



Veteranvoegnen

Nr. 4 – 2019 Årgang 44

Alford-Hudson-Kells-Royce-Packard-Opel-Essex-Cirrain-Chevrolet

Ford-Lagonda-Ferrari-Jensen-Duesenberg-Jaguar-Cord-Delage-Plymouth-Dodge-Hi



- GRENLANDSRALLY
- SLUSEFEST
- LMK JUBILEUM
- RIKSVEI 40

- STASJONAR MED 98 OKTAN
- ÅPNING AV KJØRETØYHISTORISK MUSEUM



Mercedes-Inverta-MG

Formann:

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

Nestformann

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Tlf: 91316526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

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

2. varamann:

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

Revisorer:

Per Høiseith
Morten Hansen Tlf: 915 55 509

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig:

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

Utleie av lokaler:

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

Besiktigelsespersoner:

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

MC

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

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykkkel:

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

Rådgiver tysk:

Chr. Martens Tlf: 909 50 032

Rådgiver fransk:

Olav Skyllingstad Tlf: 35 51 25 19
E-mail: olavskyl@gmail.com

Årskontingent kr. 400,-. 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

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

REDAKSJONENS HJØRNE

I dag er det 23. juli og 25 varmegrader. Sol og fint vær. I går regnet det utover dagen. Været har vært litt skiftende i sommer.

Grenlandsrally var preget av noe regn og gråvær. Allikevel stilte mange opp. Vårens vakreste eventyr ble en flott dag. Jeg møtte mange blide og fornøyde folk hele tiden. Postmannskapene og de andre som jobbet med Grenlands Rally har gjort en glimrende jobb! Bra jobba folkens! AmCar folket inviterte til Right On Motorshow på Stevneplassen 2. juni. Masse folk og biler. Det er artig at de presenterer noen biler og eiere foran scenen. Det er også et hyggelig arrangement.

Tirsdagskveldene nede på brygga/trappa i Porsgrunn er også et flott sted. Oppmøte fra kl. 18.00 og utover. Kaffe og is å få kjøpt på Michel Seylmager's

hus. Kom med bil, båt eller mc. Det er flott at vi kan møte likesinnede uformelt.

Et godt tips til å bruke og hygge seg med sitt veterankjøretøy er å gjøre som en god venn av meg gjør. Søndag formiddag når det er tålig vær tar han seg en runde i distriktet med sin veteranbil. Da er det lite trafikk og han kan nyte å lufte sitt kjøretøy. Det hender at jeg blir med. Da har vi en hyggelig prat og kjører tur i sammen. Dette kameratskapet setter jeg stor pris på.

Vi i redaksjonskomiteen setter fremdeles pris på bilder og historier fra sommerens opplevelser med veterankjøretøy. Vi får noe stoff og vi setter stor pris på når dere skriver og gir oss bilder.

*Redaksjonen
ved Leif Hægeland*

UTEBLITT MEDLEMSBLAD?

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

STRIPA LUNCH

FORMANNEN HAR ORDET

Først et lite tilbakeblikk. Vårt GVK rally 2019 ble arrangert som vanlig Kristi Himmelfart, og i år var det 30. mai. Dessverre med regnvær på starten av dagen. Været bedret seg betraktelig etter vært og ved målgang i Brekkeparken skinte sola og mange ble igjen og hygget seg med mat og kaffe. Men regnværet medførte at vi fikk en begrenset påmelding, bare 89 deltager. Uansett været kan vi ikke gjøre noe med, men slike arrangementer gjør seg ikke sjøl. Under premieutdelingen var jeg veldig klar på takke deltagerne som hadde trosset været. Jeg takket publikum som hadde møtt fram og jeg takket selvfølgelig for at vi kan bruke Brekkeparken som målgang for vårt GVK rally. Men jeg glemte å takke alle dere i arrangementkomiteen som hadde gjort dette rally mulig. Så derfor en stor takk til løpsgeneral Tore Kvaale som satt i fører sete og alle dere andre i komiteen for alt arbeide som var nedlagt. Det var en ny vri på løypa og noen nye postoppgaver. Flott gjennomført med lite eller ingen venting på postene.

LMK var 40 år i år og det skulle feires med en Motorkonvoi 2019. Konvoien skulle starte fra forskjellige kanter av landet og konvoiene skulle til slutt møtes på Lillhammer. For oss skulle konvoien starte i Kristiansand. Vi skulle henge oss på når konvoien kom til grensa med Aust Agder – Telemark. Det ble avholdt flere møter med Vestfoldklubbenene for å planlegge veivalget fra Telemarksgrensa, videre gjennom Vestfold, overnatting, spisesteder og veien videre mot Hønefoss. Det ble lagt ned et betydelig planarbeid. Et problem var at det ikke var noe påmelding og det var ikke mulig å få noen oversikt over hvor mange som kom til å delta. For egen del var jeg oppdatt med et familieselskap og kunne ikke delta. Det var liten deltagelse fra GVK og jeg sitter med et inntrykk at dette var mislykka for vår del. Jeg sier ikke mer.

Til slutt vil jeg minne om GVKs tradisjon med høsttur til Drangedals bygdetun søndag 1. september. Det er ikke væreforbehold, men vi håper selvfølgelig på en fin solrik høstdag. Oppmøte er kl. 12.00 og avslutning kl. 16.00. Det er ikke påmelding slik at det er bare å komme for de som vil. Jeg tenker som tidliger at dersom noen ønsker kjøre sammen vil det være naturlig med oppmøte på Vold ved krysset mellom veien til Herre og Kilebygda/Drangedal kl. 10.45 og avreise kl. 11.00. Det vil være mat å få kjøpt.

Hilsen Gunleik

Gamle POSTKORT

Postkort er utlånt fra Geir Holts rikholdige postkortarkiv.



Lillehammer 1959. Ved "Birkebeiner'n" ungdomsherberge.

Rådgiver spansk:

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

Tilhenger Skien:

Åge Lohne
Tlf: 905 04 764

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

Huskomite: Leif Ingar Liane og Sigmund Aakvik

Arkivar: Knut Brekke Tlf: 35 53 60 61

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

Delesalg:

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

Grenlandsrally:

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

Grafisk produksjon:

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

Innlegg til Veteranvognen mottas med takk!

UTGIVELSER I 2019:

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

GVK-effekter:

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

Forsidefoto: God stemning i Austin 7 med Finn Kongssund og frue på Grenlandsrally. Lettast å tørke doggen når frontruta er liten.
Foto: Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

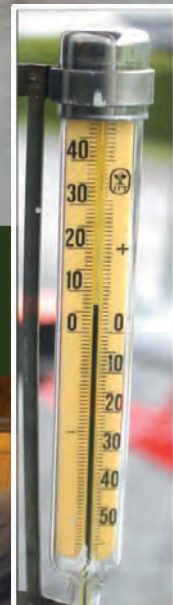
40 år siden første Grenlandsrally

I år med start fra Gumpens Auto

Man tar det været man får, ferdig med det. Været på Kristi Himmelfartsdag kunne hverken GVK eller de 89 deltagerne på årets Grenlands-rally gjøre noe med. Selv om det ikke var en veteranbileiers drøm. Vår gradestokk viste syv små grader på løpsdagen. Regn fikk vi i overflod.

Selve løpet er kun toppen av isfjellet. Grenlandsrally begynner egentlig på klubbhuset, der komiteen holder sine møter, og planlegger månedsvis i forkant. Som siste hånd på forberedelsene er det dugnad noen kvelder i forkant, der startposer klargjøres og fylles med nødvendig materiale.

Det er en flink gjeng, men været har de ennå ikke lært å håndtere..



1979 – 2019. Det er førti år siden Oddvar Lunde arrangerte det første løpet for Grenland Veteranvognklubb. Siden har Grenlandsrally rullet og gått hvert år. Bortsett fra i 1998 og 2018, da klubben arrangerte Norgesløpet. Vi skulle mene at det sier litt om GVK, som har klart å mønstre mannskap og overskudd nok til å gjennomføre et slikt løft i så mange år.

Løpsledere, komiteer og mannskap har skiftet gjennom årene. Høylytte klagesanger har fra tid til annen løftet seg på klubbmøtene. Løpsledere står frustrert og mangler mannskap til de forskjellige oppgaver. Men hvert år glir tingene på plass og Grenlandsrally går trygt av stabelen.



