

BACKSPEGELN

Fjälls Angels på grönbete



Fjälls Angels var på en träff i Borlänge i somras. Läs mer på sidan 23.

Foto: Håkan Karlsson

Kom ihåg Tjälavsvängen

Se sidan 5

Höstrallyt på djupt vatten

Årets Höstrallyt gick över Storsjön till Arvesund i strålande väder.

Se sidorna 6-10

Pansarläden Sländan

Läs om militärens arbete med att försöka få fram en krigsmaskin av sällan skådat slag.

Se sidorna 19-22



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

Box 29, 831 21 Östersund

VINTER 2005

ÅRGÅNG 19

Redaktionskommittén

Göte Högbom redaktör
Ansvarig utgivare
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se

Sven Asp
Box 67, 830 47 Trångsviken
Tfn: 0640-260 50, 070-647 49 28
hjärnsparn@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 Løfhaugen
Sågstigen 5
832 53 Frösön
Tfn: 063-10 42 43, 070-394 89 29
lofhaugen@swipnet.se

Material till Backspegeln

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 klistrar 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. Evènement i början av respektive utgivningsmånad. Upplaga: 900 exemplar.

Redaktören har ordet



Så här när det lackar mot jul så kommer det ofta tankar på det år som varit och när det sedan börjar dra ihop sig till ett nytt år så kommer också tankar på framtiden. Vad kan vi då blicka tillbaka på för händelser under 2005? För min del så är det i det här sammanhanget särskilt sommarrallyt med Motorhistoriska dagen som dyker upp i minnet. Omkring 200 ekipage åkte runt i ösregnet på de åtta olika platser där klubben arrangerade rallyn. Ett stort antal funktionärer lyckades man få ihop för att göra detta möjligt. Det här måste vi försöka göra om någon gång. Uppenbarligen finns intresse från våra medlemmar för detta och dessutom kan vi konstatera att det går att uppåta funktionärer på många platser. På varje plats där det finns mer än ett veteranfordon finns det egentligen anledning till träffar.

Sedan var det då det här med tidningsproduktion som var ett helt nytt område för mig när jag tog över som redaktör efter rutinerade Maria Brogren. Ja – det känns väl ändå som det gått rätt hyfsat, till stor del beroende på att det var ett välldukat bord jag kom till. Mest betyder förstås att alla övriga i redaktionskommittén sitter kvar och bidrar med fullgod kompetens. Det går också rätt bra tycker jag att hitta intressanta uppslag att fylla tidningen med och efterhand har jag upptäckt att det finns många som har en historia att berätta och de gör det dessutom på ett läsvärt sätt. Nu väntar vi bara på ditt bidrag – kanske ett nyårslöfte att avge?

Backspegeln i dess nuvarande form såg vi första gången sommar-numret 2001 och jag bedömer det som att det blev ett stort lyft av tidningen. Höstnumret 2003 innebar ytterligare ett lyft när förstasidan kunde presenteras i färg. Som ni ser har vi i detta nummer en färgbild även på baksidan. Vid senaste redaktionsmötet diskuterade vi möjligheten att göra några mindre ändringar men det återkommer vi till senare. En önskedröm jag bär på är att vi skall få möjlighet att presentera alla bilder i färg, det skulle bli en stor kvalitetsförbättring. Idag är detta en ekonomisk omöjlighet men jag tror ändå att det skall vara möjligt inom en rimligt nära framtid. Prisen för färgkopiering visar en stadigt nedåtgående trend.

Ett särskilt tack vill jag rikta till Per Ericsson som ger oss många intressanta och läsvärda artiklar.

Ett stort tack vill jag framföra till alla som engagerat sig i tidningens tillkomst, från etikettklistering till artikelproduktion, från korrekturläsning till tips om något som vi borde skriva om.

*Midvinternattens köld är hård
Backspegeln gnistra och glimma
Många svetsa i rostig Ford
Djupt under midnattstimma
Dodgen rullar sin tysta ban
Snön lyser vit på SAAB och Hillman
Snön lyser vit på Studebaker
Endast redaktören är vaken...*

Göte Högbom

Aktuellt i klubben

● Försäkringspremien!

Försäkringsbolaget If har varslat om premiehöjning nästa år. Höjningen grundar sig enbart på att skadereparationerna blivit dyrare. Alltså timtiden samt delar hos verkstäderna.

Viktigt att notera att orsaken **inte** grundar sig på en ökning av skadefrekvensen. Höjningen blir mellan 40 och 80 kronor beroende på försäkring, så det är ingen dramatisk höjning. Om man läser i vårt försäkringsavtal så skall fordonen användas uteslutande i hobby syfte. Som till exempel rallyn för äldre fordon, andra uppvisningsarrangemang för fordon, enstaka privata nöjesturer, vid klubbträffar med mera. Av ovanstående följer att skadeutfallet blir lågt, då användningen inte resulterar i många mil.

JG Jonsson

● Efterlysning!

Ni som körde fordon som är från 1930 och äldre på sommarrallyt 11 juni vill jag gärna komma i kontakt med. Det är nämligen lite oklart vem som ska ta över vandringspriset i den här klassen i år. Det kommer att delas ut efter att vi har kört Tjälavägen 11 februari 2006 så hör av er senast 31 december till mej. Lasse Carlsson, rallykommittén, bost: 0642-10211, 070-2946629.

Lasse rallykommittén

● Större klubblokal behövs!

Nu räcker inte klubblokalen till längre! Förrådet på cirka 5 kvm är fullproppat. I klubbbrummet cirka 40 kvm, har vi trångt (och gemytligt) på klubbkvällarna. Hyllor och skåp är fulla. Bättre kaffekokplats behövs. Vi söker alltså betydligt större utrymmen, eventuellt tillsammans med annan förening. Kom med tips till Arne, 063-18 11 30, eller någon annan i styrelsen.

Arne Nilsson

● Hemsidan

Nytt på hemsidan

Hemsidan har den senaste tiden varit drabbad av en del driftstörningar på grund av diverse problem hos leverantören. Nu skall allt fungera igen. Bilder:

Album är en lagringsplats för bilder och alla som registrerat sig som användare i forumet kan lägga till bilder där. Vi har nu lagt till en kategori som kallas "Vinterfordon" som är tänkt för bilder på i första hand snöskotrar, vessor och liknande.

Bilderna som skall lagras i albumet får högst vara 800 x 800 pixel stora och ha en största filstorlek av 100 kB, tillåtna filformat är jpeg och png. Bilder som överskrider dessa värden avvisas. Dessa begränsningar har vi dels för att inte lagringsutrymmet på servern skall belastas onödigt mycket, men framför allt för att besökarna i albumet skall kunna titta på bilderna utan långa svarstider även utan snabba bredband.

Tjälavägen

Ett formulär för anmälan till Tjälavägen har nu öppnats på hemsidan. Kom gärna med synpunkter och förslag på hur vår hemsida kan förbättras. Skriv gärna något i forumet men annars så går det naturligtvis lika bra att maila, ringa eller höra av sig på annat sätt. rolf@jvbk.nu eller telefon 070-203 04 17.

Matrikeln

Se sidan 13.

Rolf Fridh

Innehåll

2	Redaktionen Redaktören har ordet
3	Aktuellt i klubben
4-5	Bugattin i byn Tjälavägen
6-10	Storsjörallyt
11-13	Svenska Land Roverklubbens Fjällsafari Ny matrikel
14-15	Citroën Padda-jubileum i Paris
16-17	Mitt fordon: PG:s BSA
18	Debatt: Hemsidan
19-22	Pansarsläden Sländan
23	Fjälls Angels på turné
24-25	Ur Fantomens Bilalbum
26-27	Hoting Old Cars Meeting 2005 Svar på Gösta Lindströms efterlysning
28	Styrelsen presenterar sig: Arne Nilsson Daniel Godén
29-33	Årsmötet
33	Medlemsinfo Har du en försäkring genom JVBK?
34	Mittnordenmarknad, annonser
35	Klubbinformation

Bugattin i byn

– Jag vet var det står en Bugatti, sa han.

– Säkert, svarade jag.

– Nej, det är sant. Den står i en loge, påstod han.

Jag svarade inte, utan tittade bara misstroget på honom.

– Jodå, jag har sett den själv, intygade han, och sedan berättade han:

”Min pappa talade en gång om att det stod en gammal racerbil i vår by. Den ägdes av en man som var lite enstörig och speciell. Anledningen till att min pappa visste det, berodde på att han hjälpt till med transporten av bilen. Och det fick inte spridas till grannarna heller, så det var noga med att avlastningen skulle ske på natten när alla i byn sov.

Nu kunde inte pappa hålla tyst för mej, eftersom jag blivit tillräckligt gammal för att bli bilfantast, även om det var några år kvar till körkortet. Gamla sportbilar var väl inte det viktigaste, jag skulle ju ha en 50-talsjänkare, men visst lät det hela spännande. Jag hade visserligen lovat pappa att hålla tyst om bilen, men jag kunde inte låta bli att fara bort till den hemlige ägaren. Men han hade minsann ingen gammal bil, fräste han argt. Däremot hade han en Husqvarna 120-kubikare som jag kunde få se.

Jag kände mej inte särskilt nöjd med svaren, så en natt smög jag dit för att försöka få en skymt av den hemliga bilen. När jag töjde riktigt ordentligt i en bräda, kunde jag få till en tillräckligt stor öppning för att titta samtidigt som jag lyste med ficklampan. Och där stod den. Det var i alla fall en liten bil med smal motorhuv och en speciell form på fronten. Sen hade den ingen riktig ruta, utan det var bara två små halvrunder rutor”.

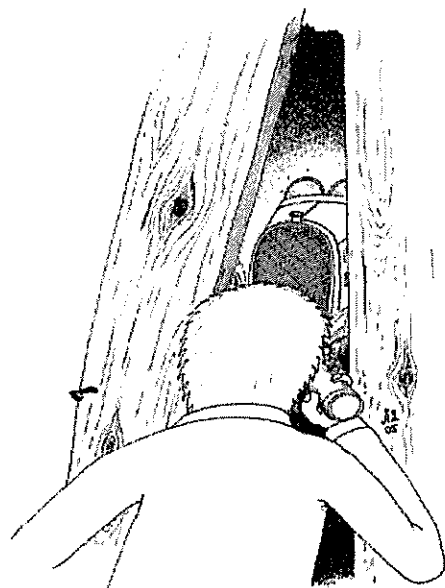
Sant eller falskt?

Det här berättade han för mej när vi

bägge gjorde lumpen på 15 någon gång på 1970-talet. Jag hade redan då lärt mej att många av de fantastiska berättelser om var det skulle stå unika fordon sällan stämde. Så varför skulle jag tro att det fanns någon tillstymmelse till sanning i berättelsen. Jo, det fanns en sak faktiskt. När jag en tid senare fick tillfälle att fråga honom om bilen, vägrade han att säga något mer. Jag fick ett starkt intryck av att han ångrade att han berättat något alls. Jag trodde tillräckligt mycket på det hela för att planera att åka runt i byar och fråga efter Husqvarnor, och kanske få napp på var Bilen kunde finnas. Men mitt intresse för motorcyklar vägde tyngre, och det hela rann ut i sanden. Men tänk om det är sant. Det kanske inte är just en Bugatti, utan någon annan racerbil. Står den i så fall kvar och väntar på att bli upptäckt?

Fanns det en Ford-racer?

En annan klubbmedlem pratade en gång med en man som berättade att han haft en gammal racerbil. Det skulle vara Ockelbo-Lundgrens gamla Ford Special, en bil som spöade många fabrikstillverkade sportbilar under andra halvan av 40-talet. Det hela lät ju som en typisk skröna, men allt eftersom mannen berättade, kom det fram allt fler detaljer som gjorde att det lät ganska trovärdigt. Den viktigaste detaljen kom fram när han berättade att han haft problem med att det kom vatten i tändstiftshålen. Tändstiften satt så djupt försänkta, att det var besvärligt att få bort allt vatten. Och den som sett en toppventilskonverterad Ford V 8, har också sett försänkningarna för tändstiften. Nu verkar det ganska otroligt att det skulle ha varit Ockelbo-Lundgrens Ford. Jag har hittat uppgifter som påstår att den bilen, som för övrigt fick smeknamnet ”Rulle”, ska ha sålts till Stockholm. Därifrån ska den ha hamnat i Spanien, där den krockades.



Så småningom ska en tysk man ha köpt den, men sen tar spåren tydligen slut. Men tänk om det var en annan gammal racerbil? Och tänk om den står kvar i någon lada i länet.

Och vart tog Hondan vägen?

Det behöver inte heller vara ett mycket gammalt fordon för att det ska vara intressant. Det behöver inte heller vara ett sportigt och motortstarkt fordon för att vara unikt. Ett exempel: I Strömsund fanns på tidigt 70-tal en liten udda Honda 90 motorcykel. Den var nog från tidigt 60-tal, med ram av pressad plåt, men med en fin encylindrig motor på 90 cc. Jag provkörde Hondan, och dess ägare fick låna min Matchless 500. Han var mycket imponerad av Matchlessen, men jag blev inte ett dugg imponerad av Hondan. Så jag avfärdade den som helt ointressant. Ungefär 10-15 år senare, pratade jag i telefonen med en kille från Göteborgstrakten. Han berättade att han en gång arbetat på det företag som allra först funderat på att importera Honda till Sverige i början av 60-talet. De hade tagit hem en handfull maskiner för utvärdering. Kom ihåg att på den här tiden sågs japanska saker med stor tveksamhet. Så de ville helt enkelt se om dessa Hondamotorcyklar skulle var något att satsa på. Men det intressanta var

att han berättade att de tagit hem en Honda 90. ”Den såldes faktiskt bort sen till dina trakter”, berättade han. Så den där lilla Hondan var kanske den enda i Sverige. Jag pratade med honom som hade den på 70-talet, men han mindes inte vem som köpt den eller vart den hamnat. Så den där lilla Hondan kan mycket väl stå i något garage här i länet.

Bevara berättelserna!

Vilken slutsats kan vi nu dra av det här? Jo, att det fortfarande kan finnas fantastiska fynd i lador och garage. Men de allra flesta är redan kända. Men vad som alltid finns kvar är berättelserna om dessa fordon. Det är alltid lika roligt att höra eller läsa dessa berättelser och vi vill gärna höra dina historier. Rykten om det

stora fyndet, eller en berättelse om en besvärlig bärgning är alltid lika rolig att läsa. Jag är medveten om att många inte vill skriva själva i klubbtidningen, men hör ändå av dej till redaktionskommittén, så kan du få berätta och någon annan skriver ner berättelsen.

Sven Asp



Tjälavängen 11/2 -06

Klart för 2006 års Tjälavängen! Lördag den 11 februari – start och mål vid Hökbäckens Vårdshus (f d 88-baren), väg 45, Lit. Samling från kl 9.30. Start från kl 10.30. När du nått målet, i väntan på prisutdelning, har vårdshuset ett bufféerbjudande.

En inspirerande nyhet är att rallyt planeras att delvis ska gå på samma vägar som Snow Rally (men inte samtidigt!).

Speciellt välkomna är motorcyklar, tunga/



Vi hoppas på lika bra väder som förra året.

kommersiella fordon samt ekipage med enbart damer. I dessa tre klasser utdelas pris förutsatt att klassen har minst tre deltagande fordon.

Förutom totalpris utdelas dessutom pris till Stilfullaste ekipage, Kört-längst-till-rallyt och Jävlatst-mest.

För alla fordon anbefalles vintermässig utrustning inkl spade och bogserlina.

Deltagaravgiften 80:- betalas vid starten.

Din anmälan vill vi ha senast den 1 februari till klubbens hemsida www.jvbk.nu.

Du kan också anmäla dig vid besök på våra klubbkvällar måndagar. Eller genom att ringa klubblokalen, 063-10 05 61 en måndagkväll kl 19 - 21 under januari (ej 2 jan).

För mera information kan du kolla på hemsidan eller ringa till klubben som ovan. Mycket välkommen till Tjälavängen!

Rallyspurt mot Arvesund

Höstrallyt gick av stapeln 17 september och var bra ordnat. Här är en liten rapport från min synvinkel.

Samlingen i Östersund var vid Östersunds Bilelektriska i Torvalla. 40 startande förväntansfulla ekipage kom. Starta kunde man även göra i Mörsil, Krokomb och Svenstavik. Den här startordningen är kanonbra så folk slipper ta sig till stan för start.

Allmänbildande åktur

Vi samlades och fick ett kuvert innehållande två nummer av toppentidningen Klassiker, nummerskylt till bilen, färdplan, och så vidare. Första frågan var vid starten och sedan gick färden mot Brunflo, där hade det funnits en karosserifabrik en gång i tiden. Det hade jag ingen aning om. Man lär sig alltid något nytt! Därefter tog vi vägen över Marieby och mot ruinen i Sunne, färjorna och Månsåsen och Kläppe by.

Kul kontroll i Kläppe

Vid kontrollen i Kläppe bodde en man som hade hela gården full med gamla Oplar och Fordar så vi var tvungen att göra en paus och gå och se på allt han hade. Sedan bar det i väg till Arvesund och Arvemuseet. Nu var det gott fika och praktiska övningar som gällde. Jag fick för första gången se en rallybil av märket DAF. Nu är jag ingen mästare när det gäller rallybilar, men jag har fått för mig att det märket inte var direkt vanligt.

Frågor med bredd

Frågorna denna gång var riksfattande, det var ett samarbete med tidningen Klassikers rally som gått på olika håll i landet. Frågorna var blandade, allt från vilket yrke han som uppfann Lego egentligen hade till tändföljden på en Folka. Vi hade barnen med och de tycker också att det är skojigt med dessa rallyn.



Trångt på färjan över Storsjön.

Foto: Annika Danielsson



Bilar vid målgången i Arvesund.



Kluriga frågor från rallytävlingarnas värld.



Blandningen var stor när det gällde fordon eftersom tunga rallyt kördes samtidigt.

Kvällen i Arvesund

Vi var upptagna med annat en stund på eftermiddagen så vi smet hem efter klockan 14, lämnade barnen hos barnvakten och åkte tillbaka lagom till middagen. Det var en jättetrevlig tillställning på Arvesunds bygdegård med fantastiskt god mat och senare fram på kvällskvisten lite allsång och dans. Synd bara att inte fler kunde komma för det var riktigt roligt! Jag tycker att det är fantastiskt med alla som ställer upp och gör det så roligt för oss andra. Tack, det är väldigt uppskattat!

