

BACKSPEGELN

**Kom ihåg
Tjälasvängen**

Se sidan 11

**Mitt fordon:
Folkes svala**

Se sidorna 16-17

**Brandbils-
museet i Bräcke**

Se sidorna 22-23

Höstrally på hög nivå



Fina vyer på årets höstrally! Egon Eiremos Ford Fairlane Crown Victoria 1955 på väg ner från Hoverberget.
Foto: Kjell Persson



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

Box 29, 831 21 Östersund

VINTER 2003

ÅRGÅNG 17

Redaktionskommittén

Maria Bogren, redaktör
ansvarig utgivare
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön
Tfn: 063-10 73 38
maria.bogren@mail.op.se

Sven Asp
Nyhamn 3425, 833 35 Strömsund
Tfn: 0670-200 79, 010-262 18 30
Tfn arb: 0670-131 11
hjarnspan@telia.com

Gunnar Isaksson
Hökbäck 355
830 30 Lit
Tfn: 0642-101 46, 070-634 71 73
Tfn arb: 063-12 50 00 Fax: 063-18 10 75
ostersund@arkitektkopia.se

Kerstin Isaksson
Hökbäck 355
830 30 Lit
Tfn: 0642-101 46, 070-660 67 42
Tfn arb: 063-12 50 00

Lena Löfhaugen
Sågstigen 5
832 53 Frösön
Tfn: 063-10 42 43, 070-394 89 29
lofhaugen@swipnet.se

Material till Bakspeglarna

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om. Det behövs för planering av tidningens innehåll. Manus skickas till Arkitektkopia helst via mail men per post eller genom ett personligt besök går också bra.

Text via mail klistras du för säkerhets skull in direkt i mailet. Om bilder ska vara med i det du skriver skicka dessa via mail i jpg- eller tif-format. OBS! Bilder måste skickas som separata filer, inte inklistrade i texten. Naturligtvis går det bra att skicka in vanliga foton per post. Skriv gärna bildtexter! Glöm inte att skriva ditt namn på dina inskickade bidrag, även om du vill vara anonym. Om du inte vill skriva själv, ring till någon i redaktionskommittén.

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och korta inskickade manus samt avgöra i vilket nummer inskickat material publiceras.

Bilder skickas tillbaka i samband med tidningens utgivning. Vill du inte ha tillbaka bilderna tar klubben tacksamt emot dem till JVKB's fotoalbum i klubblokalen. Meddela det när du lämnar in bilderna. Annat material skickas normalt inte tillbaka.

Skicka material till följande adress:
Arkitektkopia, Kerstin-Gunnar, Box 620,
831 27 Östersund.
Besöksadress: Köpmangatan 40.
Mailadress: ostersund@arkitektkopia.se

Tidningen utkommer med fyra nummer per år; i mars, juni, september och december. Manusstopp den 15:e i månaden före utgivningsmånad. Evenemang i början av respektive utgivningsmånad.
Upplaga: 775 exemplar.

Redaktören har ordet



Många bäckar små

Jag vet inte om ni har tänkt på att Jemtlands Veteranbilklubb numera är en ganska stor klubb. Ett medlemsantal på över 700 personer är glädjande. Det innebär också att saker som ska ordnas bör vända sig till människor med olika intressen, tycken och smaker. Då menar jag till exempel varierande rallyn och rallysträckningar, intressanta och omväxlande studiebesök samt förstås även roliga aktiviteter på Mittnordenmarknaden.

Stora aktiviteter och mycket ansvar för dem som anordnar saker och ting kan ju kanske "skrämma" bort en del nya entusiastiska arrangörer. Tänk vad mycket lättare det blir om varje enskild person gör en liten grej. Det blir då enklare att ta på sig ett begränsat ansvarsområde.

Jag är glad att det i min omgivning finns människor som engagerar sig i tidningsproduktionen. Flera nya skribenter har tillkommit under året och alla medlemmar i redaktionskommittén är inriktade på fortsatt arbete med tidningen. Det tycker jag känns jätteroligt och tryggt för kommande års tidningsmakeri. I samband med utgivningen av Bakspeglarna finns också personer som ställer upp med korrekturläsning och etikettklstring. Alla bidrar på så sätt med en insats, som jag tror och hoppas inte är alltför betygande.

Att jobba genom att sprida ansvar på flera personer är troligen räddningen för föreningslivet. Om alla tar ett litet ansvar så hjälps vi tillsammans åt för att skapa en bra verksamhet i vår klubb. Det här är som du säkert förstår en uppmaning till dig som tänkt att "jag kanske skulle kunna göra det". Tveka inte, utan ta kontakt med den som är sammankallande i den kommitté som det gäller. Det är ingen som begär att ditt engagemang ska vara för evigt. Delta i glada vänners lag under en period och utför på så sätt "ditt pass". Sedan kan du lämna över till nya friska krafter som gör sina insatser!

Välkommen med din porlande bäck!!!

Aktuellt i klubben

● Årsmötet

Klubben har nyligen haft årsmöte. Läs mer på sidorna 24-32.

● Slut med tjejträffar

Från och med årsskiftet upphör tjejträffarna i klubblokalen. Dock planeras någon form av tjejaktivitet en gång per år. Är du intresserad av att vara med och ordna tjejaktiviteter – hör av dig till Maria Bogren, tel 063-10 73 38.

Tjejerna är förstås välkomna till måndagsträffarna i klubblokalen!!!

● Nya kommittémedlemmar

Evenemangskommittén och rallykommittén välkomnar gärna medlemmar som vill engagera sig i kommittéarbetet. Evenemangskommittén arbetar med att ordna intressanta studiebesök och anordnar tillsammans med SHRA den populära Mittnordenmarknaden varje vår. Rallykommittén ordnar tre stycken rallyn per år.

Är du intresserad av att vara med – ta då kontakt med Åke Jämte-säter, tel 063-10 59 78, eller Arne Nilsson, tel 063-18 11 30.

● Anmäl ändringar

Du vet väl att du kan anmäla adressändring och ändrat fordonsinnehav via klubbens hemsida, www.jvbk.nu. Kom ihåg att det är lika viktigt att rapportera in när du har sålt ett fordon som när du har köpt ett nytt!

● Hemsidestips

www.nitroz.se

Innehåll:

- | | |
|-------|--|
| 2 | Redaktionen
Redaktören har ordet |
| 3 | Aktuellt i klubben |
| 4-5 | Jag överlever inte utan bilen |
| 6-10 | Höstrallyt |
| 11 | Tjälavängen |
| 12 | Session Kutens |
| 13 | Första motorvägen i Sverige - 50 år |
| 14-15 | Jamtli med veteraner
i novemberratten
Med buss till Jamtli
Mopedutflykt |
| 16-17 | Folkes sällsynta svala |
| 19 | Genuint amerikansk stämning
på cruising |
| 20-21 | Med Bulldog i Snöland
Termos med varm dragningskraft |
| 22-23 | Utflykt till brandbilmuseet i Bräcke |
| 24-32 | Årsmötet |
| 33 | Ur MHRF:s PåGång |
| 34 | Medlemsinfo
Mittnordenmarknad |
| 35 | Klubbinformation |

Jag överlever inte utan bilen!

"I'm going to democratize the automobile. When I'm through, everybody will be able to afford one, and about everybody will have one." Så sa Henry Ford 1909.

Jag tycker att han lyckades bra, eller vad säger ni? För de flesta som verkligen vill ha en bil, i alla fall i västvärlden, kan prioritera så att det går att få råd att skaffa en. Inte den nyaste visserligen, men vi vet ju att de gamla inte går av för hackor... Du kanske till och med måste jobba lite extra för att få din bil, men visioner trivs inte i sittfläsk, som Tage Danielsson sa. De som var delaktiga i skapandet av bilen hade stora visioner. Och de som idag forskar kring framtidens bil har en ännu större uppgift att fylla. För redan idag sitter det uppemot 40 datorer i varje modern personbil och de bilar vi ska använda i kommande tider, måste väl bli ännu mer komplicerade för att svara upp mot framtida miljö- och säkerhetskrav.

Men vad vore livet utan bilen egentligen?

Ja, jag kan ju inte svara för alla, så jag håller mig till att svara för mig själv. Och jag kan faktiskt inte tänka mig ett

liv utan bil. Till vardags tar bilen mig dit jag vill åka, när jag vill åka och på det sätt jag vill åka. Utan att jag behöver springa efter bussen, en buss som aldrig vill vänta på mig som är en "sista minuten-människa". Bilen tar mig runt i världen även sedan andra transportmedel stannat för kvällen. Själva upplevelsen av att köra inger mig en känsla av oberoende som har suttit i ända sedan jag lyckades ta körkortet. Kommer ni ihåg hur det kändes när ni för första gången körde bil ensam, när ni bemästrade den helt själv? Ren frihet kombinerat med spänning. Att höra motorn spinna och svara på din minsta nyck är en skön upplevelse. Jag tycker inte heller om att röra på mig i onödan, så jag håller med Sten Broman som sa att är man tillräckligt begåvad behöver man ingen motion. Det är alltså begåvat att åka bil!

En bil kan för mig vara en fullkomlig skönhetsupplevelse. När bilens form, färg och stil stämmer ihop så är det suveränt. Jag gillar också bilar som visar att de varit med och har en historia på nacken, bilar som liksom oss män-

niskor fått lite rynkor och skavanker med åren. Att smeka en veteranbils linjer med blicken kan vara rent sensuellt. Samtidigt kan det ge mig en kick med en sprillans ny kärra, där snygg design kombinerats med bra funktion. Om en bil inte tillhör de vackra eller bra så ger den kanske upphov till givande diskussioner om hur den kan bli bättre och snyggare. Som ni förstår är inte motorerna det som intresserar mig mest hos en bil, men mullret från en V8 med "rätt" ljud kan fortfarande ge mig härliga mysrysningar.

För mig är det en alldeles speciell känsla att ha förmånen att äga en hobbybil, starta den och susa iväg på nya äventyr. Men även om bilar i sig ger mig mycket, så är kryddan att möta andra med samma intresse. Jag måste erkänna att jag tycker att människor är nästan lika intressanta som bilar, och i en klubb får jag möta dem som jag

har något gemensamt med. Där möts människor som är lite mer uppslukade av bilen än de som endast brukar den. Vi vill ofta bevara och rusta upp våra kära bilar. Mycket tid går åt till att hitta delar, putsa och dona, och den tiden ger vi så gärna. Sedan vill vi titta på andras fordon och jämföra dem med våra egna, därför har vi träffar och utställningar. Mångfalden av både människor och fordon gör att alla typer blir representerade, för "den sko som passar en person skaver en annan".

Att äga och bruka en bil ger mig alltså känslor av frihet, skönhet och gemenskap. Säg mig vilken annan kulturupplevelse som kan ge allt det? För visst har bilen blivit kultur, en kultur som bara måste bli kvar. Jag anser mig inte vara så väldigt konservativ på andra punkter, men här går gränsen – utan bil stannar jag!

Lena Löffhaugen



Presenttips!

Klubben har tagit fram röda och blå pikétröjor i bra kvalitet. Den röda finns i storlekarna M och L, den blå även i XL. Pris: 180:- inkl moms. På JVBK:s hemsida finns de i bild, men kan även ses och köpas hos Jan Nilsson, Kilremslagret, Hagvägen 19, Odenskog, Östersund. Telefon: 063-10 29 45.

Reportageteamet "Stall Myrenhammar" på rallyäventyr

De duktiga arrangörerna – tack Arne Nilsson, Micke "Morris" Eriksson, Kåre Torfjäll och alla andra som frivilligt ställde upp under en hel solskenslördag – hade som vanligt tur med vädret när det drog ihop sig till start i Svenstavik för JVBK:s kombinerade Höst- och Surströmmingsrally, lördagen den 13 september 2003.

Med tanke på det fantastiskt fina vädret och den intensivt pågående älgjakten var det bra ändå att 25 ekipage hade anmält sig. Äldsta fordon var Peter Nilssons Ford T 1924, i gott sällskap med en annan Ford T-kompis från 1925 samt ett koppel trevliga fordon från 50-, -60 och -70-talen. Morris Minor dominerade märkesbilden, eftersom Morrisklubben skulle ha surströmmingsskiva senare på kvällen.

Beroende på en bara 2 dagar gammal ögonoperation valde undertecknad bort att själv köra Höstrallyt. Men hade jag fått reda på min tidigare, sammanlagda placering inför dagens tävling skulle jag naturligtvis offrat ögat, kört själv och med facit i hand kanske vunnit den åtråvärda Trippeln...

Ovetande om detta scenario följde jag istället med som passagerare i Magnus Myrenhammars jättefina Saab 96 från 1962 – en äkta "djungeltrumma", vars förföriska sång svepte in landskapet i ett blåroksdoftande nostalgidis!

Med på färden följde också Magnus pappa Gunnar på besök från Varberg, veteran i den här branschen med bl.a en Cheva Touring 1926 hemma i garaget.

Efter lite strul i starten, där vi osökt kom att tänka på det gamla talesättet *) "Ju mer man stryker katten på ryggen, ju högre sätter han upp rumpen" kom Magnus, Gunnar och jag iväg i vår i all hast uppbyggade reportagebil. Först tog vi några uppvisningsvarv för att glädja nyfikna Svenstaviksbor innan rallykartan förde oss till Galhammarudden där man



Min Saab 96 2-takt från 1962 i sällskap med en fin Opel Rekord -59.
Foto: Magnus Myrhammar.



Intressant bil i Västeråsen, med gamla skylten kvar.
Foto: Magnus Myrhammar

skulle provsmaka mjölk och gissa på rätt sort. "Lättmjölk", sa jag som inte dricker mjölk men blev snabbt nedröstad = 0 poäng direkt! Rätt svar? Ja, vad tror du...

Vid nästa kontroll i Hoverbergs Båthamn svingade Magnus minigolfklubban så bra att vi fick 8 poäng på 2 slag!

Kontroll 3 låg längst upp på Hoverbergets topp och dit kom de tävlande via en hisnande och grym upp-

försbacke, som fick både fordon och förare att närma sig kokpunkten! Vår tappra lilla Saab klarade sig precis; med tempmätaren farligt nära max, innan vi kunde pusta ut på P-platsen. Där löste vi frågan utan större problem, "Hoover", sa Magnus och 10 poäng var våra. Innan vi stack vidare klättrade vi upp i utsiktstornet och njöt av den milsvida utsikten - fantastiskt!

Vilken känsla att susa *utför* den här gången, runt berget och ner till

Svaren på frågorna från rallyt finns på hemsidan jvbk.nu

*) Källa: Pelle Holm, "Ordspråk och Talesätt".

Hoverbergsgrottan för att besvara fråga nr 4: "Hur djupt har människor hittills trängt in i bergets inre"? Det låg ju en broschyr där, så det var bara att läsa innantill: 170 meter. Ytterligare en 10-poängsskalp!