Tore Kvåle var lederen av årets rally-komite og sammen med Torstein Johannesen dro de i land en meget fordelaktig avtale med Gumpens Auto. Gumpen ble årets hovedsponsor og bekostet helt nye startskilt og rede penger i klubbkassen for noen år fremover. Dermed ble startområdet lagt til den bortimot nyåpnede bilforretningen, som i følge lokalkjente ligger midt på grensen mellom Skien og Porsgrunn, med ett ben i hver by. Uten at dette hadde den ringeste innvirkning på været.

Torstein Johannesen var postansvarlig, og sammen med Stein Haugseter dro han ut i regnet med sine piler og rekvisitter til de forskjellige postene.

Undertegnede tok plass i sin medbrakte røde vaktstue og ledet deltagerne inn på rett vei til startområdet. De ble etterhvert overraskende mange.



Blant ankommerne var en også en nymotens politibil. I en overraskende bydende tone forlangte konstabelen å få vite hva som foregikk her. Klubbens skriftlige henvendelse til etaten hadde øyensynlig gått konstabelen hus forbi. Etter forklaring forlot han området med et nådig nikk. Samtidig som nye og adskillig blidere deltagere strømmet inn.



Som vanlig satt Åge Lohne og Morten Hansen i sekretariatet. Morten har håndtert denne jobben i snart en mannsalder. Papirer, penger, poeng og tabeller er i trygge hender hos disse guttene.



Stein Haugseters Citroen HY har tjenestegjort som kontor omtrent like lenge, uten å bære synlige tegn på mer enn naturlig slitasje.



En annen gjenganger under Grenlandsrally er Dag Wilhelm Holmer. Utroper og starter, med et utømmelig hav av kunnskap om de forskjellige kjøretøyene. Jan Arthur Pettersen opptrådte som årets assistent og forsynte Dag med ferske opplysninger etter hvert som bilene kjørte frem til start. Tross ubehagelige værforhold og den nødvendige ventetid var det ikke noe misnøye å spore blant deltagerne. En viss underholdnings-effekt oppsto da Brian Thurston uoppfordret fremviste en improvisert dans. Var det «Svanens død» eller noe fra «Cabaret» ?



Det var ikke bare stor spredning i alder på kjøretøyene. Vi gledet oss over at bak rattet fantes det også yngre representanter. Den aller yngste antas å være datteren til Narve Nordanger i klubben. Så vidt vi kunne bedømme gjennomførte hun løpet med glansfull kjøring. Vi la også merke til at føreren av startnummer 1 var med på trekke

ned gjennomsnittsalderen. Gjennom den duggete frontruten mente vi å dra kjensel på 3. generasjon av klanen Johannesen. Duggen på frontruten på den gamle Austin Seven gjorde gjenkjenning umulig. Defroster er antagelig ukjent luksus for disse generasjonene. Vi håper sikten var bedre ut enn inn.



Tom Ellefsen hadde også i år et fast grep om serveringstilbudet. GVK måtte si fra seg kiosksalget i Brekkeparken, men tilbudet på startplass var uforandret. Umiskjennelig til glede både for deltagerne og for dugnadsmannskapene.

I det sure været kom varm kaffe og pølse godt med og ga klubben noen ekstra kroner i kassen.



Post 1 lå ved Kiwi på Frogner, sterk bemannet med et myndig men muntert mannskap. Gråværet la ingen demper på disse robuste karene. Oppgaven var å kjøre en omdreining på hjulet. «Hehehe, her var mange rare oppfatninger av hjulets omkrets. Loddene føyk unna..»



Tapte lodder og gråvær til tross, løypen ble friskt forsert over Gjerpensdalen, via Børsejøs bredder og oppover i distriktet. På den gamle bussgarasjen på Jønnevald hadde Kåre Gjelstad åpnet dørene. Her var det anledning til å besøke veteranbussene, både de gangbare, og de som ennå har noen år igjen før de triller ut i det fri. Kåre var fornøyd, han hadde alt hatt mange besøkende, og flere var underveis. Ingen tvil om at dette var et populært innslag i løypen.



Like overfor Kåre Gjelstads garasje var løypens vendepunkt, ruten gikk via Åshammeren og nedover slettene mot Skien og neste post: På Stevneplassen sto Sondresen-klanen klar med neste oppgave: Posekasting.



I følge Hege var denne oppgaven en sikker vinner, testet og utprøvet av familien under festlig samvær. Med et minimum av krav til ferdigheter, men desto mere behov for riktig vindretning og stor porsjon flaks. Slikt er som kjent urettferdig fordelt her i livet.



Fam. Sondresen hadde også ansvar for «skilleposten». I år var den omhyggelig forvansket: Hvor mange plastkuler inneholder glasset? Selv en lynrask optelling ville ikke føre frem. Forslagene varierte mellom ca. 500 til 15000. Overraskelsen fikk uante dimensjoner da det ved premieutdelingen ble opplyst: 15.200. Så vet vi det.

Flere av deltagerne tok en velfortjent pause på Stevneplassen og strakte på bena, slo floke for å få i seg varmen, eller for å foreta små tekniske justeringer på kjøretøyet.



Post 3 var lagt til vår hovedsponsor fra Norgesløpet: C. Christoffersen Fargeriket. Merkingen gjennom by og land gjorde det til en enkel sak å finne frem til Rødmyr. Enkelte lokalkjente sparte inn på drivstoff-forbruket ved å ta en snarvei. Dem om det, de vil ikke bli oppringt.

På post 3 ble deltagerne igjen stillt overfor treffsikre utfordringer: Ringspill. Den yngre deltagergarde sto ikke noe tilbake for de eldre hva entusiasme angår. Entusiasmen manglet heller ikke på post 4, Slevollen. Golfball-rouletten til Kai var som alltid uforutsigbar.





På Slevollen hadde Tom Ellefsen organisert en underavdeling av kiosken fra Gumpens Auto. Som vanlig var Kjell Harry en av støttespillerne innen transport, mens Runar Hogstveit deltok bak disken sammen med Tom og en av våre utrettelige dugnadsvillige damer. Siste post lå ved Borgestadsenteret. Igjen innehadde kvinnene en aktiv rolle. Hvor høyt ligger listen? I følge damene varierte den meget i høyde.. Fra 80 cm til 1200 cm.

På min forespørsel svarte pikene med smil om munn at riktig høyde var 124 cm. Øyemålet er ikke hva det en gang var..



Kjøretur med veteranbil har alltid medført en viss risiko av teknisk karakter. Derfor la vi telefonnummeret til Telemark Bilberging i startmappen. Så vidt vites var det ingen som benyttet dette. Riktignok fikk vi opplyst at en liten Heinkel avsluttet fremdriften på Slevollen og ble parkert der. Eierne tok farvel med den lille og fikk transport videre til Brekkeparken med andre deltagere. Bjørn Granheims Mercedes befant seg 20 meter fra porten til Brekkeparken da den nektet å fortsette. Slik kan det gå. Bjørn fikset problemet etter en stund med et innlånt skrujern og unngikk på den måten en ufrivillig langtidsparkering i Øvregate.



Det oppsto tidvis kø foran porten i Øvregate, uten at Bjørn Granheim var skyld i dette. Inne i parken ønsket Geir Grøtvik deltagerne velkommen i det grønne og «klippet skiltene». Poengblokkene ble samlet inn og behandlet av sekretariatet, der Åge og Morten jobbet intenst med poengberegningen. Geir delte ut deltagerplaketten og så kunne man parkere i ro og mak. Årets Grenlandsrally var over for i år.



Det sure været til tross, enkelte grupperinger, eller familieklaner, slo seg sammen og varmet seg med medbrakt kaffe eller tilsvarende. I mellomtiden forberedte formann Gunleik og løpsleder Tore premieutdelingen. Takket være Per Horst hadde vi fått et stort antall flotte premier fra våre sponsorer. Disse ble behørig takket for åpen mikrofon. Pga. det relativt lave antall deltagere og et rasktarbeidende sekretariat ble premieutdelingen fremskyndet til klokken 15. Forventningsfulle deltagere og skuelystne flokket seg på tribunen da Gunleik annonserte resultatlisten, og vinnerne høstet premie og applaus. Sigmund Aakvik og Asbjørn Aamaas var blant dem som fikk velfortjent premie. Men vi gratulerer alle. Vel kjørt!



