



Veteranvoغن

Nr. 2 – 2015 Årgang 40

Alford-Hudson-Rolls-Royce-Packard-Opel-Fissex-Citroën-Chevrolet

Ford-Lagomodo-Ferrari-Jensen-Duseenberg-Jaguar-Cord-DeLage-Tp-Lymouth-Dodge-Ffr

**HARLEY-
DAVIDSON**

**Stor
jubileums-
utgave**



Mercedes-Inwita-MG-Lymouth-Dodge-Ffr

Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

Jarle Rønjom Tlf: 404 12 824
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no

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:

John Austad Tlf: 915 26 466
E-mail: john.austad@outlook.com

2. varamann:

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

Revisor:

Tor Erik Thorsteinsen
Knut Brekke E-mail: knubr@online.no

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

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 engelsk:

Stephen Cook Tlf: 35 54 53 56
Brian Thurston Tlf: 938 87 331

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

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

2



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.

Årskontigent kr. 350,-. Husk forfall og konto nr. for nettbank.

HUSK!**Medlemsmøtene**

første torsdag i hver måned (unntatt juli).

Klubblokalet

“Låven” åpner fra kl. 18.00 – møtet begynner kl. 19.00.

Adressen er

Porsgrunnsveien 242
3736 Skien

REDAKSJONENS HJØRNE

Det er en stor ære å få skrive “Redaksjonens hjørne” i Jubileumsnummeret. Det er kommet ut mer enn 200 nummer av Veteranvognen og mer enn 4000 sider er fylt med klubbstoff. Det har vært mange bidragsytere og redaktører i de årene GVK har holdt denne viktige delen av klubben gående. Første nummeret kom ut i 1976 og det er jo ikke 40 år siden. Nei det er det ikke men i årenes løp er det en dyktig redaktør uten å nevne navn som ved en feiltagelse faktisk hoppet over et år!! Da har vi alle trodd at vi gikk mot et 40 års jubileum mens det i realiteten er det bare 39 år Veteranvognen har kommet ut. Da vi en gang har gått surr i tellinga og det står årgang 40 på dagens nummer er det grunn god nok til å feire seg selv. Her serverer vi et innholdsrikt og velfylt medlemsblad med masse klubbstoff som gjenspeiler noe av klubbens aktiviteter.

Det kommer sammen med klubbbladet et særtrykk av den første utgaven av Veteranvognen.

Vi i redaksjonskomiteen tok mål av oss til å finne frem noen “gullkorn” fra tidligere utgaver av Veteranvognen. Dette viste seg å være en stor jobb, men det avdekket det store arbeidet som er lagt ned i vårt lille klubbblad. Vi vil i denne jubileumsutgaven gjengi noen av “gullkornene” vi fant, og vi vil i Jubileumsåret ta frem flere klipp fra tidligere utgaver i kommende utgaver.

Tilgangen på stoff til Veteranvognen er større enn noen gang, men vi vil fortsatt henstille til deg som medlem å komme med “din historie”. Historien fra ditt prosjekt og garasje samt bidrag til “teknisk hjørne”. Det er noe av det leserne av Veteranvognen setter mest pris på ifølge tilbakemeldingene. Kom med noen bilder og noen linjer om hva du holder på med eller inviter oss til å lage en reportasje. Bruk redaksjon@gvk.no for kommunikasjon med oss.

For redaksjonskomiteen Jan A. Pettersen

FLÅKLYPA GRAND PRIX

FORMANNEN HAR ORDET

Som nyvalgt formannen takker jeg for tillitten. I utgangspunktet hadde jeg ikke tenkt meg tilbake som formann i GVK. Jeg mente at min tid var forbi. Men den gang ei. Etter sterk oppfordring fra valgkomiteen og noen medlemmer lot jeg meg overtale. Dette var under klar forutsetning at andre tok ansvaret for å holde medlemslista à jour (en oppgave jeg har hatt i 25 år) og andre tok ansvaret for planleggingen av vårens Grenlandsrally.

Jan Arthur Pettersen tar oppgaven med a jour føring av medlista og Per Horst tar ansvaret for Grenlandsrally. Dermed var loddet kastet.

Jeg retter en takk til Stian Hagen som går ut av styret og i særdeleshet takk til Roar Christensen som har innehatt vervet som formann sammenhengende i 9 år. Takk også til nye styremedlemmer som har påtatt seg verv.

Årsmøte vedtok å utvide styre men en nestformann. Noen av representantene i det nye styret er relativt nye som medlemmer i klubben og samtidig blir valgt rett inn i styret. (Se liste på side 2 i Veteranvognen over styresammensetningen.) Dette er selvfølgelig positivt, men også et dårlig tegn. Positivt ved at de nye medlemmene ser verdien av klubben og er villig til å ta et tak. Svakt av etablerte medlemmer med mange års medlemskap som kun vil bli "oppvartet". Dette er et tanke kors. Men for et år framover er et nytt styre på plass. Takk for det. Jeg velger å tro at vi har fått et godt styre og jeg håper på et godt samarbeid i tiden som kommer.

Påska er unnagjort og dagen har blitt lengre. Det er ikke mer en noen få uker til vårt årlige GVK rally går av stabelen. Om du ikke har vært i garasjen før er det på tide å komme i gang. Våren kan være en krevende tid. Om mulig i alle fall avsett en kveld i uka som helt er viet til klargjøring av kjøretøyet/mc eller det objektet du har begynt på og som trekker ut i tid. Jeg kan alt om det der.

Jeg oppfordrer også medlemmer å kontaktes Per. Han trenger fortsatt mannskap til div, oppgaver i forbindelse med vårt GVK rally.

Hilsen Gunleik

Gamle **GRENLANDSBILDER**

Fra samlingen denne gangen. Bildet er tatt 10. juli 1953.

Er det noen som vet noe mer om dette?



Rådgiver spansk:

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

Tilhenger Skien:

Arne Olav Haukenes
Tlf: 35 59 67 12 / 971 68 496

Kjøkken: Gunnulf Foss, Per Fredrik Semb.
Innkjøpsjef Jan Erik Halle

Huskomite: John Austad, Svein Stavlan,
Per Fredrik Semb og Sigmund Aakvik

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

redaksjon@gvk.no
Jan A. Pettersen
E-mail: j-a-p@online.no
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen
E-mail: ulro@online.no
Jarle Rønjom
E-mail: jarle.ronjom@hotmail.no
Leif Hæeland
E-mail: leif.haegeland@gmail.com

Web-master:

Christer Sørensen Tlf. 908 62 850
webmaster@gvk.no

Delesalg:

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

Grenlandsrally:

Per Horst Tlf: 480 75 981
per@grenlandgolf.no

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

UTGIVELSER I 2015:

nr. 3 deadline 10. juni
nr. 4 deadline 10. august
nr. 5 deadline 10. 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: Jan Arthur Pettersen



ET REISEBREV

Bilgalskapen får følger

Skribent: Elin Hægeland • Forteller: Leif Hægeland • Fotografer: Jarle, Jan Arthur og Leif

Fredag 31.10 kl. 4.00 ventet tolv forventningsfulle mannfolk på Torp. Målet var Amerika, nærmere bestemt Las Vegas og Los Angeles.

Hovedinteressen for turen var gamle biler og store motorer, i og med at flertallet er medlem i Grenland Veteranvogn Klubb. Reisen fra Norge var langt fra problemfri, men etter over et døgnns reise og overbooking fra flyselskapets side, var vi omsider i USA. Likevel tok det flere timer i kø før vi kom til Las Vegas. Vi lærte «the hard way» at man ikke bør komme til Los Angeles på en fredag ettermiddag. Ideen til turen fikk Jarle Rønjom da Jan

Arthur Pettersen fortalte om Jay Lenos bilsamling for flere år siden. Tankene vokste og da Jan Arthur fikk oppleve SEMA show med sønnene sine, var ikke turen lenger bare en tanke, men nå skulle det skje. Jan Arthur la mye arbeid i å planlegge reisen, han gjorde alt fra å booke flybilletter til leiebiler. Tilslutt ble det et flott program med mange høydepunkter. Første dagen i Las Vegas fikk vi oppleve «The Auto Collection». Dette er en stor bilbutikk som selger klassiske

biler. Likevel var det ikke en «normal» bilbutikk, den befant seg i 5. etasje i «The LINQ Hotel & Casino». Bilene stod på gulvteppe med tilhørende innrammet plakater med beskrivelse av hver enkelt bil. Det største var da jeg, Leif, så en 1951 Kaiser Deluxe 4-dørs Sedan. En slik hadde mine foreldre før jeg ble født, og utallige historier ble fortalt om denne bilen i min oppvekst. Store deler av søndagen gikk til å oppleve Drag Racing på Las Vegas Motor Speedway. For gutta fra Telemark, var dette en utrolig opplevelse. Allerede før inngangen kunne man høre støyen fra banen og det var nesten så bakken beveget seg.





Gruppebilde hos bilsamlingen til Jay Leno og avdelingen for Duesenberg. Legg merke til bildene på veggene. Fra venstre: Leif, Per, Bjørn Kjetil, Steinar, Torfinn, Harry, Sven, Tom Vidar, guiden som fortalte litt om alle bilene, Jan Arthur, Leif Ingar, Jarle og Ove.

Takk og lov hadde vi fått beskjed med å ta med hørselsvern, for det var mildt sagt en støyende opplevelse. Banen er en rett strekning på 300 meter, hvor to biler kappkjører av gangen. Den raskeste bilen klarte banen på 3,5 sekunder med en topp fart på 570 km/t.

Selvfølgelig gikk ikke tiden bare med til å se på ulike biler, vi fikk også oppleve Las Vegas som en by. Hotellet vi sov på var «Stratosphere» som lå i enden av Las Vegas Strip. Denne gaten er der man finner flest kasinoer og Hoteller. Blant annet så vi et hotell som var bygd til å ligne Venezia og et annet med et gigantisk fossefall og basseng. Dette ble en liten forskjell for oss som er mest vant til Hotell Vic, det fineste (og eneste) hotellet i Porsgrunn. Også kasinoene ble litt av et sjokk. Jeg kan ikke skjønne hvorfor noen ønsker å bruke så mye penger i et kasino når man kan bruke det på gamle biler. Både tirsdag og onsdag gikk til å utforske SEMA show, selve målet for turen. Showet er en enorm ettermarkedsmesse innenfor bilbransjen. På tirsdag var det omkring



Biler i soloppgangen i Los Angeles. Cars and Coffe lørdag morgen 06.00.



Gruppebilde hos bilmuseet Nethercut. Merk gulvteppet under bilene. Fra venstre: Sven, Torfinn, Leif Ingar, Jarle, Per, Bjørn Kjetil, Harry, Ove, Steinar, Jan Arthur, Tom Vidar og Leif.



70.000 mennesker til stede, og enda fler på onsdag. Her kan man finne alt som er kjekt og ha (og litt til) til bil, alt fra felger til poleringsvoks. Det «hotte» nå er lysramper i alle størrelser og farger som kan festes på ulike steder på bilene. De fleste firmaene viser berømte ombygde biler ved sin stand, rene julaften for oss gutter fra Grenland. Jeg hadde tidligere lest om bilen Black Pearl bygget av Rick Dore i bladet Amcar, og det var utrolig flott å

1951 modell Kaiser, samme bil som mine foreldre hadde en gang.



Bilen Black Pearl bygget av Rick Dore. Reportasje i bladet Amcar i 2014 om denne bilen.

få se den på ordentlig. BAT mobilen var også selvfølgelig tilstede.

Torsdag gikk med til å se ulike steder og reise tilbake til Los Angeles, hvor vi tilbragte resten av turen.

Fredagen startet med at Jan-Arthur fikk en virkelig opplevelse. Vi dro til TJH Classic Cars, et sted hvor de fikser gamle biler og selger de videre til andre butikker. Til Jan-Arthurs store glede hadde de mange sjeldne Lincoln og Dusenbergbiler, hans favoritt biler.

Leif Ingar, Torfinn og Per på utsiden av Bob's. Biltreff på fredagskvelden. Det lukta eksos av tøyen den kvelden!





Reiseleder Jan Arthur slapper av utenfor Hackberry General Store. Et kjent stoppested på Route 66. Legg merke til den fine skjorta! Kjøpt på samme sted for 10 år siden!

Vi ble alle godt tatt i mot og fikk en stor omvisning. Jan Arthur og Jarle hadde ikke fortalt oss om Jay Lenos bilsamling, så det neste besøket ble en stor overraskelse. Samlingen består av 165 biler og 110 motorsykler, alle kjørbare og noen ekstremt sjeldne. Jan-Arthur fikk se hele åtte Dusenbergs. Dette er et besøk jeg vil ta med meg for resten av livet, det er det jeg kaller

et «gyllent øyeblikk». Med hodet full av bilder av biler fra hele verden, dro turen videre til Bobs. Mens jeg spiste en dobbeldekker hamburger spilte de sangen «Rock Around the Clock» av Bill Haley over høyttaleren. Denne sangen var på en av de første platene jeg kjøpte, og det var utrolig flott å høre en slik sang etter en dag som denne. Resten av kvelden gikk til å

snakke og oppleve stemningen med bilfolket som samler seg på utsiden av restauranten på fredager.

Det første vi får oppleve på lørdagen er noe som heter Cars and Coffee. Her samles bilfolket på en parkeringsplass og spiser amerikansk frokost, altså donut og kaffi. Det er kun åpent fra 06:00 til 09:00, etterpå drar de hvert til sitt og spiser frokost med familien. Videre gikk turen til Nethercutt, en samling med både biler og gamle musikkspillere. Vi fikk omvisning og forklaring om både historie og noen av bilene. Vi tilbragte ca. en time på Hollywood Boulevard før vi hadde avslutningsmiddag på toppen av hotellet.

Det siste vi fikk oppleve i USA var søndag morgen da vi dro til Santa Monica Pier. Dette ligger rett ved Stillehavet og det er her Route 66 ender. Det ble en flott avslutning på en flott tur. Takk til reiseledere og alle som var med!





Påstanden er lagt i munnen på Ivar Ruud på Stathelle, men ut fra hans entusiasme for kjøretøyer fra de britiske øyer, burde det være hold i utsagnet. I det hele tatt, Ivar er entusiast, enten han snakker om bil eller båt. Kjøretøyet som han for tiden bruker entusiasmen på er en Alvis. Det er neppe en hemmelighet for dem som kjenner ham, det skal noe til for Ivar å holde noe hemmelig i 25 år. Drøye 4500 timer har han tilbrakt i garasjen sammen med sin Alvis.



På disse 25 årene har den vært i bruk én gang: halvveis rundt Stathelle. Da støyet det slik i girboksen at Ivar peilet ut korteste vei hjem til garasjen. Og der har den vært siden, hvor den møysommelig og bit for bit vender tilbake til et liv på jorden.



Ivars Alvis er like delikat både foran og bak. Engelsk klassisk bildesign har noe gjenkjennbart trygt og evigvarende lekkert over seg. Noen vil kalle det konservativt, men slike detaljer løfter en veteranbil langt ut over begrepet «kjøretøy».



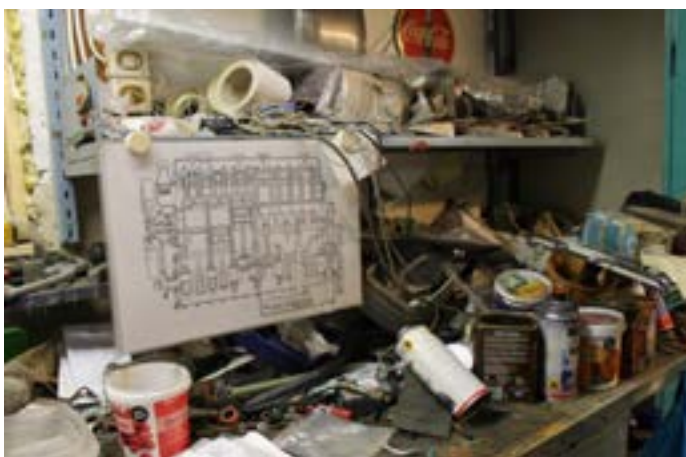
En tanke som har slått meg flere ganger når jeg har vært på garasjebesøk: jeg har hørt om begrepet «gullfeber». Men «rustfeber»? Den betegnelsen ser ut til å være den rådende diagnosen for disse entusiastene. Er det smittosomt, mon tro? Jeg har inntrykk av at her kan man snakke om en pandemi, uten medisinsk redning. Hverken på blå resept eller innen psykiatrien. Hva kaller man ellers en slik trang til å kaste seg over en haug med rust? Til og med frivillig! For sammen med den å tilbringe flere år av sitt liv i mørke garasjer. Der man erfarer at vitale deler for lengst er gått tilbake til naturen, og det resterende best egner seg til kompost. Og likevel ikke gir opp!!



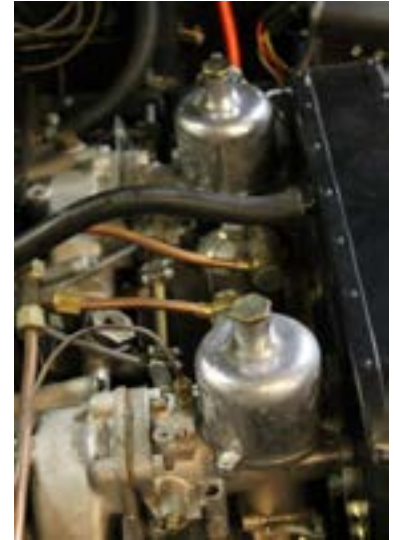
Ivar Ruud er en av dem med diagnosen «rustfeber». Og ser ut til å ta dette med den største sinnsro. I løpet av disse 25 årene har han hamret og banket og bukket og bendet og klippet og saget på ferskt metall. Det har gått med 7,5 plater à 1x2 m, til sammen 15 m². I tillegg gikk det med 3 m² plate til utbedring av rammen. Bakskjermene var redningsløst fortapt og ble skiftet, det samme var tilfellet med dørplater og kanaler. Svennestykket gjorde han i utformingen av dørplatene.



