

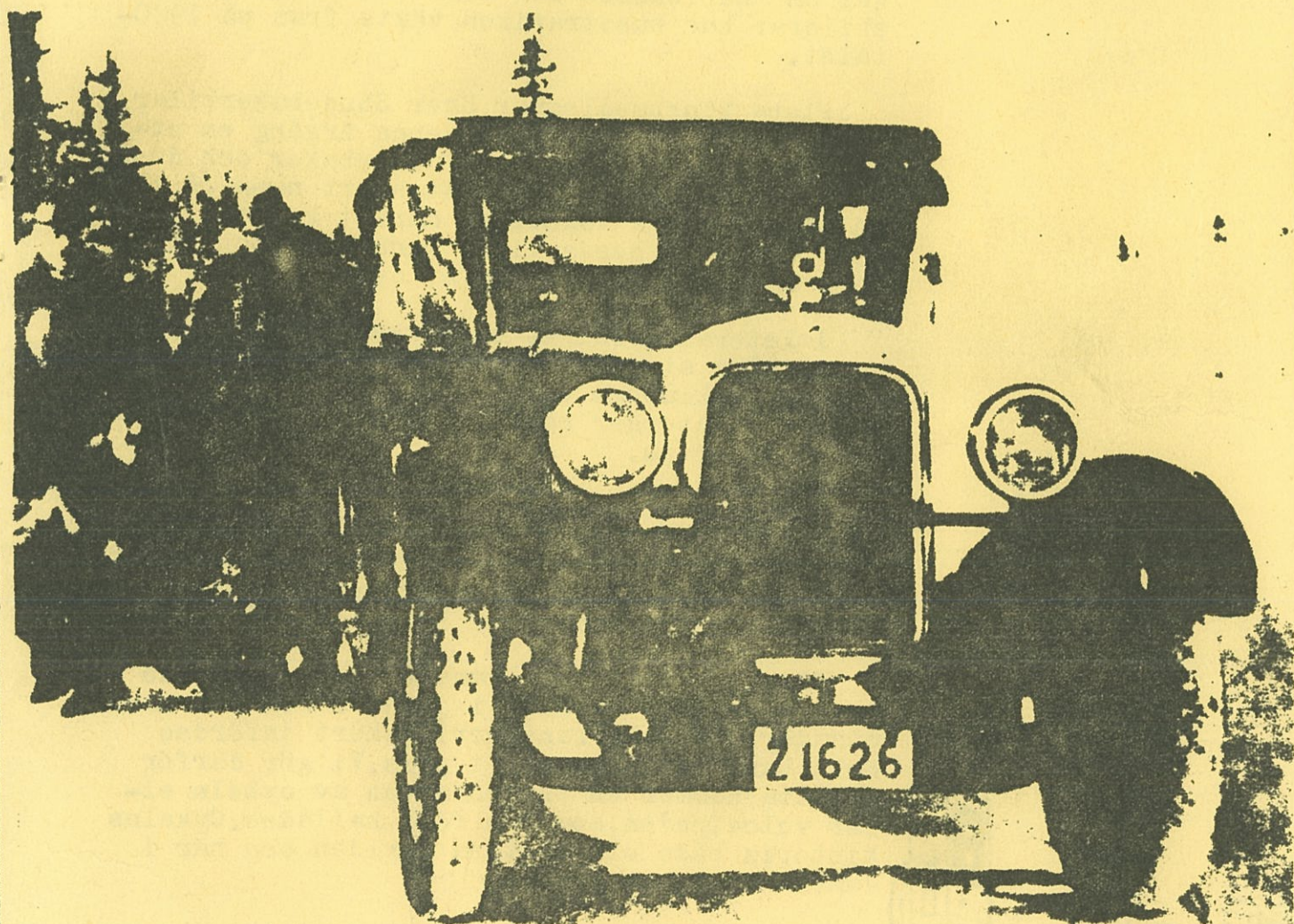
Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

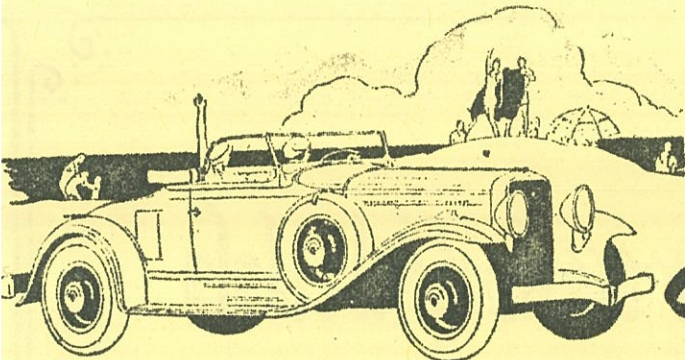
Nr 1

Årg 3

1974



Studebaker nummer



Glad Vår!

Vi skriver våren 1974. En vinter har gått och många Karburatorvänner har kanske undrat, varför ej något nytt nummer kommit. Beklagligt är vi sena i vår utgivning, men Karburatorn är ett arbete helt på idéell grund. Tidsramen håller därför inte alltid. Nu är den dock liksom våren här. Om tidningen varit efterlängtd, så kommer den nu äntligen. Som kompensation för den långa väntetiden, får Du nu i din hand ett åttiosidigt nummer.

I vår serie: "När bilen kom till Jämtland", har vi nu hunnit till året 1915. Av vår vän Ragnar Bohman har vi fått en intressant artikel om "När bussen kom till Östersund". Han skildrar hur busstrafiken växte fram på 1920-talet.

Flera klubbmedlemmar äger Studebakerbilar. Karburatorn ger därför i denna årgång en utförlig historik om märket Studebaker och dess historia. Studebaker var ett stort namn på 1920-talet och många vagnar av märket kom till Sverige. Flera av dessa finns ännu kvar och Karburatorn presenterar några av dessa.

I Veteranbilfolket uppmärksammar Karburatorn denna gång sin egen klubb. Östersunds Posten presenterade klubben på en hel sida i December 1973, varför vi återger några rubriker och bilder från denna intervju.

Bensinbrist har vi upplevt i vinter. Några har kanske hamstrat både bensin och gengasaggregat. Gengasaggregat blev genast en kurant vara, när bensinen tog slut. Karburatorn presenterar vår kassör Edvin Backman, som kört bil med gengas.

Många skaffade sig kanske cykel inför de dystra tider, som rådde i januari och februari månader, när dels ransoneringskort infördes dels bensinen gick upp i pris. Vi gör därför i detta nummer en presentation av cykeln eller velocipeden, som den förr kallades. Cykelns historia både ute i stora världen och här i Jämtland presenteras.

Så till sist får vi meddela, att klubben blivit bilägare, att den fått ny ordförande, att Karburatorn fått flera nya medarbetare och att vår cykelmekaniker Backman löste bilkylaregatan. Edvin får en bok i pris av förlaget Margie AB. Vi Gratulerar och önskar honom och alla övriga läsare av Karburatorn en angenäm vår och En Glad Sommar!

REDAX



... GRABBENS FOTBOLL ÄR SÅNA DÄR FÖRVARINGSSTÄLLEN SOM KAN VARA NÅT ATT TÄNKA PÅ.

När bilen kom till Jämtland

IV

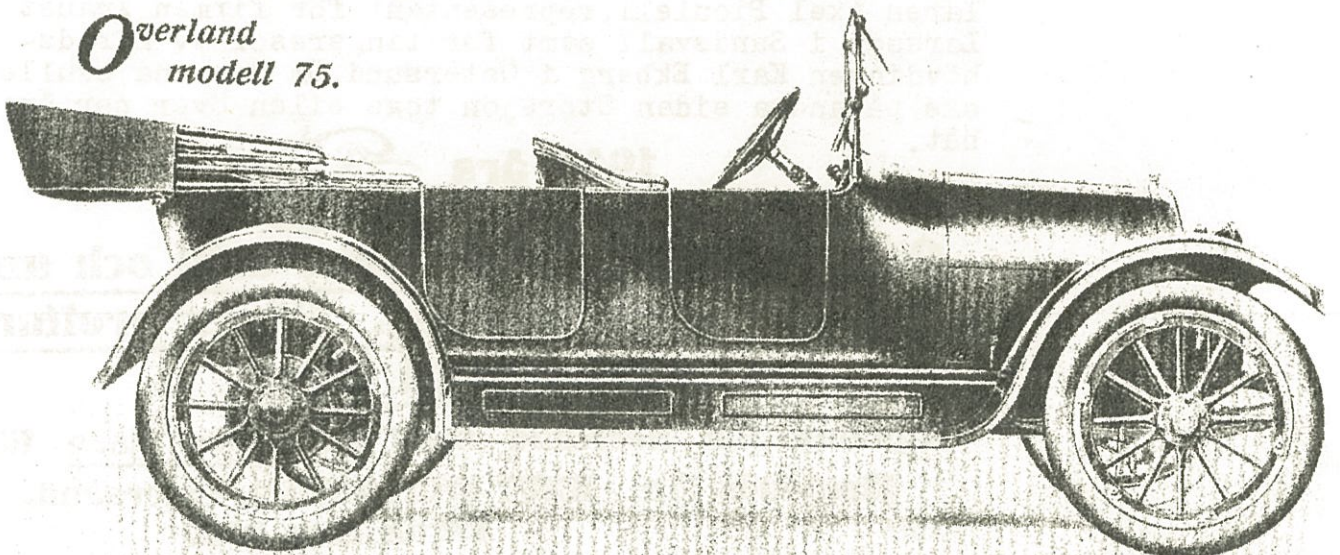
Världskrigets andra år 1915 ansöktes om elva trafiktillstånd i länet. Samtliga bifölls. Antalet Z-bilar var därmed uppe i 32 stycken. Fyra användes som trafikbilar och två registrerades som privatbilar. Vilka var nu de elva, som fick trafiktillstånd?

A 1829	Hupp	A 2263	Overland
A 1581	Overland	S 26	Fiat
A 1933	Jeffery	A 3497	Adler
Z 27	Ford	Z 30	Eiseneich
X 283	Studebaker	Z 31	Ford
	Z 32	Daimler	

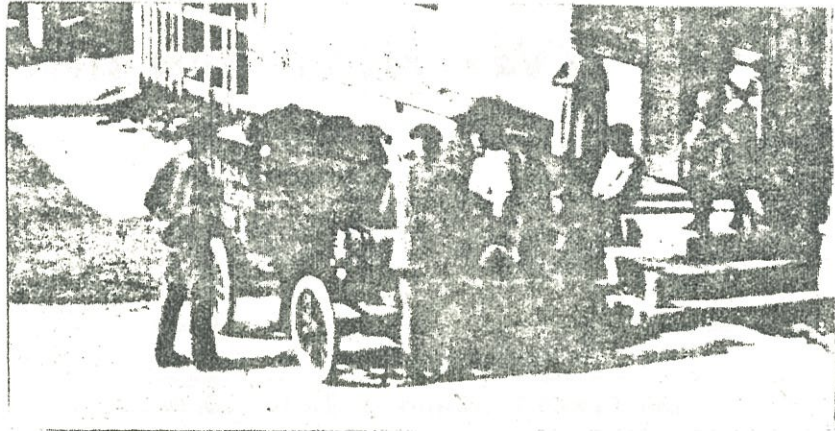
Det rådde krig ute i Europa 1915. Det märks bland annat i tidningsannonserna. I Östersunds Posten är det endast Knut Wiklander, som annonserar. En T-Ford kostade i Östersund 3.500 :- kronor. Bilen annonserades som billig i drift och underhåll. Knut Wiklander var ensam försäljare för Jämtlands län.

Overland såldes av Rich. F. Björkmans motor aktiebolag i Stockholm. Modell 75 om 20/25 hkr annonserades som pålitlig och enkel i konstruktionen, men väl genomtänkt.

Overland
modell 75.



Den första bilen, som trafikerade Brunflos vägar var nedanstående skapelse. Bilen var en Oldsmobile av årgång 1905 på 7 hkr, som kördes av en handelsresande, som besökte ortens diversehandlare.



Oldsmobile 1905 på besök i Brunflo

Av direktören J.P.Hård i Östersund har redaktionen erhållit följande. Den första riktiga personbilen med pneumatiska gummiringar, som gick i trafik i Jämtland var en mörkröd Cadillac. Den ägdes av ett konsortium, som kallade sig för Bilbolaget. I det ingick riksdagsmannen Johan Olofsson i Digernäs, landstingsman Abraham Öhrberg, Gåxsjö, grosshandlaren K.J.Karlsson, direktören J.P.Hård och glashandlaren J.K.Karlsson från Östersund.

Med den bilen utfördes den första bilresan Östersund - Strömsund och med förenämnda herrar eller flertalet av dem som deltagare. Resan väckte mycket stor uppmärksamhet utefter resvägen.

När uppehåll i resan vid ett tillfälle gjordes, kom ett äldre par fram till gårdesgården och ropade: "Ere n'Håle?"

De mötande hästskjutsarna var ett stort problem. Oftast måste de kopplas ifrån sina fordon och ledas in i skogen medan bilen körde förbi. Man hade emellertid den uppfattningen, att körkarlarna ofta var mer rädda än hästarna.

Bilen hyrdes mycket för affärsresor av grosshandlaren Axel Piculell, representant för firman Knaust & Larsson i Sundsvall samt för tingsresor av häradshövdingen Karl Ekberg i Östersund. Om resorna skulle ske på andra sidan Storsjön togs bilen över per ångbåt.

1915 års *Ford*

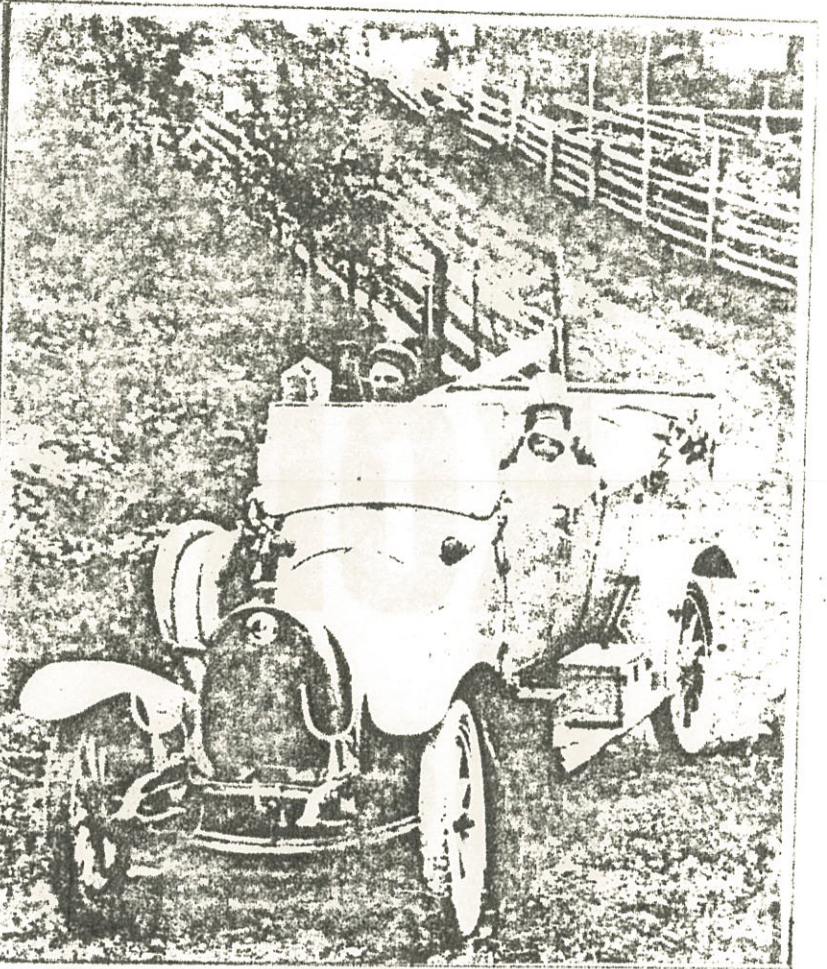
Oöfverträffad. Billig i pris, drift och underhåll. Begär katalog. Gör en proffur. Fordvagn på lager.

Agentur för Norrland samt ensamförsäljare för

Jämtlands län: KNUT WIKLANDER, Östersund.

Råd till vägfarande vid möte med automobiler.

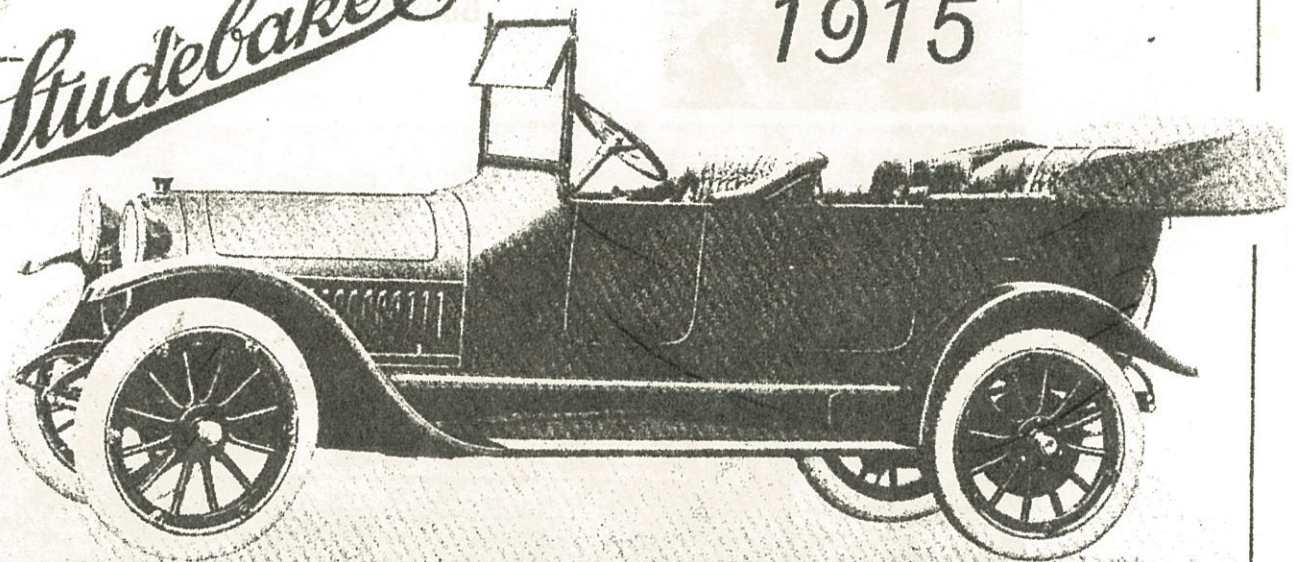
1. Sitt hälst kvar i åkdonet! Körkarlen kan på det sättet bäst sköta hästen.
2. Befinnes det nödvändigt att stiga ur åkdonet och leda hästen förbi automobilen, bör körkarlen alltid ha sin plats på den sida om hästen, som är vänd åt automobilen.
3. Finnas flera än en åkande, böra **samtliga** stiga ur, men detta skall ske i god tid och ej i sista stund.



Folke Boogh i Aspås har sänt oss denna bild av en okänd bil från omkring 1915 och Martin Andersson i Gustafs i Dalarna dessa tänkvärda råd till vägfarande vid möte med automobiler. Vad heter bilen ovan?

Studebaker

1915



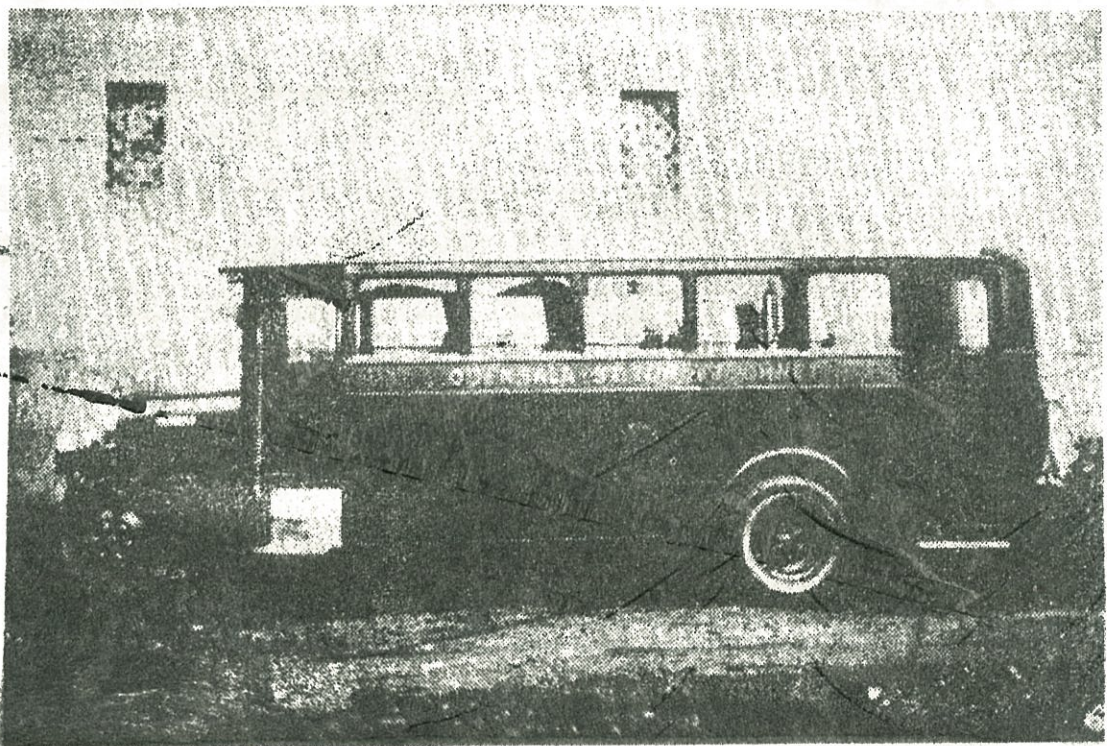
Årets modeller expedieras från nyinkommet lager i den ordning orders ingå.

A.-B. VESTKUSTENS MASKINAFFÄR, Göteborg

När bussen kom till Östersund



Av
Ragnar
Bohman



När bussen kom till Östersund

Av Ragnar Bohman

Bilismens barndom i Jämtland

Även om det i Jämtland fanns en och annan bil redan de första åren efter sekelskiftet, så dröjde det till 1910, innan Östersund hade någon egentlig bilpark. År 1912 lär det ha funnits tretton bilar i staden, varav åtta stod till tjänst med personbefordran. Tillstånd att "idka yrkesmässig ej regelbunden automobiltrafik" söktes som regel av redan befintliga häståkare, handlare och gästgivare-källarmästare. Samma år, alltså 1912, fanns ett trettiotal tillstånd beviljade inom länet. Ofta passade bilköparen på att begära tillstånd att få bedriva sådan automobiltrafik, så snart bilen inhandlats. Han resonerade som så, att ett tillstånd kunde vara bra att ha.

Exakt hur många bilar, som fanns i länet år 1912, är svårt att få fram. Många av de vagnar, som fanns här, hade köpts från Stockholm eller annan ort och var registrerade vid ankomsten till länet. Tydligt är att man i länets bildiarium endast införde motorfordon, som inregistrerats här. Detta är förklaringen till de många A-registrerade bilarna på gamla foton.

För varje bil fordrades att föraren skulle ha ett särskilt tillstånd att framföra vagnen. Ofta var bilägaren själv inte utbildad förare utan hade att tillsätta förare försedd med tillståndsbevis att föra just hans fordon. För att tillståndsbevis skulle kunna utfärdas, måste föraren i sin tur inneha dåtidens körkort, så kallat kompetensbevis. Sådant bevis utfärdades av tillsatt bilbesiktningsman. Ofta var denne en maskiningenjör vid järnvägen eller någon större industri. Vårt läns förste bilbesiktningsman, förordnad av länsstyrelsen år 1907, var dåvarande ingenjören vid S. J. i Östersund Tore Möller.

Beträffande kompetensbevisen blev det bestämt att dessa hos länsstyrelserna skulle utbytas mot körkort. Detta gjordes i början av 1917. Körkortet blev nummererade i den ordning utbyten skedde. Därför säger inte körkortets nummer något om tidpunkten då innehavaren för besiktningsman "undergått prövning av sin kännedom om automobilens konstruktion, skötsel och manövrering" och på grund därav förklarats kompetent.

