

# Backspegeln



## Årets 50-åring



Årsmöte på  
Café Kronan



Jaguarer, Ford,  
Lotus, Cortina ...

## REDAKTION

Göte Högbom, redaktör, ansv. utgivare  
063-10 33 28 (b), 070-531 53 01  
gote.hogbom@miun.se

Ummis Jonsson  
0640-341 88 (b), 0733-16 53 02  
063-16 53 08 (a)  
ummi.jonsson@miun.se

Ingrid Göransson-Rosell  
063-10 54 71 (b), 070-233 89 87  
ingrid.goransson@eductus.se

## FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design, Kännåsen

## TRYCK

Mariehamns Tryckeri AB, Åland, 2010

## MATERIAL

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om – för planering av tidningen. Text via mail klistrar du för säkerhets skull in direkt i mailet. Bilder skickar du via mail i jpg- eller tif-format. 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

Skvadern – årets 50-åring.

FOTO Göte Högbom

## Redaktören har ordet

När dessa rader nedtecknas så har årsmötet precis genomförts. Årets viktigaste möte som jag brukar kalla arrangemanget besöktes i år av ett fyrtiotal medlemmar. Kanske inte något lysande antal men vi kan ändå notera att vi i år fått in fyra motioner vilket är glädjande. Synpunkter från medlemskåren tar vi tacksamt emot i vilken form de än uppträder och när de dyker upp. En viktig uppgift som vi som styrelseledamöter har är att på alla möjliga sätt fånga medlemmarnas åsikter. Dessa åsikter och synpunkter som kommer fram är grunden till den utveckling, förändring och förnyelse som jag framhårdar i ett antal gånger i denna spalt.

Under 2010 har jag på ett mer medvetet och aktivt sätt varit i närmare kontakt med ett antal medlemmar vid olika arrangemang och där fått klart för mej vilken enorm utvecklingsförmåga ni besitter. Några intressanta berättelser som kommit mej till del har jag skrivit om i reportagen om sommarens fikaträffar och i garage- och hemmahosreportage. Några tips som kommit in har jag inte hunnit med att följa upp men att det finns mycket att skriva om i kommande nummer av Backspegeln hyser jag inget tvivel om. Grunden till den utveckling, förändring och förnyelse som jag ständigt propagerar för finns hos Dig som medlem i JVBK.

Ditt och andra medlemmars outtröttliga arbete med deltagande i arrangemang, renoveringar och nya projekt utgör den grund som vi skall basera föreningens verksamhet på. Därvidlag hyser jag ett gott hopp om fortsatt förnyelse inom JVBK till glädje och nytta för den mer än tusenhövdade medlemskåren.

Redaktionskommittén får många synpunkter på Backspegeln och alla hittills har bestått av idel lovord. Främst värderar vi givetvis medlemmarnas synpunkter. Utan Ert stöd så skulle vi nog inte orka med att hålla kvalitén uppe. Sen tar vi förstås ödmjukt till oss synpunkter från kollegor i branschen, däribland Fiatklubben. En av de stor kommersiella drakarna, Nostalgia, har också omnämnt oss i mycket positiva ordalag vilket glädjer oss oerhört.



**GÖTE HÖGBOM**, REDAKTÖR  
gote.hogbom@miun.se

# Innehåll

Vintern 2010

18



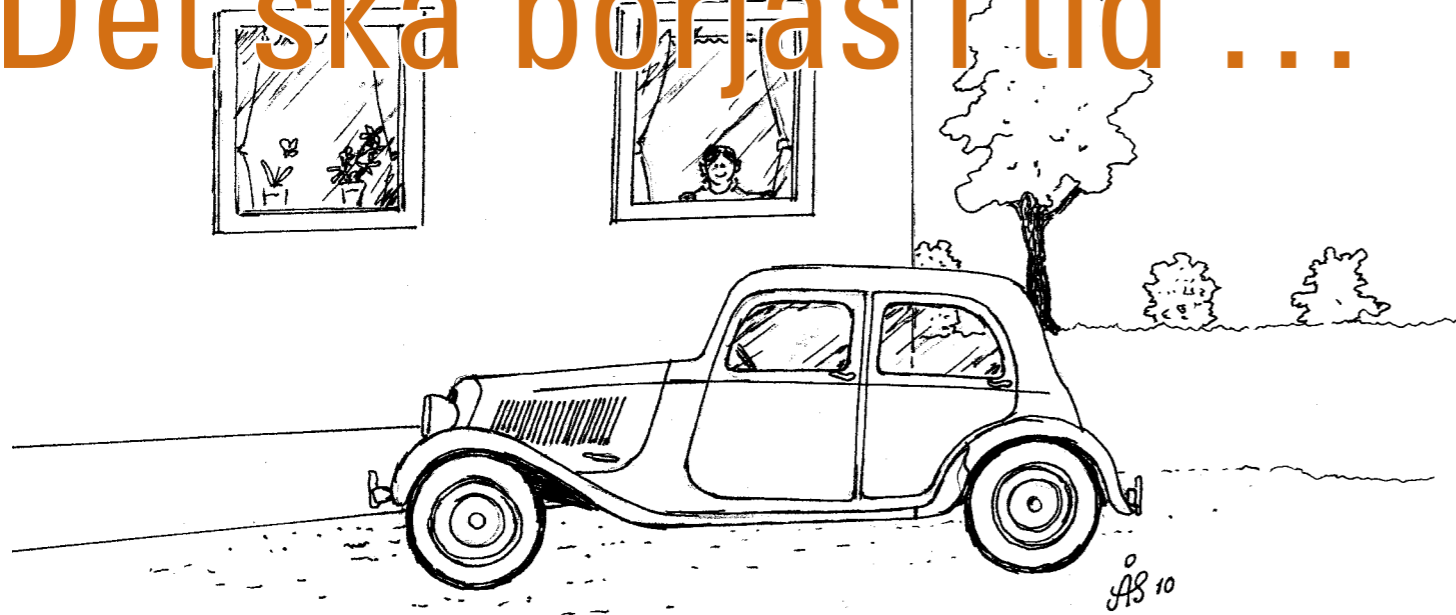
5



- 4 **Det ska börjas i tid ...**
- 5 **Fångtransport i en Volvo**
- 8 **Fikaträffarna**
- 10 **Årets gamling och 50-åring**
- 12 **På pumpen i Älvdalen**
- 13 **Bredd och mångfald ...**
- 14 **Åke Jämsteters bilar**
- 16 **Fest i Kronan**
- 17 **Öppet hus & The House is Rocking**
- 18 **Calle Kingstad**
- 20 **Görans mästerverk**
- 24 **Stor fest i Budapest**
- 25 **Inomhusmarknad på Frösö park**
- 26 **Något för alla på jantlidagen**
- 28 **Klubbsidor, årsmöte**



# Det ska börjas i tid ...



När jag växte upp på 50-talet var bilen inte var mans egendom, så inte heller i min familj. Därför var det högtidsstunder när man någon gång fick åka taxi. Det var alltid svarta Mercedes på den tiden. Eller när vi fick åka på utflykt med morbror i hans lilla Volkswagen, 3 vuxna och 3 barn, och jag som var minst fick sitta i det lilla utrymme bakom ryggstödet. Då var det inte fråga om barnstolar och säkerhetsbälten ... Men det var ju lite trafik och inga höga hastigheter.

Nedanför fönstret på hyreshuset där vi bodde stod en Citroën B II uppställd. Jag såg aldrig bilen köras, men den stod där sommar som vinter, och jag beundrade den mycket – det var nog dess sköna linjer, strålkastare och böljande framskärmar som jag föll för. Kanske var det då mitt bilintresse började. När sedan min bästa kompis föräldrar köpte en begagnad Saab 93, med "felhängda" dörrar, fick jag ofta åka med till deras sommarställe. Tidigare hade vi åkt moped, de dryga två milen, sittandes på en kudde bak på föräldrarnas mopeder.

När andra tjejer läste Mitt livs novell, prenumererade jag på Teknikens värld, och njöt av alla bilreportage. Sedan kom ju rag-garepoken och då fick jag mitt lystnäte av amerikanare, och det sitter i än ... Men det skulle dröja innan jag köpte min första bil, en Opel Kadett -66, 4-dörrars. Det var i samband med min första anställning som kommunal tjänsteman, och då fanns inga tjänstebilar utan det var ett krav att hålla egen bil. Den var redan vid köpet lite ankommen av rost, men man kan göra underverk med metallnät och plastic padding! Resultatet blev faktiskt riktig bra. Jag tyckte att motorn spann som en katt, eller lät som en symaskin, men långt senare har jag förstått att det var nog ljudet från ventilerna ... Med den körde jag under flera år och i många mil utan större problem.

Jag har alltid haft äldre bilar som man faktiskt kan göra viss service på själv, och inte behöver åka till en verkstad för att byta glödlampor. Med gamla bilar följer också att man får kolla oljan ofta, lyssna efter missljud och titta på instrumenten så att inte någon varningslampa börjar lysa. Men förr eller senare går nåt

sörtder, som till exempel när jag var långt till skogs på en tjänstere-sa – och det här var före mobiltelefonernas tid – och gasvajern gick av och pedalen bara hängde löst. Nu gäller det att inte drabbas av panik – tänkte jag, utan ta det lugnt – sagt och gjort, upp med motorhuv och med en pinne från skogen lyckades jag ställa gasreglaget på lite högre varv och parera med kopplingen så att jag tog mig hem. Det var säkert inte bra för lamellerna, men hem kom jag och fick köra så några dagar innan verkstaden hade tid att ta sig an felet. Men jag har aldrig behövt ta bärgning. Inte heller den gången när jag tappade ett bakhjul under färd. Jag hade hört ett missljud och stannade flera gånger för att kolla läget men förstod inte vad det berodde på. Men rätt som det var så liksom satte sig bilen och jag trodde att bakaxeln gick av. Min förvåning var stor när jag stannade och såg att bakhjulet saknades! Efter lite letande låg det inne i skogen och tack vare en extra domkraft i bilen kunde jag hissa upp den och sätta på hjulet och fortsätta färd. Jag tror efteråt att jag hade blivit utsatt för ett sabotage av någon som var missnöjd med ett myndighetsbeslut, men det var svårt att bevisa. Efter sådana missöden brukar min mamma alltid säga "sälj alla gammilar och köp dej en riktig bil!"

Det intresse som grundläggs i tidiga år brukar hålla i sig. Därför blev jag extra glad när min brors barnbarn Calle, 4 år, blev intresserad av min Opel GT, den liknar ju nämligen Blixten Mc Queen, bilen i Disneyserien i TV, en bil som både kan prata, blinka och räcka ut tungan. Jag förevisade hur strålkastarna, typ grodögon, på GT:n faller upp och det imponerade på Calle, som sedan ställde sig framför grillen och frågade om bilen också kunde räcka ut tungan som Blixten, men då fick jag ta till en nödlögn för att hålla uppe intresset och sa, "visst, men då måste motorn vara igång, förstår Du, och batteriet är för dåligt just nu, men jag ska visa dej en annan gång". Det svaret verkade Calle nöjd med. Så nu känns det som jag sått ett frö till en ny gammelfantast!



## Fångtransport i en Volvo PV 834

TEXT & FOTO Per Ericsson

– Av den här framskärmen kan man säkert göra en hel Toyota, för det här, det kallar jag

rejäl plåt. Men så skulle det ju hålla för bovar och banditer också, säger Uffe Eriksson

från Brunflo lite småkaxigt och daskar näven i sin gamla grå och rostfläckiga Volvo.

Nu är det inte precis vilken gammal Volvo som helst. Med största sannolikhet är bilen

Sveriges enda bevarade Volvo PV 834 med specialbyggd kaross för fångtransporter! En

"Grå Sugga" om man kan säga så.

Innan vi låter Ulf berätta om hur han fann bilen och inte minst om några episoder när

bilen skulle göras körbar, måste vi absolut göra ett historiskt hopp i tiden. Annars blir

inte den här storyn så fängslande som det är tänkt.





Lättkörd, gedigen och behaglig. Fast en fjärde växel i "rattpeten" hade inte varit helt fel.

Stråtenbo, Västbacka, Lillhärda, Grötingen, Fjällandet samt Ulriksfors. Bara ortnamn? Ja, i och för sig stämmer det. Men ännu torde det finnas en och annan "klient" som har helt andra minnen förknippade med dom här namnen. För här och på många andra små orter fanns på 1950 och under en del av 1960-talen så kallade fängvårdsanstalter – kolonier. Att anstalterna kom till just på de här orterna hade ofta med samhällsutveckling och infrastruktuursatsningar att göra. För det var så att samhällsutveckling för 45–50 år sedan på vissa orter kunde vara liktydigt med statsfinansierade arbeten såsom vägbyggen, anläggningsarbeten och skogsvård, nåt som bedrevs på just dom här platserna.

Men arbetskraft kunde det tidtals vara ont om. Därför gjorde Kungl. Fängvårdsstyrelsen "två flugor på smällen". Man beslöt att: "straffdömda skall få avtjäna fängvårdstiden med samhällsnyttigt arbete vid speciellt för ändamålet inrättade kolonier". Nu var det inte precis tungt kriminellt be-

lastade manspersoner som "burades in" på kolonierna. Näe, det var istället fifflore, småtjuvar, rattfyllerister, dynamitarder, förskingrare, halvvalkar och andra bovar. Samt en och annan mördare – sades det i alla fall. Gemensamt för alla var att dom gjort nåt som renderade en resa till en fängvårdskoloni. Där gjorde dom några månaders, eller kanske ett års väg- eller skogsjobb.

Hur som helst, arbetsprestationerna var i högsta grad varierande. Många av fångarna hade knappast hållit i en spade. Andra däremot var skickliga skogsarbetare. Gemensamt var dock att alla på ett eller annat sätt måste transporteras till arbetsplatserna eller mellan fängvårdskolonierna. Och det är här som Uffe Erikssons Volvosugga kommer in i bilden.

Under 1957 beställde Kungl. Fängvårdsstyrelsen ett antal PV 834 chassier från Volvo. Karosserna som skulle rymma nio passagerare specialbeställdes från Karla Verken i Laholm. Resultatet blev stora och robusta bilar med diskreta musgrå stålka-

rosser uppbyggda på trästomme. Fångarna satt på snålt stoppade långsäten i en interiör av äkta masonite. Mellan förare/vakt och fångar fanns ingen mellanvägg.

En av Volvobilarna tilldelades Kolonien Stråtenbo i Aspeboda, som ligger i Dalarna. Omkring 1960, kanske i samband med att verksamheten i Stråtenbo förändrades, flyttades bilen till den större fängvårdsanstalten Ulriksfors i Jämtland. Tre år senare avförs bilen ur registret och hamnar med tiden vid ett sågverk i nordvästra Ångermanland. Det var där Uffe hörde talas om den i slutet av 1990-talet.

