

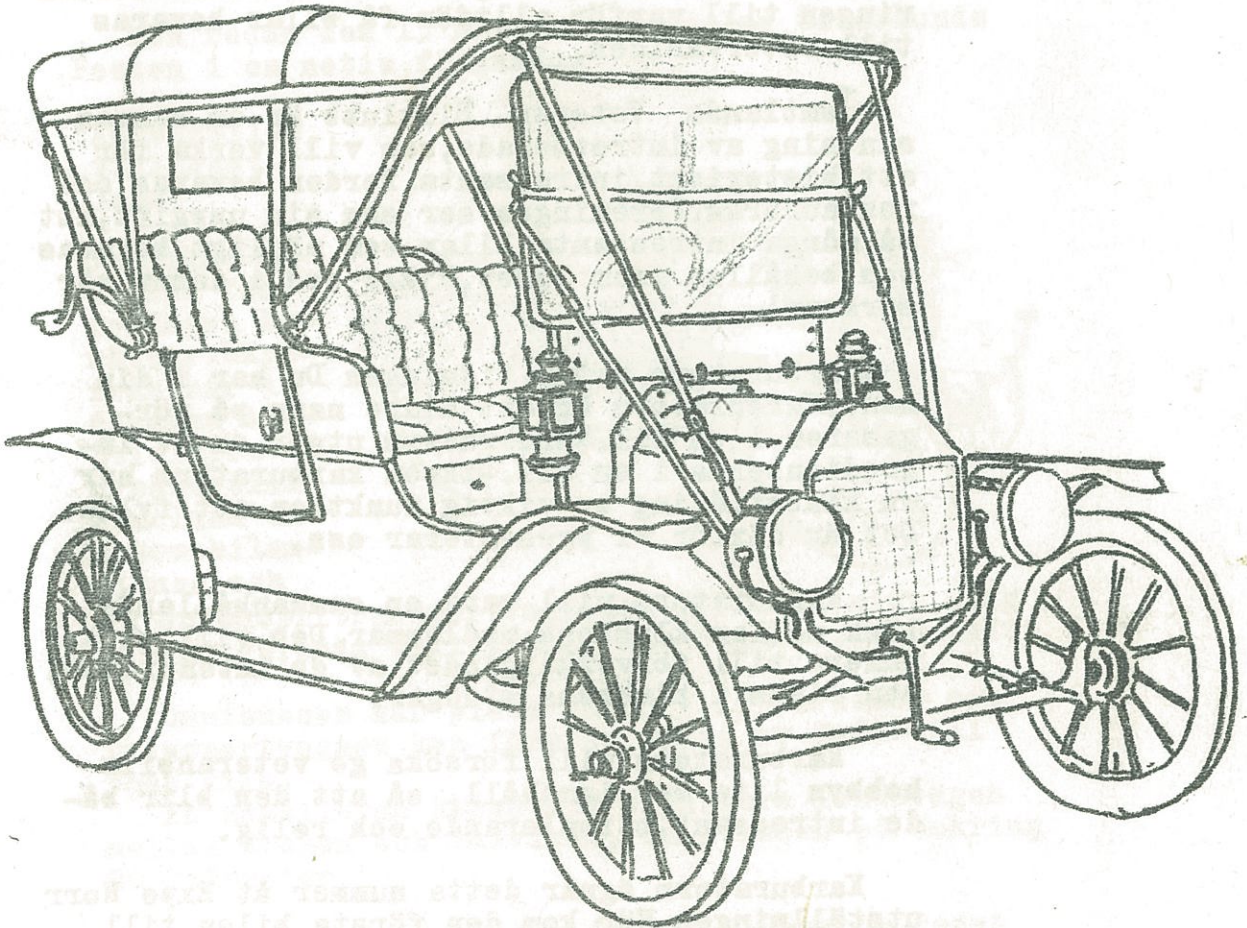
Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

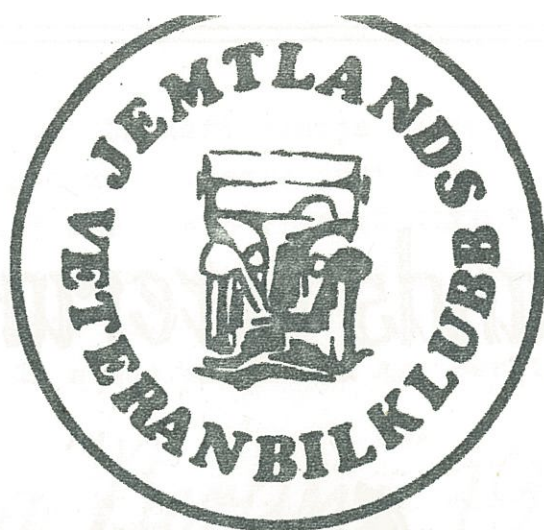
Nr 2

Årg. 1

1972



Exponeringsnummer



Varje människa kommer dagligen i kontakt med bilen. Den har genom sin tillkomst förändrat vårt samhälle. Bilen har blivit ett gemensamt intresse för de flesta.

I början av 1900-talet var järnvägarna det dominerande kommunikationsmedlet. I dag är det bilen. Det är emellertid frapperande, att så få äldre bilar finns kvar. Vad gör vi egentligen med våra gamla bilar?

Det är en dyr men spännande hobby att samla på gamla bilar. Det ger kanske delvis förklaringen till varför alltför få bilar bevaras till eftervärlden.

Jemtlands Veteran Bilklubb är en sammanslutning av intresserade, som vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras och restaureras. Föreningen ser som sin uppgift, att så många intressanta bilar som möjligt bevaras och behålles inom länet. Hjälp oss i denna vår strävan!

Karburatorn heter tidningen Du har i din hand. Karburatorn är ett äldre namn på för-gasaren i en bil. Karburatorn utgör en av ingredienserna i en bil. Liksom karburatorn har en klubbtidning en viktig funktion att fylla. Det är därför vi presenterar oss.

Karburatorn vill vara en sammanhållande länk mellan klubbens medlemmar. Den vill stimulera till förverkligandet av de intentioner, som finns i klubbens stadgar.

Karburatorn vill försöka ge veteranbils-hobbyn lite mer innehåll, så att den blir både intressant, stimulerande och relig.

Karburatorn ägnar detta nummer åt Expo Norr utställningen. När kom den första bilen till Jämtland? Redaktionen har försökt besvara frågan genom studier av tidningar från sekelskiftet. Däremot har vi ej kunnat besvara frågan om hur många bilar det fanns i Jämtland 1910. Antalet torde ha varit betydligt fler än vad den officiella statistiken uppger. Den legendariska T-Ferden dominerar utställningen. Därför får även det här numret en stor anknytning till märket Ferd och dess historia.

Redax.

När bilen kom till Jämtland

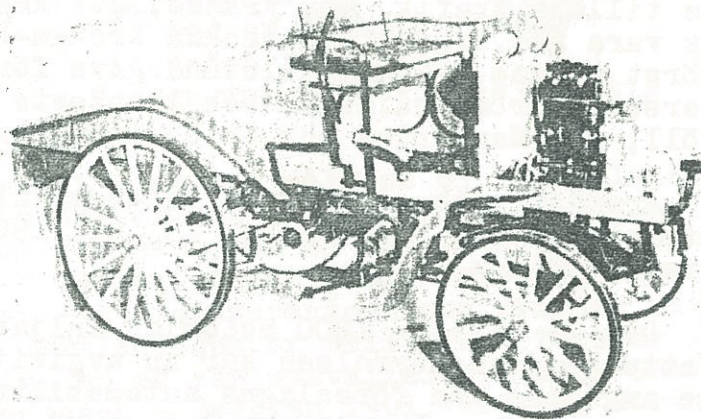
Den första bilen synes ha kommit till Jämtland 1899/1900. I Jämtlands läns Annensblad meddelas 4 november 1899, att automobiltrafik lär snart komma igång på den nya landsvägen Kreken-Laxviken, en sträcka på vid pass 80 km. Trafiken är avsedd att uppehållas med 2 automobilförden, det ena en omnibuss för persontransport, det andra för transport av varer. Meningen är att dessa skall göra en tur en dagen i vardera riktningen.

I spetsen för företaget står herr Lars Nilsson i Laxviken och Jehan Jehansson i Kreken. Automobilvagnarna anlända nästa vår och trafiken öppnas sedan vederbörligt tillstånd av Länsstyrelsen utverkats.

Men redan den 13 november meddelar Östersunds Posten i en notis följande:

"Automobiler
till Jämt-
land

Svenska Dag-
bladet för
fredagen be-
rättar: Näri-
från har i
dagarna AB
Stieltjes
avsänt till
Jemtland en
automobilen-
nibuss och



en automobiltransportvagn, den första i sitt slag i Sverige, båda tillverkade hos Daimler, Cannstadt.

Omnibussen har plats för 8 à 10 personer och transportvagnen kan föra en tyngd av ända till 3000 kilo.

Automobilerna komma att trafikera landsvägen mellan Kreken och Laxviken, en sträcka på omkring 80 kilometer."

Bussen var dock ej den första i Sverige. Redan den 12 juli 1899 insattes en sådan buss i Stockholm, där den fick namn som Drottninggatans skräck, Droskhästarnas spöke och Bullerbussen.

Bussens motor var försedd med tändrör och vagnen hade väldiga bakhjul. Den var tung och otymplig. Importör till Stockholm var maskinfirman Stieltjes.

Ansökan om trafiktillstånd för dessa vagnar ingavs till Länsstyrelsen den 3 november 1899. Det är undertecknat av lantbrukarna Axel Freidenfelt, Sandnåset och Lars Nilsson i Laxviken.

Utslag ges den 21 november. I Östersunds Posten för lördagen den 25 november 1899 står följande att läsa:

Autobiler i Jämtland

Lantbrukarna Axel Freidenfelt å Sandnåset och Lars Nilsson i Laxviken ha hos K. bef. anhållit om tillstånd att å den tid marken är bar få befara vägen från Krekons järnvägsstation över Fällinge till Laxviken i Laxsjö med två av dem inköpta autobiler, avsedda den ena för person- och den andra för godstrafik.

K. bef. har emellertid funnit det icke tillkommer sig att meddela sådan tillåtelse utan hänvisat till Kungl. Maj:t.

Ärendet kom nu via Länsstyrelsen till väghållningskyldige i Rödön, Lit, Hammerdal och Offerdals tingslag. Stämmer hülles i januari månad 1900 på respektive orter.

De väghållningskyldige i Rödöns distrikt förklarade sig icke ha något att invända mot den ifrågasatta automobiltrafiken till Laxsjö. Offerdal yrkade avslag liksom Höggenås. Lit ansåg det vara svårt att yttra sig om automobiltrafik. Notagens embud ville tillåta trafik, men yrkade, att konkurrensen skulle vara fri. Trafik å sträckan Kreken-Laxsjö borde först prövas, innan tillstånd gavs för sträckan Östersund-Strömsund. Ström och Alanåsets kommuner biföll, men Hammerdal och de övriga yrkade avslag.

Ärendet gick också till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, som tillstyrker 25 juli 1900, men under vissa villkor.

Den 24 oktober 1900 meddelas följande. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har nu avgivit sitt yttrande angående den föreslagna automobiltrafiken å landsvägarna Kreken-Laxsjö och Östersund-Ström.

För beviljande av koncession uppställer styrelsen som första villkor, att körbanan ingenstades får vara smalare än 5 m, vilket är det samma som att ungefär 9/10 av ifrågavarande vägsträckor måste embyggas, innan de få trafikeras med automobil. Den nuvarande vägbredden varierar nämligen mellan 3.56 och 4.75 m utom mellan Offerdalsgränsen och Lillholmsjö, där den verkligen uppgår till 5 meter.

Utom detta villkor, som ju är detsamma som förbud mot automobiltrafik har styrelsen 21 andra, av vilka de viktigaste äro, att samtliga brear skola äga en bredd av 5 m och bärighet för minst 2.500 kg, att till förare endast får antagas av K. bef. godkänd person, att personautobilvagnen ej framdrives med starkare fart än 20 km/tim och vanlig vagn 15 km vid dagsljus samt vid skymning, dimma och mörker med allenast 10, att maskinen skall saktas eller stoppas, då mötande djur visa sig oreliga och

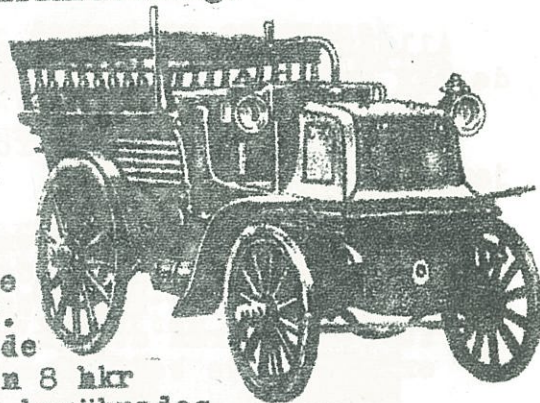
att automobilägarna efter K.bef. beprövande skola deltaga i underhållet av landsvägen.

Nu skulle man kunna tro, att sökandena gav upp, men så synes inte vara fallet. De har sannolikt hemställt om ny prövning, ty den 16 febr. 1901 infor drar Kungl. Maj:t från Länsstyrelsen en ny utredning och den 23 maj 1901 meddelas i Jämtlands Kuriren, att K.bef. i likhet med hörda vägstyrelsers ledamöter anser, att en vägbredd av 4.75 m bör vara tillräcklig, men finner ej anledning frångå sitt tidigare beslut.

Hur såg nu dessa bilar ut?

Den ena Daimlern var avsedd till persontrafik och transport av resgods. Den vägde 1.800 kg och hade en motor om 8 effektiva hkr och drevs med bensin. Hastigheten var 20 km/tim och vagnen var försedd med effektiv bromsinrättning.

Daimlerbuss från sekelskiftet.

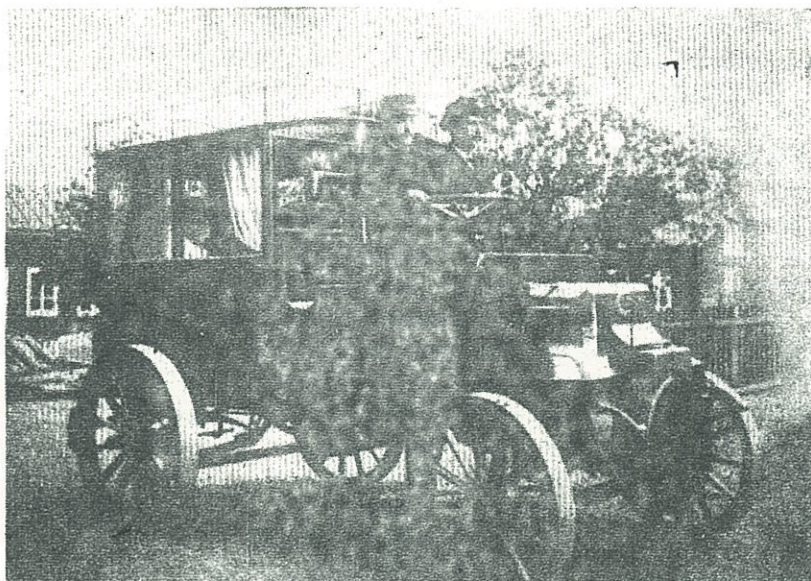


Den andra bilen skulle användas till godstrafik. Den vägde 1.900 kg, lastade 2.500 kg och drevs med en 8 hkr bensin motor. Hastigheten beräknades till 15 km/tim. Vagnen var försedd med kraftig bromsinrättning.

Någon trafik blev det således ej i Jämtland med dessa vagnar, vilket vi idag livligt beklagar. Försöket vittnar dock om enastående framsynthet. Bilarnas fortsatta öde känner vi ej. Neteras bör dock, att det fortfarande finns kvar en Daimlermotor i Jämtland. Den är tillverkad före år 1900 och utställes nu på vår utställning. Motorn inköptes av Per Bertilssen i Bydalen 1901. Varifrån Bertilssen köpte motorn har ej gått att fastställa. Motorn byggdes in i en båt, som tillverkades i Bydalen år 1901. Motorn torde vara en av de äldsta, som finns kvar i Nerden.

Utvecklingen på bilens område gick raskt framåt. Den 16 maj 1903 öppnas den första automobilutställningen i vårt land. Närvarande på utställningen torde inspektor Gustaf Ekström i Bomsund ha varit, ty enligt gåvobrev från 1955 köper denne en vagn från Södertälje Verkstäder 1903.

1904 anmäler Gustaf Ekström hos Länsstyrelsen, att han därest icke laga hinder föreligger, ämnar huvudsakligen för försling av egna fabriksalster, driva trafik med lastautomobil å allmänna landsvägen mellan Deckmyrs järnvägsstation och Stugubyn i Stuguns socken.



Jämtlands första bil.

Allmänhetens inställning till bilen synes under de här åren ha ändrats. Anmälan godtages.

Östersunds Posten har för den 13 juni 1904 följande notis:

"Östersunds första automobil
inköpt av det nybildade automobilaktiebolaget
härstädes, har nu anlant hit och använder de
första dagarna av sin vistelse härstädes till
orienterande besök i stadens omgivningar..."

"Automobilen, som har kupéform, rymmer 6 à 7 personer och har en motor om 10 hkr. Dess högsta fart är 16 km i timmen. Angående dess användning till regelbundna trafikurer eller ej är ännu intet bestämt."

Bilen gjorde en tur till Ström och följande dag kan läsas i ÖP:

"Automobilutflykten till Ström
har alltigenom varit angenäm och gått lyckligt.
I går återkom man till staden, utan att ha under
den långa färden råkat ut för minsta missöde,
meddelas ÖP."

Bilen hade en vikt av omkring 2.5 ton. Den var kedjedriven med Ewarts kätting. Motorn hade 3 växlar och spaken satt på utsidan.

Enligt uppgift från Sven Ekström i Bomsund, var kylsystemet för dåligt, varför motorn ofta blev varm. Bilen togs efter cirka 2 års verksamhet ur drift och 1926 skrotades den. Delar av den förvaras idag på Jämtlands Museum, dit den donerades 1955. Bilen kan således betecknas som Jämtlands första automobil, som fick användas i trafik.

1905 är man redo för Sveriges andra automobilutställning. Ett häfte utkommer med rubriken "Hvems är automobilen?" Denna utställning besökes sannolikt även av jämtar, bl.a. riksdagsmannen Jehan Olefsson i Digernäs och handlandena Hård och Forsberg i Östersund, som köper denna bil.

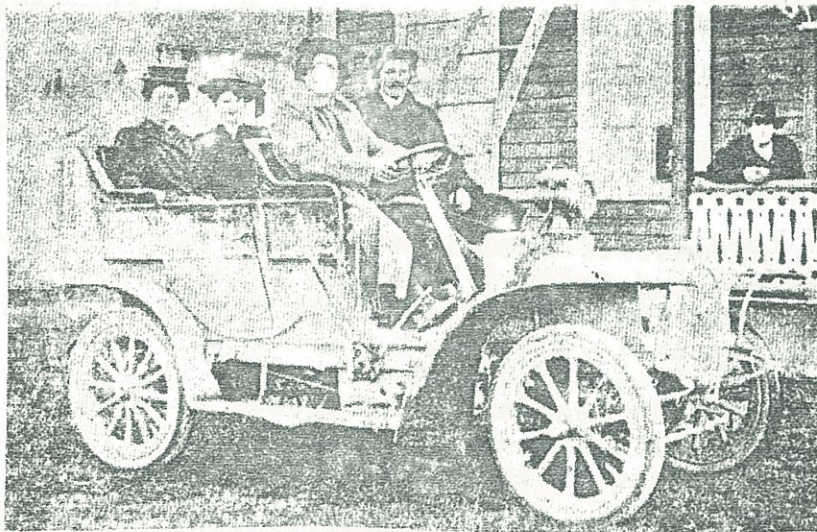
ÖP skriver den 20 maj 1905, att en automobil-droska av amerikansk konstruktion, typ Cadillac, anlänt till Östersund. Bilen, som kostar ca 4.000:- rymmer 4 personer och kan uppdrivas till en fart av bortåt 40 km/tim.

