

# Veteranvognen

EKSTRA  
STORT  
JULENUMMER  
- 48 SIDER!

Av innholdet:



Testkjøring av 1919 Dodge



Ungdommelig entusiasme



Opning av Elstrømbrua



**Formann:**

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

**Nestformann**

Bjørn Granheim – tlf 9166 2494

**Sekretær:**

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

**Kasserer:**

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

**Styremedlemmer:**

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

**Varamedlemmer i styret:**

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

**Revisorer:**

Stein Haugseter og  
Ole Aglen

**Ansvarlig for medlemslister og adresser:**

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

**Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:**

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

**Teknisk bil:**

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

**Teknisk motorsykkkel:**

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

**Tilhenger:**

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

**Kjøkken:**

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

**Huskomite:**

Leif Ingar Liane, Per Horst, Stein Haugseter

**Arkivansvarlige:**

Geir Grøtvik  
Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

**Forsikring-besiktning:**

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

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



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

**Årskontigent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år. Sjekk [www.gvk.no](http://www.gvk.no) for innmelding**

**Klubblokalet**

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

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

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

## Redaksjonens hjørne

Det nærmer seg jul. Etertanke og refleksjoner kommer. Året 2023 nærmer seg avslutning og 2024 banker på.. Motorhobbyen har gitt meg mange gode venner og flotte opplevelser i åras løp. Årets høydepunkter er flotte å tenke tilbake på

Jeg bladde igjennom årets utgaver av Veteranvognen. Det første som slo meg var all aktivitet som klubben er involvert i på en eller annen måte. Det er mye! Neste er at vi har mange medlemmer som er aktive og deler litt av dette igjennom tekst og bilder i bladet vårt. Det tredje er at veldig mange gjør en innsats for andre igjennom klubben. Dette er utrolig viktig. Både for aktiviteten i klubben, men også for den enkelte. Når vi gjør noe meningsfylt i hverdagen så vokser vi som mennesker og klubben er helt avhengig av frivillig innsats. Jeg har mange ganger blitt imponert over medlemmers og families innsats til klubbens beste.

Jeg fikk mange hyggelige minner å tenke tilbake på da jeg leste siste Veteranvognen. Tor Kjetil Gardåsen har laget en flott artikkel om DKW Junior fra 1960. Jeg kan

huske at vi kjøpte bil da jeg var liten gutt. Bilen var en slik DKW Junior fra 1963. Den var pent brukt og ble kjøpt i Larvik. Om sommeren ble den pakket med feriebagasje og vi satte kursen mot hytta. Fredagskvelden ble bilen pakket og tidlig lørdag morgen kjørte vi. Da var det en behagelig temperatur og lite trafikk. Frokost spiste vi på en rasteplass langs veien. Takgrinda var godt lastet. Mye skulle med på en begrenset plass. Historien om da hunden satte seg på gasspedalen er blitt fortalt mange ganger. På et klubbmøte en tid tilbake hadde vi besøk av Tore H. Wiik som har skrevet boka Sørlandske hovedvei. Det var den veien vi fulgte til hytta. Begge deler får gode minner fram igjen.

Redaksjonskomiteen takker alle som har bidratt til årets seks blader av Veteranvognen. Vi er veldig takknemlig over at så mange sender inn stoff. Det er en hyggelig komite å være medlem av. Vi benytter også anledningen til å takke for deltagelse i klubbens aktiviteter og arrangementer. Enten som deltager eller medhjelper.

Vi ønsker dere alle en god jul og et godt nytt år!



*Med hilsen fra redaksjonen:  
Leif Høegland*



# Formannen har ordet

Kjære medlemmer!

Da nærmer 2023 seg slutten, og når juleribba er fortært kan vi se fremover mot et nytt år med våre flotte kjøretøy. Har du tatt turen ut til veterankjøretøyet ditt en av de siste dagene og sjekket at alt står bra til? Mus er veldig glad i gamle kjøretøy, og spiser der de kommer til. Jeg leste at nye el-biler er enda mer utsatt fordi elektriske ledninger er en favoritt å tygge på.

Vi har mye å glede oss til i 2024 også. 27 april arrangerer GVK sammen med Skien By, Veterandagen. Vi viderefører det vi begynte på i fjor, vi åpner gågata i Skien for biltrafikk for å gjenoppleve byens glansdager med trafikk i gatene.

Kristi Himmelfartsdag ruller Grenlandsrally igjen, med poster rundt omkring i Grenland med mål i Brekkeparken.



Før den tid er det årsmøte i februar. Håper du har mulighet for å komme.

Jeg vil avslutte med å ønske alle medlemmer, og alle som leser bladet, en riktig god jul, og et godt nytt år.

Julehilsen

*Hilsen Jarle*



Veteranvognen 

## Redaksjonskomite:

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

## Web-master:

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

## Grenlandsrally:

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

## Grafisk produksjon:

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

## Innlegg til *Veteranvognen* mottas med takk!

### UTGIVELSER I 2024:

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

### Framsidedfoto:

Til eit julenummer passar det godt med ei gammal stasjonsvogn fylt opp med presangar og ikkje minst alle 7-åringars draumebil i 1955, ein Austin J40 trøbil slik som Veteranvognen hadde artikkel om i nr 2 for 2020.



## Grasrotandelen Støtt klubben!

Det koster ingenting å velge Grenland Veteranvognklubb som grasrotmottaker hos Norsk Tipping. Av hver hundrelapp går 7 kroner rett i føret til klubben. Så ikke nøl med å knytte til deg klubben som mottaker. Du kan tilknytte deg en grasrotmottaker hos en kommisjonær eller på din side hos Norsk Tipping.







Dette var altså bilen som blei kjøpt usett og deretter køyrt på 10.000 km tur med, her etter vi var tilbake i Los Angeles. Framleis pottetett tak etter å ha brukt utallege rullar med havaritape.

# I sliten pastellfarga cabriolet på langtur i USA

Det er igjen eitt Julenummer av Veteranvognen på gong, og eg har på nytt funne fram ei ganske så sann historie frå mine yngre dagar med ingrediensane gammal bil og ei overmodig slitsam reise.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Denne gongen er året 1995 og vi var nokre kollegaer i Forsvaret som snakka mykje saman på fritida og; det måtte vere stort å gjennomføre ei skikkeleg gutetur-rundreise i USA og besøke alle dei berømte nasjonalparkane der borte? Sjølv hadde eg vore i USA tre gonger før og skrytte ganske hemningslaust om det å køyre bil

på kryss og tvers, etter mi meining ville turen automatisk bli lyfta til eit høgare nivå med ein gammal bil som transportmiddel. Etter kvart blei det til at vi var tre av oss som reiste og turen blei planlagt i ganske god detalj. Dette var framleis før GPS var allemannseige og ruta blei teikna inn med blyant på både oversiktskart og meir detaljerte kart for den enkelte amerikanske stat. Dei to andre i følget, Rolf og Arild, gjekk

inn for ein komfortable leige bil. Fleirtalet i reiseselskapet var altså imot mine idear om å reise i gammal bil, men det var før det dukka opp ein innertiar-annonse i det svenske bladet Classic Motor. Ein svenske som hadde jobba nokre år i midtre California hadde reist heim for godt og ville selje sin slengbil der borte. Bilen var ein 1970 Cadillac De Ville Convertible i noko som minte om rosa farge på det mikrosko-

POSTGIRO REFNR.	MOTTAKER/SENDER MOTTAKAR/SENDAR	UTENLANDSK BELØP	KURS	NORSKE KRONER	MERKNADER
7504261570006	SEK Postgirkonto: 4710212-4 PER-ANDERS STABERG SKOVLE SVERIGE Melding : CADILLAD 70	7.500.00	83.86000 Gebyr	6.289.50 25.00	2604

Pengane overført. 7500 SEK blei til ca 6300 NOK, tilsvarande \$1000.



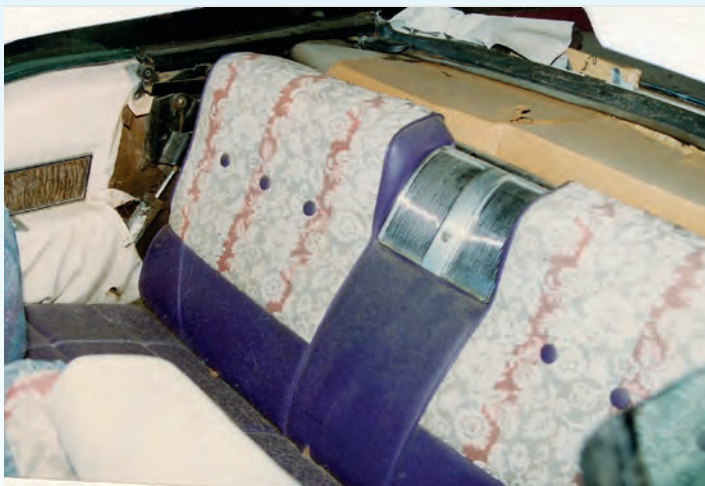




Big Sur er eit område langs Highway 1 kjent for storslått landskap og bruer som er populære i reklamefilmar.

piske biletet i annonsen, og han ville ha 7500,- svenske kroner for bilen. «Perfekt för USA-resan» var det reklamert med. Namnet på karen i annonsen kjente eg frå før, han var ein Chrysler entusiast som eg hadde snakka med på treff i 1988 og eg kjente meg ganske trygg på at tilbodet var reelt. Deretter informerte eg dei to andre at no hadde vi skikkeleg bil å køyre på tur med og sende så 6300,- norske kroner til Per-Anders Staberg. I retur fekk eg salsmelding og eit handteikna kart for korleis ein skulle finne fram på bondegardane i Napa. Nøkkelen låg under førarsetet og kalesja var rivna, fortalte han.

Reiseruta vår. Vi starta altså i Los Angeles eit stykke nede på vestkysten og køyrde i 14 dagar medsols oppover langs kysten til vi nådde Canada, deretter inn i landet for å vere innom flest mogleg nasjonalparker på vegen sørover mot Mexico, og returnerte til utgangspunktet.



Fyrste møte med Cadillac, det var eit veldig nedstøva fiolett og gardinfarga interiør ja. Pluss mange kvite langbeinte edderkoppar.



Etter grundig støvsuging og utvendig pluss innvendig vask, var det tid for lapping av rivna kalesje.



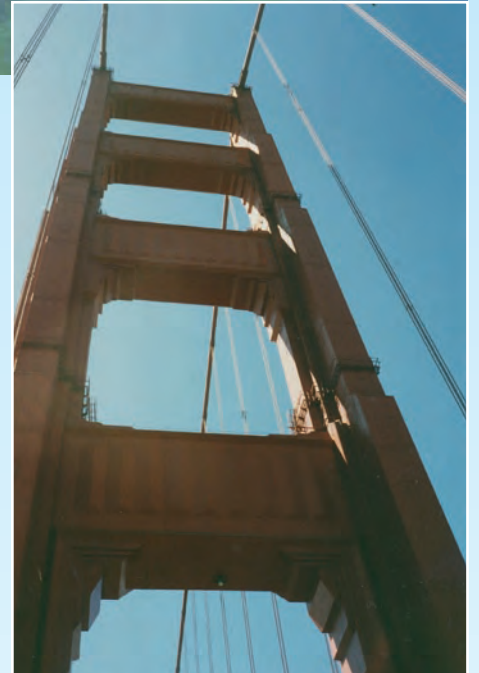


*Ein sliten Cadillac over Oakland Bay Bridge i retning San Francisco. Her skulle leigebilen returnerast sjølv om Arild og Rolf var skeptiske.*

Nokre månader seinare kom to skeptiske og ein over-entusiastisk nordmann med fly til Los Angeles og den store turen kunne begynne. Leigebilen, ein lyseblå Ford Taurus av årets modell med iskald air-condition, blei henta ut og vi kørde inn til byen. Her besøkte vi fyrst min gamle kjenning Pete som trødde til og let meg registrere bilen på han når det blei umogeleg å få forsikring for ein utlending. I tillegg besøkte vi slekta til Rolf, der hans onkel som var pensjonert NASA-ingeniør viste oss noko nytt han hadde på data-maskina si: Eit program der ein kunne planlegge sine reiser og som gav utskrift med køyreinstruksjonar og forventa tidsforbruk for kvar strekning! Artig var det at han den gong i 1995 kunne velje om han skulle ha den mest innholdsrike («scenic») ruta, eller den raskaste, akkurat det valet er enno ikkje kome med på dei GPSane eg har prøvd sidan. Dermed hadde vi fått ein papirrull som viste reiseruta i tillegg til karta. Veldig spennande var det og å møte fetrane til Rolf der den eine heitte Eric og dreiv med motortrimming. Hans velkjente Stage V toppar for Chrysler 440 kubikks motorar konverterte desse til Hemi-sfæriske brennkammer og gav

frykteleg mange hestar. Når han og broren Greg i tillegg hadde ein gammal pick-up klar med ein slik motor fekk vi norske bli med på kvar sin test-tur rundt om i nabolaget. Greg fortalte at det var lurt å velje ei litt anna rute kvar gong sidan bilen spann så fælt, medan Eric fortalte røverhistorier om ein kjent svensk journalist ved namn Kjelle. Kjelle hadde blitt stoppa av Highway Police når han testa Stage V utstyrte bilar, og kom seg unna ved å påstå at i Europa var det heilt vanleg å køyre i 200 km/t på motorvegane.