Karl Elving Bohman

Den blivande bussägaren i Jämtland, K. E. Bohman, fick 1912 första kontakten med Norrland. Efter att ha genomgått ing. Skånbergs motortekniska skola på Kungsholmen i Stockholm fick han omedelbart anställning som montör och chaufför hos Gjestvangs Bilaffär i Stockholm, generalagenten för bland annat Ford och Benz. En vårdag 1912, då han var sysselsatt med översyn av prins Eugéns Benz på Valdemarsudde, kom bud, att Bohman omedelbart skulle resa upp till Sundsvall och där se över en nyinköpt Ford, som ägdes av disponent Flygt vid Johannesbergs bryggerier. Bohman blev kvar i Sundsvall över sommaren och anställdes på Flygts bil, Vivinus. Det var då den enda bil, som trafi-



K. E. Bohman

kerade Sundsvalls gator. Flera sundsvallsbor, däribland den legendariske källarmästaren Oscar Knaust, passade nu på att av stockholmschauffören Bohman få vägledning i konsten att framföra ett motorfordon.

När hösten kom, ställdes bilen upp för vinterförvaring, och Bohman återvände till Stockholm och Gjestvangs. Där blev det åter körningar i huvudstaden, demonstrationer av bilar, träning av förare samt verkstadsarbete.

Så kom på våren 1913 åter bud från Norrland. Nu var det källarmästare O. B. Lindblom i Östersund som behövde hjälp med sin bil, en ford A 1755, inköpt 1912 från Gjestvangs. Bohman reste upp, och snart var bilen på Stads-källarens gård i ordning. Första provturen gick upp till Stocke på Frösön. Ut-sikten därifrån gjorde ett så överväldigande intryck på den smålandsfödde montören, att han beslöt att om möjligt bosätta sig i Östersund.

Året därpå, 1914, är K. E. Bohman, född i Vireda församling Jönköpings län, tillbaka i Jämtland.

Resurserna att skaffa egen bil var ännu för små. Första anställningen blev på Hotell Standard, där han körde hotellets Studebaker till dess kriget bröt ut. Åren 1915—16 var han chaufför på Grand Hotell, där han körde deras bil Protos. Kriget försvårade alltmer bilismens frammarsch. Bilar måste ställas upp, då det blev smått om däck och drivmedel. Bohman startade därför en mindre reparationsverkstad i en källarlokal på Köpmangatan 10. År 1918 köpte han sin första bil, en Vivinus.

Ostersund får droskstation

Inför utställningen i Ostersund sommaren 1920, då man väntade många besökande, godkände magistraten i mars samma år, att tolv fasta droskrättigheter skulle inrättas med en gemensam uppställningsplats för bilarna på Stortorget. K. E. Bohman blev en av dessa första, som skulle inom staden bedriva yrkesmässig trafik. De första droskägarna bildade nu Ostersunds droskägareförening. Första droskstationen uppfördes i sydvästra delen av torget.

Här kan nämnas att Bohman, som nu hade tre bilar, ensam placerade två av dem vid Nytorget utanför Teaterkaféet. Så småningom överfördes droskbilarnas huvudstation till en byggnad på nuvarande Thulehusets tomt vid Nytorget. Den första stationen på Stortorget blev sedan "filial".

Bilismens utveckling gick nu snabbt framåt. Fylld av intresse och entusiasm för allt som rörde bilar och mekaniska ting, hade "K-E", som han allmänt kallades, onekligen skaffat sig god kännedom om motorfordon. Under åren i Stockholm och vistelse i många sydsvenska städer hade han tidigt insett bilens framtid. Medan man i Jämtland på sina håll byggde nya kyrkstallar, började smålänningen "K-E", som en av de första i landet, redan vintern 1920 planera för en buss i regelbunden stadstrafik. Den skulle givetvis framföras i hans nya hemstad Ostersund.

Bussen kommer

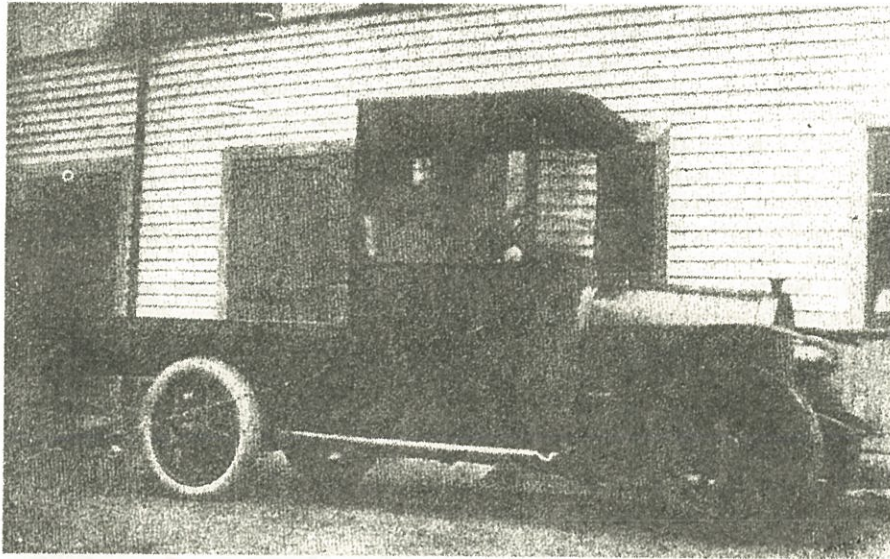
Vårt land anses som ett föregångsland på bussområdet. Redan 1899 gick Sveriges första motorbuss i stockholmstrafik. "Bullerbussen", som den kallades, förbjöds dock efter ett par veckor, då dess järnhjul höll på att skaka sönder Drottninggatan. Samma år kunde man i Svenska Dagbladet läsa om hur en Daimler automobilbuss med järnväg avsänts till Jämtland för att tillsammans med en stor lastautomobil insättas i trafik mellan Krokomben och Laxviken. Fordonets vidare öde är ej till fullo klarlagt. Dock tycks hela företaget kommit av sig. Enligt en annan tidningsnotis var en automobilbuss planerad att debutera i Ostersund redan 1910, men den gick sönder redan vid provturen och "linjen" nedlades. Att med de äldsta stora tunga fordonen på järnhjul bedriva någon form av trafik på dåtidens jämtländska vägbanor måste ur flera synpunkter ha varit ett hopplöst företag.

År 1920 var förhållandevis många bilar inregistrerade runt om i länet med tillstånd att "idka yrkesmässig, ej regelbunden trafik". Detta innebar dock något annat än "regelbunden linjetrafik" med automobilbuss. År 1921 fanns det första fordonet med sådant tillstånd i Ostersund.

Inför ostersundsutställningen 1920 behövde K. E. Bohman en ny bil att sätta in i trafiken. Vid besök i Småland på nyåret 1920 köpte han tre fordon, dels en ny Opel personbil, en lastbil av samma märke samt en gammal tysk krigsambulans. Efter kriget infördes i Sverige en massa utskottsmateriel, och denna ambulans hade hamnat i Tranås. Personbilen och ambulansen togs genast per järnväg till Ostersund.

Nyssnämnda lastbil skall här få en kort historik. Efter att ha försetts med nytt flak och justerats upp kom den våren 1920 till Ostersund åtföljd av K. E. Bohmans yngre bror David, vilken för övrigt även han senare skulle bli bussägare i Jämtland. Även om guttare Wickenberg långt tidigare provat en lastbil med järnhjul i Ostersund, så var denna Bohmans moderna Opel lastbil med gummi-hjul något nytt. "K-E" berättar att han, för att inför Import AB K. J. Karlssons chefer demonstrera bilens kapacitet, begav sig ner till S.J.'s lastkaj och därifrån genom staden och uppför Stortorget med sin Opel fraktade tusen kilo mjöl till firmans lager. När lastbilen snabbt och med lätthet drog iväg med lasset, väckte detta förundran.

Kort därefter sålde Bohman lastbilen till John Pettersson i Boggsjö, sedermera Stugun. Som förste lastbilsägare fick denne i maj 1920 tillstånd att "inom Jämtlands län idka yrkesmässig, ej regelbunden automobiltrafik". Denna Opel lastbil och den tidigare omnämnda ambulansen "Dürkopp" kom var och en på sitt område att bli jämtländska "pionjärer". Lastbilen blev först i Jämtland att framföras med länstrafiktillstånd, och den snart ombyggda ambulansen blev den första buss, som fick tillstånd att gå i regelbunden linjetrafik.



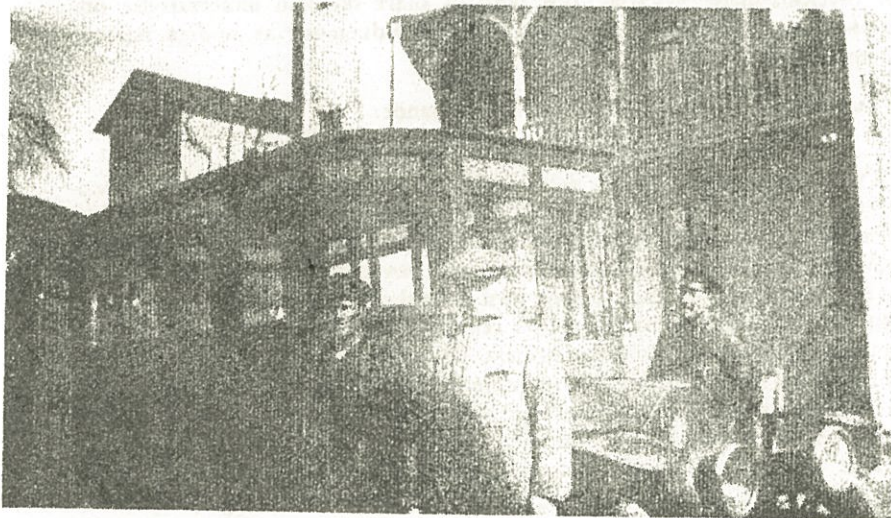
Dürkopp, tysk krigsambulans i första världskriget. Ombyggd av Bohman till Jämtlands första buss.

Östersund—Brunflo

Jämsides med droskrörelsen, som Bohman nu bedrev med tre bilar, byggde han på våren 1921 om ambulansen till ett bussliknande fordon. Skåpet togs bort och över flaket byggdes på järnbågar ett brädtak belagt med oljad presenningsväv. Sidorna var öppna men kunde vid otjänlig väderlek täckas genom nedrullade sidoskycken av väv. På flaket fanns långbänkar längs sidorna. En järntrappa med ledstänger var fastsatt baktill och gjorde det bekvämt att antra "bussen".

Den 4 maj 1921 beviljades K. E. Bohmans anhållan om att med sin bil av märket Dürkopp från Bielefeld i Tyskland få "mellan Östersund och Brunflo stationssamhälle idka yrkesmässig, regelbunden automobiltrafik". Den första busslinjen knuten till Östersund var nu ett faktum. Bussen, eller turbilen, hade sin hållplats på nedre nordvästra hörnet av Nytorget, varifrån routen startade snett över torget mot Teaterkaféet ut genom Repslagargatan, nuvarande Rådhusgatan, och fram till Brunflovägen, som den följde ut ur staden.

Turlistor skrevs ut och sattes upp efter vägen. Det blev snart en hel del resenärer. Brunflo var ett livligt stations- och industrisamhälle. Gusta stenhuggeri hade många anställda, som särskilt på lördagarna anlidade turbilen. Bönder och sommarstuguägare satte värde på förbindelsen, eftersom järnvägen hade få anhalter på sträckan. Ope station byggdes för övrigt först ett par år senare.



"Dürkoppen" efter slutlig ombyggnad 1922 på K.F.U.M:s gård. Fr. v. C. H. Asplund, David Bohman och "K-E" själv.

Den 20 juli 1921 skrev Östersunds-Posten följande:

En turbil till Brunflo

Sedan en tid har en bilomnibus insatts å vägen Östersund—Brunflo o. retur. Bilen rymmer ett 10-tal personer och dess avgångstider äro från Östersund 8 f.m., 3 och 7 e.m. och från Brunflo 9 f.m., 4 och 8 e.m. Taxorna äro från Östersund räknat till Odensåla 1:—, Torvalla 1:50, Optand 2:— och till Brunflo 2:50. Bilen startar vid Nytorget. Passagerarfrekvensen är förklarligt nog rätt så stor och ökar undan för undan. Företaget är mycket lofvärt och förtjänar allmänhetens uppmuntran.

Bohman berättar, att han själv satt ombonad i sin förarhytt och genom en glasad öppning i väggen hade kontakt bakåt med resenärerna. Till en början var passagerarutrymmet helt öppet bakåt, varför det var besvärande med allt damm, som drogs in. Bohman minns hur en handelsresande, iförd mörk kostym och med många koffertar, en dag tog turbilen för att ha uppäckning på Brunflo Gästgivargård. Vägen var dammig. Vid ankomsten till Brunflo uppenbarade sig resenären vid förarhytten, grå i ansiktet av damm och likaså över kostymen, därtill arg som ett bi, utbristande: "Se, hur jag ser ut! Nu måste jag bada, innan jag kan ta emot kunder". Snart byggdes bilen igen baktill och försågs med en glasad dörr. — Vid ett tillfälle lär en gumma i Ope ha yttrat: "Nu går de bra för Bohman, han står uttaför å kör."

Bussen gick sina regelbundna turer till Brunflo, men redan samma år gjordes även enstaka beställningsturer ut till Frösö läger. Dessa två platser tycktes "K-E" mest lönsamma och värda att satsa på som yttersta punkter i en planerad stads trafik.

Året därpå, den 29 juni 1922, erhöll Bohman resolution att med sin Dürkopp Z 627 även få "idka yrkesmässig, regelbunden trafik" på sträckan Östersund—Frösö läger samt Östersund—Vallsundet. Spårvägar hade åren 1900—1910 anlagt i åtskilliga städer. K. E. Bohman planerade nu ett omfattande trafiknät av buslinjer täckande stadens och Frösöns behov.

Odensvik—Öhnet

Som chaufför på brunflobussen hade "K-E" då och då anlitat bilmontör O. A. Andersson, Östersund. Inför möjligheten att med två bussar trafikera ytterområdena, centrala Frösön och Odensvik blev det nu så, att Bohman och Andersson beslöt att tillsammans begära tillstånd att få insätta var sin buss, som skulle gå i skytteltrafik på sträckan och ha sin mötesplats på Stortorget. På nya Ford lastbilschassier byggde så de två chaufförerna egenhändigt var sin likadan kaross. Bussarna Z 732 och Z 884 var färdiga på hösten 1922, och med resolutionerna på fickan började nu de båda kompanjonerna busstrafiken på sträckan Odensvik—Öhnet.

Följande utdrag ur en sådan resolution säger en del om problemen i bussarnas barndom: "Om för trafiksäkerheten farliga skador direkt eller indirekt förorsakats av för tung belastning, oförsiktig körning, för svag konstruktion eller bristande underhåll dessa skador skola genom sökandens försorg ofördröjligen avhjälpas på sådant sätt, att trafiken i övrigt kan obehindrat fortgå och varje fara för olyckshändelse avvärrjas, och skall så snart ske kan underrättelse om förhållandet lämnas vederbörande landsfiskal för vidtagande av nödiga reparationsarbeten."

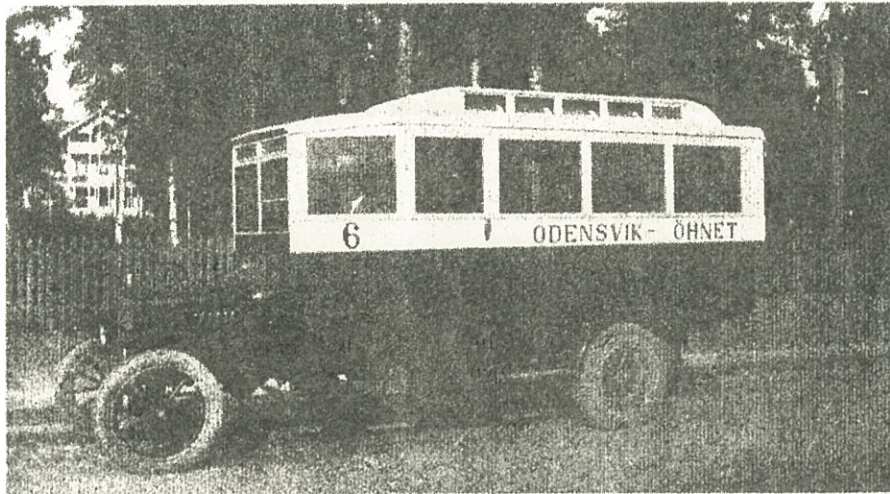
I ÖP kunde man den 17 oktober 1922 läsa följande:

"Busstrafik Östersund—omnejden

Tvenne kupé-bilar insättas den 1 nov. på routen Odensvik—Öhnet via Stora torget. Det har länge varit ett önskemål att genom snabba och billiga kommunikationsmedel förbinda de mera avlägsna stadsdelarna och de tätare bebodda förstadssamhällena med Östersunds centrum. Planer på att anlägga spårväg ha då och då varit å bane men måst skrinläggas på grund av de beräknade stora kostnaderna för dess realiserande. Bland annat har ett väl planerat och i detalj förberett projekt för spårväg mellan Östersund och Öhnet, huru stora fördelar det än kunnat bjuda, måst uppgivas med tanke på svårigheten att få anläggningsskapitalet räntabelt.

Nu ser det emellertid ut som om denna trafikfråga skulle komma att ordnas på enskilt initiativ. Hos magistraten har nämligen herrar Elving Bohman och O. A. Andersson begärt tillstånd att anordna reguljär persontrafik å den 6 km långa linjen Odensåla—Stora torget—Öhnet med hållplatser här och var i de stadsdelar, som passeras.

Det är meningen att omkring den 1 nov. i år öppna routen med tvenne kupé-bilar, vardera rymmande 12 personer. Bussarna skola varje heltimma avgå från resp. Odensvik och Öhnet med mötesplats varje halvtimma å torget. Biljettpriserna torde ej komma att sättas avsevärt högre än de för spårvägar gällande."



Ford (Olsson förlängning) 1924. Ingick i 2:a uppsättningen bussar på linjen Odensvik—Öhnet. Karossen byggd av Englund & Kjelsson.

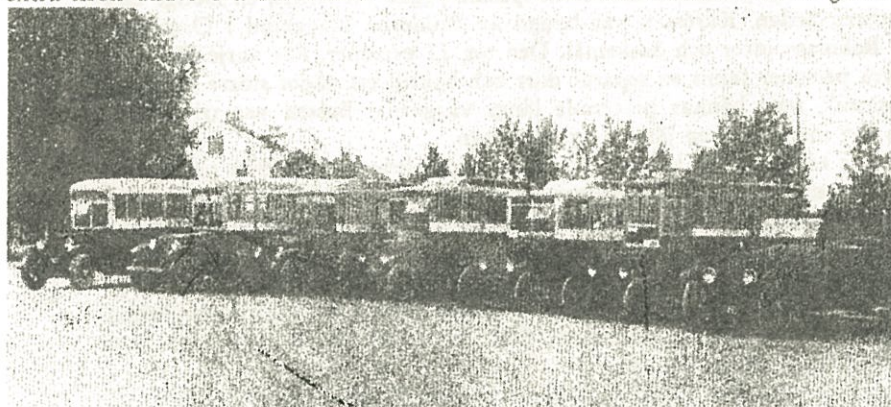
Slutstationen på Frösön var vaktstugan vid infarten till Frösö sjukhus, och i Odensvik höll bussen på Brunflovägen utanför repslagare Gunnarsson fastighet. (Dagens gatunamn Repsagarstigen anknyter till detta repslageri).

Året därpå, alltså 1923, kördes även regelbundna turer till Vallsundet och Frösö läger.

Utöver bussarna hade "K-E" kvar sina tre droskbilar. Brunflobussen hade han byggt om hemma på K.F.U.M:s gård. OP skriver: "Bussen här under vintern ombyggts i stil med dem, som trafikera Odensvik—Öhnet och är numera synnerligen bekväm att åka i." Även om "K-E" var fäst vid sin brunfloblinje och visste att den hade framtiden för sig, så beslöt han sig för att sälja den. Som stadsbo ville han satsa på stadstrafiken. Hans chaufför C. H. Asplund övertog linjen och i november 1923 förekom det första ärendet, när det gällde överlämning av ett tillstånd. Redan 1924 bytte linjen åter ägare, då Asplund sålde till Per Nilsson, Brunflo.

Bussar från Englund & Kjelsson

År 1924 inköptes från Knut Wiklander, Östersund, två nya, större Ford-chassier, s.k. "Olsson förlängning", och på dessa byggde Englund & Kjelsson, Östersund, nu två likadana karosser. Det blev små trevliga bussar, som vardera rymde 18 personer. Skinnklädda säten var placerade så, att på ena sidan om gången var plats för en person och på andra sidan för två. Uppvärmningen inne i bussarna var ett problem. Till en början skedde detta med hjälp av avgasröret, vilket var grovt och fördes upp genom golvet och in i bussen. Efter någon extra krok under ena bänkraden försvann det åter under bussen och ut genom



"Bohmans bussar" 1926.

ljuddämparen. I senare bussar övergick man till uppvärmning med element, som fick sitt vatten uppvärmt av bilmotorn. Många konstruktioner och knep lanserades på dessa stadsbussar och togs sedan ofta upp av andra bussägare och karosserbyggare.

På takets mitt var en s.k. lanternin uppbyggd. Denna fyrkantiga glasade påbyggnad gav mer ljus i bussen men även möjlighet till ventilation genom de små fönstren. Det blev även högre i tak inne i bussen.

På hösten 1925 flyttade Bohmans kompanjon O. A. Andersson söderut, och Bohman drev sedan stadstrafiken ensam. Anderssons buss på Vallsundet—Frösö läger övertogs av Johan Olofsson.

David Bohman och Johan Berg börjar

År 1924, den 12 december, stod två bussar placerade på översidan av Stortorget utanför Martin Steens bokhandel. Det var den dagen då David Bohman och Johan Berg, tidigare chaufför hos "K-E", startade sin linje Lugnvik—Östersund—Lillänge. Bussarna var välbekanta för stadsborna, eftersom de var de första Ford-bussarna, som gått på linjen Odensvik—Öhnet och nu inköpts från "K-E" och Andersson. David Bohman, senare bussägare i Hackås, berättar att han minns, att på premiärdagen öppnades även den nya makadambelagda Åsvägen förbi Havremagasinet.

Åren 1923—25 växte busslinjer upp som svampar över hela landet, inte minst i Jämtland. Utanför Östersund låg en vidsträckt landsbygd, som väntade på trafikförbindelser med sin länsstad. Gods och resenärer saknades inte. Invånarantalet i länet var totalt större än i dag medan antalet stadsbor endast var cirka 14.000.

Den första postdiligensen i Jämtland kom den 15 december 1924 in till staden på sin första reguljära tur på linjen Ragunda—Östersund—Ragunda.

Bohmans bussar växer

"K-E" sökte och fick tillstånd att trafikera allt fler linjer. Bussar sattes in på Hornsberg, Berget runt, Hornsberg—Solliden med ringlinjen Prästgatan—Grängsgatan—Storgatan, och resolution erhöles att trafikera sträckan Frösön—Rödön—Näliden—Ytterån.

Vagnparken måste fortlöpande förnyas och utökas. Fortfarande gick dock som reservvagn den ombyggda Protos 1913 — den bil, som Bohman kört 1915—16 på Grand Hotell i Östersund. Fordkarosserna flyttades 1926 över på nya Chevroletchassier. Samma år köptes även ett par nya Dodgar, Graham Brothers. En vårväll 1929 kom K. E. Bohman och hans montör Kalle Zander hem till Östersund med var sin buss av märket Brockway. Många nyfikna samlades på K.F.U.M:s gård och beundrade dessa nya amerikanska vagnar, som representerade det absolut modernaste på bussområdet. Karosserna, med vikkörrar både fram och bak, var byggda av Järbo karosserifabrik.