Resultatliste for Grenlandsrally 2019 : Klasse før 1940:

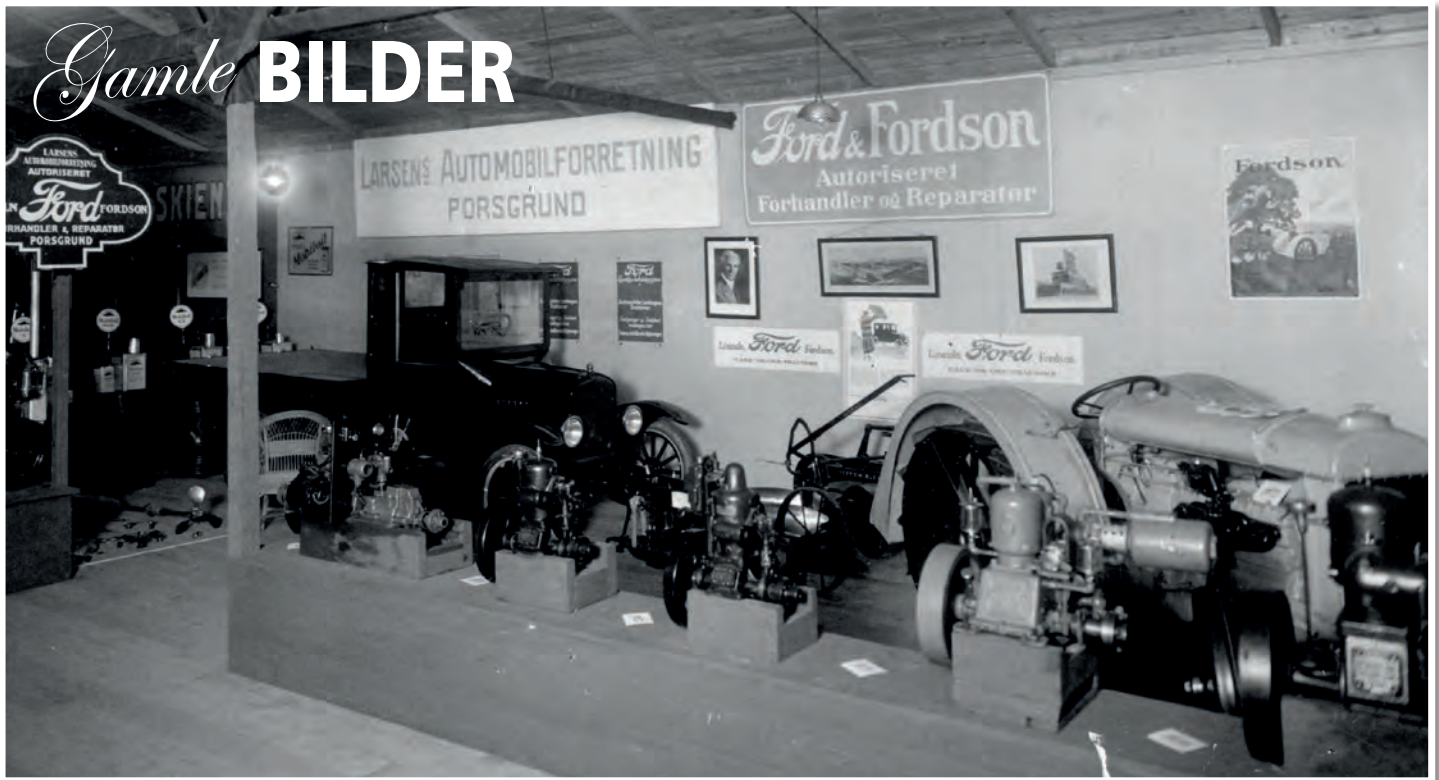
Nr. 1	33 poeng	Asbjørn Aamaas	Opel Super Six 1938
Nr. 2	45 poeng	Sigmund Aakvik	Buick Serie 67 1933
Nr. 3	53 poeng	Gunleik Kjestveit	Ford 4-dørs 1930

Klasse etter 1940:

Nr. 1	27 poeng	Roger Evensen	Volvo Amazon 1965 (tippet 15000 på skilleoppgaven)
Nr. 2	27 poeng	Frode Henriksen	DKW 1000 1959 (tippet 2498 på skilleoppgaven)
Nr. 3	30 poeng	Yngvar Håkonsen	MGB 1969

Klasse MC: Det var bare 1 deltager i klasse MC: Sindre Johansen med en Heinkel Kabine. Han måtte bryte p.g.a havari. Han fikk prisen som den «**Mest uheldige**».

Klasse Best in Show: Prisen gikk til Terje Johannessen med frue. Militært kjøretøy, utstyr og uniform.



Fotografi datert 1925; Larsens Automobilforretning i Porsgrunn har utstilling med Ford produkt. Her er både Ford TT lastebil, Fordson traktor og diverse båtmotorar, men ikkje nokon Lincoln slik plakaten reklamerer for. Gammelt Nyblin foto funne av Rune Strand ifm riving i Porsgrunn som har sendt scanning til GVK. Vi takkar.



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

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no



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

GRATIS SPESIALVERKTØY TIL PEUGEOT 60-TALS



GVK har i mange år hatt dette verktøyet på klubbens roterom i 2dre etasje. Det er ubrukt spesialverktøy for Peugeot, merka til girkassar for modellane 403 og 404. I tillegg er det tre stk spesialnøkkel som kanskje også passar Peugeot. Verktøyet går gratis til medlemmer i klubben (primært til nokon som har tenkt å bruke det sidan dei har slik bil), dersom det

ikkje er nokon medlemmer som vil ha det - kan også utanforståande melde si interesse for same hyggelege pris etter 1. september. Kontakt Narve på 9821 5094.





Folkefest på Løveid sluse



Grim Dal gjorde en majestetisk ankomst over slusebroen med sin praktfulle Dodge. Han var i godt selskap med flere av samme årgang.



«Er noen villig til å stille med veteranbil på Løveid sluser søndag 19.mai?» Forespørselen kom fra Jarle Rønjom på siste medlemsmøte, og seks nølende hender viste respons. Derfor var det ekstra hyggelig å notere seg at ca. 30 veteranbiler stablet seg sammen på parkeringsplassen like ved slusen.



Skien Historieråd er et nyopprettet paraplyorgan for alle organisasjoner i Skien som på en eller annen måte har en tilknytning til historie. Invitasjonen til å delta på Løveid kom fra Skotfoss Historielag via Historierådet, til Jarle Rønjom som er GVK's representant i Rådets styre.



Som medlem i arrangementskomiteen fylte Jarle oppgaven som parkeringsansvarlig dirigent med tilbaketrukket ro. Med list og lempe fikk han stuert sammen den stadig økende bilparken på et relativt begrenset område.



Arrangøren på Løveid besto av samtlige organisasjoner på Skotfoss. De hadde blant annet fått M/S Skarsfoss til å delta som et kanal- maritimt alibi til arrangementet. I tillegg vartet de opp med konsert, barnekor, revy og pølsebod.

Det ankom veteranbiler med jevne mellomrom hele dagen. En stor del var ikke medlemmer av GVK, noe som er en tankevekker. De fleste hadde lest om arrangementet bl.a. på GVK`s facebookside, som hadde fått over 500 likes. Nestleder Torfinn Dale gjør en utmerket jobb som vår facebook-redaktør. Han kunne derfor koste på seg litt ekstra svung når han parkerte sin ruvende Ford Mustang.



Veien langs slusekammerene var som fuglefjellet i Ålesund: sterkt overbefolket og tett besatt. Her var det ballkonkurransen i slusekammeret som var den store attraksjonen. Man kjøpte en nummerert ball for kr. 200 og dersom den kom først i mål fikk du premien på 10.000 kroner. Spenningen var intens..



Både premien og det gode været lokket omtrent 6 -700 besøkende til arrangementet. Bl.a. vår egen Tom Ellefsen, som for en gangs skyld befant seg foran, og ikke bak pølsedisken.





Denne amfibiebilen ble kjøpt fra Jugoslavia. Sovjet glemte 60 slike da de trakk seg ut av landet. Amfibien er øyensynlig tett, den fløt like selvsikkert som M/S Skarsfoss. Foto: Jarle Rønjom

Den store pengepremien til tross, det var et jevnt sig av nysgjerrige beundrere som tok seg tid til å nyte veteranbilene. Her ble det både fotografert og diskutert, og Jarle klarte å selge ett eksemplar av vår Jubileumsbok..



