

Bergen, 12/2 2014

NOTAT: Chevrolet 1929 Rutebil

Side 1 av 4

Historisk dokumentasjon:

Bilen som står i Harald Rød sin garasje ved Askelandsvågen i Lindås kommune er ved hjelp av chassisnummer **X B L Q 1325** identifisert som den same som opphavelag rutebil **Chevrolet 1929** med registreringsnummer **159**. Bilen har følgjande historikk:

Hordaland Politikammer sin registreringsprotokoll i Statsarkivet syner følgjande:

Bilen vart første gong registrert 11/07 1929 av eigarane *Thomas Reistad og Tomas Aadland* i Arna.

Deretter:

Den 01/01 1935 står han oppført under *A/S Arna Rutebilkjøring*.

Den 13/05 1935 vart bilen seld til *Nicolai Spjelkavik*

På linja under dette notatet står: *Indre Nordhordland DL Ostereidet*

Den 31/3 1937 overtek *Indre Nordhordland Dampbåtlag* eigarskapet til bilen

I samband med dette notatet står: «Rute i INDL sitt område til 31/12 1942

Ved sida av same notatet står «Bergen Brannforsikringsselsk.»

Den 05/01 1946 står det så: «Kjennemerkene innlevert».

Indre Nordhordland Dampbåtlag sin styremøteprotokoll i tida 1934 -1946 syner dette:

Den 23/5 1934 er R.159 først taksert til kr 2000, deretter til kr. 2600. Takseringa vart gjort i samband med ein plan om at Arna Rutebilkjøring skulle inngå avtale om sameige for bilrutekøyringa si med INDL.

Den 2/7 1934 vart dei to laga i prinsippet einige om ein avtale, der 40 % fall på Arna Bilkjøring og 60% på INDL, og 8/11 1934 vart det nye lutlaget *A/S Arna Bilrutekjøring* skipa.

Årsrekneskapen i 1935 for *A/S Arna Rutebilkjøring* syner at dei det året har avhenda brukte bilar for tilsaman kr. 7895. Kor mange det var og nærare kjenneteikn framgår ikkje.

Den 2/11 1936 vart det gjort avtale med *Nicolai Spjelkavik* på *Ostereidet*, der INDL overtok hans to bilar for kr. 3500 og leigde garasjen hans for kr. 30 pr. år. *Spjelkavik* gjorde samstundes opp for det han skulda INDL og fekk ei løn på kr. 1000 pr. år. Avtalen kom i kraft 1/1 1937.

Den 22/2 1937 vart han pålagd å forlengja ruta *Ostereidet-Veland* til *Nesbø* kvar laurdag og sundag, og oppmoda om å køyra ruta *Ostereidet-Eikanger* kvar tirsdag og fredag.

Den 25/8 1939 frårårde *Nicolai Spjelkavik* at varefrakta til og frå *Askelandsvågen* vart auka.

Den 28/11 1938 vart det opplyst at inntektene frå «*Ostereidebilane*» i 2. kvartal var kr. 1147, mot tilsvarende kr 1000 året før.

Den 8/3 1943 kom det fram at drivstoffsituasjonen var så vanskeleg at INDL sine bilar måtte over på generator. På grunn av at bygdevegane mange stader ikkje var gode nok, kunne ein ikkje gjennomføra dette, og det vart bestemt at bilane på strekninga *Ostereidet –Eikanger* fekk slutta å gå når bensin ikkje lenger kunne skaffast. Referenten kallar dette «eit sovore hardhendt tiltak», og held fram: «Noko bygging av generator kan det ikkje verta tale um»

Så er det stilt resten av krigstida.

Den 8.juli 1946 kjem så første relevante notat. Då vart det etter søknad frå *Nicolai Spjelkavik* vedteke å auka løna hans til kr. 150 pr. måned, pluss ekstra for ekstra køyring (20 % i parantes). Dei to gamle rutebilane er då ikkje nemnde, heller ikkje seinare.

Som ein ser er det i det store og heile godt samsvar mellom dei data ein finn i den før nemnde bilregistreringsprotokollen og dei som framgår både av styreprotokollen til INDL og rekneskapen for 1935 i A/S Arna Bilkjøring.

Tekniske opplysningar (desse òg i følgje Hordaland politikammer sin registreringsprotokoll):

6 sylindrar, stempeldiameter 84 mm, slaglengd 95 mm.
Vognbreidde 1.77 m, lukka overstell med plass til 12 passasjerar.
Motor 46 hk, bensintank 38 liter, maksimal stigning på lengre vegstrekning, med full last 1:8
Vekt i driftsklar stand 1802 kg, Maksimalvekt framme 720 kg, bak 2057kg, sum 2775 kg
Pris ny kr, 6950, registrert, godkjend og stempla 11/7 1929

Annan historisk informasjon:

I registreringsprotokollen er ikkje gjort greie for tida mellom 31/12 1942 og 05/01 1946. I dette høvet har eg nyleg intervjuet Nicolai Spjelkavik sin son, *Johannes Spjelkavik, f. 1926.*

Han kan mellom anna fortelja følgjande:

Faren Nicolai (1892- 1966) sa at han kjøpte bilen i Arna. Det stemmer med det protokollen fortel. Etter eit par-tre år kjøpte INDL bilen, og tilsette samstundes Nicolai Spjelkavik som sjåfør.