Även Strömsund får besök av denna vagn, som gör färden dit på den korta tiden av 4 timmar och 55 minuter, enligt ÖP av den 22 maj 1905.

I mitten på juli får vi ytterligare en ny bil i Jämtland. Det är en Orient, som inköpes av O. Palmqvist för 3.500:-. Bilen användes till att förmedla post- och persontrafiken på linjen Stugun-Deckmyr. Enligt uppgift ställdes denna vagn undan i Stugun. En mycket ålderdomlig vagn av märket Orient förvärvades omkring 1920 av en Orrvikenbo i Ås. Vagnen påminde om en trilla, bar ekflak och var utrustad med en liten 2 cylindrig motor. Bilen såldes för några år sedan till Stockholm.

Jämtlands nästa bil blir åter igen en svensk konstruktion. Från Maskinfabriks A/B Scania i Malmö kommer den. Det är en riktigt modern vagn. Bilen är fyrväxlad och försedd med rattväxel. Ägare är gästgivaren A. O. Andrén i Lit.

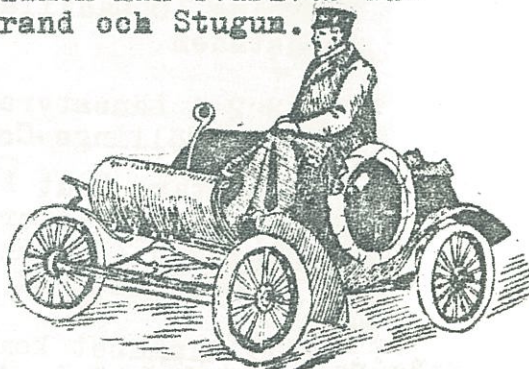
1906 inköper grosshandlare Olof Olsson i Föllinge en Cetterau. Den henkörs från Sundsvall dit den anlänt med båt av Per Jonsson från Ottsjö. "Bil-Pelle" blir en vida känd person. Bil-Pelle vid ratten här nedan.



Ytterligare en bil kommer till Jämtland 1906. Paul Hann i Hammarstrand inköper en 1 cyl. Oldsmobile på 7 effektiva hkr med vilken han bedriver automobiltrafik mellan Hammarstrand och Stugun.

Paul Hann i Hammarstrand vid styrspaken i sin Oldsmobile av år 1906.

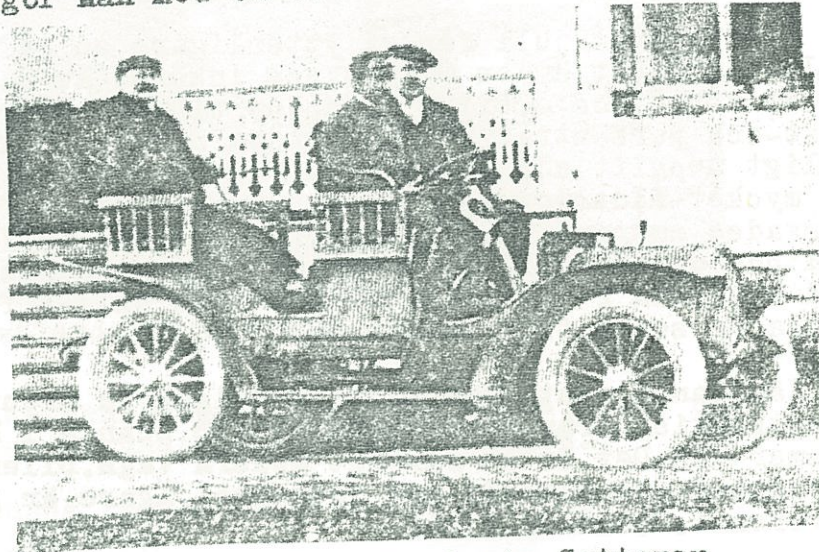
Z 1



Den 9 april 1907 i registreras vagnen som den första i Länsstyrelsens bilregister. Den får således beteckningen Z 1

Paul Hann blir också den förste, som söker trafik tillstånd i länet i enlighet med 1906 års Kungl. förordning om automobiltrafik. Den träder i kraft 1 jan. 1907.

Gästgivaren Julius Holmer, Stugun, erhåller dock tillstånd före Paul Hann. Julius Holmer blir således innehavare av det första tillståndet att bedriva yrkesmässig automobiltrafik i Jämtlands län. Det gör han med en Cetterau.



Julius Holmer, Stugun, i sin Cetterau

Trots all skepsis och motstånd står bilismen inte att hejda. 1907 är det klart för den tredje Internationella Automobil- och Motorbåtsutställningen. Den blir en succé. Det märks även i länets bilbestånd, som nu märkbart ökar.

Jämtlands nästa bil synes vara en Oldsmobile tillhörig Per Näs i Östersund.

Automobilförordningen föreskriver ej något registreringstväng i länet. En bilägare, som köper en registrerad vagn i Stockholm behöver ej registrera om vagnen i Jämtland.

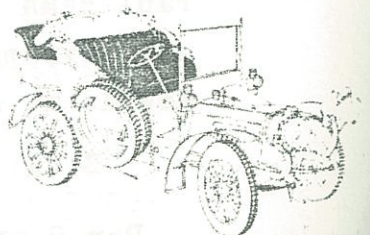
Således ansöker Lars Larsson i Duvéd och erhåller trafik tillstånd den 16 juli 1907 med beteckningen A 268. Bilen är en Cetterau.

Till Strömsund kommer liksom från Stockholm en Cadillac A 26 av årgång 1906. Hur många vagnar, som kommer in i länet har ej gått att fastslå, men omkring 10 Cadillac vagnar har kommit hit från huvudstaden.

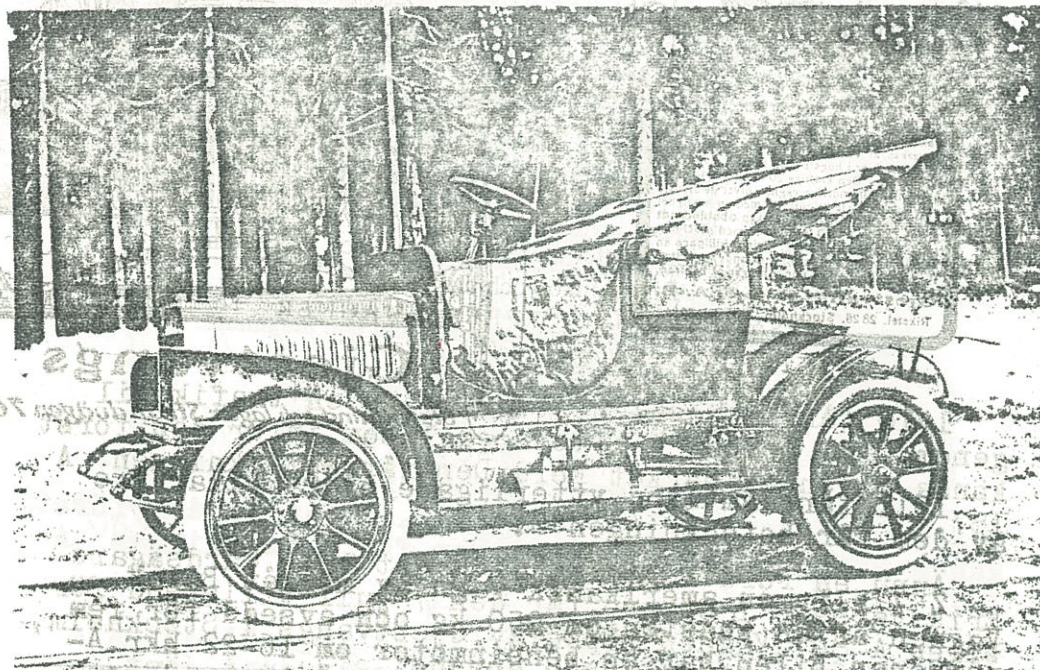
Z 2 i Länsstyrelsen bilregister blir Olof Olssons i Föllinge Cetterau.

Jägmästare Knut Falck i Östersund inköper en vitlackerad Darracq, som får beteckningen Z 3. Den byts senare ut mot en grönlackerad med röd skinnklädsel.

Till Alanäset kommer en A-registrerad Cadillac av årgång 1906. Den såldes för något tiotal år sedan till Lasse Lilja, som nu sålt vagnen till Tyskland. DARRACQ, 1906



Ytterligare en bil från omkring 1907 vill vi här presentera. Bilen uppges vara av märket Studebaker och har ägts av J.P. Wikström, Orrviken, som hade agenturen för detta märke. Han övergick senare till att sälja Opel. Bilen liknar mycket en tidig Opel/Redax/.



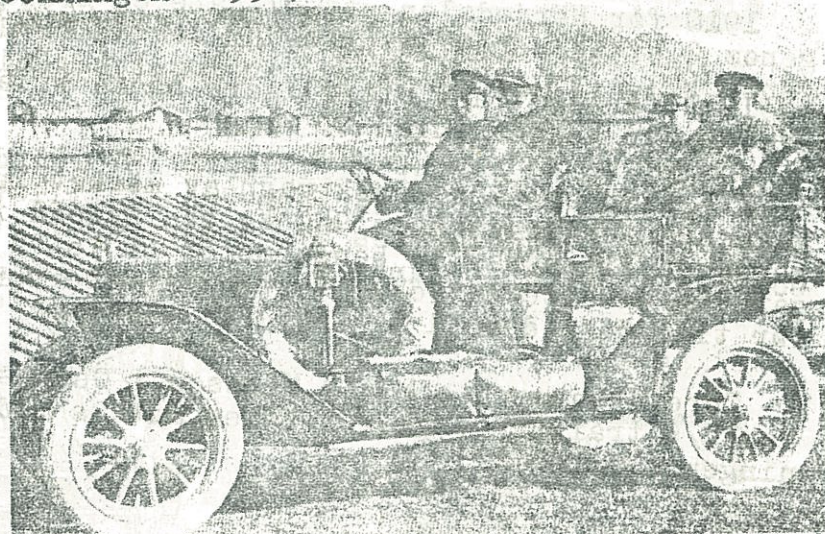
Z 4 blir en lastbil med järnhjul. Ägare är metallgjutaren K.A. Wickenberg i Odenslund. Bilen används till gruskörning.

Z 5 i 1907 års register upptas slutligen av A.O. Andrén i Lit.

1908 registreras endast en bil. Den ägs av handlanden Johan Johansson i Krokmo och Olof Hemmingsson i Föllinge. Bilen heter Lerley Wagen och erhåller beteckningen Z 6.

1909 och 1910 registreras inga bilar. Likväl kommer bilar till Jämtland. Per Leander Persson i Hammarstrand får tillståndsbrev den 26 maj 1909 för en Cadillac.

Sven Englund i Nyhem, Ängersjö, anshåller om tillstånd, som beviljas den 2 augusti 1909. Bilen är en Cadillac och får beteckningen A 596.



Bilen blir Härjedalens första trafikbil. Tillståndet avser Härjedalen, Bergs, Åsarne, Rätans och Klövsjö socknar. Förare på bilen blir sonen Paul Englund.

Cadillac synes dominera märkesfloran i Jämtland. Det kan därför vara av intresse att se hur Cadillac annonseras vid den här tiden.

AUTOMOBILEN CADILLAC

(användes som äroskaut. i Stockholm & Norrköping)

Ytterst säker o. lättskött

Kan föras av herre eller dam efter mindre än en timmes öfning.

- 8 hkr. Reglerbar kraftförbrukning.
- Kraftutväxling för brantaste backar.
- Automatisk smörjeordination.
- 150 kmtr med en oljepåfyllning.
- Drifves med gasolja eller benzin.
- Automatisk, elektrisk gnistfändning.

Reglerbar för alla hastigheter mellan minimum och maximum.

Billig i inköp och drift.

ENSAMFÖRSÄLJARE FREDR. WAGNER

Stockholm - Göteborg - Malmö - Helsingfors

1910 får Härjedalen ytterligare en trafik bil genom Olof Werner i Ytterhogdal, som inför den först kända bilen av märket Ford. Den får beteckningen A 187.

Ännu en Ford kommer till länet 1910. Gårdsägare Erik Persson i Stavre får den 7 juli tillstånd för bilen A 807. Vagnen köpes av Gjestvangs i Stockholm, som lockade med följande annons:

För svenska förhållanden är



FORD

synnerligen lämplig. Den har bevisat sig vara hållbar, lättanvändbar o. driftsäker. FORD tillverkas af Vanadiumstål, den väger endast 600 kg. och är i högsta grad bensin- o. gummi-besparande. Den kraftige 20 hkr: 4-cylindriga motorn kan framdriva vagnen öfver de största vägar och största stigningar med en hastighet från 5 till 50 km. i tim., den kan obehindrad köras i snö. FORD är försedd med såväl batteri- som magnettändning. Priset billigare än hvarje annan vagn af motsvarande kapacitet. Prisupplift o. öfriga upplysningar på begäran.

Gjestvangs H. & F. A.-B.
Rikatel. 28 28. Stockholm. Allm. tel. 59 84.



Gjestvangs

Utställning och lager: Strandvägen 7C.

1911 får Jämtland ytterligare några bilar. Tre av dem får beteckningen Z.

Z 7 blir en amerikansk vagn av märket Buick. Vagnen är en phaeton om 950 kg och avsedd för fem personer. Bilen har en bensinmotor om 16-22 hkr. Ägare är speditören Johan Persson i Östersund, som får tillstånd den 31 maj 1911.

Ture Johansson och K.M. Månsson i Östersund får den 9/6 trafikrättigheter på en Mathis med beteckningen A 1320.

Z 8 blir en Dien-Beuten, som äges av handlanden Svante Simonsen i Östersund. Denne får tillstånd den 19/6. Si-
monsen erhåller kompetens-
bevis i Östersund.

Ett kompetensbevis på den här tiden kunde ha följande utseende:

E. A. Persson och Oscar Carlsson i Östersund erhåller den 23/6 trafikrättigheter på en Cadillac A 1341.
Bilen har en 4-cylindrig motor om 32 hkr och körs från Sundsvall till Östersund på 6 timmar. Vagnen är en tystgående elegant konstruktion.

Trafikrättigheter erhåller också gästgivaren Per Olsson i Östersund den 26/6 på Forden A 807.

Z 9 blir en Cadillac. Den äges av handlanden Halvar Eklund i Klöfsjö, som får tillstånd den 4/7 1911.

Ytterligare en Cadillac inköpes av E. A. Persson och Oscar Carlsson i Östersund. Bilen får beteckningen A 1404. Cadillac försäljningen skötes av Predr. Wagner i Stockholm.

1912 ökar bilbeståndet betydligt. Länets bilregister får ett tillkott på fem bilar och antalet Z bilar är nu uppe i 14 stycken. Antalet trafikbillägare är ännu flera. Liksom tidigare kommer de flesta vagnarna från Stockholm, men även andra länsbeteckningar dyker nu upp.

Två månaders bevis för automobilförare

Här för Svante Simonsen, Östersund

har för mig sin deryöe förbrukning
af sin karracollon som automobilens
konstruktion, skötet och manövrering
och gör mig för grund förbrukning
förbrukningen beträffande dyker
fordon, skötet och manövrering
kampanterad.

Östersund den 15 Juni 1911

Önskar
Hälsningar

Redaktionschefen för förtida Län

A 1344	Mathis	A 1056	Ford
A 1581	Overland	Z 8	Dion-Buoton
A 1610	Cadillac	Z 13	Overland
X 124	Studebaker	A 1703	Ford
Z 10	Studebaker	A 1639	Minerva
X 129	Studebaker	Z 14	Stoewer
A 1675	Stoewer	A 1755	Ford
Z 12	Sperber	D 183	Napier
A 825	Ford	A 1525	Ford

A 1829 Hupp

Tendensen är således, att alltfler bilar kommer in i länet. Deck registreras endast ett fåtal med beteckningen Z. 1913 ansökes om 26 trafiktillstånd. Av dessa är det endast 4, som får beteckningen Z.

1914 beviljas 26 trafikrättigheter. Av dessa är det endast 7 bilar med beteckningen Z. Märjedalen får 1914 sin första kvinnliga bilförare. Bilen är en trehjulig, öppen vagn med sufflet av Märket Phä-nomen med beteckningen Z 24.4 privatbilister tillkommer.

1915 beviljas endast 11 trafiktillstånd, varav endast 4 Z beteckningar. Automobilregistret är nu uppe i 32 Z-bilar. Antalet bilar i länet är däremot ganska stort och vi får i nästa nummer stifta bekantskap med vilka dessa bilar vore. Vi avslutar denna presentation av Jämtlands första bilar med att återge 35 bilar ur automobilregistret för år 1916.

Z 1	Opel	16 hkr	Z 18	Der Dessaur	8-24 hkr
Z 2	Geronully	36 hkr	Z 19	Ford	20 hkr
Z 3	Bedford	20-22 hkr	Z 20	Overland	30 hkr
Z 4	Protes	20-22 hkr	Z 21	Oakland	40 hkr
Z 5	Studebaker	25 hkr	Z 22	Stoewer	12-18 hkr
Z 6	Darracq	24 hkr	Z 23	Stoewer	22 hkr
Z 7	Studebaker	30 hkr	Z 24	Cadillac	35-50 hkr
Z 8	Adlerwerke	6-16 hkr	Z 25	Ford	20 hkr
Z 9	Ford	20 hkr	Z 26	Studebaker	35 hkr
Z 10	Ford	20 hkr	Z 27	Opel	24 hkr
Z 11	Opel	16 hkr	Z 28	Stoewer	12-16 hkr
Z 12	Ford	20 hkr	Z 29	Paige	25 hkr
Z 13	Ford	20 hkr	Z 30	Ford	20 hkr
Z 14	Studebaker	35 hkr	Z 31	Ford	20 hkr
Z 15	Opel	24 hkr	Z 32	N.A.G.	15-18 hkr
Z 16	Studebaker	45 hkr	Z 33	Cadillac	32 hkr
Z 17	Scania Vabis	16-20 hkr	Z 34	Gregeire/Y122/13-18	hkr
	Z 35	Cadillac		32 hkr	

Denna artikel bygger på studier i Länsstyrelsens arkiv, Östersunds Postens och Bibliotekets arkiv samt Jämtlands läns Trafikbilägarorganisations minnesskrift. Telefonkontakt har skett med ett antal gamla bilägare i och utanför länet. Till samtliga framföres ett varmt tack för all hjälp, som erhållits för denna artikel samt det fotomaterial, som översänts för kopiering och lån.

Redax.

1907 års Förordning om Automobiltrafik

Förordningen trädde i kraft 1 januari 1907 och ingår i SFS nr 90. Den innehåller en del intressanta saker.

Automobil, som väger över 250 kg skall vara försedd med anordning, som möjliggör backning.

Varje län tilldelas ordningsnummer och bokstav. Jämtlands län betecknas med bokstaven Z.

Körning med automobil är tillåten endast å allmän väg, vars bredd överstiger 3.6 m samt å gator och torgplats.

