

FJÆRBLADET

ORGAN FOR AGDER MOTORHISTORISKE KLUBB

Nr. 3 - April 2009 - 31. årgang



MINI-DELEMARKE I LYNGDAL



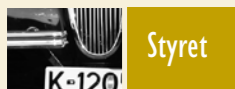
KLUBBENS ÅRSMØTE



UTDELING AV DEN GYLDENE TÆNDPLUG



HER BYGGES DET BIL!



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

Styremedlem:
Arvid Ødegaard, Steinsåsveien 13, 4846 Arendal,
tlf. 958 83 310

Oddbjørn Olsen, Galgebergveien 20, 4631 Kristiansand,
tlf. 38 09 65 02

Steinar Hansen, Bjørkeliveien 17, 4700 Vennesla,
tlf. 38 15 62 25, birthe.louise.hansen@c2i.net

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

William Haaversen, Kvernstien 26, 4640 søgne,
tlf. 38 16 63 36, wi-haav@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

REDAKTØRENS SPALTE



Så er våren kommet, krokusene blomstrer i hagen og det nærmer seg tiden for å få de kjære gamle ut av vinteropplaget. Det må da for oss alle føles som et av årets virkelige høydepunkter! Turer, treff og samlinger i AMK-regi, og kanskje noen små private kveldsturer innimellom for riktig å nyte den nostalgiske følelsen av gammelbil på moderne veier.

Og når våren kommer, da er Vårmonstringen like rundt hjørnet! Noe så opprivende som å treffe gamle kjente og se på de fine bilene deres, skal en vel lete lenge etter. Når vi bare er heldige med været (- og det er vi!) og over 150 biler og motorsykler og mopeder trykker seg sammen i Bygada på Vest-Agder-museet i Kristiansand, da er dagen en fest og humøret for oppadgående.

Siden siste Fjærblad kom ut har det vært årsmøte i klubben, som det også står skrevet om på andre sider i dette bladet. Noen har gått ut av styre

og stell, andre har kommet inn. Så skal det bli spennende å se om ikke de nye "kostene" har noen kreative idéer som kan gjøre klubben vår enda bedre og arrangementene enda festligere! Styret – både gamle og nye medlemmer – skal i alle fall ha et velment "lykke til!" med arbeidet.

Siden sist har også landsforeningen for motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) hatt sitt årsmøte. Og for første gang har AMK fått seg en representant i styret for LMK. Det var undertegnede som ble valgt, og jeg gleder meg til å ta fatt på dette arbeidet. Ekstra hyggelig var det jo å bli valgt med akklamasjon og uten motkandidat. Og det passet jo godt med nye oppgaver nå som jeg har gått ut av vår klubbs styre.

Men jeg fortsetter som redaktør for Fjærbladet!
I alle fall til jeg blir kastet ut ...

Vel møtt på Vårmonstringen da!

Beste hilsen Bernt Erik

TERMINLISTE 2009

| | |
|----------------|-------------------------|
| 14. april | Medlemsmøte sentrum |
| 23. april | Medlemsmøte øst |
| 25. april | Vårmonstring |
| 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.

MEDLEMSMØTE SENTRUM

Tirsdag 14. april kl. 19.00 samles vi på den gamle mølla på Hægeland hvor Oddvar Sørlø vil vise rundt og demonstrere møllas funksjon. Ta gjerne med stol. Vel møtt til alle!

Kjørebekrivelse: Kommer du sørfra på Setesdalsveien, er det en liten stikkvei til høyre 100 meter før du kommer til Eikeland skole, like sør for Hægeland sentrum. Kjørør du så langt at du ser skiltet Øvre Eikeland, har du kjørt for langt.

MEDLEMSMØTE ØST

Torsdag 23. april kl. 19.00. Sted: Grimstad Motorveteraners klubbhus i Bema-bygget, Lillesandsveien, Grimstad
Program: kaffe, informasjon om kommende aktiviteter i regionen og hvis det er stemning for et garasjebesøk eller to, så avslutter vi kvelden med dette. Vel møtt!

MEDLEMSMØTE VEST

Onsdag 29. april. Tradisjonen tro blir det vår-møte hos Jan Bråtlund, Bjodland, kl. 19.00. Felles avgang med kolonnekjøring fra Rosfjord for de som ønsker det kl. 18.30. **Alle hjertelig velkommen!**

RABATTAVTALER

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

REFERAT FRA STYREMØTE

I AMK 24.02.2009

Tilstede: Børge Bendixen, Olav Hægeland, Bernt Erik Olsen, Arnfinn E. Olsen, Tor Arild Mydland, Svein Evje, Carl Bugge
Fravær: Ole Bjørn Moe

1. Årsmøtet: Endel detaljer vedr. årsmøtet ble avklart.
2. Jubileumsløpet: Både Tresse og øvre torv i Kristiansand var opptatt 8. august. Nytt forslag: start på Iveland, løype via Kristiansand til Lillesand. Ivelandsgjengen arrangerer start og løype. Børge og Loll ordner med inntøst og bespising i Lillesand.
3. Møte på Autoteknikk ikke mulig 10.3 pga fravær. Kan legges til september.

VELKOMMEN TIL VÅRMØNSTRINGEN 2009!

Også i år arrangerer AMK Vårmonstring på Vest-Agder Fylkesmuseum. Denne gangen blir det lørdag 25. april, med innkjøring i Bygada fra kl. 10.00 og utover. Det blir regulering av parkeringen så alle som kommer skal få grei plass, akkurat som i fjor. Det er derfor viktig å følge parkeringsvaktens anvisninger. Organisert program starter kl. 11.00. Det blir forskjellige innslag, blant annet utdeling av restaureringsplaketter og kåring av Fylkesmuseets premie for mest autentiske kjøretøy. Alle fremmøtte kjøretøy får årets deltakerplakett.

Vi gjør oppmerksom på at restaureringsplakett utdeles kun til medlemmer av AMK. Nyrestaurerte biler må det meldes fra om på forhånd og innen 16. april til Arnfinn "Loll" Olsen, tlf. 928 93 800. Det presiseres at med nyrestaurert forstås en stor gjennomgang og oppfiksing av kjøretøyet, ikke bare litt "småfiks". Bilen må være registrert og naturligvis være mer enn 30 år gammel. Få frem finbilen og nyt våren! **Hjertelig velkommen!**

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 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

Hyggelig årsmøte



Det nyvalgte styret – fra venstre Steinar Hansen, Arvid Ødegaard, Børge Bendixen, Arnfinn E. Olsen, Carl Bugge, Olav Hægeland og William Haaversen. Oddbjørn Olsen var ikke til stede da bildet ble tatt.

1. Formannen ønsket velkommen. Det var ialt møtt frem 63 stemmeberettigede medlemmer.

2. Per Erik Andersen ble valgt til ordstyrer. Carl Bugge ble valgt til referent. Kjell-Ivar Søreng og Bjarne Karlsen ble utpekt til å signere protokollen.

3. Årsberetningen ble lest opp. Den ble enstemmig vedtatt uten bemerkninger.