Medan Gunnar och Magnus tog en fika passade jag på att besöka grottan – vem vet när jag får chansen att komma hit igen?

På väg till kontroll 5 vid Vigge Bydegård berättade jag entusiastiskt om mina grottupplevelser och till dig som läser det här och som inte varit i trakten förut rekommenderar jag verkligen ett besök i Sveriges största klyftgrotta - du kommer att bli väl mottagen, det törs jag lova!

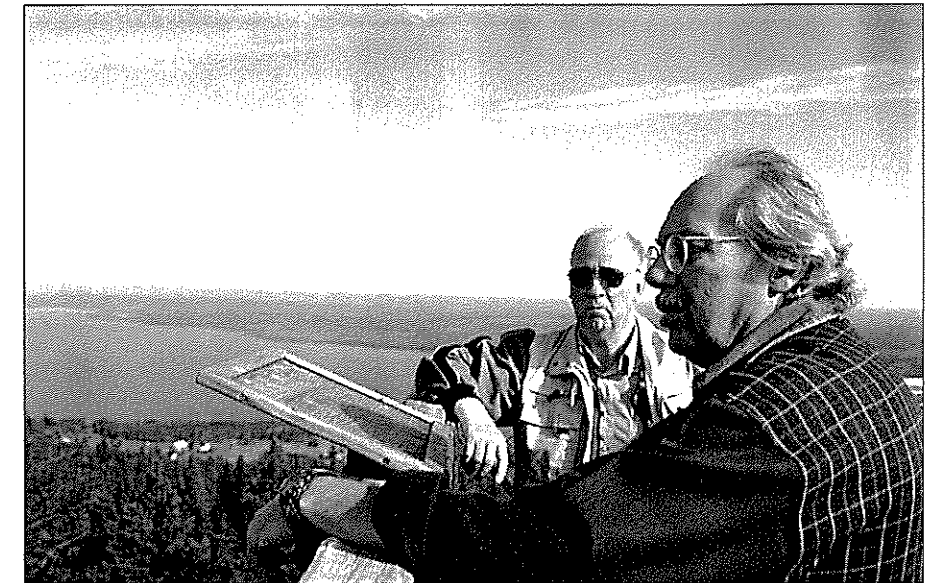
Rätt svar på femman: Fågeln hör till familjen Viggas = 10 poäng, igen.

Raskt styrde vi trubbnosen vidare mot Hovermo Gårdsmuseum, där jag varit en gång förut på en av JVBK:s populära utflykter. I dag är muséet vida berömt, inte minst tack vare att man just nu finns representerade med 2 uppfinningar på Tekniska Muséet i Stockholm! Nu gällde det att gissa rätt på 3 enormt märkliga föremål. Byxprensen mindes jag från förut, men de 2 andra?

När vi efter en evighet skrynklat pannorna oceandjupa kom vi på svaren: "Spånhyvel och bakplåtsutdragare" - men det satt långt inne...puuhh!



Henrik Birkl och Björn Eriksson luktat och klurat på vilket som är olja till mat, motor, bromsar eller till växellåda. Foto: Kjell Persson

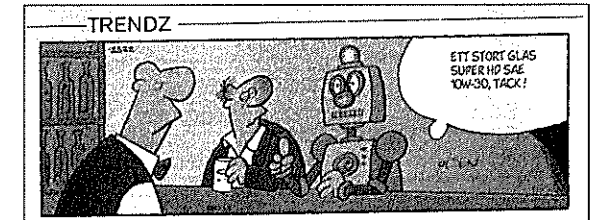


Min far Gunnar till vänster och Hogge V4 beundrar utstikten från Hoverbergets topp. Foto: Magnus Myrhammar.

10 välförtjänta poäng och självförtroendet på topp när vi landade vid stolpe 7 och en veritabel Slamkryparfråga: Utan att darra på manschetten skrev jag Heinkel, men trehjulingen var ju högerstyrd, svaret skulle vara Trojan...hur många hann registrera på vilken sida ratten satt?

0 poäng till oss, men det visste vi ju inte då, så med mungiporna i öronhöjd anlände vi till Gisselfors för att dofta på 5 olika oljor och placera dem i rätt ordning. Med änglars tålmod lyssnade funktionärerna på alla förslag och för-

slätliga gissningar. Här gav oss våra känsliga näsor 6 poäng, men det var nog en och annan s.k. "oljeexpert" som behövde stärka sig efteråt: Se bild!

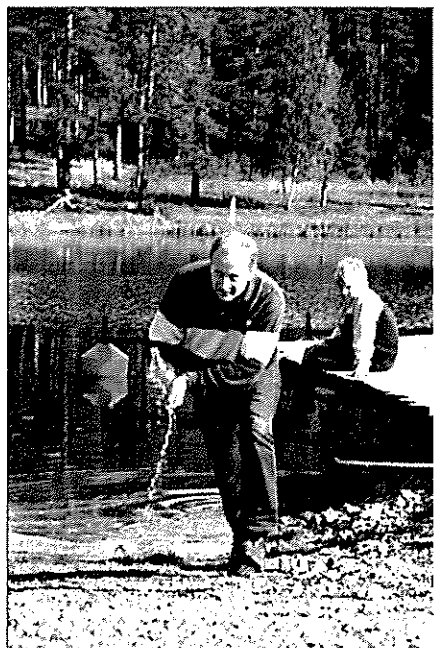


Publiceras med tillstånd av Bulls Press, Sweden.

Efter en titt på kartan satte vi kurs mot Fröjdholmen och Ovikens båthamn där kontroll 9 väntade vid strandkanten. Nu gällde det för deltagarna att medelst antingen en svamp eller en (lömskt) perforerad plastflaska springande transportera vatten från sjön och fylla en graderad behållare uppe på land - inom 60 sekunder! Magnus lyckades fylla behållaren upp till 5:an = samma antal poäng, vilket vi var "fullt" nöjda med.

Nästa fråga var nästan löjligt enkel, men under rallystress får man verkligen tänka efter och det är lätt att svara för fort, vilket straffar sig direkt. Vi tog oss tid och svarade att kapten Cook naturligtvis dödades på Hawaii under sin tredje och sista resa.

10 poäng satt som en smäck och nu tog vi väg 321 mot Mattmar för att



Mikael Eriksson valde flaskan i stället för svampen när det gällde att hämta vatten. Då visste han inte att flaskan var preparerad med många små hål. Foto: Kjell Persson.

vika av mot företaget Nordic Kiwi i Västeråsen, kända för välformade ting i keramik. Eftersom deras huvudsakliga produktion skapas av lera bestod frågan av en lerklump som vi skulle gissa vikten på. Vi provade alla möjliga knep. Jag lade bl.a lerklumpen på armen, vaggade den och försökte på så vis erinra mig hur mycket mina 4 barn + barnbarnet vägde när de var ungefär lika stora. Korkat? Javisst!

Slutligen drog Magnus pappa till med en imponerande, matematisk omfångskalkyl, svepte triumferande ut med armen och sa med ett överlägset leende: "Den väger 6580 gram, på pricken!"

"Självklart", tänkte Magnus och jag medan lerklumpen behöll sin hemlighet, d.v.s 4780 gram. Nåja, vi hade i alla fall rätt på de sista 80 grammen...

0 poäng den här gången, som omväxling.

"Kör vidare mot Storåsen", förtäljde rallykartan, när vi motvilligt lämnade den fina, gamla Austinbilen och hamnade vid nästa stolpfråga som spörjde om vi möjligen visste var Volvos nya S40 ska tillverkas? Ibland lönar det sig



Gisselåsens kaggfabrik visades upp i samband med fikapausen. Här tillverkas kaggar i olika storlekar. Foto: Kjell Persson



Nyklippt gräsmatta och sköna utemöbler välkomnade deltagarna vid fikapausen i Gisselåsen. Foto: Kjell Persson



Hanna Jämståter totalsegrade i höstrallyt. Hon vann damklassen, slog ut männen och tog hem trippeln efter årets tre rallyn.

Foto: Kjell Persson

att lusläsa motortidningarna, så jag hade stenkoll på det rätta svaret:

Gent och 10 nya, friska poäng till stall Myrenhammar!

Lika elegant löste vi brevlådefrågan vid kontroll 13 i Getåsen för där ska man posta breven före kl. 10. Det blev förstås lika många poäng, 10 st.

Nu började vi närma oss målet, men först skulle vi besöka en bisonfarm, där farmaren i egen hög person på sitt bredbenta sätt frankt påstod att "Bisonoxen är Världens Farligaste Djur, minsann!"

Jo, jo... Man undrar ju hur de här kreaturen, som inför våra ögon fridsamt mumsade i sig hö, kan konkurrera om den titeln med t.ex isbjörnen, vilken attackerar människor för att på fullt allvar äta upp oss? För att inte tala om flodhästens beryktade kilerinstinkt eller de blodtörstiga monster krokodilerna i Australien, etcetera!



Nä, vi nöjde oss med att konstatera att bisonoxens europeiska kusin heter vicent och *det* var rätt, i alla fall! 10 poäng. Slutligen skulle vi vid kontroll nr 15 kasta 3 st slungbollar mot en ganska långt bort liggande målram och här lyckades Gunnar och jag att med gemensamma krafter skrapa ihop 15 poäng.

Rallyt avslutades i Månsåsens Bygdegård med fika och prisutdelning. Vi kom 10:a och hur det gick för de andra kan du läsa om här intill. Samtidigt vill "Stall Myrenhammar" än en gång tacka JVBK:s tävlingskommitté för ett spännande, innehållsrikt och klurigt Höstrally – tack!!

**Reportage: Hogge "V4" Gyllare.
Chaufför: Magnus Myrenhammar.
Coach: Magnus pappa Gunnar.**



En tidig epa-traktor byggd på en AA-Ford, från slutet av 1920-talet, gladda deltagarna när den rullade in för egen maskin till Hovermo Gårdsmuseum. Foto: Kjell Persson



Vad kan den här lilla manicken vara bra för? Att den var till för att pressa veck på byxor var inte helt lätt att lista ut. På bilden funderar Anita Eiremo med flera. Foto: Kjell Persson



Rolf Fridh i R4:an hade inga problem att ta sig upp till Hoverbergets topp. Foto: Kjell Persson



Tänk på
att du kan
ändra uppgifter om
fordonsinnehav
på nätet!
www.jvbk.nu

Resultat av **Höst-Strömmings-Rallyt 13/9 03**

Namn	Fordon	Poäng
Per Ajdén	Morris Minor Pick-up -59	131
Rolf Fridh	Renault 4 -64	129
Hanna Jämtsäter	Jaguar Mk 2 - 67	128
Sten Sandberg	MGB -69	127
Åke Jonsson	Volkswagen 1600 Variant -71	124
Kenneth Danielsson	Ford 17M -63	122
Bengt-Olov Andersson	Cadillac Fleetwood -60	120
Bengt Rudolfsson	Ford Model T Touring -25	115
Lennart Sjöström	Volvo Amazon -61/62	115
Magnus Myrenhammar	Saab 96 -62	114
Stig Björklund	Volkswagen 1200 -64	111
Ivan Linde	Saab V4 -71	109
Egon Eiremo	Ford Fairlane Crown Victoria -55	108
Peter Nilsson	Ford Model T -24	107
Hans-Erik Karlsson	Opel Rekord -59	106
Clas Rudbeck	Volvo 343 -77	105
Harry Svensson	Renault 4 -73	104
Göran Brännström	Morris Minor -58	101
Kent Lindberg	Morris Minor Van -67	99
Henrik Birk	Datsun 240 Z	98

Övriga deltagare i märkesgrupper utan placeringsordning:

John-Erik Vallström	Ford Thunderbird -66
Mikael Eriksson	Morris Minor Traveller -59
Kåre Torfjäll	Morris Minor
J-G Jonsson	Volvo Amazon -65
Henrik Tungström	Volvo 444 HS -54

Damklassen vanns av Hanna Jämtsäter, Jaguar Mk 2 - 67

Unikt ekipage: Henrik Tungström, Volvo 444 HS -54

Rest längst: Kent Lindberg, Morris Minor Van -67

Jäklats mest: Peter Nilsson, Ford Model T -24

Årets Trippel, med Inteckning i Curt Sillströms Vandringspris: Hanna Jämtsäter genom vinst i Tjälavängen och tredjeplats i Höst-Strömmings-Rallyt Hanna har nu, liksom Elisabeth Albano, dessutom två inteckningar av tre i Damernas Vandringspris

Dags för **TJÄLA VÄNGEN**



Nu i jul kan du dra igång hårdträningen!

Lördag 21 februari är det nämligen dags för årets första rally: Tjälavängen.

Vi har fått tillstånd att starta på Stortorget i Östersund och samlingen börjar kl 9.30.

Första start blir kl 10.30 och naturligtvis hoppas vi få riktigt många anmälningar så att lördagsflanörerna lägger märke till oss.

Lunchuppehållet planeras bli på (eller vid) Krokoms Vårdshus och målet någonstans cirka två mil från stan.

Deltagaravgiften 70:- betalar du vid starten.

Anmälan till Åke Jämtsäter 063-10 59 78 eller Kjell Persson 063-10 73 38 **senast 10 februari**, (men gör det gärna nu).

TÄLTA efter rallyt

Alla som gillar friska tag, inbjuds att sova i tält natten efter rallyt. Ring Micke-Morris för mer information. Telefon 063-10 41 67 eller 070-525 72 06.

Session Kutens

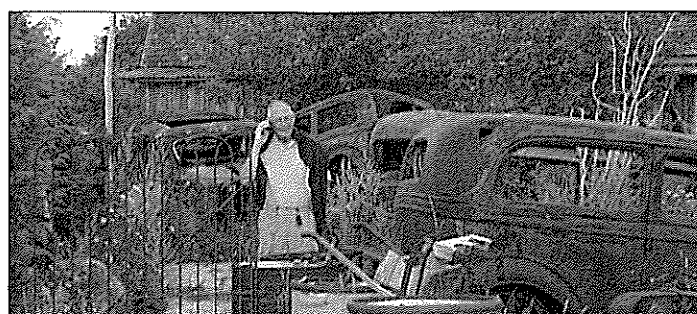
– Tjena! Nu är jag på Kutens. Ganska rostigt ställe det här och roligt. Hörde dessutom på radion att ägaren förärats med Norra Gotlands Kulturpris.

– Ja, det är mest förkrigsskroser. Någon har deltagit i folkrace eller stockcar på ålderns höst. Och du skulle se alla gamla skyltar som man känner igen. Gamla kylskåp står det här och där också. Man blir alldeles nostalgisk.

– Javisst. Jag kan verkligen rekommendera att du åker hit. Gotland är ju underbart i sig och Kutens ger en alldeles speciell extra krydda.

– Var? Jo, det ligger alldeles vid vägen upp mot Fårö. Du, jag måste sluta nu. Vi ska gå in och ta en dricka, det är varmt här. Ska bli intressant att se hur det är inne i puben.

