

**Jemtlands
Veteranbilklubb**

Vintern 2014 • Årgång 28 • 50 kr

Backspegeln



**GÖRAN – han med
macken i Lit**

*Höstmarknaden
– inte bara köp och sälj*

**Gengas och flak
gav nytt liv åt brandbil**

Årets
50
-åring

Backspegeln

REDAKTION

Göte Högbom, redaktör, ansv. utgivare
070-604 53 01
gote.hogbom@comhem.se
Nadja Innervik, 072-717 71 23
nadja_aramis@hotmail.com
Anna-Carin Jansson, 070-666 08 46
janssonannacarin@yahoo.com

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

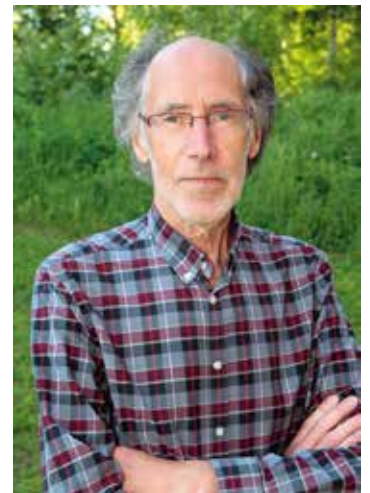
Det var bättre förr – ja så lyder rubriken på Classic Motors senaste album. Där visas med många svartvita foton bilar från förr. Många av artiklarna har skrivits av Per Ericsson, en välkänd och uppskattad skribent även i Backspegeln. Om det nu var bättre förr tvistar de lärde och det finns lika många uppfattningar i ämnet som det finns bedömare. En enkel sanning som alla kan enas om är att det var annorlunda förr. För egen del kan jag konstatera att i ett visst avseende var det bättre förr – betydligt bättre. Detta efter att för andra gången tvingats byta bakhjulslager på bruksbilen, en Hyundai från 2001 och som rullat bara 10 000 mil. Nåt sådant har jag aldrig råkat ut för och jag har ändå haft bilar i drygt 50 år.

Vanligtvis brukar jag tycka att gamla svartvita bilder på fordon är ganska tråkiga men det nämnda albumet från Classic Motor har fått mej att ändra uppfattning. Speciellt intressant är det när det finns en historia bakom bilden. I ett samtal med Per Ericsson gav han mej ett tips om att

göra nåt med min pappas bilar vilket jag aldrig tänkt på tidigare. Det här har lett till att jag nu påbörjat jakten på gamla släktfoton där bilar förekommer och det är bara att konstatera att det inte blir så lätt, det fotades inte så mycket förr. Nu fotas det i all oändlighet med den digitala tekniken men blir det några bilder kvarlämnade till eftervärlden? Mycket tveksamt och där har vi nog en uppgift att se till att det blir bilder kvar och dessutom med kommentarer därtill.

När denna årets sista Backspegel dyker upp i brevlådorna så befinner jag mej på Gran Canaria där jag tillbringar en månad för att slippa en del av vinterns vedermödor.

God Jul och Gott Nytt År!



GÖTE HÖGBOM REDAKTÖR
gote.hogbom@comhem.se



Innehåll

Kåseri

- 4 Alla goda ting är tre – eller fler**
Arne Nilsson kåserar över Jaguarer

Mitt fordon

- 22 Göran – han med macken i Lit**
Ett garage med flera Mercor
- 24 Gengas och flak gav nytt liv åt brandbil**
Harry Nilsson eldar i aggregatet
- 26 En PersonVagn**
Årets 50-åring är en 544:a

Evenemang

- 8 Fikasugna avslutar säsongen**
Backens bystuga med fronter, 20 augusti
Husåsgården, 27 augusti
Hissmofors, 10 september
Slandrom, 17 september
Orrviken, 24 september
Rödön, 1 oktober
- 21 Funktionärer på fest i ladugård**
JV BK och SHRA bjuder på funktionärsfest
- 27 Höstmarknaden – inte bara köp och sälj**
Många ute för att träffa

Historik

- 28 Gula diligenser rullar i klubbens regi**
En presentation av klubbens gula bussar

Resereportage

- 30 Med brusten ventilvipa**
Rally som slutade med problem

Övrigt

- 33 Jämtland Teknikland AB – andra säsongen**
En kort redogörelse från Teknikland

Klubbnytt

- 34 Klubbinformation**
Ordförande informerar
Fikaavstämning med kruskalas

Alla goda ting är tre – eller fler

TEXT Arne Nilsson FOTO Göte Högbom

Jag har alltid haft ett intresse för bilar. Mamma säger att jag kunde säga ”Morris och PV” innan jag sa ”mamma och pappa”. Jag är inte alldeles säker på det, men mammas har väl alltid rätt. Jag växte upp i Järpen på 50- och 60-talet och där var det ovanligt med andra bilar än de för tiden vanliga bruksbilarna från Volvo, Saab och VW med flera. Det fanns ett lysande undantag, som alla smågrabbar (stora med för den delen) beundrade – en Jaguar XK120 OTS. Den ägdes av Nathan Odén som till yrket var specerihandlare. Jag följde gärna med mamma när hon skulle till Odéns och handla – kanske, kanske skulle Jaguaren stå parkerad utanför garaget. Nathan och Jaguaren var en institution i Järpen för en Jaguar stack verkligen ut i mängden, särskilt när den kördes vintertid utan sufflett. Nathan körde sin crèmefärgade Jaguar året om, men jag såg den aldrig med suffletten uppe. Kylan motades istället med en stor hundskinnspäls och anpassad hastighet – Nathan körde väldigt sakta både sommar och vinter. Jag förstod det inte då, men det var inte farten som var tjusningen för Nathan utan känslan av att färdas i en av den tidens finaste sportbilar.

Att Jaguarer är vackra och snabba (när dom går) förstod jag tidigt. I början av 60-talet stod ibland järnhandlare Kalle Hörnells vackra Mk2 på parkeringen nära vår fjällstuga i Ottsjö. Vinteregenskaperna var kanske inte de allra bästa för ibland startade inte bilen efter några nätter i vinterkylan. Det var en av dom gångerna som Kalles då 8-åriga son Johan till tröst sa ”pappa kan laga allt – utom mat och Jaguaren”.

Det måste ha varit Nathans XK120 och Kalles Mk2 som var upphovet till mitt eget intresse för de snabba och vackra bilarna från Coventry. Det tog dock många år innan jag själv blev ägare till en raskatt. Min och min sambo Ann-Kristins första Jaguar blev en XK8 av 1997 års modell som jag först såg i en annons på internet. Den fanns i Karlstad och hade först ägts av en fotbollstränare som emigrerat till Norge. Ägare nummer två var en äldre herre som tyckte att den var svår att komma i och ur och därför snabbt bytt den mot en Jeep



Cherokee!!! Vi tog en titt på XK8:an i bilhallen när vi var på väg söderut på semester. Den var förföriskt vacker och i skick som ny. En stor del av semestern gick åt till att fundera över om vi skulle slå till. På hemvägen stannade vi i Karlstad igen, lämnade Saaben och åkte vidare i XK8:an. Det var en fantastisk härlig känsla och den upplever vi fortfarande trots att vi ägt bilen i 14 år. Bilen körs cirka 500 mil varje sommar och den har varit väldigt driftsäker. Förutom vanlig service och byte av slitdelar så har det mest varit förebyggande insatser. De kända svagheterna på de första V8:orna har åtgärdats, det vill säga byte av kamkedjor, kamkedjesträckare, vattenpump och termostat. Det går faktiskt att göra en hel del service och reparationer själv, även på en modern Jaguar. Alla de förebyggande reparationerna har jag gjort själv. Vattenpumpen var enkel att byta, men kamkedjor och sträckare krävde både tid, mod och ett antal specialverktyg. Verktygen köpte jag från Jaguar Entusiast Club i England. Dom kostade en bra slant, men jag fick igen det mesta när jag senare sålde dem på Ebay.

I början av sommaren började XK8:an skramla något alldeles förfärligt. Oljudet försvann lika fort som det uppstod. Jag misstänkte först att det var mekanismen för den variabla ventilstyrningen, eftersom jag nyligen läst om det på ett internetforum. Det kändes inte alls bra. För att åtgärda det behövs samma verktyg som jag redan sålt på ebay. Nästa gång skramlet kom tillbaka kunde jag konstatera att det kom från



motorns främre vänstra sida. Det måste vara styrservopumpen för det hade jag också läst om. Internetforum i all ära, men det kan vara lite som att läsa en läkarbok – man tror man har de flesta av de åkommor man läser om. För att vara säker på att ha bilen i ordning till semestern beställde jag raskt en ny pump (med löfte om att få lämna tillbaka den om den inte behövdes). Innan jag skruvat isär något fick jag ett gott råd av en klok mekaniker. Kolla alltid den enklaste åtgärden först. Det är väldigt ofta det som fallerar även på moderna bilar. I mitt fall visade det sig att det var remskivan till styrservopumpen som lossnat. En skruv borta och de andra två kunde jag skruva lös med bara fingrarna.

En klok bekant sa att om man kör Jaguar så måste man ha minst två, för att vara säker på att någon fungerar.

Min andra Jaguar – en XJ6 från 1977 köpte jag hösten 2010. Jag såg den första gången nio år tidigare när jag besökte ”Pingens bilservice” på Frösön. Jag blev kär direkt – karossens linjer, massor av blänkande krom och den ljusblå lacken med mörkblå inredning. Det visade sig vara ”Pingens” pappa Rolf Olsson som ägde bilen. Vid ett senare tillfälle vågade jag mig på att säga till Rolf att om det någon gång blev aktuellt att sälja XJ6:an så fick han gärna höra av sig till mig. Rolf lovade att jag skulle få ”första tjing” och det var ett löfte han också infriade.