4. Regnskapet ble gjennomgått av Bernt Erik Olsen. Revisor refererte kontrollkomiteens notat om regnskapet. Årsmøtet ble anbefalt å godkjenne regnskapet. Regnskapet ble enstemmig godkjent.

5. Om budsjettføringer: Kontrollkomiteens notat danner grunnlaget for pengebruken i 2009. Ordstyreren refererte bruken av penger på Fjærbladet som nå ligger på det aksepterte nivå. Bernt Erik Olsen påpekte at matrikkelen skal komme annethvert år og det koster ekstra. Et annet alternativ er å legge ut matrikkelen

på nettsiden. Ved håndsopprekning ble det klart at 14 av de fremmøtte ønsket matrikkelen på trykt format. Det ble vedtatt at saken om matrikkelen sendes over til styret for behandling. Kontingenten holdes uendret for 2009. Det legges videre til grunn at omkostningene til Fjærbladet holdes på samme nivå i 2009 som i 2008.

6. Handlingsplan 2009: Ordstyreren berømmet det høye aktivitetsnivået i 2008. Han uttrykte bekymring for den høye gjennomsnittsalderen på medlemmene. Hvordan engasjere de unge? Ford-prosjektet i Lyngdal ble nevnt. Bernt Erik Olsen nevnte at gjennomsnittsalderen på de siste 50 innmeldte medlemmene lå på ca. 40 år. Det ble endel debatt rundt dette temaet. Konklusjon: det er ikke umulig, men det må tas kontakt med de unge og deres klubber.

7. Valg. Håkon Omland la frem valgkomiteens forslag:

Styre

Formann, Børge Bendixen, gjenvalg
Nestformann, Olav Hægeland, ikke på valg
Sekretær, Carl Bugge, ikke på valg
Styremedlem, Arvid Ødegård, ny
Styremedlem, Steinar Hansen, ny
Styremedlem, Oddbjørn Olsen, ny
Varamedlem, Arnfinn E. Olsen, ikke på valg
Varamedlem, William Haaversen, ny

Kontrollkomité

Nils Harald Skalle, gjenvalg
Helge Birkedal, gjenvalg



Referent Carl Bugge og ordstyrer Per Erik Andersen

Delemarkedskomiteé

Knut Suggelia, gjenvalg
Gunnar Hamre, gjenvalg
Einar Lande Øen, ny

Særlig arrangementskomité

Øyvind Eikelid, ny
Kjell-Ivar Søreng, gjenvalg

Valgkomité

Håkon Omland, gjenvalg
Bernt Erik Olsen, ny
Tor Arild Mydland, ny

Årsmøtet vedtok valgkomiteens forslag til formann, styre og andre tillitsvalgte ved akklamasjon.

8. Årsmøtet avsluttet.

Per Erik Andersen, ordstyrer
Bjarne Karlsen
Kjell-Ivar Søreng
Carl Bugge, referent



Det ble servert deilig gryterett med tilbehør



Utsnitt av den store forsamlingen

De to glade mottakere sammen med Stormesteren



Den Gyldne Tændplug

Også i år ble klubbens høyeste utmerkelse utdelt. Som vanlig var det Tændpluggens Stormester Kjell-Ivar Søreng som delte ut utmerkelsene i fulle pontifikalier, og det ble svært godt mottatt av forsamlingen.

Vi gjengir nedenfor styrets begrunnelse for tildelingene til Kåre Udland og Håkon Omland.

I begrunnelse nr. 1 skriver styret:

Forslagsstillerne til utmerkelsen Den Gyldne Tændplug skriver slik: "Vi har lyst til å fremheve en av AMK's medlemmer som kandidat til denne æresprisen i år. Han er en av de stille i landet, smålåten, men lun og trivelig, han skaper farge og liv rundt seg lokalt, og er et viktig innslag på klubbmøter og arrangementer, med gammel bil, tidsriktig antrekk, en god replikk og humor." Så langt forslagsstillerne. Styret i AMK viser videre til at vedkommende er et kjent trekk i lokalmiljøet, blant annet ved at han bruker veteranbilene sine både titt og ofte og på den måten skaper interesse for hobbyen. Han engasjerer seg i arrangementer som klubben står for i hans lokalmiljø og har også ved flere anledninger vært profilert i media med sine biler. For tiden driver han på, sammen med andre klubbmedlemmer, med å montere en gammel bil hjemme

hos seg. Dette er en ideell klubbaktivitet – å kunne gjøre noe sammen, og da noe som er både lærerik og konstruktiv i et hyggelig miljø. I tillegg har han ved flere anledninger bidratt med godt stoff av gammel årgang til Fjærbladet, slik at dette blir alle medlemmene til glede. Han er en av de faste støtterne for klubbmøtene i Lyngdal. Det er derfor en glede å kunne overrekke Den Gyldne Tændplug til Kåre Udland.

Når det gjelder begrunnelse nr. 2 lyder denne slik:

Vedkommende er en ivrig veteranbilmann – og har drevet med veterankjøretøy i over 20 år. Som så mange andre er han glad i å kjøpe prosjekter, og etter hvert ferdigstille i alle fall noen av dem, men det faller svært vanskelig å kvitte seg med noen av dem etter hvert, slik at det har bygget seg opp et aldri så lite lager av biler med og uten skilter, faktisk et tosifret antall. Han er en ivrig deltaker på svært mange av klubbens arrangementer både i øst, sentrum og vest, og så sant tiden tillater er han vel nesten med på alt som skjer. I tillegg er han hjelpsom og villig til å påta seg oppgaver til fellesskapets beste. Han har vært kasserer i klubben og senere medlem av kontrollkomiteen inntil han overtok vervet som formann hvor han satt i hele seks år. Og dermed er det visst ikke så vanskelig å vite hvem dette gjelder – og vi ber Håkon Omland komme opp og motta Den Gyldne Tændplug.



Livlig samtale – fra venstre Torjus Fiære, Lars Petter Østeby, Reidar Skaaland og Arnfinn E. Olsen.



Stormesteren klar til å foreta utdeling



Kåre Udland får Tændpluggen



Håkon Omland får Tændpluggen

Dei fleste mekkarane på eit brett



BIL-BYGGING HOS KÅRE

For lesarar av Fjærbladet vil det vera kjent at det føregår eit spesielt prosjekt hos Kåre Udland, Foss, Lyngdal. Me skal sjå litt nærare på den saka.

Kåre hadde ståande bildeler til ein Ford T 1924 modell, i kassar, som han begynte å samle på for over tjuo år sidan. Det er deler frå fleire forskjellige bilar, fått tak i frå forskjellige mann. Kåre hadde nok ein draum om å setja dette i hop til ein bil ein gong, men, eit kjempearbeid ville det jo vera, og det blei ikkje noko av. Han seier sjølv at han hadde gitt det opp. Men, så kom ideen fram at kanskje klubben kunne greia jobben, og dermed sette dei i gang: Opp av kassane har det nå reist seg ein godt halvferdig bil, eit fantastisk prosjekt! Arbeidet fortset, kvar mandagskveld møtest ein entusiastisk gjeng i kjellaren hos Kåre, 12-15 glade gutar i alle aldrar, frå

pensjonistar, til Aleksander, 16 år, som er ein ordentleg pådrivar.