Text: Annika Danielsson



MC. Foto: Annika Danielsson



Vid målgången i Arvesund.



Arve-museet påminner gärna besökarna om hur det gick till i gångna tider. Fantastiskt intressant.

Tunga rallyt

Många bilintresserade människor har tillbringat avsevärt mer tid bakom ratten i lastbilar och busar än i personbilar. Andra har haft skåpbilar och andra så kallade kommersiella fordon som stadigvarande jobbkompisar.

Jobbet är en viktig del av livet och de som renoverar och räddar sina gamla arbetskamrater till eftervärlden gör en verklig kulturgärning. På bussområdet har speciellt vår klubb gjort stora insatser. Nu blir allt fler färdiga

med sina renoveringar av last- och skåpbilar.

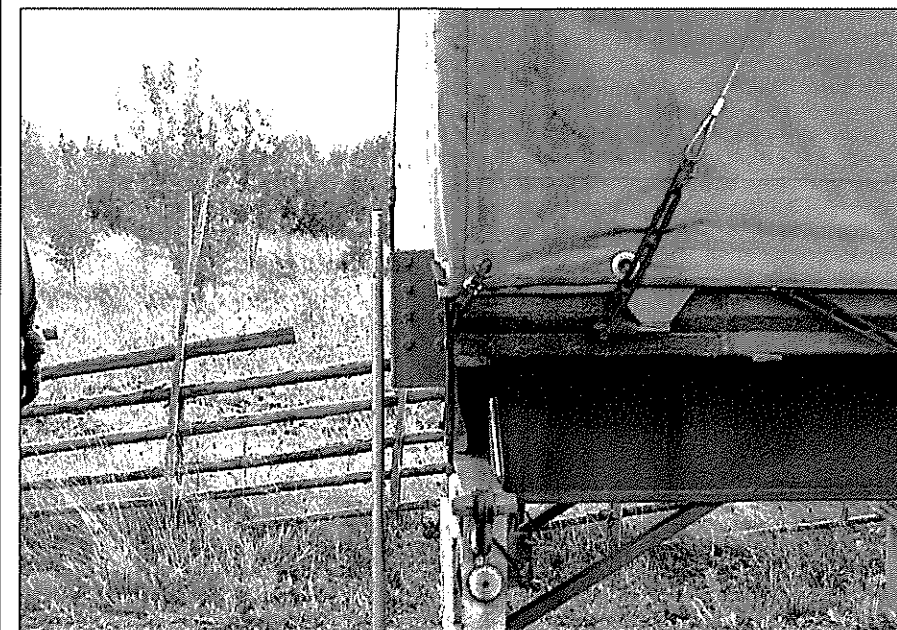
Stora och små fordon

Därför var tunga/kommersiella fordon speciellt inbjudna till Höstrallyt och glädjande många ställde upp. Allt ifrån verkligt tunga långträdare till det lilla hundkojeshäpset, som väl bara väger en tiondel så mycket som en rejäl Volvo eller Scania... Den lilla kojan anges i alla fall som van i besiktningssappen!



Vandrarhemmet bjuder gärna på vackra solnedgångar och besökande jänkare gör sig extra stiliga i höstsolen.

Foto: Arne Nilsson



Backtävling i Arvesund, närmare än så här kan man väl inte komma.

Foto: Lena Løfhaugen

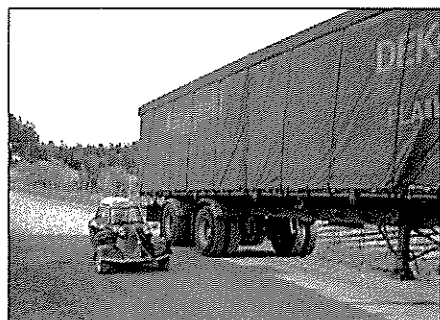
Jämtländskt bygge

Vinnare i detta kommersiella sällskap blev Calle Kingstad. Hans lastbil, baserad på ett Volvo P-210, är faktiskt byggd i Jämtland, närmare bestämt i Brunflo. Tack vare rallyt vet vi nu ganska exakt varifrån bilen kommer. För att hitta en av frågorna var man nämligen tvungen att leta reda på Karossvägen i Brunflo! Tvåa bland de tunga blev Tommy Olofsson med sin Volvo F82-26. Han håller sig framme i resultatlistorna, vann Storsjörallyt 2004. På tredje plats kom klassens minsting, BMC 850 Van rattad av mig, Arne Nilsson.

Text: Arne Nilsson



Framme vid målet kliver en nöjd "kartis", Owe Lundblad, ut ur John-Erik Jompen Wallströms Scania 76. Samtidigt backar Björn Staverfelt in klubbens postskvader. Foto: Arne



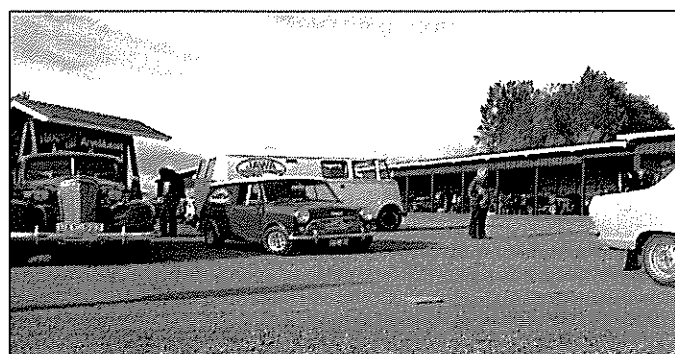
Här passeras rallyts största ekipage av det minsta. Messerschmitten var inte minst, (även motorcyklar deltog) men lägst och kom dessutom högst i resultatlistan, tack vare sin förare, Lars-Göran Johansson.



Inte ens Storsjöodjuret kan få Revsunds respektabla Volvo-skvader att frångå vanan att stanna på vänster sida.



I förarstolen på denna Volvo F88-an, satt en precisions-parkerare, Sven-Erik Nordlöf. Han fick hjulen att stanna exakt på plattorna.



Stort som smått samsas i Tunga/Kommersiella klassen. Arne Nilssons BMC 850 Van och Rolf Frids Mercedes Benz L319 hörde till det lättare gardet.

Resultatlista Höstrallyt/Tunga Rallyt 17 september 2005

Placering	Förare	Fordon	Årsmodell	Total poäng	
1	Lars-Göran Johansson	Messerschmitt	58	43,5	Totalseger och seger MC-klassen
2	Anders Nyh	Peugot 404	67	41	
3	Lars-Åke Berggren	Ford Zephyr	59	39,5	
4	Calle Kingstad	Volvo Picup	61	39	Vinnare tunga klassen
5	Göran Linde	Cadillac	74	38	
6	Åke Jansson	Citroen B11	53	35,5	
6	Sture Kindberg	Chevrolet	38	35,5	
8	Peter Nilsson	A-Ford	31	35	
8	Tommy Olofsson	Volvo	82	35	2:a Tunga klassen
10	Arne Nilsson	Austin 850 Van	68	34,5	3:a Tunga klassen
10	Uno Köpsén	Chrysler Imperial	59	34,5	
10	J-G Jonsson	Oldsmobile	56	34,5	
10	Okänd	Okänt		34,5	
14	Ola Westberg	Buick Regal	75	34	
15	Björn Nilsson	Plymouth	48	33	
16	Helge Stener	Volvo 164	69	32,5	
17	Mikael Thunell	MG 1300	69	32	
17	Magnus Myrenhammar	SAAB 96	67	32	
17	Göran Hansson	MB 190 SL	62	32	
20	Lennart Ottosson	Dodge Custom Regal	59	31,5	
21	Sven-Erik Nordlöf	Volvo F88	70	30,5	Stilfullast
21	Nisse Olofsson	Dodge	47	30,5	
23	Kjell Håkansson	Pontiac Bonneville	66	30	
23	J-E Wallström	Scania 76	66	30	
23	Bengt Lyrén	Ford Crown Viktoria	56	30	
23	Clas Rudbeck	Volvo PV 544	61	30	
23	Bengt Gidlöf	A-Ford Tudor	30	30	

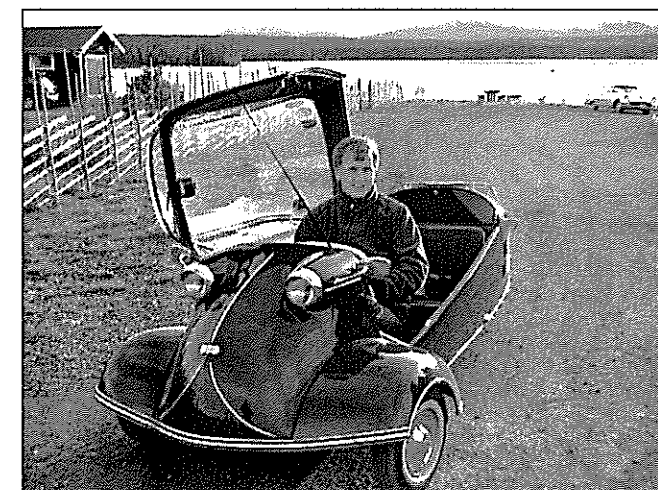
Priset för J-ats mest gick denna gång till Peter Nilsson, vars T-Ford 24 visade lite dåligt humör, dock inte Peter.

Årets trippel 2005

Calle Kingstad fick en inteckning i Curt Sillströms vandringspokal. Den får han behålla tills nästa års trippel är avgjord. På andra plats i Trippeln kom Jan-Gunnar Jonsson och på tredje Sture Kindberg.



Här är de pristagare som var kvar på avslutningen. Översta raden från vänster Arne Nilsson trea i tunga klassen bredvid Lars-Göran Johansson totalsegrare och Lars-Åke Berggren trea i rallyt. Längst fram Anders Nyh tillsammans med sin co-driver Rolf Göransson och Anders och Rolfs söner.



Höstrallyts vinnare Lars-Göran Johanson poserar glatt med sin Messerschmitt mot bakgrunden av Storsjön och Bydalsfjällen. Foto: Arne Nilsson

Frågor och svar från rallyt

Rätt svar fet stil.

1. Vilket yrke hade uppfinnaren av LEGO klotsarna?

Murare	1
Snickare	x
Cykelreparatör	2

2. I vilket landskap finns Sveriges nordligaste runsten?

Jämtland	1
Västernorrland	x
Hälsingland	2

3. Redan i början på 60-talet serietillverkades en bil med plastkaross i Östtyskland. För att göra den billigare i tillverkning och att underhålla så var fram och bakruktor identiska, likaså var framskärmar och bakskärmar korsvis identiska. (d.v.s. vänster fram passade på höger bak etc.).

Stötfångarna var även de identiska bak och fram. Självklart var det en bil med två-taktsmotor.

Vilket fabrikat var bilen av?

Gutbrod	1
IFA	x
Trabant	2

4. Om en bil är överstyrd upplever man att den:

Svänger mer än rattens vridning? 1

Går rakt fram? x

Svänger mindre än rattens vridning? 2

5. På 60-talet bildades en känd popgrupp i Kiruna.

Vad hette den?

Tages	1
Hepstars	x
Shanes	2

6. Vilket år importerade Svenska Volkswagen den sista Bubblan?

1976	1
1974	x
1975	2

7. Statens Järnvägar provade någon gång före andra världskriget en rälsbuss med specialhjul. Hjulen var en kombination av järnhjul och gummidäck och skulle ge mycket god komfort på dåligt underhållna banor. Vilket däcksföretag hade huvudintresset i hjulkonstruktionen?

Gislaved	1
Dunlop	x
Michelin	2

8. 1970 tog Opel, (Kadett) de tre första platserna i Rally –SM, grupp 1. Vem tog den tredje platsen?

Anders Kulläng, Forshaga MC 1

Gunnar Blomqvist, Stockholms BK x

Lille-Bror Nasenius, SMK Köping 2

9. Vilken tändföljd har en VW Bubbla? (Boxermotor).

1-3-4-2 1

1-2-4-3 x

1-4-3-2 2

10. Den militära varianten av "Volvosuggan" hade beteckningen RAPTGB 915. TGB står för terrängbil. Men vad står RAP för?

Oljudet när man växlade den osynkroniserade växellådan. 1

Radio-An-Passad x

Radio-person 2

Foto: Annika Danielsson

Rätt svar kring banrace-DAF'en i Arvesund

Regndäcket satt på en JB - Minilite fälg monterad på vänster framhjul. X

Den blå färgen var Ge - Kå's X

Bosse Brasta delade medaljen X

med Picko Troberg X

Brasta hette Johansson tidigare X

Svensk Land Roverklubbs fjällsafari



Tidlös design eller hur? Det här är en ny Land Rover Defender och dragen från ursprunget från 1948 är tydliga.

Foto: Göte Högbom

Så fick jag då åter tillfälle att återvända till de natursköna Funäsdalsfjällen. Svensk Land Roverklubbs årliga Fjällsafari var i år förlagd till dessa trakter under septembers sista veckoslut.

Högkvarteret var förlagt till Hamra. Ett 40-tal Land Rovers och Range Rovers deltog och många av de cirka 90 deltagande medlemmarna kom redan på torsdagskvällen. Från våra trakter kom endast en handfull skara, övriga deltagare kom från resterande delar av landet. Många hade rest långväga vilket är en prestation speciellt för dem som hade äldre fordon där åkkomforten inte är den allra bästa.

Funäsdalsfjällen testades

Fredagen inleddes med en tur upp till Flatruet där fordonens framkomlighet kunde provas i en grusgröp. Efter

lunch uppe på fjället återvände gruppen till basen i Hamra. Några djärva förare tyckte inte att det var någon sport att köra över bron som överbryggar Tännån utan istället valde man att köra vattenvägen. Som ni ser av bilderna så var den överfarten inte så där helt körvänlig men alla som prövade klarade faktiskt av att komma över. Vårre var det dock med den branta uppfarten. Där fick några deltagare ta hjälp av vinschförsedda kamrater. Efter denna prövning väntade slalombacken i Hamra på att låta sig erövas. Den visade sig vara ganska lättforcerad och alla tog sig upp på kullens högsta höjd där deltagarna kunde njuta av en hänförande utsikt.

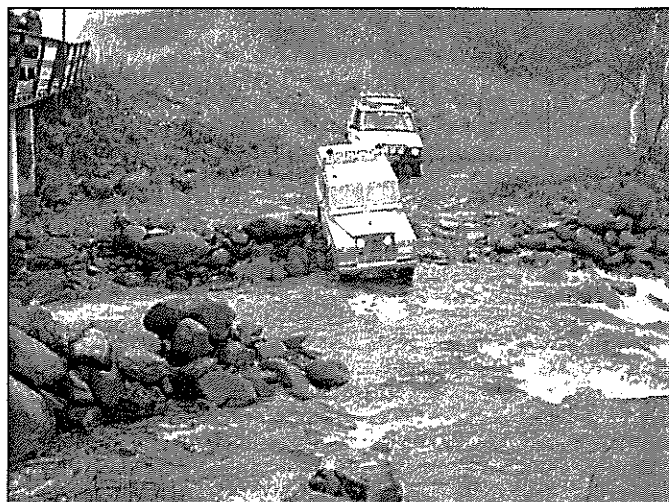
När resan är målet

Tidigt på lördagsmorgon var det dags för nästa aktivitet, resan till Röros. Väl inne i Norge tog vi av mot norr för att få uppleva mer fjällvärld,

bland annat baksidan av Sylarna. Trots lite dimmigt väder kunde ändå naturens vackra höstskrud skönjas. Via en betaltväg – jo då, vi höll oss faktiskt till vägar hela lördagen – så nådde vi så småningom Röros. Där blev det efter intagande av en stärkande lunch, guidning av kyrkan, kopparsmältverket och en del av den gamla stadskärnan.

Föredrag på Hamra

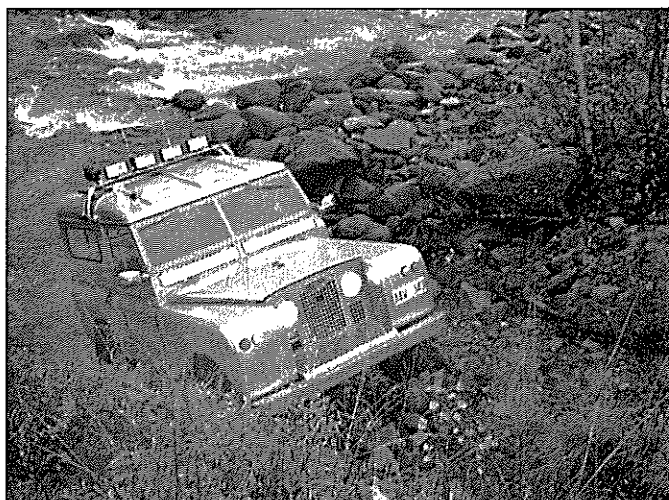
Efter att har avnjutit en god middag på lördagskvällen på Hamra Wårds-hus fick vi lyssna till ett intressant föredrag om en resa till Tibet år 2004 som Harald D Horntvedt hade genomfört. Harald var den som ensam höll i hela arrangemanget med Fjällsafarin vilket får betraktas som en berömvärd prestation. Allt fungerade perfekt och alla kunde åka hem på söndagen med många nya intryck och upplevelser i bagaget.



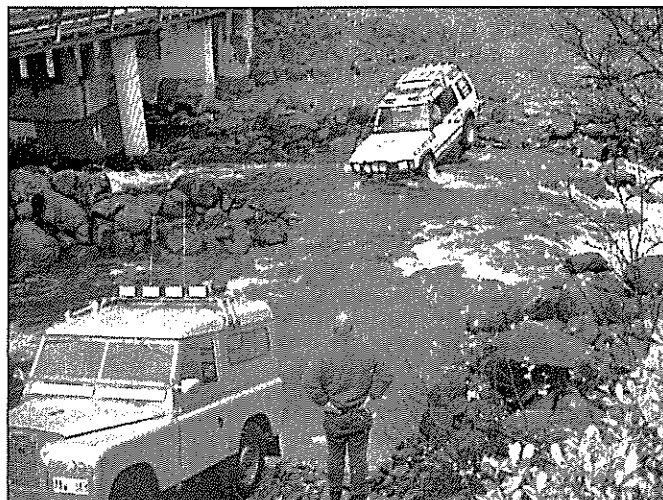
Varför använda bron när den här överfarten ser mer lockande ut. Lasse Eriksson utmanar Tännån med sin Land Rover 88 från 1967.