– Egentligen var det meningen att några Göteborgare skulle köpa bilen. Dom var upp hit ett par gånger och försökte få med bilen, men dom hade för klen trailer! Därför blev det jag som köpte bilen, berättar Uffe. Men det var nära att bilen blivit kvar en gång till. Vi skulle lyfta fram den med baklastare och den tog i så slangarna svällde och lederna knakade. Och det var bara tack vare att vi, några personer, ställde oss som

motvikter längst bak på traktorn som den inte tippade framåt när bilen lyftes!

Något senare bogserades bilen hem till Junsele, utan bromsar! Men bromsa fick man göra ändå för naturligtvis blev det punktering på ett av "flintahjulen" från 1950-talet.

Det första som gjordes var att försöka få igång den sexcylindriga sidventilsmotorn.

– Att dra igång en motor som stått i kanske 30 år var väl inte helt vetenskapligt rätt ur renoveringssynpunkt, erkänner Uffe, men det var spännande att se om den gick!

Och det gjorde den till slut, åtminstone på 3½ cylindrar och det var fullt tillräckligt för en tur runt ängarna.

– Sen blev det lite seriösare tag med motorn, tillägger Uffe.

Gunnar och Hans Bark, motororakel i Junsele, ordnade en bra motor av två. Sonen Janne Bark lagade en del gravrost i karossens nedre delar som ligger utanpå rambalkarna.

– Det förvånade mig att bilen var så pass lite rostig efter så många år utan vård och under bar himmel.

Fast lite jobb har det ändå blivit medger Uffe. Bland annat har han fått lägga nytt trägolv fram. Jodå, det är rätt. Golvet består av kraftiga brädor. Bromsarna visade sig också behöva en hel del omvårdnad. Men det löste sig utan allt för stora problem. Huvudbromscylindern finns faktiskt att köpa ny!

Det mesta på bilen har faktiskt gått igenom. Men nästan ingenting, förutom motor och bromsar, har behövt renoverats. Snacka om kvalitet!

Resan till Bilprovningen blev ett äventyr och som det skulle visa sig, inte det första, med den här bilen.

– Tanken läkte nåt så makalöst att det är tveksamt om all tvål i världen skulle stoppat det. Därför fick en Volvosugga ambulans släppa till tanken som vi monterade innan besiktningdagen.

På väg till besiktningen fick Uffe naturligtvis punktering på fångbilen. Till all lycka hade han låtit sig pratas omkull att ha en "följebil". Nu kunde man åka och fixa en slang.

– Men det var bara början, fortsätter Uffe. Tre mil senare och mitt i den största uppforsbacken dog motorn. Felet visade sig vara sk-t i förgasaren. Fick

riva den och bränslepumpen. När det var fixat var det lugnt – trodde jag. En halvmil senare var det stopp igen och då måste man ju kolla lite noggrannare. Upptäckte då att det var tanken som börjat rensa sig från 50 års dynga! Resterande två mil fick köras i intervaller på några kilometer. Men besiktningen gick i alla fall bra. En tid därefter var det dags för jungfruturen.

– Ja, den officiella i alla fall, tillägger Uffe.

Det var då, på väg till marknaden och bilutställningen i Åsele, som vänster framhjul lossnade!

– Trodde aldrig att ett hjul kunde rulla sååå långt och ljudet när vi buklandade på bromstrumman ska vi bara inte prata om. Dom påstod att jag inte dragit muttrarna så jag fick ett fäljkors i omtänksam present av Gunnar Bark!

Efter att allt detta hade hänt, var Uffe säker på att allt hade hänt – som kunde hända med bilen. Men inte då. Under en resa med betydligt uppsluppnares passagerare än bilen

ursprungligen var ämnad för, fick den ett recidiv av "tankdynga" trots tidigare omvårdnad. Och den här gången var det mitt i natten. Dessutom ösregnade det. Efter att ha rensat och rengjort förgasare och bränslepump alldeles för många gånger lämnades bilen vid väggkanten och gänget liftade hem.

– Då var bilen synnerligen billig ett tag!

Eftersom måttet var väl så rågat, demonterades tanken och rengjordes efter flera än konstens alla regler.

– Sen dess har jag traktens mest välnersade tank och både hängslen och livrem i form av tre soppfilter! Nu går "Fångsuggan" oklanderligt. Jag har inte haft några bekymmer med den. Dom enda bekymren för bilen tycks det vara andra som har. För det är många som frågar när jag ska göra i ordning bilen. Men den är ju i ordning. Besiktad och körklar. Det enda jag ångrar är att jag lackade taket. Men å andra sidan var jag tvungen då det var helt brunt av tyrost.

Som en historisk förankring plockar Uffe fram nåt ur bilens handskfack. Det visar sig var Kungl. Fängvårdsstyrelsens arbetskort från 1963 med nummer och namn på fångarna som antagligen transporterats i bilen. I ett häfte finns dessutom inmättningsbeskeden bevarade för hur mycket varje fånge presterat i skogshuggning per arbetspass, i en tid då fängvård kunde bedrivas på ett helt annat och samhällsnyttigare sätt än idag.

Uffe Eriksson är mycket intresserad av att veta mer om fångtransportbilarna och då särskilt hans egen. Är det någon av läsarna som kan bidra med kunskaper, kontakta Dan Lönnblom, Info/Krimnet Kriminalvårdsstyrelsen, Norrköping. ■

Fotnot: Enligt Bernt Edin, fordonsansvarig vid Kriminalvårdsstyrelsen i Stockholm, är Volvon det enda kända bevarade äldre fångtransportfordonet i Sverige.



Att tappa dom förtular bilen, Uffe Eriksson kontrollerar därför extra noga att bilens kromdetaljer sitter ordentligt.



Långbänk för botgörare med måttbeställd sätteskomfort från Kungl. Fängvårdsstyrelsen.



ED-motorn på 90 hk går mycket mjukt och ger en behaglig marschfart på 80 km/h.

### Volvo PV 834 -57 "Fångtransportbil"

**Chassie** Volvo 834, förlängd  
**Chassienummer** 1819  
**Axelavstånd** 355 cm  
**Karosstillv** AB KarlaVerken  
**Längd** 535 cm  
**Bredd** 185 cm  
**Motor** Volvo ED 6-cylindrig sidventils radmotor på 3,5 liter  
**Effekt** 90 hkr  
**Växellåda** 3 växlad med back. 1:an osynkroniserad. Rattväxel  
**Bakaxel** Utväxl. 4,56 : 1  
**Bromsar** Hydrauliska trumbromsar

**Däck** 7.50x15  
**Antal pass** 9 sittande  
**Tj. vikt** 2070 kg  
**Tot. vikt** 2700 kg  
**Övrigt** Värmeelement i passagerareutrymme, takluckor, sidomonterad sökarlykta  
**Tidigare reg. ägare**  
 Kungl. Fängvårdsstyrelsen  
 Kolonien Stråtenbo  
 Smedbo, Aspeboda, Falun  
 Telefon 23





# Fikaträffarna

## – erfarenheter från säsongen

TEXT & FOTO Göte Högbon

Sista fikaträffen drog i år in i oktober närmare bestämt den 6:e, en blåsigt och mörk höstafton. Trots detta eller kanske tack vare så dök det upp ett femtiotal ekipage. För att få en samlad bild av sommarens träffar så bokade jag en date med träffarnas genuina radarpar Annika Danielsson och Anki Granlöf.

*Vad har ni för tankar som grund när ni planerar sommarens träffar?*

– Grundläggande krav är att fikastället klarar parkeringen för upp till 100 fordon. Frösötornet har vi tyvärr tvingats välja bort på grund av detta. För tidig sommar och sen höst väljer vi ställen som har inomhusservering. Vi försöker också ta hänsyn till främst tips från medlemmar på nya ställen och också gynna medlemmar som på olika sätt kan ha anknytning till ett fikaställe, till exempel genom medlemskap i en förening som driver ett föreningshus.

*Ställer ni några krav på fikaställena exempelvis att dom skall ha bra fikapriser och bra utbud?*

– Nej, vi försöker styra så lite som möjligt men ändå tipsa om att det är praktiskt att ha färdiga fat med brödportion eller mackor. Ett viktigt tips är också att arrangörerna har bryggt kaffe i förväg. Dom får också ett samtal från samlingen om hur många som beräknas dyka upp.

*Långt bort eller nära?*

– Vi försöker göra en bra blandning av närliggande ställen och några långresor. De mest närliggande tar vi ofta tidigt eller sent på säsongen.

*Vad tycker ni om underhållning och andra aktiviteter som en del ställen bjuder på?*

– Det är trevligt med sådana inslag som exempelvis i Österåsen. Där är orkestern placerad en bit ifrån själva fikastället så att det ändå går att prata vid fikaborden vilket är en oerhört viktig del i fikaträffarna. För de som enbart vill njuta av musiken finns möjlighet att göra detta genom att hänga framför scenen. I Nyby utses en del vinnare som publiken röstat fram vilket också är trevligt. Vid avslutningsfikat i Marieby föreningshus hade de ett lotteri där

första priset var ett gruslass, andra priser var presentkort på gum-miverkstad och verktyglådor.

*Årets rekord och årets lägsta deltagande?*

Jordgubbscaféet på Rödön är en säker vinnare och lockade i år 104 fordon. Papegojan i Odenskog lockade enbart 15 fordon, troligen beroende på ruskigt dåligt väder.

*2-hjulingar ser vi inte så ofta på träffarna – har ni någon tanke på hur vi skall få fler sådana att delta?*

– Nej – tyvärr så har vi inget att komma med när det gäller MC och mopederna på träffarna.

*Hur har ombyggda Stortorget fungerat som samlingsplats?*

– Det har varit helt perfekt. Vi når en betydligt större publik här vilket vi tycker är viktigt. Någon besökare har uttryckt att här får vi en veteranfordonsutställning varje vecka! Det är också bra att slippa den besvärliga järnvägsövergången vid samlingen i Badhusparken/Gamla Beijers.

*Hur mycket jobb lägger ni ned på planeringen och genomförande at fikaträffarna och när får vi veta var nästa sommars träffar blir?*

– Det blir en hel del tid, vi delar upp det 20-tal ställena mellan oss och ofta blir det 4–5 samtal till varje ställe i samband med bokningen och sedan några när det börjar närma sig träffen för att kolla att det är klart med bokningen. Och sen kan vi berätta att vi nu redan är klara med bokningen av nästa sommars träffar. Dom kommer in i Backspegelns värnummer så att våra medlemmar tidigt kan boka in sommarens höjdpunkter.

*Har ni några planer på någon radikal förändring av konceptet?*

– Nej då men vi tar gärna emot tips från de som åker på träffarna om allt som rör de här aktiviteterna.

*Vad får ni för synpunkter från fikabesökarna – ris och ros?*

– Med ett enda undantag och det var prisnivån på fikat på ett ställe så är det idel positiva synpunkter som kommit oss till del.



**1.** Stocke Titt lockade många besökare i det vackra höstvädret.

**2.** Drömbrudar? Annika och Anki pustar ut efter säsongen framför ett helt fat med drömmar.

**3.** Kolbulletillverkning i Marieby Föreningshus.

**4.** Mona Edler Nilsson med sin Amazon från 1967. Bilen fick hon i 50-årspresent och hon är andre ägaren. Förste ägaren, Ingenjören Yngve Modin i Johanneshov, körde bilen sparsamt och nu har den tillryggalagt totalt 10 700 mil. I familjen fanns tidigare ingen med veteranfordonsintresse förutom Mona men nu har hon lyckats intressera sonen så att han nu skaffat en Ford Mustang 1965.

**5.** Kristofer Brattgrå med sin Chevrolet Impala från 1964. För honom var det första fikaträffen på tre år vid fototillfället. Hela drivlinan utbytt samt

en del rostlagning har skett sen inköpet 2006. Till vintern skall luftfjädring monteras.

**6.** Motorn är en Strocer 327, hästkraftantalet är Kristofer mycket förtegen om. Den röda boxen hjälper till att knuffa in mer bränsle i förgasaren när så är påkallat.

**7.** Tanken är renoverad och elektrisk bränslepump monterad. Snyggt jobb!

**8.** En vackert patinerad Porsche hade letat sig fram till Marieby Föreningshus i höstmörkret.

**9.** Kenneth Danielssons alldeles nyinköpta Buick Elektra från 1959 lyste upp vid entrén till Marieby Föreningshus.

**10.** Här får barnstolen plats och den är väl förankrad. Det skall också bli bälten till förare och passagerare som en del av den rullande renoveringen som planeras.

**11.** Lars Henriksson och Gunilla Olsson med Erica Olsson, 6 månader. Bakom står nyförvärvat en Chevrolet Pick-Up från 1961. När lilla Erica kom med i bilden så funkade det inte med T-Fordhotrodden de hade tidigare att åka i så den byttes bort. Familjen var här med på sin första fikaträff för säsongen. Gunilla har en Hundkoja från 1969 och är ny medlem. Lars har varit med 5–6 år.

**12.** Göran Kristiansson till vänster med sin Monark Blue Arrow 250 kubik från 1954. Inköpt för 3 700 kr 1977 och totalrenoverad av ägaren med som han säger A-kassepengar. Rolf Fridh syns här med sin NV JB Rödmyra på 128 kubik från 1950. Den är i originalskick och Rolf har ägt den 5–6 år.



TEXT & FOTO Göte Högbom

# Årets gamling

## Cykel från 1900

Försöket att hitta årets 100-åring misslyckades och istället har nu juryn beslutat att utse Årets Gamling. Idén till detta kom vid redaktörens, tillika enmansjuryns, besök på Havremagasinet under Jamtlidagen.

En av Jamtlidagens guider, JVBK:s medlem Bengt Nordqvist, visade mej vid besöket sitt kontor och där uppställd mot några bokhyllor stod en cykel av äldre modell, ägd av honom själv. Bengts bedömning är att cykeln tillverkades omkring 1900. Den aktuella modellen började tillverkas 1895 och då betingade den ett pris av 300 kr vilket var mycket pengar på den tiden. Cykeln är tillverkad av Per Froms Velocipedfabrik i Stockholm.

Per From föddes i ett fattigt hem i Hälsingland 1856. Efter anställning på ett antal mekaniska verkstäder och aftonstudier på Tekniska skolan fick han möjlighet att åka till Amerika för att lära sig mer genom att resa runt i landet. Det började dock med fyra års inkomstbringande arbete innan rundresan genomfördes sommaren 1883. Efter denna resa åkte From hem och startade en mekanisk verkstad i Stockholm med tillverkning av injektorer, stickmaskiner och verktygsmaskiner. 1884 började han tillverka den tidens cyklar, de så kallade höghjulningarna. Dessa krävde mycket av balans av sina förare.

1884 "uppfann" J K Starley säkerhetscykeln som kunde hanteras av menige man. From hakade på och kunde redan 1885 presentera sin version av säkerhetscykeln som i mångt och mycket liknar senare tiders cyklar. Cykelaffärerna blomstrade i slutet av 1800-talet. Efter sekelskiftet dök många konkurrenter upp bland andra Husqvarna och 1910 upphörde From med cykeltillverkning.



**Vä.** Tillverkad av Per Froms Velocipedfabrik. Stången framför märket är hävstången till framhjulsbromsen som verkade direkt på framdäcket.