Underteikna fekk gleda av å få vera med på ein slik kveld, det var veldig interessant: - Kåre, har du ei skrue, har du ein skrueøkkel, har du ein skøyteledning? Spørsmåla haglar, Kåre fer i skyttel-trafikk fra det eine hjørna til det andre, og han finn det meste av det dei treng. Og mannfolka driv på rundt bilen, nokre med hjul, nokre med det tekniske, nokre sliper bensintanken fri for belegg, dei er som biene rundt honning-krukka, til og frå bilen. Det er godt humør, det er godt kameratskap, det er glede over det dei har fått til.

Etter ei god arbeidsøkt blir kvelden avslutta med kaffe og mat, som Kåre syter for. Og jamen dukkar det ikkje opp ei ung kone med nysteikt eplekake! Flott initiativ!

Torstein Knutsen i arbeid.



Nå er det snart slutt på delene, og resten må i stor grad lagast. Det har sett karane i sving med kreativ tenking, noko kan dei greia laga sjølv, medan noko må dei få hjelp til fra snekkar-verkstad og andre. Tankar og idear blir lufta under måltidet.

Karane sit og et og kosar seg, då er det ein som fortel ein spesiell episode:

- Det var ein kveld tidlegare, at det vart så mykje snakk om korleis ein skulle skaffa dører til denne bilen, det kunne bli ei vanskeleg sak. Dei diskuterte og spekulerte på dette ei stund, då Kåre reiste seg og forsvant, - med bil. Etter ei stund kom han tilbake, med tre flotte dører, med hengsler endatil. Då dei andre ville vita kvar han hadde fått tak i desse dørene, måtte han ut med det: Han hadde vore og gjort eit lite «brekk» i kyrkja på Vigeland, og fått med seg tre dører frå benke-radene der!

Men, - då vakna forteljaren, det var ein draum han hadde hatt, natta etter ein Kåre-kveld! Så me skjønar at her tek folk det på alvor, når dei til og med drøymmer om problema om nettene! Eg vil tru at dei finn ei anna løysing, på dag-tid, både angående dørene, og det andre dei manglar. **Lukke til, gutar!**

Turid

Aleksander og Peer pussar bensin-tanken.



Inge skjer opp kake.



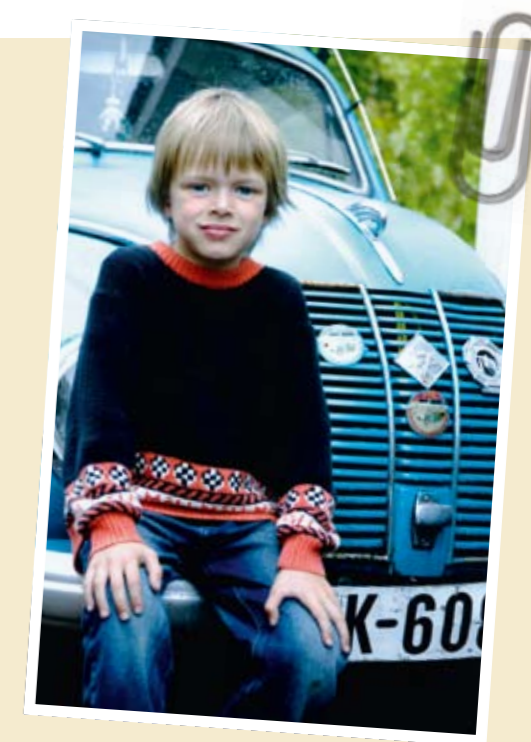
EN HILSEN FRA VENNESLA:

Hei! Jeg er en gutt på 10 år som kommer fra Vennesla. Jeg er medlem av Agder Motorhistoriske klubb. Hele mitt korte liv har jeg hatt en lidenskaplig interesse for biler, alle typer biler, gjerne litt spesielle biler. Da jeg fylte fem år fikk jeg av min bestefar Olav Ljosdal en litt spesiell bil, en IFA F9.

IFAE er i original stand, jeg bruker den hele sommeren på fine turer (min far er sjåfør). Jeg har fått lov av min farmor å sette IFAE i vinteropplag i hennes garasje, hun har også vært med noen turer, noe hun synes er veldig gøy.

I sommer planlegger jeg litt restaurering av taktrekk, setetrekk og andre innvendige ting. Jeg håper å få den i fin stand i alle fall til jeg fyller atten og kan være sjåfør selv.

Hilsen Børge Lindekleiv



LMK'S LANDSMØTE

Landsforeningen for motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK) hadde årsmøte 7. mars i Oslo. Det var de vanlige årsmøtesaker (årsberetning, regnskap m.v.) som ble behandlet, og det ble også valgt nytt styre. Formann Kjetil Fuhr og medlemmene Rannveig Hagen og Carl Henrik Størmer gikk ut av styret.

Styret for LMK består nå av:

Sven Olav Szallies (formann, ny)
Richard Riim (ikke på valg)
Ulf R. Hanssen (gjenvolgt)
Bjørn Krogvig (ikke på valg)
Bjørn Austad Hvaleby (ny)
Bernt Erik Olsen (ny)



HAR DU HATT LOSMAIL-ADRESSE?

Mange losmail-adresser på e-posten er blitt byttet ut med broadpark eller annet. Når vi nå sender ut info på e-post får vi mange losmailadresser i retur.

Vil dere som har fått ny adresse vennligst melde dette inn på amk@lmk.no dersom dere ønsker fortsatt å få informasjonsmailer fra klubben?

HELGE FRIGSTAD RUNDER DE 70

21. april fyller AMK-medlem Helge Frigstad fra Kristiansand 70 år. Helge er en av de trofaste, han stiller opp på medlemsmøter, turer, løp og stort sett alle arrangementer som AMK har. Flere biler har han også å velge i, fra Folkevogner til BMW og Ford V-8, alle i prikkfri stand.

Helge tilhører dem som ikke er vanskelig å be, når det trengs en hjelpende hånd. Han stiller opp! Han har også vært med på å fylle opp spaltene i Fjærbladet ved flere anledninger. **Vi ønsker Helge hjertelig til lykke med den runde dag!**

Gunnar Hamre har latt Fjærbladet få låne en bunke gamle importdokumenter fra 1950 og vi gjengir noen smakebiter her.

Etter 1945 var det som kjent begrenset import av biler til Norge frem til 1960, da landets valutasituasjon var vanskelig. Imidlertid var det noen som fikk kjøpetillatelse, som for eksempel drosjer, leger, jordmødre og andre som kunne dokumentere behov for bil. I tillegg kom det en del biler inn fra USA når norsk-amerikanere hadde biler med seg hjem til Norge igjen, og dessuten en del biler som ble gitt på såkalt gavelisens fra nordmenn bosatt i USA til deres slektninger i Norge.

Disse dokumentene kommer fra General Motors og deres forhandler i Kristiansand, Ole A. Iglebæk. Dokumentet med håndskrift viser hvordan prisen på en bil ble bygget opp den gangen. Bilen kostet på brygga 12.935 kr., avgiftene utgjorde totalt 4.133 kr., altså 32 % av bilens verdi. Det er noe annet enn i dag! De to andre dokumentene er regninger fra GM til Iglebæk for bil og ekstrastyr. Virkelig festlig lesing!

