

Nr. 5 – 2021 Årgang 46



Veteranvoغن



Av innholdet:



Fiat 500



Høstmøte Slevollen



GVK Høstløp

Formann:

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

Nestformann

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

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:

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

Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Tlf: 913 16 526
E-mail: ulro@online.no

1. varamann:

Narve Nordanger
Tlf: 982 15 094
E-mail: flathead323@gmail.com

2. varamann:

Lars Tufte
Tlf: 476 57 858
E-mail: laol-tuf@online.no

Revisorer:

Per Høiset

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve/Bolig / Utleie av lokaler:

Kai Larsen
Tlf: 952 25 775

Teknisk bil:

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

Teknisk Motorsykel:

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

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

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik / Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

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

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

Årskontingent, kr 400,- betales til kontonummer 2670.42.12428.

HUSK! Alle møter

satt på pause til korona situasjonen tillater å arrangere disse.

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 14. oktober og den første vinterdagen. Vi har hatt et meget hyggelig redaksjonsmøte i kveld. Forsidebildet er tatt om høsten med fine høstfarger. Det er alltid hyggelig å møte guttane. Jeg setter stor pris på å komme opp til klubbhuset og til aktivitetene der.

På ettersommeren har vi hatt to treff på Slevolden, og så Høstløpet. På alle tre aktivitetene har jeg hatt gleden av å stå som velkomstkomite på Slevolden og ønske besøkende velkommen, og på «dekksparketreffene» skrive deltagerliste til eventuell smittesporing. Dette har vært meget givende! Alle har vært glade og det er tydelig at folk ønsket å samles igjen.

Når det gjelder å treffes utenom en gang i måneden så har jeg den glede å fortelle at på tirsdagene klokken 19.00 så er alle hjertelig velkommen til en prat i andre etasje på klubbhuset. Bruk inngangen på baksida. Kaffen er

gratis og du betaler 15,- for pølse og brød. Å kunne stikke innom et sted for å snakke med likesinnede samt komme vekk fra TV'en kan anbefales.

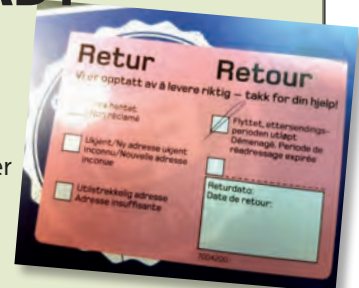
Det nærmer seg tida for å sette våre hobbykjøretøy inn for vinteren. Jeg håper at du får mange hyggelige stunder i garasjen i vinter samt andre hyggelige veteran relaterte opplevelser.

Imidlertid så lufta jeg «veteran-aspiranten» en 1993-modell i kveld. Fram til saltet og kulda kommer håper jeg å kjøre litt med den. Det å kunne nyte eldre kjøretøy i en eller annen form gir meg mye glede. Jeg ønsker at du kan nyte høsten med sine tidlige mørke kvelder og se fram mot en ny sesong. Vi ønsker fortsatt bilder og historier fra sesongen med veterankjøretøy. Send de til Redaksjon@gvk.no eller gi stoffet til en av oss i komiteen.

*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!

**HUSK NESTE MEDLEMSMØTE, TORSDAG 4. NOVEMBER KL 1900**

klubbens egne lokale på Nenset (dørene åpner kl 1800 for dei som har mykje å snakke om). Det blir også medlemsmøte 2. desember, 1ste torsdag kvar måned.



FORMANN HAR ORDET

Hei igjen alle GVK medlemmer og andre som leser vårt medlemsblad, VETERANVOGNEN.

GVK gjenåpner sine aktiviteter etter en alt for lang periode med pandemi, ENDELIG.

Jeg starter denne gangen litt mer entusiastisk enn jeg har gjort gjennom mange nr. av Veteranvognen og formannen har ordet, og det har jo sin naturlige årsak.

Vi startet opp med medlemsmøter igjen på torsdag 7. oktober, og kjørte litt forsiktig i gang, men hadde mellom 50 og 55 inne på møte, noe vi syntes var meget bra. Vi hadde ikke de store foredragsholderne denne gangen, men hadde en generell gjennomgang og delte tanker og ideer, og avsluttet med en fin film med historie fra Volvo.

Det vi gjør i alle møter, er å spørre om det er noen nye medlemmer med oss, og det gjorde vi også denne kvelden, og da fikk vi opp 5 hender og 5 historier fra nye medlemmer i klubben, det gleder oss alltid. Gjennom denne pandemien så har vi fått utrolig bra med nye innmeldinger, i 2020 fikk vi 24 medlemmer, og så langt i 2021 - 21, det må da være bra! Nå starter vi på medlemsmøter, og da er oppdraget å «se» disse nye medlemmene vi får inn på møtene, og sørge for at de føler seg velkomne og blir en del av vårt gode miljø. Det som er viktig for våre medlemmer nå er å kjenne vår besøkestid, og både ta kontakt, og forsøke å få de med oss i de forskjellige gruppesamlingene vi har på GVK. For der møtes noen på mandag formiddag, tirsdag formiddag og tirsdag kveld hver uke, og her er det plass til flere. Disse møtene er uformelle møteplasser uten agenda, og der løses det mange problemer, både samfunnsmessige og i forhold til hobbyen vår. Jeg har i mange av disse møtene fått hjelp til både det



ene og det andre vedrørende restaurering av veteranbil, og jeg ville ikke klart det samme uten disse møtene. Tar jeg spesifikk tirsdags klubben som har sine møter kl 19,00 hver tirsdag, så blir det også av matentusiastene Stein Haugseter og Per Horst laget noen svært hyggelige fredagskvelder gjennom året, og det være seg både fårikålkveld, julebord, skaldyraften, spise jula ut og andre temakvelder. Dette er hyggelige spleiselag som alltid gir god valuta for pengene, for Per og Stein er rimelige i drift.

Det som er hyggelig i den mengden nye medlemmer jeg her refererer til, er at det faktisk er yngre en de fleste av oss, og setter da vår snittalder ned, og det kan vi trenge i GVK. Litt matematikk, summerer jeg alle årsmodeller på alle nyinnmeldte i 2020 og så langt i 2021, og deler på 45, får jeg tallet 1965, og det er jo beviset på reduksjon i snittalder.

Da har vi som sagt startet opp igjen, og takk for det. Neste medlemsmøte blir

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

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 2021:

Nr. 1 deadline 1. februar
Nr. 2 deadline 1. april
Nr. 3 deadline 15. mai
Nr. 4 deadline 16. august
Nr. 5 deadline 1. oktober
Nr. 6 deadline 1. desember
Utgivelse blir ca to uker senere.

Forsidefoto:

Mangeårig medlem av GVK og no fersk medlem av sentralstyret i LMK, Jarle Rønjom, har vore ute og køyrt si fine haustfargar rundt Skotfoss med sin farge-matchande Ford Mustang 1966.

da torsdag 4. november, så torsdag 2. desember, og så har vi lagt bak oss 2021 og sikter mot et aktivt 2022. Da ønsker jeg alle sammen en fin høst og vinter, og regner med at alt som blir gjort i garasjen gjennom vinteren blir til fine historier og visninger til våren.