**Ov.** Årets Gamling i tryggt förvar på Bengt Nordqvists kontor.

**Hö.** Original träskärm över bakhjulet. Den här cykeln har inte frihjulsnävet som fanns redan på den tiden. Tillverkaren rekommenderade det traditionella navet för att ge cyklisten bättre kontroll med möjlighet till inbromsning.



# Årets 50-åring

## Diligens K116

TEXT & FOTO Göte Högbom

Sedan 2007 har vi nu i Bakspegeln utsett Årets 50-åring. Det är ett grannliga jobb att ta fram rätt fordon till denna åtråvärda utmärkelse. Juryn börjar jobba redan tidigt på året och nu är valet gjort. Vi behövde inte gå så långt den här gången för att fånga jubilarer ty den finns bland klubbens egna fordon nämligen den gula Skvadern av årsmodell 1960.

Diligens K116 kallades den i sin stormakts dagar och ägdes då av Postens diligenstrafik. Den fick slita hårt på sträckan Ramselevallen – Hammerdal – Sikås och när Postens verkstad i Östersund fick ta hand om den 1984 så var den i mycket dåligt skick. Några års renovering vidtog och den 26 maj 1986 kunde Skvadern åter besiktigas. Den är fortfarande i bra skick och den gångna sommaren har den varit ute i trafik en del bl a deltog den i Storsjörallyt/Sverigeklassikern och så skjutsade den besökare på Jamtlidagen till Havremagasinet. Det var vid färden till Havremagasinet som juryn definitivt bestämde att det här var den kandidat som skulle utses. Trots sin ålder är den rätt så förarvänlig med servostyrning och tryckluftsbromsar.

Namnet Skvader är hämtat från fablernas värld. Första gången begreppet användes så gällde det en korsning mellan en hare och en tjäder och hade sin början i en jakthistoria berättad på Hotel Knaust i Sundsvall av flottningsspektoren Håkan Dahlman. Han påstod sig ha skjutit en bevingad hare 1874 och han kallade djuret för skvader. Vår 50-åriga jubilar är en korsning mellan en buss och en lastbil.

Ett stort grattis till jubilarer!

### FAKTA

#### DILIGENS K116

#### Chassie

Scania-Vabis B 65 58 126

#### Chassienummer

520955

#### Karossen

Sv Karosseriverkstäderna (SKV)

#### Karosserinumner

30-3918

#### Motoreffekt

165 hk

#### Totalvikt

12600 kg

#### Antal sittplatser

22, antal passagerare max 31

#### Storlek

Längd 1060 cm Bredd 235 cm Höjd 289 cm



# På pumpen i Älvdalen

TEXT Monika Grönkvist FOTO Monika Grönkvist, Ingrid Piuva



1. Moppe-cruising.
2. By-cruisingåskådare.
3. Pumpen med för kort pinne.
4. Monika sitter på hycklom.
5. Ingrid, Mats och Janne.
6. Utan kommentar.

Under den gångna vintern har vi sett fram mot två träffar som vi bokade redan i höstas. Den första träffen var i Lycksele, den andra var i Älvdalen. I år för vi redan på torsdag morgon, förra året för vi fredag. Tanken var att besöka björnparken i Orsa, men väl i Sveg byttes färdvägen. Vi råkade titta upp mot himlen och för över Lillhärdalet istället. Men det fick vi ångra lite, inte så rolig väg! Innan vi nådde Älvdalen började det regna rejält, tänk om hela helgen regnar bort? Men varför ta ut otur i förväg? Solen visade sig när vi kom fram - härligt!

Men säg den lycka som varar; Väl framme på campingen såg vi att bränslepumpen på Edseln läckte. Oj, oj, oj - vad gör vi nu då? Janne ringde Norrlands Custom i Örnsköldsvik. Jo, de skulle skicka en pump som skulle komma redan på fredag, vilken service! Problemet löst trodde vi!

Efter en stund gick vi och fick lite föda uppe i byn. Senare på kvällen var det moppe/mc- och traktorcruising. Vi hämtade våra stolar och satte oss nära rondellen. Vilken cruising! Har aldrig sett så många och framförallt roliga moppe-ekipage, tror det var närmare 100 st. Först körde en amerikansk polisbil, sen kom alla moppar och efter dem kom traktorer av alla slag. Sist kom epa-traktorena. Det var en ovanlig och rolig cruising. Lite trötta gick vi ner till vårt lilla krypin på campingen, för i morgon kommer det - paketet, kanske? Kl. 07.00 fredag morgon ringer Jannes telefon; Jaha - paket att hämta.

Ingrid och jag ger oss ut på en tidig fredagspromenad för att leta reda på postens kontor. Glada i hågen trippar vi hem med

paketet. Janne öppnar, va konstigt, pinnen verkar för kort! Joo, den var för kort. ÅHHH jag som alltid har trott att längden på "pinnen" inte spelat någon roll! Men man lär så länge man lever. Mats och Janne för till en biltillbehörsfirma vi sett när vi kom in emot Älvdalen. Inget napp, men de visste om en kille i Gåsvarv. Vi för dit, ingen hemma. Ja ja, vi tar nästa braställe; bilskroten! Inget napp där heller och nu börjar mitt mod att sjunka ner i skorna! Ingrid kommer med ett bra förslag; vi grillar i kväll och vi har köpt engångsgrillar, kvittrar hon! Mot ICA för matinköp. Hemma igen börjar vi förberedelsen för en god middag. Vi sitter väl ute och äter va? Ut med allt. Jag börjar att grilla, skickar Mats att köpa en grill till. Nya grillen fräser igång men de andra två är lite tröga. Men Mats ... skyddspapperet sitter ju kvar; inget syre! Sitter på "hycklom" (huk för er som inte bor i Offerdal) och grillar. Det går himla bra ända tills det börjar regna! Jag har aldrig suttit på hycklom under ett paraply på en camping och grillat, men det funkar. Maten intogs inomhus. Mätta och belättna gör vi oss fina för en kväll på parken.

Senare på kvällen dansade vi lite till CC&Lee! Vi satt länge i öltältet, där var det fullt ös. Stefan med vänner spelade och när de tog paus gick vi ut till stora scenen för att lyssna på Eva Eastwood och sedan Boppers. Allt var toppenbra!! Nu var det bara Refreshments kvar, då kom regnet igen! Då gav vi upp och för hem. Det tog en bra stund innan vi baxat ut bilen från parkeringen, fick kryssa och backa och stöka mellan små taxibussar, polisbilar, vingliga

människor och finbilar. Det skall väl vara så på en festplats. Vi var ändå helnöjda med kvällen!

Janne hade lyckats få kontakt med figuren i Gåsvarv på fredag eftermiddag så han ringde på lördag morgon. Tyvärr hade han ingen pump. MEN, på Mekonomen i Mora låg det en el-pump och väntade på oss! Bråttom till Mora och väl tillbaka börjar Janne och Mats skruva. Jag och Ingrid för ut till flygfältet en stund. Där samlades alla fina bilar, lådbilar, bil-husvagnar, några marknadsstånd och matställen. Det var också en flyguppvisning med bland annat Gripen. Vi blev inte så länge där för nyckeln till Edseln var borta. Nyckeln hittades och Edseln startade.

Mot helgens höjdpunkt dvs "by-cruisingen" (vi tycker det). Innan stora by-cruisingen äger rum, åker hela bilraddan en rundtur på cirka en timma. Med början och slut i Älvdalen. Många småbyar åks igenom, *alla* människor sitter, ligger, står ut och vinkar; från små barn till gamla gubbar och gummor. I en av byarna stod ett litet barn som pekade på oss och ropade högt "Mamma, den där bilen stod där borta där vi åt middag"! Denna tur är hur rolig som helst! Bilkön måste ha varit flera kilometer lång! Någon cruising runt i Älvdalen gjorde vi aldrig utan vi nöjde oss med rundturen. Vi promenerade runt och tittade på alla bilar istället. Det är verkligen en träff att rekommendera!

Vi kommer hemskt gärna tillbaka, får se vad framtiden har att erbjuda.

## BREDD och mångfald eller SMALT och fundamentalistiskt

De senaste åren har vi i redaktionskommittén lagt oss vinn om att försöka spegla veteranfordonsintresset på bredden från cyklar till lastbilar. Vi har också försökt bevaka evenemang i hela Jämtlands län. Det har gett resultat och mycket positiva reaktioner, vilket vi tackar för och sporrar oss vidare i att göra en tidning som medlemmarna uppskattar!

Men av och till blir vi i kommittén kontaktade av enstaka medlemmar med synpunkter på att varken klubben som sådan, styrelsen eller redaktionskommittén inte värnar om originalbilar, utan tillåter just bredden! Vi är för vidsynta! Bakspeglarna har till och med uppmärksammat bilar som inte är original och haft på omslagsfoto. Här måste man ställa sig frågan; Är vi en klubb där det gemensamma fordonsintresset och kulturen är det viktiga eller är vi en klubb för fundamentalister som bara accepterar original? Då blir det en väldigt liten smalsynt klubb. För oss är svaret givet; Det gemensamma intresset! Mångfalden i klubben ska också givetvis speglas i Bakspeglens reportage.

De som tycker att enbart original ska accepteras har vid ett flertal tillfällen uppmanats att skriva motioner om detta till Årsmötet eller närvara på Årsmötet och på plats framföra sina åsikter. Det är ju Årsmötet och medlemmarna som kan besluta om klubbens inriktning ska ändras - men icke!

Diskussionen om original eller inte förs också i andra klubbar. I Automobilhistoriska klubbens (AHK) klubbtidning Bulletin, nr 293 utgiven i april 2010, skriver Anders Bornestig på sidan 10 om just detta, Vad är original? Borneving menar att väldigt få körbara bilar inom veteranbilsvärlden är original. De

flesta bilar är på något sätt reparerade och/eller reoverade. Som ett exempel tar Borneving "Vad säger man om bilar som en gång hittats som en gammal ram och lite motordelar. Skickliga reoverare har byggt upp en bil, karossen är skapad efter bästa förmåga. Ofta blir det ganska bra. Med lite gamla papper/intyg kan få bilen registrerad/besiktigad. Man kan bli imponerad och beundra deras hantverk. På många sätt är det en intressant och viktig gärning. En originalbil kan det aldrig bli, men att kunna köra och ha lite kul kan inte vara fel".

Sen finns det ju faktiskt till en del bilmärken nyttillverkade reservdelar att komplettera med. Blir då bilen original eller inte? Reoverad till originalutförande skulle väl vara den riktiga benämningen! Men enligt de mest fundamentalistiska medlemmarna så skulle detta inte godkännas. I så fall fick Veteranfordons-Sverige läggas ned!

Nej, vi i redaktionskommittén ska värna om intresset och kulturen, visa på mångfalden och bredden inom hobbyn, uppmärksamma yngre och äldre, män och kvinnor där fokus ska ligga på det roliga, spännande och utmaningarna! Från skrothög till prisvinnare!

För de som är obotliga fundamentalister inom hobbyn; inse att vi lever på 2000-talet och att smalsynthet inte hör hemma inom veteranhobbyn eller någon annanstans! Vi i redaktionskommittén kommer att fortsätta att bevaka och värna om bredden! Det är också det vi blir uppskattade för.

Redaktionskommittén



# Jaguarer, Ford, Lotus Cortina och lite annat

TEXT & FOTO Ummis Jonsson

Den 12 juli kl 17.00 hade jag och Åke bestämt att vi skulle träffas för ett garagereportage. Dagen var en av sommarens vackraste dagar med över +25, sol från klarblå himmel. Det är en sån där dag när man inte tvivlar på varför man bor i Jämtland!

Åke Jämtsäter, vem är det och vad har han för bilar? Ja, de av er läsare som brukar vara med på rallyn och fikautflykter kopplar säkert ihop Åke med en jättefin och jätteröd Jaguar och säkert också en vinröd och vit Morris – fast den är det faktiskt Åkes fru Marit som äger! Till vardags är det Audi quattro som gäller men hur ser Åkes bilhistoria ut då?

Så där lite inledningsvis, någonstans ska ju intervjun börja, så jag förhörde mig om Åkes engagemang i klubben och hur den började. Redan 1975 gick Åke med i JVBK och har under åren hunnit med ett antal olika styrelse- och kommittéuppdrag. Visste ni att Åke var med i den tidningskommitté som bytte namn på vår klubbtidning från Karburatorn till Backspegeln? En tidig kollega i tidningsvärlden alltså! Egentligen så väcktes intresset för veteranbilar några år tidigare och då via Lennart Höglund (som var med och startade hela JVBK 1970).

Åke och Lennart hade lärt känna varandra på "Va ball", en tidig ungdomsgård på Runeborgs danspalats ute på Frösön. En dag kom Lennart med en Citroën BII som han hade köpt. Där och då såddes det första fröet för veteranbilsintresset. Åke gick alltså med i klubben 1975 och redan året därpå deltog han tillsammans med några kompisar i det första sommarrallyt, som det året gick av stapeln mellan Östersund och Bodsjö. Fordon den gången? En vinröd Peugeot 203!

Ja, så var det det här med garage då. Sen jag kom med i denna veteranbilsvärld har jag förstått att ett "vanligt" garage med 1–2 platser inte räcker långt. Nej, behovet av garageplatser är oftast större än så och dessutom verkar det vara mer regel än undantag att garageplatserna ska vara utspridda både här och där, så även i Åkes fall. Så inledningsvis hittar vi en Jaguar S som står på sidan för att rostlagas. Underredet har sett bättre dagar men vilken dag som helst så ...

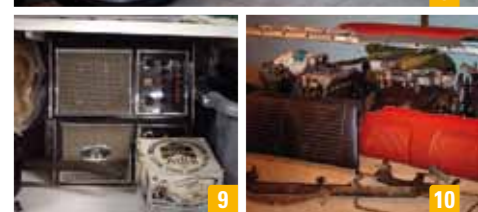
Under årens lopp har Åke haft ett antal bilar och många olika bilmärken. På bara någon minut hinner Åke räkna upp Ford Anglia, Ford Cortina, Ford Corsair, SAAB, Volvo, Audi, Mercedes, Peugeot och Wol-

seley. Till de absoluta favoriterna hör Jaguar och Lotus Cortina, vilket kommer att visa sig längre fram i texten!

Hur som helst, i andra garage finns det flera Cortinor, en Rover, en PV 1957 års modell och några Jaguarer, varav en specialmodell, en förlängd Jaguar som har fungerat som direktionsbil en gång i världen! Förutom bilar så finns förstås också mopeder (favoriten Crescent 2005, i toppskick), tandemcykel och så de oundvikliga "braatt-ha-hyllorna"! I "Rover-hyllan" finns till exempel en original-radio som väntar på att bli insatt och i taket hänger ett antal reservkofångare.

