

# Backspegeln

**Wolfs Buick på egna hjul**

*Vilda och publikfriande  
körningar i Stock Car*

**På Trabantsafari   
mitt i centrala Berlin**



## REDAKTION

Göte Högbom, redaktör, ansv. utgivare  
070-604 53 01  
gote.hogbom@comhem.se

## FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design, Kännåsen

## TRYCK

Trydells Tryckeri AB, Laholm, 2014

## MATERIAL

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om – för planering av tidningen. OBS! Bilder måste skickas som separata filer, inte inklistrade i texten. Naturligvis går det bra att skicka in vanliga foton per post. Pappersbilder skickas tillbaka i samband med tidningens utgivning. Skriv gärna bildtexter! Glöm inte ditt namn på inskickade bidrag, även om du vill vara anonym. Vill du inte ha tillbaka bilderna tar klubben tacksamt emot dem till fotoalbumet i klubblokalen. Meddela det när du lämnar in bilderna.

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. Skicka material till redaktören Göte Högbom. Manusstopp den 15:e i månaden före utgivningsdatum. Evenemang i början av respektive utgivningsmånad.

## BACKSPEGELN GES UT AV JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

i mars, juni, september och december.

## ADRESS

Teknikland, Optands Flygfält 107,  
831 92 Östersund.

## UPPLAGA

1 160 exemplar, 4 nummer per år.

## OMSLAG

Årets 50-åring, Volvo PV 544.

FOTO Göte Högbom

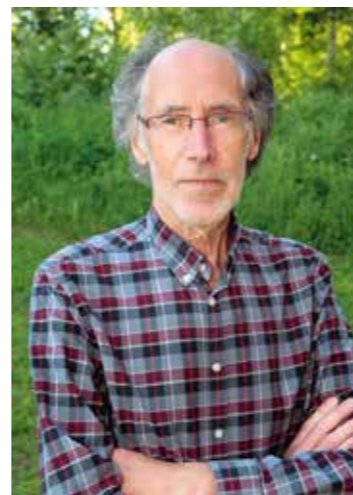
## Redaktören har ordet

Ja, så har vi då avverkat årsmötet och tyvärr kunde vi inte heller denna gång hitta någon som är beredd att ta över som redaktör för Backspegeln. Hur det blir nu är oklart men på något sätt måste vi se till att tidningen kommer ut även framöver.

Som jag sagt många gånger tidigare så kan jag fortsätta att hjälpa till med att skriva om önskemål om detta finns. Den viktigaste orsaken till att jag avböjt omval till ordfö-

rande och uppdraget som redaktör är att jag tycker om att resa och då känns bundenheten av fasta uppdrag som besvärande.

Har du något förslag till redaktörposten eller kanske du själv är beredd att rycka in så hör gärna av dej till klubbens nygamle ordförande Björn Staverfelt.



**GÖTE HÖGBOM** REDAKTÖR  
gote.hogbom@comhem.se



## Innehåll

### Kåseri

- 4 **Oljekatastrofen i Värmon**  
Sture Hernerud kåserar över en bilrenoverares vedermödor

### Rally

- 18 **Tjälasvängen på glatt underlag**  
Rallyt lockade 60-talet fordon

### Mitt fordon

- 8 **På egna hjul**  
Det går framåt med Wolfs Buick
- 23 **Många maskiner i Rörön**  
Att vänta 20 år på en gammal traktor

### Evenemang

- 17 **Luciacruising**  
Många lucia-cruisare ute

### Historik

- 16 **Historien kring bussarna och motorbyte**  
Wiimans och Godsrummarns saknade historia
- 27 **Stock Car Racing**  
Makalöst populära tävlingar under 1950-talet

### Resereportage

- 6 **Med Trabant i Berlin**  
På safari mitt i centrala Berlin
- 10 **Amazon och Amazonas i Peru**  
Vagnparken visade stor bredd på vägarna
- 14 **Vännäs motormuseum**  
Där finns något för alla i familjen
- 15 **There's no Place Like Mel's**  
I Fjärdhundra finns en intetsägande byggnad ...

### Övrigt

- 12 **Lead sleds**  
Den gamla amerikanska custom-traditionen

### Klubbnytt

- 30 **Årsmötet**  
Årets viktigaste möte 30-talet besökare
- 34 **Klubbinformation**

En bilrenoverares vedermödor **eller**

# Oljekatastrofen i Värmon



TEXT & FOTO Sture Hernerud

Under 2012/13 pågick renoveringen av en Impala SS -65 för fullt hemma i verkstan i Värmon. Jag hade fått tillbaka bilen från Jens Asplund i Mårdsjön som hade lagt ner ett jättejobb för att få till en kanonfin lack på bilen. Tanken från början var att jag "bara" skulle göra en enkel topplackering i originalfärg på bilen som var importerad från USA 2009. I annonsen stod det "påbörjad renovering och lite småfix återstår". Man borde ju ha lärt sig vid det här laget att den texten i en annons är det mest be-  
drägliga man kan tänka sig, om man inte tycker att t ex rostiga chassin, ramlagerbyten eller spruckna block är småfix.

Det visade ju sig så småningom att underarbetet även på min bil, var så dåligt utfört att Jens och jag kom överens om att göra karossen plätren. Efter många timmars jobb ringde Jens sent en lördag och berättade att bilen nu var spikrak i plåten och att vi kunde lacka den i vilken färg som helst. Eftersom min dröm alltid varit en svart 65-a så sa jag "lacka den blanksvart". Jag hörde hur Jens drog efter andan men efter en stund så sa han "okej, då gör jag det". Ni som hållit på med lackjobb vet att varje liten skavank i plåten syns väldigt tydligt på en blanksvart bil och särskilt på de stora plåtytorna som det är på en fullstor jänkare.

Så småningom var lacken färdig och resultatet blev otroligt bra, men det fick ju som konsekvens att resten av bilen såg ganska trist och luggsliten ut. Nu var jag åter tvungen att ta nya beslut om hur fortsättningen skulle se ut. Efter många om och men och med en ivrigt påhejande son, som är bosatt i Göteborg och fullständigt ansvarsbefriad från ekonomiska insatser, så bestämde jag att bilen skulle helrenoveras. Den ny-lackade karossen rensades från allt löstagbart och lyftes sedan av ramen. Hela underdelen togs isär, blåstrades och lackades av oss själva eller med hjälp av pulverlacken på Nældens Vär-

meindustri. Alla smågrejor som bultar, brickor, muttrar med mera skickades till Hans-Unos Zink i Svenstavik för förzinkning. Mycket nytt beställdes från USA och till sist började vi hopmonteringen.

Jag hade hjälp av två duktiga och hängivna medhjälpare, Lennart Sjöström från Ytterån som äger en Cadillac av 1959 års modell och Sven-Erik Göransson från Forsåsen som bland annat äger en Skoda Felicia kupé från 1961. Den bilen är för övrigt beskriven i senaste numret av Backspegeln. Efter mycket jobb och många diskussioner om olika lösningar så fick vi till slut ihop bilen och ganska nära originalet förutom färgen. Bilen blev nog också i bättre skick än när den lämnade bandet på fabriken i USA för 50 år sedan och det tyckte även killarna på bilbesiktningen för i maj 2013 gick den igenom utan anmärkning.

Då hade jag ägt bilen sedan sommaren 2010 och sommaren 2014 fick jag de sista beställda listerna till bakluckan. Det tog med andra ord fyra år att ställa i ordning en bil som jag hade planerat att "bara lägga ny lack på", men vi har haft många roliga och intressanta stunder under tiden. Här kommer en händelse som många av oss särskilt kommer ihåg.

Lennart och jag skulle tömma det nyinköpta spilloljekärllet med tryckluft. Lätt som en plätt, det var ju bara att ansluta slangen så skulle oljan lätt tappas över i en plastdunk. Problemet var bara att man skulle stänga en ventil upptill på kärlet och lufttrycket skulle vara max 0,8 bar i slangen och så stod det ju mycket riktigt i bruksanvisningen som vi läste efteråt ...

Om man i stället kör på med 10 bars lufttryck och inte stänger ventilen får man en överraskande effekt. Kaskaden som kom ur behållaren gick via mitt öra och troligen genom skallen och ut via ögonen eftersom mina glasögon var borta ett par dagar. Om inte taket fyra meter upp hade varit i vägen



Kaskaden som kom ur behållaren gick via mitt öra och troligen genom skallen och ut via ögonen ...



1. Hernerud funderar på vad som egentligen hände.....  
2. Impala SS 1965 års modell framför gammstugan i Värmon, blanksvart och alla lister på plats.



så hade nog oljestrålen setts av flygledarna på Frösön. Jag överraskades också av Lennarts snabbhet för han lyckades, tack och lov, riva ur tryckslangen så det var "bara" 10 liter spillolja som behövde saneras. Det tog en hel vecka innan vi tvättat det mesta rent men det händer fortfarande att det droppar lite olja ur en taklampa i garaget ...

Tack och lov klarade sig bilen som stod alldeles intill och efteråt har vi skrattat gott åt vår egen klantighet. ■

# Med Trabant i Berlin

Före avresan efterlyste jag tips på vad jag inte skulle missa i Berlin. En av de mer udda idéerna som kom till mig var att köra Trabant. Det lät lite kul och annorlunda men jag var inte helt övertygad. Så här efteråt kan jag säga att det blev en av de absoluta höjdpunkterna under vår långweekend i Tyskland.

Under Trabantsafarin kör man själv sin Trabant mitt i centrala Berlin. Detta sker i form av en mindre kolonn med en ledarbil längs fram. Ledaren guidar alla deltagare fram genom trafiken via högtalare i bilarna och berättar även om sevärdheter i omgivningarna. Det finns några olika turer att välja på. Vi valde den mest populära som inriktar sig mot de östra delarna av staden.

Det låter kanske tryggt att köra runt i rad med en ledare, men det visade sig snart att utflykten var mer spännande än man kunde tro. När guiden delade ut nödnummer dit man kunde ringa om man skulle bli stående någonstans, och bilarna efter tveksamma startförsök gömdes under stora moln av rök, då började vi ana vad vi gett oss in på. Någon möjlighet att ta kontakt tillbaks genom högtalarna i bilarna fanns det inte.

Så fort alla förare lyckats få igång sina bilar, kört ett par meter och testat att bromsa bar det iväg, rakt ut i storstadstrafiken. Nästan på en gång fick några bilar svårt att hänga med. Det är inte lätt att hålla ihop när de speciella trafikljusen slår om väldigt fort, när det är andra bilar, spårvagnar och cyklister överallt och dragläget i princip är obefintligt. Vår guide kom med glada tillrop och upprepade gång på gång att ta det lugnt och att de

före skulle vänta efter nästa korsning eller sväng. På något vis löste det sig och hela vårt gäng följde med och såg alla turistattraktioner, tog sig förbi vägarbeten och kom till sist tillbaka igen. Tack vare avstängningar på grund av helg fick vi den här dagen köra några extra omvägar och det var inget vi tackade nej till. Även om turen var kantad av ett adrenalinpåslag för att klara av bilen tekniskt och hinna med i tid, så var det otroligt roligt. Jag skrattade i princip oavbrutet hela resan och den häftiga känslan höll i sig en lång stund. Att vi dessutom fick se stora delar av de centrala delarna i Berlin på nära håll kommenterat av en riktigt duktig guide gjorde inte det hela sämre. Framme på plats igen fick vi ta emot ett varsitt "körkort" som bevis för vårt mod. Det var kopior av riktiga östtyska körkort.

