

FJÆRBLADET

ORGAN FOR AGDER MOTORHISTORISKE KLUBB

Nr. 2 - Mars 2009 - 31. årgang



JUBILEUMSMØTE I ØST



JUBILEUMSMØTE I SENTRUM



JUBILEUMSKAKE I VEST



FLOTTE MOTORSYKLER I KVINESDAL



Formann: Børge Bendixen
Lofthus, 4790 Lillesand
mob: 92 83 21 70 / bb@nordicbike.no

Nestformann: Olav Hægeland
Fidje, 4580 Lyngdal / tlf. 38 34 33 67

Sekretær: Carl Bugge,
Kuholmsveien 27, 4631 Kristiansand / tlf. 38 02 33 02
bugge@start.no

Kasserer: Bernt Erik Olsen
Astrids vei 2, 4633 Kristiansand
fax: 38 09 09 64, berneol@online.no

Styremedlem:
Tor Arild Mydland, Vinkelveien 10, 4580 Lyngdal
tlf. 38 34 33 86, torarild@gmail.com

Ole Bjørn Moe, Gamle Kranvei 15, 4950 Risør
tlf. 37 15 19 78, els-moe@online.no

Varamedlem:
Arnfinn E. «Loll» Olsen, Postboks 123, 4791 Lillesand
tlf. 37 27 06 60, a-em-ol@online.no

Svein Evje, Monen, 4735 Evje
tlf 37 93 06 30, svevj@online.no



Redaktør: Bernt Erik Olsen, Astrids vei 2, 4633 Kristiansand
Fax 38 09 09 64, berneol@online.no

Korrespondenter:
Turid Liland, Bryne, 4560 Vanse, tlf. 38 39 78 56, ttilan@online.no
Øyvind Eikelia, Vrålsmyrveien 28, 4810 Eydehavn, tlf. 37 03 10 84,
oeikelia@online.no

Hjemmeside på internett: Kjell-Ivar Søreng, Morholtveien 8,
4886 Grimstad, Tlf. 37 04 48 17, kjell-ivar.soreng@c2i.net

Internettadresse klubben: www.a-m-k.net



Kontaktperson:
Jan Petter Kristiansen, Kvernhusheia 24 D, 4634 Kristiansand
Tlf. 38 19 86 40, Mob. 99 73 98 48, janpk@tele2.no

Besiktigelsesmenn:
Olav Hægeland, Fidje, 4580 Lyngdal, tlf. 38 34 33 67
Tor Ole Haagensen, Bjørkeveien 39, 4515 Mandal
Tlf. 38 26 25 80, torole.haagensen@c2i.net
Torjus P. Fiære, Fjæreveien 182, 4885 Grimstad
Tlf. 37 04 33 77, torjus.fiare@losmail.no

Militære kjøretøyer:
Jacob Kvamme Homdrum, 4741 Byglandsfjord, tlf. 37 93 42 24

Motorsykler og mopeder
Børge Bendixen, Lofthus, 4790 Lillesand, tlf. 92 83 21 70
epost bb@nordicbike.no
Ernst Hansen, Fjellestad, 4550 Farsund, tlf. 38 39 10 74,
epost ernst-han@c2i.net

Biler og motorsykler eldre enn 1960 er som kjent fritatt fra denne kontrollen. Slik er det ikke over alt. I Danmark må også de eldre kjøretøyene kontrolleres, men bare hvert åttende år. Men med det fritak fra slike kontroller som vi har i vårt land, hviler det samtidig et betydelig ansvar på kjøretøyenes eiere, som da ikke har noen uavhengig instans til å påpeke ting som bør fikses for at kjøretøyet skal være i trafikksikker stand. Og det siste vi ønsker oss, er trafikkkulykker med veterankjøretøyer involvert. Men skulle uhellet være ute, er det viktig å være forsikret i et selskap som har kompetanse på kjøretøy i ærverdig alder. Mer skulle det vel ikke være nødvendig å si om akkurat det!

Når dette leses er klubbens årsmøte avviklet. Noen nye koster er kommet inn i styre og stell og andre er gått ut, i alle fall i denne omgang. Det vil komme et fylldig referat i neste nummer av Fjærbladet. Og det vil jo alle sammen få, i alle fall de som har betalt kontingenten for 2009. De som ikke har gjort det, selv etter den purring de mottar i disse dager, skal vite at dette er det siste Fjærbladet de får i denne omgang. Noen har lurt på hva dette purregebyret som vi legger til når vi minner om ubetalt kontingent går til. Det er enkelt å forklare: De som ikke har betalt, og dermed får Fjærbladet stoppet, får de "mistede" utgavene ettersendt når kontingenten er betalt. Porto for å sende ut flere blad i konvolutt er 25 kroner, og i tillegg koster porto for selve purringen 8 kroner. Det er da mest rimelig at de "trege" betaler dette selv og ikke belaster klubben med denne utgiften, ikke sant?

Beste hilsen Bernt Erik

TERMINLISTE 2009

10. mars	Medlemsmøte sentrum
19. mars	Medlemsmøte øst
25. mars	Medlemsmøte vest
14. april	Medlemsmøte sentrum
23. april	Medlemsmøte øst
25. april	Vårmønstring
29. april	Medlemsmøte vest
21. mai	Kristi Himmelfartsløpet
7. juni	Utsikten-turen
26. - 28. juni	Norgesløpet
8. august	Klubbens Jubileumsløp
15. august	Delemarked

Styret tar forbehold om at datoer kan endres eller fjernes ved behov.

INNMELDING I AMK

Å bli medlem i AMK er en enkel sak! Innmelding må inneholde navn, adresse, telefon og eventuelt epostadresse, og sendes til kassereren.

Det er mange forskjellige måter å sende innmeldingen på.

- Den kan sendes i posten til kassererens adresse
Astridsvei 2, 4633 Kristiansand
- Den kan sendes via telefaks 38 09 09 64
- Den kan sendes på e-post på adressen
berneol@online.no eller amk@lmk.no
- Den kan sendes fra link på vår hjemmeside **www.a-m-k.net**

RABATTAVTALER

Vi minner om klubbens rabattavtaler:
Per Hagen A/S: Oppgi kundennummer 500434
Bang og Folkestad A/S: Oppgi kundennummer 101130
og vis medlemskort

MEDLEMSMØTE SENTRUM

Vi ønsker velkommen til medlemsmøte tirsdag 10. mars kl. 19.00 i Oddernes Menighetshus (kjellerstua). Hovedtema for dette møtet blir LMK-forsikringen og AMK's hovedkontakt for forsikring, Jan Petter Kristiansen, blir med på møtet og informerer og svarer på eventuelle spørsmål. **Vel møtt til alle interesserte!**

MEDLEMSMØTE ØST

Det blir medlemsmøte hos Lillesand Elektro på Stykkene i Lillesand torsdag 19. mars kl. 19.00. Hovedtema også for dette møtet blir LMK-forsikringen og AMK's hovedkontakt for forsikring, Jan Petter Kristiansen, blir med på møtet og informerer og svarer på eventuelle spørsmål. Vel møtt til alle interesserte!