Etter å ha køyrt nordover to dagar langs Highway 1 heilt ute ved kysten, der vi blant anna besøkte overdådige Hearst Castle med visstnok det feitaste innandørs bassenget i heile verda pluss stoppa og kikka på berømte utkikkspunkt i området Big Sur, passerte vi etterkvart San Francisco og nærma oss Napa dalen. I Napa låg byen Marysville og med den som utgangspunkt var det fram med kartet frå Sverige og speide etter lyseraude Cadillacar. Det blei etterkvart svært så landleg, og til slutt fann vi bilen som stod parkert under eit halvtak saman med traktorar og diverse andre raritetar som ein taksenka 1958 Cadillac. Vår bil var litt nyare, men det såg



*Ein fordel med cabriolet er at du får eit veldig godt froskepertspektiv av innsida av brupillara, og kan ta bilete frå alle vinklar.*

ut som at den og hadde blitt utsett for energifull skaparkraft. Den ukjente originalfargen hadde blitt lakkert over i mørk rosa farge, med fiolett panser og koffertlok som kontrast. Både grillen og felgane var forresten og blitt rosa, interiøret matcha eksteriørfargen der dette var trekt opp i fiolett skai pluss blomstra gardin-stoff på setene. Mange månaders lagring hadde



*Gatelangs oppoverbakke med fiolett Cadillac i San Francisco. Her har vi fått med både trikk og Alcatraz frå vår utmerka fotografi-plattform.*



*På stø kurs vidare nordover i retning Golden Gate Bridge.*







Vi stoppa på postkontoret i Tomales saman med ein lokal Porsche 911 køyrt av eldre dame, ein garantert fullstendig rustfri bil.

gjort bilen full i støv og det kraup ganske ekle langbeinte kvite edderkoppar rundt overalt. Kalesja var flerra heilt opp slik som det var lova frå Sverige. Nøkkelen blei så fiska fram frå under setet og utruleg nok starta bilen før batteriet gjekk tomt. Verken Arild eller Rolf ville sitje i bilen med meg, så det bar åleine med leigebilen hengande bak til nærmaste bensinstasjon som tilbydde sjølvvask og støvsuging. Etter vaskinga såg det mykje betre ut, og vi køyrde til flyplassen i San Francisco for å returnere leigebilen. Reisefylgjet brukte deretter den fyrste kvelden til å legge fleire lag med ducttape (også kjent som ducttape, lerretstape, gaffatape, etc) på rivnene i kalesja. Neste dag blei brukt rundt om i San Francisco for å bli vande med bilen, som viste seg som både praktisk som fotograferingsplattform med sin 360 graders utsikt utan hindrande rutestolpar eller tak - og at vi verkeleg blei lagt merke til. Andre turistar tok til og med bilete av oss i bilen. På kveld to etter å ha besøkt Alcatraz, fann vi fram den 1x1 meter lerretsbiten vi hadde med frå Noreg og sydde denne fast i kalesjefillene før nye

lag med ducttape blei lagt på. Då hadde vi alt vore innom Dixon Radiator Shop og fått fjerna dei nøkkel-lause låsemutrane på hjula, erstatta det manglande bensinloket med eit til \$1, og kjøpt ein jekk for \$10.

På dag tre med Cadillac bar det avgarde over Golden Gate og vidare nordover Hwy 1. Sjølv om det var mykje å sjå på undervegs hadde vi og tid til å sjekke kor mykje bensin bilen brukte. Fyrste utrekninga kom på 2,1 liter pr mil og det blei ikkje betre ut over turen. I tillegg var oljeforbruket faretrugande høgt, og vi tok til å kjøpe kassar med olje (12 stk litersflasker) hos USAs svar på Biltema, Pep Boys, for å sleppe å betale dobbel pris på bensinstasjonane. Det var eit eller anna som gjorde at motoren på 7,7 liter med 375 hestekrefter på papiret eigentleg ikkje gjekk særleg godt. Arild var mest pessimistisk og meinte at det var berre å vente på fullstendig samanbrot og å fortsetje til fots, og når bilen var registrert på 911 CGU var dette eit hint om at vi før eller seinare ville bli nøydde å ringe det amerikanske nødnummeret 9-1-1.



Suvenir kjøpt i Tomales på postkontoret. Eit ark frimerke med Marilyn Monroe på.



På 30-talet hadde nokon hola ut denne 2400 år gamle kjempa slik at turistane kunne betale for å køyre igjennom treet. Chandelier Drive-Through Tree ved slutten av Hwy1.

Når Highway 1 var slutt var det å følgje meir standard Interstate motorvegar stadig lenger nordover, rett igjennom staten Oregon og vidare lengst nordvest i Washington til Olympic National park. Som namnet indikerer er det ein stor nasjonal



Køyrer du feriebil i det lågare pris-skiktet, må du vere klar for å krype under med ståltråd for hjelpe eksosen med å henge på plass.



Vi nærma oss dei store skogane og har her akkurat køyrt forbi ein tømmerbil som brukar lasta som hengar ein stad i Nord-California.





*God stemning i baksetet. For å spare på kalesja til det kom regnver kjøyrde vi helst med denne nede. Ingen problem i framsetet, medan det etterkvart blei friskt baki på veg oppover i Oregon.*

park med mykje urørt natur, nesten som å kjøyre rundt i Østerdalen meinte Rolf som har familie på dei kantar av landet. Vidare frå nasjonalparken kjøyrte vi den gamle Cadillacen til byen Port Los Angeles (med ekstra fyrste namn for å unngå forveksling med den noko større byen i California). Herifrå går det snøggbåt til Victoria lengst sørvest i Canada, som vi hoppa på og deretter gjennomførte eit svært kort Canada-besøk (40 minutt) i Victoria. Byen er kjent for sin britiske byggestil og blompepynta gater, kritikarar meiner at Victoria er mest ein parodi på 60-talets Storbritannia. Vel tilbake i Port Los Angeles var det å hoppe oppi Cadillacen og i kjent vestnorsk stil kjøyre som svin til ferjekaien i Bainbridge for å nå dagens siste ferje til Seattle. Vi hadde det så travelt at det ikkje blei tid til å ta opp kalesje ved solnedgang og det blei etterkvart så kaldt at fingrane nesten gjekk i lås rundt rattet. Som gevinst fekk vi sett Seattle skyline i tussmørke, visstnok eit uvanleg syn sidan det som regel er tåke på fjorden utanfor byen. I 1995 var Seattle veldig kjent som sjølvaste grunge-byen, og det var klart at det å kjøpe seg instrument i Seattle var beste plassen for ein som hadde ambisjonar om bli god på el-gitar. Difor brukte



*Utpå natta ein eller annan stad i austre Washington tok det til å riste voldsamt i bilen. Etter leiting med lommelykt fann vi ut at det eine dekket hadde gått opp i liminga og blitt heilt vindskeivt, eller delaminert som det heiter på fagspråket.*



*Lengst mot nord-vest ligg Olympic National Park. Nesten som i Østerdalen meinte Rolf.*

vi mesteparten av neste dag på å kjøyre mellom ulike musikkforretningar der Rolf testa gitarar, ispedd eit besøk på Harley-Davidson sjappa for å finne solbriller og hanskar den norske importøren kanskje ikkje hadde og som kunne vere å skryte av heime. Det blei langt på dag før vi kjøyrde vidare austover gjennom Washington og Montana der vi tok ein avstikkar. Langt mot nord i Montana ligg byen Kalispell der eg hadde planlagt eit besøk hos Gary Goers, kjent guru på alle ting 50-tals Chrysler. Eg hadde til og med lagt inn ei bestilling på over \$1000 for delar hos han, men når eg banka på kl åtte om morgonen etter å ha kjøyrt gjennom natta var ikkje delebestillinga mi klar enno. Fullstendig bom. Kalispell var elles ein artig plass like ved ein av dei mest kjente isbreane i USA, der alle menn kjøyrde pick-up og den lokale dekk-sjappa hadde godt utval i brukte pick-up dekk med same dimensjon som ein 1970 Cadillac. Vi kjøpte fire stk like godt før vi la kursen vidare mot den mest kjente av alle nasjonalparkar,



*Når ein kjøyrer om natta gjennom Montana er det viktig med inntak av kaffi. Sidan Rolf hadde teke med seg sitt eige kokeapparat kunne vi stoppe når behovet kom og koke eigen kaffi.*



*Nasjonalparkane kom på rekke og rad. Her er det Yellowstone 2200 meter over havet og geysiren Old Faithful som visstnok ikkje er så presis alltid likevel.*

Yellowstone. Her var vi og kikka på dyreliv og geysirar og det var god stemning til eg ved avreise meinte vi kunne kutte reima til A/C kompressoren, sidan kjølesystemet på Cadillacen uansett ikkje fungerte. Dette var sjølvsgatt ein overilt kjempe tabbe, sidan reima også gjekk vidare til eit hjul som med ei anna reim dreiv vasspumpa. 10 minutt etter fadesen kokte motoren, og vi enda opp med både ein som ramla ut i bekken når vatn skulle bærast og måtte få starthjelp av ein annan bil. Mitt renommé som bilsakkyndig hadde deretter fått ein permanent knekk og eg blei minna på denne tabben i minst 5 år etterpå.

Etter Yellowstone var vi innom Salt Lake City og snakka med hyggelege damer som viste rundt på mormonar-tempelet, deretter var det tid for nasjonalparkane Bryce Canyon og Monument Valley. Desse baud på landskap du ikkje finn maken til i



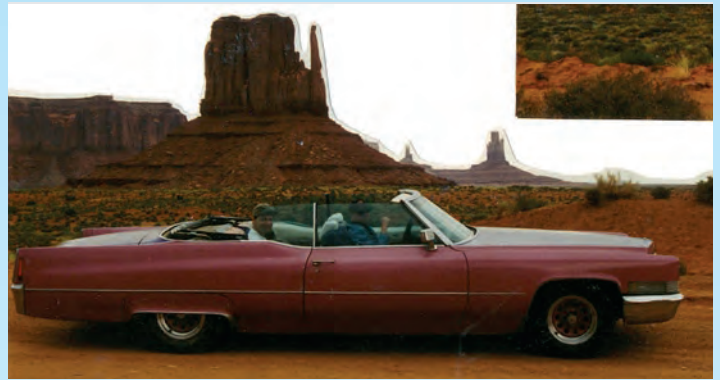
*Charlie hos Tire Rama i Kalispell fiksa oss opp med fire brukte pick-up dekk og 12 liter olje for \$138. Så var det tut og kjøyr vidare.*







Neste stopp var Bryce Canyon med fantastiske sandstein-formasjoner.



Alle som las Fantomet i sin ungdom veit at han har husvære i Monument Valley.



Stopp i Arizona. Vi brukte Full Size parkeringslomme som til og med gjorde ein 5.7m x 2.0m Cadillac liten.



Turen innom Grand Canyon var ekstra godt taima og tilrettelagt. Vi fekk med oss ein hasardiøs flytur over kløfta, før vi var med på den fantastiske solnedgangen.

Europa og den siste er berre nøydd å vere plassen der du finn Fantomet's Klippe. I denne parken var det tydeleg skapt ei ekstranæring med ein svært ulendt veg der dei lokale tilbydde turistar å bli køyrt rundt med Jeep for å kikke. På grusvegane var det difor massevis av Jeepar å sjå, pluss ein 1970 Cadillac som stadig slo ned medan nordmennene skulle spare pengar. På landevegen gjekk det stadig bra etter fadesen i Yellwostone, ganske artig at vi snakka med eit reisefylgje som køyrde

Harley-Davidson på ein bensinstasjon og jaggu meg dukka dei ikkje opp på neste stasjon og. Det viste seg at vår elendige rekkevidde matcha den på motorsyklane. Derimot slapp dei å etterfylle 2 liter olje for kvar 60 liter bensin slik vi gjorde. Motoren fekk iallefall nok bensin, det small stadig i eksosen av ubrent bensin i tillegg til at dei brukte jeep-dekka skjeldan varte i meir enn 2000 km. Dekkslitasjen blei ikkje eingong betre sjølv om vi hadde spandert forstillingsjustering på Cadillacen i Jackson

Hole. Det som derimot fungerte, var kalesja som var pottetett sjølv i pøsregnet som møtte oss i Arizona. Endeleg kunne vi klappe oss sjølv på ryggen for noko vi hadde fått til.

Besøket til Grand Canyon blei gjennomført i skikkeleg Olsen-banden stil med taima og tilrettelagt rundtur i småfly før vi køyrte til det beste utkikkspunktet og fekk med oss solnedgangen og hoppa i bilen for dei 4 timane køyring vidare til Las Vegas.



Vel framme i Death Valley og parkert ved Badwater, det lågaste punktet i USA. Medbrakt termometer viste 49,7 gardar varme.



I tillegg til termometer hadde vi med oss egg for å sjekke ut historia om at det skal gå an å steike egg på panseret ditt, om det er varmt nok. Det blei berre eit seigt griseri.





*Når vi mot formodning kom oss tilbake frå Death Valley med bilen, blei det spandert eit par nye dekk på Cadillacen.*

I Las Vegas gjorde vi det same som andre turistar, før vi neste dag la bagasjen igjen på hotellet og køyrde mot Death Valley. Death Valley er kjent som djupaste og varmaste plassen i heile USA og vi køyrde direkte i solsteiken mot den verste plassen Badwater som ligg 70 meter under havet. I Death Valley var det ingen amerikanske turistar, dei besøker plassen om våren når det er like spektakulært men hyggeleg temperatur. Her var det berre europearar i nye leigebilar med aircondition som jobba overtid, og tre norske tullingar i ein gammal Cadillac med kalesja nede. Det var så varmt at det svei på fingrane om du stakk handa over frontruta. Vel framme testa vi termometeret vi fann i Las Vegas, skalen som gjekk til 50 viste rett under dette med 49,7 grader. Deretter prøvde Arild teorien om at dersom det er varmt nok kan du steike egg på bilpanseret. Det siste enda i berre søl og teorien blei avfeid for fiolette panser iallefall.