Förutom all information vi fick om staden var det också intressant och tänkvärt att höra mer om historien kring Trabant. Tänk bara att den genomsnittliga väntetiden för att få köpa en Trabant var tio till tolv år!

Utöver Trabanterna fick jag inga större fordonsupplevelser i Berlin. Vi besökte Mercedes fina butik för nya bilar och såg Mini Coopers motsvarande affär. Men så mycket mer blev det inte. Däremot bjuder Berlin på ett fantastiskt utbud av alla tänkbara sevärdheter. För oss blev det allt ifrån besök på historiska museer och Checkpoint Charlie, vandringar bland moderna och äldre imponerande byggnader, nationaldagsfirande vid Brandenburger Tor, oktoberfest vid Alexanderplatz och biobesök där filmen presenterades i det mäktiga IMAX-formatet.

Om du också reser till Berlin – ta tillfället att köra Trabant! Sök på Trabi-safari på internet för mer information.

*Praktiskt nog erbjöds direktflyg från Frösön till Berlin under tre veckor i oktober. Utan att ha valt resmålet själv bokade min man in oss omgående. Inställningen var att vilket resmål som helst blir det man gör det till.*

TEXT & FOTO Ellinor Hemå



” Jag skrattade i princip oavbrutet hela resan och den häftiga känslan höll i sig en lång stund.



TEXT &amp; FOTO Göte Högbo

## Wolfs Buick

# På egna hjul

**D**en 11 januari var det dags för det årliga besöket hos Wolf Paulus för att få klarhet i hur långt han hunnit med Buickprojektet. Första besöket avlades i januari 2012 och nu var det således fjärde gången. Som tidigare nämnts började projektet med något som kan kallas plundrat skogsvrak, en tom men intakt Buickkaross från 1933 med ram. En tidigare ägare hade tagit ut vederbörliga dokument med nummerplåtar så att identiteten inte skulle gå förlorad.

Vid senaste besöket så fanns en diesel-sexa från en jeep lösligt monterad. Nu sitter motorn permanent där den skall vara. Den största skillnaden från förra året är att nu står Buicken på egna hjul. En Volvo 740 har fått släppa till bakaxel med tillhörande 4-punktsupphängning. Den passade helt perfekt och även spiralfjädrarna fick hänga med. Wolf hade ursprungligen tänkt sig bladfjädrar liknande originalet men den tanken övergavs när han såg hur väl Volvofjädringen passade in.

Kuggstångsstyrning hämtad från en 90-tals Passat med vidhängande servoanordning är också monterad. Ratten med stång kommer från en 70-tals Mercedes. Bromsservot hämtat från en Opel Omega. Pedalställ är monterat och det kommer från en 30-talsford. En härlig blandning av komponenter blir det och ett bra sätt att återbruka delar som annars i bästa fall skulle gått till metallåtervinning.

I ett sådant här projekt så handlar jobbet mycket om inpassning och anpassning. Motorn måste centreras rätt liksom bakaxeln. Ratt och pedalställ kräver noggrannhet i placeringen så att körställningen blir perfekt. En rätt känsla för vad som kan passa in är förstås viktig och Wolf verkar fenomenal på detta. Ett exempel är bränsletanken som är hämtad från en Mercedes kombi -89. Den passade perfekt bakom bakaxeln och med en relativt enkel flytt av tankröret och anpassning av fästpunkter kommer den sitta som den vore gjord för projektet.

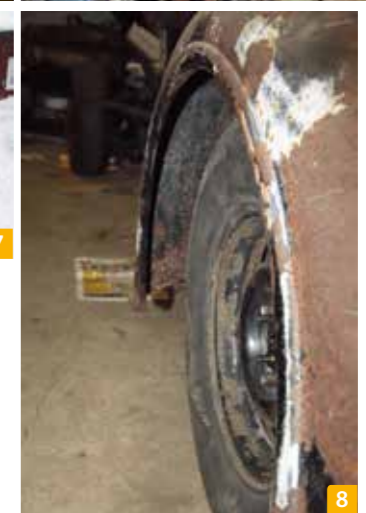
När nu bilen står på egna hjul och ka-

rosstommen är klar är ett viktigt skede avklarat. Mycket kvarstår dock, system för el, bromsar, kylning och bränsle som står närmast i projektet. Wolf jobbar strategiskt och kan inte se något oöverstigligt hinder i det fortsatta jobbet. För en lekman kunde exempelvis elsystemet kännas som en svår utmaning med tanke på att motorn är anpassad för 24 volt och generator och startmotor inte så lätt låter sig anpassas till 12 volt, så det är 24 volt som får gälla.

Bland kommande utmaningar finns att skaffa en lämplig framstötång. Dragkrok är det tänkt att bilen skall förses med och där blir det anpassning av stötångare utifrån denna. Hjulhuset baktill behöver fyllas bättre och det planeras ske genom breddning av fälgarna.

Backspeglarna kommer som tidigare att bevaka projektet och nästa år vid samma tid är nästa besök inplanerat. För redaktören som inte är mekkunnig är det mycket att förundras över i Wolfs projekt och ännu mer att beundra! ■

”I ett sådant här projekt så handlar jobbet mycket om inpassning och anpassning.



1. Här står den nu stolt på egna hjul!
2. Tanken från Mercedes -89. Originalets tankrörsöppning skall användas.
3. Den ekrade ratten passar bra in här. Pedalställ från 30-talsford.
4. Här skall styrningens servopump monteras.
5. Servoutrustning för broms och koppling.
6. Kardanstångens främre del kommer från jeepen och den bakre från Volvo 740. Viktigt att främre och bakre klykorna i stången måste monteras i plan annars blir det obalans.
7. Årets besök var en snöig dag och här är Wolf ute med snörojaren, en Volvo T22
8. Det är lite för luftigt här så en breddning av fälgerna planeras.

# Amazon och Amazonas i Peru

TEXT Göte Högbom

FOTO Monica Olsson, Göte Högbom



1. Många Volvolastbilar ute på vägarna. Juan Freddy borde kanske tänka på att justera spridarna.
2. En fin Amazon i Lima.
- 3 & 4. Fina VW-exemplar i Lima. Redaktören funderar över varför bussarna inte har torkarblad, men sanningen är att här vid kusten regnar det nästan aldrig så de behövs inte.
5. En modern stenkross, ack så liten men naggande god.
6. Flera såna här gamla Volvolastbilar var fortfarande i aktiv tjänst. Tyvärr en dålig bild tagen från bussen.
7. Välbevarad 50-tals Pontiac fanns i Cusco.

Jag och Monica Olsson besökte Peru under fyra veckor i oktober. Landet har mycket att erbjuda, allt från snus-torr ökenlandskap utefter kusten till regnskogarna i Amazonas. Däremellan Anderna, bergskedjan från Karibiska havet till Kap Horn. Vi besökte södra delen av Peru och fick ett fint smakprov på de tre olika naturtyperna. Inkakulturen har gjorts till en stor turistmagnet trots att den hade sin storhetstid enbart under tiden 1438 till 1532 då spanjoren Francisco Pizarro tog den sista inkahövdingen tillfång och riket föll ihop i avsaknad av ledare. En märklighet under inkarikets tid var deras imponerande vägbyggnader som om de tidigt anade vad som komma skulle när det gällde transporter av gods och människor.

Mycket finns att berätta om Peru men i denna tidning ska fordon prioriteras. Vagnparken på vägarna visade stor bredd. De flesta bilar är förstas av modernt snitt men det fanns även del gamla fordon ute i trafiken, främst då lastbilar och pickuper. Volkswagen typ 1 fanns det många av, dom tillverkades i grannlandet Brasilien fram till 2003 och många kom

säkert därifrån. En märklighet med dessa bubblor är att alla hade plana framrutor, de tysktillverkade bubblorna fick böjda framrutor 1965. Volvo har lyckats bra med försäljning av lastbilar i Peru. Minst hälften av alla lastbilar är av detta fabrikan. Någon enstaka Scania fanns också.

Om de har någon utvecklat intresse för bevarande av äldre fordon kan jag inte bedöma men några som vi betraktar som veteranfordon kunde jag identifiera. De flesta VW typ 1 var nog bruksfordon men några såg ut att ha fått ett kulturellt värde. En Volvo Amazon hittade jag i Lima och på ett hotell fanns en Fiat 600 Multipla som utställt föremål. Tyvärr glömde jag att kolla om Volvon var försedd med Amazonmärket, men jag har för mej att dom inte fick kallas för det utanför Norden utan fick nöja sig med modellnumret 121-123. Trots närheten till USA fanns det inte särskilt många amerikanare där, ett undantag var en 50-tals Pontiac.

I artikeln om Halvarssons traktorer finns en bild på hans stenkross av äldre men fungerande modell. I Machu Picchu Pueblo hittade jag en stenkross av relativt sent datum och driven av en mindre bensinmotor. Krossen var ganska liten och matningen fick ske sten för sten till den men krossat grus kunde den prestera.





1. Swedish style Lady Bondo.
2. Årets Custom 2014, Johan Löfgrens -49 Buick.
3. Janne Lundell, Umeå.
4. Janne Bodin, Gävle.



Året är 1989. Ett JAS-plan kraschar vid provflygning i Linköping och tankfartyget Exxon Valdes går på grund i Alaska ...

Ungefär samtidigt sitter Customentusiasten Per Greamer ute i garaget hemma på gården i Ekeby och funderar.

– Hm, undra om jag ska ta och starta en klubb för att samla Sveriges alla entusiaster av custombyggda amerikanska bilar?

Sagt och gjort, utan funderingar på världskriser, Berlinmurars fall och dåliga Saabprodukter så grundar han i slutet av 1989 CKOS och planer inför framtiden börjar så sakteliga smidas. Namnet CKOS var från början en förkortning på Custom Kemps Of Sweden men idag he-

ter klubben Customs Of Sweden. Första året anslöt omkring 20 medlemmar och många av dessa ursprungsmedlemmar är fortfarande än idag aktiva i klubben. Herr Greamer startade även en tidning samtidigt med klubbens tillkomst för att underlätta kontakter och hålla medlemmar uppdaterade i den rikstäckande föreningen. Ja ni vet, detta är så långt tillbaka i tiden att fenomenet med internet knappt var påtänkt! Tidningen som heter Lead News har samma storlek som femtiotalets klassiska customtidningar i härligt A5-format.

OK, kommande sommar, alltså 1990, så samlades man till en första spontant-räff i samband med Power Big Meet i Västerås. Platsen var en parkering ute vid Hällamotet och till denna första klubbträff kom cirka femton bilar varav endast ett fåtal var custombyggen. Ännu något år senare när träffen blivit mer känd och fått namnet Late Night Outdoor Custom Show så kom det närmare 100 bilar som var mer eller mindre ombyggda. Succé!