Kjørebekrivelse: Ta av fra E 18 på Tingsaker mot Birkeland, så ligger stedet på venstre hånd kort etter krysset (etter Aase sveiseverksted, ved siden av Lillesand Ambulanse).

MEDLEMSMØTE VEST

Vi ønsker alle vel møtt til medlemsmøte onsdag 25. mars kl. 19.00. Fremmøte på Rosfjord skolehus. Tema for møtet er bilpleie, som nok kan gi mye nyttig informasjon for medlemmene. Vi får besøk av Asbjørn Føreid som vil vise frem og demonstrere produktene fra AutoGlym.
Velkommen!

ENTUSIAST-TREFF I ROGALAND 1. MAI

Vi er en gjeng bil entusiaster med opphav i Opel Registeret og Ford M klubb i Rogaland som har funnet ut at 1.mai er en fin dag å ha biltreff på. Det som er litt synd, er at det treffet som arrangeres her i distriktet, på Maxi, ikke har kapasitet til å ta imot alle som ønsker å vise fram bilen sin. Dette har vi tenkt å gjøre noe med, og har i samarbeid med Jærhagen og Klassiker'n fått låne parkeringsplassen på Jærhagen 1. mai 2009. Vi vil gjerne ha frem bredden i bilhobbyen, og ønsker derfor at så mange som mulig tar med seg bilen, familie og venner og stiller opp for å gjøre dette til en merkedag for oss med bil som hobby.

Praktisk :
Det vil åpne for publikum klokken 10:00 og være åpent til klokken 15:00. Det vil bli premiering, der biler som vil bedømmes kjøres via dommere når de ankommer Jærhagen. Det blir 1., 2. og 3. premie i hver aldersklasse. I tillegg blir det premiering av publikumsfavoritt. Stemmesedler følger inngangsbillett.
Entre blir 50,- pr person. Bil følger fører og det betales ikke noe ekstra for bilen. Barn under 12 år gratis. Det blir salg av pølser, brus og lodd på plassen. Det tillates «boot sale», enkle boder for salg av deler og annet bilrelatert.
Vi ønsker alle hjertelig velkommen til Jærhagen 1.mai!
Spørsmål ang treffet kan rettes til entusiast@lyse.net

REDAKTØRENS SPALTE



I forrige nummer av Fjærbladet skrev jeg i denne spalte om lett alarmerende opplysninger fra et anerkjent britisk veteranbilblad. Som det kan leses annet sted i dette bladet viser det seg at disse opplysningene åpenbart grunner seg på en misforståelse fra dette bladets side, og dermed skulle den saken være ute av verden. Det er godt når man får korrekte

opplysninger fra sine egne representanter i den internasjonale veteranverden! Mens jeg skriver dette snør det utenfor. Det synes som om det er langt frem til vi kan få ut de kjære gamle to- og firehjulingene. Men heldigvis, så lenge ligger ikke snøen at ikke vi kan få med oss Vårmønstringen! Og der blir det sikkert som vanlig fullt av glade folk og blinkende nypolerte kjøretøyer. Vi kan allerede begynne å glede oss, det er jo bare et par måneder frem!

Jeg hadde min Renault 16 på EU-kontroll i høst, og den gled heldigvis rett gjennom uten en eneste bemerkning fra kontrolløren. Det er jeg glad for, for det betyr at jeg kjører rimelig trafikksikkert. Sånn sett er EU-kontrollen god å ha, selv om det i grunnen er like spennende hver gang...

ÅRETS FØRSTE MEDLEMSMØTE I ØST, 22. JANUAR

Det har nesten blitt tradisjon at årets første medlemsmøte i AMK holdes i Froland, og slik ble det også i 2009. AMK fyller som kjent i år 30 år, og i den forbindelse var det sendt ut en spesiell skriftlig innbydelse til de med tosifret medlemsnummer, altså under 100. Siden klubben ble stiftet på en kafe ved navn Elevine i Kristiansand, er det vel naturlig at det ikke var så svært mange fra vår region som deltok på dette første møtet. Men tre stykker som var på stiftelsesmøtet i 1979 kom, Svein Ove Stallemo fra Nedenes (nr. 13), Jacob Kvamme Homdrom fra Byglandsfjord (nr. 17), og Martin Lee Westvik fra Arendal (nr. 55). Til sammen ble det vel omtrent 30 stykker samlet rundt bordene i "Fjøset" på Frolands Verk.

Møtelederen var forhindret på grunn av sykdom, og som så ofte før måtte "Pytten" steppe inn som reserve, på kort varsel. Dette pleier ikke å være noe problem for han, ei heller nå! Han holdt en kort og grei orientering om AMK's historie, og det er jo artig å vite litt om dette, kanskje aller mest for de av oss som ikke har så lang

"fartstid" i klubben. Det ble også nevnt litt om det kommende årsmøtet, og litt om de løp og treff hvor tid og sted er fastsatt. Takk skal du ha, "Pytten"!

Når det er jubileum i klubben, da må det bløtkake til! To store kaker, en med fløte og en med marsipan, samt kringle, kaffe og brus ble som vanlig servert av våre trofaste kvinnelige hjelpere. Takk skal dere ha!

Ellers var det ikke så mye på programmet, men praten gikk livlig, kaffetrakteren putret og det meste av kakene forsvant! Og det er vel et sikkert tegn på at folk trives!

Et koselig januarmøte i "Fjøset" på Frolands Verk! Det ble også et nytt AMK medlem. Velkommen!

Øyvind



Svein Ove Stallemo



Martin Lee Westvik



Jacob Kvamme Homdrom



Glade "kjøkkenjenter"



Ikke mye kake igjen her!



EN RETTELSE

I lederartikkelen i forrige nummer av Fjærbladet ble det skrevet om nye regler via FIVA når det gjaldt regelverket for hva som skal kunne defineres som veteranbil. Det ble her referert til det anerkjente britiske bladet Practical Classics.

Imidlertid varte det ikke lenge etter at bladet var levert på posten, før det kom en e-post fra daglig leder Tom T. Græger i LMK. Han skriver følgende:

På generalforsamlingen 2008 i Bruxelles ble det etter mange års drakamp mellom de ulike nasjoners interesser endelig vedtatt at et motorhistorisk kjøretøy er et bevart mekanisk drevet kjøretøy produsert for mer enn 30 år siden. Det nye er at definisjonen om 30 år gjøres gjeldende fra år 2010, og er rullerende. Den skal altså ikke stoppes slik Practical Classics skriver.