RESERVEDELSFAKTURA
GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S
 ALDERSROGADE 20 . KØBENHAVN N.

NR. Ole A. Iglebæk A/S, Oslo. DATO 22. sept. 1950 FAKTURA-NR. R 30169
 FA. FORSENDELS-NR. AFSENDT FR. VORT EKSPED.-NR. F 13889
 KASSER Brev til Kristiansand S. DERES ORDRE-NR. Brev 15/9-50. a1

| RESERVEDELS-NR. | NYTT DEL-NR. | RESERVEDELSBETEGNELSE | LEVERET | ENHEDS-PRIS | BELØB |
|-----------------|--------------|--|---------|-------------|-------|
| 986050 | | Automobil-reservedele Amerikansk oprindelse | 1 | 5 20 | |
| | | sigartænder | 29 | 1 61 | |
| | | | | +31% | |
| | | | | a 7/15 | |
| | | | | porto | |
| | | | | | 6 81 |
| | | | | | 0 95 |
| | | | | | 0 07 |

Bestemt for:
 Herr Hans Hauglan, Kristian

GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S
 ALDERSROGADE 20, KØBENHAVN

TIL: Ole A. Iglebæk A/S, Oslo
 VORT ORDRE-NR.: 8-24/4-688

SENDT FR: "Stavangerjord" fra New York to Kristiansand.

FAKTURA-NR.: 908
 DATO: 24. april 1950

BETALING: B-licens

| Motor nr. 50. | Motor nr. 50. | KCO-Nr. | Chassis-Nr. | Motor-Nr. | Vegmærke | Pris pr. Stk. | Stk. |
|---------------|---------------|---------|-------------|-----------|---|---------------------------|------|
| | | 132798 | 32128 | 177946 | CHEVROLET STYLELINE 2103 1- Deluxe 4 door sedan w/ Std. equipment Heater and defroster Radio & Antenna | \$ 1351.- 51.- 65.- | |
| | | | | | fas New York incl. insurance to Kristiansand S. | \$ 1445.- | |

Glens Falls Ins. Co.
 Certificate no DO 4315
 Konnossement vedrøret

BEEMERK: Faktura-Nr. bedes anført i Korrespondance.

Utfylles i 4 eksemplarer

MELDING

om prisberegning for motorvogn

Til prisutvalget for biler.

Firma: Ole A. Iglebæk A/S
 Adresse: Markensgata 9, Kristiansand S. Tlf. nr.: 4488
 Bilmerke: Chevrolet
 Antall biler: 1 stk
 Modell og type: Styleline 4-Doors Sedan Deluxe 1950 modell

Med varmesjappe og defroster, Radio og setebelst
 Gummidimensjoner: 5.10 Dekk 6.70 x 15 - 6.10 Dekk 6.70 x 15

| | Import den 1/50 | Utfylles av Bilutvalget | Bilutvalgets anmerk. |
|---|---------------------------|-------------------------|----------------------|
| 1. a. Fakturaverdi med uten gullin, fremmed valuta | Kr. 10.438.64 | | |
| b. Frakt | » 2.452.87 | | |
| c. Spedisjon og assurance | » 23.60 | | |
| d. Krigsforsikring | » 10.70 | | |
| e. Ilandbringelse | » 10.00 | | |
| f. Eventuelt andre poster som menes å inngå i cif., verdien spesifiseres | » | | |
| KRONEVERDI cif. importsted | Kr. 12.935.81 | | |
| Skal stemme med tollverdi | | | |
| 2. a. Vareavgift | » | | |
| b. Trafikkavgift | » | | |
| c. Lisensavgift | » | | |
| d. Toll | » | | |
| e. Gummiavgift | » | | |
| 3. Bankomkostninger som påløper før vognen kommer til lager | » 4.133.30 | | |
| 4. Tollklarering og spedisjon | » 30.00 | | |
| 5. Monteringsutgifter | » 75.00 | | |
| 6. Leveringsomkostninger (servise, garanti m. v.) | » 250.00 | | |
| 7. Gummi: Innkjøpspris, fabrikkat: Forhjul dim. Kr. Bakhjul » | | | |
| 8. NETTO KOSTPRIS | Kr. 7454.11 | | |
| 9. Tillagt fortjeneste | » 2.243.32 | | |
| 10. Listepri eksklusiv omsetningsavgift | Kr. 19697.43 | | |
| 11. Listepri med omsetn. avg. inkludert | Kr. 21.015.00 (21.011.25) | | |
| 12. Pris til forhandler | Kr. | | |
| 13. Antall biler av angjeldende merke solgt en gros 1916 | | 1917 | 1918 |
| —→— detail | | | |
| 14. Antall personbiler solgt en gros | | | |
| —→— detail | | | |
| 15. Antall lastebiler solgt en gros | | | |
| —→— detail | | | |
| (Ved en gros salg menes salg i fast regning til forhandler med lukket distrikt) | | | |
| 16. Hvilket distrikt representerer søkeren for angjeldende bilmerke | | | |

Forpliktede underskrift
 Bilutvalget har i møte fastsatt
 Listepri ekskl. oms. avgift kr.
 —→— inkl. —→—
 Pris til forhandler

Ved første gangs prismelding fra grossister vedlegges oppgave over forhandlere og deres distrikter.
 Hamnerstad, 9-49, 2000.

MEDLEMSMØTE I VEST, 25.02.09



Medlemmer møtest, med deler



Trudy Zoetelief og Olav Refve studerer Trygg-hjula



Sigurd Arne Eriksen fortel, produkta hans står på bordet



Svein Haugen har ordet

Det skulle vera delesalg som ein del av programmet i kveld. Om det var det, eller det øvrige programmet som trekte, er uvisst. Men etter kvart strøymde det på med folk, til slutt nesten femti i talet, alt frå tre unge gitarar til medlemmer høgt opp i alder, det er moro at så mange finn det interessant å koma på medlemsmøte og nesten sprenger møte-lokalet!

Det var såleis ein svært nøgd Olav Hægeland som kunne ynskja den store forsamlinga velkommen. Han kom med nokre kunn- gjeringer, og gav så ordet til Sigurd Arne Eriksen, som var spesielt invitert, for å fortelja om sin store hobby: å konstruere motorar i mini-format. Han stilte med fleire produkt: motoren,- omtala i referat frå

januar-møtet, med ein flymotor, lik den som blei laga til det første flyet som kryssa Den engelske kanal for ca hundre år sidan, og med hjula til ein Trygg-motor som er under arbeid. Desse hjula har han støypt i bronse. Då må han først laga forma, eit uhyre nøyak- tig arbeid som krev mange timar, og han laga form i to deler for å få begge sider av hjulet. I heile tatt eit svært imponerende prosjekt! Han fekk spørsmål frå salen, og ga greie svar. Produkta hans blei sende rundt, til allmenn beundring.