– Hej då och ha det gott i Jämtland – jasså det regnar. Jaja, ha det bra ändå! Hej då.



Text, bild och kollage:
Inger och Arne Nilsson

Första motorvägen i Sverige – 50 år

– En historisk händelse i vårt lands väg-historia, sade dåvarande vägdirektören i Malmöhus län, W. Mannerfelt. Idag är det nog inte många som har orden och händelsen i åtanke. Men faktum är att den 8 september var det precis 50 år sedan ”motorprinsen”, alltså Prins Bertil, klippte av det blågula bandet och förklarade Sveriges första motorväg för invigd.

I takt med att bilismen i Sverige ökade allt mer under åren efter andra världskriget restes också krav på bättre v ä g a r som medgav snabbare förbindelser mellan mera ”trafikintensiva” orter.

Av den anledningen skapades en utredningsgrupp som fick i uppdrag att se över möjligheterna och behoven av att, i främst södra Sverige, anlägga en motorväg, eller autostrada, som man sade då. Den elva kilometer långa sträckan mellan Malmö och Lund befanns vara lämplig. Under 1952 var planerna så långt gångna att bygget av en fyrfilig motorväg kunde startas. Uppdraget att bygga vägen gick till ett svenskt konsortium vars projektörer helt klart hade studerat trafiklösningarna i både Tyskland och Italien som sedan 1930-talet hade vägar av den här typen. Även den svenska autostradan kom därför att byggas som en fyrfilig väg med körbanor av betong. För att medge hög fart, som krävde ökad trafiksäkerhet, var samtliga korsningar planskiljda. Av



– ...och jag uppmanar till användning av denna väg på ett sådant sätt som höves kulturlandet Sverige, sa Prins Bertil när han den 8 september 1953 invigde landets första motorväg. Bild: privat samling.

samma anledning fick vägen också ”svaga” kurvor och flack linjeföring i landskapet. Schaktningsarbetena blev omfattande. Hundratusentals kubikmeter jordmassor, främst lera, fick flyttas av lingrävare, bulldozers, lastbilar och traktordumpers som deltog i bygget tillsammans med runt 500 vägarbetare.

Byggekostnaden var för den här tiden mycket hög. Kalkylerna landade på 15 miljoner kronor, vilket motsvarade drygt en krona millimetern. Därför ansåg den dåvarande kommunikationsministern Hjalmar Nilsson att det endast i undantagsfall kunde byggas vägar i landet med så hög standard som denna.

På hösten 1953 stod vägen klar. Vid invigningsceremonin uttryckte talarna

sin glädje över att Sverige fått en kontinental vägtyp och under den efterföljande lunchen flög vyerna högt i talen där man lät den ”svenska autostradan förbinda norr med söder, Luleå med Malmö och vidare med en bro över Öresund till den europeiska kontinenten”.

En bro har det visserligen blivit, men resten av autostradan norrut blev ”Roslagsvägen”. En ”isolerad stump” i form av en 14 kilometer lång motorväg som några år senare byggdes från Danderyd till Ulvkälla norr om Stockholm.

Per Ericsson

Jamtli med veteraner i novemberdagen

Fredagen den 15 november hade **Jamtli sin återkommande "Jamtlinatt" – en kväll i ljus och mörker. I år var vi välkomna med några veteranfordon uppställda vid och runt macken, dels som dragplåster åt Jamtli, men också med stora möjligheter att göra reklam för klubben.**

Hur kom då jag dit? Jo, mellangrabben Marcel frågade om jag kunde byta till vinterhjul på PV:n och kolla upp den, samt köra den till Jamtli på fredagskvällen. Ja, det skulle väl inte vara något större problem. Det blir onsdag i den veckan. Ska jag åka och fixa bilen? Jag spar tills i morgon, det är ju gott om tid. På torsdagen gör jag slag i saken och lastar i garagedomkraften samt fälgkorset och åker till kallgaraget där PV:n står. Jag måste ju provstarta först. Efter lite gnekande så startar den som väntat och brummar så fint, men till min fasa är det inget tryck i bromspedalen. Slut på

bromsolja? Ni vet väl vart bromscylindern sitter? Iväg och hämtade verktyg, kollade oljan, fyllde på lite, och efter lite pumpande så hade jag bra tryck. Till hjulbytet; lossade hjulmuttrar, upp med bilen, fram med vinterhjulen som givetvis var tomma på luft. Det var bara att lasta hjulen i min andra bil och åka och pumpa. Ja, sen gick allt som planerat. Har ni också varit med om att planerade 30 minuter tar 2–3 timmar?

Fredagskväll och dags att hämta PV:n och åka till Jamtli. Inga problem på vägen och inte på Jamtli. Efter en stund så har vi blivit ett lagom stort gäng med hänsyn till utrymmet runt macken. Det var totalt sju bilar samt klubbens läckra Scania 36:a Bulldoggbuss som väckte stor uppmärksamhet. Den var snyggt parkerad med innerbelysningen och mörkerbelysningen tänd. Det var väl kanske lite stor Volvodomänans, men det var ju minusgrader så något annat var väl inte att vänta. Vi minglade runt bland

bilarna, pratade med folk som kollade bilarna och lyssnade på sådana intelligenta frågor som "är det inte delad bakruta på den här" (kanske lite svårt att se i mörkret). Det var cirka 1500 besökare på Jamtli och många av dom "snurrade" runt våra veteranbilar.

Givetvis gick vi några varv runt Jamtli och tittade på dom övriga aktiviteterna. Jag och Calle Kingstad avslutade kvällen nere vid skogskojan där det spelades rollspel från 1942 och beredskapstiden. Vi fick oss i alla fall en bit av en mycket god kolbulle och det var tur att Calle var med, för hans utsvultna blick gjorde nog så att vi fick ytterligare en bit. Undrar hur många bitar Sven Jernberg fick, som hade tryckt en tidstypisk färskinnsmössa på huvudet så att han passade in perfekt i tidsåldern.

Hem med PV:n och läggdags. Jag var nöjd med kvällen, att ha ställt upp och kanske gjort en god gärning åt klubben.

**Sten Ove Rådström
Volvo PV 444 1954**

Med en buss till Jamtli

Inför evenemanget "Jamtlinatt" i mitten av november hade det framförs önskemål om att klubben gärna fick ställa upp med några fordon för att levandegöra miljön vid Jamtlis bensinmack, den från 1956, ni vet. Och alldeles särskilt önskade man från Jamtlis sida få dit en av våra bussar.

Så var alltså utgångsläget när er skribent kontaktades både av Åke Jämteäter och Jamtli.

Och visst, helt klart ska vi medverka vid ett så publikt evenemang ansåg även jag och kände entusiasmen!

Men i takt med att den aktuella kvällen närmade sig övergick entusiasmen i funderingar....

Tänk om det blir jättekallt, eller mycket snö, eller regn med ishalka....? Kanske får jag inte ens igång bussen i kylan! Och när körde

jag nån av de gamle på vintern senast?

Efter vissa vändor föll valet på Bulldoggbussen. Den gamla Scanian från 1936 som ser ut som en stor fransklimpa. Jag mindes med bestämdhet att jag kört den på vintern. Men... det var för elva år sedan. Dock hade bussen visat fin form tidigare under hösten i år, så varför inte. Ett annat tungt bidragande skäl var att just den bussen stod främst i garagehangaren. För motivationen att ensam rangera och flytta flera iskylda fordon inklämda och garagerade med decimeterprecision var minst sagt låg.

En lätt beslöjad måne sken blekt över det ödliga flygfältet när jag med bilen svängde upp vid den stora hangaren. Inte ett ljud hördes i den frusna stillheten. Det var med blandade känslor jag sparkade undan snön, låste upp sidodörren och direkt konstaterade att

inomhus var det säkert dubbelt så kallt som ute.

Mina steg ekade i den katedralliknande hangarens i djupfrysta innandöme medans jag otåligt trampade runt i väntan på att de gula natriumlamporna långsamt skulle få bussarna att framträda ur dunklet.

Efter några minuter var ljuset så pass att två jeep-dunkar bränsle kunde fyllas, oljan kollas och chassielubrikatorn få en tillsyn. Lubrikator? Jo, det är så att vissa detaljer smörjs genom en egen oljegivningsutrustning placerad under motorhuv. Anordningen är dessutom av typen direktåtervinning. Det vill säga att några droppar "överflödig" olja återvinns direkt av naturen.... En koll under den förkromade blaffan till kylarlock avslöjade att det i alla fall luktade kylarvätska. Således ett gott tecken. För den som nu förfäras över den uppen-

barligen lättsinniga inställningen till närvaron av kylarvätska, måste jag få tala om att påfyllningen är konstruerad så att du normalt aldrig ser vätskenivån. Och skulle du ändå göra det så kan du vara förvissad om det är så fullt att vätskan rinner ut samtidigt som du tittar!

Den stora hangarporten gnisslade protesterande i kylan, och jag funderade över möjligheterna att överhuvudtaget få igång bussens motor. Men so what. The point of no return, som tuffingarna säger, var redan passerad. Nu gällde det att få till nåt med dom rätta handgreppen, för det är minnsann inte bara att vrida om en nyckel.

Näe, först måste huvudströmbrytaren slås till. När jag sen svänger in och "klickar" förarstolen i läge kan jag direkt konstatera att dynan inte är "vinterbonad". Känslan av att sitta på en upp och ner vänd hink är påtaglig! Med spaken nere vid golvet stängs kylarjalusiet. Mässingsknappen för bränsleblandningen förs mot "Start". Det stora förnicklade handtaget för Scintilla-magnetens förställning för mot lågtändning. Handgasen vrids upp något litet. Strömmen kopplas till. Direkt vaknar bränslepumpen. Efter tio kanske femton sekunder avtar det långsamma tickandet.

Det som ökar är min puls, för nu.... Jag trycker in den stora svarta bakelitknappen på Boschreglaget. Med spänning hör jag hur den stora startmotorn griper in och direkt följs av det karaktäristiska snärtande ljudet från magnetapparatens impulskoppling. Efter fem, sex sekunders malande avbryter jag. Låter batteriet hämta andan i tio sekunder. Allt är tyst. Endast bränslepumpen tickar med långa mellanrum. Finjusterar reglagen. Drar ner mössan lite djupare. Sen, på nytt trycker jag in startknappen.... Impulsen svarar snärtade. Ett par sekunder senare tänder den stora fyrcylindriga bensinmotorn och går direkt igång med ett dovt mullrande! Under ivrigt lyssnande justeras blandning, tändning och handgas med snabba händer. Oljetrycksmanometern vippar iväg mot godkända nivåer och vacuumetern indikerar att suget är på gång.

En halv minut senare har motorn fallit in ett någorlunda välbekant dånande och jag börjar justera reglagen för driftsläge. Trycker ner kopplingen och genom manövrering med ett långt förnicklat spett till vänster om mig går 1:ans växel distinkt in. Till vänster? Ja, bussen är ju högerstyrd, så de flesta reglage sitter liksom bakvänt. Och på

tal om. Jag lossar handbromsen genom att dra ett annat stort, blankt och frikostigt tilltaget reglage åt "fel håll". Greppar den enorma svartlackerade stålrattnen och.... Med tända positionsljus rullar jag ut i natten.

Vägvalet mot stan är enkelt. Tänker inte riskera att köra mitträckesförsmalad och 110-skyltad europaväg! Istället får det bli gamla E 75. På byvägen ner mot Ope kan jag med viss förvåning konstatera att bussens 67 år gamla och enorma 30 centimeters symmetriska strålkastare har ett helljus som faktiskt överträffar många moderna småbilar! Toppfarten däremot överträffar ingenting. När den arbetstemperaturen lufsar jag fram på fyrans växel i behagliga 50. I höjd med Odensala är motorn så varm att värmekranen till kupeelementen kan öppnas. Ljudet från den första ångpuffen låter bekant när det med ett vislande dån liksom åker runt i kupén. Det knäpper från elementen. Med utfälld röd körvisarpil styrs kossan mot bussgaraget i Odenskog. Lika bra att åka dit och kolla kylarvätskan nu när jag öppnat för full värme. Det knäpper från elementen som matas med 70-gradigt vatten. Ett svagt os av bränt damm når mig. Och jag påminns om att jag redan för elva år sedan tyckte värmen var bra!

En stund senare kan jag smått majestätiskt rulla in på Jamtlis stämningsfullt upplysta område och i dunklet med goda kamraters hjälp lirka in den gamle på macken i närheten av dom andra bilarna.

För er som inte var där och såg oss kan jag tala om att fordonen väckte nyfikenhet och berättigat uppseende. Kort sagt var vi ett uppskattat inslag som gav många glada kommentarer. Och kanske det i synnerhet gällde bussen som med tänt parkeringsljus och destinationsskylt fick många att ställa sig lite på tå för att kunna kika in i 1936 års av vart atmosfär svagt upplyst av vart annat kupeeljus.