Det elektriske anlegget måtte enten fredes eller skiftes ut. For å legge sten til byrden, manglet både radiator og motor, og girkassen måtte hel-overhales. På tross av alt dette har Ivar klart å forvandle denne mangelfulle rusthaugen fra de britiske øyer til en vakker veteranbil med noe av det beste engelsk bildesign har prestert. Uten instruksjonsbok.



Ivar har satt inn ny motor som han har overhaldt, arbeidstegningen henger lett synlig på verkstedet. På radiatortoppen er det messingskilt med anvisninger på hvilke flydium som skal benyttes.



Både chassis og motor er bygget av Alvis. En 6 - sylindret sværing med toppventilert blokk på 3 ltr gir Ivar ca. 120 hk å leke seg med når bilen en gang skal ut på veien. 120 hk er akkurat passe til en bil på 1570 kg, fordelt på 480 cm. Engelsk eleganse skal ikke fare for fort frem. Ivar påpeker at toppdekslet er støp i stål med en vekt på grensen til hva en mann kan løfte uten å tilkalle Røde kors.



Karosseriet er bygget hos Park – Ward. I følge Ivar er det de samme som laget karosseriet til Rolls Royce og Bentley. Når man ser bilen, kommer ikke det helt overraskende. Alvisen på Stathelle er en modell 1951, TD21. Kjøpt i England over en kopp te!



Ivar fikk nemlig telefon en onsdag for 25 år siden fra en venn i London: «kommer du til te på lørdag?» Dermed var det gjort. Selv om bilen, som Ivar sier, ikke engang var gangbar hos skraphandleren.. Men slik er det når man har forkjærlighet for biler fra de britiske øyer. Alt i 1960 så han en Alvis i et engelsk motorblad, skrev til fabrikken og fikk tilsendt brosjyre. Den gang kostet en ny Alvis kr. 92.450.



Interiøret er delikat. Nøttetre på dashbordet hører med til engelsk eleganse. Ivar kjøpte seg en industrisymaskin, og sydde selv trekket til både dører og seter. Trekket i taket har han også laget selv.



Foto: Ivar

Ivar har innført en sjelden tradisjon: hver nyttårsaften går han ut i garasjen, heller en skvett akevitt i radiatoren og skåler med sin Alvis! Slikt lyser opp i tilværelsen.

Forhåpentlig forkorter det ventetiden også.

Fakta: Ivar Ruud er 1946-modell fra Ringsaker. I 1965 emigrerte han til Stathelle. Utdannet maskiningeniør ved Arendal tekniske fagskole. Jobbet som krankonstruktør i 5 år hos Opedal i Langesund. Var vedlikeholdsiingeniør hos Symac i Brevik, og avsluttet karrieren som helse- sikkerhetssjef på Union i Skien. Aller første bil kjøpte han 17 år gammel, BMW – 1938, skulle være bruksbil. Hatt flere veteranbiler: Sunbeam 1956, Ford Thames E83W, senere solgt til Kragerø Handelstand. Medlem i klubben siden 1986. Siden da har Ivar virkelig gjort en innsats for klubben: både som styremedlem i 6 år, drev Skjærgårdsrally i 10 år, Norgesløpet i 2 år, var med å starte Grenland Motorunion og har vært med å arrangere Hestekrefter i 2012 og 2014. Godt jobbet Ivar!

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Presentasjon av de nye medlemmene i styret for Grenland Veteranvognklubb:

For dem som var til stede på årsmøtet, og for et ukjent antall av de øvrige medlemmene er nok de to nye styrerepresentantene velkjente. Men med tanke på det store flertallet i klubben som ikke har hatt gleden av å møte disse to tidligere, viser vi her en kort presentasjon av Torfinn Dahle og Leif Ingar Liane.



Nestleder: Torfinn Dahle.

Født i 1951 i Fyresdal. Interessen for veteranbil våknet da han var ca. 8 år. Drevet allsidig yrkespraksis innen salg, handel og næringsvirksomhet. Avsluttet de siste 16 år av sin yrkesaktive karriere i Kjøpmannshuset som er en del av Norgesgruppen. Hadde der jobber både som regionssjef og regionsdirektør med ansvar for SPAR og Joker butikker i halve Norge. Thorfinn ble pensjonist i 2015 og fikk endelig tid til å dyrke hobbyer. Har lang erfaring fra styrearbeid i forbindelse med jobben. Medlem i Grenland Veteranvognklubb fra 2013, etter å ha skaffet seg en Ford Mustang Convertable 1967.

forts. nederst neste side

ÅRSMØTEPROTOKOLL FRA ÅRSMØTET I GRENLAND VETERANVOGNKLUBB 5.FEBRUAR 2015

Formann ønsket velkommen til årsmøte klokken 1900, og begynte med å lese opp innledningen i paragraf 9. til årsmøte. Årsmøteærklæringen. 85. stemmeberettigede medlemmer tilstede.

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden.

Innkallingen ble godkjent, og dagsorden godkjent.

2. Valg av møteleder og referent.

Forslag om formann som møteleder, deretter kom det forslag på Jan Arthur Pettersen. Årsmøte måtte stemme, og Jan Arthur Pettersen ble valgt til sin store overraskelse. Sekretær ble foreslått som referent, og dette ble godkjent. Andreas Cleve fikk ordet og refererte til møtet i tirsdaysklubben hvor medlemmene ønsket et hyggelig og effektivt årsmøte. Tellekorps måtte velges. Geir Danielsen, Helge Wærstad og Svein Stavland ble valgt. Arild hadde ordnet pinner og stemmesedler.

3. Styrets årsberetning for siste beretningsår.

Årsberetningen ble lest av sekretær. Enstemmig godkjent. Deretter ble huskomiteens rapport til orientering lest av John Austad. Sigmund Aakvik ville ikke bytte gardinene, men vaske dem. Huskomiteen tar stilling til dette. Formann informerte at styret hadde utpekt samme huskomite. Jan Arthur Pettersen informerte om redaksjonskomiteens arbeid. Samme menneskene blir sittende i redaksjonskomiteen.

4. Styrets regnskap for siste regnskapsår.

Kasserer gikk gjennom regnskapet. Det kom noen spørsmål fra salen om porto og kostnader på bladet. Sekretæren svarte på dette. Kassereren redegjorde også for driftsregnskapene i klubben. Disse vises i det store regnskapet. Revisor Knut Brekke leste revisorrapporten. Regnskapet var godkjent og funnet i orden. Regnskapet ble deretter enstemmig godkjent.

5. Kontingent for det etterfølgende år.

Styrets forslag er at den forblir uforandret. Dette ble godkjent.

6. Budsjett for kommende år.

Kasserer redegjorde for styrets budsjett. Det kom noen spørsmål om enkelte poster, spesielt om utgifter til hjemmesider. Styret skal se videre på dette. Budsjettet ble deretter enstemmig godkjent.

7. Innmeldte saker.

Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest 31. desember. For saker om lovendring er fristen 1. desember. Første sak var 3 lovendringer som var presentert i siste utgave av Veteranvoognen. De ble godkjent av årsmøte. Lovene kommer i revidert utgave i Veteranvoognen. Formann presenterte styrets forslag om en lovkomite som skal se på lovene og eventuelt presentere forandringer på kommende årsmøter. I denne komiteen sitter Morten Hansen, Ulf Stuwitz Røvik-Larsen og Torfinn Dale. Dette forslaget ble godkjent.

9. Valg

Jan Arthur tok seg av valget sammen med tellekorpset. En av kandidatene hadde trukket seg på grunn av sykdom. Etter at det hadde vært skriftlig valg på 2 av postene ser styret ut som følgende:

Formann	Gunleik Kjestveit	valgt for 1 år	på valg 2016
Nestformann	Torfinn Dale	valgt for 2 år	på valg 2017
Sekretær	Jarle Rønjom	ikke på valg	på valg 2016
Kasserer	Arild Johnsen	gjenvolgt	på valg 2017
Styremedlem 1	Jan Arthur Pettersen	ikke på valg	på valg 2016
Styremedlem 2	Ulf Stuwitz Røvik-Larsen	valgt for 2 år	på valg 2017
Vara 1	John Austad	gjenvolgt	på valg 2017
Vara 2	Leif Ingar Liane	valgt for 1 år	på valg 2016

Valgkomite: Stian Hagen og Morten Hansen valgt for 1 år
Revisorer: Thor Erik Thorsteinsen og Knut Brekke valgt for 1 år

Avtroppende formann Roar Christensen takket for seg overleverte blomst til ny formann Gunleik Kjestveit, og benyttet anledningen også til å takke Stian Hagen for god innsats. Ordstyrer Jan Arthur Pettersen overleverte deretter et fortjent innsatsdiplom til avtroppende formann. Andreas Cleve og Sigmund Aakvik benyttet også anledningen til å takke avtroppende formann for innsatsen.

8. Utmerkelse.

25 års jubilarer:	Torstein Nylund
Helge Bjåland	Øystein Nilsen
Arne Sørensen	Kjell Heide
Finn Ivar Slettene	Tim A. Kronborg
Olav Skillingstad	Tommy S. Lunde
Johan Arnt Rasmussen	Per Forsberg
Roar Olsen	Kjell Gunnar Heggnes

40 års jubilarer:

Svein Olaf Ekmorød

Andre utmerkelse:

Følgende personer fikk innsatsdiplom for sin flotte innsats for klubben.

John Austad

Ivar Ruud

Ikke alle var tilstede. De som ikke var tilstede kan hente diplom og pin på klubbhuset.

Ordstyrer Jan Arthur Pettersen avsluttet årsmøte kl 2110.

Saker utenom årsmøte

Jan Erik Halle informerte om Grenland Flyklubb tur til Gardermoen søndag 8. februar kl. 0900
Per Horst informerte om Danmarkstur 11-14 juni

Så var det, tradisjon tro, snitter og marsipankake til alle.

Møtet ble avsluttet med film fra noen medlemmers USA tur mens alle spiste.

Referent Jarle Rønjom



2. varamann: Leif Ingar Liane.

Født i 1953 i Larvik. Gikk på yrkesskole og jobbet som lærling i Larvik.

Driver eget byggmesterfirma i Skien, med oppdrag både i lavlandet, til fjells og langs kysten.

Alltid hatt interesse for bil. Kjøpte en Ford Mustang 1965 i 2010 og meldte seg inn i klubben. I 2014 kjøpte han en Zimmer 1983 da han var med klubben til Las Vegas. Zimmeren befant seg da i Siljan..

Korleis få yngre sjåførar og eldre biler på Grenlandsrally?

Dei aller fleste veteranbilklubbar slit med forgubbing og dårleg rekruttering med stadig eldre gjennomsnittsalder som følgje. Dagens ungdom kan for så vidt vere teknisk interessert, men motivasjonen for gamlegubbane for å ta ungdom med er ikkje alltid like stor og dei fleste av oss går ikkje akkurat rundt og pressar familiens ungdom til å delta.

I det lange løp er dette med på å forsterke tendensen med forgubbing og medlemmene bør motiverast til å ta med ungdom (og damer), slik at kommande generasjonar også set pris på oljelukt og motorkultur.

I tillegg meiner eg at når typiske veteranvognløp (som Grenlandsrally) ikkje honorerer dei som tar med seg dei eldste bilane på nokon spesiell måte, er det ein lei tendens til at oss gamlegubbar heller tar den komfortable 85-modell enn den tungvinte A-Forden som står bakerst i garasjen. Dei fleste medlemmer har jo som kjent minst to bilar.. Kanskje vi kan bøte på dette og?

Forslag:

Grenlandsrally har alt den svært praktiske løysinga med lodbok for deltakarane der det blir rive ut lappar alt etter kor dårleg ein løyser den enkelte post. Så vidt eg forstår er 10 poeng maksimal minus-score. Foreslår difor at alle startar i same klasse, ved start tar deltakarane med seg vognkort og får sine første minuspoeng etter kor gammalt køyretøyet er. For eksempel minus 10 poeng for 30 til 40 år, minus 5 for 40 til 60 år, og null minus for



eldre enn 60 år. Det er kanskje litt urettferdig for ungdommen som gjerne har relativt ny veteranbil, men dei får si belønning på første post undervegs der sjåføren må opp med sertifikatet, her blir det 0 minus for kvinnelege sjåførar og menn under 25 år, minus 5 for menn mellom 25 og 45 og minus 10 poeng for menn over 50 år. Ordninga kan også utvidast med honorering av tidskorrekt antrekk på same måte, eit

anna moment som typiske arrangørar slit med å få folk til å bry seg om.

Kva meiner arrangementskomiteen/løpskomiteen?

Mvh

Narve Nordanger

– med både '85 og '29 modell i garasjen

Nord og ned igjen..



Alle bilder: Berit / Geir Danielsen

Sommeren 2010 dro Geir og Berit Danielsen på langtur med sin Volvo Amazon 1964. Noen vil kalle det et langstrakt, dumdrstig foretagende. Da turen var over, viste kilometertelleren 5860 km mer enn ved starten.



At det ble 6000 km kjøring er ikke det minste rart, Geir hadde tråklet seg på kryss og tvers gjennom Sverige og Finland før han famlet seg inn i Nord-Norge. Og den landsdelen er lang.

Det er jo for så vidt en prestasjon å legge ut på en slik langtur med en Volvo 1964. Når man så legger til at denne aldrende Amazonen måtte dra på en campingvogn 1971-modell, gjør det ikke prestasjonen mindre.

Geir Danielsen forteller at da han fortalte Berit at han ville kjøpe en gammel campingvogn for kr. 8.000, ble han møtt med stram kritikk (strøket av sensuren) fra sin frue. I dag har det snudd, Berit synes det var en herlig investering.

For de som ikke kjenner historien bak Geirs Amazon, er den kort fortalt. Den skulle egentlig tjene som politibil i Østfold, men ble refusert, antagelig pga. størrelsen. Geir ble tipset om den gjennom politietaten. Under befaringen viste det seg at den var i mye dårligere forfatning enn eieren hadde regnet med, noe som medførte et sjenerøst tilbud fra selger: Geir fikk selv bestemme prisen! "Ikke rart at jeg fikk den billig, det gikk uhorvelig mange arbeidstimer med til å ale frem en pen bil av det!"



Veteranvognen

- Om det ikke var et sjansespill å dra ut på en så lang tur med en Volvo 1964, med en nesten like gammel campingvogn på slep? Geir svarer kontant: «Tore Wahlstrøm! Han gikk over hver eneste detalj på begge kjøretøyene, fikset og mikset, kontrollerte, skrudde og justerte. Det var ikke et feilslag på hele turen!» Tore hadde til og med ringt ham underveis for å forhøre seg om at alt var såre vel!



Veloverhalt veteran til tross, Geir måtte finne seg i å kjøre ekvipasjen alene opp gjennom den skandinaviske halvøy. Berit valgte, av uvisse grunner, å ta fly opp til Alta. Om hun var skeptisk til at en veteranbil med campingvogn på slep ville klare påkjenningene skal være usagt. Da hun ankom Alta hadde Geir slått alle rekorder, han hadde ventet i tre dager.



Fra Alta er det langt til det meste, som det fremgår av skiltet. Men heldigvis bare 216 kilometer til Nordkapp. Geir snakker seg varm når han forteller om bilen og naturen. Samtidig flimrer han ca. 60 bilder over pc-skjermen, det blir vanskelig å henge med og notere. Jeg fikk med meg noe om polarsirkelen, så bar det videre.



Kryssingen av Polarsirkelen er omtrent like skjellsettende som å krysse ekvator. Øyeblikket ble behørig fotografert av Geir. Den berømte isbjørnen måtte også dokumenteres. Geir står foran i midten, isbjørnen bak.





Reisens nordligste mål var Nordkapp. Man kommer faktisk ikke lenger nord i landet enn det, uten å bli våte på bena.

Drømmen var å få kjøre Volvoen ut på selve platået, noe som er strengt forbudt. Men like før de kom til bommen møtte de en dresskledd herre som stablet brusker. Geir henvendte seg og sa han kom i fra en veteranbilkubb i Skien og hadde hatt moro av å kjøre inn på forbudt område for å ta et bilde av bilen. «Hvilke bil har du», ble det spurt på klingende svensk. Volvo Amazon. «Jæklare, kjør ni Volvo! Helsa frå Lennart når ni kommer til bommen!» Og det gjorde Geir, han hilste fra Lennart og adgang til platået var et faktum.

Hvem var så Lennart? Har ikke anelse, Geir vet det ikke den dag i dag. Men Amazonen var inngangsbilletten til platået.



I tillegg til Nordkapp, var Trondenes Fort ved Harstad et av de få forhåndsplanlagte reisemålene. Geir hadde vært vaktkommandant på dette fortet i yngre dager, og stått æresvakt ved en russergrav. Nå var han tilbake, noen år eldre og med litt hår mindre.



Nord-Norge er ikke bare fiskehjell, vidde og smale veier, der er også mye hav og øyer. Det ble en tur med lokalbåten ut til Ylvingen, kjent fra TV-serien «Himmelblå».

Atter var Volvo Amazon inngangsbilletten til godvilje: både gratis parkering på skipskapteinens private parkeringsplass på kaien, samtidig som den skaffet





Geir kommer stadig tilbake til gleden over hvor mange som ville nær-beundre Amazonen. Under hele ferden vekket både den og den aldrende campingvognen oppmerksomhet ” Hvis vi hadde fått kr.5,- fra alle som tok kontakt, ville det betalt for hele reisen, og gitt en god slump lomme penger i tillegg.”

Norge er langstrakt, det bevitner de 6000 km på kilometertelleren. Det er mye land å velge mellom når man er på en slik tur. Men hvem treffer de tilfeldig like i nærheten av Bodø? Selveste Bjørn Bunkholt i klubben! (se pilen) Og som om ikke det var nok, de ramlet over hverandre igjen, like utenfor Hønefoss! Norge er langt, men verden er ikke stor!