Hilsen Torfinn

STRIPA LUNCH AV BØRGE LUND



FIAT 500:

Italias Volkswagen



Du kunne se dem slengt rundt overalt. Utbrukte og utslitte. FIAT 500, på italiensk bare kalt *cinquecento*. I grøftekanter, bak garasjer, forlatt på parkeringsplasser, under et uthus eller der eieren fant det for godt å ta uforpliktende farvel. Første gang jeg så dem slik var i 1974. Og slik sto de i nesten 30 år. Før landskapet plutselig var som støvsuget for FIAT 500. De var borte vekk, forsvunnet fra jordens overflate. For noen tid senere å dukke opp som kultbil. Helrenovert, blank i lakken. Overhaldt fra innerst til ytterst. Og med priser som kun tiltalte samlere med fet bankkonto.



Jeg spurte ikke Bård Sperrud hva han hadde betalt for sin *cinquecento* da han parkerte den ved siden av min Panda en gang på forsommeren. Det er sjelden at to italienere står side om side på parkeringsplassen foran SPAR-butikken i Gregorius Dagssonsgate. Like sjelden som det er å se dem i det norske trafikkbildet. Norge flommer ikke over av italiensk bilproduksjon i våre dager.

FIAT 500 er liten. Veldig liten. Bård Sperrud illustrerer godt at som familiebil med plass til 4 personer blir det noe trangt om plassen. Men den er stor i forhold til sin forløper FIAT TOPOLINO, som den gang ble ansett som verdens minste personbil. FIAT 500 er en Topolino med kosttillskudd, og har vokst til å bli 2,97 meter fra for til akter. Akkurat stor nok til at hele familien får plass pluss en svigermor, en koffert, en kurv med vinflasker og et campingbord. Jeg har selv observert det..





FIAT 500 så dagens lys på tegnebordet til Dante Giacosa. Han hadde fått i oppdrag fra fabrikken å designe en liten 4-seters familiebil. Fortrinnsvis til bruk i bytrafikken, italienske byer kan være noe smale i gateløpene. Den første utgaven kjørte ut fra fabrikken i Torino i 1957. Der spredte den seg raskt fra by til land og erobret stort sett hele Italia. På grunn av den beskjedne størrelsen kom den frem overalt, både på brostein og mellom vinranker. *Cinquecento* var praktisk og tålte mye. Og den var billig. *Cinquecento* betyr for øvrig 500 på italiensk.

Den ble en så stor suksess at i 1959 fikk Dante Giacosa designprisen «*Compasso d'oro*», *Gullkompasset*, for FIAT 500. Det var første gang denne prestisjefylte italienske designprisen ble gitt til en bildesigner. Vi forstår hvorfor.



FIAT 500 L, produsert i 1969, bor i Gregorius Dagssonsgate, hos Bård Sperrud. Veteranvognen fikk tinget seg et besøk hos den meget velvillige eieren. Enden på besøket resulterte i at han meldte seg inn i GVK. Dermed sank gjennomsnittsalderen i klubben, Bård Sperrud er 1976-modell, opprinnelig fra Bø.

Han hadde hatt føling med en annen FIAT 500 tidligere, den sto utstilt hos Autostrada. Den yngste datteren

ble dypt forelsket i den, men det ble ikke noe handel.

Autostrada forlangte mer enn det lommeboken tålte. Så det var bare å spare videre.

Så kommer det plutselig en tilståelse: Egentlig var han til å begynne med oppsatt på å skaffe seg en Morris Mini.. Det ble det ikke. Deretter gikk han rundt med drømmen om en Boble.. Men så konverterte han til FIAT. Heldigvis, når vi ser hva han endte opp med.





Italiensk bildesign har satt spor etter seg, ikke bare innenfor landets grenser. De har også vært skapere av bilmodeller under andre himmelstrøk, bl.a. hos Karman Ghia. Og vi erindrer at Volvo P1800 som befinner seg i garasjen til Geir Vedaa i klubben, også hadde sterke føringer fra italiensk bildesign.

På landets hjemmebane klinger navn som Maserati, Lamborghini, Alfa Romeo og Ferrari i sterke toner. Men ingen av dem har oppnådd å få den ikoniske plasseringen i bilindustriens historie som akkurat FIAT Cinquecento.. Det enkle er kanskje ofte det beste..?

Løfter vi på frontpanseret på 500 L ser vi at motoren mangler. Derimot finner vi noe som vi med meget stor velvilje kan betegne som bagasjerom. Der mesteparten er okkupert av bensintanken. Mange vil hevde at den kanskje ikke er særlig strategisk lurt plassert med tanke på eksplosjonsfare. Til det kan vi hevde at det er uhyre sjelden at en FIAT 500 oppnår så stor hastighet at den innhenter et kjøretøy med slik fart at det oppstår kollisjonsfare.

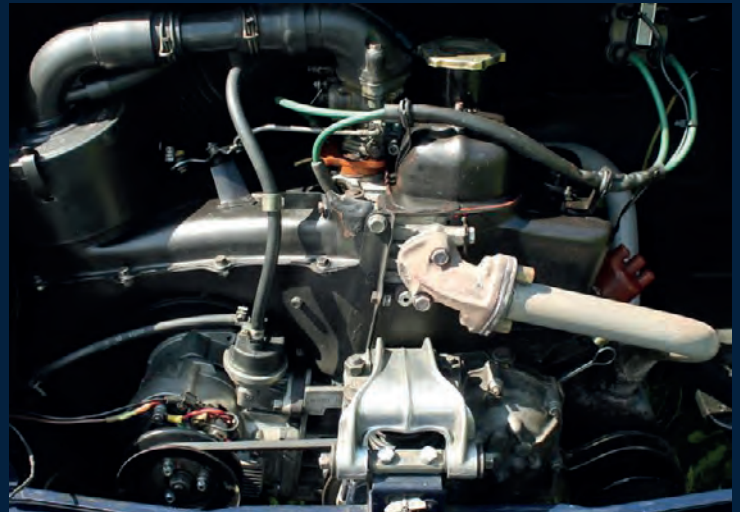


Når bensintanken krever sitt, og når jekk og reservehjul er på plass krever det omhu og god planlegging når man skal utruste sin FIAT 500 for langfart eller ferietur. Men gjennom mer enn 30 år der nede har jeg ennå ikke sett en cinquecento som ikke får med det den skal. I alle fall hvis vi skal bedømme det som kommer ut av den ved badestranden.. Den er som «skrinet med det rare i».



Skal man få et glimt av motoren må man gå i andre enden av bilen. Under bakluken med koffertstativet dukker det frem en særdeles velpleiet motor. Opprinnelig var FIAT 500 utstyrt med en to-sylindret motor med 479 ccm. Dante Giacosa og ledelsen i Torino mente det skulle holde for en liten tass som skulle sno seg frem i trange smau i Roma og Napoli og ellers i det urbane Italia.

Da de la ned produksjonen i 1975 hadde de økt volumet først til 499 ccm og til slutt slo de på stortrommen og økte til 594 ccm. Som fremdeles var luftavkjølte. Siden motoren sitter over drivhjulene bak går drivkraften direkte ut fra den 4-trinns girkassen og til bakhjulene. Dermed sparer man plass inne i kabinen. Som er trang nok som det er.



Den beskjedne motorytelsen ser for øvrig ikke ut til å ha vært salgshemmende, det ble produsert og solgt 3.893.294 eksemplarer av FIAT 500.



FIAT 500 ble lansert i 1957 som en liten 2-dørs bil i den rimeligste prisklassen. Frem til 1965 hadde de såkalte «gangsterdører». De kasserte eksemplarene som jeg så ligge forlatt rundt omkring vitnet absolutt om et nøkternt utstyrt kjøretøy. Når man streker hals og titter ned gjennom takluken i Bård Sperruds utgave lukter det ikke lenger av den sparsomheten som Dante Giacosa en gang hadde i tankene.