Rovern förtjänar ett eget litet stycke då den har en speciell historia. Åke hade som sagt tidigt ett intresse för bilar och redan 1965 köpte Åke den här Rovern -54 för 75 kronor! Åke hade på den tiden inget körkort utan "hyrde in" en kompis, Arne Wall, som också numera är medlem i JVBK. Arne ställde gärna upp och körde åt Åke. Numera står Rovern och väntar på att bli ihopsatt igen. Ett bladfylderblad pajade på väg hem från Gäddede 1970 och sen dess har den stått! Men med tanke på inköpspriset så är det ju ingen kapitalförstörelse i alla

Åkes allra första bil var en PV av 1947 års modell. Den kostade 60 kronor!



1. Ska bara lackas lite.
2. Åke Jämtsäter.
3. Vardagsbilarna.
4. Ordning och reda.
5. Snyggaste PV-fälgarna.
6. Med lättmetall i skärmar och huv.
7. Rover 1954.
8. Crescent i toppskick.
9. Original-radio.
10. Bra att ha.
11. Direktionsjaggen

fall .-) Åkes mål är att så snart dygnet får fler timmar eller typ när han blir pensionär, så ska Rovern ut på vägarna igen.

Det fanns faktiskt en bil innan också. Åkes allra första bil var en PV av 1947 års modell. Den kostade 60 kronor! Så småningom köpte Leif Nilsson den för samma facila pris. Undrar var och om den finns idag?

Lotus Cortina då, vad har de för historia? Ja, dessa bilar är mer av kult-karaktär anser Åke. Lite nostalgi i allmänhet och lite banrace-nostalgi i synnerhet. En av Åkes Lotus Cortina har faktiskt varit tävlingsbil och ägdes och kördes på den tiden av Sören Morén. Då var den lackad i Sörens "stallfärger" Guld och elefantgrön. Det låter inte särskilt snyggt och vad är elefantgrönt? Hur som helst, Åke lackade om den och körde den under några år. Nu står den också och ska bara ...

Den vita Lotus Cortinan har faktiskt en tämligen ovanlig kaross. Skärmar och huv

är i lättmetall och bilen är helt orenoverad!

När jag frågar Åke vilket bilmärke som är hans absoluta favorit, så blir det Jaguar, bekväm, sportig och elegant. Det är en dröm att åka i en Jaguar på långtur vilket man inte kan säga om Cortinorna. Nej, Jaguar är bilen men Cortinorna är roliga leksaker.

Så där avslutningsvis så kan jag konstatera att risken för att Åke kommer att bli sysslolös någon gång inte verkar direkt överhängande. Det är ju några bilar som väntar på att bli omsedda; "bara lackas lite", "bara behöver fixas lite", "bara behöver ..." Åke verkar vara en metodisk och händig person så bara det där ordet "bara" byts ut till "är gjort" så kommer vi nog att få se fler Jaguarer, Cortinor och förhoppningsvis Rovern, den som kostade 75 kronor, på något rally eller fikautflykt framöver!

Tack Åke för guidning och berättelser! ■





# Fest i Kronan

TEXT & FOTO Göte Högbon

## – med erfarenheter från Tekniklands första säsong

Den 8 oktober ställde Lowissa Mannerheim till med fest för de som jobbat med Teknikland under året. I inbjudan fanns två punkter, dels information om den gångna säsongen med sammanfattande synpunkter och dragna lärdomar och dels att Teknikland skulle bjuda på lättare förtäring. Båda punkterna blev gediget utförda inte minst förtäringen som bestod av exotisk planka med många goda ingredienser. Festen lockade ett femtiotal deltagare.

Ett omfattande erfarenhetsmaterial har tagits fram som bygger på enkäter som besökarna svarat på. Knappt 200 besvarade enkäter bildar underlaget och det är egentligen lite för få för att få ett säkert resultat. Erfarenheter finns också att hämta i hus-

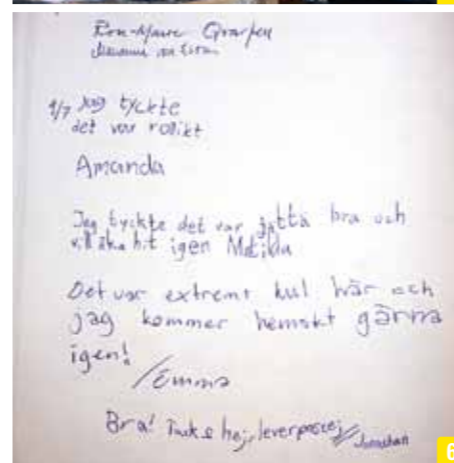
värdsdagböckerna. Lowissa inledde kvällen med att redovisa framtaget material. Därefter aktiverades deltagarna i form av ett grupparbete för att ta fram ytterligare synpunkter att ta hänsyn till inför kommande säsong. Efter grupparbetet vidtog intagande av den uppskattade exotiska plankan med dess läckerheter.

Sammanlagt har Teknikland haft cirka 14 000 besökare under säsongen vilket får anses klart godkänt med tanke på att det är premiäråret. Besökarna har delats upp fem kategorier: Östersund/Frösön/Brunflo, Övriga Jämtland, Övriga Sverige, Norge och till sist Världen. Den klart dominerande gruppen blev Övriga Sverige med 42 % därefter kom Östersund/Frösön/Brunflo

med 16 % och Övriga Jämtland med 12 %. De flesta stannade 1–3 timmar.

På frågan om hur besökarna hittade Teknikland svarade de flesta att de fått information från släkt och vänner, närmast kom tidningar och Internet. Något förvånande var att många hade noterat vägskyltningen trots att den varit provisorisk.

Sammanfattningsvis så är det glädjande att besökarna givit höga betyg åt Teknikland. På en 6-gradig skala låg de flesta delar på över 4,5. Högst låg Flyg- och Lotamuséet med 5,2. Garaget fick betyget 4,7. Inte helt förvånande för en ny verksamhet så finns en betydande förbättringspotential baserat både på besökarnas synpunkter men även på erfarenheter från personal och



husvärdar. För JVBK:s del så blir den stora utmaningen för nästa säsong att skapa en ny spännande utställning samt att kunna engagera fler medlemmar att bemanna Garaget under öppethållandet.

Festen var ett trevligt initiativ från ledningen för Teknikland. Kombinationen av tillbakablick och blickar framåt bådär gott för utvecklingen av Östersunds nya besöksmål. Under den gångna säsongen blev husvärdarna bjudna på lunch under de dagar de arbetade vilket varit mycket uppskattat. Lowissa lovade att jobba för att detta skall upprepas nästa säsong.

1. Lowissa presenterade ett tjugotal Power Pointbilder med enkätsvar och övriga erfarenheter och tankar inför framtiden.

2. JVBK:s medlemmar Lisa Lejdstrand, Daniel Godén och Dick Granström tänker djupa tankar under grupparbetet.

3. Deltagarna i arbete med att ta fram kompletterande erfarenheter från den gångna säsongen och kanske komma på något att ta hänsyn till nästa år.

4. Lowissa hann med att även jobba i köket denna kväll.

5. Den exotiska plankan med mycket att välja på.

6. Ett klipp från Tekniklands gästbok.



## Öppet Hus på Motorstadion

Den 11 september hade Jämtlands Motorklubb, JMK, inbjudit intresserade till ett Öppet Hus på Motorstadion. Vi åkte dit och några fanns redan på plats men inte många men hur det nu var så kom det en hel del till slut. Man kunde få prova på folktrace, speedway, gokart, och även köra radiostyrt. En tipsrunda hade anordnats och där lyckades jag riktigt bra, en bra vinst blev det.

Lite fika och hamburgare fanns att köpa för de som blev hungriga under dagen. En toppendag tycker jag men det hade gärna fått vara fler besökare.

Text & foto Ingrid Göransson-Rosell

## The House is Rocking

Lördagen den 2 oktober var det då dags för årets rockevent i Offerdal – The House Is Rocking på Bydegården i Kaxås. Vi var 16 personer som träffats i Bredbyn för en garagesittning innan vi gav oss iväg i den kyliga kvällen. Fulla av förväntan, långt innan biljetterna släppts, blev det precis så lyckat som vi hoppats på.

Artistutbudet var åter ett smörgåsbord med läckerheter – det nya inslaget för i år var pianobaren i bygdegårdens servering, där Anders Umegård bjöd fingerfärdigheter i form av härlig Boogie Woogie. I puben briljerade bluesbandet Sannetorp Blues Band som serverade sköna bluesrökare i form av covers av bland andra Gary Moore och ZZ Top. Bandets sångare och grundare – Mats Sannetorp – huserar till vardags i Brunflo, vilket då innebar att bandet var årets lokala inslag på Rockhuset.

Först ut på stora scenen välkomnade vi Lil' Camille & The Rattletones – ett alldeles nytt rockabillyband från Hultsfred. Bandet låter som om de återuppstått från tidigt 50-tal mycket tack vare Camillas härliga röst. Lite synd att ljudet var lite dåligt under deras första set dock.

Det är tydligt att offerdalingarna, med flera, tyckte mycket om bandet då de i skrivande stund ligger etta på Radio Krokoms Popoppitopp-lista. Camilla och bandet byttes av med The Unkool Hillbillies. Dessa hillbillies härstammar från Uppsala/Stockholm, bandet grundades 2002 och har spelat i befintlig sättning sedan 2009. Pianisten i bandet, tillika en av grundmedlemmarna, är tidigare nämnda Anders Umegård. Att de skulle vara "unkool" stämmer kanske inte riktigt då de levererade Rock'n Roll så golvet gungade.

Över 600 personer kan inte ha fel – Kaxåsbygden gjorde det igen! Jag lyfter på hatten (håstsvansen) för ett förnämligt genomförande av årets House Is Rocking och hoppas av hela mitt rockabillyhjärta att ni återkommer nästa år igen – kan man boka biljetter redan nu?

Text Rose-Marie Rask





# Calle Kingstad

## – en av våra grundläggare

TEXT Göte Högbom

FOTO Göte Högbom, Calle Kingstads arkiv

I Backspgelen har vi tidigare i år, med anledning av vårt 40-årsjubileum, berättat om hur föreningen startade 1970. Bland grundarna finns Calle Kingstad och Backspgelens bokade en tid med honom för att höra hans erfarenheter av föreningens tid från begynnelsen och vidare in i framtiden samt inte minst om hans egna intressen inom veteranfordonshobbyn.

Beträffande starten av föreningen så började det med att några med intresse för gamla fordon träffades mer informellt och så småningom blev det så att tankarna på en förening dök upp och en klubb bildades. Dagen för det formella bildandet kommer Calle väl ihåg. Calle bodde då i Näliden och i samband med resan in till stan och Edvin Backmans cykelverkstad så hjälpte han Folke Boogh med att köra in hans Buick från 1918 in till en yrkesskola för lackering. Från början ordnades träffarna inte så ofta, det blev ungefär en gång per månad. Däremot så kunde träffarna dra ut långt in på småtimmarna om någon kom på ett intressant objekt att beskåda under kvällen.

Calle är nöjd med utvecklingen av föreningen och speciellt tillkomsten av muséet som tidigt kom på tal. Under gångna sommar har han lagt ned mycket tid på att delta i uppbyggnaden av klubbens utställning i Garaget och dessutom att vara husvärd. Denna syssla tycker Calle är väl värd att lyfta fram. Det ger så mycket att träffa Tekniklandsbesökarna och många gånger kommer det intressanta frågor från besökarna och historiska kopplingar kan rullas upp med gemensamma bekanta och deras fordon.

Calle har varit föreningen trogen under alla år och han har varit en flitig deltagare i alla arrangemang han har haft möjlighet att delta i. Om framtiden så säger han, som så många andra, att han hoppas på förnyring inom föreningen. Till förnyringen i föreningen har han bidragit med att värva in dottern Nina som medlem! För muséets del så är hans uppfattning att det blev en bra start det första året med 14 000 besökare och med den första säsongens erfarenhet som grund så kommer verksamheten att kunna utvecklas positivt.

Ett område som ligger honom särskilt varmt om hjärtat är marknaderna och det senaste initiativet med JVBK's inomhusmarknad ser han som mycket framgångsrik och lovande. För hans del så började den här delen av intresset tidigt med besök på marknaden i Falun som då var av en helt annan storlek jämfört med idag. Marknaderna ger en helt annan möjlighet till kontakt med likasinnade om man jämför med andra aktiviteter som exempelvis rallyn – det blir mer tid för erfarenhetsutbyte. Från början så var

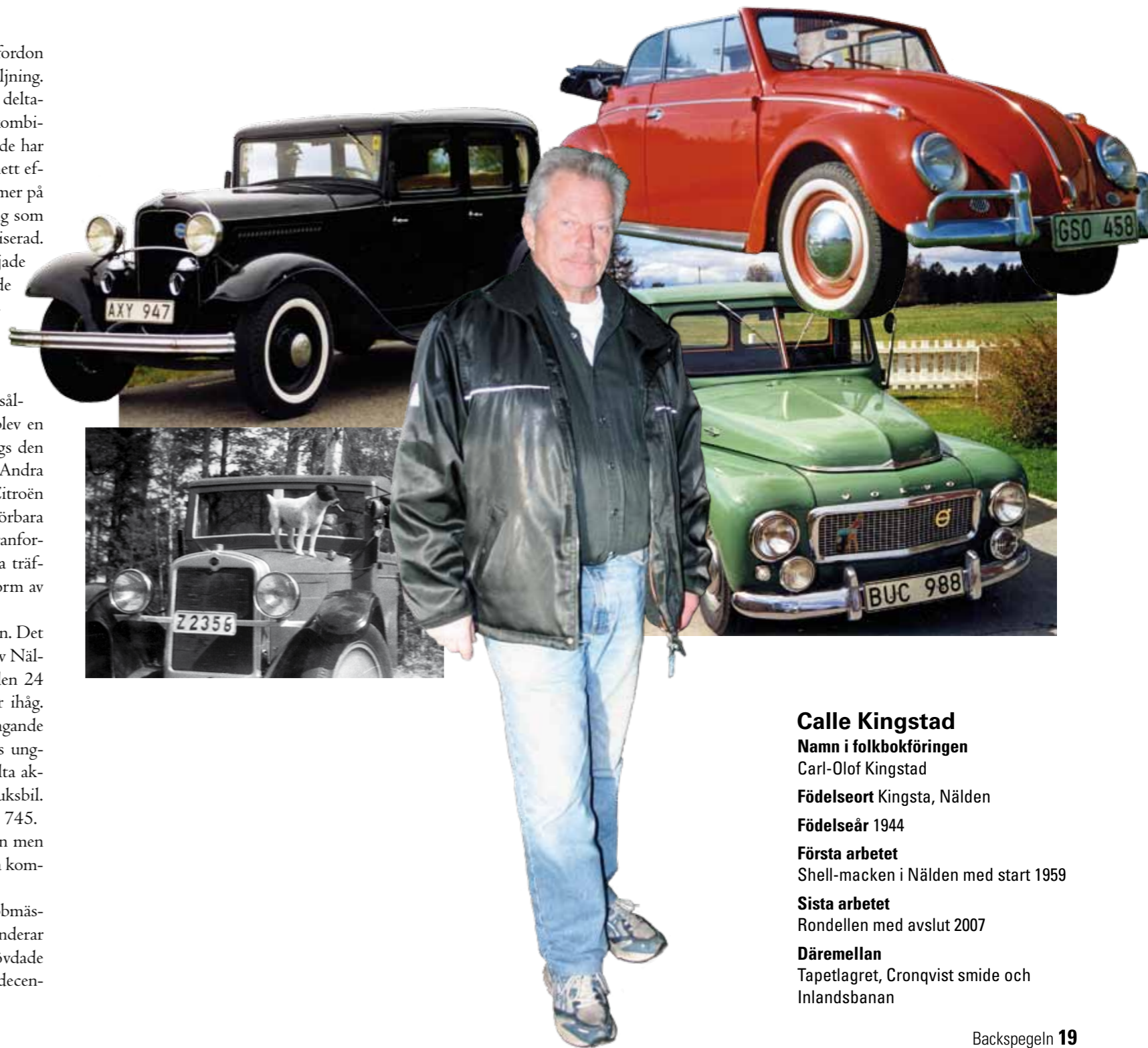
han som de flesta besökare en som letade delar till egna fordon men så småningom började Calle ta med egna delar till försäljning. Numera är han en flitig marknadssäljare och skattar högt deltagande i träffar som den i Ramsele och andra liknande med kombination av marknad och fordonsutställning. Ett specialområde har han och det är renovering av gamla extraljus, något som är hett eftertraktat av vissa entusiaster. Dock ser han med lite bekymmer på utvecklingen av marknaderna med nya arenor för försäljning som Blocket och Tradera. Här kan tilläggas att Calle inte är datoriserad.