Geir og Berit Danielsen tok ikke skrekken av langturen med veteranbil og campingvogn . 5860 kilometer kjørelengde og et bensinforbruk på 693 ltr. Ca. 1,5 ltr pr. mil med camper på slep, 0,7 ltr. uten. Ikke dårlig for en eldre Amazon! Som sagt, de tok ikke skrekken. Snarere tvert i mot, det skapte mersmak. De er allerede i gang med å planlegge en oppfølger: Lofoten. Vi ønsker god tur! (Ps. Tore, vær grei og sjekk Amazonen en gang til før de legger i vei..)

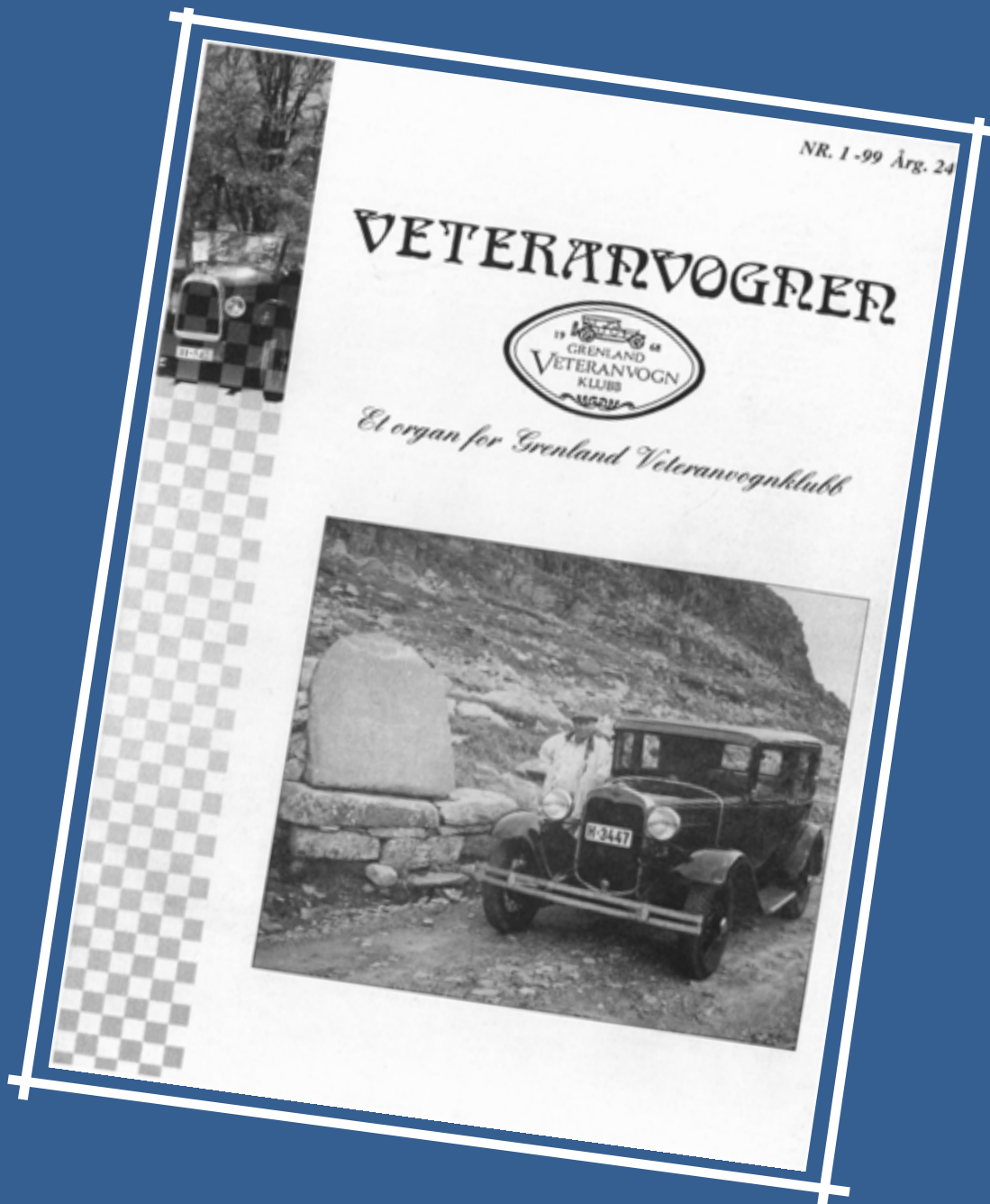
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



Grasrotandelen til Grenland Veteranvogn Klubb

På budsjettet for 2015 har kassereren satt opp 15000,- kroner fra Grasrotandelen Norsk Tipping. Ønsket er jo at han skal ta skikkelig feil, og at beløpet blir langt høyere. Vi ser at utviklingen er forsiktig stigende og at vi har fått med 5 nye spillere siden sist. Det er meget bra, men vi sikter høyere. Vi har snart 10% av medlemmene med som bidragsytere igjennom Grasrotandelen uten at det koster dem 1 krone. Det må en si er en god deal. La oss ta et tak utover i 2015 og sjekke om vi har registrert kortet som bidragsyter i Grasrotandelen neste gang vi tipper. Det er veldig enkelt. Du bare opplyser at din andel skal gå til GRENLAND VETERANVOGN KLUBB. Vårt ambisiøse mål for 2015 er 100 spillere!

Takker for ditt bidrag.



I 1999 skrev Gunleik Kjestveit en artikkel til Blekka om selvopplevd erfaring med deler av det gamle norske veinettet: strekningen over Haukelifjell. På de deler av strekningen som i dag er delvis avstengt. Gunleik har mange underlige interesser, en av dem er å forske på, og kjøre på, de deler av det norske veinettet som så vidt var kommet i bruk da automobilen gjorde sitt inntog i Norge.

Det kan være moro for nye medlemmer å se hvilke opplevelser Gunleik gjorde med den gamle Forden. På veier som vi i dag vil kalle dårlig vedlikeholdt, men som da Forden var ny, representerte den sedvanlige norske veistandard. Historien gjengis her i faksimile, både for gamle og nye lesere.

PÅ IGJENGRODDE VEIER AV Gunleik Kjestveit

Foruten interesse for gamle biler har jeg helt fra barnsben av hatt interesse av å se, gå, utforske og om mulig kjøre disse gamle igjengrodde veiene som ble bygd for hestetransport før bilens tidsalder. Likevel var mange av disse veiene våre stamveier til langt etter krigen, ja sogar til langt opp i 60 tallet. Selv om de var bygd for hestekjøretøyer hadde mange en utrolig høy standard med tørrmuring av storstein og stabbesteiner utført med hest- og handmakt.

Mine foreldre hadde bil i 50 årene og dermed var det duket for bilferie. På den måten fikk jeg muligheten til å kjøre mange av disse gamle veiene. Veier som i dag kan være overbygd av den ny veien, den kan være rettet ut i svingene, lagt i tunnel osv. Igjen ligger det tilbake biter av norsk samferdsel historie som er utrolig morsomt å utforske. Det er helt gratis bare en gir seg litt tid når en er ute å kjører og har øynene med seg.

Vår første ferietur gikk sørlandet rundt til Stavanger, Haugesund videre inn til Odda og hjem "gamleveien" over Haukeli. Dette var sommeren 1957. Jeg var 11 år og hadde nesten ikke tid til å spise eller sove. Det var alt for mange inntrykk som skulle fordøyes. Året etter kjørte vi igjen over Haukeli. Denne gangen til Bergen og vestlandet. Begge gangene forsøkte jeg å finne den "gamle tunnelen" i Dyrskar uten at jeg lyktes. Hver gang var den gjemt i dyp snø. Bakgrunnen for denne interessen



På vei mot aukeliseter 1912. Fotograf Wilse

var at jeg tidlig på 50 tallet hadde sett et prospektkort fra denne tunnelen som var tatt 1912 av fotograf Wilse. Se bildet.

Jeg tok "lappen" i 1964 og med lånt bil sammen med noen kamerater ble høstferien samme året brukt til "operasjon tunnel i Dyrskar". Snøen hadde i løpet av sommeren smeltet så mye at vi med letthet fant tunnelen, men den var på ingen måte snøfri. Tunnelen er ca. 60 - 80 m lang og ville vært kjørbar med en liten lastebil hadde det ikke vært for 2 mindre ras fra tunnelveggen midt inne i tunnelen. Når en er kjent og begge åpningene er stengt av snø kan en med letthet krabbe inn i tunnelen fra disse hullene. Jeg har gjort det mange ganger.

Jeg konstaterte at veien opp til åpningen fra øst ikke var kjørbar.

(det var den heller ikke 1957). Til det hadde det gått for mange ras, mens veien fra vestsida var fullt kjørbar, noe den fortsatt er. Der og da var jeg storfomøyd. Jeg hadde lyktes med å finne den gamle tunnelen i Dyrskar. For å komme dit hadde jeg kjørt på datidens hovedvei over Haukelifjellet. Idag er dessverre store deler av denne veien fra Haukeliseter frem til den nye helårstunnelen neddemt etter utbyggingen av de store kraftanleggene på 50 og 60 tallet.

På utsiden av tunnelen i nærheten av øståpningen er årstallet 1886 hogd inn i fjellet. Jeg tenkte enkelt og greit (som en bråsjekk ungdom gjør) at tunnelen stod ferdig dette året, men jeg tok grundig feil. Historien bak denne tunnelen og veieforbindelsen øst-



vest over Haukeli var langt eldre og meget interessant.

Hør nå her og følg godt med:

Fra flere hundre år tilbake har det vært ferdsselsåre og postvei over Haukelifjell langs denne traseen. Alt i 1704 foreslo Hofrettsassessor Ernst for kongen (Danmark) å bygge en ridevei over Haukelifjell. Veien ville gi forbindelse mellom Dalen i Telemark og Hardangerfjorden, og gi bedre og raskere forbindelse mellom Kristiania og Bergen.

I København fant en forslaget svært interessant, og vedtok å undersøke nærmere. Deretter ble vedtaket liggende i innpå 100 år. I 1801 tok Peder Anker opp igjen denne tanken om en vei over fjellet som kunne knytte Vestlandet og Østlandet sammen. Han hadde tru på å legge en vei fra Numedalen over Hardangervidda og ned til Eidfjord eller Kinsarvik. Begge disse traseene viste seg å bli for dyre og vanskelige.

I 1823 fikk kapteinene Rye og Schröder i oppdrag å se på og vurdere en trase som prosten i Kinsarvik hadde foreslått. I sin rapport ga de Haukeliveien full støtte, og foreslo 4 alen (2,5 m) brei ridevei.

I 1839 foreslo departementet kjørevei framfor ridevei.

Endelig,- 26. juni 1846 kom kongelig resolusjon om at det skulle bygge en 6-7 alen (ca. 4 m) brei kjørevei over Haukelifjell fra Gugarden (Haukeligrend) til Rørdal.

Veien ble på begynt 1857 og var ikke ferdig før i 1889 etter 32 års anleggsarbeide. Veien over Rødalsfjellet fra Rørdal til Odda var ferdig i 1865 og hele veistrekningen fra Dalen til Odda kosta 1.656.000 kroner. Utrolig mye penger den gangen.

Gjennom Vågslid var veien bygd i 1871. Mellom Fjellstad og Arbutun står en bauta med årstallet hogd inn.

Vestlandet og Østlandet var kommet nærmere hverandre. Veien over fjellet var ferdig 1889, Bandakkanalen til Dalen var ferdig 1892 og Dalen hotell stod ferdig i 1894. En ny tid hadde begynt.

Alt i 1906 rulla den første automobilen over fjellet og i 1913 var det igang regulær rutebiltrafikk. Først i 1943 var sambandet til Haugesund fullført. Kong Oscar II reiste over Haukeli til Rørdal alt i 1879, før veien var fullført. I 1906 fikk Haukelifjellveien besøk av Kong Leopold av Belgia.

Den nye veien over fjellet var ikke uten problemer. Strekningen gjennom Dyrskar var for meste gjemt i snø og at det var heller ikke trykt for steinsprang.

Alt i 1890 ble det vedtatt å sprengne seg inn i fjellet å legge veien i tunnel. Denne tunnelen (som nå er den omtalte gamle tunnelen) ble påbegynt 1891 og stod ferdig ca. 1900 og kostet kr. 16 498,30. Tunnelen ble sprengt ut på innsiden av det omtalte 1886 året som var sluttpunktet for anleggsarbeidet på veien det året. Med andre ord. Den gamle tunnelen er faktisk 2. generasjon veitrase i Dyrskar. Den første veitraseen på utsiden av den gamle tunnelen er ikke lenger mulig å se.

Den gamle tunnelen ble heller ikke den suksessen en hadde tenkt seg. Fortsatt var snø og mindre steinsprang et problem. I 1913 ble det vedtatt å flytte veien ned i selve dalen for å komme seg noe over på den andre siden. Arbeidet på denne veien ble påbegynt i 1914. Veien ble lagt i

flere svinger for å komme opp dalen og unngikk dermed de største snømengdene, men stigningsforholdet ble ikke så gode som den første traseen. Det er denne veien vi kjører i dag når vi ønsker å kjøre utenom den nye helårs tunnelen i Dyrskar.

Veien var åpen 12 - 14 uker for hest og kjerre de første åra, og senere 16 -20 uker for motorkjøretøy. Den nye tunnelen i Dyrskar og helårveien over Haukelid ble åpnet i 1967/68 og er faktisk 4. generasjon vei på dette stedet.

Staten Vegvesen har restaurert veien (den som vi i dag kan kjøre) som kulturminne og veien vil bli verna for ettertida.

Dersom du stopper ved informasjonstavla på Telemarksida av den nye Dyrskartunnelen vil du kunne se store deler av den gamle veien på andre sida av Ulevåvannet. Den er ikke lenger kjørbart, men du kan gå eller sykle. Jeg kjørte den sist (med et nødsrik) i 1986. Det henger er maleri på gangen i det gamle fylkeshuset i Skien som har hentet sitt motiv nettopp fra dette stedet. Likeså henger det et maleri av Haukeliseter og gamleveien i restauranten i Brekkeparken.

I mange år hadde jeg lekt med tanken om kjøre med A-Forden på den eldste veien ned til den gamle tunnelen og ta et bilde likt med det som ble tatt i 1912. Det var to hindringer i veien. A-Forden var ikke kjørbart og som regel lå det alltid en stor snøfane inn mot tunnelåpningen, selv om resten av fjellet omkring var snøbart. Men etter en snøfattig vinter og en varm sommer lå alt til rette høsten 1996. Fjellsida og tunnelen var helt snøfri. Ja til og med bekkene ned fjellsida og



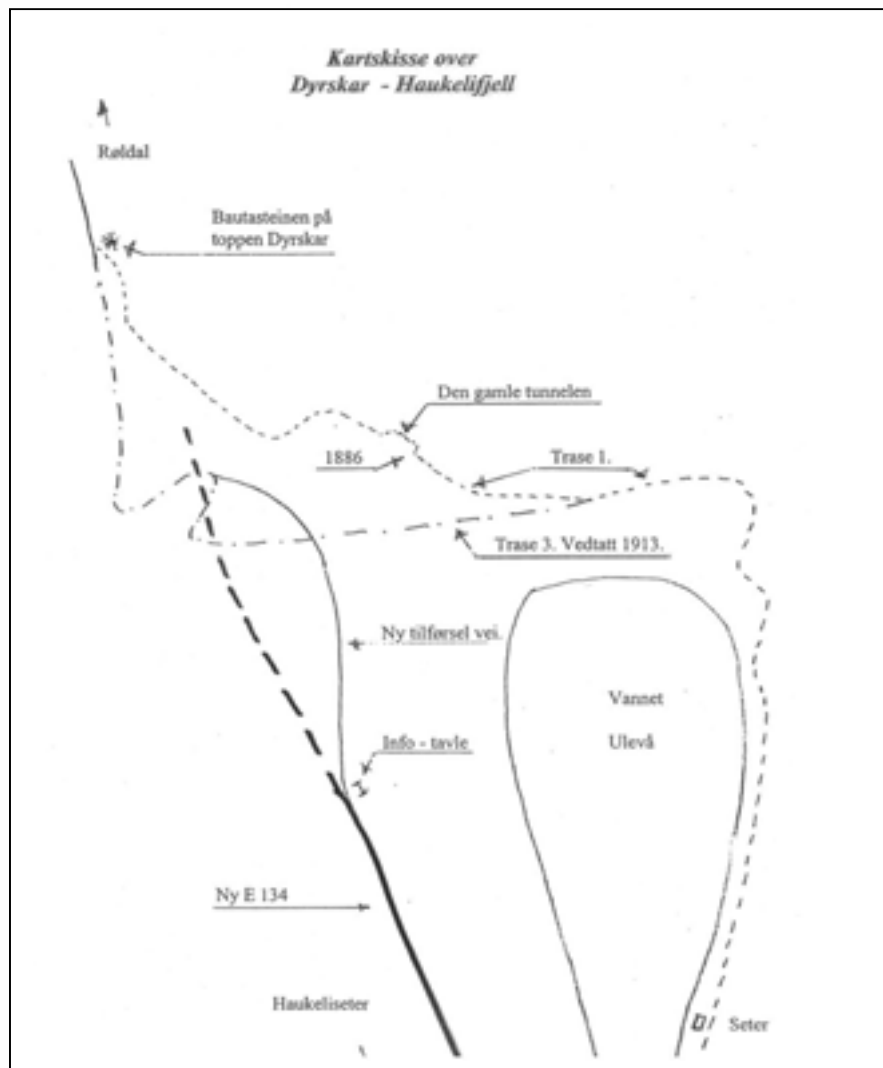
vanddryppen inne i tunnelen hadde tørket inn. A - Forden hadde vært klar i 2 år allerede. - Nå eller aldri. Jeg bråbestemte meg en helg i sept. Det var fin vær (8-9 sept.). Jeg kjørte opp på lørdags ettermiddag og lå hos en kjenning i Haukeligrend. Sammen kjørte vi inn på fjellet på søndagen og tok en masse bilder og så hjem. En utrolig fint høstdag. På hjemturen rakk jeg såvidt innom klubben på Geiteryggen som hadde familietreff med gamlebiler. Den helga hadde en gammel drøm godt i oppfyllelse.