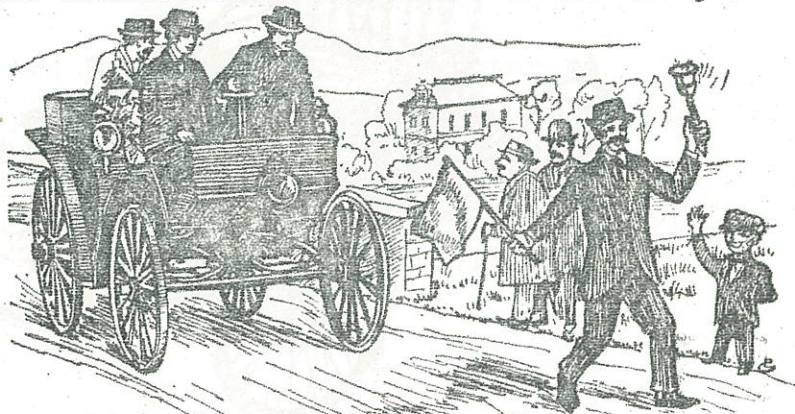
Automobil får icke framföras med större hastighet än som motsvarar i stad, köping och annat tätbebyggt samhälle 15 km under dagsljus och 10 km vid mörker eller dimma samt annerstädes 25 och 10 km, allt i timmen.

Vidare skall automobilen manövreras av förare, som skall prestera läkarbetyg och ha fyllt 18 år, om det gäller privata åkden, 21 år, om det gäller passagerarautomobil.

Tillstånd att framföra automobil å allmän byggväg må ej meddelas, utan att vederbörande väghållningsskyldige och kommuner blivit däröver hörda.

Den sista passagen medförde svårigheter för en del driftiga personer vid anskaffandet av bil och torde ha varit den direkta orsaken till avslaget för Jämtlands första bilägare Axel Freidenfelt och Lars Nilsson, även om lagen då ej fanns.

Belägg för detta utgör en artikel under Ordet fritt 1 mars 1904, vari Stugubor ha läst den glädjande underrättelsen, att den på alla områden så företagsamme inspekter Gustaf Ekström i Östersund ämnade inrätta automobiltrafik. Det återstår nu att höra om Ragunda tingslags vägstyrelse är lika trångbröstad som på sin tid Rödöns och Lits vägstyrelser vore, när possessionaten A. Freidenfelt m. fl. begärde liknande tillåtelse å sträckan Krekom-Laxsjö.



I Sverige fanns ej som i England någon lagstiftning om t. ex. röd flagga. Historier finns dock, hur man i bilens barndom använde sådana.

T-FORDEN OCH ANDRA BILAR

Den legendariska T-Forden är inte längre världens mest tillverkade bil. Den har slagits av Volkswagens modell Skalbaggan. T-Forden har fått vika efter 45 år på bilarnas topplista.

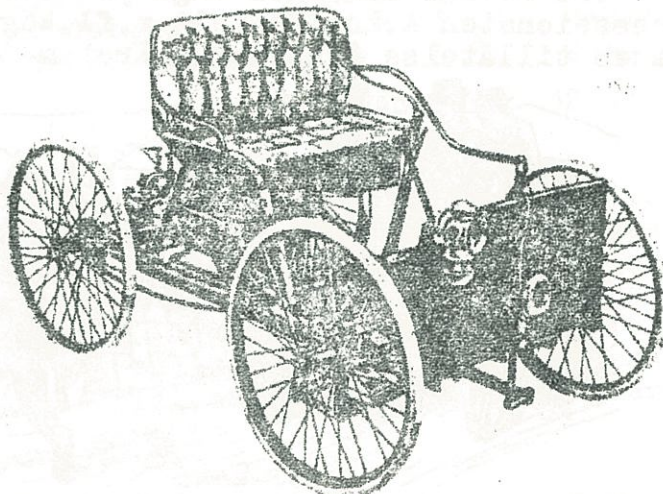
Många av klubbens medlemmar har T-Ford. Därför inleder vi presentationen av utställningens bilar med Henry Ford.



Det är få män, som har betytt så mycket för bilens utbredning som Henry Ford, 1863 - 1947. Bortsett från Carl Benz och Daimler var Ford den förste, som förverkligade bilen, så att den blev var mans egendom.

Henry Ford föddes 1863 i Dearborn, strax utanför Detroit. Vid 16 års ålder började han arbeta på en verkstad och avancerade så småningom till ingenjör.

1896 byggde Henry Ford sin första bil. Det blev en 2 cylindrig vagn om 970 cm³.



Vagnen står numera på muséet i Greenfield Village i Dearborn, Michigan.

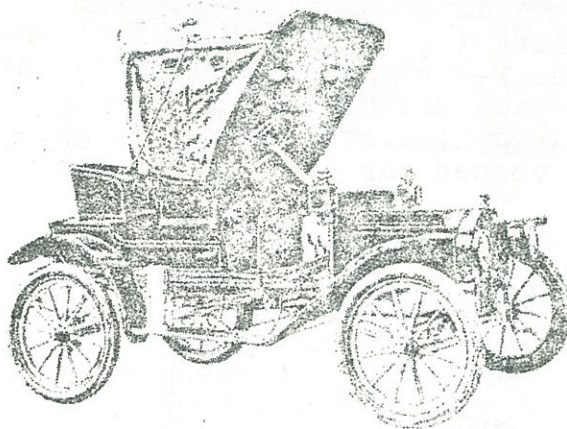
Ford startade tillverkning av bilar 1903. Det blev en 2-cylindrig vagn på 8 hkr, som fick beteckningen A.

Modell B blev en 4-cylindrig luxuös vagn.

Modell C blev en förbättrad version av modell A.

Modell F blev en förbättrad version av modell B. Ford modell B från 1905 blev en riktigt modern bil. Den fick kardanaxel i stället för kedjedrift.

Ett undantag blev den 6-cylindriga modell K på 40 hkr. Den rönt ingen succé.



Ford N 1906

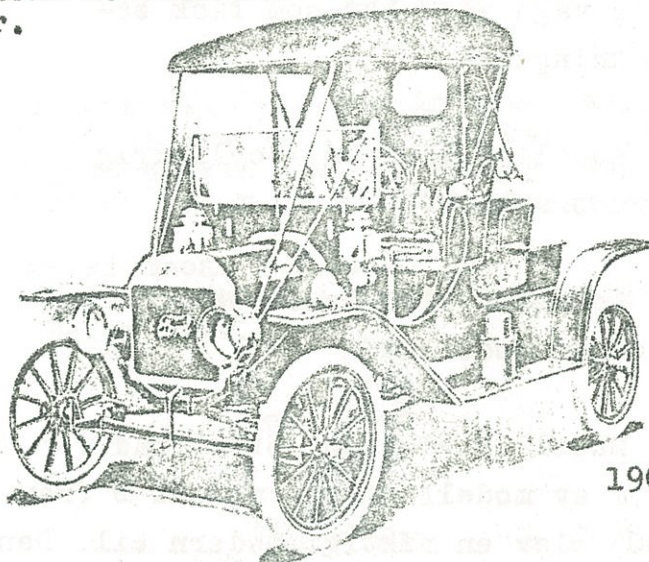
Ford N hade 4-cylindrig motor på 15 hkr med en max.hastighet på 70 km/tim

Så kom modell N. Nu började mass-tillverkningen ta fart. Modellen framställdes i 10.000 ex -

emplar. Den hade 4 cylindrig motor på 15 hkr med en max.hastighet på 70 km/tim.

Modell R och S liknade modell N, men försågs med extra utrustning.

1908 presenterade Henry Ford sin berömda modell T.Redan första året såldes 19.000 vagnar.

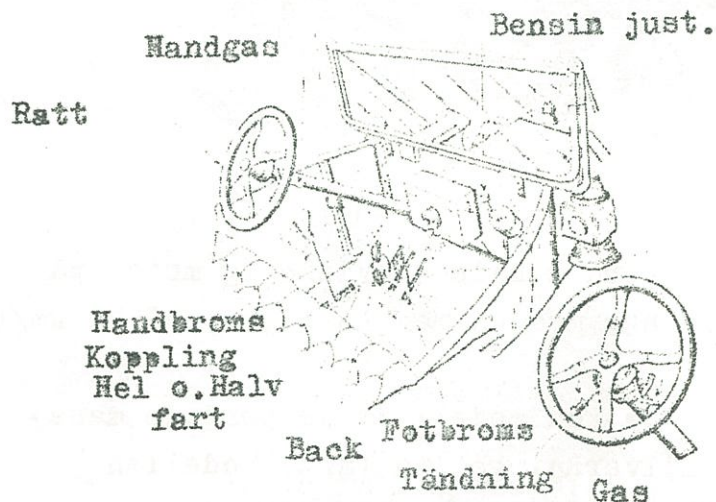


1909 års T-Ford

Den första T-Fordbilen lämnade fabriken den 1 oktober 1908. Den sista kom i maj 1927. Redan första året blev den en stor försäljningsframgång. Vissa år var Fords produktion större än övriga bilfabrikanters. T-Forden byggdes med vissa ändringar i 15.007 033 exemplar. Med modell T lanserade Henry Ford det så kallade löpande bandet.

T-Ferden var i det närmaste outslitlig. Den var i många avseenden före sin tid. Motorn var relativt stor och stark i förhållande till bilens vikt.

1909 fick T-Forden en 4 cylindrig motor på 22 hkr. Motorn hade sidventiler med svänghjuls magnet och avtagbar cylindertopp. Max.hastigheten var 70 km/tim och vagnen var pedelmanövrerad.



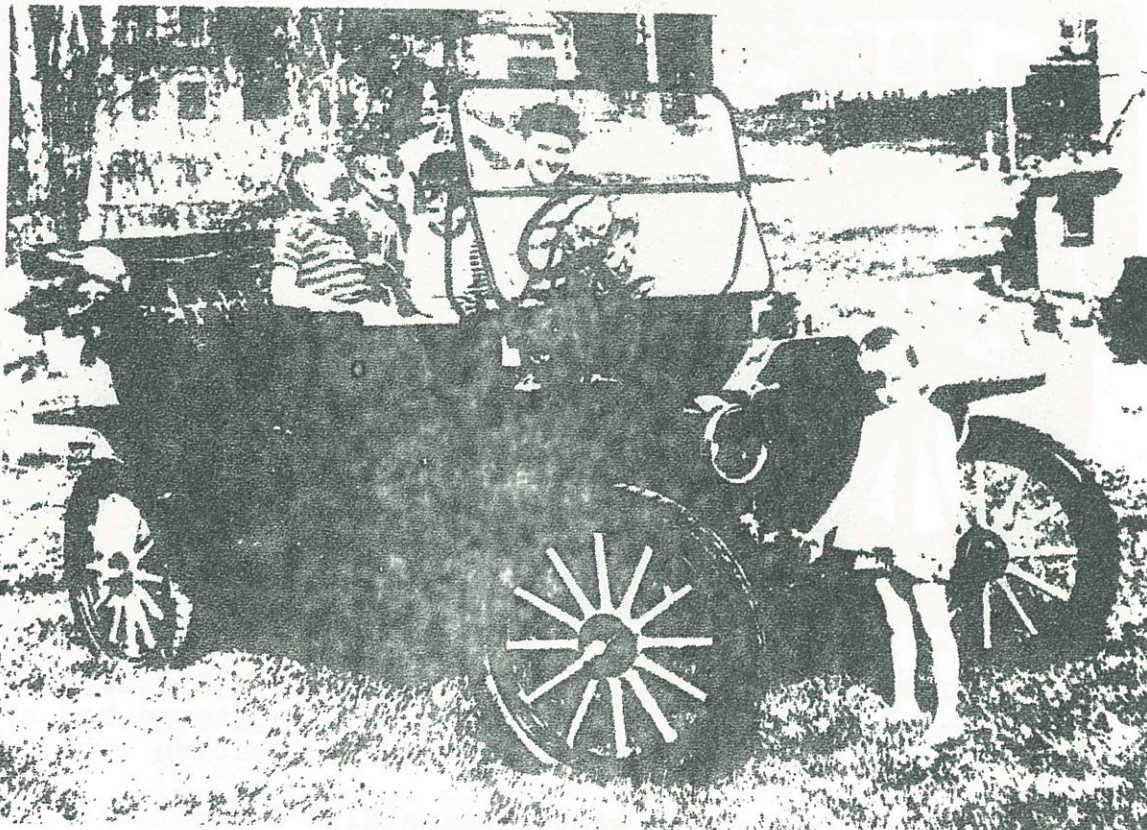
Modell T hade en enkel konstruktion. Förarplatsens manöverorgan var lätt åtkomliga.

En vanföreställning är att T-Forden bara såldes i svart. De första T-Fordarna var röda, gula eller blå, men mellan åren 1914 - 1925 kunde man få den enbart i svart.

Försäljare av Ford i Sverige var i början av 1900-talet Gjestvangs i Stockholm. Gjestvang anses vara den förste egentlige bilhandlaren i Sverige. Den första Fordbilen importerades av Gjestvangs till Sverige år 1904. Den bilen kostade 4.500:-kronor.

Tio år senare, 1914, kostade nedanstående T-Ford 3.500:-kr. Den inköptes av S.J. Östberg, Långåskans den 22/5 1914 hos Gjestvangs.

Bilen registrerades i Stockholm med beteckningen A 2828, men intogs i Z registret den 13/3 1916 och fick då Z 47.



Bilen har gaslampor och mässingkylare. Bilen är länets äldsta T-Ford och modellen är den sista "antika" T-Forden med öppet brandskott. 1915 kom torpedkarossen. Experter, som granskat denna mässing Ford anser, att den är en av de mest äkta i Sverige.

Bilen hittades i sönderplockat skick hos Engelbekt Östberg, Långå, som gjort allt för att hans gamla T-Ford skulle återuppstå. Heder åt en sådan man!

Restaureringsarbetet har delvis utförts av omskolningscentralen i Bräcke. Det tog 5 år att hitta den rätta R-trampan, som blev borttagen, då motorn en tid fungerade som sugapparat till mjölkningsmaskinen på gården.

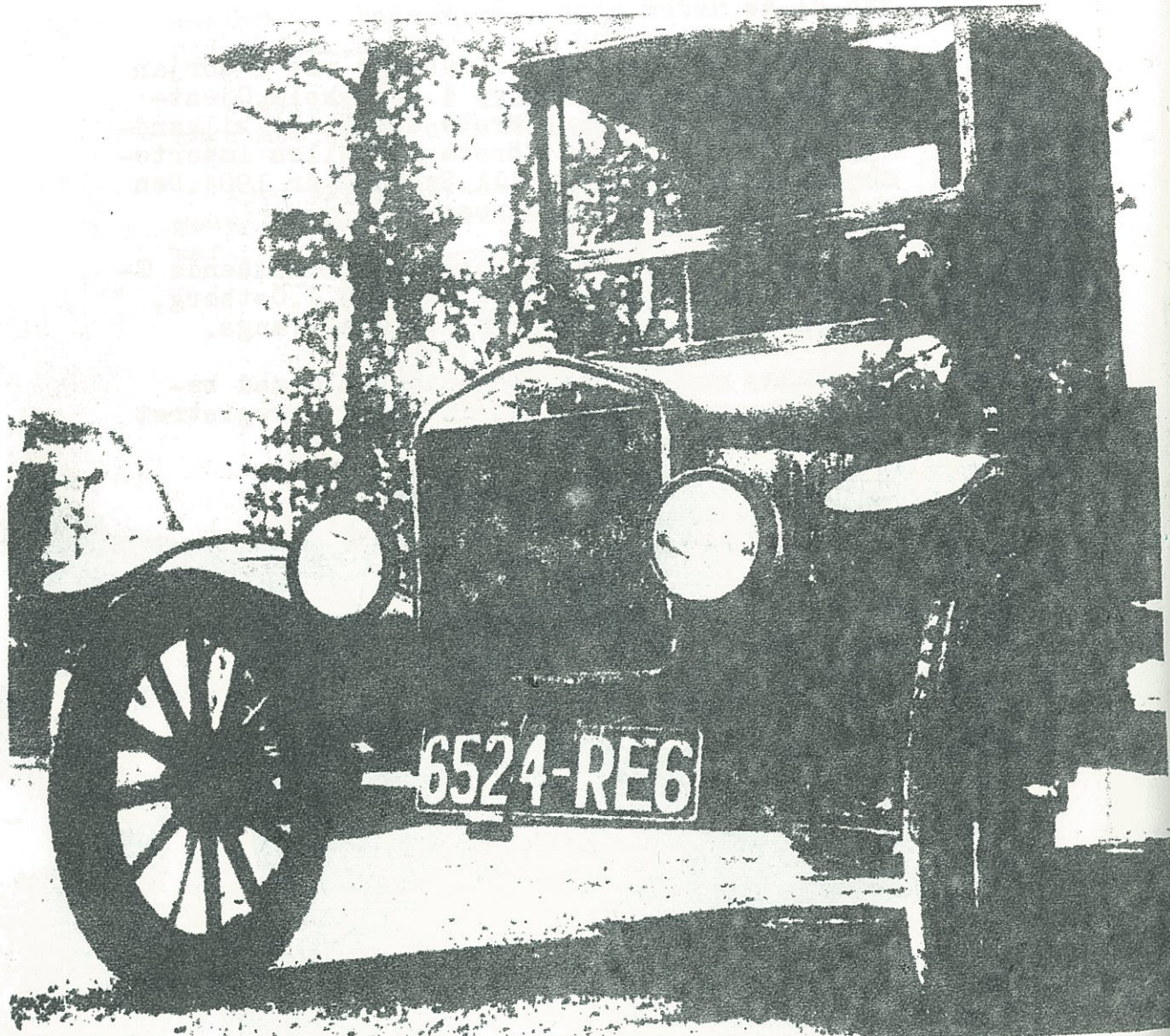
T - Ford 1914

Ägare: Arne Blix, Stavre

Meter nr 493 507 em 20 hkr

Marschfart: Ca 40 km/tim / i utförsbackar/

Tidigare ägare: Engelbekt Östberg, Långå



Sveriges äldsta äkta T-Ford lastbil hittades av Manne Evertsson, Bräcke och Arne Blix, Stavre, hos syskonen Elsie och Edling Eriksson i Albacken 1967.

Bilen hade då stått undanställd i 40 år, men startade utan vidare. Tidigare ägare av bilen var Arvid Eriksson i Albacken.

Folkhumorn döpte bilen till Snigeln. När bilen kördes från Östersund till Albacken gick en man före med en röd flagga och ropade: "Hen kom mä"! Hästskosöm plockades upp där bilen skulle gå. För varje söm ropades: "Sabetage".

Efter att ha deltagit i grusning av vägen Albacken-Gustavsnäs 1927, ställdes "snigeln" på stall, där den fick stå i 40 år till 1967, då den förvärvades av nuvarande ägare.

Tack vare syskonen Elsie och Edling Erikssons i Albacken förståelse för vår hobby, räddades denna unika bil åt Jämtland.

Skönheten deltog i Monte Carlo filmen, som spelades in i Åre 1968.

T-Fordlastbil 1920

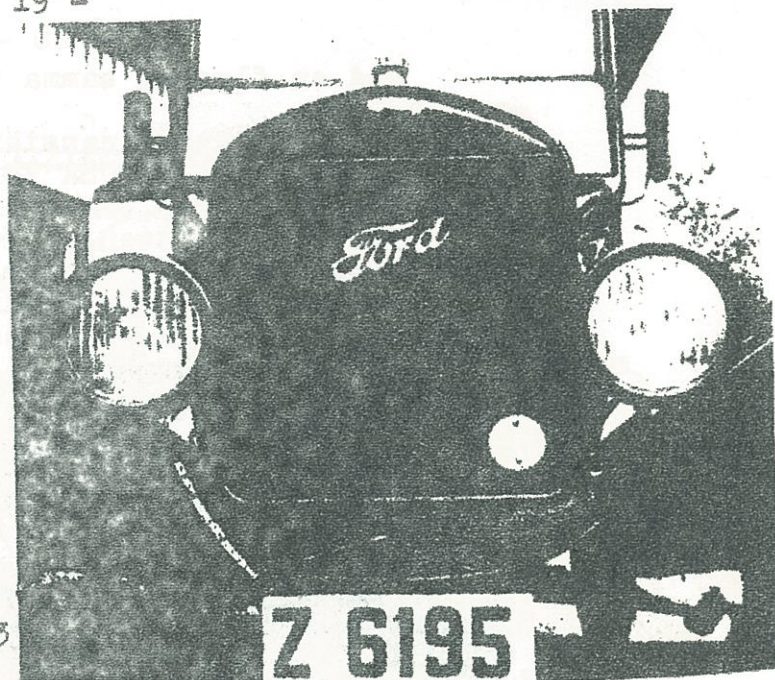
Ägare: Manne Evertsson, Bräcke
Arne Blix, Stavre

T-Ford 1919-1920

1 tons lastvagn

4 cyl. 4 taktmotor
med bl.a. svänghjuls-
magnet och avtagbart
topplock
20 hkr. Cyl.vol.: 2898 cc
Tvåväxlad planetväxellåda
Toppfart ca 35-40 km/tim
Bilen hittad delvis i
Bingsta 1970.