Det ble en vellykket dag for arrangøren, og det samme kan man si for veteranbilenes vedkommende. Vi står for døren på en ny veteranbilsommer, og dette var ikke den dårligste starten for oss. GVK har tydelig markert seg i startgruppen, Grenlandsrally ligger like om hjørnet, og Motorkonvoien mot Lillehammer følger tett på. God veteranbilsesong!

ONE STOP SHOP

ALT PÅ ETT STED - UANSETT MERKE

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

 **autostrada**

Lyngbakkvegen 1, Skien

35 58 70 70

autostrada.com

ROMNES

Preledium til Motorkonvoien

LMK fyller 40 år i år. Man skal være døv og blind for ikke å ha fått dette med seg. Ei heller at LMK arrangerte stort oppbud på Lillehammer. Og lanserte Motorkonvoien. Deltagere skulle strømme til fra Nordkapp til Lindesnes. Fra Kongsvinger i øst til Herdla i vest. Fra hver avkrok i landet der veterankjøretøyer triller og går.



Grenland Veteranvognklubb hadde nylig gjennomført sitt årlige Grenlandsrally. Med 40 års erfaring for gjennomføring av slike arrangementer vet vi at godt forarbeid og god planlegging er mer enn halve suksessen. Med hånden på hjertet, vi føler at LMK står litt tilbake i så måte. Siden arrangementet på Lillehammer og den tilhørende konvoien ble lansert, har det avstedkommet flere spørsmål enn svar. Hele prosjektet har vært gjenstand for utallige diskusjoner på våre klubbmøter, og sikkert også rundt om i det ganske land. Vi gleder oss til evalueringen.



Et av de mange spørsmål var: Hvor mange kommer til å delta i konvoien? Vi kunne som bekjent hive oss på og hoppe av nær sagt hvor som helst. Forskjellige klubber ble satt opp som ansvarshavende i sitt distrikt: Møtesteder og programtilbud. Men antall deltagere som skulle nyte godt av dette lokale arbeidet hang helt i det blå.

Vi ble fortalt at klubben i Stavern hadde stått på siden årle morgen, med skilting frem til møteplass, rigging av et tolv meter langt telt, kaffekok og vaffelbaking. Halve klubben var på beina for å ta i mot konvoien. Fra sørlandsuten møtte det to – TO – biler.. Resten snudde på Brokelandsheia.



Vi formoder at mange «lå på været», skremt av varsling om ekstremt dårlig vær på torsdagen. Narve Nordanger og undertegnede er fra Vestlandet og ser på slikt som av underordnet betydning. Ikke alle gjorde det. Vi startet fra Skien med retning Notodden over Valebø. I strålende

sol. Ved Hjuksebø kom skybruddet. Tungt, heftig og meget vått. Fiat 1939 er tett som en potte, Chrysler 1929 er åpen på begge sider. Under en rask stopp meldte Narve om sin ukuelige optimisme. Vi fortsatte mot Notodden og lettere vær. Forhåpentlig.



Notodden Flyplass var satt opp som samlingsplass for dem som kom vestfra. En viss uorden oppsto da flyplassen ble byttet ut med parkeringsplassen på Tuven-senteret. Her sto alt en del kjøretøyer. Hvor mange som var konvoideltagere og hvor mange som var lokale veterankjøretøyer var ikke lett å få med seg. Det var samlet ca. 30 veteranbiler, og som vanlig, meget omsvermet av nysgjerrige tilskuere.

Narve nyttet anledningen til å ta en ny omgang med «Klar sikt» på de få vinduene Chyrleren er utstyrt med. Balillaen var også vel preparert på forhånd, og under det store skybruddet benyttet ingen av oss vindusviskerne en eneste gang.



Narve fortsatte i retning Lillehammer og mistet en vindusvisker, Balilla returnerte til Skien. På Tuven-senteret forsvant de fleste etter hvert, men oljeflekkene på parkeringsplassen ble værende. Synderen er ukjent, men representativ for oss veteraner..



Ulf



Det er ikke bare Route 66 som merket som historisk vei i USA. Tenk om vi kunne ha fått en slik veihistorisk kultur i Norge også.

VEIFORSKNING LANGS SØRLANDSKE HOVEDVEI

Da er jeg i gang med min femte bok om de gamle riksveiene, og nå beveger jeg meg nedover fra Larvik til Sørlandets hovedstad Kristiansand. I Norge slutter E18 i Kristiansand før den tar sjøveien over til Newcastle. Det betyr at det er legendariske Sørlandske hovedvei jeg befatter meg med, offisielt Riksvei 40 før den ble del av E18 i 1965.

Av Tore H Wiik

Dermed fortsetter jeg ferden der

den sluttet i bok 3 «Riksveiene som ble til E18 – Fra Drammen til Larvik» som ble utgitt i 2016. Østfold og

senere Vestfold var utgangspunkt da jeg begynte med å lage bøker om de gamle riksveiene i 2011. Jeg fant fort ut at Vestfold lå omtrent 10 år etter Østfold med hensyn på veistandard. Det var nok Østfolds dristige veisjef Jens Munch som var en viktig faktor for å få bra standard med fast veidekke på mange hovedveier i Østfold allerede fra 1928.

Men når jeg så går inn i Telemark og Agder finner jeg at standarden på Østfolds Riksvei 1 rundt 1930 tilsvarer standarden på Sørlandske hovedvei på 1950-tallet, ja mange steder helt inn på 1960-tallet. Ikke så rart når Telemarks veisjef Fiksdal i 1955 sa til Aftenposten at Sørlandske hovedvei er ingen viktig vei i Telemark. Folk bør ta toget, sa han. Så veisjefens holdning hadde nok mye å si!



Vegforskar Tore H. Wiik.





Her er vi i Larvik kommune en kilometer før fylkesgrensa til Telemark. Denne veien – som sto ferdig i 1861 - var Riksvei 40 inntil 1962. Akkurat her er veibredden som den var i 1861 da standard veibredde var 7 alen (4.2 meter). Ikke så greit for to lastebiler å møtes her så sent som i 1962. Nå er veien stengt i begge ender, men den var åpen som lokalvei inntil for et par år siden. Forfallet skjer fort.

Jeg har kontaktet mange lokale historielag og lokale veteranvognklubber på strekningen, og veteranbileiere er mer enn villige til å stille opp til fotografering. Også min VW 1959 har fått seg et par sørlandsturer. I større grad enn Østfold og Vestfold har Telemark og Agder flere av de gamle strekningene intakte omtrent i den tilstanden de var før nyere veistrekninger overtok. De er flotte strekninger for tidsriktig kjøring med veteranbiler. I USA er man flinke til å markere slike strekninger med behørig skilting som «Historic Highway». Hadde det vært en ide for Norge også?

Her er noen bilder som illustrerer hva jeg har funnet i løpet av det



Vel inne i Telemark gikk den gamle veien innom Langangen. Her var Sørlandske hovedvei grusvei til langt innpå 1950-tallet. Fra Langangen må veien klatre 110 meter opp i terrenget på en strekning på 450 meter, et gjennomsnittlig stigningsforhold på 1:4. Derfor bygde man veien allerede i 1865 slik at den krysset seg selv. Det er Arild Günther fra Moss som kjører sin Cadillac DeVille fra 1966 under «svingbrua» som i nyeste utgave sto ferdig i 1941. Først 13 år etter at denne bilen var ny, i 1979, kom den nye E18 som går i to høye bruer over Langangen.

siste året. Jeg håper mange av den gamle garde kjenner seg igjen på noen av veistrekingene. Kanskje kan det være en inspirasjon for en veteranbiltur på glemte og spennende veier.

Og boka, som kanskje kommer til å hete «Sørlandske hovedvei – tapt og funnet», er planlagt til å komme ut i 2020.



Riksvei 40 passerte forbi Eidanger kirke før den kom til Brevik. Ikke så langt unna nåværende avkjøring til Porsgrunn sentrum på E18 ligger denne herlige veiresten som er slik den var da RV40 ble flyttet til å gå om Nystrand til Brevik i 1955. Denne flotte 1948 Lincoln Convertible Coupe eies av Sigmund Granli fra Sandefjord som ble fristet til å ta en tur på støvete veier.