Bilen är nästan helt rostfri och är därför ett objekt som jag trodde att jag själv snabbt kunde få ordning på. Det var en del

”... jag kunde säga Morris och PV innan jag sa mamma och pappa.

småfix som jag skulle åtgärda under en kort rullande renovering. Jo visst – det är fyra år sedan och den är inte klar ännu. Det är inga större fel på bilen, det är bara jag som jobbar för sakta och för sällan. Jag har lärt mig samma läxa som många andra bilrenoverare, det vill säga att det tar dubbelt så lång tid som man tror och kostar också dubbelt så mycket.

Min Ann-Kristin tyckte att det räckte med en Jaguar och att jag var knäpp som köpte en till, som dessutom inte var riktigt frisk. Nu när den står hemma och glänsar så säger hon att ”den är fin” och det är nog så mycket gillande jag kan begära innan jag kan ta med henne ut på en tur (just nu har den bara försäsite).

Eftersom jag så väldigt gärna ville ta Ann-Kristin på en tur i en klassisk Jaguar, men som hon vägrade då bilen saknade inredning och passagerarsäte så måste jag hitta en lösning. Lösningen fanns på internet i somras (var annars) i form av en i mina ögon helt fantastisk Jaguar XJ6 series 1 från 1970. Jag blev kär direkt (känns det igen) och eftersom priset var hyggligt så blev det affär. Konstigt nog blev det inte precis några hurrarop där hemma, men sedan jag lovat att bilen var besiktigad och till och med hade passagerarstol så blev det dags för en liten tur till glasskiosken. Väl på plats i bilen tog vi in känslan av engelsk herrklubb och sjönk ner på läderklädseln med 44 års patina, tittade på valnötspanelen med sin lätt krackelerade fernissa. Utsikten över mätarna av Smiths fabrikat var fantastisk och inte tyckte jag att det spelade någon som helst roll att tankmätaren stod på noll trots att tankarna (jo, det är två) innehöll 90 nytankade liter. Jag var helt betagen av allt det vackra, men även efter ett långt samboförhållande kan man se saker ganska olika. Efter att ha studerat nyförvärvet sa Ann-Kristin ”det här är det sunkigaste jag sett sedan farsan köpte en gammal PV”. Nu har det gått några månader och hon är i alla fall inte arg längre.

Jag är både glad och stolt över våra Jaguarer, men det gnager mig lite att vi inte har någon öppen modell – ännu. Jag kan avslöja att jag har lite planer, men berätta det inte för min sambo. ■

I höstnumret redovisade vi sommarens fikaträffar. Här kommer nu resterande träffar, 20 augusti till 1 oktober. Här hittar du också en stor samling frontar, fotograferade i samband med fikaträffen i Backens bystuga.

Fikasugna avslutar säsongen

TEXT & FOTO Göte Högbon

Backens bystuga 20 augusti

På Stortorget sågs Micke Sjalander med sin Chevrolet Chevy II SS -66. Bilen har han ägt sedan i våras. Den har en bytesmotor och ägaren är inte säker på att det är en SS. Micke har inte gjort så mycket åt bilen sen köpet men funderar på att servoförstärka bromsarna.

På Stortorget fick redaktören för sig att på den här träffen skulle alla deltagande fordons fronter fotas och redovisas i Bakspeglin. Det blev ett stort antal knäböjningar, närmare bestämt 82, för att klara den uppgiften. Hur många märken, modeller och årsmodeller kan du identifiera utan att kolla i Transportstyrelsens fordonregister? För att underlätta finns här en förteckning av alla deltagande fordon med uppgifter hämtade från nyss nämnda register. Lite lurigt kan det vara när det gäller Volvo, här förekommer inte de vanliga modellnamnen PV, Amazon och Duett.

Av de 82 deltagande fordonen sammanlagt på Stortorget och vid Backens Bystuga var 39 från USA, 19 från Tyskland, 11 från Sverige, 8 från England, 4 från Frankrike och 1 från Japan. Överlägset mest förekommande märke är Chevrolet, hela 17. Mesta europé är Volvo med 9 till antalet. En jämförelse med förekomsten av olika bilmärken när de här bilarna var nya torde visa en helt annan fördelning. Det amerikanska inslaget var då ganska sparsamt. Hur har det kunna bli så här? Har många utomamerikanska bilar helt rostat bort eller fallit bort av andra skäl? Nej – till största delen beror det förstås på import av amerikanare vilket i sin tur beror på någonting. Sannolikt är orsaken att många vill åka stort och med kraftiga motorer, helst V8 och med automatlåda.





1. Utfart från Stortorget.
2. Uppbullat för fikasugna.
3. Grillen var igång denna kväll.
4. Livliga diskussioner ute på gården.
5. Micke Själänders Chevrolet Chevy II -66.
6. Flammorna ersätter en list som försvunnit.



Para ihop fronterna med rätt bil

Austin A40 Futura -59

BMW 2000 -72

Borgward Isabella Coupe -58

Buick Super -55

Buick Super HT Coupe -58

Buick Le Sabre -62

Buick 49447 -65

Buick Electra HGV -84

Cadillac De Ville -59

Cadillac De Ville -72

Cadillac Coupe De Ville -75

Chevrolet Standard -33

Chevrolet Master -37

Chevrolet Super Deluxe -39

Chevrolet 2103 -51

Chevrolet 210 -56

Chevrolet Bel Air -58

Chevrolet El Camino -60

Chevrolet 1119 Sedan -60

Chevrolet Impala -61

Chevrolet Bel Air -64

Chevrolet Corvette -65

Chevrolet Chevy II -66

Chevrolet Camaro -67

Chevrolet Camaro -68

Chevrolet Corvette -74

Chevrolet Camaro -75

Chevrolet Caprice -90

Citroën CV2 -87

Citroën CV2 -90

DKW AU 1000S -63

Dodge Dart 440 -62

Dodge Charger 500 -70

Edsel Pacer -58

Ford Tudor -32, 2 st

Ford Cortina GT -66

Ford Taunus 17M P3 -64

Ford Fairlane 500 -66

Ford Mustang -66

Ford Mustang Coupe GT -67

Ford Thunderbird -67

Ford 65A Cougar -70

Jaguar MKII -67

Jaguar XJ6 -70

Mazda Pickup B1800 -80

Mercedes Benz 200/8 -71

Mercedes Benz 280 SE -77

Mercedes Benz 500 SE -85

Morris Minor 1000 -57

Morris Minor Tourer 1000 -57

Opel Olympia Coach -51

Opel Rekord -58

Opel Rekord Coupe -66

Opel Rekord Coupe -69

Opel Commodore -69

Opel Commodore Coupe -71

Peugeot 505 GR -82

Plymouth DeLuxe 4D Sedan -37

Plymouth Valiant Duster -74

Pontiac Starchief -57

Pontiac GTO Cabriolet -66

Renault 4L -64

SAAB V4 Monte Carlo -67

SAAB 99 Combi -69

Vauxhall Velox Saloon -54

VW 1200 LIM -65

VW 1600 TLE LIM -71

VW 1600 Variant -71

VW 1302 LIM -71

VW 1302S -72

VW 1303S -74

VW Pickup -87

Volvo P2107 -57

Volvo P121 -60

Volvo P544 -61

Volvo P120 -61

Volvo 121 -64

Volvo 111 -65

Volvo 211 -66

Volvo 131 -67

Volvo 211 -68









43



44



45



47



48



46



49



50



51



52



53



54



55



56



57



58



59



60



61



62



63



64



65



66



67



68



69



70



71



72



74



75



73



77



78



76



80



81



79



82

Ny hemsida - ny webbadress

Från 1 januari kör vi igång den nya hemsidan och byter adress från www.jvbk.nu till www.jvbk.se.

De mailadresser som haft adressen @jvbk.nu ändras samtidigt till @jvbk.se

Husåsgården ☕ 27 augusti



Återigen en soligt härlig kväll. Redaktören fick lift med Arne Nilsson från Krokomb, flerfaldig Jaguarägare. Denna kväll luftade han sin Jaguar XJ6 -70 med 4,2 liters motor på 180 hkr. Bilen köpte han i somras via en annons på Blocket. Den hade då funnits i samma familj sedan 1975 och efter en renovering med lackering 1981 hade den då gått bara 250 mil. Totalt har den rullat 23 000 mil. Arne har bytt till brytarlöst system men i övrigt inte behövt göra nåt åt bilen. En bekväm långfärdsbil kunde redaktören konstatera.

Tommy Nilsson deltog med sin Dodge Coronet 500 -65 som han ägt ett år. Den importerades 2012 och hade dessförinnan stått på en bakgård i Kalifornien sedan 1987. Efter importen blev det ny inredning, bromsrenovering, renovering av bakaxel, ny kamaxel mm. Motorn är på 363 cui och är minsta bigblocks-motorn.

En mycket udda bil påträffades i Husås. Det är Sven-Erik Göranssons Skoda Felicia Cab -61 som han ägt sedan 1984. Han är tredje ägaren och bilen har bara gått 4 500 mil. Motorn är på 1100 kubik och levererar 53 hkr. Lådan är fyrväxlad. Ny topplack har det blivit men i övrigt är den i originalutförande. Från omkring 1985/86 blev den stående till förra året då den åter kom i drift. Trots att det är en udda bil finns mycket delar att få tag på.