Som för så många inom veteranfordonshobbyn så började intresset tidigt. Redan långt innan körkortsåldern skaffade han sin första bil, en Nash 1927 inköpt i Ytterån och hemkörd till gården av hans bror. Den var då ombyggd till EPA-traktor. Så småningom såldes den till EPA-traktorpionjären Leif Nilsson. Nästa veteranbil blev en Ford från 1932 som han köpte 1965 och hade kvar ända fram till 2007 då den såldes till Micke Eriksson i Sollefteå. Gamling nummer tre blev en Austin Somerset Cab som så småningom såldes, numera ägs den av Sven Jernberg där den finns på hans långvårdsavdelning. Andra finbilar som passerat är en Rugby 1926, Hudson Coupé, Citroën B11, Mercedes 170 och några Nashar. Några har varit körbara medan andra har varit renoveringsobjekt. Idag består veteranfordonsinnehavet av den Volvo Pick-Up som vi sett på många träffar, en Amazon 1963 samt några Volkswagenprodukter i form av bubbla, cab och buss.

Vid sidan av finbilarna så har han förstås haft bruksfordon. Det började med moped, en Crescent 2000, som han köpte ny av Nälidens åkdonsfabrik. Den hämtades ut på hans 15-årsdag den 24 oktober 1959, en snöig dag som han mycket väl kommer ihåg. Första bruksbilen blev en Fiat 600 1959. På frågan om deltagande i raggarlivet som var i sin bästa blomstringstid under hans ungdomstid säger Calle att han då hade för liten bil för att delta aktivt. En Volvo P1800 från 1961 har också fungerat som bruksbil. Dagens bruksbil är dock ett mer praktiskt fordon, en Volvo 745.

Calle säger sig inte direkt ångra att han sålt något fordon men på frågan om det är någon bil han gärna skulle vilja skaffa så kommer det, efter en viss eftertanke, en Fiat 600.

40 år av aktivt arbete inom JVBK, från grundare, via klubbmästare till deltagande i en mängd aktiviteter inom klubben renderar honom en tacksamhetens tanke från den mer än tusenhövdade medlemskåren inom klubben. Tack Calle för de första fyra decennierna! ■



**Öv vä.** A-Forden som Calle ägde i 42 år.

**Ne vä.** Calles första veteran-fordon, en Nash 1927.

**Öv hö.** Folkacab som fortfarande är i aktiv tjänst.

**Ne hö.** Volvo pick-upen med kaross från Jonsson & Söner i Brunflo.

### Calle Kingstad

**Namn i folkbokföringen**

Carl-Olof Kingstad

**Födelseort** Kingsta, Näliden

**Födelseår** 1944

**Första arbetet**

Shell-macken i Näliden med start 1959

**Sista arbetet**

Rondellen med avslut 2007

**Däremellan**

Tapetlagret, Cronqvist smide och Inlandsbanan



# 2 GÖRANS 2

FULLBORDADE  
MÄSTERVERK

OFULLBORDADE  
MÄSTERVERK

20 40 60 80 100 120 140 160

AMP

005



00005

*I samband med Storsjörallyt/Sverigeklassikern fick redaktionen tips av Kent Blomkvist på en renovering utöver det vanliga. Det var Göran Lindes Amazon från 1969 som åsyftades. Kontakt etablerades med Göran under sommaren och en augustidag var det dags för garagebesöket. Det visade sig att det fanns mer än Amazonen i hans samlingar.*



1

2

3

4



5



6

1-6. Så här såg med all sannolikhet Görans Amazon ut när den kom från fabriken 1969. Observera mätarställningen!



8



9



10

9. Oljefiltret fick inte plats på motorn utan har fått flyttas upp.

10. Från början var det inte så här trångt i motorutrymmet, men Cortinamotorn är betydligt större än originalet och dessutom har Göran klämt in bromsservo.

## 1 FULLBORDAD

Vi börjar med det första fullbordade mästerverket, Amazonen som inköptes 1999, och dess renovering. Det hela började med tankar på att göra en mindre renovering i form av bland annat byte av framskärmar. Det ena gav det andra och tre år senare stod den klar. Skicket – ja, närmare nyskick än så här är det svårt att komma. Sammanlagt har Göran kostat på bilen 115 000 kr. Bara motorn är påkostad 30 000 kr. Det mesta är nytt eller bättre begagnat. En försiktig uppskattning av ägaren är att han lagt ned cirka 2 000 timmar på renoveringen. Allt utom lackeringen har Göran gjort själv.

Några avsteg från Amazonens ursprungliga skick har det blivit. Fälgarna är 5,5 tum men dessa är Volvo KPZ, det vill säga av Volvos tillverkning. En vassare kam sitter också i men den funderar han på att byta tillbaka till den ursprungliga versionen.

I samband med renoveringen nollställde Göran kilometerräknaren och nu har den tilltyggalagt den imponerande sträckan av 5 kilometer. Mer skall det dock inte bli under Görans ägarskap. Själva utmaningen med renoveringen var för honom att få till bilen i det här perfekta skicket och att köra den är inte aktuellt – då är den ju inte "ny" längre. Den är faktiskt till salu men inte särskilt billig av förklariga skäl.

Göran har en bruks-Amazon av 1970 års modell som skulle behöva lite uppfräschning med bland annat ny lack men vis av hur det gick förra gången så vågar han inte ge sig in på att börja renovera den här.

## 1 OFULLBORDAD

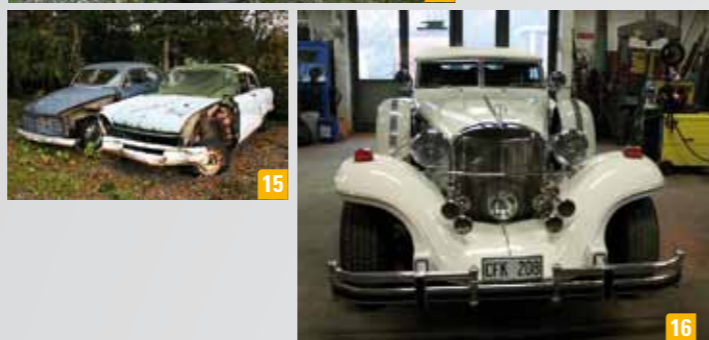
Så till Görans första ofullbordade verk. Det är ett projekt som påbörjades redan 1974 då han skaffade en Ford Popular av 1954 års modell, för övrigt av samma årgång som ägaren själv. Den raske 20-åriga ynglingen grep sig an verket med stor frensi. Motor och drivlina plockades bort. Ny framvagn hämtades från en Volvo av 1973 års modell, att märka är att den då bara var ett år gammal. Bredden stämde förstas inte utan den måste kapas ihop. Samma gällde också bakaxeln som också kom från en Volvo. En Ford-motor skulle förstas driva ekipaget framåt med kraft och styrka och valet föll på en Ford Cortina GT-motor. Passande delar till servobromsarna kom från en SAAB. Den smala fronten på bilen gjorde det svårt att hitta en kylare med lämplig form men det löstes med en sådan från Renault R16 som ställdes på högkant. Alla delar för ett färdigställande finns.

Beträffande modellnamnet på Forden så förekommer både Popular och Populär. I Tekniken idag från 1955 anges Populär, registreringsbeviset säger Popular. Någon prognos på färdigställandet vågar Göran inte ställa. Det är nu minst fem år sedan han gjorde något med det här projektet. Ett tips till Göran: Du och Forden firar gemensam 60-årsdag 2014.



7





Så vandrar vi vidare bland Görans gamlingar och hittar en traktor av märket Massey Ferguson från 1961 med en 3-cylindrig Perkinsdiesel. Den inköptes 1997 och efter helrenovering av motorn har den gått klanderfritt.

I anslutning till en av Görans garageplatser finns också en Ford Taunus 17 MP2T av 1959 års modell. Den ägs av hans förra sambo Ulla Vestman men närmast kan man nog beskriva det som att de har gemensam vårdnad om denna vackra klenod. Bilen köptes 2006 i Öjebyn av en änka som också hade bud från Tyskland men fördrog att bilen stannade i Sverige. En tacksamhetens tanke kan vi skänka sådana klarsynta människor! Taunusen har rullat bara 12 000 mil och är i ett mycket gott skick. Den lackades om för ett antal år sedan. Görän har monterat in en 6-volts växelströmsgenerator i den för att få bättre laddning. Ford monterade sådana i några av sina 66-or.

Sommartid ses Görän ofta glida omkring i en bil av modell Xlarge. Det är en Cadillac Eldorado Cab av 1974 års modell importerad av Leif Nilsson och i Görans ägo sedan 1993. Bruksklick är ägarens beskrivning av bilens status. Motorn är definitivt något i häst(krafts)väg! Den är på 8,2 liter och har betraktats som världens största serieproducerade personbilmotor. Trots den enorma cylindervolymen är den bara på 225 hkr. Tjänstevikten är på imponerande 2 490 kg. Tankvolymen 102 liter torde tillhöra den största inom personbils-kategorin. Bland finesserna finns automatisk avbländning som faktiskt också fungerar och en indikator på framskärmen för belysning och blinkers som bygger på fiberoptik. Något senare under hösten gjordes ett besök i Görans verkstad som han drivit sedan 1990.



- 11. Ford Taunus 17 M från 1959. Svepande vackra linjer.
- 12. 6-volts växelströmsgenerator – mycket sällsynt.
- 13. När sidorutan är nedvevad faller ett lock över springan som skydd.
- 14. Massey Ferguson 1961 med 3-cylindrig Perkinsdiesel.
- 15. Görans reservdelslager för Amazon och 17M.
- 16. Den här exklusiva vagnen fanns inne hos Görans verkstad för underhållsarbete vid reportagebesöket. Excalibur Phaeton av 1984 års modell.

- 17. Värdig avslutning på den linjesköna karossen.
- 18. Denna ståtliga huvkråka pryder sin bärare.
- 19. Stor, stark och vacker Cadillac Eldorado 1974 med stolt ägare.
- 20. Motorn på 8,2 liter kräver sitt utrymme.



- 21. Välrenoverad Stil Master De Lux.
- 22. Görän har fått den här dekalen tillverkad. Observera stavningen – De Lux utan e.
- 23. Bland de reservdelar som köptes in fanns de här nya listerna.
- 24. Snygg interiör.

Där fanns ytterligare ett fullbordat verk och ännu ett ofullbordat. I det här fallet rör det sig om husvagnar av märket Stil Master. Dessa tillverkades bara under åren 1969 och 1970 i en fabrik i Kälarne. Fabriken gick i konkurs därefter. Det hjälpte inte med den stolta devisen "En vagn med Stil - en Master bland husvagnar". Enligt uppgifter på nätet tillverkades 20 vagnar 1969, 20 vagnar 1970 och 1971 plockades det ihop 15 vagnar av kvarvarande delar. Priset för vagnarna var inte konkurrenskraftigt, cirka 20 000 kr för den dyrare modellen vilket var mycket högre än andra jämförbara modeller.

## 2 FULLBORDAD

Det fullbordade verket är en vagn av modell De Lux. Även här har det blivit en genomgripande renovering med bland annat nytt chassi. Görän lyckades komma över ett parti med reservdelar till de här husvagnarna i samband med att han letade nya lister. Vagnen köptes våren 2009 och hela efterkommande vintern gick åt till renoveringen.

25. Ett ännu ofullbordat verk. Stil Master Carat.



## 2 OFULLBORDAD

Det ofullbordade verket är här en snikvariant av Stil Master kallad Carat och 45 cm kortare än De Lux. Framtiden för den är vid pressläggningsdags osäker.

Reportaget avslutades med kaffe och smarriga snoddaskakor i Görans verkstad – tack för det och all intressant historik! ■





1. Vinnartrion och fansen
2. Korvgubben
3. Vilken Hummer!
4. Startplattan
5. Inför start, uppställning
6. Zephyren på långtidsparkeringen

TEXT & FOTO Lars-Åke "Låbbas" Berggren

# Stor fest i Budapest

Allt började under Kristi Himmelfärdshelgen i maj 2010. Jag fyllde jämnt och fick av mina kamrater en resa till Budapest och Formel 1-tävlingen Grand Prix Hungary Ring. Hur tar man sig dit då? Eftersom jag aldrig varit utomlands tidigare var första åtgärden att skaffa ett pass. Min höga ålder till trots har jag aldrig haft behov av något pass tidigare då mina utlandsresor begränsat sig till Norge och Finland!

Lite agasamt var det att ta sig iväg. Tur var att min kompis Björn Semb ville hänga med och att det delvis var en gruppresa anordnad av Steve Perrymans, som specialiserar sig på olika sportresor. Avresa från Jämtland i min Ford Zephyr naturligtvis. Det gällde att komma till Arlanda med stil! Zephyren gick nästan på autopilot när vi närmade oss Stockholm. Den har tidigare varit i en stockholmares ägo. Framme på Arlanda stallade jag in Zephyren på långtidsparkeringen bland betydligt yngre fordon. Arlanda-bussen in till terminal 2 träff med Björn. På egen hand fick vi checka in för själva gruppresan började först i Budapest! Självklart blev det strul med flygplanet som skulle ta oss till Budapest. Ett nytt mindre plan rekvirerades och tur att vi var morgonpigga och hade checkat in tidigt; Det blev turordning för de som skulle med!

Det innebar att ett antal passagerare fick vänta till dagen efter.

Jag satte mig vid fönstret för att få ut så mycket som möjligt av två timmars flygtid. Väl framme i Budapest blev vi mötta av researrangören och en buss som tog oss till hotellet. På plats fick vi information om sånt som var bra att veta. Viktigast var att bussen skulle avgå 08.00 sharp, de två följande dagarna ut till ringen!