I Bamble kommune ligger Stathelle. Forbindelsen mellom Brevik og Stathelle foregikk på en kort fergestrekning inntil høsten 1962. Det var den store flaskehalsen på Sørlandske hovedvei. Tilførselsveien vestfra er stengt for all biltrafikk, men vi fikk tillatelse av den lensmann til å la disse tre veteranbilene posere for diverse foto. Vi ser så vidt den nye Grenlandsbrua – som overtok for Breviksbrua i 1996 - mellom løvverket i bakgrunnen. De tre bilene eies av medlemmer i GVK. Bakerst står Per Arne Solvangs Opel Rekord 1953, deretter Sigmund Aakviks Buick 1933 og fremst Gunleik Kjestveits 1930 Ford Model A.



For å følge den gamle Riksvei 40 videre mot Kragerø må du ta av ved Dørdal og kjøre fylkesvei 363. Den var utrolig nok E18 helt inntil 1971, og den snor seg mellom fjellknauser og vann vestover. Sigmund Aakvik sin 1933 Buick har nettopp passert Askeklova der veien har et overbygg som skal hindre at ras faller ned på veien. Bredden her er ikke mer enn fire meter!





Min 1959 VW er plassert på det som var Sørlandske hovedvei til innpå 1950-tallet før akkurat denne svingen ble utbedret. Vi er noen kilometer vest for Askeklova. Grusvei nå som da.



Dette er den gamle Sørlandsporten ved avkjøringen til Risør. Slik var den inntil den ble erstattet av den nye tunnelen med samme navn i 1962. Det er Henning Aasbø som stiller med sin 1951 Volvo buss for å kjøre festglade damer til Risør sentrum en sommerkveld.

Ved Søndeled gikk veien gjennom tunet på Homme gård inntil ca 1950. Årstallet er usikkert, det lokale historielag mener ny vei sto klar under krigen men kart fra tidlig 50-tall har fortsatt Riksvei 40 tegnet inn gjennom Homme gård. Akkurat denne strekningen er bevart som skogsbilvei, men uten at mange vet at dette var en av Norges viktigste hovedveier en gang. Den var kanskje litt bredere og mindre overgrodd på den tiden, men standarden er slik den var på Østfolds hovedveinett før 1928! Mercedes'en er en 170V fra 1951 og tilhører Trond Hellestøl fra Grimstad.



Dette var Riksvei 40 mellom Lillesand og Grimstad inntil 1960. Børge Bendixen koser seg på den smale veien med sin kvikke Renault Dauphine. Jeg følger etter, og i svingen møtte jeg en kar på Segway. Det ble faktisk trangt å møtes! Men da veien var i bruk som hovedvei var møteplassene mange.



Sunde bru i Aust-Agder nær grensen til Telemark var en annen flaskehals på Sørlandske hovedvei. Her gikk E18 inntil 1997. Da hadde Arvid Nylunds Chrysler 300G, som krysser brua, rukket å bli 36 år gammel.

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

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

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

WWW.GASOLIN.NO



Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



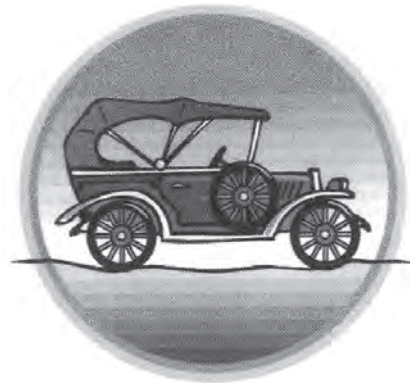
Christoffersen

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

SKIEN BILRESTAURERING
TORSTEIN JOHANNESSEN
GAMLE SKOTFOSS BRUK
3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



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

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



MED SKINNVENGJO (1929) TIL LILLEHAMMER – OG TILBAKE

Eg er av den formeining at minst ein gong i året skal det leggest ut på ekspedisjon med gammalbil, og helst strekke strikken litt og køyre lenger enn det eg er komfortabel med at aktuelt køyretøy vil klare. Å køyre den 90 år gamle Skinnvengjo til Lillehammer på LMK jubileum peika seg tidleg ut som eit passe ambisiøst mål. I tillegg har eg etter kvart observert at det må helst skje noko undervegs for at du skal hugse eit arrangement etterpå, på det punktet fekk eg også god måloppnåing på turen til Lillehammer.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Som andre har vore inne på, var konvoiar til Lillehammer tiltenkt som ein viktig del av LMK jubileet utan at det var noko form for påmelding og utan at særleg mange visste korleis dette skulle foregå. Eg forstod at det skulle gå konvoiar frå Rogaland over E134 via Notodden og vidare nordaustover, men også frå Sørlandet forbi Grenland før det bar opp igjennom Lågendalen og mot jubileumsbyen. Eg booka tidleg overnatting på Vikersund saman med sørlandsruta, men oppdaga etterkvart at rogalendingane kanskje hadde eit meir gjennomarbeida program og bestemte meg deretter for å hoppe mellom dei to rutene og fyrst møte rogalendingar og folk frå Vest-Telemark på Notodden. Rogalandsruta var også valet til dei einaste andre frå GVK som eg visste skulle vere med på konvoien, Øyvind Kvernbakken og fru Ann Kristin i sin Mercedes-Benz 190b frå 1960.

Ved studering av vervarselet før avreise var det klart at dette ikkje kom til å bli nokon tur fri for nedbør og i kor stor grad bilen var vasstett ville påverke totalopplevinga. Av ein eller annan grunn er det på Skinnvengjo ikkje tett under frontruta i motsetning til den oransje 1929 eg hadde, derimot er det ei glippe på minst 5 mm der vatn fritt kan flyte inn



Nyttigaste verktøyet på turen var eit badehandkle til å tette for regn med.

med hjelp av fartsvinden. Heldigvis hugsa eg eit knep frå gamle dagar i Marinen der vi brukte handkle til å stappe i lekkasjar når det kom oversjø på utette fartøy. Eit stort badehandkle blei derfor gjort klar på setet. Skinnvengjo har heller ikkje fått seg sideruter enno slik at det i kraftig nedbør nok ville flyge rundt ganske mange dråpar «inne» i bilen. Etter intensiv jobbing med både vakuump- og elektriskeviskarar hadde eg forsåvidt fått den eine elektriske til å verke nokre dagar før avreise, men erfaring tilsa at det var mykje betre på stole på RainX og tilsvarande til å halde ruta fri for vatn og frontruta blei smurt godt inn før avreise Skien.

Framme på Notodden etter å ha fått den fyrste regnbyga over meg, blei stoffet også smurt på utsida og innsida av bakruta, sikten bakover blei hindra på grunn av alt vatnet som la seg på begge sider av denne.

På Notodden var det god helse-påstemning før ferda gjekk vidare til neste stopp som skulle vere lunch ved sølvgruvene på Kongsberg. E134 går aust for Notodden i ein svært lang motebakke, der bilen etter fyrst å ha gått flott starta å fuske eit stykke opp i bakken. Det gjekk kortvarig betre med litt rusing innimellom, men i stadig seinare fart og etter å ha stoppa



Lunchstopp ved Sølvgruvene Kongsberg. GVK var representert ved Ann Kristin Jacobsen og Øyvind Kvernbakken i Mercedes 190b som kørde med rogalendingane.

nesten heilt oppe forstod eg at det var vakuum-tanken (som så gamle bilar har i staden for bensinpumpe) som hadde gått tom for bensin etter 5 km stigning utan vakuum. Ved å stoppe opp i nokre minutt på tomgang langs sida var alt i orden igjen. No var veret på ny blitt strålende og på Kongsberg blei det våte handkleet lagt på reservehjulet for å tørke opp framfor neste innsats. Litt seinare var vi innom det motorhistoriske senteret på Burud, der ordføraren i Øvre Eiken ynskte konvoien velkommen med å halde tale som indikerte at ho visste verdien av å ta vare på gamle mekaniske ting. Ikkje så mange Grenlands-politikarar som kan gjere det same.

Rogalendingane og grenlandsfolket i Mercedes-Ponton skulle vidare til Hønefoss etter Burud, medan eg hadde tinga hotellrom på Vikersund og kørde rett dit med eit visst håp om å treffe andre entusiastar. Undervegs datt den elendige vindaugsviskaren av bilen og endå om eg fann han igjen sånn passeleg overkøyrte, blei viskaren degradert til kosmetisk pynt og ikkje brukt resten av turen. Sjølv om det stadig pøsregna.