Svein Haugen, bilsakkyndig, var og spesielt invitert. Han fekk ordet, og fortalde om vanskar som kan oppstå i samband med å registrere veterankjøretøy. Dette appellerte til tilhøyrarane, fleire delte erfaringer, nokre

har opplevd trouble i slik samanheng, andre hadde fikse løysingar, andre stilte spørsmål. Det tok si tid før alle var fornøgd.

Matpause gjer godt, etter så pass mykje program. Gunnar Egenes måtte koka unor- malt mykje kaffe, og drøset var veldig rundt omkring. Det surra så pass at det tildels var vanskeleg å høyra naboen, men det er jo moro. Etter pausen var det delesalg. Ein del deler fekk ny eigar, det er jo bra for kvar ting som kjem til nyttes, og folk blir hjelpt.

Så var det på tide å takke for ein grei kveld.

Turid

LUCAS

Rally 2009

Hannåsleiren 7 - 9 august

Treff for alle engelskproduserte motorsykler. Vi har teltplasser og mulighet for innkvartering i brakker. Salg av frokost, middag og forfriskninger i messa.

Leiren ligger 60 km nord for Kristiansand og 8 km sør for Evje.

Fellestur, konkurranser og premieutdeling på lørdag

Treffet er skiltet fra alle hovedveier

Gratis kaffe og te under hele treffet

Det er mulighet for kjøp og salg av engelske MC og deler

www.lucasrally.com

Classic Motorcycles vil være tilstede og tilby prøvekjøring av nye Triumph

For nærmere opplysninger om treffet, kontakt: Hans-Christian Brekke, tlf: 97 09 71 91 e-mail: hcbrekke@losmail.no eller Alf-Georg Dannevig, tlf: 91 36 66 12 e-mail: dan-fot@online.no

DENNE HISTORIEN HAR FJÆRBLADET FÅTT FRA AMK-MEDLEM KNUT ALVHEIM.
DEN ER SKREVET AV BJØRNAR IVERSEN FRA MOSJØEN.

FASTLÅST PEKEFINGER & RENAULT DAUPHINE



Denne historien handler om en pekefinger som satt fast inne i motoren på en -61 mod. Renault Dauphine klokken halv tre om natta i smørehallen på en bensinstasjon i Kristiansand, januar 1972.

Jeg hadde som de fleste andre studenter ved Distriktshøgskolen i Kristiansand den gang en noe anstrengt økonomi. Behovet for ekstra inntekter hadde øket vesentlig etter bidragsfogdens siste purrebrev om bidragsforskott. Jeg brukte papir og blyant og analyserte situasjonen, jeg fant ut at det var tre muligheter:

1. Redusere utgifter
2. Øke inntekter
3. Begge deler, 1 & 2

Første, og dermed også tredje alternativ, var omtrent umulig å gjennomføre. Følgelig forelå kun en mulighet, nr. 2, øke inntekter. Lykkelig over så rask beslutningsprosess satte jeg strek over alternativ 1 og 3. Deretter vurderte jeg lenge eneste gjenstående alternativ, nr.2. Dette blir tøft! For de fleste ettermiddagene siste sommer og høst hadde gått med til å jobbe i kooperasjonens Røverhule. Nå fremsto kun nattevakter som eneste og slitsomme mulighet. Det var økonomistudentens enkle økonomiske beslutningsprosess, såkalt pareto-optimal tilpasning til daglig økonomisk brutal virkelighet og bidragsfogdens indeksregulerte trusselbrev.

Krumrygget pensumpugging fikk vike prioritet for factum est, jeg tok jobb som nattevakt på bensinstasjon, tre kvelder i uka fra kl. 2200 til 0600, før forelesning 0900 og senere kollokvie-grupper, som det het den gang. Nattevakt på bensinstasjon midt i Kristiansand sentrum? Å ja, en så sentralt

bukk og verktøyskap, det viktigste for meg vedrørende stasjonens utvidede servicetilbud og den ytterst vedlikeholdstrengende Renault Dauphine. Jeg spurte og noterte meg løftebukkens virkemåte, knapper for opp og ned foruten sikring av bilen mens arbeide foregikk fra bilens underside. Mekanikeren forklarte velvillig og satte pris på mine humørfylte, nysgjerrige spørsmål. -Jøss, en DH-student med interesse for motor, viskositet og smøregrav, bra kar han derre nye nattevakten, hadde han kommentert noe senere til stasjons-disponenten. Jeg hadde på den lokale søppelplass fått fatt i en vraket Renault av samme modell og årgang som den jeg selv hadde, en som etter sigende hadde god motor. Fra denne hadde jeg plukket ut motordeler, deriblant alle stempler komplett med ringer, råder og veivlagre.

Så en mandagsnatt med forventet lite kunder gikk jeg i gang. Klokken 23.30 kjørte jeg min gule Dauphine inn i smørehallen og parkerte den oppå løftebukken. Deretter gikk jeg tilbake opp i bensinstasjonen hvor jeg ekspederte noen få kunder før det ble helt stille. Etter midnatt, klokken 0030 slo jeg på døralarmen, gikk hurtig inn og ned i smørehallen. Nå gjaldt det å arbeide raskt. For i løpet av denne natt skulle bilen opp i været, olje tappes av, motorens bunnpanne skrus ned og tas bort. Deretter skulle stempel 3 og 4 tas ned og ut sammen med stempeLRåder og veivlager. Så skulle tilsvarende stempler plukket fra den andre nå avdøde Dauphine innmonteres, veivlagre skrus sammen, bunnpanne lirkes tilbake på plass og 18 bunnpanne-skruer monteres med riktig pådrag, med fastnøkkel 13 forsiktig innklemmet over travers og fjæropplegg, mellom hjulakslinger, bremsesor og skittent oljefilter.

Deretter skulle olje påfylles og, dersom de gamle stempler fra en god men likevel brukt motor nå ville fungere i en like gammel men langt fra så god motor, ja da skulle den starte og Bjørnars Renault Dauphine kunne kjøres ned fra løftebukk og ut av smørehall, forhåpentligvis med bedre kompresjon og i bedre teknisk tilstand, tilstrekkelig til å forlenge Dauphinens liv og levnet så langt ut på forsommeren at eksamensresultat forelå før biltilsynets siste frist for fremstilling og kontroll av teknisk tilstand. Jeg gamblet på at dette skulle gå greit i løpet av en mandags lange nattevakt. Uten problemer skulle jeg neppe bruke mer enn to timer på hele operasjonen, tenkte jeg. Det var min optimistiske kalkulasjon. Noe erfaring fra mekking med

bil, det hadde jeg. Men skifte innmat fra undersiden i en bilmotor som fremdeles satt fastmontert i bilens gummierte motorfester, det var dog en aldeles uvant operasjon.