Huvudsyftet med CKOS är att klubben ska verka för att bevara den gamla amerikanska customtraditionen som startade tidigt 40-tal med bilar byggda av legendariska Harry Westergard och Ayala Brothers, via 50- och 60-talets stora giganter som till exempel bröderna Barris, Bill Hines, Gene Winfield och Alexander Brothers. CKOS har dock inga strikta gränser på bilinnehavet bland sina medlemmar utan alla med ett genuint customintresse är välkomna i klubben. Apropos Gene Winfield så är han född 1927 och fortfarande aktiv i sitt ska-

pande och håller kurser inom plåtslageri och customisering i sin verkstad uppe i Mojave, Kalifornien. Det är härligt segt virke i en del gubbar!

Den svenska customstil som härjade som bäst här hemma på 60- och 70-talet har åter väckts till liv och även den har många anhängare i klubben som bygger vilda bilar med dubbla snedställda framlysen, rörgrillar och djupt försänkta antenner och baklysen.

Jaja, åren går och träffen byter namn till Lead Parking och efter en kortare sejour hos MC-klubben Tramps utanför Tillberga så landar man 2007 vid anrika Skultuna Mässingsbruk där man fortfarande håller till. Här vid detta mässingsbruk som är över 400 år gammalt finns förutom fina miljöer och fabriksbutiker ett mysigt café och en bra yta för träffens bilar.

Idag har vi kommit till 2015 och träffen blir större och större vilket kan ha både för och nackdelar. Positivt är att customkulturen verkligen har fått fot-

fäste i Sverige då det byggs bilar överallt i vårt avlånga land och där många byggen är av absolut världsklass! Negativt kanske på grund av den stora tillströmning av publik som gör att Skultuna mässingsinergård börjar bli för liten för en tillställning av denna kaliber. Vem vet, kanske måste en ny lokalitet sökas till nästkommande år.

Hur och var träffen än hamnar så rekommenderas ni läsare att avlägga ett besök. Har ni tröttnat på att yra omkring inne i Västerås under lördagen i samband med Power Big Meet, hysteriskt

letandes en klubbträff för alla strikt originalrenoverade Vauxhall 64:or eller Citroën CV2:or, så styr då istället prämen/svenssonbilen mot Skultuna. Se hur kreativiteten flödat bland utställarna under vintern, ta en fika och strosa runt i den fina miljö som dagen till ära blivit ännu vackrare då en massa amerikanskt jänkejärn intagit gården och dess omgivning, det mesta mer eller mindre modifierat.

Håll till godo med lite bilder från Lead Parking!

Dr. Poolio



1. Gulfmacken.
2. Skyltar, i bakgrunden ser man riktiga flygplan som hänger inne på muséet.
3. En liten Deutz.
4. Lilla Leifs MC med sidovagn.

## Vännäs Motormuseum – för alla i familjen

TEXT & FOTO Anna Carin Jansson

I somras var vi ute på en liten roadtrip – Magnus, Anders och jag. I Vännäs skulle vi lämna en bil men vi rådde köra fel och såg en liten anspråkslös skylt där det stod "Motormuseum". Såklart åkte vi dit skylten visade och där stod en byggnad med helikopter framför och ett flygplan, och traktorer. Ju närmare vi kom desto mer fordon såg vi utanför.

Vi gick naturligtvis in och kollade, och där finns verkligen allt – och överallt, hängande i taket, väggarna och golven. Kuriosa, helikopter, flygplan, fordon av precis alla slag, skidhistoria, fiskegrejer, rallyhistoria, det går inte ens kan räkna upp allt. Mycket kommer från försvaret, bland annat ett fullt inrett tält där till och med lukten var kvar!

Utanför fanns också en imponerande Gulfmack som var fullt inredd. Man måste se det med egna ögon för att förstå.

Det gulligaste, tyckte jag, på hela muséet var en jätteliten motorcykel med sidovagn, som var gjord 1951 av sporthandlare Elis Granberg till hans son som hette Leif som då var två år. En fullt fungerande motorcykel som gick lika fort som när man går i rask promenadtakt. Lilla Leifs pappa hade också tillverkat en cykel till sonen ett år tidigare.

Muséet drivs av en ideell förening och har bara öppet sommartid. Allt som finns på muséet har skänkts dit, eller lånats ut dit av privatpersoner.

Det var bara synd att vi inte hade tid att stanna där längre. Har ni vägarna uppöver till sommaren – åk in till Vännäs Motormuseum, men se till att ni har gott om tid att gå runt där. Och det finns nåt för alla i familjen!



5. Sporthandlaren Elis Granberg med lilla Leif som kör sin lilla MC.
6. MC och cyklar.
7. Snöröjare med möjlighet att köra framåt åt båda hållen. Användes för att snöröja militärens flygfält.
8. Lingrävare.



## There's No Place Like Mel's

TEXT & FOTO Gus Granli

Mel Weiss heter mannen som redan 1947 öppnade den första restaurangen kallad Mel's Drive-In. Detta var i San Francisco och restaurangen blev snabbt populär. Parkeringen rymde 110 bilar!

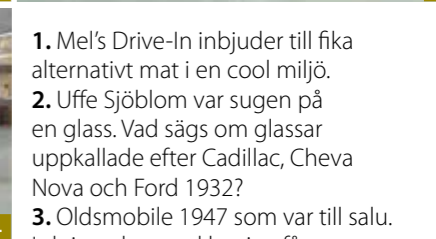
I början av 1970-talet bestämde sig regissören George Lucas för att göra en film där handlingen skulle utspelas runt Mel's Drive-In. "American Graffiti" blev en given succé bland annat på grund av bilarna, musiken och karaktärerna.

I Fjärdhundra, Enköpings kommun, ligger en ganska intetsägande byggnad av plåt. Lite avsidet ... man skulle kunna missa den om det inte vore för skyltarna. När man öppnar portarna till denna byggnad döljer sig "vårt egna" Mel's. Imponerande och väldigt likt originalet.

I lokalerna bredvid ligger Mel's garage som förmedlar europeiska och amerikanska bilar, mopeder, husvagnar mm. Bilarna som fanns inne till försäljning fick klart godkänt. Mången har nog suttit ned med en kopp kaffe och funderat:

– Kanske man skulle slå till på en bil?

När detta publiceras är det full vinter, men det kommer en sommar. Har du vägarna förbi Fjärdhundra, gör ett besök på Mel's.



1. Mel's Drive-In inbjuder till fika alternativt mat i en cool miljö.
2. Uffe Sjöblom var sugen på en glass. Vad sägs om glassar uppkallade efter Cadillac, Cheva Nova och Ford 1932?
3. Oldsmobile 1947 som var till salu. I skrivande stund har jag fått veta att den har blivit såld.
4. Mel's garage förmedlar bilar, MC, moppar, med mera.



# Historiken kring Wiiman och Godsrummarn

I förra numret beskrev jag kortfattat Postens diligenstrafiks historia samt en del historik runt klubbens fyra Postbussar. En del av bakgrunden saknades till Wiiman och Godsrummarn och kompletterande information har jag nu hämtat hos Ruben Olsson.

Men vi börjar med en personbeskrivning av Ruben. Han föddes bokstavligen in i bussbranschen. Hans pappa Henry körde buss åt ett företag som blev uppköpt av Diligenstrafiken. Under sommarloven från gymnasiet jobbade han på godsexpeditionen och när han skaffat körkort blev det en del körningar med postbussarna. Strävan var att få jobb inom Diligenstrafiken och det lyckades han med efter en kortare period vid postkontoren i Örnköldsvik och Östersund. Första jobbet var som trafikassistent och

sedan som trafikledare 1978. Efter nedläggningen av Diligenstrafiken fortsatte han med jobb år Swebus och när deras verksamhet avvecklades i Östersund så blev det Uppsala, Stockholm, Hudiksvall och Katrineholm fram till pensioneringen. Hela tiden med boende i Östersund.

Det är Rubens förtjänst att klubben fick köpa de fyra postbussarna och en släpvagn till det minst sagt överkomliga priset 3 125 kr inkl moms. Ursprungligen var det fem bussar men en försvann på oklara grunder.



Så till den saknade historiken för Wiiman och Godsrummarn. Wiiman gick i trafik mellan Gäddede och Blåsjön. Den var i ett gott skick när den pensionerades men blev uppiffad vid postens verkstad i Lycksele. Godsrummarn startade sin aktiva bana i Västerbotten men fick senare stationering Östersund. Det blev körningar till ställen dit mycket gods skulle fraktas som Storlien och Klövsjö. Den gick också som ordinarie buss i Gäddede. Den renoverades på postens bussverkstad i Östersund. Mycket plåt måste bytas och därefter blev det lackering.

Redaktören har en tanke på att kunna ordna en träff framåt sommaren eller

hösten för att uppmärksamma bussarna och sprida information om deras historia. Ruben har en enorm kunskap i ämnet och han har lovat att ställa upp. Vi har för övrigt flera i klubben som har värdefulla kunskaper som vi gärna vill få oss till del. Bertil Lögdberg som var med i förra numret är en sådan och Harry Nilsson en annan. Säkert finns det flera som har minnen att förmedla och jag hoppas att flera ställer upp på arrangemanget.

Tänk om det rent av skulle gå att arrangera ett Tungt rally där alla fyra bussarna och klubbens lastbil utgör huvudattraktionen!

*Text och foto Göte Högbom*

# Nya "motorn" på plats i Diligens 692

Nu håller jag, Micke Eriksson, Walther Innervik och Dick Granström på att byta motor i "Bokbussen", eller Diligens 692 som den heter egentligen.

Allt började för ett år sedan med en bild som dök upp på facebookgruppen Fordonshistoria från Jämtland där vår postbuss trängs med en Mercedes i Ramseletrakten någon gång för länge sedan. I en kommentar till den bilden efterlyste jag en motor till bussen och det ledde till att Anders Sahlin från Bollstabruk tipsade om en lämplig motor på en bilskrot i trakten. Så en tidig morgon i augusti rullade Wiiman österut för att hämta motorn ... nu var det inte "bara" att hämta motorn för den satt fortfarande i en buss! Efter ett antal timmars skruvande och kapande var dock motorn urplockad och kunde lastas för hemtransport till Jämtland.

Vissa skillnader i årsmodell och utförande krävde att oljeträg, insug, grenrör,

svänghjul, koppling med mera har fått flyttats över från gamla motorn.

I skrivande stund så sitter den "nya" motorn på plats i bussen men det återstår en del arbete med att koppla in bränsle, el, kylare och lite annat småpysel.

*Text och foto Fredrik Lexelius*



1. Dick och Walther skruvar, demontering av motorn är påbörjad.
2. Dick och Walther beskådar den gamla 135 hk motorn som har gjort sitt. Återkommande problem med topplockspackningar är orsak till motorbytet.
3. Micke och Fredrik pustar ut och beskådar motorn från donatorbussen. Scania-Vabis B7159 -57 med kaross från Hägglunds. Den hade en D631 150 hk motor från början men som någon gång blivit utbytt mot en D611 135 hk.
4. "Nya" 150 hk-motorn på plats.
5. Trångt i kurvan ... i närheten av Ramsele.



# Lucia-cruising

TEXT Anna Carin Jansson  
FOTO Hasse Hägg

Ja – Luciacruising! Men vad ska vi ta för bil? Det är väl den största frågan. Till slut bestämde Anders och jag oss för att ta Hectors gamla bil för att göra honom glad!