Med andre ord har Practical Classics trukket feil konklusjoner av det som har skjedd. Det er jo velkjent at mange land har hatt andre aldersgrenser, i Danmark har det for eksempel ikke vært å regne som veteranbil før etter 35 år. Det er da en stor fordel at det nå blir en samordning blant alle land, og dermed skulle misforståelsen være oppklart – forhåpentlig til alles tilfredshet.

Hvor lett det blir i 2020 å finne originale elektronikkdelene til en 1990-modell som skal restaureres, er jo en ganske annen sak som vi ikke skal rippe opp i her ...



MEDLEMSMØTE I VEST, 28.01.09

30 ÅRS MARKERING

Året 2009 er godt i gang, og AMK i Vest har sitt januar møte i Kvinesdal denne gongen, hos verkstadeigar og bilforhandlar Gunnar Kasin (Kasin Motor A/S - Kasin Auto A/S) Me får koma inn i hans private verkstad, eit større lokale, varmt og godt, der han har ei flott samling eldre motorsyklar ståande. Eit solid frammøte med over førti personar fortel om stor interesse.

Olav Hægeland ynskjer vel møtt, overrekker ei gåve til verten, Gunnar Kasin, med stor takk for at klubben får koma. På grunn av trettiårs-markeringa, er dei med medlemsnummer under 100, blitt spesielt inviterte. Tre stk har møtt opp, desse blir kalla fram, det er: Kåre Udland, nr. 59, Tom Galdal, nr. 83 og Rudolf Danielsen, nr. 15.

Dei fortel litt frå si tilknytning tidleg i klubben. Rudolf Danielsen, son til Sigvald Danielsen som mange vil hugsa, var ung, men med fra starten i lag med faren. Han seier det var diskusjon om kva namn som

skulle veljast, at Agder Veteranvogn Klubb var føreslått, men nedstemt til fordel for AMK. Rudolf har fleire bilar i klubben. Kåre Udland var og med på første møtet, det var mykje folk samla. Han melde seg inn med sin Ford A Tudor 1929 mod. og har

sidan skaffa seg ei rekke veteran-kjøretøy. Tom Galdal kjenner me att som aktør i Kvinesdals-filmen «Spion I I» Han har drive med noko kjøp og salg av bilar /deler, og har deltatt i klubben og Tronåsen-løpa.

Matpausen i dag er noko ekstra: det ventar både rundstykke og flotte jubileums-kaker. Folk kosar seg med mat og drikke!

Gunnar Kasin fortel i korte trekk historia til dei flotte motor-syklane han har ståande, eit syn å sjå, kvar og ein av dei. Kåre Udland blir spurt om kor mange personar han hadde med seg på det meste i den første, gamle bilen, når han var ute på fest. Jau, det



Kasin får takk fra klubben



◀ Øverst til venstre: Hyggeleg lag rundt kaffe-bordet
◀ Under til venstre: Den unge guten i bakgrunnen er Aleksander Hansen, nytt medlem i AMK
▲ Øverst til høyre: To av dei flotte syklane
▲ Under: Sigurd Arne Eriksen med motoren.

meste var ni stk inni, og to på stigbrettet, ein god flokk! Hos Kåre foregår det enno bil-montering på mandagskveldar, som gjort kjent i Fjærbladet nr 1, 2009. Bilen tek form, litt etter kvart, yngre og eldre er velkomne, både til å arbeida, og til å sjå på.

Sigurd Arne Eriksen viser fram ein motor han har konstruert frå botnen av, den står og sviv, nesten lydlaust, på ein benk. Den

mannen må jo vera i slekt med Reodor Felgen! Han får me nok sjå att fleire gonger? Toralv K. Birkeland minner om årets såkalla Utsikten-tur, som skal avviklast den 7. juni. Det blir frammøte ved Promenaden, Liknes kl 12.00, og kolonne-start kl 13.00, med kurs mot vest, har Alf Jerstad og Toralv bestemt.

Etter ein god matpause, drøs og hygge, blir me vist inn i eit anna rom, ei eldre stove

med kakkelovn i hjørna. Det er lunt og godt her og. Her viser Olav H. lysbilette frå tidleg tid i klubben, m a første Tronåsen-løp, då mange deltakarar var fint utkleddet i gamal tøy, koseleg! Etter dette var det vel heim for dei fleste, mens andre måtte sjå ein gong til på syklane. Takk til Gunnar Kasin for ein grei kveld!

Turid

INTERNASJONALT MC-LØP I NORGE!

Her er der en god sjanse til å få med seg en internasjonal begivenhet på Sørvestlandet! Dette internasjonale FIVA World Motorcycle Rally 2009 arrangeres fra torsdag 11. til og med lørdag 13. juni i Jæren-traktene, med innlagte avstikkere til blant annet Tempomuseet, Tungenes fyr og Egersund – bare for å nevne noen av de mange godbitene. Gå inn på www.nvmc.no og www.lmk.no for mer informasjon.

Kanskje dette kunne være grunnlag for en liten tur vestover, også for AMK-medlemmer med tohjulsinteresser?



Veteranutstilling i Paris

Etter flere år var det en gjeng AMK-ere som fant ut at tiden var inne til å møte våren i Paris midt i februar, og kombinere dette med besøk på den store veteranbilutstillingen Rétromobile igjen. Det var faktisk 6 år siden siste besøk og mange spennende ting kunne en vel vente seg på messen?

Å møte våren var nok sterkt sagt, men det var i alle fall mer vårlig

enn på Sørlandet! Flyselskapet viste seg ikke fra sin beste side med hensyn til punktlighet, men vi kom da både til og fra Paris, om enn ikke på den tiden vi hadde tenkt oss. Men pytt, pytt!

Bildene på disse sidene vil nok gi et inntrykk av våre opplevelser. Kanskje det også kunne inspirere andre til å ta seg en tur til neste år?



Volvo PV cabriolet er ikke hverdagskost – men dette er vel noe hjemmelaget noe?



Det var mange som ville på utstilling!



Det ble også vist eksempler på håndlagede tredetaljer til de riktig gamle vognene



Den svenske Kong GustafV likte seg på Rivieraen og hadde en 1937 modell Renault stående der nede. Denne er nå til salgs som objekt for 25.000 Euro. Litt av en utfordring!



Miniatyrbiler er også en stor samleartikkel, kanskje for de som ikke har plass til den store varianten? Men dyre er de...



