



RILEYBLADET

Nummer 2, 2010

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 32



På väg till Nelson

36 S 10679 byter hemisfär

I förra numret av Rileybladet kunde vi följa bilens svenska historia där Christer Ahlin, efter skickligt detektivarbete hittade den siste svenske ägarens barn. Här följer Märta Reuterswärd's egen berättelse.

Vi flyttade från Sverige, delvis för att våra föräldrars bästa vänner, Bente och Jörgen Dalhoff från Danmark, hade emigrerat till Nya Zeeland på 40-talet och beskrev för mamma och pappa vilket paradiset Nya Zeeland var; fantastisk klimat, vackert landskap, långa badstränder. Man kan välja om man vill up på fjället för att åka skidor eller till badstranden - man kan faktiskt göra båda på samma dag! Vingårdar, apelsiner, citroner...

Mina föräldrar var rätt så äventyrliga av sig och först ville Pappa segla dit med egen båt men mamma var inte så road av idén. Vi brukade segla mycket i Stockholms skärgård och över till Gotland och ner till Båstad. Vi kunde vara ute i tre månader i taget i vår rymliga 95:a men att segla ner till Nya Zeeland var en annan historia. Istället blev vi passagerare på en store båt. Nu kan jag tycka att det konstigt att man kan flytta hela sin familj till ett land som man har aldrig sett eller besökt förut!

Vi packade mer eller mindre ner hela vårt hem på Lidingö i två jättestora trälådor. Pappa sa att om vi inte hittar ett lämpligt boende, så kunde vi i värsta fall bo i dem. Vi hade med oss alla möbler, cyklar, kylskåp, tvättmaskin etc.



*Familjen Hallström 1949.
Mamma Blanche (född Reuterswärd),
pappa Ivar med döttrarna Elisabeth,
Märta och Lill-Blanche.*

Den 17 maj, 1951, körde vi vår nyinköpta högerstyrda Riley från Stockholm till Oslo. På väg till Oslo körde mamma för långt ut i kanten i en kurva, slog i en sten och skadade styrningen så vi fick stora problem att ta oss fram den sista biten.

I hamnen låg M/S Cumulus som tog 12 passagerare. Fartyget var försenat nästan tre veckor men som tur var fick vi bo ombord fram till avresan till Nya Zeeland. Det var väldigt lyxigt ombord. Vi tre systrar var enda barnen ombord, Elisabeth 10 år, jag Märta 8 år och Lill-Blanche 3 år. Vi tog med vår Riley på båten.



Rederi AB Transpacifics M/S Cumulus byggd på Götaverken 1950. Upphuggen i Bombay 1981.

Vi färdades med M/S Cumulus runt Afrikas sydspets och gick bara iland på Las Palmas som jag upplevde som väldigt exotiskt. Det var första gången jag hade sätt mörkhyade människor och palmträd. Vi fick också uppleva några svåra stormar på resan. Alla var sjösjuka och köket kunde inte klara av att laga mat med sådan svår sjögång!

Nästa anhalt var Sydney där det var stor strejk på gång. Vår Riley lastades av och styrningen lagades. Vi var tvungna att bo på ett litet hotell i flera veckor tills dess strejken var över. Först då kunde vi ta Canadian-Australasian Lines passagerarfartyg M/S Aorangi över till Nya Zeeland, med vår fina bil ombord.

Resan tog fyra dygn till Auckland. Därifrån bilade vi ner till sydön. Det tog några dagar innan vi äntligen kom fram till Nelson. Hela resan tog flera månader.

Pappa sålde bilen efter sex månader på NZ då vi köpte det stora huset i Nelson med panoramautsikt över havet och stor trädgård med fruktträd.

I Stockholm var pappa kammarmusiker och intendent och spelade cello. Men vi hade inte så lätt att klara oss ekonomiskt i lilla Nelson. Pappa Ivar och mamma

Blanche kunde väldigt lite engelska och vi var de enda svenskar som bodde i Nelson då. Dalhoffs hjälpte oss i början men efter att deras lilla tvååriga dotter drunknade i deras simbassäng förändrades mycket mellan oss.



Aorangi (II) 1925-1953 17,491 ton, byggd på Fairfield Shipbuilding i Glasgow 1924. Aorangi är Maori-namnet på Nya Zeelands högsta berg, Mt. Cook. Fartyget hade 440 hytter i första klass, 300 i andra klass och 230 i tredje klass.

Aorangi var det första stora fartyget på Stillahavsrutten med dieselmotorer. Hon deltog i invasionen i Normandie i juni 1944 som "moderfartyg" för trupptransporter.

Aorangi togs ur drift och höggs upp i Skottland 1953.

Mamma var konstnär och fick några uppdrag. Så småningom blev Pappa mer etablerad som musiker spelade i orkestern och på konserter, undervisade på musikskolorna på college, hade privata elever, lagade och byggde cello- och violininstrument samt stämde piano för att få ekonomin att gå ihop.

Efter bara två år på NZ tog mamma sitt liv. Hon var bara 35 år. Hon hade inte verkat deprimerad och lämnade inget brev efter sig. Vi får aldrig veta varför. Vår sorg var oändlig.

Pappa besökte Sverige några gånger men han kände att Nya Zeeland nu var hans hem och där trivdes han bäst. Han gick bort 1989 efter en stroke. Han blev 86 år.

Min äldsta syster Elisabeth flyttade tillbaka till Sverige i mitten på 60-talet och så gifte sig med konstnären (med tiden professor) Carl Magnus och själv är hon fil dr i historia. De bor i Lund.

Jag återkom på 80-talet efter en skilsmässa men pendlar lite mellan Sverige och Nya Zeeland eftersom två av mina tre barn bor kvar där.

Blanche också kom till Sverige för ett par år sedan och tänkte kanske bosätta sig här nära sina systrar men fann bland annat klimatet svårt och längtade tillbaka till soliga Nelson där hon nu bor.

Märta Reuterswärd

Det var svårt att importera bilar till Nya Zeeland. Man hade haft flera depressioner på 30-talet. Folk fick gå från sina gårdar och förlorade allt. Under kriget slogs de flesta unga män för de allierade. Många dog. Efter kriget infördes importstopp som ännu gällde när vi kom dit 1951! Det förde med sig att om man tog med sig en, helst engelsk, bil som flyttgods var det som att ha med sig extra kapital vilket var pappas avsikt. Bilen såldes ganska snart efter vår ankomst.

Det var dock ingen praktisk bil att ha på Nya Zeeland på tidiga 50-talet. Bilen låg lågt och på den tiden var många vägar inte asfalterade. Man fick jämt och ständigt köra genom små bäckar, det var gropigt och inte nyttigt för bilen.