Här i länet fick bussarna då vara högst 185 cm breda. Möjligen berodde detta på den smala Oscarsbron. I varje fall måste Brockwaybussarna, som hade dubbla bakhjul, byggas om, eftersom de var ett par centimeter för breda. Det blev dyra centimetrar. Dessa bussar utrustade man med långbänkar för att göra dem rymligare. Minnesgoda stadsbor minns de två robusta blå bussarna, som under många år gick på linjen Odensala—Öhnet. Åndstationerna var nu flyttade till Jägarhyddan på Frösön och affären i Odensala.

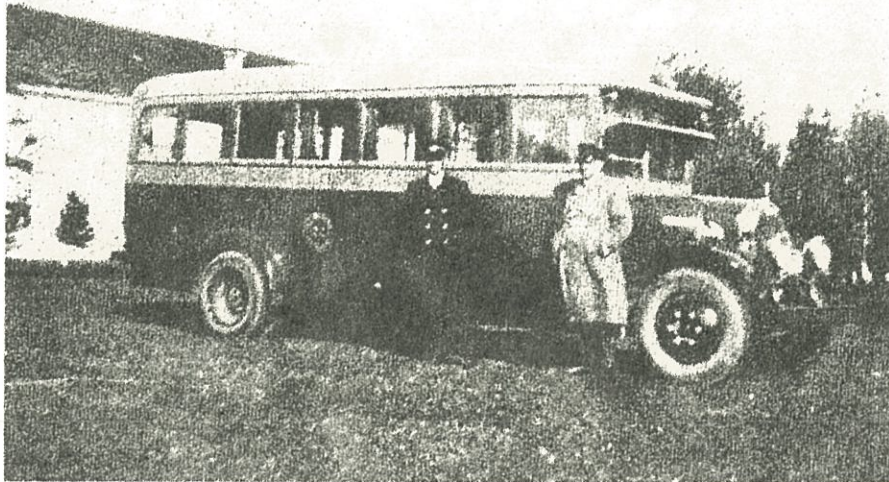
År 1929 tillfördes Jämtland sin första specialbyggda turistbuss, en Dodge Graham Brothers, Sedan. Karossen var byggd av Bröderna Hägglund i Örnsköldsvik efter Bohmans idéer och önskemål. Den tog 23 personer. För varje säte rymmande fyra personer fanns en separat dörr och baktill ett något större utrymme, "sällskapsrum", med bänkar placerade längs väggarna. Bussen var trivsamt att åka i och gav intryck av en jättestor personvagn.

Den sista i raden av de bussar Bohman inköpte levererades 1933 och var en modern "framstyrd" G.M.C., som rymde 35 personer. Under en dryg 10-årsperiod hade stadsbussarnas utveckling gått från den lilla bussen för 10 personer fram till denna moderna "stockholmsbuss", som, då sensationellt, hade motorn delvis inne i bussen.

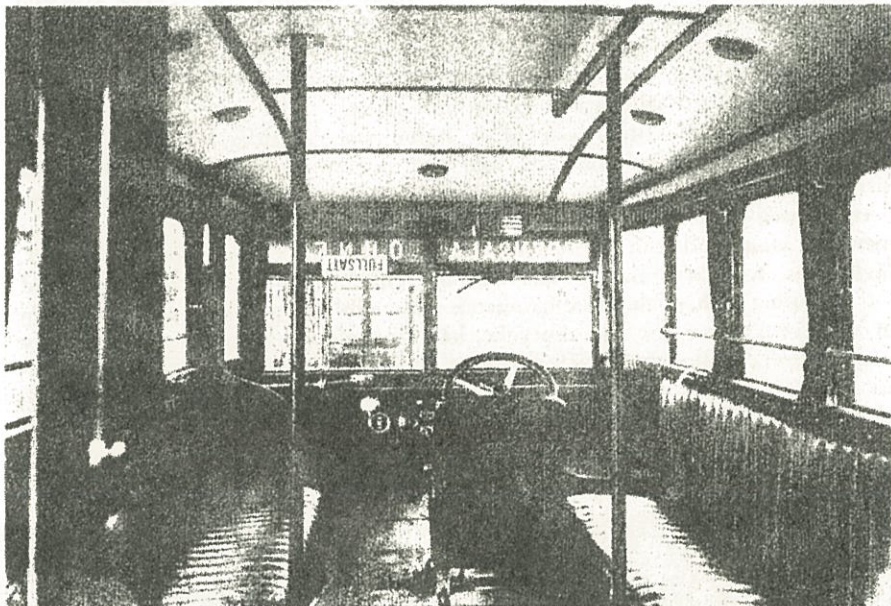
Här kanske skall tilläggas att "Bohmans bussar" alltid hade sin huvudsakliga uppställningsplats nedanför Stortorget. Där låg också K. E. Bohmans busskontor i fastigheten Storgatan 16.

När bussarna inte gick i trafik, stod de uppställda på K.F.U.M:s gård, dåvarande Kyrkgatan 30 i kvarteret Traktören. Redan i mitten av 20-talet började Bohman söka en lämplig tomt, på vilken han ville uppföra en tidsenlig garagebyggnad. År 1927 köpte han av J. P. Hård hörntomten Storgatan 63 mot Grängsgatan i kvarteret Brandenburg. Den stora tomten hade legat orörd sedan 1887, då därvarande Järnvägshotellet brann ned. Här uppförde nu Bohman, med inflyttning 1931, en kombinerad garage- och bostadsfastighet i två våningar (så småningom Godscentralen). Det blev stadens då största garage med 8 garageplatser för bussar samt verkstadslokal.

Vintern utan garage innebar för "K-E" och hans medhjälpare kalla, svårstartade bussar, som från K.F.U.M:s gård bogserades ut i Törnstensgränd och



Brockway 1929. Chaufför Kalle Zander och K. E. Bohman.



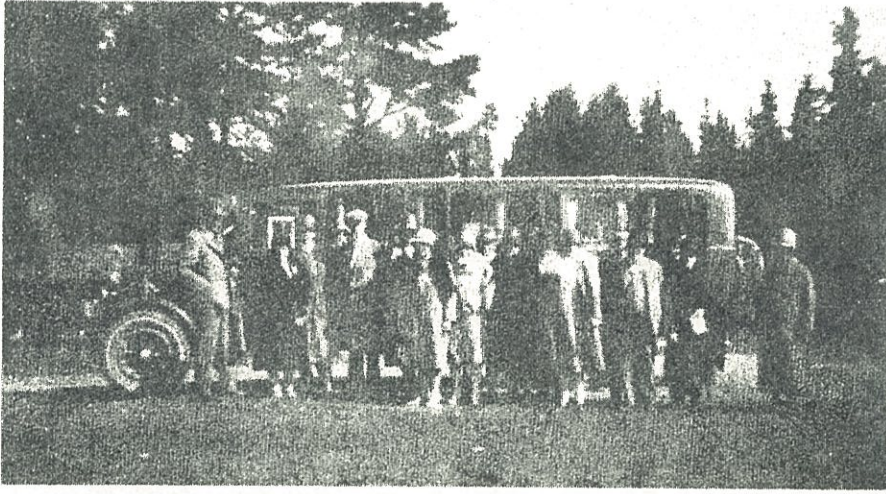
Brockway interiör. Långbänkarna gjorde bussen rymligare.

sedan rullstartades på sin färd ner mot Strandgatan. Halka och plogning av vägar hörde vintern till.

Våren var tiden för översyn. På gården spändes presenningar upp, och under detta "tält" målades bussarna i den mörkblå färg, som kännetecknade "Bohmans bussar". Doften av fernissa och billack var ett säkert värtecken i kvarteret.

Sommaren var gruppresornas och turistresornas tid. Åren 1928—1932 hade Bohman ett gott och intensivt samarbete med Svenska Turistföreningen. Varje vecka under sommarmånaderna mötte han Tåghemmets resenärer vid stadens Centralstation. Det var något av parad då 3—4 bussar, ibland flera, körde Storgatan ner till stationen med "K-E" i sin Chandler personbil i täten. Bussarna svängde upp och som gammal militär ville "K-E", att dessa skulle stå vända mot stationshuset i noggrann "rättning". Turisterna skulle mötas av chaufförer i oklanderliga svarta uniformer. Kåffäpär och mössmärken var i vitmetall och prydda med stadsvapnet. Bussarna tog turisterna med på en rundtur i staden och ut på Frösön. Som en av guiderna på dessa "rundtursbussar" tjänstgjorde ytteråfödde Gösta Olander (sedermera i Vålådalen).

Bohmans gamla räkningskopior från 20-talet kan berätta mycket om vad som hände i tiden. Bussar förhyrdes av sängkörer, teatersällskap, fotbollslag, begravningsföljen och för skolresor, invigningsfestligheter och mycket annat. Regimenterna hade inga egna bussar utan hyrde ofta sådana för transport av musikkåren eller vid speciella tillfällen som vid utryckning till skogsbränder, skjutövningar etc. Rabatthäften införde Bohman redan 1922. Reklamskyltar fanns på hans bussar 1927, och regelrätta skolskjutsar anordnades redan i mitten av 20-



Turistbussen ute på resa 1929. Guiden rektor Högberg längst till vänster.

Turistresor till Åre—Tännforsen

Den specialbyggda turistbussen har tidigare beskrivits. Sommaren 1929 började den sina turer till Åre och Tännforsen. Priset för resa från Östersund fram och åter inklusive frukost och middag på Grand Hotell i Åre var 14 kr. Som guider på dessa populära resor tjänstgjorde omväxlande följande kända östersundsprofiler: fil. lic. Algot Holmqvist, rektor Gottfrid Högberg och disp. Nils Zetterström. Att höra den sistnämnde vid Duvedsmonumentet berätta om karolinernas marsch över fjället var bara det värt resan.

"K-E" har alltid varit intresserad av natur och historiska händelser. Kanske var det inslag av blåögd idealism, som fick honom att på vintern 1930 söka tillstånd att med sin turistbuss göra turer Östersund—Stockholm och Stockholm—Åre. Bussen skulle färdas genom Dalarna, besöka historiska platser och på hemvägen gå längs Indalsälven. Resolution beviljades att "inom Västerbottens, Gävleborgs, Kopparbergs, Uppsala och Stockholms län samt Stockholms stad mot ersättning tillhandahålla allmänheten automobil för personbefordran". Även om alla länsstyrelser gav sitt samtycke, kan följande landshövdingesvar vara av visst intresse: "Vad först beräffar behovet av en sådan turistroute genom Uppsala län kan jag för min del icke finna att något nämnvärt behov föreligger. Att i en skakande omnibus sträckåka över en route som, fränsett Uppsala stad och dess närmaste omgivningar, icke skulle erbjuda några fler karaktäristiska och ur olika synpunkter särskilt intresseväckande sevärdheter än som här bleve



"Bohmans Bussar" 1929.

I mitten personbilen Z 7, Chandler 1927.

fallet vad Uppsala län beträffar, synes mig vara att ganska hårt fresta tålamodet och uthålligheten hos en turist så mycket mer som sträckan Stockholm—Uppsala—Sala, som synes vara en för turistresan mindre intressant del, så avsevärt bekvämare kan beresas med de omedelbart invid vägen gående tågen." Svaret tyder på att "K-E", nu som många gånger förr, var tidigt ute. Men tiden var tydligen ännu ej mogen.

Svenska Turistföreningen var dock mer framsynt och skrev uppmuntrande: "Vi hoppas att Ni kommer att fullfölja Edra planer, då routen bör bli av stort värde för turisttrafiken."

Några turer på Stockholm blev det dock ej. Det av Stockholms stad beviljade tillståndet innebar även, att Bohman skulle deltaga i kostnaden för anläggandet av hållplats på Jarlaplan. Omkostnaderna blev för stora. Tiderna började för övrigt redan bli hårdare.

Initiativkraft och hårt arbete

Trafikbilarnas och bussarnas frammarsch över landet var fylld av sjudande pionjäranda. Vedermodor i alla former saknades minsann inte. Men trots detta kände de, som deltog i uppbyggnadsarbetet, ofta stor glädje och tillfredsställelse. De fick prova allt nytt, som kom fram, deras uppfinnarförmåga fick utvecklas, och de var ibland kanske först på något område. Branschen krävde initiativkraft och därtill lust och förmåga att arbeta hårt.

Kraven på flera turer växte år från år. Ambitioner fanns hos bussägaren att skaffa de allt modernare vagnar, som kom fram. Vid dåliga tider, med svåra låneförhållanden i banker, var det bara att arbeta vidare och hoppas på ökat trafikunderlag och ljusare tider. De svåra åren i början av 30-talet med stor arbetslöshet var en påfrestande tid för bussägarna, särskilt då för den, som bedrev enbart stadstrafik. Med sina kortare färdsträckor blev givetvis en sådan trafikform mer sårbar. Den 29 juli 1935 ombildades firman till AB Bohmans bussar, som drevs fram till 1939, då K. E. Bohman lämnade företaget. Den 15 sept. samma år inregistrerades Östersunds Omnibuss AB.

Denna uppsats om hur bussen kom till vår stad för drygt femtio år sedan, har ofrånkomligt huvudsakligen behandlat min fars arbetsinsats. Jag har efterträvat objektivitet men vill som avslutning uttrycka min stora beundran för hans och hans kollegors många gånger otacksamma pionjärgärning.

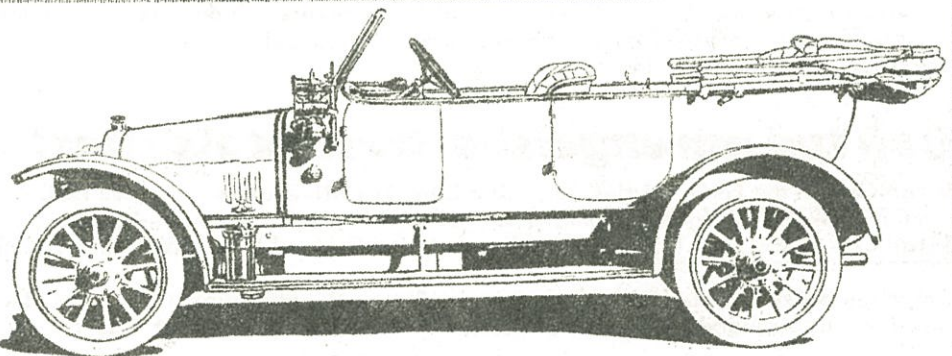
Östersunds förste bussägare är idag nära 87 år och bosatt i Ytterån. Precis 60 år har förflutit, sedan han som Gjestvangs fordmontör första gången kallades till Östersund. Sedan dess har K. E. Bohman genom alla år varit Jämtland trogen.

SUNBEAM

öfverlägset

VÄRLDSMÄRKE

16/36 20/48 30/72 HK.



MASKINFIRMA OSCAR SVEDLUND, KATRINEHOLM.

VÄGFARANDE!



HÅLL TILL VÄNSTER! ————
KÖR FÖRSIKTIGT I KURVORNA!

Klubbträff i Mia Nilssongården
på Jamtli fredagen den 3 maj 1974.

Arbetsmöte Hos Per Åke Tegstedt i
Hallén lördagen den 4 maj 1974.

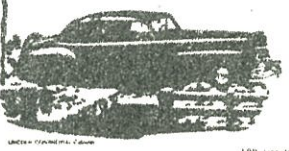
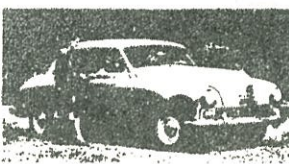
Välkomna!

Styrelsen.

1947

50A. Kaiser 5101 Sedan is Series was one of the models available and sold at \$1800. Adventure was 1937 in engine 228 7 CID Six. Other model was 5111 Custom. Sales 7.4m. Light engine and 1937 AT 1800 model finally at their Way in the State near Toledo, Michigan.
50B. Lincoln Continental had 130 hp 5.5 liter 6. Head V12 engine with hydraulic valve stem. Price at Detroit was \$4746.

50C. Mercury like Lincoln, was substantially the same car as in 1946. Main exterior difference was slusher body side moldings with separate main lines on hood (2000) side. Series designation was 280.
50D. Monarch was Canadian built version of the Lincoln and differed mainly in having its own distinct grille. It was introduced in 1946 and continued available unchanged until 1948.



50A Kaiser

50C Mercury

50B Lincoln

50D Monarch

1947

51A. Nash 600. Motor 4740 Truck Order had knockdown string, price about \$148. Superlim Sedan which had 5000. This model available was \$1633. Brougham.
51B. Oldsmobile Series 48 and 68 four door sedans had 100 hp. 6 cyl. and 110 hp. 6 cyl. engines respectively, but looked alike. Inner body was 360 used for Chevrolet and Buick.
51C. Packard Deluxe Light Clipper was similar to 1946 equivalent and

50E in 1974 (Club Sedan) and 52146 (Young Sedan). They were designated 210 Series Model 2111. Had 120 in. wheel and 982 CID. 4 head motor. Several other models. Five and 1946 were available.
51D. Plymouth Cordoba was one of the body styles in Special Deluxe range. Deluxe range had four models 1946 and 1948 models were shown.



51A Nash

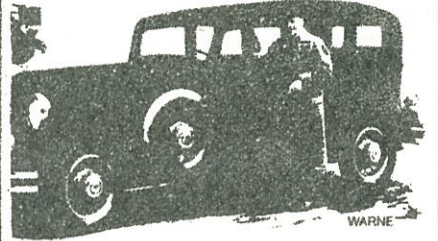
51C Packard

51B Oldsmobile

51D Plymouth

OLYSLAGER AUTO LIBRARY

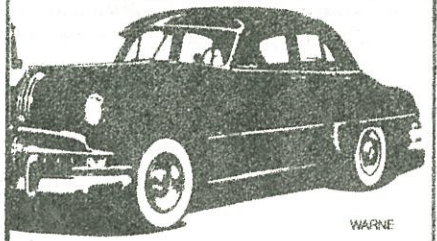
American Cars of the 1930s



WARNE

OLYSLAGER AUTO LIBRARY

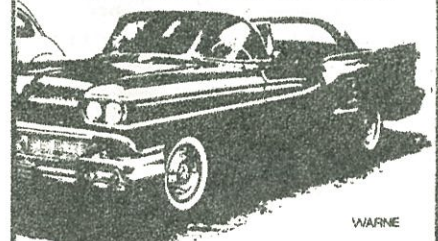
American Cars of the 1940s



WARNE

OLYSLAGER AUTO LIBRARY

American Cars of the 1950s



WARNE

Tre bra (och billiga) böcker om amerikanska bilar.

Just nyutkommen är den tredje boken om amerikanska bilar i "Olyslager Auto Library". Förutom de tidigare två böckerna om amerikanska 30- och 40-talsbilar finns nu "American Cars of the 1950s". Och snart kommer det ytterligare två böcker om engelska 30-talsbilar. Dessutom finns böcker om jeepar och om "half-tracks".

American Cars of the 1930s. På 1930-talet skedde den stora omsvängningen från de fyrkantiga täckta bilarna och de öppna touring-modellerna till de strömlinjeformade bilarna med många tekniska finesser, som individuell framhjulsfjädring och automatväxellådor. Boken visar i bild och text hur de amerikanska modellerna förändrades år från år. Det finns också åtskilliga bilder på amerikanska bilar med europeiska karosser.

American Cars of the 1940s. 40-talet är intressant när det gäller amerikanska bilar. De flesta biltillverkarna släppte 1946 ut vad som egentligen skulle ha blivit 1942 års modell, och sen tillverkade man dessa bilar utan större förändringar under några år. De första riktigt nya bilarna kom först 1948 och 1949. Vem minns inte med spänning den nya Studebakern, Kaiser och Frazer, den legendariska Tucker-bilen och Lincoln Continental med knappar i stället för dörrhandtag?

American Cars of the 1950s. 1950-talet - de stora fenornas och de dubbla strålkastarnas epok. Ford kommer med sin Thunderbird och Chevrolet med Corvette, Packard dör, Edsel blir en miljonmiss och Detroit kommer med kompakta bilar. Mer än 330 illustrationer.

Och två om engelska trettiotalsbilar!

British Cars of the Early Thirties. Behandlar bilar som tillverkades i England 1930 - 1934. Från de små billiga bilarna som huvudsakligen byggdes för hemmamarknaden till lyxbilar som Rolls-Royce. Ut kommer i juni.

British Cars of the Late Thirties. Om bilar byggda i England 1935-1939. Nära 300 bilder. Ut kommer i juni.

Samtliga böcker kostar 24:- inklusive moms. Porto och postförskott tillkommer. De båda böckerna om engelska bilar kan vi naturligtvis inte leverera förrän i juni. De övriga finns på lager!

Sänd mig följande böcker mot postförskott. Priset är 24:- per bok. Porto och postförskott tillkommer.

.... American Cars of the 1930s. American Cars of the 1940s. American Cars of the 1950s.

.... British Cars of the Early Thirties. British Cars of the Late Thirties. The Jeep.

.... Half-Tracks. (OBS! De båda böckerna om engelska bilar sänds så snart de utkommit).

Namn

Adress

Postnummer och postadress

Studebaker

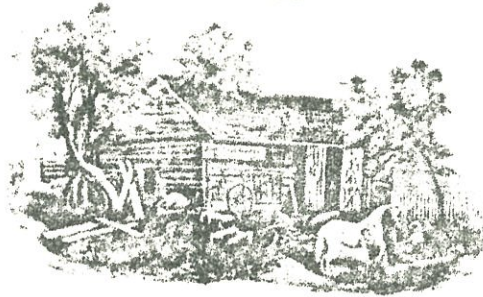
Firman Studebaker grundades i South Bend, Indiana, år 1852 och var i cavbruten verksamhet fram till 1966, då biltillverkningen upphörde. Dock består Studebaker namnet än idag, men nu på andra områden.

Under två generationer var Studebaker världens största fabrikant av hästådön. Denna fabrikation upphörde 1919-20. Firman började experimentera med självgående fordon år 1897 och slog sig år 1902 på automobilfabrikation på allvar. I början tillverkades elektriska bilar och från år 1904 bensindrivna. År 1911 ombildades företaget till aktiebolag med namnet "The Studebaker Corporation".

Grundaren av Studebaker dynastin i Amerika var Peter Studebaker. Han kom från Holland med familj 1736. År 1798-99 återfinns far och son Peter Studebaker som etablerad vagn tillverkare. Sonen John fortsätter i yrket och i egen Conestogavagn, reser han västerut till Ohio.



Johns fem söner fortsätter ytterligare västerut och 1852 grundade bröderna Henry och Clem vagnfirman H & C Studebaker i South Bend, Indiana. Deras utrustning var två ässjor och ett kapital om 250 kronor.



Studebakers utveckling från en obetydlig smedja till 1920-talets omfång som världens största tillverkare av sexcylindriga bilar börjar således 1852. Under mer än ett halvt århundrade spreds över världen Studebakers anseende för utomordentligt goda häståkdon. Firman blev under inbördeskriget en betydelsefull leverantör. 1868 ombildades firman till The Studebaker Brother's Manufacturing Company. Fyra år senare annonserades firman som världens största hjulfabrikant med försäljare över hela världen.

Studebakervagnen nådde enormt rykte bland de brittiska styrkorna under Boerkriget. Detta goda anseende gick sedan i arv till Studebakers automobiler sedan firman slutade med fabrikation av häståkdon och övergick till biltillverkning.

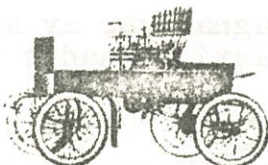
Studebaker Quality is an inherited excellence.

THE hundred-acre manufacturing plant at South Bend, and the great repository buildings located in various commercial centers all over the country, are the most substantial proof of the wide-spread appreciation of Studebaker excellence. With the skill of over fifty years of improvement in new methods and material, Studebaker designers and craftsmen manufacture the most complete line of vehicles and accessories in the world.

The Studebaker Electric Automobile is a horseless carriage of the most practical kind. It can be run any day in the year by any member of the family.

Send for descriptive catalogue.

År 1897 började Studebaker experimentera med hästlösa fordon. Först byggdes endast karosser för elektriska vagnar, men 1902 lyckades Fred Fish, en brorson till John Studebaker, övertyga firman att bygga egna elektriska vagnar ritade av Thomas Alva Edison.