Dørklokkene ville varsle om eventuelle bevegelser på stasjonen. Dersom noen kunder kom ville jeg småløpe opp og inn via bensinstasjonens dør til vask- og smørehall. Som intet spesielt var fatt skulle jeg betjene kunden, ta betalt og slå inn penger i kassa, så kanskje en rask kaffesup til å holde koken før jeg var tilbake til fastnøkkel nr. 13 og stempler og skruer som skulle ut og ned og senere inn og opp. Klokken 0530 måtte hele stempelsjauen være over, smørebukk i orden og verktøy på plass, den gule Dauphinen anonymt parkert på stasjonens parkeringsplass foruten at jeg hadde vasket mine skitne arbeids-hender og skiftet tilbake til normalt arbeidsantrekk. Jeg dro gamle arbeidsklær utenpå, jeg løp ned i smørehallen og trykket på løftebukkens knapp for Up og ventet pinefullt på at den lille grå elektromotoren skulle få Renaulten helt opp under taket.

Så endelig et lite klikk og løftebukkens låser var på plass. Et lett knakk på skiftenøkkel og bunnpannens oljeskrue lot seg finger-skrue, en svart tynn sprut av varm SAE-30 motorolje tegnet en parabel bue ned mot 230 liters bulkete oljefat av gammel årgang. Samtidig lot 18 bunnpanneskruer seg velvillig løsne fra flens og oljegrisset feste, de ga et forsiktig klikk i en planlagt plassert blikkboks på smørehallens glatte golv. Et kjapt slag på skrutrekkerens røde plastskaft og bunnpannen løsnet fra motorblokken. Men plassen var svært trang og jeg måtte bruke mer enn Maos Tanker før jeg fikk lirket bunnpannen ned og ut og bort. Men så var banen klar, jeg beskuet alle fire veivlagre vakkert plassert og montert med lett tilgjengelige bolter på lager rundt veivakslings metallgrå overflate.

Pytt, dette går jo som smurt, tenkte jeg og tørket oljeblandet svette bort fra pannen. Jeg gledet meg over at alt hadde gått så glatt til nå, samtidig som jeg hadde to årvakne ører for bensistasjonens dørklokker. Velsignet være du kloke disponent som monterte varsel-klokker, hørbar over hele stasjonen. Men jeg ville bestemt ikke høre noen klokker som varslet dørbevegelser og dermed forstyrret mitt viktige arbeide i bensinstasjonens vedlikeholdavdeling, ei kald og vindfull januarnatt i 1972. Verst av alt, den mulighet at jeg ikke ville klare å få bilen

ferdig og ut av smørehallen før stasjonens andre ansatte dukket opp sånn i sekstiden påfølgende morgen. Gul Dauphine på smørebukken med utplukkede stempler og deler i to meters radius rundt bil og skitten nattevakt, det ville trolig bli meget ubehagelig og vanskelig å bortforklare seg fra foran intetanende disponent og mekaniker sånn i seks-halvsju-tiden på morrakvisten. Fred være med meg og mitt arbeide, tenkte jeg og ba klokkene om ikke å ringe for meg.

Med skrutrekkeren slo jeg tilbake metall-platen som skulle hindre lagerbolter å løsne, deretter noen raske knakk på leddnøkkel nr. 13 og alle de fire boltene på veivlager 3 og 4 løsnet. Jeg måtte riktig åle med høyrearmen inn for å få tommel- og pekefinger i riktig posisjon til å skru mutterene helt av. Et lett slag med hammerskaftet og veivlagrene løsnet, nederste halvpart ble raskt og greit dratt ned langs veivlagerboltene og to nye klunk i blikkboksen hørtes ut over hele smørehallen. Men nå begynte problemene. For først måtte den øvre delen av veivlageret sammen med råde og stempel skyves litt opp i sylinderen, deretter måtte veivakslingen roteres i riktig posisjon før råder og stempler kunne trekkes ned forbi veivtappen og trekkes ut. Jeg lirket og vred på veivakslingen men det var kul i krampe å finne den riktige posisjonen slik at stemplene ville komme ned og forbi veivakslingen.

Svarte baluba, sverget jeg og hadde det travelt. Jeg prøvde en ny posisjon før jeg måtte gi meg igjen. Aha, tenkte jeg, jeg senker løftebukken til halv høyde, da kommer jeg lettere til fra en bedre posisjon, og ut kommer stemplene. Jeg trykket på løftebukkens kontrollknapp for -down- og Dauphinen kom sakte ned dit jeg ville. Så gikk jeg under bilen, nå halvt knestående ålte jeg mine lange student-armer inn i Renaultens ennå varme firesylindrede bensinmotor med utskiftbare sylindreforinger. Jeg la venstre hånd lett på veivakslings tapp nr. 3 og vred på denne mens jeg med høyre pekefinger på stempel-råde nr. 4 forsøkte å lirke det skarpe stempelskjørtet forbi den gråblanke overflaten på respektive veivtapp.

Det var da det skjedde. Akkurat da roterte veivakslingen noen få grader den gale veien samtidig som jeg skled på det oljeglattede golvet. Halvt knestående og i en ytterst ubehagelig arbeidsstilling skar høyre pekefinger seg fast i klem mellom stemplets skjørtekant og veivtapp nr.4. Jeg skrek til i et lynglimts

smerte og rykket til. Men pekefingeren satt bom fast. Bare sekunder senere så jeg at blodet rant ned over håndbaken og inn under skjorteermet. Febrilsk forsøkte jeg å rotere veivakslingen motsatt retning, nok til å få fingeren løs og ut fra Dauphinens smertefulle metallgrep. Men nei, akslingen var oljeglatt og i varmeste laget for langvarig håndspåleggelse. Jeg måtte slippe taket samtidig som høyre pekefinger satt fast. Blodet rant. Jeg sto nå i halvt knestående med en blødende høyre pekefinger inne i en gul Renaults utslitte motor. Fra bilens flate underside sto jeg fastlåst mellom løftebukkens fire søyler og et utall nye SAE-WV-10/40 oljedunker, med min blødende pekefinger fat-sklemmet inne i motorens varme, oljedampende indre, en kald og vindfull januarnatt i 1972. En ytterst ubehagelig arbeidsstilling som under enhver omstendighet ikke kunne bli langvarig.

Da ringte det på dørklokken inn til bensinstasjonen. Å i h--- heller, ropte jeg lydløst uten å åpne munnen. Lydene kom uartikulert ut fra halsgropens nedre halvpart, grytende nordlandsdialekt blandet med smerteskrif fra en pekefingers intense bønn om å slippe fri fra skjærende, knivskarpe kanter og oljedamp. Jeg mobiliserte i mitt koffein-dopede studenterrhode alt det jeg hadde av evner til strategisk tenkning og praktisk problemløsning. Noen få lynglimts sekunder og jeg hadde en plan for akutt løsning på spørsmålet: Hva gjør jeg nå ? Jeg fulgte automatisk lektor Hoven's akademiske forelesninger om definering av problem, definering av løsning og deretter utarbeide handlingsplan for aktivitet mellom problem og løsning. Problemet var åpenbart: Fingeren satt fast. Løsningen var like åpenbar. Fingeren måtte løs. Men handlingen derimellom, fra problem til løsning, selve handlingen som muliggjorde en rask løsrivelse av fast finger, forekom meg både skremmende og åpenbart utilbørlig smertefull.