Men vi har troen på at han ville nikke anerkjennende til det arbeidet som er gjort. Bård Sperruds cinquecento er som et 2,97 meter langt smykke. Både utenpå og inni. Selv om stikkordet «sparsommelig innredet» for så vidt fremdeles gjelder, knapper og knotter er fremdeles der de skal være. Men interiøret bærer tydelig preg av å være behandlet av en ekspert i faget. Uten særlig økonomiske begrensninger.



Etter at Bård Sperrud hadde bestemt seg for å satse på FIAT 500 lette han seg gul og blå overalt for å finne en. Til slutt kom han over et fristende eksemplar på Finn.no. Importert direkte fra Italia til Stavanger. Det viste seg at den var fullrestaurert, overhølt og gitt et helt nytt liv i Italia. Og der kan de sin FIAT 500!

Slike opplysninger skaper tillit, og etter å ha blitt presentert for et stort antall fotografier over nettet slo han til. Og kjøpte den usett i 2020. Han behøvde ikke gjøre noe som helst med den, utenom å fylle på mer bensin. «Få med at den kjøres pent! Og at den pakkes inn om vinteren!» Vi spår at den får leve godt og lenge i Gregorius Dagssongate.



Tur til Drangedal bygdetun søndag 5.9.21



I år passet det inn i kalenderen slik at jeg kunne dra for første gang på tur til Drangedal bygdetun. Klubben skulle ha fellestur dit søndag 5. september. Formann Torfinn spurte om jeg kunne ønske velkommen til tur på Voldskrysset kl. 11.00.



Bilen startet villig og jeg dro slik at jeg var der 10.45. Førstemann var allerede kommet. Flere stykker kom slik at vi var ca. 12 biler som kom.

På stikkord fra Bjørn hevet jeg røsten og sa høyt og tydelig velkommen til tur. For oss førstegangsreisende så skulle det stå hvitt skilt etter Prestestranda med Drangedal bygdetun til venstre. Vi la ut på tur. Jeg lå nesten bakerst og det så ut som at alle kom vel fram.

Det var mange som var kommet allerede selv om vi var der ca 11.45 og de skulle starte kl. 12.00. Det er god plass på stedet og i år var det rekord med antall deltagere.

Alle fikk en plakattil til å skrive bil type, navn og bosted på eier. Når jeg gikk rundt for å se så var det folk fra Bø, Lunde, Kragerø og Sannidal i tillegg til Grenland. Det var tydelig at folk ønsket å møte andre og se på kjøretøyene.





Bilen i midten har vært «Forsidepike» på Veteranoggen nr. 3/21. Den tilhører Jarl Vidar Berge. Den sorte naboen til høyre tilhører Sigurd Daleng fra Skien Bilkontroll i Skien. Den robuste tohjulingen til venstre er en Honda CBX 1000. Den har en svulmende seks-sylindret motor..



Det var buss, lastebil, mopeder, MC i tillegg til mange forskjellige biler. Eldste bil var museets egen Ford TT fra 1922. De holder på å restaurere den og har kommet langt. Det er gøy å se at de gamle blir tatt vare på. Generelt var det høy standard på kjøretøyene.

Mye fint å se på. Det ble mulighet for å sitte i campingstolen og prate med Tore og kona, det er alltid hyggelig.





De solgte vafler og kaffe, samt rømmegrøt og saft. Jeg spiste begge deler og det smakte godt. Etter flere runder og mange bilder senere var det på tide å kjøre hjemover. Tusen takk for en hyggelig dag.

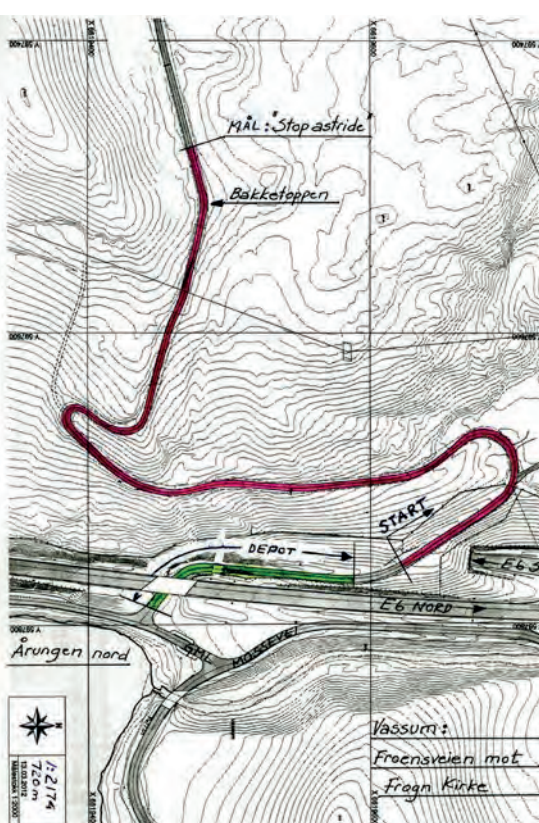
Bilder og tekst: Leif Hægeland



HC Lassen skal visstnok ha vore ein slakteributikk i Skien med godt gjennomført merking av både butikk og firmabil. Bilen er ein 1929 Chevrolet registrert på H-5267 utan at vi veit meir om denne.

Vassumbakken ligg så tett på E6 at deler av depoet er under Europavegen.

Vassumbakken med Skinnvengjo



Planskisse for 750 meter moro med veteranbil.

Ein gong årleg, rundt bursdagen til Fru Nordanger, arrangerer Norsk Veteranvognklubb i samarbeid med Norsk Bilsportforbund det dei kallar Vassumløpet.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Vassumløpet er eit bakkeløp for veteranbilar i Vassumbakken, like ved E6 der Europavegen passerer Årungen Rostadion aust for Drøbak. Løpet er opent for bilar bygd før årsskiftet 1961/62 og som elles tilfredsstiller det internasjonale bilsportforbundet FIA sine krav. Plassen i depoet er svært begrensa og difor er det ikkje meir enn 30 bilar som får vere med kvart år og det kan vere lurt å vere tidleg ute med påmelding. Eg har forlengst funne ut at eg gjerne ville vere med på dette løpet, men på grunn av samanfallet av datoar som nemnt i fyrste setning har det ikkje vore heilt lett å få permisjon til

å reise på heildagstur til Drøbak. Men, i 2021 opna moglegheiten seg og eg fekk meldt meg på i god tid og lasta deretter opp Skinnvengjo (blå 1929 Chrysler Serie 65 Roadster) på hengar og drog avgarde. På førehand hadde eg sjekka med erfarne sjåførar og fått fastmontert brannsløkkeapparat i bilen, eit skilt med AV/PÅ for tenningsbrytaren, pluss påkledding i ikkje-syntetiske klesartiklar og køyrehjelm til hyggeleg pris frå Jula. Primus motor for alle ting motorsport med veteranbil i NVK, Bård Nielsen, hadde fram mot løpet rekna ut handikap for alle deltakarar og halde oss løpande orientert på korleis løpet skulle gå av stabelen. Nielsen var for 2021 særleg fornøgd med at det i år var heile 7 førkrigsbilar påmeldt.

Løypa på Vassum er ca 750 meter lang med 50 meter stigning og det er ca 16% på det brattaste ved hårnålsvingen midt i løypa – nesten som Tronåsen. Sjølv om løypa startar med ca 50 meter med asfalt, er





Skinnavengjo er klargjort for bakkeløp med nedfolda frontrute. På høgre side passerer andre deltakarbil på veg mot startstreken; Morgan, Renault8 Gordini, Volvo PV og nok ein Morgan.