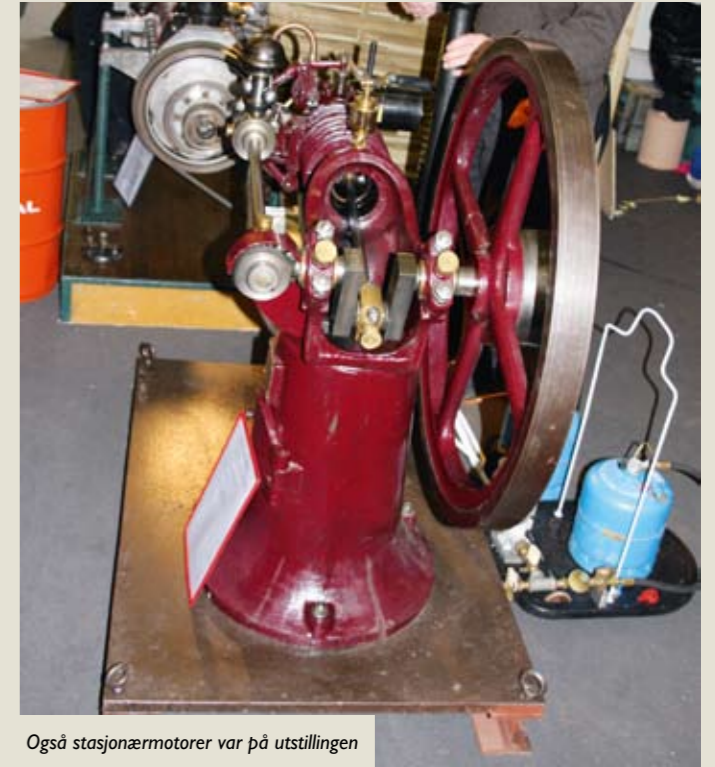
Peugeot 402 med "skiboks"



Intet er nytt – denne elektrisk drevne Peugeot'en er fra 1941



Flotte bøker kunne en få kjøpt på flere stands



Også stasjonærmotorer var på utstillingen



Tollef Thompson og Tallak Frigstad tok en pust i bakken i en krok



Deler var det rikelig med – her godt utvalg i lykter og glass



BMW 319 – det står en i en garasje i Grimstad som nok blir like fin som denne... etter hvert

PÅ LIVETS LANDEVEI . . .

Jeg er ett av de mange anonyme og passive medlemmene i AMK (medlem nr. 1794). Har aldri vært av den sosiale typen somelsker oppmerksomhet rundt min egen person. Men lidenskapen min for eldre biler (og mye annet), kan neppe noen ta ifra meg. Jeg er i dag 59 år. Min far var ansatt som første Volkswagen-selger i firmaet Teigland i Bergen i ca. 1950. Alle i vår familie kommer fra den regnfulle byen Bergen.

Minnene er mange fra barneårene og de stadig nye bilene som min far kom hjem med. For en deilig lukt det var i "boblene" disse årene! Jeg kjenner ennå den deilige, særegne nybillukten når jeg lukker øynene og mimrer. Slik jeg minnes det, var det ikke mange fargevarianter på de første "boblene" som ble solgt her i landet. Jeg minnes bare sorte, blå og en spesiell dus grønnfarge. Men kanskje var det mest disse fargene som var populære. Far kom også hjem med nye amerikanske biler. Store, pompøse og imponerende "slagskip". Det var som kjent Harald A. Møller som hadde importagenturet for både VW og amerikanske merker som Dodge og DeSoto. Så alle folkevognforhandlere solgte også am-cars den gangen. Allerede som svært liten husker jeg når far kom hjem med (for meg) den første VW pick-up'en. Den var blå. Det var sommer, og vi barna fikk sitte på lasteplanet de siste 100 metrene hjem. Da var jeg stolt!

Men allerede i 1956 flyttet vi til Kristiansand, hele familien. Far hadde fått jobb hos bestefar som drev gruvedrift på Iveland. Utvinning av feltspat og kvarts! Store mengder stein ble transportert til Odderøya, Silokaia, og skipet videre med båt til England for å bli til glass og porselen. Men allerede i 1958 ble det problemer med å finne driften lønnsom, og far måtte se seg om etter annet inntektsbringende arbeid i en "fremmed" by – med kone og tre skrikerunger som skulle mettes. I tillegg hadde vi bygd nytt hus, i Vågsbygd! Langt ute på landsbygda, følte vi barn den gangen.

Med bakgrunn i kundebehandling og bilsalg fra Bergen fikk han ansettelse i daværende K. Sørensen & Co. Firmaet solgte Renault. Firmaets innehaver, Karl Sørensen, var en gudfryktig og forsiktig mann. Lokalet rommet 2 biler, et lite salgskontor og et trangt "bur" hvor verkstemesteren presset seg inn. Alle

bruktbilene sto ute i all slags vær, slik det var helt vanlig på den tiden. Først senere ble det bygget tak over bilene ute.

Det forbinder seg mange minner til disse årene hvor far var ansatt hos Renault. Jeg var med på mang en demonstrasjon av Renault 4 CV, Dauphine og Renault 4, 8 og 10, og senere 6 og 6 TL, 12 og 16. De første Renault 6 hadde – på samme måte som 4 – det vi kaller paraplygir på dashbordet. Det var ikke så mange bilmerker som benyttet seg av paraplygir på 50- og 60-tallet, men noen var det. Foruten Renault var det Citroën 2 CV, Trabant og IFA F9 frem til og med 54-modell. Jeg husker godt den tiden da klubbens kasserer, Bernt Erik Olsen, kjøpte rundt med sin hvite Renault 6.

Tenker ofte på hvor ressurskrevende det var å være bilselger på den tiden. Å drive bilsalg i moderne tid har få paralleller med datidens bilsalg! I dag sitter man for det meste på et kontor, iført dress, og venter på at kundene skal komme. Deretter sitter kunde og selger sammen og bestemmer farge og utstyr og skreddersyr den aktuelle bilen ved å taste inn på en PC. Ofte uten en gang å ha prøvekjørt. Om man ønsker en prøvetur, kan dette sikkert la seg ordne, men i motsetning til i "gamle dager" ser ikke selger lenger behovet eller tar seg bryet med å være med. Er det større tillit til kundene i dag, i forhold til tidligere, eller er det effektivisering – tid er penger – vær så god neste!

For å gå tilbake til firmaet K. Sørensen & Co et lite blunk til. Innehaveren, Karl Sørensen, var en mann som tok sine beslutninger etter mye overveielse, og investerte i bedriften kun når han evnet dette ved kontant betaling. Lån var aldri et tema (i hvert fall ikke før sønnene overtok, og ekspanderte, og nettopp alle bankklånene fikk firmaet til å eksplodere og gå konkurs).

Det var for eksempel slik at når det sto to biler i "utstillingshallen" var den ene eid av firmaet, den andre var bankens eiendom. Derfor var denne låst, slik at bankens folk måtte komme og låse opp bilen når firmaet hadde betalt den. Den fikk altså stå i utstillingen inntil den ble solgt. Snodig å tenke tilbake på.