1902 Electric Runabout

Den 22 juli 1904 lämnade den första bensindrivna bilen fabriken. Den första Studebakerbilen kostade 1250 dollar

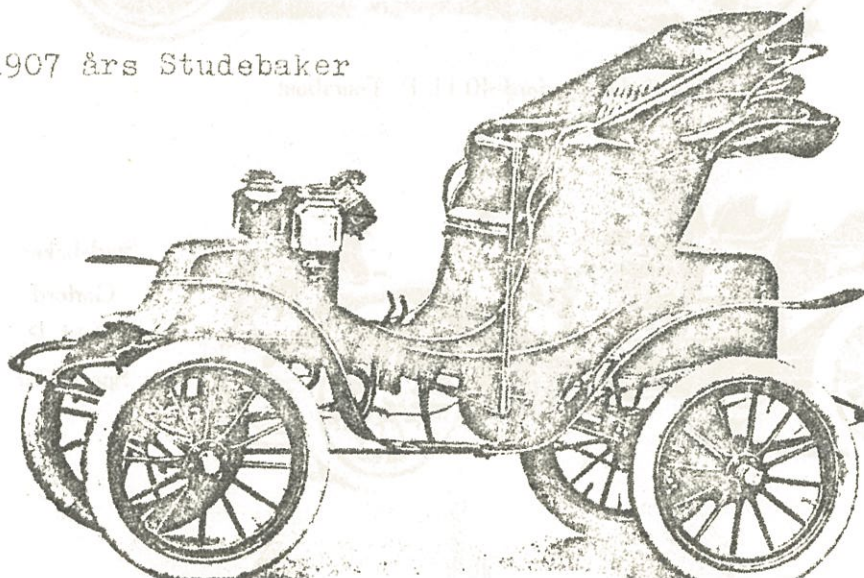


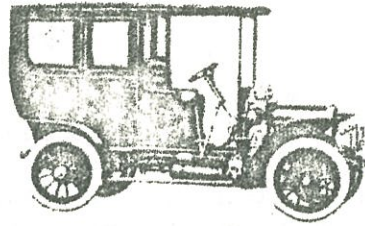
1904 Studebaker-Garford

och hade en 2 cylindrig motor om 16 hkr försedd med Studebakerkaross. Motorn var centralt belägen under golvet och kedjedriven. Den öppna vagnen rymde fem passagerare och kunde erhållas med suf-flett för 150 dollar extra.

Året därefter framställdes en 4 cylindrig modell om 20 hkr med motor framtill. Vagnen, som tillverkades, ansågs dock för dyr, varför firman 1908 tog kontakt med en Detroitfirma Everett-Metzer-Flanders för att nedbringa kostnaderna. 172 stycken 4 cylindriga vagnar E-M-F 30 byggdes första året till ett pris av 1.000 dollar. Anmärkningsvärt med denna vagn var saknaden av vattenpump. Den var istället försedd med termo-syfonkylare. Motorerna överhettades dock, varför samtliga vagnar ommonterades med vattenpump.

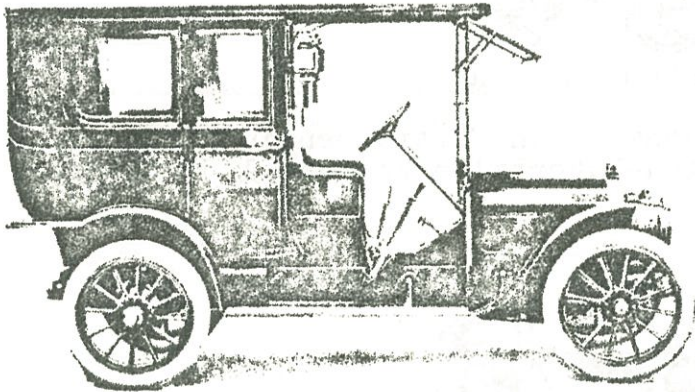
1907 års Studebaker





1907 Limousine

1907 års vagnar var av mycket god kvalitet och 1 års garanti lämnades av firman.

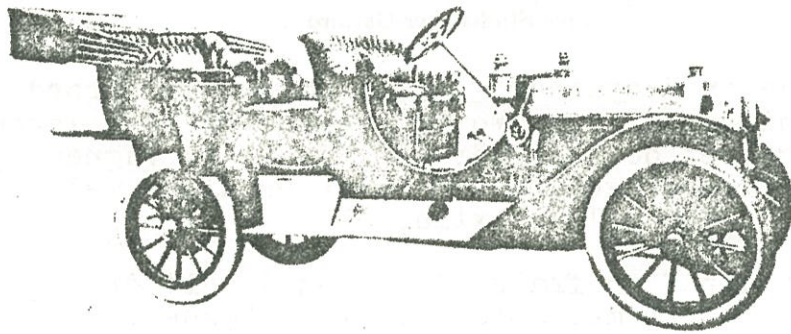


Studebaker-Garford
40 H. P. Limousine

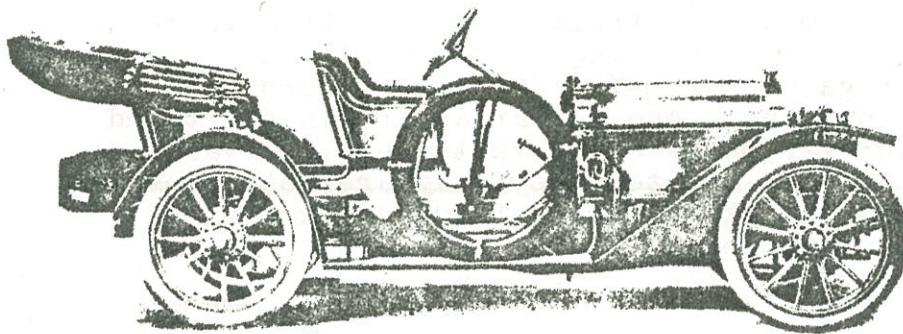
Här ser vi 1910 års Studebaker "Garford Line 40"

1910 introducerades modellen S-20 och Studebaker fick nu majoritet även i E-M-F. År 1911 byggdes 27 653 Flanders 20's och en större modell E-M-F 30.

Studebaker-Garford
40 H. P.
Touring Car



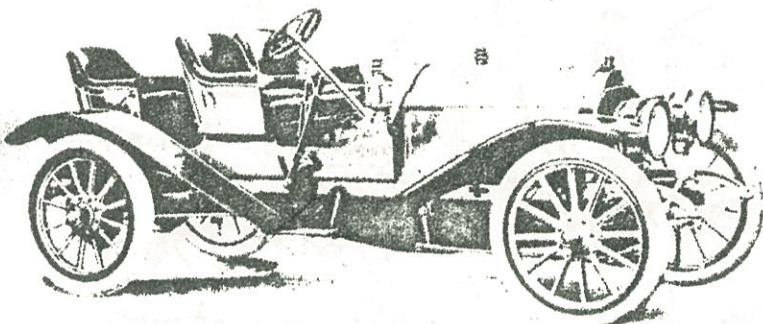
Den 14 februari ombildades firman till The Studebaker Corporation. Samtliga bilar kom hädanefter att kallas för Studebaker.



Studebaker-Garford 40 H. P. Tourabout

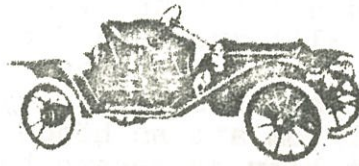
1906-07 annonserades Studebaker som bilen med ryktbarhet bakom sig.

1906 erbjöds tre bensindrivna modeller, E, F och G samt sex elektriska modeller, 22, 24, 16, 20, 21 och 2012.



Studebaker-Garford
40 H. P.
Speed Car

Vagnarna kallades också Runabout, Stanhope, Victoria-Phaeton, Surrey, Station Wagon. Modell 2012 var en 14 passagerars omnibuss.



1911 "20" Roadster

Året 1912 byggdes 29.123 vagnar, bl.a. modellerna SA-25 och AA 35, S 20 och EMF A 30.

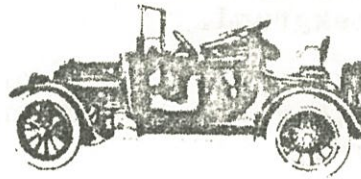


1912 "20" Suburban



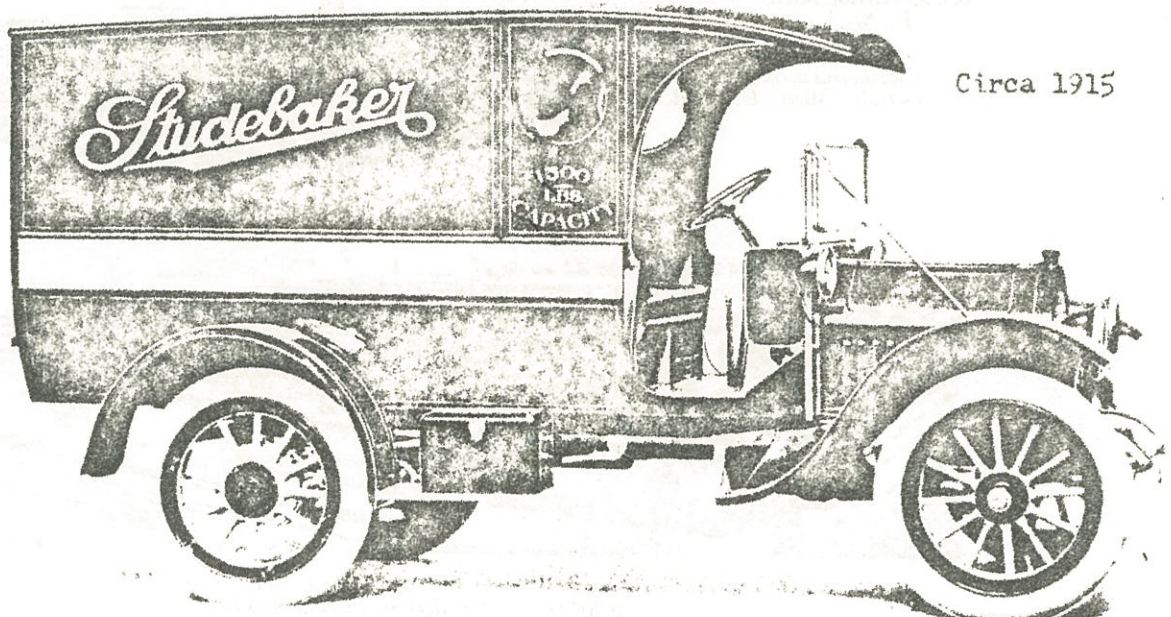
1912 "35" Tourer

Bo Byman i Storvik är ägare till en S 20 och Ulf Edlund i Eskilstuna till en EMF A 30 Roadster.



1913 Custom Roadster

1912 registrerades 3 Studebakervagnar i Jämtland. Året därpå kommer ytterligare 2 vagnar till länet och 1914 registreras 3 vagnar. Krigsåret 1915 införs i registret endast 1 vagn. Representant för Studebaker var aktiebolaget Västkustens Maskinaffär i Göteborg med undantag av Norrland. Här såldes Studebaker av Norrländska Automobilaffären i Bollnäs. Därför registreras många av de första Studebakervagnarna i X län. Försäljningen överförs senare till firman And. Skog med säte i Göteborg, Malmö och Sundsvall. I Stockholm övertas försäljningen av bilaktiebolaget Drakenberg och i Sundsvall av Mossberg & Blomkvist.



Circa 1915

Misslyckanden i början av biltillverkningen medförde, att allt provades för att kunna räcka ett långt liv. Resultatet blev gedigna konstruktioner, som skapade Studebaker rykte och medförde att Studebaker kom att nå höjden av dåtidens teknik. Resultatet blev de senare berömda Big och Special Six modellerna.

Redan 1912 tillverkade Studebaker nästan alla delar själv till vagnarna. Firman inköpte 1911 Pressed Steel stålverk i Detroit, varför Studebaker ägde en av de största stålpressarna inom den amerikanska industrin. Likaså skapades moderna laboratorier i vilket allt testades.

År 1913 presenterades 6 cylindriga modeller. Året därefter rationaliserades modellerna ner från sex till två, en 6 cylindrisk och en fyrcylindrisk vagn.

De första ingenjörerna hos Studebaker var självlärda män, men från år 1914 kom en ny grupp ingenjörer till firman. De hade universitetsutbildning som teoretisk bakgrund.

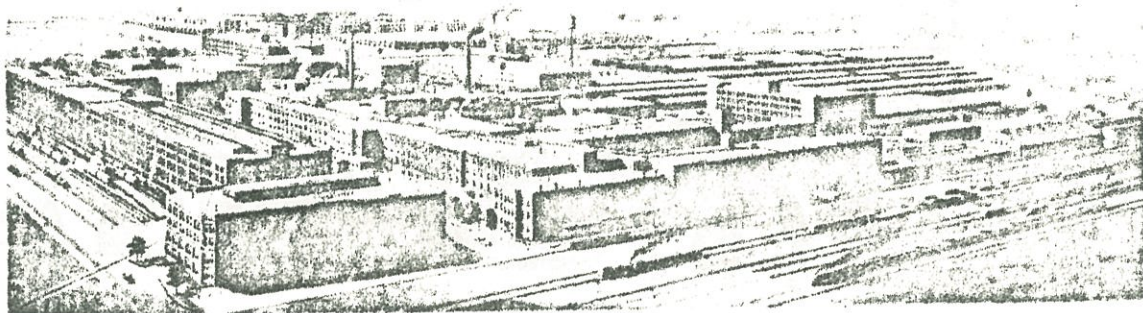
År 1915 inträdde Albert Russel Erskine som firmans ledare. Under hans ledning skulle firman komma att blomstra.



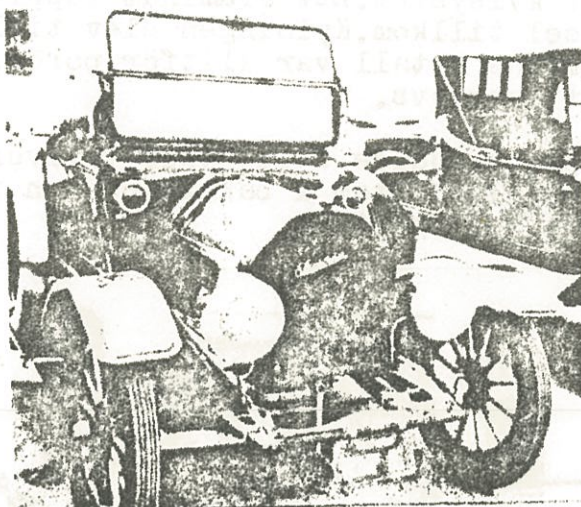
Fabrikerna nr:is 5
och 4 i Detroit, Mich,
U. S. A.



Fabrikerna nr:is 5 och 10
Detroit, Mich, U. S. A.



Fabrikerna nr:is 1 och 2 i South Bend, Ind., U. S. A. Areal
60 hektar, byggnadernas golvyta 455,000 kvm.



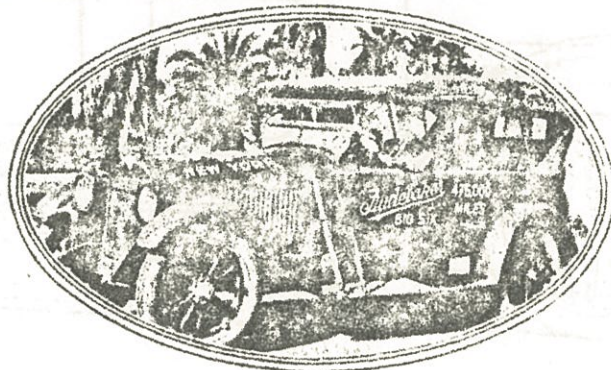
1913 Studebaker "25" Roadster -

Under första världskriget försåg Studebaker de allierade med lastbilar och stridsvagnar.

1915 års Studebaker SF-16 4 cylindriga modell hjälpte firman till tredje platsen i biltillverkningen det året med över 45.000 tillverkade exemplar. Året därefter var tillverkningen uppe i över 60.000 exemplar. En 1915-16 års Studebaker ägs av Dag Johannessen i Oslo. I Jämtland rullade flera exemplar av dessa årgångar.

År 1916 fanns planer på att öka produktionen i South Bend till 700 bilar om dagen. Vid den tiden var bilproduktionen i Detroit medan i South Bend, fabrikerna tillverkade endast hästdrivna fordon. När fabriken var klar i December 1916 behövdes den emellertid för krigsproduktionen.

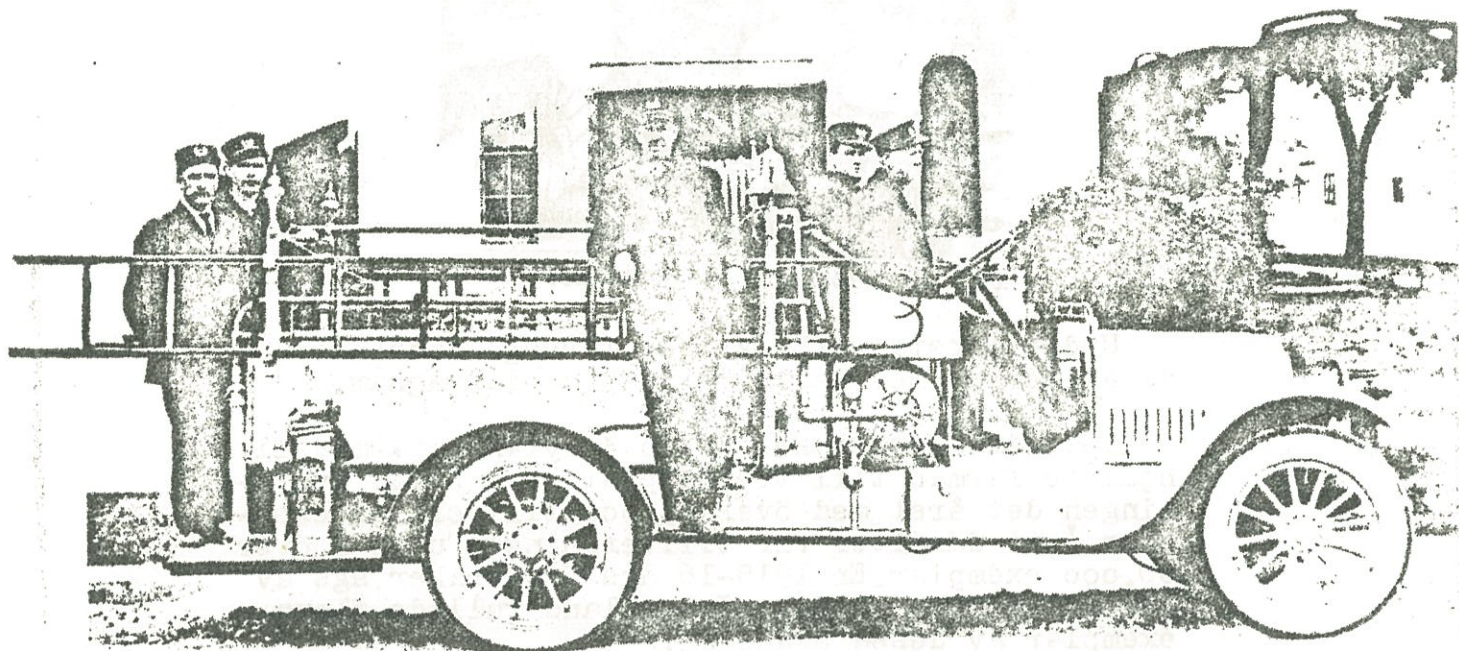
År 1917 påbörjades arbetet med tre experimentmodeller. Bilarna provkördes 20.000 mil i Kanada och USA. Resultatet blev något alldeles enastående för denna tid. Modellerna ritades av Zeder. 1918 började produktionen av de två modellerna Light Four, modell SH och Light Six, modell EH. Båda var nya. Den stora sexan gav upphov till Big Six modellen. En Big Six modell, som byggdes 1918, klarade av 500000 eng. mil som testbil under 5 1/2 år.



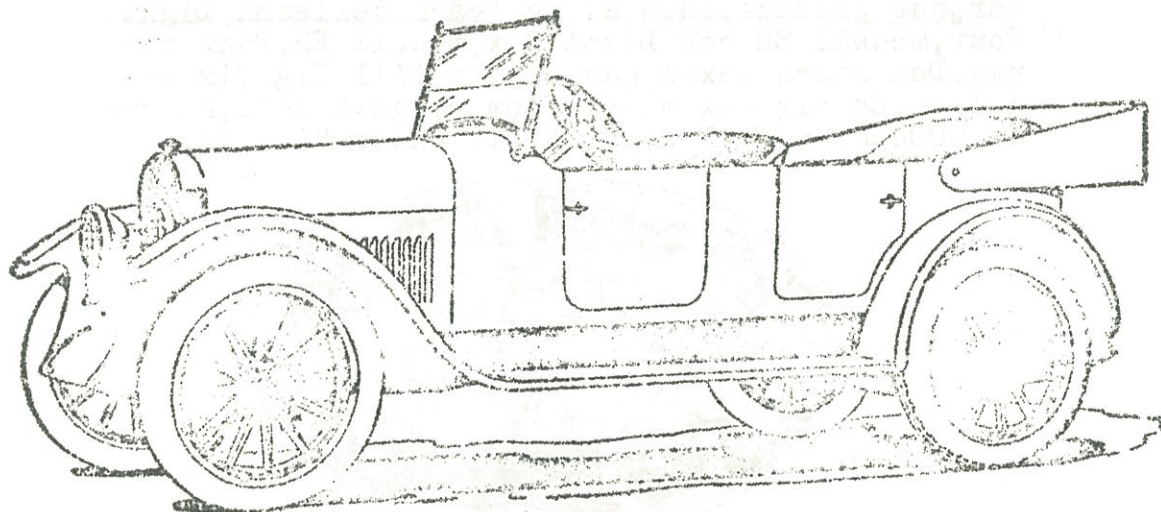
Typiskt för hållbarheten hos Studebakers vagnar. Denna vagn har körts 500.000 eng. mil. Det finnes många studebaker, som gått 100.000 mil och däröver.

Studebaker hade en gång försökt bygga en bil utan vattenpump men misslyckats. Nu försökte man igen med ett nytt kylsystem. Ett aluminum topplock utan vatten tillförsel tillkom. Kylningen blev tillfredsställande, men dåtidens metall var alltför porös, så att experimentet övergavs.

År 1918 breddade Studebaker tillverkningen med pressat stål förutom i bakaxeln även i oljetråg och andra komponenter.