Ägare: Mats Ragnarsson,
Östersund



Ford Touring 1923

4-cylindrig 4-taktmotor med bl.a. sväng-
hjulsmagnet och avtagbart topplock.

20 hkr

Cyl.vol.: 2898 cc.

Tvåväxlad planetväxellåda

Toppfart ca 70 km/tim

Bilen hittad i Hackås 1968.
Den har tidigare gått som bagarbil.

Ägare: Mats Ragnarsson, Östersund

Ford Touring 1924

4-cylindrig 4-taktmotor med bl.a. sväng-
hjulsmagnet och avtagbart topplock.

20 hkr

Cyl.volym: 2898 cc

Tvåväxlad planetväxellåda

Toppfart ca 70 km/tim

Ägare: Folke Boogh, Aspås

Den första snöskotern - speciellt byggd för T-Ford

Denna bilsläde har uppfunnits av bröderna
Johannes och Olof Löfström samt Andreas Eriksson
i Lit. Tillverkningen av motorsläden gjordes i en
smedja i Boda, Lit, där uppfinnarna gjorde flera
olika konstruktioner, innan de kom fram till det
exemplar vi nu utställer och som de sökte patent
på.

Materialkostnaden för dessa experiment gick på
över 80000:- kr enligt kvarvarande kassaböcker, där
specialstål och bult från Eskilstuna och Hallsta-
hamnar var de största utgifterna.

Bilsläden kördes 1925 upp till Åre, där ett
franskt filmbolag spelade in en 35 mm film om bil-
slädens framkomlighet i fjällterräng. Några scener
togs också på Frösön i Kungsgårdsviken i samband

med en flygdag samma vinter.

1927 åkte finansören av projektet, Andreas Eriksson, till USA för att där skapa intresse för bilsläden. Samma år blev han bjuden 1 milj. för patenträtten av Henry Ford, men Eriksson ansåg, att summan var för liten till tre personer, varför han begärde 2 milj., vilket Henry Ford ej gick med på. Samtidigt hade uppfinnarna sina krokar ute i Ryssland och Japan, som var mycket intresserade av bilsläden.

Försök gjordes också att få världspatent, men då hade man i Finland kommit på samma idé, varför det ej kom till stånd.



I början av 1930-talet kom snöplogen, en uppfinning, som gjorde, att bilsläden kom i bakgrunden. Projektet lades ned.

Andreas Eriksson återvände till Sverige år 1933. Under tiden hade han i USA försökt sig på att konstruera en flygmaskin.

Filmen om bilsläden finns ännu kvar i gott skick.

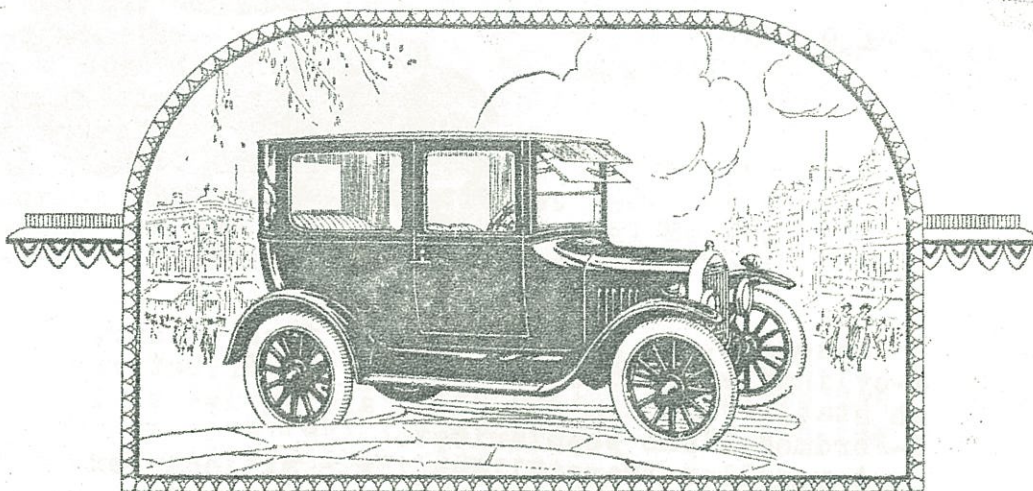
Ägare: Folke Boegh, Aspås

Ford T av år 1926 fick 4-cylindrig motor på 20 hkr. Max. hastigheten blev 70 km/tim.

De sista två åren försågs T-Forden med elektrisk självstart och generator.

Henry Ford ansåg, att T-modellen kunde tillverkas i evighet, bara man ändrade något på bilen. Han bedrog sig grundligt, vilket medförde att ett andra märke övertog en stor del av marknaden.

Forden blev dock den verkliga folkbilen, som satte världen på hjul.



The NEW FORD "TUDOR" SEDAN

ATT MINNAS OM FORD MODELL T

Tjänstevikt 900 kg

Längd x bredd 366 x 173 cm

Effekt/varvtal 20 hkr SAE vid 1200 v/min

Toppfart 65-70 km/tim

Bränsleförbrukning ca 1 l/mil

Motor: 4cyl.4-takts vätskekyld radmotor
med sidventiler

Kraftöverföring: Tvåväxlad låda med planet-
växel och friktionsband, vilka också verkar
som koppling. Andra växeln direkt.

Bremsar: Mekanisk fotbroms verkande på växel-
lådans utgående axel, mekanisk handbroms ver-
kande på trummor vid bakhjulen.

Bränsletanken rymmer 34 liter

Totalt tillverkades 15 007 033 exemplar.

Den första bilen lämnade fabriken den 1 oktober 1908.

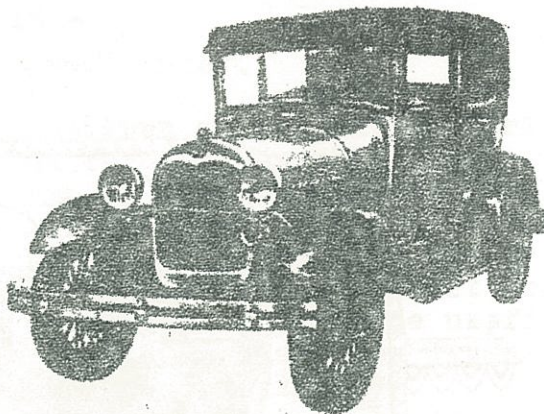
Den sista kom i maj 1927.

Med Ford modell T lanserade Henry Ford det så kallade
löpande bandet, symbolen för all massstillverkning.

Fram till 1924 förklarade Ford, att modell T kunde fås
i valfri färg, bara man valde svart, men 1924 infördes
också en grå lackering som extra tillbehör.

Ford A

1 9 2 8



Modell A, som lanserades 1927 fick 40 hkr, 4-cylindrisk motor och byggdes i 4 år. Det var en stabil vagn, men den nådde aldrig upp till T-Fordmodellens popularitet.

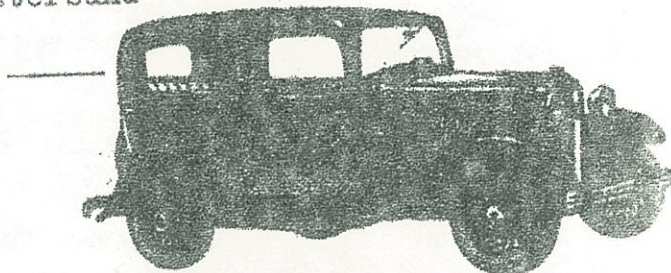
A-modellen framställdes i 4.5 miljoner exemplar på 4 år.

Motor: 4-cylindrig
Växlar: 3 + back
Hkr: 40

Ägare: Åke Nilsson, Östersund

Ford B

1 9 3 2



Den nya modellen B, som kom 1932, tillverkades endast i drygt 1 år. Bilen kunde köpas utan ändringar med såväl en 4-cylindrig motor liknande den i A-modellen som den senare så berömda V-8 motorn.

Denna bil har en 4-cylindrig 4-taktsmotor med synkroniserad växellåda på 2-an och 3-an. Bromsarna är mekaniska och toppfarten cirka 100 km/tim.

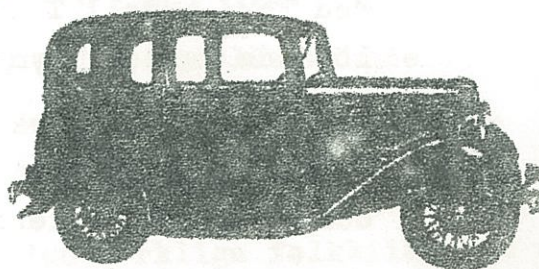
Motor: 4-cylindrig
Växlar: 3 + back
Hkr: 50
Bromsar: Mekaniska
Däck: 5.25 x 18"
Toppfart: Ca 100 km/tim

Ägare: Carl-Olev Kingstad, Nälden

Ford Junior

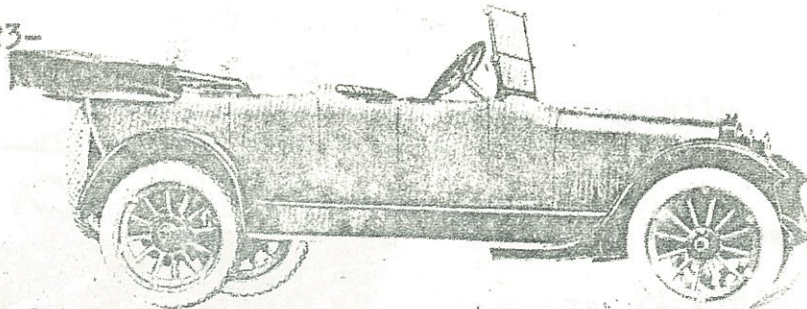
1 9 3 3

Motor: 21 hkr
Växlar: 3 + back
Bromsar: Mekaniska
Däck: 4.50 x 17"
Toppfart: Ca 80 km/tim
Ägare: Edvin Backman, Östersund



Buick

1918



David Buick började med biltillverkning 1902. Durant övertog hans verksamhet 1904 och grundstenen var därmed lagd för General Motors koncernen. 1908 skapades denna med bl.a. Buick bland stiftarna av denna tillverkargrupp.

1909 förde Bob Burman en Buick till seger i den allra första tävlingen på Indianapolisbanan. Märket fick rätt tidigt teppventiler och var känt för sin ljudlösa gång.

Nära 126.000 Buick såldes 1916 och vid inträdet i kriget producerades en 2.8 liters fyra och en 3.9 liters sexa, bilar, som förde Buick till fjärde plats i den amerikanska försäljningen efter Ford, Dodge och Chevrelet, vilka alla var mycket billigare.

Jämtland fick sin första Buick 1911 med Z 7.

Utställningens Buick besiktigades första gången 1919 av AB Hans Osterman, Stockholm. Bilen kom till Östersund genom en återförsäljare Per August Johansson i Aspås och bilen blev såld till Skärvången. Köparna hette Erik Persson, Anders Olsson, Ante Hemmingsson och Anders Nilsson, vilka hade bildat ett bolag. Bilen kostade 1919 12.000:-.

Bensinpriset vid denna tidpunkt var ca 1:- per liter men genom att det var goda tider och bra med arbete, så gick det att tjäna pengar på bilkörning. Det belyses bäst med ett exempel från en av ägarna. En körning från Skärvången till Landön om ca 10 mil tur och retur för besök på en auktion gav 600:-. Efter auktionen kördes rundturer med bilen om sträckor på ca 2 km. De åkande fick betala 5:-. Vid varje tur medföljde 6 - 7 personer. En sådan körning kunde inbringa 700:-.

I maj månad året därpå hade bolaget tjänat in bilen, varför den såldes till "Kalle i Gysa", Karl Johansson i Lillholmsjö. Denne innehade bilen till 1925, då den nye ägaren blev Olof Johansson i Västbacken, Ålsen.

Där hittades det som var kvar av bilen av nuvarande ägaren Folke Boogh 1968. Bilen var då sönderplockad. Motorn användes vid tröskning och vedkapning. Karossen var delvis sönderrostad, då bilen hade stått i en taklös lada. Kronrevet och alla smådetaljer till kardanen fanns ej längre kvar.

Bilen är nu under restaurering och beräknas rulla för egen maskin någon gång 1973-74.

Buick 1918

Motor: 6 cylindrig om 45 hkr

Längd: 4.50 m

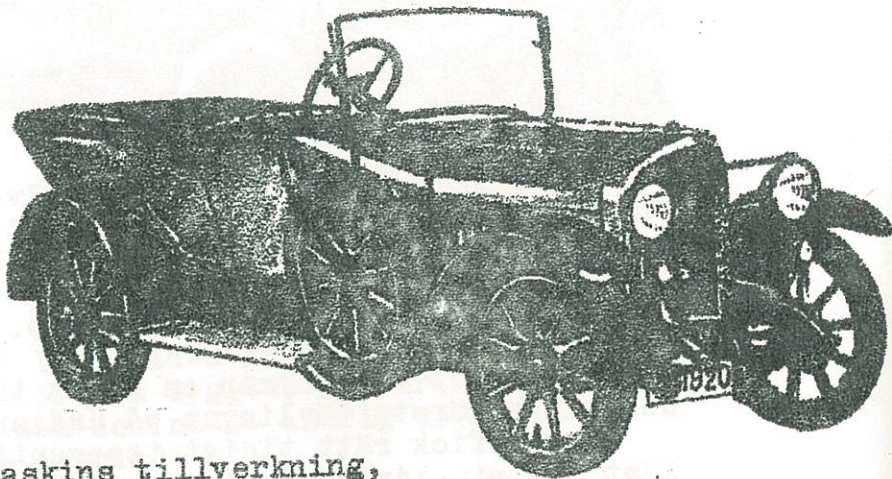
Bredd: 1.65

Karosseri: Öppet, vikt 1250 kg.

Ägare: Folke Boogh, Aspås

Opel

1918/1919



Opel, Rüsselheim am Main, är ett gammalt känt tyskt företag.

Det startade med symaskins tillverkning, men gick på 1880-talet över till cykelfabrikation.

1898 köpte de Lützmanspatentet och de första Opel-Lützmansvagnarna dök upp med 1-cylindrig svansmotor.

1902 startade de egen tillverkning med Darracqchassin på egna karosser.

Opel ställde upp i många tävlingar och 1905 noterade Opel mer än 100 segrar. Fram till 1911 var märket Opel ett av de ledande tyska bilmärkena.

1913 började lastbilstillverkning och under första världskriget byggdes allt större vagnar.

1920 införde Opel magnettändning, trycksmörjning och självstart. I början av 1920-talet framställdes en liten vagn, som mycket liknade Citroen. 1928 gick Opel upp i General Motors koncernen.

Utställningens vagn inköptes 1921 i Tyskland av handlanden Harald Ocklind i Bispgården. Ocklind fick ej genast införseltillstånd på vagnen, varför den kom till Sverige några år senare.

När den kom till Jämtland fick den beteckningen Z 817. Vagnen är 6-sitsig, 4-cylindrig och har 22" däck.

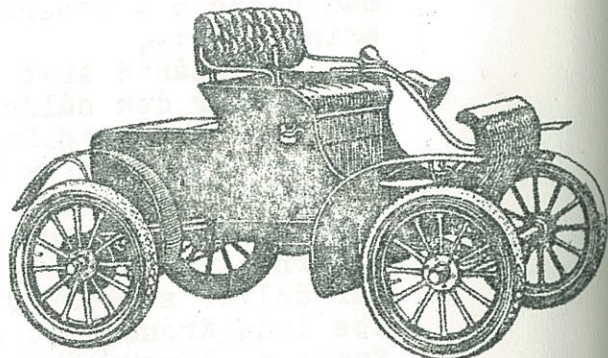
Opel Touring

Motor: 4-cyl.
Växellåda: 4+back
Däck: 22" x 4.50"

Ägare: Göran Ocklind, Frösön

Oldsmobile

1924



Ransom Eli Olds byggde sin första vagn 1891. Det blev en trehjulig ångvagn. Sex år senare kom en 1-cylindrig bensin-driven bil. Efter några elbilkonstruktioner, slog Olds igenom med sin Curved dash modell, världens första bil i massproduktion.

Bilen hade 1-cylindrig motor med mekaniskt styrda inloppsventiler, vibrerande tändspole, 2 hastigheters planetväxel och kedja centralt till bakaxeln.

Z 1 i Jämtlands län 1907 var en Oldsmobile av Curved dash modell, som finns på sidan 7.

1904 byggdes 5.000 vagnar av den här modellen.

1909 övertog General Motors företaget. Oldsmobile vagnarna blev större och större. 1914 hade de fått elektrisk start och tändning.

1915 kom dock en liten 4-cylindrig modell. 1916 kom en V-8 sidventilmotor med Fiat liknande kylare. Oldsmobile behöll denna vagn till 1923.

1924 fanns bara 6-cylindriga modellen kvar. Mekanisk bensinpump och framhjulsbromsar följde 1927. Karosserna ändrades betydligt 1928.

Utställningens vagn har en 6-cylindrig motor om 42 hkr. Bilen väger 1.090 kg och är en touring. Den registrerades första gången i Örnsköldsvik 1925 med beteckningen Ac 1439.

Till Jämtland infördes den 25/9 1926 och fick då Z 189. Bilen har restaurerats av Arne Jönsson, Lerås, som förvärvade den av Karl Persson i Lerås, Hammerdal. Oldsmobile 1924

Motor: 42 hkr, 6-cyl.
Tj.vikt: 1.090 kg
Däck: 20" x 5.00"

Ägare: Arne Jönsson, Lerås.



Studebaker

1925

Firman Studebaker grundades i South Bend, Indiana år 1852. Under två generationer var Studebaker världens största fabrikant av hästfordon. Denna fabrikation upphörde 1919-20. Firman började experimentera med självgående fordon år 1897 och slog sig 1902 på automobil-tillverkning på allvar. År 1911 ombildades företaget till aktiebolag med namnet The Studebaker Corporation.

Studebaker har gått i täten i fråga om förbättring av bilens konstruktion. Studebaker var den första firma, som tillverkade 6-cylindriga, i ett block gjutna motorer, först, som antog cordingar som standardutrustning och en av de första, som massproducerade förstklassiga karosserier.

Ballengringar blev standard 1925 och 1923 års modeller hade helmetall karosser av svetsad, pressad stålplåt. 1925 kunde hydrauliska framhjulsbromsar erhållas som extra utrustning.

1920 infördes 6-cylindriga motorer på alla modeller. 1927 introducerades modellen Erskine.