Her er to fine representantar for førkrigs deltakarar, ein Austin 7 Special og ein tidleg MG.

resten på grus med ganske tydelege vaskebrett-tendensar, på rettstrekket er det ein liten sjikane av høyballar, deretter kjem ein hårnålssving og det er nok liten fare for at nokon vil oppnå

så veldig høge hastigheiter. Det viste seg og snittfarten til raskaste bil var rundt 50 km/t. Under gjennomkøyringa der eg hadde med passasjerar gjekk diskusjonen om sporval og ikkje minst

verdien av hyppige girskifte på ein bil med usynkronisert girkasse når det var så bratt og svingete. Når det blei tid for å køyre med fri fart hadde eg bestemt meg for å hive inn 2. gir så fort så



God spennvidde på køyretøya. Her er A-Ford heimelaga racerbil, 40-tals eksotisk britisk Lea Francis, ein Citroen TA og Mercury 1952.



Renault 8 Gordini var raskast av alle opp bakken.



Den mest historiske bilen var denne Bugatti Type 57 som har vore i landet sidan krigen, og i tidlegare tider blitt brukt til isbane-racing.



Har du Bugatti med ny flott lakk kan det vere smart å maskere lakken der grusen frå framhjulet vil treffe.



Foto: Øivind Grimsmo

Det er vanskeleg å få bilete frå løypa når ein skal køyre sjølv. Her er eit lånt foto av hårnålsvingen frå 2016. Foto Øivind Grimsmo.



Straumlinjeforma bakende gjev inntrykk av fart. Her representert ved Ford A Special og Bugatti Type 44.

mogeleg og elles gje full gass oppover. I hårnålsvingen feiga eg litt ut og slapp opp gassen, og med 16% stigning mista eg sjølvstekt mykje fart som eg aldri fekk igjen. Eg oppdaga og at det kunne vore ein fordel med turteljar for å ikkje dra for langt ut på giret når øyrene var pakka inn i ein hjelm, best å halde litt igjen tenkte eg. På imponerende ukomplisert vis kom arrangørane seg igjennom alle 30 bilane og snart var det min tur igjen. Litt betre sporval og litt tøffare køyring i hårnålsvingen gjorde at eg kapp fleire sekund av tida og eg begynte å sjekke kva dei andre greidde. Det viste seg fort at det var helst dei andre førkrigsbilane som var innanfor mi rekkevidde, alle Morgan, rallyrigga Volvo Amazon og Renault 8 låg langt utanfor rekkevidde av min relativt lågmotoriserte 90 år gamle Chrysler. Men kampen mot si eiga tid kunne vere spennande nok og

eg var til slutt ganske fornøgd med å ha køyrt litt fortare i kvar runde av dei fire vi var igjennom.

Ser vi på resultatlista var det dominans av rallyrigga Renault Gordini og entusiastisk køyrde 4-sylindra Morgan innblanda av den erfarne A-Ford-V8 bilisten Lars Petlund. Mange blide fjes å sjå og absolutt plass til fleire frå Grenland, ikkje minst til dei som er yngre. Premien for beste førar under 40 år gjekk til ei ung dame som var åleine i klassen og som sikkert var berre halvparten så gamal som nest yngste sjåfør. Medan det var tett konkurranse om beste sjåfør over 70 år og eldstemann i løpet var langt over 80. Kostanden for å vere med var sjølvstekt litt meir enn eit heilt vanleg veteranbilløp, men for 1300,- inkludert eindags bilsport lisens var det vel omtrent så dyrt som å delta på eit marathon-løp.



Til 2018 stilte ein tyskar med den gamle Bugatti T35 modellen til Eugen Bjørnstad. Foto Morten Larsen.



Også 2018. Ein Skoda rundar svingen så grusspruten står. Foto Morten Larsen.





Første medlemsmøte

på alt for lenge

Siste gang medlemmene i GVK møttes i klubbhuset var 5.mars 2020. Siden da har det gått 581 dager, eller 13944 timer siden forrige møte. Derfor var et ekstra hyggelig å kunne samles igjen 7.oktober under samme tak. Det var glissent med veteranbiler på parkeringsplassen, men folksomt innendørs. Skal vi dømme etter støynivået var trivselen upåklagelig.



Formann Torfinn foretok en oppsummering av det klubben tross alt hadde fått gjennomført i stengselstiden. Medlemmene fikk anledning til å redegjøre for sine kjøp og salg, restaureringer og sommerturer. I anledning dagen spanderte GVK gratis vafler og kaffe som en engangsforeteelse. I mangel av foredragsholder ble det vist en film som fortalte om den historiske utviklingen av Volvo. Man lærer stadig noe nytt i GVK. Da Geir Havgard foretok det tradisjonelle loddsalget ante vi at GVK endelig er kommet på skinner igjen. Og takk for det..



Raulandstur i september 2021



Bilder og tekst: Leif Hægeland

En søndag i september passet det med MC-tur i Telemark. Vi havnet utpå dagen i Rauland. Vi snudde ved Esso Edland og satte kursen på vei 362 mot Raulandskrossen. På Esso'n står det en flott tankbil. Den måtte jeg bare ta bilde av.

Deretter ble det kaffe og bilder med utsikt over Totak. For en del år siden var jeg på samme sted og tok bilde ut av bilruta. Nå står bilen som delebil. Kjekt å ha.... Utsikten synes jeg er fantastisk og viser litt av den fine Telemarks naturen.



Gamle ANNONSER

66 Opel - Mobile annonse.



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

Løtten



Reportasje fra GVK turen til Løtten 23. til 25. august 2021.

Vi var 15 biler og 34 forventningsfulle personer som møttes hos Wattenberg YX mandag morgen kl 08,30. Da noen fikk problemer med tenkt brukt veteranbil, ble dette løst ved å bruke annen mer moderne bil, samt å kjøre 4 personer i 2 av bilene, så da ble kortesen av veteranbiler 12 som satte sitt preg på trafikkbildet denne dagen.



Vi hadde vår første stopp og oppsamling på Gamle Eidsfoss. Her fikk vi en eksklusiv omvisning av selve gründeren til museet, og en fantastisk spennende gjennomgang av diverse bygninger og områder.

Så spiste vi lunsj også på Eidsfoss, og dro da mette og gode på fine veier til Lygnaset for en liten stopp, noen trang bensin, og andre is og brus.

(Merkelig nok hadde vi allerede her mistet en bil på veien, men etter noen telefoner, forklaringer, eller bortforklaringer kom også den siste på plass).

Etter en rast gikk veien videre via spennende knutepunkter, en liten rundtur rundt Prøysenstua, og så frem til hotellet vi skulle tilbringe 2 døgn på, nemlig Scandic Olrud utenfor Hamar.



Her var det god og trygg plass til bilene våre, og vi fikk en liten pause før vi møttes til hyggelig middag på kvelden.



Og så ble det jammen litt tid til felles hygge i baren etterpå også.

(Deltagerne ser noe sliten ut? Red.anm.)



Tirsdag etter en god frokost var det nye opplevelser som ventet. Vi kjørte da i samlet flokk fra hotellet og frem til Ådalsbruk Motormuseum.