Vil en slik tur kunne gjøres om igjen? Mye vil stå å falle på om tunnelen vil ble snøfri igjen. En annen stort usikkerhet er om veien fra toppen av Dyrskar og ned mot tunnelen vil være kjørbær. Jeg har lagt merke til at "kulen" på en stor gråsteinsmur har blitt større de siste årene. Raser denne muren ut vil det ikke være mulig å kjøre ned til tunnelen med mindre den blir satt i stand igjen.

Neste gang dere kjører over Haukefjell, oppfordrer jeg dere til å kjøre den gamle veien gjennom Dyrskar og stoppe på toppen ved bautasteinen. Befar den eldste veitraseen, se på gråsteinsmurene og ikke minst ta den gamle tunnelen nærmere i øyesyn. Dessverre har de fleste stabbesteinene rast ut. Regn med å gå ca. 2.km. tur retur.

God tur.





I GARASJEN TIL EINAR LUND

En invitasjon til å komme å besøke Einar Lund i Sandefjord ville jeg ikke la gå fra meg. Ulf, vår iherdige skribent ble også med denne novembervelden.

Mottagelsen var med åpne armer og det bar rett i garasjen uten noe drunting. Nå visste deg seg at vi fikk være med på den uhøytidlige åpningen av den nyeste garasjen i en lang rekke garasjer. Einar hadde faktisk lagt siste hånd på verket tidligere samme dag. Denne siste dobbeltgarasjen ble åpnet og den huset Chevrolet 1933 caberiolet i to tidsriktige farger som passet perfekt til denne nydelige bilen. Garasjen inneholdt også den grønne pick-upen som mange har sett Einar i flere veteranbilløp. I innerste hjørnet sto en Monet Goyon som blir kalt "Soland Gundersen sykkelen. Denne vant jo premien for eldste motorsykkel ved "Hestekrefter 2012".



Monet Goyon er en 1925 modell. Einar kjøpte sykkelen for 3 år siden og har senere blitt vekket til live , og Willers motoren går som en klokke. Dette er "Soland Gundersen" motorsykkelen



Hovedgarasjen ble neste stopp på besøket og den var som jeg husker fra tidligere besøk. Vestfolds eldste bil, en Northern 1905 og Einar sin majestetiske Studebaker President 1932 Cab. Northern er en bil som Einar kjøpte i USA og med bare to tidligere eiere. Bilen har en 2 sylindret boksermotor på 4 liter så en kan bare ane hvordan motorlyden er. Bilen er etter sigende Vestfolds eldste og vi kan muligens også ta med Telemark under denne rekorden. Vi diskuterte litt om ikke denne bilen var med på Norgesløpet som GVK arrangerte i 1998.



Northern 4 seter fra 1905. En ekte "messingbil" fra bilbyen detroit Michigan. Baksetet har en sinnrik konstruksjon der det kan foldes sammen og skjules så bilen kan se ut som en ren toseter.



Her var det mange fine og skjedene merker.

Denne garasjen er så mye mer enn det, her finner vi en stor samling av andre bilrelaterte gjenstander. Radiatorkapper til utrolige skjedene skikkelig gamle biler, tennplugger, modellbiler, radiatorfigurer og alt det andre. Mye av samlingene er kjøpt i Sverige der Einar har tilbragt deler av sitt arbeidsliv.

Det er veldig interessant og høre alle historiene bak bilene og de forskjellige gjenstandene som henger på veggene. To svenske motorsykler har også funnet veien.



To svenker, Rex 1924 med Willers og en Tonax.



Her har vi beviset på at Scania Vabis var norsk. Legg merke til at den norske løve er plassert i midten og navnet er "Norsk Automobilfabrikk".

På veggene henger det mange fine radiatorkapper, bl. annet fra; Aster, NAW, Paige, Colibri, Minerva, Cunningham, Overland, Hertz, Detroit, Chandler, Tidaholm, King, Hupmobile, Adler, Rugby, Rolls Royce, Abbot m.f.

Einar Lund ble medlem av Grenland Veteranvogn Klubb desember -96, og vi har hatt gleden av å oppleve han og flere av hans biler i Grenlandsrally, Gladløpet og Grevlingsløpet lenge før den tid.

I den tredje garasjen fant vi en superfin Lancia Lamda 1925 som er første bil med selv bærende karosseri. Dett er en bil for fart og Einar kunne bekrefte at den var god for høy hastighet. Motoren er en 4 sylindret v motor med Italiensk temperment.



Nesten umulig å fotografere i denne lille garasjen, men en ser at denne Lanciaen er en lekker bil.



Etter en lærerik gjennomgang i de spennende garasjene bar det inn på nytrukket kaffe og julekake med smør.



NORTHERN

"Dustless and Noiseless"

24-inch Flywheel with Fan Blades

NORTHERN Air Shaft No Vacuum No Dust

14 h. p. side entrance \$1700

The 24-inch Fly Wheel with Fan Blades

Sends a powerful blast of air under the car toward rear axle, destroying the vacuum caused by the swiftly moving car, and driving away all dust. Riders in the Silent Northern enjoy complete freedom from the "dust nuisance", regardless of speed. Northern mechanism—all under the hood—in the simplest, most accessible and most compact in the world. Notice that the engine is tipped downward, throwing the crank shaft in a direct line with rear axle. The Northern is the only motor car and only car in the price equipped with four-inch tires. It has more distinctive and original improvements than any other car at any price. Write for Catalog No. 1. Shows four styles of touring cars—and the Sturdy Northern Runabout, 7 h. p. \$660.

Northern Manufacturing Company, Detroit, U. S. A.

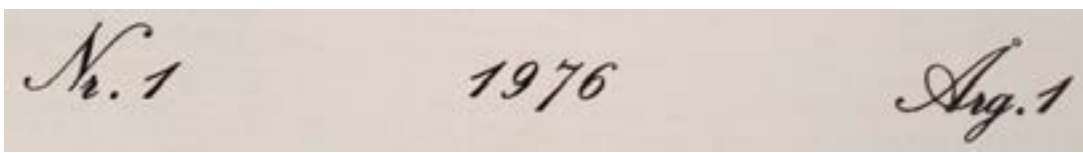
Member Association Licensed Automobile Manufacturers.






En hvilken som helst bil som ble produsert i 1976 oppnår i våre dager den ærefulle betegnelsen veteran. Slik må vi vel også klassifisere den første utgaven av **Veteranvognen**, på folkemunne kaldt «Blekk». Den så dagens lys i 1976.

Nr. 1 Årgang 1, i følge dateringen på forsiden. Redaktører og ansvarlige manuelle utgivere var Per Horst og Yngvar Håkonsen. Som skrev innholdet på



Om redaktørene benyttet «ørnemetoden» når de skrev, er uvisst: En finger svever over tastaturet og slår ned på den riktige bokstaven. Alle overskrifter, dekor og mønster laget Per og Yngvar for hånd med *Letraset*, gjennomsiktige plastark med bokstaver limt på. Bokstavene ble gnidd en og en over på manuskriptet. Det var nærmest som på Gutenbergs tid. Illustrasjoner fant de i diverse bilblader, kopierte, klippet ut og limte på plass. Fremdeles for hånd. Dette foregikk tross alt i forrige århundre.



Når prototypen var ferdig, var kopierings-maskinen neste skritt. Deretter ble det noen timer på klubblokalet med bretteing og stifting, hvert eksemplar ble lagt i konvolutt. Som måtte SLEIKES. «Dæven, tungen var fliset og lang som et slepetau!» Den store finalen besto i å skrive navn og adresse på hver konvolutt, for deretter å la postverket gjøre resten. I 1976.



I følge Per Horst var det en del faglig uenighet omkring valg av navnet på de bilmerkene som skulle omkranse forsiden. Ingen av dem ville ha sin bil plassert nederst. Per hadde Hudson, Yngvar hadde Opel. Dermed havnet de på venstre oppløpsside begge to. Utover det gikk arbeidet med å lage bladet, så vidt vites, uten de store gnisninger, men med desto større entusiasme. Vi **gratulerer** de to (for) historiske redaktørene med mesterlig utført arbeid til klubbens beste! Noe klubbens medlemmer kan glede seg over nå.



I dag er det lite håndarbeid igjen når et nytt nummer av Blekka skal lages. Alt stoffet som kommer inn fra medlemmene eller blir laget av redaksjonskomiteen blir skrevet på PC og lagret i en elektronisk mappe som vi kaller «banken». På redaksjonsmøtene vurderes det som er i «banken»: Hva skal brukes i neste utgave? Det blir så redigert på plass der det skal være i Blekka. Markert med gule lapper.

Når redaksjonskomiteen har lagt siste hånd på verket, blir alt stoffet sendt til Elisabeth, designer hos Thure Trykk. Hun tolker redaksjonens kryptiske signaler, og foretar den endelige designen av hver enkelt side. Verktøyet hun bruker er viktig: «Få med at jeg bruker en I Mac- Apple!»



Så går Blekka tilbake til redaksjonen for korrektur og kommentar, via det vidunderlige hjelpemiddelet e-post. Godkjent! Nå raser Blekka videre, via Elisabeth i noe hun kaller en «hot-folder, PDF», til trykkeriet. Merket med en spesiell kode. Denne koden bestemmer om det skal trykkes plakat, klistremerker, bok, eller blad med omslag som skal heftes, og hvilken maskin som skal trykke. (Som en pussighet må nevnes at jeg var tegnelærer for Elisabeth i to år på videregående skole .. i forrige århundre. Tross det har hun klart seg meget bra som designer, hvilket kvaliteten på Blekka understreker. Nok om det.)

På trykkeriet dukker Blekka opp på en ny skjerm. Der blir det kontrollert at koden er riktig, bl.a. at den skal trykkes digitalt, og ikke på offset. Og så overtar maskinene fullstendig. STORE maskiner.



Trykking...



Sidesortering...



Falsing, skjæring og stifting...



-og til sist: ut kommer... Blekka.



Er dere fornøyd, gutter?



Fra Thure Trykk sendes Blekka i kartonger til VAPRO, som adresserer hvert enkelt blad, og så overtar postverket. Det kan jo ta sin tid, men resultatet finner du seks ganger årlig i postkassen. Slik som i dag.

Som sagt, Per Horst og Yngvar Håkonsen opererte manuelt for 40 års-utgaver siden. I dag består redaksjonskomiteen av Jan Arthur Pettersen, Leif Hægland, Jarle Rønjom og undertegnede. Vi lever høyt på dagens tekniske løsninger, i forhold til hva som var for hånden da Per og Yngvar ga ut Blekka første gangen.

Foreløpig har redaksjonen stoff på lager, men vi ønsker oss mange flere innlegg fra medlemmene. Sammen kan vi gjøre Blekka til et enda bedre medlemsblad for Grenland Veteranvognklubb.

Veteranvognen har en lang og god tradisjon i klubben. Den må holdes vedlike i mange år fremover!

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



21. og 22. februar var det igjen duket for hobbymesse i Skjærgårdshallen i Langesund. 20. februar stilte en tett liten flokk fra klubben for å gjøre klar for salg av vår lidenskapsbok og Jans modellbiler. I år var det flere av medlemmene som også stilte med egen stand, så det ble en hyggelig dugnad-stund i hallen den kvelden.



Som i fjor fikk klubben tilbud om plass til å stille ut et par biler. Leif Ingar Haugane benyttet anledningen til å ta sin nyervervede Zimmer 1983 på en luftetur. Den vekket oppmerksomhet!

Begge dagene kom en del fra klubben på besøk, vår sofagruppe serverte nytrukket kaffe, og Hege Haugseter hadde bakt sjokoladekake som burde vært prisbelønnet. Til hjemmesitterne kan vi gi følgende råd: kom neste gang! Å stå på stand for klubben er en særdeles hyggelig måte å tilbringe tid sammen med veteranbilvenner.



Lørdagen var det ca. 1500 besøkende, og ca. 1200 på søndag. Til tider var det tid for litt avislesing, mens andre var fullt opptatt med å telle penger, slik som Kine Rønjom. Vi slipper ungdommen til tidlig her i klubben!



Noen solgte, noen kjøpte bil, noen pratet og noen jobbet. Det er alltid noe å ta seg til på en hobbymesse.



Det ble også solgt noen eksemplarer av boken vår, og Jarle vervet to nye medlemmer til klubben! Alt i alt var det en vel anvendt helg der ute i Langesund.

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Et hjertesukk fra kassereren

Kontingenten forfalt den 1. mars. Mange har til nå betalt, både før og etter fristen, og det setter kassereren pris på. Mange har til og med husket å sette på medlemsnummeret sitt på innbetalingen. Det setter også kassereren stor pris på. Men det er fortsatt mer enn 60 medlemmer som ikke har betalt ennå. Det ville være svært hyggelig hvis dere som det gjelder kunne ordne opp i dette nå slik at vi slipper å sende ut purrebrev. Husk også at fra dette året kommer vi til å legge på et ekstra gebyr på 50 kr til de som vi må sende brev til. Håper dere har forståelse for det. Det koster klubben mye både arbeid og penger på slikt som egentlig burde være helt unødvendig.





GVK-turen til Hjørring 2014 kan trygt føyes til listen over Reisekomiteens særdeles vellykkede arrangementer. Per, Liv og Geir har en rutinert hånd på rattet når det gjelder disse turene. Til stor glede for oss øvrige deltagere.

De fleste valgte å reise ned på torsdagen, mens de som holder samfunnet i gang måtte vente til fredag.

I følge Per er det visstnok et turjubiläum i år. Om det er 10 – eller 11 års jubileum var noe uklart.. Uansett, klubben ser frem til neste utfart med berettiget forventning.

Her presenterer vi en tverrsnittlig billedkavalkade av Veteranvognklubbens gode liv i Danmark..



Torstein og Grete var utkommandert som assisterende billett - administrasjon for fredagsfarerne og møtte årvåkne på kaien kl 06.00. Underveis til Danmark fikk vi melding om spiseplikt i Skagen umiddelbart etter landkjenning.



Velsmakende sjømat i Skagens havnekarver.

Torstein foretok teknisk kontroll av en medbrakt sykkel, som neppe kom inn under kategorien "veteran". Den ble godkjent under tvil. Etter vellykket sjømat var det full samling ved hotellet. Det er gledelig å se at også jentene finner seg vel til rette i veteranbilmiljøet.



Per og Geir holdt de innledende taler før vi gikk løs på det danske kjøkken. Det skuffet ikke denne gangen heller, det var smakfullt både i glass og på tallerken.

Etter middagen samlet veteranfolkene seg i uformelle grupper i baren og utvekslet dagens erfaringer, mens morgendagens utflukter ble gjennomgått i en tvers gjennom saklig atmosfære. Av hensyn til personvernet er billedmaterialet herfra utelatt.



Kartlesing og kjøreruter var gjenstand for diskusjon og nøye planlegging.

Etter naturmetoden (antall hestekrefter og topphastighet) delte klubben seg på forskjellige reisemål.



En celever gruppe fant veien til Jammerbukten, uten besvær..



Den lokale veteranbilklubb hadde lagt inn Jammerbukten som post på programmet, og Det danske " Årstræf for Morgan" innfant seg i også. På veien videre brakte en yndig liten feiltolking av kartet oss til Kokkedal Slot. En slik feiltolking anbefales til alle!



Nesten som en naturlov og fast innslag i programmet, oppstår det litt småproblemer med en veteran. Løsningen ligger aldri langt unna når obduksjonen er foretatt.



Også avreisen foregikk i solskinn. Gunleik spanderte velmenende og gode råd om pakking av bagasje i Volkswagen.

I Hirtshals benyttet Arild ventetiden til å teste ut de nye benkene for turister.



Ikke alle fant en benk å hvile på, men var ikke opprødd av den grunn. Om bord på fergen ventet en forventningsfull flokk på å slippe til ved matbordet. Reisekomiteen hadde vært forutseende og bestilt avgrenset område for klubben.



Om bord var det flere aktiviteter å velge mellom: kulinariske gleder, meditering eller shopping.

Uansett hadde deltagerne en ting til felles, en enstemmig og samlet honnør til Reisekomiteen.

En hjertelig takk for et behagelig gjennomført program til arrangørene, og på gjensyn til alle som deltok. Vi gleder oss til neste års utflukt!

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen



Det blir ny tur til Danmark! Bli med oss 11. – 14.juni. Garantert hyggelig! Og særdeles godt selskap!



.. DER MØLL OG RUST FORTÆRER



Disse rusthaugene



+ denne karen.....



..... + iherdig arbeid.....



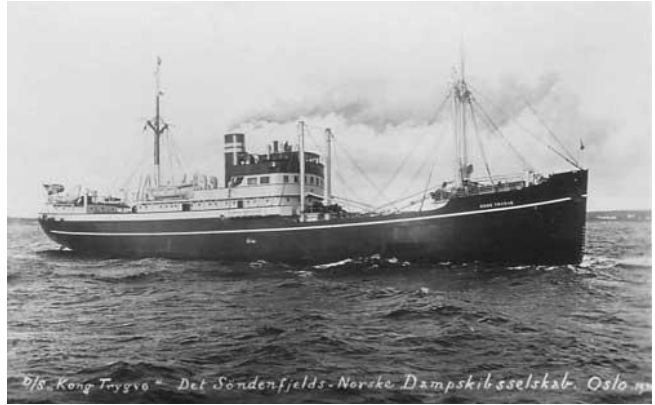
=en praktfull boble.....!



Roar Olsen er en 1949 – modell fra Skien. Trygg og tilbaketent i stolen på verkstedet på Skotfoss. Han var vel forberedt til en prat omkring sine meritter innen bilrestaurering. Medbrakte blader, fotoalbum og magasiner lå klar. Her skulle man være like nøyaktig i omgang med fakta som når man hadde et rustvrak til behandling!