Först åkte vi till JVBK:s klubblokal på Teknikland och fick lite glögg. Eftersom vi nästan alltid är sena så var det många som åkt när vi kom och ändå var det mycket folk där. Vi satte oss med Magnus Roos och fikade. Sen tyckte vi det var onödigt att åka i olika bilar, så Magnus var snäll och körde vår brandgula 140 -73:a. På väg in till stan raggade vi upp Josefin och Tommy, så det blev fullt i bilen.

Tyvärr fick vi inte in Radio Krokoms i vår bilstereo ... Det var ju tur att några av oss hade ny telefon, så vi laddade snabbt ner Radio Krokoms app så vi kunde lyssna på Cruisingradion.

Det känns som det var många fler luciacruisare i år än vad det brukar vara,

och det är ju kul att evenemangen uppskattas. För vår del gick cruisingen bra – ingen soppatorsk och inget ångläs. Fram på nattkröken träffade vi på några gamla vänner som vi hälsade på hos, och tog oss inte iväg på någon av de fester som pågick på några av stans MC- och motorklubbar.



*Den 14 februari samlades 66 bilar och en MC på Teknikland för att köra årets vinterrally Tjälasvängen. Gott väder, någon minusgrad och lite sol emellanåt gjorde sitt till för att höja stämningen.*

TEXT & FOTO Göte Högbom

# TJÄLASVÄNGEN

*på glatt underlag*



Efter startfika och genomläsning av underlaget bestående av 20 frågor med anknytning till Melodifestivalen och karta med köranvisningar så gav sig alla iväg efter vederbörligt tillstånd från ständige startern Walther Innervik. Resan gick inledningsvis på Opevägen in mot stan och därefter via Ås, Land-som, Åskott, Smedsta och sen till dagens fikastopp, Sockenstugan i Kyrkås. Där mötte dagens stora utmaning i form av att deltagarna fick se tio stadsvapen med någon ledande kommentar till var och en och sen var det bara att gnugga geniknölarna för att klara ut vilken stad som avsågs. Därefter gick rallysträckningen vidare mot Bringåsen och Kläppe och till slut via E45 och E14 tillbaka till Teknikland och ett avslutande fika i väntan på prisutdelning.

Redaktörens Merca var försedd med vinterdäck med liknande hårdhet som en hockeypuck men dock med dubbar. Försiktighet fick deltagarna iakttä på de glashala vägarna ute i skogen men ingen avåkning rapporterades. Större säkerhet i framfarten kunde flera känna, exempelvis Magnus Bellman, Lars-Åke "Låbbas" Berggren och Göran Isaksson. De hade försett sina bilar med nya vinterdäck, mycket förståndigt!

Så till de kluriga frågorna. Maximalt kunde det bli 30 poäng och imponerande 29 poäng uppnådde Thomas Johansson, Jean Machner, Lars Isaksson och Peter Andrén. Utslagsfrågor fick tas till och det resulterade i att Peter utsågs som totalvinnare av 2015 års Tjälåsväng. Priset för detta blev två biljetter till Melodifestivalens delfinal i Östersund. Priset skänkt av Östersunds kommun.

Rallykommittén hade varit flitig med att informera pressen om arrangemanget och Jämtlands tidning, 100 % Östersund och ÖP fanns på plats. Snart borde väl alla läskunniga jämtar känna till JVBK!



1



2



3



4



5

1. Fika i restaurang Kronan på Teknikland och inläsning av dagens uppdrag.  
2. Josefin Jansson köpte den här Volvon 144 -73 av sin mamma Anna Carin för en vecka sedan, förra ägaren var Hector. Med sig hade Josefin Tommy Olsson som fick ratta bilen samt Andrea Lindstedt och Andreas Jörgensen.

3. Klara Jönsson till vänster och Saga Linde hjälpte Lisa att förse Gösta Eriksen med skylt och rallyunderlag.  
4. Marie Kjellander från 100 % Östersund fick en provtur med Anders Jonsson i en Morris 1100 -63.

5. Magnus Wiik med Mercedes 200D -68 tillsammans med sonen Jon Wikman Wiik. Bilen har Magnus ägt sedan i höstas och den är i mycket gott bruksskick. Förste ägaren var en åkare i Dvärssätt, Magnus är 4:e ägare.  
6. Tjälåsvängen bjöd på fina vägar, här bilder från sträckan mellan Smedsta och Kyrkås.



Ett trivsamt rally som uppskattades av deltagarna och ett samfällt tack riktas till rallykommittén bestående av Pererik Linde, Anders Jonsson, Walther Innervik och Lisa Lejdstrand!

## Pristagare

### Totalsegrare

Peter Andrén.

### Störst glädjespridare

Terje Östbo och Trude Jörgensen, hade åkt från Trondheim för att studera hur JVBK genomför ett rally, deltog inte i rallyt.

### Åkt Längst

Lars-Åke "Lalla" Zetterlund, Ånge.

### Jäklats mest

Håkan "Hector" Carlén med MC Dnepr -80.

### Tuffast fordon

Lalla med Nash Rambler -52.

### Äldsta fordon

Janne Jonsson, Vauxhall Wyvern -50.



6



7



8



9



10



11



12



13



14

7. Magnus Bellman med Chevrolet Impala -60 som han köpte vid Classic Car Week i Rättvik i somras. Med i bilen Malin Bergman, Tommy Sahlin och Josefin. Målet med dagens rally är att ta sig runt. Bilen välförsedd med nya vinterdäck.
8. Flitige rallydeltagaren Lars-Åke "Läbbas" Berggren kunde premiärvisa sin Jaguar XJ6 -74 som han ägt bara två veckor. En mycket fin bil och försedd med nya Dunlop vinterdäck. Just det här med Dunlop är viktigt eftersom Jaguar använde sig av det däckfabrikatet. Många beundrande blickar föll på den här skönheten.
9. En idag ovanlig bil deltog Göran Isaksson med i form av en Opel Kadett Caravan -65. Bilen köptes ny av Görans pappa och han använde bilen bara på sommaren. Efter att den fått vila många år har den nu återvänt i aktiv tjänst. Försedd med nya vinterdäck. Med i bilen Rolf Eliasson och Mona Karlström.
10. Anki Granlöf kom med Opel Rekord -82 som hon ägt sen 1 februari. Förste ägaren var Ankis morfar som köpte den hos Sandström och Ljungqvist, därefter blev Ankis morbror ägare till bilen och nu är det Anki som förvaltar klenoden.
11. Tio stadsvapen på bordet att grunna på i Sockenstugan i Kyrkås.
12. Theo Gerken från Jämtlands tidning fotar redaktörens Merca.
13. Pristagare från vänster. Terje Östbo, Trude Jörgensen, Peter Andrén, Håkan "Hector" Carlén och Lars-Åke "Lalla" Zetterlund.
14. Lars-Åke "Lalla" Zetterlund med sin Nash Rambler -52. Bilen inköpt på auktion i Rättvik i samband med Classic Car Week. Svensksåld bild som började sin aktiva bana i Luleå och Kiruna, därefter hamnade den i Insjön. Bra bruksskick säger ägaren till detta ovanliga fordon. Lalla fick pris för Åkt längst och Tuffast fordon.

## Mitt fordon

Ett tips från Tage Eriksson i Skucku innebar en kontakt med Karl-Erik Halvarsson i Rörön, Myrviken och ett avtalat besök i slutet av september.

# Många maskiner i Rörön

TEXT & FOTO Göte Högbom



Lingrävare från ABS.

**J**a – vad var det som Tage tyckte att vi skulle berätta om i Bakspegeln? Jo, en stor mängd traktorer och andra maskiner. Och tipset stämde mycket väl. Efter att Karl-Erik funderat en stund på hur många traktorer han har så blir svaret ett trettiotal inkluderande maskiner. Förutom vanliga jordbrukstraktorer finns skogstraktorer, grävare, väghyvel, frontlastare med mera. Många av maskinerna används regelbundet på den stora jordbruksfastigheten.

Det första Karl-Erik visade var en Austin Western väghyvel från cirka 1955 med tvåtakts trecylindrig dieselmotor från GM. Den är körbar och användes emellanåt för sitt specifika ändamål. Trots den tidiga modellen är den helhydraulisk och dessutom skevbar vilket innebär att han kan köra med framänden ner i väg diket och bakre delen fortfarande finns uppe på vägbanan. Inköpt i början på 1980-talet. En norsk Bröyt finns till förfogande för grävjobb. Den är från cirka 1970 och inköpt omkring 1995. Försedd med D50 Volvomotor med sex cylindrar. En dumper finns för grövre transporter. Den var med om en tågkrock omkring 1965 och främre delen av traktorn blev avkapad. Karl-Erik kunde köpa den i mitten på 1970-talet och byggde på en ny framvagn med en Scaniamotor som drivkälla.

Två lingrävare av mindre format finns också i samlingarna. Den äldre av dem är kopplad till en Boxertraktor och av modell ABS Universal Typ UT. Företaget

fanns i Örebro. Den lite nyare lingrävaren med integrerat maskineri är tillverkad av AB Carman i Lindesberg och benämns Typ 100. Bland de tunga maskinerna finns en Caterpillar D4 som Karl-Erik nyligen köpt in. Den har en bensinmotor som startmotor.

Förutom de maskiner som används mer regelbundet finns ett antal av främst jordbrukstraktorer som Karl-Erik skaffat som samlarobjekt. Orsaken till köpen varierar. En McCormick hade han redan på 1960-talet och nu har han skaffat en likadan. Vid en hemvärnsövning i Sällsjötrakten såg han en Farmalltraktor i ett skjul och som han fattade tycke för. Flera försök att försöka komma över traktorn gjordes, han frågade flera som kände till trakten och de hade ingen kännedom om den. Men så efter 20 år hittade Karl-Erik traktorn under en presenning och ägaren kunde identifieras och ett köp kunde genomföras. Snacka om tålmod – att vänta 20 år på en gammal traktor!