Neste dag bar det vidare sørvest-over mot San Diego, der vi sprang fram og tilbake på stranda med noko oransje under armen for å illudere Bay Watch før vi tok bussen til Tijuana i Mexico for å kjøpe slangeskinn-støvlar. Å ta buss var lurt, kontrollen av bilar over grensa var streng begge vegar og tok lang tid. I tillegg hadde dei sikkert funne ut at forsikringa vår ikkje var gyldig i Mexico. Til slutt var det berre å reise nordover langs kysten igjen til Los Angeles, der vi besøkte Universal Studios og Petersen Museet før Arild og Rolf måtte heim igjen. Eg blei i Los Angeles ei ekstra veke og prøvde å bli kvitt Cadillac-lacen, det enda med at fetter Greg tok

på seg jobben og til slutt fekk han \$500 for bilen som gjekk så dårleg med totalt utsliten kamaksel og ei kalesje som var bygd opp av 10 lag med ducttape. Men bilen hadde gjennomført ei 14 dagars reise med lange dagsetappar og totalt nesten 10000 km, pluss at dei siste dagane av turen var Rolf stadig inne på om ikkje han burde la bilen stå til 30 år var passert - for så å ha bilen som veteran heime i Noreg. Vi tala han bort frå det, denne bilen var for vanleg og dårleg til å spandere fem års lagring på.

Vel heime igjen snakka vi mykje om

turen, utan å tenkje så mykje på bilens vidare skjebne. Heilt til eg var i Eindhoven (Nederland) i påska 1997 for å bygge om min gamle Mercedes W123 til turbodiesel. Då dukka det opp ein raud Cadillac cabriolet med fint kvitt interiør som var nyleg importert frå USA, og når vi sjekka registreringsnummeret var dette framleis 911 CGU! Utruleg nok hadde altså bilen funne fram til Nederland akkurat når eg var der. Nokon hadde gjort seg bryet før han blei eksportert, med å byta motor og interiør pluss lakkert bilen i ein meir standard farge. Prisen i Nederland var spekulativ så eg raska med meg eit skilt og gløymde bilen ein gong til.



*Vi tok oss til og med råd til å fikse holet i eksosen som hadde vore ganske plagsamt på Death Valley turen.*

Deretter gjekk det seks nye år. Då stod det ein raud Cadillac basert på Fosen og avertert på Finn som det var noko skremmande kjent med. Kunne det vere 911 CGU som nok ein gong hadde kome etter oss og no var i Noreg? Eg ringte fyrst seljaren som litt overraske måtte medgå at det var ein saftig sprekk i bakfangaren. Deretter ringte eg Rolf og sa at no burde han slå til, dette

var nesten eit teikn frå oven. Litt seinare vart Cadillacen vandalisert med knekt kalesje og knuste ruter og har dei siste 20 åra vandra rundt som delebil hos ulike eigarar av 1970 Cadillac, framleis rustfri. Og hjula er dei same som i 1995, men nokon har fjerna den rosa lakken på dei.



*Utruleg nok var eg to år seinare i Nederland, der det dukka opp ein fin raud Cadillac med eit kjent California registreringsnummer.*



*Endå meir utruleg var det kanskje at det ytterlegare 6 år seinare dukka opp ein Cadillac på Finn som det var noko ubestemmeleg kjent med. Etter å ha blitt utsett for hærverk og delvis vore avskriven, står Cadillacen pr i dag som delebil hos Jan Arne Bergsjordet på Nord-Torpa mellom Fagernes og Lillehammer.*







## Referat fra medlemsmøte 5. oktober 2023

**Formann Jarle Rønjom ønsket ca 65 medlemmer velkommen. Spesielt velkommen til foredragsholder Simon Hansen.**

### DIVERSE SAKER:

- Hekken mot utleiehuset er fjernet. Et gjerde kommer på plass før vinteren.
- GVK – medlemmer får 20 % rabatt på bilpleie hos Steens bilpleie og understellsbehandling for biler inntil 1995 modell.
- Forslag til årsmøtet må være levert styret før 31. desember.
- LMK har opprettet et Historisk Kjøretøyregister via sine nettsider. Her kan medlemmer legge inn opplysninger om sitt veterankjøretøy. Det er gratis.
- Grasrotandelen gir klubben gode inntek-

ter. Styret oppfordrer flere medlemmer til å velge GVK som mottaker hvis man ikke har valgt andre mottakere.

### MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Gunleik Kjestveit fortalte om første tur med Dodgen. Det var en selsom opplevelse.

### NYE MEDLEMMER:

Nils Henrik Eldrup med en Volvo Amazon – 67 mod. Roy Aadalen med en blivende klassiker, Vauxhall Vectra – 98 mod.

### KJØP OG SALG:

Håkon Schager etterlater seg en Wanderer MC 1915 modell som skal selges. Hans Inge Haukenes skal selge en Volkswagen boble – 58 mod.

### HOVEDINNSLAG:

Simon Hansen fra Grenland Bilservice fortalte om Skoda fra den spede start i 1895 i Tsjekkoslovakia. Grenland Bilservice er den eldste Skoda-forhandleren i landet. Grenland Bilservice ønsker et samarbeid med GVK, og har foreslått et biltreff utpå våren.

### AVSLUTNING:

Trekning av lotteriet med flotte premier fra Grenland Bilservice stod Kjell Harry Salbu for.

Møtet slutt ca. kl. 20.45.

*Referat Per Øvrum.*

## Referat fra medlemsmøte 2. november 2023

**Før møtestart, ba formann alle reise seg for å markere ett minutt stillhet for Gunnulf Foss og Knut Brekke som hadde gått bort siden siste medlemsmøte. Deretter ble ca. 65 medlemmer ønsket velkommen til medlemsmøtet.**

### ARRANGEMENTER:

- På Idedugnadmøte den 16.10 kom det 11 «unge» medlemmer. Her kom det opp mange tiltak som kan gjøres for å engasjere unge i klubben, som igjen kan rekruttere flere til klubben. Det er opprettet en Messenger-gruppe og SMS-gruppe. Narve Nordanger ba denne gruppen til garasjebesøk hos seg den 25. okt., noe som var meget populært.
- Lørdagskafeen 21. okt. ble en suksess, da det kom ca. 25 stykker. Vi gleder oss til neste lørdagskafe, som blir hos Amcar 18. nov.
- Hjertestarterkurs med Freddy «sykebilsjåfør» ble holdt for 7 medlemmer. Vi trenger flere som tar kurset, og det blir nytt kurs neste år.
- Den felles bussturen til Oslo Motor Show ble avlyst, pga. for få påmeldte. Årets messe satte nesten publikumsrekord (196 under rekorden fra 2022).
- Veterandagen i Skien vil bli avholdt 27. april 2024 i samarbeid med foreningen

Skien By. Gågata blir åpnet for veterankjøretøy og matboder. Mulighet for medlemmene våre til å ha en stand for salg av skrot/antikviteter/bildeler. Styret ønsker forslag på hva vi kan gjøre for å fange publikums interesse i løpet av dagen.

### KOMMENDE MEDLEMSMØTER:

Desember: Jan Arthur`s julemoro, januar: Jan Thore Øvrum forteller om 60-tallet. Februar: Årsmøte. Mars: Bjørn Granheim forteller om restaurering av bil med vekt på sin Mercedes 180. April: Steen`s bilpleie.

### MEDLEMMENES FEM MINUTT:

- Geir Danielsen lurte på om noen hadde kjennskap til et produkt som firma Thansen selger. Produktet skal redusere problemene med E-10 bensin.
- Tom Ellefsen (med mange års erfaring på små motorer) oppfordret alle til å bruke 98 oktan bensin på alt av gressklippere, snøfresere, påhengsmotorer og andre litt eldre motorer og maskiner.
- Norsk Motorveteran har en fin reportasje om GVK i siste nummer av bladet.
- Hos TKSPORT (tksport.no) kan du bestille kjørehansker med din egen logo på.

- Tom Ellefsen og Leif Ingar Liane ble beordret frem, og fikk en velfortjent applaus for kjøkkentjenesten.

### NYE MEDLEMMER:

Ole Gunnar Storaker er medlem, men har ikke vært på møter på lenge. Han har en Skoda Octavia -62 modell.

### KJØP OG SALG:

Per Øvrum har kjøpt en -92 modell Chevrolet Corvette cabriolet. Ivar Ruud har solgt en av sine Alvis`er.

### HOVEDINNSLAG:

Etter pausen var det vårt medlem Steinar Kolstad som holdt et morsomt og innholdsrikt foredrag om Geiteryggen flyplass og Grenland flyklubb. Han fortalte historien til flyplassen og til flyklubben. Han var også innom diverse turer og historier fra klubben.

Geir Havgar foretok tilslutt trekningen av lotteriet.

Møtet slutt ca. kl. 20.25.

*Referat Per Øvrum.*





*Holta Buicken trolig på vei til eller fra Vestlandet. Holta hadde mange forretningsforbindelser, og turen gikk nok dit vannkraften hadde gjort det mulig å bygge industri. Artikkelforfatteren hadde lett valgt en Buick 90L fremfor en tur med Widerøe.*

# Jakten på Holta Buicken

*Tekst og foto: John A. Vestgarden*



*Lagmannsgården har røtter mange hundre år bakover i tid, men dagens bygning er oppført i 1799. Før siste ombygging var den ikke helt ulik Søndre Brekke (Telemark Museum).*

**Av og til kan jeg bli forbauset over hvor nær vi er historien og hvordan tilfeldigheter avdekker spennende sammenhenger. Dette er historien om Hans Halvorsen Holta sin 1931 Buick Serie 90.**

Like bortenfor huset vårt på en åsrygg på østsiden av Skien ligger den staslige Lagmannsgården. En gård med historiske røtter langt tilbake, men denne historien starter i 1904. Da kjøper nemlig Hans Halvorsen Holta Lagmannsgården og innleder en ny æra etter flere år med forfall og oppdeling av eiendommen. Holta kan betegnes som en av de store samfunnsbyggerne på starten av 1900-tallet og startet det hele med trelasteksport, men dreide etter hvert forretningene mer





over til shipping. Dessuten var han svært opptatt av kultur og historie, og kjøpte blant annet eiendommen «Søndre Brekke» og opprettet det som i dag er «Telemark Museum Brekkeparken» på eiendommen. Han var også aktiv i felten, og var med på å avdekke flere helleristningsfelt i området rundt Skien.

På starten av 1900-tallet var samferdsel en av de store satsningsområdene, og avtalen om fergeforbindelse mellom Oslo og København kom i stand under en middag på Lagmannsgården. Derfor er det vel ikke så merkelig at Holta selv var i besittelse av flere fine biler gjennom årene, blant annet en ca 1915 Cadillac, en 1921 Paige og altså etterhvert flere Buicker.

I dag er det oldebarnet til Holta, George Aubert, som bor på gården, og han og familien har tatt godt vare på arven fra tidligere generasjoner, for det jobbes stadig med å sette gården tilbake til fordums prakt, og de er godt på vei til målet!

På samme måte som sin oldefar er George forretningsmann, samt styreformann i Telemark museum. Dessuten er han veldig bilinteressert og en svært hyggelig kar, så når jeg er ute med en av Buickene mine, eller han er ute med sin Alfa Romeo Spider, blir det ofte en prat over gjerdet. Da George første gang fikk se min 1930 modell, nevnte han at oldefaren muligens hadde hatt noe lignende, og ett par dager etterpå mottok jeg spennende bilder på Messenger. Bildene er tatt på reiser rundt

TELEGRAM-ADR. "MOTORCAR" TELEFONER: CENTRALBODEN 43850

*Actieselskabet*  
**Sørensen og Balchen**  
AUTOMOBILER OG MOTORCYCLER

Oslo den 22. mars 1932.  
HANDELSREKISTER NR. 24

HCS/EG

Herr konsul H. H. Holta,  
Skien.

Refererende til besøk i vor forretning, tillater vi oss herved å offerere:

BUICK 1931-modell Limousine "31-90/L", lukket 4-dørs 7-sæter, med skybart glass mellem chassufforrummet og bakrummet, 8-cyl. motor, 104 HK., 132" akselavstand, synkronisert gearkasse, firehjulsbrems, dobbeltvirkende støttemperer foran og bak, retningvisere, ur, støtfanger foran og bak, bagasjebeholder, verktøi, platehjul, ballongummi 6.50-19, Heavy Duty, 2 reservhjul med gummi, anbragt nedsenket i forskjermene.

Kr. 16.250.-

Feb. Oslo.

Vedlagt følger katalog.

Vi har anmodet vor representant i Porsgrund \*) om å besiktige Deres brukte vogn og gi Dem et forslag til bytteforretning.

Det skulde glede oss meget om forretning kunde komme istand, og vi tegner

med høisktelse  
A/S SØRENSEN og BALCHEN  
*[Signature]*

\*) A. N. Funnemarks Automobilforretning

*Tilbud fra Sørensen og Balchen. Ting har tydeligvis forandret seg noe, da tilbudene i dag gjerne presenteres på Facebook eller Instagram og nye biler kan kjøpes på nettet. For info var gjennomsnittslønn i 1932 på 2350 kroner i året.*



*Holtas andre Buick, en 1937 Buick Roadmaster Serie 81, som var helt i toppsjiktet av hva Buick leverte dette året. Legg merke til Fylkeshuset i bakgrunnen.*





*Tinfos-Buicken (1933 modell). Kjøpt ny av Hans Halvorsen Holtas bror og eies i dag av Kjetil Holta, etter flere år med andre eiere. Gøy at bilen i dag befinner seg der den startet tjenesten.*

i landet og viser Holta-familien (inkludert sjåfør) med bilen Sørensen og Balchen viser til i vedlagt tilbud, altså en 1931

modell 90L. Det har altså bodd en nesten identisk bil til min '30 modell 200 meter unna huset vårt!

Holta eide sannsynligvis denne bilen frem til han sommeren 1937 anskaffet en ny Buick Roadmaster. Denne bilen ble imidlertid konfiskert av tyskerne ved krigsutbruddet og tjenestegjorde for Terboven på Skaugum. (Ifølge George sin tante). Holta opplevde dessverre ikke frigjøringen da han gikk bort i 1941, og ved krigens slutt i 1945 takket sønnen Toralf nei til å få bilen tilbake. Hva som skjedde videre med '37 modellen er uvisst.



