinare). 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 skal inn igjen i løpet av neste vinter, som gjer at understellet då er stort sett det same som produsert i Canada med unntak av rattstamme og styresnekke. Bilen er, for å auke appellen til kommande generasjonar sjåførar, nemleg bygd om til venstreratt med ei rattstamme eg snubla over på veteranbilmessa i Essen av alle plassar.



Repro stiggjette kjøpt i 2004 fekk endeleg på seg gummi og alulister også kjøpt for mange år sidan.



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



Til 2018 blei det endeleg orden på sakene. Norgesløpet blei gjennomført med kun ein liten driftstans undervegs.

Elles er bilen forsøkt restaurert til utsjånaden han hadde på fotoet frå ca 1955; med påsveisa ekstrafeste for bestens forlenga sveiv, 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 vrenge 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 1975. Det er framleis ein original hjulkapsel (funnen ca 1980 i garasjen

bilen stod parkert i på 50-talet), og ein lyktereflektor funnen etter utgraving i hønehuset ca 1982 av ein ung Stein Belsnes. Eg har også tatt 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 ekstrastyr i UK og viser seg markant 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 litt ulike erfaringar med gamle låsering-felgar bersøkte eg Bergan og Ståland for å balansere



Våren 2018 var bilen til salmakar på Jessheim.



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

hjula når eg var klar for å køyre fortare enn 50 km/t. Dei kunne fortelje at sjølv om dei plasserte 200 gram vektor på felgane ville dei 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 og felgbaner før dei leverte tilbake ferdig pulverlakkerte felgar. Til trass for prosjektets hyggelege startpris på kroner null, har restaureringa av Skinnvengjo kosta tilsvarende prisen av ein Tesla med stor motor eller omtrent tre gonger salsverdien av bilen, men så var det vel heller ikkje



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



Stevneplassen i solskin med begge 29 Chrysler eg har restaurert.





Som ny var Skinnvengjo ein sportsleg og kvikk bil. Her er kanskje det mest kjente fotoet av ein 1929 Chrysler som nesten ny var parkert på Wall Street i New York i oktober 1929. Scena var iscenesett av fotografen Walther Thornton som sjølv skreiv plakaten. 100 dollar var 10% av nypris når bilen var 6 mnd.

motivasjonen økonomisk eller med nokon intensjon å selje bilen som har vore i slekta i 70 år og "min" i 40 år.

BAKGRUNN 1929 CHRYSLER

1929 var eit godt år for Chrysler konsernet, sjølv om den 4-sylindra modellen no var blitt til ein Plymouth og børs-krakket etterkvart gjorde sitt inntog selde dei fullt akseptable 80.000 Serie 65 derav ca 5000 Roadsterar. Canada-produksjonen var noko meir beskjeden med 4000 bilar totalt, derav eit ukjent tal av Roadster. Delebilen frå Quebec var sjølv sagt også Canada-produsert i tillegg til at eg har registrert 4-6 stk høgreratta oppgjennom åra frå dei land der ein køyrer på feil side av vegen. Hos WPC Club USA har eg opp gjennom 40 års medlemskap telt ca 30 Roadster i medlemslistene, medan ein kan finne ca 25 bilar gjennom googling på Internett. Typisk for desse er at dei er enten i dårleg stand eller gammal resto av ein fin originalbil. Nyrestaurerte bilar finn ein berre i Noreg med R-1336 og R-6507. Chrysler garanterte i 1929 for at dei lettaste karosseria (som ein Roadster på ca 1250 kg) skulle kunne nå og halde farten i miles tilsvarende serienummeret. 65 mph (105 km/t) var respektabelt i 1929 for ein bil i lågare middelklasse (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 på denne tida var ganske populær i Europa med eigen montasjefabrikk i Nederland og kanskje

i UK og Tyskland også. Ein Serie 65 Roadster sette ny 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 under Le Mans i 1929. Chrysler hadde veldig godt balansert chassis for si tid, 1929 var fyrste året med innvendige 14" tromlar for dei hydrauliske bremsene som då også var gode i regn og bilen har bremse-effekt fullt på høgde med ein 50-tals bil. Bilane hadde presis og ikkje minst lett styring og ein usedvanleg trekkvillig motor med 7-lagra veiv, i tillegg til at Chrysler etter 5 års produksjon av bilar endeleg fekk eit design verdt å snakke om. Karosseriet er særmerkt ved ei kun 3 cm lang radiatorcappe, som gjev eit lengre og slankare design enn akselavstanden på 113 tommer skulle tilseie. Skjermene var blitt av den meir sinusforma utgåva slik som LaSalle introduserte i 1928 og ikkje sirkelbogar, og dette blei i reklamen samanlikna med flyvenger. Chrysler var ikkje sein om å skryte av dette i tillegg til «bolleforma» lykter», i tillegg til at bilane var breiare, lengre og lågare enn tidlegare modellar. Dei var og fornøgdde med å ha introdusert (dyr) krom på utvendige blankdeler, medan det enno var nikkell inne i bilen. På lista over ekstrautstyr finn vi herda glasruter, ståleikehjul, reservehjul i framskjermene som kunne kombinerast med koffert på rumpa, såkalla windwings som faktisk er veldig effektive mot trekk



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.