Eller samlet og samlet, det var ikke så lenge vi var det. Det viste seg at noen stolte mer på Siri som de fleste har som veileder på sin telefon, og så var det jo også noen ledsagere som også hadde meninger om veivalg, selv om dette ikke samsvarte med skiltingen som faktisk var ganske tydelig. Dette var interessant for både oss entusiaster og våre ledsagere, kort og godt en fin start på dagen. Så var det å forsøke å få alle med seg frem til Viktoria Hotell på Hamar for lunsj, og det gikk overaskende bra.



Etter litt byvandring og noen fant vel også en butikk eller to, så var det klart for ettermiddagens høydepunkt, nemlig Løiten Brænderi Museum og en forestilling som hadde det klingende navnet «En Akevisitt»:



Dette var en forestilling vi alle kommer til å huske godt, munter, interessant og spesiell i forhold til kulisser og områder vi ble dratt med for å få illustrert potetens reise mot akevitt.





Så igjen middag på hotellet og mimring ut i de små timer, men når gale veteranentusiaster reiser på tur, blir det sjelden seint, spesielt når vi har med oss ledsagere. Onsdagen var det igjen klart til tur hjemover etter frokost, og nå gikk turen først til Hadeland Glassverk, og nå hadde vi gitt opp å kjøre i følge og flokk, vi rett og slett kjørte i mindre grupper og kom frem til målet litt ulikt, men der var det jo mulig å bruke litt tid til både det ene og det andre.

Etter Hadeland gikk turen innom Eidsvoll 1814, og så var det avslutnings middag for turen på Tyrifjord Hotell ved Vikersund. Så var det tusen takk for turen, og vel hjem for å vaske bil og rydde ut av kofferten.

Alt i alt, en meget vellykket og hyggelig tur på fine veier i fint vær, som vi må takke Tore Kvaale og Oddvar Høyjord for, de hadde gjort en fremragende jobb med tilrettelegging og gjennomføring.

Tekst og bilder: Torfinn Dale

GVK Høstløp 2021

Svar på oppgavene og resultatliste

Oppgaver og svar:

1. Beregn arealet på bygget. Hvor stor er grunnflata på bygget til Gumpen Auto? **7855 m²**
2. Hvilket husnummer står på grønt hus i krysset til Bjørndalen Industriområde? **(2)**
3. Hva driver helsebedriften som ligger i første lyskrysset etter start med? **(Fotterapi)**
4. Hva heter huset på bildet? **(Powerhouse)**
5. Hva heter det røde mursteinsbygget langs vegen ved fotoboksen? **(Herøya hybelhotell)**
6. Hvor mange grader viser termurmåleren langs vegen? **Alle svar er rette!**
7. Hva heter bedriften på bildet? **(Flex trim og mosjon)**
8. Hvor mange glassruter er det i den grønne kiosken på torget? **(104)**
9. Hva står det på skilt under brua ut til Øya? **(Fri høyde 1,7 meter og Sakte fart)**
10. Hva slags aktivitet drives med i vegdelet ved Høgset? **(Hestesport, riding)**
11. Hvem holder til i lokalene til gamle Snelvedt Skole. **(Rising Tabernakel)**
12. Hva står på skiltet på høyre side av vegen ved museet? **(Henrik Ibsen museum)**
13. Hva har bygget på bildet blitt brukt til? **(Kraftstasjon)**
14. Hva er maks lengde på kjøretøy gjennom Trommedalen? **(13 meter)**
15. Oppgave på Slevollen (*identifiser gjenstandene*):
 - a. Nesering okse
 - b. Vinduspusser skrape og nål for å stikke opp spyledyse
 - c. Krutthorn
 - d. Krystallapparat (radio)
 - e. Alen-målestav brukt av skredder



Tre biler ble premiert med 3 Flaxlodd hver.

Premie er sendt i posten til vinnerne, vi gratulerer.

Med 16 poeng på 1ste plass (delt): Ulf Røvik-Larsen og Øyvind Kværnbakken,
3.plass med 15 poeng (trukket blant flere med samme poengsum): Kristian Burvald

Hilsen Tore Kvaale, Løpsansvarlig

Høstløpet 2021

Grenlandsrally 2020: AVLYST! Grenlandsrally 2021: AVLYST! Det har vel neppe skjedd før i klubbens historie at to Grenlandsrally på rad måtte krysses av på kalenderen. Uten å ha vært gjennomført. Men Løpskomiteen i GVK lå absolutt ikke i dvale. Da restriksjonene begynte å falme øynet komiteen en sjanse til å stable et Høstløp på beina. Et internt arrangement, kun for medlemmer av GVK. Og søndag 19.september samlet det seg igjen veterankjøretøyer på parkeringsplassen utenfor Gumpens Auto. Under grå himmel og sparsomme varmegrader.



Medlemsmassen i GVK er det som kan kalles «blanda drops», litt av alle størrelser, interesser og utgaver. Det samme kan sies om bilparken. I den ene enden fant vi kjøretøyer som akkurat hadde oppnådd betegnelsen veteran, og så fordelte det seg jevnt nedover alderstrinnene. Stein Haugseters Rullende Sekretariat åpnet luken klokken 9.00, klar til å innkreve kr. 300,- i startavgift. Siden det har vært en fattig arrangements- sommer hadde løpskomiteen håpet på et

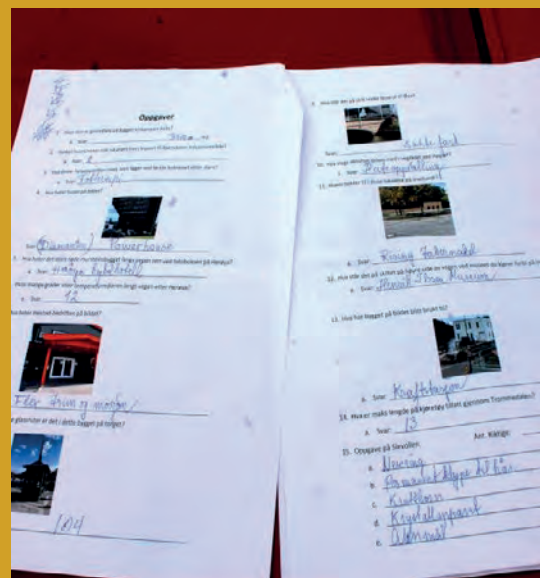
tresifret deltagertall i følge formann Torfinn. Men om det skyldes at 19.september var en kjølig dag eller at medlemmene alt hadde forberedt vinteropplag skal være usagt. På forespørsel til rulleførende kasserer Arild synes vi å huske at han i papirene fant at 43 av klubbens medlemmer hadde kvittert seg inn. Det innebar alt fra nyttekjøretøyer, via blankpolerte garasjedronninger til en trofast men noe falmet sliter fra Bamble. Enkelte «tvillingpar» ble også observert.





Da klokken nærmet seg 10.00 sto samtlige påmeldte klar på startstreken. Bakkemannskapene hadde en beundringsverdig hånd om parkeringsdisiplinen. Alle hadde fått Startmappen, et mangesidert dokument med kart og kjørebekrivelse. Og så kommer det som var Høstløpets lille men geniale vri: Rebusen. Langs ruta var det lagt inn spørsmål, godt illustrert

med fotografier. Det var relativt enkelt for dem som hadde medbrakt et kyndig sekretariat i bilen. For dem som satt ensom bak rattet krevde det ekstra oppmerksomhet og til tider full stopp. Noe som medvirket til at hele turen foregikk i et bedagelig tempo. Vi må berømme Høstløpets komite for den tid og det arbeide som var lagt ned i forberedelsene.