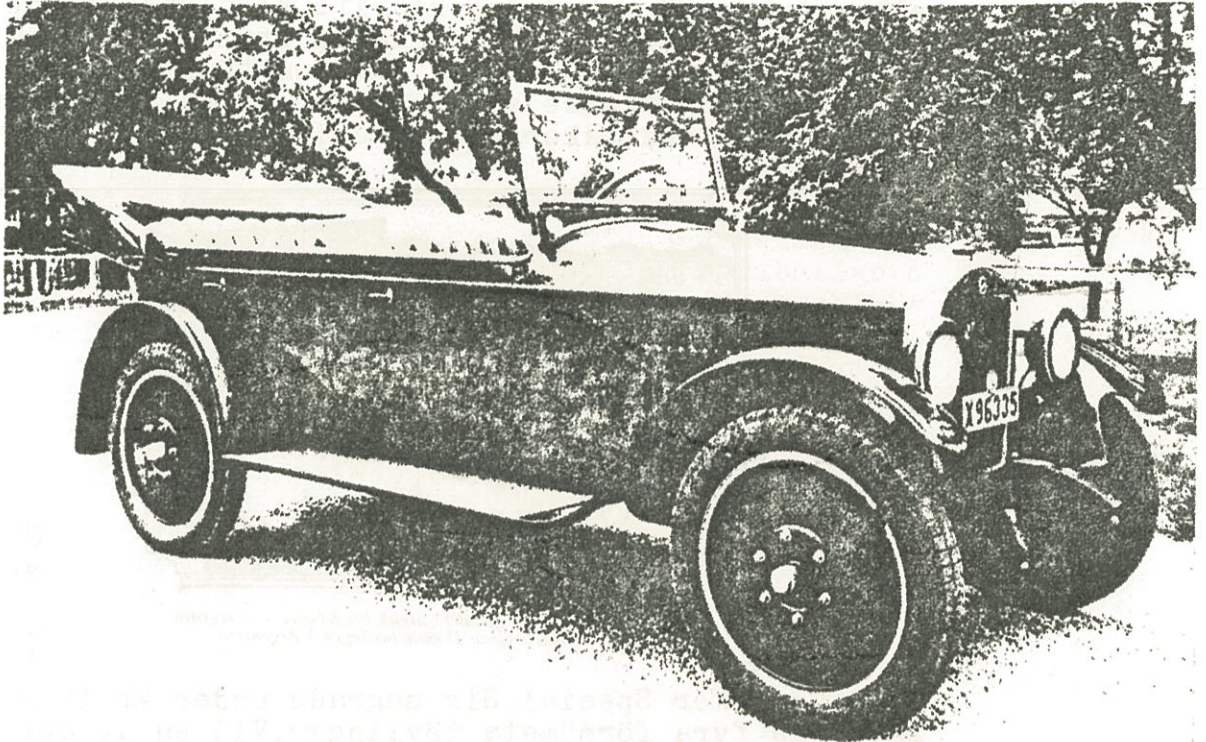


År 1920 försvann den 4 cylindriga modellen och en ny Light Six presenterades. Den 30 april 1922 rullade den första EJ, Light Six modellen ut från fabriken. Den gamla Light Six benämndes nu Special Six. Produktionen blev omkring 100000 vagnar om året. 1923 var produktionen uppe i 150000 vagnar. Nore Nilsson i Tranås ägar en 1922 års Studebaker. Light Six 1920-21 hade 24 tums hjul. Vagnen var svart med röda träckerhjul och rymde 5 personer. Under åren 1920-24 byggdes 200000 vagnar.



Series 20-21 Model EJ

EM, Light Six byggdes åren 1923-24 i 118000 vagnar. Trådekerhjul kunde fås. Modellen hade magnet-tändning och 32 x 4 " hjul. Många fina exemplar kom till Sverige och återfinns än idag och är en utmärkt bil. Tycho Ånner i Edsbyn och Carl Erik Persson i Hedared är idag ägare till 1923 års Studebaker vagnar.

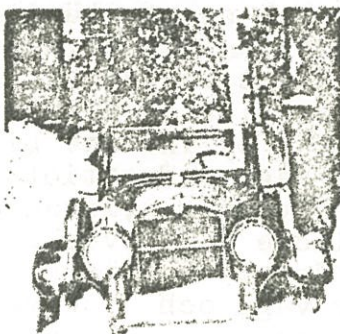


Här ser vi Tycho Ånners Light Six, 1923.

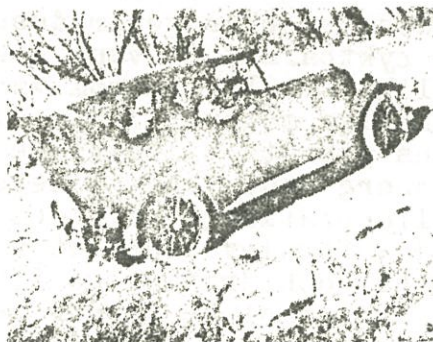
Genom modell ändringen fick nu Studebaker tre modeller, Light, Special och Big Six. Alla modellerna hade 6 cylindriska motorer gjutna i ett block om 23, 29 och 36 hkr, som senare utvecklades till 40, 50 och 60 hkr. Dessa bilar kom att göra Studebaker namnet berömt.

I januari 1923 gav en Studebaker Six ett ojävigt

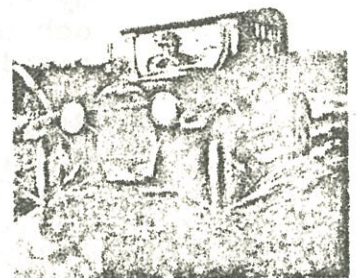
Big-Six pressar sig fram genom snödivorna i den årligen återkommande Yosemite Valley-tävlingen, vilken de senaste tre åren vunnits av Studebaker.



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.

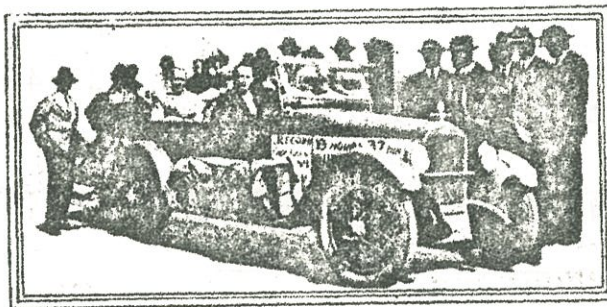


bevis på sin oerhörda kraft, då den under forcering av väldiga snödrivor av upp till två meters höjd med framgång kämpade sig fram över de insnöade passen i Yosemite Valley i Kalifornien. Big Six nådde sitt mål helt och hållet för egen maskin utan hjälp av medar eller taljor. Genom denna bedrift blev Big Six den första bil, som under 1923 nådde fram till Yosemite Village, belägen mitt inne i det snötäckta Sierra massivet, en utmärkelse efter vilken många bilmärken varje år strävar. Studebaker erövrade i flera år denna utmärkelse.

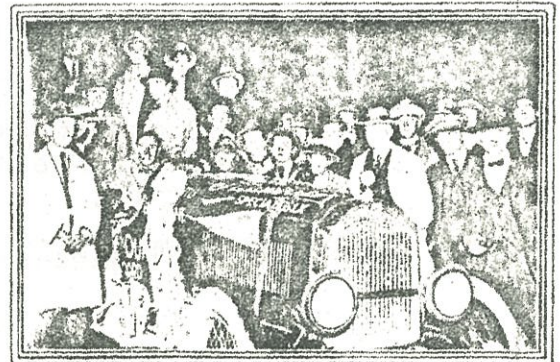


Såväl 1922 som 1923 och 1924 utgick Studebaker som segrare i den berömda Gran Premio-tävlingen i Argentina.

Studebaker Special Six segrade under år 1922 i Syd-Amerikas fyra förnämsta tävlingar. Vid en av dessa, Gran Premie, arrangerad av Argentinska Automobilklubben, slog Special Six alla föregående resultat och sänkte 1921 års resultat för den 75 mil långa banan med 40 minuter.



Runt Syd-Afrika - 2687 engelska mil på 99 timmar och 46 minuter. - Nytt rekord på sträckan, bevis för snabbhet och hållbarhet.



Genom att med icke mindre än 16 timmar och 12 minuter sänka tiden för körning tvärs över Australien har Studebaker bevisat sin snabbhet och tillförlitlighet.

Studebaker blev genom dessa och senare tävlingar mycket ryktbara för ovanlig kraft, smidighet, ekonomi och hållbarhet. Firman, som var först med att tillverka 6 cylindriga motorer i ett block blev på 20-talet världens största tillverkare av 6 cylindriga bilar. Stor omsorg lades ned på dessa vagnar. Trettiotusen kontrolloperationer utfördes på vagnarna, innan dessa godkändes för leverans. Detta ledde till överlägsen hållbarhet och driftekonomi. Under 1922 såldes reservdelar för endast 49 kronor per vagn och 1924 var siffran nere i 40:65 kronor per vagn.

Under 1922 tillverkades och såldes 110000 vagnar. Studebaker expanderade enormt under Erskines ledning från 1914 till 1922 med fabriker i South Bend, Indiana samt i Detroit, Michigan, Walkersville, Ontario och Kanada. Exporten var betydande med en årlig produktion 1918 om 180000 vagnar. Studebaker, Hudson och Buick dominerade världsmarknaden på de stora modellerna medan Fords T-modell, Chevrolet och Dödge gjorde det med de 4 cylindriga vagnarna.



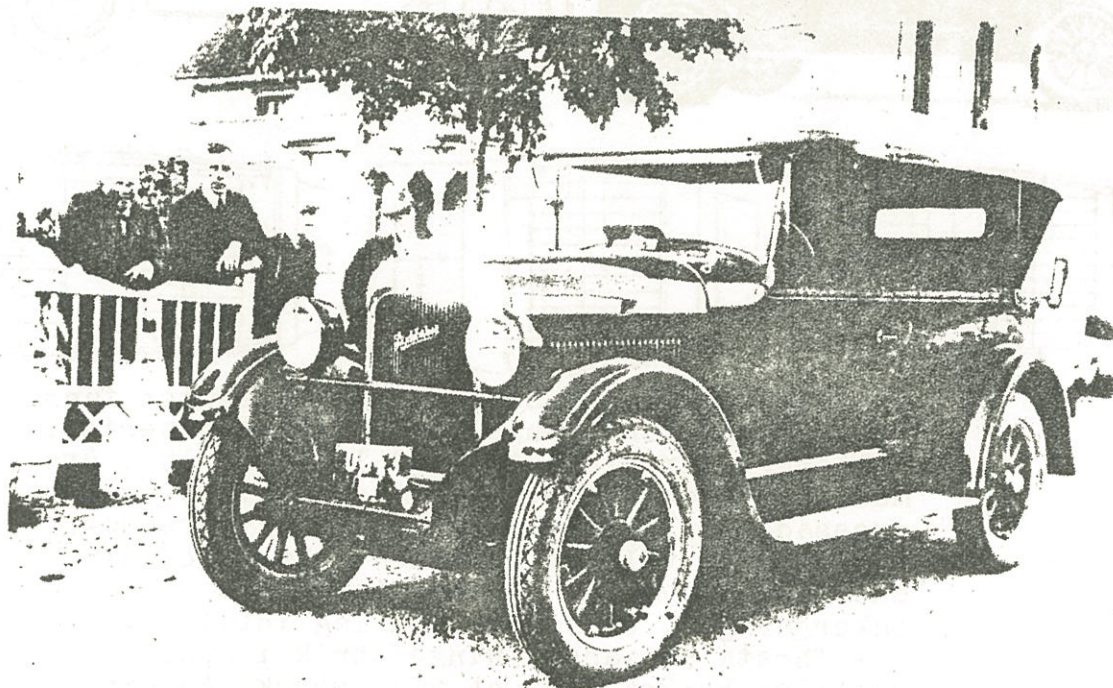
Den nya Studebaker Big Six.

Den nya Studebaker Special Six.

Den nya Studebaker Standard Six.

Kylaren, som är fjörnklädd, är olika på de tre modellerna. Det ligger något individuellt och fjörnämt över var och en av dem.

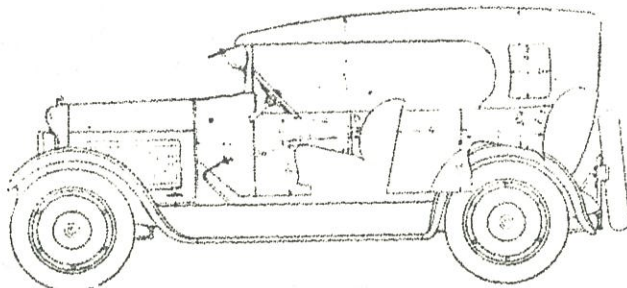
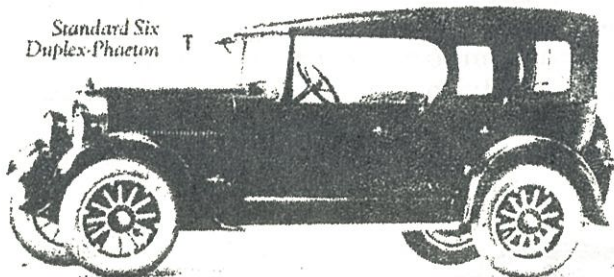
I september 1924 kom 1925 års nya modeller ut, varvid Light Six bytte namn till Standard Six. Motorstyrkan ökades nu till 50, 65 och 75 hästkrafter och däckdimensionen blev 21 x 5.25. Den nya modellen Standard Six, som presenterades 14 september 1924 fick beteckningen ER och kom att bli Studebakers familjeförsörjare. 1927 ändrades modellen till EU och namnet till Dictator. De förändringar, som skedde under de här åren var utvecklingsmässigt stora och förblev kvar länge. Utvecklingen spåras från EJ Light Six med serienumret 1.000001 till den sista modellen 1930 års GL Dictator Six med serienumret 1.477300.



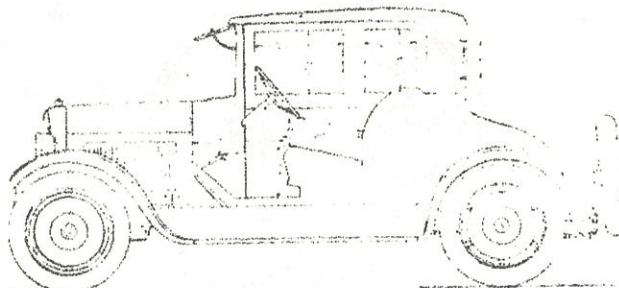
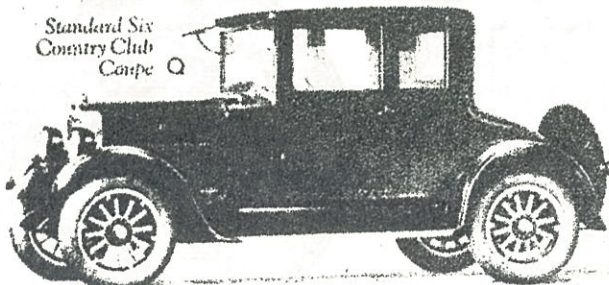
1925 års Studebaker i Hälsingland

Studebaker gick 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 cordringar som standardutrustning och en av de första, som massproducerade förstklassiga karosserier.

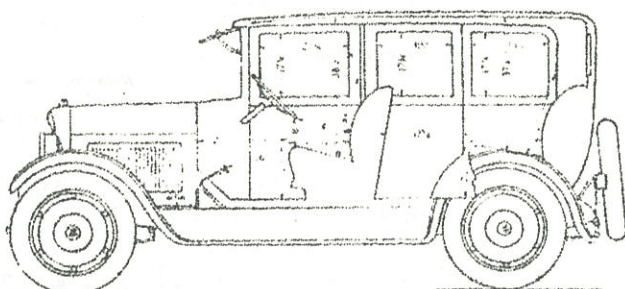
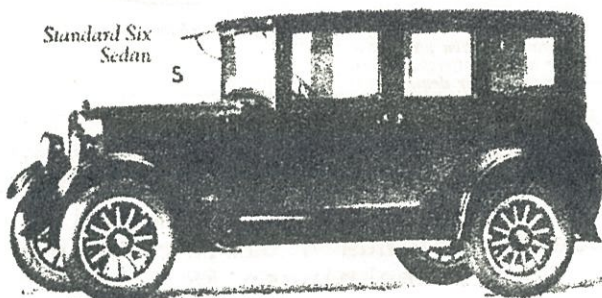
Standard Six
Duplex-Phaeton T



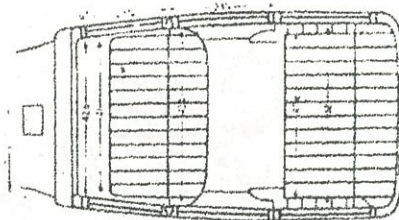
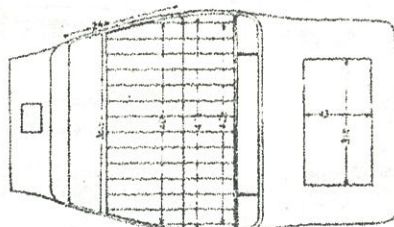
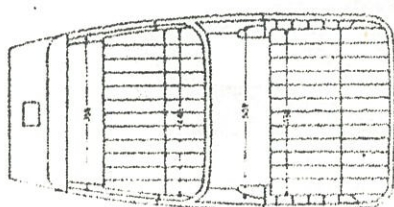
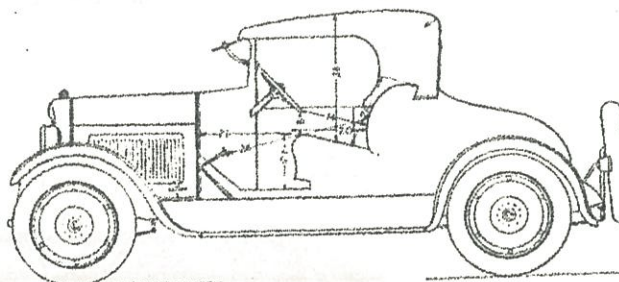
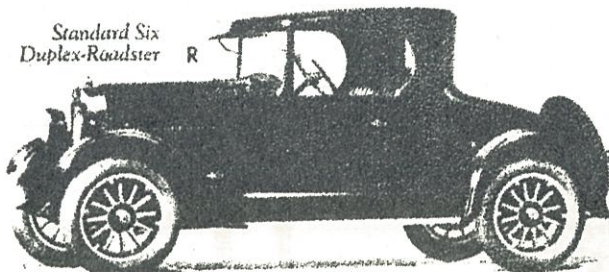
Standard Six
Country Club
Coupe Q



Standard Six
Sedan S

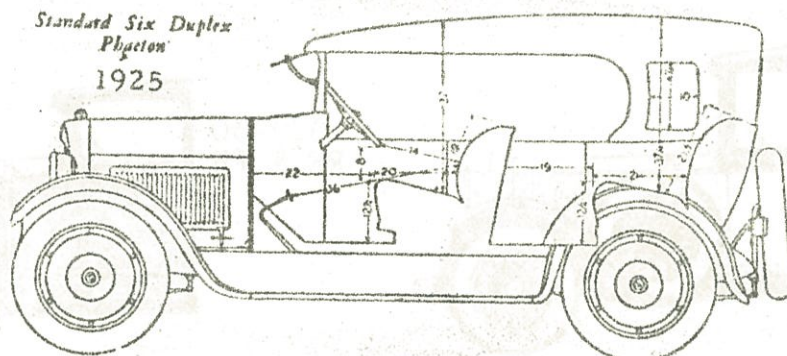


Standard Six
Duplex-Roadster R



1925 års modell ER, Standard Six. Dessutom fanns Brougham, Berline, Coupe och Coach karosserier. Ballongringar blev standard 1925 och 1923 års modeller hade helmetall karosser av svetsad, pressad ståplåt. Såväl 1923 som 1925 års modeller blev väldigt populära i Sverige. Sammansättning av vagnar förekom i Bollnäs i Studebakergaraget, en fabrik, som låg intill Sveriges första sammansättningsfabrik i ordets egentliga bemärkelse. Det var Svenska Automobilfabriken i Bollnäs.

1925 års Standard Six, ER om 50 hkr fick balanshjulet och kopplingen sammanbyggda till ett hus. Handbromsen verkade på en trumma på transmissionen och manövrerades med ett bekvämt handtag under instrument panelen. Tvåhjulsbakbroms i samma utförande som på Light Six modellen användes, men trumman utökades. Fyrhjulsbromsar, hydrauliska erbjöds modellen som extra utrustning och då erhöles tallrikshjul. Träckerhjul kunde inte användas, då de var fästade vid trumman och ballongdäckens vidd tangerade ekrarna alltför långt från vertikallinjen genom hjulens centrum. Detta medförde, att bilen blev alltför svår att styra. De konvexa tallrikshjulen löste dessa problem. Det hydrauliska systemet var så konstruerat, att maximal broms erhöles de tre första tummen på pedalen. De tre nästa funge-

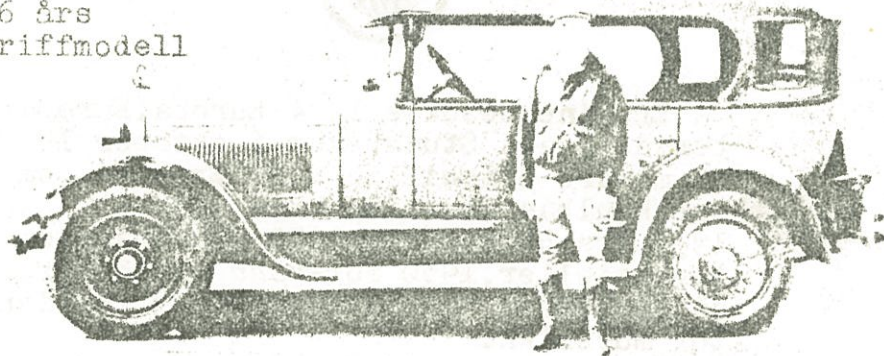


Till Jämtland kom flera vagnar av 1925 års modell. 1927 finns 8 Standard Six registrerade. Av dessa är två just nu under restaurering. Den ena ägs av REDAX -

Sven Schylberg och den andra av Martin Andersson i Gustafs. Båda dessa vagnar kommer från Härjedalen.

rade bromsen mekaniskt endast på bakhjulen. Den hydrauliska pumpen fungerade endast, när bilen gick. Även om systemet såg bra ut på papperet, så accepterades det inte av köparen. Studebaker övergick därför 1927 till mekaniska fyrhjulsbromsar.

1926 års
Sheriffmodell

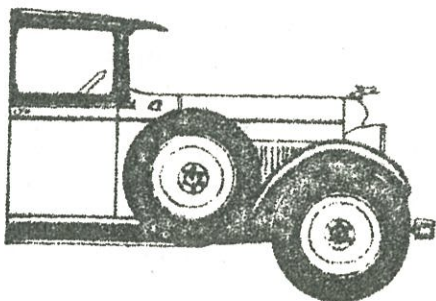


I juli 1926 erbjöds modellen EU. Få förändringar fanns på chassit bortsett från fyrhjuls mekaniska bromsar, som blev standard. Atalanta kylarmascot, dubbla stötfångare, värmemätare och tallrikshjul hörde till förändringarna. Däckdimensionen var fortfarande 21 x 5.25, men efter tillverkningsnumret 1.346.101 användes dimensionen 5.25/20 utom på modellen EU, som bibehöll 5.25/21.

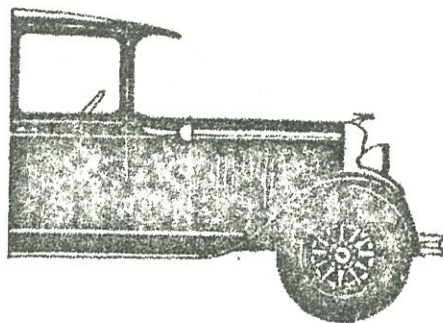
1926 års modell EP, Studebaker Big Six, kallades populärt för Sheriff modellen. Med denna modell avverkade Bob Jenkins 1926 sträckan Los Angeles - Salt Lake City om 781 mil på 16 timmar och 17 minuter/Eng.mil/. Det snabbaste tåget behövde 8 timmar och 8 minuter längre tid.

1927 kunde Studebaker 75 års jubileras som firma. President serien tillkom nu. Namnet på Big Six serien ändrades nämligen till President. Studebaker hade nu övertygats om att endast 6-cylindriga bilar skulle tillverkas.