*Sigmund Aakvik sin fantastiske 33-modell Serie 67.*

Som en kuriositet kan jeg nevne at Hans Halvorsen Holta sin bror, Ole Halvorsen Holta, også var industrigründer og en mann som fikk utrettet mye gjennom sitt liv. Han drev papirfabrikk, bygde opp en kraftstasjon og startet opp Norges første smelteverk basert på elektrisk kraft, og kan tilskrives mye av æren for industrieventyret på Notodden. Det er nærliggende å tro at de to brødrene hadde snakket sammen om hvor bra denne Buicken var, for i 1933 kjøpte Ole til sin familie en ny 33 modell Serie 90, og den er fortsatt i familien på Notodden sitt eie.





Da Grenland Veteranvognklubb feiret sitt 50 års jubileum i 2018, ble det besluttet å utgi en bok om klubbens historie. I denne vies flere sider til den fascinerende historien om Sigmund Aakvik sin 1933 Serie 67 som ble dratt opp av Vråvann og deretter restaurert. Det var da jeg leste denne historien at en spennende sammenheng begynte å utforme seg i hodet mitt.

Kjell Gunnar Heggnes som reddet '33 modellen som Sigmund har i dag, var i utgangspunktet på jakt etter delebil til et annet prosjekt han hadde på gang. Han hadde nemlig sporet opp restene av sin onkels '31 modell serie 90L på gården Sud-Kilen i Kilen i Telemark. Knut Saga het onkelen som var bosatt i Bø på '50-tallet, og det var turene med denne bilen som barn som hadde fremkalt veteraninteressen hos Kjell Gunnar.



Vraket i Kilen slik det ble funnet i 1976. Rart å forestille seg at dette en gang var noe av det dyreste man kunne bli fraktet rundt i.

Da '31-modellen ble funnet igjen sommeren 1976 var det ikke det beste utgangspunktet for en restaurering for den var svært ramponert og veltet over på taket, men Kjell Gunnar hadde trua og tok restene med hjem til gården. Det var en staselig bil med telefon mellom baksetepassasjer og sjåfør, og selvfølgelig glassruten som delte av bilen innvendig. Imidlertid var det lite med deler å få tak i, og så dukket andre prosjekt opp, så det som var noe å ta vare på ble byttet bort i en nyere Buick-motor i handel med Einar Grannes fra Sola i Stavanger. Visstnok fikk både '31-motoren og hjulene nytt liv, men resten har nok forsvunnet ut av tiden. Kjell Gunnar mener imidlertid at rester av det ene klappsetet fortsatt skal finnes under låven, så noen skatter ligger fortsatt skjult der ute..

Da jeg ble klar over at dette muligens kunne ha vært Holta-Buicken, fikk jeg sendt over bildene av Holta-bilen til Sigmund, som videresendte dem til Kjell Gunnar. De syntes begge at dette var en spennende sammenheng, og det ble noen telefoner frem og tilbake. I selve «Bibelen» for de Buick-frelste, «75 Years of Buick», står det skrevet at det kun ble produsert 106 stk 90L for eksport i 1931, så her snakker vi om en sjeldenhet, og det er påfallende at det kan ha vært to slike biler innom Telemark.

Neste steg på veien var å kontakte Statens Vegvesen for å se om registreringskortet til Holta-Buicken fremdeles eksisterte,

Telemark polttdistrikt		Motor vogn* bestemt til:		Bokstav <i>L</i>	
Telemark fylke.		person-, last-, kombinert transport, til eget bruk, bevilling til rute-, drosje-, leiekjøring.		Kjennemerke Nr. <i>311</i>	
Eierens navn: <i>H. H. Holta</i>		antall sitteplasser inkl. fører <i>7</i>		Fabrikkmerke: <i>Buick</i>	
Erhverv: <i>Hausvik</i>		Netto last <i>2170</i> kg.		Understyrets nr.: <i>1A5B295</i>	
Bopel (adresse): <i>Djerpur</i>		Karosseri <i>åpen lukket</i>		Motor nr.: <i>2705346</i>	
Herred (by): <i>Djerpur</i>		Pris ved første gangs registrering kr. <i>10000.-</i>		Årsmodell: <i>1931 HK. 104</i>	
				Typemerke: <i>31-90L</i>	
Forbrenningsmotor*		Brennstoffets art:		Garanti †	
Antall cylindre <i>8</i>		Største vognbredde m. <i>1.76</i>		Stillet av: <i>Sigurd</i>	
Diameter mm. <i>84</i>		Største voglgengle m. <i>3.85</i>		Størrelse kr. <i>20000.-</i>	
Slaglengde mm. <i>127</i>		Akselavstand m. <i>3.85</i>		Fortsatt garanti, se kortets bakside.	
Elevatort		Beholder (liter) <i>80</i>			
Motorens Volt					
Ampère					
Førhjulet		Bakhjulet		Vekt i driftberdig stand	
Akseltrykk ved fullt belastet vogn		Akseltrykk ved fullt belastet vogn		Liten last	
Ringenes art: <i>Ballaug</i>		Ringenes art: <i>Ballaug</i>		Fullt belastet	
Dimensjoner: <i>6.50 x 19</i>		Dimensjoner: <i>6.50 x 19</i>		Veiavgift: kr. <i>60.-</i>	
Registreringsdato: <i>1932</i>		Registreringsdato: <i>1932</i>		Kontrollavgift: kr. <i>5.-</i>	
Kjennemerkene innlevert: <i>1</i>		Kjennemerkene innlevert: <i>1</i>			
Anmeldt til luksusekt: <i>1</i>		Anmeldt til luksusekt: <i>1</i>			

Registreringskortet for 1931-modellen til Holta.

men det var ingen lett oppgave! De var avhengige av chassisnummer, da registreringsnummer ikke var nok å søke på. Her kom Buick-guruen Tom Nordli til unnsetning, og han kunne fortelle følgende: Buick Serie 90L 1931 levert fra Sørensen og Balchen den 6. april 1932 til Funnemark i Porsgrunn hadde chassisnummer: yb5b 295 (Montert i København) og var blå av farge.

Biltilsynet klarte til slutt å lete frem registreringskortet på bilen, men dessverre gav det ikke like mye informasjon som vi ønsket oss. Innerst inne hadde vi jo håpet at det skulle stå Knut Saga nederst under «eiere».

Jeg forsøkte også å følge Stavangersporet med Einar Grannes, og fant ut at han muligens hadde drevet Esso-stasjonen





*Dette ser ut som et stopp midt oppe på Haukeli. Som de andre bildene fra turen er bilen i fokus.*



*Bildene viser at Familien Holta har reist med både MK (motorkutteren) Kinsarvik og MS (motorskipet) Tysedal langs Hardangerfjorden, sannsynligvis en av båtene hver vei mellom Kinsarvik og Norheimsund.*



*Denne ruten ble åpnet i 1932 etter at veien over Kvamskogen ble ferdig. I 1937 ble Fykkesundsbroen åpnet og ruten ble halvert til Kinsarvik-Ålvik, og i 1938 kom så MF (motorferge) Folgefonn med av- og påkjøring både forut og akter.*

på Sola. Dessuten hadde han drevet en del med kjøp og salg av gamle biler og var en profilert person i veteranmiljøet i Rogaland. Mange kjente Einar, men å vite hvilke delebiler han eide da han levde er tilnærmet umulig.

Det er sikkert mange småting i denne saken som kunne hjulpet oss videre med detektivarbeidet, men etter en samtale med Kjell Gunnar i slutten av april 22 konkluderte vi med at det sannsynligvis ikke var samme bilen det var snakk om. Bakgrunnen for det var at Holta-Buicken var blå, og bilen Kjell Gunnar hadde hatt var svart. Han kunne heller ikke erindre at det var noe ekstralys på støtfangeren, men det som til slutt ble avgjørende var at hans bil hadde tre-eiker, og Holta-Buicken hadde platehjul. Det er nok lite sannsynlig at noen skiftet ut platehjul til fordel for tre-eiker, men man vet aldri. Kanskje tyskerne hadde tatt hjulene under krigen og at ny eier hadde funnet noe annet som passet? Kort tid etter at vi hadde konkludert, sendte Kjell Gunnar meg flere bilder av vraket som viser en svært medtatt doning. Legg også merke til at støtfangeren bak er av typen man benyttet i produksjonen sent i modellåret 1931. Dette er jo også ett argument siden Holta-Buicken hadde den tidligere to-delte typen, men på tross av dette kan jo begge støtfangerne være byttet en gang, den foran har kommet fra en 37/38 modell.

Holta-Buicken ser også ut til å ha havnet i Oslo om vi ser på registreringskortet, men det er noe utydelig skrevet, og i så fall har den nok fått nytt skiltnummer.

Da jeg var i fred med å avslutte denne artikkelen, dukket de plutselig opp ett annet spor! En bekjent ute i Bamble som har drevet med Chevrolet i mange år, nevnte for en stund siden at han hadde en Buick på garasjetaket (!) Dette skulle være en 30 eller 31 modell, men da jeg først fikk høre om den, spurte jeg ikke om type, så da vi igjen snakket sammen måtte spørsmålet stilles: Hvordan type var dette? «Det var den største», svarte han! Bilen hadde han dratt opp fra en bekk ute i Bambleskauen mange år tidligere og identiteten hadde han solgt videre til en som restaurerte en lignende bil. Det eneste som nå var igjen var bakenden av karosseriet.

Han lovet å høre med sønnen på gården hvor tidlige eier hadde bodd en gang på 60-tallet, pluss flere andre kilder, og





kanskje var det slik at motoren fortsatt lå igjen i skogen? Her luktet det skattejakt... Mange bamblinger ble kontaktet, og selv om vi ikke kom så mye lengre, fant vi i hvert fall ut at denne bilen hadde levd mange år på gården Garstad i Bamble, og ble derfor kalt Garstad-Buicken.

I bilboken for 1935 er det registret 13 Buick 1931 i Telemark, hvorav 2 stk droser som sannsynligvis var store 7-setere. Imidlertid fantes det da ingen Buick 1931 i Bamble, men vi fant en Buick 1930 registrert på Ole Løvstad Helle i Sannidal, så kanskje var dette bilen på taket? Da denne artikkelen stod på trykk i medlemsbladet til Buick-klubben fikk jeg melding fra en kar bosatt på Tromøya i Arendal. Han hadde ramma til Garstad-Buicken på låven, og sendte for ordens skyld med vognkortet til denne. Da kunne det bekreftes at denne ikke var noe Limousine, og at den hadde kommet til landet først i 1937. Utover dette må vi vel kunne si at Buick var en svært populær bil blant øvre middelklasse i Norge rundt 1930, for det dukker stadig opp bilder av Buicker fra den gang på Facebook.

For å få en oversikt over hvor mange lukkede Serie 90 det i dag befinner seg i Norge, forsøkte jeg både med biltilsynet og Buick-klubben uten at det ble funnet så mange, men det mest interessante sporet



*Buicken på taket. Vognkoret på denne bilen har nå dukket opp, og danner kanskje grunnlag for en ny artikkel til veteranvognen?*

gav faktisk ett Google-søk. Her dukket det opp et bilde av S-2211 som er en Serie 90, kjøpt av Skei hotell i Jølster i 1937 (Ikke Limousine og import fra USA) Denne bilen ble gjemt under krigen og har tjent mange eiere frem til den ble restaurert av Magne Rosenlid fra Stryn rundt årtusenskiftet. Bilen har i dag et godt hjem hos sviger-sønnen Arve Fjellkårstad.

Utover dette er det få andre kjente lukkede Serie 90. Det skal stå en svensk bil oppe på Gol i tillegg til at Geir Teigen

på Notodden har tatt inn en fra USA, men ingen av disse er Limousiner. Imidlertid har det i ettertid dukket opp en 1930 Limousine som befinner seg i Oslo, denne er importert i senere tid.

Om jeg skal oppsummere, kan jeg si at dette har vært en utrolig spennende reise hvor jeg har fått flere nye veteranvenner, og lært mye nytt på veien. Om det skulle vise seg at noen som leser dette kjenner mere til Holta-Buicken, er jeg svært interessert i tips!



*S-2211 som er en Serie 90, kjøpt av Skei Hotell i Jølster i 1937 og restaurert av Magne Rosenlid rundt årtusenskiftet.*





Dette har vært en

# Opel Rekord 1957

R.O

« Roars bil har vært i familiens eie siden 1962, da hans far kjøpte den fra A/S Mobile i Skien». Slik står det i Norsk Motorveteran nr. 6, 2002. Altså for 21 år siden. Både før og etter har mye rust og mye arbeid holdt Roar Olsen engasjert i familieklenodiet. Vi har møtt ham tidligere her i Veteranvognen, i nr. 6, 2016. Da forstyrret vi ham i arbeidet med en Volkswagen. Nok om det. Vi overtalte Roar Olsen til å la oss få lov til å gå løs på hans forhenværende Opel-prosjekt. Dermed fikk vi overlevert en bærepose full av fakta og fotoalbum. Bilder merket R.O er fra hans eget album.



Roar Olsen er en av dem som har hengt lengst med i klubben. Mange av gammelkarene vet hvem han er, men for mange nye er han et ukjent fenomen. Han var aktiv alt på den tiden da det som senere ble «Arbeidskollektivet på Skotfoss» holdt til i bussgarasjen på Jønnevall.