Resans första kväll, fredag och det var fritt för egna aktiviteter. Jag och Björn inledde med restaurangbesök och Ungersk Gulaschsoppa. Lite senare på kvällen drog vi iväg till ett dansställe men där var det tämligen lugnt och eftersom reveljen skulle gå tidigt morgonen därpå så lockade sängen mer än dansen. Tydligt trodde receptionen att vi hade dambesök på rummet för vid 3-tiden på natten ringde receptionen och undrade om vi hade sällskap på rummet. Men tji, där fick de bita i gräset! Vem har tid med damer när det är Formel 1 på gång?

Tävlingsdag 1, lördag. Den här dagen var det kvaltävling till söndagens huvudlopp. Bussen hämtade upp oss på morgonen och efter en tripp på 45 minuter var vi framme. Insläppet var snabbt avklarat och sen gällde det att hitta platserna. Vi fick bra platser mitt emot startplattan. Varmt,

varmt! Marknadsplats fanns det förstås och möjlighet till mat och dryck. Souvenirer inhandlades i form av skjortor, ryggsäckar och kepsar. Fram på eftermiddagen var vi tillbaka in på stan och återigen fri tid. En ordentlig mat- och pubrunda hägrade. Jättekul, trivsamt och bra priser! Under kvällen hann vi träffa fler svenskar på plats för att se Formel 1. Bland annat träffade vi på ett personalgång från Kalmar som lyckligtvis hade sin personalresa förlagd till Budapest, precis i rätt tid! Senare på kvällen, när vi kom tillbaka på hotellet, stod de berömda damerna i lobbyn och sa – "I love you". Någon framgång hade de dock inte. Men tydligen erbjöd hotellet eskorttjänster för den som ville.

Söndagen var dagen D. Mer race, mer folk och nu gällde det! Det märktes att det var allvar. Publiken var stor, säkert 100 000 besökare! Allt var välorganiserat och köerna till både öltält och toaletter var snabba! Formel 1-tävlingen drog igång och det var hett! Skjortan behövde blötas med jämna mellanrum så att kroppen orkade med värmen. Vi hade tur igen för det var ett intressant lopp med många kända förare. Hög stämning bland publiken, precis som man tror att det är när man ser på TV.

Efter loppet strömmade stora delar

av publiken ner på banan för att vara med på prisutdelningen. Vi satt så bra till att det var bättre att sitta kvar. Vann gjorde i alla fall Mark Webber, Australien. Han körde en bil sponsrad av Red Bull! Under prisutdelningen sprutades det champagne förstås och prisbucklor och lagerkransar delades ut. När festen var över för vi tillbaka in till hotellet. Nu hägrade en god middag och en runda på stan. Dagen efter, måndag, skulle ju ägnas åt hemresan.

Måndag morgon och transfer till flygplatsen. Dags att ta eget ansvar igen med incheckning, ombordstigning och resa till Stockholm. Zephyren stod kvar på långtidsparkeringen och sen var det till att styra norrut mot Dalarna. Kusunbesök stod närmast på schemat. Lämpligt, eller hur, eftersom det var lagom att komma till Classic Car Week dagen därpå! Sommarens nästa aktivitet tog därmed sin början.

Budapestresan är ett minne för livet! Allt fungerade jättebra och jag kan verkligen rekommendera denna resa! Är du det minsta intresserad av Formel 1-lopp live, så är Grand Prix Hungary Ring lagom långt bort! En ny erfarenhet och många minnen rikare!

Skickar en tacksam tanke till de av mina kompisar som ordnade denna present! ■



## Inomhusmarknad på Frösö Park

Jag säger bara Annika och Anki, vilka tjejer! Den 2 oktober hade dom anordnat en inomhusmarknad i en av hangarerna på F4. Vi for dit vid 10.00 och döm om min förvåning, fullt på parkeringen. Det strömmade folk ut och in hela tiden.

36 försäljare kom, både lokala och utomlänare. I sedvanlig ordning fanns både fika och hamburgare att köpa, ett antal JVBK-are fanns på plats för att hjälpa till med detta. Annika hade ställt ut sina makalösa väskor i en monter, Betty Boop, M. Monroemotiv, kanonkul. Jag tror att man kunde köpa det mesta som kan behövas till bilen eller som tillbehör

Kan inte säga annat än att det ska vara kvinnor till allt, vilka tjejer, det gjorde ni bra! Prestationen blir extra imponerande då allt ordnades, efter ett önskemål från en medlem, på oslagbara 5 veckor.

Text och foto Ingrid Göransson-Rosell





# Något för alla på Jamtlidagen

## Del 1

Solen sken från en klarblå himmel söndagen den 26 september. Många besökare strömmade till Jamtli och deras dag. Jag tror aldrig att jag sett så många besökare på Jamtli, möjligen midsommarafton. HB och jag hade med oss två av barnbarnen som verkligen roade sig kungligt med allt som var barnvänligt.

Det var inte bara barnen som kunde roa sig denna dag utan det fanns allt för alla åldrar, kolbullar, amerikanskt friterat bröd, vikingabuffet, fika, utställningar, hantverkare, ja - i stort sett allt. Några veteranbilar fanns på plats vid Stora scenen, där det också bjöds på underhållning av diverse slag. På en vagn stod en stilig herre, som såg mjuk och gosig ut men vi varnades för att sticka in handen, han kunde nämligen stängas.

JVBK:s Skvader fanns på plats och skjut-sade hugade spekulanter till Havremagasinet.

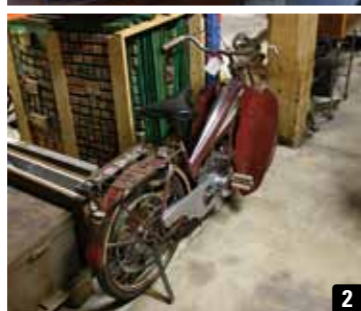
## Del 2

Jag var en av de som passade på att besöka Havremagasinet ditfraktad i klubbens Skvader rattad av Fredrik Lexelius.

I Havremagasinet togs besökarna emot av Marie Madsen och Bengt Nordqvist som tog oss med på en intressant vandring i huset. Magasinet uppfördes i slutet på 1910-talet som spannmålsmagasin för försvaret. Byggnaden består av sex våningar varav de fyra översta användes för förvaring av spannmål med sex stora bingar vardera rymmande 35 000 kilo säd. På en våning finns bingar kvar där den bastanta träkonstruktionen kan betraktas och beundras.

Sedan mitten på 70-talet har Jamtli använt Havremagasinet som föremålsförråd. Idag finns ungefär 60 000 föremål samlade och väl dokumenterade i denna byggnad av de totalt ca 70 000 föremål som ägs av Jamtli. Synd kan man tycka att inte fler föremål kan visas i museét. I Backspegeln har vi tidigare skrivit om de delar av Jämtlands första bil som finns i Havremagasinet. För den fordonsintresserade fanns en 50-talsmoped och ett antal gamla cyklar att beskåda.

Det här med Öppet hus som sommarsäsongsavslutning är ett trevligt och högt uppskattat initiativ av Jamtli. Årets besökarantal uppgick till cirka 6 000.



1. Fredrik Lexelius fick ta de lugnt på småvägarna som var fyllda av flanerande besökare.
2. 50-talsmoped.
3. Militärmusik med vackra veteraner i bakgrunden.
4. Amazon på 50-talsmacken.
5. Höghjulingar.

6. Havremagsinets guider Marie Madsen till vänster och Bengt Nordqvist till höger.
7. Trialmotorcykel, en veteranare, som körs av stående förare på särskilda banor i terräng.
8. Bastant träkonstruktion för att klara tyngden av 35 000 kilo säd i bingen.

Text & foto Ingrid Göransson Rosell, del 1 Göte Högbom, del 2

Välkommen till

# Tjälåsvängen

19 februari 2011



Samling från kl 9.00 på Optand Teknikland och med första start kl 10.00.

Anmäla Dig kan du göra genom att ringa till klubblokalen, 063-589 95 34, måndagar kl 19.00–21.00 eller anmäla via hemsidan [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu).

Som vanligt kan Du anmäla Dig på plats, då är anmälningsavgiften 150 kronor, anmäler Du i förväg är anmälningsavgiften 100 kronor.

## JVBK MARKNAD

### SÄLJES

#### Diverse

Bänksax, plåt, 6 mm. 2 arbetsbänkar inkl lådor, Fläkt för utsug med slang, Oljepumpar för 20–25 lit dunk, olja medföljer samt diverse andra prylar.  
Sture Persson, 070-624 02 46.

Annonser skickas till  
Göte Högbom, Önevägen 13,  
832 51 Frösön eller maila till  
[gote.hogbom@miun.se](mailto:gote.hogbom@miun.se).

### UTHYRES

#### Biltrailer

Last 1 460 kg, totalvikt 2 000 kg, boggie, ramper, vinsch. 300 kr/4 h, 500 kr/heldag.  
JG Jonsson, Brunflo, 070-335 80 80.

#### Vinter-/sommarförvaring

av bilar, lastbilar, bussar, husvagnar, husbilar och båtar m. m. Kallförråd bra ventilerat.  
Sture Persson, 070-624 02 46, Bertil Lindberg 070-334 27 04.



### Skoterutflykt 20 mars

Samling kl. 10 på isen nedanför järnvägsövergången vid infarten till Badhusparken.  
Avfärd kl 10.30.

Ta med lunch och fika. Avgift 20 kr.  
Anmälan i god tid till Micke Morris 070-525 72 06 eller Kent Blomqvist 070-303 44 44.  
Välkomna!



TEXT Ummis Jonsson FOTO Göte Högbom

Ytterligare ett verksamhetsår till ända! Den här gången hölls årsmötet i Café Kronan, Optand Teknikland. Glädjande hade även ett antal medlemmar från yttre delarna av länet kommit till årsmötet, sådant engagemang är extra roligt!

Ett knappt 40-tal medlemmar slöt upp och årsmötesförhandlingarna gick med rask fart. Björn Staverfelt och Göte Högbom klarade av att guida oss igenom dagordningen på ett smidigt sätt. Det ökade engagemanget bland medlemmarna under året märktes också på årsmötet dit fyra motioner inlämnades. Samtliga motioner hade behandlats av styrelsen och årsmötet beslutade enligt styrelsens förslag. En annan nyhet inför detta årsmöte var att JVBK tog ytterligare ett steg ut i cyberspace; Alla årsmöteshandlingar låg någon vecka innan mötet ute på hemsidan och under sittande årsmöte visades alla handlingar både i pappersform och via bildkanon, så alla kunde lätt följa olika redovisningar!

Daniel Godén, vår kassör, föredrog ekonomin och den i särklass största utgiftsposten föregående verksamhetsår var Storsjörallyt och jubileumet. Styrelsen allra värsta kalkyler sprängdes då deltagandet vida översteg vad som budgeterats men responsen runt om i Sverige har gett klubben en otrolig good-will och våra medlemmars insatser är och var ovärderliga!

Årsmötet beslöt att välja Björn Staverfelt till ordförande ytterligare ett år och för fullständig redovisning av årsmötesprotokoll, ekonomi etc, se annan plats i tidningen.

Utifrån inlämnade motioner så fick också kommittéerna en hel del nya uppslag att ta tag i inför kommande verksamhetsår och det tackar styrelsen extra för!

En tung, obs vitsigt, uppgift för Rallykommittén, blir att ordna ett tungt rally!

Temat sommaren 2011 på Garaget blir Camping! Förslaget inlämnades av Micke Morris, så nu gäller det att just Du letar i dina gömmor och tar med till klubblokalen! I januari måste jobbet med att framställa sommarens utställning påbörjas!

Som alltid på ett årsmöte är det några

styrelseledamöter som lämnar skutan och i år var det Arne, Lisa och Rolf som tackade för sig och alla tackade Micke Morris för att det alltid finns fika på måndagar!

Anders Hemmingsson och Fredrik Lexelius fick delad vårdnad om Trippelbucklan! Starkt jobbat att hamna på samma slutpoäng! Blir det varannan vecka eller kanske bucklan får stå på klubblokalen som inspiration till nya in-teckningar?

När årsmötesförhandlingarna var avslutade bjöds det på smörgåstårta a'la Papegojan och filmvisning från JVBKs 40-årsjubileum. Filmen i DVD-format kan du köpa via klubben, till en kostnad av 50 kr!

Avslutningsvis kan jag bara konstatera att det ska bli spännande att få vara med i styrelsen verksamhetsår #41!



1. Här pågår inläsning av årsmöteshandlingarna.

2. Lisa Lejdstrand lämnar vandringspriser till Mona Edler Nilsson i Damklassen och till Fredrik Lexelius och Anders Hemmingsson som får dela på Trippelbucklan under ett år.

3. Yngve Boson, en av klubbens revisorer, föreslår här att styrelsen skall beviljas ansvarsfrihet.

4. Björn Staverfelt till vänster avtackar här avgående styrelseledamöterna Rolf Fridh, Lisa Lejdstrand och Arne Nilsson.

## VERKSAMHETSPLAN 2011

Det här är ett första försök med att teckna ned en verksamhetsplan som underlag för föreningens budget. Tiden för framtagandet har varit knappt tilltagen och för kommande verksamhetsår så planeras en mer fyllig version att tas fram.

### Övergripande aktiviteter

Genomföra 12 styrelsemöten. Öppethållande i klubblokalen måndagkvällar september till och med maj.

### Evenemangskommittén

Besiktningdag för veteranfordon en lördag i maj. JVBK:s deltagande i Motormässan sista helgen i maj. Ett studiebesök på traktormuséet i Åse, Trångsviken under våren. 18 onsdagsfikaträffar med start första onsdag i juni och avslut sista onsdagen i september.

Luciaträff med cruising.

### Fordonskommittén

Klara ut klubbens fordonsinnehav. Renovering och underhåll av fordonen. Genomföra köruppdrag.

### Marknadskommittén

Genomföra Springmeet och motormarknad i maj samt Inomhusmarknad första helgen i oktober.

### Museikommittén

Bygga upp ny utställning i Garaget. Ordna bemanning under Tekniklands öppettider.

### MC-kommittén

Genomföra sommarträff, eventuellt tvådagars, mopedträff i Östersundsområdet samt Gammcykelträffen.

### Redaktionskommittén

Redaktionskommittén planerar att ge ut fyra nummer under verksamhetsåret varav två med 36 sidor och två med 40 sidor. För att underlätta för våra medlemmar att komma i kontakt med kommittén så planeras att under sommaren genomföra besök i Sveg, Åre, Bispgården och Strömsund.

### Rallykommittén

Rallykommittén ska under 2011 genomföra Tjälåsvängen, Storsjörallyt samt Höstrallyt.

Dessa rallyn genomförs efter sedvanlig ordning enligt nedanstående föreslagna preliminära tidpunkter. Önskemål om ett rally för Tunga fordon har framförts och kommittén kommer att undersöka möjligheten att genomföra ett sådant.