Far var ansatt i firmaet til ca. 1972, et stykke

inn i Renault 16 sin storhetstid. Minnene er selvsagt mange fra alle de ulike modellene han i disse årene kom hjem med, en sjelden gang til og med Dauphine Gordini og R 8 Gordini. Husker at han fikk i oppdrag av blomsterhandler Eldor på torvet, som hadde bestilt en ny Renault Estafette pick-up, å konstruere et overbygg som han kunne oppholde seg i mens han solgte sine blomster. Bilen ble et fast innslag på Øvre Torv i mange år.

Fra 1958 drev mine foreldre vaskeri og renseri her i byen parallelt med bilsalget, helt inntil min far døde i 1993.

Undertegnede fikk vel bilslag "inn med morsmelken", og har selv drevet bruktbilomsetning i 35 år. De første årene hadde jeg kun kummerlige lokaliteter til disposisjon, og mye av klargjøringen av bruktbilene foregikk på gata, i all slags vær. Jeg husker godt en gang på slutten av 1969 midt på den kaldeste vinteren at jeg hadde solgt en Fiat 500 '59 modell (med omvendte dører (selvmordsdører)). Kunden som kjøpte bilen skulle hente den ferdig godkjent dagen etter. Det var en av betingelsene. Kanalene var sønderrustet og flere hull i gulvseksjonen måtte sveises før den i det hele tatt hadde nubbessjans til å bli godkjent. Lå og sveiste ute i 13 kuldegrader, med snø på alle kanter, hele natta.

Jeg tok ikke sjansen på å vise den til Bilsakkyndiges folk her i Kristiansand, så jeg dro med bilen til Arendal. I Arendal var det mye lettere å få drittbiler godkjent. De holdt til på kaiområdet og hadde inten kontrollhall, kun en garasjejekk og et lønlig håp om at det ikke snødde eller styrtregnet når biler skulle kontrolleres. Men det gjorde det – ettertrykkelig – mengder med snø lavet ned. Jeg brukte 2 ½ time fra Kristiansand til Arendal.

Bilsakkyndiges tekniske fagperson som skulle utføre kontrollen var åpenbart sterkt forkjølet, og vegret seg for å slepe den tunge garasjejekken med seg ut i snøen. Han sto med papirene i hånden og stilte noen spørsmål. Jeg husker jeg sa at bilen var feilfri og at jeg samvittighetsfullt hadde ligget og sveist all rusten. Han begrenset seg til å sjekke blinklysene og dra i håndbremsen. Det vil si, han trakk i feil håndtak! Mellom setene på Fiat 500 finnes håndtak for den manuelle starteren (mekanisk wireoverføring til bendixdrevet på starteren), og choken, i tillegg til håndbremsen. Han dro av wiren til choken og ble så flau at han godkjente bilen tvert, og jeg kjøpte lykkelig hjem igjen i

snøføyka med visshet om at handelen nå var i boks.

Men jeg kan ikke la være å undre meg over dette med tiden. Det føles aldeles ikke som om det er så lenge siden. Alle disse bilene jeg kjøpte inn, blant annet i Oslo, for videresalg, alle som én er de i dag veteranbiler! Biler folk i dag vil snu seg etter og si: - Se den gamle bilen der! Det blir vel snart slik med meg og: - Se den gamle mannen der, utrolig at han lever (noen gjør det vel allerede...)!

Alle disse bilmerkene og modellene, enten det var svenske, italienske, engelske, franske eller tyske, så fikk jeg et personlig forhold til dem alle. Japanske biler var ikke tema de første årene jeg drev.

På slutten av 60-tallet dro jeg mang en tur til Oslo, til "Drosjeeiernes Fellesforbund" – et stort, åpent område med ei lita brakke borti hjørnet. Området var omkranset med et piggtrådgjerde. Her kjøpte jeg ex-taxi-biler – utrangerte drosjer med et sykt høyt antall kilometer på tellerne. Det var stort sett russere, noen Pobeda, men mest Volga. Volga'en var en staselig bil, syntes jeg, og relativt lett å omsette, kan jeg huske. Det var nesten som å kjøre en gammel amcar, bare stivere og mye mer vibrerende.

Jeg har forresten et veldig godt forhold til amerikanskproduserte kjøretøy, og har eid en bråte forskjellige biler gjennom årene. Men jeg favner vidt, kan man si. Jeg er ikke opptatt av hvilket land som står bak produksjonen – bilmerkene – jeg favoriserer ingen bestemte bilmerker!

Jeg synes det er kjempespennende og inspirerende å se og lese om alle rundt om som sysler med gamle biler og ellers alt på hjul. Men veldig ofte er disse personene "navlebeskuende" og synes best om "sine" merker. Det er jo som bekjent en menneskerett å være dum! Men jeg synes ofte folk som driver med gamle biler har manglende toleranse og forståelse for at andre har "sine merker". Vi trenger alle hverandre i dette miljøet. Vi er alle interesserte i å ta vare på disse "skraphaugene" på hjul!

Vi må lære oss til å respektere at for mange er nettopp "grombilen" vår en skraphaug – noe gammelt stål på hjul. Disse menneskene forstår ikke vår iver og interesse for å ta vare på en haug med rust, og nedlegge både lomdeboka og sjela vår i noe som ikke har "puls" en gang. Men ser du en gammelbil ute på veiene, kan du være sikker på at føreren

er en grå- eller hvithåret herremann! Når så du sist en lekker ungmø farter rundt i en 54 modell IFA F9 – eller en ungdom i en Hillman Minx fra begynnelsen av 50-årene?

For det er disse bilene – etterkrigsbilene frem til midt på 60-tallet – som er undertegnetes store interesse! Å rekruttere unge mennesker til denne vår hobby, synes vanskelig. Men kanskje må vi begynne med å dra barna med oss inn i garasjen, ta dem med på enkle arbeidsoppgaver, ta dem med på treff, løp og arrangementer ellers, og ikke minst på diverse kjøreturer. La dem få nærkontakt med miljøet – kjenne dette på kroppen fra de er små.

Har tiden gått fra deg, så kan du kanskje ta med barnebarna i stedet? Det har jeg gjort. Han elsker å være med opp i det gamle verkstedet mitt og "tuste" med alt jeg har samlet av deler og utstyr og gamle gjenstander. Der står bilen min også. En biltype det ble solgt mange av her i landet i 50-årene – men som folk kastet/skrotet med stor glede når bilsalget ble friggitt. I dag er dette en biltype som det er svært få tilbake av. Det forstår jeg godt, for så vidt. For hvem interesserer seg for østsone-biler? Det er uansett ikke flertallet! Det hjelper om du er gal. Og jeg er litt gal. Gal etter IFA F9-modellen!

