

Veteranvognen



Av innholdet:



1936 Chevrolet lastebil



1952 Rover 75



Med traktor som hobby

Formann:

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

Nestformann

Dag Henning Eik - tlf 9006 6715

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Styremedlemmer:

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

Varamedlemmer i styret:

Narve Nordanger - tlf 9821 5094
John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Revisorer:

Stein Haugseter og Ole Aglen

Ungdomskontakt:

John Arvid Vestgarden - tlf 4168 3551

Ansvarlig for medlemslister og adresser:

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

Vaktmester Låve / Utleie av lokaler:

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

Teknisk bil:

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

Teknisk motorsykkel:

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

Tilhenger:

Åge Lohne - tlf: 9050 4764

Kjøkken:

Tom Ellefsen - tlf: 9512 4026

Huskomite:

Leif Ingar Liane, Stein Haugseter

Arkivansvarlige:

Geir Grøtvik og Ulf Stuwitz Røvik-Larsen

Forsikring-besiktning:

Tore Wahlstrøm (Bil og MC) – tlf 9019 9362,
E-post: torehwahl@online.no
Inge Holt (MC) – tlf 9084 0564
Runar Hogstvedt (Bil og MC) – tlf 9387 1503
(Dette er en tjeneste som gjøres mot et mindre vederlag inkludert dekning av reiseutgifter. For kjøretøy verdisatt til over 300.000 er det et krav at disse er besikttet for LMK-forsikring).



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

**Årskontingent kr 400,- eller kr 200,- for medlemmer under 25 år.
Sjekk www.gvk.no for innmelding**

Klubblokalet

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

hver måned (unntatt juli).

Medlemsmøtene starter kl 1900, lokalet er åpent fra kl 1800. Parkering på plassen (prioritet bevegelseshemmede

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

Redaksjonens hjørne

I skrivende stund har august kommet. Denne flotte sommermåned med litt kjøligere dager og litt mørkere kvelder. Det er en nydelig tid med tanke på hobbyen vår. Litt lavere temperatur gjør det enklere å hygge seg i veterankjøretøyet.

Jeg håper at du har hatt en flott sommer med det gode varme været vi har hatt i Telemark i år. På søndagens tur i Vestfold møtte vi flere engelske sportsbiler av edel årgang. Veiene i Brunlanes er utrolig hyggelige å kjøre med et veterankjøretøy, kan trygt anbefales. Jeg anbefaler også å ta en tur opp til Ulefoss og Lunde, og deretter Flåbygd rundt. Vi er heldige med en fantastisk natur i Telemark.

Jeg gjorde en nyttig erfaring i sommer. Etter å ha sjekket luftrykket i dekkene på veteranbilen, så sjekket vi også reservehjulet. Det var tomt! Så da

kommer dagens tips, sjekk også reservehjulet for lufttrykk.

I sommer så har jeg gjenoppdaget et fantastisk sted til å nyte en is og elveutsikt. Ved siden av Esso Brua i Porsgrunn kan du parkere ditt kjøretøy, kjøpe deg en matbit eller is og sitte og se på båtene på elva. Da senker roen seg, anbefales! På denne stasjonen kan du også fylle tanken med 98 oktan.

Vi takker for innsendte bidrag og samtidig ønsker vi alltid mer stoff både fra sesongens opplevelser og tekniske tips og råd.

Jeg håper at du får noen fine høstdager hvor du kan nyte ditt kjøretøy.

*Redaksjonen ved
Leif Hægeland*

Støtt klubben!

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



FRAMSIDEFOTO: Thor Simonsen fra Larvik kørte over Gautefallsheia med sin 1931 Nash Victoria Convertible på veg til Smale Hjul arrangementet i Setesdal. Omtrent på toppen meinte den nyoverholte motoren at no var det nok, og slutta å pumpe fram bensin til forgassaren. Då er det kjekt at det er fleire i fylgje som kan skubbe bilen opp ein lett motbakke til nærmaste parkeringsplass. 10 minutt seinare var den gode Nash i gang igjen.

Formannen har ordet

Hei alle sammen!

Sommeren er snart over selv om i skriven-
de stund er en varm dag. Jeg håper mange
har hatt noen flotte stunder i kjøretøyet
sitt. I tillegg til vårt flotte Grenlandsrally og
andre egne arrangementer, har jeg vært på
flere løp i LMK regi. På alle steder har jeg
truffet medlemmer fra Grenland Vete-
ranvognklubb. Enten det er Norgesløpet i
Vestfold eller Spiralløpet i Drammen, eller
Stjerneløpet på Hønefoss. Det er alltid gøy
å treffe kjente når man er rundt i kjøretøy-
miljøene. De fleste kjente jeg treffer her
har jeg blitt kjent med gjennom Grenland
Veteranvognklubb. Det er utrolig at vi har
en så flott klubb at vi treffes medlemmer
andre steder i landet enn på klubbhuset.

Jeg kan love at Medlemsmøtene også i
høst kan friste med mange gode foredrags-
holdere. Følg med på nettsidene våre for
mer informasjon. Hjemmesida, facebook
og instagram blir jevnlig oppdatert.

Det skjer ting gjennom høsten også.



GVKs siste dekksparking for året blir på
Slevollen 25. september.

Selv gleder jeg meg til Oslo Motorshow
siste helga i oktober. Jeg blir å finne på
standen til LMK (Landsforbundet for mot-
orhistoriske kjøretøyklubber) Hele helgen.
Er du på Oslo Motorshow så kom gjerne
innom standen. Det er flere av medlem-
mene våre som har tatt en kaffekopp, eller
spist nista si her. Jeg tror at jeg på en eller
annen måte har vært på nesten alle Oslo
Motorshow som har vært arrangert, og
jeg har ikke blitt skuffet.
Ha en flott høst.

Hilsen Jarle

Veteranvognen 

Redaksjonskomite:

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

Web-master:

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

Fotosjef Hjemmesider:

Espen Nordaunet

Grafisk produksjon:

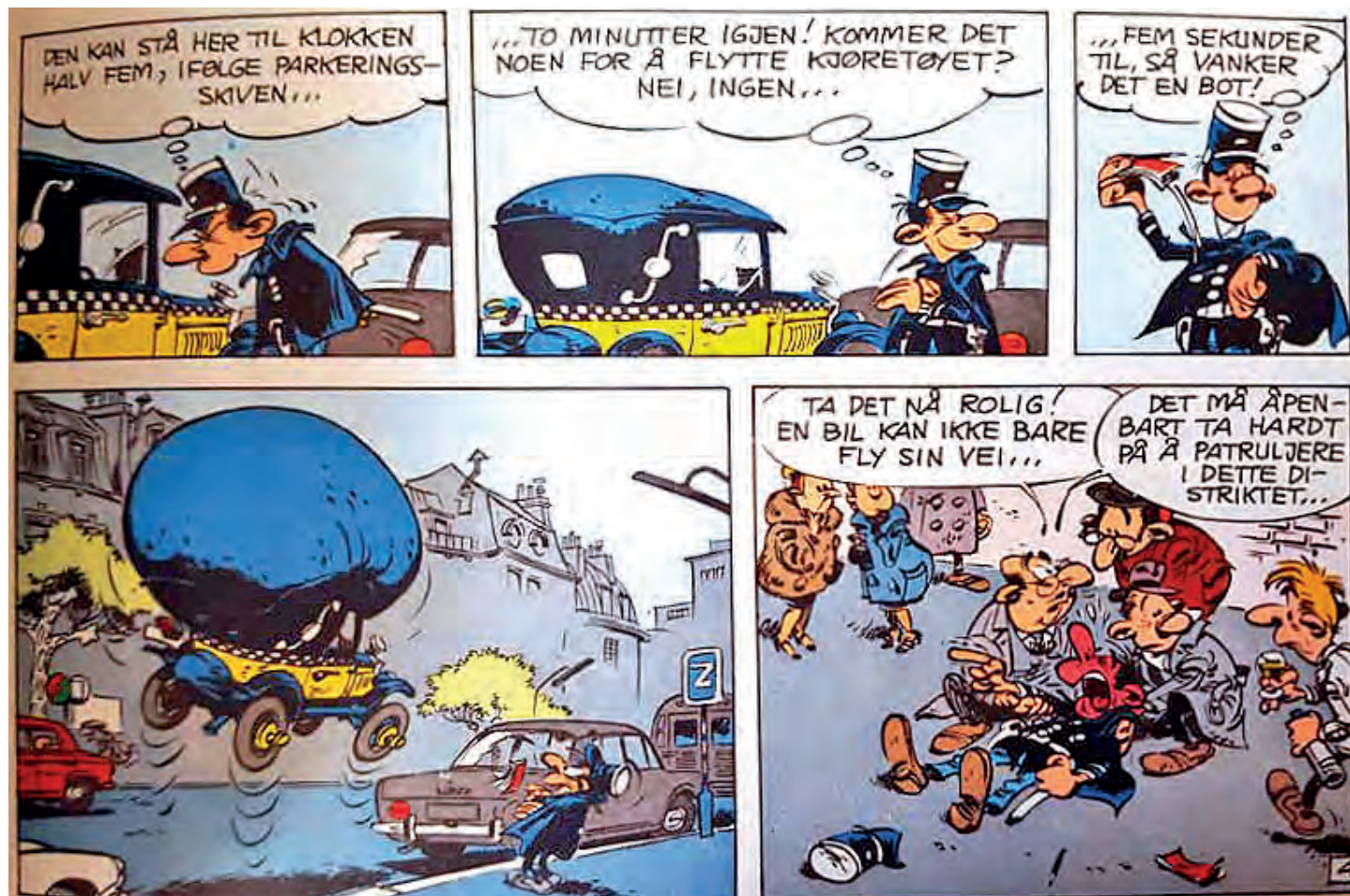
Thure Trykk AS, Skien - tlf: 3590 5590
www.thure-trykk.no

**Innlegg til *Veteranvognen*
mottas med takk!**

UTGIVELSER I 2025:

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

STRIPA **Viggo**





Her har en «Volvo», dvs en Oscar, forvillet seg inn blant de hvasseste bilene i lineup-en. Den danske Volvo-importøren Ole Sommer fikk produsert ca 20 AC Cobra-inspirerte sportsvogner på 1980-tallet. Forstilling fra Volvo 140, bakstilling fra 240, Volvo M46 firetrinns kasse.

- Hej! Der er kolde øl i køleskabet

Det var det første de sa, de smilende danskene på naborommet da vi sjekket inn på Oasen bed & breakfast i Viborg og gikk på kjøkkenet for å hele ned på et glass vann etter kjøreturen nedover. Og da var tonen satt for hvordan det er å være på billøp i Danmark.