Fartyget Aorangi som skulle ta oss från Sydney till Auckland omfattades av en stor strejk och vi blev fast i Sydney. Senare fick vi höra att fartyget drevs av civilklädd militär personal. Det dröjde nästan ett halvt år innan vår container kom fram.

Elisabeth Reuterswärd

Medan Christer Ahlin är i kontakt med Märta får han veta att Märtas syster Elisabeth för ögonblicket besöker sin yngsta syster Blanche på Nya Zeeland. Systarna tar kontakt med The Riley Car Club of NZ som just genomför sitt 50års jubileum med ett rally. Systrarna sammanträlar med Rileyfolket på närliggande Mount Riley Wineries. Där träffar de en av pappa Ivars Rileys senare ägare, Brian Turner.

Mail från Brian Turner:

Hej Elisabeth & Blanche

Jag har varit i kontakt med killen som köpte min (er fars) Riley. Jag sålde den i oktober 2005 till Bill Hall i Auckland. Bill har fortfarande bilen uppställd. Han har inte gjort något med den sedan han köpte den av mig. Jag gav honom även ägarförteckningen men tyvärr har det nyligen brunnit hos honom och han tror att pappren kan ha gått förlorade. Han

RILEYBLADET

ska söka bland de papper som blev vattenskadade för att se om de skulle finnas där. Han återkommer till mig. Här följer vad jag vet om bilens historia.



36 S 10769 i mitten av 60-talet

Barry och Robert Kyle hade tillsammans köpt bilen i mitten av 60-talet. Den var då i körbart skick. 1970 eller 71 började de restaurera bilen. De hade ett garage på Milson Line i Palmerston North. Bilen togs isär för renovering. Motor och växellåda gjordes i ordning, ramen gjordes ren och målades. Framvagnen skruvades isär i minsta detalj, renoverades och sattes ihop. Karossen hade lyfts av men rördes inte. Barry och Robert hade båda andra Rileys och denna 1½:a från 1946 ställdes in i ett hörn ca 1972 och sedan gjordes inget med bilen.

Kompanjonskapet upplöstes och Barry köpte ut bilen. Med tiden annonserade Barry ut den till försäljning. Jag köpte Rileyn av Barry Rolle tidigt på 90-talet. Under tiden som jag ägde bilen gjorde min son lite småjobb på den men han tröttnade snart. Själv gjorde jag inget med bilen och sålde den nästan i samma tillstånd som när jag köpte den.

Det var mycket trevligt att träffa er och prata lite om Rileyn. Hoppas detta kan vara till någon nytta samt att ni nu vet att er pappas bil ännu existerar. Hör av er om ni tror att jag kan vara till ytterligare hjälp. Bästa hälsningar,

Brian Turner



36 S 10769 i dag



Blanche och Elisabeth vid Mount Riley Wineries.

1946 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 36 S 10679

470115 Första reg O 12089
470115 Thorbjörn Wiklund AB, Göteborg
470306 Reg S 9606
470306 Ing. Per Erik Wiklund, Säffle
480515 Reg M 28143
480515 Taxamotor i Malmö AB, Malmö
480609 Reg L 14608
480609 Roland Bossons Bilaffär, Hässleholm
480909 Reg U 2599
480909 Bergmans Kläder AB, Fagersta
481208 Reg T 2596
481208 Fabrikör Sven Eriksson, Örebro
490308 Jönköpings Bil & Traktor AB
490326 Reg O 6204

490326 AB Bildslagret, Göteborg
490531 Reg F 3407
490531 Dir Per Hedberg, Hökhults gård, Kärda
510411 Reg A 13884
510411 AB Sthlms Centralgarage
510512 Reg B 8916
510512 Ivar Hallström, Stockholm
8/1951 Reg 273.517 (NZ)
8/1951 Ivar Hallström, Nelson NZ
2/1952 Söld

1952-1965 ???

~ 1965 Barry Rolle & Robert Kyle
~ 1992 Brian Turner, Wanganui
9/2005 Bill Hall, Auckland



Jacob Mears är barnbarnsbarn till Percy Riley och representerade familjen Riley vid Riley Club of New Zealands 50-års jubileum. Bilen är Brian Turners 1930 års Riley Monaco.

57 S 2650 - en bil för ingenjörer och entreprenörer



Mail till Christer Ahlin 24 april:
I dag hittade min fru ICA-kassen med alla fotoalbum!! Mycket nostalgi i denna kasse. Se bifogad bild. Det är den Riley min pappa Urban hade. Vad heter modellen?

Mitt minne är att det var den enda Riley han hade. Senare ägde pappa en silverlackerad Porsche 1600 Super som - med dåtidens mått - gick av bara f-n. Pappa drog länge på växlarna för att njuta av ljudet från motorspinnet, det bästa han visste...

Lennart Molin

Kommentar från Christer:

Denna kontakt dök upp i samband med mina spaningar efter svensksålda Pathfinders. En av mina sagesmän påstod att en överingenjör på Wedaverken i Södertälje på sin tid haft en Pathfinder med vilken han genomförde egna små racertävlingar mellan bostaden på Lidingö och arbetet i Södertälje.

Jag intervjuade hans son för flera år sedan, och detta är vad som plötsligt kom ut av den kontakten: ingen Pathfinder, men en RMB.

Christer Ahlin

Red har kollat bilens samtliga ägare. Tre stycken, där överingenjör Urban Molin på Lidingö var den andra, 1951-56.

Bilens förste ägare var Aktiebolaget Allhems Förlag, Malmö. Bilen, en tidig 2½ litre Riley med chassi nr 57 S 2650, inregistrerades den 30 april 1948 som M 27997. Det är rimligt att anta att bilen var företagets grundares, Einar Hansen, direktionsvagn. Einar Hansen 1902-1994 var en framgångsrik företagsledare som förutom förlaget med tidningarna Allas Veckotidning och Hemmets Journal även utgav 771 boktitlar och två stora uppslagsverk; Svensk uppslagsbok och Svenskt konstnärslexikon. Einar Hansen grundade också rederiet AB Clipper där många av fartygen var byggda på Kockums varv i Malmö. Bland alla fartygen måste emellertid kryssningsfartyget M/S Stella Polaris räknas som kronan på verket.

Einar Hansen verkade under hela sitt liv som mecenat för kulturlivet i Öresundsregionen. Danskfödd svensk var han angelägen om att stödja gränsöverskridande projekt. Under andra världskriget gjorde han betydande insatser såväl för svenska försvaret som under räddningsaktionen för de danska judarna.