Nei da, det bare ble slik. Livet er fullt av tilfeldigheter. Eller, som noen vil hevde, alt er en styrelse, forutbestemte hendelser! Vi hadde en slik IFA da jeg var 6-7 år. Jeg glemte den aldri. Det var en 1954-modell, første året med hel bakrute og frontvindu. Det vil si at i 1954 kom begge utgavene ut, med og uten "splittvindu". Fabrikken i Eisenach var selvforsynt, det vil si at de importerte "ikke en dritt" (all dritten produserte de sjøl i Øst-Tyskland)! De tok alt de hadde for hånden og lagde biler. Det finnes ingen markert grense for chassisnummer for utgavene med og uten splittvindu. Men det var ikke bare dette som var forskjellen på bilene som ble produsert i 1954.

Noen hadde fortsatt bensintanken liggende i motorrommet med slange direkte til forgasserens flottørkammer (altså fallforgasser) mens andre hadde fått tanken i mer moderne omgivelser under bagasjerommet bak, med påfylling i bakskjermen. Disse utgavene hadde dessuten en motorblokk som var maskinert og påmontert en bensinpump, noe de andre ikke hadde. Alle F9-modellene fra 1951 til og med 54 modell hadde dessuten fordeler og én coil, mens senere IFA og Wartburg-biler fortsatt var tresylindrede

totaktere, men utstyrt med tre coiler og ingen fordeler.

I hele min "bruktbil-karriere" har jeg vært på leting etter en IFA i annet enn "skogsvrak-tilstand". Jeg har annonsert og fulgt med i ulike blader som omsetter veteranbiler og deler, uten det beste resultat. Fra ulike steder her i landet har jeg hentet hjem diverse skogsvrakbiler og jeg har vært i Sverige, Finland og Danmark etter gamle deler til IFA. Men et godt bevart emne – en komplett bil – syntes umulig å oppdrive.

Hvem tok skikkelig godt vare på noe så tragisk som en IFA? Det var jo ikke direkte forbundet med prestisje å eie og kjøre rundt i en lavstatus østsonebil. Jeg vil tro det var mang en fest rundt om i landet etter hvert som IFA'ene ble erstattet av en "ekte europeer". Bilene endte så ofte sine dager på et jorde, i skogen, eller i skrappressene rundt om på hoggeriene. Men kanskje nettopp derfor, fordi ingen eller ytterst få tok vare på slike biler, er det så få igjen. Meg bekjent er det ingen til salgs i kjørbare stand, her i landet. Så dette har for lengst begynt å bli en veldig sjelden bill!

Jeg har oppsporet en bilentusiast lenger nordpå – fast spaltist i et bilmagasin – som har en fin IFA F9 fra 1955. Likeledes er det noen entusiaster østover, rundt Skien/Porsgrunnområdet, som har bevart noen eksemplarer. That's it? Trolig det!

Hvordan jeg kom over mitt eksemplar av en 1954 modell IFA i forbløffende god originalstand kan jeg skrive om senere, dersom noen orker flere leserinnlegg fra denne veteranmimrende personen.

Terje Schei

Redaktøren vil i alle fall gjerne ha flere slike innlegg, både fra denne forfatteren og fra andre! Samtidig vil han nevne at det faktisk finnes en IFA F9 til i AMK – den har nr. K-608 og holder til på Vennesla!



UTDRAG AV LMK'S TERMINLISTE FOR 2009

Den komplette lista kan studeres på www.lmk.no

MAI

- 10 VårFord. Løpet er åpent for alle T- og A Forder. Kontakt Bjørn Grønvoll, tel. 92 86 48 32 eller e-post: turid.graff@nordreaasen.no
- 21 Kristi Himmelfartsløpet. Sted: Harebakken. Start kl. 11.00. Mer info: Øyvind Eikelia, tel. 37 03 10 84
- 21 Grenlandrally 2009. Start fra Bilema på Kjørbekk (Skien) kl. 10.00. Kontaktperson Geir Danielsen, tel. 35 53 73 18 / 91 11 19 60 eller e-post: geir.danielsen@hotmail.com
- 23 Messingtrippen. Løp for kjøretøy t.o.m 1925-modeller. Info www.veteranvogn.no e-post: n.v.k@online.no eller tel. 23 38 05 10.
- 24 Vårmonstringen.
- 30 Flåklypa Grand Prix. Start fra Nordal Camping i Lom kl. 11.00. Kontakt Jan Randen, e-post: jan.randen@online.no tel. 99 75 64 92. Se også <http://jvkk.lmk.no>

JUNI

- 4 Slottsfjellløpet.
- 7 Utsiktenturen. Sted: Kvinesdal. Start kl. 12.00. Mer info: Toralv K. Birkeland, tel. 38 34 87 84
- 11 - 13 FIVA World Motorcycle Rally 2009. Sted: Jæren. Løpet går torsdag, fredag og lørdag i Jæren-traktene, med innlagte avstikkere til blant annet Tempomuseet, Tungenes fyr, Egersund og Stavanger – for å nevne noen av mange godbiter. Mer info www.nvmc.no og www.lmk.no
- 12 - 14 Stjerneløpet 2009. Sted: Solstrand Hotel & bad, Os. Kontakt person Anne Hjertholm, tel. 56 33 36 01 eller e-post: anne180a@hotmail.com. Mer om løpet på www.mercedesklubben.no
- 25 - 28 Syvseterløpet. Sted: Hjelle i Stryn via Ålesund til Geiranger. Siste halvdel av løpet vil vi delta i Norgesløpet. Kontaktperson Ymer T. Sletten, tel. 98 28 23 62 eller e-post: ymer@online.no
- 25 - 28 Opelregisteret Hovedtreff 2009. Sted: Halsettløkka Camping, Oppdal. Mer info www.opelregisteret.no
- 26 - 28 Nordisk Rootestreff. Sted Horten. Treff for Hillman, Humber, Sunbeam, Singer, Karrier og Commer. Nærmere info www.rootes.no eller Tom Laugerud, tel. 32 75 95 07.
- 26 - 28 Norgesløpet 2009. Ålesund – Geiranger. Mer info www.storfjorden.no
- 26 - 4.7 Mercedes-Benz Star-Drive Scandiavia. Start i Vejle, Danmark og avslutning i Gøteborg. Samarbeidsprosjekt mellom Mercedes-Benz klubbene i Danmark, Sverige, Norge og Mercedes-Benz Museum i Stuttgart. Kontaktperson Sven Olav Szallies, tel. +47 40 25 60 96 eller e-post: sven.olav@nokab.no

JULI

- 11 Sjøormløpet. Sted: Dyrsakuplassen i Seljord. Start kl. 10.00. Mer info www.vtmk.net Kontaktperson Inge Tveitan, tel. 48 25 54 10 eller e-post: post@vtmk.net
- 31 - 1.8 Albiontreff – 30 års jubileum. Sted: Biri travbane / Biristrand Camping. Henv. Lise Ukkelberg, tel. 90 01 30 44. Mer info www.albion.no.com