Roars interesse for biler kom nesten inn med morsmelken. Han vokste opp på Folkestad, like ved Bøleveien. På den tiden drøsset det av bilforhandlere bortover i gaten. Ungene hadde spennende tider, der de satt i veikanten og fulgte med i etterkrigstidens biltrafikk.

- Du må huske det, dette var før alle biler som kom inn til lande ble levert i Drammen Havn. Da gikk det båter helt opp til Langbryggene i Skien og losset biler der, alt som skulle til distriktet. Det hendte det sto biler så tett som hagel på bryggen! Spennende for unger vet du! Særlig husker han en båt som het "Kong Trygve". Den kom ofte til Skien med biler. Så det var først og fremst interessen for bil generelt som fikk ham til å komme inn i "restaureringsbransjen".



Fakta: Roar Olsen, født 1949 i Skien. Utdannet som maskintekniker. Jobbet som verktøykonstruktør for NEBB / ABB. Inntil nå har han en samlet fartstid innen elektromekaniske yrker på 43 år. Roar Olsen er fremdeles i full yrkesaktivitet. Medlem i Veteranvognklubben siden 1990.

Sin aller første bil kjøpte han i 1972. En lyseblå Volvo Amazon 1965. Pent brukt hverdagsbil. - Vakker som bare en Amazon kan bli. Han la merke til at forskjermene var preget av rust, og forlangte to nye skjermer med på kjøpet. Som han fikk og monterte selv. Man er da ikke verktøymekaniker for ingenting. Dette var familiens bruksbil til ut på 1980-tallet. Inntil da hadde ikke Roar vært utpreget opptatt av veteranbiler. Men da sto huskjøp for døren, og Volvo Amazon ble ofret for å få opp kontaktbeholdningen. Dermed var familien uten bil. Det ble sykkel og bæreposer og tuglete å komme seg rundt omkring.

Vi skal gjøre historien kort: Roars far eide en Opel Rekord 1957 som med tiden var avskrevet og sto som en forlatt rusthaug et sted i glemselen. Et ekte skogsvrak. Torstein Johannesen hadde observert Roar som fotgjenger og foreslo at Opelen om ikke annet kunne bli gjenstand for en befarings... kanskje det var et lite håp? Skogsvraket fremsto til slutt som 1.premiebil både her og der.



Historien omkring restaureringen av Opelen er gjengitt i Veteranvognen nr. 6, 1998. Det bringer sveden frem på pannen når man leser hvilket enormt arbeid som Roar nedla den gangen på 1980-tallet for å bringe skogsvraket tilbake til fabrikkny standard. Og vel så det. Det hører med til historien at batteriet som var medbrakt på befaringsvekten rusthaugen til live på to forsøk. At kjøretøyet var bevaringsverdig var uvesentlig, her var det om å gjøre å skaffe seg en billig hverdags bil.



I dag er det igjen en boble som er til behandling hos Roar. Det var egentlig sønnen som sparket ham i gang med bobler. Han syntes Opel var noe ynkelige greier. Så da så. Roar spyttet i nevene og har lagt ned utrolig mange arbeidstimer på boblene sine. Det ser ikke ut til at hverken møll eller rust skremmer ham fra å gå i gang. På nytt og på nytt.

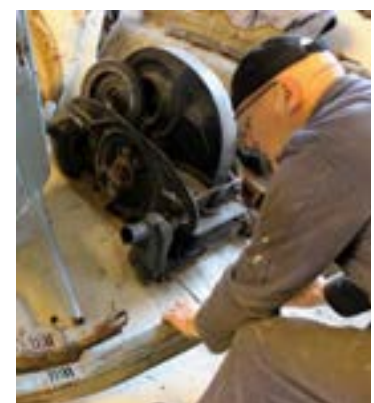




Det merkes at Roar Olsen er utdannet verktøymekaniker med lang fartstid innen mekanikk. Han lager mye av verktøyet og utstyret selv. Karosserideler er heller ikke noe han er redd for å gi seg i kast med.



Rundt på verkstedet står deler som venter på montering.



Man må være evig optimist eller verktøymekaniker for å gå løs på rusthaugene til Roar Olsen. Vi ønsker lykke til på verkstedet på Skotfoss.

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Besøk hos Salmakeren på Heistad/Lundedalen

Mandag kveld ble jeg invitert til reportasjebesøk hos Salmakeren på Heistad/Lundedalen. Det ble en hyggelig kveld. At disse folkene var viktig å skrive om hadde avisa Varden funnet ut også. Derfor trykker vi deres artikkel og bilder. Imidlertid så er det greit med litt utfyllende stoff.

Ved større jobber, dersom det er mulig, er vinteren en glimrende tid for han å bruke til dette. Om våren er det høysesong, båter osv...

Før du bestiller stoffer selv så ta kontakt. I noen tilfeller blir det billigere og bedre at han skaffer stoffene. Det finnes mye fint fra Kina, men kvaliteten er meget varierende. Noen



Sjekk dette rattet!



Her et bagasjerom på en showbil. Det meste er mulig.



Rattet og interiør matcher meget bra.



Trekk rundt girstang, midtkonsoll, seter og dørtrekk.



FLERE ARBEIDSBORD: På ett bord kopieres en båtkalesje, på et annet repareres møbeldeler.



PERSONLIG PREG: Salmakeren syr ratt til den som vil sette sitt personlige preg på doningen.

STØRRE Plass: Salmaker Krzysztof Z. Orłowski har utvidet sitt nye salmakerverksted på Heistad. ALLE FOTO: PÅL EGIL TORNHOLM



Salmaker hele livet

Kort etter etableringen har den polske salmakeren på Heistad utvidet verkstedet. Erfaringen er det ikke mye å si på.

Han var også salmaker, forteller Krzysztof Zbigniew Orłowski.

51-åringen tok sine første oppdrag for «Salmaker Expert» i Lundekroken 12 tidlig i høst. Etter fire fem måneder har han måttet flytte verkstedet fra den ene enden av bygget til den andre for å få større plass og integrert garasje.

Innredning til biler, så vel nyrere kjøretøyer som veteranbiler, er nemlig en viktig del av forretningen. Ellers går det i repa-

bler. Innredning til helikopter hører til de mer eksotiske jobbene han har utført.

– I dag kom en kvinne innom for å få reparert et hestedekke, forteller salmakeren gjennom sin «tolk». Orłowski jobber alene, men er glad for å ha en medhjelper og venn som behersker norsk.

Akkurat nå er det litt stille tider for en salmaker, men han føler seg sikker på at det vil ta seg opp allerede fra april når båtsesongen begynner å nær-

fortøyningssted eller båtopp-lag.

– Jeg må ofte tilbake og sjekke hvordan en ny kalesje passer før de siste knappene kan settes på, forklarer salmakeren, som har webside på polsk domene: tapicercar.pl.

– Jeg samarbeider med lokale bilfirmaer. Det går i innredninger særlig til BMW, Porsche og Audi, beretter den blide salmakeren.

PORSGRUNN



Morgan



Cadillac



Mercedes

har også bestilt interiør fra USA, men får "made in china". Han kan gjøre alt når du bytter interiør. Underlag til seter, fjærer i seter, plater bak dørtrekk osv. En kamerat sveiser eventuelt dårlige seterammer.

Han ønsker at du stikker innom når han jobber for deg. Det er lettere å gjøre endringer sammen når han er holder på. Dessuten er det lettere å se hvordan resultatet blir når han er i gang med jobben.

Det er egentlig bare fantasien som setter grensen: Reparere/utvide partytelt, trekke om møbler. Båter, biler, MC og i huset.

OBS! Olabuksa sliter på skinninnredning!

OBS! Impregner skinninnredningen din. Sett den inn om høsten. Flere ganger og la det stå å trekke over vinteren. På svart skinn kan du bruke gammeldags skokrem. Kom innom og få gode råd. Han kan bytte ut steder som er slitt. Ofte er det bare småsteder som er slitt/ødelagt. Det er mange triks som er billig og blir bra!

Kort fortalt stikk innom og ta en prat. Få prisoverslag og planlegg når det lurer å gjøre jobben.

Som bildene viser så er det mange muligheter. Både bruksbil og hobbykjøretøy. Dessuten alt som er kjekt å ha!

Kontakt Gregor på telefon 96875939

Leif Hægeland



Mercedes



Bytte av cabriolet



GVK sin representant til formidling av bryllupskjøring!

Alle henvendelser vedrørende bryllupskjøring kan rettes til:

Torfinn Dale e-post: torfi-d@online.no – telefon 911 90 595

NB: Det som er ønsket fra klubbens medlemmer som både vil og kan være disponible til dette, er følgende sendt til Torfinn på mail eller ringt om:

Ditt Navn, tlf nr, mail adresse, bilens navn og årsmodell, og svært gjerne et bilde av bilen dersom dere har det tilgjengelig. På forhand takk (GVK sin anbefaling av godtgjørelse som i sin helhet tilfaller bilens eier og sjåfør, er fra kr 3000,- til kr 3500,- avhengig av avstand som skal kjøres)



Om skrue og mutter gjenger



Vår klubb består heldigvis ikke bare av glupe mekanikere, derfor denne artikkelen.

Da industrialiseringen i USA og Europa vokste fram på begynnelsen av 1800 tallet, ble det klart at det ikke kunne fortsette med at fabrikkene og smedene lagde gjenger etter eget hode. Vedlikeholdet ble for komplisert, så standardisering tvang seg fram. England var først ute med dette.

Konflikten med ulike gjenger er fortsatt et problem. Eksempel: Jeg har en venn som driver et hydraulisk firma. Han står i « felten » og skal bytte en komponent, den er bestilt med dyr ventetid for kunden. Delen kommer med riktig dele nummer, og ellers lik. Men så har i tidens løp fabrikanten byttet fra rørgjenger til millimeter gjenger.

Under første verdenskrig skulle amerikanerne og engelskmennene hjelpe hverandre med vedlikeholdet av materiell. Men det skar seg fordi gjengene på utstyret ikke passet, det til tross for at de begge brukte en tomme standard. Da krigen var over ble partene enige om at noe måtte gjøres. Men ingenting skjedde, og vi fikk en ny krig. Da den var over ble de enige om å få ut « fingeren », og vi fikk UN gjengen.

En tid på ca. 30 år, mellom 50 og 80 tallet var tre forskjellige gjenge typer vanlige i norsk industri. UN gjenga var på den tiden like vanlig som millimeter er i dag. Reparatoren strevde med Whitwort- UN og millimeter gjenger. Han måtte ha en bølge med nøkkeler med seg når han skulle ut på jobb i bedriften.

England bruker i dag millimeter, og det amerikanske forsvaret har brukt disse gjengene siden 1968. Men ellers strever de der borte med ta i bruk denne standarden. Det kommer mye av at det er vanlig for arbeiderne å bruke sin egen redskap på jobb. Så nylig et TV program hvor en avdeling på en bilfabrikk ble nedlagt. Arbeiderne gikk ut av porten for siste gang, trillene på hver sin redskapvogn.

Standardiserte gjenge-systemer.

Whitwort var formann i en britisk mekanisk industri forening, og fikk gjennomført en standardisering i 1848. Her er alle mål i engelsk tomme. Flankevinkelen mellom gjengenes trapes er 55 grader, bunnen og toppen på gjengen er avrundet. Vi har standard BSW- Britisk Standard Grov, og BSF- Britisk Standard Fin .

En Amerikansk jernbane ingeniør ved navn Sellers, fikk laget en standard for lokomotiv byggere i 1883, den ble også vanlig i industrien. Her er også målene i tommer, men har en flankevinkel på 60 grader, bunn og topp er flat. Disse skruene ble kalt amerikanske, eller UST (US Thread) Det viste seg at denne konstruksjonen hadde en svakhet, skruer av

mindre dimensjoner hadde p.g.a. Gjengene lett for å brette. En organisasjon som heter SAE som står for Society of American Engineers, er en sammenslutning som har standardisert mye i amerikansk hverdagsliv. Disse fant på 1920 tallet det nødvendig å lage bedre gjenger for bil industrien. Vi fikk SAE gjengeen, også kaldt amerikanske bilgjenger.

ISO Standard. I Norge kaller vi den Internasjonale organisasjon for mål og vekt. Den hadde et møte i Frankrike i 1878, hvor blandt annet meter standarden ble fastsatt. Alle europeiske industri land bortsett fra England deltok. Vi hadde da en metrisk gjenge, her er alle mål i millimeter, og gjengestigningen er avstanden mellom to gjengetopper. For uten vanlige skruer har vi i hver dimensjon flere forskjellige fine gjenger. Metriske Fingjenger. I de aller fleste tilfelle er disse unødvendige, og gjort for at det skal se ut som om det ligger mye fintenking bak prosjektet. Her har vi også 60 grader mellom pyramiden på gjengene, med avrundet bunn og topp.

UN gjenger er som før nevnt et kompromis, her er også alle mål i tomme med avrundet bunn og topp, med 60 graders vinkel. Vi har UNC og UNF. I alle kurante dimensjoner er SAE og UNF identiske. Denne gjengetypen har vi slitt med siden 1947.

Hva med den god gammeldagse rørgjenga, som i dag er lite brukt p.g.a. mange forskjellige typer av rørfittings som er på markedet, og som er beregnet på tynnvegga rør. Den het opprinnelig BSP for sylindriske gjenger og NTP for svakt koniske gjenger. Her har noen greid å få forandret på gjenge betegnelsen, og BSP ble til nummer gjenger. Eksempel: 1/4 rør fikk en stund betegnelsen R8, nå er dette forandret til G1/4. For å finne ut rør dimensjonen på et tykk vegga gjenge rør måler du røret innvendig. Her gjelder også tomme mål.

Det finnes standard for hydraulikk utstyr, den følger ISO.

Vi har standard for tennplugg, et merkelig kompromiss hvor hodet har millimeter mål, og plugg gjengene har tomme stigning.

Så også en tabell hvor sykkel gjenger hadde egen standard med gjenge stigning i tomme.

Standard for trapesgjenger som brukes på store verktøy maskiner og skruestikker finnes.

Rundgjenger er ikke så uvanlig, vi har de i lyspærer og rørtenger. Rundgjenger blir også brukt til forlengelse av fjellborr og brønnboring og også til oljeboring. Disse har også en standard. Brukes fordi de øsner lettere ved demontering.

Husk at det er noe som heter fasthetsklasser. Alle skruer og muttere i stål med sekskanta hode, og over 5 millimeter skal være merket med to tall. På skruen er det på hode av denne, og på mutteren på siden av denne. Dette sier noe om strekkfasthet og flyte grense for den skruen du har i handa. På et kjøretøy er det en selvfølge at du ikke velger en skrue med lavere tall. Skruer og muttere av vanlig handels kvalitet har stemplet 8.8 Har registrert at de i Østen som lager apekatt streker som de selger til billig kjedene, har stått lengre bak i køen og har derfor problemer med å forstå dette med skruemerking. Gjengelære? Med et slikt finner du lett ut av hva slags skrue eller mutter du trenger.

Inge.

BILPLEIE PLEIE DEL 1

Vask av bilen

Få ting er bedre for en bilentusiast enn å kjenne vårlufta og se snøen smelte bort. Noen tar kanskje bilen ut fra lagring, mens andre må få bort vinterens skitt, salt og veistøv. Felles for alle entusiaster er bilpleien. For noen innebærer bilpleie en bøtte med fjorårets svamp, mens andre har garasjen full med alskens produkter for hver enkelt del av bilen.

Med interessen for bil og bilpleie har jeg opparbeidet meg en del erfaringer på metoder og produkter. Det har skjedd mye siden bilpleie var en rask vask med svamp etterfulgt av en polering med garn og den rød eller gule flaska man alltid hadde brukt. Som for det meste annet er det en kontinuerlig utvikling innen bilpleie. Det kommer stadig nye produkter med forskjellig bruksområder. Av erfaring vet jeg at det er mange som er skeptiske til nye ting. «Hvorfor endre på det jeg alltid har gjort...» Jeg kan garantere at dersom du ikke har endret metode eller produkter de siste 10-20 år så har du mye å hente.

Bilvasken er den største bidragsyteren til riper eller såkalte «swirls». Disse irriterende ripene trekker ned inntrykket av bilen da den kommer ut i sola og skaper mye problemer ekstra arbeid lakken skal poleres.



For å unngå slike riper og i jakten for å oppnå et best mulig resultat har jeg opparbeidet meg en god del erfaringer på hvilke produkter og metoder som fungerer.

Hvilke produkter må jeg ha?

Vi er forskjellig, noen ønsker billigste utvei. Andre har dette som hobby tilnærmet ingen begrensing oppad på produkter og pris. Men det er noe alle må ha, noe som kan være kjekt

å ha og noe som er for deg som ønsker å oppnå nirvana innen bilvask.

Hva må jeg ha:

- Bøtte
- Tilgang på vann gjennom hageslange
- Såpe beregnet til vask av BIL.
- Vaskehanske til bil.
- Vaskehanske og felgbørste til felger og dekk, evt svamp til dette.
- Tørkehåndkle, evt et kvalitets pusseskinn.
- Avfetting(uten syre)
- Mikrofiberkluter, mange av dem.

Allerede her er det sikkert kommet opp noen spørsmålsteget. *Hvor er svampen?* Hva er en vaskehanske og hvorfor et tørkehåndkle? Svampen tilhører fortiden, i nødstilfeller kan en svamp benyttes 1 gang på en bil som ikke er veldig skitten. Grunnen til svampes bortgang er at den rett og slett har blitt utkonkurrert av vaskehansken. I tillegg samles sand og annet uønsket i svampen og dras derfor rundt på lakken. Vaskehansker i mikrofiber er lettere å bruke, billige i innkjøp og kan vaskes i vaskemaskin. For pusseskinn er det litt den samme historie som for svampen. Gamle(dagse) pusseskinn har gjerne blitt brukt i årevis uten å ha blitt vasket. Kanskje vært i asfalten et par ganger i tillegg. Tørkehåndkler for bil er både sikrere for riper, vaskes mellom hver gang og tørker bedre enn de gamle pusseskinn i den gule boksen. Alternativt kan noen av de nye, men også relativt kostbare pusseskinnene benyttes.