År 1972 grundade han Einar Hansens forskningsfond och 1980 flyttade han in i fastigheten "Fridhemsborg", en patriciervilla på Limhamnsvägen i Malmö. Fridhemsborg rymmer idag Einar Hansens biblioteksstiftelse, Allhemstiftelsen, Einar Hansens forskningsfond och Svensk Bokmuseum.

Einar Hansens arkiv finns idag på Malmö stadsarkiv. Red kommer att kontakta både arkiven på Fridhemsborg och stadsarkivet och dessutom Malmö stadsbibliotek som har ett antal böcker om Allhems förlag och Einar Hansen. Vore kul om man hittar några bilder av denna Riley som direktionsvagn (om den nu var det).

Siste ägare till bilen, 1957-1963, var ingenjör Sven Trädgårdh, Värtavägen 11, Stockholm. På registreringskortet, AA 28834, står att läsa: "Fru Trädgårdh har meddelat att hennes make avlidit i början av 1961. På polisens anmaning hade hon låtit bogsära bilen till ett garage i Hagsätra där den sedan dess stått utan att brukas. Hon har låtit införa den i B.R.R. ad.ac."

Står den fortfarande i ett garage i Hagsätra undrar red.?



*Den har haft flera namn i folkmun;
Engeströmska villan efter konsuln och
konsulinnan Engeström som lät bygga
huset 1916, Sockerburken eftersom
konsuln var chef för Malmö sockerfabrik
och slutligen Gubbauset efter de
fyra figurer i porfyr som en gång pry-
de taket — representerande de fem
sinnena, påstod elaka tungor bara för
att strax tillägga att Smaken saknades.
I själva verket representerade figurer-
na Vetenskapen, Konsten, Handeln och
Industrin och karaktäriserade därvid
snarare husets senare ägare, Einar
Hansen. Men villan hette egentligen
Fridhemsborg.*

*När villan var nybyggt fick redaktörens
mormor arbete i köket. Lön 82 kr/mån.*

M/S Stella Polaris var ett kryssningsfartyg som byggdes på Götaverken i Göteborg åren 1926-27 för det norska rederiet Bergenske där hon var avsett för i första hand Nordkapskryssningar. Där seglade hon till år 1940 då hon rekvirerades av tyska flottan och användes som rekreationsfartyg för tyska ubåtsbefäl.

Kultur på väg

Jubileumsboken Kultur på väg - Den fordonshistoriska rörelsen i Sverige behandlar vårt fordonshistoriska kulturarv och ger den oinvigde läsaren en inblick i den samlade rörelsens utveckling och bredd. Här får du information om boken och hur den kan bli din!

I Kultur på väg synliggörs fordonen från förr och delar av dess samtida historik, här synliggörs ägarna, här syns klubbarna och deras både sociala och kulturella betydelse för såväl medlemmarna som den breda allmänheten, här syns hantverkarna som bidrar till att hålla denna del av vårt kulturhistoriska arv levande, här syns hur fordonen påverkat utvecklingen i samhället och hur samhället påverkat och styrt utvecklingen av fordonen.

Stort och smått blandas tillsammans med att några av rörelsen portalfigurer presenteras. Här återges en del av MHRF:s 40-åriga historia och många



händelser under motorismens 118 år i Sverige.

Boken riktar sig till den som är nyfiken på vad som dagligen pågår runt om i landet i syfte att renovera, bruka och bevara fordonstekniska konstruktioner från förr för framtiden, inte sällan i symbios med annat föreningsliv och ofta genom arrangemang som förflyttar betraktaren bakåt i tiden genom att vårt

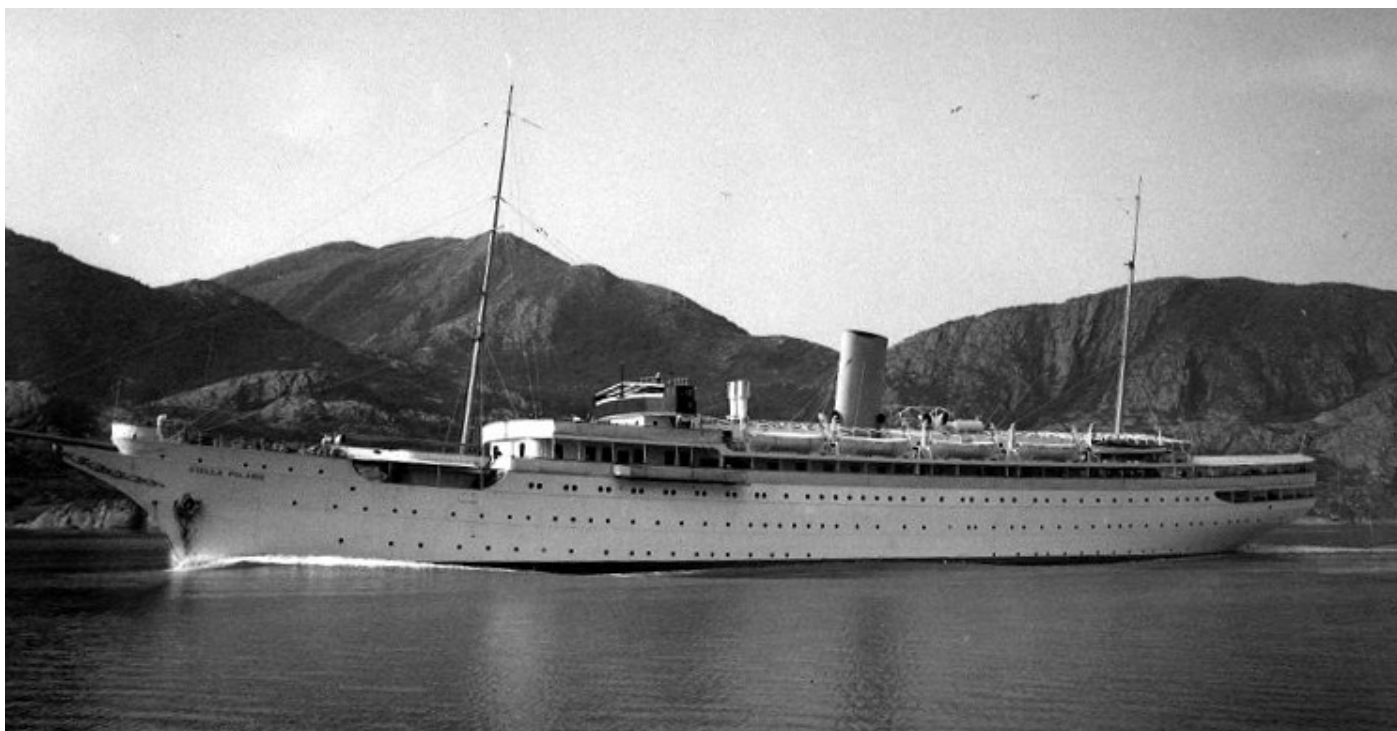
gemensamma rullande museum framförs i tidstypisk miljö och ekipering.