AUGUST

- 8 Ivelandsløpet. AMK's jubileumsløp. Mer info: Håkon Omland, tel. 90 09 58 91
- 15 Kongsbergknekken. Start i Magasinparken kl. 11.00. Ingen forhåndspåmelding men man bør møte i god tid før start. Kontakt Geir Olsen, tel. 98 25 10 70 eller o.geir@c2i.net Mer info <http://kas.lmk.no>
- 22 Spiral-løpet. Løpet er en offisell del av Elvefestivalen i Drammen. Åpent for alle kjøretøy eldre enn 30 år. Påmelding ved fremmøte Drammen Park kl. 10.00. Løypelengde ca. 50 km. Egne oppgaver for barn. Kontakt Jan Roger Sand Olsen, tel. 90 51 98 3 evt. tel. 32 87 85 76 (kveld), e-post: jarsan@online.no
- 22 - 23 Greta Molanders Æresløp. Hamar – Sunne – Kongsvinger. Frammøte Hamar kl. 09.00. Påmeldingsfrist 20. juni 2009. Kontakt Reidunn Ingvaldstad, tel. 91 75 79 37 eller e-post: greta@lmk.no Se også <http://greta.lmk.no>

SEPTEMBER

- 5 - 6 Sandvigen - Sundvollen m/ årsfest. Info www.veteranvogn.no e-post: n.v.k@online.no eller tel. 23 38 05 10.

MARKEDER

APRIL

- 24 - 25 Glåmdalsmarkedet. Stort antikk- og delemarked på Kongsvinger Travsenter (Riksveg 20 mot Elverum - 3 km nordøst for Kongsvinger sentrum). Selgere og kjøpere fra Sverige og Norge. Egen plass for veterankjøretøy. Åpent for publikum fredag kl. 1500 - 2200 og lørdag kl. 0700 - 1600. Gratis inngang, med avgiftsparkering nær markedet. Kontakt Arne, tel. 91 54 51 15 eller 62 82 53 26 (kveld) Hans-Otto, tel. 90 96 36 99 eller 62 81 36 10 (kveld) eller e-post: hans-ottob@c2i.net

- 25 Ulvenmarkedet. Sted: Ulven leir, Os kommune ved Bergen, Kl. 07.00 - 17.00. Kontaktperson Gustav Bahus, tel. 41 55 21 00 eller e-post: bausen@online.no

MAI

- 9 Ekebergmarkedet. Sted: Ekeberg Camping. Info www.veteranvogn.no e-post: n.v.k@online.no eller tel. 23 38 05 10
- 22 - 23 Mjøsmarkedet. Sted: Biri travbane. Innkjøring fra kl. 13.00 fredag og slutt kl. 16.00 lørdag. Mer info: Ketil Raum, tel. 95 08 78 88.

- 23 Brukt- og Delemarked. Sted: Dyrskuplassen i Seljord. Mer info www.vtmk.net og www.dyrskun.no Kontaktperson Stein Larsen, tel. 92 01 26 39 eller e-post: post@vtmk.net

- 24 Ford Marked. Sted: Smart Club, Råde. Kontakt Jan Erik Østeraas, e-post: janerik@earlyfordv8.no

JUNI

- 12 - 13 Romeriksmarkedet. Sted: Kulmoen travbane. Kontaktperson Tor Kristiansen, tel. 90 06 24 91

- 13 Delemarked i Granåsen. Kontakt Ingar Bjørshol, tel. 92 61 02 65. Mer info: www.veteranvognklubb.no

JULI

- 31 - 1.8 Mjøsmarkedet. Sted: Biri Travbane. Innkjøring fra kl. 13.00 fredag og slutt kl. 16.00 lørdag. Mer info: Ketil Raaum, tel. 95 08 78 88.

AUGUST

- 15 AMK's Delemarked. Start fra kl. 08.00. Mer info: Arnfinn E. Olsen, tel. 37 27 06 60

SEPTEMBER

- 19 Ekebergmarkedet. Sted: Ekeberg Camping. Info www.veteranvogn.no e-post: n.v.k@online.no eller tel. 23 38 05 10



Eieren av denne meget flotte og berømte Scott TT Replica 1930 i utmerket og autentisk stand ble pålagt å montere lykt. Etter 18 måneders kamp gikk myndighetene tilbake på sitt krav.

VEGDIREKTORATET GA SEG

Vegdirektoratet (VD) har etter over ett års saksbehandling gitt eieren av en Scott TT Replica 1930 medhold i en klage over et vedtak fra 2007 der han ble pålagt å modifisere motorsykkelen. LMK så tidlig i denne prosessen at dersom dette pålegget ble stående, ville dette få alvorlige konsekvenser for motorhistoriske kjøretøyers mulighet for å bli bevart som et originalt kjøretøy.

I 2007 ble det altså importert en 1930 Scott TT Replica fra England. En meget flott og berømt motorsykel i utmerket og autentisk stand. Under kontrollen ved Hafslund Trafikkstasjon (Sarpsborg) ble det satt et stort spørsmålstegn ved at kjøretøyet ikke hadde påmontert lykt foran. Eieren viste til at dette kjøretøyet aldri var produsert med lykt, og at det derfor ifølge Kjøretøyforskriftene og vanlig praksis ikke skulle ha dette.

Pålagt modifisering

Likevel besluttet trafikkstasjonen seg for å gi pålegg om at motorsykkelen skulle ha lys både foran og bak, samt skiltlys. Pålegget var begrunnet i en fortolkning av Motorvognforskriftene av 3. juni 1942, som pålegger lys. Trafikkstasjonen mente at denne bestemmelsen var gitt tilbakevirkende kraft. Vedtaket var åpenbart i strid med gjeldende kjøretøyforskrifter §§1.5 og 1.7, som tydelig sier at bevaringsverdige kjøretøy bare behøver å være utstyrt slik det ville vært krevet på det tidspunkt kjøretøyet var første gang registrert – i Norge eller i utlandet.

I 1930 og frem til 1942 var det kjøretøyforskriftene av 20.12.1926 som gjaldt. Disse påla eier av kjøretøy uten lys å avstå fra bruk av kjøretøyet etter mørkets frembrudd "eller i tett skodde", men ga ikke generelt kjøreforbud (§4.3). Montert utstyr skulle selvsagt virke tilfredsstillende.