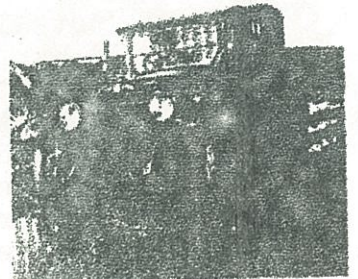
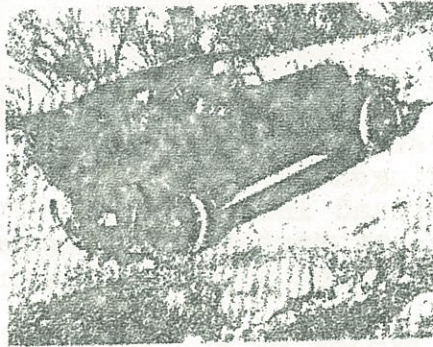
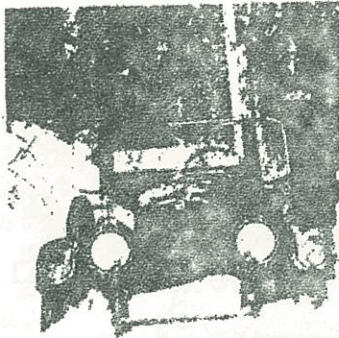
Studebaker segrade under år 1922 i Sydamerikas fyra förnämsta biltävlingar. I januari 1923 gav en Studebaker ett ojävigt bevis på sin oerhörda kraft, då den under forcering av väldiga snödrivor av upp till två meters höjd med framgång kämpade sig fram över de insnövade passen i Yosemite Valley i Kalifornien belägen mitt inne i det snötäckta Sierramassivet.

I slutet av 1920 ansträngde man sig för att slå olika rekord för standardbilar. En enastående prestation var att köra 25.000 miles på 25.000 minuter, vilket motsvarar en medelhastighet av 66.56 km/tim på en sträcka av 40.224 km.

Big-Six pressar sig fram genom snödivorna i den årligen återkommande Yosemite Valley-tävlingen, vilken de senaste tre åren vunnits av Studebaker.

Forcering av en brant sluttning längs Hodderfloden i Orangefristaten, Sydafrika. Special-Six är en utomordentlig backtagare.

Special-Six reder sig över allt, där en bil över huvud taget kan komma fram. Bilden visar övergången av ett sumpigt vadsställe nära Kimberley i Sydafrika.



Utställningens vagn är en Standard sexa om 50 hkr tillverkad 1925. Modellen introducerades 1924, då tre modeller erbjöds, nämligen Standard Six, Special Six och Big Six, 50, 65 och 75 hkr.

Bilen är 3 växlad och försedd med hydrauliska bromsar på bakhjulstrumman. Tyvärr saknas en komplett bakaxel med bromssystem.

Extra finesser är lättmetallgolv i framsätet, rattlås och 8 dagars klocka.

Bilen är under restaurering och beräknas vara klar 1974-75. Vagnen är den enda kända nu någorlunda kompletta av denna årgång. Bilen kommer ursprungligen från Vemdalen, där den innehafts av gästgivaren Knut Hallgren. Bilen gick i trafik mellan åren 1926 och 1936 under Z 1626.

Vagnen har kompletterats karosserimässigt med delar från en liknande vagn från Brunflo, Z 2489 och motormässigt med delar från en vagn, som ursprungligen funnits i Ottsjö med beteckningen Z 1730.

Studebaker
Standard Six, ER
1 9 2 5

Motor: 6-cylindrig
Hkr: 50
Växellåda: 3 växlad
Bromsar: Hydrauliska, verkande på bakhjulstrumman
Handbroms, verkande på kraftöverföringen
Extra finesser: Rattlås och 8 dagars klocka
Ägare: Sven Schylberg, Brunflo

Chevrolet

1 9 2 9

Louis Chevrolet var ursprungligen schweizare, men emigrerade till USA år 1900. Han blev berömd tävlingsförare. Indianapolis loppet vanns två gånger av bilar, som han konstruerat. Tillsammans med W.C. Durant byggde han den första Chevrolet bilen år 1911. 1912 kom Classic Six i serieproduktion.

Det berömda Chevroletmärket förekom inte på bilarna förrän 1914 och kommer egentligen från ett tapetmönster, som Durant såg i Paris 1908.



Chevrolet anslöts till General Motors 1917 och 1920 hade bara Ford och Dodge större försäljning i USA. 1927 sålde Chevrolet mer än Ford. Chevrolet fick inte framhjulsbromsar förrän 1928, sista året man gjorde 4-cylindriga bilar.

1929 kom det som kallades Cast Iron Wender, en 3.2 liters International 6 med toppventiler, hjulbas på 2.65 och med demonterbara tallrikshjul.

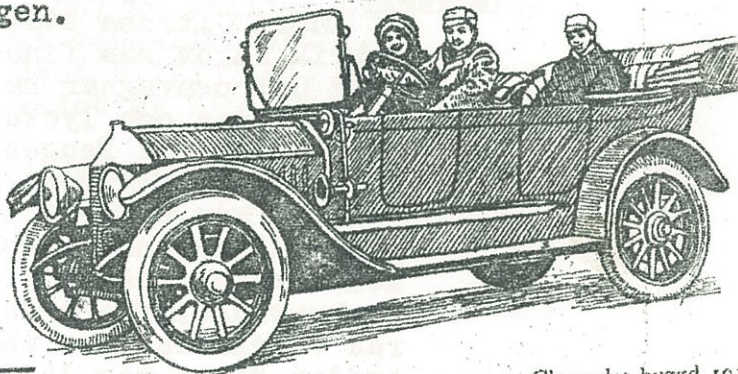
Mer än en miljon av modellen såldes första året och motorn utvecklades efter hand fram till 1953.

Utställningens vagn inregistrerades 1929 i Kallsedet, Jämtland. Den 15/5 1932 togs den över till Norge, där den gått i trafik till 1967, då den återvände till Jämtland igen.

Chevrolet
International
1 9 2 9

Motor: 6-cylindrig
Växellåda: 3 växlad, osynkr
Toppfart: Ca 130 km/tim

Ägare: Nellye Mögbom
Östersund



Chevrolet byggd 1929

GMC Brandbil

1 9 2 9

Motor: 6-cylindrig Buick

Hkr: 72

Vikt: 2.200 kg

Längd: 5.5 m

Ägare: Brandchef Harry Almqvist, Bräcke

Opel Lyx Cabriolet

1 9 3 6

Bilen, som är orestaurerad, kommer från Brånan, där den hittades 1965. Bilen har tidigare haft endast en ägare. Vagnen har stålkaross vilande på kraftig ram. Fjädringen är knäleder fram, längsgående bladfyjädrar och hydrauliska stötdämpare bak. Toppfarten är ca 115 km/tim och vagnen har hydrauliska fyrhjulsbromsar.

Motorn är en 6-cylindrig sidventilmotor om 1920 cm³ och har 40 hkr SAE vid 3.400 v/m.

Opel Lyx Cabriolet

1936

Motor: 6-cyl. sidventilmotor om 1920 cm³
40 hkr SAE vid 3400 v/m
Växellåda: 4 växlad, bakhjulsdriven
Kaross: Stålkaross vilande på kraftig ram
Fjädring: Knäleder fram
Längsgående bladfjädrar och hydrauliska stötdämpare bak
Bromsar: Hydrauliska 4 hjulsbromsar
Toppfart: Ca 115 km/tim
Tillverkningsland: Tyskland
Återförsäljare 1936: AB Berner & Co.
Ägare: Rudi Edlund, Östersund

"
Citroën Berline 11 Normale

1 9 4 9

"
André Citroën startade 1913 en kugghjulsfabrik, något som finns bevarat i det emblem alla Citroënvagnar har. 1919 startade han bilfabrikation och lyckades så bra, att han 1928 tillsammans med Peugeot och Renault var en av Frankrikes tre stora.

1934 kom Citroën med en framhjulsdriven vagn med självbärande kaross och individuell fjädring med torsionsstavar för alla hjulen. Vagnen blev banbrytande. Motorn var treväxlad med synkroniserad växellåda, vars växelspak satt på instrumentbrädan. Bilen var långt före sin tid och tillverkades ganska oförändrad fram till 1955 och upphörde 1957 som modell.

Utställningens bil kommer ursprungligen från Hammerdal, där den ägdes av "Johan i Skarpås". Bilen hittades av Lennart Höglund år 1969 i Munkflehögen, där den stod som skrot uppe på en loge. Bilen är nu under restauration.

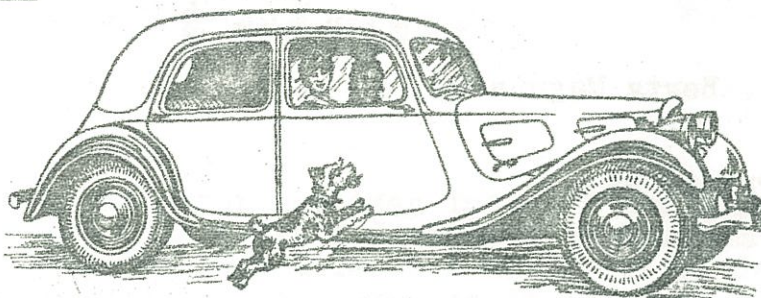
Det kan nämnas som kuriosum, att när en Citroën B 11 Normale stals i Paris, gick stort larm till samtliga polisdistrikt, då man beförde, att en stor kupp var på gång. Bilen var efter dåtida förhållanden mycket snabb och med en väghållning, som söker sin like, även om man jämför med dagens moderna bilar. Ett annat skäl för sin popularitet hos Paris gangsters, var det stora mellanrum mellan sidorutan bak och bakrutan, som hindrade från insyn.

Citroën

1949

Motor: 4-cyl. toppventilmotor, lösa foder
56 SAE hkr
Växellåda: 3 växlad, framhjulsdriven
Styrning: Kuggstång
Kaross: Självbärande, helsvetsad stålkaross
Fjädring: Individuellt fjädrande hjul med torsionsstavar och teleskopstötdämpare

Bromsar:Hydrauliska 4-hjulsbromsar
Däck:Michelin radialdäck X 165-400/16"/
Toppfart:145 km/tim
Tillverkningsland:Frankrike
Ägare:Rudi Edlund, Östersund



Citroën Berline 11 Sport

1954

Data enligt ovan

Bilen inköptes år 1967 av William Zimmerman, Kaxås. Den var då grovt vandaliserad.

Vagnen har sedan dess blivit helt nedplockad och är nu i slutskedet av sin reovering.

Ägare:Lennart Höglund, Östersund.

Henry J

Corsair de Luxe

1 9 5 2

1950 utkom ett nytt bilmärke från Kaisers bilimperium /Kaiser-Frazer Corp., Willow Run, Mich. Bilen hade en Willys motor och efter sammanslagningen mellan Kaiser och Willys på våren 1953 slopades Henry J till förmån för Willys Aeroserie.

Utställningens vagn har en motor om 115 hkr. Den är 3 växlad med automatisk överväxel och frihjul. Toppfarten är 160 km/tim. Bilen har tidigare ägts av dir. Knut Wiklander i Östersund.

Henry J

Corsair de Luxe

Motor:115 hkr

Växellåda: 3 växlad, automatisk överväxel
och frihjul

Toppfart:160 km/tim

Ägare:Edvin Backman, Östersund

Alla Ni specialister på gamla bilar - bli inte sura om en eller flera detaljer ej är original. Hjälp oss i stället att hitta de felande länkarna. Då blir vi så glada, så glada!!!

Biln

av Berta Magnusson

Först biln
va ekarrans agasan

Vraket letn
sâm blixn geck en
â tute sâm ve ejln laus

Zäta tve i Föling
feck ååk båt ti Sunsvall
inga onödu i hjul-skliting
liist latn de sâm geck

Kämnen ti Föling
ätt gammelasotekan
â värte aglämt i timal

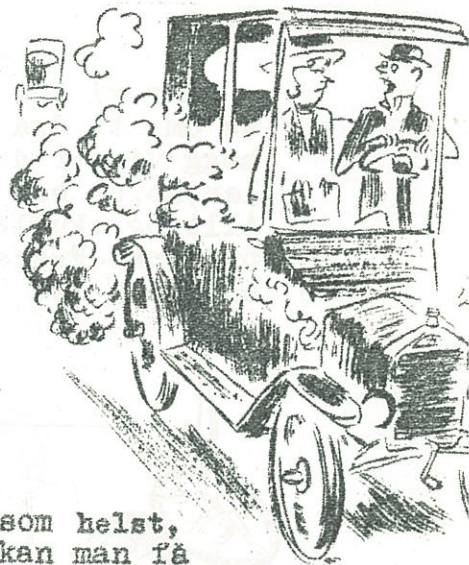
Tve kreon tur â retur Gamåckerbrua
va gårfint e pris för väntarâm
ti storbrättehättâm â klesskleâm

Kvälläppan vakne ti â glämt opp u jymställâm
gläamt på vidundra ätt tjärrväjjâm
ma bennfättjan ti - man oppstyre sâm harrskape

Bila
de va kusa varsk så grant
de va nytia sâm hadd kämme
de va bensinluktn
- han sâm skull mot a mä fjöslukta
â hästhåmsken

N'utpågäar mä bensinluktn
de va storstatusn för 70 år san.

Några T-Ford minnen



Gamla bilar möter man idag inte var som helst, men åker man till Aspås i Jämtland, så kan man få sitt lystmäte på både bilar och historier om dem. Berättaren heter Folke Boogh och är en av de stora entusiasterna i vår klubb. Han har samlat gamla bilar, så han skulle kunna öppna ett eget museum. Framförallt så dyrkar han T-Forden, som han ägnat stort intresse och vårdar ömt.

Karburatorn åkte ut och träffade Folke Boogh. När började ditt intresse för gamla bilar?

Intresset väcktes 1964 i samband med ett bröllop på Fällinge marknad. En inte alldeles okänd herre, Leif Fregelin, gifte sig där, och han hade en T-Ford. Dagen efter bröllopet blev det provtur. Efter den turen var intresset väckt, berättar Folke Boogh. Sen dess har det blivit ett flertal bilar, varav de flesta T-Fordar.

Den första T-Forden köptes i Norge. Det gick hastigt och lustigt. Under arbetet i flottningen kom vi en dag in på gamla bilar, varvid en av flottarna berättade, att han hade sett en T-Ford i en lada i Formofoss. Efter ett par timmars funderingar kring Forden, hade ett beslut mognat hos mig. Jag kunde inte hålla mig längre, utan sade åt gubben, som berättat om bilen: "Här Du, jag tror vi tar och sticker över!"

Resan anträdde på eftermiddagen, utan att vi sade något till våra hustrur. Vi kom inte hem förrän morgonen därpå. Våra hustrur var då i upplösningstillstånd. Affär hade jag då gjort, inte med pengar men med ett muntligt löfte, att jag skulle komma tillbaka igen om en vecka.

En vecka senare for vi dit för att hämta bilen, men det blev ett äventyr. Vid vår första resa fick jag ett stenskott på bilens framruta med den påföljd, att jag ådrog mig en förkylning. Lördagen efteråt, när jag skulle hämta bilen, hade jag 38,5 grader i feber, men resan måste genomföras, om bilen skulle bli min. Jag var då grundligt förkyld. Näsan rann, så inga näsdukar räckte till. Det blev till att tvätta i bäckar och torka på backspeglarna under färden. Så höll jag på och bytte, tvättade, torkade och bytte hela tiden, fram och åter till Norge. Bilen kom dock hem.

När vi kom till tullen i Valsjöbyn, fick vi löfte om att dra in bilen 50 meter på svensk mark. Där högg vi ner den i småbitar, ram för sig, hjul och axlar, motor och dörrar, så att allting blev i särtaget. Allting skulle vara nermonterat. Jag fick hjälp av bröderna Fregelin och efter förtullning på 185:-kronor blev det att åter sätta ihop T-Forden. Det tog två tim-



I Valsjöbyn högg vi ner den i småbitar, ram för sig, hjul och axlar, motor och dörrar, så att allting blev i särtaget. Allting skulle vara nermonterat.

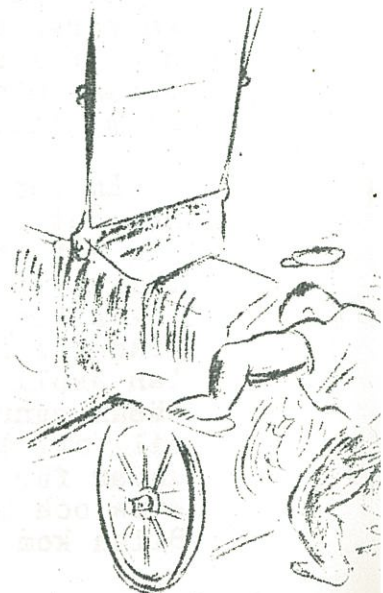
mar, och sedan drog vi den till Laxviken.

Jag renoverade sedan bilen under vintern. När våren kom skulle det så bli provtur. Av någon anledning fick jag för mig, att jag skulle byta kamaxeldrev. Naturligtvis glömde jag vid bytet bort tändningsföljden.

Där låg jag om nätterna och funderade hur den skulle vara. En lördag natt knäppte det till. Jag hade räknat ut det. Genast hoppade jag upp ur sängen. Klädd endast i pyjamasen rusade jag ut, stoppade om kablarna och vevade igång bilen. Den startade! Jag sprang in och hämtade bandspelaren och gjorde en inspelning av Fordens ljud. Vad skön musik!!

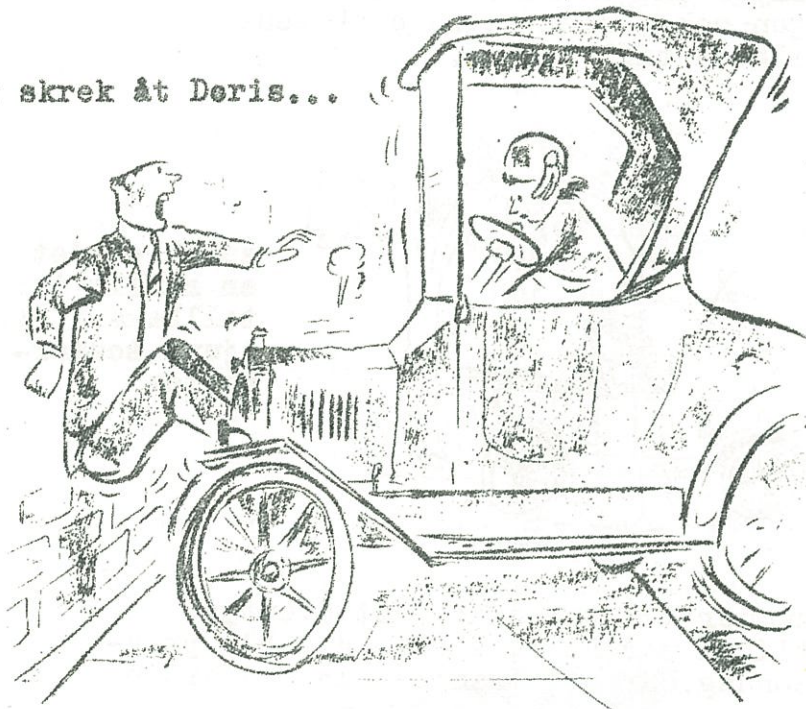
Den natten blev jag kvar i garaget till klockan tre. Doris kom då ut för att se, vad jag höll på med. Bilen hade nu stannat på grund av bränslebrist. Vi slog i några liter och klädd endast i nattlinnet, tog Doris plats i T-Fordens framsäte för att där sköta om mustascherna - tändning och gas.

Själv ställde jag mig där framme och vevade.