Mercedes 300 SLR kopi av Sterling Moss og Dennis Jenkinson sin vinnerbil på Mille Miglia i 1955. Dette er den femte og siste versjonen håndbygget i 2010 av Jim Marland, den opprinnelige grunnleggeren av Proteus Sports & Racing Cars. Mercedes 280E-motor, fire trins manuell girkasse. Kjøpt av Strøjer-samlingen på auksjon på Aarhus Classic Race 2016 for 4,5 millioner kroner. Originalen står på Mercedes-Benz-museet i Stuttgart, med en antatt verdi på 45 mill dollar.



En helg på bilrace med sol, god gatemat, familie og venner lar seg høre.



Fra Historisk klasse 71. Alltid trivelig å se velkjente og velpreparerte småtasser.



«Mr. Le Mans», Tom Kristensen, er en av Danmarks mest med populære sportsutøvere og har legendestatus i racingverdenen. Her på oppvisningen i Viborg med en Jaguar C-type.

Tekst og foto: Ørnulf Hjort-Sørensen

Classic Race Viborg 2025 har tatt rattet etter at Classic Race Aarhus ble svartflagget i 2021, det vil si gikk konkurs. Mye på grunn av corona-pandemien og protester fra beboere som ble særlig hardt berørt av racefestivalen. Viborg

har overtatt mye infrastruktur fra boet, inkludert fire kilometer betongblokker, og fått råd og hjelp fra den nedlagte organisasjonen i Århus. Viborg er en av de eldste byene på Jylland, og ligger 15 mil fra Hirtshals. Byen har vel 42.000 innbyggere og er administrasjonssenter i Region Midtjylland.



Det var ekstremt trangt i «gatene» i Viborg. Det gjaller i betongen. Nærmeste sandfelle er på lekeplassen.

MYE MER

Den 2320 meter lange banen var denne gang bygget i et nærings- og industriområde utenfor sentrum. Men gateløp er en mental styrkeprøve for førerne. Med så trange strekninger som i Viborg skal det lite til før bilen smeller i betongen. Men også i Viborg handler historisk racing om



Racing med én-type biler er som regel det morsomste å se på. Her er det førerne det henger mest på. Legends klassen kjøres med 5/8-skala rørramme kopier av amerikanske biler fra 1930 - og 1940-tallet, med luft- eller vannkjølte Yamaha-motorer fra 900 - 1200 ccm.



John Lennon fikk sin Rolls Royce Phantom dekorert i psykedeliske kruseduller og Andy Warhol gikk løs på en 1979 BMW M1 gruppe 4 løpsbil. Her er det flower power og fred og kjærlighet og sånt på en dansk Mustang. Helligbrøde? Tja . . .



Magne Bjervas vakre Jaguar E-type Serie-1 hadde litt lumske bremses nedover. Vakumbryteren på bremseforsterkeren hadde satt seg fast. Ble fikset, og alt fungerte bra. Konsulenter: Geir Olav Øye (t.v.) og Per Tore Lunden.



En 1930-talls Alfa Romeo 8C 2300 Monza i fint driv i regnet.



Langt rulleblad og nesten overvekt i dekalen på denne danske Hillman Imp-en.



En Bugatti T35 1924 fra Gubsø Garages store samling av historiske Bugattier. Museet ligger ved Silkeborg på Jylland.

så mye mer. Langhelgen er en fest for familier og vennegjenger i alle varianter. Og ikke alle er nødvendigvis veldig interessert i racing. Men desto mer i en sosial happening med mat og drikke. Og her er det ikke snakk om lunkne grillpølser, slappe burgere og doven pils som på racing i Norge, men om god streetfood i alle varianter. Og ditto øl, selvsagt. Man ska' sku' da hae' det hyggelig! Som anslaget var allerede da vi ble praiet på pensjonatet

av spandable dansker med det sosiale på rødfeltet.

BERØMTE

Med rundt 200 startende biler er det flust med godsaker å kikke på i depotene. I tillegg til utstillinger, salgsboder, underholdning, mønstring av historiske sjeldenheter og nyere, ekstreme superbiler. I flere av dem kunne publikum kjøpe seg noen runder på banen, til inntekt for veldedige formål.

Det ble kjørt løp i klassene Historisk 65/71/76/81/91, Touringcar, og GT, Youngtimer, elleville Legends Car Cup med over 50 biler i heatene, Citroen C1 Scandinavia, Super GT, og Colmore YTCC/ Special Saloon med blant annet et par Lamborghini Huracan-er. Ingen norske førere deltok. I pausene ble det også kjørt oppvisning med berømte racingklassikere fra blant annet Strøjer-samlingen og Gubsø Garage.



Opel Kadett GT/E hører med i historisk racing. Går som regel som en klokke og gjør det bra. Her kjører Morten Eriksen til en tredjeplass totalt i klassen.



En nydelig VW campervan. Ikke noe søl med ølbokser og halvpiste flintsteiker her, takk!





Jørgen Strøjer med en juvel fra samlingen sin, en av ni stk produserte 1933 Bugatti Type 59 Grand Prix. Strøjer-familien i Assens på Fyn har tjent seg rike på teglstein. Far i huset er bilgal og bruker kronene på gamle og nyere superbiler.

FORTSETTER

Den virkelig store festen for retro-racing i Norden er Copenhagen Historic Grand Prix, som siden 2001 er en etablert suksess. Århus var en suksess så lenge det varte. Viborg kan bli det. Med sine 26.000 betalende besøkende pluss en masse gjester og sponsorer, har styret- tross et mindre underskudd- allerede bestemt at det blir race i mai neste år. Da må det forbedringer til, blant annet gratisparkeringen for klassiske biler. Den lå for spredt og for langt unna, og må trekkes nærmere banen og publikum. Men bevares, barnesykdommer hører med for så store løft.

HINT

Arrangøren regner premieren som en suksess. Viborg har fått en attraksjon av de store. Og forresten; alle byer med en

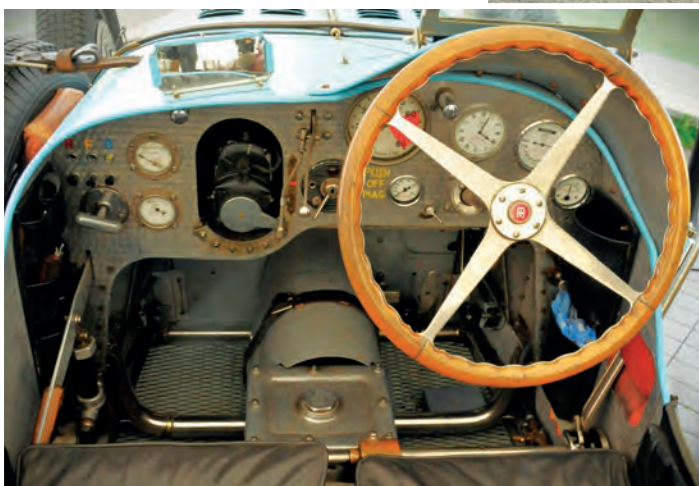
viss selvrespekt og sans for festivaler som trekker folk, bør ha et gaterace (hint, hint). Det er delegasjonen fra Grenland sportsvognklubb 100 prosent enige om. Med nesten seksti kroner pluss på hundrelappen er det ikke lenger fullt så deilig å være norsk i Danmark. Men hyggelig? Som alltid!



Orden i sysakene. Motoren i Strøjers Bugatti 59 Grand Prix. 8 sylindere 3.3 liter, dobbel overliggende kam, kompressor, 250 hk.



Hele fem Fiat 600 Abarth-er stilte i Historisk 71. Her tar Dan Brockdorff teten.



VINNER: Bugatti T51 1932 cockpit.



1970-talls Gilera 50 ccm, Limited Edition trolig av en Super Sport. Vakker i alle fall.

Tur til Vestfold og Norgesløpet 2025

I år var det Larvik og Sandefjord veteranvognklubb (LSVK) som hadde fått tildelt Norgesløpet. Årets Norgesløp erstatter Gladløpet.

Av Espen Nordaunet

Jeg selv startet opp fra Stathelle på morgenen lørdag 12. juli. Etter vel en times kjøring via Langangen, gamle E18 til Larvik og deretter på riksvei 303, ankom jeg Badeparken i Sandefjord i 9-tida. Det var en del deltakere som hadde kommet på fredag og som allerede hadde plassert bilene. Bilene ble plassert i parken ut fra internasjonal gruppe-inndeling fra A til G, pluss en egen motorsykel klasse. Det var i overkant av 120 kjøretøy som var påmeldt, samt et ti-talls etteranmeldte, så det ble nok rundt 130 biler pluss en motorsykel. Det var noen GVK-biler å se, uten at jeg har noe antall. Det var et lite knippe med 4 biler fra før ca 1920, den eldste var en Darracq fra 1904.

De første bilene kjørte ut fra Badeparken i 10-tida, og turen gikk først nord/østover mot Lahelle, deretter fordi Gokstadhaugen, før turen gikk mot Larvik på gamle Sørlandske. Deretter fortsatte turen i retning Helgeroa og forbi Tanum kirke, og så mot Fredriksvern i Stavern. Her var det oppstilling på den gamle ekserserplassen. Her var det også lunsj-servering. Alle poster (5 stk) med spørsmål og oppgaver, var



Tre av de eldste bilene. Fra venstre 1903 Darracq, 1912 Buick og 1913 Minerva.



Klasse G var de nyeste bilene, helt opp til 1995 modeller var representert. Fine omgivelser i Badeparken med Strømstad-båten i bakgrunnen. Foto Narve Nordanger.



Vanligste bil på Norgesløpet var Mercedes Pagode SL. Hele seks stk ble talt opp før start. Generelt var det mange med 60/70/80 tals sportslige cabrioletter som deltok.



Både ved avkjøring Sandefjord og i Stavern ble deltagerene presentert. Her er det Kåre Myrvollen med sin 1930 Buick som er klar for kjøretur i det som var strålende vær og ca 30 grader. Foto Narve Nordanger.





*I Stavern var alle oppgavepostene lagt og I tillegg var det utdeling av baguetter og populær drikke til deltagerene I varmen.
Foto Narve Nordanger.*

plassert rundt omkring på verftsområdet. Arket med resultatet av innsatsen på postene, ble levert før avreise fra Stavern.

I 12-tida begynte de første bilene å kjøre fra Fredriksvern, mot Larvik, og deretter på en del små-veier, før en kom inn på riksvei 303, og fulgte denne, bortsett fra en liten omvei på noen lokale smale sideveier, før en endte opp i Badeparken igjen. Hele rund-løypa var på ca 70 km.