Dessuten forkludret dørklokkenes klang selve løsningsprosessen ved det faktum at det nå høyst sannynlig befant seg en eller flere intetanende kunder inne på bensinstasjonens lokale omgitt av et ikke ubetydelig kvantum tiltrekkende bilrekvisita foruten store mengder forfriskninger, sjokolade, potetgull, pølser og all annen nødvendig rekvisita som naturlig hører hjemme i enhver moderne velassortert bensinstasjon langs landeveien. Jeg tenkte kjapt over alle mulige konsekvenser, avisoverskrifter, politianmeldelse og det som værre var når en tomt bensinstasjon

ble oppdaget og skyldneren skulle fakes og tiltales for simpelt tyveri. Hvilke muligheter hadde jeg til å komme unna ansvaret ? Null! De mulige dramatiske og høyst ubehagelige konsekvenser skremte meg og påvirket mitt intense forsøk på problem-løsning akkurat der og da.

Jeg overveiet først muligheten for å bruke makt. Det ville si å trekke fingeren rett ned og ut og overlate fingertuppens tapte skinn- og kjøttfiller til motorens mørke, oljedampende varme indre. Men den løsningen oppfattet jeg som alt for smertefull og dessuten lite sympatisk. I tillegg ville den løsningen påføre meg varig men og evig problem når en hvilken som helst vilkårlig kulepenn etter min rekonvalesensperiode skulle holdes mellom høyre tommel og en på samme hånd for all ettertid vanskapt pekefinger. Jeg forsto umiddelbart at dersom jeg ville sikre arbeidsgiver og varelager samt ivareta kundens nærvær og umiddelbare betalingsbehov, ja da måtte jeg velge den raske løsnigen som altså var å røske til seg pekefinger, storme opp og inn på bensinstasjonen og med blødende høyre pekefinger slå inn kr. 126,50 eller noe sånt på kassen for betalt bensin og to pølser i ett brød, uten ketchup, gudbedre ! Jeg innså også straks der jeg sto i smerter under min gule Dauphine at mitt antrekk og tilstand for øvrig, i tillegg til en blodig pekefinger uten plaster selvfølgelig, trolig ville påkalle kundens oppmerksomhet langt ut over det for anledningen passende en januar-mandag-snatt i to-halv-tre-tiden i Kristiansand.

Jeg valgte derfor den for meg mest pragmatiske løsningen, hensynet til høyre pekefinger gikk foran den mulige kundens eventuelle behov for pølser i brød. Jeg forholdt meg rolig, lydløs, og jeg forsøkte flere ganger å få vridd veivakslingen tilbake til opprinnelig posisjon, altså til posisjon før fast finger. Det skar seg, den varme veivakslingen tillot uansett ikke langvarig håndspåleggelse og akslingen forble i sin smerteskjærende posisjon. Minutene gikk og stillheten fra bensinstasjonens velfylte lokale var ubehagelig påtrengende, en økende fornemmelse av snikende angst påvirket mine mørke aktiviteter i smørehallens ellers så opplyste lokaler. Men jeg konsentrerte meg om problem, handling og mulig løsning, der og da, selv om tankene også kretset rundt den mulige kunde og dennes aktiviteter mellom kassa-apparat, sjokolade og rekvisitahyller i stasjonslokalet. Jeg forsøkte desperat å få ut pekefingeren ved å prøve å la den skli sideveis langs stem-

pelskjørtet, en usedvanlig optimistisk beslutning tatt i betraktning det opplagte, logiske faktum at avstanden mellom skjørtkant og krumtapp alltid er størst der hvor smerten er minst !

Men så husket jeg plutselig fra lektor Teigens forelesning i arbeidspsykologi, om sjimpanser og andre primaters bruk av verktøy, et tegn på at primater besitter intelligens av samme type som en nattens primitive bil-mekaniker. Lektor Teigens strukturerte og pedagogiske utredning om primaters evne til å finne løsningen mellom akutte problem som sult og tørst til bruk av redskap som kjæpp og stein, førte meg til løsningen for min hardt beklemt og smertefulle pekefinger. Verktøy! Løsningen kom som et varselrop fra det innerste indre i bakre hjernehalvdel, der hvor primalsenterets område for kreativ og intuitiv problemløsning ligger lagret fra tider da mennesker og primater var nære naboer og kommuniserte over hagegjerdet i lunch-pausen. Her må brukes verktøy, tenkte jeg. Jeg grep resolutt og av åpenbare årsaker med venstre hånd, den flate skrutrekkeren med rødt skaft, satte jernet inn mellom veivtapp og sylindereblokk, jeg vridde akslingen noen millimeter tilbake til opprinnelig posisjon. Da løsnet fingeren.

Min røde pekefinger var befridd for oljedamp og helvetes skjærende skarpe kanter men kom nå til syne med tydelig påført ubotelig og varig skade. I tillegg påførte den senere sin økonomisk vanskeligstilte og bidragspliktige eier et umiddelbart utlegg til renseveske, plaster og antibiotika. Foruten den, for øyeblikket, intense smerte selvfølgelig. Jeg bøyd fingeren nitti grader for skikkelig å få overblikk over fingerens skade der den befant seg fremdeles fast og kontrollerbar på høyre hånd, fremdeles i så trange omgivelser at hurtig tilbaketrekning ut i fri luft var en tidkrevende og komplisert affære. Da ringte dørklokkene igjen.

Neiii tenkte jeg så høyt jeg kunne fremdeles knestående under min gule Renault og med høyrearmen i en ytterst lite retrettvennlig stilling. Jeg analyserte situasjonen: Enten kom det nå en ny kunde inn, eller så gikk den første kunden ut. Men begge deler var jo egentlig like ille. - Eller kanskje var det enda verre, kanskje kom en ny kunde inn i bensinstasjonen som altså var uten nattevakt og kvalifisert betjening. Kanskje var det nå to kunder og potensielle kjeltringer inne i butikken!

Kanskje ville de tro det var innført selvbetjening på byens eneste Shell-stasjon? Åfytii. Langsomt og nøye planlagt fikk jeg lirket armen ut fra motorens understell og varme favntak.

Jeg kom meg litt til siden og opp, jeg fikk surret noe tørkepapir rundt fingeren før jeg rolig og trolig høyst påtagelig upåvirket tok stegene opp til bensinstasjonens eldorado av rekvisita og pølser med brød og løk, jeg åpnet døren og observerte lokalet for umiddelbar oversikt og tilstandsrapport. Jeg kikket forgyeves etter kunder. Merkelig! Stasjonen var tom. Ingen kunder. Dessuten var det stille, etter min oppfatning ubehagelig stille.