– men denne bilen har det ikkje, varmeapparat, klokke og sigartennar. Skinnvengjo har kun ståleikehjul av dette i tillegg til fjørøvertrekk som nok gjorde at fjørgummien varte litt lenger på denne bilen.

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

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

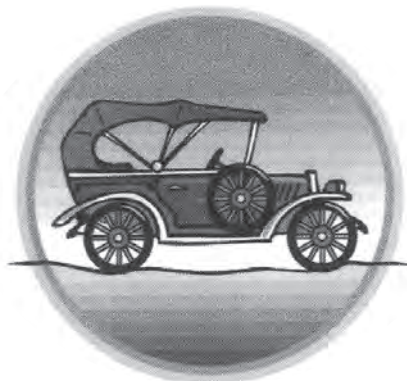
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n a/s



PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





Jula varer



helt til påske

En god tradisjon



Gode tradisjoner smaker det godt av. I årevis har det vært tradisjon i GVK å «spise julen ut». Som bekjent og vedtatt på folkemunne, jula varer het til påske. I så måte havner årets første etegilde, juleutspisingen, godt innenfor tidsrammen. Kjøkken-nissene Stein Haugseter og Per Horst sto som vanlig for en velsmakende aften med høy tenning.



Slik som i fjor..



..forfjor..



..året før der..



..og året før der..

Nå var det på`an igjen. Fredag 7. april møtte ca. 15 forventningsfulle entusiaster på Låven. Forventningsfulle er riktige uttrykket, vi som har deltatt i disse velrennomerte arrangementene vet hva vi går til angående bordets gleder.

Man går aldri skuffet fra et bordsæte der Stein og Per har lagt sine bredsider til. Alltid like energiske og påtagelig smilende og bortimot nykter utfører de sine ritualer ved komfyren. Denne gangen hadde disse to kjøkkenpotentatene drevet på siden kl. 15.30 for å kvalitets- sikre aftenens samvær.

Å spise jula ut innebærer en viss forpliktende meny. Om juletreet for lengst er båret ut bør man dog ane en viss eim av jul i neseborene. I år var den ekstra påtrengende behagelig. Menyen? Møt opp neste år og finn ut selv.



På rekordtid og med en viss dugnadsinnsats fra Geir Havgard var det nesten klart for bordsetet.



Alle som er kjent med den norske julemiddag vet at akevitt er en vesentlig rekvisitt. Uten den er det noe som halter. Kai Larsen innhentet glass i snapsstørrelse hos den lokale kolonialhandler, og Stein foretok den høytidelige fordelingen av disse juledråpene. En engasjert Per Horst fulgte nøye med på fordelingen med et kritisk blikk.

Med akevitten vel plassert på bordene var det fritt frem. I år stilte Kjell Harry med handicap, han hadde fått bordplassering uten tallerken. Det medførte at klubbens formann kunne gå foran med det gode eksempel på danneret adferd og returnere til sin plass med velfyllt tallerken. Tett fulgt av de menige medlemmer i klubben.



At dagens meny falt i smak kom ikke som noen overraskelse, vårt kjøkken har vært ute en jule natt før. Det hersket anerkjennende alvor og ro i lokalet, mens man nøt menyen og de medbrakte drikkevarer. Noen benyttet anledningen til litt ekstra frimodig påfyll på tallerken, vi nevner ikke navn..





Det er alltid et godt tegn når kokken setter seg til bords og forsyner seg med ubekymret velbehag. Da kan vi andre nyte maten i trygg forvisning om at kvalitet i råvarer og tilberedning er på sikker grunn.

Så vidt vi kunne bedømme var det almen tilfredshet rundt bordet. Vi observerte kun fornøyde smil blant klubbens fremmøtte.



På den fastlagte kjøreplanen var det innlagt utskjenking av vintersmøring i to omganger. I form av årets Julekevitt. Den tradisjonsrike Irish Coffey intonerte en smakfull avslutting på de felles goder. Ingen av delene så ut til å være bortkastet.



Formann Gunleik holdt en verdig takketale rettet mot de to kjøkkenheltene. Med dette skulle vi mene at julen definitivt er over. Også for GVK.





Høstetår

Vårmønstring på Slevollen

- her var det ikke trangt om plassen

Lørdag 27.april var en dårlig dag for Metrologisk Institutt. De klarte ikke å produsere mer enn middelmådig vær, og knapt nok det. Selv om de tok seg sammen utover dagen. Resultatet var at mange fintfølede veteranbileiere holdt garasjedøren forsvarlig lukket. Den eldre motoriserte garde ble derfor ikke å finne på Slevollen. Der Jan Arthur Pettersen og Stein Haugseter igjen stilte broleggingen til disposisjon for den årlige Vårmønstringen.



Evige optimister. Det må vi ha lov å kalle Jan Arthur og Stein. Vi kan også legge til «energiske». Ufortrødent stiller de opp med sine tiltak på det gamle lishøvleriet og ønsker velkommen til gårds.