Etter en lang og varm dag, og etter at premieutdelingen var ferdig, ble det litt

mingling og prat med deltagere som ikke hadde kjørt rett hjem. Det ble også god tid til en tur rundt for å se på veteranbåt utstillingen ved Strandpromenaden, og en liten runde i sentrum med en is eller to.

På kvelden var det middag med nydelig 3-retters og hyggelig lag, med taler. Det ble ikke kunngjort noen arrangør-klubb for Norgesløpet 2026. Etter at den offisielle delen av arrangementet var ferdig, var det bare å ta fatt på hjemturen, jeg rakk nesten å komme hjem før regnet begynte å bøtte ned.....



Alle postene kunne gjennomføres i ro og mak under trærne I Stavern.



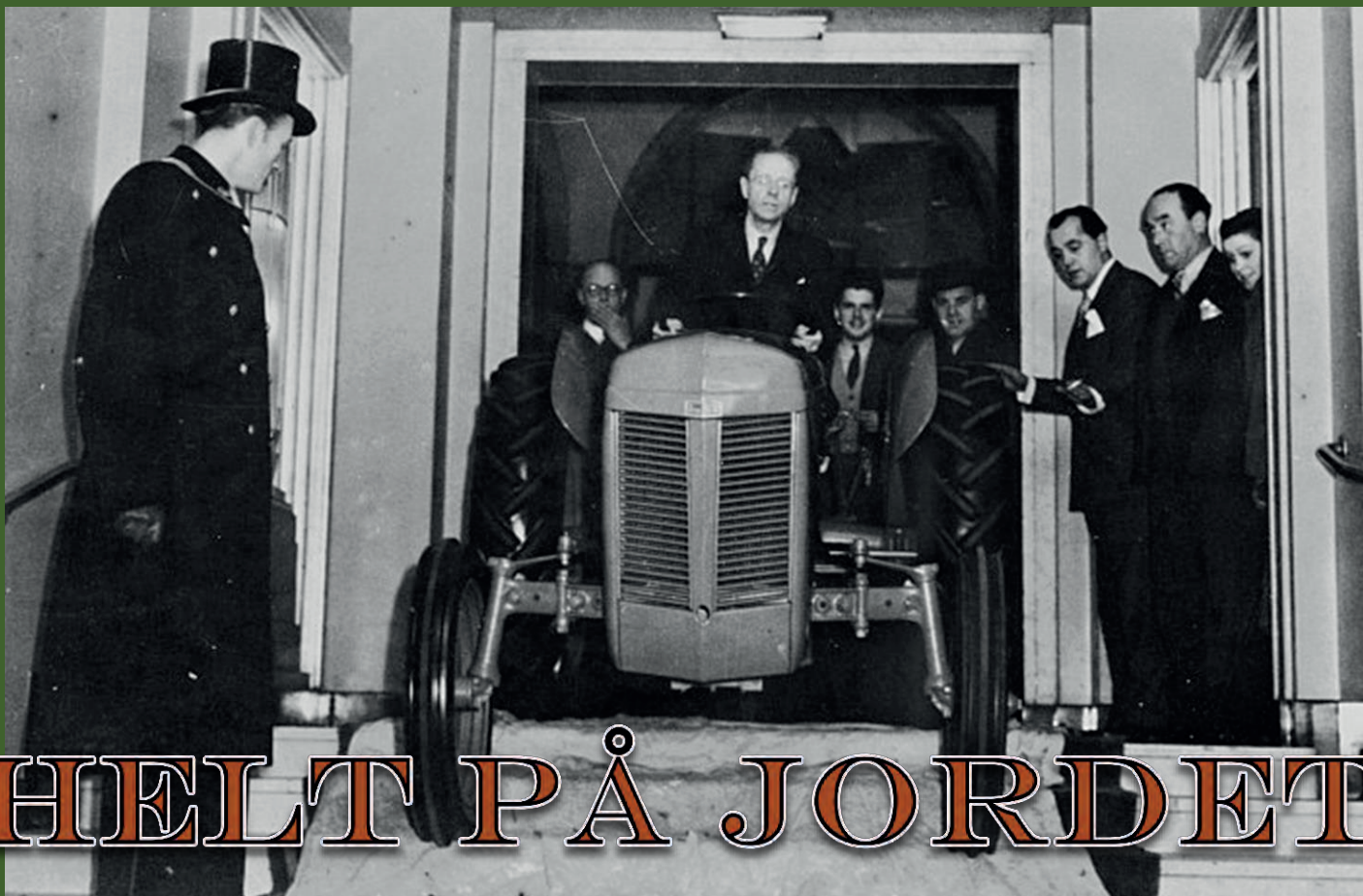
Underveis I løpet gjennom Bøkeskogen i Larvik med flott fjordutsikt framfor en 1940 Buick. Foto Narve Nordanger.



En av de mest uvanlige bilene på Norgesløpet var denne herlige Commer Cob varebil fra 1965. Flott restaurert med detaljert informasjon-plakat i vinduet. Foto Narve Nordanger.



Tilbake i Sandefjord var det tid til å studere de fine trebåtene som var samlet samme dag som løpet.



HELT PÅ JORDET

*De fleste av oss oppfatter begrepet «Helt på jordet» som noe negativt. En eller annen vet ikke helt hva han snakker om eller bedriver. I dette tilfelle betyr det derimot det motsatte: En virkelig **helt**. Harry Ferguson oppfant en maskin som etter hvert skulle bli en **HELT** på jordet. Nemlig «folketraktoren» Ferguson, best kjent som «Gråtass». Ferguson demonstrerte oppfinnelsen ved å kjøre gråtassen i litt ukonvensjonelle omgivelser.. Den skulle senere revolusjonere det norske jordbruket.*



Mannen vi snakker om er altså Harry Ferguson. Men nå er det ikke ham dette handler om, derimot Arne Kise. Bonde og traktoreier som holder til på farsgården i Stulenveien. Den gang lå den i gamle Gjerpen kommune. Vi ble tipset om ham av John Austad: «*Den mannen har flere traktorer enn de fleste*». Veteranvognen tinget seg et besøk med John Austad som kjentmann.

La det bli sagt med en gang, Arne Kise er ikke medlem i GVK, det er derimot sønnen Hans Kise. Og Hans har mye av æren for at traktorsamlingen på gården er i respektabel stand, han har overtatt det meste av det tekniske arbeidet med restaurering og reparasjoner. Så vet vi det.

Arne Kise er født på gården i 1939, og det var en selvfølge at han skulle overta gårdsdriften når den tid kom. Dermed ble det liten tid til utdanning, det ble folkeskole på Ås, noe søndagsskole og ½ år på Frogner småbrukerskole. Resten tilegnet han seg ved å arbeide på gården. Som liten gutt var han sammen med far og kjørte tømmer med hest og slede i skogene til Løvenskiold. «*Det var tøft vinterstid for en liten gutt*».. Om sommeren luket han kålrot. Og så vokste han opp og ble han ble bonde.





Det ble en lang rundtur på gården. Det sto traktorer både inne og ute. Og Arne Kise hadde full oversikt over hva som var hva.

Vi spurte om hvor mange traktorer han hadde hatt gjennom årene, noe nølende fortalte han at omtrent 170 – 180 forskjellige hadde vært innom. Etter en tenkepause tror han at det er omtrent 75 igjen. Hva var så årsaken til at han begynte med denne litt uvanlige hobbyen? Tja... Faren byttet ut hest og slede i skogen med Gråtass i 1956. «*IKKE PÅ AVBETALING!!*» Faren sparte nemlig opp tømmerpengene og la kontanter på disken og kom hjem med en Ferguson.

Selv fikk han traktorsertifikat som 16-åring. Ved siden av gårdsdriften fikk han jobb på Heistad Fabrikker der han kjørte en maskin som høstet erter.



Han høstet erter til 1961, John Austad overtok den jobben i 1962. I 1963 anskaffet han seg en traktor med gravemaskin og ble selvstendig næringsdrivende. Gårdsdriften trappet han ned, landbruket endret seg, dyreholdet ble lagt på hyllen, han fikk jobb som bulldoserkjører hos Hauk Maskin. Samtidig våknet interessen for traktor: Han begynte forsiktig med Gråtass, deretter kom en David Brown Croftmaster, en slags to-seter med sofalignende sete.

Den gjorde 40 km/t og ble kjøpt på Akkerhaugen og var så skrangelet i styringen at han måtte sette beina på styrestaget når han kjørte den hjem. «*Det var et drittkjøp...*»



Her må vi påpeke at dette ikke er ment som en oppsummering av traktorens historie, men som en rundtur blant Arne Kises samling av veterantraktorer.

For en traktoramatør ble det en lærerik runde i et miljø som vi visste lite og ingenting om fra før. Arne Kise førte an og John Austad deltok som sufflør. På oppfordring gjorde Arne et iherdig forsøk på å liste opp alle de forskjellige merkene han hadde hatt / har: Vi presenterer i uprioritert rekkefølge: Nr.1 – Gråtassen fra 1956. Så følger det videre, hulten til bulter: Lanz Bulldog, Deutz, John Deere, Porsche, Hanomag, Massey-Ferguson, CASE, Zetor, MAN, Rumensk Fiat (noe stort dritt), OTA. Osv, nesten i det uendelige. Det ser ut til at alle de traktorproduserende land i verden har hatt et eksemplar på gården hans.

Hvordan kom så alt dette inn i Arne Kises eie? Vi undret, hvorfor denne ideen om å samle traktor? Frimerker er enklere, noen samler også på slips..? Eller servietter?





Ideen om å samle traktorer kom liksom langsomt av seg selv får vi opplyst, men slo ut i full blomst i 1979. Da begynte han å selge brukte traktorer og tok andre brukte inn i bytte.

Han solgte også nye, først og fremst Zetor. Da kom det ofte inn brukte som han ikke hadde hjerte til å selge. De var jo i god stand og fortjente ikke å bli hugget. Så han beholdt dem likeså godt, pakket dem godt inn for deretter å sette dem på et utelager «inne i skauen». Og skau hadde Arne Kise nok av, det ble plass til mange innbytter der ute etter hvert.

Han er selvutlært mekaniker og har et utmerket verksted der de kan takle selv de mest utfordrende tilfeller.

I mange år er det sønnen Hans Kise som har overtatt de fleste oppgavene i verkstedet, der bl. a. denne Lanz Bulldog er et av mesterstykkene. Vi får opplyst at det gikk 5 år før det ferdige resultatet sto klar til bruk. Prisen snakker vi ikke om, men det har vært et pengesterkt og meget kjøpevillig hollandsk museum på trappene flere ganger.