Roar Olsens far kjøpte altså bilen brukt hos Mobile i Skien i 1962. Den var i vanlig dagligdrift frem til 1968. Da hadde den samlet så mye rusk og fanteri at den trengte omfattende eldreomsorg. Rusten hadde slukt mye og motoren var så utslitt at den ble skiftet ut. Det var grenser for hva 1,5 ltr. og 44 hestekrefter kunne overleve. For å fortsette tjenesten hos familien Olsen ble den også utstyrt med nye forskjermmer. Dermed var det igjen liv laga for Opel Rekord 1957, den fortsatte tjenesten som familiebil. Det gjorde den trofast i 20 år og la ca. 300.000 kilometer vei bak seg. Da mente Roars far at nok var nok, nå var den moden for hugging.



R.O

På en måte kan man si at Opel Rekord 1957 har hatt to dødsdommer hengende over seg. Først ute med tanken på til å skrote den var altså Roars far. Heldigvis hadde broren til Roar Olsen en svoger. Så i stedet for å ende opp som spiker havnet den hos denne svogeren i stedet. Der ble den «innrullet» i militæret, denne svogeren tjenestegjorde i Stavern og Opel Rekord 1957 fikk oppdraget som pendlerbil mellom Skien og Stavern. Slik holdt den det rullende helt til 1978. Da ønsket denne svogeren å dimittere hele kjøretøyet, det var lite igjen av det meste.

Etter avtjent verneplikt ble den stuert bort i en garasje der den ventet på den endelige avliving. Slik ble det heldigvis ikke.





Her kommer nemlig Roar Olsen inn i bildet og opphever dødsdom nr. 2. Etter så mange år i familiens tjeneste fortjente bilen en bedre skjebne. Den ble trillet ut av garasjen og satt på veien igjen ca. 1980. Roar Olsen brukte den for det den var verd, men til slutt var det ingen vei utenom, det måtte totalrestaurering til. Høsten 1985 bestemte Roar seg for å gå i gang. Opel Rekord 1957 skulle gjenoppstå i full skrud. Og kanskje vel så det.

For våre nyere lesere kan vi raskt oppsummere at Roar er født 1949 i Skien. Utdannet som maskinteknikker men for det meste jobbet som verktøykonstruktør for NEBB / ABB. Med en samlet fartstid innen elektromekaniske yrker på 43 år. Det skulle gi et godt grunnlag for å gå løs på de fleste restaureringsutfordringer pluss noen til. Og utfordringer var det nok av. Så å si hele bilen var en eneste stor utfordring. Her var oppsamlet så mye rust og degenerering at det nesten ikke var plass til alt. Vi fikk kopiere bildene han hadde tatt underveis, de er et stille bevis på omfanget av elendigheten.

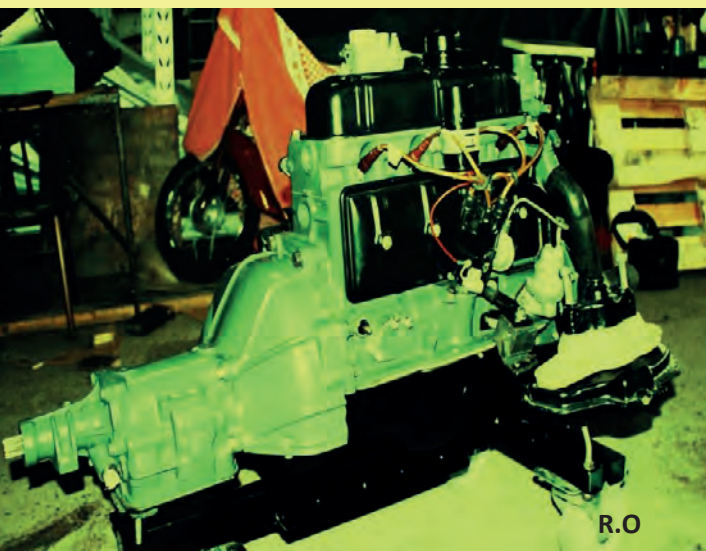
Roar Olsen tar ikke lett på tingene, han fusker hverken i faget eller andre steder. Det var ikke snakk om å sandblåse seg ut av problemene. Han klippet og klippet til han kom inn på blankt metall før han satte inn nye deler. Og det skulle sveises kant-i-kant, ikke lag på lag.

Nå er det slik at nye deler til en 1957-modell ikke ligger i esker og venter bak disken. Alt som skulle erstattes laget han selv. Fra bunnen av. Det ble målt og tegnet og laget utkast og målt på nytt. Tilfeldigheter, nesten ok eller «bra nok» holdt ikke.



Alt ble utarbeidet for hånd i flatt metall og deretter formet slik det skulle være før det ble sveiset på plass. Ingen tvil om at utdannelse og yrkesbakgrunn som verktøymaker og verktøykonstruktør var til god hjelp.





Det ble et langstrakt prosjekt. Når det skal klippes og hamres i metall tar det sin tid å få tilbake et karosseri slik fabrikkens utgangspunkt hadde bestemt. Særlig når hver enkel del først skal måles opp og tegnes sirlig på papir.

Det var en stor dag da det ferdige resultatet av klipp- og – lim ble slept avgårde for å lakk. Delvis på egne hjul, og delvis på en noe lavere dekkdimensjon. Etterpå kunne han sette seg ned i ro og mak og hygge seg med å pusle alt tilbake på plass. Inkludert motoren som han hadde gitt en full overhaling og ny lakk. Dette var «erstatningsmotoren» som ble satt inn i 1967 / 68. Den hadde samme slagvolum som den opprinnelige motoren, men ved hjelp av noen fiksfakserier, høyere kompresjon og en bedre forgasser hadde Roar nå en frisk og rask maskin som leverte 45 hestekrefter.









Roar Olsens Opel Rekord 1957 er nå forbi det stadiet der den trenger flere deler. Men før den kom så langt ble det en del turer til forskjellige delemarkeder. Delemarked er som vi alle vet et sted der du kan finne noe av det du trenger og alt det du ikke trenger. Roar Olsen tok den ett skritt lenger, han dro til delemarkedet i Bremen. Med et eksemplar av sitt nyproduserte plastdeksel hengende bak på ryggsekken ble han grepet tak i av en ukjent herre. Som umiddelbart kjøpte et eksemplar, visstnok til et prosjekt på et museum i Holland. «Det salget betalte omtrent for hele turen» humrer en fornøyd Roar Olsen.



Hjemme i Norge fikk han se en reportasje om en tysker som hadde restaurert sin egen Opel Rekord. Og som var maksimalt uheldig, Rekorden gikk opp i flammer. Men tyskeren gikk på med krum hals og restaurerte bilen for andre gang. Og fikk en egen artikkel i et Opelblad under tittelen «Der flamberte Freund». Roar syntes tyskeren fortjente en påskjønnelse og sendte han et eksemplar av sitt nystøpte plastprodukt som en anerkjennende påskjønnelse..

I dag er Roars Olsens Opel Rekord 1957 et velklingende innslag i bybildet når den viser seg.

Eller når den stiller på startstreken i Grenlandsrally.





# ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 autostrada

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

# ROMNES

ALLE DELER TELLER





# The Coronation Tour



*Prins Charles ble kronet til konge denne helgen, men det var ikke målet for fem kamerater og englandsturen denne gangen, selv om det var en del festivitas rundt om i UK i den forbindelse. England er et stort Mekka når det gjelder motorsport og Classics biler.*



Turen denne gangen gikk til Truxton Motor Circuit som ligger sydvest for London, ca. 20 mil fra Stanstead flyplass. (Torp).

Et par tidligere turer har gått med ferge og egen sportsbil. Det gir jo turen en annen dimensjon, men ingen god fergeforbindelse pr. nå. Så fly og leiebil ble valgt.

Torsdag 4. mai lettet vi fra Torp flyplass til Stanstead i UK. Vi hadde bestilt rom på The White Hart pub i en liten hyggelig by som heter Andover en mils vei fra Truxton Circuit. (Ps. Bildet viser *ikke* The White Hart Pub. Red.anm.)

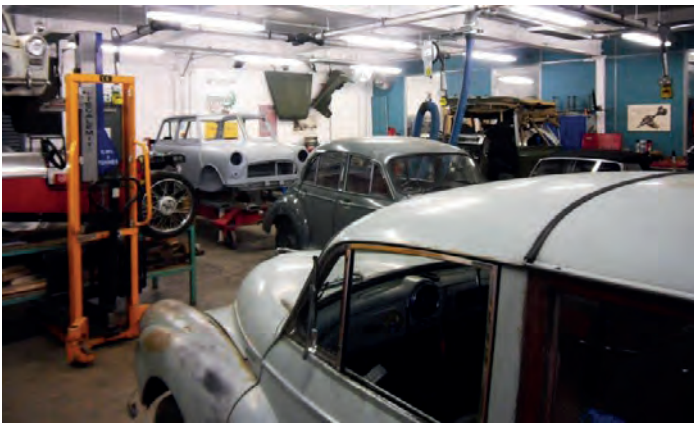


I UK kan det jo som kjent regne, så fredagen ble det en tur til Brookland bil – og Flymuseum.

Brooklandbanen var faktisk den første bilbanen som ble bygget 1905, noe av de spesielle doserte svingene er bevart så her er det historie. Først til Bil – og motorsykel-museet, mye artig fra den gang til nåtid, bl.a. er en del hastighets-rekordbiler.







På vår vei videre kom vi forbi et karosseriverksted, traff en hyggelig kar som utdannet ungdom til karosserimakere av det gamle slaget. Der ble det laget skjermer, dører lykter og alt annet til gamle kjøretøy. Artig å se at noen holder liv i gamle fag. Videre til flymuseet, her på Brookland ble det utviklet og bygget mange fly, spesielt under den 2. verdenskrig. Et Concorde overlydsfly var også bevart. (Fløy 1969-2003)

Lørdag regnet det, men vi dro til Truxton Circuit for å sjekke og se på lørdagens trening. Søndagen, løpsdagen var det strålende SOL, mange biler og topp stemning. Et heat bestod av 20 stk. Morgan.



En del av deltagerne, John, en herremann på 79 år, som vi ble kjent med (bodde på samme pub som oss) han og kona brukte somrene på å farte rundt på Classic Racing så motorsport har lange tradisjoner i UK. For øvrig mange artige klasser bl.a. Special Salooncar. (Morris Minor med Chevy V8 bl.a)

Mandag kjørte vi ca. 10 mil for å besøke en Skienskar som har bodd i England en del år og har en spesiell bilsamling. Blant annet en to-takter og wankelbiler, mye annet. Videre til en venn av vår venn som har alt fra Oldsmobile, Bentley, DKW, Chevrolet Corvaire, og Fiat.



Tirsdagen var det Bealieu Motormuseum som sto for tur, et fint sted med slott og stor park. Artig med garasjebesøk. Mye bil og inntrykk som måtte fordøyes med et par pints på puben om kvelden.

Museet er i to etasjer og en helt unik utstilling av biler og motorsykler. Anbefales på det varmeste!

Tekst og bilder: Helge Torkildsen



# «Laura» = langsiktig prosjekt: Chevrolet Touring Superior V 1926



«Bildet ble tatt dagen etter at bilen sto i hjemme hagen vår i 1997. Da var hun 2 år gammel.» Datteren var altså 2 år gammel i 1997, og siden man aldri skal spørre om en dames alder får leserne regne det ut selv. Veteranvognen var på besøk hos Lars Tufte i desember 2022, Det betyr at etter 25 år er Lars Tufte ennå ikke helt ferdig med restaureringen av Chevrolet Superior modell V fra 1926. Prosjektet til Lars Tufte må betegnes som langsiktig men ikke lagt på is. Det skjer stadig noe i garasjen hans.



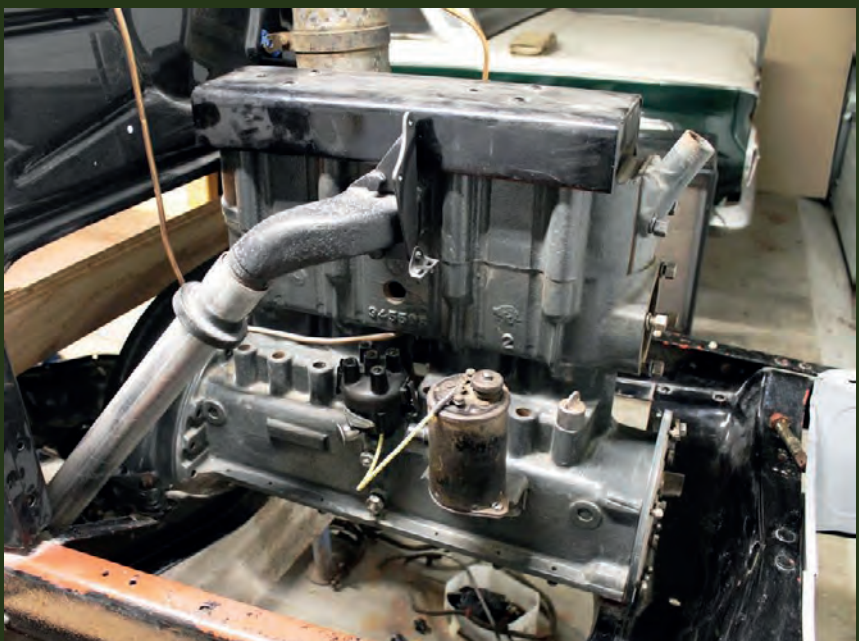
Nettolast.....	
Karosseri <u>åpent</u> <del>lukket</del>	
er i fullt tet stand gere stig- nger på nntil:	Største vogn- bredde m.



Lars Tufte kan fremvise vognkortet til «Laura». Der står det svart på hvitt at kjøretøyet er åpent. Det medfører riktighet, det var et åpent kjøretøy som ankom hagen til Lars i 1983. Og vognkortet har sine ord i behold den dag i dag: Karosseriet er mer åpent enn det noensinne har vært siden fødselen i 1926.