- Hadde den uærlige kunden forsynt seg av kasse og varebeholdning og deretter dratt sin kos? Jeg sjekket kassa, jeg tok et raskt men grundig overblikk over stasjonens mange velfylte hyller. Alt virket komplett normalt, ingen antydning til uærlige kunder eller svinn av noe art. Men begge dørene hadde vært åpnet, det var vann på golvet og tydelige spor etter folk, mente jeg, jeg studerte vannmengde og tegn til fotspor innom dørstokken uten at jeg ble klokere av det. Merkelig, men sørlendinger er jo et gudfryktig folkeslag, de kommer og går og stjeler intet, tenkte jeg før jeg hastet tilbake til smørehallen. Jeg hadde bare to timer igjen til klar-bil-kjør-ut. Jeg surret litt mer tørkepapir rundt fingeren, deretter tre omganger med svart elektro-teip. Så ble to gamle, nye stempler lirket forbi veivtapp og motorblokk og kjøvet inn i Dauphinen's sylindreforinger, veivlagre montert og skrudd sammen med det for øyeblikket antatt riktig vridningsmoment, - pluss litt til. Bunnpanne ble returnert til sin gamle vante plass og behørig påskrudd med 18 stk 13 mm. skruer. Langsomt nærmet overhalingen seg slutten. Jeg fylte på ny olje. Så vred jeg om teningsnøkkelen. O mirakel!

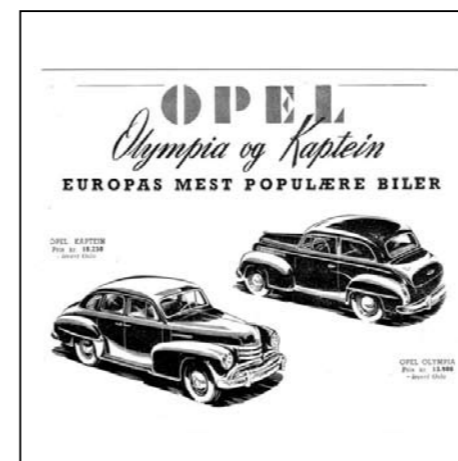
Motoren startet på første forsøk og gikk som den skulle. Jeg nikket tilfreds, jeg nøt den søte firesylindrede musikken fra motorrommet og smilte vekk smertene fra min verkende pekefinger.

Fem minutter senere sto min gule Renault Dauphine modell 1961 stolt parkert på stasjonens snøfylte parkeringsplass, jeg ryddet og skiftet antrekk mens motoren gikk på tomgang. Hvor du er vakker, hvor din gange fryder mitt øre, syn og sinn, tenkte jeg klokken halv seks en kald januar natt

like ved Caledonien i Kristiansand. Etter at kassen var oppgjort og dagvakt ankommet kjørte jeg hjem for å sove, forelesninger fikk vente til senere. Gamlebilen gikk som den skulle og samme ettermiddag kjørte jeg innom stasjonen. Jeg møtte den alltid like hyggelige stasjonssjefen som kommenterte min svulmende bandasje på høyre pekefinger. Jobbet på egen hånd, svarte jeg noe usikkert og avventende, hadde sjefen oppdaget noe, var alt i orden? Jeg var spent, ubehagelig situasjon, klemmende som pekefinger i en varm og fransk bilmotor.

Men sjefen hadde ikke tid til å prate. Han var opptatt med å skifte sterkere returkjører på bensinstasjonen to ytterdører.

En av de ansatte dagvaktene hadde klaget over uværet. Dørene føk opp på grunn av den sterke vinden. Snø føk inn i lokalet og det ble vått på golvet! Jeg velsignet de sørlandske værguder foruten den obeservante dagvakt. Jeg kjørte tilfreds på forelesning.



Klubbeffekter

AMK kan tilby følgende:

| | |
|-----------------------|-------|
| Grillmerke med logo, | 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).

Arnulf Jensen:

Stasjonær- og båtmotorer

Dette er en ny bok på markedet. Ca 470 motormerker er omtalt, de fleste med fargebilder. Boka er på vel 200 sider. Pris kr 350 + porto. Bestilling sendes: ar-jens@online.no Tlf. 950 82 539/62 52 68 94.

PER HAGEN A/S

Mjøvann 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!

Olav Vegge, Lyngdal

Hans Georg Iversen, Gjeving

Olav K. Vaaje, Vegårshei



Selges:

For en del år siden kom jeg over denne «nikkende» Labrador i en butikk i England. Den måtte jeg bare ha ... men årene er gått og jeg har ingen egnet bil å ha den i. Men det er sikkert noen som mangler den «nikkende hund» i bakvinduet. Det var jo vanlig i «gamle» dager. Den er ny og strøken med mål 20x10x8 og selges for 500 kr. Henv. Are Christensen, tlf. 982 23 757

Gumpens Auto Vest as

www.gavinfo.no

VIGE Interior

Nye Teglværksvei 19, 4632 Kristiansand
Telefon 38 09 46 70



KR. HIMMELFARTSTUR 2009

Om det fortsatt er vinterlig så er vi kommet til den første vårmåned, og det går mot en ny veteransesong. For åttende år på rad vil vi også i år kjøre tur fra Harebakken på Kr. Himmelfartsdag, som i år blir den 21.mai. Trasé og program ellers er ikke klart ennå, men det blir nok omtrent som vanlig med rast og konkurranser, og med matservering og lotteri i regi av Froland Motorveteranklubb. Nytt i år er at den gamle bakerovnen på Frolands Verk blir fyrt opp, og det blir salg av brød bakt på den gode gammeldagse måten! Vi kommer tilbake med mer utførlig program i Fjærbladet nr. 4, som kommer ut til dere i begynnelsen av mai. Men sett allerede nå av denne dagen til en hyggelig, uformell tur i forhåpentligvis noe bedre vær enn i 2008!

Kjør med det du har av gammel-kjøretøy av alle slag, det er ikke noe poeng at det er helt "strøket", bare det er registrert og i forsvarlig stand. Håper at det også i år blir mange tohjulinger, dette er jo tradisjon på denne turen! Og husk: du behøver ikke å være medlem av noen klubb for å kjøre Kr. Himmelfartstur! Og det koster ingenting! Her skal vi bare kose oss, ta med god niste og godt humør!

P.S. Husk å stille i tidsriktig antrekk, om du har! Vel møtt på Harebakken 21. mai, og følg med i Fjærbladet nr. 4 for oppdatering!

Øyvind



TUR TIL EKEBERG VÅRMARKED 2009

Den tradisjonelle bussturen til det store vårmarkedet på Ekeberg går også i år fra Arendal, tradisjonen tro! Markedet blir i år den 9. mai, og Bjørn Langemyr & co stiller også i år med tilbud om en både billig, behagelig og hyggelig tur til Oslo! Dette er jo en stund til, og vi kommer med et mer detaljert tilbud i Fjærbladet nr. 4, med mer presise opplysninger om pris, tid og sted. Håper mange av dere som har vært med før vil være med også i år. Og har du ennå ikke vært på Ekebergmarkedet? **Bli med oss på en kjempekoselig tur til Oslo 9. mai!** For nærmere opplysninger, ring Bjørn på telefon 415 11 543 eller Øyvind 37 03 10 84.



DEN ÅRLIGE PLØYEKONKURRANSEN

Qvaas Traktorlag arrangerer pløyekonkurranse for veterantraktorer på Bringsjordneset i Lyngdal lørdag 25.april 2009. Pløyeområdet er ikke langt fra E39, og det vil bli skiltet fra Europaveien. Trening fra kl.10.00, konkurransen starter kl.13.00.

Kontaktperson for informasjon/påmelding:
Jan Bråtlund, tlf. 971 97 259 eller 38 34 10 65.