De kom heldigvis forgjeves.





Stopp på Gautefallsheia. John Wallentin reparerer 1931 Nash medan eigar Thor Simonsen (med stråhatt) er glad for hjelpa.

På smale hjul i *Setesdal*

Det er langt mellom veteranbilløp som passar bilar laga før 2. verdenskrig. Dei fleste løp er dominert av lettkørte '60 til '90 -tals bilar, som både kan fylgje trafikken på motorveg til og frå løpet og er komfortable å køyre for godt vaksne veteranbilfolk som i snitt jo blir eitt år eldre for kvart år.



Treungen har godt lagt til rette for matpausar. Her er det Sigmund Aakvik og Vidar Sjøberg som nyt sin lunch i strålende sommarver.

Av Narve Nordanger

Har du valet mellom din 1930-modell eller den 1985-en som også står i garasjen og premiane på løpet baserer seg på kven som er flinkast til å gjette antall skruer i eit glas, tar du gjerne den bilen som startar med ein gong både når han er kald og varm. Dei som sit på med veteranbil vil og ofte favorisere komfortable og pålitelege bilar frå slutten av førre århundre. Av slike og kanskje mange andre grunnar, blir det færre og færre skikkeleg gamle bilar på veteranbilløp, sjølv om bilane absolutt finst ute blant klubbmedlemmene. Det blir snakka på medlemsmøter om fullt fungerande gammalbilar som har stått inne dei siste ti åra utan å ha blitt tatt ut av garasjen. Difor er det viktig med arrangement som fokuserer på eldre aldersgrupper bilar enn berre «alt over 30 år».

Den moderne tid har også gjort det enklare å finne meningsfeller for smale interesser, og det har dukka opp fleire re-



gionale Facebook grupper for førkrigsbilar. Ei av desse gruppene finn vi som «Førkrigs veterankjøretøy i Agder», medan det ikkje finst noko gruppe i Telemark enno. Nokre av medlemmene i Agder-gruppa er fulle av tiltakslyst og har gjennomført fleire arrangement for kjøretøy i sitt interessefelt. No i 2025 slo dei på stortromma og bydde inn til «På smale hjul i Setesdal», eit treff lagt til Byglandsfjord rett nord for Evje. Byglandsfjord er ein fin møteplass omtrent midt mellom aust og vest, og vegane dit frå for eksempel Grenland er greie og direkte utan at ein må ut på E18 og agere rundingsbøye for stressa reisande i gråfarga og halvsmelta kubbelys på hjul. Bompengefritt er denne turen og forresten. Ekstra kjekt med plassen Byglandsfjord, er at her er det både eit hotell med hyggeleg prisenivå og ein campingplass med hytter og god plass til telt. Dette gjer at tilbodet om overnatting hadde prisar som passa fleire enn om det hadde kun vore tilbydd dyre hotellrom som det så ofte blir. Heile 60 kjøretøy var påmeldt, men det var nokre fråfall og ein etterslengar slik at det blei drøyt 50 bilar og tre førkrigs motorsyklar som stilte. Eldste kjøretøy var faktisk ein 1918 modell Reading Standard. Elles var det mange amerikanske kjøretøy, men og tyske Opel og BMW var representert. Leif Kokkersvold med sin flotte 1933 Citroen Gläser var den



Fylkesveg 41 mot Åmot er velegna for gamle kjøretøy, og det er mange flotte stader undervegs.

einaste med fransk bil.

Programmet på Smale Hjul-arrangementet var roleg med heller omtrentlege tidspunkt for det som skulle skje, og det var ingen konkurransar undervegs som tok alt fokus. Det var derimot mykje tid til å snakke med folk som hadde felles interesser. Takka vere gode sponsorar var det gratis å vere med, likevel fekk alle eit flott programhefte med presentasjon av deltakarar og minnekurs. Det hjelpste sjølvstakt på at veret var strålende, over 30 grader på fredagen når vi køyrde sju bilar

frå Vestfold og Grenland i fylgje austover frå Vold. I ganske lett trafikk bar det vestover Drangedal og over Gautefallsheia, der ein 1931 Nash med nyoverhaldt motor ikkje fekk fram nok bensin og stoppa. Men på Gautefall er det god plass langs vegen og det blei ein fin stopp for oss andre medan motorguru John Wallentin testa ut ulike metodar for å få bensinen til å flyte igjen. Nash'en gjekk etterkvart nesten som han skulle og det bar vidare i bedageleg tempo inkludert lunch-stopp på Treungen før vi kom fram til Setesdalen. Her var det fleire som nytta høvet til å kjøle seg i ferskvatn-



På plenen nedanfor Byglandsfjord Hotell var det plass til veldig mange gamle bilar. Nærmast kamera ein Opel Super Six og ein BMW 335.



Av dei yngre deltakarane var Benjamin Nesvåg og Notto Åsland. Her i fyrstnemnte sin T-Ford framfor Ose Turistheim.

fjorden, medan andre nytta tilbodet om omvisning på den nedlagte og freda Byglandsfjord jernbanestasjon. Sjølv måtte eg tørke flekkar med rustvatn av fronten på min 1929 Chrysler, det var tydeleg at når det er 30 grader kasta radiatoren ut vatn uansett kor pent du køyrer.

På fredags-kvelden var det hyggeleg grilling nede ved standa på Neset camping, akkompagnert av gammaldags gram-

mofon-musikk. Musikken hadde ein av arrangørane, Svein Arild Strædet, lurt fram frå sin 22 T-Ford ved hjelp av moderne Bluetooth-høgtalar (eller «ghettoblaster» som vi sa på 80-talet).

Laurdag og søndag var det litt kaldare og dermed meir behageleg for både bilar og folk. Det blei arrangert køyring til Landeskogen tidlegare sanatorium med både guiding av historia til plassen og om



Kirsten og Gunleik Kjestveit har funne seg eit bord i Bygland som indikerer at dei ligg godt over 70, men det er ikkje noko hindring for å køyre til Setesdal med A-Ford.

den ganske nyrestaureerte 1917 T-Ford sjukebilen som stod utstilt utanfor. Deretter bar det vidare nordover til Ose Turistheim for lunch før vi stoppa i Bygland på vegen tilbake. Det var forbausane mange strekk å køyre utanom Rv9 gjennom Setesdalen på fine vegar med lite trafikk som passa førkrigsbilar. Dei som ville det kunne her ta ein båttur med den vedfyrte dampbåten Bjoren før dei returnerte til Byglandsfjord. På søndag var det ein kortare tur til Lan-



Tur på Byglandsfjorden med den bortimot lydlause dampbåten Bjoren var eit av tilboda.





Denne 1938 Dodge lastebilen er bygd på Kambo ved Moss, tilhørte Langerak og blei henta ut frå skuret bak han for rundt 40 år sidan.

gerak Kraftstasjon frå 1916. Det er både eit flott byggverk inne i skogen, og i tillegg er det plassen der det blei funne ein 1938 Dodge liten lastebil for 30 år sidan. No var den heilrestaureerte lastebilen tilbake og stod parkert framfor garasjen han var funnen i. Etter turen til kraftstasjonen var det å legge ut på retur. Sidan det var litt betre temperaturar var det berre å gje full gass og fylgje trafikken på Fv 41 og vidare tilbake til Grenland.

Arrangørkomiteen har alt hatt sitt evalueringsmøte og takka vere mange positive tilbakemeldingar har dei alt bestemt seg for å arrangere På Smale Hjul neste år også. Då blir det nok endå fleire førkrigskøyretøy som stiller.



Langerak Kraftstasjon var ei svært passende kulisser for bilar frå 30-talet.



Ein av bilane som eg sjølv sette stor pris på under treffet var den 1929 Chrysler Serie 75 som Olav Haddeland frå Kvinesdal stilte med. Han har gjort det til sin spesialitet å redde bilar andre har gjeve opp, og har bygd opp denne frå eit frykteleg vrak funne på ei myr i 1980.



Fra motoroverhaling i friluft pr 1965. Ingar og Kjell Clausen sammen med far Leif reparerer Roveren fra 1952.

En fattigmanns *Rolls...*

Det å være medeier i en Rover 75 av 1952 modell bød på utfordringer til tider for samtlige involverte. En med økonomisk delansvar, og to med ungdommelig pågangsmot og manglende teknisk kompetanse.

Av: Ingar Clausen

Medfølgende ovennevnte anskaffelse fulgte en blå verkstedhåndbok med avtrykk etter forskjellige mekanisk påvirkede fingre. Tittelen på boka var ROVER 75, CAUSE AND REMEDY. Kan oversettes med Årsak og behandling. Men etter en stund ble det spøkefullt å kunne sette en L etter C'en, da dette også ga en viss mening.

Kjøretøyet hadde visstnok sin opprinnelse i England, «alltid mellom to streiker» som alle andre. Som så mange andre

«vehicles» etter krigen, viste Roveren også sitt spesielle preg av kreativitet på en rekke områder. Av interesse kan nevnes aluminium toppdeksel på rekke-sekser'n, med toppventilert innsug, og sideventilet exhaust. Det var også dashbord i teak og gearvelger på rattstammen med dertil flere ledd før velgeren slo riktig inn i kassa. For ikke å snakke om skikkelig sofa både foran og bak, med reguleringsmekanisme for seteforskyvning, ved eventuelt behov for ekstra plass for intim kontakt med passasjer....av det annet kjønn.

At vognkortet sto på min far, kunne ha forskjellige årsaker, men siden forrige eier var lagersjef på Porsgrunn Mek Verksted og eier før ham igjen var verkseier Reim, var det kanskje et poeng å anskaffe bilen, da fatter'n hadde hatt sine gode læreår før krigen nettopp på den adressen på Vessia. At mekanismen for håndbrekket var rustet bort i det som var igjen av «huset» for slik under gulvet på venstre side, bekymret

ikke sånn med en gang. Derimot måtte all parkering i skrånende vei skje med forhjulet mot kantstein. Det var mye viktigere med en radio som fungerte, og His Masters Voice var ikke hørbar lenger. Men Radio Televisjon på Vessia hadde folk med «nåw haw» iflg bileieren, som ikke hadde hatt engelsk på skolen. Altså returnerte Radio LUX etter relativt kort tid, og den som var kjørbare av de tre eierne, var svært fornøyd.