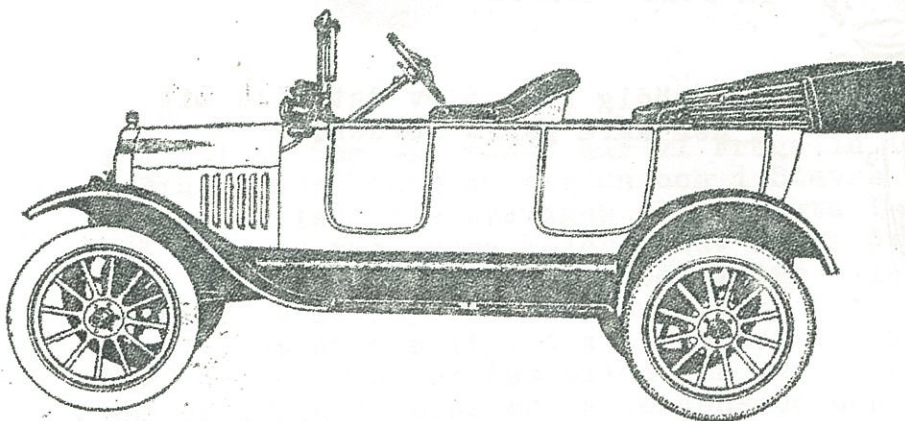
På T-Forden är handbromsen samtidigt koppling. Den stod lite långt fram, så att den stod på helfart i och med att bilen startade. Bilen rusade iväg och jag klämdes fast med knäna mellan kylaren och väggen. Jag skrek åt Doris, att hon skulle frikoppla, men hon trampade istället ned helfarten med den påföljd, att jag klämdes fast ännu mer mellan kylaren och väggen.

Jag skrek åt Doris...



Lyckligtvis fanns det ett litet utrymme mellan hjulen och kylaren, så att jag inte alldeles lemlästades. I annat fall hade jag fått ryggen avsliten. Det gick i alla fall bra den gången, men o, hemska tanke!

Men det skulle bli fler äventyr den natten. När Doris äntligen fick stopp på bilen, ville jag ut och göra en liten provtur i den ljuva sommarnatten. Min tanke var att köra några hundra meter. Det blev fyra kilometer. Därefter vände jag åter. Fyra liter bensin hade jag fyllt i tanken. Min mundering var tofflor och pyjamas. På vägen tillbaka blev det motorstopp. När jag tittade efter i tanken, var den tom!



Tanken hade sannolikt inte varit riktigt tät, varför det hade runnit ut lika mycket, om inte mer.

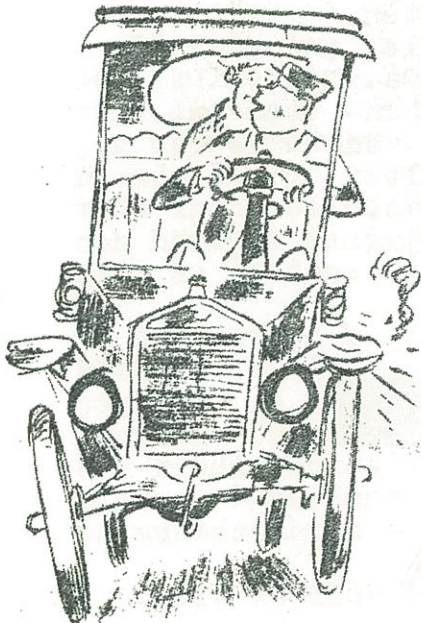
Jag vågade inte gå hem. Det var lördagsnatt. Det var dans i närheten och mycken ungdom var i farten. Jag fick knuffa in bilen på en skogsbilväg och smyga skogen hem. Så blev det väckning för Doris igen och med en extra dunk bensin, körde vi tillbaka till Forden.

Väckning för
Doris igen,
men.....



sen blev det
en härlig tur
tillbaka i den
ljuva sommar-
natten

T-Ford nummer två var också ett äventyr. När den äntligen var klar, skulle det bli provtur på en söndag. När jag trampade in helfarten, så gick den plötsligt bakåt. På backen gick den framåt. Det finns den möjligheten på T-Forden, att man kan sätta krondrevet fel. I stället för den efterlängtdade provturen blev det nu 7-8 timmars reparation, innan turen äntligen kunde bli av.



Med den T-Forden fick jag göra en ganska onödig resa. Jag var till Joelmässan i Hamnerdal. Där kom det fram en äldre herre, som var lite skämtsam av sig. Han berättade, att han dagen före i Lit hade sett en likadan Ford utdragen bakom en ladugård. Jag tog hans ord på allvar, tog exakt uppgift och åkte handlöst iväg. I Lit fanns ej någon Ford. Mannen hade endast velat skoja med mig, men för mig blev det en resa på 8 mil alldeles i onödan med den kära gamla klenoden.

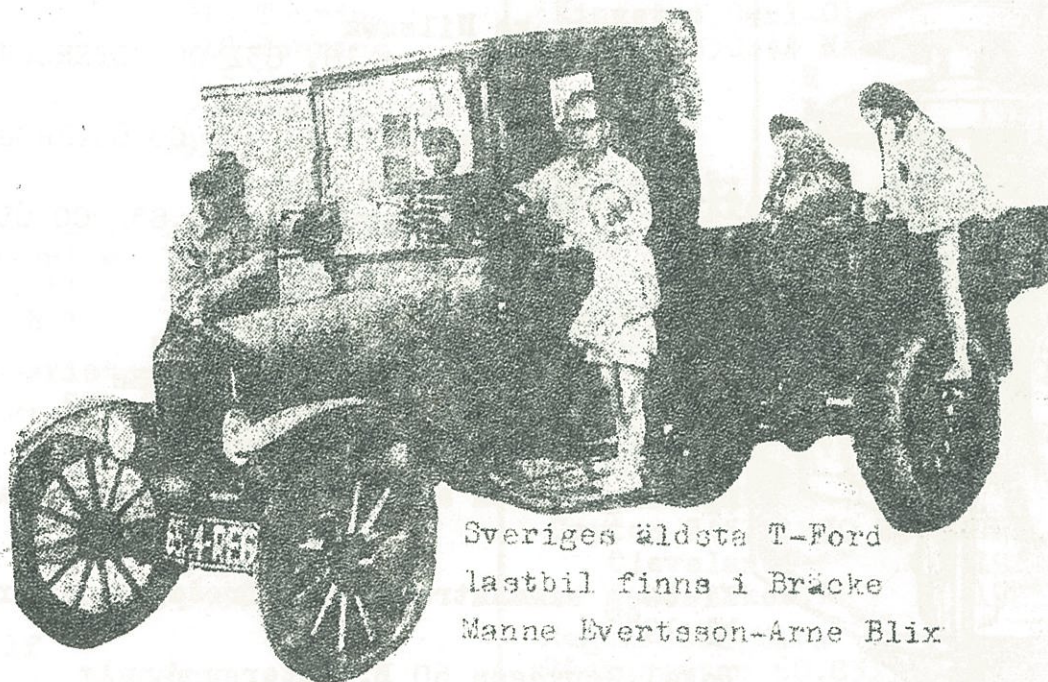
En onödig resa blev det till Lit
i den kära gamla Forden.

Den tredje T-Forden blev det också problem med. Det är så, att jag försöker göra så mycket som möjligt själv. Oftast, när man får tag på en bil, så saknar den suffletten. Jag har gjort tre suffletter till T-Ford. Den tredje hade Doris och jag gjort i ordning utan mall. Den första var till en 1926 års modell. Den nästa blev en 1924 års modell. Den var lite annorlunda. Vi hade fått sy om den tre gånger, innan den äntligen var färdig. Det återstod endast att köra in bilen i garaget. Då rev jag upp ett 4 dm stort hål på den nysydda suffletten. En sprint i garagedörren satt i vägen. Det är inte alltid så roligt, när sådant händer!

Just nu håller jag på att restaurera en Buick från 1918. Den är karosserimässigt klar. Det är endast några instrument och suffletten, som saknas.

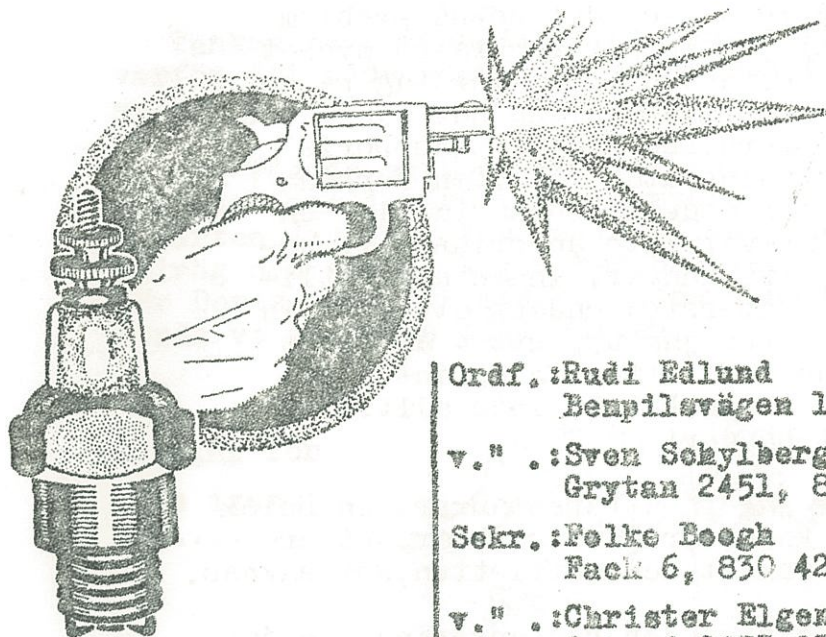
En Mathis är också under restaurering, men jag saknar karossen. Karossen till bilen har Svedino, och han vill inte sälja den, men jag hoppas så småningom få tag på en annan kaross.

Sedan har jag en 1924 års T-Ford, som är restaurerad och en 1923 års T-Ford, som är under restaurering. En annan intressant Ford i min ägo är en 1932 års Ockelbo Ford.



Sveriges äldsta T-Ford
lastbil finns i Bräcke
Manne Evertsson-Arne Blix

Nu är det inte bara jag, som sysslar med T-Fordar i Jämtland. Som jag nämnt har vi Fregelin i Föllinge. I Bräcke bor Manne Evertsson och i Stavre Arne Blix. De har tillsammans Sveriges äldsta äkta T-Fordlastbil förutom tre andra T-Fordar av olika årgång från 1914 till 1926. I Hackås bor också tre bilbyggare, som specialiserat sig på Ford. Längst har Mats Ragnarsson kommit, som nu hunnit med att restaurera två Fordar, som vi nu utställer. Lastbilen får verkligen betraktas som en pärla. I Lorås bor Arne Jönsson och i den nya kommunen Östersund finns ett flertal Fordägare.



Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

Ordf.: Rudi Edlund
Benpillsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

v." : Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Sekr.: Felke Boegh
Pack 6, 830 42 ASPÅS

v." : Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Kassör: Edvin Backman
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

v." : Kent Backman
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

Revisorer: Per Wisth
Prästgatan 3, 831 00 ÖSTERSUND

Ake Nilsson
Årsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

Hans Bertil Rosell
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Klubbmästare: Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

Sven Jernberg
Ösa, ÅS

Carl-Olev Kingstad
P1 407, 830 44 NÄLDEN

I Redaktionen: Sven Schylberg

Manuskript och annonsmanus emottages tacksamt.

Klubben sammanträder 1:a fredagen i varje månad
kl 19⁰⁰.

Lokal: Genvägen 60 B, Östersund.

Medlemsavgift: 25:-kr/år

Klubborgan: Karburatorn

Klubbens dellievagn utlånas till medlemmarna.

15:-kr/tillfälle. Vagnen förvaras hos Rosell,
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/11 87 71

Alla Ni specialister på gamla bilar - bli inte sura om en eller flera detaljer ej är original. Hjälp oss i stället att hitta de fe-
lande länkarna. Då blir vi så glada, så glada!!!

Medlemmar i TVBK 1972

Almqvist, Harry
Grängsgatan 17, 840 60 BRÄCKE
Packard 7-35 1929 Sedan
GMC Brandbil 1929

Bäckman, Edvin
Genvägen 60B, 831 00 ÖSTERSUND
Ferd Junior 1933
Henry J 1952

Bäckman, Kent
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND
Ferd Junior 1934
Ferd Anglia 1949
Opel Olympia 1951

Bäckman, Björn
Skolgatan 31, 831 00 ÖSTERSUND
Fiat 500 1937

Blix, Arne
840 55 STAVRE
Ferd T 1914 Touring
Opel 1914 Touring
Ferd T 1920 Last
Ferd T 1923 Touring
Ferd T 1918-25
Ferd Eagle 1934

Boogh, Folke
Pack 6, 830 42 ASPÅS
Mathis 1916 Touring
Buick 1918 Touring
Ferd T 1923 Touring
Ferd T 1924 Touring
Ferd B 1932

Edlund, Rudi
Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND
Opel Regent G. 1936 Cabriolet
Opel Kadett 1936 Coupé
Citroën B 11 1949 Coupé

Elgendahl, Christer
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Ferd A 1931

Eklund, Staffan
Rönnavägen 6, 832 00 FRÖSÖN
Chevrolet M.d.L. 1937 Sedan
Porsche 356 1951 Coupé
Porsche 356 G 1964 Coupé

Eliasson, Alf
Östravägen 6, LÅNGSELE
Ferd T 1922 Touring
Ferd A 1928 Coupé
Chevrolet 1928 Coupé
Ferd Junior 1932 Coupé

Eriksson, Karl-Erik
Divisionsgränd 8, 831 00 ÖSTERSUND
Hudson Coupé 1946

Evertsson, Manne
Jäntlandsgatan 4, 840 60 BRÄCKE
Ferd T 1920 Last
Ferd Tudor 1926

Evertsson, Manne
Chevrolet 1926-27 Coupé
Ferd Eagle 1934

Högben, Geir
Hyggesvägen 34, 831 00 ÖSTERSUND
Chevrolet Intern. 1929 Touring
Fiat 500 1937

Höglund, Lennart
Hästagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND
Pontiac Sport L. 1928 Sedan
Citroën Berliner 111954 Coupé
Anglia 1952

Jakobsson, Sven
BOMSUND
Ferd Junior 1932
Chrysler 1939

Jernberg, Sven
Ösa, ÅS
Bedford 1934

Jönsson, Arne
Lerås, 830 70 HAMMERDAL
Ferd T 1919 Touring
Oldsmobile 3091 1924 Touring
Chevrolet Imperial 1928 Landau
Chevrolet Sport 1928 Touring
Chevrolet 1929 Sedan
Ferd V-8 1934 Sedan
Adler 368 A 1938 Sedan

Kingstad, Carl-Olev
Pl 407, 830 44 NÄLDEN
Rugby R 1926
Ferd B 1932
DKV 1938
Anglia 1952

Nilsson, Åke
Åkervägen 18, 831 00 ÖSTERSUND
Ferd A 1928

Rignér, Bo
Östersundsvägen 12, LIT
Ferd T 1920

Rosell, Hans-Bertil
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND
Citroën, B 11 1950

Schylberg, Sven
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO
Cleveland 1922 Touring
Studebaker, ER 1925 Touring

Ragnarsson, Mats
Rådhusgatan 60, 831 00 ÖSTERSUND
Ferd T 1920 Last
Ferd T 1923 Touring
Buick 1924 Touring

Wisth, Britt och Per
Prästgatan 3, 831 00 ÖSTERSUND
Studebaker, Erskine 1927
Erskine 1929

Tand, Vidar, FRÖSÖN
Ferd A 1930

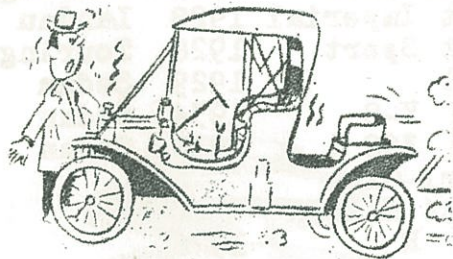
Åkerne, Mats
Hov, Hæckås
Chevrolet Roadster 1937
Mercedes-Benz 230 1939

Att köra T-Ford

Att köra T-Ford är inte lätt. Den ovane gör klokt i att träna minst en timme på någon avlägsen plats.

Startmotorn ger inte motorn något högre varv. Reglagen måste vara exakt inställda för att cylindrarna skall gå igång.

Vid start är det mycket viktigt, att handbromsspaken befinner sig i sitt bakersta läge. Spaken längst bakåt betyder, att bakhjulens trummor är ansatta och motorn frikopplad. Spaken i mellanläge innebär, att bakhjulen inte är bromsade, men att motorn fortfarande är i friläge, medan spaken framskjuten kopplar i direktväxeln.



När motorn gått igång, gäller det att orientera sig bland reglagen. Den vänsta fotpedalen hålls i mellanläge och handbromsen släpps helt. Motorn är då frikopplad. Tändningen höjs. Därefter hålls motorn på ett moderat varv med gasreglaget. Pedalen trampas sakta framåt. Halvfarten slirar. Bilen går iväg!!!

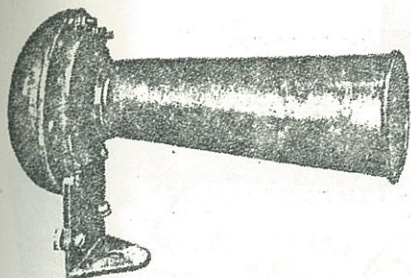
Halvfarten är mycket lågt växlad. Trots detta kan direktväxeln läggas i efter bara några meter. Pedalen släpps upp helt.

Motorljudet är klassiskt, men kan ändå inte beskrivas. På halvfart och med full gas, kan man lyckas få ett motorljud, som påminner om något fyrcylindrigt från åtminstone trettio-talet, men detta är definitivt icke Fords likar.

Toppfarten är 70 km/tim. Den nås bekvämt på 40 sekunder med en person i bilen. Lagom marschfart är 55-60 km/tim.

Vid bromsning är det av vikt, att motorn är riktigt frikopplad. Är Du osäker, ryck handbromsen till halvläge!

Sikten är utomordentlig. Man har inte sikt i en T-Ford. Man har utsikt! T-Forden fordrar dock koncentration av sin förare. REDAX.



KÖPES



Till Rugby 6 cyl. Mod. R 1926: Kaross öppen, strålkastare, glas och sargar till parkeringsljus samt hastighetsmätare med wire.

Alla delar till Rugby modell R 1926 är av intresse.

Carl-Olov Kingstad, Pl 407
830 44 Nällden
Tel. 064/ 20080

Till Mathis 1918-23: 2+1 sitsig kaross, skärmar, lyktor, motorhuv m.m.

Till Mathis 1915-30: Handböcker, all litteratur, foton m.m.

Till Rex Villiers 98 cc: tanklock till modell från 30-talet. Mindre 30-talsbil, renoveringsbar. Skriv eller ring och berätta om Du har något lämpligt!

Folke Boogh
Fack 6
830 42 Aspås.
Tel. 0640/12142

Till Dodge 1923-25: bakhjulsnav, kardanaxel och kylarembem.

Alf Nordlander
Erikslundsvägen 5
831 00 Östersund
Tel. 063/122255.

Till Erskine 1927
Instrumentbräda,
förgasare, baklykta,
körriktningsvisare,
navkapslar, handtag,
stänkskärmar m.m.