Ved utkjørselen fra Gumpens Auto sto formann Torfinn og sendte deltagerne av sted med 30 sekunders taktfast mellomrom. Sjelden har et løp i GVK kommet så raskt av ut fra start. Og sjelden har deltagerne holdt så lav fart. De første angitte rebusoppgavene som skulle observeres lå like om hjørnet. Og ikke alle var like lokalkjent på denne strekningen.

Vi medgir at slik som Høstløpet var lagt opp var det velsignet avstressende. Kan denne malen brukes i Grenlandsrally 2022? Det som beroliget mest var at man ikke måtte løse en rebus for å finne ut hvor neste post befant seg.. Slik som i rebusløpenes barndom i Bergen. Det førte nemlig til at majoriteten av deltagerne sto opphopet og stanget på en post uten å komme videre.. Det var også tendenser til opphoping ved innkjøringen til Brevik.





Hvor mange vinduer er det på «kiosken i Brevik?» Det var min medbrakte sekretær, Åsmund Beier, tidligere museumsbestyrer i Brevik som i sin tid hadde fått anskaffet kiosken fra Oslo og fått den restaurert. Men for sikkerhets skyld foretok han en kontroll-telling mens diskusjonen gikk blant de øvrige deltagerne om hvordan oppgaven skulle oppfattes. Hvilket det var delte meninger om. Og ingen ville tilkjenne hvordan vinduene *egentlig* skulle telles. Et blinkskudd av en oppgave vil vi påstå.

Det oppsto til tider trafikk-kork på Brevik Torg, men det løste seg etter hvert som deltagerne hadde fått summert sine glassruter og satt kursen mot neste punkt på programmet. Nå fulgte løypen stort sett E-18 og var uten utfordrende rebusoppgaver. Det gikk strake veien til Slevollen.

Vi har sagt det før og gjentar: Slevollen og dens direktorat er et funn for GVK. Her er parkeringsplass i overflod, og alltid gode tilbud.

Denne gangen var det nok å vise et deltagerdokument og dermed fikk sjåfør og en passasjer gratis kaffe og vaffel. Stein hadde stekt vaffler siden den årle morgen, det skulle være nok til alle.



Og som vanlig på slike dager, det er ikke vanskelig å skaffe hjelpende hender til serveringen. Både klubbmedlemmer og ektefeller stiller seg frivillig (?) til disposisjon. Vi takker for innsatsen uansett!

Enkelte deltagere valgte å nyte serveringen innendørs, mens hardhausene trosset høstværret og benyttet seg av friluftsbalkongen.





Leif, Kjell Harry og Per sørget for at innkjøring og parkering fulgte alle forskrifter. De var lett synlig, iført med GVK's arbeidsantrekk for slike anledninger.

Parhestene Jan Arthur og Stein er ikke bare direktører og ansvarlige drivere på Slevollen. De har ofte en liten overraskelse i ermet, i tillegg til serveringen i kantinekafeen. Denne gangen ble deltagerne stilt overfor et utfordrende «Hva er dette?» Et bord med diverse gjenstander skapte grå hår i hodene på mange. Selv pensjonerte museumsbestyrere klødde seg litt i håret på et par av oppgavene før kursen ble satt mot målet: Fargerike Christoffersen på Rødmyr.



Etter at Christoffersen var hovedsponsor for GVK under 50-års jubileet har han vært en god støttespiller for klubben. Også i år fikk vi benytte parkeringsplassen. Målgang var markert med klubbens vaiende bannere. Her leverte deltagerne sine startskilt og besvarelser på rebusene. Mens Jarle Rønjom sto

som en blid og snill julenisse og delte ut gaveposer, sponset av den selvsamme Christoffersen.

Det ble altså ikke noe Grenlandsrally i år heller, men du verden for en sesongavslutning vi fikk. Høstløpet 2021 var vel verd å delta på. Nå kan hjemmesitterne bare angre..

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

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

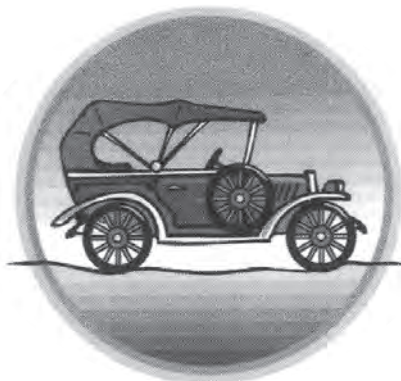
SKIEN BILRESTAURERING

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



Gutta i røyken

Å få sandblåst delar til veteranbil har ikkje alltid vore like lett i Grenland. No er det komen ein ny operatør på marknaden, og Veteranvognen's redaksjon har sjølv testa etter å ha høyrte positiv omtale av leverandøren.

Tekst og foto: Narve Nordanger

Eg tok med meg fire stk blekk til ulike veteranbilbilar og oppsøkte Daniel Rød (tlf 4682 3361) som heldt til godt innover Stulevegen nord for Skien sentrum. Her hadde han innretta seg i eit stort lokale og sørge for at delane blei blåst med ein gong til ein hyggeleg pris. Uttrykket gutta i røyken kom fort når Rød og kameraten tok på seg fullt verneutstyr og snadføyken stod med rusten flaug vekk. Resultatet blei svært så bra, som vist på bileta.

Daniel kunne fortelje at han i tillegg til glas- og sandblåsing, også tok på seg grunning og lakk av komponentar. Han hadde vidare bygd seg opp erfaring for å blåse karosserisider som ofte er eit problem. Mangt eit restaureringsprosjekt har blitt øydelagt av sandblåsarar som behandla karosseriblekk slik dei behandla understellet til ein traktortilhengar.



I underetasjen på ei løe i Stulevegen operererer gutta i røyken.



Daniel Rød og kameraten hans tek i mot både heile Camaroar og assorterte smådelar til sandblåsing.



Etter kort tid var all måling og rust vekke.



Ferdig resultat ser ut nesten som nytt i kontrast til det original som det ikkje var bryet verdt å reparere.



Her går alt på skinner

- veteraner i storformat

Det har blitt lite turer med veteranbil i sommer. Grensepasseringer i Europa med Grønt Koronapass i lommen får ta litt av skylden for det. Men før 2cv gikk i dvale på låven i Gjerpensdalen skulle den få strekke litt på beina en siste gang. For mange år siden reiste jeg med Krøderbanen, og er det noe man kan kalle veteraner, så er det lokomotivene på denne skinnegangen. Det ga mersmak, og med tanke på en artikkel til Veteranvognen kontaktet jeg Stein Rudi Austheim: Velkommen!



Stasjonsklokken går riktig, men ellers virker det som tiden har stått stille på Krøderbanen. Det betyr ikke at den står og forfaller, snarere tvert i mot. Den er bevart slik den gjennom tidene har utviklet seg frem til den ble helt nedlagt i 1985. Persontrafikken tok slutt alt i 1958. Stein Rudi Austheim og Helge Lindholm har i dag ansvar for Krøderbanen. Stein er administratør, Helge er «trafikkansvarlig». Etter å ha bedt om en mer folkelig forklaring kom det frem at Helge Lindholm har ansvar for alt som ruller og går, i tillegg til skinnegang og sviller. Og dem er et mange av, i farten minnes han at det ligger 31.500 sviller langs banen. Bare i fjor skiftet de 2.600 sviller.