1. Inkommande gäster till Husåsgården. Ovanligt många VW typ ett på den här bilden.
2. Inte bara personbilar kunde beundras utan även en militärlastbil och en traktor.
3. Tommy Olssons Dodge Coronet 500 -65. Klämman på bilden ersätter det trasiga värmereglaget.
4. Fullt på gårdsparkeringen med finbilar.
5. Självservering vid fiket.
6. Den fina kvällen inbjöd till utefika.
7. Annika Danielsson i mitten försöker övertyga en medlem att han borde anmäla sig som kandidat till klubbstyrelsen. Fin Pickup Chevrolet 3100 -59 importerad och i trafik första gången i Sverige 2007.
8. Arne Nilssons Jaguar XJ6 -70. Polisernas närvaro berodde på att Sverigedemokraterna valtalade på Stortorget denna kväll.
9. Sven-Erik Göranssons Skoda Felicia Cab -61 med endast 4 500 mil tillryggalagda.



Hissmofors ☕ 10 september

Dagens första offer för redaktörens frågvishet blev Ulf Johansson som deltog med sin VW 1303 S Big -74. Bilen har han i ägt tio år som inneburit helrenovering inklusive rostlagning och växellådsbyte. Jobbet har Ulf gjort själv utom lackering. Motorn är på 50 hkr. Tillägget Big innebär speciella fälgar, tygmatör, plyschklädsel och träinläggning på instrumentpanel och växelspaksknopp. Bilen körs mest till fikaträffar och Ulf har varit med på 5-6 denna sommar och han gillar de här träffarna.

Herje Dahlsten har bra koll på Mustangernas alla modeller och redaktören fick en kort föreläsning om några av dem och den här dagen fanns tre olika årgångar till beskådande. Den äldsta är Gösta Eriksens cabriolet som är en så kallad 64½ det vill säga den allra först tillverkade modellen. Gösta har ägt den sedan 2001 och innan fanns den i Hollywood. Bilen är fortfarande i standardutförande med 289 V8 och C4-låda.

Nästa i ordning blir Herjes Mustang GT -68 med bigblocks-motor som för ett otränat öga ser ut att vara lika Göstas förutom cabben men är en helt ny och större modell. Herje har ägt den sedan 1998 och bara gjort löpande underhåll.

Så till nästa modell som klart skiljer sig från Göstas och Herjes. Det är Peter Janssons Mustang Mach 1 -73 med Clevelandmotor. Den har han ägt två år och bara bytt bromscylinrar bak efter köpet. Bilen har gått i Kalifornien tidigare.

Nästa bil till beskådande blev en Chevrolet Biscayne -60 ägd av Peter André och inköpt av flygteknikern Ludde Lundström som köpte bilen ny i Florida och tog med den hem som flyttgods. Luddes tanke var att sälja den till någon taxiägare men så blev det inte. Bilen har en 6:a på 235 cui och treväxlad manuell låda, ingen servoassistens av bromsar och styrning. Peter köpte bilen för elva år sedan och då hade den stått sedan 1974. Bara löpande underhåll har behövts.

Sven Modin deltog med sin Opel Kadett Coupé -65 som han ägt sedan den var ny. Den har stått länge men besiktigades i maj i år. Den har gått 24 000 mil och är omlackerad en gång. Sven har tidigare kört rally med den. Måttfulla 48 hkr.

Kvällens skönhetspris får Rolf Eliassons MGA -59. Inköpt 1978 i dåligt skick, nedplockad 1980 och klar för tre år sedan – vilket tålamod! Rolf har själv stått för renoveringen. Motorn är på 1600 kubik och 70 hkr. Nya fälgar blev det förra året.

Pontus Falmår Lundli bor granne med fikastället och kom med mamma Anki Lundlis Monark moped med Husqvarnamotor och som funnits i släkten länge. Typbeteckning VoV 1283 som det står på typskylten tyder på årsmodell 1966.



1. Ulf Johanssons VW 1303 S Big -74.
2. Rolf Eliassons MGA -59.
3. Sven Modins Kadett Coupé -65.
4. Peter Andréns Chevrolet Biscayne -60.
5. Några av de aktiva funktionärerna vid Folkets Hus i Hissmofors denna kväll, från vänster Jörgen Blom, Lena Berggren, Conny Byström och Agnetha Ramsten.
6. Knökfullt blev det på parkeringen i Hissmofors.
7. Pontus Falmår Lundli med mamma Ankis Monarkmoped.
8. Cabben är Gösta Eriksens Mustang -64½, den vita är Herje Dahlstens Mustang GT -68 och den tredje Mustangen är Peter Janssons Mach 1 -73.



Slandrom ☕ 17 september

Matmarknad på Stortorget innebar att vi för andra gången i år fick flytta på oss. Yrancampingen är inget dåligt alternativ, gott om plats finns där. Det vi saknar är flanerande åskådare.

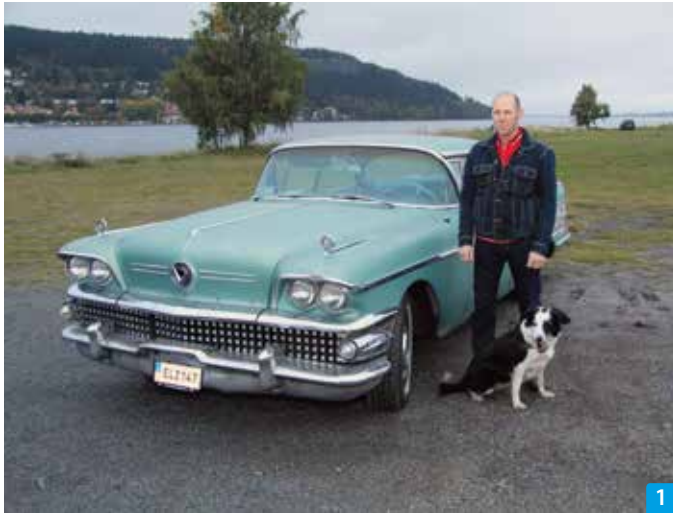
Ulf Kårwik kom åkande i en egendomlig farkost. Hans pappa Torsten hade VW-service i Svenstavik redan från 1948. Vid ett studiebesök på VW-fabriken i Wolfsburg 1955 fick han se en pickupkonverterad VW och tankarna kom att bygga en egen sådan. Tillfället kom först i början på 60-talet då han fick tag på en krockad 56:a. Karossen kapades ned vid baksätet och ett flak byggdes. 1965 registreringsbesiktigades pickupen och den användes då i firman några år och sedan såldes den. Torsten köpte sedan tillbaka bilen men därefter blev den stående från 1973 till i år då sonen Ulf satte igång den igen och besiktigade. Märkligt är att lastkapaciteten på flaket är måttliga 250 kg medan man med utökad behörighet på körkortet får dra släp på 3 110 kg.

Fikaträffarnas märkligaste fordon påträffades vid Bygdegården i Slandrom. Simon Hassfjärd som bor alldeles intill tog med sin bandvagn Volvo BM 202 -63 som han ägt fyra år. Den är registrerad så att den får framföras på väg. Motorn är den pålitliga B18 och växellådan M40 kompletterad med fördelningslåda. Bensinförbrukningen ligger omkring 5 liter per mil men kan uppgå till det dubbla vid körning i blötsnö. Priserna på bandvagnar är på väg uppåt och särskilt på de fåtal som registrerats för körning på väg. Nu är det inte möjligt att få denna registrering.



1. Ulf Kårwik och Karin Mårtensson med hembyggd VW -56 Pickup.
2. Simon Hassfjärd med fikaträffarnas mest udda fordon. Bandvagn Volvo BM 202, -63 som var i militär tjänst till 1986.
3. Yranparkeringen.
4. Många deltagare denna kväll men bygdegårdsföreningen hade ordnat plats för alla.
5. Ljust som på dagen blev det när den deltagande brandkärsbilen hissade upp strålkastaren.





1



1



1



3



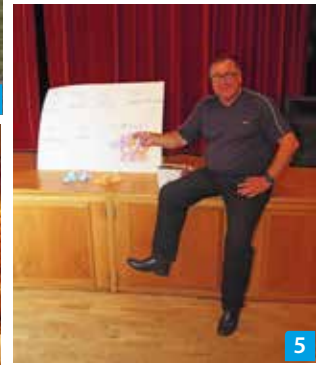
2



2



4



5



6

Denna dag kunde vi uppleva säsongens första snöfall, inget som lade sig på marken dock men många tyckte nog att de var lite för bistert denna kväll. På grund av aktiviteter på Stortorget blev det även denna kväll samling på Yrancampingen. Uppenbarligen sker det en hel del på torget som många upplever som händelse-löst.

Lars Olsson premiärvisade sin alldeles nyinköpta Buick Century -58 med 364 motor. Bilen nyligen importerad från Wisconsin och bromsrenoverad i Sverige. Lars hade letat en hel del innan han fastnade för den här ärrade skönheten. Han har inte riktigt bestämt vad han skall åtgärda på bilen, först blir det en ordentlig koll på statusen. Lars anmälde intresse att bli medlem i JVBK och fick för detta information från Anki, klubbens registrator.