Bilen vart jamnt brukt fram til så langt ut i krigen at det ikkje lenger var bensin å få, og bussane måtte over på knott. Det var ikkje faren hans lysten på; han meinte at det ikkje var bra for motorane. Dermed vart bilen (saman med ein annan gamal rutebil) sett inn i garasjen hans på Ostereidet og so der til krigen var over..

Johannes kan ikkje hugsa kva som hende med bilen etter krigen, for då budde han ikkje lenger fast heime.

Han fortel at rutebilen òg vart mykje brukt til frakt av last og varer, både til byen med rutebåtane for å seljast (frukt og bær, åleteiner og anna), og transport av last og varer som kom inn til Bjørsvik, Ostereidet og Eknes og skulle vidare til mottakarane. Noko av dette stua han opp på takgrinda, resten inne i bilen. Det var ei trapp bak. Han meiner òg at bilen hadde bakdør.

Johannes hugsar at han for ein god del år sidan tok vare på nokre gamle dokument om bilen, men har så langt ikkje funne dei att.

Bilen vart på eit eller anna tidspunkt rett etter krigen overteken av ein sjåførkollega av Spjelkavik, *Peder Nilsen Eide (1902- 1966)* Om ein ei lita tid før dette hadde prøvd å få rutebilen i drift att veit ingen i dag, men alt i januar 1946 er skilta innleverte og tida som rutebil ute. Etter alt å døma har Peder Eide så overteke den avregistrerte bilen.

For å finna ut kva som seinare hende har eg samtala med Peder si dotter, *Liva Eide f.1935.* Ho meiner at ho var rundt ti år då faren kom til gards med bilen. Om han då hadde overbygg som rutebil eller var «nedbygd» hugsar ho ikkje, men ho hugsar at faren hadde eit stort arbeid med å byggja han om til noko midt mellom ein traktor og ein liten lastebil. I samband med dette vart understellet avkorta. Nokre karosseridelar som var fjerna frå bilen låg lenge ved uthuset, men er no for lengst borte.

Bilen vart for det meste brukt på garden, men stundom òg på bygdevegen. Ho har gjeve til låns eit foto der faren festar ei slåmaskin bak på bilen. Bakhjula ser større ut enn forhjula. Skilt manglar.

Liva sin fetter, *Steinar Heltveit f. 1937* fortel at han hugsar at onkelen Peder hadde eit stort arbeid med mekking på bilen. Han likte ikkje å ha ungar inne der han dreiv på, så han fekk ikkje med seg detaljar.

Av nabo *Mikal Kirkevik f. 1930* har eg fått høyra at bilen m.a. vart brukt til å frakta ein tung transformator frå hovudvegen opp til staden sin i Kvammen

Tor Bjørgås f. 1943 hugsar at Peder ein gong hadde kjørt bilen ned til kaien på Ostereidet. Dette såg Tor sin far som var lensmann. Han tala strengt til Peder og sa at denne doningen ville han ikkje sjå på denne sida av Eidaleitet.

Sigurd Eknes f. 1932, han òg tidlegare bussjåfør i INDL/BNR. hugsar at han som gutunge var grindagut med ein bil som høver med denne. Sjåfør var då *Harald Nedreås* () («Harald på Lunnsteinen»)

Rolf Tore Spjelkavik f. 1955, Nicolai Spjelkavik sin soneson har no funne «*Protokoll for Bilruten Ostereidet-Veland*», førd i pennen av bestefaren, Nicolai Spjelkavik. Siste delen av protokollen omfatar heile året 1935, altså òg det halvåret av 1935 som ein kan rekna med at den aktuelle, då nyinnkjøpte rutebilen trafikkerte denne strekningen. Protokollen omfatar statistikk og rekneskap for passasjerar, varer og post, men ikkje teknisk eller administrativ informasjon.

Harald Rød tok vare på bilen

Peder Eide døydde i 1966. Dottera Liva tilbød då bilen som gåve til ein yngre kollega av faren, bussjåfør *Harald Rød f. 1933*, og han takka ja.

Sidan har bilen stått i ro innadørs, først i ei løy, deretter i ein eigen liten garasje som Harald Rød bygde til dette bruk. Han sørgde òg for at det vart fylt olje på strategiske punkt, m.a. i sylindere. **Han har såleis teke vare på bilen i rundt 47 år, noko han fortener stor heider for.**

Andre kommentarar:

I *Bilboken for Bergen 1933 (Bergen bibliotek)*, altså medan bilen enno var eigd av Th.Reistad og T. Aadland vart han kalla «Rutevogn».