Men så begynte «learning by doing prosessen». Kingbolter kan være av de sakene som sitter fast over lang tid, og som kanskje skal være vanskelige å bytte. Men stadig etterfylling av Coca Cola i åpningen på toppen av boltene som supplement til boltene smøremiddel, gjorde at en kveld løsnet begge to og utskiftingen kunne gjennomføres etter oppskriften i håndboken for Cause and Remedy.

Prosjekt bremses som tok ujevnt og med lav pedal som måtte pumpes....ble også en





En ung Kjell Clausen prøver å finne igjen det forsvunne andre-gearet.

naturlig læringsfase. Broder Kjell var ennå ikke fylt 18, men hang på med stor innsats som investering i en gang å få tillatelse til bruk av bilen. Det fikk han i januar 1963. Han hadde englevakt !

Men iherdig bruk av kjerra avslørte etter hvert at konsumet var todelt: En del for bensin som bilen slurpet i seg uten blygsel, en annen for oljeforbruk. Det ble etterhvert tydelig at en tur/retur mellom Tollnes og Skien, kunne koste bortimot en halvliter av den gyldne væsken som skulle gjøre så ting kunne gå rundt. Men oljen ble raskt borte, etter at Roveren hadde lagt fra seg lyseblå skyer fra Gjemsø skole og sydover. Dette måtte utbedres.



Roveren var også i bruk. Her er lillebror og mor i huset klar for kjøretur.

Fatter'n mente at Autoindustri as i Oslo hadde massevis av engelske maskindeler. Og det stemte. Vi bestilt ny toppakning siden vi skulle åpne opp motoren. Oppstalling i en mørk garasje hadde ingen hensikt, så litt skjerming mot regn og en romslig gårdsplass fikk holde for jobben. Diverse verktøy måtte anskaffes, men enkelte som var merket HYDRO fant også veien til Fatter'ns midlertidige verktøykasse. Etter hvert fant vi ut at stemplene kunne løsnes fra undersiden av motor. Når de dukket opp over den skrå toppen fant vi snart ut at vi måtte ringe Autoindustri igjen, da knekte oljefjærer på fire sylindre ikke var noe vi ville kjøre med fortsatt.

Lang historie kort: Felles innsats og tømning av en lagerskuff hos leverandøren ble til stor hjelp. Bildet fra gårdsrommet i heimen viser at vi håndterte utfordringene med humør. At det å stille tenning, og hjulvinkel etc var noe vi kunne klare selv, var vi sikre på, inntil den dagen vi måtte få riktig gnist. Kjell satt i bilen, og jeg sto under panseret. – Vri fordelern litt fram, Ingar. Det jeg ikke visste var at personlig håndspåleggelse på en aktiv fordeler kan medføre overraskelser. I neste sekund fikk jeg en av de sjeldne karamellene og for baklengs over vegen og inn i gjerdet til naboen. Learning by doing!

Men med en gammel Rover stopper ikke utfordringene så brått. Det skulle vise seg

at den eller så fint synkroniserte fire-gears kassa mista posisjon 2 på et ubeleilig tidspunkt. Veien til Larvik var ennå ikke ferdig, og søndagstur til Brunlanes måtte skje via Korketrekjern. Men siden første gir funka sammen med tredje og fjerde, så kom vi oss hjem.

Bildet to viser unge Kjell sidelengs i forbindelse med avdekking av gearvelgerne. Han hadde mange timer med Rover'n. Vi mente at dette måtte vi bare glemme. Vi fikk bruke den selv om gearkassa etter hvert virket låst. Ingen velgere ville jobbe med oss der bilen sto. Inntil en kveld mens vi satt på Kafe Williams, og kassadamen spurte om ikke vi hette Clausen. – Joda det stemte. – Ja da kan jeg be dere komme hjem for pappa'n deres har ordnet med bilen slik at dere kan bruke den. Himselfalne er akseptabelt uttrykk for oss begge. Men han som hadde ligget langflat, ikke bare på bildet 2, var usikker på om fatter'ns operative evne var tilstrekkelig. Han hadde fjernet et par tenner på en kjøkkengaffel, og lirket og presset så han fikk løsnet det som satt fastlåst. Nå var den kjørbar, men fortsatt bare i bruk uten 2.gear.

Årsaken til Rover'ns endelikt ligger selvsagt i de utallige små detaljene som omhandler vedlikehold. En dag måtte det ta slutt, og under en tur opp Storgata i Porsgrunn ble jeg stoppet foran Rådhuset av to politier og en bilsakkyndig. Sistnevnte visste at disse bilene var sårbare. – Du skal få lov til å kjøre ned på brygga, og så ser vi nærmere på den der!

Klar beskjed. Jeg kjørte ned og ble bedt om å skru av skiltene. – Aldri verden! Det er dere som vil avskilte den, og må forstå at dette er ikke min jobb. Det virket. En ung polititjenestemann fisket fram et dårlig skrujern fra sin kasse og kjørte i vei. – Har du et bedre et å låne meg? Han så på meg med et litt sørgmodig blikk, da hans verktøy aldri hadde vært skjerpet. Han fikk låne mitt.

Da den bilsakkskyndige dro fram en stavlykt og lyste på rammebuen over bak akselen, sa han: – Se her unge mann, denne sprekken er mye farligere enn du har visst om. Du skal være glad at ikke den brakk helt av i en skarp sving.

We have learned by doing, helped by cause and remedy.

ROMNES

ALLE DELER TELLER



Som Bilfrakter



Med 30 cm karker



Med 90 cm karker



Stor Varehenger / Bilfrakter Leies Ut
600,- pr døgn for medlemmer av GVK
Veldig lav innkjøringsvinkel
203x450 innvendig
775 kg egenvekt 2725 kg nyttelast
Kontakt Ole Martin Liane – 950 28 788





Referat medlemsmøte juni

Nestformann Dag Henning Eik ynskte 45 medlemmer velkommen. Møtet ble innleia med eitt minutt stille for vår nylig avdøde medlem Tormod Hansen. Ved gjennomgang av referat frå mai-møtet blei det kommentert at Vespaen som er til sals er ein stor 180 ccm utgåve.

Nestformann takka alle dei 60 som var med og arrangerte Grenlandsrally som hadde imponerende 182 deltakarar og gav klubben eit pent overskot på ca 40 tusen kroner. Evalueringsmøte er alt gjennomført, og klubben vil til neste år prøve å minske køar på postane. Det blei kommentert at det var meir folk i Brekkeparken på Kr.Himmelfartsdag enn det var på 17. mai. Informasjon, medlemmenes fem minutter Tore Kvaale meinte GVK burde arrangere fellestur til veteranbiltreffet på Tyrigrava ein måndags kveld. Det var stemning for ein slik tur, detaljar vil bli lagt ut på klubbens nettsider/ sosiale media sider.

Geir Danielsen minte nye medlemmer på at det er daglege samlingar i klubblokalet kvar måndag kl 11 og tysdagar kl 11 og kl 18. Det blei og kommentert at Brekkeparken hovudinn- gang (nord) er open for veteranbilar frå kl 11 på onsdagar for treff på museums-kafeen. Kjem du med vanleg bil, må du parkere utanfor.

Geir minte igjen på at det er krav om brannsløkkingsapparat i mange veteranbil-forsikringsavtalar, If forlangar f.eks. 2 kg pulverapparat. Leif Ingar Liane hadde hatt eit tilfelle med stygg røykutvikling som viste seg å vere gummislange i kontakt med eksosen. Ivar Ruud spurte om krav til hovudstraumbrytar ikkje gjeld lenger og det blei bekrefta at dette var borte, medan mange i forsamlinga anbefalte å ha slik likevel. Helst plassert slik at du kan slå av all straum utan å opne panseret. Det blei og vist til at straumbrytar for båtar vanlegvis er meir solid enn dei billigare du kan kjøpe til bil.

KJØP OG SAL

Leif Ingar Liane har framleis ein liten Datsun å selje, no med fersk EU kontroll. Vår ganske nye medlem Martin Andersen har selt sin Ford Sierra stasjonsvogn og i staden kjøpt seg 1961 Volvo PV 544 som han hadde med seg på møtet. Svein Findal har kjøpt seg ein kommande klassikar, ein 1998 Chevrolet Corvette Cabriolet. Yngvar Håkonsen hadde vore med Terje Sørbø til Østfold og kjøpt ein ganske spesiell 1969 MGC GT. Yngvar hadde etter kjøpet fortalt Terje at ein kunne ikkje ha slik bil utan å vere medlem i GVK, så det skulle no vere i orden.

NYE MEDLEMMER

To generasjonar Lunde stilte på møte for fyrste gong. Far Tommy Lunde hadde vore medlem ganske lenge, medan datter Linn Terese Stiansen Lunde hadde vore medlem i 14 dagar. Tommy har ein velkjent 1932 Ford B Coupe som han har arva etter far sin som var aktiv i GVK på 70 og 80-talet, og i tillegg 1955 Opel Olympia Rekord og ein 1980 Opel Manta. Linn Terese køyrer 1989 Volvo 240 GL. Dagens tredje nye medlem var Øyvind Juvkam som hadde vore medlem i ei veke og kom på møtet med sin 1978 Lincoln Continental.

PAUSE

Etter pausen fekk Lars Arne Straand og Thure Bakke Lutro ordet og fortalte om Straand Hotell i Vrådal sitt konsept med tilrettelagte opphald for MC og bilentusiastar. Hotellet hadde og eigne arrangement for motorentusiastar (for eksempel 26-28 september i år) og hadde og mange forslag til turar i Telemark med utgangspunkt frå hotellet. Til slutt foretok Geir Havgar trekning av lotteriet.

Referent Narve Nordanger

Referat fra medlemsmøte august

Formann ønsket ca 60 fremmøtte fra GVK og Amcar Grenland velkommen til felles medlemsmøte. Amcar-medlemmer ble ønsket spesielt velkommen. Deretter ble det ett minutt stillhet til minne om vår mangeårige medlem Bjørn Bunkholt som gikk bort i sommer.

DIVERSE ARRANGEMENTER:

Kulturminnedagen på Skotfoss arrangeres 07.sept, samme dag arrangeres GVK-tur til Drangedal Bygdetun. Det blir lørdagskafe hos GVK enten 04. okt. eller 11. okt. fra kl. 11.00.

DIVERSE INFO:

GVK har fått en liten veteran varetilhenger. Den skal registreres på klubben og kan lånes ut til medlemmene ved behov. Passer til en liten bil. Styret vil komme i kontakt med en som kan filme med drone på våre arrangementer, ta kontakt med styret hvis dette er aktuelt.