Patrik Lindmar deltog med sönerna Max och Andreas och VW 1200 -62. Bilen har han ägt tre år och den är nysåld hos Berners och hela tiden hållit sig inom länet. I fint patinerat skick och så ska det

förbli. Ett avsteg från originalet har gjorts i form av nya fälgar. Patrik kör bilen flitigt, det brukar bli 400-500 mil per säsong. Många fikaträffar har han varit med på och även varit på träffar i Tierp och Romme.

Orrvikens bygdegårdsförening erbjuder gott hembakat fika i form av stut och kakor. Här brukar Garvsyra hålla till med sina repetitioner och de har alltid sin premiär här. En del danser ordnas också. Ett lotteri lockade föreningen med och de som hade lyckan att få slutsiffra tre kunde inhösta godis i olika former.

Vi hoppas kunna återkomma till Orrviken nästa år och då med bättre vädermässiga förutsättningar och fler deltagare.

1. Lars Olsson med nyinköpt Buick Century -58.

2. Patrik Lindmar med VW 1200 -62 och sönerna Max och Andreas.

3. Inte fullspikat på parkeringen men ändå ett trettiotal veteranare.

4. Aktiva funktionärer denna kväll var Malin Frihlén, Erna Frihlén och Anna-Carin Lund flankerade av Evenemangskommitténs Annika Danielsson och Anki Granlöf.

5. Bygdegårdsföreningens ordförande Per-Erik Estensson krängde lotter.

Rödön ☕ 1 oktober

Ett stort antal bilar infann sig på Stortorget för säsongens sista onsdagsfika. Färden gick mot Rödöns Bygdegård, där det räknades in 87 bilar och 23 motorcyklar. De hade dukat upp med gofika och alla fick plats att sitta. Annika Danielsson och Anki Granlöf blev avtackade med blommor och kram av Ummis Jonsson. Fika och bilprat – och sen ringlade en härlig syn av diverse bakljus mot stan i mörkret.

Text och foto Anna Carin Jansson



1. Det var mörkt när vi skulle åka hem.
2. Sven Gunnar Nordin från Ope gjorde ett trevligt inköp under sommaren: Impala 1961.
3. Amazon på Stortorget.
4. Dodge!
5. Bubbla på Stortorget.
6. Cadillacträff på Stortorget.
7. Vauxhall på Rödöns Bygdegård.
8. Duett på Stortorget.
9. På väg till samlingen på Stortorget fick vi sommarens sista soppatorsk. Men det gick bra – reservdunken var med, och sen blev det till att tanka.
10. JVBK:s vice ordförande Ummis Jonsson tackar Annika Danielsson och Anki Granlöf för årets onsdagsfikaträffar.
11. Alla fick plats att sitta.
12. Två av de 23 motorcyklar som kom till Bygdegården.
13. Trevliga damer i fiket!

Funktionärer på fest i ladugård

TEXT & FOTO Göte Högbom

Det har nu blivit en etablerad tradition att JVBK och SHRA bjuder på en fest för att tacka funktionärer som varit aktiva under året. Årets fest avhölls 20 september. Tidigare har festerna hållits på Murklan men den lokalen var i år inte tillgänglig på grund av det där pågående hotellbygget. Den här gången fick deltagarna hålla tillgodo med en ombyggd ladugård på Kungsgården och det här blev premiär för denna lokal.

Ett 70-tal deltagare förplägades med grillbuffé med kaffe och kaka. Stämningen var som vanligt hög och diskussionens vågor gick höga vid respektive bord. Tyvärr blev det lite lång väntan på att orkestern, The Happy Ones, skulle komma igång men när då detta skedde blev det i vanlig ordning fullt ös på dansgolvet.

Till festen kom några i sina finbilar. Bland dem fanns Anna Nygaard med sin Volvo PV -54. Den köpte hon 2012 och renoverade som ett projektarbete på gymnasiet. Tänk vad man kan få göra på skolan numera! Första tiden efter renoveringen använde hon den som bruksbil. Anna är med i SHRA. Hon och kamraterna i bilen, Ludvig Nielsen och Fredrik Jansson är medlemmar i SAUR Rockabilly Bluesband som spelade på Springmeet och nu blev inbjudna till festen.

Det här var fjärde gången vi hade en gemensam funktionärsfest och fler kommer med stor sannolikhet. Den här festen används som lockbete när vi rekryterar nya funktionärer och möjligen kan vi behöva utveckla konceptet för att ytterligare förstärka våra argument gentemot presumtiva kandidater. Festen är också öppen för andra som inte jobbat som funktionärer men då till självkostnadspris.



1

För de som bara ville vara med när dansen började fanns ett eftersläpp. Där härskade i vanlig ordning Alexandra och vakten Sven-Åke "Såpa". Vid åsynen av dessa kom redaktören av någon outgrundlig anledning att tänka på Karl Gerhards gamla schlagerdänga "Det rara gamla paret från anno dazumal".



2



3



4



5



6



7

1. I dansens virvlar.
2. Mathämtning vid grillbuffen.
3. Walther Innervik och Annacarin Jansson vid baren.
4. The Happy Ones.
5. "Det rara gamla paret från anno dazumal" Alexandra och Såpa.
6. Anna Nygaard med sin PV -54 och Ludvig Nielsen till vänster och Fredrik Jansson.
7. Ankommande gäster.

Mitt fordon

Pererik Linde tipsade redaktören om att ett besök hos Göran Hansson och hans stora garage i Handog, Lit skulle kunna vara nåt för Bakspegl'n. Och visst var det så.

Göran

TEXT & FOTO Göte Högbom

han med macken i Lit

I huset han flyttade in i 1981 har han byggt på garaget 1991 och 2012. Nu har det rejäla mått, med entrésol på nya delen som han nyttjat till mys- och utställningsdel.

Vi kan börja med macken i Lit. Den var belägen på samma plats som nuvarande Statoil/Depå 45 Trafikkiosken i Lit och kom igång i början på 50-talet som försäljningsställe för BP och med Gösta Liif som ägare. Macken utvecklades snabbt till byns samlingsplats. Bilismen expanderade kraftigt under det här årtiondet och 1959 hade den gamla stationen tjänat ut och en ny byggdes med verkstad, butiksdell, kiosk, personalutrymme och väntsal. I slutet på 60-talet övertogs macken av Victor Eriksson och där började Göran som anställd 1971. I början av 80-talet övertog Göran macken. Under de första tio åren var det fortfarande traditionell verksamhet på macken med försäljning av bränsle, olja samt rundsmörjningar och oljebyten. Därefter har branschen utvecklats kraftigt och numera handlar det mera om att vara livsmedels- och korvhandlare. Så även med Görans mack som fortfarande är en viktig samlingspunkt i byn.

Åter till Göran och hans garage. För ovanlighetens skull så är det inte fullbelamrat med projekt i olika stadier av utveckling/avveckling. Här finns fortfarande plats för mer. På gammelmilssidan finns två Mercor, och bland tvåhjuligt finns en veteranmoped och en Harley Davidson med Porschemotor. En 90-tals japansk bil i fint skick finns också där och den hoppas vi får stå där och mogna till sig för att så småningom uppnå veteranbilstatus.

Finaste finbilen är utan tvekan den Mercedes 190 SL -62 han köpte 1998 i dåligt bruksskick. Bilen är importerad från Arizona. Vid köpet var bromsar och underredsstrost fixat. Efter körning en sommar tänkte Göran göra en mindre renovering men som vanligt i dessa sammanhang så blev det en stor sådan. Efter motorrenovering, ny inredning, nya mattor, ny sufflett och omlackering till rätt rödfärg så är den nu i ett skick som kan bedömas som nära perfektion. 190 SL är byggd på bullmercans bottenplatta som kortats. Motorn är på måttliga 145 hkr SAE och växellådan 4-växlad.

Den andra finbilen är en Mercedes 280 SE Coupé -68. Göran köpte bilen av förste ägaren för sex år sedan och den har gått 23 000 mil. Trots det relativt låga miltalet hade förste ägaren fått göra relativt stora reparationer, allt noggrant reviderat i handskrivna dokument som följde med vid köpet. Göran har i stort sett inte behövt göra någonting åt bilen förutom löpande underhåll.

Mopeden är brorsans gamla Mustang med Zündappmotor och den har bara gått 500 mil. Göran fick tillfälle att köpa den för tio år sedan.

Vad har då Göran för tankar nu när han har möjlighet att garagera fler klenoder. Ja – först är väl tanken att kunna frigöra tid för mer fritid. Några Mercedes 300 Adenauer har han kollat på men ingen av dem har motsvarat de krav han har. Jakten fortsätter.





1. Här är Görans myshörna på entresolplanet i garaget. Tavlån föreställer honom själv och är en gåva vid 60-årsdagen förra året.
2. Mustang moped med Zündappmotor. Startade på andra kicken.
3. Vackra former på Görans 190 SL, -62.
4. Lite stramare linjer på 280 SE jämfört med 190 SL. Starpump modell 71 som skall renoveras till ursprungligt skick.
5. Görän är händig och här har han till sonen tillverkat en vacker stereobänk av ett plåtfat.
6. Banderollreklam av tidigt snitt.
7. Snygg insida på 190 SL-en.
8. Ibland blir även fotografen fotograferad. Här med Görans 280 SE, -68.
9. En exakt kopia av första macken i Lit.
10. Så här ser macken i Lit ut idag.
11. Entresolen som används som utställnings- och myshörna.