Hva bør jeg ha:

- GritGuard i bøtta
- Høytrykksspyler
- Felgrens av type uten syre.

De fleste har i dag en høytrykksspyler, men dersom det må anskaffet har man i dag muligheter for en fullt brukbar en



for rundt 1000'n lappen.

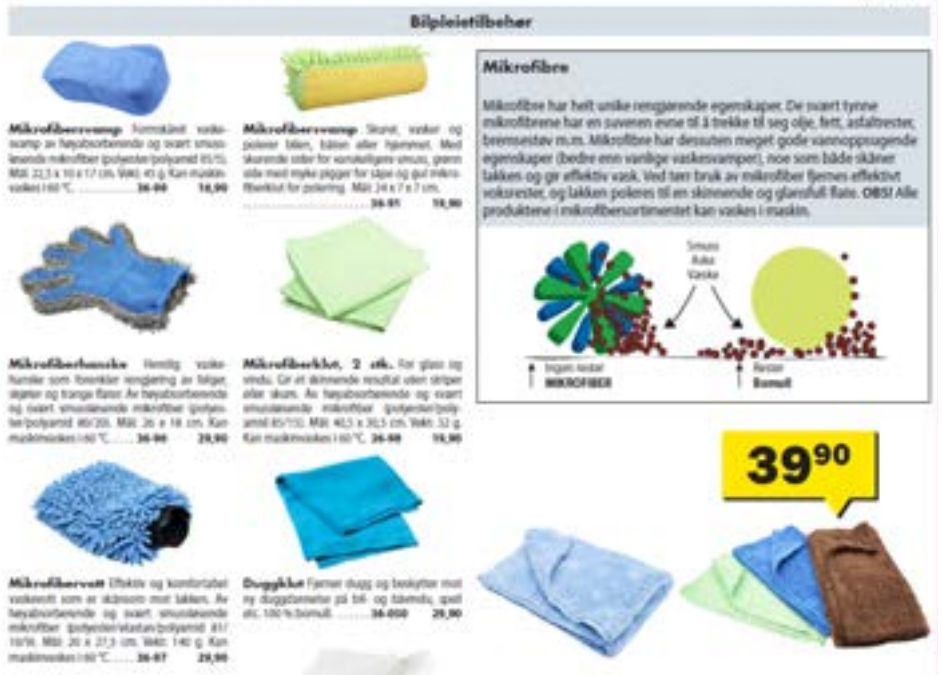
Gritguard er rett og slett en rist som ligger i bunn av bøtta og hindrer at sand, møkk osv. ikke virvles opp da vaskehansken skyldes i bøtta. En slik rist kommer i løsninger sammen med bøtter og i løse rister som kan settes i de fleste bøtter.

For den virkelig interesserte:

- Foam gun
- Avfetting som tar metallpartikler
- Clay

Dersom bilen skal poleres og vokses bør alle stegene inngå for å sikre best mulig resultat, men også for å forenkle prosessen.

Vår samarbeidspartner og sponsor Biltema har en del av det man trenger for en billig penge. Her er et utklipp fra gjeldene katalog. Disse produktene er gode og gir mye valuta for pengene.



Bilpleietilbehør

Mikrofibere
Mikrofibere har helt unike rengjørende egenskaper. De svært tynne mikrofibrene har en sponnet evne til å trekke til seg olje, fett, asfaltrester, bremsrester m.m. Mikrofibere har dessuten meget gode vannoppsugende egenskaper (bedre enn vanlige vaskesvamper), noe som både skåner lakken og gir effektiv vask. Ved tørt bruk av mikrofibere fjernes effektivt voksrester, og lakken poleres til en skinnende og glansfull färd. OBS! Alle produktene i mikrofibersortimentet kan vaskes i maskin.

Mikrofibersvamp Formidlet vaskesvamp av høyabsorbende og svært smussende mikrofiber (polyester/polyamid 81/19). Mål: 22,3 x 10 x 17 cm. Vekt: 47 g. Kan maskinvaskes i 60°C. 36,90 38,90

Mikrofibersvamp Skarpt, vaker og polerer lakken, glass eller hjørnet. Med skarpe stiler for vaskelappens smuss, gjør alle med mye penger for såpe og god mikrofibertil for polering. Mål: 24 x 7 x 7 cm. 36,90 38,90

Mikrofibershanske Hentlig vaskeshanske som forsikrer rengjøring av bilens hjørner og trange faser. Av høyabsorbende og svært smussende mikrofiber (polyester/polyamid 81/19). Mål: 26 x 18 cm. Kan maskinvaskes i 60°C. 36,90 38,90

Mikrofibertørkle 2 stk. For glass og vindu. Gir et skinnende resultat uten dråper eller skum. Av høyabsorbende og svært smussende mikrofiber (polyester/polyamid 81/19). Mål: 46,3 x 36,3 cm. Vekt: 32 g. Kan maskinvaskes i 60°C. 36,90 38,90

Mikrofibervott Effektiv og komfortabel vaskevott som er skånsom mot lakken. Av høyabsorbende og svært smussende mikrofiber (polyester/polyamid 81/19). Mål: 20 x 27,3 cm. Vekt: 140 g. Kan maskinvaskes i 60°C. 36,90 38,90

Duggklatte Fjerner dugg og beskytter mot ny duggdannelse på bil- og bilredsk, gull etc. 100% bilvask. 36,90 38,90

39.90

Begynne å vaske

Unngå all form for bilpleie i direkte sollys. Dette fordi produkter tørker ut og/eller mister sine egenskaper slik at det i verste fall kan bety mere skade enn godt. Finn derfor et sted i skyggen, velg enn overskyet dag eller innendørs. Begynn alltid med å spyle av bilen først. Høytrykkspyleren fjerner store deler av skitt og smuss på bilen. Det er viktig at bilen spyles godt før avfetting påføres lakken. Da får ikke avfettingen unødvendig mye å jobbe med og resultatet blir betydelig bedre samtidig som forbruket av avfetting reduseres.

Avfettingstyper:
Allround
Prickbort er en faktiasrtik god avfetting som tar det aller meste og er et absolutt must for alle som vasker bil. Prickbort løser



opp vanskelig møkk som inneholder olje eller fett noe som også er meget hendig i motorrom som ofte kan være vanskelig å få skikkelig reint.

Prickbort selges på bensinstasjoner, Mekonomen, Bilextra og diverse nettbutikker. Prisen ligger på ca 70-80 kroner for 1 liters flaske og kan også kjøpes i større kvanta. Den er ikke egnet for utvanning.



Bilt Hamber Surfex HD er også en fantastisk avfetting som overgår det alle fleste andre selv om den er vannbasert. Kan også blandes ut med store mengder vann og fortsatt ha gode egenskaper for fjerning av møkk og smuss på lakken. Et utgangspunkt for blandingsforhold er:

- 1:20-1:40 Forvask
 - 1:5-1:10 Fjerne gamle voks- og poleringsrester før ny voksing
 - 1:10-1:20 Felgrens
 - 1:10-1:15 Motorrom
- Ut fra denne listen kan man se at selv en liter kan bli veldig drøy og derfor er dette en rimelig avfetting. Prisen ligger på ca det samme som Prickbort, men selges dessverre ikke av de store butikkjedene. De aller fleste bilpleie nettbutikker selger denne, men Gasolin har denne over disk.

Avfettinger med spesielle funksjoner:
Det finnes mange forskjellige avfettinger for alle mulige bruksområder, men med Prickbort og eller Surfex HD er mye av dette dekt opp. Dersom man ikke er meget interessert i bilpleie eller lever av dette er det kun to til som bør vurderes. En som tar metalliske partikler og en for felger.
Carpro Iron X er en mere kostbar avfetting, men vil utgjøre underverker på lakk som har små rustflekker

etter for eks piggdekkstøv. Iron-x reagerer med metalliske partikler og forhindrer derfor mulig rust. Selv om det blotte øye ikke kan se metallet som kanskje sitter i lakken vil en bil etter en lang vinter se slik ut etter påføring av Iron-X:



Iron-X benyttes etter at avspyling og andre avfettinger. Produktet før kjøpt i diverse nettbutikker og koster rundt 170-200 kroner literen.

Bilt Hamber Auto Wheel/Scholl Rim-7/P21S er alle gode avfettinger som overgår de gamle syre baserte felgrensene. Sonax har også en tilsvarende. Felles for alle er at de er vannbasert, kan vannes ut og er viktigst av alt ikke skadelig for felgene. Syre skader lakk, aluminium, stål osv. Uansett hvem av disse som velges kan jeg garantere at dette vil revlusionere felgvasken.

Felles bruks tips for alle avfettinger, felgrens osv er at den må få tid til å virke. En 5-10 minutter er fornuftig tid, men den må aldri tørke ut. Påfør produktene etter avspyling en av gangen. La avfettingen virke og spyl denne av. Deretter dersom det er behov påføres Iron-X og spyles av etter virketid. På med felgrens og samme prosedyre. Viktig er det at du alltid begynne å spyle nedenifra og oppover. Begynn aldri å spyle taket først. Avfetting og felgrens vil alltid ha bedre resultat dersom den spyles av fremfor å renne av. Etter siste runde med avfetting og rens er det klart for håndvasken/berøringsvask. Benytt vaskehanske, varmt vann og vanlig handels bilsåpe. Det er ikke like store forskjeller blant bilsåper og de fleste som selges fungerer godt.

Berøringsvask

Når bilen har fått en runde med avspyling og avfetting/midler etter ønske er det tid for berøringsvasken. Som ordet tilsier er det nå vaskehansken/votten kommer inn. Dersom man har en Foam-gun benyttes denne før man starter

berøringsvasken. Ved bruk av en Foam-gun vil det se ut noe alla dette:



Bilen skummes helt og ved hjelp av skumsåpen løsnes ytterligere smuss og skitt fra lakken og dette renner av ved avspyling.

På berøringsvasken er det minst nytt i forhold til tidligere. Bøtte med varmt vann og god såpe samt en vaskehanske. Husk at bilen alltid må avspyles godt først. Begynn også alltid å spyle nedenfra og opp. På denne måten oppnås best resultat etter skum, avfetting eller andre produkter. Dersom det begynnes å spyle av tak eller panser først renner vann ned og tar med seg mindre skitt enn dersom det spyles direkte av.

Da berøringsvasken skal begynne vaskes bilen godt over alt. Også inne døråpninger, bak håndtak, rundt emblemer og i sprekker. Dersom det er vanskelig å komme til i sprekker og bak lister er det lurt å benytte ting som en ny pensel eller q-tips. Dersom bilen skal poleres etter endt vask er det meget viktig at den er 100% ren. Selv vasker jeg bilen 2 ganger med utskiftning av vann før jeg spyles av godt med høytrykkspyler.

Tørk av bilen etterpå. Jo bedre man tørker jo mindre støv og skjolder kommer fram og ødelegger inntrykket i etterkant. Vanndråper som ikke tørkes av trekker til seg støv som er grunnlaget til riper når en skal i gang med poleringen som kommer i neste nummer.

Tekst og foto Andreas Pettersen



LMK er en ideell sammenslutning uten partipolitiske eller økonomiske interesser. LMK fremmer samarbeid og enhetlig holdning i saker av motorhistorisk interesse. LMK arbeider overfor myndigheter og andre beslutningstakere for å få tilrettelagt for medlemmenes kulturbevarende virksomhet. LMK fremmer bevaring av, forståelse for, forsvarlig bruk av og kunnskap om motorhistoriske kjøretøy, med særlig vekt på kjøretøy som er 30 år og eldre. Som generalsekretær vil du være med å videreutvikle organisasjonen til nytte og glede for de nærmere 50 000 medlemmene i klubbene som danner LMK.

Generalsekretær

Generalsekretærens ansvarsområder

- daglig ledelse og drift av organisasjonen
- økonomi- og budsjettansvar
- kontakt med eierklubbene
- arbeide interessepolitisk overfor myndigheter
- representere organisasjonen og ivareta mediehåndtering
- kontakt med eksterne samarbeidspartnere
- oppfølging og gjennomføring av interne/eksterne prosjekter
- rapportere til og forberede saker for styret
- bidra aktivt til videreutvikling av organisasjonen

Vi søker en person med følgende kvalifikasjoner

- høyere utdanning
- administrativ erfaring
- relevant ledererfaring
- god økonomiforståelse
- god muntlig og skriftlig framstillingsevne
- gode engelskkunnskaper
- Erfaring fra bruk av MS Windows og MS Office

Egenskaper det vil bli lagt vekt på

- evne til å arbeide selvstendig og målrettet
- løsningsorientert
- god gjennomføringsevne
- stor arbeidskapasitet
- gode motivasjonsevner
- relasjonsbyggende
- gode samarbeidsegenskaper

Vi kan tilby

- en spennende og meningsfylt jobb
- varierte og interessante arbeidsoppgaver
- gode muligheter for å påvirke eget arbeid og utvikling innenfor et engasjerende fagfelt
- hyggelig arbeidssted i Oslo i felles kontor med flere av kulturvernets organisasjoner

Stillingen besettes som et 4-årig åremål med mulighet for forlengelse. Det må påregnes noe reising og deltakelse på arrangementer utover ordinær arbeidstid. Lønn etter avtale.

Spørsmål om stillingen rettes til styreleder Bjørn Hvaleby
på tlf. 969 02 361 (etter kl. 17:30)

Lover for Grenland Veteranvogn Klubb

VEDTATT PÅ ÅRSMØTET 7. FEBRUAR 2008 Med endringer av 3.2 2011, 6.2 2014 og 5.2 2015

§1 – Navn

Klubbens navn er Grenland Veteranvogn Klubb (GVK).

§2 – Formål

Klubbens formål er:

1. Å fremme interessen for historiske kjøretøy ved å ha et aktivt klubbmiljø som kan formidle faglig rettleiding og være et sosialt bindeledd for så vel nye som gamle medlemmer.
2. Å fremme interessen for å oppspore, erverve, restaurere og bevare kjøretøy av klassiske årganger og av teknisk eller historisk interesse. Klubben skal arrangere turer, konkurranser, utstillinger og stevner for slike kjøretøy.

§3 – Medlemskap

1. Som medlemmer av klubben kan opptas personer som a) eier eller er interessert i kjøretøy som nevnt i §2, b) som forplikter seg til å følge klubbens lover og c) som betaler kontingent.
2. Klubben har følgende medlemskategorier: Seniormedlemmer og juniormedlemmer. Seniormedlemmer betaler full kontingent, og juniormedlemmer betaler halv seniorkontingent frem til og med året man fyller 25 år. Begge medlemskategoriene har de samme rettighetene.
3. Et fulltallig og enstemmig styre kan utnevne æresmedlemmer. Som æresmedlem kan utnevnes personer som har gjort en særskilt stor innsats for klubben. Alle medlemmer har rett til å foreslå kandidater til æresmedlemskap. Forslag sendes styret, og vil bli behandlet konfidensielt. Æresmedlemmer betaler ikke kontingent.
4. Styret kan ekskludere et medlem hvis oppførsel ikke tjener klubbens interesser. Et vedtak om eksklusjon er gyldig når det er fattet av et fulltallig og enstemmig styre.

§4 – Medlemskontingent

Klubbens medlemskontingent fastsettes på årsmøtet. Kontingenten gjelder for kalenderåret, og må være innbetalt innen 1. mars, eller ved innmelding.

Nye medlemmer betaler halv kontingent ved innmelding senere enn 1. juli. Medlemskapet opphører automatisk dersom det ikke er fornyet innen 1. juli. Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) vil bli underrettet ved opphørt medlemskap for medlemmer som har tegnet LMK-forsikring.

§5 – Møter

Det skal avholdes medlemsmøter en gang i måneden, unntatt i juli. Medlemsmøtene er normalt første torsdag i måneden hvis ikke annet blir bestemt.

§6 – Styret

1. Grenland Veteranvogn Klubb har et styre som består av 6 representanter: Formann, nestformann, sekretær, kasserer og 2 styremedlemmer. I tillegg består styret av 2 varamenn.
2. Styret har det daglige ansvaret for klubbens drift, økonomi og budsjett. Styret kan disponere midler begrenset oppad til 10% av klubbens kapital til bruk for medlemmenes beste. Styret kan oppnevne komiteer og fagpersoner. Disse rapporterer til styret og kan innkalles til styremøter etter behov. Styret har ansvar for å påse at ingen bruker klubbens navn og logo til egen ervervelse, eller på annen måte som ikke er i klubbens interesse.
3. Styret er beslutningsdyktig med 4 medlemmer til stede, herav formann eller nestformann. Ved stemmelikhet har formannen – og kun han – dobbeltstemme.
4. Varamennene, lederen i forsikringskomiteen, redaktør/redaksjonskomite og lederen i huskomiteen har møterett på styremøtene, men ikke stemmerett.

§7 – Medlemsblad

Klubben utgir medlemsbladet Veteranvognen. Redaktør/redaksjonskomite utnevnes av styret for 1 år av gangen. Medlemmene får tilsendt medlemsbladet som en del av kontingenten. Redaktørens/redaksjonskomiteens mandat fremgår av en egen instruks fastsatt av styret.

§8 – Huskomite

Til å forvalte de betydelige verdier klubbens eiendom på Nenset i Skien representerer, utnevner styret en egen huskomite. Komiteens mandat fremgår av en egen instruks fastsatt av styret.

§9 – Årsmøte

Årsmøtet er klubbens øverste besluttsende organ, og avholdes i februar måned. Innkalling skjer som kunngjøring i medlemsbladet, eller pr. brev. Innkallingen skal være medlemmene i hende senest 3 uker før årsmøtet. Medlemmer som møter personlig, og som har betalt kontingenten for det



foregående år, har tale-, forslags- og stemmerett.