Jodå – det här går nog "vägen"



Nja – men här blev det stopp. Uppfarten från ån var alldeles för brant.



Lasse kallar på hjälp och Mats Svensson ger sig ut i vattnet.



Med hjälp av vinschen på Mats Land Rover Discovery så kommer Lasse upp på vägen igen. Men hur går det till egentligen? Bilen med vinschen stod ju bakom.



Här är svaret. En tredje Land Rover fungerar som ankare och där vinklas linan till den hjälpbehövande.

Så blir man pojke

Kommer ni ihåg filmen Repmånad med Janne Carlsson i huvudrollen? Den hade en undertitel: ”- eller hur man gör pojkar av män”. Det här med Land Roverfordonen kan nog med visst fog sägas innebära samma sak. Vissa fordon lockar till att trycka gaspedalen i botten för att känna fartens tjusning. Så icke med Land Rovers och Range Rovers – de lockar mer till upplevelser vid sidan av allfarvägarna. Greenlaning kallas det här och är mycket omhuldat inom Svensk Land Roverklubb. Självfallet har man då alltid markägarens tillstånd. Det går ut på att man kör ut i terrängen och helst skall man också köra fast rejält med påföljande bärgning. Därefter gör man om hela proceduren några gånger tills hela bilen är totalt nergeggad av lera, helst skall man också ha kvaddat någon del av drivlinan eller fjädringen. De fiskeintresserade brukar tala om hur stora fiskar det fått, Land Roverägare berättar gärna om hur rejält man kört fast.

”Kung Harald” fixade safarin

Och hur var det då med mitt eget deltagande? Min Land Rover från 1955 kör man inte så långt med, så det blev till att sitta på passagerarplats och uppleva allt det roliga. På fredagen tillsammans med Bertil Andersson från Frösön i hans Range Rover och på lördagen fick jag åka med Harald i hans Land Rover Defender. Harald, med norskt påbrå, blev av deltagarna benämnd Kung Harald för sitt förtäffliga sätt att hålla i Fjällsafarin.

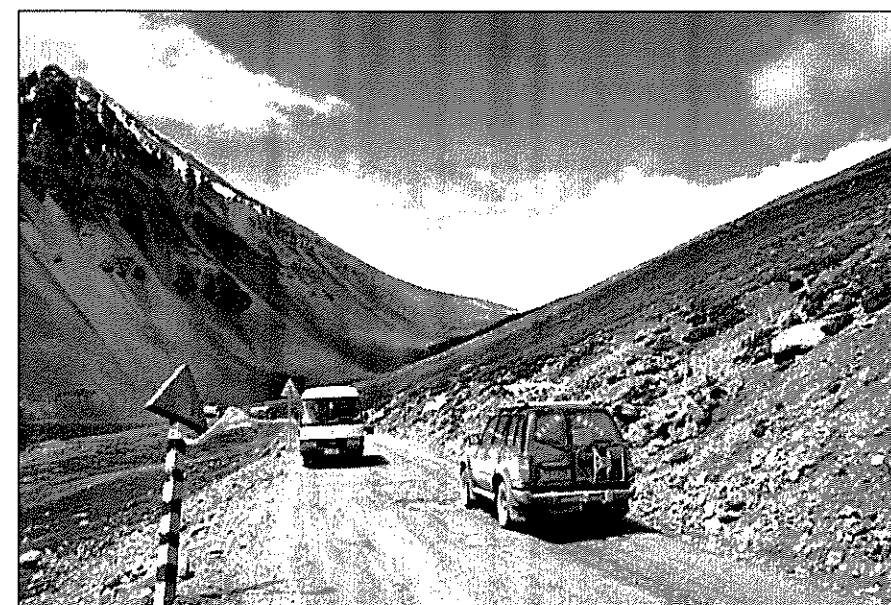
Sagt om Land Rover

”En Land Rover är aldrig riktigt hel men aldrig riktigt trasig heller”.
 ”En Land Rover läcker inte olja, den bara markerar revir”.
 ”Att försöka få upp värmen inne i kupén på en gammal Land Rover är som att elda i en vävstol”.

Text: Göte Högbom



Samling vid toppstationen i Hamras slalombackar.



Copyright Harald D Horntvedt. En bild från dagens Tibet. Fordon av modernare snitt men urusla vägar.

Nya matrikeln

Medlemsmatrikeln som är under produktion kommer att distribueras per post till samtliga medlemmar och beräknas bli leveransklar under januari månad. Denna tryckta del av matrikeln är en förenklad variant där alla medlemmar står uppräknade i bokstavsordning på efternamnet, och innehåller uppgift om namn, adress och fordonsinnehav. En digital version av matrikeln som innehåller flera sorteringsordningar (enligt samma upplägg som matrikeln från år 2000) finns färdig. Den kan beställas av alla JVBK-medlemmar på klubbens hemsida www.jvbk.nu. Medlemsnummer och mailadress måste anges vid beställningen. Denna version levereras via mail i pdf-format och är en fil på c:a 700 kB. För att kunna läsa upp pdf-filer i datorn krävs att man har ett program som till exempel Acrobat Reader som är ett gratisprogram som kan hämtas hem från Adobes hemsida www.adobe.se.

Mona Eriksson och Rolf Fridh

Citroën Padda-jubileum i Paris

Den 7 oktober 2005 antrade vi ett SAS-plan som skulle ta oss till Stockholm och vidare mot Paris och Paddans 50-årsjubileum. Vi, det är undertecknad, Hans-Bertil Rosell, Lars Sundberg och Mats Alander.

Klockan 20.30 landade vi i Paris och möttes av sommarvärme – helt otroligt. Efter lite krångel med det franska språket så antrade vi en buss som tog oss till Triumfbågen. Vi raggade upp en taxi med en väldigt trevlig chaufför som under färden mot hotellet guidade oss runt i Paris. Jag säger då det, vilken trafikultur, först fram gäller. Efter incheckningen så var det dags för käk och lite god dryck. Laga mat det kan dom! Vi bodde i de så kallade Latinkvarteren, kanonbra och nära till många bra krogar, rekommenderas.

Vi gör Paris

Lördag, efter frukost så var det bara att lägga det långa benet före och dra ut på stan. Efter ett antal timmars promenerande och vätskekontroller så var vi framme vid Eiffeltornet. Dags för att ställa sig i kö, är man i Paris så måste man ju upp i Eiffeltornet eller hur? En härlig syn möter uppe på toppen, du har hela Paris nedanför dina fötter. En hel dags promenerade gör ju att man blir hungrig, så när kvällen kom så var det dags för ett krogbesök igen. Tänk att kunna sitta ute och äta till långt in på natten den 8 oktober, det uppskattar jag.

Paddor överallt!

Då var det äntligen söndag och den stora Padda-dagen. Åter på med de fotriktiga skorna och ut i Parisvimlet mot Louvren. Och se: när vi var på väg över Seine, vad kom där i fullt fart om inte Citroëns nytillskott, en C 6, det ni. Vidare mot Triumfbågen och Paddakortegen. Kära nån', vilka bilar! Och det fanns massor av dem, i alla tänkbara kulörer och utföran-



En svensk Padda vid Eiffeltornet.

Foto: Hans Rosell



Bild från Paddakortegen som passerade Triumfbågen.



Snillen spekulerar!



Prisutdelning!

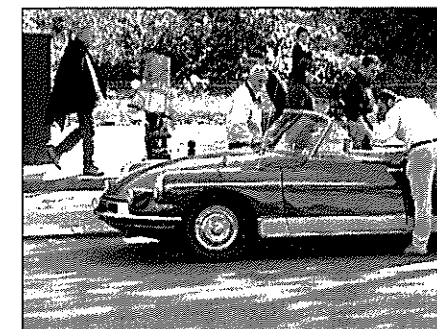
Foto: Ingrid Göransson-Rosell



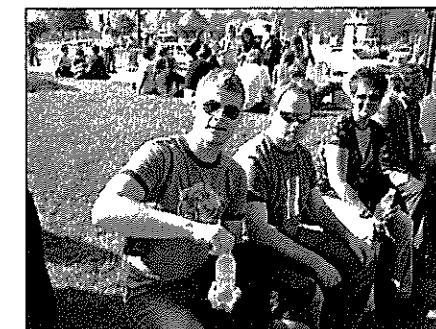
Ännu mera Paddor



Paddor, Paddor Paddor.



Vacker eller hur?



Vätskekontroll vid Eiffeltornet och en liten paus från Paddatittande.

den, kombi, cab och så vidare. Gissa om det fotograferades och jublades, massor av människor efter vägen skrek och tjoad. Nu med rask fart till Eiffeltornet igen, där alla Paddor stod uppställda lite överallt. Vi träffade faktiskt några svenska vänner, bland andra Peter Sundfeldt och Lorenz Österling. Det var en helt otrolig dag för en sann Citroënfantast och jag vill bara påpeka att vi inte var de enda.

Trevlig stad att återvända till

Kvällen fortsatte som de andra kvällarna med god mat och dryck – ett måste i Paris. Vi åt där alla konstnärer har hållit till, och gör väl så än, i Montmartre. Det var folkvimmel och trängsel men trevligt ändå.

Måndagen ägnades åt hemfärd, så när planet tog mark klockan 16.00 på Frösö flygplats så var det fyra väldigt nöjda resenärer som klev av. Vilken helg, vilken fest, vilka härliga upplevelser! Paris är en stad som jag gärna återvänder till, även om det inte är 50-årsjubileum för Paddan.

Text Ingrid Göransson-Rosell



Problem eller?



Peter Sundfeldts Padda kombi, som för övrigt tidigare ägts av Lennart Höglund, känd profil från Östersund.

PG:s BSA

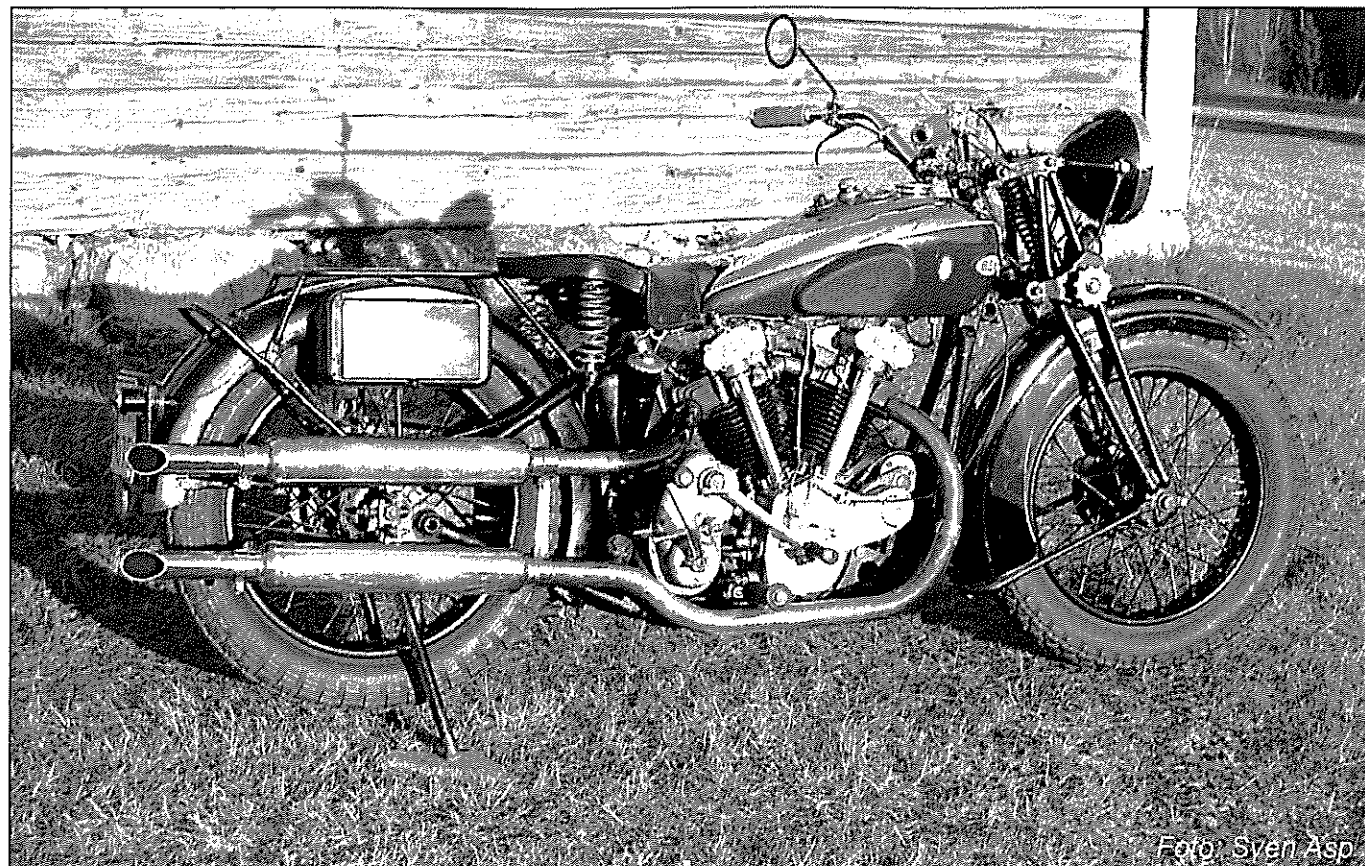
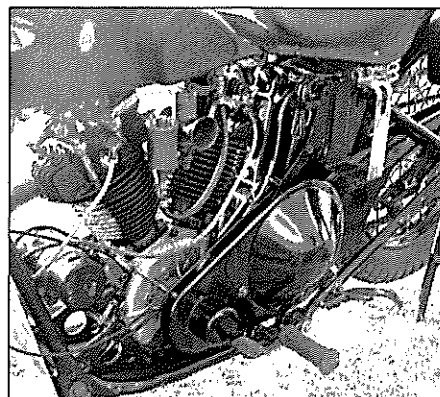


Foto: Sven Asp

Ibland kan vi sitta och beklaga oss över alla fina fordon som försvunnit från länet, men vi ska inte glömma att numera kommer det ofta in fina fordon hit från andra delar av landet. Ett bra exempel på detta är att PG Sjöberg nyss hämtat en eftertraktad BSA från Skåne.

BSA Y 13 heter den helt enkelt. Man hade för vana att ge sina motorcyklar enkla benämningar hos BSA. Men bakom den enkla modellbeteckningen hittar man en av BSA-fabriken



Drivsidan. Kedjan mellan motor och växellåda skyddas av en plåtkåpa.

höjdpunkter. Sidventils V-tvinnar hade man på sitt modellprogram sen länge. Det var typiska sidvagnsdragare som inte utvecklades särskilt mycket. Men 1934 kom man med en toppventils 500 cc V-twin, som ursprungligen lär ha varit avsedd för brittiska armén. Lyckligtvis släppte man ut en civil version också. Den här 500-kubikaren fick bara vara med till och med 1936. I stället kom man detta år med den större 750-modellen som det här handlar om.

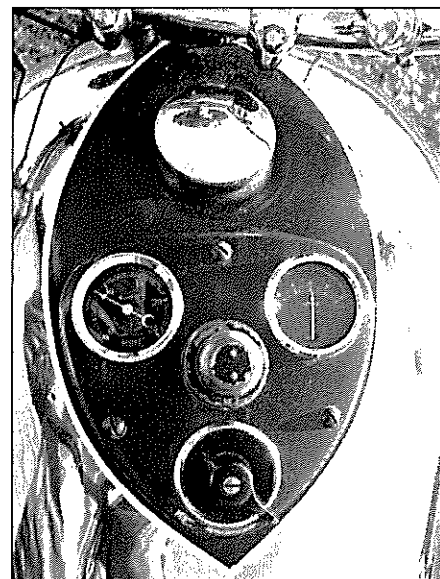
Gammal bekant

PG har känt den här BSA:n och dess



Ljuddämparna har fått en extra liten sväng på slutet.

ägare länge. Han heter Bo Olsson, bor i Skåne, och är en genuin mc-entusiast. I somras fick PG via andra BSA-entusiaster, höra att Bo kanske skulle sälja sin V-twin. Det måste kollas, tänkte PG. Men innan han hunnit ringa, fick han telefon från Bo, som erbjöd PG att köpa. Bo ville helst att maskinen skulle komma till en bra

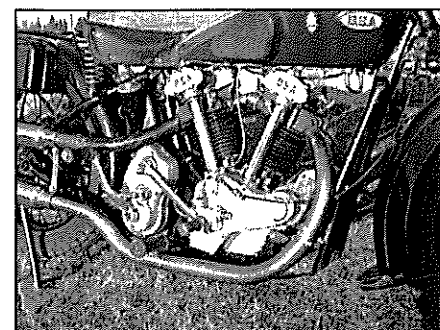


Instrumentpanelen sitter infälld i tankens ovansida. Oljetrycksmätaren ser ut att behöva lite översyn.

ägare och eftersom PG länge jagat efter delar till dessa maskiner, visste Bo att PG skulle bli en bra ägare. Billigt skulle det inte bli, men eftersom PG visste hur liten chansen var att hitta en annan Y 13, slog han till. Den här cykeln är med största säkerhet såld ny i Sverige. Var den fanns fram till andra världskrigets slut är ännu inte känt, men den 11 oktober 1945 var den ute på vägarna igen. Då registrerades den på Gunnar Larsson i Eskilstuna, och fick numret D 559. Han hade bara kvar den över vintern, för redan den 22 februari 1946, hamnade den hos Erik Leonard Berg i samma stad. Han måste ha gillat BSA:n, eftersom han hade den kvar till hösten -52. Då hamnade den hos Alvenius & Co. Man kan gissa att han lämnade den som byte mot en bil. Den fick stå kvar på bilfirman över vintern, men i slutet av februari 1953, registrerades den på Arne Johansson i Surahammar och fick då numret U 8615. Han hade kvar den till augusti 1955, då Rune Möllberg i samma stad tog över den. Sen får man lite tvetydiga uppgifter ur besiktningssinstrumentet, men där finns i alla fall en notering om att den avregistrerats den 30/9 1963.