Gengas och flak gav nytt liv åt brandbil

TEXT Arne Nilsson FOTO Ted Nilsson, Harry Nilsson, Arne Nilsson

Harry Nilsson känner många igen som ofta anlitas förare av klubbens bussar. Men att han är skicklig bilrenoverare är inte lika bekant. Han framstår som en ganska tystlåten person men när han öppnar munnen har han mycket att berätta. Man förstår genast att det ligger massor av kunnande och erfarenhet bakom orden. Dessutom ett mått av avundsvärd uthållighet. Harry köpte detta objekt för 27 år sedan. Den numera gengasdrivna lastbil som är klar och besiktigad med blankt papper skaffade han som utrangerad brandbil i Undersåker 1987.

– Men, tillägger Harry, själva jobbet har ”bara” tagit åtta år – och ändå har jag haft hjälp av sonen Ted.

Brandbilskarossen var byggd på Volvo-chassi (rundnos) av Jonsson & Söner i Brunflo på 1950-talet, men eftersom Harry inte är brandman utan lastbils- och busschaufför såg han en annan framtid för bilen. Den skulle bli något i stil med den gengaslastbil som Harrys far hade ägt och med Skärvången som bas främst trafikerat områdena norr om Östersund.

”Här nere”, säger Harry och pekar på vedtankens nedersta del, ”har vi reduktionszonen”. Veden ska vara huggen till knappt knytnävsstora bitar som sjunker vartefter som de brinner och omvandlas till gas. I reduktionszonens 1000 till 1300 graders heta får den sin första rening. Hettan skapas genom förelidning med kol som stoppas in från sidan i tankens botten.

Vedtanken, som oftast fick heta kaggen, är dubbelmantlad. Veden läggs i den inre behållaren. Genom den omgivande yttre delen stiger gasen upp och vidare

”... själva jobbet har ”bara” tagit åtta år ...

genom ett rör till bilens vänstra sida. Där slungas gasen runt i en cyklonrenare innan den leds under bilen fram till den stora tanken fram på stötfångaren. Den består av två delar. Grovdelen är ett vattenbad som gasen genomgår. Därefter upp i den stora gaskylaren framför Volvons ordinarie rundnos. Sen ned i tankens findel som är fylld med korksmulor. Därefter har gasen fått sin sista rening och leds in till en blandare ovanpå motorn där syre tillsätts. Blandaren ersätter alltså motorns vanliga förgasare.

Harry har kapat brandbilskarossen, renoverat motorn, bromsarna och drivlinan samt byggt flaket. Dessutom installerat gengasset och dragit tio meter gasledning som fodrat inte mindre än 21 svetsade fogar. Vedtanken och andra delar har han skaffat på skilda håll i landet och delvis från faderns gengasdrivna lastbil.

Hur allt detta är uppbyggt med konstruktioner och detaljer har Harry haft lagrat i sitt minne sedan snart 70 år tillbaka! Det Harry åstadkommit kan man kalla en bragd. I september fick han något av en belöning för sitt arbete vid den stora transportbilsträffen i Ramsele som var större än Elmias motsvarighet i Jönköping. Bland inte mindre än cirka 250 (!) fordon, utsågs Harrys gengasbil till näst bästa ekipage i veteranklassen. En placering som Harry har all anledning att vara stolt över. ■





1

1. Harry Nilsson visar hur syretillförseln till vedbrasan regleras genom det här spjället.
2. Harry är noggrann, här skyddar han den fina lacken med en duk när han mekar med motorn.
3. Bilen som Harry köpte 1987 var pensionerad från Undersåkers Brandkår.
4. Luftfiltret till en Amazon tar in syre som leds till blandaren. Föraren reglerar blandningen ungefär som en choke.
5. Halvt brandbil, halvt gengaslastbil. Harry Nilsson framför sitt projekt i halvfärdigt skick.
6. Den här oanvända tanken fann Harry i Värmland. Utanpå den ses en kondensator och därunder en burk dit tjära och annat rinner.
7. Gengasaggregatet tar en hel del plats men en vacker skapelse har det blivit!



2



4



6



7

En Person Vagn

TEXT & FOTO Göte Högbom

Årets
50
-åring



Den enväldiga juryn för den ärevördiga titeln Årets 50-åring bestämde tidigt att det nu var dags att harangera den långlivade PV:n.

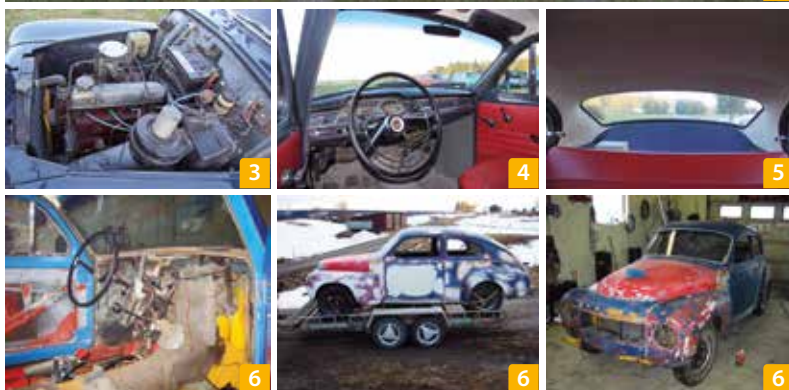
Den presenterades 1 september 1944 som modell 444 i Kungliga Tennishallen med sammanlagt 148 437 besökare. Tillverkning kom inte igång förrän 1947. De två första bilarna levererades 8 februari. Motorstyrkan på de tidigaste bilarna var 40 hkr som ökades till 44 och slutligen 51. Modell 444 tillverkades i 196 005 exemplar fram till och med 1957.

1958 vidtog modell 544 med B16-motorn på 60 hkr alternativt 85 i Sportversionen. 1961 kom B18-motorn på 75 hkr och ville man ha lite mer tryck så var det Sportmodellen som gällde med 90 hkr. Den 20 oktober 1965 klockan 15 avslutades PV-epoken med en svart 544 Sport på hela 95 hkr. 544 tillverkades i 243 996 exemplar.

Efter lite sökande hittade juryn Anders Önegårds PV av den rätta årsmodellen 1964. Bilen har han ägt i ungefär tio år. Den hade levt ett hårt liv och blivit omlackad ett antal gånger, sju olika kulörer kom fram vid nedslipningen. Projektet var vid köpet försett med dubbla lister och stötfångare från Volvo 140. Anders tog ett år på sig för att samla mod och delar, bland annat en donatorbil, inför totalreoveringen vilken tog ett år i anspråk. PV:n står nu åter med den grafitgrå originalkulören och är i ett mycket gott skick.

Ett slammer i motorn gör att det nu finns planer för en motorreovering. Anders samlar nu mod för denna insats som torde bli betydligt lindrigare än karossreoveringen.

Ett stort grattis till den jubilerande 50-åringen!



1. Anders Önegård med sambon Anette Erlandsson och den jubilerande 50-åringen.
2. Tidlös elegans eller hopplöst föråldrad design redan från början? Ja – det ligger i betraktarens ögon.
3. B18-motorn väntar nu på en översyn och uppsnygging av motorutrymmet torde ske samtidigt.
4. 544-an försågs med ny instrumentering och stoppad instrumentbräda.
5. Utsikt genom ett sluttande bakfönster.
6. Bilder från reoveringen. Foto Anders Önegård.

Höst- marknaden – inte bara köp och sälj

TEXT & FOTO Nadja Innervik



Lördag 4 oktober avhölls JVBK:s fjärde Höstmarknad och som alla gånger tidigare på Frösö Park. Nytt för i år var att gamla JAS-hallen nu blivit uppfräschad och blivit en varm, rymlig och praktisk lokal med en välkomnande entré. Textilier på väggarna gör att ljudnivån blir angenäm.

Redan från klockan åtta började medlemmar från klubben och även andra som ville sälja prylar att samlas för att ställa i ordning inför eventet till klockan nio då det började. Antalet säljare var i år ett trettiotal vara några kom ända från Söderhamn. En strid ström av besökare anlände under öppethållandetiden. Utbudet spänner från fordon och bildelar till kläder och korv.

Evenemangskommitténs Annika Danielsson och Anki Granlöf skickar med ett stort tack till dagens funktionärer, som fixade fika och korv/hamburgare. Extra trevligt var det med nytilkomna funktionärer. Väl mött igen nästa år, lördag 3 oktober, lokalen är bokad redan!



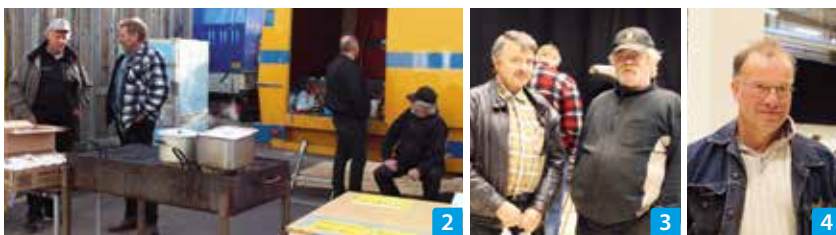
Calle Kingstad "Jag ställer alltid upp för klubben, jag har varit här i alla år. Jag gillar den här marknaden och det är fina lokaler."

Tage Eriksson "Det var en väldigt bra idé att starta en innemarknad. Förhoppnings vis blir den ännu större till nästa år. Jag har kommit hit varje år och den blir bara bättre. Jag är här för att träffa folk, inte för att köpa saker."

Alf Rosén "Det här är fjärde året jag är här och säljer hushållsaker och veterandelar och marknaden är fortfarande väldigt bra! Det har blivit en familjetradition, vi packar bilen och åker iväg hela familjen på en mysig dagsutflykt."