Att skapa kunskap om den fordonshistoriska rörelsens betydelse såväl social, kulturellt som samhällsekonomiskt är av stor betydelse för att våra beslutsfattare ska förstå varför och därmed vara med och skapa rimliga förutsättningar i våra gemensamma ambitioner att bevara och kunna använda det motorhistoriska kulturarvet i framtiden.

Boken Kultur på väg presenterades på årets förbundsstämma den 10 oktober av Jan Tägt och Peter Edqvist tillsammans med bland annat huvudförfattare Per-Börje Elg och Stig Sjöberg från Albinsson & Sjöbergs Bokförlag.

Medlem i MHRF-anslutna klubbar kan beställa till rabatterat pris genom tidningen Nostalgiens webbsida, kostnad ca 155:- + frakt 30:- (ord. ca 195 + frakt).

Texten tagen från MHRF:s hemsida



Vid krigsslutet togs hon över av Ministry of War Transport, England där hon insattes för att frakta krigsfångar från Mo i Rana. I november samma år lämnades hon tillbaka till Bergenske och gick sedan på varv i Göteborg för renovering. År 1951 köptes hon av svenska Clipper Line. Hon seglade i Västindien, Medelhavet och Östersjön innan hon 1969 såldes till japanska International House Co. Ltd i Tokyo och byggdes om

till hotell och restaurang. Hon förankrades vid Kisho i Numazu cirka 130 km sydväst om Tokyo. Där döptes hon om till Floating Hotel Scandinavia och verkade som restaurang och hotell tills det stängdes den 30 mars 2005.

I februari 2006 såldes fartyget till det svenska företaget Petro-Fast i Stockholm som tänkt använda henne som hotell- och restaurangfartyg.

Den 2 september 2006 skulle fartyget bogseras från Izuhavön i Japan till Shanghai i Kina för upprustning när det sjönk drygt tre kilometer sydväst om hamnstaden Kushimoto. Fartyget som nu var omdöpt till Scandinavia sjönk klockan 02.02 japanskt tid och ligger nu på 70 meters djup.

Red och internet

Vi hade i alla fall inte tur med vädret!

När Monika och jag tycker att vi har det riktigt bra, som t.ex. när vi är på en Rileyträff, så brukar vi säga att livet är rättvist! Förberedelserna till årets sommarträff kunde dock ha börjat bättre. Ett par veckor tidigare åkte vi med Rileyn till Stockholm och årets upplaga av Gärdesloppet. Där var som vanligt ett stort urval av intressanta bilar med bl.a. två st Bristol 400 varav den ena ägs av vår medlem Lennart Sandberg. Utöver vår Riley var Håkan och Ingrid där med sin Kestrel.

Nåväl. Det blev så småningom dags för hemfärd och jag märkte omgående att något inte var som det skulle med Riley. Orkeslös tog den oss dock hem, de sista kilometrarna oljerykande. Har i skrivande stund inte hunnit felsöka men jag misstänker (bl.a.) dålig kompression p.g.a. otäta cylindrar.

Av den anledningen vågade vi oss inte ta Rileyn de 50 mil till Båstad utan dammade av min fars gamla Amazon. Bilen har funnits i familjen länge och jag övningskörde själv med den som yngling.

Resan ner gick odramatiskt via Askersund, Nissastigen och Halmstad. Långa perioder av uppehållsväder och bitvis solgluggar i molntäcket ingav förhoppning om ett stabilare väder.

Vid tvåtiden var vi framme och checkade in på Hemmeslövs herrgård där vi hälsades välkomna av värdparet Anders och Lilian. Under eftermiddagen anslöt flera Rileybröder och systrar. Torsten och Monika i sin pålitliga RMA, Ingvar Persson med kompisen Torsten Berger i Ingvars eleganta Drophead, Dag och Marianne Jarnöy i den pampiga vita 2½ litre RMB och Kaj Talik i sin ovanliga 1300 Kestrel. På plats fanns naturligtvis också Anders RMA som är lika fin som när jag såg den första gången för över 20 år sedan. Roligt att träffa var också Rolf och Eva Palm som vi hälsade på Öland i samband med träffen där 2006 och där fiket hos paret Palm var något utöver det vanliga. En trevlig bekantskap var också Johan G:son Gahm som ju tagit över Anders Muhrs RMB. Kul att återse var Lennart och Ingvor Nilsson och Eddie Lidholm. Har Eddie någonsin missat en träff?

Eftermiddagen vigdes åt liten rundvandring i Båstad där höjdpunkten var (för vissa hela träffens höjdpunkt) ett besök i Märta Måås-Fjetterströms verkstad. Det var verkligen roligt att se dessa kreatio- ner, verkstäderna och garnförrådet. Särskilt som vi hade besökt och beundrat utställningen på Liljevalchs förra året. Priserna på dessa mattor är dock inte för vanliga dödliga men är ändå kanske rimliga med tanke på den tid det tar att väva dem. Upp till 6 månader. Innan middagen inviterades samtliga till mingel med cocktails. Varje ekipage tilldelades en mycket ambitiös Roadbook med värdefull och intressant information. Middag på herrgården till vilken nu Erik, Åsa och Cecilia Hamberg anslöt. Då dagen varit lång blev det tidigt säng- gående för oss.



Lördag morgon. Inget regn för tillfället men hård blåst. Kortege via Norrvikens Trädgårdar, Kattvik och stopp vid Hovs Hallar med sin dramatiska klippkust. Besök på Hallandsås tunnelmuseum vid tunnelns södra mynning. Rapp och kunnig tjej visade film och berättade om byggets famösa historia. Här hade man verkligen lagts sig vinn om att på alla sätt rättfärdiga bygget med bilder på stänkande långträdare som spyr ut dieselavgaser i backarna över åsen. Man



pratade mycket om ”dåligt berg” vilket i det här sammanhanget betydde poröst med mycket vatten. Nu var det också mycket vatten i luften. Regnet öste ner.