Norrandstur i sommar

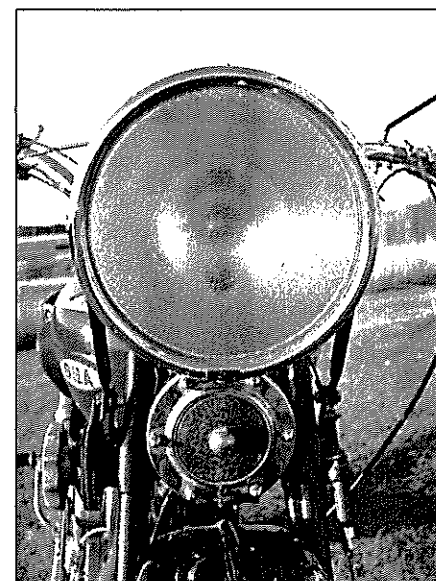
Sedan är det ännu inte riktigt klart vad som hände BSA:n, annat än att den renoverats i Reftele och så småningom sålts till Bo Olsson 1997. Men om jag känner PG rätt, kommer han snart att ha letat fram så mycket som går om dess historia. BSA:n är i ett bra bruksskick, men det finns trots det ett par saker att åtgärda under den här vintern. Magneten blir lite trött när den blir varm, så den kommer att lämnas bort till en expert för att kolla lindning och kondensator. Sen har PG upptäckt att förgasaren är lite väl mycket sliten. För övrigt är det bara en del småsaker som ska fixas. PG har bestämt att BSA:n ska få se sej om i Norrland kommande sommar. Enligt dess specifikationer ska den här maskinen ha en förvånande låg kompression. Det var kanske för att göra den till en utmärkt sidvagns-



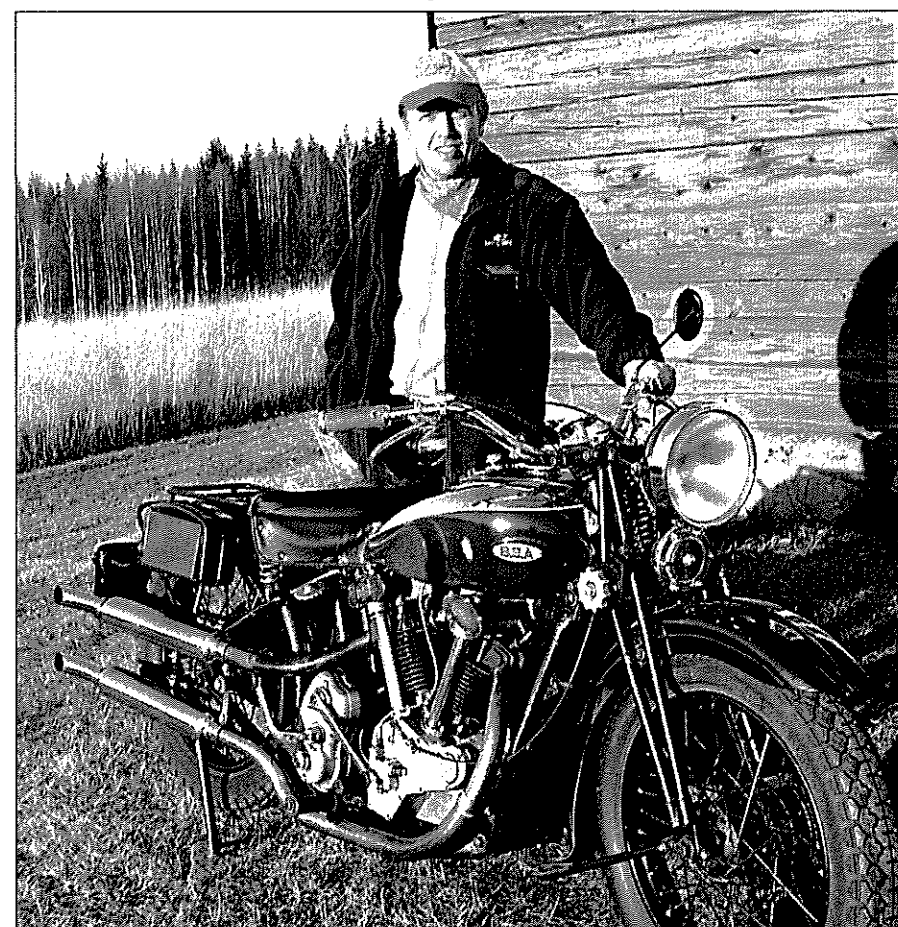
En mycket snygg motor. Den som bestämde hur avgasrören skulle dras, borde ha känt sej nöjd.

dragare, men när PG startar den, låter det inte alls som en lågkomprimerad motor. Den har ett så snärtigt avgasljud att det förefaller mycket troligt att den någon gång fått högre kolvar.

Text: Sven Asp



Lucas, king of the road!



En nöjd PG Sjöberg. Det här har han kämpat för länge.

Fakta

Motor:	V-twin 748 cc, med toppventiler. Cirkulationssmörjning av torsump-typ via dubbla kugghjulspumpar.
Tändning:	Kugghjuldriven magnet med sammanbyggd generator.
Växellåda:	Fyra hastigheter.
Fjädring:	Fram: parallelogramgaffel av BSA:s fabrikat, bak: ingen fjädring.
Hjul:	Sinsemellan utbytbara med däck av dimensionen 4.00 x 18.
Bromsar:	7" x 1 3/8.

Vad håller på att hända med JVBK:s hemsida?

För några år sedan deltog jag i den arbetsgrupp som byggde upp klubbens hemsida. Vår målsättning med att ha en egen hemsida på Internet var att vi skulle informera om vår verksamhet. Dessutom kunde vi snabbt få ut den information som inte kunde vänta tills nästa nummer av Bakspegeln kom ut. Diskussionsforumens syfte var att medlemmar, och även icke-medlemmar, skulle kunna annonsera, få renoveringstips, få kontakter vad gäller hyra av veteranbilar med mera. Vart har denna målsättning tagit vägen?

Den relevanta och seriösa information om JVBK och vår

Svar på debattinlägg

Vad håller på att hända med JVBK:s hemsida?

Jemtlands Veteranbilkubbs hemsida www.jvbk.nu är under kontinuerlig utveckling och har inte alltid sett ut som den gör nu. När hemsidan startades fanns bland annat inget diskussionsforum med i utbudet men det tillkom för ett par år sedan. En gästbok fanns en tid men avvecklades när forumet blev mer använt.

När forumet lanserades så skapades det många olika avdelningar för olika diskussionsområden. Intresset för forumet var dock inte av den omfattningen att det var praktiskt lämpligt att ha alla dessa avdelningar, så därför begränsades dessa till nuvarande rubrikutbud. I genomsnitt har det skrivits knappt ett meddelande per dag sedan nuvarande forum startades upp.

Forumet innehåller i dag åtta olika avdelningar:

Styrelsen - ett dolt forum med behörighet enbart för JVBK:s styrelsemedlemmar.

Forum- och klubbinfo - skrivskyddat forum med information om forumet och klubben

Ordet fritt! / Gästbok - öppet forum för alla åsikter.

Frågor och funderingar - Frågor, tips med mera om alla sorters fordon och annat intressant.

verksamhet som tidigare fanns och diskuterades på forumen har i dag fått allt mindre utrymme. I stället har vi den senaste tiden blivit bombarderade med diverse andra inlägg på hemsidan. Det skrivs om allt från kärleksliv till mössor. Vissa inlägg innehåller dessutom svordomar och är skrivna i allmänt otrevliga och ibland aggressiva ordalag.

Både såväl Bakspegeln som hemsidan är klubbens ansikte utåt. Vore det tänkbart att trycka dessa inlägg i Bakspegeln? Skulle inte tro det, det skulle nog redaktionskommittén sätta stopp för. Och då sprids ändå Bakspegeln till

enbart medlemmar, hemsidan kan ses världen över. Är det då denna bild av Jemtlands Veteranbilkubbs medlemmar som vi vill visa upp? Att vi är ett gäng dårar med noll intelligens och som inte har några som helst vettiga åsikter?

Och till er som skriver alla dessa inlägg: Tänk på att det är Jemtlands Veteranbilkubbs namn som exponeras. Använd er istället av Lunar, MSN eller liknande forum. Det är där den här typen av inlägg hör hemma och inte på JVBK:s officiella hemsida.

Mona Ericsson

att höja aktiviteten i forumet och har själv, liksom även du, skrivit en del av de inlägg du inte anser hör hemma där. Jag har också bevakat allt som skrivits och även vidtagit åtgärder när jag så ansett nödvändigt. Jag har raderat, flyttat och spärrat olika inlägg.

Jag vill tacka dig Mona för att du kommer med synpunkter på hemsidan och forumet, allt för få framför sina åsikter om detta. Jag kan dock inte hålla med om att det som avhandlats på forumet är skrivet av "ett gäng dårar med noll intelligens och som inte har några som helst vettiga åsikter"

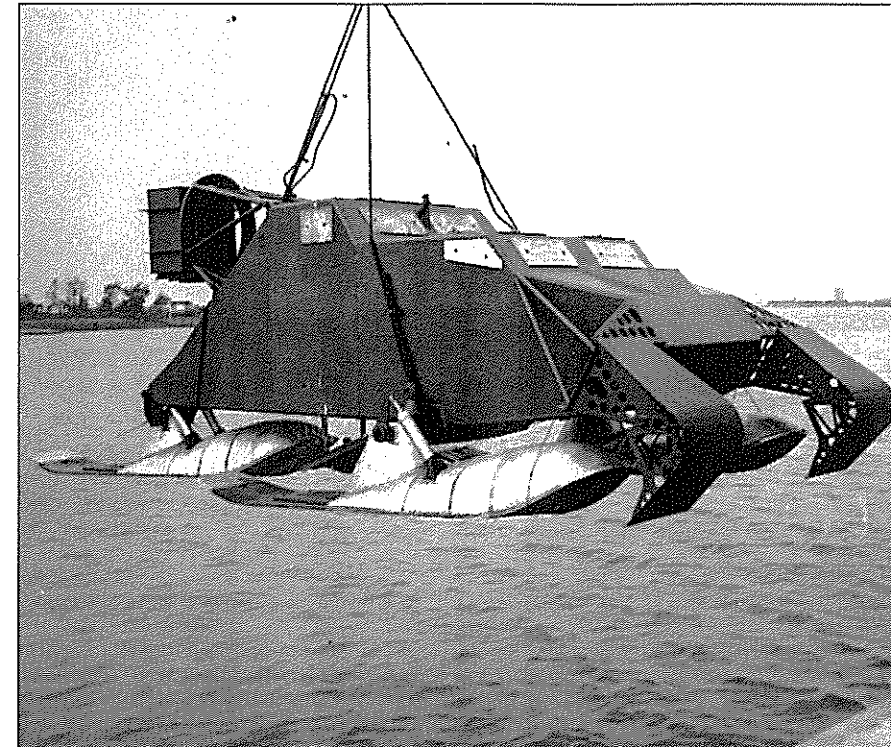
Jag tycker inte heller att det som skrivits strider mot gällande anvisningar. Forumet innehåller många intressanta, en del roliga och några tveksamma inlägg, men så anser jag det kan vara i ett forum och jag hoppas att alla som läser detta vill medverka till forumets fortlevnad. Om flera använder forumet kan vi kanske splittra upp det hela igen så att det mer "seriösa" diskuterandet får fler egna avdelningar.

Forumet är dock bara en del av hemsidan. Det finns mycket övrigt att ta del av för den intresserade och jag anser inte att den ger en felaktig bild av Jemtlands Veteranbilkubbs verksamhet eller medlemmar.

*Rolf Fridh
Webbansvarig på JVBK:s hemsida*

Pansarsläden Sländan

Under andra världskriget och åren därefter genomförde krigsmakten ett omfattande experimenterande med nya vapenbärare. Ett flertal lika fantastiska som innovativa fordon såg dagens ljus. Frågan är om inte den propellermotordrivna "Pansarsläden Sländan", en häpnadsväckande korsning mellan snöskoter och stridsfordon, ändå blev en av de mer spektakulära.



Hösten 1945 görs flytprov i Landskrona hamn. Pansarsläden fick ju absolut inte sjunka om den gick genom isen.

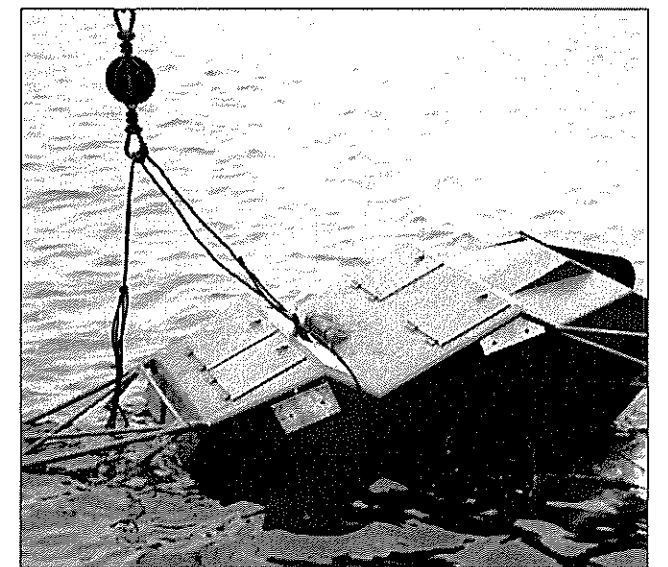


"Sländans" flytegenskaper undersöks av Kapten Eriksson samt Ingenjör Granath.

Efter att det så kallade "fortsättningskriget" mellan Finland och Sovjetunionen avslutats var den finska krigsmakten försvagad. Det finska territoriet låg praktiskt taget öppet västerut. En sovjetisk invasion mot Sverige var inte osannolik. "Krigsfall 2", vilket innebar ett svenskt försvarskrig mot Sovjetunionen, ansågs av den svenska försvarsstaben som högst realistisk, särskilt vintertid. Då kunde fientliga invasionstrupper med hjälp av isen nå de svenska kusterna på endast något dygn. Läget kunde alltså snabbt bli mycket hotfullt.

Tungt beväpnade förband

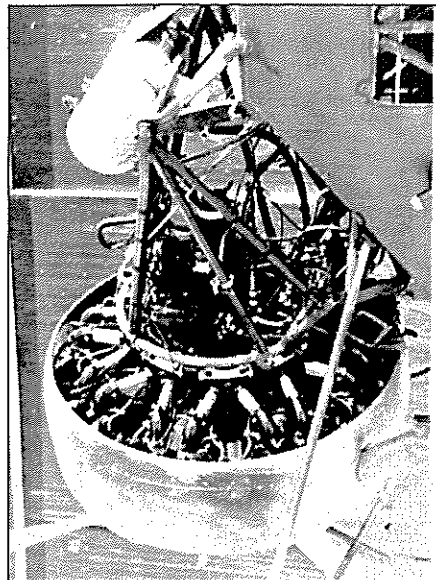
Den som inte gjorde sig några illusioner var militärbefälhavaren för Övre Norrland. Han var fullt på det klara med att invasionsförsvaret längs kusterna måste förstärkas. Och under mars 1944 skriver han i ett PM till Försvarsstaben: "Mötande av dessa anfall måste ske med snabba lättrorliga förband rikligt försedda med pansarvärnsvapen. Möjligheten att skapa särskilda pansarslädesförband för detta ändamål bör undersökas... Pansarslädesförband äro avsedda att huvudsakligen operera inomskärs. Kraven på aktionsradie synas böra sättas till omkring 10 mil..."



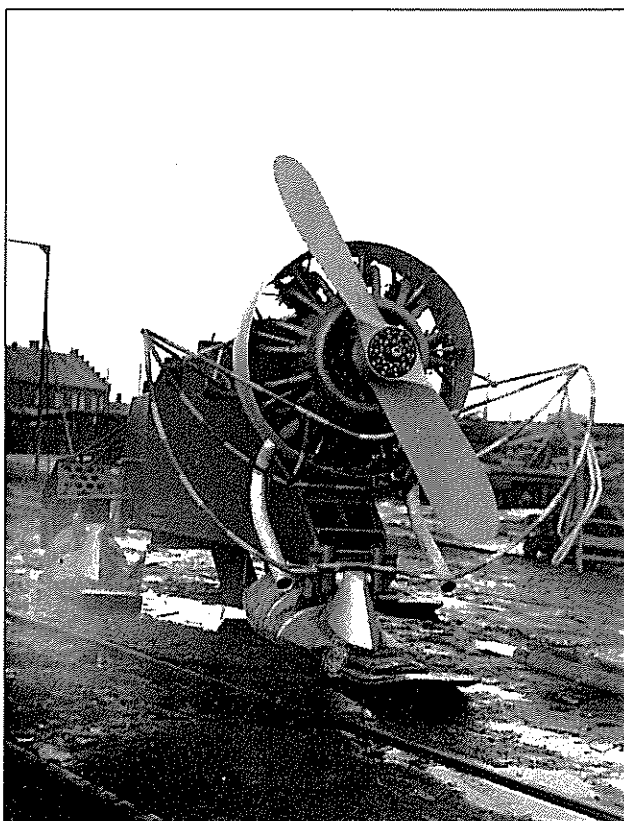
Wirarna är slaka och 4,5 ton krigsmaskin flyter faktiskt. "Sländan" är här belastad med vikter motsvarande vapen, motor, besättning och övrig teknik.



Det är den 31 januari 1946. Innan avfärden till isproven på Storsjön i Jämtland står den topphemliga pansarsläden uppställd på AB Landsverks gård.

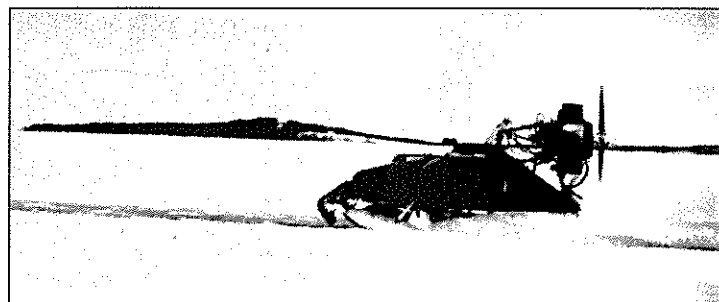


Efter de första misslyckade proven monterades på F 4 en enorm Mercurymotor på nästan 1 000 hkr. Toppfarten blev hisnande!