Nye medlemmer som betaler

kontingent på nyåret (1.1 og til årsmøtedato) har talerett, men ikke forslags- og stemmerett.

Årsmøtet skal behandle følgende saker:

1. Godkjenne innkalling og dagsorden.
2. Valg av møteleder og referent.
3. Styrets årsberetning for siste beretningsår.
4. Styrets regnskap for siste kalenderår.

Revisorene skal gi skriftlig revisjonsrapport til styret senest 1 uke før årsmøtet. Regnskapet skal være revidert.

5. Kontingent for det etterfølgende år.
6. Budsjett for kommende år.
7. Innmeldte saker. Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest 31. desember.
8. Utmerkelser.
9. Valg.

§10 – Valg

1. Valg av tillitspersoner foretas på årsmøtet.
2. Medlemmene kan foreslå kandidater til ledige verv. Forslag må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet. Valgkomiteen skal presentere sin innstilling på siste medlemsmøte før årsmøtet.
3. Valget foretas etter innstilling fra valgkomiteen. Formann velges for 1 år, mens de øvrige styremedlemmer og varamenn velges for 2 år. Halve styret er på valg hvert år; det ene året nestformann, 1 styremedlem og 1 varamann, det andre året sekretær, kasserer, 1 styremedlem og 1 varamann.
4. Dersom valgkomiteen ikke har funnet kandidater til å fylle alle ledige tillitsverv, kan medlemmene på årsmøtet fremme benkeforslag på kandidater.
5. Det velges 2 revisorer og en valgkomite på 2 medlemmer for 1 år.

§11 – Ekstraordinært årsmøte

1. Ekstraordinært årsmøte avholdes etter forslag fra styret, eller hvis 25% av medlemmene krever det. Kravet fremsettes skriftlig for styret og skal inneholde de saker som ønskes tatt opp.
2. Ekstraordinært årsmøte skal avholdes senest 6 uker etter at krav er mottatt. Innkalling skjer med samme frist som for ordinært årsmøte, og skal inneholde de saker som skal behandles.

§12 – Arrangementer

Arrangementer som har et budsjett minimum i balanse på mer enn kr. 10.000,- skal godkjennes av styret. Regnskapet skal leveres styret senest 2 måneder etter arrangementsdato.

§13 – Lovendring

Endring av klubbens lover kan bare skje på et lovlig utlyst årsmøte. Forslag om lovendring må være styret skriftlig i hende senest 1. desember, og skal være kunngjort i innkallingen til årsmøtet. En lovendring krever minst 2/3 flertall av de tilstedeværende, stemmeberettigete medlemmene.

§14 – Oppløsning

Forslag om oppløsning av klubben fremmes og behandles som en lovendring etter §13.

Dersom forslag om oppløsning blir vedtatt på et årsmøte, skal det senest 3 måneder senere avholdes et nytt årsmøte for å gjøre et endelig vedtak.

Også her kreves det minst 2/3 flertall av de tilstedeværende, stemmeberettigete medlemmene.

Ved en eventuell oppløsning tilfaller klubbens eiendeler og verdier Telemark Museum, Skien.



Dette er uten tvil Dyretransport: her kjøres både gaupen, hest og ku!

6

Skjærgårdsrally 1992

Arets Skjærgårdsrally var det 8. i rekken. Været var som vanlig godt og fremtøte upåklagelig. Femti kjøretøyer stilte på Brotorvet den 13. juni. Løypa og poster hadde i år en ny vri.

Vi kjørte først til Brevik der oppgaven krevde at en forlot bilen og nysjerrig gikk rundt og løste oppgavene. Rasten i år var vi så heldige å få i parken på Skjærgården. Videre gikk ferden mot Langesund via post på Skjærgården Hotell og Badepark. Badeparken hadde også sponset oss med bading til de som ville etter løpet. Populært innslag skal en dømme etter tilbakemeldingene. Ut mot havet hadde vi lagt en post, nærmere bestemt i Furustranda i Langesund. Fiskeravn med innlagte smaksprøver på reker levert fra Bjerkøen var oppgaven her. Litt uventet for deltagere i et veteranvognløp, men Skjærgårdsrally er jo et "annerledes veteranvognløp". Postene på Myrland Auto og oppe på Høen hos Arne Wingereid falt de fleste meget vanskelig. Vi kjørte ikke om Valle i år, men over Høen og tilbake til mål via Findal og Krabberødstrand.

Postene var lagt opp slik at vanskelighetsgraden steg for om mulig å skille ut en vinner. Steinar Hødal vant for 3. gang og tok med seg "Pøsen" til odel og eie.

Så var det fest etterpå da..... Kun 27 møtte til verdens hyggeligste fest, ifølge de som var der.

Hvorfor møter ikke fler? Skal vi prøve en ny vri til neste år uten å miste stemningen?

Etter tilbakemeldingene vi har fått er det iverfall sikkert at vi skal prøve å få et enda bedre Skjærgårdsrally neste år. Hva det blir til med festen vet vi ikke enda.

Av ting som vi undrer oss på etterpå er, de som klager på kø på post etter rast. Tenk på det når dere starter etter rast!!!! At noe ikke kjører innom oss ved mål og meddel at de har brutt og plassen står full av deltagere og venter på de to siste bilene.

Dette er ting vi gjør bedre neste år.

Den uhyetlige baksete konkurransen var det liten deltagelse på i år, men de som var med satt tydeligvis pris på oppgaven og premieringen.

Det er trivelig å invitere til Skjærgårdsrally og vi gleder oss til neste år.

Med hilsen Skjærgårdsrally komiteen.
Widar, Ivar, Arne, Willy, Kåre, Gunnleik og Jan Arthur.




29

GRIM BLIR PENSJONIST. HAN VIL IKKE SKRIVE I «VETERANVOGNEN» MER!

Veteranvognen har i en årrekke vært preget av Grims mangeartede innlegg. Uttallige er de ganger vi i klubben har gledet oss over å få vite nytt om hva som skjer i klubben vår. Grim har fortalt oss om det. Vi har fått vite hva man spiser og hvem som kjøper hva. Alltid er det noe nytt å fortelle. Nye biler, nye deler, fra markeder og løp, møter og turer. Grim noterer i sin lille bok. Av og til hever han stemmen, sier sin mening, får noen i mot seg.

Nå vil han ikke dele det med oss lenger.

Vel, redaktøren må jo tro på det som skrevet står, men han vil det jo ikke. Hva skal «Veteranvognen» bli uten Grim sine innlegg?

Grim skriver f.eks. fra mars-møtet i år. « Nytt medlem var Magne Fjellhøy fra Vindalsåsen like nedenfor Geiteryggen. Han har en strøken MB 280 som er over 21 år.»

«FIAT 1966 mod. Til salgs, 1,1 liter stasjonsvogn, røde seter. Kr. 2.000,- henvendelse styret.»

«Asbjørn Simonsen kom helt fra Oppdalen i Siljan med sin 1947 Studebaker Pick-up til møtet. Grim kjørte Dodge som vanlig, og Per Rosvald kjørte åpen MG fra 1952.»

Dette er stoff som interesserer mange. På vegne av hele GVK Grim vil jeg takke for din innsats i «Veteranvognen». Jeg vet at jeg har samtlige med meg når jeg sier takk, jeg vet at samtlige vet at du har gjort en kjempeinnsats.

Det er alltid en plass åpen til dine innlegg i «Veteranen» Grim! For alle medlemmene sin del håper jeg virkelig du sender noen ord av og til.

Takk, og lykke til
med alle dine aktiviteter framover!


Redaktør

22

Hjul hos bilmekanikeren

Hjemme hos oss er snart alt jekket og klart til start. Her kommer ingenting som julene på Kjerringa, kaross hev gjort ka gjerast kan, som det heter. Vi kjører et tradisjonelt hjuloppneng med spoiler til forkjørsrett, så nemoran og kardang fra grillen, og til dessert har vi jordbærberte med horn og lamellpudding. Så med god avstand kaffe og pontiac, eller rustfjerner som vi sier, og tar øen for forbrennings skyld. Den fjerner kondensen men er litt hard mot bunnstoffet.

Etterpå er det typiske hjule-leker, så som: Reven sladder over isen, slå på ringvei, Vi kjørte oss over sjø og land, Tut tut sier onkels bil, og Mitt bagasjerom er løstet med.. Aftenens clutch når det gjelder hjulesanger er selvfølgelig selveste:

O hjul med din glede, med mercedesstjernen deroppe itoppen og blankpolerte barneøyne, da er det ikke fritt for at vi gråter en liten skvettlapp her vi sitter i vår lille firedeers leilighet.

Etterpå ser vi på PV, og onkel Aksel, eller bakaksel som vi kaller han, tar en tur ut i garagen med litt smågoot til bilen, mens tante Lillebil spiller piano med selvlært pedalbruk. Etterpå sier kona mi, Lada, at nå er det vel på tide å parkere for natten, og så slår hun av tenninga i alle rom. Etterpå er det vektkontroll på badet, og onkel Aksel må lage et nytt hull i reima. Så gjenstår bare dimming av leselys, et lett klapp på panseret, og god natt.

Til første hjuledag's frokost er det kalde registerkaker med smørefett, og en liten knert frostveske attåt.

!!! GOD HJUL !!!



Historien om: Prosjekt GVK og avisa TA!

Det hele begynte med at redaktør i avisa TA, Ove Mellingen var foredragsholder i en klubbkveld i vinter. - Jeg ønsker meg en reportasje hver uke fra dere med medlemmene med sine kjøretøy, var utfordringen han gav klubben. Roar gav redaksjonskomiteen utfordringen. Torstein og jeg snakket litt med Ove og vi tok utfordringen.



Gode kamerater: Frank og Roar.

Ting tar tid har jeg lært av denne prosessen! Torstein og Trym hadde mange bilder. Medlemmene hadde mange kjøretøy. Hvordan få dette inn i TA søkte Arne som testpilot. Gutta hadde bilder av han og bilene. Vi brukte tid på å forme spørsmål og Arne fylte tålmodig ut spørreskjemaet. På telefon leste jeg opp for Arne hva jeg hadde skrevet. Så sende jeg bilder og tekst til TA. Bare positivt!

Jeg foreslo får Trym og Torstein at vi tok skipperaksmetoden på Grenlandsrallyet. Gutta tok bilder og jeg leverte ut spørreskjemaer.

siden av
Torsdag 20. august kom mail fra Eirik! - Vi starter til lørdag. Planen er at det skal presenteres en bil hver lørdag fremover. Men det kan jo komme forandringer. Jeg sendte mail til Roar, Torstein og Trym. Spre det glade budskap! Fredag kom også mail fra Eirik: - "Hei Leif. Da er vi igang i morgen. Vi starter med en presentasjon av klubben og artikkel nummer 2, av praktiske årsaker. Dette blir bra. Ogsann Arne..... Jeg ville jo ha deg som nr 1! Hva gjør jeg nå? Jeg ringer Arne og ber om pent vær!! Endelig er vi i gang!!!

I skrivende stund gleder jeg meg til å lese TA i morgen. Blir dette bra? Vil lese av TA like det? Vil medlemmene like dette? Vil redaksjonen i TA like det? Jeg håper det!

Blir dette bra, så trenger vi etter hvert flere intervjuobjekter og biler, så la gjerne kontakt hvis du vil se bilen din i avisa! Filler tips gjerne om andres veteran kjøretøy.

Vår lille redaksjon i Veteranvognen: Så fort Roar har korrekturläst moteriferatet fra Jarle så sender jeg mail til Mona på trykkeriet og sier: LAG BLAD! Nå går deadline!

Porsgrunn 21. august 2009.
Leif Hægealand

Les mer på nett:
<http://www.ta.no/pulsen/>
artikkel4532591.00e

20



9

På familietur med Skrotnisseklubben



En lørdag morgen på ettersommeren møttes vi bak politistasjonen i Skien, for å dra på årets familietur med skrotnisseklubben. Vi er Jan A Pettersen, Asle Tangen, Jørn Tveten og Stein Haugseter med koner og barn. Det femte offisielle medlem av den eksklusive Skrotnisseklubben, Nils Fredric Brock, var desverre ikke med, men han hadde Gyldig grunn. Han var nemlig i gang med rustsveising på Duck'en sin, for de som ikke vet hva en Duck er, så er det en nitten seters amfibiebuss på ca. 11 tonn. En kjekk liten sak.

Målet for turen var Nummedal, hvor vi hadde fått tips om en gammel buss, en nedlagt bensinstasjon og litt annet rart. Vel fremme etter et par stopp med bensinfylting og bleieskift, leide vi oss inn på en østjærners campingplass hvor det kun ble godtatt svarte sønnger. Etter å ha rigget opp leiren vår, som bestod av en leid campinghytte, en campingbil og en campingvogn ble det dekket langbord med mat og drikke.

11

Så var tiden inne for systematisk å gjennomløpe bygda etter diverse rare ting. Det er tydeligvis langt til nærmeste skrapphandler, for det meste av utrangert materiell blir bare satt bort bak løven eller i skogen. Etter mange miles kjøring på kryss og tvers, fant vi en drømmeplass for en skrotnisse. Det er et område på 70 mål, nesten helt dekket av det vanlige folk ville kalt skrot og skrammel, men for oss kan være kjøkt å ha. Det var haugevis av mer eller mindre defekte lastebiler, veiskrapere, bulldosere, gravemaskiner, traktorer, snøfresere, maskiner for bearbeiding av tre og stål, øsler til alt mulig rart og til og med en rar liten slepebåt. Alt var tilsalgs til vettuge priser. Et par av oss har siden kjøpt en del ting der som snart skal hentes.

Etter å ha rotet i haugene til det begynte å mørkne, dro vi tilbake til husfruene som satt å strikket og ventet med varme griller og masse deilig mat.



Neste dag pakket vi utstyret og tok avskjed med damene igjen. De reiste til Kongsberg og besøkte sølvgruvene og bergverksmuseet. Vi måtte jo se litt mer av bygda før vi ga oss. Etter å ha sett litt nærmere på en 1959 modell Claas skurtresker, noen eldre Mercedes lastebiler og et mobilt steinknuseri fra århundreskiftet dro vi til Veggli. Her fikk vi leie hver vår dressin og trakk oss oppover i retning nord. Det første vi fant var et bra eksemplar av en Reo Speedvagen lastebil fra slutten av tredvetallet, men desverre ikke til salgs. Bak en gammel løe så vi flere skikkelige gamle traktorer, og litt lenger opp, i et skogholt sto det en buss av ukjent fabrikk samt en Humboldt Clöchner Deutz påmontert en hjemmelaget gravemaskin med wiretrekk.

Etter en titt på klokka fant vi det best å sykle tilbake til Veggli for å levere dressinene, og komme oss til Kongsberg for å møte jentene før de ble alt for sure. Vi lå jo som vanlig minst en time etter skjema.

De vilde lakkerere den selv -

hvis De viste hvor lett det var å få et fint resultat med Stealcote.

For ca. 15 kroner og med nogen timers arbeid, kan De få Deres gamle bil til å stråle som ny.

Et strøk er nok - løser på en natt og holder betydelig lenger.

Over 2 millioner bilalere bruker Stealcote. - Hvorfor kjøre en "shabby" bil, når De selv kan pusse den opp så lett, hurtig og billig?



ENEFORHANDLER FOR NORGE:
FRED. KIRKEG. 3
OSLO
Tekn. kem. fabrikk og leverandør
Grunnlagt 1870





DANMARKS-TUR

\$

Den 9.-11. november dro vi som vanlig til Herning i Danmark for å se om vi kunne få kjøpt noe snadder til våre gamle biler og Mc-er. 25 mann i en buss fra "Grenland Nord", (det var reklamen), med Bjørn som vanlig bak rattet, men med Bjørn Johnsen og Odd J. som reservesjåfører med på turen. Flott overfart og god frokost ombord som vanlig.

Hotellet i Herning var meget bra, og kort kjøretur ut til markedet. Dette blir større og større. Helt utrolig bra. Asbjørn Å. smilte fra øre til kne, han fikk hendene fullt med alt av blanke lister til Opel Super Six car., og Arno N. får også glede av dette. Inge V fikk tak i toppakninger, baklyktglass Per R. kjøpte ørkenhatt-lue m/briller, (for at ingen skulle kjennigjen---), + elektrisk skrutrekker og SVINE-merke, ja han Per -- han Per--. Hj.sekretæren kjøpte sølvskje, sølv lommeur, scooter-briller til 2.- kr. pr. stk., messingilddraker til kr. 30., utrolig billig, samt noe annet rask, Marcus fant ingen ting, Jan Arthur fant messingfettpresse, nydelig speil til å feste på reservehjulet, vinduspussermotor etc. Sverre T. kjøpte Ranger tåkelykt til Ivar Ruud, og lykt til Jan S. kjøpte elektrisk Opel 1937 Kadett, Jan S. kjøpte elektrisk skrutrekker, 2 kobberkjeler til kona, (smøring), Jan Arthur kjøpte også skrutrekker, Per H. kjøpte også svinemerke???, samt hjul til Ola-bil. Bjørn J. kjøpte blinklysløss og bok til 1964 Kadett.

SKIEN BYS GAMLE SIGILL (SIGILLUM)
LIBERTAS CORONAT
(RIKSDOM KRONER VERKET)
BYENS VALGSPRÅK



Håkon S. kjøpte flotte hovedlykter komplette til sin A-Ford som nå er kommet langt på vei med. Bjørn B. kjøpte Opprettersett samt 2 tvinger, Hans Ingar Sem kjøpte instruksjonsbok til Opel Olympia 1952, samme bil som Bjørn B. har. Altså et nytt prosjekt på gang borte i Gjerpensdalen i Holmsveien. Fra før har Hans Ingar en 1955 VW 1200, meget flott bil. Tarald Ø. kjøpte Essex kopp til hjulet, horn til VW og kingbolter til 1303 S. Erling L. kjøpte 2 smøreglass til sin "TRYGG" stasjonærmotor, Gunnar Hermansen fra Edland kjøpte 1 lykt til 1930 Chevrolet som han holder på med, og 2 glass + ring, og forgasser til 1926 model Chevrolet. Steinar Solum fra Stavern, (kollega av Håkon S.), kjøpte bare danske-pølse. Jøn Boye Lie, fetteren til sønnen til en fra Gjøvik, (dere skjønner familien til Håkon S. er nokså innvikla), kjøpte knallert, type rusten, komplett med motoren oppe på framhjulet, + 2 motorer til. Muligens 1958 model, hvem vet---. Faren Hans Olav Lie kjøpte messingkraner ang mass, hånddrill, Mc Mc-sete, bok om D.K.W.-39 model, luftmåler i messing, smørekopp i messing etc.