Helge Lindholm tok oss med på en omfangsrik omvisning på hele anlegget. Vi lot oss imponere av en enorm kunnskap og et kolossalt engasjement. Han kjente navn på alle detaljer og hvordan de virket. Enten det dreide seg om tekniske detaljer, men like mye om historikk. Egentlig er han utdannet som elektroingeniør, men jernbanekunnskapen har han fått gjennom 50 år på anlegget. Det begynte som nysgjerrig ungdom der han lærte av både stasjonsmestre og lokomotivførere. Og endte altså opp som trafikkansvarlig ansatt på heltid. Vi bør også i kortform nevne at Krøderbanen er tilknyttet Buskerudmuseene.



Banen ble åpnet som smalsporet sidelinje til Drammen – Randsfjordbanen i 1872. Da var Oscar II konge i Norge. Han henger fremdeles på veggen i venterommet og stirrer deg i ryggen når de skal kjøpe billett.

I 1909 var ikke den smale sporvidden på 106,7 cm bredt nok lenger, så Krøderbanen ble ombygget til normalspor. For de spesielt interesserte kan vi opplyse at da økes sporvidden til 143,5 cm. Det skulle virke mer betryggende for dem som fremdeles reiser med tog, eller vil besøke Krøderbanen.



Før vi beveget oss ut for å befare anlegg og vognpark fikk vi en gjennomgang av jernbanemiljøet innendørs.

Når kuldegradene rykket frem over Krøderen hjalp det godt med en kullfyrst søyleovn. Hverken Oscar på veggen eller ventende passasjerer skulle fryse.

Bak billettluken sto de nyeste tekniske løsninger til disposisjon. Vi fikk nøye innføring i hvilke sikkerhets-foranstaltninger som var i bruk.

OG: alt virker fremdeles helt tilfredsstillende. I dag brukes fortsatt de gamle tekniske innretninger som telegraf, linjenett, telefon og varslingsystemer fra den tiden det var i bruk. Lykter og røde / grønne flagg som vi selv så at stasjonsmesteren i Bergen brukte i vår barndom er fortsatt dagligvare på Krøderbanen. Tiden har virkelig stått stille her oppe.

Så de reisende i dag kan føle seg helt trygge når de kjøper billett. Helge Lindholm kunne fortelle at Krøderbanen i dag trykker alle billetter som brukes på veteranjernbaner i Norge. Det kommer av at de sørget for å få kjøpt hele trykkeriet som produserte jernbanebilletter til hele Norge da det la ned virksomheten. Skapet med de tykke papp billettene virket velkjent.

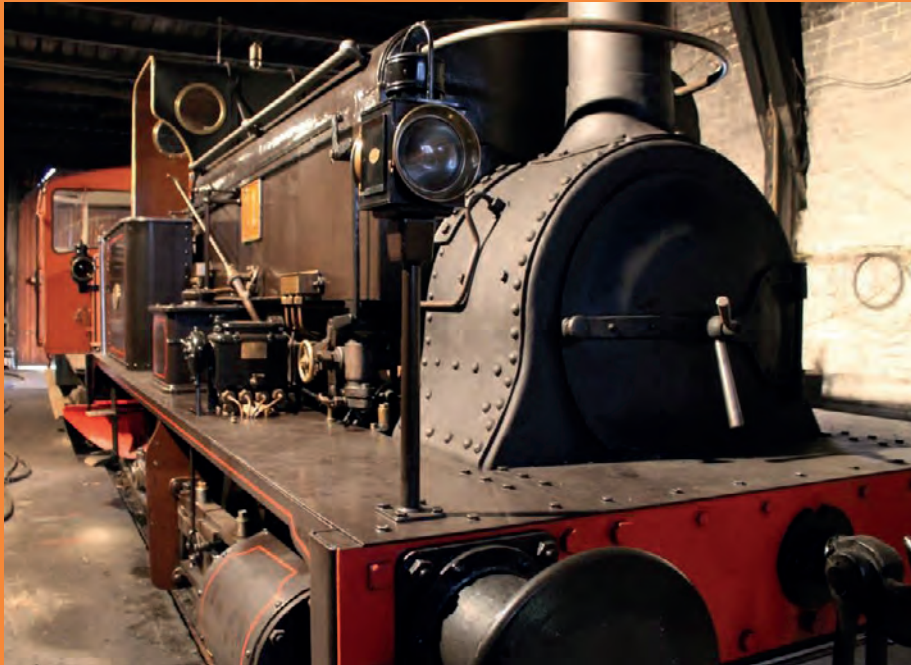




Etter denne flommen av historiske detaljer beveget vi oss ut mot det som vi oppfatter som rosinen i pølsen: Damplokomotivene. På veien til den vognstallen som ligger på selve stasjonen kom vi forbi dreieplattformen. I følge Helge Lindholm er den så godt avbalansert at han en gang dreide den med lokomotiv på. Helt alene.

Krøderbanen har hele 6 forskjellige damplokomotiv. I forskjellige størrelser og vektklasser. Vi startet med det minste: «Ulka». Det fikk dette litt nedverdiggende navnet fordi det etter den tidens målestokk var «lite pent».

Så lokomotivførerne på «Ulka» ble kalt «Ulkeskipperne». En betegnelse den neppe var begeistret for. «Ulka» er produsert i England og er den minste lokomotivtypen som gikk i Norge.

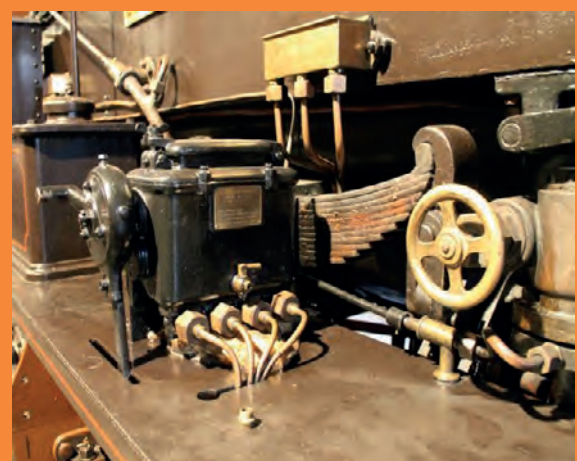


Det har fått betegnelsen NR.11 og ble bygget i 1892. Det var ikke store greiene, det veide bare 15 tonn.

Maskinen som ytet ca. 150 hk. var kullfyrt, det ga mindre fare for gnistregn og ble mye brukt på sagbruk og planketomter. Av åpenbare grunner. Det er fullrestaurert og venter tålmodig i vognstallen til en turistsesong uten korona.

Det har litt problemer i motbakkene mellom Vikersund og endestasjonen på Krøderen, bakkene er like bratte som dem du finner på Bergensbanen.

Vi gir oss litt tid og nyter de tekniske detaljene på veteranen «Ulka fra England».





Bare for ordens skyld må vi nevne at Krøderbanen ikke bare er utstyrt med damp, de har også noen dieseldrevne lokomotiver. Helge Lindholm åpnet motorpanseret på et av dem, det hadde betegnelse *Skinnetraktor* og veide 22 tonn. Det åpenbarte seg et monstrum av en dieselmotor med 225 hk, produsert av Rolls Royce. «Den er noe svineri å starte, er det under ti grader må den forvarmes». På deres hjemmeside talte vi 15 lokomotiver, der noen altså ble omtalt som skinnetraktor. Rolls Royce og diesel er vel og bra, men det var damplokomotivene som var årsaken til vårt besøk på Krøderbanen.



Veteranvognen har vært på en del garasjebesøk gjennom årene. Men selv bussgarasjen på jønnevall blir smågutt når vi kommer in i vognhallen på Kløftefoss. Og selv Melumbussen blir en lettveker når vi sammenligner med

det som står til total overhaling her inne, NR. 225. Det er ikke det yngste i samlingen, det er NR. 226 som veier 91,5 tonn. Men NR. 225 er ingen lettveker med sine 59,1 tonn og 550 hk. Nå er det plukket helt ned og åpen i begge ender.