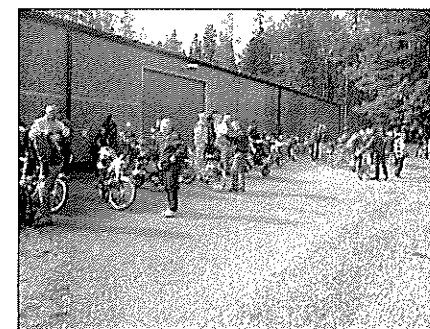
Per Ericsson

Mopedutflykt

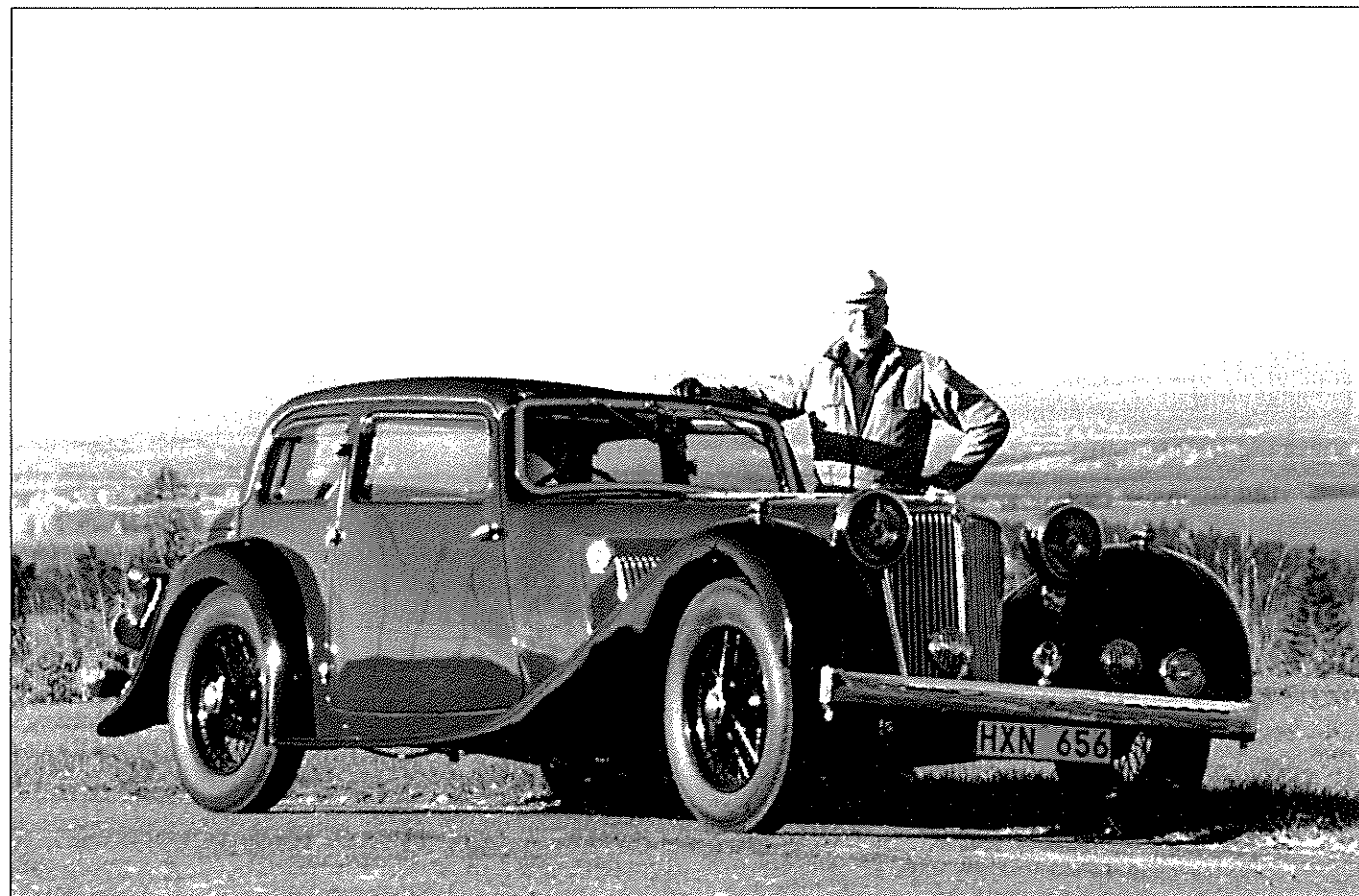
Två bilder från mopedutflykten söndagen den 24 augusti. Mer än 70 stycken deltog, trots halvdåligt väder. Här har vi stannat i Tandsbyn för (rök)-paus.

Färdvägen var Östersund, Brunflo, Tandsbyn, Bjärne, Orrviken, Sandviken, Frösön. Vid målet stod Jan Karlsson, Österåsen, med en komplett koktroslastbil och serverade Gulaschsoppa och limpsmörgåsar, mycket uppskattat!

**Text: JG Jonsson
Foto: Kurt Karlsson**



Folkes sällsynta svala



Folke Löfgren har all anledning att vara stolt över sin SS1 och den lyckade renovering han genomfört.

Foto Kjell Persson

I sin utvecklingslära skriver Darwin inget om att jaguaren från början var en svala.

Och att svalan födde jaguaren! Pappan till båda hette sir William Lyons och 1922 grundade han tillsammans med en kompanjon Swallow Sidecars, med inriktning på att bygga sidvagnar för motorcyklar. Fem år senare tillkom karosbyggen baserade på bilar som Austin, Standard och Morris.

Första egna bilen 1931

Verksamheten gick bra och 1931 presenterades den första helt egna Swallow-designen av den då 29-årige Lyons. Bilen var byggd med delar från Standard och såg mycket dyrare ut än vad den faktiskt kostade. Den döptes till SS1 och startade en legen-

darisk framgångssaga. När Lyons presenterade 1936 års modeller dök namnet Jaguar upp för första gången: SS100 Jaguar, men här ska vi stanna vid en av Jämtlands verkliga bilklenoder, en SS1 av 1934 års modell.

En bländande klenod

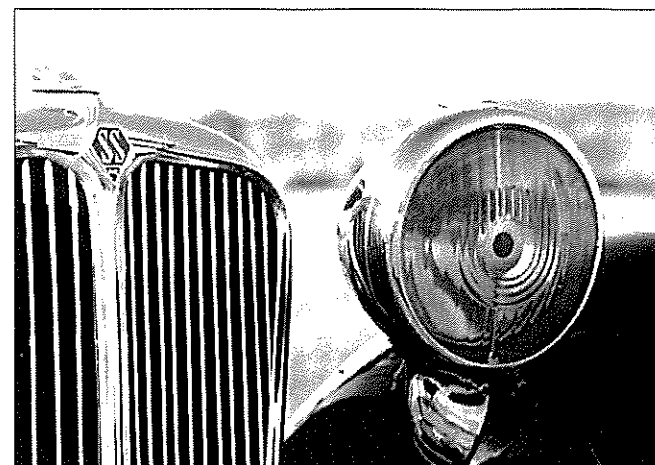
Ägare är en JVBK-veteran som fortfarande är vår klubbarkivare, Folke Löfgren. Han har mycket att berätta om sin SS1, men först en åktur. Jag står utanför det lite trånga garaget när Folke vrider om nyckeln för att backa ut. Då tänds både baklyktan och backljuset – jag känner mig nästan bländad av deras klara sken. Tittar närmare – det står Lucas på krominfattningen och dessutom King of the Road. Jojjo! Backljus var för

övrigt standard liksom 12-voltssystem baserat på dubbla 6-voltsbatterier, upplyser (!) Folke. Tack vare Backspegeln (som Folke var med och skapade) får jag chansen att åka med i denna För-Jagga.

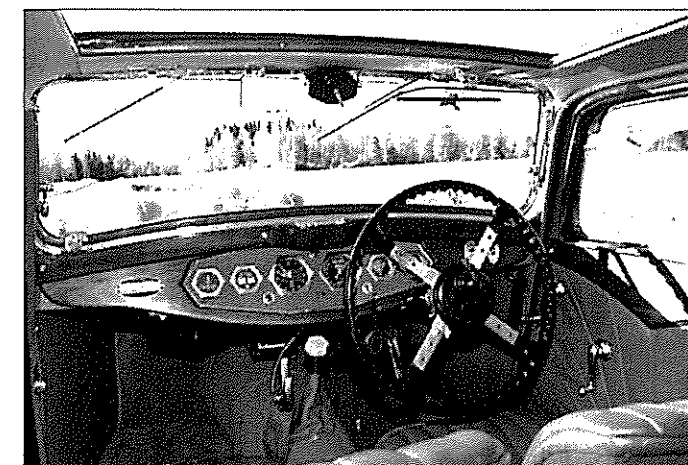
Öppnar dörren, möts av fin röd skinnklädsel och får sen göra flera försök innan jag kan slingra mig in och ned på lädret. Då sitter jag bra.

Supersport för 70 år sen

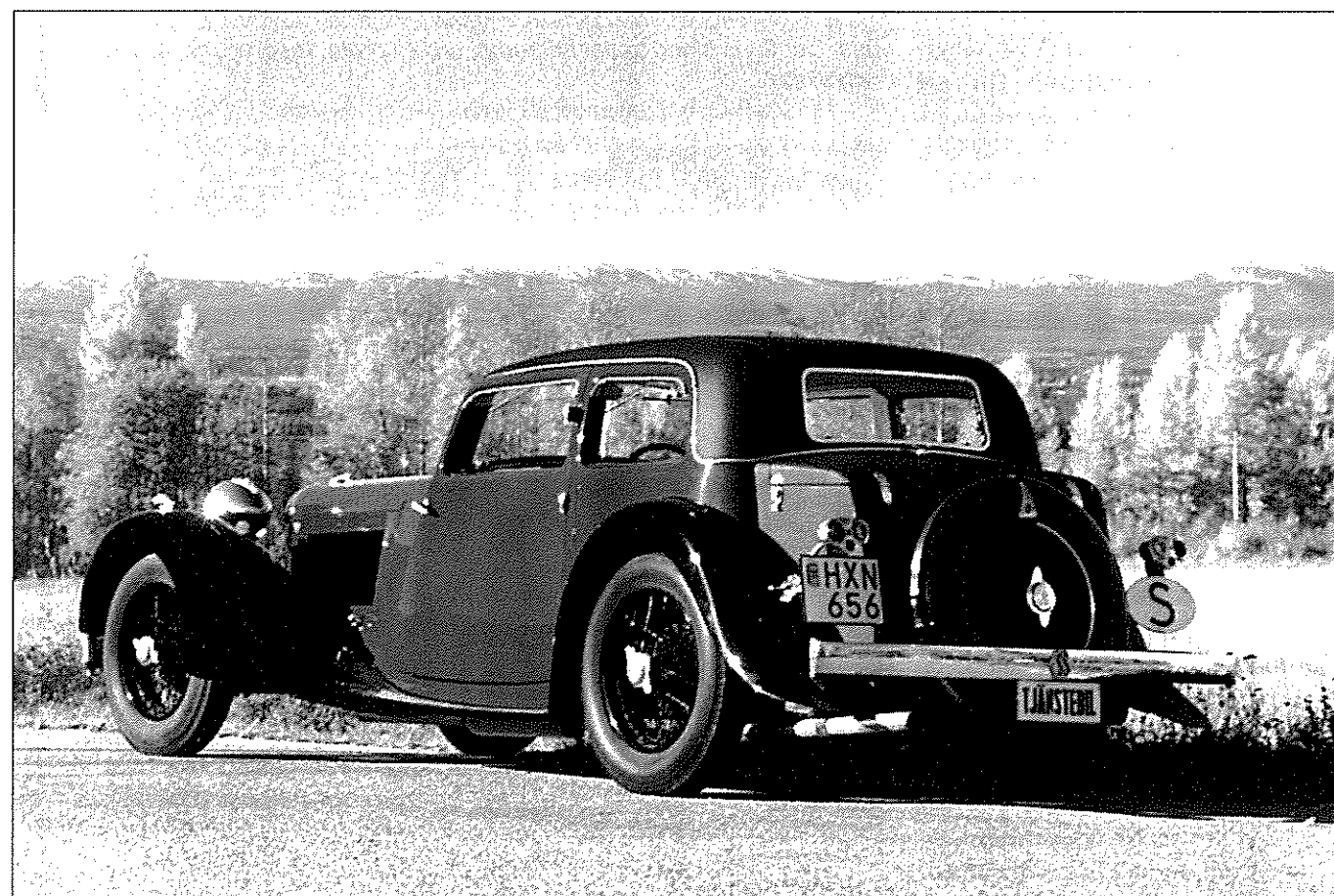
Det är någon minusgrad ute, motorn är kall, men svarar fint när Folke gasar mjukt och ljudet är skönt. Bilen väger strax under 1500 kg, den 6-cylindriga motorn är på drygt 2 liter, har dubbla Solex-förgasare och ger 52 hästar. Någon häftigare fartupplevelse efter dagens mått lär det



SS-begreppet som hängt med sedan Swallow Sidecars-tiden fick under kriget en avskydd klang. Vilken tur att namnet Jaguar hade inmutats 1936.



Rött skinn gäller inte bara stolar och dörrsidor, utan även instrumentbrädan. Observera soltaket. Även vind- och bakrutorna kan öppnas.



18 tums hjul är det på en SS1 och att bilen trots det är så låg beror på att drivlinan ligger ovanpå ramen. Därför har bilen ingen soffa bak utan två "fåtöljer".

alltså inte bli. Bilen är dessutom 70 år gammal och för 1934 års vägstandard var en toppfart på 120 km/tim säkert fullt tillräcklig.

– Hur många SS1 från 1934 finns det i Sverige?

– Efter vad jag vet finns det bara två,

säger Folke, som verkligen forskat i saken. Min bil köptes 28 december 1933 av Per och Hugo Weiertz i Skåne, som ställde av den 1956 efter 11.305 mil. Tre år senare såldes den till Stockholm. Den nye ägaren tänkte renovera bilen, men det

blev inte så mycket gjort. När jag köpte bilen 1985 var den nedplockad sedan många år, så jag fick börja med ett omfattande sorteringsjobb.

Pussel- och detektivjobb

Viktiga enheter som topplock, start-

motor, generator med mera saknades i kartongerna och det krävdes en del detektivarbete innan det mesta hade samlats in.

SS-karossen består till stor del av trä som utsätts för vatten, till exempel under bakskärmarna, runt vindrutan och så vidare. Mycket av träet var murket, och där var plåten delvis totalt bortrostad. Hur träkonstruktionen ska se ut när tillhörande plåt saknas är inte så lätt att räkna ut, ler Folke.

Krävde studier och resor

Snickerierna såg Folke dock som ett mindre problem, än det plåtslageri och svetsjobb som behövdes. Därför anmälde Folke sig till en svetskurs. Han gick även en kurs (i JVBKs regi) om bilar elutrustning för att klara den härvan. Men motorrenoveringen lämnade han till Siljeströms. På marknaden i Beaulieu hittade Folke vinyl av pegamoidtyp till taket och vid besök på Bugatti-muséet i Mulhouse fick han studera takluckans konstruktion och funktion. Ottossons hjälpte honom med takklädseln in- och utvändigt samt mattor mm. Det nya rostfria avgassystemet svetsade L G Johansson i Offerdal ihop.

Efter tio år var den klar

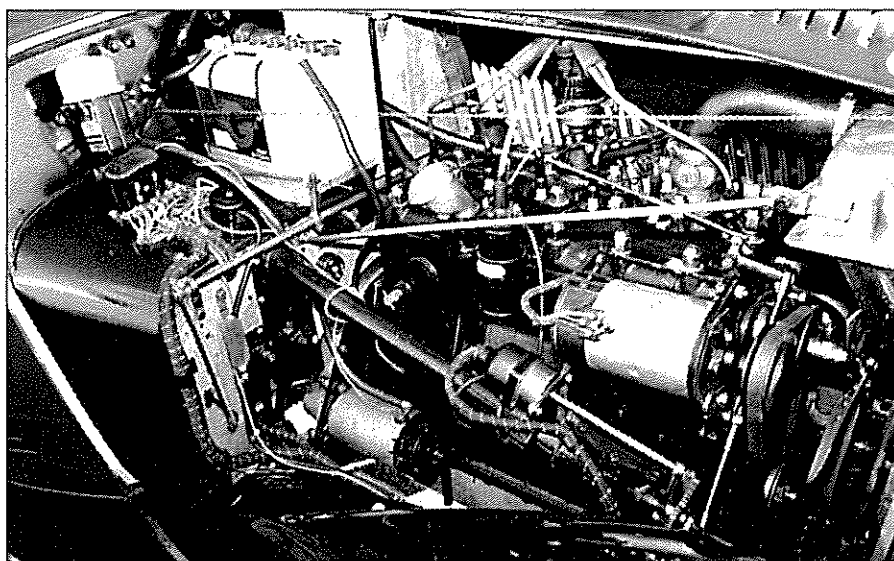
Mycket låg dock kvar i kartongerna, halvmånar med kuggar och annat som så småningom fann sin plats för inställning av tändningen, upp/nedvickning av strålkastarna för hel/halvlyse och annat som inte finns på nyare bilar. Naturligtvis fick Folke samtidigt se till att utrusta bilen så att den uppfyller kraven för dagens trafik. – Innan jag började renovera bilen, byggde jag en verkstad och -87 började jag svetskursen.