Per Wisth. Prästgatan 3. 831 00 ÖSTERSUND Tel. 063/115981



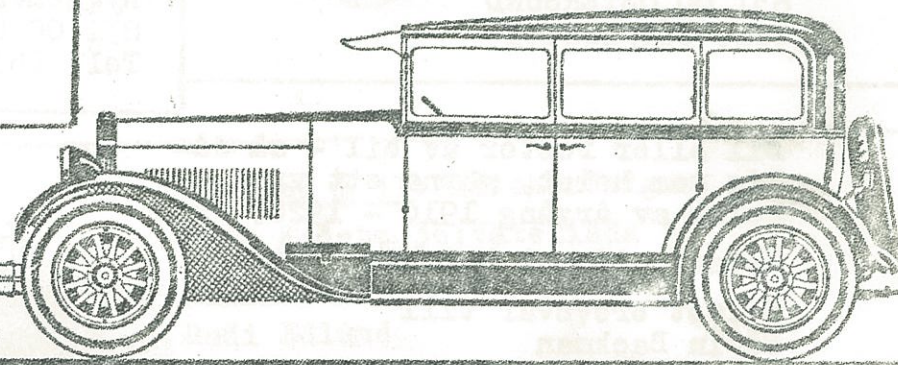
DAMERNAS VAGN har MATHIS

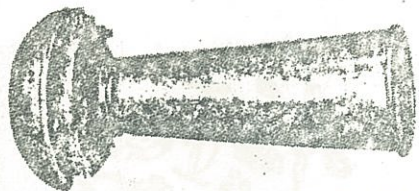
blivit genom sin smidighet och elegans. Mathis tillfredsställer de modernaste anspråk på en medelstor kvalitetsvagn. Tächta vagnar med hypermoderna Weymann karosserier från

Kronor 4,500-5,300 Kronor
Oppna vagnar med elegant läderkläddel
Kronor 3,550-5,100 Kronor

B. WIBOMS BILAGENTUR

Tel. 13687 Birger Jarlegatan 60, STOCKHOLM Tel. 13687



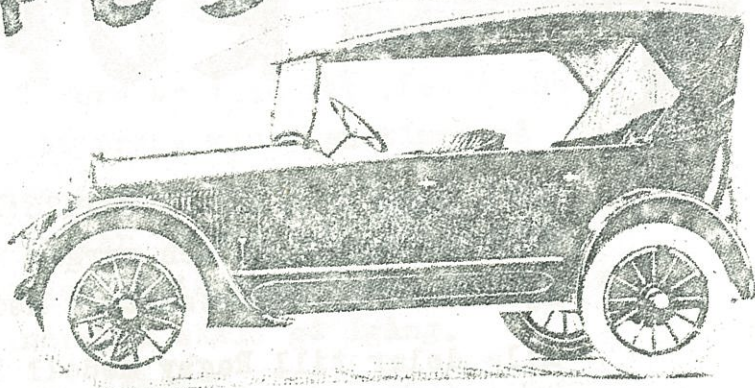


KÖPES

Buick 1923:Lilla modellen

Ram
Vindruta
Bakkorg

Mats Ragnareson
Rådhusgatan 60
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128790



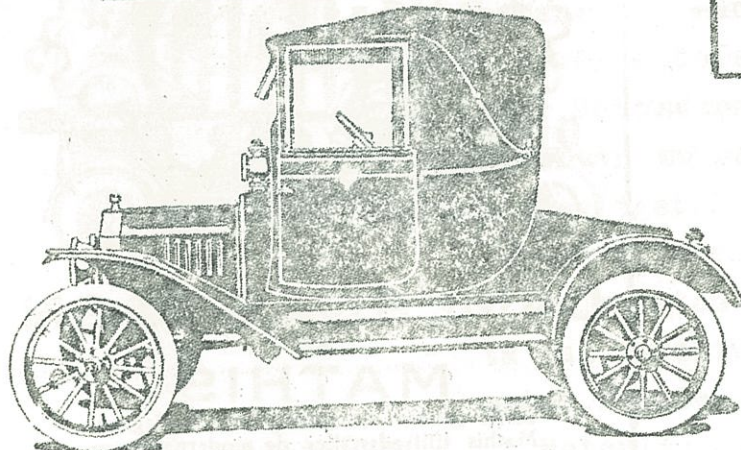
4-cylindrig Buick, 5-sitsig landsvägsvagn.

Gamla fotografier på bilar,
instruktionsböcker, verkstads-
handböcker köpes.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. arb.063/11 86 55

POSITIV
oavsett skick
köpes

Felke Boogh
Fack 6
830 42 ASPÅS



Hel bil av cabrioletmodell
oavsett märke och skick köpes.

Sufflett till Mercedes 170 S
B - cabriolet

Mats Åkerne
Fack 54
Hackås
Tel.063/11 04 28

Hel bil av årgång omkring 1920
köpes.

Karl-Erik Eriksson
Divisionsgränd 8
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128543

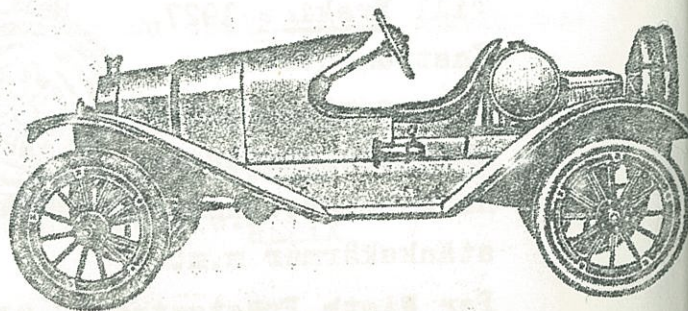
Fiat 500 förkrigmodell
Hel bil eller delar

Geir Högbon
Hyggesvägen 34
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/12 00 75

Bil eller rester av bil - så då-
lig som helst, gärna ett vrak -
helst av årgång 1910 - 1920.

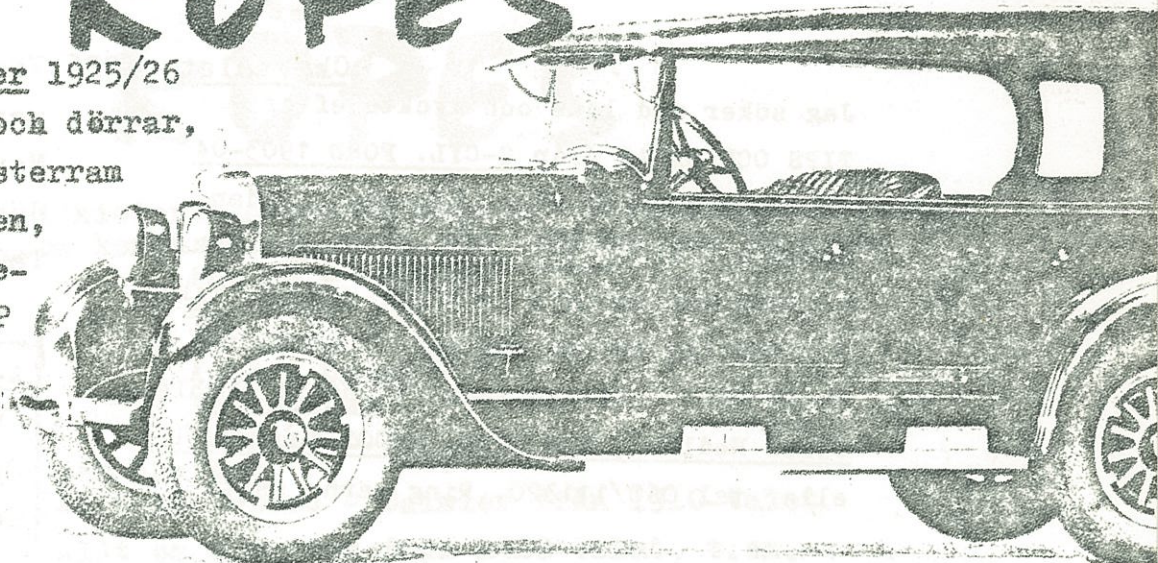
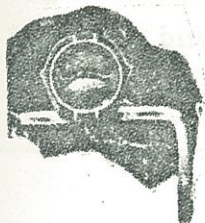
Metaste tipset belönas.

Endast brevsvvar till
Edvin Backman
Genvägen 60 B
831 00 ÖSTERSUND.



KÖPES

Till Studebaker 1925/26
Bakaxel, hjul och dörrar,
T-handtag, fönsterram
till suffletten,
Baklykta, tvådelad,
märkt STOP och upptill
Studebaker.

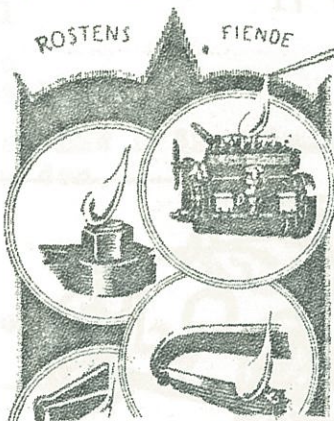


Handböcker, foton och övrig litteratur
köpes till denna vagn.

Star 1923: Kaross och motor
Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 Brunflo
Tel. 063/50701.

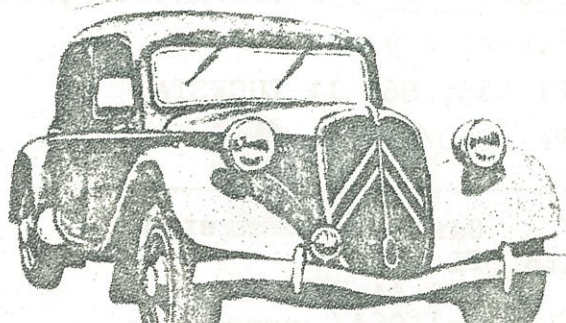
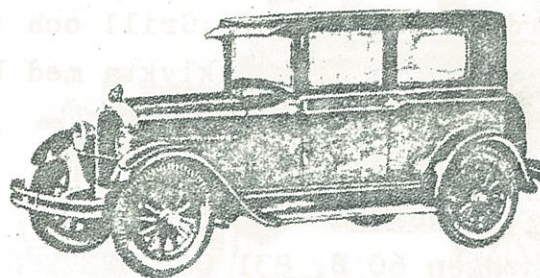
Till Pontiac 1928 A 4 dörrars Sedan
Instrumentering, kylarlock, indian,
bak- och framaxel komplett,
4 st träckerhjul, 19"-20"
Bensinpump, främre ryggstöd, plysch,
rattkrans, trä,
lykter kompl. el. reflektorer och
glas, hastighetsmätarwire,
2 st positionsljus,
navkapslar,
1 yttre dörrhandtag
All litteratur köpes, gärna även bilder,
köpes eller lånas.
Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 Östersund.
Tel. 063/11 97 63

RUSTLESS TIGER OIL



Den effektiva
ROSTOLJAN

Löser rost och
skyddar mot rost.



Citroen B 11: Plåtekerfålgar

Opel Kadett 36: Växellåda

Opel Regent 36: Navkapslar

Rudi Edlund

Benpilsvägen 12

831 00 Östersund

Tel. 063/12 32 00

Ford Tudor 1926:Mösskärm

Jag söker med ljus och lyckta efter
TIPS OCH DELAR från 2-CYL. FORD 1903-04
med motorn under sätet och vev i sidan.
Samma sak med N A G 1910-14. Många tyska
bilfabriker använde detaljer som var lika.
Var vänlig, hör av dig hur litet tipset än
tycks vara, det kan lösa ett stort problem.
Claes Hedlund, Box 2109. 85002 Sundsvall 2
eller tel 060/111320. Ring gärna sent.

Chevrolet 1926:Växellåda och Instru-
mentbräda.

Manne Evertsson
Jämtlandsgatan 4, BRÄCKE
Tel.0693/10560

A-Ford:Dörrhandtag
Christer Elgendahl
Optand 2873,83100 Ö.
Tel.063/35039

Harley-Davidsson 750-1200 cc 1941-47

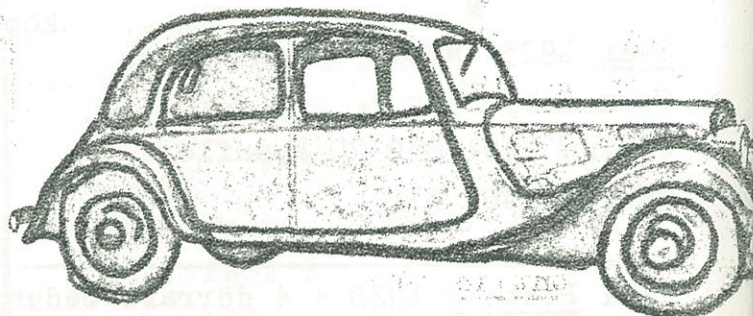
Allt i delar köpes.

Citroen B 11 1934-56främst motor och stötfångare
köpes.

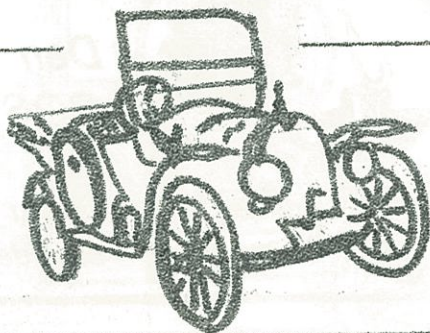
Hans-Bertil Rosell

Gillevägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/11 87 71



Citroen 7 A, senare 11 CV Normale

Opel 1914:Bakaxel med träckerhjul

Arne Blixt

Stavre

Tel. 0693/21020

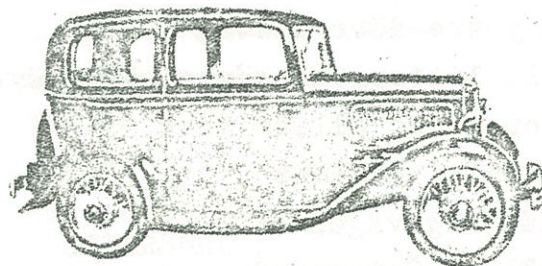
Ford Junior 1933-34:Grill och em-
blem,baklykta med bak-
lyktsfäste.

Henry J;Stötfångare

Edvin Backman

Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/11 51 80

Studebaker 1929:Navkapslar,ratt m.m

Eibert Fryxell

Pl 365, 860 11 LUCKSTA

Tel.060/29185

Star 1923-26:KaressMercedes 170 Cabriolet 1948-53Mässingkyllare och mässinglyktor
köpes.

Däck 4.50 x 21" + fälgringar till dito.

Carl-Olov Kingstad

Pl 407

830 44 NÄLDEN

Tel.064/ 20080

KÖPES

Min bilhistoriska samlarlinje är dr Ferdinand Porsche.
Mannen, som konstruerade över 350 bilmodeller bl.a. för

Austro - Daimler
Mercedes
Wanderer
Auto - Union
Volkswagen
Porsche m.fl.

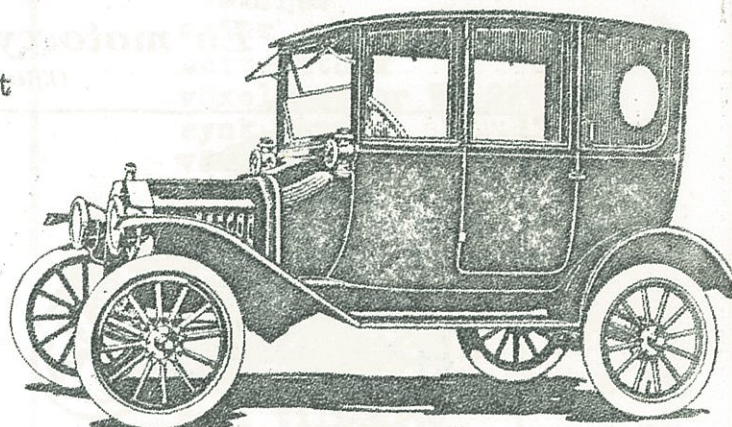
Jag söker därför:

1. Allt om Austro - Daimler från 1910-talet
2. Allt om Mercedes från 1920-talet, t.ex.
delar, litteratur, gärna hel bil,
uppgift på ägare av sådana vagnar.
3. Volkswagen krigsjeep/käbelwagen/från 1940-talet
4. Till min Volkswagen 1950
Stötfångarhorn
Prydnadslister
Handtag till fronthuv, pölar
5. Till min Porsche 1951
Motor 1300 cc
Inredningsdetaljer
6. BMW motorcykel - helst BMW R 32 från 1923 el. liknande.
F.P. konstruerade även den.

Staffan Eklund
Rönnvägen 6
832 00 FRÖSÖN
Tel. 063/43510 efter kl 18⁰⁰.

Gammal bil eller bildelar
före 1930 som kareos, helst
öppen, hjul, lyktor, kylare,
motorer, ramar, axlar m.m.
avsett skick och märke
köpes.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. arb. 063/118655



Ford T 1926
Kylarmaskering - nickel
Signalhorn
Reservhjulshållare
Parkeringslyktor till Ford 1919

Mats Ragnarsson
Rådhusgatan 60, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128790



- 44 -

KÖPES

Öva-Hjul

Rex-Villiers lättviktare
1930 - 37 års modell
eller
Cyklemaster 1946-50 års
modell. Även i delar.



Monte ad

Edvin Backman
Genvägen 60 B
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/11 51 80

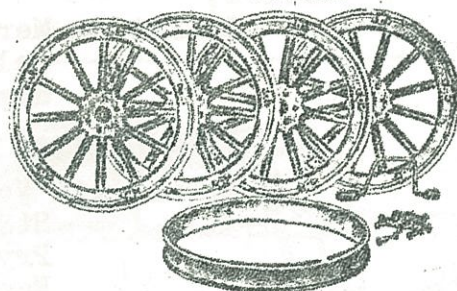
Öva-hjul

Reservdelar till
Henry J
Gärna hel skrotbil

Reservdelar till
Ford Jr 1932-34
Eller skrotbil

Monitor 1921

Ram, hjul, litteratur, foton om
denna bil.
Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701



Ford V-8 1934-40, gärna
coupé eller
cabriolet, även
delar köpes.

Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSD
Tel. 063/11 97 63

Cleveland 1922: Motor
Lyktor, kort
Hjul köpes

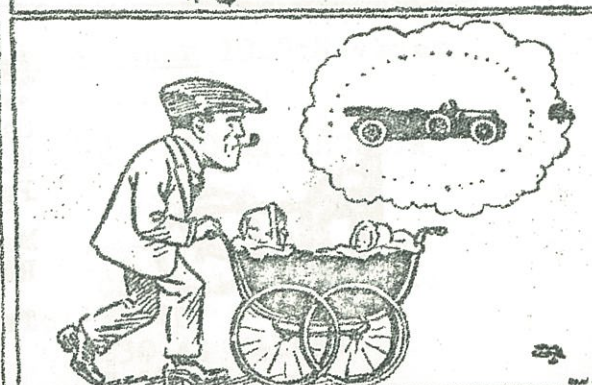
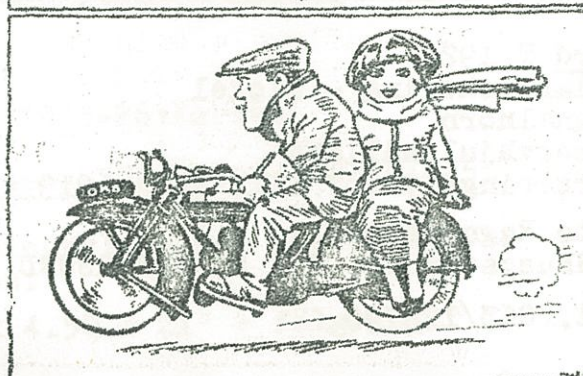
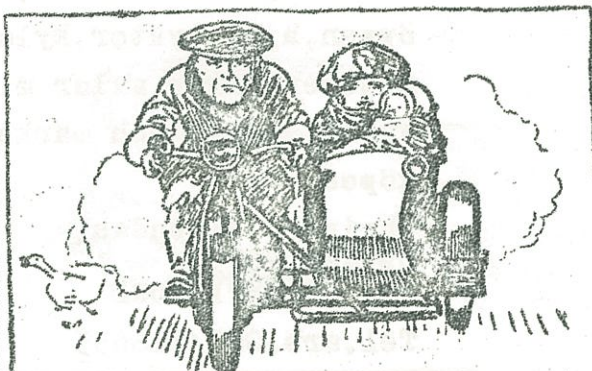
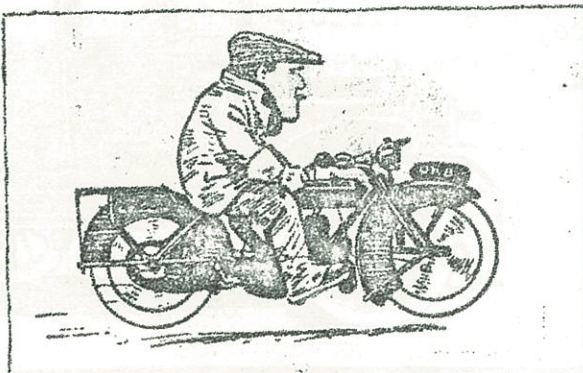
Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701



Många bilar har lämnat Jämtland. Hjälps oss i vår strävan att bevara nå
kvar. Kommande generationer får glädje av detta!