Den 10-cylindriga Mercury VI-motorn med 2-bladspropeller som monterades av Landsverk blev för svag.

Önskemålet var alltså snabba, tungt beväpnade och lätttrörliga motoriserade förband som redan ute på isen kunde sättas in i överraskande avväjningsanfall. Kort och gott, det som krävdes var en aldrig tidigare skådad krigsmaskin. Uppenbarligen ansåg Försvars-

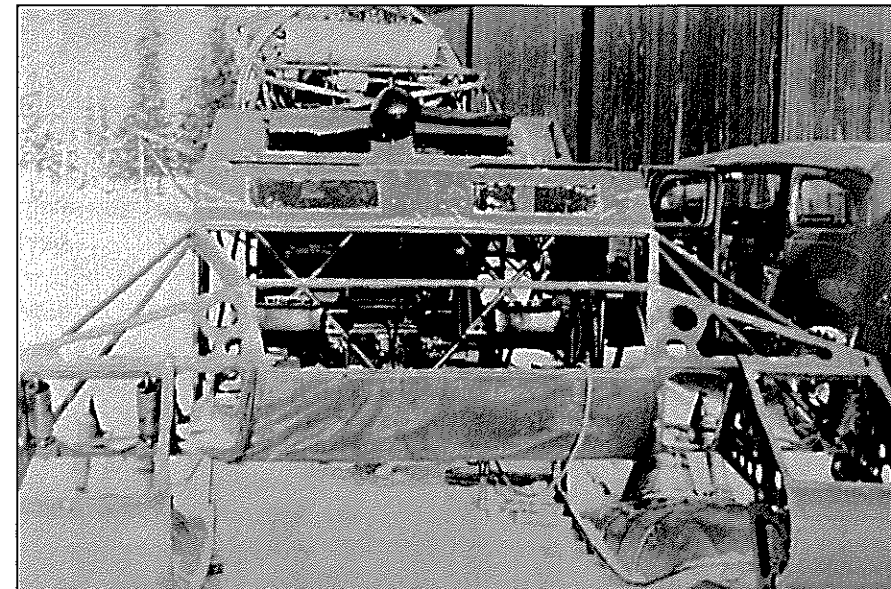


Med en fart av nästan 130 km/tim dånar den stora pansarsläden fram över Kungsgårdsvikens is på Storsjön, där den senare sjönk, eller...?

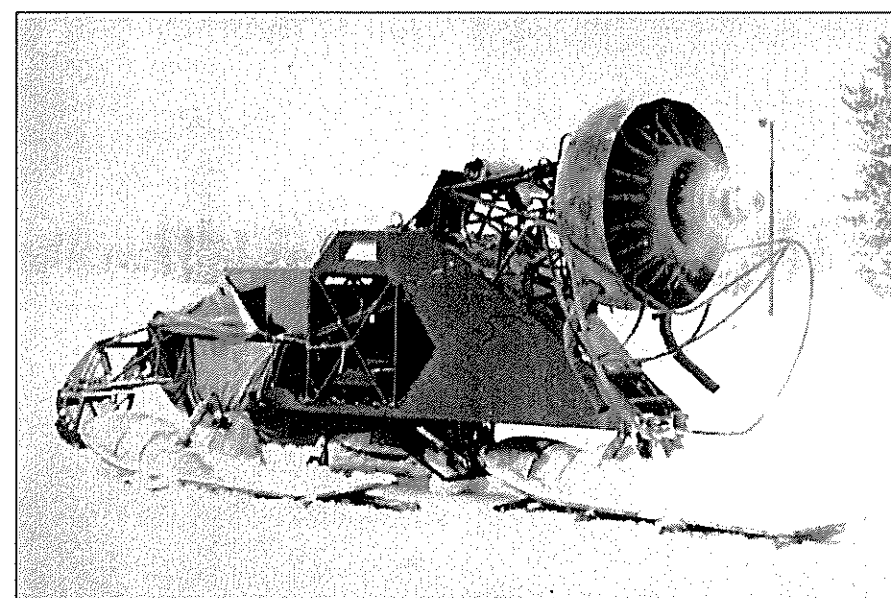
staben förslaget intressant för man gav i uppdrag åt Kungl. Armeförvaltningens Tygavdelnings Fordonsbyrå (KAFT) att utreda det hela djupare. Resultatet lät inte vänta på sig. Så under senare delen av 1944 kunde Försvarsstaben därför godkänna preliminära konstruktionsdata för "ett med pansarbrytande vapen utrustat fordon, "Sländan", avsett att medelst propellerdriven förbränningsmotor framföras på istäckta vatten"... Samtidigt uppdrogs åt stridsvagnstillverkaren AB Landsverk att färdigställa en prototyp.

Provkörning inställdes

När konstruktionsarbetet knappt ett år senare framskridit så långt att praktiska prov med prototypen kunde genomföras, hade visserligen andra världskriget avslutats. Men hotbilden mot Sverige kvarstod. Bedömningen var att den till och med förstärkts i och med Norges aviserade inträde i Atlantpakten NATO. Men det var inte därifrån som hotet kom, utan från öster. Pansarslädoförband ansågs därför fortfarande som prioriterade. Proven med "Sländan" hölls hemliga.



Efter de första misslyckade försöken fick man lov att svetsa bort flera hundra kilo pansarplåt. Ändå var "Sländan" för tung och fick inför varje start lov att "ryckas loss" med den fyrhjulsdrevna Volvo TPV som skymtar i bakgrunden. Att köra pansarsläden blev nu snudd på ett självmordsuppdrag då "Sländan" efter att pansarplåt avlägsnats inte längre kunde flyta.



Luften vibrerar när "Sländan" med ett mäktigt motordån och eldsflammar ur avgasrören startar för en provtur sedan pansarplåt i fronten och sidorna tagits bort. För att inte besättningen omedelbart skulle få köldskador av det enorma vinddraget fick fronten täckas med presenningar.

Av de hemliga tekniska specifikationerna för "Sländan" framgår bland annat...

Bepansring:	20 mm.
Pansarvikt:	2 000 kg.
Totalvikt:	4 500 kg.
Hastighet:	100 km/tim
Besättning:	4 man beväpnade med kpist m/45
Beväpning fordon:	37 mm:s pansarvärnskanon samt kulspruta.

Efter de inledande testerna väntade motorinstallationen. Genomförda beräkningar visade att en flygmotor på cirka 500 hkr. skulle motsvara kraven. En sådan motor, Mercury VI, på 540 hkr. lånades därför från Flygvapnet och monterades slutgiltigt in i "Sländan" under januari 1946. Därefter transporterades pansarsläden till F 4 på Frösön i Jämtland. Där skulle den nya krigsmaskinen nu provas i skarpa lägen på Storsjöns is. Men redan innan "Sländan" ens kommit ut på den isbelagda sjön inträffar något. "Under en vid F 4 den 11 februari påbörjad förberedelse att färdigställa pansarsläden för praktiska prov skadas denna av våld. Vid en av personal från flottiljen företagen uppvärmning av motorn medelst spritkamin exploderar densamma varvid propeller och motor erhåller skador av sådan omfattning att prov icke kan genomföras". Ur fortsättningen av den något tunglästa rapporten framgår att "Sländans" specialtillverkade 2-bladiga träpropeller skadades så allvarligt att den blev obrukbar. Motorn däremot förefaller ha klarat sig något bättre. Men provkörningarna fick inställas och under tiden förlorade man värdefull tid. Våren var nämligen i antågande.

Kom inte ur fläcken

I mitten av mars hade en ny propeller anskaffats. "Sländan" var åter redo för provkörningar och under sex dagar kördes den på isen där snödjupet var cirka 40 cm. Men på grund av temperaturväxlingarna mellan -7 till +5° C så bar inte skarsnön. Dessutom föll ungefär 5 cm nysnö under provningsdygnen. Tillsammans gjorde det här att "Sländan" i stort sett inte kom ur fläcken! Den var helt enkelt för tung. För att råda bot på detta skar man bort ungefär 350 kilo pansarplåt. Men inte heller det hjälpte. Pansarslädens topphastighet vid fullt gaspådrag översteg inte 33 km/tim. Dessutom hade medarna en tendens att frysa fast i underlaget. Så efter varje stopp tvingades man rycka loss

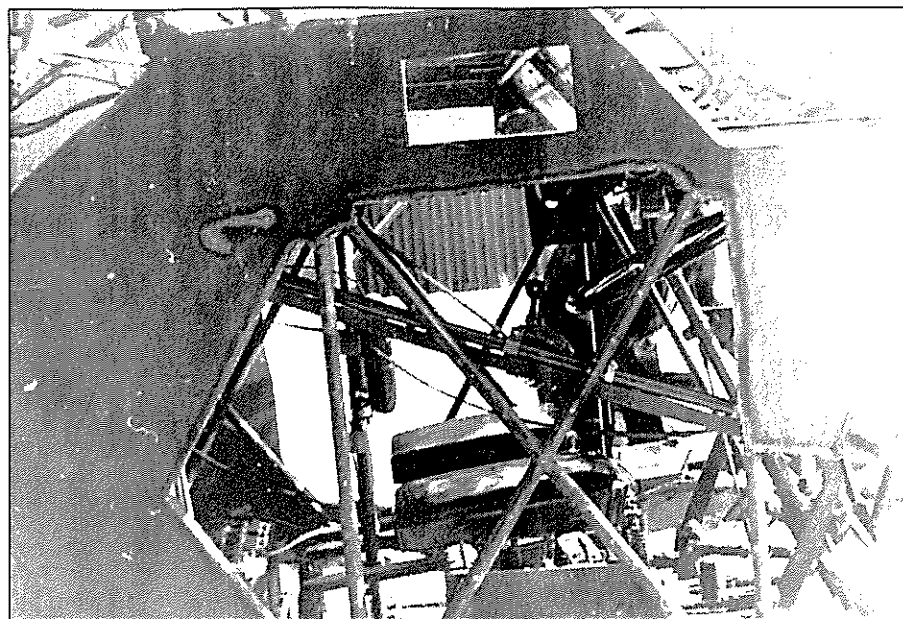
”Sländan” med hjälp av en bil. För att komma till rätta med problemen beställdes en avsevärt starkare motor, Mercury XXIV på 980 hkr., som även skulle utrustas med en ställbar trebladig propeller. Leveranserna och monteringen drog emellertid ut på tiden. Nya prov kunde därför göras först i slutet av april och då endast under en dag då islossningen var nära förestående.

Faligare för besättningen

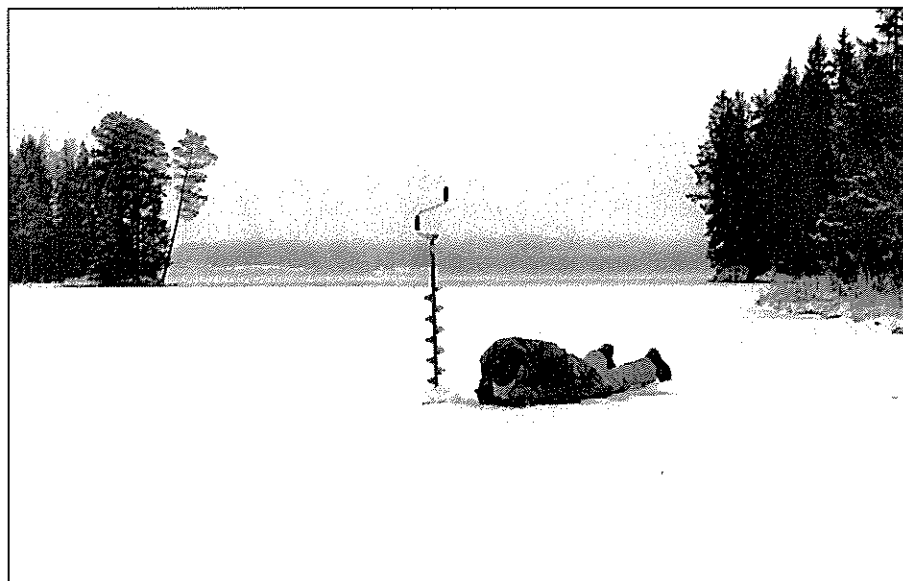
Så Pansarsläden fick garageras tills isen på nytt lade sig. Men då, vårvintern 1947, är ”Sländan” klart snabbast på Storsjöns is. Dånet hörs miltals när den med raka utblås från den 12-cylindriga motorn brakar fram över vidderna i nästan 130 kilometers fart och det på snötäckt is! Toppfarten på blank is vågade Fordonsbyrån inte ens gissa... Men trots den imponerande hastigheten så var det något som inte stämde. I farter över 75 km/tim visade sig ”Sländan” ha en tendens att göra små snabba kast som, om det ville sig illa, kunde övergå till okontrollerbara sladdar. Något i konstruktionen var felberäknat. Att pansarsläden befanns vara farligare för den egna besättningen än för fienden sades väl inte rent ut. Men översten vid Arméförvaltningens Fordonsbyrå, Bertil von Sydow, som följt försöken, sågar i sin rapport ”Sländan” rakt av: ”... som allmänt omdöme kan sägas att en motorsläde av typ ”Sländan” är klumpig och ohanterlig. Fordonet lämpar sig icke för praktiskt bruk av något slag, varför den bör kasseras”.

Envist rykte

Och så blev det, fast först ett drygt år senare, då ”Sländan” i en rapport avförs som ”nedmonterad vid F 4:s huvudverkstad”. Men stämmer det? Ett envist rykte, som även nått er på platsen boende skribent, gör nämligen gällande att ”Sländan” gick genom isen vid försöken i april 1947.



Pansarslädens förarmiljö. Endast för de riktiga tuffingarna.



Under senhösten 2005 görs försök att lokalisera den sjunkna Pansarsläden.

Sant eller inte? Idag kan ingen ge ett säkert besked. Men noterbart är att Svensk Pansarhistorisk Förening i sitt arkivmaterial har en notering som styrker ryktet...

*Text och research: Per Ericsson
Foto: Eva Johansson
Arkivmaterial och foto: Svensk Pansarhistorisk Förening, Krigsarkivet samt F4 – Jämtlands Flygflottilj*

Fjälls Angels på turné

Mopedklubben Fjälls Angels har varit på långtur till Mellsträffen i Borlänge. Det var den 19-20 augusti och fem medlemmar tog sig iväg.

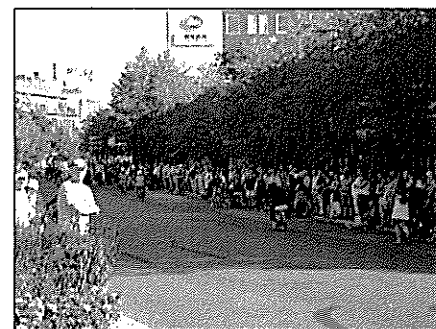
Mellstacampingen utanför Borlänge var fylld med mopedister från olika landsdelar. Där fanns Tärnan Mopedos från Stockholm, Duvbo Moppers från Stockholm och Hallsta Moppers från Västerås för att nämna några.

Fredagsaktiviteter

På fredagen var det fri körning så vi åkte in till Borlänge där det var USA-bilscruising runt centrum. Det var igenproppat med bilar och fullt med folk efter trottoarerna, så jag tror de tyckte det var roligare att titta på oss när vi åkte förbi bilarna. På kvällen var det pubafton.

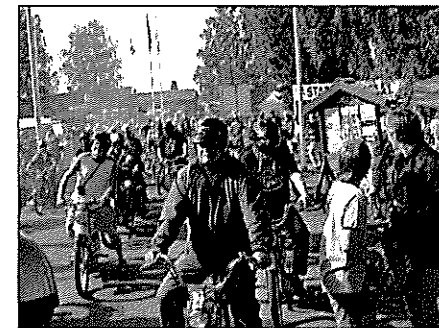
På kryss med moppe

På lördagen började det med Mopedkryzz, en slinga på cirka 4 mil



och frågor med jämna mellanrum och prisutdelning efteråt. En DBS Panther lottades ut bland deltagarna. Senare på eftermiddagen samlades alla mopedister till gemensam start för åkning in till centrum. Ni skulle ha sett det blå rökmolnet när 300 mopedister startade motorerna samtidigt!

Moppekortege



Annons

Tidningen **Klassiker** inbjuder till ett **fjällnära vinterrally** mellan Åsarna och Östersund 24-25 februari 2006! Sista anmälningsdag 20 jan 2006.

Startavgift per bil och två deltagare inkl middag, logi, frukost: 1 440 kr
Anmälan: oldrally@spray.se, 070-357 56 33, 0730-677 141

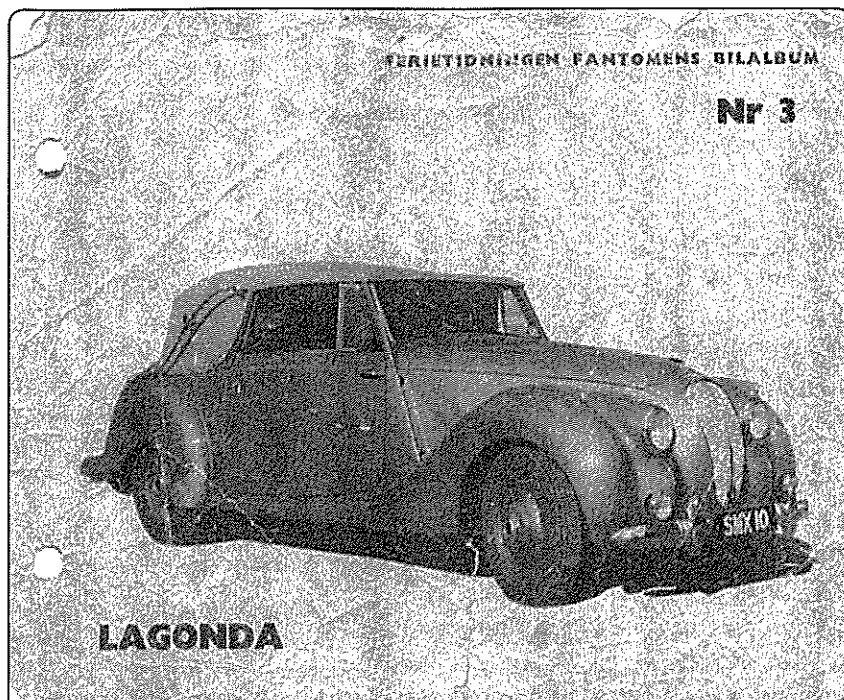
Ur Fantomens bilalbum

- Ja, det här var säkert godis för alla bilintresserade grabbar och betydligt häftigare än att sitta vid vägkanten och "samla bilnummer" säger Per-Erik Johansson i Lillhamra, Han bläddrar i buntan med de väl tummade exemplaren av något så rart som samlarbilderna "Fantomens Bilalbum" som i början av 1950-talet medföljde som bilaga i serietidningen med samma namn. De bidrog nog i hög grad till att göra Fantomen ännu mer åtråvärd bland dess unga läsare.