Eg hadde høyrte historia om bilane som snudde på Brogelandsheia og lurte på om eg blei åleine med veteranbil på hotellet, men framme i Vikersund var det ganske bra med vestfoldingar som gjerne

inkluderte ein einsleg kar frå Telemark i flokken sin. Veret var framleis svært vekslende, men hotelleigaren tilbydde heldigvis veteranbilparkering i eit telt nedanfor hotellet. Det kom vel med i alle bygene som sveipa forbi i løpet av kvelden og natta, medan eg såg til Skinnvengjo blant anna med å tette hola i ruteramma for vakuumviskaren som aldri blei montert, og så laga ein irritabel plystrelyd i fart over 70 km/t. For bilen gjekk etterkvart som ei kule og stoppa omtrent kun for bensinstasjonar. 40 liters tank med defekt tankmålar og 2,1 liter på mila er ein dårleg kombinasjon for den som vil køyre lange strekk utan stopp. Sjølv om eg hadde 10 liters dunk i reserve baki ryggsekken, prøvde eg å fylle opp minst kvar 120 km. Oljetrykket var ikkje så



Vikersund Hotell hadde ikkje parkeringshus, men let gamlebilane få bruke partyteltet i hagen, og partyteltet kom godt med...



imponerende, kun 5 fotpund på tomgang med gjennomvarm motor, men det steig no litt på høgare turtal sjølv om det på ingen måte inngav tillit.

Ved avreise Vikersund hadde også Vidar Sjøberg og Jan Kokkersvold hengt seg på konvoien etter ein tidleg start frå Grenland i Vidar sin 72 Corvette. Ut over dagen dukka det opp nye bilar både her og der i dette uformelle løpet. Det var ingen som passa på å halde flokken samla, men dei fleste hadde kursen sånn nokonlunde i retning Lillehammer. Som for eksempel Tom Ellefsen som nådde oss igjen på fredag lunchtider og eg fekk akkurat helsa på før vi reiste vidare. Seinare fekk eg vite at han hadde kollidert med sin Buick ikkje lenge etter, og nok tok plassen som konvoiens mest uheldige. Sjølv syntest eg at det var komme ein ny skummel lyd i Skinnvengjo, omtrent som eit dårleg veivlager på enkelte turtal - kanskje som konsekvens av dårleg oljetrykk? Jan Kokkersvold meinte det heller kunne vere eit eller annan med vasspumpa, men ingen feil var synleg på denne. Det blei å legge ut på ein ny etappe, men i skogane ved Reinsvoll på Toten syntest eg det no var altfor mykje



Stopp på Gran for å søke opp 98 oktan. Vidar Ingebriktsen held humøret oppe i sin Mercedes 300 D-cabriolet.

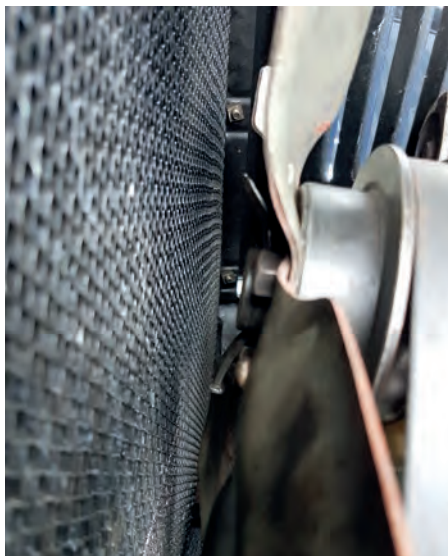
lyd og stoppa igjen. Ingenting var synleg medan motoren gjekk og lyden forsvann på tomgang, men når eg slo av såg eg brått at vifta hadde subba borti radiatoren under belastning og dermed var kjelda til lyden. Reimhjulet med vifta var faktisk heilt laust frå vasspumpeakselen og dette såg ikkje bra ut. Etter kvart kom Jan og Vidar til, i tillegg stoppa Nils-Petter Norman i '49 Studebaker opp og det blei fyrst konstantert at holsplinten som var brukt på reimhjulet hadde knekt og var borte, deretter at løysinga på

problemet låg i verktøysskrinet. Ein fin 4-toms spiker var akkurat det same som bilistane i gamle dagar løyste dette problemet med og med litt tenger og ein kulehammar hadde spikaren snart erstatta holsplinten og Skinnvengjo kunne igjen strekke på beina.

I mellomtida hadde vi mista konvoien, men Lillehammer kunne vi alltid finne og eg hadde lagt inn Olympiaparken på GPSen som lettare tidsukorrekt var montert i 1929 Chrysler. LMK sitt jubileumsarrangement var annonsert i



I skogane på Toten knakk splinten til vasspumpa. Jan Kokkersvold studerer restane.



På samme vis som når bilane var i sin ungdom, var det 4-toms spiker som fekk dei vidare.



Tilbake på vegen etter spikar reperasjon, køyrde eg bak Nils-Petter Norman vidare mot Gjøvik og Lillehammer.



Både førkrigs og etterkrigs bilar var representert på Birkebeineren.



Gamle kjenningar Mats og Siggen frå BVK tilbydde plass i baksetet på Maserati Merak. Det finst romslegare bilar.

Olympiaparken, men når vi kom dit var det ingen som visste om noko

«LMK» eller veteranvognklubb-arrangement. Etter ein lang dag blei det så til å køyre fram og tilbake i Lillehammer på leiting etter arrangementet, eg kunne telje minst 20 andre bilar som gjorde det samme. Etter ein time enda vi opp på Birkebeineren skistadion, og der var alle dei andre bilane i konvoiane for lengst plassert – nokon visste tydelegvis kvar målet var. Her hadde arrangørane lagt opp eit ganske ambisiøst program med servering og underhaldning, men blei kanskje litt hindra av at veret ikkje heilt spelte på lag og at ingen visste heilt kva dei ville bli tilbydd.

Uansett var det stor variasjon i bilparken på plass, kanskje mest imponerende var det med gutta som hadde køyrt heilt frå Finnmark. Inkludert over 80 år gamle Bror Hjulstad som hadde tatt med seg sin bil på Hurtigruta til Hammerfest for å køyre den lengste ruta til Lillehammer.

Laurdag var det Hamar-løp og Toten-løp som skulle gå i parallell og var det som minte mest om eit Norgesløp i 2019. Opprinneleg skulle løpa ende opp på LMK sitt arrangement, men på grunn av betaling for alle gamle bilar til



Deltakarane på Hamar-løpet og Toten-løpet møttest på Biri, med stor variasjon i bilparken.





Den reddende engel - Svein Erik Svendsen dreia til foring for reimhjulet.

Birkebeineren flytta arrangørane felles målgang til Biri travbane. Dette kunne vi ikkje gå glipp av tenkte eg og fekk med meg Jan og Vidar på tur til Biri i strålende sol. Skinnvengjo held gode 75 GPS km/t på turen til Biri, men det var igjen komme stygge lydar i motoren og framme på plass blei det konstantert at spikaren ikkje klarte å halde reimhjul og vifte stabilt. Reimhjulet var tydelegvis slite så mykje i bakkant at vifta nesten tok borti sjølv om den no nokså lealause spikaren var på plass. Dette ville ikkje halde meir enn maks ein retur til Lillehammer, og ikkje nokon 300 km+ til Skien. Men, Jan Kokkersvold kunne fortelje at han hadde ein kjenning på Toten som sikkert var med på løpet og som kanskje kunne hjelpe oss med meir eller mindre permanent fiks av problemet. Veteranbilførarens viktigaste hjelpemiddel, mobiltelefonen, kom fram og det blei raskt konstantert at Svein Erik Svendsen var med på Toten løpet med sin 1969 Ford cabriolet og han hadde tid til å hjelpe oss etterpå. Etter målgang blei det difor på ny tur til Reinsvoll der bilen hadde stoppa dagen før. Undervegs datt fyrst spikaren av og vifta måtte demonterast, deretter kokte motoren over og ein hyggeleg kar



Stor stemning på Vestre Toten etter at Skinnvengjo igjen går som ei kule.