En motorcyklists utveckling.

(Efter »Out and Away».)



SALJES - BYTES

Citroen motor 1924-25

bytes till Mathis motor 1916-24

Folke Boogh

Pack 6

830 42 Assås

Tel. 0640/12142

Citroën Berliner 11.

Det mesta i delar till denna vagn säljes.

T-Ford:framskärm

Chevrolet 1928: 2 st lyktor

A-Ford: 3 st lyktor

1928 1 st växellåda

1 st hastighetsmätare

Ev. kan hjul och axlar anskaffas.

Ford Anglia 1952:skåpmodell

Gått 5.800 mil
Framskärmar,
växellådor m.m.

Lennart Höglund

Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/11 97 63

Om du som har något att sälja, vänd Dig till oss veteranbilägare. Vi behöver kanske just det Du har!

Nash 1927:epa traktor bytes till Studabaker delar. Alla förslag mottages med tacksamhet.

Lyktglas: till Plymouth 1934, 35, 36

Ford B-4 1933-36

V-8 1933-36

Dodge std 6, 1929, 30, 31

Plymouth 1928, 29, 30, 31

De Soto 1928, 29, 30, 31

Graham-Paige 1928

Durant 65 1931

Chrysler 65

Sven Schylberg

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Tel. 063/50701

Chevrolet:framaxel och hjul

Sven Olsson

Fanbyn, SUNDSJÖ

0693/30052

Anglia-Prefekt 1946:1 st handtag

Ford V 8:Topplock av metall, nya

Ford Mercur:ampèremätare

Ford Y-40:fjäderhänken

framhjulsspindlar

framaxel med bromsar

Ford F 182:Pinjong och kronhjul

Ett parti koniska och kompletta

rullager till kardaner och framhjul säljes billigt.

Vevstakar V 8, 30-40-tals gjutmärke

Handtag till olika märken.

Diverse delar till Fordar såsom växelförare nr 74-7231 B

backdrev

axlar

bottenstock

växeldrev nr Wt 227-12A

synk.kona

växeldrev

kamaxeldrev

differentialkors

handbromsspak

låsmuttrar

länkar för rattväxel

axelbult

växelförare OLA-7230 m.fl.

axel till dite

kardanknut

diverse axlar till

olika växellådor

del till växelförare

växelförare nr 74-7230 B

kamaxeldrev nr BB-7231

växeldrev, trippel

delar till motorfäste

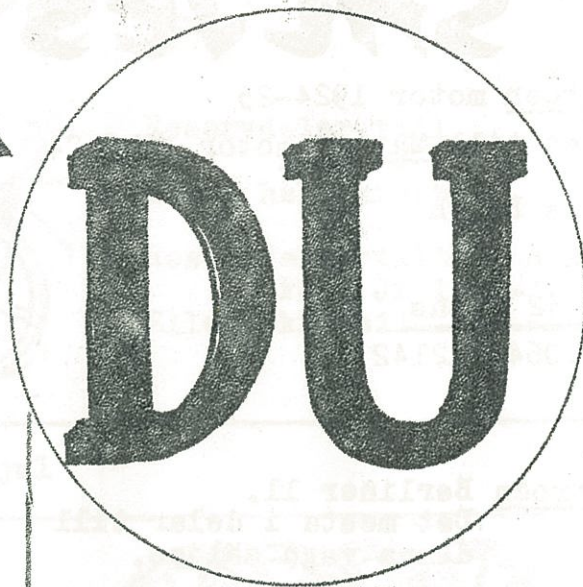
delar till broms

ventilfjädrar

Edvin Backman

Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

BEHÖVER



Stort urval av motorhistorisk
litteratur.
Katalog mot svarsporto.
Automobilhistoriska Biblioteket
Box 21032
40071 GÖTEBORG 21

Opel motor 1912-14
med fint messing oljeverk
Buick motor 1923

Ford A motor, växellåda, start-
motorer, förgasare, fläktar

Ford T motorer, hjul, lyktor, tankar
småprylar m.m. allt i Ford.

Lyktor till Buick, Packard, stora
och små.

Signalhorn, stora pumpiga för ut-
vändig montering, körvisare, tak-
belysningar.

Däck, beg. 5.25 x 20, 4.50 x 21,
vulstdäck, olika dimensioner

Ford T båtmotor, inget uttag
för startmotor.

21 " tallrikshjul med däck.

Bilkoffert.

Felke Boegh
Fack 6
830 42 ASPÅS
Tel. 0640/12141

DKW 1938, spånkorg
Ford T, delar
Ford A, delar
Dodge, delar
Nash, delar

Carl-Olev Kingetad
Pl 407
830 44 Nälden
Tel. 0640/20080

Hörn, 6 v.
Vattenspumpaxel
Dörrlås, 50 tals modeller
Huv eller bagagelås
Dörrhandtag för Ford lastbil
Bromsband för kardansbroms
Kronhjul för kardan
Kulled för styrstag
Edvin Backman
Genvägen 60B, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/11 51 80

Vill ni köpa böcker om bilar, ameri-
kanska, engelska, tyska, italienska el-
ler danska, så skriv till oss.

Katalog på begäran.

Auto Arkiv

Box 340

40125 Göteborg 1

Pontiac 1926

Lyktor med stag.

B-Ford 1932

Bensintank, 2 hjul med däck och 4 dö-
rar.

Topplockspackningar till Dodge 1915-

Oldsmobile 1925-26, Buick 1924-28,

Nash 1926-28

Åke Sidemyr

Videvägen 3

281 00 Hässleholm

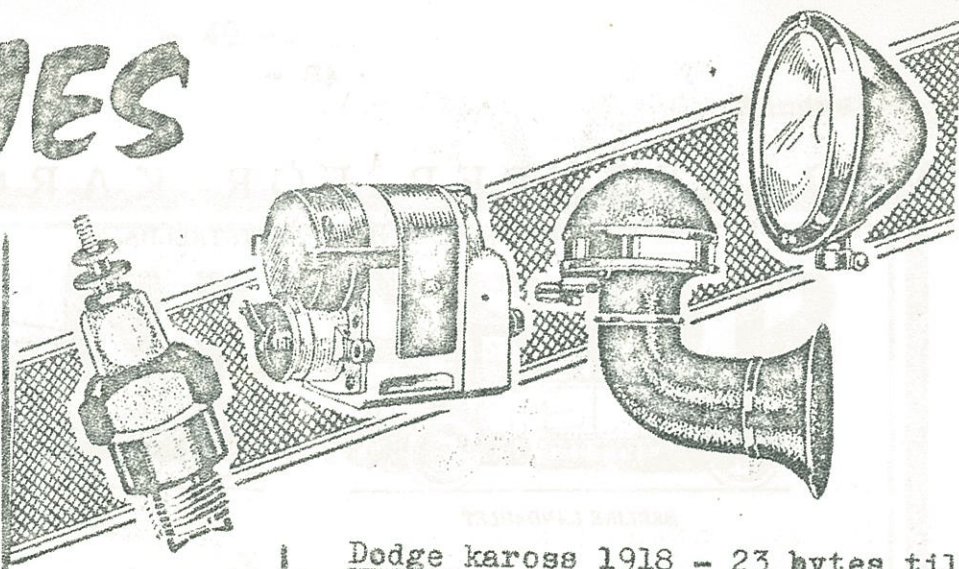
Tel. 0451/15930

Mera till salu på nästa sida!

SÄLJES

Metometrar, termometrar att monteras i kylarlock. Två storlekar, 56 resp. 75mm. Förkromade el.förn. Jan Ströman

Pontonjergatan 45
112 37 STOCKHOLM

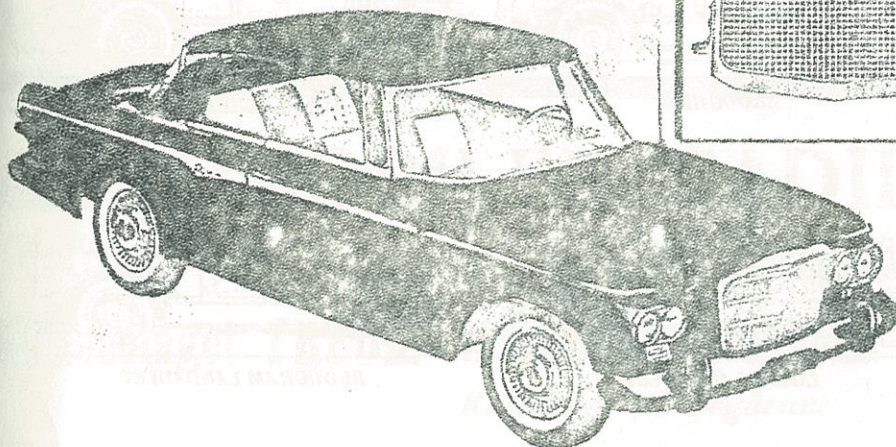


Ett större antal körriktningsskivare av modell utfällbar pil, fabriksnya. Billigt!

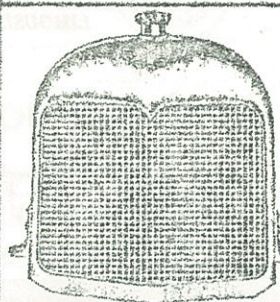
Christoffer Sylwan

Korpstigen 29, 190 51 BRÖ.

Tel. 0758/41519



Dodge kaross 1918 - 23 bytes till T-Ford kaross 1922-23 och bra chassi och kardan till T-Ford 1922-25. Alf Eliasson Östra vägen 6, Långsele Tel. 0620/20826



KYLAREN förnicklar Du billigast hos Haninge Förnickling, Tungelsta-vägen 69, 137 00 VÄSTER-HANINGE.

Studebaker Lark VI 1961

Flott vagn i mycket gott skick
Ny motor insatt 1965. 6000:-
Stockfleth Saur
7868 KONGSMOEN, Norge

A-Ford motor + växellåda

Essex framaxel m. fälg.

Träekrar

Ragnar Östman

Funäs, OVIKEN

Tel. 0643/410 49

Behöver Du ny sufflett

eller annat arbete

utfört på din bil,

vänd Dig till

Östersunds Sadelmakeri,

Tjalmargatan 10, 83100 Ösd

Tel. 063/11 13 37



Opel Olympia 1951, toppen fin,
körd 9.000 mil.
Ingen rost.

Ford Junior 1932, blästrad och i
mycket bra skick.

Alf Eliasson

Östra vägen 6, Långsele

Tel. 0620/20826

Chandler

Motor 6-cyl med växellåda.

Oakland omkr. 1928

3 st sufflettställningar

styrinrättning mm.

Essex (täckt)

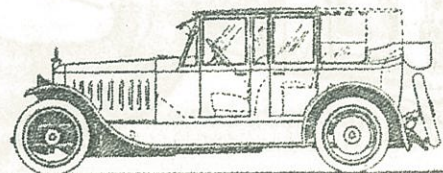
4 st dörrar samt axlar o hjul.

Claes Hedlund, Box 2109

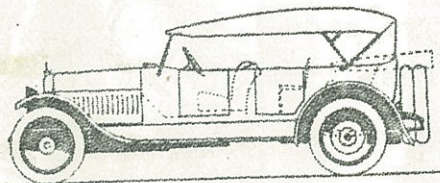
85000 Sundsvall 2

STANDARDTYPER FÖR KAROSSERIER

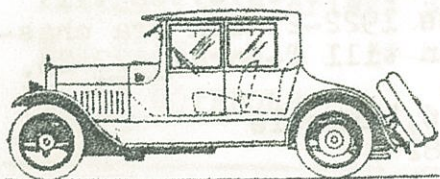
INTERNATIONELLT FASTSTÄLLDA.



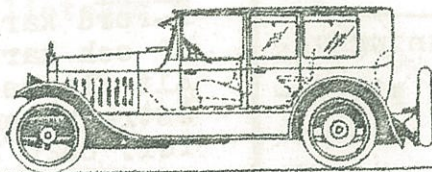
BERLINE LANDAULET



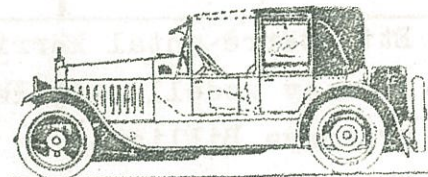
PHAETON



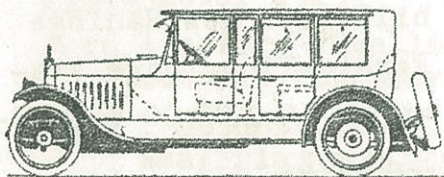
COUPE



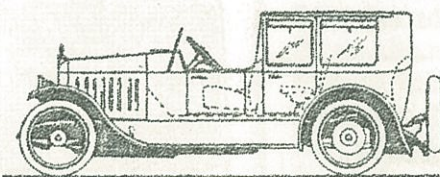
LIMOUSINE



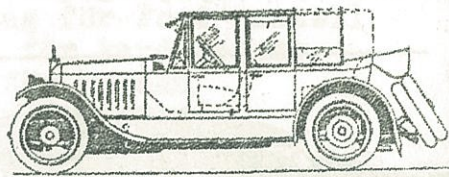
CABRIOLET



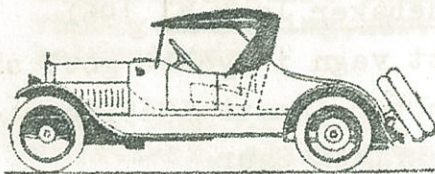
BERLINE



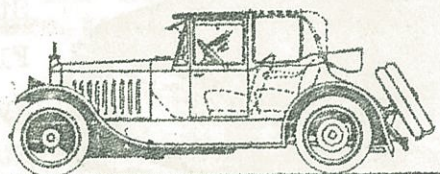
BROUGHAM



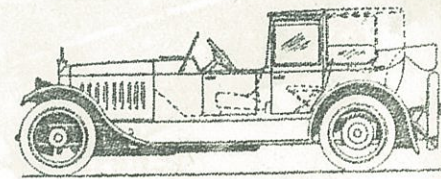
SEDAN LANDAULET



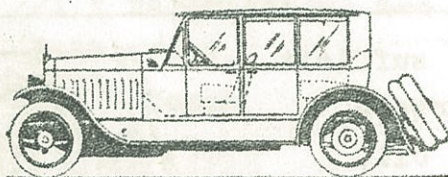
ROADSTER



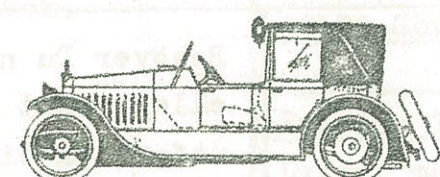
COUPE LANDAULET



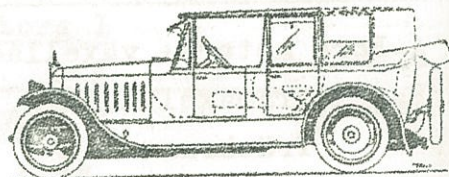
BROUGHAM LANDAULET



SEDAN



LANDAULET



LIMOUSINE LANDAULET

Vill Ni se mera veteranbilar i sommar.....

Missa då ej GOTLANDSRUNDAN, som går den 15 juli. Banans längd är 40 km

DEBLENRALLYT går den 22 och 23 juli med start och mål i Delsbo. Rallyt går 10 mil per dag och 40 eki page deltar.

SKOKLOSTERLÖPET äger rum den 26 augusti med start i Stoc helm och mål i Skokloster. Ca 80 km.

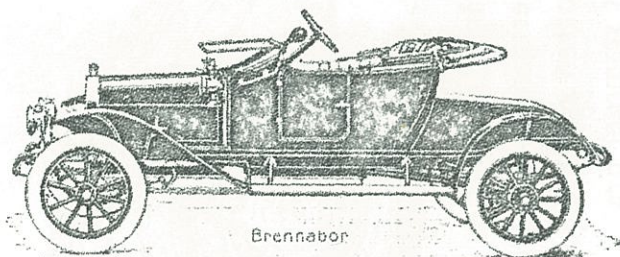
NORSK VETERANVOGN KLUBB'S JUBILEUMSLÖP går den 25-27 au- gusti med start i Oslo och mål i Tönsberg.

Året var 1912...

Annons

BRENNABOR

mest prestationskraftiga automobil.



Gebr. Reichstein Brennabor-Werke, Brandenburg (Havel)

Generalagentur för Sverige: **Automobilfabriken "Svea"**,

:: Birger Jarlsgatan 110, STOCKHOLM. ::

AUTOMOBILEN CADILLAC "30"

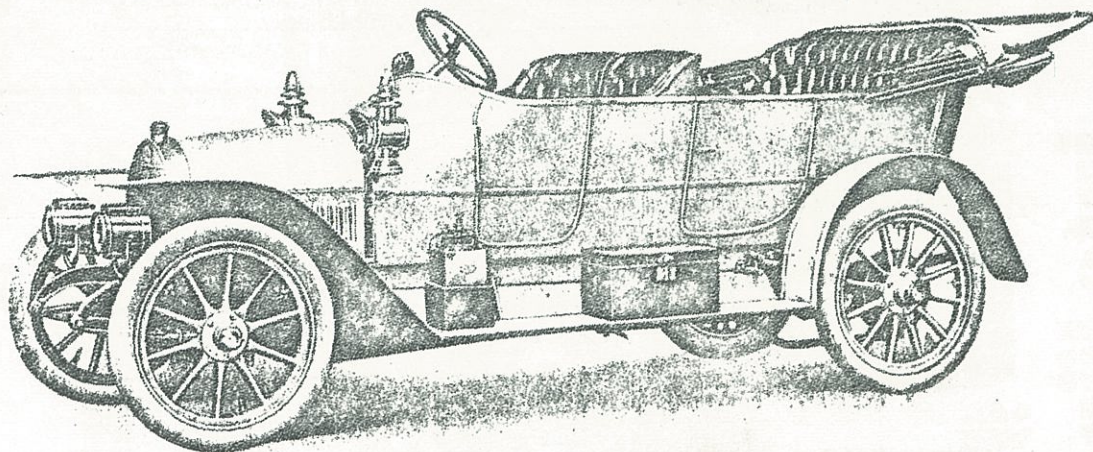
— 1912 ÅRS MODELL —

Aktiebolaget **FREDR. WAGNER**, Stockholm — Vasagatan 48.

Kataloger på begäran.

De för sin lätthet, elegans, driftsäkerhet och manövrerbarhet synnerligen omtyckta

STOEWER-automobilerna



försäljas genom **Aktiebolaget FREDR. WAGNER**, Stockholm, Vasagatan 48.

Iycker ni om gamla bilar.
får ni en thriller på köpet
tycker ni om spänning
får ni veteranbilarna också

**JAMES
BOND**



**Såna gjörs
inte längre**

"Jag har varit förälskad flera gånger, men inte lika ofta i unga flickor som i mycket gamla, ädla bilar. Ibland när jag kör in till trottoaren säger någon: 'Såna görs inte längre', och det stämmer bra. Så får jag ett telefonsamtal till min bilfirma Aristo Autos där jag blir erbjuden att köpa en öppen tvåsitsig Mercedes från 1937, då kommer jag genast. Även om det innebär en jakt genom Spanien, Frankrike och Schweiz. Även om det innefattar en flicka som Sara Greathart. Även om jag till slut begriper att det som finns i den röda tvåsitsiga är värt kolossalt mycket mer än själva bilen — för någon..."