Tjälåsvängen	2011-02-19
Storsjörallyt	2011-07-02
Höstrallyt	2011-09-24

## BUDGET 2010 10 01–2011 09 30

### INTÄKTER

Medlemsavgifter	280 000 kr
Försäkringsers.	23 000 kr
Rallyn	20 000 kr
Medlemsaktiviteter	5 000 kr
Bussintäkter	20 000 kr
Marknad	30 000 kr
Hysesintäkter garage	28 000 kr
	<b>406 000 kr</b>

### UTGIFTER

Hyra, klubblokal + el	20 000 kr
Hyra, bussgarage	28 000 kr
Rallyn	15 000 kr
Medlemsaktiviteter	15 000 kr
Backspegeln	195 000 kr
Bokinköp	500 kr
Övriga porton	8 000 kr
Föreningsavgift MHRF	21 000 kr
Försäkringsersättning	8 000 kr
Försäkringar	5 000 kr
Telefon	4 000 kr
Styrelse	15 000 kr
Resekostnader	5 000 kr
Administration	13 500 kr
Klubblokal, inventarier	5 000 kr
Klubbfordon	20 000 kr
Tidskrifter o PR	3 000 kr
Verkstadsutrustning	25 000 kr
	<b>406 000 kr</b>





## VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2010

### Styrelsen

Björn Staverfelt	Ordförande
Arne Nilsson	Vice ordförande
Anki Granlöf	Sekreterare
Daniel Godén	Kassör
Rolf Fridh	Ledamot
Göte Högbom	Ledamot
Annika Danielsson	Ledamot
Hans-Bertil Rosell	Ledamot
Walther Innervik	Ledamot
Ummis Jonsson	Suppleant
Lisa Lejdstrand	Suppleant
Dick Granström	Suppleant

### Revisorer

Ordinarie	Yngve Bosen och Tony Erlandsson
Suppleanter	Kent Lidén och Roland Kämpenber
Medlemsregistrator	Ellinor Hemå
Arkivarie	Folke Löfgren
Materialförvaltare	Mikael Eriksson
Försäkringsansvarig	JG Jonsson

### Kommittéernas sammankallande vid verksamhetsårets slut

Evenemangskommitté	Annika Danielsson
Fordonskommitté	Walther Innervik
Marknadskommitté	Annika Danielsson
Mc-kommitté	Hans-Bertil Rosell
Rallykommitté	Arne Nilsson
Redaktionskommitté	Göte Högbom
Webansvarig	Rolf Fridh

Under verksamhetsåret 2010 (1 oktober 2009–30 september 2010) har styrelsen för JVBK haft 12 styrelsesammanträden. Årsmötet för föregående verksamhetsår avhölls på Mittuniversitetet den 15:e november 2009. Medlemsantalet ökar ständigt och vid årets slut hade vi 1068 medlemmar. Årsavgiften utgör 250 kronor. Familjemedlemskap kostar 100 kronor. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde kostar 50 kronor.

Vid MHRFs årsmöte på Täby Park Hotel deltog Björn Staverfelt från JVBK.

Styrelsens medlemmar har hållit klubblokalen på Optand Teknikland öppen mellan klockan 19.00 och 21.30 helgfria måndagar under året med uppehåll under juni, juli och augusti. Måndagsträffarna är mycket välbesökta och utgör en viktig träffpunkt för medlemmarna under vinterhalvåret.

Verksamhetsårets inleddes med att vi flyttade till vår nya klubblokal på Optand Teknikland. Under vintern och våren var vår största uppgift att bygga upp en utställning under temat "Lastbara fordon". Många ideella timmar har lagts ned under ledning av främst

JG Jonsson, Sture Kindberg, Sven Jernberg, Calle Kingstad med flera. Arbetet har engagerat många gamla och nya medlemmar. Utställningen stod klar till invigningen i början av juni.

Vi har också genomfört Sverigeklassikern i samband med Storsjörallyt som går att läsa mer om under Rallykommitténs rapport. Vid avslutningen av rallyt på Wängens Vårdshus firade klubben sitt 40-års jubileum. En mycket välbesökt och lyckad fest med mat, dryck, underhållning och dans. Klubbens sex grundare hade inbjudits till kvällen och fyra av dessa hade möjlighet att närvara. Klubbens grundare förädrades också titeln hedersledamot. Dessa var Kent Backman, Folke Boogh, Rudi Edlund, Christer Elgen Dahl, Lennart Höglund och Calle Kingstad.

Genomförandet av Sverigeklassikern, firande av 40-årsjubileum, uppbyggnaden av vår klubblokal och sommarens utställning har tårt på vårt kapital. Vi har nu förverkligat drömmen om en egen klubblokal, vilket också finns omskrivet i våra stadgar som ett mål att arbeta för, och kan nu arbeta utifrån en fast punkt för vår verksamhet. Sommarens utställning har också krävt att vi haft husvärdar på plats för att informera och lotsa besökare runt. Detta har engagerat många både gamla och nya medlemmar.

### Evenemangskommittén

8 maj var det dags för den årligen återkommande besiktningdagen på Östersunds Bilprovning. Även i år fick vi möjlighet att köpa fika av Krister Lingblom på Svenssons café som stod på parkeringen och sålde god förplägnad! God standard på fordonen, tyckte personalen på besiktningen som mellan 8:00–14:00 hann besiktiga 148 fordon.

Lördag och söndag 29–30 maj deltog vi i Motormässan och i år informerade vi om Teknikland och dess invigning 5 juni. Vi hade med klubbens lastbil i montern. 2 juni startade vi med onsdagsträffarna. Vi har haft mellan 50 och 250 personer och mellan 15 och 104 fordon per tillfälle, ett bra resultat tycker vi eftersom vädret har varit sämre än tidigare år. I år hade vi onsdagsträffar fram till den 6 oktober. Sammanlagt blev det 19 träffar således i sommar. Avslutningen hade vi i Marieby föreningshus.

Evenemangskommittén har bestått av Annika Danielsson och Anki Granlöf.

### Fordonskommittén

Underhåll och reparationer av vissa fordon har utförts, bland annat på Brockwayen som fick bromsar och bränsletanken renoverade samt lastbilen som fick bakaxeln tätad. Brockwayen och Postskvadern deltog i Sverigeklassikern.

Årets beställda köruppdrag var drygt 10 stycken. Utöver dessa utförde Fredrik Lexelius en körning på Jamtlis Öppethus-dagen.

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

### Marknadskommittén

Springmeet & motormarknadens tredje år på Optand blev på grund av vädret inte lika välbesökt som tidigare år. 506 bilar på finbilsparkeringen och 850 besökare trotsade dåliga väderprognoser. 50-talet marknadsförsäljare fanns på plats. Billy Söderin som speaker och Billy Opel som underhållning.

Inomhusmarknad den 2 oktober var ett nytt evenemang vi provade på. Under endast 5 veckor från datumet blev bestämt till genomförande så blev det mycket lyckat!

Vi hade 36 säljare och ett stort antal besökare siffran oklar då inträdet var gratis.

Marknadskommittén har bestått av Annika Danielsson och Anki Granlöf.

### Mc-kommittén

Mc-kommitténs årliga träff för äldre motorcyklar och mopeder hölls i år lördagen den 3 juli på Optand Teknikland. Ett femtontal ekipage mötte upp och hade en trevlig dag på Teknikland. Dessutom har en uppskattad träff, Gammcykelträffen, hållits på Hovermo Gårdsmuseum söndagen 8 augusti.

Mc-kommittén har bestått av Hans-Bertil Rosell.

### Rallykommittén

2010 års rallyverksamhet kom att domineras av att genomföra StorsjöRallyt i form av Sverigeklassikern, men som vanligt var det Tjälavängen som inledde den 20 februari. Denna gång i form av ett bokstavsrally där man med ledning av 16 fotografier skulle leta reda på 16 bokstäver och sammanställa dem till ett ord, nämligen det tredelade ordet FOTORALLYLOTTERI där de tre delarna kunde blandas fritt. Ett stort antal deltagare hade lyckats med detta och vinnarna fick avgöras genom lottning.

StorsjöRallyt/Sverigeklassikern styrdes till stor del av att kombineras med klubbens 40-årsfirande på Wängens Vårdshus den 12 juni. Vi antog att det kunde bli över 100 rallyekipage. För säkerhetsskull rustade vi oss för 150. Vi satte stopp vid 240 anmälningar. Det blev 208 startande. Rallyuppläggningsen fick lov att anpassas både till det stora startfältet och de regntunga väderutsikterna. Trots regnhotet blev det fint väder med glada miner, defilering förbi Bosse Bildoktorn på Campus och vackra Storsjövyer. Deltagarna fick uppleva ett minnesvärt rally toppat med en fin jubileumsfest.

Höstrallyt gick av stapeln den 18 september. Trots att vädret inte var det bästa kom ändå hela 50 ekipage till start. Då rallyna på senare tid mest bestått av frågor, innefattade detta rally även två praktiska kontroller, något som var mycket uppskattat av rallydeltagarna.

Rallykommittén har bestått av Arne Nilsson, sammankallande samt Lisa Lejdstrand, Walther Innervik och Daniel Godén.

### Redaktionskommittén

Under året har fyra nummer av Backspegeln getts ut, 2 med 36 sidor och 2 med 40 sidor. Redaktionskommittén noterar med glädje att vi nu fått flera som hjälper till med reportage. Ambitionen att följa allt som sker inom veteranfordonshobbyn främst inom länet bedömer vi att vi lyckats bra med trots att mängden arrangemang hela tiden ökar. Höstnumret blev sprängfyllt med reportage från sommarens aktiviteter vilket bekräftar detta med den ökande mängden träffar.

Redaktionskommittén har bestått av Göte Högbom, redaktör och ansvarig utgivare samt Ingrid Göransson-Rosell och Ummis Jonsson.

### Webbansvarig

Syftet med JVBKs 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. Under det gångna året har hemsidan fungerat stabilt med endast några få störningar. Inga större förändringar har genomförts. De olika bildsidorna är fortfarande de som oftast besöks. Även forumet med kalendern har höga "tittarsiffror". Just nu finns det 188 registrerade användare i forumet.

Webbansvarig Rolf Fridh.

Styrelsen vill tacka alla medlemmar för ett visat 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 2010-II-03

Björn Staverfelt	Arne Nilsson
Ordförande	Vice ordförande
Anki Granlöf	Daniel Godén
Sekreterare	Kassör
Göte Högbom	Annika Danielsson
Ledamot	Ledamot
Rolf Fridh	Walther Innervik
Ledamot	Ledamot
Hans-Bertil Rosell	
Ledamot	





## ÅRSMÖTESPROTOKOLL

Årsmöte 2010-II-I4 i restaurang Kronan på Optand Teknikland

### § 1 Årsmötets öppnande

Föreningens ordförande Björn Staverfelt öppnar mötet.

### § 2 Val av mötesordförande och mötessekreterare

Mötet väljer Björn Staverfelt till mötesordförande och Göte Högbom till mötessekreterare.

### § 3 Fråga om mötet är i behörig ordning utlyst

Godkännes då detta skett i Backspegeln respektive på hemsidan.

### § 4 Val av två personer att jämte ordföranden justera protokollet

Till justeringspersoner väljes Ummis Jonsson och Walther Innervik.

### § 5 Fastställande av föredragningslista

Föredragningslistan fastställs.

### § 6 Justering av röstlängd, enligt medlemsmatrikeln

Röstlängd enligt medlemsmatrikeln.

### § 7 Verksamhetsberättelse

Styrelsens verksamhetsberättelse behandlas och läggs till handlingarna.

### § 8 Kassarapport och revisionsberättelse

Kassarapport och revisionsberättelse behandlas och läggs till handlingarna.

### § 9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

Årsmötet beslutar att bevilja styrelsen full ansvarsfrihet för verksamhetsåret, i enlighet med revisorernas förslag.

### § 10 Fastställande av budget

Styrelsens förslag till budget för kommande verksamhetsår redovisas och fastställs av mötet.

### § 11 Fastställande av årsavgift och ev. inträdesavgift för 2010

Medlemsavgiften fastställdes till 270 kr samt 100 kr för familjemedlemskap. Inträdesavgiften fastställdes till 50 kr.

### § 12 Fastställande av antal styrelsemedlemmar

Mötet beslutar att styrelsen skall bestå av ordförande, 8 ledamöter och 3 suppleanter.

### § 13 Val av ordförande

Till ordförande omväljes Björn Staverfelt för en tid av ett år.

### § 14 Val av styrelseledamöter jämte suppleanter

Pererik Linde och Sture Persson nyväljs som styrelseledamöter för en tid av två år. Anki Granlöf och Göte Högbom omväljs som

ledamöter för en tid av två år.

Anders Sundin nyväljs som suppleant. Dick Granström och Ummis Jonsson omväljs som suppleanter för en tid av ett år.

### Styrelsen 2011

Björn Staverfelt, ordförande	2011
Annika Danielsson, ledamot	2010–2011
Daniel Godén, ledamot	2010–2011
Ann-Christin Granlöf, ledamot	2011–2012
Göte Högbom, ledamot	2011–2012
Hans-Bertil Rosell, ledamot	2010–2011
Walther Innervik, ledamot	2010–2011
Pererik Linde, ledamot	2011–2012
Sture Persson, ledamot	2011–2012
Dick Granström, suppleant	2011
Ummis Jonsson, suppleant	2011
Anders Sundin, suppleant	2011

### § 15 Val av två revisorer jämte suppleanter

Till revisorer omväljs Yngve Boson och Tony Erlandsson på ett år. Roland Kämpenberg och Kent Lidén omväljs som suppleanter på ett år.

### § 16 Val av försäkringskommitté bestående av minst tre personer

Till försäkringskommittén omväljs JG Jonsson, Göran Lindberg och Gösta Lindström för en tid av ett år.

### § 17 Val av valberedn, varav en utses som sammankallande

Till valberedning för en tid av ett år väljes Sture Kindberg, Sven Jernberg och Hans Sundkvist med Sture som sammankallande.

### § 18 Motioner

• Från JG Jonsson med önskemål om ett rally för tunga fordon. Styrelsen har förklarat sig positiv till motionen och uppdragit till rallykommittén att beakta synpunkterna.

Årsmötet bifaller motionen om rally för tunga fordon.

• Från JG Jonsson Motion angående Bussarna i JVBK. Björn Staverfelt informerar om att utredning pågår beträffande de bussar föreningen disponerar och som ägs av Östersunds kommun. Årsmötet ansåg därmed motionen som besvarad.

• Från Magnus Myrenhammar förslag till beslut Att under JVBKs årsmöte beslutas om kommande års arbetsplan Att arbetsplanen beskriver kommande års verksamhet Att budgeten är knuten till arbetsplanen

Att styrelsen skriver ett förslag till arbetsplan som senast 14 dagar före årsmötet finns att läsa och diskutera på JVBKs hemsida Att den beslutade arbetsplanen efter årsmötet finns på hemsida och i Backspegeln

Att styrelsen får i uppdrag att ta fram fler förslag till hur medlemmen skall känna sig mer delaktiga i JVBK.