Håkan "Hector" Carlén "Det är kul att vara här, både att sälja och att träffa folk som har samma intresse. Det verkar också som att folk som kommer trivs här. Jag ställer alltid upp när det blir nåt event med veteranklubben."

Ove Nilsson "Marknaden är ganska bra, det är bra grejer här, inte bara en massa skrot. Den skulle kanske bli bättre om det kom fler säljare hit men det är nog lite svårt att fixa. Jag har varit på marknad sen 1980, det är alltid lika kul att träffa folk och umgås."



1. Alf Rosén med familj trivs på marknaden.
2. Korv/hamburgeruppställning. Från vänster Låbbas Berggren, Palla, Tord Torger och Walther Innervik.
3. Tage Eriksson, t. vä., konfererar med Walther Innervik.
4. Ove Nilsson efterlyser fler säljare.
5. Calle Kingstad är en av klubbens flitigaste säljare.
6. Diverse utbud på marknaden.



Gula diligenser rullar i klubbens regi

Klubben äger sedan 2003 fyra gula bussar som har varit i drift i Postens Diligenstrafik. Bussarna och en släpvagn inköptes till det facila priset av 3 125 kronor av Swebus som då var ägare till dem. Skicket var gott och åtminstone två av bussarna var grundligt renoverade på Postens verkstad i Östersund.

Vi får börja med en kort historik om Postens Diligenstrafik som bedrev post-, paket- och personbefordran 1923–1991 främst i Övre Norrland. Första linjerna startade 1923 och gick mellan Tvärålund och Lycksele samt mellan Luleå och Kalix. En snabb uppbyggnad skedde och 1924 tillkom bland andra linjerna Röjan–Funäsdalen och Östersund–Ragunda. I boken Postens gula bussar, Diligenstrafikens historia 1923–1991 beskrivs ingående postväsendets utveckling och där berättas också om de problem som den tidiga fordonstrafiken hade att brottas med, främst när det gäller vägnarnas beskaffenhet. Försök gjordes med att sätta drivband på bakhjulen och medar på framhjulen på bussarna för att de skulle kunna ta sig fram på snöiga vägar. Det var inte så lyckat med ständiga bandkrängningar och svårighet att styra med medarna. Bättre gick det då när

några innovatörer kom på att montera en spetsplog i fronten på bussarna.

I en strukturförändring som genomfördes av SJ, som också bedrev gods- och personbefordran, och Postens diligenstrafik så övertog SJ diligenstrafiken och Posten fick överta SJ:s godsverksamhet. Förändringen skedde 1 juli 1991. Det nya bussbolaget fick namnet Swebus.

Klubbens medlem Bertil Löfberg hörde av sig efter upproppet i Backspegeln sommarnummer och en träff bokades in. Han började som chaufför på Postens diligenstrafik 1966 och slutade med pensionering hos Swebus 2001 med undantag för tiden 1971–77 då han hade egen taxirörelse. Stationeringen var Strömsund fram till 1998 då det blev Östersund och körning med bibliotekets bokbuss.

Den första linjen som Bertil trafikerade var Strömsund–Sollefteå. Då körde han den buss som klubben nu äger och som nu benämns Bokbussen. Namnet kommer sig av att Sveriges Television lånade bussen för inspelningar av TV-programmet Bokbussen med John Crispinsson och som sändes 2004 och 2005. Chaufför var även då Bertil och många är de platser han åkte till med bussen. Bland några: Oslo, Köpenhamn, Hel-

singfors, Malmö, Stockholm och Luleå. I Malmö uppstod fel på gasreglaget då en kulkoppling hoppade ur. Bertil ringde en person som hade god koll på bussen och han visste att det fanns en bunt med sträng i bagageutrymmet. Med den kunde Bertil tillfälligt ordna en förbindelse med gasreglaget och gasa med strängen till renovering kunde genomföras.

Postens diligenstrafik hade ambitionen att spara ett typiskt fordon från varje årtionde av verksamheten. Enligt uppgifter i boken Postens gula bussar finns diligen nr 1, Scania Vabis från 1922 på Postmuseum. Diligen K90, Scania Vabis från 1950, ombyggd 1959 finns hos Spårvägssällskapet i Malmköping.

Som framgår har vi historik för Skvadern och Bokbussen. Vi vill gärna veta mer om Godsrummarn och Wiiman och om du vet något om dem får du gärna höra av dej.

Några ytterligare intervjuer planeras till vårumret och då hoppas jag att vi har en mer komplett bild av klubbens bussar. Boken Postens gula bussar finns att låna i klubblokalen. TV-programmen Bokbussen finns att hämta upp på internet – jag googlade på ”Bokbussen John Crispinsson” och där dök de upp. ■



Foto Nadja Innervik

Diligen 6622 "Godsrummarn"

Chassie: Scania-Vabis BF 7659 årsm 1968
Chassinummer: 504269
Karosserifabrikat: Hägglunds
Reg.nr.: AOP463
Motoreffekt: 140 kW
Totalvikt: 14 970 kg
Antal sittplatser: 14
Storlek: L 11 700 mm, B 2 500 mm, H mm.



Foto Nadja Innervik

Diligen 7629 "Wiiman"

Chassie: Volvo B 58/60 årsm 1978
Chassinummer: B586512967
Karosserifabrikat: Wiima
Reg.nr.: APZ516
Motoreffekt: 184 kW
Totalvikt: 16 160 kg
Antal sittplatser: 33
Storlek: L 12 450 mm, B 2 500 mm, H mm.



Foto Bertil Lögdbergs arkiv

1. Bertil Lögdberg begrundar historiska bilder.
2. Bertil som chaufför på Bokbussen.
3. Här är Bokbussen uppställd inför filmkameran.



Foto Göte Högbom



Foto Bertil Lögdbergs arkiv



Foto Nadja Innervik

Diligens K 116 "Skvadern"

Postens diligenstrafik hade flera linjer med både personbefordran och stora godsmängder. För dessa ändamål byggdes så kallade Skvadrar vilket innebar att bussen var en blandning av både buss och lastbil. Bussen är byggd på ett Scaniachassie av Svenska Karosseriverkstäderna i Katrineholm och besiktigades första gången 1960-08-23. Fordonet stationerades i Ramselevallen och trafikerade sträckan Ramselevallen-Hammerdal-Sikås. Fordonet var i bedrävligt skick när det togs omhand 1984 och under ett par års tid iordningställdes bussen i Postens verkstad i Östersund. Efter renoveringen besiktigades bussen 1986-05-26

Tekniska data

Chassie: Scania-Vabis B 65 58 126 årsm 1960
 Chassinummer: 520955
 Kaross: Svenska Karosseriverkstäderna (SKV), nr 30-3918
 Reg.nr.: BOX049
 Motoreffekt: 121 kW
 Totalvikt: 12 600 kg
 Antal sittplatser: 22
 Storlek: L 10 600 mm, B 2 350 mm, H 2 890 mm.



Foto Nadja Innervik

Diligens 692 "Bokbussen"

Bussen byggdes på Scania-chassie i Örnköldsvik av HäggLunds och besiktigades första gången 1957-04-26 och fick då registreringsnummer Z 256. Fordonet placerades i Jämtland och gick på sträckan Strömsund-Sollefteå. När högertrafiken infördes i Sverige pensionerades bussen och fick stå på en busskyrkogård varvid väder och vind gick hårt fram. 1983 började grabbarna på bussverkstaden i Östersund att restaurera bussen och 1984 var det dags att köra till besiktning med en buss som iordningställdes helt i originalskick.

Tekniska data

Chassie: Scania-Vabis B 71-59-125 årsm 1957
 Chassinummer: 171283
 Karosserifabrikat: HäggLunds, nr 6640
 Reg.nr.: FZS405
 Motoreffekt: 110 kW
 Totalvikt: 12 200 kg
 Antal sittplatser: 31
 Storlek: L 11 500 mm, B 2 360 mm, H 2 850 mm.

Midnattssolsrallyt 2014



Med brusten ventilvipppa

TEXT & FOTO Sture Hernerud

1

Hösten 2013 tog min kompis och bilentusiast Bengt-Åke Orrell och jag, Sture Hernerud, ett beslut att försöka köpa en rallybil av veteranmodell för att köra några tävlingar i den historiska klassen som enligt det internationella reglementet kallas Appendix K. Drömmen om att (åter)uppta en liten rallykarriär hade då legat och grott hos oss bägge två under lång tid eftersom vi växte upp i Jämtland under 1950- och 60-talet då intresset för bland annat Midnattssolsrallyt och Jämtrallyt var på topp.

Bengt-Åke åkte som kartläsare redan på sextioalet och en bit in på sjuttioalet innan andra behov och aktiviteter tog överhand. Bilintresset har han aldrig släppt och det har varit framförallt SAAB som varit och är hans stora intresse. Han har renoverat ett antal bilar genom åren och äger dessutom en verklig raritet i fint originalskick – en SAAB 99 Turbo av 1978 års modell som han ägt sedan den var ny.

Jag själv ägde under många år en äldre rallyvolvo 240 tillsammans med en kompis i Östersund och jag körde många rallytävlingar men då främst som föråkare. Intresset avtog och den bilen såldes så småningom men bilintresset var förstås kvar men inriktade sig mer mot renove-

ringar av framförallt amerikanska bilar men också volvobilar av äldre modell. Idag finns det hemma i garaget i Värmon bland andra en helrenoverad Impala SS-65 en fin PV B18 Sport och en Amazon 123 GT som är under renovering.