Stein Rudi Austheim og Helge Lindholm er ikke de eneste som holder liv i tog og anlegg. De har seks dyktige medarbeidere fast ansatt. Og like viktig: ca. 40 entusiastiske dugnadsarbeidere, med nær sagt all slags yrkesbakgrunn. De er helt uvurderlig i arbeidet med å vedlikeholde alt som befinner seg på «Norges lengste dampende museum». Som strekker seg fra Vikersund til Krøderen.

Som sagt, Stiftelsen Krøderbanen og dens mannskap er tilsluttet Buskerudmuseene. De som er interessert i å vite mer om historien, struktur og detaljer omkring Krøderbanen bør gå inn på internett: Norsk Jernbaneforum, Krøderbanen.

Fårikålfest! Endelig Fårikålfest!



GVK har vært sulteforet på sosial omgang alt for lenge. Og sulteforet på en skikkelig fårikålfest. Men fredag 1.oktober disket Stein og Per opp med en utsøkt variant av fårikål i stort format. Med hjemmelaget eplekake og is til dessert. For dem som tok beina fatt på hjemvei var det også tilbud om sommerlig potetsprit, produsert av O.P. Andersen. Behørig forhåndsreklame resulterte i at 20 deltagere samlet seg forventningsfulle rundt bordet. Da startskuddet gikk ledet Kjell Harry høytidelig an mens de resterende stilte seg tålmodig i velordnet kø. Kjøkkensjefene forsikret om at det var nok til flere omganger, noe vi observerte utover kvelden. Stein var også gavmild med O.P. Andersen, noe som ikke la en demper på kveldens deltagere.



Vi har tidligere observert at nestleder Leif Ingar har et grasiøst gangsett når han balanserer tallerken og glass. Og som ved tidligere festlige anledninger krydret han kvelden med saftige historier, som vi igjen ser oss nødt til å sensurere.

Han serverte også en spørreundersøkelse angående ungdommelige ord og uttrykk. Med tanke på kveldens gjennomsnittsalder ble det overraskende mange svar. Men ikke alle var riktige. Noe som ikke la demper på humør eller appetitt. Man fulgte lojalt Steins oppfordring og forsynte seg flere ganger.



For hele dette voldsomme og vellykkete gildet betalte man kr. 200,-. Uten å mukke. Det inkluderte både vått og tørt i selvalgte mengder. Per Horst hadde også hånd om økonomien og etter nøye bokføring kom han til at Fårikålfesten 2021 gikk i balanse. Slikt gir mersmak!



Gamle POSTKORT

Brevik fekk i 1936 sin eigen ferjeportal som dei kalla det, frå det året var det meir faste køyreramper og innebygd billettiosk som var rekna som store framsteg. På dette biletet har nok portalen blitt 30 år, vi ser ein Volvo PV544 og ein stor engelsk Ford (Consul?) på veg ombord pluss ein ukjent lastebil. Av ferja har det akkurat køyrt ein Opel Olympia varebil og ein amerikansk Ford lastebil.



KORT NYTT...



Beford KC lastebil frå 1946 som var seld ny i Skien var den store snakkisen på klubbens utandørsmøte i september. Bilen som Kåre Gjelsted eingong restaurerte er no tilbake hos fyrste eigar, Glassmester Thoresen. Reportasje kjem.



1958 Simca (Ford) Vedette Beaulieu var ein annan flott bil på utandørsmøtet i september.



På Grevlingløpet stilte mangeårig medlem i GVK og LSVK Steinar Hødal opp med ein Packard 1936 i det store formatet.



Medan denne Tatra 603-II frå ca 1965 med lang fartstid i GVK har fått seg ny eigar i sommar.



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

bjorn@granheimbildeler.no
www.granheimbildeler.no

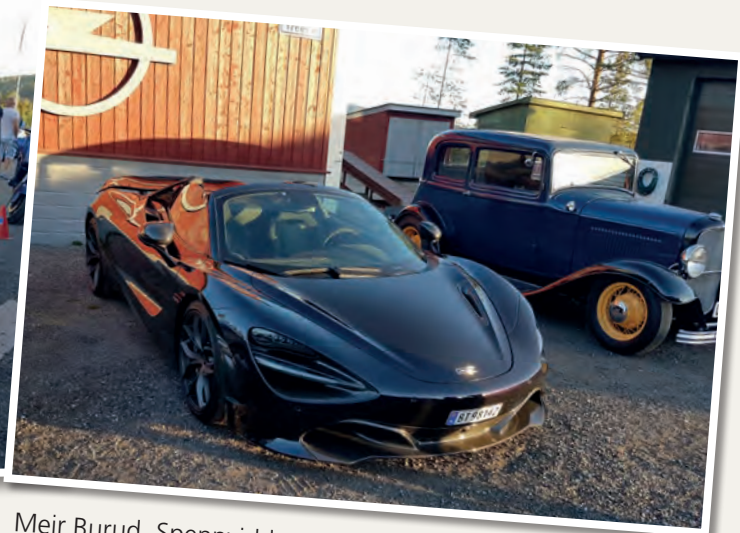
BILDELER
Granheim

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





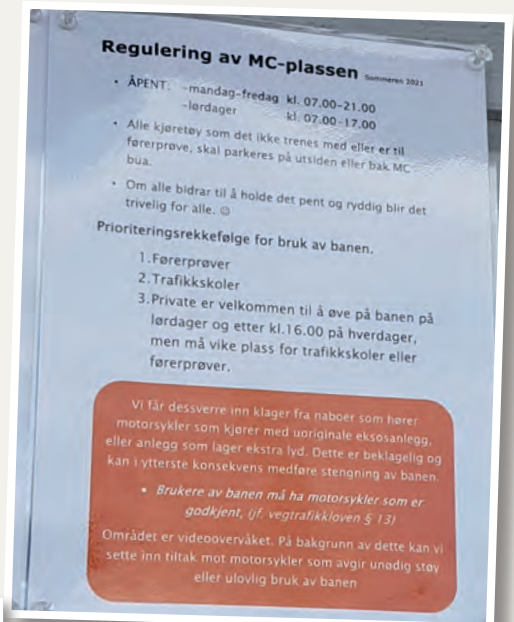
Burud arrangerer treff kvar onsdag heile sesongen. Her er ein spesiell NSU Prinz Sport Coupe på plass i september.



Meir Burud. Spennvidda er stor med ein nesten ny McLaren 720S Spider parkert ved sida av ein Ford Modell B frå 1932.



Fin 1929 Packard Coupe som no står til sals i Skien.



Frå vår mann i MC verda, Leif, kjem oppdaterte opningstider på køyregrinda hos Biltlysnen Skien.



Også Grevlingløpet. Disse damene med sin Wartburg merka Volkspolizei (som det heitte i Aust-Tyskland) har patruljert dei fleste veteranbilløp i Vestfold denne sesongen. Artig innslag.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

- Leif Espen Follaug 1964 mod
- Trond Bekkevold 1957 mod
- Morten Egeland 1954 mod
- Atle Bauge Isaksen 1974 mod
- Trond Andreassen 1951 mod
- Kåre Henning Lindtveit 1961 mod

Listen er oppdatert pr 22. sept. og klubben ønsker dere alle velkommen!



Frist for stoff til neste utgave er 1. desember 2021



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