Styrelsen har ställt sig positiv till motionen. Årsmötet beslutar att JVBK skall arbeta utifrån motionärens förslag.

• Från Maria Bogren föreslår att JVBKs klubblokal på Teknikland även håller öppet måndagskvällar under sommarmån-

dena juni–augusti. Styrelsen har ställt sig positiv till förslaget. Årsmötet bifaller motionen.

### § 19 Övriga frågor

Årsmötet beslöt att klubben skall arbeta utifrån den framlagda verksamhetsplanen som är kopplad till budgeten.

Temat för nästa års utställning i Garaget blir Camping.

Lisa Lejdstrand delade ut vandringspriset för Trippeln till Fredrik Lexelius och Anders Hemmingsson.

Mona Edler Nilsson fick vandringspriset stolen i Damklassen. Efter mötet visades en film från Storsjörallyt/Sverigeklassikern.

Göte Högbom  
Sekreterare

Björn Staverfelt  
Ordförande

Ummis Jonsson  
Justeringsperson

Walther Innervik  
Justeringsperson

## RESULTATRÄKNING

	2009-10-01 2010-09-30	2008-10-01 2009-09-30
Rörelsens intäkter	535 694	572 661
Övriga intäkter, Not 4	<u>23 090</u>	<u>22 300</u>
	558 784	594 961
Rörelsens kostnader	-732 937	-529 980
<b>Resultat före avskrivningar</b>	<b>-174 153</b>	<b>64 981</b>
Avskrivningar		
Inventarier, Not 1 o 2	0	0
<b>Resultat efter avskrivningar</b>	<b>-174 153</b>	<b>64 981</b>
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteintäkter	1 381	347
Värdeökning penningmarkn.fond	<u>0</u>	<u>0</u>
	1 381	347
<b>Årets resultat</b>	<b>-172 772</b>	<b>65 328</b>
Styrelsen har beslutat att redovisa ekonomin efter kontantprincipen. Värdering av inventarier och transportmedel framgår av not 1.		
<b>Not 1 Avskrivningar</b>		
Ingen avskrivning har gjorts under året.		
Inventarier	20 %	
Data	33 %	
Transportmedel	0 %	
Lastbilen beräknas ej sjunka i värde		
Dataskrivare	100 %	
Ekonomisk livslängd bedöms vara kortare än tre år		
Bussar, släpvagn		
Ingen avskrivning har gjorts under året.		
<b>Not 2 Inventarier</b>	2010-09-30	2009-09-30
Anskaffningsvärde	44 979	44 979
Avskrivningar	<u>-23 979</u>	<u>-23 979</u>
Bokfört värde	21 000	21 000
<b>Not 3 Klubbblastbil</b>	50 000	50 000
<b>Not 4 Avser försäkringsersättning</b>	23 090	22 300

## BALANSRÄKNING

TILLGÅNGAR	2010-09-30	2009-09-30
Omsättningstillgångar		
Kassa, bank	49 909	270 671
Kundfordringar	2 000	6 000
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<u>64 355</u>	<u>22 320</u>
	116 264	298 991
Anläggningstillgångar Not 1		
Bussar Not 2	21 000	21 000
Klubbens lastbil Not 3	<u>50 000</u>	<u>50 000</u>
	71 000	71 000
Aktiekapital Museum	15 000	15 000
<b>Summa tillgångar</b>	<b>202 264</b>	<b>384 991</b>
SKULDER		
Kortfristiga skulder		
Leverantörsskulder	7 625	9 868
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	67 707	75 420
<b>Summa skulder</b>	<b>75 332</b>	<b>85 288</b>
EGET KAPITAL		
Eget kapital	216 501	185 103
Vinst eller förlust föregående år	65 328	31 397
Årets resultat	-172 772	65 328
Uppskrivningsfond	17 875	17 875
<b>Summa eget kapital</b>	<b>126 932</b>	<b>299 703</b>
<b>Summa Skulder och Eget kapital</b>	<b>202 264</b>	<b>384 991</b>





ORDFÖRANDE  
**Björn Staverfelt**

Välbacken 140, 834 98 Brunflo  
063-363 71 (b), 070-397 00 15  
063-360 26 (a), 063-361 25 (fax)  
info@tegelbolaget.se



KASSÖR  
**Daniel Godén**

Färgargränd 22,  
831 51 Östersund  
070-326 95 55  
danielgoden@hotmail.com



LEDAMOT  
**Sture Persson**

Odenskogs 80, 831 61 Östersund  
063-12 43 27, 070-624 02 46  
sp.forvaltning@telia.com



LEDAMOT  
**Anki Granlöf**

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



LEDAMOT  
**Annika Danielsson**

Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön  
063-442 21, 070-288 11 48  
opel\_rekord61@hotmail.com



LEDAMOT  
**Pererik Linde**

Volontärvägen 26, 834 33 Brunflo  
063-876 42, 070-802 21 68  
pererik.linde@ostersund.se



LEDAMOT  
**Göte Högbom**

Önevägen 13, 832 51 Frösön  
063-10 33 28 (b), 070-531 53 01  
gote.hogbom@miun.se



LEDAMOT  
**Walther Innervik**

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



LEDAMOT  
**Hans-Bertil Rosell**

Gillevägen 10, 831 43 Östersund  
063-10 54 71, 070-520 54 71  
hbrosell@telia.com



SUPPLEANT  
SEKRETERARE  
**Anders Sundin**

Lottgatan 3, 831 45 Östersund  
063-13 09 24, 070-299 75 96  
anders.sundin@jll.se



SUPPLEANT  
**Dick Granström**

Villavägen 10, 830 43 Ås  
063-302 29, 070-564 02 29



SUPPLEANT  
V ORDF.  
**Ummis Jonsson**

Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
0640-341 88 (b), 0733-16 53 02  
063-16 53 08 (a)

## EVENEMANGSKOMMITTÉ

Annika Danielsson, sammankall.  
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön  
063-442 21 (b), 070-288 11 48  
opel\_rekord61@hotmail.com

## REDAKTIONSKOMMITTÉ

Göte Högbom, sammankall.  
Önevägen 13, 832 51 Frösön  
063-10 33 28 (b), 070-531 53 01  
gote.hogbom@miun.se

## RALLYKOMMITTÉ

Pererik Linde, sammankall.  
Volontärvägen 26, 834 33 Brunflo  
063-876 42, 070-802 21 68  
pererik.linde@ostersund.se

## MC-KOMMITTÉ

Hans-Bertil Rosell, sammankall.  
Gillevägen 10, 831 43 Östersund  
063-10 54 71 (b), 070-520 54 71  
hbrosell@telia.com

## FORDONSKOMMITTÉ

Walther Innervik, sammankall.  
Tanne 120, 832 96 Frösön  
073-039 06 33

## FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

JG Jonsson, försäkringsansvarig  
Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
0640-341 88, 070-335 80 80  
jg@jvbk.nu

Gösta Lindström

Box 207, 840 31 Åsarna  
0687-300 24 (b), 073-055 27 29  
0687-303 54 (a)  
urisasarna@hotmail.com

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

## MARKNADSKOMMITTÉ

Annika Danielsson, sammankall.  
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön  
063-442 21, 070-288 11 48  
opel\_rekord61@hotmail.com

## MUSEIKOMMITTÉ

Sture Persson, sammankall.  
Odenskogs 80, 831 61 Östersund  
063-12 43 27, 070-624 02 46  
sp.forvaltning@telia.com

## MATERIALFÖRVALTARE

Mikael Eriksson  
Stuguv. 38 A, 831 36 Östersund  
063-10 41 67 (b), 070-525 72 06  
063-13 11 88 (fax)  
micke.morris@telia.com

## WEBBANSVARIG

Hans Sundqvist  
Rådhusg. 59 F, 831 37 Östersund  
063-10 83 77 (b), 070-601 37 05  
hanssundqvist@dof.se

## ARKIVARIE

Folke Löfgren  
Viltstråket 23, 832 54 Frösön  
063-435 43 (b)

## VALBEREDNING

Sture Kindberg, sammankall.  
Bronshängevägen 17  
831 61 Östersund  
063-51 03 44 (b)

## MEDLEMSFRÅGOR

Frågor om medlemskap e-postas  
till [registrator@jvbk.nu](mailto:registrator@jvbk.nu)  
Frågor per telefon:  
Anki Granlöf, 063-851 25,  
070-218 54 79

## ÄNDRINGAR

till exempel telefon, e-postadress,  
fordonsinnehav gör du enklast på  
[www.jvbk.nu/om/klubben/  
medlem/medlemsregistret](http://www.jvbk.nu/om/klubben/medlem/medlemsregistret)

## KLUBBUPPGIFTER

Teknikland  
Optands Flygfält I07  
831 92 Östersund  
Även klubblokal, öppet måndagar  
19.00–21.30, 063-589 95 34  
Plusgiro: 88 52 11-3

## NYA STYRELSEMEDLEMMAR

### Pererik Linde



Jag kan väl beskrivas som jämten som återvände från försöringsringen. Efter ett antal år i bland annat Skåne insåg jag att där går det ju inte att bo, är man uppväxt i Jämtland, i Ragunda kommun för min del, så är det här man känner mig hemma. Sen några år tillbaka bor jag numer i Brunflo, och jag lär nog vara ganska svår att övertala att lämna länet nu.

Familjen består, förutom hon som jag delar huslänet med..., av såväl två små barn som hund, och har man dessutom dragit på sig ett hus som man ska vara fastighets-skötare för, blir det inte så mycket tid över till mycket annat. Och på prioriteringslistan står också att bygga ett garage till på tomten, ju större desto bättre. Veteranbilar är ju en ganska utrymmeskrävande hobby! När bygget sedan blir av är en annan sak... Jag är ingenjören som läste psykologi och blev beteendevetare, så kan det också gå... Jag arbetar sen några år tillbaka som kansli-chef och handlägger överförmyndarjuridik

på kommunledningen i Rådhuset, en riktig byråkrat alltså. Men det finns andra sidor av mig också.

Intresset för gamla grejer och veteranbilar, eller bilar överhuvudtaget har funnits med sen the very beginning, och att jag vid fyra-årskontrollen på BVC ritade en bil när jag uppmanades rita en streckgubbe pekade väl rätt så tidigt på vart det skulle ta vägen. Som sexåring blev jag innehavare till min första bil, en Volvo PV -59, och på den vägen är det. PV:n är fortfarande den äldsta bil jag haft, och det har ju passerat ett antal genom åren. En period i motorcykelvärlden blev det också, men har man familj är det svårt att få med allihop på hojen, så det får nog vila ett tag. Då är det bättre med veteranbil!

Det mesta inom bilhobbyn är intressant för mig, men man kommer inte ifrån att filmen Sista natten med gänget, American Graffiti, satte ett outplånligt intryck på mig när jag såg den! Jag är väl inte ensam om att kunna i princip varenda scen där. Som liten bläddrade jag i allt som fanns tillgängligt kring bilar, och även klassiker som Colorod och Start & Speed gjorde intryck! Att det fanns en kort men intensiv period i en ung mans liv med läsande av kultförklade Puchjournalen känner nog många igen sig i, och jag levde väl mer eller mindre på mina Puch-moppar av alla möjliga modeller under några år. Så visst blev det återfall för

några år sen som vuxen även för mig, och jag åkte de veteranmopperallyn som klubben arrangerade under några år. Det var på så sätt jag kom i kontakt med klubben. Mina tankar finns väl att det ska bli lite mer veteranbilsåkande framöver, men det är som sagt mycket som ska hinnas med. Och så ska man hitta rätt fordon också... Även om hjärtat möjligen har klappat lite extra för amerikanare förr så tycker jag att allehanda europeiska vagnar från såväl England, Tyskland, Frankrike osv är minst lika skoj. Eller varför inte Japan också. Såväl ombyggt som original. Det är framförallt blandningen av allt olika som är kul tycker jag. Jag tillhör väl också dom som tycker att modernare veteranter är skoj, det finns ju 70- och till och med 80-talare nu som det definitivt är en kulturgärning att se till att de sparas.

Trots att jag varit medlem i bara några år nu, så har jag halkat in i bland annat rallyverksamheten, som nu under senaste höstrallyt. Att gå in i styrelsen nästan direkt som ny medlem är väl inte det vanligaste. Jag har inget stort kontaktnät inom klubben och känner inte allt och alla, men jag väljer att se det som en fördel att inte ha blivit färgad av gamla rutiner och traditioner. Jag hoppas jag kan bidra till att se på saker och ting med lite nya ögon!

*Text Pererik Linde, Foto Göte Högbom*

### Anders Sundin



Bor i centrala Östersund tillsammans med min fru Helén och sonen Anton. Vi har också två vuxna döttrar som flyttat hemifrån. På fritiden pysslar vi om våra tre Welsh Corgi-hundar, arbetar i trädgården där jag odlar det mesta som går att odla. Jag älskar att laga mat från all världens hörn

så det blir mycket "crosscooking". Till vardags arbetar jag på barnhabiliteringen som arbetsterapeut. Detta sedan 20 år tillbaka då vi flyttade från Stockholm hit till Jämtland. Vi ville flytta närmare natur och fjäll, få uppleva riktiga vintrar och att våra barn skulle ha en bra livskvalitet. Vi har aldrig ångrat detta och trivs jättebra här i Östersund.

Mitt bilintresse vaknade tidigt, jag var ofta med min pappa på den mekaniska verkstad där han bl. a. arbetade som cylinderborrare och vaxelslipare. Detta var i Gävle där jag är född och uppvuxen. Vid 17 års ålder köpte jag min första bil, för 1200 kronor fick jag en blå Ford Anglia 1962 års modell. Jag är mycket förtjust i gamla bilar,

speciellt från slutet av 40-talet och början av 50-talet, då bilarna ofta var bulliga. Därför har jag en Nash Ambassador från 1950 och en Panhard X86 från 1951. Nashen kör jag med och Panharden mekar jag med. Den är ett långsiktigt projekt på 5–10 års sikt. Bilkultur är mitt stora intresse och jag tycker det är viktigt att vi vårdar den kulturskatt vi har och att vi använder bilarna till det de är tänkta för.

I somras arbetade jag några dagar på Teknikland i Optand. Det var väldigt roligt och givande, något jag verkligen rekommenderar :)

*Text Anders Sundin, Foto Göte Högbom*



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



## Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och är en sammanslutning av cirka 1 000 medlemmar med cirka 2 000 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behålls inom länet. Vi träffas och har trevligt tillsammans med våra gamla fordon.

I klubblokalen på Optands Flygfält är det öppet hus varje måndag kl. 19.00–21.30 året runt. 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 270 kronor/år. Familjemedlemskap för extra medlem på samma adress 100 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde är 50 kronor.



## NÄSTA NUMMER



## Uffes 50-talsmiljö



- Luciacruising
- Årets 50-åring

Med etanol i tanken

Klubblokalen har öppet måndagkvällar 19.00–21.30.

# Jemtlands Veteranbilkлубb

Teknikland, Optands Flygfält 107, 831 92 Östersund • 063-589 95 34  
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)