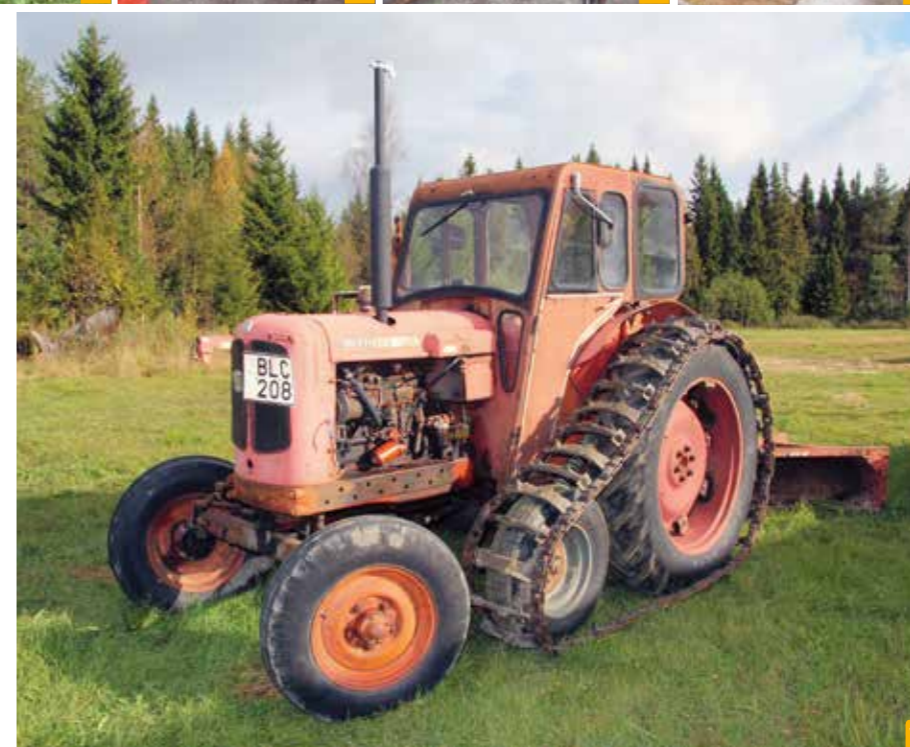
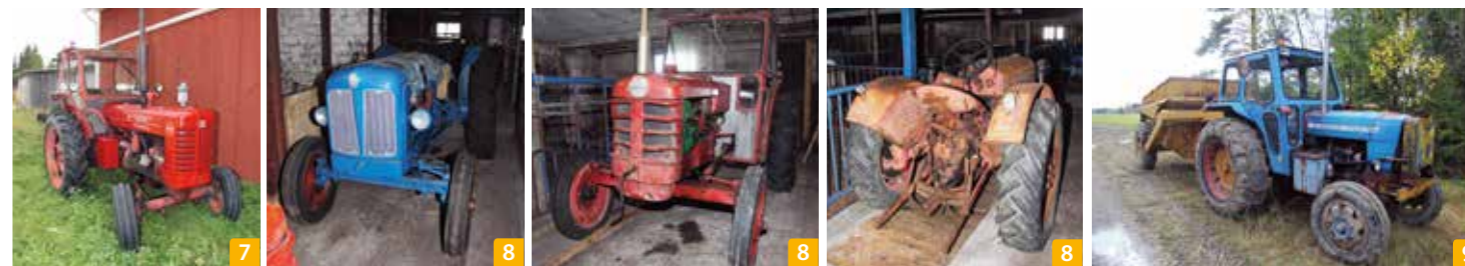
Karl-Erik är uppenbarligen en skicklig mekaniker och redan vid 20 års ålder,

i mitten på 1960-talet, byggde han en traktor baserad på en Nuffieldstomme. En Scaniamotor på 100 hkr stod för kraften. Servostyrning monterades och traktorn försågs med Haralastare. Den fungerar fortfarande vilket redaktören fick ett synbarligt bevis på när Karl-Erik körde igång stenkrossen och hembygget stod för steninlastningen.

På gården finns stora utrymmen som används för en del av maskinerna men många står utomhus. För att ha nåt att meka i har Karl-Erik byggt en verkstad på hela 240 kvadratmeter och den är försedd med värme. 20 000 spik har han själv hamrat in i bygget.

Ett intressant besök som avslutades med gott fika – tack för det! ■

## ”Snacka om tålmod – att vänta 20 år på en gammal traktor!



1. Norsk Bröytgrävare med Volvo D50-motor.
2. Karl-Erik ville helst bli fotad tillsammans med en Fordson som är favoritmärket bland traktorerna.
3. Lingrävare från AB Carman i Lindesberg.
4. Caterpillar D4 som startas med bensinmotor.
5. Projekt grävmaskin Priestman. För en oinvidig ser det ut att vara oändligt mycket jobb kvar men enligt Karl-Erik är den snart klar.
6. Den här Farmallen väntade Karl-Erik 20 år på.
7. International Mc Cormick Farmall från -59. En sådan här hade Karl-Erik på 60-talet och nu har han blivit återfallsägare.
8. De här är exempel på Karl-Eriks samlartraktorer. Volvo Krabat med Volvo B4-motor, Fordson med fotogenmotor och Volvo T24 med fotogenmotor.
9. Dumpern som varit med om tågolycka och fått ny främre traktordel. Det var en Bison från början.
10. Halvbandare Nuffield 460 som är både samlar- och nyttfordon.

11. Bakom BM Terriern står en ovanlig traktor, en BUKH. Den är danskbyggd.
12. Den äldsta i samlingen, En BM 20 med tändkulemotor.
13. Austin Western väghyvel med 2-takts 3-cylindrig GM-diesel.
14. Ett väl fungerande stenkrossverk. Karl-Erik sitter på hembygget från mitten på 60-talet. Nuffield stomme, Scaniamotor på 100 hkr, servostyrning och Haralastare.

SHRA-ÖSTERSUND & JEMTLANDS VETERANBILKLUBB INBJÖDER TILL

# SPRINGMEET 2015 #18

\*MOTORMARKNAD  
\*UTSTÄLLNING  
\*SERVERING



OPTANDS FLYGFÄLT - ÖSTERSUND  
23 Maj 09.00-15.00

INTRÄDE 100:-, PUBLIKPARKERING 20:-, SÄLJPLATS 200:-  
FÖRBARE AV ENTHUSIASTFORDON - GRATIS

INFO: 070-2003140

## På fel plats ...



Vid ett kasino i Playa del Ingles på Gran Canaria kan man beskåda denna vackra installation. Men trots detta så borde väl den här Cadillacen få komma ut och nöta asfalt istället för denna något obekväma position.

Text och foto Göte Högbom

Ny adress till  
hemsidan  
[www.jvbk.se](http://www.jvbk.se)

En storartad belöning tillfaller den som vid 2015 års

# StorsjöRally

fotograferar Storsjöödjuret

Den 6 juni är inte bara Sveriges Nationaldag utan även Sveriges Motorhistoriska Dag som MHRF-anslutna klubbar över hela landet firar med veteranbilsrallyn. Vi firar även att i år fyller JV BK 45 år.

**Starten** sker i anslutning till **Nationaldagsfirandet vid Föreningshuset i Hackås.**

Festligheterna väntas börja kl 12 och rallyts start kl 14. Omväxlande vägar kommer att leda oss till ett mål som är ovanligt laddat med teknikaliteter.

Startavgiften 150 kr/fordon betalas vid starten. Fika ingår för föraren vid målet. Tag med campingstolar och -bord.

Tävlingsklasserna är fyra: Damer, Personbil, Tungt fordon och Motorcykel. Pris utdelas vid minst tre startande i respektive klass.

Anmälan sker fr o m 4 maj via formulär på [jvbk.se](http://jvbk.se) eller ring Arne Nilsson, 063-18 11 30. Sista anmälningsdag är 30 maj. Eventuell efteranmälan kan ske vid rallyts start mot förhöjt pris, 250 kr.

Utöver fotopriset (enligt juryns bedömning) delas klasspriser ut samt till: Åkt längst, Djävlat mest, Lustigast och Äldsta deltagare.

Lördag  
6 juni

## Historik



TEXT & RESEARCH Per Ericsson  
FOTO Bengt Weilert, Evert Pettersson  
samt Jörgen Bäckman

Under främst 1950-talet kördes Stock Car Race i Sverige. Det var makalöst populära motortävlingar av det lite udda slaget där stora och framför allt amerikanska bilar skattade åt förgängelsen. Och man utarmade bilbeståndet för framtida renoverare. Eller gjorde man inte det?

1950-talet blev utan tvekan det årtionde då bilsporten fick sitt stora genombrott. På bara några år blev biltävlingar en folksport. En av de mer udda tävlingsgrenarna var Stock Car. Racen drog tusentals personer som exalterat följde hur mängder av gamla bilar kvaddades i vilda och publikfriande körningar. Huvuddelen av bilarna betraktades som värdelösa. De var ju från 1930- och 1940-talen och skulle ändå skrotas... Och då kunde man lika gärna ha kul med dem innan det var så dags.

Det ansåg man även i Östersund den 25 mars 1956. Då hade fler än 6.000 personer letat sig ut till Stock Car racingbanan på Storsjöns is där de tävlande hade laddat upp med en stor mängd bilar, huvudsakligen amerikanska och med raka sexor, åttor eller andra stora motorer. Och som rikstidningsreportern entusiastiskt skriver:

Man kan först som sist fastslå att Stock Car inte är något som faller under benämningen idrott. Stock Car är något som istället stillar hungern hos de

sensationslystna – och vem är inte det! Ur raka avgasrör kom det mest härliga muller från dom stora bestarna blandat med det skärande ljudet av gnisslande plåt och dova smällar när ekipagen i en vrålande röra pressades och stängades. De mest blodtörstiga fick dock inte sina förväntningar infriade, ty det inträffade inga rejäla vurpor, även om det krockades praktiskt taget varje sekund!

Visst måste det ha ”krockats varje sekund” för av de elva startande i Heat 1 kom bara tre i mål! Och rikstidningens

”blodtörstige” reporter fortsätter: Njutbart var det... i en saftig smäll dammade på samma gång sex av bilarna in i varandra och försvann i drivorna!

Tävlingen, som hade lockat förare från hela Sverige, kördes i flera heat och klasser innan man nådde finalheatet. Och dom allra tuffaste som fortfarande hade liv i sina bilar körde rövarheatet. Det vanns under våldsamt publikjubel av Jörgen Bäckman. En hemmaförare som körde Chevrolet -39.

Men mitt i all motoryra konstaterar





På 1950-talet blev motortävlingar en folksport. Och till de absolut populäraste hörde Stock Car. I vilda och publikfriande rundbanekörningar krockades och kvaddades under några år mängder av bilar.



”Volvo PV 60 var helt oslagbara. Dom var stora, tunga och hade kraftiga motorer.

lokaltidningens utsände en smula lakoniskt att:

... en Stock Car-tävling kan även kallas Stå Kvar-tävling, eftersom de flesta av vidundren blir stående någonstans på vägen mot mål ...

– Visst kunde man bli stående, det var ju en del av tävlingen, säger vinnaren från mars 1956, Jörgen Bäckman, med ett skratt. Min bil, Chevan, var egentligen en fin vagn, hade registreringsnummer Z 24 och tillhört en högre tjänsteman. Men i mitten på 1950-talet var den i praktiken osäljbar som bruksbil. Därför fick jag köpa den för en spottstyver hos en bilfirma. Enligt tävlingsreglementet skulle bilarna byggas om. Chevans rutor plockades därför ur, baksätet togs bort och på dess plats monterades en bränsletank rymmande 10–15 liter.

– Det brukade räcka. Racingbanorna sällan var längre än 500 meter och vi körde tio varv runt, inflikar Jörgen. En störtbåge sattes in och kraftiga avbärare

ersatte kofångarna. Slutligen skulle alla skärmar plockas av. Då dubbdäck inte fanns och snökedjor var förbjudna, skar man djupare spår i däcken med en speciell kniv. Och det funkade rätt bra.

– Ja, sen var det bara att måla bilen i himlens alla färger och skriva dit tokiga texter överallt. Det första som tog stryk på bilen under tävlingarna var naturligtvis kylaren. Jag ersatte den med ett 50-liters-fat. Men ändå var det snudd på att bilen kokade i slutet av racen. Chevan blev ändå en vinnarbil. Den var helt enkelt bra och jag hade även tur som förare. Jag körde på topp i ungefär två år. Det var serietävlingar. Och för det mesta körde vi på is. Men jordbanor förekom också. Då gick det fasan så mycket fortare. Jörgen känner inte till att det inträffade några allvarliga olyckor med personskador här i Sverige. Att hjälm och skyddsbur var obligatoriskt här, men inte i USA, hade förmodligen stor betydelse.