i Toyota stoppa når han såg den oransje blinken bakpå Chrysleren før han slepte Skinnvengjo 3 km oppover bakke fram til Svein Erik sin residens. Her blei det bestemt at det skulle gjerast ein grundig jobb og Svein Erik tok med seg reimhjulet for å lage ein foring mot vasspumpe-akselen. Medan han jobba blei vi frå Grenland traktert med kaffi og snitter av fruen i huset, og hadde det svært fint i regnveret. To timar etterpå var alt på plass igjen i motorrommet, denne gongen heilt utan nokon som helst slark. Når vi så kom tilbake til Birkebeineren hadde alle andre reist heim i kveldsregnet, og det var istadenfor meir relevant å pakke bilen inn i presenning framfor hotellet. På søndagen hadde LMK gjeve vekk sitt arrangement til Vegmuseet på Hunderfossen som hadde opning

av sitt Køyretøy Historisk museum med så mykje gammalbil på plass at ein måtte stille 2 timar før start for å få plass i nærleiken. Då var det også god tid til å stille seg langt fram i museums-køen, slik at ein blei blant dei fyrste inn og deretter kunne kaste seg i bilen for å køyre utan stopp tilbake til Skien. På vegen nærma Skinnvengjo seg 80 km/t som marsjfart og absolutt ingen lydar kom frå vasspumpe og vifte. Sjølv om oljetrykket var like elendig, og eg etterkvart var luta lei å køyre bil utan sideruter fort i regnver. Ved passering Gjerpen blei det å takke Vidar og Jan som hadde hjelpa meg fleire gonger undervegs, utan deira innsats hadde nok bilen min returnert Grenland på eit flak og ikkje gjort 800 km for eiga maskin pluss 3 hengande bak ein Toyota. Ein tur å hugse på når eg blir gammal.



Skinnvengjo med ryggsekk på plass til opninga av Køyretøyhistorisk Museum.

FYLLE 98 OKTAN I GR

Som dei fleste har høyrte går diskusjonen her til lands høgt om innblanding av etanol eller sprit i drivstoffet til både bensin og diesel. Pr i dag finn vi 5% etanol i 95 oktan som med korrekt merking av pumpene slik dei har i utlandet ville ha vore kalla E5, medan i diesel finn vi 7% innblanding av biologisk drivstoff (B7). Som alkoholfritt alternativ for avhaldsfolk finst enno 98 oktan som er reint fossilt drivstoff utan innblanding av biologi.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Den førre samferdsleministeren, han som samlar på modellbilar, gjorde i si tid eit lausleg vedtak på at det skal vere tilgang på sikringskvalitet utan alkohol over heile landet, men ingen selskap er pålagt å halde dette i sitt sortiment og talet på stasjonar med 98 oktan på pumpene går stadig nedover då svært få kjøper dette dyraste alternativet. Det er påfallande mange gammalbileigarar som fyller 95 oktan for å spare pengar dei to gongene dei fyller tanken i året, utan å tenke på at desto færre som kjøper 98 desto vanskelegare blir det å få tak i.

I tillegg har ivrige norske politikarar bestemt at andelen biologisk drivstoff generelt skal opp, målet er heller urealistiske 20% innblanding innan 2020. Det er uansett forventa at neste steg på 95 oktan blir E10, som sannsynlegvis vil merkast svært godt på gamle motorar og drivverk som primært blir sesongkøyrte (båtmotorar, plenklippar, elektriske aggregat, snøscooter, etc). Erfaring frå utlandet tilseier at forgassar-motorar ikkje greier å handtere E10, i tillegg tåler ikkje ulike gamle metall-legeringar og gummipakningar (i bensinpumpa f.eks) spriten og går i oppløysing. Skal eit veterankøretøy stå vinteren over bør ein med E10 tilsetje dyrt stabiliseringsstoff eller tømme tanken, for til våren er bensinen så lite eksplosjonsfarleg at motoren ikkje vil starte. Jamfør Wayne Carini på Discovery sine sendingar frå USA som har hatt E10 i mange år, dei startar alltid med å skifte bensinen på tanken om ein bil har stått litt.

*Bamble - Shell Lasses
- Europavegen 139.*



*Bamble - Shell Stokkebakken
- Europavegen 870.*

ENLAND

Skien - Shell Pors -
Rabbenkroken 17.



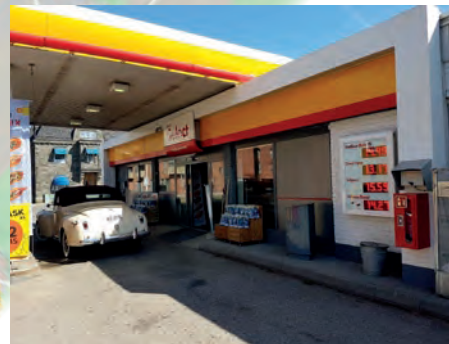
Skien - YX Wattenberg
- Risingvegen 9.



Skien - Esso Goberg
- Porsgrunnsvegen 125.



Porsgrunn - Esso Brua
- Frednesøya 23.



Porsgrunn - Shell
- Jernbanegata 9.



Bamble - Esso Stokkevannet
- Stokkevannveien 2.

I luftfarten er det ikkje lov å bruke anna enn E0 på småfly, dette betyr at i nærleiken av flyplassar vil det alltid finnast 98 oktan. Men det beste hadde vore at såpass mange stasjonar held fram med å levere 98 oktan at ein kom seg rundt i landet utan å sjanse med alkoholen. Då må stasjonane ha kundegrunnlag, for eksempel gjennom veteranbilførarar. Derfor dette oppropet: «Nei til alkohol i veteranbilar - fyll 98 oktan på stasjonane som har».

Her er oversikten på stasjonane i Grenland som pr 2019 leverer 98 oktan; 3 i Skien, 2 i Porsgrunn og 3 i Bamble. Ingen reklamere lenger for at dei tilbyr 98 oktan eller har prisen på sine lys-skilt, men generelt er det 1.00 til 1.10 kr/liter i påslag frå 95 oktan prisen sjølv om eit marknadsføringsgeni hos Shell i vår meinte at dei gjerne kan ta 1.40 ekstra pr liter. Husk også å skryte av at stasjonen har godt utval neste gong du fyller, då er det mindre sjanse for at dei kuttar det ut. Skulle det vere manglar på lista tar GVK gjerne imot innspel.





LILLEHAMMER 9. JUNI

ÅPNING AV KJØRETØYHISTORISK MUSEUM

LMK arrangerte motorkonvoi til Lillehammer 7.-9. juni i forbindelse med LMKs 40 års jubileum. Dette passet med åpningen av kjøretøyhistorisk museum som ligger på Hunderfossen.

Tekst og foto: Jarle Rønjom

Jeg bestilte plass til bobilen på campen til LMK. Campen

skulle ligge i Olympiaparken på Lillehammer. På vei opp til Lillehammer snakket jeg med Stein Haugseter med frue, de

hadde lagt seg på en camping ved Lillehammer sentrum. Det viste seg at treffet var på Birkebeineren Skistadion, mange kilometer fra Olympiaparken, og campingen lå et stykke videre derfra videre oppover i skogen. Jeg snakket også med flere i Lillehammer, og ingen hadde hørt om noe motortreff eller konvoi. Vi fikk plass til bobilen ved siden av Stein og Hege og hadde en hyggelig kveld, det lille som var igjen av den. Når du kjører fra Skien kl. 1700, er det langt til Lillehammer.



Mange kjøretøy på plassen.

Dagen etter kjørte vi innom Olympiaparken og opp i Hoppbakken. Ved hoppbakken stod det et A4 ark på en pøle ved veien og viftet i vinden. På denne pølen stod det «motortreff» Etter en omvisning i hoppbakken kjørte vi til Hunderfossen og tok en tur i Hunderfossen familiepark.





Snorklipping.

Vi la oss inn på Hunderfossen camping, og gjorde oss klar til en dag på Veimuseet og åpningen av Kjoretøyhistorisk museum.

Vi ankom museet kl. 1100 søndag 9. juni, og da var det allerede mange kjøretøy på plassen.

Vi tok en runde i det eksisterende vegmuseet, og dette er også verdt et besøk. Hele vegmuseet er gratis å komme inn på, inkludert kjøretøyhistorisk museum.

Kl. 1200 kom museumsdirektør Stormbringer frem og fortalte litt om bakgrunnen for museet, før han ga ordet til flere høye herrer, blant annet en statssekretær og tidligere samferdselsminister Ketil Solvik Olsen. Snoren ble klippet med spade, og så ble museet åpnet og publikum slapp inn.