MEDLEMMENES FEM MINUTT:

Tore Kvaale rådet medlemmene til å ikke spare penger ved å fylle 95 oktan bensin på veterankjøretøy. Det skapte trøbbel for Tore. Andre medlemmer advarte også mot dette. Gunleik Kjestveit deltok på løpet for førkrigs kjøretøy i Setesdal, se reportasje i dette nummeret. Gunleik deltok med A-Forden, og det ble en lang tur på nesten 50 mil. Harald Aspheim

har flere vinterlagringsplasser til utleie til de som trenger. Bare ta kontakt.

KJØP OG SALG:

Formannen opplyste om at 1953 VW Bobla etter Johan Arnt Rasmussen er til salgs (se Veteranvognen 2024 #5). Snakk med Jarle hvis du er interessert. Kai Hansen har kjøpt en 1936 mod Packard etter Steinar Hødahl. Kai formidler også salg av Steinars andre veterankjøretøy; en 1960 Ford Anglia, en 1930 Marquette Roadster (landets eneste), en 1985 Toyota Hiace campingbil, og en kapell tilhenger. Ta kontakt med Kai hvis du er interessert i disse. Harald Aspheim's svigersønn har en 1996 Cadillac Deville til salgs. Morten Jordbakke har i sommer kjøpt seg en 1953 Vauxhall Velox og hadde denne med på møtet.

NYE MEDLEMMER:

Ingar Clausen er nytt medlem. Har ingen veterankjøretøy, men har hatt en Rover som han skriver om i dette bladet. Anne Drangsholt Robinson, som har 1971 Chevrolet El Camino.

PAUSE

Etter pausen fikk formann i Amcar Grenland, Oddgeir Berberg Wold ordet. Han fortalte om klubben som startet offisielt opp i 2000. Det hele startet i-99 på Toras hytte i Skien. Etter hvert leide de lokalene i Herkules klubbhus for



Denne 1930 Marquette Roadsteren etter Steinar Hødahl skal seljast av Kai Hansen. Kjekt om bilen forblei i GVK.

å holde sine møter. I juni 2006 fikk de leie et industribygg (gamle Thermolux) på Skotfossvegen i Skien. Der har de i dag møter 2 ganger i mnd og festligheter. Pr. dags dato teller klubben 141 medlemmer, og er tilsluttet Amcar Norge. Klubben er driftig, de kjører stadig «cruising» rundt i Grenland på onsdager, og har sammenkomster på klubbhuset. Amcar Grenland har også en egen jentegruppe som kjører sine egne cruisinger og sammenkomster. Alle klubbens arrangementer blir offentliggjort på Facebook. Etter Oddgeir sin presentasjon av Amcar, fikk Jan Arthur ordet og fortalte om GVK. Til slutt foretok Kjell Harry Salbu trekning av lotteriet.

Referent Per Øvrum

Den allsidige Tom Ellefsen



Her ser vi bilde av Toms onkel Alfred som var drosjesjåfør i Porsgrunn. Han var veldig bilinteressert og hadde mange flotte amerikanere som senere skulle trigge bilinteressen i neste generasjon. Blant annet kjørte han Packard, men på bildet ser vi en Reo fra siste halvdel av 20-tallet. Bildet er trolig tatt der hvor DownTown ligger i dag.

Synes du Grenland VETERANVOGNAKLUBB høres gammelmodig ut? Hvorfor heter det ikke veteranbilkubb, eller bilkubb? Tanken til de som startet klubben vår for over femti år siden var at den skulle favne alle typer fremkomstmidler, altså vogner, og få har tatt dem på ordet bedre enn Tom Ellefsen.

Av John A. Vestgarden

De fleste kjenner jo Tom, da han har vært aktiv i klubben i flere tiår, og tilfeldighetene skulle ha det til at jeg kom i kontakt med han under arbeidet med en annen artikkel for Veteranvognen. Jeg sendte ham da et bilde av hans gamle lastebil, og begeistret ringte ham meg tilbake og fortalte at dette var vel en av ytterst få bilder hvor både hans gamle lastebil og motorsykkel kunne ses sammen. Gøy at et

bilde undertegnede tok i en alder av 10 år kunne vekke slik glede!

Selv om lastebilen har vært omtalt i Veteranvognen tidligere, tenker jeg at dette

fortjener en reprise, da få er like allsidig med veteranvogner som nettopp han. Historien starter flere år før Tom ble født, da hans far som drev fiskeforretning på Sundjordet i Porsgrunn går til anskaffelse



Lastebilen har akkurat kommet hjem og jobben med å få oversikt over prosjektet begynner. Målet var å holde det meste originalt, men noe småtteri utvendig måtte utbedres. Ved montering av tvillinghjul bak går bilen opp fra å være en 1,5-tonner til en 3-tonner.





Den største jobben ble å skifte ut treverket i hytta og lage nytt interiør, uten at det skulle se ut som om noe var blitt gjort. For øvrig et klassisk og spartansk 30-talls interiør.

av en 1937 Dürkopp motorsykkel, men det er slettes ikke alle unt å få tak i noe sånt, for året er nemlig 1942. Det må derfor sittet langt inne å kvitte seg med den, for da Toms storebror er gammel nok til å få sertifikat, overtar han sykkelen. Dette skal også bli 10 år gamle Toms første møte med motorisert moro, så de neste årene skal veien opp og ned til Jarseng gjøres utrygg av nettopp han og den gamle motorsykkelen. Men en gammel og slitt motorsykkel blir fort uinteressant da noe med 4 hjul nærmer seg rekkevidde, men ikke uinteressant nok til at den kastes. Heldigvis settes den vekk før interessen igjen skal vekkes til liv mot midten av 90-tallet.



Snakk om flaks! Den originale tilhengeren stod fortsatt i orekrattet på gården i Kodal. Veldig moro at denne Isachsen-hengeren ble bygget i Larvik, og at den dermed hadde en ganske lokal tilknytning. Restaureringen var enkel med kun sandblåsing og lakk. Kvalitet, med andre ord.

Restaurering av motorsykkelen skal også føre han fram mot en annen lykkelig tilfældighet, nemlig at han kommer over en gammel Chevrolet lastebil. Det var på jakt etter Dürkopp-deler på Rødmyr Gård han så den første gang. Lastebilen fremstod den gang slik vi husker den i dag og bar preg av bruk, men også godt vedlikehold. Tom fikk så tilslaget på den, og ved en mindre teknisk gjennomgang var den klar for veien. Men hvor kom Chevroleten fra? Bilen var bragt til Rødmyr av en «skrot-handler», og før det hadde den hatt et par kortere eierforhold. Så skulle det dukke opp et spennende spor! I forkant av dette hadde den vært i samme familie

fra den var ny i 1936! Det viste seg at bilen var kjøpt inn til en større gård i Kodal i Vestfold hvor familien Gallis holdt hus, og de livnærte seg av meieri og ysterivirksomhet. Men hvor kom da alle bulkene i taket og bakveggen fra? Jo, det viste seg også at det hadde vært sagbruksvirksomhet på gården, så denne Chevroleten hadde transportert plank fra gården og ned til hvalskutene som lå i Sandefjord. Den hadde derfor vært en viktig bidragsyter for hvalfangsten og det vi nå ser på som «bygging av landet».

Kontakt med første eierfamilie ble etablert, og det ble et gledelig gjensyn da Tom tok med lastebilen for en aldri så liten gjenforening. Gamlefar på gården fikk seg en prøvetur og det var tydelig at «kroppen husker» for med skoen lett klemte i døråpningen rygget han doning og henger med største selvfølgelighet og presisjon hjemme på tunet. Det ble også sagt at bilen ble benyttet i øvelseskjøring for de yngre, for den gang hadde man knapt hørt om automat og størrelsen på bilen betydde heller ikke så mye.

Bønder er jo ikke glade i å kaste ting, og ofte skal vi være glade for nettopp det! Det viste seg nemlig at i en krattskog på gården stod den original Isachsen-tømmerhengeren med utstyr klar til å kobles på, så dette ble julaften for Tom og hans fetter Oddbjørn som reiste sammen denne dagen. Bonden fortalte imidlertid at han mange ganger hadde tenkt at hengeren skulle kastes, men så hadde det ikke blitt noe av. Hengeren er registrert i 1938, og ble nok dermed kjøpt inn litt etter lastebilen.



Ikke et uvanlig syn fra 70- til utpå 90-tallet. Det stod ofte biler parkert bak eller ved siden av låver i påvente av bedre dager. Her er det første bildet Tom tok av lastebilen, da han så den på Rødmyr. Penger ble overført, og Tom var nå blitt både motorsykkel og lastebil-eier.



Dette bildet ble brukt i Anlegg og transport sin veterankalender og viser bilen i sitt rette element. Legg også merke til 30 tallets air-conditioning med tilting av frontruta, sammen med åpen lufteventil på torpedoen.

Den første ordentlige kjøreturen med lastebilen gikk opp til Lunde og videre mot Fjågesund høsten 1996. Der var tanken å

krysse vassdraget med den gamle kabel-fergen som nå var på tampen av sin siste sesong, før ferden gikk videre mot Tørdal



Tom fikk også bygget opp et kapell av grønn canvas. Kjekt når man skulle på langtur og trang sovekabin. Ingen tvil om at han er fornøyd med bilen, i hvert fall!

og returen så igjen gikk mot Grenland. Visse utfordringer bød turen på da reflektorene i hovedlampene nok hadde sett sine bedre dager, det ble vel som å kjøre med parklys når mørket kom. Innvendig i taket var bilen kledd med noe strie eller stoff som det «snødde» fra under kjøring, så både Tom, hans daværende samboer og deres Golden Retriever måtte ta turen innom dusjen ved hjemkomst.

Selv om bilen fremstod som ganske hel, var det nødvendig med nytt treverk i hytta, samt overhaling av bremsen og nytt interiør, men dette kom ganske raskt på plass. Dessuten hadde ikke motoren gått så mange kilometer, da den originale hadde sprukket en kald vintermorgen på 50-tallet, og videre ble erstattet med en ny. En annen kuriositet er at hytta visstnok skulle være bygget i Larvik, men det er ikke dokumentert.

Bilen var et fast innslag i Grenlandsrally på slutten av 90-tallet og på 2000-tallet og vakte begeistring blant de fleste. I boken «Veteraner i 50 år» ser vi også et bilde av Tom med lastebilen under Norgesløpet i 1998. Hjulet



Her ser vi bilen under innhenting av tømmer for hyttebygging. Før tiden med kran på hengeren, måtte man bruke vinsj og hjelp fra andre tømmerstokker for å få lasten på plass. Utrolig stilig at Tom brukte bilen slik den var tiltenkt i utgangspunktet, på tross av gammeldags løsninger og vinterkledd veier.



punkterte, men det ser ikke videre ut til å påvirke det normalt gode humøret.