Inge kjøpte også rød kjeledress, (kanskje han er blitt kommunist--- hvem vet). Oddvar Rogneby kjøpte speil til Amason og belte til B.M.W. Han Oddvar kom helt fra Voss, og det er jo i seg sjøl fenomenalt godt gjort, enda snakka dem frampå om at de skulle være med til vårn at---. Leif Vidar Beck og Øistein Skjelsvik kjøpte svært lite --- eller hurr. Stein Haugseter, han som glistet til i Varden kort tid etter Danmarks-turen med sin flotte Citroen helgelandscampingbil kjøpte diverse saker for sin store lagerbeholdning samt noe annet rare---
Bengalbeleg til s. Vi var imon gartneren Nils Nesselund i Viborg og så på hans fine samling av Ford og Mc-er.
VI TAKER KJLE FOR EN MEGET NYDELIG DANMARKSTUR.

Grenlandsrally for siste gang ?

At en "gammel" primus motor som Franck Fredriksen kan offentliggjøre i Varden at Grenlandsrally 1994 kan bli det siste ! At han kan - at han tør - at han ikke skjems på klubbens vegne ! Med 290 medlemmer kan vi vel arrangere 2 løp i året?

Vel, kanskje Franck ville markedsføre løpet; kanskje han ville skremme oss til å melde oss på.

For når han sier i Varden at klubben heller skulle satse på Skjærgårdsrallyet, skremmer han nesten vannet av meg.

I år deltok jeg i begge løpene. I nydelig vær ble Skjærgårdsrallyet et latterlig mareritt. En times kø for å svare på noen spørsmål i Brevik resulterte i at vi ikke fikk fiskesuppe (jeg liker fiskesuppe) på rasten. Denne rasten ble heller kortvarig, for vi måtte være i mål klokka fire. Men vi kunne godt ha rasta videre, for på Myrlands Auto måtte vi



For mange rallyer?

Grenlandsrallyet arrangeres for 15. gang, men lørdagens evenement kan bli de siste. Klubbens Franck Fredriksen har en oppfatning av at det kanskje er blitt for mange rallyer og at folk begynner å gå trette. Kanskje vil man i Grenland Veteranvognklubb heller konsentrere seg om Skjærgårdsrallyet i juni.

Foreløbig er 30 biler påmeldt, men tallet ender nok rundt de 50, når de blir sendt ut på vbeien lørdag formiddag. Fra Gimsøy skal det kjøres til Ulefoss, Lunde og over Holtheia til Gvarv med avslutning ved Norsjø ferieland. En del motorsyklar blir sikkert også å se.

vente en ny time i solsteiken for å kunne gjette om leikebilen var en Renault fra 1937 eller 1938, eller Peugeot fra 1939. Vi rakk aldri mål til fire.

Da det pøsegnte den dagen Grenlandsrallyet gikk, var jeg meget skeptisk til deltakelse. Men vi starta. På postene gikk det greit unna og vi kom fram til en tørr rasteplass i Ferieland, og det enda det regnte så det spruta. Flott arrangement !

Min konklusjon er grei: Behold begge løpene, minst. Begge !

Rallyene er for meg og mange andre noe av det beste ved veteranbilinteressen. Ikke p.g.a. premiene og selve løpet (premielistene bekrefter at jeg snakker sant). Men på rallyene kan jeg gå rundt og besku de skjønneste automobiler, og det synes jeg er moro. Dessuten er det sosialt. Her treffes folk med samme interesse, og plutselig er man i prat med vilt fremmede mennesker.

Familien er med. Barn og kvinnfolk (unnskyld) deler din bilinteresse når forholdene legges til rette for det. De som arrangerer rally må ta hensyn til at det er et familierally hvor det sosiale også betyr mye.

Jeg tar Francks ord i Varden om at "det femtende Grenlandsrallyet kan bli det siste" alvorlig. Kanskje må vi arrangere enda bedre rallyer i framtida for å klara oss i konkurranse med alle (?) de andre rallyene.

Formannen har som valgspørk:

§1 Formannen har alltid rett.

§2 Dersom formannen ikke har rett, er det §1 som gjelder.

Til tross for formannens paragrafer sender jeg ham en utfordring: Et "interessant og lærerikt" tema på et medlemsmøte kan være GVK-arrangementer i 1995, hvilke, hvor mange, når og hvordan.

Per Høiseith

MEDLEMSMØTE I GVK STED: LÅVEN MØTEDATO 05.03.15

Ny formann Gunleik Kjestveit ønsket velkommen til marsmøte. Møtet startet med 1 minutt stillhet for John Moen. Ca 80 stk på møte i kveld. Dekkspesialisten har meldt forfall, men formann har med film fra Norgesløpet i Voss.

Sak 1. Referat fra forrige medlemsmøte

- Ble ikke lest da det var årsmøte sist.

Sak 2. Post og arrangementer

- Årsmøte i LMK på Gardermoen 14. mars. Fra GVK møter Jarle Rønjom og Ivar Ruud.
- Det var kommet hyggelig melding fra Sparebank 1. GVK har fått tildelt 6000,- fra gavefesten.

Sak 3. Diverse saker

- Skal GVK arrangere Norgesløpet 2018 spurte formann. Dersom dette skal skje må vi ha en komité klar innen høsten. Da må vi søke. Dette vil berøre hele klubben og alle medlemmene må være med på dette.
- Formann fortalte at det ville settes opp forslagkasse i klubblokalet slik at alle i klubben kan komme med forslag om det meste, for eksempel foredragsholdere.
- Formann tok også opp hvordan møtene blir gjennomført. Har vi så dårlig tid etter møte at vi må springe ut av lokalet i det formann takker for

møtet? Vi kan gjerne sitte og prate etter møtets slutt. Det kom flere reaksjoner på dette både for og imot. Det kom forslag fra salen om å gå opp og fortsette praten opppe. Gunleik oppfordret også medlemmene til å ta med bilder fra sine prosjekt og vise frem. Dette kan skje både på klubbens projektor på storskjerm, eller å vise sidemann. Vi forsøker å få til noe bilrelatert hver gang, men trenger innspill. Det kom et forslag om et foredrag om oljer.

- Gunleik leste opp brev fra et medlem om opplevelser på klubbens medlemsmøter. Dette er til ettertanke. Det kom reaksjon på at ikke det ble opplyst fullt navn, noe formann sa at det var heller ikke meningen å opplyse fullt navn, men at styret vet det.

Sak 4. medlemmenes 5 minutter

- Per Horst og Geir Danielsen ønsker påmelding til Danmarksturen 11 og 12 til 14. juni 2015.
- Per fortalte også om Grenlandsrally 14. juni. Møte i komiteen førstkommande torsdag. Per fortalte om løypa, og i år er det ingen forhåndspåmelding, men oppmøte fra kl 0800 løpsdagen.
- Brian fortalte en god historie om hvordan han fikk kuttet i panna.
- Jan Arthur anbefalte Danmarksgjengen om en tur

til en restaurant i Danmark som drives av søstera til Kai Hansen.

- Jan Arthur fortalte også om lærretbildene som hang i lokalet. De kan skaffes av din bil hos Lys Ide i Langesund.
- Grim fortalte om Hans Petter Hagerup sin 75 års dag på klubbhuset, han anbefalte også styret om å få til en mekkeplass i klubbens regi. Sigmund Aakvik frarådet dette når vi har pusset opp utleiehuset så mye.
- Inge Valle fortalte historien om en Negerdokka han hadde gitt til klubben, men som nå var borte.

Sak 5. Nye medlemmer

- Terje Østrem med 1930 A-ford, Impala 1960, 1939 Ford Pick-up. Formann presenterte medlemmet for andre medlemmer med samme kjøretøy. Velkommen.

Sak 6. Nye Kjøretøy

- Brian hadde kjøpt Austin Mini 70 modell fordi de andre 5 var blitt så ensomme.

Etter pause viste Gunleik film fra Norgesløpet og kommenterte turen. Deretter var det trekning. Formann ønsket deretter god tur hjem.

Ref: Jarle Rønjom

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 tømrerarbeid 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 tømrerfaget i Telemark, og formann i opplæringskontoret for byggfag i Telemark.



PEKEBOK FOR VOKSNE



Med lidenskap for
VETERANENE

Bind 1



Leif Hægeland og Jarle Rønjom

250,-
SALG TIL MEDLEMMER
ORDINER PRIS 350,-



**GOD
BOK**

Redaktør i Telemarksavisa, Ove Mellingen, ga oss en utfordring i 2009 om å levere en artikkel hver lørdag om en gammel bil eller motorsykkel. Denne boka inneholder en del av artikkelserien som har stått på trykk i avisa på lørdagene i tidsrommet 22. august 2009 til 6. august 2011.

Gleden og lidenskapen for et veterankjøretøy gir mye tilbake.

Enkelte har brukt mye tid, krefter og penger for å kunne bruke sine kjøretøy. Kanskje har du eid eller dine foreldre eide maken en gang.

Boka kan godt leses litt av gangen. Legges vekk og tas fram igjen. Kall det gjerne "pekebok for voksne".



Boka kan kjøpes hos Fretex - Kjørbekk, D.P. Sandresen, Granheim Bildeler, CC Cars, Gasolin i Porsgrunn, Jans Modellbiler, TA, Notabene Herkules, Notabene Lietorvet, Notabene Brotorvet og i klubblokalene til Grenland Veteranvogn Klubb. Kontakt: Jarle Rønjom 404 12 824



Grenland Veteranvogn Klubb

Suksessen fortsetter i 2015

Vårmønstring Teknisk marked

- Alle entusiaster velkommen. Fra Tesla til T-Ford, bil og mc.
- Lørdag 2. mai fra 1000 til 1600. **HUSK AUKSJON KL: 1400**
- Slevollen, Traaholtveien 8, PORSGRUNN
- Standplass ute og inne. Meget rimlig standlie kr.:200,-/3meter
- Hyggelig marked og utstillingsområde. Begrenset plass.
- Gratis adgang for publikum. Gratis for alle kjøretøy til vårmønstring (ingen aldersgrenser).
- Sikker på å få markeds plass; meld deg på til Stein 91393540 / Jan 90913612



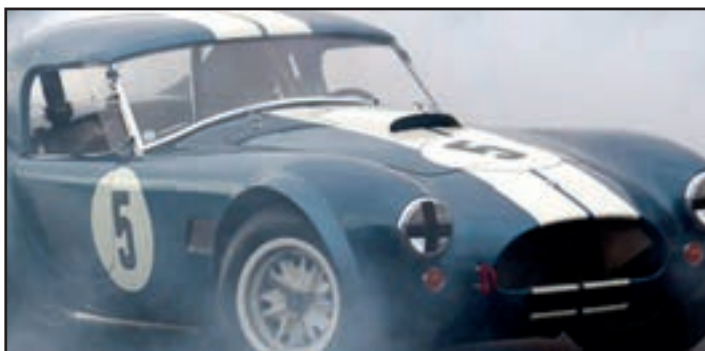
Samarbeidspartnere:

Varmeisolering AS

GMU



GRENLAND MOTORUNION



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

Bøleveien 34, 3724 Skien, Tlf: 35 53 41 10
bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

BILDELER
Granheim



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
- Spesiellakk og kjemikalier
- Plateformingsverktøy
- Motoroverhalingverktøy
- Metallmaskiner

WWW.GASOLIN.NO



LEK, LÆRING OG OPPLEVELSER

DU — MAGISKE VERDEN

↓
NYÅRNET
VITENSENTER OG
Sjøfartsmuseum
PORSGRUNN!

**Vi har historiske og tekniske
installasjoner og utstillinger!**

Besøk DuVerden i Tollbugata 23, Porsgrunn

For mer info og program se våre nettsider:

www.du-verden.no



Sør & Sør a.s

VANN - VARME - SANITÆR

Mælagata 22, 3716 Skien

Telefon: 35 52 76 07 Telefaks: 35 52 98 19

Vi tilbyr:

- Planlegging av ditt bad
- Høy kvalitet til fornuftige priser
- 100% service

I vår forretning tilbyr vi:

- Porselensutstyr og armatur
- Baderomsinnredning
- Dusjkabinett
- Baderomsutstyr

...og mye mer til
konkurransedyktige priser!



Medlem i Norges
største rørleggerkjede

Bademiljø

www.bademiljo.no

**Vi har bilproduktene
som proffene bruker!**



Christoffersen

Rødmyrsvingen 53 - 3740 Skien

Tlf 415 34 700 - www.cchristoffersen.no

**SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS**



*Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.*

**Ring for avtale,
telefon 90 19 19 29**



Rugtvedt ved E18
2t fra Oslo og Kr.sand



Butikk Herreveien 41,
3960 Stathelle - åpen fra
1.4 - 1.11: Tirs-fre 15-18,
lør 12-15, søn-man stengt

Import og salg av
VETERANBILER

NYHET: Salg av gopeder
- se gopednorway.no

Dag Holien, tlf. 99286399
cccars.no

Gamle GRENLANDSBILDER

Fra samlingen.
Bildet er tatt
12. juli 1954.
Er det noen som
vet noe mer
om dette?



KORT NYTT...

GMU Grenland Motorunion har funnet nytt sted for CAR & COFFEE treffene i Porsgrunn. Anders Vangens plass ved Ælvespeilet på brygga foran rådhustrappa blir det nye treffstedet. Første treffet blir 19. Mai og deretter hver tirsdag fremover såfremt det ikke kolliderer med større arrangementer i området som P.I.T. Det jobbes med en avtale med kafeene/resturantene i området. GVK oppfordres til å komme til de uformelle treffene.

GMU vil også starte med crusing (eller en liten kveldstur om du vil). Informasjon om dette finner du på hjemmesiden til GMU eller på Car & Coffee. Dette er uformelle turer til på forhånd annonserte mål i Grenland. Bl. annet skal de ulike medlemsklubbene besøkes. Oppmøte Slevollen Traaholtveien 8 kl 18.00 den 20. mai. Det vil bli crusing hver 3. onsdag i måneden femover.

Grasrotandelen genererer fortsatt et verdifullt bidrag til klubbkassa. Vi har tar mål av oss om å bli flere bidragyttere i 2015. Det er sikkert flere medlemmer som ennå ikke har bestemt t hva 5% andelen av det du tipper for skal gå til. Da oppgir du organisasjonsnummeret: 984032226 neste gang du bruker spillekortet ditt. Takker for støtten. Du kan også bytte klubb du støtter når du vil.

Slevollen blir i 2015 et treffsted for flere forskjellige arrangementer . Første arrangement er uttak av vinterlagring med vask og polering. Grillen blir tent og nye resteplassbenker står klare. Dagen etter er det Motorsportmarked. Det er opprettet en facebook side «SLEVOLLEN». Ta en titt innom og du vil finne arrangementer etterhvert som de blir lagt ut. Her finner du også bilder fra fjorårets treff.

Vårmonstring og Teknisk marked arrangeres på Slevollen lørdag 2. mai. Rimelig standleie ute og inne. I 2014 var det mer enn 100 kjøretøy innom. Alle entusiastkjøretøy er velkomne til å stille ut. Se annonse i dette bladet. Det blir stor AUKSJON på plassen med mange fine tekniske gjenstander med og uten minstepris. Auksjonen starter kl 1400.

Etterlysning. Mule Aldershjem har hvert år hatt besøk av GVK der noen har vært med på en liten kjøretur. I år har vi ikke funnet noen som kan organisere dette høydepunktet for de eldre på Mule. Dette vil finne sted i August.

Maimøtet blir tradisjonelt uten foredragsholder, men med gårds-plassen reservert for veterankjøretøy. Vi oppfordrer dere medlemmer til å ta med noen bilder fra hva dere har drevet med i garasjen i vinter. Ta med en memoristik eller på papirbilder så vi kan vise det på klubben og du kan muligens også fortelle litt om prosjektet.

Ekebergmarkedet er i år 9. mai. For dere som ennå ikke har vert der anbefaler vi en tur til Oslo denne lørdagen. Vær ekstemt tidlig ute da markedet begynner 0600. Her finner du alt du ikke viste du hadde bruk for.

Il Tempo Gigante er 40 år. Norges største filmsuksess gjennom tidene takket være blant annet den spektakulære bilen vi alle kjenner.

Grenlandrallyet går av stabelen 14. mai. Start blir som vanlig på Biltema Skien. Til alle dere som ikke har tent å kjøre løpet er det ønskelig at du stiller som funksjonær. Det er mange oppgaver som skal løses. Trivelig er det også å være en del av arrangementstaben. Ring Per 48075981 og fortell at du kommer. Påmelding til løpet er ved start.

Vårmarked på Dyrsakuplassen 29.-30. mai med veteranbil utstilling. Informasjon på www.vtmk.net.

Frist for stoff til neste utgave er 10. juni 2015

Ny brosjyre!



BILTEMA

BL - MC BÅT FRITID HJEM KODDING BYSØ BILPLEIE VERKTØY

Alt du trenger til våren

499,-

199,- **199,-** **7999,- NYHET**

Trykksprøyte
48-077

Bilstereo
24-022

Silvekipper
17-073

FØRST
TIL MOTTÅ

Polermaskin PM 150
Pris: 499,- inkl. 2000 ml vann og 1000 ml skum
17-075

FINN DITT NÆRMESTE VAREHUS OG ÅPNINGSTIDER PÅ WWW.BILTEMA.NO