På grunn av sikkerhet kan det bare 350 mennesker inn i museet av gangen. Køen var til tider lang for å komme inn i museet. Kl 14.30 begynte køen å minke og vi tok en



Ketil Solvik Olsen foran samlingen sin.

ny tur inn i museet. Museet er vel verdt et besøk. Museet er delt opp i flere seksjoner. I inngangen er det et langt glassmonter med tidligere samferdselsminister Ketil Solvik Olsen sine modellbiler. Jeg synes jeg kjente igjen noen av bilene fra hyllene hos Jans Modellbiler.

Deretter kommer kjøretøyene på rekke og rad. Først de eldste, deretter 30-tallets biler. I denne





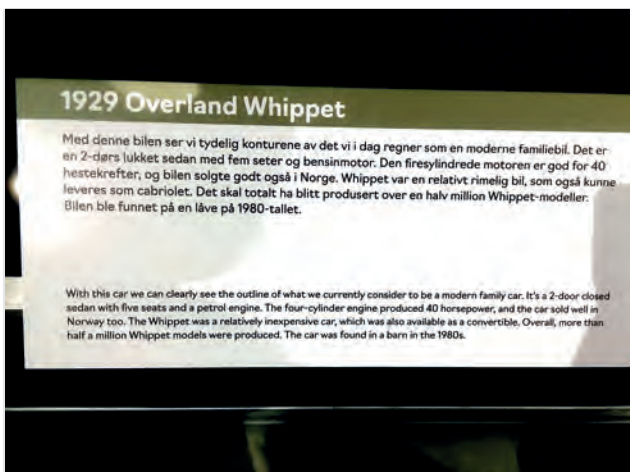
delen stod bilene fra Grenland. Et gledelig gjensyn med Whippeten min som museet kjøpte i fjor, Lastebilen til Tom Ellefsen, Adleren til Yngvar Håkonsen og litt lengre inn stod det en 70-talls Corolla fra Stathelle.



Corollaen fra Stathelle.

Bilen til Tom Ellefsen.

Familien Rønjom samlet igjen. Whippeten til høyre på bilde.





Del av sykkelssamlingen i museet.



Også en Skiensprodusert Termoped var på plass.



Norges første "moderne" elbil.

En seksjon var viet elbilhistorien i Norge, en annen var viet bruksbilene. Hvor mange gamle Fiat Multipla har du sett på vegen i det siste? Det var en del av dem før. Bilen til Kong Olav var også der.

Plassen og parken utenfor var det mange forskjellige biler, her er et knippe bilder fra dette.

Utpå ettermiddagen takket vi for oss og satte kursen hjemover i visshet om at Whippeten er i gode hender.



DA SLETTEN HENTET WHIPPETEN HJEMME HOS JARLE RØNJOM

Jeg fikk en hilsen fra Aasmund Johannes Sletten fra vegmuseet etter besøket på museet, her er hilsenen, gjengitt med tillatelse fra Sletten:



Whippeten gjør seg veldig fint i museet der den er en fargeklatt blant alt det grå og svarte. Vi anslår at det var ca. 4000 besøkende hos oss den dagen. De kom i ca. 450 veterankjøretøyer (bil og mc) i tillegg til ca. 600 «vanlige» biler som parkerte på eget område.

KORT OM MUSEET:

Det gamle Norsk Kjøretøyhistorisk Museum ble åpnet i Lillehammer i 1983. Det var et museum der medlemmer av Lillehammer Veteranvognklubb hadde samlet biler, motorsykler, mopeder og annet og lånt inn kjøretøyer fra andre. Hele museet var bygget på dugnad og var en liten perle der det lå ved Mesnaelvens bredd. Allerede ved åpningen av Norsk vegmuseum i 1992 ble det snakk om at kjøretøymuseet burde flyttes til vegmuseet for å gjøre historien om veien og bruk av den mer

komplett. Av diverse økonomiske og byråkratiske årsaker tok det nesten 30 år før dette ble en realitet. Det gamle kjøretøymuseet måtte stenge for noen år siden og da ble det fart i prosessen. Det ny kjøretøymuseet ble bygget på vegmuseets grunn og selve bygget sto ferdig i januar i år. I februar begynte i å montere utstillingen som hadde vært planlagt i løpet av de siste to årene og den 9. juni åpnet vi dørene. Bygningen er på drøyt 2000 kvm. Og viser et utvalg av kjøretøyer som har rullet på norske veier fra før 1900 og frem til ca. 1990. I tillegg viser vi eksempler på norsk bil- og mc-produksjon som har vært gjort ulike steder opp gjennom årene. Utstillingen består av ca. 80 motorkjøretøyer og 60 tråsykler. Museet er gratis og åpent hele året.

*Med hilsen
Åsmund Johannes Sletten*

KORT NYTT...

«Cars and Coffee» i Porsgrunn nedenfor Rådhustrappa alle tirsdager fra kl. 18.00 og utover

- 17/8 kl 10** Birkelandsmarkedet
17/8 Treff til Tusen, Onsakervika ved Tyrifjorden
- 23/8 til 25/8** Per Horst/GVK arrangerer tur til Danmark
- 24/8 kl 10** Spiralløpet i Drammen
24/8 & 25/8 Dølemomarkedet
25/8 kl 10 Hobbykjøretøyenes høsttreff Foksrød Sandefjord
- 25/8 kl 10** Veterankjøretøy utstilling Gamle Borg Stasjon Horten
- 31/8 10 til 16** Bilens dag på Rjukan
31/8 kl 10 Phoenix "Get-Together, Sem / Vestfold
31/8 Bakkeløp veteranbiler Vassumbakken
31/8 Veteranbilrace på stranda, Rømø sørvest i Danmark
- 1/9** Telemark Airshow Notodden
1/9 kl 10 **Drangedal Bygdetun 2019**
1/9 kl 10 **Kulturminnedagen Skotfoss**
5/9 kl 19 GVK Klubbmøte, besøk av Harald Nikman som forteller om Breviksbanen
- 7/9 kl 10** Veteranbilløpet Sandvigen-Sundvollen arr. NVK
- 10/9 kl 19** **GVK Temakveld hos Romnes**
13/9 til 15/9 Goodwood Revival, UK
13/9 til 15/9 Circuit des Remparts, Angoulême FRA
21/9 Høstmarked Ekeberg
28/9 Høstmarked Slevollen
3/10 GVK Klubbmøte, besøk av representanter fra Biltilsynet

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

Følg med på www.gvk.no og vår Facebook side. Ønsker du å få lagt inn arrangementer så kontakt Torfinn Dale.

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



Foto Leif Hægeland.



GVK klubbmøte august. Gammel og ny '86 Volvo 240 eier er uenig om verdien av å fylle frontruta med Wunderbaum, men enig om T-skjorte fargen. Foto Jarle Rønjom.

Tur til Drangedal Bygdetun søndag 1. september. Vi møtes i Voldskrysset kl. 10.45. Avreise kl. 11.00. Arrangementet varer fra kl. 12.00 til 16.00. Mat å få kjøpt. Ta med stoler.





GVK klubbmøte august. Foto Jarle Rønjom.



Right On Skien (juni). Jan Kokkersvold hadde god tid på å skifte punktert hjul på sin Nash.



Kveldstreff ikkje berre i Porsgrunn. Flott miljø ved slusene på onsdagstreffet i Trollhättan også, kveldens mest eksotiske var ein 55 Dyna Panhard Z1.



Nestformann Torfinn held seg til etterkrigsbilar, her har han kjøpt seg ein nedstøva Volvo 142 etter at bilen har vore annonsert på mange møter i klubben.



1954 Mustad Folkescooter frå Veteranbiltreffet i Hof i mai.



Per Horst flyttar på MGA

Kulturminnedagen Skotfoss også søndag 1. september, skjer på kulturstien på Skotfoss. Kaffe, kaker og pølser serveres på Tors plass fra kl. 12. Kulturinnslag og veteranbilar. Møt opp.

GVK Temakveld hos Romnes

Vi er invitert til Romnes tirsdag 10. september kl 19.00. Tema er delt i tre deler: 1. Presentasjon av Romnes, 2. Presentasjon av Valvoline produkter, 3. Presentasjon av Sjekkpunkt kjeden. Servering



Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 2019



TRELAST BYGGEVARER JERNVARER KJØKKEN



CARLSENFRTZØE
Den lokale byggevarespesialisten

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