



INNOM: Bussen var innom Ringerike da en tidligere eier planla restaurering, men ble solgt videre. **FOTO: PRIVAT**



SPREKKER: På grunn av sprekker måtte motorblokken sveises.



JOBBen: Det ble mange timer i garasjen før de endelig kunne ta den med ut på tur. **FOTO: PRIVAT**



BLINKLYS: En stav kommer ut fra siden, og blinklyset viser vei.



ENKELT: Det var enkle kår for bussjåførene i 1948.

Tilbake fra fortiden



INNE I HØKA-BUSSEN: Stig Atle Pettersen (leder motorhistorisk klubb Ringerike), Olav V. Simon (tidligere leder) og Jon Christian Sandvold (tidligere nestformann).

Entusiastenes kjempedugnad fikk Høka-bussen fra 1948 tilbake til hjembyen Hønefoss.

FRODE JOHANSEN
Ringerikes Blad

Bussen som ble bygget av Høka (Hønefoss karosserifabrikk) i 1948 startet sitt liv hos Volvo i Sverige hvor rammen, akslinger, motor og girkassen ble satt sammen.

Et nesten fullt ut kjørbart chassis med ratt kom til Oslo hvor de fikk de norske hjulene sine montert.

- Jeg husker at disse chassise-ne kom kjørende med sjåføren sittende på en kasse, forteller Jon Christian Sandvold som er en av ildsjelene bak restaureringen.

Populære busser

Høka hadde ansatt en dansk ingeniør ved navn Kay Stub. Han laget skjelettene i metall ved hjelp av det tsjekkiske helsveisede systemet Jakel som karosseriplatene ble festet til.

På denne tiden brukte de fleste ennå skjeletter i tre når de laget busser. Innvendig ble også alt av interiør montert.

Metallskjelletet gjorde Høka-bussene svært populære, og de ble solgt over hele landet.

Dagen er lørdag, datoen 21. august og året er 1948. På nærmeste værstasjon som ligger på Tryvann leser de av 11,1 grader klokken sju på morgenen, og i løpet av dagen kommer det 2,6

FAKTA

- 1948 Høkabuss bygget på Volvo chassis
- Egenvekt 4.715 kg
- Nyttelast 2.300 kg
- Bredde 220 cm
- Lengde 840 cm
- Motor 5,0 liter rekkesekser
- Drivstoff Bensin
- Forbruk 7-8 liter på mila
- Girkasse Firetrins manuell
- Toppfart Rundt 60 km/t
- Fjæring Bladfjærer om uten støtdempere
- Chassis Lastvang LV-128

millimeter nedbør.

Bussen som i dag er ferdig restaurert forlot denne litt kjølige august-lørdagen de nye lokalene til Høka på Flattum.

Oppgaven var å gå i rute mellom Dagali og Larvik på Lågendalsruten.

Noe den gjorde fram til 1959 da den ble solgt, og gjort om til campingbuss.

Etter tiden som rutebuss

Den ble brukt som campingbuss fram til midten av sekstallet.

Etter dette hadde den flere eiere, men sto for det meste parkert mens eierne planla en restaurering.

De første som startet med å restaurere bussen var Romerike gammelbilklubb.

Bussens karosseri og vinduer ble tatt av, og skjelettet og rammen sandblåst og grunnet.

Etter hvert gikk det opp for dem at denne jobben ble for omfattende, og i 2008 ble bus-



... etter 3.500 dugnadstimer

GAMMEL BUSS: Det er mye jobb som ligger bak for å få bussen så fin som den er i dag.

sen annonsert til salgs.

- Vi som da satt i styret i Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn fattet interesse for busen, og med støtte fra klubbens medlemmer ble bussen kjøpt, forteller Olav V. Simon som da var leder i klubben.

Våren 2009 kom bussen tilbake til Ringerike, og fikk plass i lokalene hvor den ble bygget i 1948. Lokalene var nå tilholdssted for Motorhistorisk klubb Ringerike og omegn.

Hovedsakelig besto dugnadsgjengen av Jon Christian Sandvold, Kjell Melby, Håvard Heieren, Olav V. Simon, Ragnar Gul-

dahl og Nils Flattum. Men det var enda flere som var med i perioder av restaureringstiden.

- I tillegg har Kristian Øiom som driver Øiom Karosseri, og er medlem i klubben, lagt ned

” Mange av dem jeg møter på veien smiler, og en tidligere Høka-ansatt fikk tårer i øynene når han fikk være med på tur.

OLAV V. SIMON
Bilentusiast

utrolig mange timer med fagarbeid på bussen, sier Simon.

Viktige bidrag

På spørsmålet om de viste hva de gikk til når de kjøpte bussen kommer svaret i stereo:

- Nei, det gjorde vi ikke, svarer både Sandvold og Simon.

- Vi ble oppfordret til å søke Sparebankstiftelsen om midler, og vi fikk tildelt hele 300.000 kroner. I tillegg fikk vi hjelp av Øiom med karosseriarbeidene som til sammen gjorde det mulig å gjennomføre jobben, forteller Simon videre.

Men jobben måtte fortsatt gjøres, og dugnadsgjengen fortsatte med stø kurs mot målet.

- Støtten fra stiftelsen, hjelpen fra Øiom og mye tålmodighet gjorde dette mulig, sier Sandvold.

Simon trekker også fram det gode samarbeide de har hatt med biltilsynet som har vært veldig hjelpelig.

Selv om det ennå er litt som gjenstår viser oversikten til dugnadsgjengen at det har gått med omtrent 3.500 timer med dugnad, og kostnaden er oppe i rundt 540.000 kroner.

Etter mange års drift er både motoren og girkassen sliten.

- Vi er på jakt etter en nyere og bedre motor og girkasse, sier Simon.

Bussen vises fram ved kulturarrangement, og er innimellom å se på lørdagene på Samferdselshistorisk senter på stasjonsområdet i Hønefoss.

- Mange av dem jeg møter på veien smiler, og en tidligere Høka-ansatt fikk tårer i øynene når han fikk være med på tur i bussen, forteller Simon som sy-



TUR: Det bråker og rister, men det er noe eget med å være på tur i en 67 år gammel buss.

nes det er skikkelig moro å være på busstur. Kilde: Wikipedia / mkro.lmk.no