För de flesta familjer var en egen bil långt ifrån en självklarhet under det tidiga 1950-talet. Nej, faktum är att det omkring 1950 bara fanns en bil på var 28:e svensk. Fast bara några år senare såg siffrorna helt annorlunda ut. Folklivsforskare brukar benämna fenomenet som massbilismens genombrott i Sverige. Och visst blev det en massa bilar, i alla fall vad gäller fabrikat. För den svenska marknaden begåvades snabbt med en minst sagt omfattande flora bilmärken och modeller.

Många märken med få modeller

Att "bilfloran" var "spretande" jäm-

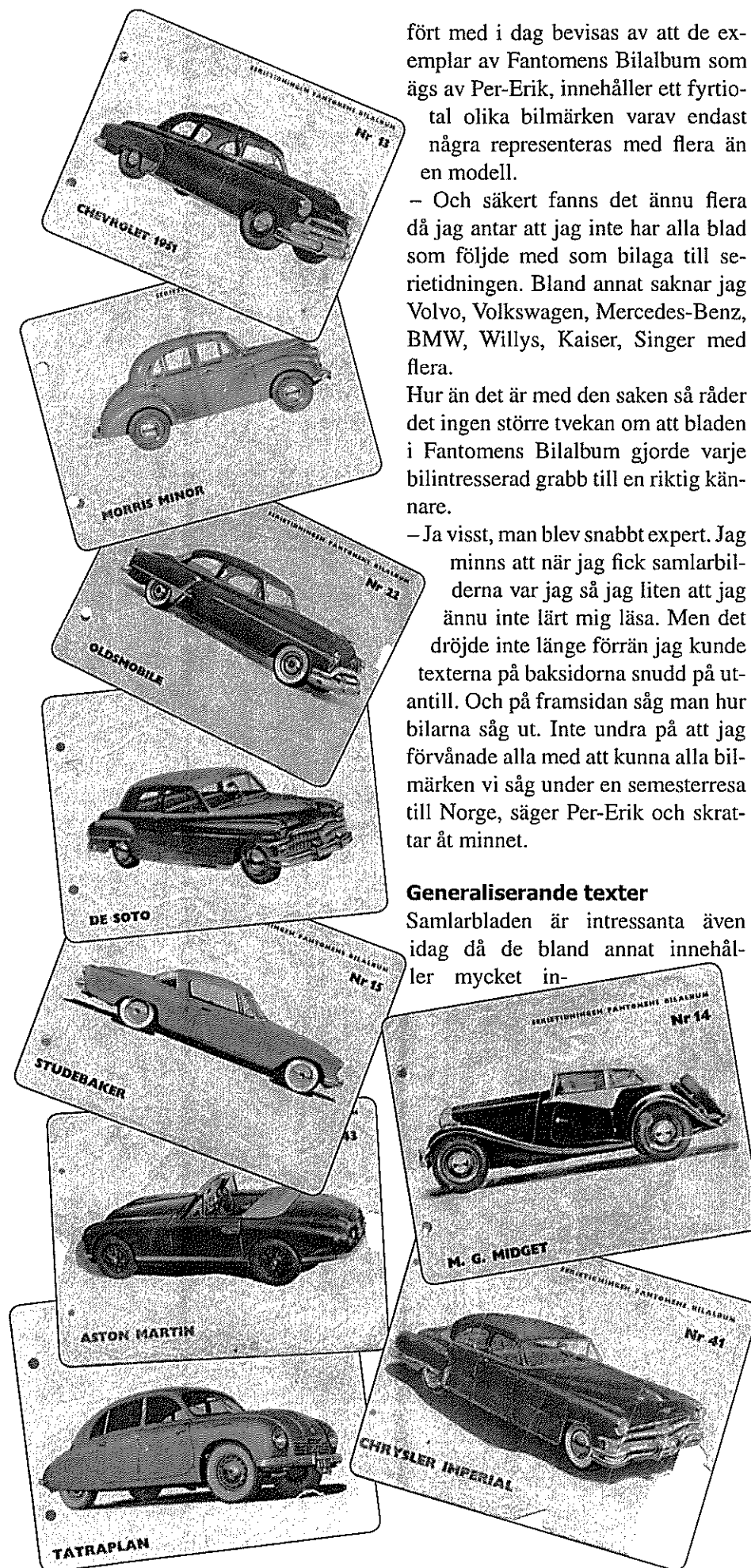
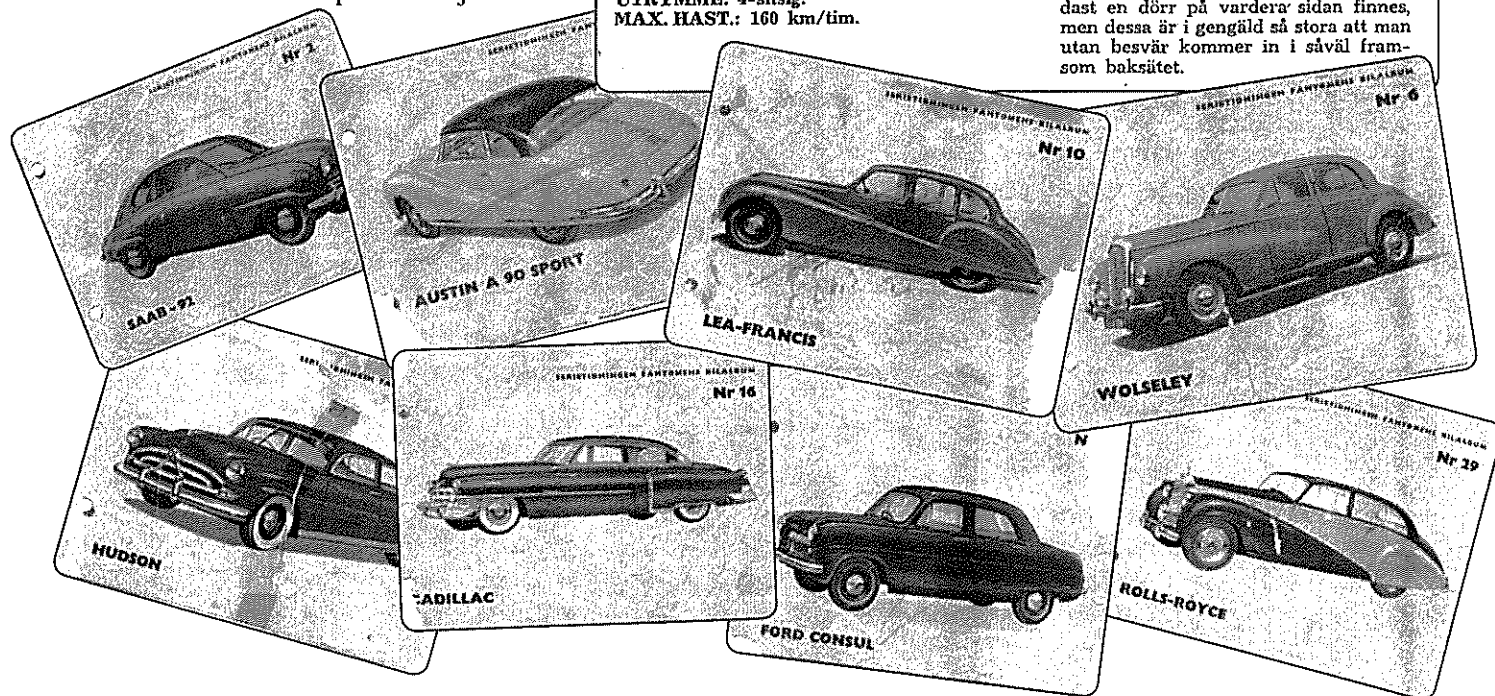


LAGONDA

MOTOR: 105 hkr., 6-cylindrig, hängande ventiler.
VÄXELLÅDA: 4 fram och 1 bak, synkroniserade, rattväxel.
VIKT: 1.473 kg.
UTRYMME: 4-sitsig.
MAX. HAST.: 160 km/tim.

Ett smäckert engelskt så kallat »vråläke bygg» för den som har stora anspråk på fart och bekvämlighet. Den finns även som fyradörrars sedan, men den här sportmodellen är den som blivit populärast åtminstone här i landet. Den påminner i sina linjer om en racervagn, eller hur, och den gör också utan svårighet 160 km/tim. en hastighet som inte många andra vanliga standardbilar kommer upp till.

Vagnen ligger härligt på vägarna och den är rätt smidig i storstadstrafik. Karossen är till större delen gjord av aluminium och har gummimontering och effektiv ljudisolering. Klädseln är av äkta läder och framsätena är skilda från varandra och med sina sidoarmstöd verkar de nästan som lästolar. Sätena kan även omställas i längdled och lutas ungefär som en vilostol. Endast en dörr på vardera sidan finnes, men dessa är i gengäld så stora att man utan besvär kommer in i såväl fram- som baksätet.



fört med i dag bevisas av att de exemplar av Fantomens Bilalbum som ägs av Per-Erik, innehåller ett fyrtiotal olika bilmärken varav endast några representeras med flera än en modell.

- Och säkert fanns det ännu flera då jag antar att jag inte har alla blad som följde med som bilaga till serietidningen. Bland annat saknar jag Volvo, Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Willys, Kaiser, Singer med flera.

Hur än det är med den saken så råder det ingen större tvekan om att bladen i Fantomens Bilalbum gjorde varje bilintresserad grabb till en riktig kännare.

- Ja visst, man blev snabbt expert. Jag minns att när jag fick samlarbilderna var jag så jag liten att jag ännu inte lärt mig läsa. Men det dröjde inte länge förrän jag kunde texterna på baksidorna snudd på utantill. Och på framsidan såg man hur förvånade alla med att kunna alla bilmärken vi såg under en semesterresa till Norge, säger Per-Erik och skratrar åt minnet.

Generaliserande texter

Samlarbladen är intressanta även idag då de bland annat innehåller mycket in-

formation om varje fordon. Dessutom finns varje bilmärke eller dekal noggrant återgiven.

- Däremot håller texterna om varje bil en lite förnumstig och undervisande ton med "du form" som direkt riktar sig den läsande grabben, anser Per-Erik och läser från bladet om HRG "där det är racermekaniker som gör motorerna". Om Rolls Royce sägs att "den är känd för att vara världens bästa bil... dessutom har den under många år ansetts som en av de fulaste..."

Chrysler Imperial beskrivs med orden "om du på bio får se en millionär vråka sig i ett lyxåk som kommer det att vattna sig i munnen, så flott och luxuös"... "inredningen är så fantastisk att man knappast tror att man befinner sig i en bil när man sätter sig." MG Midget anses "vara något alldeles extra att ratta" och Humber "anser Scotland Yard vara den mest lämpliga att gå på jakt med".

Engelskt och amerikanskt i topp

"Motorprinsen Bertil fick i England syn på en Aston Martin och det tog inte lång tid för prinsen att konstatera att det var en vagn helt i hans smak." Lagonda presenteras som "ett smäckert engelskt så kallat vråläk". Och till slut får man veta att "Varg-Olle Nygren ofta byter bil men att han under 1951 och hittills under 1952 hållit sig till De Soto som är praktisk att lasta speedwaybågen på".

Bland de presenterade bilarna är de engelska och amerikanska i majoritet, vilket är helt korrekt då de var ledande på den svenska marknaden i början av 1950-talet.

- Ja det är något jag själv inte har några minnen av. Men däremot skulle det vara intressant att få reda på om det idag finns någon fler som känner till något om samlarbilderna. Fantomen? Ja, den har jag nog inte läst sen dom slutade med samlarbilderna, säger Per-Erik och räcker med ett leende över buntan till er skribent.

Text Per Ericsson
Arkivmaterial
Per-Erik Johansson

Hoting Old Cars Meeting 2005



Foto: Sven Asp

Den 27 augusti arrangerade Hoting's bil och mc klubb Mosquitos en fordonsträff. Huvuddelen av besökarna kom i amerikanska klassiker, men även européer och andra fordon var välkomna. Icke-amerikanska bilar hade en egen parkering och där fanns allt från Austin A 30 till Ferrarri. En av de exotiska européerna var en Jensen med fyrhjulsdraft. Men tonvikten var mer åt den amerikanska sidan.

Vädernässigt såg det inte så bra ut med en del regnskurar på förmiddagen. Men det tycks inte ha skrämt särskilt många. Man kunde kanske ha trott att uppslutningen skulle bli svag, men så blev det inte. Det som är lite speciellt med Hoting är dess placering på kartan, vilket gör att man har ett annat upptagningsområde än till exempel Östersund. Det

kom en hel del bilar norrifrån och från Umeå-trakten.

Fler från Jämtland

Programmet bestod av presentation av vissa deltagande bilar, modevisning, prisutdelning, cruising, öltält och grillning för att avslutas med

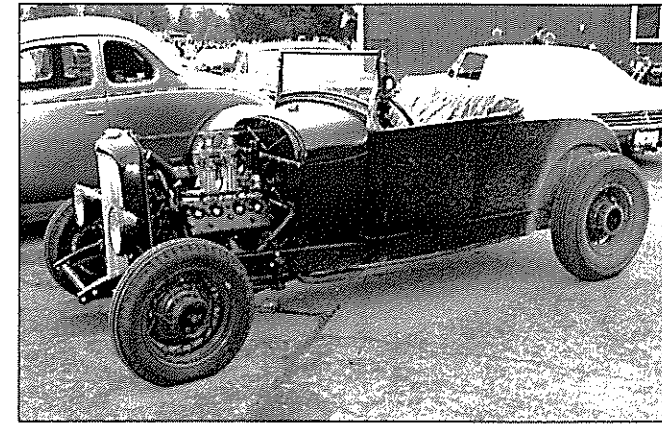
dans.

Det är ju faktiskt inte mer än 15 mil från Östersund, så nästa år borde fler kunna komma från Jämtland. Vi får se till att det finns med bland de publicerade evenemangen i Backspegeln nästa år.

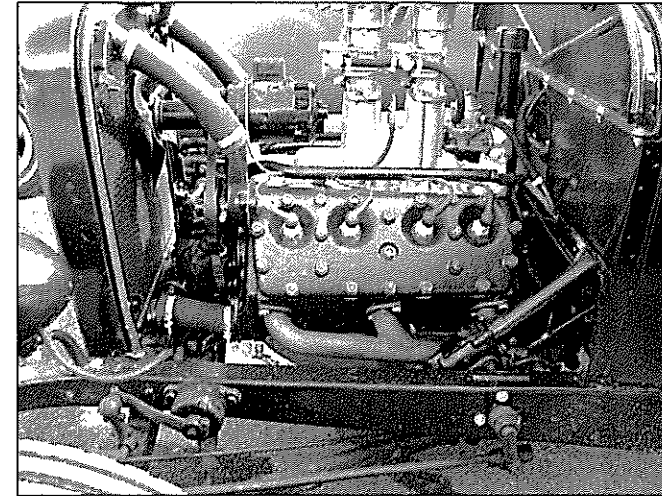
Sven Asp



AC-plåtar ser man inte varje dag numer.



Den här bilen var svår-fotograferad. Den var större delen skymd av alla som ville titta närmare på den. Visst är det fascinerande att om man bygger en Hot Rod, och gör så lite avseg från originalutförande som möjligt, så blir folk som flugor på en sockerbit. Ingen snygg lack, inga breda däck, inga blanka fälgar, spartansk till tusen. Och ändå blir folk som tokiga. Medan jag fotade, kom en man fram till mej och undrade om jag visste vem som ägde bilen. "Jag är beredd att byta bort käringa mot den här bilen" påstod han. Så småningom hittade jag ägaren, Dan Lindberg från Storuman. Han berättade att bilen består av ett Fordchassi från 1932. Karossen är nytillverkad A-ford helt i plåt. Bilen är inte helt färdig ännu, men huvudinriktningen är klar, det är enkelhet som gäller.



Det mesta i motorrummet är original. Insug och förgasare är förstås undantag.



En Dunstall Norton kom från Dorotea.

Svar på Gösta Lindströms efterlysning

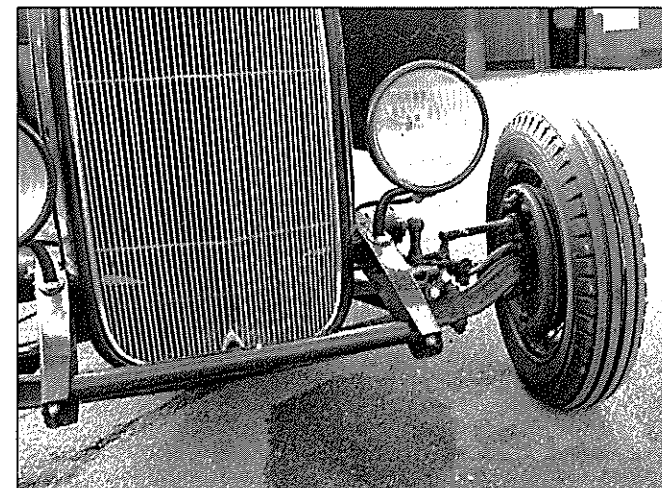
I förra numret av Backspegeln sökte Gösta efter upplysningar om en bil som tillverkades i Oviken.

En del av dessa upplysningar står att finna i klubbens tidning som tidigare hette Karburatorn. I nummer 1 - 1979 finns en mycket läsvärd artikel, skriven av Sven Schylberg, där han beskriver den bil som Gösta nu efterlyser.