I vognkortet står den også benevnt som «Phaeton», en betegnelse som flere fabrikanter brukte. Betegnelsen var en arv fra hestekjøretøyets tid: Åpent, sporty kjøretøy. For øvrig var Phaeton sønn av den greske solguden Helios og fikk en gang lov av pappa til kjøre solen over himmelhvelvingen. Phaeton var ung og umoden, vognen var lettkjørt og rask. Dermed gikk det fort og gale, Phaeton styrtet i bakken. Av det kan vi lese at vi bør overholde fartsgrensene.





Lars Tufte var godt skodd da Veteranvognen kom på besøk. Han hadde skaffet til veie en del bakgrunnsstoff, bl.a. bilder og historikk som tør være ukjent for menigmann. Selv om vi har omtalt Chevrolet i tidligere garasjebesøk velger vi å formidle Lars Tuftes opplysninger videre til GVK.

Som vi alle vet, Chevrolet kom til Europa på kjøp. Av praktiske årsaker kom de som byggesett i store kasser. Alt i 1923 etablerte GM sin første fabrikk på det Europeiske fastland. I København av alle steder. I leide lokaler i Sydhavnen ble det losset og stablet kasser, hvoretter flittige dansker skrudde sammen den ene Chevrolet etter den andre. Den aller første Chevrolet forlot fabrikk i Sydhavnen i 1924. Hvor den havnet vet ingen, men deretter spredte ferdigproduktet seg utover det ganske Europa.

Produksjonen gikk over all forventning og Chevrolets danske fabrikk flyttet til større lokaliteter i Nørrebro. Det gikk som varmt hvetebrød for danskene, og i 1957 feiret man at det var produsert 200.000 biler. Så vet vi det.

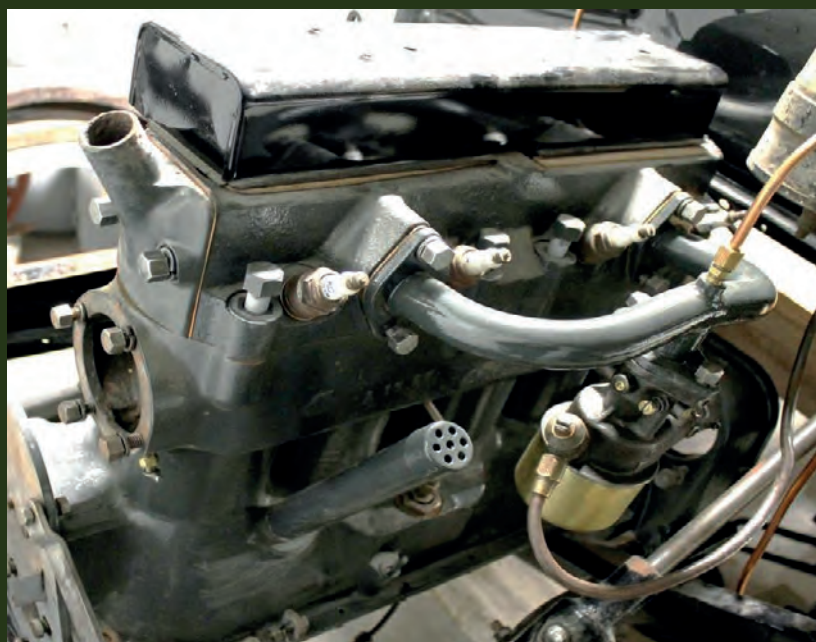
Lars Tufte er fagmann på sitt felt. Utdannet bilmekaniker med nåværende fartstid hos Volvo på Vallemyrne. Med kyndig kunnskap påpeker han at Superior-navnet har fulgt flere modeller: 1923 / 24 / 25 / 26. Disse var helt like.

MEN. 1926 Superior fikk en mye mer moderne motor, verden hadde gått fremover, den tekniske utviklingen likeså. Lars Tuftes frittstående motor er både firesylindret og toppventilert. Som vi alle kan se er den høy og slank.

Stemplene er i følge fagmannen 94 mm i diameter og har et spillerom på hele 102 mm opp og ned når de romsterer som verst. Rask hoderegning foretatt av familien Tufte viser at motorblokken rommer 3,8 liter.



g- de	Antall hestekrefter <b>24</b>	Brennstoff: * Bensin <del>Petroleum</del> <del>Råolje</del>	Tar i fullt lastet stand lengere stigninger på inntil:
62	Skattehestekrefter (beregnet etter avgiftsformelen) <b>10/82</b>	Beholder (liter) <b>38</b>	<b>1:7</b>
re	Watt, ialt <b>-</b>		



Vi tar oss den frihet å sakse ytterlige opplysninger fra vognkortet. Selv om motorblokken rommer hele 3,8 liter, får ikke Lars mer ut av den enn 24 hestekrefter. Det høres lite ut men vi har latt oss fortelle at fortidens hestekrefter var noen seige slitere med lang stempelvandring. I motsetning til dagens motorer med hissige humørsvingninger og kortreiste stempler.

Men det som virkelig kaller på oppmerksomheten er at i en egen rubrikk blir det fastslått at Chevrolet Superior fra 1926 «tar i fullt lastet stand lengre stigninger på inn til 1:7». Vi får også opplyst at tanken rommer 38 liter bensin. Ytterligere utregninger fra familien Tufte kommer frem til at det skulle holde til ca. 15 mil på dagens veier. Så vet vi det.

Girkassen er utstyrt med 3 gir, noe som Lars Tufte mener skal kunne gi en toppfart på omkring 65-70 km/t. Noe som var helt vanlig på den tiden. At bilen også er utstyrt med 6-volts anlegg er ikke overraskende, det var ikke mye som krevde strøm i 1926.

På motorblokken står følgende kode: A 18 26. Lars Tufte forteller at det er nummereringen som forteller når den er støpt, 26 betyr at den er produsert i 1926. Han forteller videre at det året støpte Chevrolet 2500 motorblokker. Om dagen. Det må kalles intet mindre enn beundringsverdig for den tiden å være.

Det er gått ca. 25 år siden Lars Tufte gikk til anskaffelse av kjøretøyet. Hva har han så drevet med gjennom alle disse årene? Et raskt blick på motoren forteller at han ikke bare har sittet i sofakroken, den ser så veloverhålt ut at det går an å speile seg i den. Vi får vite at den er like sunn og frisk innvendig som den ser ut på utsiden. Hvilket betyr at alle de 24 hestekraftene er toptrent og i full vigør.

På arbeidsbenken ligger en Monroe Heater i grovt støpejern. Den kan betegnes som et slags varmeapparat og var ekstrastyr som kunne monteres på eksosmanifolden. Lars var på Ekebergmarkedet der den nærmest ble påpraktet ham av en selger: «Den MÅ du ha til Chevroleten din!»





Via et sinnrikt system inne i støpejernet farer eksosen omkring og avlegger varme inni kolben. Som deretter blåses som behagelig temperatur inn gjennom torpedoveggen. Vel og merke til det området der passasjereren sitter. I en åpen bil vil en slik løsning være en velsignelse. I alle fall for passasjerens føtter. For øvrig har Ekeberg og Birimarkedet har vært uvurderlige kilder når han jaktet på deler til bilen. Som nok blir ferdig. En gang. Når den tid kommer.

I mellomtiden er det mye som krever sin oppmerksomhet og utfordringer som gjenstår rundt omkring på kjøretøyet. Både når det gjelder mekaniske utfordringer og selve karosseriet. På vårt spørsmål om hvordan det sto til med det sistnevnte var svaret kontant og komprimert: «*Mye rust. Mye råte*».



For å si det enkelt: alt karosseri nedentil i en høyde av 5 cm var ugjenkallelig forapt. Mesteparten av rusten er nå håndtert, bare noe småtterier gjenstår hist og her. Det er i alle fall ingen fare for ytterligere smittespredning.

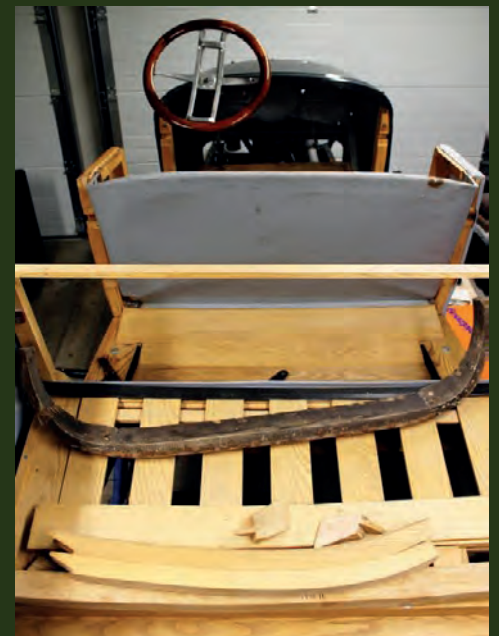
Når man ser Cehvrolet 1926 avskrellet inn til det uanstendige kommer det tydelig frem at her er nesten like mye treverk som metall. Ask har vist seg å være et allmennt nyttig materiale og har blitt benyttet til alt fra aske-avkok i medisinsk sammenheng, til reisverk i automobiler. Lars Tufte har skiftet alt treverk i dørene, torpedoveggen, gulvet og setene foran og bak. For å si det kort: her er det utført mye finsnekring.



Som vi ser er det mye treverk i førkrigs kjøretøyer. Alt på bilen måtte byttes, vi kunne med selvsyn se at det originale tregulvet ikke lenger holdt mål. Lars Tufte søkte frem og tilbake før han fant en forhandler som kunne levere treverk i den kvaliteten han ønsket. Strædet Auto på Sørlandet gikk gjennom nåløyet og leverte det som trengtes til både rammeplanker og stolper i dørene.

Deretter var det å grave frem sag og høvel og det man lærte på sløyden i gamle dager. Vi la spesielt merke til at han hadde benyttet gammeldagse skruer. Moderne stjerneskrue var bannlyst. Selv om skruene ville forsvinne under metallkarosseriet ville han beholde mest mulig i original utførelse. Vi ga vår anerkjennelse til en slik innstilling før vi påpekte det profesjonelle arbeidet som var nedlagt i setene. Underveis i garasjebesøket hos Lars ble vi slått av tanken på at han representerer et lite knippe entusiaster. Vi har nevnt det tidligere, det er færre og færre i GVK som driver med den slags.





«Det fulgte ikke et fnugg av verktøy eller ekstrautstyr med bilen». Den samlingen som nå ligger skjult under setet har han selv møysommelig bygget opp gjennom årene.

Kanskje Chevrolet Superior V Touring 1926 befant seg i en av kassene på bildet fra kaien i København? I alle fall ble den kjøpt av *Frøken* Lianda Eriksen fra Brevik 25.juni i 1926. Da regner vi med at den var satt sammen og at alle hjulene var montert på plass. Det er de ikke i dag. De står lagret mellom alle de øvrige delene som engang var en fullt kjørbil. På 1950-tallet var den i flittig bruk i Kjosens, der den på folkemunne gikk under navnet *Laura*. Lianda Eriksen må etter hvert ha gått lei, for i 1958 ble den avskiltet.



Lianda Eriksen byttet Chevrolet Superior V 1926 inn hos Skien Automobilforretning i juni 1929, etter bare tre års bruk. Kanskje investerte hun i noe mer moderne, en Ford A? Lars Tufte lar spørsmålet henge i luften.

68 år senere står den altså i hagen til Lars Tufte, og nå er den nå langsomt på vei tilbake til livet. Lars Tufte omgås kjøretøyer i varierende tilstand på dagtid. Derfor har vi full forståelse for at han ikke kaster seg over restaureringen straks middagen er unnagjort. Men et blikk rundt i garasjen viser at han heller ikke ligger på latsiden. Mye av det mekaniske er unnagjort og ferdig restaurert / reparert og klar til å monteres tilbake på plass.





Chevrolet Superior V 1926 ankom Norge ferdig montert etter den tidens normer for sikkerhet. Men på et tidspunkt kom det fra bilsakkyndige en befaling til eieren: «Enten setter du blinklys på bilen, eller fjerner kalesjen».

Logikken i denne befallingen kan man jo sette spørsmålstegn ved, men det resulterte i at eieren valgte det billigste alternativet: Kalesjen ble fjernet. Hvordan det gikk siden tier historien om, men enten ble det fuktige kjøreturer eller et stort forbruk av paraplyer. Nok om det.