Hösten -88 var ramen lackad och klar, men allt tar sin tid och det dröjde till -95 innan det var dags för besiktning. Folke tycks vara av den inställningen att svårigheter är till för att övervinna och hans renoveringsverk är ett bevis på att det faktiskt går. Hans SS1 går riktigt bra och dessutom är den vacker!

Arne Nilsson



Att få kofferten vattentät beredde Folke en hel del huvudbry, men det lyckades. Där finns bland annat luftpump, smörjspruta, reservdunk, brandsläckare och vilstol.

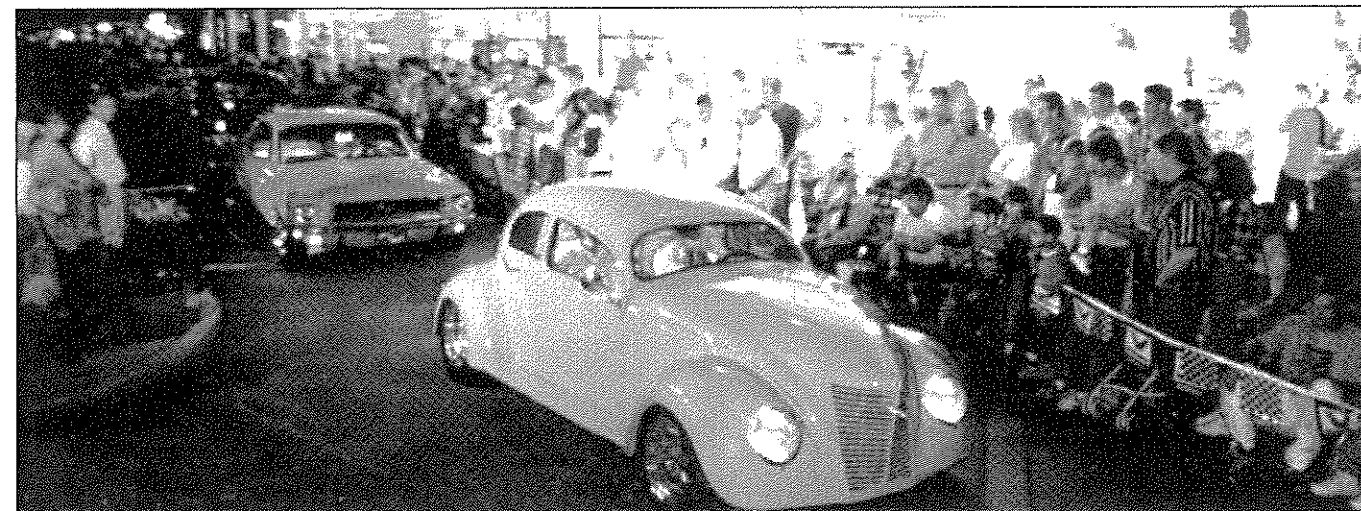


Under motorhuvu är det synnerligen välstädat mellan märkliga och fiffiga lösningar, men för beskrivning av dessa ber vi att få hänvisa till ägaren.

Fakta

Vikt: 1480 kg
 Motoreffekt: 52 hk
 Motorvolym: 2,143 liter
 Förgasare: Dubbla Solex
 Växellåda: Fyrväxlad
 Elsystem: 12 volt (2 st 6-voltsbatterier)
 Hjul: 18 tum
 Färg: Mörkt grön med svarta stänkskärmar och pegamoidtak
 Toppfart: 121 km/tim
 Bromssystem: Mekaniskt. Handbromsen verkar på både fram- och bakhjul
 Tillverkning: SS1 tillverkades i drygt 4000 ex som 1931 - 35 års modell

Genuint amerikansk stämning på cruising



Cruising varje helg? Sommar nästan året om? Det får de flesta av oss bara fantisera om, men i Florida går det att uppleva en bit av den drömmen i alla fall. Heta bilar och ännu varmare väder är inte svårt att hitta.

Jag ska passa på att göra lite reklam. Om ni är i Florida så missa inte något som heter Old Town. Det ligger söder om Orlando i Kissimee och är uppbyggda kvarter och gator i äldre stil med restauranger och specialaffärer. Där finns till och med en mindre nöjespark för barnen. Det är inget inträde och det som finns att köpa är inte speciellt dyrt heller.

Cruising USA

Men anledningen till att jag tycker att ni i klubben ska kolla in stället är att det är cruising varje fredag och lör-

dag! På fredagar är det bilar 1973 och nyare, på lördagar 1972 och äldre. Jag var där en lördag, förstås, i mitten av oktober. Bilarna började anlända under sena eftermiddagen och stod sedan uppställda så det gick att gå runt och kika lite närmare och prata med ägarna. Ett band började underhålla på kvällskroken med kända låtar från 1950-1960-talen. Vi kollade in dem under tiden som vi drog i oss en smarrig hamburgare med svalkande öl till – helt amerikanskt.

Varmt, vänligt och vackert

Själva cruisingen började 20.30 och just den här kvällen var det cirka 150 läckra bilar som passerade under 20 minuters tid. Tyvärr hade det börjat duggregna en stund innan, men det var inget större problem eftersom det var 28 grader innan regnet och 25 senare

på kvällen när det slutat regna... Stämningen var på topp med musiken i bakgrunden och om någon bil gasade på litet klappade alla i händerna och skrek. Bilarna var av blandad komposition från roddar till dollargrin i alla de märken, inte bara amerikanare. I princip alla var uppfixade efter bästa förmåga. Tilläggas kan, att det som vi i Sverige skulle kalla fuskrenovering kan en bilägare i USA vara mäktigt stolt över att ha åstadkommit... Fast bland bilarna i Old Town var det genomgående hög kvalitet, jag såg nog bara ett fuskexemplar. Många av ägarna var lite äldre, och det gav en extra knorr till det hela att se de amerikanska grå(blå?)håriga damerna på passagerarsidan vinka på filmstjärnevis till oss åskådare.

Lena Löfhaugen

Rensa dina hyllor!

Redan om några månader (i maj) är det återigen dags för Mittnordenmarknaden. Då har du tillfälle att kränga iväg en hel del av det som ligger på hyllor och tar plats. Sånt som du tänkt kan vara bra att ha - men när då?

Det kan vara delar, verktyg, böcker, tidningar, bilder och även annat. Ja, egentligen vad som helst som du tror kan vara intressant för marknadens besökare.

Med Bulldog i Snöland

Just nu pågår en större långfilmsinspelning i tysk regi i Härjedalen. Under september filmas utscener i bland annat Storsjö Kapell. Tiden har backats till 1930-talet och för att få det hela så autentiskt som möjligt är detaljerna omsorgsfullt planerade.

Av den anledningen har er skribent samt Astor Hillhage från Funäsdalen, iförda tidsenliga chaufförs-munderingar, skjutsat runt ett antal likaledes tidstrogna filmstjärnor i en passande buss.

– Det är ett tyskt filmbolag som under hösten och vintern tar scener här berättar Anna Thomee, assistent vid det svenska produktionsbolaget Omegafilm som är kontrakterade att hjälpa det tyska teamet på plats.

Långfilmen, som i produktionsutförande är döpt till "Schneeland" (sv. Snöland), är baserad på den svenska författarinnan Elisabeth Rynells roman "Hohaj".

Att tysk noggrannhet råder står helt klart när man vet att en hel gård, där en del av handlingen utspelas, timrats upp enbart för filmen!



Sammanbiten skribent i kavaj och skärmössa poserar som chaufför anno 1933.

– Ja, egentligen har vi rivit ner och flyttat hela gården i 30 mil för att sen timra upp den i fjällmiljö, förtydligar Anna.

Filmteamet som består av runt 50 personer plus skådespelare ska senare i vinter spela in scener i Jämtlands-

fjällen. Statister rekryteras lokalt och det är där Astor samt er skribent, kommer in i bilden, eller rättare sagt bilderna. Vår uppgift var att skjutsa ett sällskap i en Scania Vabis 8213, en så kallad Bulldogbuss från 1936. Bussen, som ägs av Jemtlands Veteranbilkubb, är för övrigt den enda bevarade av just den här typen och den enda 1930-talsbussen i landet som har tillstånd att köras i reguljär beställningstrafik. Att bussen tilldrog sig stort intresse gick inte att ta miste på. För under inspelningspauserna fullkomligt invaderades den av nyfikna tyska skådespelare och andra. Många var åksugna och avundsjuka på de "privilegierade" som under en hel dag fick "njuta" det avsevärda bullret från den stora fyrcylindriga motorn när de agerade bussresenärer under de många tagningarna på "busslinjen" genom Storsjö Kyrkby. Så inför lunch-uppehållet packade vi bussens 28 sittplatser fulla och dånade iväg mot "basplatsen", Storsjö Bygdegård. Av uttrycken att döma blev den åkturen en upplevelse.



– Igår kom det en flygmaskin som landade på sjön! Folket i byn pratar om den stora händelsen i väntan på bussens avgång.



Tystnad! Tagning! Kameran går! Mannen i mörka kläder tar upp ljudet.

Enligt Tobias Reiner som är regi-assistent hos det tyska teamet är filmen en storsatsning med åtskilliga miljoner euro i budgeterade kostnader. – Vi avslutar inspelningarna under vårvintern 2004. Sen ska materialet bearbetas. Filmen öppnar den internationella filmfestivalen i Berlin 2005, avslöjar han.

Och på min fråga om vi får se resultatet i Sverige svarar Tobias att filmen mycket väl kan komma hit. – Antingen som biografiffilm eller TV-produktion.

Så när det blir dags, kolla särskilt in snyggingarna som kör bussen!

Text: Per Ericsson
Foto: Astor Hillhage och Per Ericsson

Termos med varm dragningskraft

En måndagkväll i slutet av oktober styrde ett 30-tal JVBK-are färden mot ÖSK-stugan, vid Östersunds skidstadion, för information av Jämtkraft med tonvikt på "Termosbygget".

Magnus Engdahl inledde med att berätta om den pågående utbyggnaden av fjärrvärmenätet, som nu sker i Östersundsområdet. För närvarande finns 18 mil ledningsnät och tillväxt-takten är c:a 1 mil per år.

I december 2002 togs det nya kraftvärmeverket i Lugnvik i drift. Syftet med kraftvärmeverket är, att spara både miljö och pengar genom att producera el och fjärrvärme av biobränsle och att minimera andelen olja i fjärrvärmeproduktionen.

För att kunna hålla en jämn produktionsnivå i kraftvärmeverket krävs att det går att lagra stora mängder varmt

vatten i fjärrvärmesystemet – och det är där ackumulatortanken kommer in i bilden. I tanken kan man lagra vatten under perioder då det inte behövs så mycket fjärrvärme, för att sedan kunna använda vattnet när behov uppstår. Tanken rymmer 26 miljoner liter, vilket uppskattningsvis motsvarar c:a 130000 badkar. Vattnets temperatur varierar mellan 40 till 100 grader. Det varma vattnet i tanken kan på egen hand försörja Östersunds fjärrvärmenät i 16 timmar en vinterdag och nästan en hel vecka på sommaren.

Byggnaden blir 65 meter hög och ska stå klar 2004. Högst upp på byggnaden finns en "gloria" som kommer att belysas med vitt ljus kvälls- och natttid. Toppvåningen är belägen på c:a 55 meters höjd. Våningen har en yta på 530 kvadratmeter, diametern är 26 meter. Runt hela våningen

byggs glasväggar med undantag för teknikrummen. Max antal personer som får vistas i toppvåningen samtidigt är 250 stycken. Hissen rymmer sjutton personer. Det planeras i nuläget för någon form av publik verksamhet, till exempel bio, fik, eller en yta för utställningar etcetera.

Kommunen, idrottsrörelsen och Jämtkraft är överens om att utveckla ett mervärde runt ackumulatortanken, eller "termosen", som den också kallas till vardags. Det innebär att stora resurser satsas på tankens yttre gestaltning och skapandet av en toppvåning. Förhoppningen är att tanken och toppvåningen blir en generator för idrotten och Östersund – med sin speciella utformning och dragningskraft.

Vi tackade Magnus för nyvunnen kunskap och rundade av med en påtår.

Sture Kindberg

Utflykt till brandbildsmuseet i Bräcke



Brandstation och Volvo "Valp" i brandutförande. Foto: Sven Jernberg.

En solig men kall söndag i början av oktober samlades ett tjugotal ynglingar på travparkeringen för vidare transport per buss till brandbilmuseet i Bräcke.

Örjan hade rattat fram en av klubbens numera ägda pärlor i form av friställd postbuss.

Alla ombord njöt nostalgiskt av dofter och vibrationer under den värdiga färden längs gamla och nya E 14 till ovan sagda museum som inte alls ligger i Bräcke utan snarare Stavre eller närmare bestämt Björknäsgården.

Väl framme togs vi emot av Lasse Almqvist som berättade och förevisade sin fina konferensanläggning, innehållandes övernattningar, kök och spännande aktiviteter. Anläggningen kan varmt rekommenderas för konferenser, kick-offs eller vad man själv kan önska sig.



Åke Jämmtsäter under huven på Hotschkissen, Oscar Arhursiander har något engelskt i blick, och urmakar'n ser skeptisk ut.



Lasse Almqvist i berättartagen, på apoteksdisken från Bräcke.

Bland de spännande aktiviteterna finns ett fantastiskt Brandmuseum innehållande en komplett brandstation som den såg ut för inte alltför länge sedan.

Bland pumpar, hjälmar, brandsprutor och brandbilar finns bland annat den Almqvistska Packarden i all sin stora prakt. Lasse berättade att den bilen köpts av hans far i mitten av sextiotalet på anbud från en brandstation utanför Bollnäs. Den renoverades senare och har förevisats på någon eller några av JVBK:s utställningar. Dessutom berättade Lars att han har för avsikt att återställa bilen till brandbil igen, med stege och allt, vilket väckte vissa reaktioner bland besökarna. Personligen tycker jag att det låter spännande och djärvt men väl så historiskt intressant. Bilens viktigaste funktion, i sina tidigare liv som brandbil, var säkert betydelsefullare för gemene man än som direktionsbil. (Bevarade direktions och lyxbilar finns det gott om i förhållande till antalet sålda.)

I museet finns flera intressanta lokaler och samlingar som alla bör ta sig en titt på. Exempelvis en verkstad, med en 1938 års Opel Kadett inne på "service".