Det var nok en del som «lå hjemme på været» og så skydekket an. Da undertegnede ankom var det glissent i rekkene, et fåtall vanntette kjøretøy av nyere fabrikat så bortimot ensomme ut.



Slevollen Terrasse og Catering skrider langsomt fremover mot innvielse. I mellomtiden tilbød de en overdekket vannavstøtende utsikts plass. Her kunne man nyte sin kaffe og sine vafler i det fri. Innendørs var det servering og bord med dempet belysning og intim atmosfære for dem som ønsket det.



Som vanlig stilte flere av våre trofaste damer opp i serveringsavdelingen. De er som alltid en pryd og en fryd. Ingenting blir helt vellykket uten deres innsats!



Utendørs på Slevollen Terrasse fristet to kjekke jenter med varme vårlige thailandske grillspyd, noe som passer godt under en Vårmønstring.



Selv om utvalget av kjøretøyer i år var beskjeden hadde enkelte godbiter funnet veien til Vårmønstringen. Finn Gjestland er ikke medlem av GVK men har det oppe til vurdering. Han er hjertelig velkommen med Norges eldste VW Golf LS 1974. Golfen var gjenstand for velfortjent beundring, den har gjennomgått en usedvanlig vakker restaurering. Så vidt jeg husker var det han som vant publikumsprisen for kjøretøy på fire hjul, mens innen MC var det en Norton som fikk flest stemmer. Premiene befant seg inne hos Gasolin.



Inge Holt fra GVK deltok med sin Honda 1982. Etter noe nøling kom han frem til at fargen var *candy imperial blue*, det satt langt inne. Men så vet vi i alle fall det.

Fra GVK kom også Leif Hægeland på to hjul, den hardeste kjernen av MC-folk lar seg ikke skremme av dårlig metrologi. Leif driver for øvrig yrkesmessig opplæring av folk på både fire og to hjul.



Også MC-folket var tynt representert denne gangen. For å hjelpe på statistikken opptrådte Stein Haugseter tidvis på to hjul.



Prosentmessig var medlemmer fra GVK godt representert. Ivar Ruuds Alvis hadde ingen problemer med å ta seg frem på en grå dag. Det hadde heller ikke Mustangen til Jarle Rønjom. Den er nå erklært friskmeldt og er fri for skjemmende symptomer både i motor og elektrisk anlegg. Motorkirurgisk avdeling på Skotfoss under ledelse av Torstein Johannesen kan gjøre underverker når det trengs. Jarle påstår for øvrig at han har verdens eneste Mustang som har en treskrue i motoren, visstnok for å tette en lekkasje.



Tross det beskjedne utvalget av fremmøtte kjøretøyer var det moro å se at på Slevollen var det plass både til store og små. Andreas Pettersens Fiat 500 kunne antagelig fått plass inni campingbilen, uten større problemer.

Utover dagen ble våren mer grønn og tydelig i konturene, og det dukket det opp flere våryre bileiere. I følge Jan Arthur var antallet mot slutten av dagen kommet opp i ca. 50 kjøretøyer, noe som er godt under halvparten av en god dag på Slevollen. Narve Nordangers Mercedes måtte etter hvert dele plass med andre på broleggingen. Men likevel virket det slunkent den dagen. Og langt mellom representantene fra den eldre garde. Selv om de som var der kastet tilbørlig glans over forsamlingen.



GVK ser ut til å ha evnen til å hygge seg uansett vær. Slevollen Terrasse ble et naturlig samlingspunkt utover dagen. Kaffe, mineralvann, vafler og varme grillspyd sto på menyen. Og for det kjøpevillige publikum var det også muligheter til å skaffe seg vår jubileumsbok. Takket være Geir Grøtvik ble det solgt to eksemplarer. Så en vartur til Slevollen var ikke bortkastet denne gangen heller.

Ulf





Den første løvetann i år. 21. mars.



KORT NYTT...

Cars and Coffe i Porsgrunn nedenfor Rådhustrappa tirsdager kl 18.00 og utover.

Grenlandsrally 30. mai.

Right On Treff, Stevneplassen, 2. juni.

Motortreffet, Olympiaparken, Lillehammer, 7.-9. juni
Åpning Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Lillehammer.

Hobbykjøretøyenes dag 10.juni, Fokserød, Sandefjord kl. 10.00.

Verdensarvløpet, Notodden 15. juni.

Delemarked Burud, Skotselv 16. juni kl. 08.00 til 16.00.

Store ting skjer i Trøndelag helga 22. og 23. juni. Se www.motormessa.no for mere info.

Vi tipser om at bladet **Norsk Motorveteran** har bygd opp en meget bra liste over arrangementer.

Har du kjøpt **jubileumsboka** vår? Du får kjøpt den av John Austad til en god pris. Riktig tlf. nr. til John Austad er 915 26 466.





Frist for stoff til neste utgave er 1. august 2019



TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



CARLSENFRTZØE
Den lokale byggevarespesialisten

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