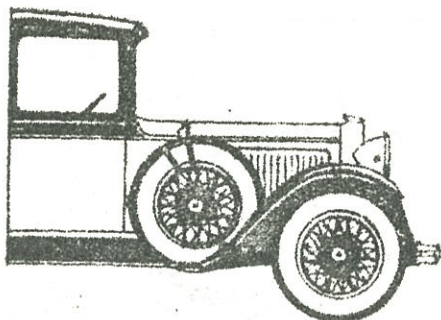
1927
ES



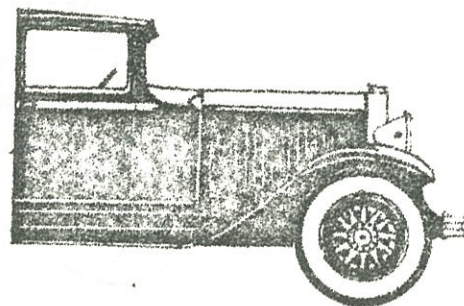
Tidig
1928
FA



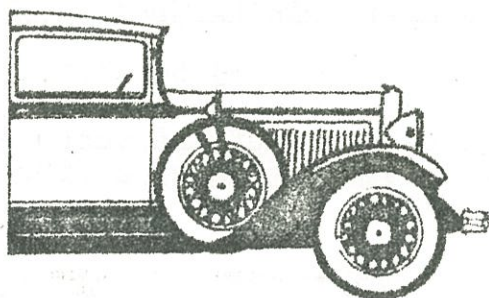
Sen
1928
FA & FB



1929-30
FE & FH



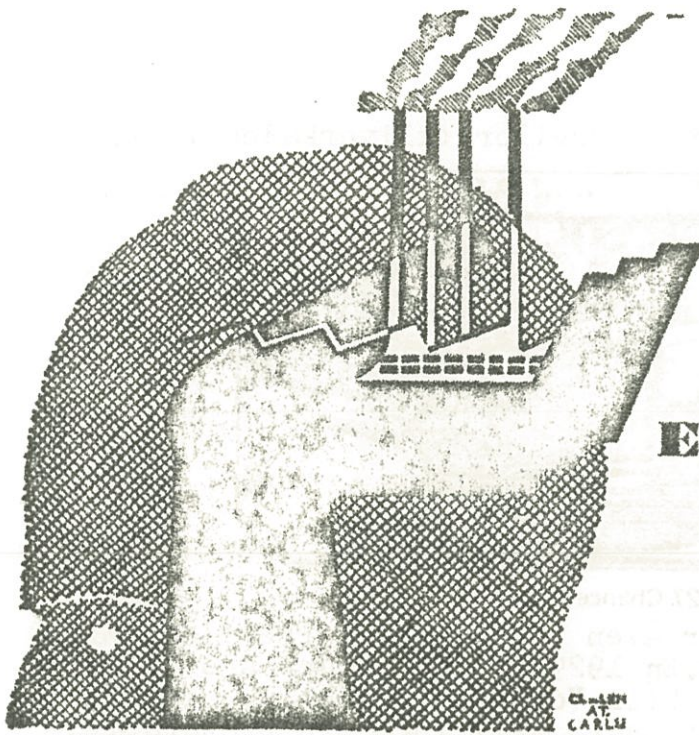
Sen 1930
FE & FH



Erskine besökte 1924 Europa. Europaresan resulterade i att Studebaker i oktober 1926 presenterade en mindre prisbillig vagn, Erskine, om 40 hkr och mindre hjulbas. Modellen blev dock ett experiment liksom 1931 års Rockne Six, 1939 års Champion och 1959 års Larkmodeller. 1930 försvann därför Erskine modellen, då hjulbasen blev densamma, som för den övriga Dictator modellen.

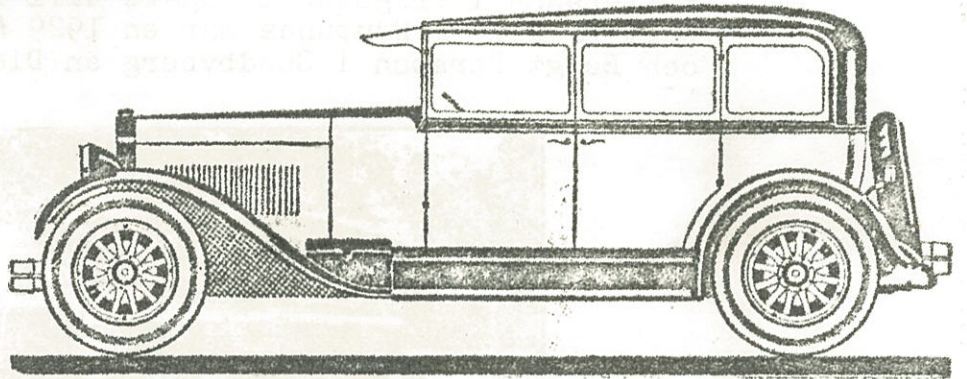
Ett stort antal Erskinevagnar finns fortfarande i behåll. Vimar Kostervall i Farsta, Olle Fors i Hudiksvall liksom Per Wisth i Sollentuna är ägare till 1927 års Erskinemodell. Per Wisth har också en 1929 års modell och Olle Fors äger en 1929 års Commander. Sune Sigurdsson i Hammerdal har en Erskine touring. Yngve Sundin på Åland är ägare till en 1928 års modell och Mats Larsson på Gotland är snart klar med sin renovering av en 1929 års Erskine Royal Sedan. Gert Sundblad i Falun är ägare till en 1927 års Duplex Roadster av Standard Six modellen.

1925 kom Marmons cheffingenjör till Studebaker. Detta resulterade 1928 i Studebakers President Eight om 100 hästkrafter. President Eight fick 1928 sällskap med 1927 års Commander Six och Dictator Six



En Internationell Triumf.

CLAREN
AT
CARLM



En produkt av två världsdelars erfarenheter på motorteknikens område, byggd i Studebakers väldiga fabriker med deras omätliga resurser och produktionsmöjligheter, är Erskine Six den första amerikanska vagn, som helt motsvarar den europeiske motormannens fordringar.

6 cyl. - 40 hkr. - 100 km|tim.

10 liter bensin pr 100 km.

Tager 11% stigning på direkt växel.

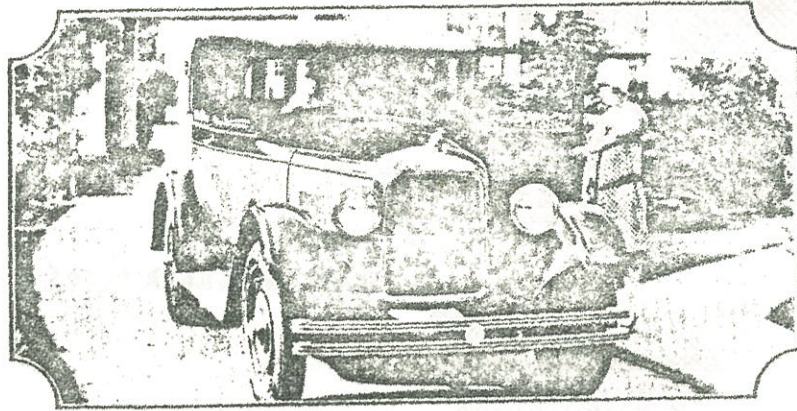
ERSKINE SIX



E.A. 42.

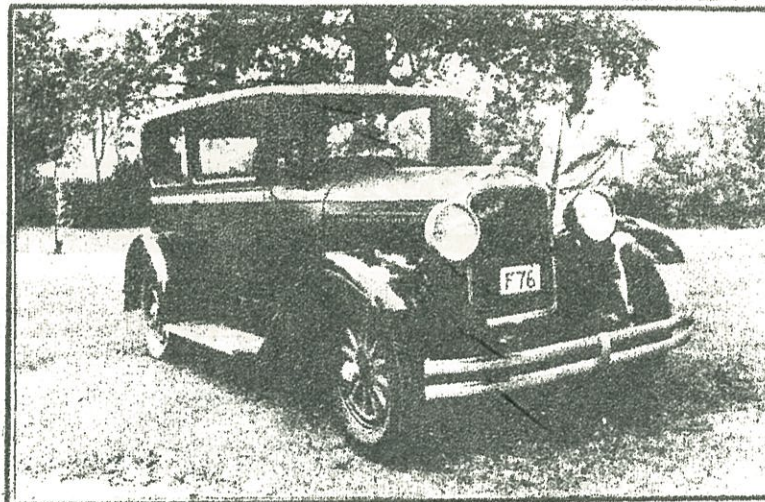
BILAKTIEBOLAGET DRAKENBERG
28, Kungsgatan, STOCKHOLM.
AND. SKOG,
GÖTEBORG et MALMÖ.
AKTIEBOLAGET MOSSBERG & BLOMKVIST
SUNDSVALL.

samt en President Six. En Chancellor tillverkades 1927.



1927 Chancellor

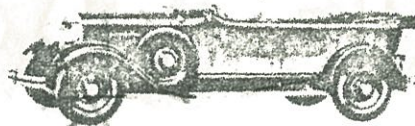
År 1929 får Commander även 75 hkr medan President Eight får en motor om 115 hkr. En 1929 års Commander ägs av Olle Fors i Hudiksvall medan Olli Vourinen i Finland och Sture Pettersson i Vrigstad är ägare till 1928 års Dictator. Eibert Fryxell i Njurunda har en 1929 års Dictator Sedan och Bengt Persson i Sundbyberg en Dictator Sedan 1930.



Här ser vi Sture Pettersson med 1928 års GE Dictator.

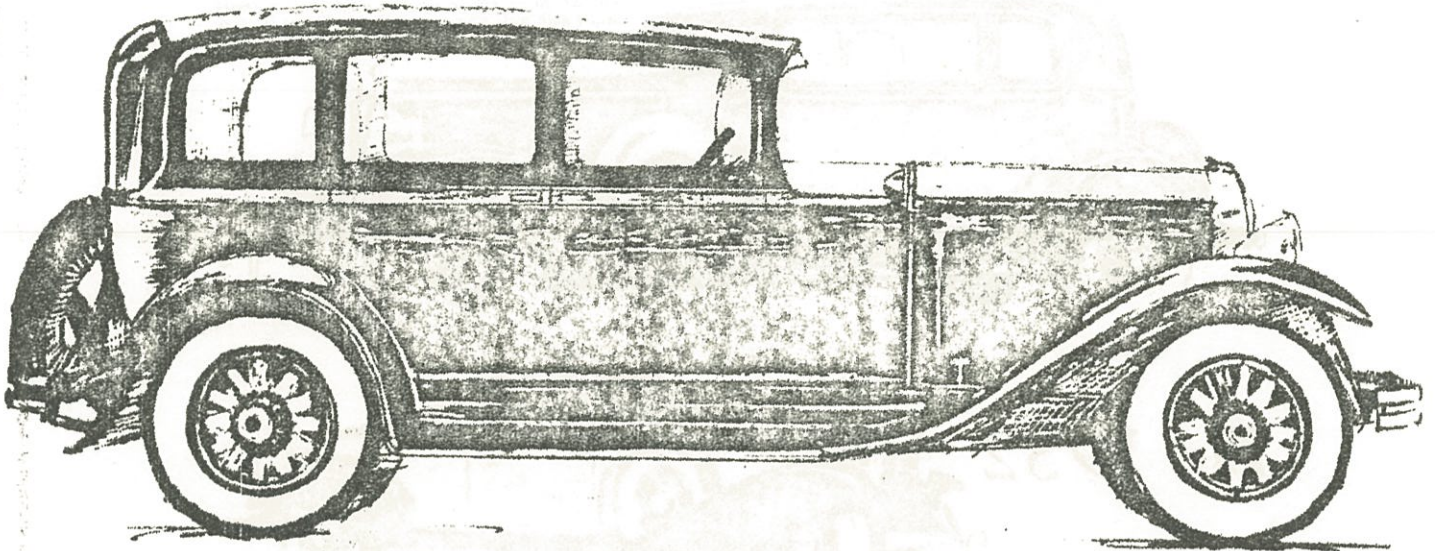
År 1928 köpte Studebaker upp Pierce-Arrow. 1930 införde Studebaker frihjulet på sina vagnar. Med frihjulet annonserades vagnarna gå tyst som en fågel i flykten och man kunde växla från 3-an till 2-an och tillbaka vid 80-90 kilometers fart utan att begagna urtrampningen. 1931 fanns frihjulet på 17 amerikanska vagnar. Frihjulet ansågs vara den värdefullaste nyheten på bilens område sedan självstarten uppfanns.

Roger Fredriksson i Borlänge är ägare till en Studebaker Six, modell 53, Sedan 1930.

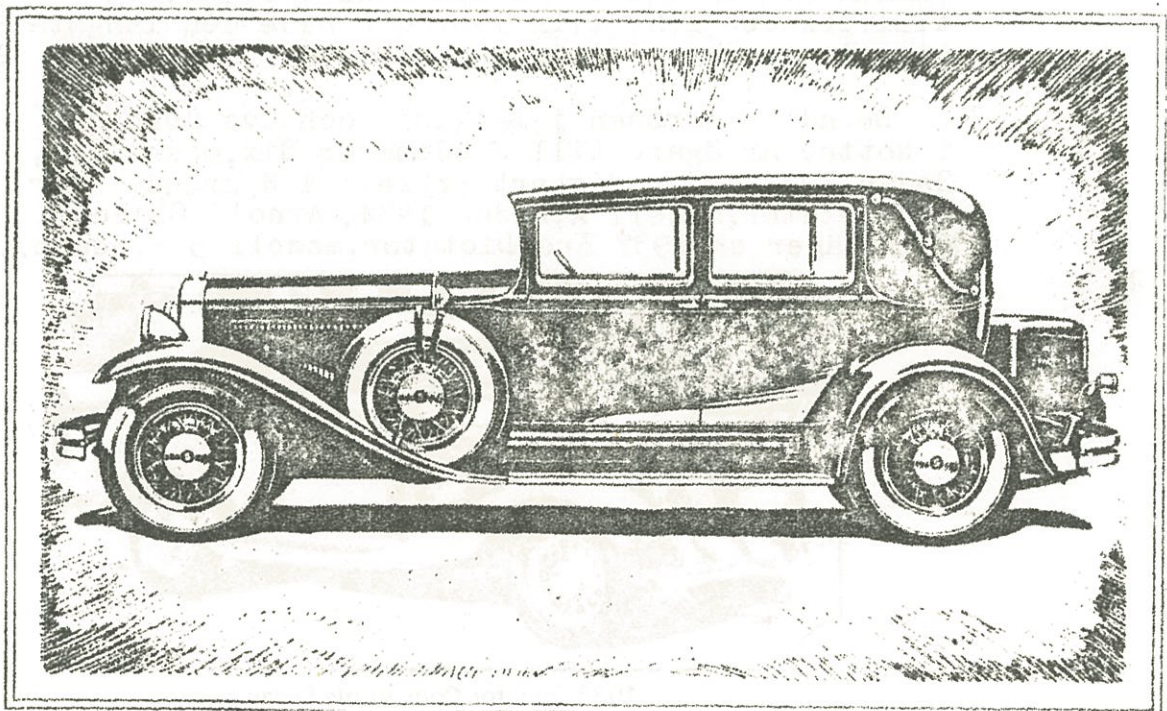


1928 President "8"

Studebaker-1929



I slutet av 1920-talet ansträngde man sig 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.

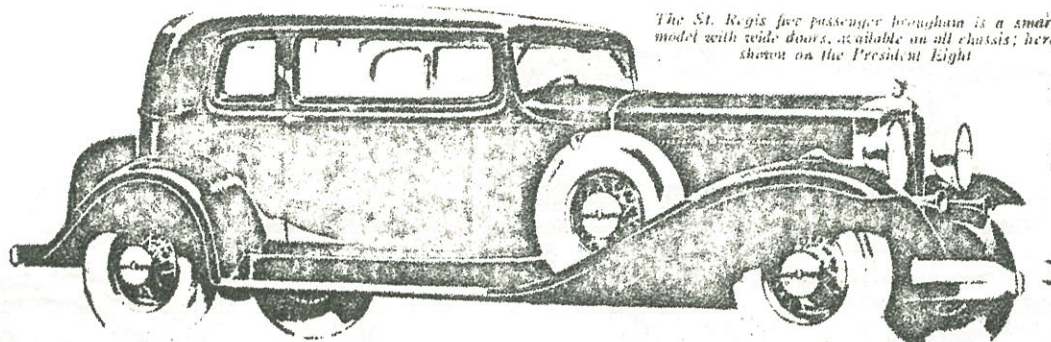


President Eight Brougham 1930 Modell FE

Holger Ekstrand i Gånghester har en Dictator, modell 61, 1931 liksom Rolf Wallgren i Grebbestad.

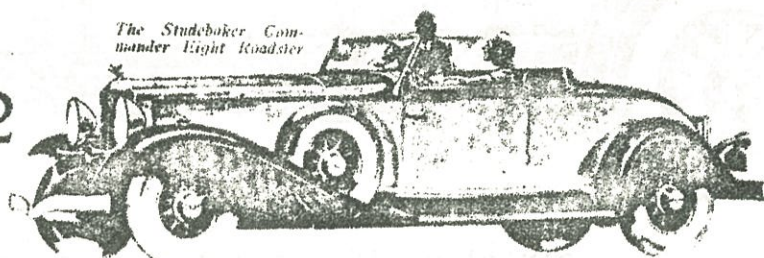
Staffan Svensson i Huddinge är ägare till en President, modell 90, Sedan 1931. Denna bil har tidigare tjänstgjort som brandbil. Ägare till denna vagn är även Håkan Hansson i Huddinge.

1932 kom Rockne Six, en prisbillig 6-cylindrig vagn om 66 och 72 hkr. Vagnarna jämfördes med Plymouth Six, men blev inga försäljningssuccéer. Endast 23.201 vagnar byggdes. Rockne var dock en välkonstruerad vagn med ny motor. Den såldes ej i Sverige i några större upplagor. Däremot blev den mer populär i Norge, där enligt uppgift även sammansättningsfabrik skall ha funnits..



The St. Regis five passenger limousine is a smart model with wide doors, available on all chassis; here shown on the President Eight

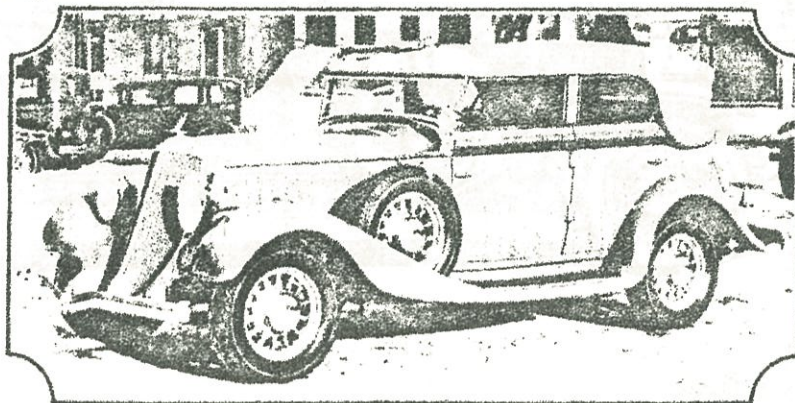
The 1932



The Studebaker Commander Eight Roadster

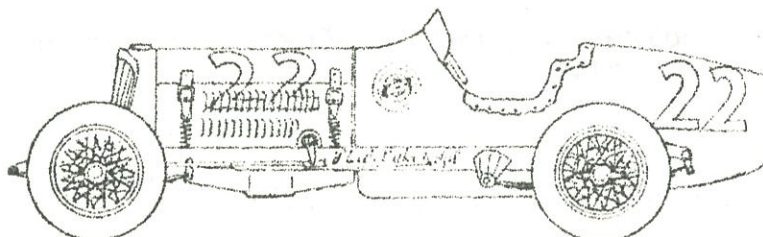
Rockne Six ersattes 1934-37 med Dictator Six och President 8 försvann. Motorn blev lastbilsmotor, men för att nämna dess kvalitet, så återkom den i 1938 års modell 7A Six och i 1938-42 års Commander och i 1947-50 års Land Cruiser. Den tillverkades fram till 1961 och hade den längsta livstid en 6-cylindrig motor har haft.

Berndt Einarsson i Långasjö och Ove Johnsson i Rottne är ägare till Studebaker Six, modell 55, Sedan 1932, medan Sigbert Fryxell i Njurunda äger en Dictator, modell A, Sedan 1934. Arnold Olsson i Malmö äger en 1937 års Dictator, modell 5 A, Sedan.



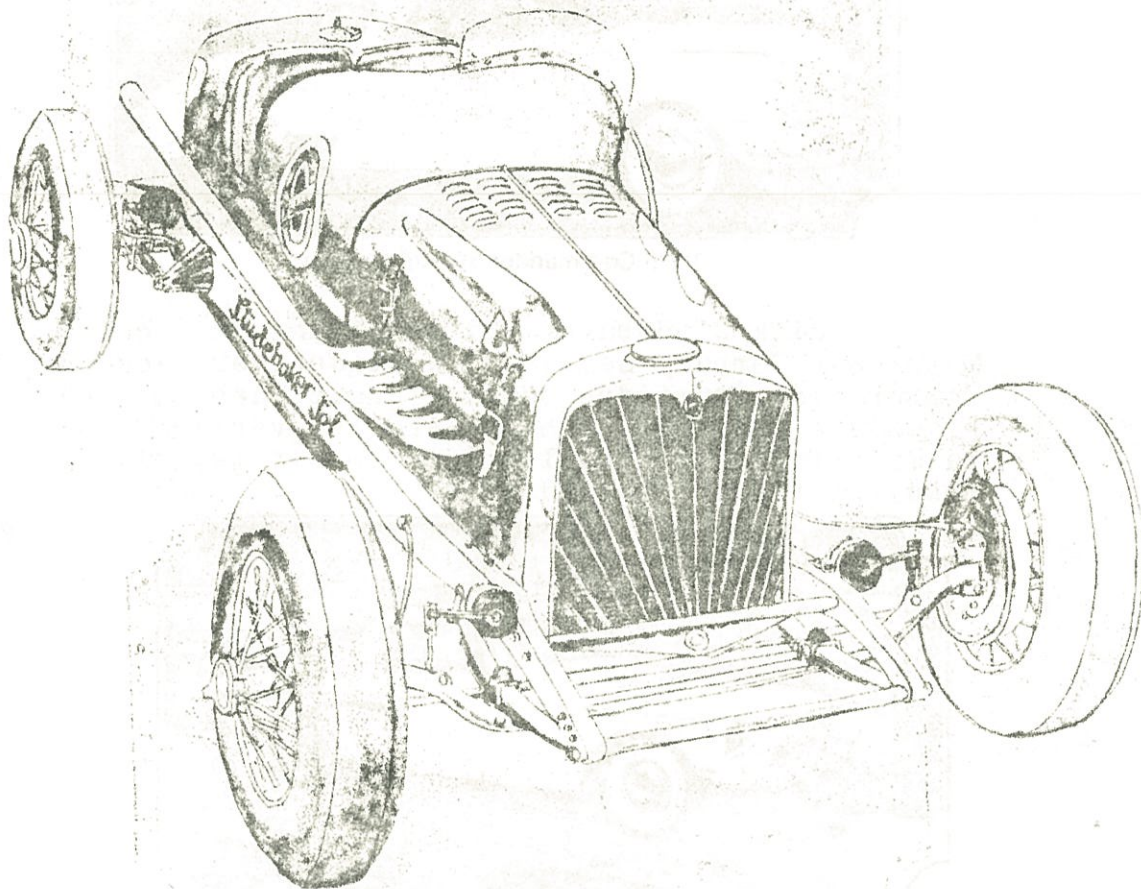
1933 Dictator Convertible Sedan

I början av 1930-talet deltog Studebaker



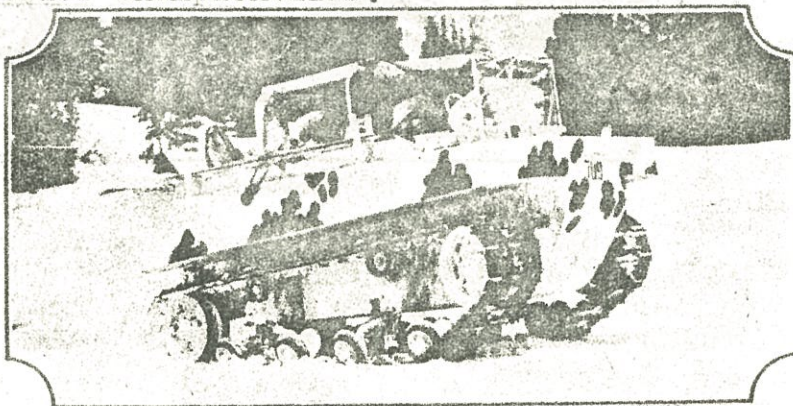
ivrigt i tävlingar på Indianapolisbanan med fina placeringar såväl 1931 som 1932.