– Visst small det oerhört när vi bra-

kade in i varandra. Men krockarna var lugna, om man kan säga så. För grejen var ju först och främst att fixa fri väg och absolut inte bli fast i plåtröran. När jag vann brukade jag kamma hem 250 kronor eller så. Det räckte till många meter balk, plåt och svetselektroder. Soppan, ja den räknade vi knappast på! Och på tal om soppa. Jag glömmer aldrig den gången det blev motorstopp bara 50 meter från mållinjen! Jag var särklassigt i ledningen när bilen bara dör. Där stod jag. Alla andra dammar förbi och publiken fullkomligt vrålar av skratt. Snacka om långnäsa ...

Men de härliga episoderna i Stock Car tävlingarna övervägde och Jörgen berättar.

– Volvo PV 60 var helt oslagbara. Dom var stora, tunga och hade kraftiga motorer. Jag minns en kille som hade just en PV 60. Han låg ofta först, men kom aldrig i mål. Han tordes inte för han var rädd att om han vann skulle det kanske

komma fram att han var utan körkort! Så på sista varvet rammade han alltid nån i en stor smäll, eller körde långt ut i plogkanten.

Vi som körde hade också enormt kul. Det var spännande för alla. Sen blev det ju en hel del mekande också för det var intressant att se hur länge man kunde hålla liv i skrothögarna.

– Mellan tävlingarna fraktade vi bilarna på järnväg. Att hyra en vagn kostade 100 kronor tur och retur. Vi bogserade bilarna från järnvägen till tävlingsbanan. Och då kunde en Stock Car-bil bogsera tre-fyra andra skrothögar. Det var förresten inte ovanligt att polisen körde först och visade vägen!

– Tävlingslicens krävdes så klart. En kille hade blivit av med körkortet. Men när licensutfärdaren frågade efter det sa han sitt körkortsnummer som han kunde utantill. Och så var det bra med det!

Efter några år och många tävlingar sålde Jörgen bilen. Meningen var att köparna skulle fortsätta tävlandet med Chevan. Nu blev det aldrig så.

– Nej, istället blev bilen stående och försvann väl så småningom. Och det är klart, när man ser på det så här ungefär

55 år senare, förvandlade vi nog många fordonsrariteter till skrot. Jag minns speciellt bröderna Proos från Härjedalen. Dom körde med en makalöst fin Packard från sent 1930-tal! Men vadå, dom rev skärmarna av den och byggde om den som reglementet föreskrev. Den bilen skulle man haft idag, i helt skick alltså. Fast å andra sidan. En del bilar var ju nästan skrothögar redan när dom kördes i Stock Car tävlingar, avslutar Jörgen.

Hur än det var med den saken så avslöjar en titt i resultatlistorna vilka ”skrothögar” det rörde sig om. Och det var bland annat: Ford, Hudson, Nash, Oldsmobile, Chevrolet, Buick, Chrysler, Volvo, m. fl. Årsmodellerna var nästan genomgående från 1934–1935 till 1946–1948.

Fotnot

Sedan texten skrevs finns Jörgen Bäckman tyvärr inte längre med oss. Men hans hustru, Britt Bäckman, ser ändå gärna att artikeln publiceras.



Bussreklam är som synes inget nytt. Men hur stavade man?

## Värt att veta om Stock Car

Som så mycket annat kom även Stock Car Racing från det stora landet i väster.

Stock Car betyder egentligen Lager Bil. Alltså en bil hämtad direkt från tillverkarnas lager. Uttrycket har sin ursprungliga bakgrund i en överproduktion hos biltillverkarna i USA. Nya bilmodeller spottades fram i en snabb takt. Ibland så snabbt att de tidigare modellerna inte ens hann lämna fabrikslagren innan de blev ”gamla”. Därför fanns det ibland ”nya” lagerbilar. Men de blev omöjliga att sälja. Kunderna ville naturligtvis inte köpa en ”ny” bil av en ”gamla” årsmodell. Tillverkarna insåg till slut att något måste göras, både med produktionsanpassningen och för att bli av med ”hyllvärmarna”. Tävlingar, mer eller mindre på skoj, med nya bilar, blev lösningen på det senare problemet.

Stock Car Race blev på kort tid enormt populära i USA. När de egentliga Stock

Car's tagit slut övergick man till andra och begagnade fordon. Trots att farterna var relativt blygsamma skedde tyvärr en del olyckor i tävlingarna, i alla fall i USA. Olyckorna berodde på hårdhänt körstil som resulterade i kraftiga krockar.

Men risken att skadas spelade nog ingen större roll, för det som var populärt i

1950-talets USA anammades så klart av den svenska ungdomen. Stock Car kom till Sverige och blev jättestort.

## Årets viktigaste möte Årsmötet

Den 22 februari slöt ett trettiotal medlemmar upp i Kronan på Teknikland för att delta i årsmötet. Det här med årets viktigaste möte är faktiskt allvarligt menat eftersom årsmötet beslutar om vilka som skall leda föreningen under verksamhetsåret och ramarna för verksamheten i form av verksamhetsplan och budget. Viktigt är förstås också granskningen av föregående verksamhetsår där medlemmarna har möjlighet att lämna synpunkter på det som varit och lämna förslag på förändringar och förbättringar.

Några viktiga luckor fanns i valberedningens underlag, förslag till ordförande sakades och dessutom fanns inget förslag på styrelseledamot som var beredd att ta vid som redaktör. Efter en del diskussioner beträffande ordförandeposten så meddelade Björn Staverfelt att han kunde tänka sig att återinträda som ordförande. Annika Danielsson återvaldes på två år. Nya ordinarie styrelsemedlemmar blev Rolf Nilsson och Peter Jansson. Walther Innervik och Anders Jonsson återvaldes som suppleanter, ny som suppleant blev Fredrik Lexelius. Beträffande revisorsuppdragen beslöt årsmötet köpa in tjänsten. Valberedningen utgörs nu av JG Jonsson, sammankallande, samt Jan Flemström och Eva Berglund. Redaktörsuppdraget bestäms visserligen inte av årsmötet men det brukar vara en av de ordinarie i styrelsen. Tyvärr fanns ingen sådan kandidat så där är det nu en öppen fråga hur det blir framöver. Mötet avslutades med smörgåstårter till fiolmusik av Sven-Bertil Sahlin.



arie styrelsemedlemmar blev Rolf Nilsson och Peter Jansson. Walther Innervik och Anders Jonsson återvaldes som suppleanter, ny som suppleant blev Fredrik Lexelius.

Beträffande revisorsuppdragen beslöt årsmötet köpa in tjänsten. Valberedningen utgörs nu av JG Jonsson, sammankallande, samt Jan Flemström och Eva Berglund.

Redaktörsuppdraget bestäms visserligen inte av årsmötet men det brukar vara en av de ordinarie i styrelsen. Tyvärr fanns ingen sådan kandidat så där är det nu en öppen fråga hur det blir framöver.

Mötet avslutades med smörgåstårter till fiolmusik av Sven-Bertil Sahlin.



1. Årsmötesdeltagare.  
2. Avtackade blev Roland Kämpenberg, revisor, Ummis Jonsson, vice ordförande och Göte Högbom, ordförande.

TEXT & FOTO Göte Högbom

## Protokoll fört vid Jemtlands Veteranbilklubbs årsmöte 2015-02-22

Plats: Teknikland, Kronan

Ett trettiotal medlemmar deltog.

1. Till mötesordförande valdes Göte Högbom och till mötessekreterare valdes Annika Danielsson.
2. Fråga om mötet är i behörig ordning utlyst besvarades med ja.
3. Roland Kämpenberg och Curt Sillström valdes att jämte ordföranden justera protokollet.
4. Föredragningslistan fastställdes.
5. Justering av röstlängd, enligt medlemsmatrikeln godkändes
6. Verksamhetsberättelsen lästes igenom och lades till handlingarna.
7. Kassarapport gick igenom, balansrapport och resultatrapport. Därefter gick revisionsberättelsen igenom. Revisorerna föreslog ansvarsfrihet för styrelsen.
8. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2014 omfattande tiden 2013-10-01-2014-12-31.
9. Först gick Göte igenom verksamhetsplanen för 2015 och på det följde en genomgång av den föreslagna budgeten. Därefter fastställdes budgeten för 2015.
10. Årsavgiften fastställdes till 300 kronor för ordinarie medlem och 100 kr för familjemedlem. Ingen inträdesavgift skall tas ut.
11. Styrelsens arvoden fastställdes till 0 kronor
12. Antal styrelsemedlemmar fastställdes till fem ordinarie och tre suppleanter.
13. Till styrelseordförande valdes på ett år Björn Staverfelt.
14. Till ordinarie styrelseledamöter omvaldes Annika Daniels-

son och nyvaldes Peter Jansson och Rolf Nilsson för en tid av två år. Till suppleanter för en tid av ett år nyvaldes Anders Jonsson och Walther Innervik omvaldes

15. Årsmötet beslöt köpa revisionstjänsten av Gunilla Åsell.

16. Till försäkringskommitté valdes JG Jonsson, Gösta Lindström och Göran Lindberg.

17. Till valberedning valdes Jan Flemström, JG Jonsson och Eva Berglund och med JG Jonsson som sammankallande.

18. Inga motioner har inkommit.

19. Av styrelsen hänskjutna frågor: Inga sådana frågor fanns.

20. Övriga frågor som anmäls till diskussion men ej är av beslutskaraktär:

Klubbens fortsatta engagemang på Teknikland diskuterades. Mötet beslöt att tillstyrka framtaget och redovisat förslag med inriktning på en ägarandel på 10 %. Förslag framkom att styrelsen kan knyta till sig fler personer för att bredda kompetensen i samband med frmatagande av avtal med Teknikland.

Ny logotype visades.

Ummis Jonsson, Roland Kämpenberg och Göte Högbom avtackas med presentkort.