Lunch på Åkagårdens golfklubb. Som vanligt bra mat på golfrestaurangerna. Efter lunchen gällde det att som vanligt ta rygg på Anders för att inte bli frånåkt.



Nu gick kortegen runt Skäldeviken via Jonstorp och Arild till Mölle och Kullaberg. In på gamla F-10 där bl.a. Koenigsegg huserar. I Ängelholm blev samtliga fordon inkallade av nitiska poliser som



noggrant kontrollerade körkort och nykterhet. Denna punkt var dock utanför programmet. Livet kändes lite mindre rättvist när vi nu passerade alla vackra små samhällen med sina flotta villor



Foto: John G:son Gahm

med utsikt över havet. Havsutsikt är Monika och jag inte vana vid då vi har en bit även till Grodhavet (Mälaren).

Besök på Kullens Fyr. Ville man inte gå in och sätta sig ner inne i utställningshallen kunde man alltid luta sig mot vinden. Dock uppehållsväder.

Efterlängtat kaffepaus i lä av Kullabergs bokar. Anders och Lilian hade



Foto: Lilian Lindner

dukat upp med havt kaffe med småkakor. Efter detta kort kortage till nattkvarteret, Brunby Gård. Årsmötet leddes med van hand av Erik och därefter följde en alldeles utmärkt trerättersmiddag med ovanligt rejäla portioner. Dessutom utmärkt service av trevlig personal.

Söndag morgon. Frukost och iväg. Vi passerade bl.a. Krapperups slott som med sina vackra omgivningar väckte en



Foto: John G:son Gahm

lust att undersöka platsen närmare. Det får dock bli vid ett annat tillfälle då det gällde att hänga på karavanen. Via Höganäs och Viken åkte vi rätt ut på en åker där vi stannade vid en stor plåtlada. Detta visade sig vara Djuramåsa Batteri, ett beredskapsmuseum. Det var nog fler damer än mitt sällskap som kanske suckade lite vid tanken på att "titta på en kanon" men besöket visade sig bli en succé. En mycket inspirerande guide, grundaren Johan Andréé, berättade om värnet med de fyra kanonerna: Sonja, Asta, Maja och Britta. Alla namngivna efter flickor från trakten. Man kunde ana hur påtagligt kriget måste ha känts så här nära fienden. En av kanonerna var dessutom riktad mot Kronoborgs Slott där tyskarna hade en befästning. Guiden berättade att danska besökare brukar se lite missmodiga ut när detta berättas. Vid Djuramåsa förgylldes sällskapet av Magnus Mölstad och hans Drophead.

forts. nästa sida



Foto: John G:son Gahm



Foto: Lilian Lindner



Foto: John G:son Gahm

Mot Helsingborg och besök på museet "Teknik på farfars tid" där Bengt Strand har samlat allt som är gammalt. En viss mättnadskänsla infinner sig ganska snart hos undertecknad men en fin Minerva och några cyklar noterades särskilt. Imponerande dock att en ensam person lyckats samla på sig så mycket grejer. I närheten kunde vi också titta på Per Lindners Roadster som är under uppbyggnad. Träffen avslutades med lunch på Pålshög Krog med utsikt över, vad tror ni? Jo, havet förstås. I detta fall i form av Öresund.



Foto: R&M Pfändner

Ja så var två dagar redan förbi. Denna gång hade vi inte lika mycket tur med vädret som vi brukar ha på våra träffar men det uppvägdes lätt av utmärkt program med intressanta besöksmål, vackra vägar och vyer, bra boende och god mat och dryck och vi valde att stanna ytterligare ett dygn i Skåne med besök på Sofiero och en tur till Helsingör.



Foto: John G:son Gahm

Tack Anders och Lilian för ett väl genomfört möte!

Ronald & Monica

PS

Länk till Dag Jarnøys rallyfilm: <http://www.youtube.com/watch?v=qcxJ-HqtSZY>

*Svenska Riley
Registeret
treff i
Skåne 2010*



Foto: John G:son Gahm

En enslings efterlämnade bilar



Brittiska tidningar gjorde i mitten av mars 2009 ett stort nummer av upptäckten av en skattgömma bakom ett förfallet hus i byn Long Stratton i Norfolk. Den bestod nämligen av gamla bilar.

Ägaren, bysmeden Jimmy Blanche avled någon månad tidigare, 80 år gammal. Han hade under 40 år samlat på sig en mängd bilar på sin tomt. De var förvisso inga miljondollarbugattis utan ett 30-tal rostiga gamla engelska bilar. Den 4 april 2009 auktionerades allt ut av Key's auktionsfirma i Aylsham. Daimler, Swift, Singer, Austin, Lea Francis, Lanchester, Sunbeam, Morris och Riley.

Blanche levde som en enstöring och hade sina bilar på tomten som med tiden blev helt igenväxt. "Alla i byn kände till honom där han kom cyklande i sin slitna läderrock, ett hamprep till skärp och gummistövlar oavsett om det var sommar eller vinter" berättade en bybo till Daily Express. Mr Blanche flyttade från London till Long Stratton för 40 år sedan med sina gamla föräldrar och etablerade en bysmedja.

Efter att hans föräldrar avled för ca 25 år sedan drog han sig undan och blev en enstöring som endast gav sig ut för att hämta sina biltidningar, handla och gå i kyrkan varje söndag.

"När vi kom dit var det så övervuxet att vi inte ens kunde komma in på uppfarten till huset. Det tog åtta man två veckor att slå sig genom växtligheten. En gaffeltruck kom till god användning. Det stod bilar i buskar och snår. En del bilar fanns i fallfärdiga skjul. Det gick knappt att ta sig fram i ladorna. En otroligt mängd damm, spindelväv och nedrasade tak. Dessutom hade det uppenbarligen bött katter i bilarna" berättade Mr Sneling från auktionsfirman.

Red.



En gaffeltruck kom till god användning



1935 års 1½ litre Riley Lynx. Motortoppen avskruvad och ligger på förarsätet. I stort sett komplett. Chassi nr 26 L 4672. Reg nr BRO 649. Klubbades för £ 8000



Enligt auktionsfirman en Riley Merlin med stålkaross. Motorn urtagen men finns. Andra delar ligger i bilen inklusive preselector växellåda. Reg nr BBJ 990. Gick för £1050.

Enligt Styles bok är BBJ 990 en 1935 års 1½ litre Kestrel med chassi nr 26 K - - - -



Jimmy Blanche



Riley 9 Monaco i Jimmy Blanche's förfallna lada



Vid auktionen: Riley 9 Monaco med preselector växellåda, Reg nr DPA 78. Gick för £ 1100. Finns inte med i Styles lista över kända Rileys.