Studebaker Spl. 1932
3rd place at Indianapolis

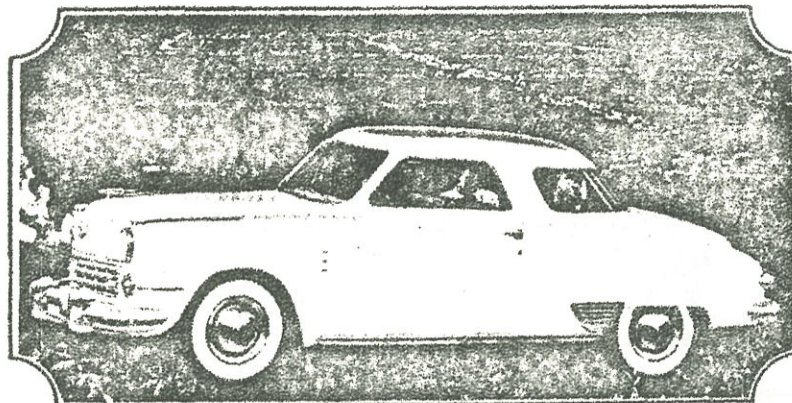


Under andra världskriget tillverkade Studebaker fordon åt amerikanska armén. 1942 återvände Studebaker för fjärde gången i historien till att tillverka fordon. Nu blev det främst lastbilar och motorer till flygplan. Det var således Studebaker lastbilar, som rullade i de ryska arméerna, när de drog västerut mot Berlin 1945.

Även amfibiestridsvagnar, s.k. vesslor utrustades med Championmotorer. De fick namnet M-29 Cargo Carries. 15.000 vesslor användes av USA och de allierade styrkorna i Europa under andra världskriget. Många av dessa har sedan använts bl.a. uppe i fjällvärlden. Motorerna i dessa vesslor kom sedan att användas i 1947 års Studebaker Championbilar.

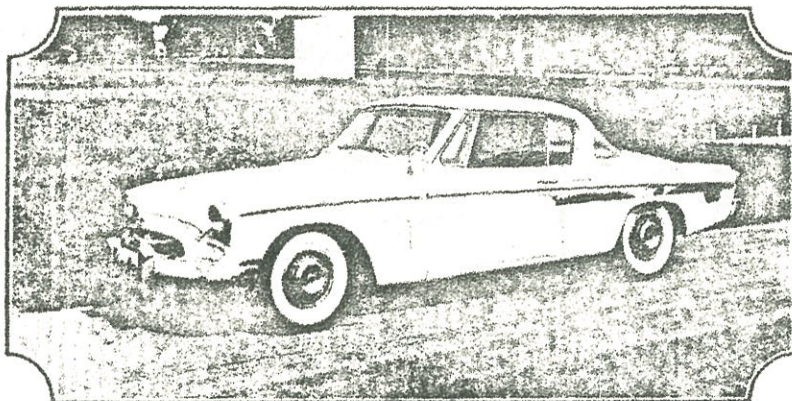


1946 kom Studebaker med självjusterande bromsar och pontonkaross ritad av Raymond Loewy. År 1947 presenterades de tre modellerna Champion om 80 hkr, Commander och Land Cruiser om 94 hkr. 1954 kom en stationsvagn med det historiska namnet Conestoga.



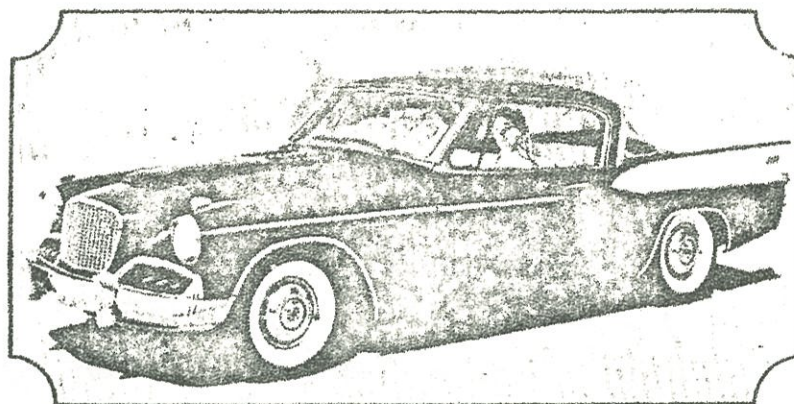
1949 Commander Starlight Coupe

1954 gick Studebaker Corporation och Packard Motor Car Company samman till Studebaker Packard Corporation. Framtiden syntes ljus. Studebaker med klassiskt karosseri och Packard med världens bästa motorfabrik. Vad skulle inte resultatet bli! Resultatet blev Hawkmodellen.



1955 President Hardtop

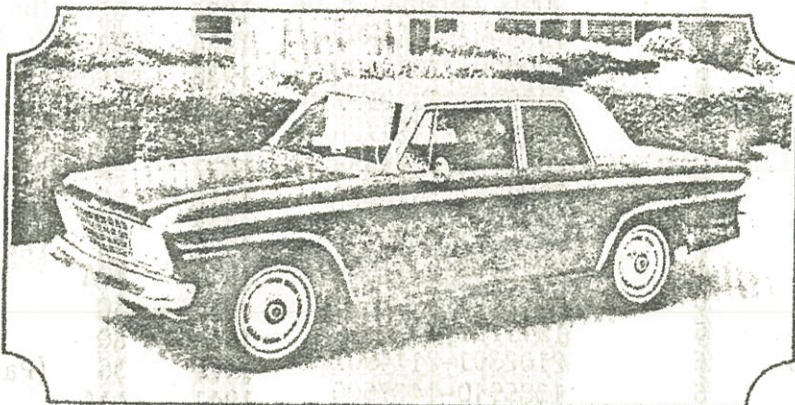
Försäljningen gick dock ner. 1956 upphörde tillverkningen av Packardbilar i Detroit och den överfördes nu till South Bend i Indiana. 1957 kom Studebaker med den prisbilliga modellen Scotsman. 1958 upphörde Packardbilen och Larkmodellen utkom.



1957 Golden Hawk

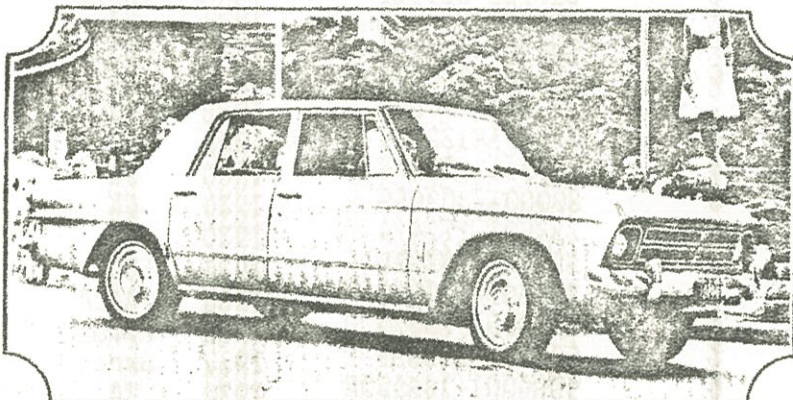
1961 började tillverkningen med dieseldrivna lastbilar och traktorer. 1962 försvann Packard namnet och samma år utkom modellen Avanti. 1963 utkom Studebakers Super Lark and Super Hawk.

1965 presenterades Avanti II. Avanti tillverkades först av Studebaker, men modell II tillverkas numera av Avanti Motor Corporation i South Bend, Indiana, som är ett oberoende företag. Avanti II har en Chevrolet-motor, men till det yttre är den lik 1963 års Avanti-modell.



1965 Daytona

Idag är såväl Packard som Studebaker borta ur bilden. Försäljningen fortsatte att sjunka och Studebaker fick kämpa för livet att behålla sin ställning som den starkaste av USA:s oberoende. 1963 upphörde biltillverkningen i USA, varefter den överfördes till Kanada.



1966 Cruiser

Efter 64 år som tillverkare av förstklassiga fordon upphörde Studebaker sin verksamhet 1966. Efter 1966 har endast Avanti II tillverkats.

Den första Studebakerbilen var ett elektriskt fordon, som byggdes 1902. När firman upphörde 1966 hade den funnits till i 115 år. Idag är Studebakerbilen blott ett minne, men i samlarkretsar är den en populär vagn, som värdas ömt världen runt. Studebakers märke är en kär symbol! administreras av Staffan



Studebaker lever och för intresserade av märket och dess historia finns Studebakers museum i South Bend i Indiana, USA. Intresserade Studebaker kan gå med som medlemmar i Antic Studebakers Club, Studebaker Drivers Club eller Studebaker Owners Club i USA. Det stora antalet vagnar i Sverige, som nu är under restaurering, har uppmärksamats i Nordiska Studebakerregistret 1904-1942, som Svensson i Huddinge.

Hur känner Du igen din Studebaker?

STUDEBAKER — Studebaker Corp., South Bend, Indiana. 1902-63; 1964-66 Hamilton, Ontario, Canada. * On front seat heelboard; on front door pocket; front toeboard; inside dash; frame under L. front fender; L. fr. door hinge pillar.

År	Modell	Cyl	Serienummer	År	Modell	Cyl	Serienummer
1910	30	4	30934-34000	1930	GL	6	1460001-1477293
1911	20	4	60000-74000	1930	GJ	6	4081001-4086041
1912	20	4	75000-83387	1930	53	6	5073001-5085000
1912	30	4	31000-51438	1930	FG	8	2120001-2134000
1913	25	4	301501-315611	1930	FE	8	6016001-6022000
1913	35	4	101501-110614	1930	FH	8	7021001-7031000
1913	Six E	6	600001-603002	1930	FD	8	8011001-8025000
1914	SC	4	403001-420515	1931	53,54	6	5085001-5120000
1914	EB	6	605001-612450	1931	61	8	9000001-9015000
1915	SD	4	423001-447419	1931	FC	8	2134001 & up
1915	EC	6	500001-504483	1931	70	8	8025001-8036000
1915	EC	6	613001-617155	1931	80	8	7031001-7037335
1916	SF	4	460001-474180	1931	90	8	6022001-6025000
1916	ED	6	630001-637260	1932	55	6	5120001-5133400
1917	SF	4	474181-500369	1932	62	8	9015001 & up
			100000-109500	1932	71	8	8036001-8040000
1917	ED	6	637261-655270	1932	91	8	6025001-6023740
			200000-207500	1933	56	6	5133401-5140262
1918	SF	4	109501-133051	1933	73	8	8040001-8043781
1918	ED	6	207501-233495	1933	82	8	7040001-7041169
1919	EG	6	290001-301050	1933	92	8	6027401-6023017
1919	EH	6	233501-257474	1934	6A	6	5140001-5500000
1919	SH	4	133101-141975	1934	8B	8	8045001-8103000
1920-21	EG	6	315701-335069	1934	8C	8	7045001-7101000
1920-21	EH	6	257465-290000	1935	1A,2A	6	5212001-5511452
1920-21	EH	6	504501-535876	1935	8Com	8	8103001 & up
1920-21	EJ	6	1000001-1035002	1935	8Pres	8	7101001-7103000
1922	EJ	6	103500? & up	1936	3A	6	5512001 & up
1922	EK	6	2000001-2017139	1936	4A	6	5235001 & up
1922	FL	6	3000001-3039122	1936	8Pres	8	7800001 & up
1923	EM	6	1084001-1131726	1937	5A	6	5536001-5581500
1923	EK	6	2017140-2027499	1937	6A	6	5255001 & up
1923	EL	6	3039123-3075316	1937	3C	8	7111001-7119150
1924	EM	6	1128270-1202000	1938	7A	6	5582001-5599146
1924	EK	6	2027500-2060000	1938	8A	6	4090001-4109817
1924	EL	6	3075317-3120000	1938	4C	8	7120101-7125062
1925	ER	6	1202001-1284000	1939	6	6	6001-30400
1925	EP	6	2060001-2073000	1939	9A	6	4110001-4148500
1925	EQ	6	3120001-3161000	1939	5C	8	7125501-7133050
1926	ER	6	1284001-1346100	1940	2G	6	630501-90069
1926	EP	6	2073001-2102300	1940	2G	(Pacific C.)	6803701-811191
1926	EQ	6	3161001 & up	1940	10A	6	4148501-4811895
1927	Std 6	6	1346101-1385939	1940	6C	8	7133101-7803895
1927	Big 6	6	2102301-2114902	1941	3G	6	690101-165400
1928	FU-GE	6	1385940-1437600	1941	3G	(Pacific C.)	6811201-820902
1928	ES	6	2114903-2119209	1941	11A	6	4178801-4816518
1928	GB	6	4000001-4039800	1941	7C	8	7139101-7204592
1929	GE	6	1437601-1460000	1942	4G	6	6165501-192583
1929	GH-GJ	6	4062101-4081000	1942	4G	(Pacific C.)	6821001-823645
1929	FA-FE	8	6008501-6016000	1942	12A	6	4216501-4818305
1929	FB-FH	8	7000001-7021000	1942	8C	8	7145501-7804943
1929	FD	8	8000001-8011000				

— *Vi är lite galna...*



**VETERAN-
BIL-
FOLKET!**

Visst har ni sett dom

komma tuffande?



— Äntligen, säger de här herrarna i veteranbilklubben. Vi har fått en egen klubblokal. Från vänster Christer Elgendahl, Carl-Olov Kingstad, Johanni Thoma, Sven Schylberg, Kent Backman och Folke Boogh.

Äntligen 'egen' klubblokal

En sammanslutning med ett sextiotal medlemmar. Där man sysslar med ganska dyr och tålmodskrävande hobby, som kanske ger resultat efter tre, fyra år. I bästa fall!!!
Låter det mystiskt?

Naturligtvis rör det sig om personer, som bygger veteranbilar. Ni vet de där, som det ordnas rallyn med ibland och som kommer tuffande med den svindlande hastigheten av tre till fyra mil per timme. Ni har säkert sett dom!!! Skrothögar, som entusiaster lyckas förvandla till skinande, spinrande åk efter år av arbete.

Den här gången har vi hälsat på hos Jemtlands Veteranbil Klubb. De kan känna sig glada nu. De har fått en egen ny klubblokal. Det är inte vilken klubblokal som helst. Det är en av Östersunds snyggaste!

Klubblokalen ligger i ett av de gamla husen på Jämtli. Men invändigt är det inte gammalt. Där har Jämtli kostat på en renowering för så där några tiotusentals kronor!!!!

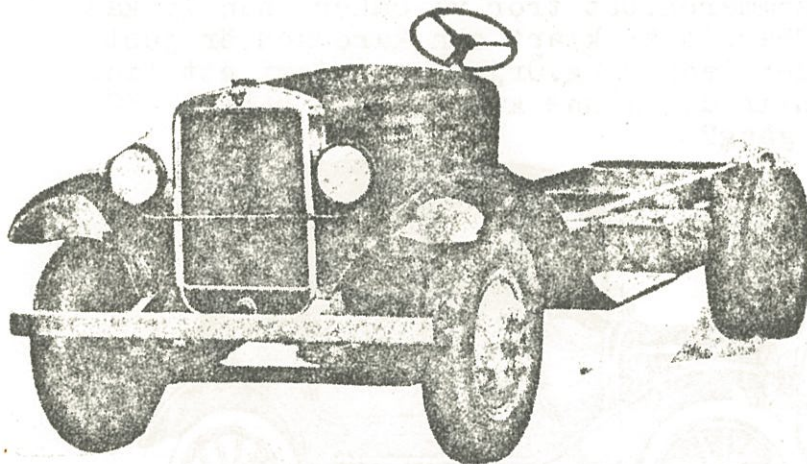
Det har hänt en hel del i klubben det sista året. Det bästa var när klubben fick flytta till Mia Nilsson gården på Jämtli, men mer kommer sannolikt att hända, om allt går i lås. Inom en inte alltför nära framtid kommer klubben att få en utställningslokal på Jämtli.

BLIVANDE BILMUSEUM

är således på gång i Östersund. Förhandlingar har inletts med Jantli via Landsantikvarien. Lokalen finns, men måste innan, den kan tas i bruk omdisponeras och renoveras för cirka 16.000 kronor. Så nu finns tillfälle till frivilliga donationer både i form av pengar och dagsverken.

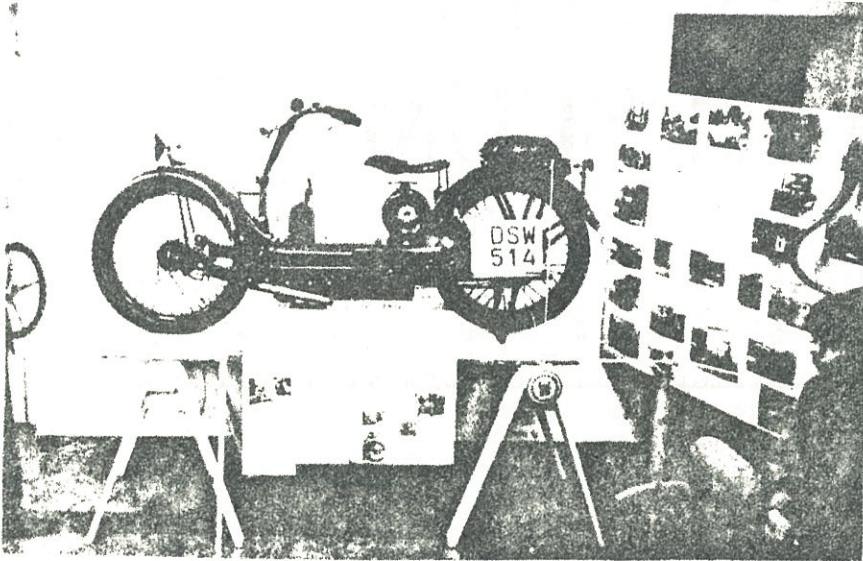
Muséet kommer att få ett otroligt bra läge. Vad sägs om en utställningslokal belägen inne på själva Jantliområdet cirka 25 meter från restaurang Hov, 10 meter från en modern golfbana, 100 meter från E 75-an och cirka 75 meter från Östersunds nya ishall, som sommartid kommer att utnyttjas för Expo Norr. Cirka 50000 personer besöker årligen Expo Norr. Kommentarer torde vara överflödiga.

Klubben har redan skaffat några objekt till det blivande muséet. Vad sägs om en 1924 års Buickbuss och en 1934 års lastbil av märket Volvo. Vi får tillfälle att återkomma till dessa fordon i nästa nummer, då förre ägaren avporträtteras. Om honom finns mycket att berätta.



Apropå utställning, så deltog klubben i en utställning, som hölls på muséet den 20 november. Cirka 1200 personer beundrade Henry Jönssons Ner a Car och de fyra skärmar med kort över gamla bilar, som grabbarna Edvin, Folke, Sven, Christer och Henry satte upp. En del veteranbilhistoria strömmade också in, varför dagen blev givande. Deltagarna försågs med ett speciellt PR-blad om klubben och dess verksamhet.

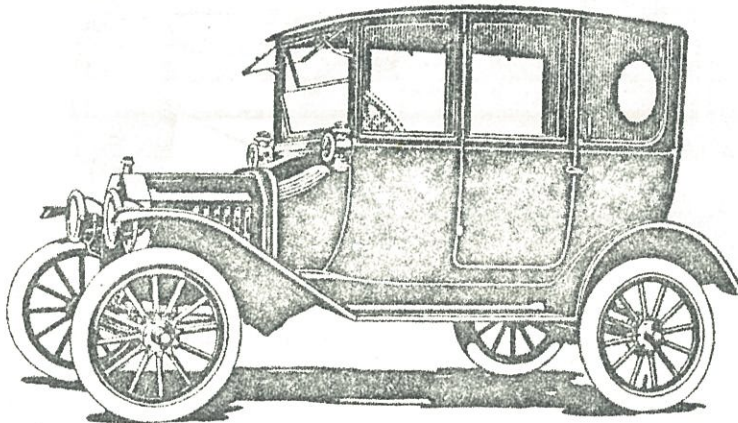
Utställning blir det också i sommar. Tillsammans med JMK ordnar klubben i Per Åkes Londonbuss



en utställning i samband med EM-rallyt den 14 - 16 juni 1974. 50.000 personer beräknas besöka tävlingen. Eventuellt blir det också en presentation av några av klubbens bilar.

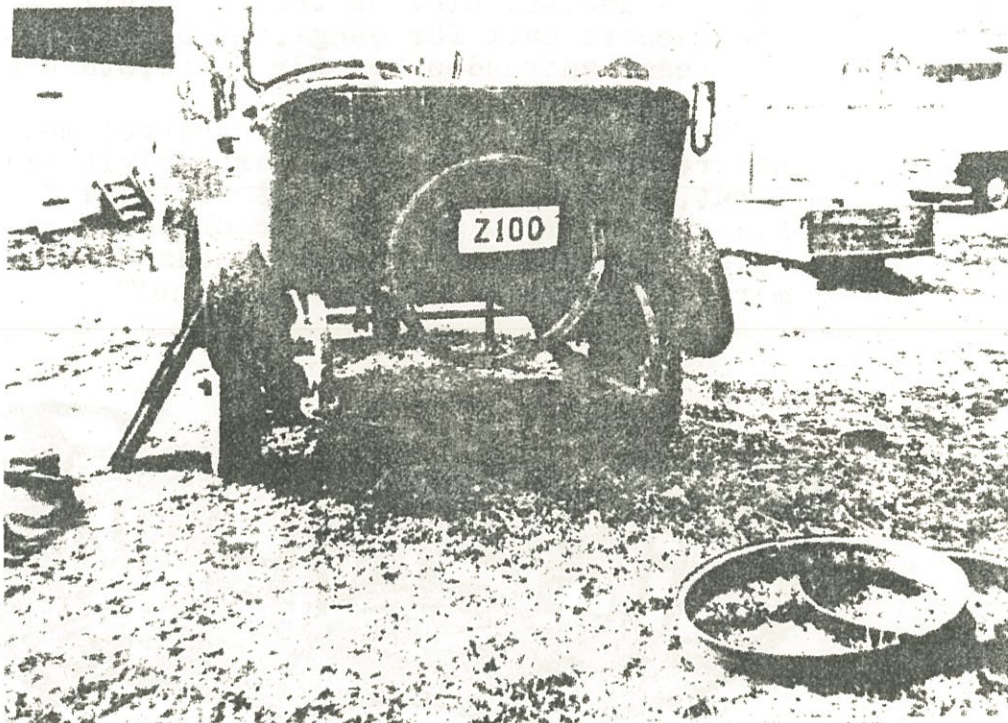
Norsk Veteranvognklubb i Trondheim har kontaktat klubben för ett utbyte i sommar, vilket vi ser fram emot. Det blir säkert en trevlig träff.

Allt fler bilar får luft i sina ringar. Det rustas på olika håll. Örjan Bergqvist i Arvesund räknar med att få sin T-Ford klar till sommaren. Det tror vi säkert han lyckas med. Chassit är klart och karossen är just nu under lackering. Örjan har gjort ett fint jobb. Blir det manne kanadensisk B-Ford -32 nästa gång?

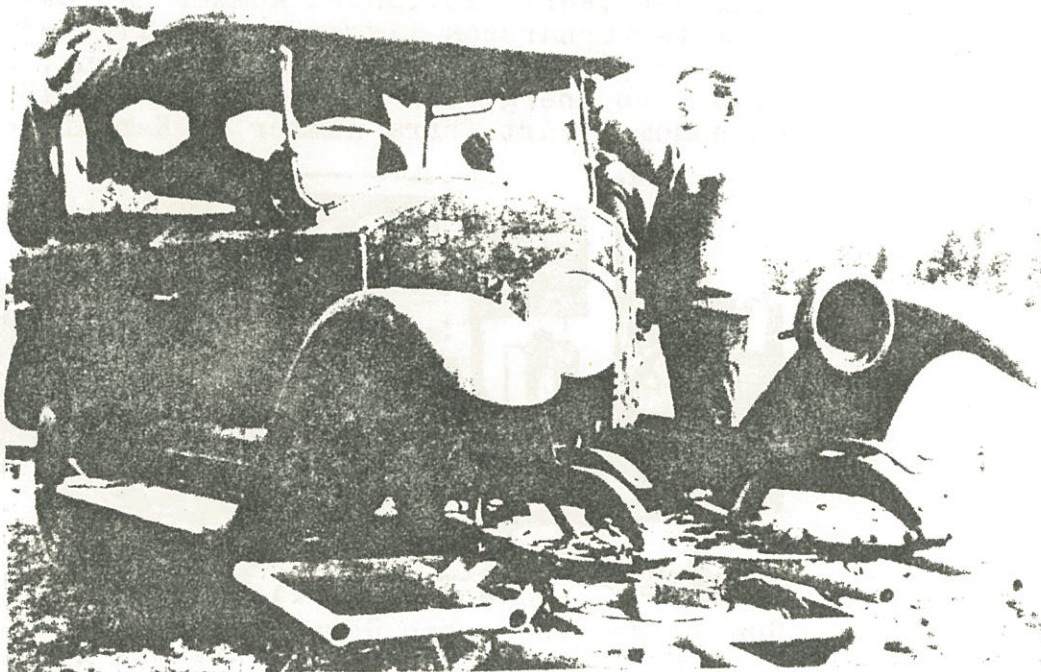


Manne Evertsson i Bräcke kämpar frenetiskt med sin Ford Tudor, årsmodell 1926. Han räknar med att ha sin bil klar till sommaren också. Manne har lagt ned mycken tid och omsorg på bilen, så den klarar säkert besiktningen med glans. Snart får vi lyfta av hatten för dessa fantastiska män!