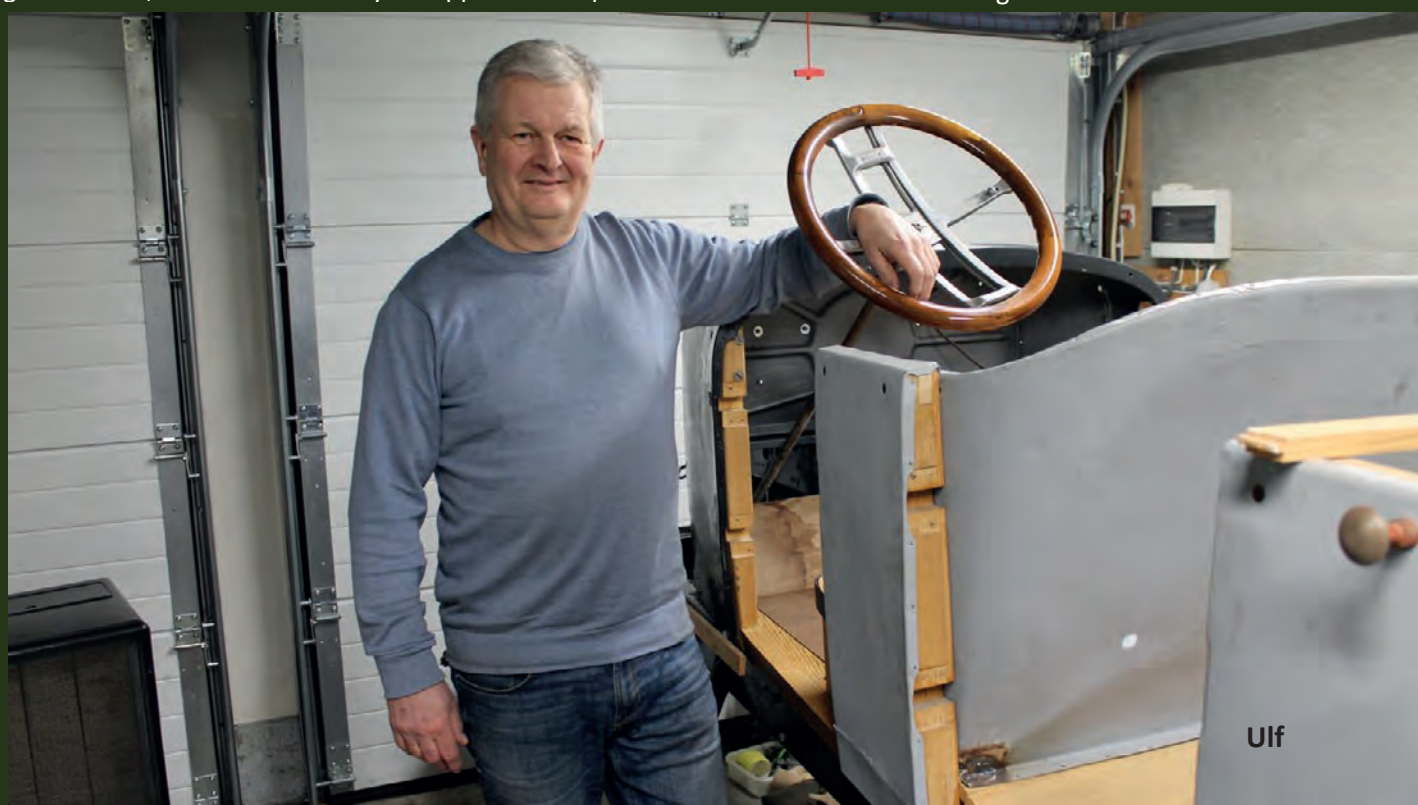
Da Veteranvognen var på besøk sto brosjing av vannpumpen på menyen. På arbeidsbenken lå både gamle og nylagde deler i perfekt stand, klar til montering.



Det går nok ennå noen år før Lars Tufta kan legge en avslappet hånd på rattet og svinge ut i trafikken. Han håper at når den tid kommer at han ikke behøver å ta i bruk den geniale rattløsningen: Hvis man har oppnådd størrelse «extra- extra large» om livet, kunne rattet forskyves opp eller ned på ratt-



stammen og gi plass til storvokst livvidde. Vi deler fullt og helt hans håp om det. Samtidig håper vi at det ikke går enda 40 år før Chevrolet Superior V Touring «Phaeton» 1926 kan glede tilfeldig forbipasserende i trafikken. Medlemmene i Grenland Veteranvognklubb inkludert.





1. februar 2024

## Innkalling til Årsmøte i GVK

Det avholdes årsmøte for Grenland Veteranvognklubbs medlemmer torsdag 1. februar 2024 kl. 1900 i vårt klubbhus i Porsgrunnsvn. 242. **NB! Det anbefales å møte opp i god tid for registreringen av stemmeberettede ved inngangen, og unngå køståing i vinterkulden (dørene åpner 1730).**

### DAGSORDEN:

1. Godkjenning innkalling og dagsorden
2. Valg av møteleder og referent
3. Styrets årsberetning for siste beretningsår
4. Klubbens reviderte regnskap for siste kalenderår
5. Fastsetting av kontingent for det etterfølgende år (2025).
6. Budsjett for kommende år (2024)
7. Innmeldte saker. (Saker som ønskes behandlet må være styret skriftlig i hende senest 31. desember. Saker om lovendring må være styret skriftlig i hende senest 1. desember.)
8. Utmerkelser
9. Valg.
10. Servering. Klubben byr de frammøtte på snitter og bløtkake.  
*Medlemmene kan fremme forslag til kandidater til styret. Forslag til kandidater må være valgkomiteen i hende senest 3 uker før årsmøtet, dvs. torsdag 11. januar. Jfr. lovenes § 10.2 (Valg). Valgkomiteen består av Torfinn Dale og Lars Tuft.*

Styret



Som Bilfrakter



Med 30 cm karrer



Med 90 cm karrer



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

Veldig lav innkjøringsvinkel

203x450 innvendig

775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast

Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788





KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for  
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene  
som proffene bruker!



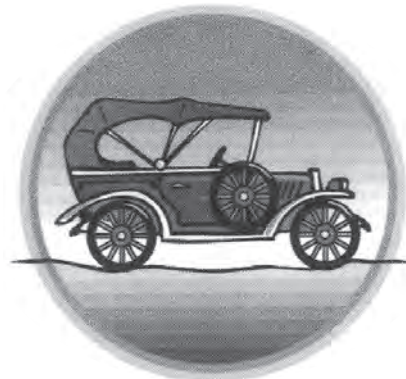
Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner  
av eldre kjøretøy.

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

**RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29**



Stedet for VVS  
**Rørlegger'n a/s**  
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no





1918 FWD brannbil med formann i GVK, Franck Fredriksen, ved sida av sjåfør Hans Petter Hagerup. Langs sida sit Bjørn Bunkholt og Tord Kjetil Gardåsen pluss to ukjente.



**August 1983:**

# Opning av Elstrømbrua

**Brua som blant anna var siste brikka i vegen rundt Hjellevatnet blei bygd etter fritt-fram metoden og altså opna i august 1983 med pomp og prakt. I tillegg til musikkorps og snorklipparar var det også parade med veteranbilar.**

*Av: Narve Nordanger*

Denne paraden var det ein ung entusiast med namn Jarle Rønjom som foreviga ved hjelp av familiens kamera. Her er 13 av dei bileta Jarle tok med til dels forklaring på kva bil det er og kven som er i og på bilen. Etter 40 år er det både litt fargestikk og kanskje ikkje optimal oppløysing på bileta, men biletserien representerer eit flott glimt frå ei tid veteranbilar var noko nytt og



spennande som alle syntes var kjekt. Redaksjonen tar gjerne i mot innspel til retting og vi ønskjer særleg å finne ut kven det er som er med på byens eldste brannbil

1910 Brush Runabout, eigd av Hans Falkenberg. Sjåfør er junior Thomas Falkenberg på 14 år i 1983, som altså fekk tidleg introduksjon til hobbyen. I dag er Thomas formann i Norsk Veteranvognklubb og har overtatt Brushen.

i tillegg til dei namna vi har funne ut. Studerer ein bileta kan ein forresten sjå at røykskya som indikerer kvar brannbilen er flyttar seg framover frå Moflata.







1924 Ford T til Torkjell Jore.



1927 Ford T til Bjørn Andvik.



Velkjent 1929 Dodge eigd av Grim Dahl.



1935 Chevrolet lastebil eigd av Reidar Kraus.



1925 Overland Six Touring. Sjåfør er Per Kokkersvold som køyrer bror Jan sin bil. Same bil som Veteranvognen hadde på fyrstesida i nr 4, no restaurert for 2dre gong.



Flott 1930 Studebaker eigd av Olav Berge. Han vil forresten selje bilen no 40 år etter, ta kontakt om du er interessert.





Dagens motorsykel, ein 1939 Zündapp eigd av Hans Olav Kise.



1936 Alvis - Tomas Janøy.



Denne hadde berre så vidt blitt 30 år i 1983. 1950 Mercedes-Benz 170S eigd av Svein Ekornrød. Svein fortel i dag at det var fyrste M-B gammalbilen hans, sidan har det blitt mange fleire. Også interessant at denne 170Sen no er tilbake i distriktet etter mange år lenger nord på Austlandet. Sist sett på Grenlandsrally.



Også brannvesenet stilte med sine gamle bilar i paraden. Dette er regnr H-5815 som skal vere ein 1938 Dodge brannbil, sjølv om det ser til at grillen er frå ein Chevrolet?



Fremst av brannbilane køyrde denne (den gong heilt nye) 1983 Volvo med registrering ND76219, det var sikkert brannsjefen som viste vegen. I motsetning til alle dei andre køyretøya Jarle tok bilete av denne augustdagen har denne blitt meldt vraka. Det skjeddetilbake i 2001 etter 18 år, som forøvrig tilsvarar gjennomsnittsalder på ein seigliva Volvo.





# 4th of July, Lillestrøm 2023



*Bildet er tatt fra nordenden av parkeringsplassen. Her er det flott å sitte og oppleve bilene når de kommer kjørende.*



*1941 mod Ford COE med Jeep på planet. Ved siden av 1968 Pontiac Le Mans Sport.*



*Z-300: 1961 Rambler Classic.*

Jeg har i mange år hatt lyst til å oppleve 4. juli feiringen på Lillestrøm. Men før om åra har det enten kollidert med jobbing eller familieferie. I år passet det å ta en tur innom på Norgesferien v AmCar Lillestrøm er en aktiv klubb som arrangerer dette i samarbeide med flere andre. Etter 35 år så har arrangementet funnet sin form. Fra kl.16.00 så begynner bilene å kjøre inn på parkeringsplassen utenfor messesenteret. (til slutt ble den omtrent full!) Alle bilene kjører langs bygningen og rundt parkeringsplassen. Det er alt mulig av amerikanske kjøretøy fra veteran og til nye biler. Originale biler og ombygde, lastebiler, sportsbiler og MC. I enden av parkeringsplassen er det fint å sitte. Mat kunne vi også få kjøpt og toalett var inne i messesenteret.

37







Fra kl.19.00 begynner cruisingen. Da kjører man en spesiell runde i gatene i Lillestrøm.

Har du sett filmen «Biler» så er det samme type Cruising! En hånd eller arm på rattet og andre armen i vinduskarmen («ærmen i kærmen»).

Det går temmelig seint med så mange biler i sentrum, men det var gøy å sitte og se på de.

To 30-tallere, brun: 1932 Chevrolet Confederate og blå er 1931 Ford Tudor.



AJ3175: 1978 Honda CB750. Firesylindra og eikefelger. Legendarisk motorsykkel. Ble lansert i 1969. Ved siden av står også en populær motorsykkel. BMW 1200 GS Adventure. Registrert i 2009. GS serien til BMW er og har lenge vært en meget populær motorsykkel.







A-788. 1916 Chevrolet Touring 490 3D. Legg merke til rød L bakpå. Det må være stort å få øvelseskjøre med veteran bil!



F5700: 1957 Chevrolet Bel Air etterfulgt av tre forskjellige årganger Chevrolet Corvette.



Har du lyst til å overnatte i Lillestrøm området så har du mange alternativer. Det er flere hoteller og parkeringshus ved messesenteret. Airbnb gir enda flere muligheter. Arrangementet kan sterkt anbefales.

Tekst og bilder: Leif Hægeland





**Mandag 16.oktober var det vi kan kalle en noe spesiell dag i GVK. For første gang i min tid i klubben var antall fremmøtte med grått hår i mindretall.**

Klubben har i mange år diskutert hvordan man skal øke antall yngre deltagere. Det har vært gjort flere fremstøt, blant annet lanserte vi familiemedlemsskap med redusert kontingent for unge familiemedlemmer. Og nedsatt kontingent for medlemmer under en viss alder. Uten at det gjorde noen synbare utslag på hverken statistikk eller rundt bordene i klubblokalet.

GVK er godt forsynt med uoffisielle tilbud til den eldre garde: I klubbens arkiv er det egen mappe på noe som kaltes *Oldermannslaget*. Som man med hånden på hjertet ikke kan kalle ungdommelig. Så har vi de uoffisielle samlingene i klubbhuset både mandag formiddag, tirsdag kveld, og i sommerhalvåret møtes man på Ibsens Venstøb.

Men du skal lete lenge for å finne noen uten grått hår på disse samlingene. Selv om medlemstallet har vært noenlunde stabilt gjennom mange år så er de virkelig unge entusiastene fremdeles så å si usynlige i klubben. Selv om vi vet at det finnes mange motorinteresserte ungdommer her i Grenland. Som både elsker å kjøre bil og som er lidenskapelige hobbymekanikere. Og blant dem finnes det også ungdom som har sansen for veteranbil.



Jon Arvid Vestgarden er medlem av GVK og har opp til flere veteranbiler. Ikke det slaget man forbinder med ungdom, deriblant flere førkrigskjøretøyer. Jan Arvid er en skikkelig entusiast og tok kontakt med styreleder Jarle Rønjom med forslag om å sette i gang jungeltelegrafene i Grenland. Invitere kjente og venners venner og deres venner under 25 år til et «bli kjent og informasjonsmøte» på klubbhuset. Og samtidig få se møtelokalet som de kan få til disposisjon, og møte styret i klubben.







Jan Arthur presenterte klubben i stort og smått. Hvor lenge vi hadde holdt på, hvilke aktiviteter vi drev med og at vi var åpen for nye forslag. Jarle Rønjom presiserte at det overhodet ikke var krav om at man må ha veteranbil for å bli medlem, det er menneskene som er medlem, ikke kjøretøyet. Tom Ellefsen sto på sin faste plass og sørget for at alle fikk pølse med brød, kaffe og mineralvann. Som alltid den perfekte vert.

Deretter gikk mikrofonen rundt og hver enkelt, inkludert styret fortalte litt om seg selv, om de hadde veterankjøretøy, eller om hvilket de drømte om å ha. Til vår overraskelse var det stor variasjon, det var en som kunne skilte med veteranbåt!

Til slutt ble det bestemt at Jan Arild Vestgarden skulle opprette et nettverk og være kontaktperson for denne gruppen, og at de skal ha første møte om 14 dager i garasjen til ildsjelen Narve Nordanger. Så her kan vi se lyst på fremtiden for GVK. Samtidig får vi opplyst at i siste nummer av Norsk Motorveteran er GVK presentert med hele 3 sider. Summa summarum tror vi at GVK i lange tider fremover kommer til å være en ytterst levedyktig klubb. Med et økende innslag unge mennesker til å overta stafettspinnen.