21. Göte Högbom lämnade över ordförandeklubban till Björn Staverfelt som avslutade mötet.

Annika Danielsson Göte Högbom  
Sekreterare Ordförande

Roland Kämpenberg Curt Sillström  
Justerare Justerare

Roland Kämpenberg Curt Sillström  
Justerare Justerare

Roland Kämpenberg Curt Sillström  
Justerare Justerare

## Resultaträkning

	2014-12-31
Rörelsens intäkter	696 553
Rörelsens kostnader	712 357
<b>Resultat före avskrivningar</b>	<b>-15 804</b>

Avskrivningar inventarier	0
<b>Resultat efter avskrivningar</b>	<b>-15 804</b>

Finansiella intäkter och kostnader	
Ränteintäkter	2 501
	-13 303

<b>Årets resultat</b>	<b>-13 303</b>
-----------------------	----------------

## Balansräkning

TILLGÅNGAR	2014-12-31
Omsättningstillgångar	
Kassa, bank	256 357
Kundfordringar	0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	0
	256 357

Anläggningstillgångar	
Inventarier	21 000
Klubbens lastbil	50 000
	71 000

Aktiekapital Museum	0
<b>Summa tillgångar</b>	<b>327 356</b>

SKULDER	
Kortfristiga skulder	
Leverantörsskulder	0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	0
<b>Summa skulder</b>	<b>0</b>

EGET KAPITAL	
Eget kapital	-274 863
Vinst eller förlust föregående år	-65 796
Årets resultat	13 303
Uppskrivningsfond	0
<b>Summa eget kapital</b>	<b>-327 356</b>

<b>Summa Skulder och Eget kapital</b>	<b>-327 356</b>
---------------------------------------	-----------------

## Budget 2015-01-01-12-31

<b>Intäkter</b>	
Medlemsavgifter	330 000
Försäkringsersättning MHRF	22 000
Evenemang	19 000
Rallyn	3 000
Tidigare års överskott	59 000
<b>Summa</b>	<b>433 000</b>

<b>Utgifter</b>	
Hyra klubblokal	25 000
Hyra fordonsgarage	50 000
Backspegeln	190 000
Porton	5 000
Föreningsavgift MHRF	25 000
Försäkringsersättning MHRF	8 000
Försäkringar	2 000
Telefon	1 000
Rese- o omkostn.ersättningar	16 000
Klubbfordon	25 000
Tidskrifter	3 000
Medlemsaktiviteter	20 000
Till styrelsens disposition	15 000
Verktyganskaffning	40 000
Driftskostn hemsida, medl. reg	8 000
<b>Summa</b>	<b>433 000</b>

## REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknade revisorer i Jemtlands Veteranbilklubb har efter bästa lekmanaförmåga granskat räkenskaper för tiden 2013.10.01 - 2014.12.31.

Vi har granskat klubbens årsredovisning och andra handlingar som lämnar uppgifter om klubbens ekonomi. Samt i övrigt vidtagit de granskningsåtgärder vi ansett erforderliga.

Vi har noterat vissa brister i attestering av utbetalningar och syftet med utbetalningarna.

Vi rekommenderar att tydligare regler sätts för vad som skall dokumenteras vid in och utbetalningar.

I övrigt inget att erinra och föreslår ansvarsfrihet för styrelsen för räkenskapsåret 2013.10.01 - 2014.12.31.

Östersund 2015.02.21

Björn Staverfelt  
Revisor

Roland Kämpenberg  
Revisor (suppl)



## Verksamhetsberättelse 2014

### Styrelsen

Göte Högbom, ordförande  
Ummis Jonsson, vice ordförande  
Anders Sundin, sekreterare, t.o.m. april  
Annika Danielson, kassör  
Anki Granlöf, ledamot/tf sekreterare, fr. o. m. maj  
Walther Innervik, suppleant  
Anders Jonsson, suppleant  
Magnus Olofsson, suppleant

Anders Sundin avslutade sitt uppdrag i april på grund av flytt.

### Revisorer

Ordinarie Björn Staverfelt, Carin Burman  
Suppleanter Kent Lidén och Roland Kämpenberg

Medlemsregistrator: Anki Granlöf

Arkivarie: Arne Nilsson

Materialförvaltare: Mikael Eriksson

Försäkringsansvarig: JG Jonsson

Valberedning

Sven Jernberg, Eva Berglund och Anders Hemmingsson

Kommittéernas sammankallande:

Evenemang/marknadskommitté: Annika Danielsson

Fordonskommitté: Walther Innervik

Rally och MC-kommitté: Anders Sundin/Anders Jonsson

Redaktionskommitté: Göte Högbom

Webansvarig: Hans Sundkvist

Under verksamhetsåret 2014, 1 oktober 2013–31 december 2014, har styrelsen för JVBK haft 10 styrelsesammanträden. Ett arbetsmöte om hemsidan har genomförts. Verksamhetsåret förlängt för anpassning till årsmötesbeslut om att ändra verksamhetsåret till kalenderår.

Årsmötet för föregående verksamhetsår avhölls på Kronan den 17 november 2013. Ett extra årsmöte avhölls 17 februari 2014 för konfirmering av beslutet 17 november 2013 om ändring av verksamhetsår till kalenderår.

Vid årets slut hade JVBK 1 066 ordinarie medlemmar, 71 familjemedlemmar och 5 hedersmedlemmar. Årsavgiften utgjorde 300 kronor, familjemedlemskap 100 kronor.

Den löpande verksamheten har bestått i genomförande av rallyn, evenemang, fikaträffar, fordonsunderhåll, måndagsträffar i klubblokalen samt tidningsproduktion. En ny hemsida har skapats. Planerna på en ny matrikel har inte kunnat genomföras på grund av tidsbrist. Förslag till ny logotype har tagits fram.

Bland årets aktiviteter kan särskilt nämnas det stora besöksantalet på Springmeet, över 4 000 besökare, samt sommarens fikaträffar som har varit mycket välbesökta, ofta har det varit över ett hundra deltagande fordon.

Föreningens ekonomi är god.

### Evenemangs- och marknadskommitté

- Luciafika med cruising 14 december
- Veteranbesiktningdag, 3 maj
- Studiebesök/Garagetitt Svenstavik, 10 maj
- Springmeet 17 maj
- Damrally 24 maj
- Onsdagsfika/cruising 14 maj–1 oktober 2014, 21 träffar
- Inomhusmarknad 4 oktober

Kommittén har under året bestått av Annika Danielsson och Anki Granlöf.

### Rally- och MC-kommittén

Under det gångna året har rallykommittén genomfört fyra olika rallyn, varav ett som återuppstått igen efter flera års uppehåll.

- Tjälavängen genomfördes lördag den 15 februari. Denna gång kom 57 ekipage, såväl bilar, kommersiella ekipage samt motorcyklar.

- JVBK:s Mopedrally, ett rally som återuppstått efter flera års uppehåll, genomfördes söndagen den 1 juni. Totalt kom 32 startande mopeder.

- Sommarrallyt Storsjörallyt skedde i år i formen av ett lite kortare stadsrally i och runt Östersund, lördag eftermiddag den 14 juni. Start samt målgång skedde från klubbens klubblokal i Optand. Totalt kom 41 startande ekipage

- Höstrallyt utgick från Vaplans Folkets hus lördag den 13 september. Totalt deltog 46 ekipage, bilar, lastbilar samt en motorcykel.

Rallykommittén har bestått av Anders Sundin sammankallande t o m april /Anders Jonsson sammankallande fr o m maj, samt Pererik Linde, Walther Innervik samt Lisa Lejdstrand.

Ett stort tack ska ges till alla föreningar samt personer som har ställt upp på olika sätt, för att vi inom Rally- och MC-kommittén skulle kunna genomföra allt under 2014!

### Fordonskommittén

På grund av oklarheter med garagetillgången kom den planerade renoveringen av klubbens lastbil inte igång. En utbytesmotor har anskaffats till Bokbussen och byte planeras under 2015.

Vid den traditionella resan till Falumarknaden i september användes Wiiman. Alla fyra bussarna ställdes ut på Springmeet.

Fordonskommittén har bestått av Walther Innervik, sammankallande samt Dick Granström, Micke Eriksson och Fredrik Lexelius.

### Redaktionskommittén

Under året har fem nummer av Bakspegeln getts ut.

Redaktionskommittén har bestått av Göte Högbom, redaktör och ansvarig utgivare samt Nadja Innervik och Annacarin Jansson.

### Webansvarig

Syftet med JVBK:s hemsida är att i första hand tillhandahålla aktuell information till klubbens medlemmar, och i andra hand att informera om klubben och klubbens verksamhet till andra intresserade. Arbetet med att ta fram en ny hemsida har pågått under året och en ny hemsida har nu tagits i bruk.

Webansvarig Hans Sundkvist

## Verksamhetsplan 2015

### Styrelsen

Styrelsen skall hålla minst 8 protokollförda möten samt ansvara för att årsmötets beslut genomförs. Styrelsen skall också ansvara för att hålla klubblokalen öppen måndagar kl 19–21 under september till och med maj.

En medlemsmatrikel i digital form skall tas fram.

Beträffande klubblokal och verkstad planeras löper nuvarande avtal med Jämtland Teknikland AB, JTAB, ut 31 maj. Diskussioner har påbörjats med JTAB om ett möjligt utökad engagemang för JVBK på Teknikland innebärande ett delägarskap. För fordonen och diverse utrustning fortsätter JVBK att hyra en halv hangar på Optand.

En funktionärsfest skall hållas. Beräknad kostnad 15 000 kr.

### Redaktionskommittén

Utgivning av 4 nummer av Bakspegeln.

Budget: Utgifter 190 000 kr, tidningsproduktion.

### Rally- och MC-kommittén

Rally- och MC-kommittén ska under det kommande verksamhetsåret genomföra vinterrallyt Tjälavängen, mopedrally, höstrallyt samt stödja vid Storsjörallyt som genomförs 6 juni av ett antal medlemmar och samordnas med nationaldagsfirandet vid Föreningshuset i Hackås.

Ambitionen är att fortsätta att höja kvalitén på rallyverksamheten. Dock ska man vara medveten om att hela rallyverksamheten bygger på enbart ideella krafter och även om målsättningarna kan vara höga krävs det också ibland tidskrävande arbetsinsatser för att förverkliga målen. Målet är att fortsätta variera rallyns karaktär avseende vägval, distans, tävlingsformer etc. En översyn kring deltagaravgifterna för rallyna bör också vara en prioriterad fråga att fundera över.

### Styrelsens slutord

Styrelsen vill tacka alla medlemmar för ett visat stort engagemang och deltagande i de aktiviteter som vi under året genomfört och det förtroende som vi fått.

Vi vill önska den nya styrelsen lycka till med det fortsatta klubbarbetet i samma positiva anda som vi haft.

Östersund 2015-02-10

Göte Högbom  
Ordförande

Ummis Jonsson  
Vice ordförande

Anki Granlöf  
Tf sekreterare

Annika Danielsson  
Kassör

Datum för inplanerade rallyn är:

- Tjälavängen 14 februari
- Storsjörallyt 6 juni
- Mopedrally 30 maj
- Höstrallyt 12 september

För 2015 fortsätter även arbetet med att hitta personer som är villiga att ta på sig uppdraget för att ordna MC-aktiviteter inom klubbens regi.

Budget: Nettointäkt för samtliga rallyn 3 000 kr.

### Evenemang/marknadskommittén

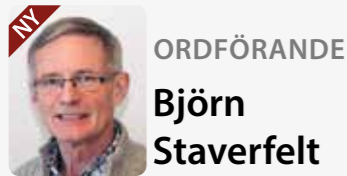
- Veteranbesiktningdag, 9 maj  
Budget: Inga utgifter beräknas, inga inkomster beräknas.
- Studiebesök/Garagetitt Ytterocke  
Budget: Inga utgifter beräknas, inga inkomster beräknas.
- Springmeet 23 maj  
Budget: Utgifter 65 000 kr, inkomster 80 000 kr.
- Onsdagsfika/cruising 6 maj–30 september, 22 träffar  
Budget: Inga utgifter beräknas, Inga inkomster beräknas.
- Inomhusmarknad 3 oktober  
Budget: Utgifter 15 000 kr, hyra lokal, inköp förplägnad, annonser samt affischer.
- Luciafika med cruising 12 december  
Inkomst 20 000 kr, marknadsplatser, grill samt fik.

Budget: Utgifter för fika 1 000 kr.

### Fordonskommittén

Underhåll av fordonen generellt samt motorbyte på Bokbussen. Fordonsförsäkringar, besiktning.