På baksidan av verkstaden fanns ett embryo till en skrotgård som rönste starkt intresse.

En av objekten var en Standard Vanguard som väckte måttligt intresse (hos mig i varje fall) eftersom den var tämligen lätt att identifiera.

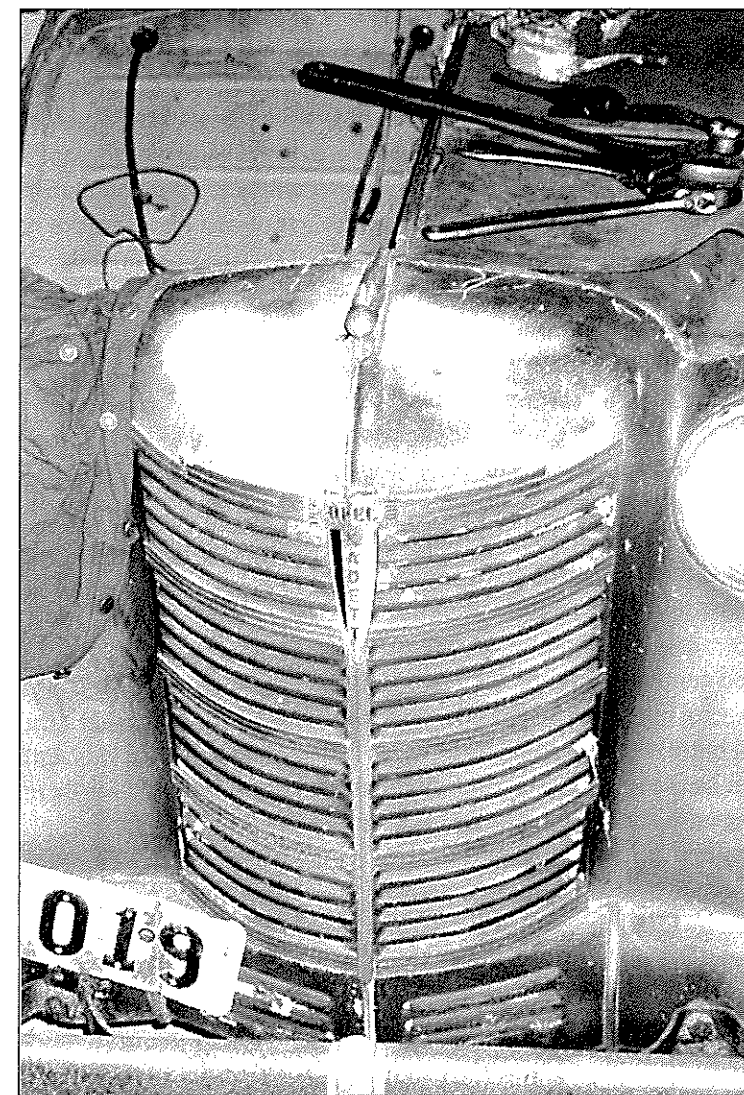
Den andra bilen väckte större intresse med anledning av sin storlek och mycket vackra linjer.

Det visade sig vara en Hotschkiss av 50-talsmodell (?).

Under hemvägen passad vi på att ta en titt på Lasses samlingar i Eriksberg vilket var imponerade. Ett hundratal motorsågar ser man sällan samtidigt... (plus några intressanta bilar).

Vill härmed framföra mitt tack till Lasse för visningen av anläggningen, och till Örjan för körningen och rekommenderar alla att besöka Björknäsgården så snart som möjligt. Kanske i samband med något rally eller så?

Sven Jernberg



Opel Kadett 1938.

Blev det ansvarsfrihet på årsmötet - eller?

Några dagar före årsmötet fick jag en "försynt" fråga från Maria Bogren – kan du tänka dig att skriva några rader om årsmötet? Eftersom fåfänga tillhör en del av mina laster så tackade jag förstås ja på direkten. Ganska så snart slog det mig att jag för en kort stund hade glömt bort mina hörselproblem – hur skulle jag nu hantera detta. Ringa och säga att det nog inte fungerar eller försöka ändå? Till slut kom jag fram till att med journalistens frihet att själv komponera en story av små fragment av sanningar så gör jag ett försök.

Årsmötet inleddes med att de trettiotal närvarande medlemmarna fick se en film om våra bussar. Filmen är även tänkt att användas i medlemsvärmande syfte. Om man inte blir intresserad av veteranbilshobbyn och Jemtlands veteranbilklubb efter det här så vet jag inte hur man ska locka till intresse.

Mötesordföranden Björn Staverfelt förde oss sedan vidare in i dagordningens traditionella punkter. Verksamhetsberättelsen upptog en hel del aktiviteter som genomförts under året med rallyn och turer och otur i form av en sprucken topplockspackning med bussarna. Intressant är att några bussar varit uthyrda till både långfilmsinspelningar och TV-program i form av Bokbussen. Trots att mycket fanns i verksamhetsberättelsen så hördes röster om att bland annat samarbetet med Jamtli inte fanns med och klubbens måndagar i klubblokalen. Det får väl betraktas som glädjande att klubben har så mycket aktiviteter att man kanske glömmer några när verksamhetsberättelsen ska skrivas.

Av en bokslutskommentar fick vi reda på att klubben gjort en synnerligen god bussaffär. Från Swe-Bus har vi köpt fyra fräscha bussar och en

släpvagn för det facila priset 3 125 kronor. Tänk vilken tillgång vi har i alla dessa bussar!

Av revisorernas berättelse framgick att det fanns vissa brister i den ekonomiska redovisningen. Ny redovisning ska tas fram och om den accepteras av revisorerna blir allt frid och fröjd i stugan. Om inte så får vi ta ett nytt årsmöte. Gott hopp om att ordningen kommer att återställas fanns och revisorerna föreslog att styrelsen skulle få ansvarsfrihet. Vid budgetdiskussionen framfördes önskemål om en ökad detaljeringsgrad. Årsmötet godkände föreslagen budget men revisorerna fick i uppdrag att granska och godkänna ett mera detaljerat underlag.

Som ordförande föreslog valberedningen omval av Björn Staverfelt. Som den försynte man han är frågade han församlingen om man vågade välja honom trots frågetecken runt den ekonomiska redovisningen. Det blev ett rungade – nåja i alla fall ett kraftfullt – ja på den frågan. "Buss-

Per" Ericsson lämnade uppdraget som suppleant i styrelsen. Jag hoppas att han nu får mer tid att umgås med sina vänner i Jamtlandrover – den lokala avdelningen av Svensk Landroverklubb. I den klubben har vi de senaste åren ägnat mycken tid åt att bärga avkörda rallybilar i allt från Midnattssolsrallyt till mindre lokala rallyn. Nästa uppdrag där blir Nuttevalsen. Som ny suppleant fick vi in Örjan Palmquist som tidigare i höst som eminent chaufför i en av våra bussar förde oss till Brandkårmuseet vid Björknäsgården.

Till skillnad från det extra årsmötet så fungerade fikaadministrationen klockrent den här gången och alla kunde mätta och belättna årets viktiga möte i föreningen. Sex tappra själar följde skrivaren av dessa rader på en kortversion av en guidad tur på Campus där mötet avhölls. De slapp till och med höra Mitthögskolans historia från 1842 och fram till våra dagar vilket annars hör till.

Göte Högbom

Aktuell fakta om Campus Östersund

Campus Östersund omfattar före detta A4-området samt ATS-området. Följande fakta avser området väster om Genvägen, alltså före detta A4-området.

Områdets area	17 ha
Lokalarea	45 000 kvm
Mitthögskolans lokalarea	31 000 kvm
Mitthögskolans årshyra	42 mkr
Antal studenter vid Mitthögskolan	4 500
Antal anställda vid Mitthögskolan	350
Antal anställda totalt	800
Antal företag	30
Antal restauranger	3
Etableringskostnad för regementet 1893	500 000 kr
Antal anställda som mest på A4	250
Antal värnpliktiga	600
Ägare	A4 Vasallen AB

Ordförande har ordet

Hej alla glada veteraner!

Ja så har vi lagt ännu ett verksamhetsår bakom oss. Formellt skedde detta vid vårt årsmöte som avhölls på Campus. Årsmöten är normalt ett klubbande av stadgeenliga punkter som skall redovisas för medlemmarna.

På grund av vissa bokföringstekniska uttryck och rubriker så kanske vissa medlemmar fick intrycket av att ekonomin inte skulle vara i ordning. Därför fick styrelsen i uppdrag att tillsammans med revisorerna gå igenom och klargöra innehållet. Vid ett extra styrelsemöte efter stämman har årsredovisningen justerats för att bli mer lättförståelig. Revisorerna har nu godkänt den i sin helhet och därmed läggs den till handlingarna. Därmed har den avgående styrelsen fått ansvarsfrihet enligt beslut på stämman.

Vi har även i år gjort ett gott resultat och ytterligare stärkt vår kassa.

Revisorerna har även tagit del av en utförligare budget som omarbetats.

Verksamhetsberättelsen kan idag utformas till en diger lunta om vi ska skildra all den aktivitet som klubbens medlemmar ägnar sig åt. Mötet ville också att den skulle tillföras ytterligare material från genomförda verksamheter och därför har även detta gjorts. Det är naturligtvis viktigt att allt skrivs ner på pränt men ännu viktigare är trots allt att så många aktiviteter genomförs. Ett bevis på en aktiv och växande förening. Vi har även i år ökat vårt medlemsantal med cirka fem procent.

Ordet fond klingar idag illa i många öron efter alla turer och ekonomiska krascher som massmedia lagt fram.

Den penningmarknadsfond som klubben har avsatt en del medel i är en säkrare variant och mer fakta om detta kan ni läsa i ett inlägg från vår förre kassör Åke Jansson.

Med de fyra bussar som vi förvärvat tillsammans med de sex som vi förvaltar enligt ett avtal med ägaren Östersunds Kommun, har vi nu en unik samling som utgör en verklig grund till skapande av ett fordons- och motorhistoriskt museum som är ett mål som vi har inskrivet i våra stadgar.

Med dessa rader vill jag tacka alla engagerade medlemmar som hjälper till på olika sätt så att vi kan ha en så livaktig och entusiastisk förening.

Ett faktum är att konstatera att vid NYÅR blir våra fordon ett år äldre!

Björn Staverfelt

Förklaring penningmarknadsfond

Med anledning av oroliga frågor på årsmötet runt balansräkningen och vad som döljer sig bakom ordet penningmarknadsfond informeras här om bakgrunden.

Den valda styrelsen för JVBK, som enligt de antagna stadgarna är förvaltande och verkställande organ, har under en lång tid sökt en bättre förrentning av klubbens kapital än vad den numer försumbara räntan ger på ett vanligt postgiro- eller bankkonto.

Styrelsen har därvid fastnat för en penningmarknadsfond.

Varför, och vad är en penningmarknadsfond?

Som veteranbilklubb är JVBK tämligen stor men på penningmarknaden en obetydlig aktör.

Genom att i en fond gå samman med andra placerare och köpa andelar får vi tillgång till värdepapper, med hög säkerhet och avkastning, som det normalt krävs mycket stora belopp för att få placera i. Exempel är statskuldsväxlar, bankcertifikat och bostadslån.

Den fond som valts har lägsta riskklass och placerar i svenska räntebä-

rande papper med kort löptid. (Max 360 dagar) Andelarnas värde påverkas av ränteutvecklingen. Årlig utdelning sker i december, normalt genom återinvestering i nya andelar.

Fondens utveckling sedan årsskiftet är 3,2% . 5-årsgenomsnittet är 3,6%.

Ytterligare information kan inhämtas på <http://www.robur.se> Klicka på Penningmarknadsfonden

Styrelsen genom avgångne kassören Åke Jansson

Jemtlands Veteranklubb	Protokoll Årsmöte	Sida 1 (3)
Mötesdatum 2003-11-16	Mötesplats Campus, Östersund	Närvarande 28 st medlemmar

- Årsmötet öppnades av ordföranden.
- Till mötesordförande valdes Björn Staverfelt och till mötessekreterare valdes Mona Ericsson.
- Förklarades mötet vara behörigt utlyst.
- Till att jämte mötesordföranden justera årsmötesprotokollet valdes Sture Kindberg och Sture Persson.
- Föredragningslistan fastställdes.
- Matrikelutdrag förklarades godkänt som röstlängd.
- Verksamhetsberättelsen föredrogs och godkändes med tillägg beträffande evenemang och aktiviteter.
- Årsredovisningen föredrogs. Årsmötet ansåg att vissa oklarheter finns vad beträffar posten värdeförändring samt att bussarna ej finns upptagna som en tillgång. Årsmötet beslutar därför att balans- och resultaträkning ska göras om och redovisas på nytt. Revisorerna ska tillsammans med ordförande och kassör gå igenom den nya årsredovisningen. Mötet ska protokollföras. Årsmötet beslutar vidare att om revisorerna efter genomgång av ny årsredovisning anser att skäl finns för ett nytt årsmöte ska så ske. Om revisorerna anser att den nya årsredovisningen är korrekt läggs den till handlingarna.
Revisionsberättelsen föredrogs och läggs till handlingarna på samma grunder som årsredovisningen.
- Årsmötet beviljar styrelsen ansvarsfrihet såvida den nya genomgången av årsredovisningen inte föranleder ett nytt årsmöte.
- Budget för 2004 föredrogs. Årsmötet beslutade att den ska specificeras ytterligare. Revisorerna får årsmötets uppdrag att, i samband med mötet angående årsredovisningen, även följa på nytt förslag till budget.
- Fastställdes att årsavgift och inträdesavgift för ny medlem ska vara oförändrade. Medlemsavgift 225:- och inträdesavgift 50:-.
- Fastställdes att antal styrelsemedlemmar skall vara oförändrat.
- Till ordförande för verksamhetsåret 2004 valdes Björn Staverfelt.

Jemtlands Veteranklubb	Protokoll Årsmöte	Sida 2 (3)
------------------------	-------------------	------------

- Som styrelseledamöter omvaldes Tony Eriandsson, Åke Järmsäter och Sune Sandberg på 2 år. Som suppleanter omvaldes Ingrid Göransson och Rolf Fridh på 1 år. Orlan Palmquist nyvaldes som suppleant på 1 år.