Bilen som fick regnumret Z 11, konstruerades och byggdes av Erik Olof Svensson från Åbbåsen i Oviken. Den byggdes i hans snickerifabrik omkring 1910, och försågs med en tvåcylindrig motor av märket Cudell Motoren Gesellschaft, tillverkad i Berlin. Kraften gick från motorn via en friktionsskiva mot vilken ett flyttbart hjul trycktes för att variera utväxlingen. Erik Olof Svensson dog 1914, endast 28 år gammal.

I Sven Schylbergs artikel finns också ett foto av bilen och dess upphovsman.

Sven Asp



Det hör inte till vanligheterna att man får se en hotrod med mekaniska bromsar. Men här finns det kvar.

En funktionär blir ordförande



Foto: Göte Högbom

För många i klubben är jag nog mest känd som den där som brukade vara med och arrangera rallyna. Och det stämmer. Det är väl mest det som jag presterat för medlemmarna. Men

jag kan intyga att Rallykommittén får lägga ned åtskilligt med arbete för att skapa uppskattade rallyn. Likadant är det med styrelsearbetet i övrigt – ingenting gör sig självt, men oftast känns det både roligt och utvecklande.

Privat har jag en förstående fru, Inger. Vi möttes inom rallysporten, hon var tävlingssekreterare och jag kartläsare i en deltagande bil. Vi bor på Frösön, har två hundar och en lite ovanlig hundkoja, en BMC 850 Van. Jobbet bedriver jag hemma i form av reklambyrå MarknadsKraft.

Med tanke på vad avgående ordförande under många år utträttat tillsammans med styrelsen, har jag ett

brautgångsläge. Till större frågorna för klubben hör att klubblokalen är mysig, men alltför liten. Mer utrymme behövs för pentry, arkiv, skrivjobb och förråd. På önskelistan står dessutom bättre verkstadsutrymmen för medlemmarna och garage för våra bussar.

Olika alternativ står ständigt på dagordningen och dit hör naturligtvis även den i klubbens stadgar angivna ambitionen att åstadkomma ett museum för våra fordon och vad som därtill hör. Flera andra föreningar har samma problem som vi och det jobbas på olika lösningar. Vad det blir, det får vi se.

Arne Nilsson

Ung veteran blir kassör

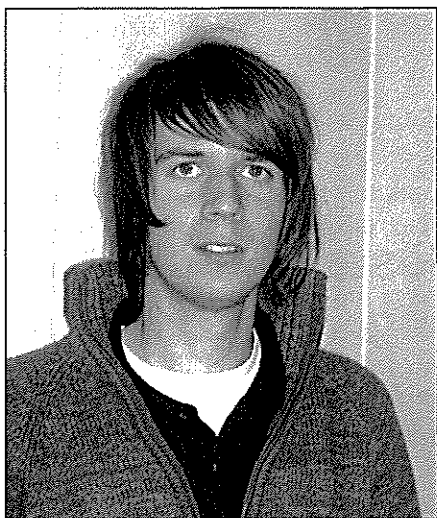


Foto: Göte Högbom

Jag heter Daniel Godén. Uppväxt och boende i Lugnvik, Östersund. Har än så länge hunnit fylla 24 år. Just nu bedrivs studier i ekonomi och juridik vid Mittuniversitetet varför kassörssysslan känns spännande och intressant. Övning ger färdighet...

Mitt intresse för fordon av olika slag är med största sannolikhet medfött eftersom stora delar av barndomen tillbringades i verkstäder,

garage och på motortävlingar av olika slag. Detta med anledning av faderns och farbrödernas stora intresse för "surrande saker" vilket för deras del medfört aktivt tävlande i olika grenar under åren.

Själv har jag sedan cirka 8 års ålder hållit mig på två hjul då första crosshojen inhandlades. Har blivit några tävlingstillfällen utan större framgångar. Vidare har jag sysslat med snöskotercross ett par säsonger där tävlingarna blev fler och även resultaten bättre. Kartläsare i rally har hunnits med vid några tillfällen, gick en co-driverkurs för ett par år sedan.

Just nu är det lugnt på tävlingsfronten, har en crosscykel i garaget men nyttjandet har de senaste åren varit sparsamt.

Min första riktiga kontakt med JVBK skedde egentligen under 2004 i och med ett bilköp. Säljaren, Eva Brymark-Appelquist, sade att jag för att få köpa bilen skulle gå med i JVBK. Jag köpte bilen, gick med i klubben och började gå på

måndagsträffarna. Så här med facit i hand var det en bra idé av henne.

Bilen jag köpte var för övrigt en SAAB 96, tvåtakt.

Vid föregående årsmöte blev jag tillfrågad om att sitta med i klubbens rallykommitté för att där vara behjälplig med planering och utförande av rallyn. Hittills har det varit trevligt, med både positiva och mindre positiva erfarenheter som följd, men strävan är att förbättra kommande tillställningar. Tips och idéer mottages tacksamt.

Som för så många andra med intresse för äldre fordon är det svårt att bara ha ett. I mitt fall har det resulterat i några fordon till där senaste tillskotten är ett par översnöfordon, Lynx -70 och Snotric -71, snöskotrar.

Någon bil till har det också blivit så har någon en lada eller två till övers är jag spekulant.

Ma råkes!

Daniel Godén

Årets möte – Årsmötet

Årsmötet 2005 avhölls 20 november på Campus med närmare 40 deltagare. Björn Staverfelt svingade med van hand klubban och Ellinor Hemå skrev protokollet. För detaljerad information så hänvisas till årsmöteshandlingar på annan plats i detta nummer.

Nytt för kommande verksamhetsår i korthet

Efter att ha varit verksam som ordförande i många år har Björn Staverfelt nu valt att trappa ner och lämnade ordförandeposten i styrelsen. Björn återfinns även fortsättningsvis i styrelsen, dels som vice ordförande och dels som ansvarig för Fordonskommittén. Som någon så klokt påpekade så kanske det inte blir så mycket nedtrappning, han lämnar ett uppdrag och tar på sig två nya. Även kassören Tony Erlandsson har valt att trappa ner och han återfinns nu som revisor. Ny som ordförande blev Arne Nilsson, känd av de flesta bland annat som rallyansvarig under många år. Som ny i kassan ser vi Daniel Godén, tidigare verksam i rallykommittén. Ellinor Hemå går in som ordinarie ledamot i styrelsen och får där ta hand om den ny- eller kanske rättare åter-

bildade Marknadskommittén. Henric Tungström flyttade över till avbytbänken som suppleant men får säkert inte sitta där så mycket eftersom han har ansvaret för Evenemangskommittén även fortsättningsvis.

Styft jobb för valberedningen

Valberedningen bestående av Sture Kindberg, sammankallande, samt Lena Löfhaugen och Micke "Morris" Eriksson har i år haft ett extra styvt jobb med att hitta ersättare för två tunga poster i styrelsen men med facit i hand kan vi konstatera att man lyckats alldeles utmärkt. Lena och Sture återvaldes medan Micke avsåg sig återval och istället återfinns nu Eva Brymark Appelqvist i valberedningen.

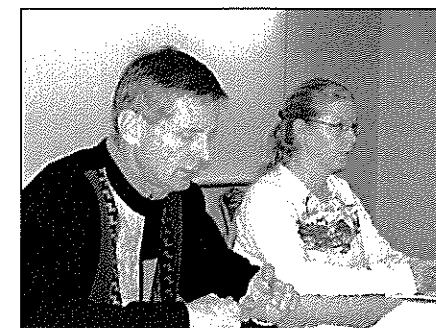
Ändrad medlemsavgift

Föreningens ekonomi är god och ett positivt resultat på 13 920 kr noterades. Årsmötet beslöt att ändra medlemsavgiften till 250 kr per år från tidigare 225 kr. Detta motiverades främst med behovet av en större klubblokal. Det blir ofta mer än fullsatt på måndagsträffarna i nuvarande lokal.

Göte Högbom



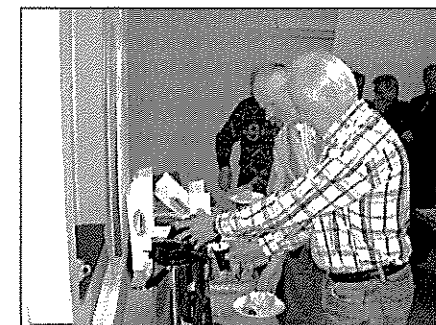
Den nyvalda styrelsen, stående från vänster Örjan Palmquist, Arne Nilsson, Björn Staverfelt, Daniel Godén och Lars Carlsson, sittande från vänster Henric Tungström, Rolf Fridh, Ellinor Hemå och Göte Högbom. Saknas på bilden gör Monica Andersson och Per Ericsson. Foto: Mikael Eriksson



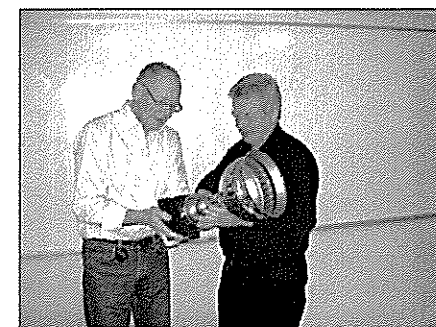
Björn Staverfelt och Ellinor Hemå lyssnar andäktigt på synpunkter från årsmötesdeltagarna.



...och här lyssnar årsmötesdeltagarna lika andäktigt på kloka ord från ordföranden.



Sture Kindberg och Åke Jansson vid kaffet och smörgåstårtan.



Arne Nilsson och Calle Kingstad studerar med kännarmin Curt Sillströms vandringspokal för totalseger i Trippeln.



Årsmöte 2005-11-20 - Mittuniversitetet, Östersund
Närvarande: 35 medlemmar

- Årsmötets öppnande
Ordförande Björn Slaverfelt förklarade mötet öppnat.
- Val av mötesordförande och mötessekreterare
Till mötesordförande valdes Björn Slaverfelt och till mötessekreterare valdes Ellinor Hemå.
- Fråga om mötet är i behörig ordning utlyst
Utlisningen av årsmötet förklarades godkänd då detta skett i Backspegeln respektive på hemsidan.
- Val av två personer att jämte ordföranden justera protokollet
Till justerare valdes Göte Högbom respektive Slure Kindberg.
- Fastställande av föredragningslista
Föredragningslistan fastställdes med platsbyte av punkt 10 och 11. Fastställande av årsavgift och eventuell inträdesavgift för 2006 skulle tas upp före Fastställande av budget.
- Justering av röstfängd, enligt medlemsmatrikeln
Beslut att medlemsmatrikeln utgår röstlängd.
- Verksamhetsberättelse
Styrelsens verksamhetsberättelse för 2005 behandlades och lades till handlingarna.
- Kassarapport och revisionsberättelse
Kassarapport och revisionsberättelse behandlades och lades till handlingarna.
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
Årsmötet beslöt att bevilja styrelsen full ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2005 i enlighet med revisorernas förslag.
- Fastställande av årsavgift och eventuell inträdesavgift för 2006
Årsmötet beslöt att höja årsavgiften med 25 kronor till 250 kronor, men att behålla inträdesavgiften oförändrad.
- Fastställande av budget
Årsmötet beslöt att godkänna styrelsens förslag på budget utifrån höjd årsavgift.
- Fastställande av antal styrelsemedlemmar
Årsmötet beslöt att behålla samma antal styrelsemedlemmar som under 2005.
- Val av ordförande
Arne Nilsson nyvaldes till ordförande för 2006.
- Val av styrelseledamöter jämte suppleanter
Daniel Godén, Ellinor Hemå och Björn Slaverfelt nyvaldes till styrelseledamöter för två år. Till styrelsesuppleanter för ett år omvaldes Per Ericsson och Örjan Palmqvist samt nyvaldes Henric Tungström.

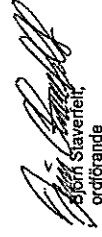
Styrelsen 2005

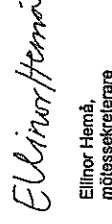
Arne Nilsson	2005-2006	ordförande
Monica Andersson	2005-2006	ledamot
Lars Carlsson	2005-2006	•
Rolf Fridh	2005-2006	•
Daniel Godén	2006-2007	•
Ellinor Hemå	2006-2007	•
Göte Högbom	2005-2006	•
Björn Slaverfelt	2006-2007	•
Per Ericsson	2006	suppleant
Örjan Palmqvist	2006	•
Henric Tungström	2006	•

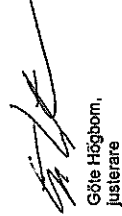
- Val av två revisorer jämte suppleanter
För 2006 omvaldes Yngve Bosen och Tony Erlandsson nyvaldes till revisorer, Roland Kämpenber och Kent Lidén omvaldes bägge till revisorsuppleanter.
- Val av försäkringskommitté bestående av minst tre personer
Till försäkringskommitté valdes för ett år Jän-Gunnar Jonsson, Göran Lindberg och Gösta Lindsiröm. Omval för samtliga.
- Val av valberedning, varav en person utses till sammankallande
Till valberedning 2006 omvaldes Slure Kindberg (sammankallande) och Lena Löfhaugen samt nyvaldes Eva Brymark Appelquist.
- Motioner
Inga motioner hade inkommit till årsmötet.
- Övriga frågor som anmäls till diskussion men ej är av beslutskarakter
- Diskussion om åldersgruppering och klassindelning på rallyn. Rallykommittén nolerade synpunkterna.
- Diskussion kring varför föreningens verksamhetsår ej följer kalenderåret. Detta har funnits tidigare, men ändrades bland annat utifrån att valda personer kan komma igång med sitt arbete tidigare under nästkommande år.
- Information om klubblokalfrågan och Oplandsprojektet. Vad gäller verkstadslokalen på Bangårdsgatan löper kontraktet till vidare.
- Information om att Svenska Mässkonsult planerar en motormässa sista helgen i maj 2006 och att detta bör tas i beaktande vid planeringen av Mittordenmarknaden.
- Avtackning med blommor till avgående funktionärer: Tony Erlandsson (avgående kassör), Sven Jernberg (avgående revisör) och Björn Slaverfelt (avgående ordförande). Slure Sandberg (avgående styrelseledamot och sammankallande för fordonskommittén) avtackades i sin frånvaro.
- Meddelande att prisutdelning skulle ske vid efterföljande ifka.

- Årsmötets avslutande
Årsmötet förklarades avslutat av nyvalde ordföranden Arne Nilsson.

Östersund 2005-11-20


Björn Slaverfelt,
ordförande


Ellinor Hemå,
mötessekreterare


Göte Högbom,
justerare

Årsmöte

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR
JEMTLANDS VETERANBILKLUBB 2005

Styrelse:	Björn Slaverfelt Göte Högbom Monica Andersson Tony Erlandsson Rolf Fridh Slure Sandberg Henric Tungström Lars Carlsson Per Ericsson Örjan Palmqvist Ellinor Hemå	Ordförande Vice ordförande Sekreterare Kassör Ledamot Ledamot Ledamot Suppleant Suppleant Suppleant
------------------	--	--

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

Medlemsregistrator: Mona Ericsson

Arkivarie: Folke Löfgren - Arne Nilsson

Garagefogde: Magnus Roos - Jan-Gunnar Jonsson

Materialförvare: Mikael Eriksson

Försäkringsansvarig: Jan-Gunnar Jonsson

Kommittéernas sammankallande vid verksamhetsårets slut:

Fordonskommitté: Slure Sandberg

Evenemangs- och marknadskommitté: Henric Tungström

Rallykommitté: Lars Carlsson

Informationskommitté: Göte Högbom - Rolf Fridh

Verksamheten

Under verksamhetsåret 2004 (första oktober 2004 - 30 september 2005) har styrelsen för JVBK haft nio styrelsesammanträden. Den 9 november, 7 december, 27 januari, 22 februari, 5 april, 11 maj, 9 juni, 29 augusti och 29 september. Årsmötet hölls den 21 november 2004.

Antalet betalande medlemmar den 30 september var 811 stycken. 39 medlemmar har under året utestutits ur klubben på grund av obetalade medlemsavgifter. Årsavgiften utgör 225 kr och registreringsavgift för ny medlem eller återträdde utgör 50 kr.

Vid MHRF:s årsmöte i oktober 2004 deltog Björn Slaverfelt och Mona Ericsson från JVBK.

Klubben tecknar nya försäkringar i allt större antal för varje år. Det dröjer inte länge innan vi börjar nära oss 1000 försäkringar i klubben. Det är försäkringar för samlarfordon för klubbens medlemmar, allt från mopeder som t ex Husqvarna Novolette till exklusiva bilar som Ferrari 330 GT. Dessutom ökar fortfarande andelen tunga fordon som bussar och lastbilar snabbt.

Styrelsemedlemmar från klubben har hållit klubblokalen öppen på Skolgalan i Östersund mellan klockan 19.00 till ungefär klockan 21.00 helgfria måndagar under september till och med maj. Dessa måndagsmöten har varit välbesökta.

Rallykommittén

Med tre nya personer i rallykommittén detta år såg vi med tillförsikt fram mot att arrangera årets rallyn. Vi började den 19 februari med Tjälavägen som lockade hela 69 ekipage. Flera av Tjälavägens deltagarna var från de södra delarna av landet. Rallyt startade från vårt garage på Bangårdsgatan via baksidan av Frösön, Marieby, Brunflo, Grytaas skjutfält, Brynje och med målgång vid Östersunds bilelektiska i Torvalla. Vädrat var perfekt för ett vinterrally, några minusgrader och snöfall varvat med strålande solskin. Deltagarna från södra Sverige var djupt imponerade av utsikten från Frösön mot fjällvärlden.

Den 11 juni arrangerades "Motorhistoriska dagen" över hela Sverige där vi ingick med rallyn i alla kommuner i länet. Frågorna var dock samma i alla kommuner men sträckorna var olika, vilket inte hade någon betydelse eftersom det inte var någon tidtagning. Antalet startande blev sammanlagt närmare 2000 bilar i vårt län och arrangemanget gav oss mycket bra reklam! Ett stort jobb lades ner av våra kontaktpersoner och andra i de olika kommunerna, vilket vi är mycket tacksam för. Det enda negativa var vädrat, det hållregnade hela dagen, men alla deltagarna hördes vara nöjda ändå.