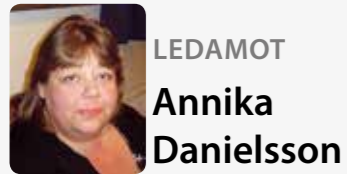
Budget: Utgifter 25 000 kr.



**NY**  
**ORDFÖRANDE**  
**Björn Staverfelt**  
 Vällbacken 140, 834 98 Brunflo  
 070-397 00 15  
 bjorn@staverfelt.se



**NY**  
**LEDAMOT**  
**Rolf Nilsson**  
 Ne Gräftevägen 7, 835 94 Aspås  
 070-336 66 44  
 kiemencoupe@hotmail.se



**LEDAMOT**  
**Annika Danielsson**  
 Vällsundsvägen 18, 832 96 Frösön  
 070-288 11 48  
 danielssonannika1@gmail.com



**NY**  
**LEDAMOT**  
**Peter Jansson**  
 Välådalsgr 15, 831 72 Östersund  
 070-313 14 06  
 p.jansson64@hotmail.se



**LEDAMOT**  
**Anki Granlöf**  
 Häggvägen 9, 832 54 Frösön  
 063-851 25, 070-218 54 79  
 annchristine.granlof@gmail.com



**SUPPLEANT**  
**Anders Jonsson**  
 Önevägen 8, 835 40 Nälden  
 070-382 67 02  
 anglia1959@gmail.com



**SUPPLEANT**  
**Walther Innervik**  
 Tanne 120, 832 96 Frösön  
 073-039 06 33  
 walther.innervik@home.se



**NY**  
**SUPPLEANT**  
**Fredrik Lexelius**  
 XXXXXXX  
 070-328 52 42  
 freddelex@hotmail.com

**KOMMITTÉER**  
 Ej klara vid tidningens tryck.

**MATERIELFÖRVALTARE**  
 Mikael Eriksson  
 070-525 72 06  
 micke.morris@telia.com

**WEBBBANSVARIG**  
 Hans Sundkvist  
 070-601 37 05  
 hanssundkvist@dof.se

**ARKIVARIE**  
 Arne Nilsson  
 063-18 11 30 (b)  
 063181130@telia.com

**VALBEREDNING**  
 JG Jonsson  
 070-335 80 80, jg@jzf.se

**FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ**  
 JG Jonsson, försäkringsansvarig  
 Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
 070-335 80 80, jg@jzf.se

Gösta Lindström  
 Box 207, 840 31 Åsarna  
 073-055 27 29  
 urisasarna@hotmail.com

Göran Lindberg  
 Strandgatan 21, 830 80 Hoting  
 0671-102 32 (b)

**MEDLEMSREGISTRATOR**  
 Anki Granlöf, 070-218 54 79  
 registrator@jvbk.se  
**Ändringar** av telefon, e-post, for-  
 dons innehav gör du enklast  
 på www.jvbk.se. Du kan också  
 kontakta medlemsregistratorn.

## Kalendarium

- JVBK:s fikaträffar 6 maj–30 september, se detaljerad information på sidan 36
- Veteranbesiktningdag 9 maj, se annons på sidan 36
- Springmeet 23 maj, se annons på sidan 26
- Mopedrally 30 maj, se annons nedan
- Motormässan, Frösö Park 30–31 maj
- Storsjörally 6 juni, se annons på sidan 26
- Invgning och flyguppvisning Teknikland, 13 juni
- Nostalgia Hillclimb, Hammarstrand 27 juni
- Power Big Meet i Västerås, 2–4 juli
- Classic Car Week i Rättvik, 24–31 juli
- Höstrally 12 september
- Inomhusmarknad, Frösö Park 3 oktober
- Luciafika med cruising 12 december

## Ordföranden informerar



Här jobbar styrelsen med hemsidan tillsammans med Rolf Fridh och Hans Sundkvist som hjälpt oss med detta projekt.

Som ni er av referatet från årsmötet så är det nu Björn som åtet tagit på sig uppdraget som ordförande. Det som vi i styrelsen mest jobbat med sedan förra utgivningen är förberedelser för årsmötet samt att vi haft ett arbetsmöte för utveckling av nya hemsidan.

*Text och foto Göte Högbom*

## Ett trevligt sätt att umgås

Klubblokalen besöks regelbundet av ett antal medlemmar, så även denna måndag 12 januari. Dagens tioalet deltagare tillhör de allra flitigaste. Denna snötyngda dag så var det något färre än vanligt, troligen beroende på att man valde att stanna hemma istället för att ge sig ut i snöryan.

Fikaträffarna på måndagarna är ett trevligt sätt att umgås med andra medlemmar i klubben under vintersäsongen när vi inte har så mycket annat igång. Dock är det sammantaget enbart ett fåtal som frekventerar lokalen och det borde vi göra något åt. Kanske ska vi försöka ordna någon föreläsare vid något tillfälle, det finns säkert många inom föreningen som har mycket intressant att berätta. Möjlighet att visa filmer finns förstås också. Ja – det är bara fantasin som sätter gränser och du som medlem får väldigt gärna komma med tips och önskemål. Hör gärna av dej till någon i styrelsen!

*Text och foto Göte Högbom*



## Sara Wallentin Ny vd för Teknikland



Vid årsskiftet lämnade Lowissa Frånberg ledarskapet för Jämtland Teknikland AB och ny Vd är Sara Wallentin. Hon har sina rötter i Västerås och är utbildad till statsvetare i Lund. Arbetslivserfarenheten består främst i att under omkring 15 år ha jobbat med barn och ungdomar för att bredda deras kunskap om arbetsmarknaden och då kanske främst vad som finns på hemorten. En viktig uppgift har också varit att få unga att våga pröva på teknik men även att känna på områden som vård, omsorg och pedagogik – områden där det kan finnas bra möjligheter till jobb i framtiden.

Sara ser stora möjligheter till utveckling av Teknikland, Det finns ett stort engagemang och en bred kunskap bland Tekniklands ägande organisationer. Många frivilliga krafter finns som en bra grund. På sikt går hennes tankar till att förlänga säsongen för att bättre utnyttja de resurser som finns på Teknikland. Innevarande år kommer dock inga större förändringar att ske, planeringen var redan i stort sett klar när hon tillträdde. Nytt blir en Legoutställning i Garaget. Det blir stor invigning av sommarsäsongen med flyguppvisningar 13 juni.

Med hemvisten i Västerås har hon under många år följt Power Big Meet som åskådare. Sara tycker att det är spännande med gamla fordon och hennes intresse av 1950-talet och kläder från den tiden gör att hon ser sig själv som rekvisita i det här sammanhanget. Hon kan tänka sig att åka med i något lämpligt ekipage framöver så det är bara att hålla sig framme och fråga.

Avslutningsvis nämner Sara att hon är angelägen om att synliggöra Teknikland för regionen och hon vill också lyfta fram och synliggöra ägarföreningarna.

# Mopedrally

**Välkommen till 2015 års mopedträff!**  
 Vi samlas lördag den 30 maj kl 9.00 och startar tillsammans kl 10.00 från Östersundstravets parkering.  
 Vi kör en slinga på några mil och beräknas vara tillbaka ca 15.00. Ta med eget fika som intas på lämplig plats efter vägen! I år finns tillgång till grill.  
 Startavgift: 50 kr. Ingen föransmälan, kontant betalning på plats.  
 Frågor till Anders Jonsson, 070-382 67 02.  
*Välkommen, önskar rallykommittén för JVBK!*

# WANTED

Jag söker, "efterlyser", en veteranmotorcykel från tidigt 1900-tal, det bör vara en ca 500 cc, en vettigt prissatt sidvagnsdragare som går att köpa loss. Du kanske inte har, men kanske vet om någon annan som har, eller känner till någon motorcykel som bara står hos någon.  
 Har du ett tips, maila eller ring mig: 0703595180@oagmail.com  
 070-359 51 80, Olle Arvidsson.

Upplevelsemuseum  
 - lekmiljöer, teknik och historia för hela familjen.  
 Restaurang och butik.

**TEKNIKLAND**  
 Optands flygfält www.teknikland.se

# B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

Vid obeställbar adressat returneras tidningen till:  
Jemtlands Veteranbilkлубb, Teknikland  
Optands Flygfält 107, 831 92 Östersund



## Sommarens fikaträffar 2015

### Maj

- 6 Aspås turridding med sommarcafé, [aspasturridning.com](http://aspasturridning.com)
- 13 Nordanberg, Ångsta
- 20 Åse Traktormuseum
- 27 Monroe, Järpen, OBS avresa kl 18

### Juni

- 3 Lustgården Marieby, [lustgarden-marieby.se](http://lustgarden-marieby.se)
- 10 Ångsta kvarn, specificerad plats kommer längre fram
- 17 Hallens Grill och Café, [hallensgrillochcafe.se](http://hallensgrillochcafe.se), OBS avresa kl 18
- 24 Sveas Café, Föreningshuset i Häggenås

### Juli

- 1 Hackås båthamn, Tändkulemotorer, [www.adicon.se/jernganget](http://www.adicon.se/jernganget)
- 8 Orrgården, Oviken

- 15 Handog, Lits Föreningshus
- 22 Bredbyn, Offerdal
- 29 Husås föreningshus

### Augusti

- 5 Orrvikens föreningshus
- 12 Bällsta, tinasgodating
- 19 Backens bystuga, [xn--tullus-sjbygden-htb.se/index.php/1396646](http://xn--tullus-sjbygden-htb.se/index.php/1396646)
- 26 Alsens bygdegård

### September

- 2 Hissmofors Folkets hus
- 9 Rossbols Föreningshus
- 16 Teknikland
- 23 Kungsgården, Frösön
- 30 Rödöns Bygdegård

Samling från kl 18, avfärd kl 19 om ej annat anges. Samlingsplats: Stortorget alternativt yrancampingen.

## Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och har cirka 1 100 medlemmar. Klubben ska:

- främja intresset för tekniskt och historiskt intressanta fordon
- vara ett forum för utbyte av information mellan medlemmarna
- tillvarata och bevara kunskap inom veteranfordonshobbyn

skapa förståelse och goodwill för klubbens verksamhet.

I klubblokalen på Optands Flygfält är det öppet hus varje måndag kl. 19.00–21.30, september till och med maj. Där kan Du ta en kopp kaffe medan Du studerar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna.

Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring som finns i Folksam och If.

Jemtlands Veteranbilkлубb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. JVBK:s medlemmar får kostnadsfritt annonsera i Backspegeln i form av radannonser.

Medlemsavgiften är 300 kronor/år. Familjemedlemskap för extra medlem på samma adress 100 kr/år.

## Besiktiga på Opus Bilprovning



Plats: Östersund, Opus Bilprovning  
Tid: Lördag 9 maj, kl 8.00-14.00  
Äldre personbilar och MC välkomna, ingen tidsbeställning!  
Servering på parkeringen.  
Info: Annika Danielsson, 070-288 11 48

Ny adress till  
hemsidan  
[www.jvbk.se](http://www.jvbk.se)

Klubblokalen har öppet måndagkvällar, september-maj, 19.00–21.30

# Jemtlands Veteranbilkлубb

Teknikland, Optands Flygfält 107, 831 92 Östersund • 070-604 53 01  
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: [www.jvbk.se](http://www.jvbk.se)