Blockets annonser bevakades under hela hösten 2013 och i början av december dök det upp en bil som var i bra skick och med en prislapp som kändes överkomlig. Det var en Volvo Amazon 123 S av 1965 års modell. Kontakt togs med ägaren och bilen levererades till Jämtland i julfemlandagarna. Den röda Amazonen med mattsvart huv motsvarade förväntningarna och såg verkligen ut som rallybilarna gjorde för nästan femtio år sedan. Den är helt byggd enligt det internationella reglementet för historiska tävlingsbilar och det enda som skiljer dem från ursprunget är den säkerhetsutrustning som måste finnas för att få köra dem med full fart i dagens tävlingar.

Begagnade vinterdäck och fyra gamla extraljus monterades omgående och bilen var redo för första tävlingen och det blev som föråkare på tävlingen Offerdalingen i januari 2014. Det mesta fungerade som det skulle även om ovanan vid bilen och halvdåliga däck på väldigt isiga och hala vägar medförde en liten avakning. Inga

skador på bilen och lite bättre självförtroende gjorde att vi kom överens om att vi skulle anmäla oss till den historiska tävlingen Midnattssolsrallyt som sommaren 2014 skulle utgå från Västerås.

Det fanns också en tävling till under vintern som motorklubbarna i Jämtland arrangerat – Östersund Winter Rally – en tävling med SM- och RM-status och ett stort startfält. Då kartläsaren Bengt-Åke var bortrest vid tiden för rallyt så var jag väldigt tveksam till att anmäla mig. Men eftersom jag har många goda vänner inom rallysporten så togs ett beslut av ”kompisarna” att jag måste delta. Det var bara att acceptera utmaningen och jag anmäldes till tävlingen och övertalade en annan gammal kompis att ställa upp som co-driver, och det var ingen mindre än den väldigt rutinerade rallyföraren Jan ”Torparn” Bergetorp som var med på ”noterna”. Nu blev det plötsligt väldigt skarpt läge och Torparn ville att vi skulle köra med skrivna siffernoter vilket jag inte hade gjort på många år.

Dagarna före tävlingen upptäcktes missljud i motorn och vår servicekille Sven-Erik Göransson misstänkte problem med ett ramlager. Motorn revs och ett nytt lager sattes in men samtidigt såg vi att vevaxeln blivit väldigt sliten och nog



2



3

behövde åtgärdas. Trots detta chansade vi på att bilen skulle hålla för en tävling till vilket den också gjorde även om den inte kändes riktigt kry. Efter en trevande inledning fick vi hyfsad fart på ekipaget och hela tävlingen genomfördes på ett godkänt sätt och resulterade i en fjärdeplats i gruppen.

Efter tävlingen lyftes motorn ut och den helreoverades eftersom den trots allt hade gått ca femtio tävlingar. Med en frisk motor och fräscha däck var nu fordonet redo för det stora äventyret Midnattssolsrallyt den 9–12 juli. Det visade sig vid anmälningstidens slut att det var hela 174 ekipage som ville vara med men bara 120 stycken kunde beredas plats och till vår förvåning kom vi verkligen med. En som inte anmälde sig denna gång men varit med under flera år var Mikael Persbrandt som tydligen fått förhinder ...

Det fanns i detta läge bara ett enda ekipage från Jämtland men dagarna före tävlingen var Björn Waldegård tvungen att kasta in handduken på grund av sjukdom

och han kontaktade Patrik Sandell och Mattias Lönn från Östersund och bad dem ta över den Porsche 911 som han skulle ha rattat. Så blev det och därmed var det dubbelt så många jämtar med i tävlingen vilket också inspirerade vårt lilla team.

Tävlingen hade förlagts till Västerås som huvudort och med specialsträckor ut mot södra Dalarna, Roslagen och ner mot Katrineholm. Den totala körsträckan var ca 110 mil varav 17 mil fördelade på 18 specialsträckor.

Den 8 juli åkte Bengt-Åke, servicekillarna Sven-Erik Göransson och Jörgen Adsten och jag mot Västerås och bokade in oss på en vacker campingplats vid Mälarens strand.

Dag 1

Uppställning av bilen på anvisad plats inne på Rocklunda Idrottsanläggning.

Det var ett myller av människor och gamla tävlingsbilar inne och utanför

området. Amazonen utrustades med tävlingsnummer och fler sponsordekaleringer och sedan genomfördes den obligatoriska besiktningen, som gick utan problem. Några skrivna noter är inte tillåtna i denna tävling utan här kör man som man gjorde för femtio år sedan med en knapphändig roadbook och med ögonen på skaft. Tävlingen har också en klass som kallas regularity och där handlar det om att åka så nära en angiven idealtid som möjligt och i den klassen är farten givetvis inte så hög.

Till saken hör att det var nära 30 grader varmt och många var oroliga över att motorerna skulle överhettas vilket också rätt många fick känna av. Efter att ha plockat av de fyra stora extraljusen och öppnat en springa i bakkanten av motorhuven så blev luftgenomströmningen tillräcklig för att motortemperaturen kunde hållas nere. En oljekylare hade också monterats i samband med motorreoveringen vilket säkert också bidrog till att bilen kunde hålla tempen.

1. Sture rapporterar hem före start.
2. Jörgen Adsten putsar bilen i depån.
3. Även den fina måsvingen kördes med hissade trottlar.
4. Patrik Sandell och Mattias Lönn tog hem totalsegern.
5. Mycket folk ute efter vägarna.



4



5



På kvällen den 9 juli började allvaret med en kort sprintsträcka på asfalt inne på Rocklunda Stadion. Den kördes igenom utan några problem.

Dag 2

Nu bar det av norrut mot Hedemora. Det var fortfarande lika hett ute och ännu hettare i bilen. De flamsäkra overallerna är ju inte särskilt ventilerade ...

Tävlingen började med en riktigt lång och krävande sträcka som var 26 km och fruktansvärt dammig. Vi fick upp ett bra tempo redan från början och höll ställningarna ända i mål. Sedan fortsatte dagen med mer normallånga specialsträckor och ganska långa transportsträckor genom ett fantastiskt fint landskap. Bilen, förarna och servicekillarna skötte sig alla utomordentligt bra och dagen avslutades sedan på en pizzeria i Västerås.

Dag 3

Kosan styrdes mot Roslagen och det var fortfarande lika vackert väder och lika vackra vyer. Alla sträckor kördes utan

större problem och ekipaget avancerade lite i startfältet trots en minimal tjuvstart som bestraffades med extrasekunder. Rätt många bilar hade nu tvingats bryta och orsakerna var till större delen tekniska och det var nog hettan som ställde till det för många ekipage.

Dag 4

Sista dagen och gänget var verkligen taggat. Resan mot Katrineholm startades i lika vackert väder och lika fina landskap. Bilen gick fantastiskt bra och vägarna var mycket fina även om det dammade otroligt vissa sträckor. Den inombordskamera som man monterat visade att det gick riktigt fort bitvis, vid några tillfällen så fort att mätarnålen gick i botten.

Tyvärr tog det roliga slut efter specialsträcka 14 då motorn helt plötsligt började gå på tre cylindrar. Det visade sig att en ventilvipa gått av och trots ett ihärdigt letande fanns det ingen reservdel att hitta på serviceplatsen. Det var för övrigt aldrig någon i de andra teamen som hade hört talas om att en vipa på en B18-motor brustit. Här kan man prata

om maximal otur och nästan omöjligt att förebygga.

Det var bara att bita i det sura äpplet och bryta och därmed gå miste om den 64:e plats vi låg på inför de sista fyra sträckorna.

Gänget fick istället glädjas åt de andra jämtarnas framgångar och det avslutades ju faktiskt med en totalseger för Patrik och Mattias. Dessvärre visade det sig sedan att Björn Waldegårds sjukdom var så allvarlig att han avled en kort tid efter tävlingen.

Vid återtransporten i servicebilen från Katrineholm mot Västerås så säger bägge servicekillarna: "Nästa år tar vi med en hel vipparmsbrygga". Både Bengt-Åke och jag blev lite förvånade och frågade: "Ska vi försöka komma med nästa år igen?" "Jajamensan, ingen tvekan!"

Så om allt fungerar som det ska så blir det åtminstone ett ekipage från Jämtland även nästa år, men det vore ännu roligare om några fler rallyentusiaster från länet hänger på. ■

6. Sven-Erik med keps, Bengt-Åke med ryggen mot kameran och Sture med solglasögon pratar taktik med gelikar från Västmanland.

7. Närbild på orsaken till att vi bröt.

8. Bengt-Åke beundrar och Sven-Erik muttrar något ohörbart vid den gamla Saaben.



Jämtland Teknikland AB – andra säsongen

I den nya formen som startade efter konkursen 2012 ägs Teknikland av Stiftelsen Jamtli, Militärmuseiföreningen i Jämtland, Jemtlands Fältartillerister, Jemtlands Radioamatörer och Järnvägsmuseiföreningen i Jämtland. Samarbetspartners är Svensk Flyghistorisk Förening, Östersunds Flygklubb samt JVBK.

Tekniklands ägare, samarbetspartners, anställda och funktionärer fick den 4 november en redovisning av andra säsongens verksamhet. Antalet besökare blev cirka 14 000 varav cirka 4 000 utgjordes av Springmeet som arrangeras av JVBK och SHRA på Teknikland. Förutom den löpande verksamheten har Teknikland deltagit i ett stort antal mässor, marknader och nätverk samt arbetat mycket aktivt med marknadsföring. Ett KomTek har startat med verksamhet inriktat på att väcka barns intresse för teknik.