Riley 9 Monaco med reg nr AGO 555 som den stod hos Jimmy Blanche.



Vi auktionen: Riley 9 Monaco från 1933/34. Manuell växellåda. Reg nr AGO 555. Gick för £ 1100. Finns inte med i Styles lista över kända Rileys.

FELSÖKNINGSSCHEMA

Startförsök. Tryck på startknappen.	Ar tändningen tillslagen? Finns bensin i tanken?	Bildas gnista vid tändstiftskabeln?	Bildas gnista vid tändstiftet?	Vänd!
Startmotorn går inte... Tänd strålkastarna och tryck på startkontakten. Försvaga eller slocknar ljuset kan det bero på: Urladdat batteri	Ja Batteritändningsystem för 6-cylindrig motor	Nej 5-6 mm	Nej Blöta tändstift	
Oxiderade kabelanslutningar		Lossnade kablar, dåliga tändkablar	II. Gnista bildas vid brytaren	
Lösa kabelskor		I. Gnista bildas ej vid brytaren: Brända brytarspetsar, för litet brytargap	III. Gnista bildas ej vid fördelarlocket	
Fel på startkontakt eller startmotor		Fel på primärströmkretsen = Kolla kablar och kabelanslutningar	Fel på sekundärströmkretsen = Kolla kabel och kabelanslutning	Fel chokning
Fastlåst startmotor eller kärvande bilmotor		Fel på kondensatorn	IV. Gnista bildas vid fördelarlocket Fukt, beläggning	Tändstiftsfel
			Kolla rotorn	Fel elektrodavstånd

Kommer bensin till förgasaren?	Startar motorn?	Hur arbetar motorn?	Lämnar motorn tillräcklig effekt?	Målet är nått. LYCKA TILL!
Nej Torr förgasare	Nej Förgasarfel	Missar Fel i tändsystemet	Nej Rätt arbetstemperatur	KOM IHAG! Vid all felsökning gå metodiskt tillväga. Använd först huvudet och sedan fingrarna — peta inte planlöst bland motordetaljerna. Följ den "röda tråden", då vinner man tid och når ett gott resultat. Till sist: glöm inga verktyg kvar på platsen!
Ja I. Bensin matas fram vid pumpen	Ja Fel på gasspjället	Jämnt Stift-, kabel- eller fördelarfel	Ja Överhettad motor, kall motor	
Stopp i röret mellan bensinpump och förgasare	Vatten i förgasaren	Glappkontakt	För tidig tändning	
II. Bensin matas ej fram vid pumpen	Igensatt lutfrenare	Brända brytarspetsar	Felaktigt ventilinställning	Felaktigt avgassystem
Kontrollera att röret mellan bränslefilteret och tanken är öppet!	Läcker i inloppsledningar	Fel på kondensatorn	Felaktig ljuddämpare	Utsliten motor
	Felaktig tändinställning	Svag tändspole		

Cornwall Drive It Day

**Cornwall Drive It Day 25 april 2010.
Devon Riley Register / VSCC Joint meeting.**

Av gode grunner, som vi kommer tilbake til, deltok Tor Ole med sin 1934 Riley Lincock 6/12 i dette fornemme selskap. Undertegnede deltok som bisitter.

Treffet startet kl 12 lørdag 24. april med oppmøte på puben Rising Sun i Alton. Derfra til Davidstow Airfield Military Museum og videre til middag (Dress kode) og overnatting på Trethorne Golf Club.

Søndag, neste dag var valget en snill rute eller en utfordrende for de vågale. Tor Ole tok utfordringen og valgte den med innlagt Hill climb. Løpsordren lød som følger: *Covering 15 miles with steep hills and hairpin bends, via Ruses Mill as first used 1933 Land's Trial still used by O class.*

Dette var ingen "kjære mor" for biler og sjåfør på bratte og trange grusveier i en enestående natur uberørt gjennom årtier. Materiellet måtte tåle mye, en bil fikk clutch havari på den mest kritiske strekningen og det tok tid å få den av veien. Det var også umulig å finne frem uten en dreven kartleser.

Vi hadde fordel av å henge i hælene på Peter and Alice's Falcon. Alice er en ekstremt god kartleser så vi ble blant de aller raskeste i løypa. Etter å ha kommet gjennom løpet var det lagt inn, etter ønske en og en halv time til lunsj.

Deretter gikk ferden videre 19 miles til Port Elliot, St Germans hvor løpet ble avsluttet på en herregård med adgang til Mansion, haver, museum og kafé. Bilene som deltok var fra de edle 20 og 30 årene i en stor variasjon, noen svært forseggjort og ettertraktet.

Alvis Owner Club var med på å arrangere løpet og hadde et bredt spekter av kjøretøy. Riley er alltid godt representert ved slike anledninger.

For oss ble det en stor opplevelse i god gammel stil, med hyggelige Briter akkurat slik vi tror de er. Lett tilbaketente, sjenerøse, med lun humor og særdeles hjelpsomme.

I Norge tenker vi som om vi er en stormakt, men vi fikk en påminnelse da en Lady ville vite hvem vi var og deretter spurte om vi hadde et eget språk. Likeså spurte en om vi hadde reist den lange veien bare for å delta i dette arrangementet. Jeg svarte, Yes we are all crazy og vedkommende nikket.

Bakgrunn

Tor Ole arbeider i et prosjekt hvor han er Londonbasert for lengre tid. I den anledning disponerer han leilighet med garasje, noe som gir ham anledning til å ta sin Lincock til England. Etter havariet med clutchen sto også bakakselen for tur.

Den har en omsetning 5,5:1. I dag hvor vi har firefelts veier blir marshastigheten ofte 60 mph (96 km/t) eller mer. Turtallet er da 4000 omdreininger eller over og vi nærmer oss *The safe limit of the engine capacity.*

Vi hadde ment å gjøre jobben selv og hadde anskaffet ny differensial med omsetning 4,77:1 i likhet med MPH. Men det ble ikke tid og nå var anledningen der. Slik oppsto en vinn/vinn situasjon. I forbindelse med deltakelsen i løpet kunne bilen avleveres til Ian Glastone på returen. Ian gjorde jobben, Tor Ole hentet bilen til London og der blir Lincock en god stund og begge kan glede seg til mange Riley treff.

Jeg kjørte alene i alt 544 km herfra til Esbjerg. Tor Ole overtok fra Harwich. I alt hadde vi kjørt 1100 km da vi overleverte bilen til Ian Gladstone

Tor Bang Steinsvik



Red. tar med en gammel bild av Tor Ole Steinsvik från 1987. Här åker han Imp med Henrik Skou-Nielsen vid Rileymötet i Nyköping.