Bilen ble også brukt til praktiske formål, og tømmerutstyret fikk virkelig prøvd seg da Tom fant ut at han skulle hugge tømmer til egen hytte vinteren 1997. Selve jobben med vinsjing og lasting av tømmer gikk fint, men det ble heller spennende da han skulle ned fra heia med tung bil og doble hjul bak med en tvangsstyrt henger uten bremses. Det endte med at tvillinghjulene måtte av og tre av dekkene på bilen måtte få på kjetting. Både sjåfør og bil kom vel fra det hele og materialene ble visstnok bra, de også!

Vi må huske på at dette var flere år før «patina» var populært å snakke om, og tipper nok at publikums store begeistring hadde blitt dempet noe om ny lakk og fornikling hadde kommet på plass. Det hadde blitt som om man pusset veggene på Akershus festning med fiberpuss, for denne bilen er jo en del av norsk historie.

Det skulle også vise seg at det var flere på utsiden av Grenland som hadde lagt merke til dette mektige kjøretøyet, for da Norsk Veimuseum på Lillehammer skulle samle biler for sin utstilling rund 2018, var det naturlig å spørre Tom. Chevroleten har dermed fått et godt hjem, og kan fortsette å vekke begeistring blant store og små. Dessuten passet det godt, for mannen

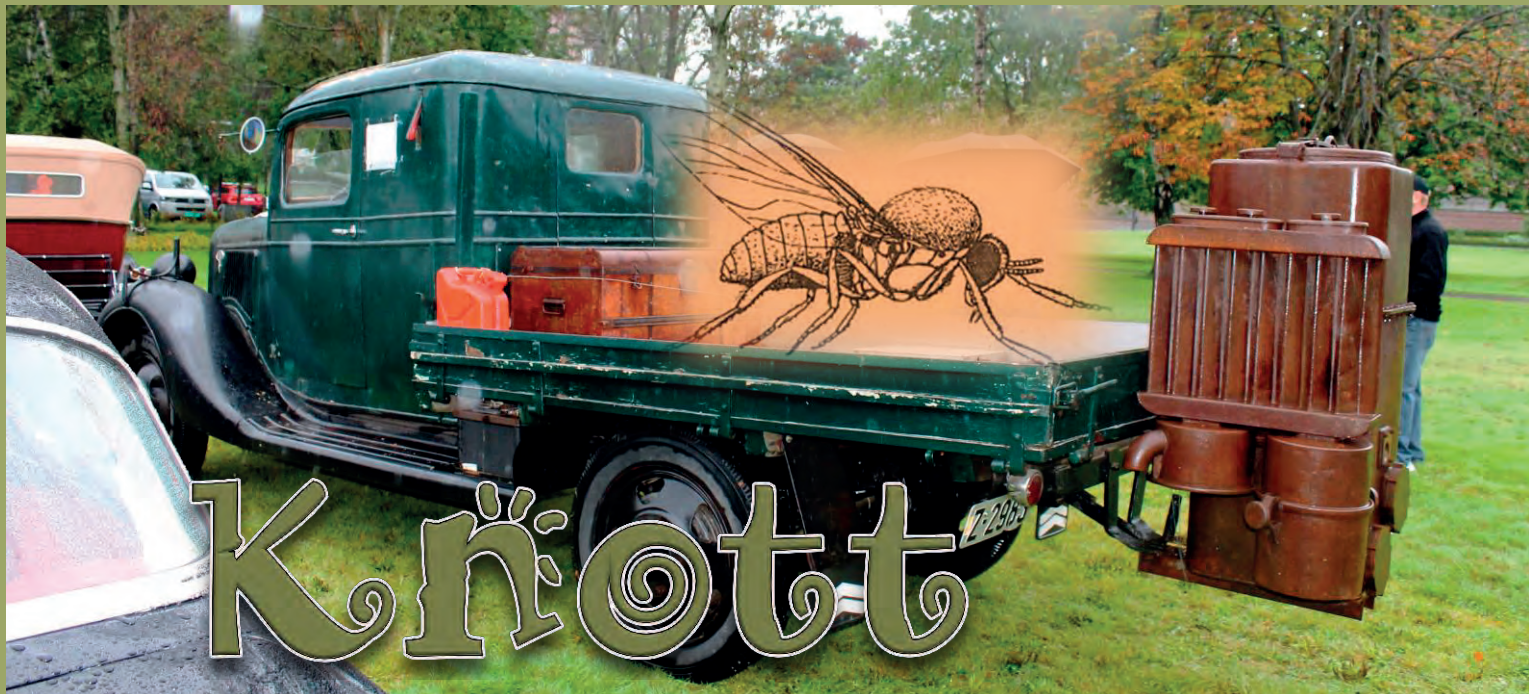
som nå hadde representert klubben med motorsykkel og lastebil var nå straks klar med sin første personbil restaurering. Det er et smykke som de fleste har sett, altså hans fantastiske 1950 Buick Roadmaster Sedanette.



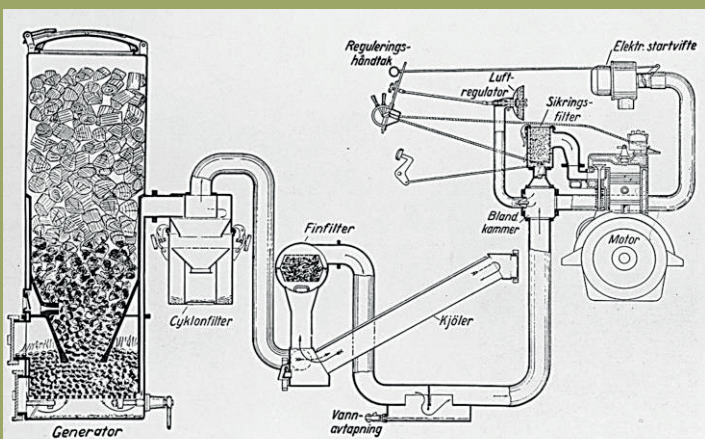
Hengeren rett etter henting. Ludvig Isachsen begynte å produsere hengere i 1916, og er mest kjent for å være den første til å levere tilhengere med sving. Firmaet lever fortsatt under navnet Istrail og har i dag produksjon i byen Golub i Polen.



På Hundsfossen står Chevroleten som Tom restaurerte pr i dag, med henger påkoplet og lastet med ferdig høvlet treverk.



Knott og knott, fru Blom.. Knott er ikke bare bare, det har de fått erfare som har prøvd å tilbringe en aften utendørs etter et kraftig regnskyll. Da våkner den til live, eggene klekkes på sekunder og vips, svermer den rundt deg i millioner. Drøye 2 millimeter lang: dette lille flyvende uvesenet som klør og klør og klør. Som er umulig å bli kvitt. Og som vi har 50 variasjoner av i Norge. Naturvitenskapen har gitt knotten det latinske navnet **Simuliidae**. Som om det skulle gjøre den mer folkevennlig.



Nå er det heldigvis ikke denne ufysiske skapningen det dreier seg om her, men navnebroren «Knott». Som har vært til nytte, om ikke alltid til glede for de som pleiet omgang med den under krigen. I følge leksikon er «Knottgenerator det folkelige navnet på en vedgass-generator eller vedgass-aggregat som ble brukt til å produsere / generere gass i form av knott. Slike anlegg ble særlig brukt under 2. verdenskrig da det var stor mangel på bensin.»

Det visste vel de fleste av oss. Men ikke alle er klar over at dette ikke var noe som ble oppfunnet da krigen brøt løs.

Det var franskmannen Philippe Lebon d'Humbersin som har ære for det. Så tidlig som i 1786 presenterte han gassen som oppsto når man destillerte trevirke, og 21. september 1799 tok han patent på en gassdrevet «termolampe». (I Bergen var slike i bruk frem til 1960-tallet.) Lebons patent må ha slått godt an, for ikke lenge etter fikk han bygge en svær ovn på et hotell i Paris for destillasjon av ved-gass. Lite visste han da et mer enn 200 år senere skulle et helt kontinent humpe rund med en knottgenerator hengende bakpå. I 1801 tok han også patent på en gassmotor. Og så døde han.



I våre dager får vi vårt drivstoff fra raffinerier som dette på Slagentangen, etter at det er hentet opp fra Nordsjøen. Sterkt industrialisert til alt for høye priser.



Under krigen så råstoffleverandørene slik ut. Det gikk ikke lang tid før knottproduksjon spratt frem som småindustri over store deler av landet. Som her på Tangen i Sigdal.



Under krigen ble det meste rasjonert, bensin var intet unntak. Det resulterte i en gedigen oppblomstring av knottfabrikker mange steder. Det var mange som hadde god tilgang på skog på landsbygda. Alt som trengtes var sag og økse og lagerplass. Noen var store foretak, mens andre var nærmest for familiebedrifter å regne.

Knotten ble kuttet i små biter ca. 5-6 cm lange. Det var tilgangen på tilstrekkelig skog som var avgjørende for hvor produksjonen fant sted. *Gjedrum Vedgass* lå i Akershus på gårdene Stokker og Tveter, og dro du til Helene Landhandel i Blaker kunne du også få kjøpt knott.

Det treslaget som ga best resultat var løvtrær, der grå-or ga høyest oktan. Det gjaldt å opprettholde en ufullstendig forbrenning i aggregater for å utvinne gassen. Derfor måtte man fra tid til annen «stake, røre rundt i tanken når effekten avtok». Men selv med grå-or på tanken manglet det mye på at effekten på motorytelsen kunne måle seg med det du fikk av bensin. Som på den tiden lå på 87 oktan. Før man la ut på tur måtte man tenne på i generatoren og så helle på den ønskede mengde knott.

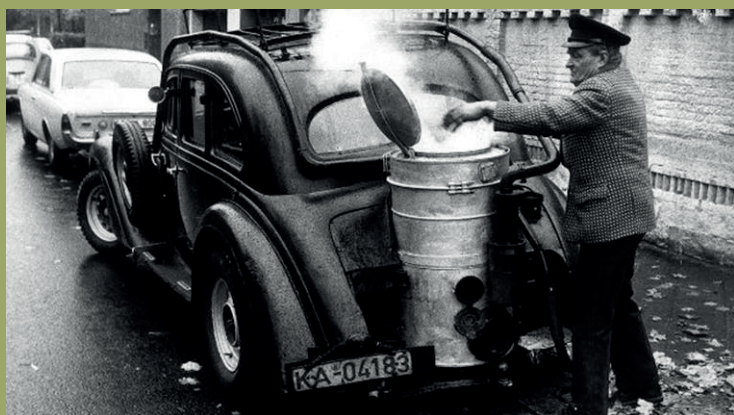
For de mer teknisk nysgjerrige i GVK kan vi opplyse at ved forbrenningen skulle det tilføres lite luft til tanken. Hvis det ble gjort riktig fikk man noe CO₂, litt metangass og masse nitrogen som ble tilført fra atmosfæren.