Styrelse 2004

Björn Staverfelt	2004
Maria Bogren	2003-2004
Mona Ericsson	2003-2004
Tony Eriandsson	2004-2005
Åke Järmsäter	2004-2005
Arne Nilsson	2003-2004
Sune Sandberg	2004-2005
Rolf Fridh	2004
Ingrid Göransson	2004
Orlan Palmquist	2004

- Till revisorer för 2004 omvaldes Yngve Boson och Sven Jernberg. Till revisors-suppleanter för 2004 omvaldes Kent Lidén och Roland Kämpenbergh.
- Till försäkringskommitté för 2004 omvaldes Jan-Gunnar Jonsson, Gösta Lindström och Göran Lindberg.
- Till valberedning för 2004 omvaldes Sture Kindberg (sammankallande), Mikael Eriksson och Kjell Persson.
- Motioner har inkommit från Annika Evertsson angående rallykommitténs uppskattade arbete samt från Sven Asp angående samarbete med Jamli. Då båda motionerna ej är av beslutskarakter läggts de till handlingarna.
- Övriga frågor:
Vandingspriset Trippeln utdelades till Hanna Järmsäter. Även årets vandingspris i damklassen vanns av Hanna Järmsäter. Eftersom hon själv inte kunde närvara vid årsmötet togs priserna emot av en stolt fader.
Holger Gyllare tog upp frågan om olika medlemsrabatter till diskussion.
Björn Staverfelt informerade om Opland och bussarna.

Jemtlands Veteranklubb	Protokoll Årsmöte	Sida 3 (3)
------------------------	-------------------	------------

20. Årsmötet avslutades.

Östersund 2003-11-16

Mona Ericsson
Mona Ericsson
Sekreterare

Björn Staverfelt
Björn Staverfelt
Ordförande

Sture Kindberg
Sture Kindberg

Sture Persson
Sture Persson

EXTRA REVISION JEMTLANDS VETERANKLUBB

Ås den 7 december 2003

På årsmötet 2003-11-16 framkom vissa oklarheter vad posten "värdeförändring" i resultaträkningen betydde.

Årsmötet uppdrog till revisorer, ordförande och kassör att utreda saken.

På extra styrelsemöte 2003-12-02 deltog undertecknade revisorer.

Under posten "värdeförändring" finns försäkringsersätningar samt garagehyror. Garagehyror ingår i ny resultaträkning under "förelsens inäkter", försäkringsersätningar är "övriga inäkter" Not 4.

Detta ändrar inte årets resultat.

I balansräkningen Not 2, har ordet inventarier bytts ut mot ordet bussar.

Revisorerna finner att det ej finns skäl för ett extra årsmöte.

Yngve Boson
Yngve Boson

Sven Jernberg
Sven Jernberg

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR
JEMTLANDS VETERANBILKLUBB 2003

Styrelse:	Björn Staverfelt	Ordförande
	Ake Jämtsäter	Vice ordförande
	Mona Ericsson	Sekreterare
	Tony Erlundsson	Kassör
	Maria Bogren	Ledamot
	Arne Nilsson	"
	Sune Sandberg	"
	Per Ericsson	Suppleant
	Rolf Fridh	"
	Ingrid Göransson	"

Revisorer: Yngve Boson - Sven Jernberg
Suppleanter: Kent Lidén - Roland Kämpenber

Medlemsregistrator: Mona Ericsson

Arkivarie: Folke Löfgren

Garagefogde: Magnus Roos - Jan-Gunnar Jonsson

Materialförvaltare: Mikael Eriksson

Försäkringsansvarig: Jan-Gunnar Jonsson

Kommitteernas sammankallande vid verksamhetsårets slut:

Busskommitté: Sune Sandberg

Evenemangs- och marknadskommitté: Ake Jämtsäter

Rallykommitté: Arne Nilsson

Redaktionskommitté: Maria Bogren

Hemsideskommitté: Rolf Fridh

Några damer i klubben har under verksamhetsåret träffats en tisdagskväll per månad i klubblokalen.

Evenemang under verksamhetsåret:

Måndagskvällen mellan kl.19.00 och cirka 21.00 har som vanligt någon av styrelsemedlemmarna hållit öppet i klubblokalen på Skolgatan. Under sommar månaderna har lokalen dock varit stängd och i stället har utflykter till olika mål utgått från Badhusparken varje onsdagskväll.

Onsdagsutflykterna har som mest samlat upp till ett femtiotal fordon och utflyktsmälen har alltid varit en plats med möjlighet till en kvällsfika, ibland till allmänna kaféer och i några fall till arrangerade serveringar.

Den 20:e januari genomfördes ett studiebesök hos verkstadsföretaget Jonsson & Paulsson i Långvik.

Information och lägesrapport om byggnationen av 50-talsmacken kunde erhållas i Lignellsalen på Jamtli den 10:e mars.

Evenemangskommitténs största prövning "Mittnordenmarknaden" gick av stapeln den 24:e maj i strålande väder. Platsen norr om Frösöbron mellan järnvägen och Storsjön passade bra för detta evenemang. Gott ekonomiskt utfall blev följden av många besökare och bra försäljning.

Vid inivigningen av 50-talsmacken på Jamtli den 20:e juni deltog ett antal JVBK-medlemmar med fordon av 1956 års modell eller äldre.

Den 16:e augusti kunde ett antal medlemmar delta i en fordonsutställning på F4 i samband med Flygets Dag.

I samband med fordonsdagen Hjul i Jämtland på Jamtli 13 juli deltog klubbens medlemmar med cirka 20 fordon. Dessutom hade Gemunocykelträffen förlagt sin träff till Jamtli den dagen. Både motorcyklar och bilar drog till sig besöksmassa intresse.

Klubbens medlemsutbildning Backspegeln har utkommit med fyra nummer under året. Inför varje utgivning har redaktionskommittén träffats. Utvecklingsarbetet med tidningen har fortsatt. Höstens nummer pryds till exempel av en färgbild på första sidan.

Hemsidan www.jvbk.nu har under året genomgått en hel del förändringar och är under en ständig utveckling som förhoppningsvis leder till att klubben alltid har en aktuell och fräsch hemsida. Sidan har under året fått nytt utseende, ett nyhetssystem, ett diskussionsforum, formulärfunktioner för anmälningar och rapporteringar av olika slag och ett bildgalleri över medlemmars fordon. Alla som har bilder på sina fordon och som kan tänka sig att visa upp dem på hemsidan är mycket välkomna med sina bidrag. Besöksfrekvensen på sidan har under året fyrdubblats från c.a 11 besökare per dag, till nuvarande c.a 45.

Bussgruppen med lastbil avger med det nedanstående en men dock rapport över verksamheten för följande år:

Genom ett upprop i klubbtidningen Backspegeln under vintern kunde Busskommittén, som sedermera även benämndes Bussgruppen, få ett flertal nya intresserade medlemmar. Tillskottet var tacksamt. För att inte skapa illusioner och bibringa nykomlingarna uppfattningen att Bussgruppen endast ägnar sig åt "smörköringar" med de antika skrothögarna, bjöds alla en vacker värvkäll på

introduktion i gruppens arbete. För att erhålla en så naturlig miljö som möjligt förlades där för kvällens övningar till smöjgruppen på Vägverkets anläggning i Brunflo. Forumet en välbehövlig översyn som inkluderade vissa reparationer, tvätt och storstädning fick samliga bussar, innan säsongen vidtog, den sista smöjleson i hundratals fettmjölar. Utan tvekan visade samtliga närvarande ett stort intresse vid fetsprutor och oljeslangar.

Starkt av vetekepen om att alla bussar var köbara presenterade Busskommittén verksamheten och fordonen vid ett möte hos Östersunds Turistbyrå. Detta resulterade direkt i beställningar samt en förfrågan om vi inför sommaren 2004 har möjlighet att åta oss den så kallade "Rundtursbussen" för turister i Östersunds stad med omgivningarna.

Närmas kan också att några fordon varit utlyrda till specialarrangemang. I början av september uthyrdes två Scania Vabis 8215 – Bullidogbussen från 1936 – till en stor långflömsinspektion i Häljedalen. Tidigare under året var det även ytterst nära att ytterligare en buss hyrts av det bolag som skulle filmtisera boken "Populärmusik från Vittula". Det hela stöp emellertid så att säga "fjern i tolv". Orsaken var att ekonomiska osäkerheter uppdragats hos filmens produktionsbolag. Och kanske var det lika så bra att bussen inte kom till Pajala. För på väg till ett annat och betydligt mera närbeläget arrangemang behagade en av dess två topplockspackningar "tycka". Så vår Scania Vabis B 62 S – Hamnumåsbussen från 1952 – fick nerslänga söka nödhjulen hos Berners Bussverksstad. Senare under året och genom en viss skriftväxling kunde fordonsmehavet i stort sett fördubblas. Vi fick möjet att överta SveBus Ltd. Postens Dilligenstrafiks sällsynt fina samling av Postbussar, en släpvagn samt övriga arkivalier. En av dessa bussar, en Scania Vabis B 71 S från 1956 - har under året vid ett stort antal tillfällen varit utlyrd till Sveriges Television för programinsatserna "Bokbussen".

I och med detta tillskott av fordon blev det lindrigt sagt trångt i busshangaren. Ja det blev till och med så trångt att en annan historisk brådskog invänd Oplands Flygfält fick tas i anspråk.

Brådskogen i fråga tilldrog sig inte endast intresse som bussförvaringslokal, ja garage kan vi knappast adla byggnaden till, för under året har bussgruppen för klubbens räkning aktivt deltagit i planerings- och utredningsarbetet kring fortsatt utveckling av den museala verksamheten vid just Oplands Flygfält. De gamla krigshangarerna, här ovan något vanvördigt benämnda brådhögar, kommer att utgöra en viktig del av ett planerat musealt upplevelseland med inriktningen flyg, försvar samt kommunikation (fordon och teknik).

Genom kommunikation, fast i mer vertikal tappning, har information om vår verksamhet och våra fordon förmedlats genom ett inslag i radion.

Dessutom har ett flertal artiklar om klubbens fordonsinnehav under året publicerats i entusiasttidningar samt fackpress. Bussarna har väckt berättigad uppmärksamhet samt inte minst att JVBK som enda fordonsklubb i landet har av Länsstyrelsen vederbörligt utfärdat tillstånd till beställningstrafik med buss.

Säsongen som helhet kan sammanfattas med orden; varken fler eller färre körningar, men tacksamt nog flera duktiga chaufförer än tidigare år. Och tillslut vill vi tacka alla som på något sätt medverkat till att hålla landets största enskilda samling historiska bussar rullande.

Mopedgänget har varit ute på två utflykter med 102 st deltagande mopeder som bäst. Mitt Nytt var även i år ute och filmade evenemanget för TV.

W

W

W

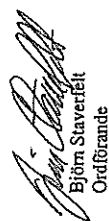
W

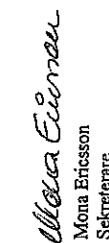
JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
 Organisationsnr 893201-0716

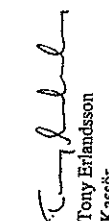
RESULTATRÄKNING		2002-10-01 2003-09-30	2001-10-01 2002-09-30
Rörelsens intäkter	Not 4	295 797,00	246 133,50
Övriga intäkter		<u>10 220,00</u>	<u>0,00</u>
		303 017,00	246 133,50
Rörelsens kostnader		- 260 962,50	- 218 319,00
Resultat före avskrivningar		45 054,50	27 814,50
Avskrivningar	Not 1 o 2	-	- 5 229,00
Inventarier		-	-
Resultat efter avskrivningar		45 054,50	22 585,50
Finansiella intäkter och kostnader		177,59	804,41
Ränterintäkter		<u>3 329,27</u>	<u>1 031,98</u>
Värdeökning penningmarkn.fond			
Ränte- och bankkostnader		- 0,00	- 797,00
ÅRETS RESULTAT		48 561,36	23 624,89

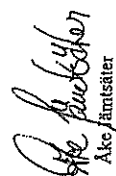
Stiftligen vill styrelsen framföra ett varmt tack till alla för visat förtroende och intresse.

Östesund 2003-10-26

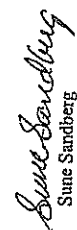

Björn Staverfält
Ordförande


Mona Ericsson
Sekreterare


Tony Erlandsson
Kassör


Åke Järntäster


Arne Nilsson


Sune Sandberg

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
 Organisationsnr 893201-0716

BALANSRÄKNING

TILLGÅNGAR	2003-09-30	2002-09-30
<u>Omsättningstillgångar</u>		
Kassa, bank och fond	148 628	104 848
Kundfordringar	7 700	0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<u>7 419</u>	<u>650</u>
	163 747	105 498
<u>Anläggningstillgångar</u>		
Bussar	Not 1 21 000	0
Klubbens lastbil	Not 2 <u>50 000</u>	<u>50 000</u>
	71 000	50 000
Summa tillgångar	234 747	155 498
 <u>SKULDER</u>		
<u>Kortfristiga skulder</u>		
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	<u>12 813</u>	<u>0</u>
Summa skulder	12 813	0
 <u>EGET KAPITAL</u>		
Eget kapital	131 873	169 601
Vinst eller förlust föregående år	23 625	- 37 728
Årets resultat	48 561	23 625
Uppskrivningsfond	<u>17 875</u>	<u>0</u>
Summa eget kapital	221 934	155 498
 Summa skulder och eget kapital	234 747	155 498

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
Organisationsnr 893201-0716

3

BOKSLUTSKOMMENTARER

Styrelsen har beslutat att redovisa ekonomin efter kontantprincipen.

Värdering av inventarier och transportmedel framgår av not 1.

Not 1 Avskrivningar

Avskrivning på anläggningstillgångarnas anskaffningsvärde har skett enligt plan och har baserats på tillgångarnas förväntade ekonomiska livslängd. Årets avskrivning har skett enligt nedan:

Inventarier	20 %
Data	33 %
Transportmedel	0 % Lastbilen beräknas ej sjunka i värde
Dataskrivare	100 % Ekonomisk livslängd bedöms vara kortare än tre år
Bussar, släpvagn	Ingen avskrivning har gjorts under året.

Not 2 Inventarier

	<u>2003-09-30</u>	<u>2002-09-30</u>
Anskaffningsvärde	44 979	23 979
Avskrivningar	- 23 979	- 23 979
Bokfört värde	21 000	0

Bussar, klubben har inköpt 4 st. bussar och en släpvagn för kr.3.125. Uppskrivet värde kr. 5.000 st och kr 1.000 för släpvagn.


Not 3 Klubblastbil

	<u>50 000</u>	<u>50 000</u>
--	---------------	---------------

Not 4 Avser försäkringsersättningar.

Östersund den 2003


Björn Staverfeldt
Ordförande


Tony Erlandsson
Kassör

Hitta lätt på Internet

Under årets förbundsstämma dök följande fråga upp som löd: Hur hittar man information om klubbar på Internet? Svar på frågan lovade jag att ge i detta nummer av Pågång.

På nätet finns en hel del så kallade sökmotorer man kan välja mellan. Det vill säga webbsidor som man kan använda till just sökning. Svenska sådana är www.altavista.se, www.yahoo.se och www.google.se. Att söka på dessa är alldeles gratis.