*Pent og pyntelig før middag lørdag.
Tor Ole till höger.*



Lunsjstopp etter Hill climb



Søndag - klargjøring i lett regn



Venter på far



Avslutning i Port Elliot

Riley modeller från Tri-ang

Att Riley leksaksbilar tillverkades av Dinkey Toys och Corgy känner de flesta till. Men att även firma Tri-ang gjorde Rileymodeller är mindre känt, i alla fall i Sverige.

Bröderna Lines började tillverka leksaker i Bagnide Wells i utkanten av London 1850. År 1931 hade man 1000 anställda och var Storbritanniens största leksaksindustri.

De tre bröderna Lines registrerade namnet Tri-ang i slutet av 20-talet. Logon var en triangel med tre linjer (Lines). Fyndigt!

Minic serien modellbilar introducerades 1935. Första årgången bestod av 14 modeller. Dessa menade man skulle fylla en nisch i modellbilsutbudet på marknaden. Minic serien växte snabbt och hade snart 70 olika modeller.

År 1947 introducerade man samtidigt Minic "Push-N-Go" bilar (red känner till bilar man drog bakåt och släppte iväg, men det här låter som man ska skjuta bilen framåt och sedan släppa iväg den, typ bilar med ett litet svänghjul i) och urverksbilar. Push-N-Go Riley fanns i oxblodsrod och grön.

Tyvärr valde Tri-ang att tillverka bilarna i formsprutad plast, en teknik som ännu var i sin linda och resultatet blev otillfredsställande.

Tri-ang använde samma formsprutade plastbilar i sin Penguin serie med en Magic Motor. En text på kartongen varnade för övervarvning. The Magic Motor var ett vanligt gummiband.

Två Rileymodeller togs fram, en 1½ litre saloon och en polisbil med två poliser i och något stort på taket som antingen skulle föreställa sökarljus eller sirener.

Under andra världskriget upphörde all tillverkning av leksaker och Bröderna Lines inriktade sig på krigsproduktion. Med en stab på 7.000 personer tillverkade man 1 miljon maskingevär och 14 miljoner patronmagasin till Hurricane och Spitfire planen.

År 1958 köpte man bolaget Mini Models som några år tidigare hade utvecklat och marknadsfört Scalex/Scalextrics bilbilar.

Tri-ang koncernen som bröderna Lines hade byggt upp hävdade nu att man var världens största leksakstillverkare. År 1962 lanserade ett av koncernens företag, Pedigree, en docka "Sindy" som direkt konkurrent till den amerikanska Barbie-dockan.

Lines Brothers köpte Meccano Ltd 1964. I köpet ingick Dinkey Toys och Hornby elektriska tåg.

1971 var sagan all. Vikande marknad både hemma och på export gjorde att Storbritanniens största leksakstillverkare gick i konkurs.



Red.

Bilder ur nyhetsbrev från Riley Motor Club Western Australia:
Peter Hockings 1938 års Blue Streak Kestrel och
Ken Gasmier med sin 1929 Riley Nine Sports Tourer



RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda March/April 2010

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

Left hand drive RMs

From the Internet RM Club on-line Forum: Frozen engine, Delaney Galley Heater, Rear axle oil filler, Petrol line, Faulty fuel gauges, RME dynamo bearings, Dashboard illumination, High oil pressure
 Bild på tidigare okänd Riley RM glassbil
 Technical Topics: replacing cloth roof covering

Forthcoming events (2010)

Riley RM Club National Rally, 10-11 July, Oswestry
 13th International Autovia Rally, 23-25 July, Tilbury
 Riley Motor Club 85th Anniversary National Rally, 13-15 August, Thorpe, Derbyshire
 Ulster Riley Club 40th Anniversary Rally, 17-19 Sept, Dunadry, County Antrim
 34th Pennine Weekend, 1-3 Oct, Castleton

Cars for sale

RMB 51, restored, current owner for 40 years, £10.000
 RME 54, excellent runner, 1 owner for 41 years, £7.995
 RMB 48, current owner for 52 years, good cond, £4.500
 Epps coupé, 48, marvellous, £22.500
 RME 53, complete overhaul required, £2.000



RME 54, lots of history, will require battery, £2.750
 RMC 49, fully restored, immaculate, £26.000
 RMA 51, very original car, superb, excellent, delightful, valuable reg no., £6.250

R. Memoranda May 2010

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

Lista över baserfarenheter för RM ägare

From the Internet RM Club on-line Forum: locked wheels, boot hinge rubbers, valve timing, speedometer cable, interior light wiring route, front brake crunching noise, intermittent clutch problem, RMA/RMB doors, Control box
 Glassbilens ägare berättar

Cars for sale

Epps coupé, 48, marvellous, £22.500
 RME 54, excellent runner, 1 owner for 41 years, £7.995
 RMB 48, current owner for 52 years, good cond, £4.500
 RME 55, ideal restoration project, £750
 RME 53, complete overhaul required, £2.000
 RME 54, lots of history, will require battery, £2.750
 RMA 47, honest car with bits still to do, £6.250
 RMH 56, was sound but now with vandal damage, £2.000

The Riley Record 2/2010

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Innehåll (i urval)

Rileys in miniature (One-Point-Five)
 Häftigt lackad RM på Flanders Collection Car Expo
 Member's cars (denna gång en One-Point-Five)
 Bonnick Roadster (om Håkan Wikströms cykel)
 Recordredaktören klagar på dålig feedback och inga artiklar
 Race Retro, the international historic motorsport show

Cars for sale

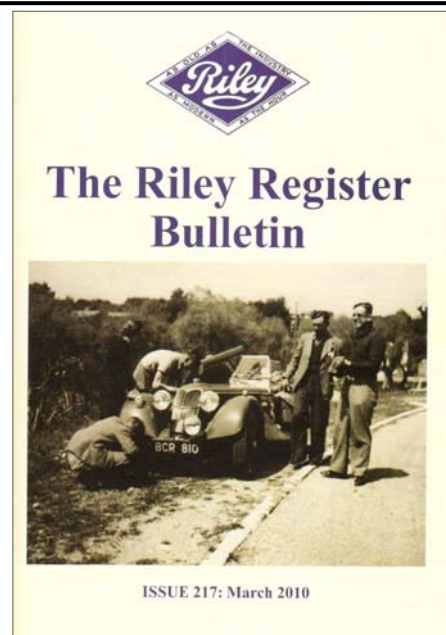
RMC 50, same owner 30 years, £12.500

The Riley Register Bulletin
 March 2010, Issue 217

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn

Innehåll (i urval)