Om avgjørelsen fra Hafslund Trafikkstasjon skulle bli stående ville dette ramme en rekke motorhistoriske kjøretøy fra 1930 og tidligere. Flere kjøretøy fra denne perioden fra før 1930 har ikke monterte lys, siden dette ikke var påkrevet den gangen. Mange har lys som ikke kan brukes i henhold til senere bestemmelser (1942) (nærlys/fjernlys), f.eks kjøretøy med gasslykter drevet med acetylgengass fra flaske eller fra karbidgenerator. Skulle disse ikke lenger tillates brukt med mindre de ble ombygget? Det ville medføre store konsekvenser for motorhistorisk virksomhet og kunne ødelegge viktige kulturobjekter.

Denne motorsykkelen ble aldri levert med lykter, og har, i likhet med andre eksemplarer av arten, hele tiden vært vanlig registrert i England. Engelske trafikkregler krever lys etter mørkets frembrudd, så den har vært tillatt brukt så lenge ikke trafikkreglene brytes. Samme regler gjelder i Norge. For å montere lys på denne motorsykkelen må det gjøres alvorlige og tildels irreversible inngrep. Det finnes ikke dynamo eller batteriholder på sykkelen, og ikke noe feste



Slik så den ut på 30-tallet med datidens stolte eier i svært tidsriktig antrekk.

for lykter. Både eier og LMK sto fast på at det vil være en forbrytelse mot et historisk viktig motorkjøretøy å bygge det om.

LMK engasjerer seg

Trafikkstasjonen brukte hele 5 måneder på denne prosessen etter at kjøretøyet var inne til godkjenning første gang. Og med et påbud om modifisering var det naturlig for eier å be LMK se på saken.

LMK ble i 1976 etablert av klubbene for å være en pådriver bl.a. for bevaring av det motorhistoriske aspektet for kjøretøy mht både nasjonal og internasjonal samferdsels-historie. Dette er fortsatt et av de aller viktigste arbeidsområdene for en organisasjon som i dag teller over 50.000 medlemmer i mer enn 130 klubber.

LMK innhentet råd fra sin advokatforbindelse og tilskrev deretter Vegdirektoratet ved Hafslund Trafikkstasjon. Meldingen var klar: Denne saken vil få alvorlige konsekvenser for vårt arbeid dersom resultatet til slutt blir at disse museale objektene blir pålagt modifisert, og dermed må bygges om. Det bærende element ved kulturhistorien er ikke bare å bevare, men også å restaurere historiske objekter med mangler og defekter tilbake til det opprinnelige.

LMK påpekte i brevet at det samlede, motorhistoriske miljø med vantro vil møte et pålegg for motorsykler der forskrifter brukes med tilbakevirkende kraft for å gjøre motorhistoriske korrekte motorsykler om til modifiserte gjenstander. Vi ba om at eierens henvisninger til de aktuelle lover og forskrifter blir den praksis som alle trafikkstasjonene skal følge.

Feil på feil

I mellomtiden hadde en jurist i VD også sett på saken, og på grunn av dette forfattet et ganske forvirrende rundskriv som skulle

virke oppklarende. Rundskrivet gikk på "Krav til lys på bevaringsverdige kjøretøy etter kjøretøyforskriften § 1-9", og "Vegdirektoratet ønsker med dette å redegjøre for tolkningen av kjøretøyforskriften § 1-9 med tanke på krav til lys." Hafslund Trafikkstasjon mente dermed å ha fått støtte for sitt syn, og ønsket å opprettholde sitt vedtak på bakgrunn av dette rundskrivet.

Det som også var betenkelig var at trafikkstasjonen ikke sendte anken videre for behandling i VD sentralt. Det betød at eieren mistet 6 måneder fordi han var tålmodig og avvartet et svar på sin anke. Da han oppdaget at trafikkstasjonen IKKE hadde sendt den videre, ble det mer fart i saken.

Og så ble det heldigvis for den samlede motorhistoriske bevegelse i Norge; et fornuftig vedtak i denne saken. Trafikkstasjonen ga seg på alle punkter og beklaget feiltolkning av gjeldende forskrifter.

LMK var meget betenkt mht prinsippet om å få et hjemlet påbud om modifisering av motorhistoriske kjøretøy, og var forberedt på å ta denne saken inn for Sivilombudsmannen eller domstol. Men dette slapp vi heldigvis.

TTG

Gumpens Auto Vest as
www.gavinfo.no

KRUSE SMITH

LANTZ AUTO A/S
4735 EVJE
AUTORISERT BIL- OG LAKKERINGSVERKSTED
NAF - VIKING
Kranvognservice Dag & Natt - Leiebil
Mobil: 95195000 Tlf 37 93 03 01

telekiosken

Gis bort:
Jeg har stående en Ford Köln 1954 modell lastebil med kort snute. Den har stått ute i mange år, og bærer nok preg av det. Bilen står på Spjote i Birkenes, og er for tiden nedsnødd. Hvis det er noen som er interessert, kan de få den, ellers blir den sendt til metallgjenvinning til sommeren.
Henv. Alfred Skaar Kylland,
tlf. 37 27 61 38

Klubbeffekter

AMK kan tilby følgende:

Grillmerke med logo, emalje	100,-
Tøymerke med logo	30,-
Klistremerke med logo	10,-
AMK-pin (liten)	
(ikke mange igjen)	25,-
T-skjorte med logo	
str. M – L – XL – XXL	50,-
Caps (svart)	
med brodert logo	50,-
Kaffekrus med logo	50,-

Ved bestilling for over 160 kr. sendes varene portofritt. Ellers kommer porto i tillegg.

Varene bestilles hos kassereren (se adresse m.m. på side 2).

PER HAGEN A/S
Mjåvann Industriområde - Tlf. 38 18 59 00

nordialog
Vi hjelper deg å velge riktig

SALMAKERVERKSTED
KARL V. SØRENSEN
Bil, båt, møbler, div.
Ålefjærv. 371, Kr. sand. Tlf. 38 19 80 20

Nye medlemmer i AMK siden sist

Vi ønsker de nye medlemmene i AMK hjertelig velkommen i klubben!

Asbjørn Songedal, Færvik
Sigurd Arne Eriksen, Kvinesdal
Aleksander Hansen, Lyngdal
Øyvind Larsen, Kvinesdal
Bjarne Engedal, Lillesand

DEN NYE Ford ANGLIA

ØYVIND HOLTAN & SØNN
AUTORISERT FORD-FORHANDLER
BILTILBEHØR, VIKING-UTSTYR

Kristiansand Bompengeselskap

VIGE Interior

Nye Teglværksvei 19, 4632 Kristiansand
Telefon 38 09 46 70

JUBILEUMSMØTE I SENTRUM

Som lovet i siste nummer av Fjærbladet, bringer vi her noen flere bilder fra Jubileumsløpet i sentrum i januar. Ca. 30 fremmøtte, herav 11 med medlems-nummer under 100. Kakene fra Dampbageriet var gode og humøret på topp, som det vel også fremgår av denne billedkavalkaden.