Ulf





*I verdenssammenheng er nok dette bildet ganske unikt. Selv i USA er 7-setere sjelden vare, og her snakker vi om enkelte eksemplarer det knapt finnes maken til. Bilene slikker sol foran Skei hotell, nærmest ser vi 1919 Cunningham med Jon Wallentin som eier. Bilen ble solgt ny i Norge til Direktør Solberg ved Vestfos (Vestfossen) Cellulosefabrikk.*

# På tur i 7-seter land

Hvert år arrangeres vårens vakreste eventyr et sted på Vestlandet, og i år startet dette ved Skei i Jølster i det det 25 7-seter-løpet gikk av stabelen. De fleste har nok sett de gamle bildene med ansamlinger av skyssbiler fra slutten av 30-tallet, og årets samling stod ikke tilbake for noe av dette. En herlig samling av kanskje noen av de vakreste veteranbilene som fortsatt trafikkerer norske veier.



*1932 Buick Serie 95 som det meste av livet har tilhørt Union Hotell Geiranger og Mjelva familien. Bilen er flere ganger benyttet som kongelig transport, og kanskje selve symbolet på Geiranger-Buick. Normalt holder denne staslige doningen til i bilmuseet under Union hotell.*







1930 Nash Serie 90 Touring. En fantastisk bil med original dekor på bakdørene. Nash opplevde en viss popularitet i Norge på 20 og 30-tallet. Kvalitetsmessig kan de sammenlignes med biler som Chrysler, Buick og Studebaker, så bilene var godt egnet for bratte vestlandsveier med sine sterke 8-sylindrede motorer.

Tekst og foto: John Arvid Vestgarden

7-seter-bevegelsen, som de kaller seg på Facebook, samlet seg i år torsdag ettermiddag 8. juni på hotellet i Jølster for hyggelig samvær og «dekksparking», før de påfølgende morgen startet på turen mot Geiranger.

Ruta gikk via Byrkjelo, over Utvikfjellet, via Olden og med lunsjstopp i Stryn. Derfra gikk veien videre mot Oppstryn og Djupevatn, før bilene samlet seg på Dalsnibba (1500Moh). Så gikk turen ned til Geiranger og Union hotell hvor resten av opplegget fant sted. Påfølgende dag ble det arrangert båttur ut i fjorden, og så ble det festmiddag på kvelden i anledning løpets 25 år jubileum.



1927 Packard Town Car Modell 343. Kom hit til landet i fjor, og er et nydelig tilskudd til landets veteranbilpark. Gøy at noen fortsatt importerer gamle veteranskatter, fremfor å eksportere dem ved svak kronekurs!

Det deltok rundt 25 biler i årets løp, og den eldste var den velkjente 1919 Cunningham eid av Jon Wallentin, som var et av fjorårets hovedattraksjoner på Oslo motorshow. Den nyeste, 1934 Buick med Ymer Sletten bak rattet.

Her finner vi biler det kun eksisterer et fåtall av i verden som Hupmobile, Pierce-Arrow, Lincoln, Studebaker, Nash, noen flere Packards og et flertall av Buick. Flere av disse har tidligere trafikkert norske veier som skyssbiler, og noen har faktisk hatt et mellomopphold i USA, før de på nytt har funnet veien tilbake til Norge.

Vil også trekke frem det gode og inkluderende miljøet, for blant disse menneskene er det lett å trives! Her deles det historier og latter, og om bilene mot formodning skulle få utfordringer underveis, står det ikke på viljen til å hjelpe hverandre. Det finnes vel knapt bedre kompetanse rundt disse bilene noe annet sted i hele verden.

Undertegnede, som selv er 7-seter-eier, har alltid drømt om å ta del i dette eventyret, og endelig skulle muligheten by seg, dog uten 7-seter. Det ble en fantastisk tur for å se bilene i Jølster for så å følge dem påfølgende formiddag på veien frem til lunsjservering hos ærverdige hotell Visnes i Stryn.

Spektakulært er vel muligens en underdrivelse når dette løpet skal beskrives, for selv om de fleste bilene er ganske unike,



1934 Buick Serie 68C med norsk historie tilbake fra 1937. Dette var den nyeste av bilene som deltok, og årgangen markerer på mange måter slutten av 7-seter æraen. Fra slutten av 30-tallet og etter krigen ble veinettet oppgradert og bussene gjorde sitt inntog. Ymer Sletten fra Bergen kjørte denne etter at turen opprinnelig var planlagt med en Studebaker President. Han er en av gutta i miljøet som eier flere 7-setere.



Hupmobile Phaeton 8 Serie M 1929. Denne bilen ble ferdig restaurert for kort tid siden, og prosessen har vært lang og krevende. Etter sigende skal dette være den eneste igjen av denne typen i verden! Hupmobile var en av de mindre amerikanske produsentene som slet med å takle etterdønningene etter depresjonen. Til slutt slo de seg sammen med Graham og Cord, og eventyret endte ved utbruddet av 2. verdenskrig.

selv i verdenssammenheng, er det jo ikke til å stikke under en stol at omgivelsene kan ta pusten fra de fleste. Dette er absolutt en opplevelse å anbefale om man liker gamle biler, flott natur og hyggelige folk! For de som ønsker å se flere bilder eller er interessert i gamle syvsetere, kan man følge «7-seterbevegelsen» på facebook.





*«- som kua i stivbeint galopp..» En strofe av Jacob Sandes vise om «Kallen og katten». Det var den umiddelbare assosiasjonen vi fikk da vi var på prøvetur med Gunleiks Dodge Brothers 1919. For den som vil berike sin lyriske horisont kan vi nevne at «han Simon i Støa og katten var mette av alder og år, og begge var redde for vatten, og begge var mest utan hår..» Nok om det.*



Vi kan bevitne at Dodge Brothers 1919 er kjemisk fri for støttdempere. Det merket vi, kjøretøyet tok alle variasjoner i veibanen på det dypeste alvor.

Vi må bekjenne, dette var en kjøreopplevelse av de absolutt sjeldne men som vi ikke ville vært foruten. Særlig når man har vært bortskjemt med fransk fjæring i mesteparten av sitt liv. Vi var virkelig tilbake til bilens barndom da vi ristet oss frem over gårdsplassen foran verkstedet på Skotfoss. Man kan trygt si at Gunleik har klart å gjenskape ikke bare bilen, men også dens originale kjøreegenskaper. På en overbevisende måte.



At det i det hele tatt var kjøreegenskaper på bilen da Gunleik overtok den er jo et spørsmål. I 1919 var man så vidt ferdig med første verdenskrig, og utvikling av personbiler hadde ikke stått i høysetet så lenge den varte. Den første Dodge ble presentert samme året som krigen brøt ut, i 1914, og ble til Dodge Brothers i 1919, da Gunleiks bil kom til verden. De sørgelige rester så slik ut.





«Det må være norskregistrert fra første stund!!» Gunleik var overbevisende streng, her skulle ikke importeres fra USA. Første eier måtte befinne seg innenfor kongerikets grenser. Og denne eieren befant seg i Follo og skal forbli ukjent, men bilen ble utstyrt med nummerskiltet C- 381. Det lave nummeret røper at Follo ikke rant over av biler i 1919.

Men det forandret seg på noen år, i 1925 finner vi den i Vrådøl. Med ny identitet: H-1712. Antall kjøretøyer i Norge hadde eksplodert, om enn i en forsiktig skala. Det var en Hr. Lønnegraf som overtok stafettspinnen for så å levere den videre til familien Sinnes.

Ca. 25 år senere finner vi den på Dalen. Denne gangen står det Sigvart Lie på vognkortet. Her kunne sagaen ha sluttet, den ble sist kjørt i 1963. Når vi ser på bildene forstår vi hvorfor.

Gunleiks far kjente Sigvart Lie og fikk vite at han hadde stuet vekk et vrak på låven. Det skulle bli begynnelsen på et eventyr som det har tatt 22 år å fullføre. For i 2001 kjøpte Gunleik det som var igjen av Dodge Brothers 1919. At han fikk spindelvev og støv og 44 års slitasje med på kjøpet sier seg selv.

Vi har tidligere ført i pennen en reportasje da bilen var losjert blant de øvrige pasientene på Skotfoss.

Det må innrømmes at vi hadde liten tro på at den skulle komme på veien noensinne, tross Gunleiks eksalterte optimisme.



Å fyre opp en Dodge Brothers 1919 er ikke en lettvinnt affære sammenlignet med hva som kreves av en middels sjåføer av i dag. Bortskjemt som vi er med dørlåser som kan åpnes på opp til 20 meters avstand og all slags elektroniske kunstige hjelpemidler.

Før Gunleik i det hele tatt kunne klyve inn bak rattet var det flere operasjoner som måtte utføres, både under motorpanseret og under plankegulvet. Og så gjelder det å finne rette innstillingen på både tenningen, bensinblandingen og gasspådraget.

Med 6 volt til å dra det hele i gang må vi innrømme at vi følte en dyp skepsis, den kommer aldri til å starte! Det må også innrømmes, det er deilig å ta feil en gang i blant! Det gjorde vi nemlig ettertrykkelig 4.oktober 2023. Alt virket! Vi gratulerer med 22 års innsats.





## KORT NYTT...



Blant alle annonsene på Finn finn vi dette spennande prosjektet som skal seljast av GVK-veteranen Ivar Ruud. Sikkert landets einaste 1938 Alvis 12/70 Drop Head Coupe.



GVK si ungdomsgruppe har vore på garasjebesøk hos Narve i redaksjonen. God stemning etter oppstart av 8-sylindra racerbil på fri eksos pluss av ein gammal Hemi V8-motor.



Treffet under brua har blitt større enn nokon gong under 2023. At det stiller opptil 450 køyretøy på dette lågterskel arrangementet kvar søndag er imponerande. Her sett ifrå lufta. Foto frå internett.

### Ønskes kjøpt!

Vespa prosjekt kjøpes.  
Tage Stavøy tlf 917 65 217

### Vi trenger litt hjelp!

I Veteranvognen nr 1 for 2023 hadde vi ein oversikt på spesialistar som kan hjelpe medlemmene med restaurering. Vi lurar no på å lage ein ny versjon eitt år seinare, og ber i den samanheng om innspel til lista. Vi har fått nokre få, men treng meir om det skal vere bryet verdt å bruke fire sider av bladet til ei ny liste.





GVK og Grenland Amcar har inngått samarbeid om laurdagskafe som vekslar mellom klubbane. Her i frå november arrangementet hos GVK. Foto Bjørn Granheim.

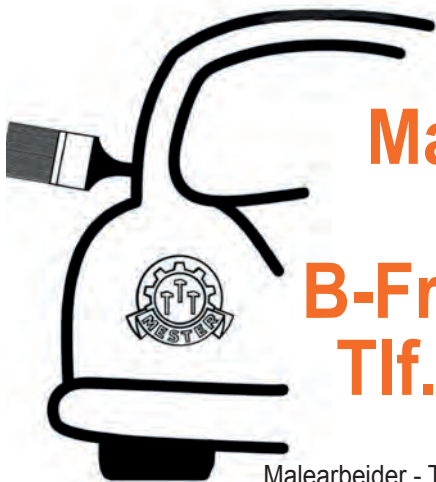


Gunleik Kjestveit kviler ikkje på lauvbæra. Når 1919 Dodgen var klar for å møte friluft igjen, fann han fram denne 1927 Chrysler Serie 60 frå kjellaren. Spannande bil som ser ut til å ha stått urørt sidan 1965.

## GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

31 nye er innmeldt mellom februar og november 2023, disse har fått medlemsnummer fra 1969 til 1999. Det vil si at den neste som melder seg inn får medlemsnummer 2000!

- Anne Marie Gundersen, 1947 mod.
- Gunleik Haugom, 1949 mod.
- Oliver Fjeldstad Johansen, 2002 mod.
- Roy Ove Lundstein, 1976 mod.
- Thor Willy Solvik, 1967 mod.
- Johan Olsen Eikstad, 1978 mod.
- Rune Roving Risdalen, 1971 mod.
- John Cox, 1957 mod.
- Terje Hagen, 1967 mod.
- Kjetil Svestad, 1959 mod.
- Ole Gunnar Storaker, 1991 mod.
- Danilo Kovacevic, 1986 mod.
- Knut Einar Knutsen, 1967 mod.
- Roger Kvam, 1973 mod.
- Kai Roger Norborg, 1959 mod.
- Tage Stavøy, 1970 mod.
- Per Einar Bjønnes, 1956 mod.
- Øystein Midjås, 1966 mod.
- Rune Bjaaland, 1966 mod.
- Eivind Andersen Ungersness, 1953 mod.
- Jan Inge Edstrøm, 1954 mod.
- Arve Bjurholt, 1969 mod.
- Arve Fjalestad, 1958 mod.
- Einar Lanes, 1974 mod.
- Grenland Bilservice v/Simon Hansen
- Roy Kåre Aadalen, 1965 mod.
- Nils Henrik Eldrup, 1952 mod.
- Svein Bolstad, 1956 mod.
- Espen Andersen, 1971 mod.
- Åse Beate Svendsen, 1944 mod.
- Arild Berdalen, 1969 mod.



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

Malearbeider - Tapetsering - Mindre snekkerarbeider





Frist for stoff til neste utgave er 1. februar 2024

# Byggmakker er et smart sted å starte

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

## BMCARD

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

## TJENESTER

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

## GODE PRISER

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

## TRANSPORT

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

## GRATIS TAK- OG VINDUSSJEKK

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

## GODE RÅD

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

## FIKS FERDIG

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

## GODT UTVALG

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

## KLIKK OG HENT

eller bestill hjemlevering på [byggmakker.no](http://byggmakker.no)



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