I *Bilboken for Bergen 1937 (Bergen bibliotek)* vart bilen kalla «Lastebil» og då førd under INDL. Dette med «lastebil» trur eg ikkje er anna enn litt unyansert ordbruk. Johannes er bestemt på at faren aldri hadde eller brukte lastebil med lasteplan i staden for overbygg, og at korkje faren eller andre før eller under krigen bygde om nokon rutebil til bil med lasteplan.

Ei slik ombygging ville òg vore påfallande, dess meir som bilen ikkje lenger tilhørde Spjelkavik, men INDL. At bilen i praksis vart mykje brukt til varetransport framgår òg av dei nemnde kjeldene.

Om Peder Eide i, eller rett etter 1946 kan ha starta ombygginga av bilen i garasjen til Spjelkavik og så halde fram heime hjå seg sjølv, er sjølv sagt tenkjeleg.

Nemnast bør òg at eit gammalt foto av ein rutebil på Ostereidet er studert. I starten var det freistande å tru at fotoet synt den aktuelle bilen, for bilen på fotoet såg ut som ein Chevrolet.

Ved forstørring og nærare gransking av fotoet kunne ein fastslå at bilnummeret var 729. I ovannemnde bilregistreringsprotokoll kunne denne bilen identifiserast som ein annan bil enn den aktuelle; nemleg som ein Chevrolet 1926 med firesylinda motor, den òg ei tid eigd av Nicolai Spjelkavik. I følgje sonen Johannes vart i alle høve ein av desse to gamle bilane kalla «Sniglahuset».

Etter det han òg meiner å ha høyr, men ikkje er heilt sikker på at han sjølv hugsar, vart ein gamal rutebil, kanskje denne siste, hoggen opp av far hans. Denne kan vel vera den andre av dei to rutebilane som INDL overtok i 1937.

I alle høve: Dette var ikkje den bilen vi her har med å gjera, så saka er ikkje nærare undersøkt.

Mogelege kjelder til meir informasjon

- Den aktuelle bilen gjekk i Arna frå 1929 til 1935 Her kan kanskje finnast foto og/eller dokument.
- Resultat av vidare leiting etter dokument hjå Nicolai Spjelkavik sine etterkomarar.
- Informasjon om bilen til lokale media kan kanskje resultera i opplysninger frå lesarane.
- I *Nord-Trøndelag Motorhistoriske Forening* finst ein annan restaurert Chevrolet 1929 buss med same motortype. Førebels kontakt med leiaren, *Vidar Natvig*, er lovande m.o.t informasjon om ålmenne røymsler, måldata, praktisk assistanse og eit omfattande nettverk for skaffa deler.
- I Samnanger historielag si årbok for 2002 har Ivsr Bård Aadland, son til T. Aadland, skrive ein artikkel der m.a. rutebil 159 og Arna rutebilkjøring er nemnde. Etter kontakt 11/2 2014 har forfattaren m.a. lova å ettersøkja mogelege foto av bilen.

Førebels handsaming og inspeksjon:

Bilen er nyleg flytta til Harald Rød sin vanlege garasje og er sett på av sonen *Hans Ove Rød* f. 1960 og *Alf Angelskår* f. 1947, begge bilmekanikarar. Eit førebels inntrykk er at bilen er teken godt vare på i den lange tida han har vore lagra. Mellom anna går motoren lett rundt når ein brukar sveiva. Ein avstår førebels frå å prøva å starta.

Overbygg, skjermar og lykter manglar og likeeins innreiing, fråsett to gamle skinnsete, det eine brukt av sjåføren. Desse kan godt vera originale. Det vesle lasteplanet som vart påsett då bilen etter krigen vart ombygd er framleis der.

Hjul, hjuloppfeng, fjører, gearkasse, akslingar, kardang, forkorta ramme, dashbord, ratt, fungerande bremse- og gearstang, radiator og motorkasse med Chevroletmerke i fronten er på plass. Bakhjula er større enn forhjula, så det kan henda at bakhjula er sette inn under den før nemnde ombygginga.

Nokre foto er nyleg tekne, mellom anna av chassisnummerplata på plass i ramma.

Skal ein prøva å restaurera bilen til opphaveleg utforming og funksjon som buss ?

For å svara på dette må fleire spørsmål vurderast:

1. Er bilen verneverdig?
2. Kva ålmen målsetjing bør eit eventuelt restaureringstiltak ha?
3. Kan ein skaffa seg nok greie på korleis rutebilen i si tid var?
4. Har ein tru på at kan det mobiliserast nok midlar, fagleg og organisatorisk kompetanse, vilje, og gjennomføringskraft?
5. Korleis er utsiktene til tenlege restaureringslokalitetar?

Restaureringsprosjekt vil i starten alltid ha innebygd uvisse og ikkje sjeldan oppleva motgang, men kan ein finna gode nok svar på dei fleste av dei nemnde spørsmåla, får ein i neste omgang spørja seg korleis ein best kan leggja til rette og gå fram.

Før ein bestemmer om ein vil gå vidare bør saka drøftast utfyllande, ope og breitt.

Bergen/Ostereidet, den 12/2 2014

Vidar Lehmann (sign.)