Innan det var dags för middagen fick de trettioåttio deltagarna pröva på pistol-



skytte samt en del av KomTeks verksamhet. Under middagen fick deltagarna ett antal frågor att besvara och dessa gick ut på att få fram förslag på hur Teknikland kan utvecklas. Ett kreativt förslag kom från Henric Tungström som föreslog att ett skrotbilmuseum skulle skapas. Billigt och publikdragande!

Vd Lowissa Frånberg slutar 1 januari och ersättare är under tillsättning.

Text & foto Göte Högbom

1. Anders Österholm, t. hö., ansvarar för KomTek och tävlingen First Lego league.

2. Deltagarna fick pröva på pistolskytte. JVBK:s Walther Innervik, till höger, fick gruppens högsta poäng.

3. Vd Lowissa Frånberg redovisar säsongens verksamhet.

4. Joakim Lanker är operativ assistent för First Lego League.



Årsmöte Jemtlands Veteranbilkлубb

Söndag 22 februari 2015, kl. 13.00
Lokal Kronan, Teknikland, Optand

Ärenden enligt stadgarna samt rådgivande diskussion angående fortsatt samarbete med Jämtland Teknikland AB.

Motioner skall ha inkommit till styrelsen senast 7 februari. Motioner skickas till Jemtlands Veteranbilkлубb, Teknikland,

Optands flygfält 107, 831 92 Östersund eller via mail till gote.hogbom@comhem.se

Efter mötet bjuder klubben på kaffe/te med smörgåstårta.

Varmt välkommen önskar JVBK:s styrelse!



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB



ORDFÖRANDE
Göte Högbom

Strandgatan 12, 831 30 Östersund
070-604 53 01
gote.hogbom@comhem.se



V. ORDF.
Ummis Jonsson

Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal
0733-16 53 02
ummis.jonsson@miun.se



KASSÖR
Annika Danielsson

Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
070-288 11 48
danielssonannika1@gmail.com



VAKANT



**LEDAMOT
TF SEKR**
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



SUPPLEANT
Magnus Olofsson

Brogårdsvägen 68 836 91 Lit
070-690 54 10
magnuso1234@hotmail.com

RALLY- OCH MC-KOMMITTÉ
Anders Jonsson
Önevägen 8, 835 40 Nälden
070-382 67 02
anglia1959@gmail.com

**EVENEMANGS- OCH
MARKNADSKOMMITTÉ**
Annika Danielsson
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
070-288 11 48
danielssonannika1@gmail.com

REDAKTIONSKOMMITTÉ
Göte Högbom
Strandgatan 12, 831 30 Östersund
070-604 53 01
gote.hogbom@comhem.se

MATERIELFÖRVALTARE
Mikael Eriksson
Stallbacken 11, 836 95 Ås
070-525 72 06
micke.morris@telia.com

WEBBANSVARIG
Hans Sundkvist
Rådhusg. 59 F, 831 37 Östersund
070-601 37 05
hanssundkvist@dof.se

ARKIVARIE
Arne Nilsson
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön
063-18 11 30 (b)
063181130@telia.com

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

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ
JG Jonsson, försäkringsansvarig
Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal
070-335 80 80, jg@jvbk.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-
donsinnehav gör du enklast
på www.jvbk.se. Du kan också
kontakta medlemsregistratorn.

VALBEREDNING
Sven Jernberg
Ösavägen 121, 836 95 Ås
0730-67 71 41

God Jul
&
Gott Nytt År
önskar Styrelsen



Ordföranden informerar

Ja, så är då ett långt verksamhetsår på väg mot sitt slut. Långt beroende på att vi nu ändrat verksamhetsåret till kalenderår och nu vid övergången till det nya är innevarande verksamhetsår 15 månader. Mycket har hänt under året och det kommer att redovisas i årets verksamhetsberättelse som tas fram till årsmötet 22 februari. Hoppas vi ses då!

Sen senast har vi jobbat vidare med hemsidan och en ny sådan är nu på väg att introduceras med adressen www.jvbk.se. Den tidigare med adressen www.jvbk.nu kommer att avvecklas. De mailadresser som tidigare slutat på @jvbk.nu kommer att ändras till @jvbk.se.

En ny logotype är framtagen och den kommer att presenteras vid årsmötet.

Fortsatta diskussioner förs med Jämtland Teknikland AB, JTAB, och möjligen kan det komma ett förslag till årsmötet om ett fördjupat samarbete innebärande att JVBK går in som delägare i JTAB. I skrivande stund finns inget mer konkret att informera om, om det kommer fram något innan årsmötet kommer vi att redovisa detta på hemsidan. Alternativet att helt lämna JTAB finns naturligtvis och då innebärande att vi får söka alternativ klubblokal. En rådgivande diskussion om framtiden på Teknikland kommer att tas upp på årsmötet.

Fikaavstämning med kruskalas

Eder redaktör brukar årligen ha en avstämning av den gångna sommarens fikaträffar som arrangeras så förtjänstfullt av Annika Danielsson och Anki Granlöf. I år skedde denna hemma hos redaktören och med ett litet, men dock, kruskalas. Krusen bestod av världens egenbakade mazariner, jitterbuggar och chokladrutor.

Inledningsvis lite sifferexercis. Sammanlagt har cirka 1 600 fordon deltagit i de 21 träffarna. Vid några av träffarna har motorcykelklubben ÖMCK deltagit. Vid 7 tillfällen har över 100 fordon deltagit, rekordet blev Bällsta med 149 bilar och 7 mc. Lägsta deltagarantalet blev det vid fikaten i Orrviken då det snöat på dagen, 19 fordon.

Några nya ställen varje år är ambitionen hos arrangörerna och så även detta år, SHRA, Trångsviken, Kungsgården, Ångsta, Vaplan, Sveas café, Rossbol och Orrviken var årets nykomlingar. En stor utmaning är det för fikaställena att kunna hantera den stora variation på deltagarantalet som kan variera mellan 20 och 150, beroende oftast på vädret. Såvitt kan bedömas så har dock alla fikasugna fått sitt lystmäte tillgodosett. Med den stora mängden besökare så går det tyvärr inte att ha ett för varierat utbud, färdiga stutar och brödportioner är det vinnande receptet som de flesta använder sig av. Bra flyt blir det när det går att ha dubbla serveringslinjer som det exempelvis var i Bällsta där det gick snabbt och smidigt att klara av bortåt 300 gäster.

Av årets besöksmål vill Annika och Anki nämna Hackås där besökarna tyckte trivas extra mycket. Till detta bidrog

förstås de utställda tändkulemotorerna och traktorerna. Till Ångsta kvarn var det inte så många som åkte beroende på det myckna regnandet den dagen men värdarna där tog hand om det fåtalet gästerna på ett mycket trevligt sätt med visning av kvarnen och mjölförsäljning.

Fikaträffarna fyller en viktig funktion som träffpunkt för veteranfordonsintresserade och det är också ett bra sätt att visa upp fordonen för allmänheten när vi samlas på Stortorget. Yrancampingen har visat sig som ett utmärkt alternativ när torget är upptaget och denna plats kommer även fortsättningsvis att vara den alternativa samlingsplatsen.

Sammanfattningsvis är Annika och Anki mycket nöjda med årets träffar. De har fått mycket positiv och välförtjänt respons på aktiviteterna vilket sporrar

till nya stordåd inför kommande säsong. Den börjar redan den 6 maj med besök i Aspås och sedan fortsätter det till och med 30 september, 22 träffar totalt! Planeringen är i full gång.

Till sist vill radarparet påminna om att måndagsträffarna i klubblokalen också är en viktig träffpunkt. Det går säkert att utveckla även denna aktivitet med diverse inslag, bara fantasin sätter gränser. En reflektion från redaktören om detta är att om det skulle bli som det blev med fikaträffarna när Annika och Anki tog över vilket har inneburit en stor ökning i deltagarantalet, då skulle vi behöva skaffa en betydligt större klubblokal, men det blir nog i så fall en angenäm uppgift.

Text & foto Göte Högbom



B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

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

Rallykommittén för Jemtlands Veteranbilkлубb
inbjuder alla veteranfordon till årets första rally

Tjälåsvängen

14 februari 2015



FOTO Göte Högboom

I år kommer starten ske från Teknikland på Optand. Vi samlas klockan 10:00 och startar när Walther säger till, målgång vid utgångspunkten cirka kl 14.

Det kommer att finnas möjlighet att köpa fika vid både start- och målgång. Deltagaravgiften är 150 kr per fordon och då ingår fika vid start och mål för föraren samt deltagande i en trevlig tävling med möjlighet till fina priser.

Anmälan sker från och med 12 januari via ett formulär på jvbk.se alternativt via telefon till: Anders Jonsson 070-382 67 02
Sista anmälningsdag är 8 februari. Även efteranmälan går att göra vid starten, men då till en kostnad av 250 kronor per fordon.

OBS! Vid anmälan via formuläret kommer anmälningsbekräftelsen utebli under vecka 6. **OBS!**

Tävlingsklasser

- Klass för personbil
 - Klass för tunga/ kommersiella fordon
 - Klass för motorcykel.
- (vid minst tre fordon per klass)

Priser delas även ut till följande, där några nya inslag tillkommit:

- Åkt längst
- Djävls mest
- Största glädjespridare
- Tuffast fordon
- Äldsta fordon.

För mer information, www.jvbk.se eller Anders Jonsson 070-382 67 02.

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.

Ny adress till
hemsidan
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