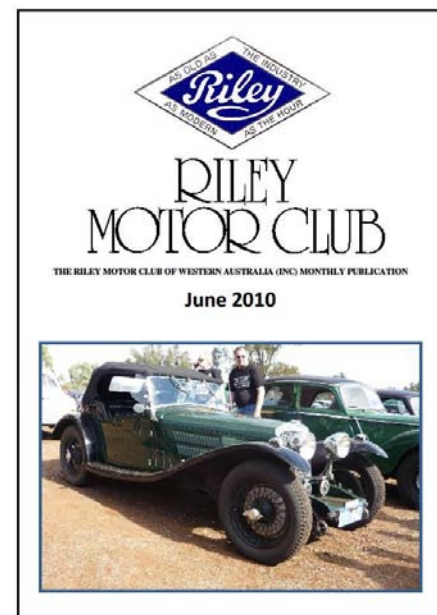
The story of AVC20 - one of six 1935 team cars
 Riley Nine notes - car wiring (part 2)
 Memories of a Riley worker's son
 An unusual Riley: the 1938 Blue Streak Touring Saloon (Briggs bodied Big-Four)
 A warning about Riley Nine Oil Pumps
 Kestrel bodies



The Hodgson Trials Special

A born again Falcon

Doing the Continental... (Handlar om Rileymodellen som har flera namn "Touring Saloon", Continental Touring Saloon" och "Close Coupled Saloon". Titeln "Doing the Continental" kommer från ett sång- och dansnummer från filmen "Gay Divorcee" från 1934 med Fred Astaire och Ginger Rodgers)
 Swiss Jubilee 2009
 Chris Packs 15/6 project, part 2



Riley Motor Club - June 2010

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Steve Higgins

Omslagsbild

Brian Gannon's Merlin Special

Innehåll (i urval)

Inspector Foyle och hans bilar av Peter Wells:
 Foyle kör ju inte själv utom i de sista tre avsnitten och då en Rover Sports Saloon 1948 (handlingen utspelar sig 1946) och en Riley 1938, antingen en Six eller 1½ Close Coupled Touring Saloon även kallad Continental. Tidigt i serien kör en äldre dam en Riley Brooklands när en bomb exploderar bilen.



Exakt vilken bil och vilken förare som avbildats på frimärket anar inte red. Det är knappast något foto "från tiden" som ligger till grund. Red misstänker han att det aldrig rullat en Riley Brooklands på ön Nevis i Karibien. Snarare är det så att frimärkstryckerier och frimärkshandlare övertalar "frimärksstater" till att kontinuerligt ge ut märken med populära motiv för att hålla geschäftet igång.

Saint Kitts och Nevis utgör en självständig stat i ögruppen Små Antillerna i Västindien. Öarna har dock separat frimärksutgivning!

Ovan avbildade frimärke (15 cent) med en 1930 års Riley Brooklands fanns i ett block med fem andra bilar:

1966 Alfa Romeo (45 cent)
1913 Pierce Arrow (60 cent)
1928 Willys Knight (\$1.00)
1953 Studebaker (\$1.75)
1918 Cunningham (\$ 3)

Ensk Caribbean Dollar (XCD)
XCD 1 = SEK 2,70

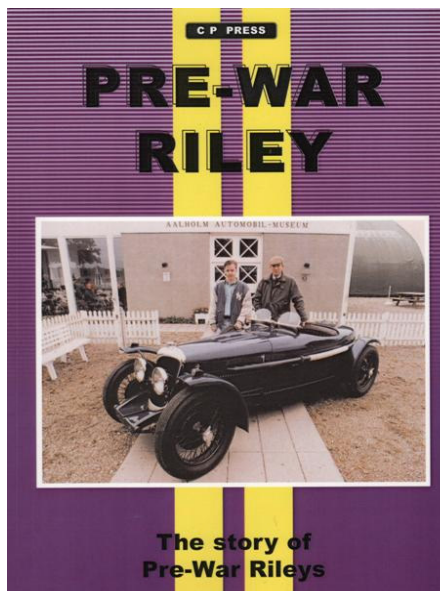
Inte med bästa vilja i världen kan red finna något mönster i urvalet. Frimärksblocket utkom 1986 och var det sjätte i en serie som hette Leaders of the World - Automobiles.

Den engelska firman som tryckte frimärkena hette Format International Security Printers Ltd. De gick i konkurs 1988 och rättsprocesser drogs igång. Ljusskygga frimärkshandlare marknadsför ännu mängder av frimärken som sägs komma från det konkursdrabbade tryckeriets arkiv.

Helt obegripligt att Riley representerar den lägsta valören...

Sensommarmöte

Pålsboda blir platsen för sensommarmötet den 28 augusti. Det preliminära programmet inleds med lunch kl. 11 eller 12 och därefter besök vid det berömda Volkswagenmuseet. Sedan kan vi köpa begagnade Rileydelar hemma hos Eddie (loppmarknad) och slutligen åka till Ingemar Edlund, där vi får kaffe och tittar närmare på renovering av träkarosser m.m. Närmare uppgifter från Eddie Lidholm, tel. 019-445203, som även tar emot din anmälan.



"The Story of Pre-War Rileys" är en samling artiklar ur brittiska bildningar mellan 1928-1937. Originalartiklarna är direkt fotokopierade precis som i Brooklands Books häftena över efterkrigs Rileys. Detta limmade häfte på 102 sidor anges vara utgivet av CP Press (med en webbadress som inte fungerar). Genom att söka sig fram på Internet har red kommit fram till att CP Press är ett företag ägt av Colin Pitt som producerar en massa billiga bilböcker. Själva tryckningen och distributionen sköts av Iconografix Inc. i Hudson, Wisconsin, USA.

Bilden på omslaget är tagen utanför Aalholm Automobilmuseum i Danmark. Bilen är förstås en Riley men reds danska kontakter har ännu inte återkommit med identifikation. Mer om detta i nästa blad.

Säljes

Riley 12/4 Kestrel 1935
Anders Ohlsson
Tel. 0739 - 69 39 72

Köpes

RM saloon köpes. Helst körklar.
Gert Nilsson, 042-200989

Kassören meddelar

... att de som ännu inte betalt medlemsavgiften för 2010 får ett nytt inbetalningskort tillsammans med detta Blad.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
e-post: erik.hamberg@globalnet.net

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78
e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2010. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

Cirkulation:
Medlemmar
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Club of Western Australia