Ved hjelp av diverse spaker på dashbordet blandet man dette manuelt for å få den mest effektive blandingen inn i motoren via en gassblander som hadde erstattet forgasseren. Blandingen varierte mye, den kunne være ubehagelig ustabil så sjåføren hadde fingene fulle. Hva fikk man så igjen for dette iherdige håndarbeidet?

Energimessig tilførte 2,5 kg knott effekten av ca. 1 ltr. bensin. Det blir påstått at et velfyllt aggregat under krigen ville vare 2-4 timer eller til 80-100 kilometers kjøring. En del effekt forsvant på grunn av den høye konsentrasjonen av N₂, noe som resulterte i at man satt igjen med ca. 2/3 ytelse.

Med en del justeringer av forgassing og endring av tenningstidspunktet samt å bruke 35 graders fortenning ville det virke tilfredsstillende – for det meste. Men starten kunne by på visse problemer.

I tillegg til disse tekniske utfordringene var det jo også noe tungvint å frakte med seg alle sekkene med knott. Ikke alle biler var utstyrt med det for øyet, store og mange sekker med knott tar opp plass for både passasjerer og gods. Under krigen hadde tyskerne egne kontrollører fra hæren som sjekket at knotten holdt den foreskrevne standard.





Lastebilen i Romsdal drar på tur under krigen med hele planet fullt av passasjerer. Den var antagelig utstyrt med en motor på rundt 60 hestekrefter.

Selv med knottgeneratoren på sitt absolutt beste ga den antagelig bare 2/3 deler av hva den kunne yte med bensin, omtrent. 40 hestekrefter. Så vi regner med at turen tok sin tid. Men festfeststemte Romsdølinger på en solrik dag kan jo ha godt av at turen trekker i langdrag, da blir det mer tid til kos og hygge. Og om lensmannen var opptatt annensteds kunne det også vanke diverse forbudte forfriskninger av eget fabrikat. Også det kan ha sin sjarm.



Det var ikke bare i Norge man måtte sette sin lit til Knott. Under krigen produserte Tyskland over 500.000 kjøretøyer av alle slag og et stort antall motorsykler. Sverige fulgte opp med en brosjyre for A.B. Nyköpings Automobilfabrik med reklame for Vedgas-aggregat ANA BERAM. Og i bl.a. Leeds i England ble den lokale bussen utstyrt med knottgenerator hengende bak. Livsviktig bensin var forbeholdt Englands væpnede styrker.

Og for en gangs skyld var den norske hær i forkant av utviklingen: Alt i 1927 anskaffet de en fransk Berliet lastebil med vedgass / knottgenerator.

Den aller første buss i Norge med tilsvarende generator ble innkjøpt til forsøksdrift av Schøyens Bilcentraler i Oslo. I 1932. Historien sier ingenting om den klarte å holde rutetidene.. I dag er prinsippet med Knottgeneratoren død. Eller?

Paradokset er jo at i våre dager går bussene på eggeskall, potetskrell og fiskepudding som er blitt for gammel..

KLAR FOR NYE UTFORDRINGER?



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

Nå også: Verksted for
historiske racerbiler!

WWW.GASOLIN.NO



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

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

Vi har bilproduktene
som proffene bruker!



Christoffersen AS

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

Alle typer reparasjoner
av eldre kjøretøy.

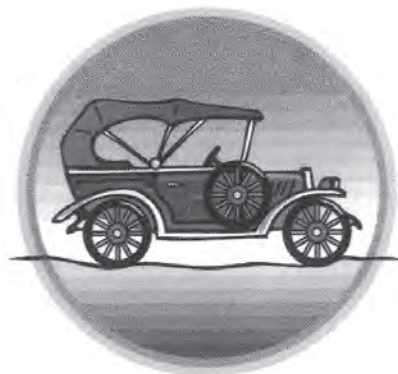
SKIEN BILRESTAURERING

TORSTEIN JOHANNESSEN

GAMLE SKOTFOSS BRUK

3720 SKOTFOSS

RING FOR AVTALE, TELEFON 90 19 19 29



Stedet for VVS
Rørlegger'n %
PORSGRUNNSVN. 304 - 3736 SKIEN

Tlf. 35 91 35 00

Vakt: 952 87 000



www.rorleggern.no



KORT NYTT...

FRAMOVER...

- 4. september** – GVK medlemsmøte, foredrag:
Tormod Magelsen, redaktør i Norsk Motorveteran
- 7. september** – GVK tur til Drangedal Bygdetun
- 20. september** – Haustmarknad Ekeberg, Oslo
- 25. september** – GVK arrangerer Dekksparking
Slevollen
- 26. - 27. september** – Veterandagene i Lunde
- 2. oktober** – GVK medlemsmøte, foredrag:
Tore H Wiik, forfatter av bøker om gamle vegar



Riis Bilglass på Kjørbekk er gode på service og ikkje redde for å byte rutepakningar med blanklister på ein gammal Bristol.



Til medlemsmøtet i august hadde Morten Jordbakke med seg sin nykjøpte 1953 Vauxhall Velox. Flott bil som skiller seg ut i mengden.

Dekksparking på Slevollen har blitt ekstra populært etter at GVK allierte seg med Treffet under Brua for forhandssamtale. Nesten 110 køyretøy fylte det meste av plass på september arrangementet, og kom du til annonsert oppstart var du nesten sist. Ny for dei fleste var denne artige Ford Mustangen ombygd til stasjonsvogn med tak frå ein Opel.



Jernia Kragerø skal ha stort utval i gammaldagse skruer både i mm og tomnar står det i ein artikkel i TA pr 5. august. I høve til same artikkel skal dei og ha mykje anna kjekt å ha frå gamle dagar på lageret. Foto Jørgen Korum, frå internett.





Ein flott 1957 Dodge på Cars & Coffee i Porsgrunn. Også i august har dette arrangementet av GVK og Amcar Grenland hatt stort oppmøte. I alle fall dersom veret er fint.



På Astrup Fearnly-museet i Oslo er det mykje høgtravande kunst, og innimellom meir kjente skapningar. Robert Grosvernors sitt verk «Untitled» frå 2022, inneheld i høve til museets plakat ein «folkevogns-lignende bil» og bowling kjegler, men alle som har peiling ser med ein gong at dette jo er den klassiske Renault 4CV.



På årets Grevling-løp hadde dei ballkast på ein av postane, og for ein gongs skuld var det snakk om å kaste noko med litt vekt i mot ein veldefinert blink. Alt for ofte rundt om kring i landet blir ein bedt å kasta alt frå barne-ringspel til mikro frisbee, utan å ha det minste igjen for å prøve å treffe.

GVK ØNSKER NYE MEDLEMMER VELKOMMEN!

Klubben har fått 54 nye medlemmer siden oktober 2024.

GVK ønsker de alle hjertelig velkommen på våre møter og at de har glede av Veteranvognen!

- Christian Haugseter, 1974 mod. (gjeninnmeldt)
- Jørgen Numme, 1964 mod.
- Jørn Kasin, 1958 mod.
- Cecilie Wilhelmsen, 2005 mod.
- Bjørge A. Ynnesdal, 1981 mod.
- Geir Olav Berge, 1964 mod.
- Per Tore Lunden, 1959 mod.
- Ole Ødegård, 1958 mod.
- Geir Gregersen, 1957 mod.
- Dag Henning Waag, 1975 mod.
- Lars Egil Bærø, 1961 mod.
- Jack Jacobsen, 1964 mod.
- Arnt Ole Lia, 1962 mod.
- Rune Nenseth, 1981 mod.
- Per Kristiansen, 1942 mod.
- Knut Mørken, 1960 mod.
- Egil Hægeland, 1992 mod.
- Nicolai Markussen Sørbø, 2006 mod.
- Remi Minge Eriksen, 2000 mod.
- Anne Drangsholt Robinson, 1963 mod.
- Max Nielsen, 1962 mod.
- Thomas Rønnerud, 1985 mod.
- Svein Ole Daltveit, 1980 mod.
- Erik Hovet, 1959 mod.
- Tor Nenset, 1947 mod.
- Martin Kåsene Andersen, 1999 mod.
- Aslak Kornkåsa Fjalestad, 2007 mod.
- Svanhild Irene Haugetun, 1963 mod.
- Jan Sverre Nicolaisen, UKJENT mod.
- Linn Therese Storåsen Lunde, 2008 mod.
- Inge Clausen, 1945 mod.
- Thor Arnfinn Granheim, 1976 mod.
- Eirik Jensen, 1969 mod.
- Erik Standal, 1965 mod.
- Geir Kittilsen, 1967 mod.
- Anniken Reiersen, 1977 mod.
- Øyvind Juvkam, 1965 mod.
- Sverre Lundberg, 1960 mod.
- Terje Sørbø, 1977 mod.
- Ole D. Lysø, 1967 mod.
- Iver Sagli Klovholt, 2005 mod.
- Truls T. Gundersen, 1974 mod.
- Mats Gundersen, 2002 mod.
- Trond Alvestad, 1965 mod.
- Henrik Landsverk, 1976 mod.
- Maik Bjørge, 1979 mod.
- John Frydenlund, 1988 mod.
- Kjell Arne Nesodden, 1965 mod.
- Kristian Markus Solum, 2006 mod.
- Nina Merete Gjernes, 1978 mod.
- Jan Gunnar Schjerva Pedersen, 1989 mod.
- John-Kåre Thilesen, 1966 mod.
- Morten Mitchell, 1968 mod.
- Bjørnar Heimholt, 1968 mod.

Frist for stoff til neste utgave er 1. oktober 2025



BÅRD HENRIKSEN BILVERKSTED AS

VI KAN REPARERE BÅDE DIN BRUKSBIL OG DIN VETERANBIL

*VI TAR OGSÅ SIKKERHETSSJEKK AV BILER FRITATT EU-KONTROLL
(PKK) ETTER AVTALE MED GVK.*



Adr.: Rødmyrsvingen 99
3735 SKIEN

Epost: bilverksted@online.no
Tlf: 35 59 23 00 / 908 50 201