Skriver du exempelvis volvo i sökrutan resulterar sökningen i 80 000 till 200 000 träffar. Skriver du däremot volvo +klubb har du begränsat träffarnas antal till strax under 4 500. Är det Amazoner som ligger dig varmt om hjärtat skriver du volvo +klubb +amazon och träffarnas antal begränsas till knappa 500. Detta innebär dock inte att det finns så många Volvo Amazonklubbar utan att samtliga nämnda sökord finns på sidorna som presenteras. Väljer du kombinationen volvo +amazonklubb får du tre träffar varav den ena går till den norska klubben. Vet du däremot att klubben heter Svenska Volvo Amazonklubben men inte vet vad deras hemsidaadress är skriver du "Svenska Volvo Amazonklubben". Citationstecknen innebär att sökningen görs på ord som återges i samma följd som du angivit innanför tecknen.

Är du intresserad av en specifik årsmodell kan sökningen lyda exempelvis amazon +1961. Intressanta tillägg i sökningen kan vara +färgkod, +verkstadshandbok och +reservdelar.

Snart hittar du även till andra länders sökmotorer. Vissa av sökmotorerna hittar även bilder i sina sökningar. För er som känner er frestade att använda dessa i era klubb-tidningar gäller även här att kontrollera upphovsrätten till dessa, med andra ord ta kontakt med bildens ägare för att säkerställa att det är okej att använda den.

Saknar du tillgång till Internet? Titta in till ditt lokala bibliotek! Här kan du nämligen uppleva denna spännande värld alldeles gratis. På biblioteket finns även personal som kan hjälpa dig att komma i gång.

Klubbar som är anslutna till MHRF finner du naturligtvis även på vår egen hemsida, www.mhrf.se. Och mycket mer. Surfa lugnt.

Göran Schüsseleder

Obs!

MHRF har sedan två år tillbaka ingen boxadress. Än idag får vi in brev som skickats till den gamla adressen. Adressen som gäller: Tomtebogatan 33, 113 38 Stockholm.

Vill du prata med MHRF-förskringen? Ring dem på deras egna nummer: 08-32 03 54

Vänligen, kansliet

MHRF utfärdar ej längre halvljusdispenser

Motorhistoriska Riksförbundet har vid ett möte med Vägverket och Näringsdepartementet blivit informerade om att vi ej längre äger rätt att utfärda dispenser från lagen om att motorfordon skall föra tänt halvljus under dagsljus.

Mötet med berörda myndigheter ägde rum den 27 maj 2003. MHRF har sedan dess inte beviljat ansökningar om halvljusdispens. Vägverket är därför idag den enda instans som kan utfärda sådan dispens och gör det i vissa fall efter skriftlig ansökan från fordonsägare, mot en avgift om 1 600 kronor. Avgiften är fastställd av regeringen.

Vägverket har följande adresser:

Vägverket
781 87 Borlänge
Växel: 0243-750 00
Fax: 0243-758 25
E-post: vagverket@vv.se
Hemsida: www.vv.se

Carl Zeidlitz

Semestermöten

Sliriga grodor

Som ni vet är det varmt och skönt i Florida och det är en av anledningarna till att jag gärna reser dit. Det är också sällsynt med halka eftersom det i princip aldrig fryser eller snöar. Men nu i höst när jag var där fick jag uppleva halka av annat slag!

En kväll när vi var på väg hemåt hamnade vi i ett rejält åskregn av tropisk sort. När det efter en timme eller så lugnat ner sig till duggregn, såg vi något på vägen som vi först trodde var skräp som någon lastbil tappat eller så. Men när "skräpet" rörde på sig inför våra häpna ögon insåg vi att det var grodor, paddor och förmodligen även stora sniglar med hus!!! Vi spanade allt vad vi kunde i mörkret och i amerikanarens typiskt dåliga lyktor, men det var egentligen helt lönlöst att försöka väja. Stora paddor som hamnade mellan hjulen hoppade upp så det smällde till ordentligt under bilen. Jag tyckte det var skitäckligt och kom efter en stund på att "smeten" på vägen nog kunde vara en halkrisk... Om jag nu måste välja halka så föredrar jag nog snö ändå!

Lena Løfhaugen

Nya Medlemmar. Vi blir fler och fler...

Bengt-Olov Andersson
Risnäsavägen 11
830 21 Tandsbyn

Fordon:

Cadillac Fleetwood 60 Spec. -60
Scania L 80-54-147 -70

Christer Andersson

Nyhem 1515
830 43 Ås
Tfn: 063-302 38, 070-543 06 23

Fordon:

Crescent Skotermoped -69

Jan-Ola Bergkvist

Grelsgårdsvägen 6
833 35 Strömsund

Fordon:

Opel Rekord -58

Lasse Carlsson

Giljaregränd 4 A
831 35 Östersund
Tfn: 063-13 16 12, 12 54 62

Fordon:

Mercedes Benz 200 -72
Mercedes Benz 280 SE -73
Mercedes Benz 280 SE -74
Puch Dakota -78

Anders Ekberg

Haga 13
834 97 Brunflo
Tfn: 063-75 80 97, 070-357 32 06

Fordon:

Imperial Custom -58

Rune Eriksson

Slandrom 435
832 93 Frösön
Tfn: 063-371 79

Fordon:

Opel Rekord C -71
Volkswagen 1200 -59

Anders Erlandsson

Repslagarstigen 28
831 46 Östersund

Märith Forss-Andersson

Smedjevågen 13
830 44 Nällden

Per Håkan Jansson

Odenskogsvägen 80, 111 tr
831 31 Östersund

Fordon:

Ford 5 D Coupé -34
Opel Kadett Rally -69

Ingvar Johansson

Nästeln 722
840 31 Åsarna

Nils-Erik Källman

Vålbacken 360
834 98 Brunflo

Per Larsson

Stenhuggargränd 2, V tr
831 51 Östersund

Anders Lindgren

Murgatan 10 B
983 36 Malmberget
Tfn: 0970-219 12, 780 00

Fordon:

Ford Mustang -66

Dan Lindgren

Hornsgatan 12 B
832 42 Frösön
Tfn: 063-10 10 52, 070-394 50 52

Fordon:

Chevrolet Chevelle SS -70
Husqvarna 29 -52
Saab 92 -50

Sören Möller

Krysshämmarvägen 2
834 33 Brunflo

Catarina Norberg

Bergsvägen 6
834 32 Brunflo

Folke Rydell

Vintervägen 18
832 45 Frösön

Urban Wallander

Ope 114
831 92 Östersund
Tfn: 063-354 20, 070-318 55 10

Fordon:

Pontiac Trans Am -75

Sven-Gunnar Wedin

Tängtorpet 1157
830 43 Ås
Tfn: 063-354 20, 070-318 55 10

Fordon:

Chevrolet Camaro -70
Husqvarna 98 cc -39
Volvo 142 DL -73
Volvo BM 350 Boxer -59



Lennart Johnsson

Bergsgatan 30 B
832 41 Frösön

MITTNORDENMARKNAD

Annonser skickas till:
Arkitektkopia, Box 620, 831 27 Östersund eller mailas till: ostersund@arkitektkopia.se
Annonsera även direkt på hemsidan: www.jvbk.nu

SÄLJES

Snöskoter. Långselaren årsmodell 1973 i mycket fint skick. Har gått ca max 300 mil. En dam är ägare till till den och de sista 8 åren har den inte varit i bruk.
Folke Boogh Laxviken tfn 0645-21017

UTHYRES

Biltrailer. Last 1 050 kg, totalvikt 1 600 kg, boggie, ramper, vinsch. 300:-/4 tim, 500:-/heldag.
JG Jonsson, tfn: 063-216 83, 070-335 80 80.

JEMTLANDSVETERANBILKLUBB

STYRELSE

Björn Staverfelt ordf
Vålbacken 140, 834 98 Brunflo
Tfn bost: 063-363 71
Mob: 070-397 00 15
Tfn arb: 063-360 26
Fax: 063-361 25
info@tegelbolaget.se

Åke Jämmtsäter v ordf
Fagerbacken 6, 831 46 Östersund
Tfn bost: 063-10 59 78
Mob: 070-649 33 33
Tfn arb: 063-12 00 00
Fax: 063-51 52 69
ake.jamtsater@telia.com

Mona Ericsson sekreterare
Rådhusgatan 97 B, 831 46 Östersund
Tfn bost: 063-13 46 87
Mob: 070-573 85 86
mona.ericsson@mail.op.se

Tony Erlandsson kassör
Rotvägen 28, 831 73 Östersund
Tfn bost: 063-57 95 60
Tfn arb: 063-14 15 51
tony.erlandsson@telia.com

Arne Nilsson ledamot
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön
Tfn arb/bost: 063-18 11 30
063181130@telia.com

Sune Sandberg ledamot
Tolvmanvägen 44, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-220 77
Mob: 070-626 06 70
s.sune@telia.com

Maria Bogren ledamot
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön
Tfn bost: 063-10 73 38
maria.bogren@mail.op.se

Ingrid Göransson suppleant
Gillevägen 10, 831 43 Östersund
Tfn bost: 063-10 54 71
Tfn mob: 070-217 32 55
Tfn arb: 063-14 33 79
ingrid.goransson@consensus.jamtland.se

Per Ericsson suppleant
Jämtlands Nyby 145, 830 30 Lit
Tfn bost: 0642-920 43
jamtlands.nyby@mail.op.se

Rolf Fridh suppleant
Linvägen 12, 831 75 Östersund
Tfn bost: 063-57 93 60
Mob: 070-203 04 17
rolf.fridh@telia.com

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

Jan-Gunnar Jonsson förs.ansv
Ångvägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84

Gösta Lindström
Box 2007, 840 31 Åsarna
Tfn bost: 0687-300 24

Göran Lindberg
Strandgatan 21, 830 80 Hoting
Tfn bost: 0671-102 32

EVENEMANGSKOMMITTÉ

Åke Jämmtsäter sammankallande
Fagerbacken 6, 831 46 Östersund
Tfn bost: 063-10 59 78
Mob: 070-649 33 33
Tfn arb: 063-12 00 00
Fax: 063-51 52 69
ake.jamtsater@telia.com

Sture Kindberg
Bronshängev 17, 831 61 Östersund
Tfn bost: 063-51 03 44

Kjell Persson
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön
Tfn bost: 063-10 73 38
Mob: 070-663 07 45
k.f.p@mail.op.se

Ove Isacson
Härke 1846
832 96 Frösön
Tfn bost: 063-434 22
Tfn mob: 070-330 99 71
Tfn arb: 063-15 01 79
ove_isacson@hotmail.com

INFORMATIONSKOMMITTÉ

Rolf Fridh sammankallande
Linvägen 12, 831 75 Östersund
Tfn bost: 063-57 93 60
Mob: 070-203 04 17
rolf.fridh@telia.com

Maria Bogren
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön
Tfn bost: 063-10 73 38
maria.bogren@mail.op.se

MEDLEMSREGISTRATOR

Mona Ericsson
Rådhusgatan 97 B, 831 46 Östersund
Tfn bost: 063-13 46 87
Mob: 070-573 85 86
mona.ericsson@mail.op.se

RALLYKOMMITTÉ

Arne Nilsson sammankallande
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön
Tfn arb/bost: 063-18 11 30
063181130@telia.com

Kjell Persson
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön
Tfn bost: 063-10 73 38
Mob: 070-663 07 45
k.f.p@mail.op.se

Ingrid Göransson
Gillevägen 10, 831 43 Östersund
Tfn bost: 063-10 54 71
Tfn mob: 070-217 32 55
Tfn arb: 063-14 33 79
ingrid.goransson@consensus.jamtland.se

Örjan Palmquist
Ångsta 1581, 830 21 Tandsbyn
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan.063779300@telia.com

GARAGEFOGDE

Magnus Roos
Viltstråket 1 A, 831 54 Frösön
Mob: 073-180 30 33

Jan-Gunnar Jonsson bitr.
Ångvägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84

BUSSKOMMITTÉ

Sune Sandberg sammankall.
Tolvmanvägen 44, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-220 77
Mob: 070-626 06 70
s.sune@telia.com

Björn Staverfelt
Vålbacken 140, 834 98 Brunflo
Tfn bost: 063-363 71
Mob: 070-397 00 15
Tfn arb: 063-360 26
Fax: 063-361 25
info@tegelbolaget.se

Per Ericsson
Jämtlands Nyby 145, 830 30 Lit
Tfn bost: 0642-920 43
jamtlands.nyby@mail.op.se

Örjan Palmquist
Ångsta 1581, 830 21 Tandsbyn
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan.063779300@telia.com



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 700 medlemmar med ca 1 700 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behålls inom länet. Vi träffas och har trevligt tillsammans med våra gamla fordon. I klubblokalen på Skolgatan 39 A är det öppet hus varje måndag kl 19.00-21.30. Där kan Du ta en kopp kaffe medan Du studerar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna. Under juni t o m augusti är klubblokalen stängd.

I garagelokalen på Bangårdsgatan 53 får Du hyra mekarplats. Du kan också få låna klubbens dollievagn, motorlyft, blästerskåp, plåtkantvik mm.

Som medlem får Du bl a Motorhistoriska Riksförbundets evenemangskalender med årets alla evenemang och stora annonsblad med annonser från hela Norden. Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring, som finns i Folksam och If.

Jemtlands Veteranbilklubb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. I klubbens tidning, som utkommer kontinuerligt, är annonsering kostnadsfri för alla medlemmar i klubbar, som är ansluten till MHRF. Medlemsavgift fr 225 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

ARKIVARIE

Folke Lügren
Viltstråket 23, 832 54 Frösön
Tfn bost: 063-435 43

Arne Nilsson bitr.
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön
Tfn arb/bost: 063-18 11 30
063181130@telia.com

MATERIALFÖRVALTARE

Mikael Eriksson
Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund
Tfn bost: 063-10 41 67
Mob: 070-525 72 06
Fax: 063-13 11 88
micke.morris@telia.com

Postadress:

Box 29, 831 21 Östersund
OBS! Ny postadress!

Besöksadress klubblokal:

Skolgatan 39 A
måndagar 19.00-21.30
Tfn: 063-10 05 61

Besöksadress garage:

Bangårdsgatan 53 (garage)
Tfn: 063-10 05 60

Telefax:

063-216 84 (JG Jonsson)

0760

Vid obeställbar adressat,
returneras tidningen till:
Jemtlands Veteranbilkлубb
Box 29
831 21 Östersund

VINTERN 2003

- 19 jan Albergshallen.** Välkommen till Albergshallen i Östersund kl 19.00. Vi får en guidad tur bland fotografier och andra saker som visar Östersunds historia från 1786 och framåt. Albergshallen ligger i kyrkparken, nästan mittemot turistbyråns gavel.
- 21 feb Tjälasvängen.** Se sidan 11.

**Klubblokalen har öppet på måndagkvällar, 19.00-21.30.
OBS! Det är slut med de speciella tjejträffarna i klubblokalen.**

*Till Er alla, från oss alla,
en riktigt God Jul
och ett
Gott Nytt År!*

Använd hemsidan för att få aktuell information!

*Senaste nytt!!!
www.jvbk.nu*