Årets sista rally var Hösterrally, som startade på fyra ställen samtidigt: Östersund, Svenstavik, Krokom och Mattnar. Sammanlagt antalet startande ekipage blev närmare ett 60-tal. Målgången för samtliga var förlagt till Arvedsund. Där fanns möjlighet att besöka museet, vandra runt bland deltagande bilar och umgås med likasinnade. Rallyt avslutades för omväxlings skull med middag och dans på kvällen, som var väldigt uppskattat.

Årets Trippel togs i år av Kalle Kingstad, som skrapade ihop flest poäng.

Evenemang under verksamhetsåret

JVBK har haft ett ganska evenemangsfyllt år om man ser tillbaka. Med ny evenemangsansvarig fick vi en bra start genom att arva ett redan färdigt evenemang av Slure, ett besök på ÖP:s nya tryckeri

Besöksantalet på hemsidan ökar hela tiden och är nu ca 80 besökare/dag. De mest besökta sidorna är forumet, bildgalleriet och kalendern.

Vi bytte webhotell under året på g a kraftiga prisstigningar hos förra leverantören och har nu en leverantör som kan erbjuda det mesta vi behöver till en rimlig kostnad.

Det finns flera avdelningar på hemsidan som är interaktiva och där medlemmarna själva kan skriva och bidra med material. För att hålla hemsidan levande och intressant uppmanas alla att göra ett besök på www.jvbk.nu och registrera er i forumet och bidra med synpunkter och förändringar.

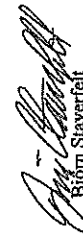
Fordonskommittén

Under året har ett antal uppdrag utförts med klubbens buss Scania Vabis B 71-59-125 från 1957, vilket har varit ett antal fler uppdrag än tidigare år. Ökningen beror på att Sveriges Television har utnyttjat den s k bokbussen flitigt för filminspelningar. Bussen har fått se en del av våra grannländers huvudstäder. Den har besökt bl a Norge, Danmark, Finland samt ett flertal inspelningsplatser i vårt land. Klubbens eminente förare Bertil Löfgberg har med stor bravur rattat bussen land och riken runt utan att överhuvudtaget synas i bild på TV.

Veteranustrafik i Östersundsområdet har haft i stort sett samma omfattning som tidigare år. Klubben har även utnyttjat fordon för egen verksamhet till marknader och på studiebesök. Underhållet på klubbens bussar har inneburit en del kostnader bl a en större motorreovering på bokbussen. Förhoppningen är att vi även nästa år kan uppvisa positiva siffror för denna verksamhetsgren. Detta under förutsättning att vi slipper kostsamma reparationer. Sist men inte minst vill bussgruppens ledning tacka dessa trofästa förare och mekaniker som har ställt upp med att utföra uppdragen.

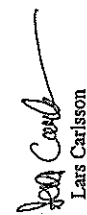
Slutligen vill styrelsen framföra ett varmt tack till alla för visat förtroende och intresse.

Östersund 2005-11-15

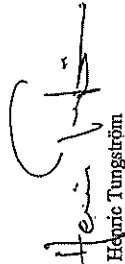

Björn Staverfält
Ordförande

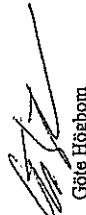

Monica Andersson
Sekreterare

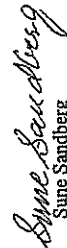

Tony Erlandsson
Kassör


Lars Carlsson


Rolf Fridh


Henric Tungström


Göte Högbom


Sune Sandberg

vilket var både intressant och välbesökt. Efter nyår började kommittén, som även bestått av Sven Jernberg att arbeta. Mycket arbete skedde parallellt, men för att göra det enklare beskrivs de i tidningsordning.

Just som vintern blev vår besökte vi Haldö Håkansson och hans bilverkstad i Vemån. Där fanns möjlighet att titta på och köpa med sig reservdelar om något från det gamla lagret av delar passade. Resan som gick med buss fortsatte sen vidare till Björnsjö för festivitets under kvällen och med övernattnings. Resan avslutades med att titta på bilar och fika i Rätan under söndagen innan hemfärd.

SVT spelade under året in en ny tv-serie som heter Möbelhandlaren dotter. Efter en hel del telefonsamtal och lika många ändringar så deltog vi i alla fall med fyra bilar under en inspelningsdag i Åre. Även om inspelningen tog hela dagen kommer bilarna kanske endast att synas någon sekund, då det hela är klart för visning under 2006.

Mittordenmarknaden som genomfördes sista helgen i maj var som vanligt ett samarbete med SHKA. Planeringsarbetet började redan i januari, men som vanligt blev det mycket att göra den sista dagen. Vi vill här tacka alla som hjälpte till, ingen nämnd ingen glömd. Resultatet blev i alla fall gott så vi kan vara nöjda.

Sommaren är för många föreningar en årsdöd med lite mindre aktivitet. Det gäller dock inte JVBK då klubben varje onsdag samlas i Badhusparken och åker iväg och fikar någonstans. Besöksmässigt var vi i medeltal ca 40 bilar varje onsdag. Vädernässigt var onsdagarna i somras bra. Endast en onsdag var vi tvungna att ställa in då bara fyra bilar dök upp, slutstationen den onsdagen var Rödön. De få ekipagen för i stället upp till Frösövallen, som på så sätt fick besök av oss två gånger denna sommar.

Fjälls Angels mopedkompisar har som sed att ordna två utflykter under sommaren. Körningen i juni i bedrövt väder samlade bara ungefär 30 ekipage, då mopedkörning är väldigt väderberoende. Stadsloppet i slutet av augusti blev bättre, vi var dubbelt så många. Vi medverkade även på Domus i samband med utgivning av en ny serie frimärken med mopedmotiv, detta i samarbete med Östersunds Filatalförening.

Evenemangskommittén vill tacka alla som hjälpt klubben med olika evenemang under året och hoppas på lika gott samarbete under 2006.

Klubbens medlemstidning

Backspegeln har utkommit med fyra nummer under året. Inför varje utgivning har redaktionskommittén sammanträtt hemma hos någon av medlemmarna. Det sker också en hel del kontakter mellan dessa möten, mestadels via mail. Sommarallt, som gick av stapeln i länets alla kommuner, gav oss värdefulla kontaktpersoner för framtida inslag från länets alla delar. Idag har vi byvärr en alltför stor koncentration av inslag från Östersund med omnejd, något som vi aktivt arbetar med att ändra.

www.jvbk.nu

Syftet med JVBK's hemsida www.jvbk.nu är att i första hand tillhandahålla aktuell information till medlemmarna och i andra hand informera om klubben och klubbens verksamhet till andra intresserade.

Prisutdelning vid årsmöte 2005-11-20

Priser för tunga fordon på Höstrallyt 2005

- 1:a pris – Calle Kingstad
- 2:a pris – Tommy Olsson
- 3:e pris – Arne Nilsson

Ett nytt vandringspris för damer har instiftats för ekipage med enbart damer - en stol gjord av Artur Asp.

Storsjörallyt/Motorhistoriska dagen

Ingvar Ericssons Sportvagnssköld gick till Örjan Lundberg, Ocke. Resultat för bilar äldre än 1930, Kjell Sandbergs vandringspris, är ej klart, se sidan 3.

Årets trippel 2005

Calle Kingstad fick en inteckning i Curt Sillströms vandringspokal. Den får han behålla tills nästa års trippel är avgjord. På andra plats i Trippeln kom Jan-Gunnar Jonsson och på tredje Sture Kindberg.

Närvaro i klubblokalen

Jan-Gunnar Jonsson och Claes Rudbeck var de som hade flest närvarodagar och dessutom lika många. Lotten avgjorde till Claes Rudbecks fördel. Som tröst fick JG välja ut modellbil till Claes – valet föll på en Citroën 2 CV. Ytterligare en bil lottades ut bland dem som varit närvarande i klubblokalen. Den lyckliga vinnaren av den bilen blev Owe Lundblad och han valde en Chevrolet Nomad – 55.

Ellinor Hemå

Nya medlemmar. Vi blir fler och fler...

Anders Andersson Fyrkappsvägen 6 830 05 Järpen	Anders Granlöf Häggvägen 9 832 54 Frösön	Owe Näsström Villavägen 29 833 35 Strömsund Tfn: 0670-61 18 90 070-358 71 40 Fordon: Oldsmobile F85, -61
Per Andersson Sörby 120 733 92 Sala	Ulf Jernberg Stupvägen 10 V 147 52 Tumba	Roger Skoog Lövtorpsvägen 24 832 96 Frösön Tfn: 063-13 34 75 063-15 25 78 Fordon: Ferguson 203, -61 Porsche 944 turbo, -86
Jan Du Rietz Bollhusgatan 10 A 271 42 Ystad	Gudrun Jonsson Parkgatan 18 833 35 Strömsund	Roger Skoog Lövtorpsvägen 24 832 96 Frösön Tfn: 063-13 34 75 063-15 25 78 Fordon: Ferguson 203, -61 Porsche 944 turbo, -86
Bengt Edlund Sem 1048 830 43 Ås	Sten Jonsson Ringsta 2940 830 44 Nälden	Urban Sundin Spjutvägen 38 831 61 Östersund
Kenth Eriksson Gjutarvägen 6 830 21 Tandsbyn	Fredrik Magnusson Hara 394 830 23 Hackås	Jonas Viklund Sjövägen 8 834 34 Brunflo
Mats Erlandsson Bredkälen 195 833 92 Strömsund	Robin Nilsson Tulleråsen 3162 830 51 Offerdal	Greger Wikner Brunflövägen 67 B 831 46 Östersund
Stig Gabrielsson Loke 170 830 21 Tandsbyn	Pelle Norman Kånkback 112 840 70 Hammarstrand	
Kennet Gejbo Ramneå 118 880 41 Edsele		

Har du en försäkring genom JVBK?

Några av er har med denna tidning fått ett extra papper med begäran om foton. Det kan fattas ett eller flera nytagna färgfoton på ditt samlarfordon i försäkringsregistret. Åtgärda detta omedelbart för din egen säkerhet!!! Är oturen framme och det uppstår en skada blir det

problem utan relevanta foton. Du som vet med dig att du renoverat och snyggt till ditt fordon men har foton med det gamla skicket, bör också skicka in nytagna färgfoton för uppdatering. Sänd in till klubbadressen eller mig.

JG Jonsson

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

Instruktionsbok till Volvo 544, årsmodell 1960. Även original bätt-ringslack grön. 150:- tillsammans. S-B Sahlin, tel: 063-51 03 89, 070-235 39 54.

VW 1300 "bubbla" 1966, denna röda pärla är nybesiktad. Har bl.a USA-bågar, ny klädsel och klar att veteranförsäkra. Pris 15.000:- eller bud.

"Däcksparkare" göre sig ej besvär. **Monark packcykel**, midjestyrd, pris 2.000:- el.bud. Bilder kan mejlas vid intresse. Sveneric Sundén, Luleå
Tel 0920-222 522, 073-066 22 09

På grund av hälsoskäl utbjudes följande till försäljning:
Harley Davidson WLC 750cc 1942 Fin, nylackerad, helrenoverad, alla slitdelar utbytta. Registrerad o avställd.

Harley Davidson 34R 750cc 1934 påbörjat renoveringsobj. ej helt komplett, originalpapper AC 6623 Monark CZ 150cc ca 1952-53, påbörjat objekt, motor o växellåda renoverade, saknas avgasrör och ljuddämpare.

Jawa 350cc 1950 civilmodell, komplett objekt utom sadlar. Påbörjad demontering.

Övrigt: Ram m gaffel till DKW 250cc från 50-talet.

Motor o växellådsdelar till DKW 250cc ca 1938-39. Komplet kyllargrill till Peugeot 203. Hastighetsmätare AC, kan var till Chevrolet lastbil 40-tals. Ring för info: Folke Lindfors, Ersmark
Tel 070-641 80 99

VW 1500 -68 Variomatic 6800 mil, högstbjudande. Kan bara nås på telefon. Tommy Svedberg, Sundsvall
Tel 070-367 05 80

Framskärmar Volvo 240, bra 250:-/st, PV skärm vä/fram 300:- Diverse motorer till PV, billigt! Finns i Lycksele, ring: Björn-Åke, tel 0950-200 06

Till Austin A35: Diverse delar, bl.a skärmar, dörrar, vx-låda mm säljes billigt i klump.

Till Ford Taunus -59, dörrar, framsoffa till diverse 60-tals, lyktor, bakljusglas, grill mm.

Till Amazon 4dr. dörrar, huv, bakluckor

Till PV: Dörrar, huv, baklucka

Till Volvo 164: Huv, stötfångare

Till Opel Rekord 58-62: ekonomiplåt, diverse delar ex. rutor, dörrar mm

Till Saab 96: Skärmar + diverse till 2-taktare.

Bromsbackar till olika 60-tals bilar.

Renault, Peugeot, VW, Ford mm

Till Audi 60, vattenpumpar

(även byten av intresse)

Leif Nilsson, Robertsfors

Tel 0934-430 29

BMC Austin 1100 1965

Bes. o körklar. Lack, krom, klädsel, motor mm i bra skick. Körd end. 8725 mil sedan ny. Höstpris:

16.000:-

Lars-Åke, Sundsvall

Tel 060-53 68 84, 070-231 66 67

Volvo PV-delar

Bakaxel med lamelldiff, 1964

Framvagn, helrenoverad 1964

Grillram.

Växellåda, långlock, renoverad -64 Framstolar blågrå randiga helfrächa till PV- 1954. Ribbgrill. Kylare 47-57

Växellåda 3vx H4. B4b motor i delar.

Elleman-Jakobssen ventilkåpa till B18-B20. Roger Edmark, Lycksele
Tel 0950-374 12, 070-557 67 84

Mercedes Benz 280 CE 1978
Mkt fin coupé, 13.400 garanterade mil sedan ny.

BMW R-60 mc 1967 i bra skick. Berndt-Erik Gustavsson, Ersmark
Tel 0910-72 32 88, 070-546 33 59

KÖPES

Motorsåg utrustat med ett sågblad som går fram och tillbaka i stället för svärd och kedja.

Folke Boogh, Laxviken 3125, 830 60 Föllinge

Kylare till Studebaker

Commander Coupé de Lux, 1955.

Sven Schylberg, Grytan 438,

834 98 Brunflo, tel 063-207 01,

070-365 79 10

Till Triumph TR6 köpes

Hard Top.

Åke Edwall tel 0611-170 74

Till Volvo Amazon kombi -67

sökes vä framskärm, förarstol brun, strålkastapottor, instruktionsbok, sommardäck, stötfångarhorn bak, samt emblem.

Janne Nilsson, Kåge

Tel 0910-721 683, 070-355 23 91

Till Mercedes Benz 220D 1979,

(123-serien) sökes reservdelskatalog

och cigarettändare.

Axel Holmlund, Burträsk

Tel 0914-109 15

Husqvarna flinta 50cc cylinder,

kolv och förgasare Stockholmare

-65. Tel 0695-500 94

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.

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

STYRELSE

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

Björn Staverfelt v ordförande
Välbacken 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

Monica Andersson sekreterare
Blåhammarvägen 134, 831 72 Östersund
Tfn: 063-55 44 105
Mob: 0730-58 22 36
sekreterare@jvbk.nu

Daniel Godén kassör
Färgargränd 22, 831 51 Östersund
Tfn: 063-51 36 37
danielgoden@hotmail.com

Göte Högbon ledamot
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbon@miun.se

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

Lasse Carlsson ledamot
Brogårdsvägen 45, 830 30 Lit
Tfn: 0642-102 11
Mob: 070-294 66 29
litslasse@telia.com

Ellinor Hemå ledamot
Rotvägen 43
831 73 Östersund
tel bost: 063-80830
ellinor.hema@telia.com

Henric Tungström suppleant
Furutorpsgränd 23, 831 37 Östersund
Tfn: 063-51 49 96
Mob: 070-669 49 96
henric.tungstrom@telia.com

Örjan Palmquist suppleant
Ångstavägen 97, 830 21 Tandby
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan@bahnhofbredband.se

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

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
jg@jvbk.nu

Gösta Lindström
Box 207, 840 31 Åsarna
Tfn bost: 0687-300 24

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

EVENEMANGSKOMMITTÉ
Henric Tungström sammankallande
Furutorpsgränd 23, 831 37 Östersund
Tfn: 063-51 49 96
Mob: 070-669 49 96
henric.tungstrom@telia.com

Sven Jernberg
Ösa 1287, 830 43 Ås
Tfn: 063-305 17
Mob: 073-067 71 41

Åke Jonsson
Nyängsvägen 16, 831 48 Östersund
Tfn bost: 063-12 41 52
Mob: 070-554 22 66

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

Göte Högbon
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbon@miun.se

ARKIVARIE

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

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

RALLYKOMMITTÉ

Lasse Carlsson sammankallande
Brogårdsvägen 45, 830 30 Lit
Tfn: 0642-102 11
Mob: 070-294 66 29
litslasse@telia.com

Ove Lundblad
Blåhammarvägen 134, 831 72 Östersund
Tfn: 063-51 33 02
Mob: 0730-565140
ove@ostersundsstilelektriska.se

Daniel Godén
Färgargränd 22, 831 51 Östersund
Tfn: 063-51 36 37
danielgoden@hotmail.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
jg@jvbk.nu

FORDONSKOMMITTÉ

Björn Staverfelt sammankallande
Välbacken 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

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

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

Örjan Palmquist
Ångstavägen 97, 830 21 Tandby
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan@bahnhofbredband.se

MEDLEMSREGISTRATOR

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

MARKNADSKOMMITTÉ

Ellinor Hemå sammankallande
Rotvägen 43
831 73 Östersund
tel bost: 063-80830
ellinor.hema@telia.com



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 850 medlemmar med ca 2 000 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 Skol-gatan 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 fn 250 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

Postadress:
Box 29, 831 21 Östersund

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)

Postgiro:
88 52 11-3

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

VINTERN 2006

11 feb Tjälasvängen. Se sidan 5.



Så här välutrustad var Henke Torstensson vid Tjälasvängen 2005.
Vesslan kom inte i bruk kan vi meddela.

Foto: Göte Högbom

24 feb **Vinterrally.** Tidningen Klassiker arrangerar ett vinterrally.
Se sidan 23.

*Redaktionskommittén önskar alla
God Jul och Gott Nytt År!*

Använd hemsidan för att få aktuell information!

Senaste nytt!!!
www.jvbk.nu