En annan fantastisk man i våran klubb är Leif Fregelin i Ramsele. Han hittade nedanstående Z 100 i Fåker för några år sedan. Bilen var en Commonwealth 1918. En ganska ovanlig bil således.



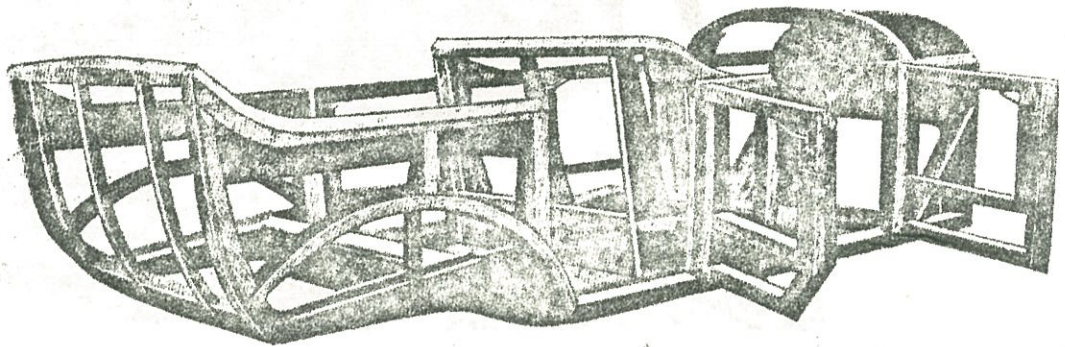
Nu har han plockat ner den, blästrat och lackerat, så Leif räknar med att kunna registrera denna skönhet i sommar. Commonwealth tillverkades endast mellan åren 1917-1922, så ni förstår kanske att det är ett något ovanligt exemplar Leif äger. Bilen har en 4 cylindrig motor och var tidigare känd som Partin-Palmer. 1919 fanns dock en 6-cylindrig vagn känd som Victory Six. Firmans taximodell Checker blev senare den berömda Checker-taxi.



Här ser vi Leif plocka av suffletten på sin vagn.

Kärt besök från Hälsingland och Medelpad hade klubben vid surströmmingsblotet, som hölls i Brunflo Hembygdsgård Lill Grytan i september. Thure Johansson från Delsbo, Sture Larsson från Ilsbo och Stig Nilsson från Fränsta hade med sig ljusbilder och film från Dellenrallyt 1973 som visades. Det blev en trevlig kväll och en ännu senare natt för många. Det blev morgon, innan resan anträdde hem för Thure, Sture och Stig.

Christer är nu inne på slutvarvet med sin restaurering av A-Forden. Vi har skrivit om honom förut, så det är bara att gå tillbaka i läggen. Nya objekt är nu på gång för Christer. En 20-tals T-Ford lockar, så Thure Johanssons karosseristommar vore något för Christer, märke?



Thure Johansson i Delsbo är specialist på karosseristommar. Kontakta Thure, så hjälper han Dig!

Christer har hittat en Gray och av Karburator Sven har han fått övertaga en kaross till Dodge 1928. Kan någon hjälpa Christer med en motor till denna vagn?

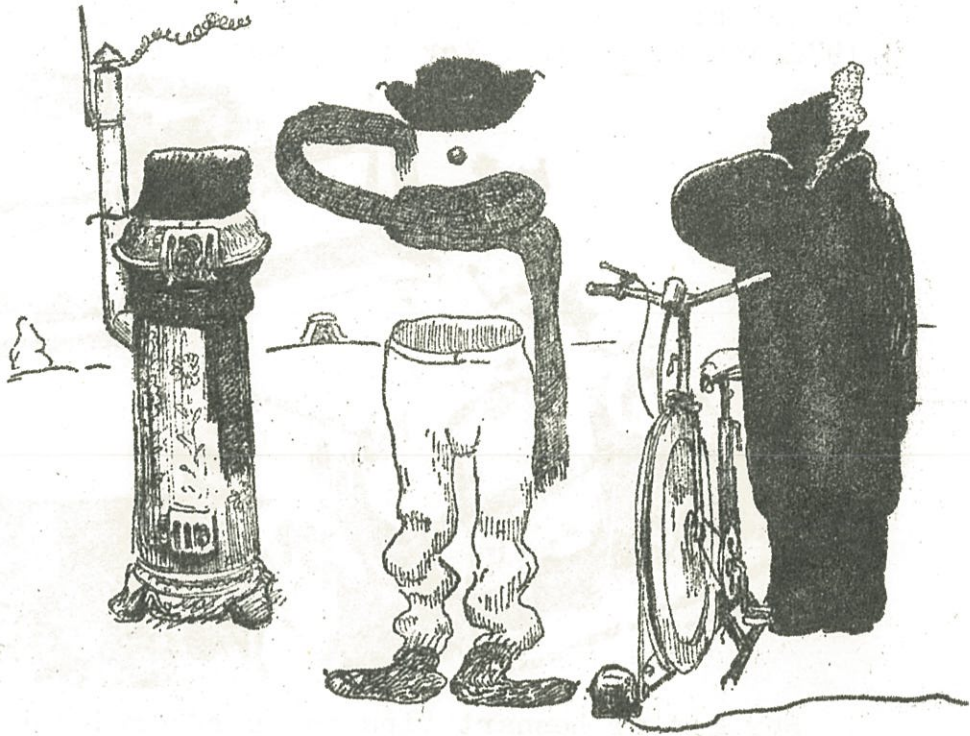
Garageträff var det hos Kingstad i Nälden i november. Kingstads Rugby beskådades. Han gör ett fint jobb, Karl Olov. Snart kommer han åkande!!!!

Mats Ragnarsson ligger som vanligt ej lågt. Han har påbörjat en ny renovering. Tänk, om alla hade Mats energi och kunnighet. Du kan läsa mer om honom i vårt förra nummer av Karburatorn.

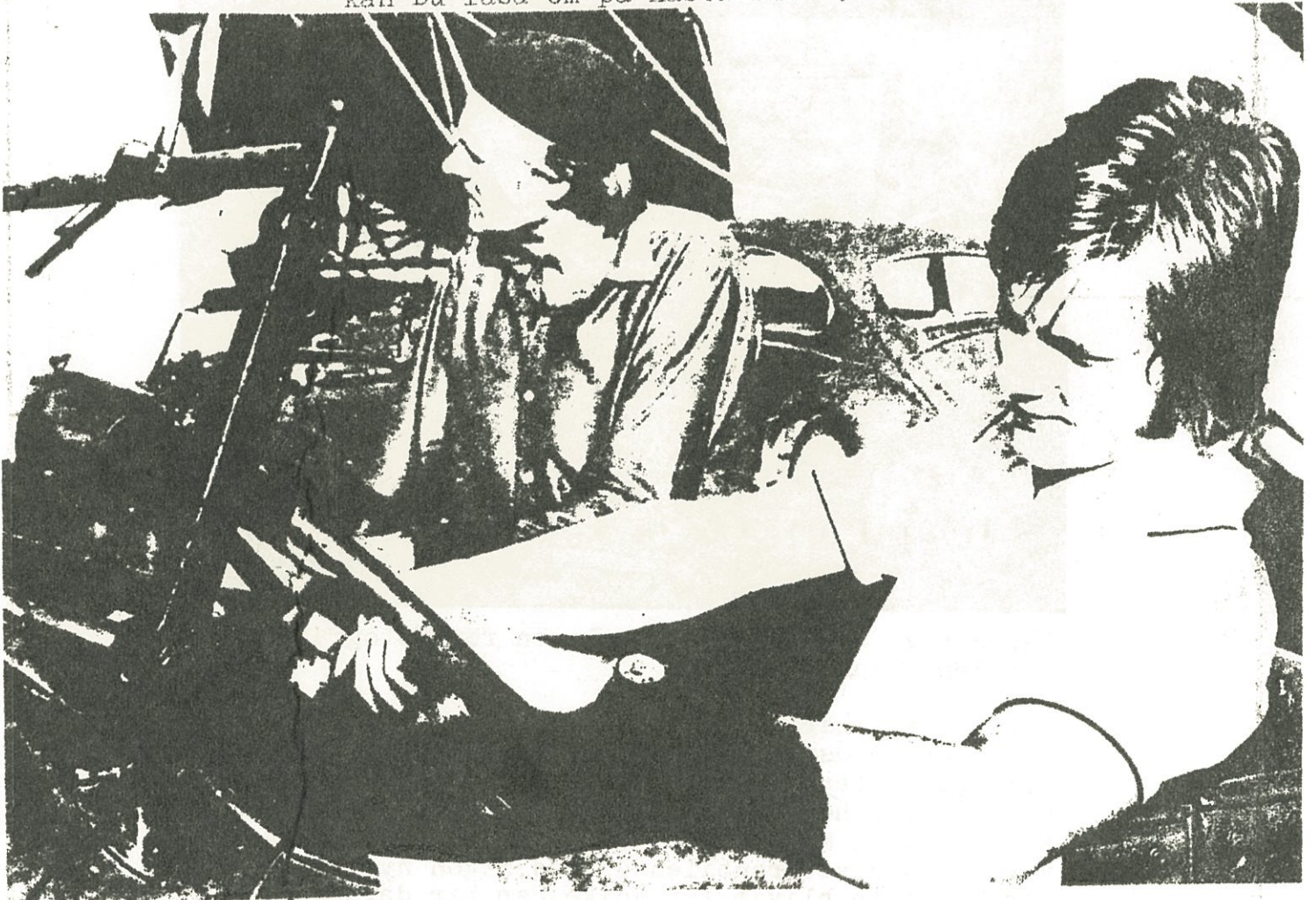


Gunnar Bengtsson och Göran Bruman jobbar också hårt på sina bilar. Göran räknar med att få ovanstående Chrysler 1931 i körbart skick i sommar. Han saknar kylarmascot till vagnen. Kan någon hjälpa honom att finna en sådan!

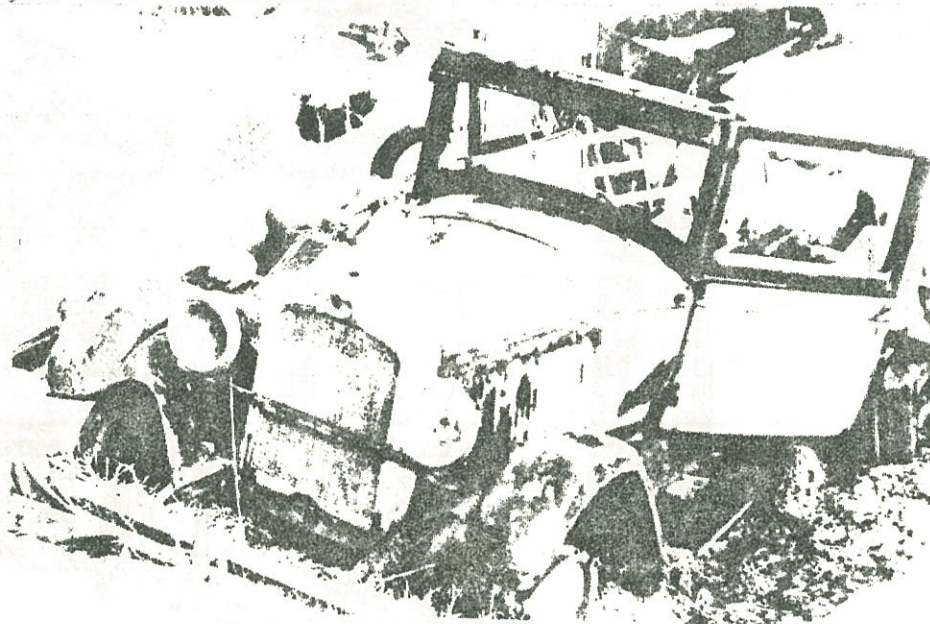
Folke har liksom Edvin gått inför gengas. Det var många inom klubben, som ville köpa, men få blevo de utvalda. Distributör var Sven Jakobsson.



Hur många kommer att köra gengas i sommar? Experter är åtminstone Edvin och Sven på det här området. Vi övriga får väl liksom Lennart i Högboms 29-års Chevrolet drömma oss tillbaka till den kris, som lyckligtvis ej blev av. Aggregaten finns dock kvar och om gengasen kan Du läsa om på nästa sidor.



Lennart åker mellan Strömsund och Östersund, så det blir inte så mycket tid över till hans 1928 års Pontiac. En Mercedes lockar desto mer.



Här ger vi Lennart tips på en reservdelsbil. Den försvinner nog ganska snart, om Du ej tar vara på den.

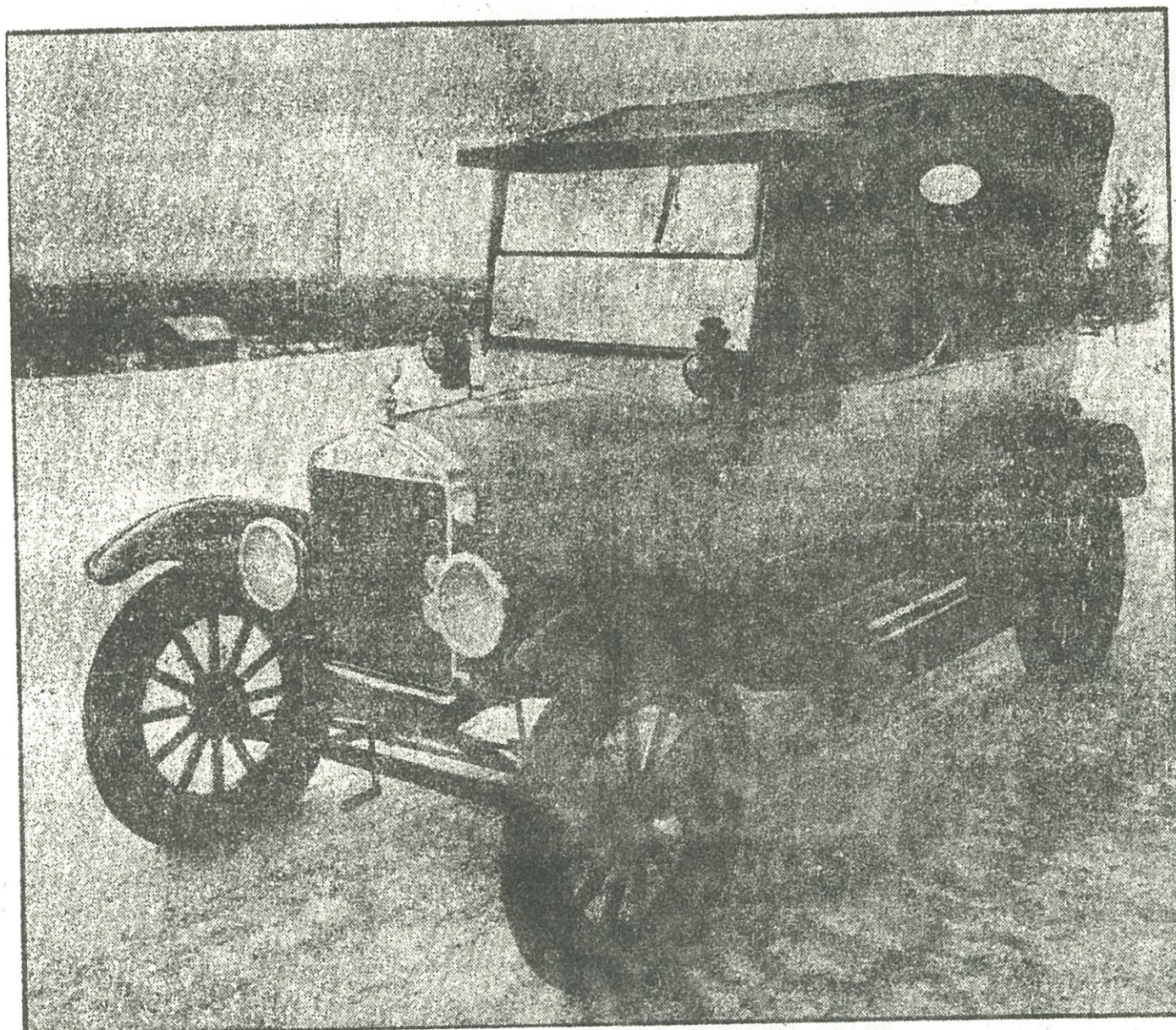
Hjälp har Sven fått av Harry med delar till Studebakern, så nu har han börjat att riva i den. Skärmarna är riktade och blåstrade och nu är det ramens tur.



Här ser vi Sven lyfta på kylaren för fotografen, när denne kom på besök.

Blästrat har också Manne gjort. Försvarets Fabrikverk i Östersund tar emot för blästring. Manne, Göran, Christer, Edvin, Gunnar och Örjan har också kromat på nytt hos Velo i Trondheim, som gör ett fint jobb. Resorna till Norge är både intressanta och givande, även om inte veteranbilen är med. Någon ny resa har det däremot inte blivit för Folke. Han har däremot varit ute och luftat sin T-Ford för fotografen. Resultatet ser Du.

BILAR PÅ LOFTET



... Folke Boghs bil. Här rullar vi omkring i Aspåstrakten. Men grannarna ser inte lika förvånade ut nu som förut. Folke har tre till i garaget!

Klubben har fått flera nya medlemmar i vinter. I Hammerdal jobbar en kusin till Göran Bruman från Bräcke med en 1939 års 2-dörrars Chevrolet. Ägaren heter Jan Staffan Bruman och han behöver en bättre kaross. Vem vet om en sådan?

I Hissmofors har vi fått en ny medlem i Karl Erik Isaksson. Han har flera bilar, bl.a. en 1934 års Chevrolet och flera Volvo omkring 1928-30. Han söker karosser till Volvovagnarna.

Chevrolet 1934 har också Studebaker Sven skaffat sig. Per Åke Tegstedt heter också en av våra nya medlemmar. Honom kommer Du inte att kunna ta miste på i sommar. Han äger Östersunds bästa annonspelare. Rätt gissat! Han står med en dubbeldäckare från London. Åke har haft vissa problem med lokaliteterna för sin buss, men det har ordnat sig. Åke har också en Chevrolet och mycket annat intressant.

RUNDTUR

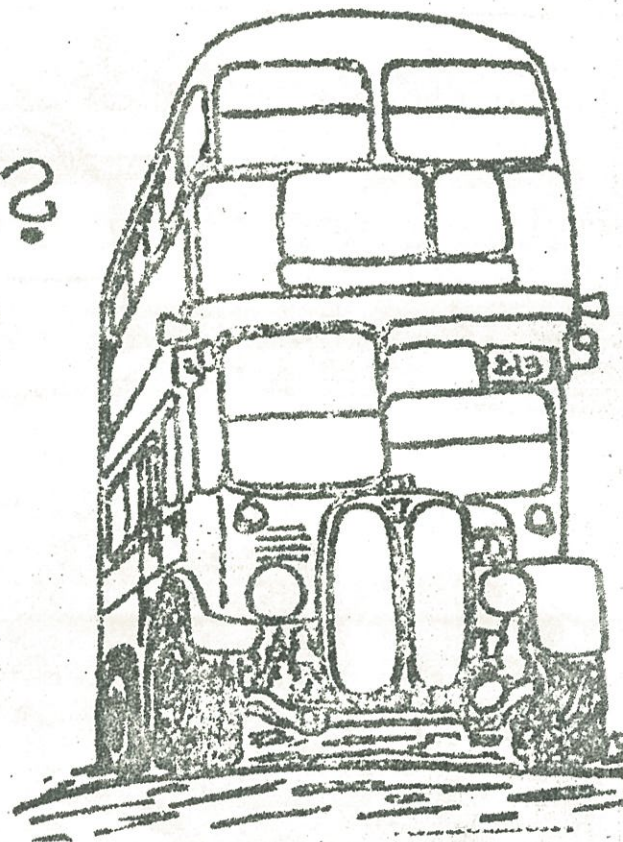
MED GAMMAL DUBBELDÄCKARE I SOMMAR ?

KONTAKTA:

VETERAN TRANSPORT

P-Å TEGSTEDT
KYRKGATAN 25
831.00 ÖSTERSUND
TEL: 063-100540.

KLUBBTRÄFF
och
ARBETSMÖTE
hos
Per Åke i
Hallen
Lördagen
den 4 Maj-74
Kl. 12⁰⁰
Styrelsen



Bosse Eriksson tänker registrera sin 1926 års Chevrolet i sommar. Han har blivit ägare till en 1926 års Chrysler dessutom, så han har fritiden räddad en tid framöver.

Rudi och Lennart satsar friskt på Mercedes 190, som de båda renoverar just nu.

Folke har hittat en fin A-Ford epatraktor och bygger vidare på sin T-Ford snösläde.

Klubbträff var det hos Örjan Bergqvist i Arvesund fredagen den 5 april. Det blev en givande kväll. Örjan demonstrerade sin T-Ford, som snart är klar och den ovanliga Kanadensiska B-Forden provstartades. Sen blev det klubbmöte med några filmer, som krydda. Bl.a. besågs ett stycke bilhistoria och filmen om berömda bilekipage mellan åren 1915 till 1929. Innan kvällen avslutades, så hade vi dels varit och tittat på Sven Erik Gåijes ovanliga V8 Cabriolet av år 1936 dels njutit av Örjans hustrus härliga smörgåsar. Det blev en hellyckad kväll, som för vissa medlemmar slutade med besiktning av Per Åkes Londonbuss.

Nästa klubbträff blir det arbetsmöte ute hos Per Åke i Hallen och den 25 maj åker vi till loppmarknaden i Hudiksvall med bussen. Missa ej denna tur! Go vänner och Glad Påsk önskar Studebaker Sven!

PS!

Jag glömde alldeles bort att vi hade haft årsmöte, men det var visst fler, som gjorde det, så därför inför vi ett referat från ortstidningen om årsmötet, som hölls i klubblokalen på Jamtli.

DS!

Veteranbilklubben planerar bilmuseum

I Mia Nilsson-gården på Jamtli har Jämtlands veteranbilkubb hållit årsmöte. Ur verksamhetsberättelsen framgår att klubben har haft elva träffar och tre styrelsesammanträden. 500 kr har skänkts till ångaren Thomés restauration och två gamla bilar har inköpts till ett blivande bilmuseum, som planeras för länet i Östersund.

Kontakt har knutits med Tröndelags veteranvagnklubb och Tekniska högskolan, Trondheim och klubben deltog med en utställning vid en allaktivitetsdag i november 1973.

Klubben har fått en förnämlig klubblokal i Mia Nilsson-gården på Jamtli, och man ser nu fram emot att skapa ett blivande bilmuseum för länet, eventuellt på jamtliområdet.

Årsmötet beslöt om medlemskap

i Motorhistoriska riksförbundet och i Förbundet Heimbygda. 500 kronor beviljades, till ett blivande bibliotek med veteranbilhistoria. Klubben kommer i samband med JMK:s JM-rally att delta med en utställning och eventuellt även med ett rally.

Till ny styrelse utsågs Sven Schylberg, ordförande, Edvin Backman, kassör, Folke Boogh, sekreterare, Rudi Edlund, Christer Elgendahl och Kent Backman. Revisorer Gunnar Persson och Hans Bertil Rosell, klubbmästare Lennart Höglund, Sven Jernberg och Carl Olov Kingstad.

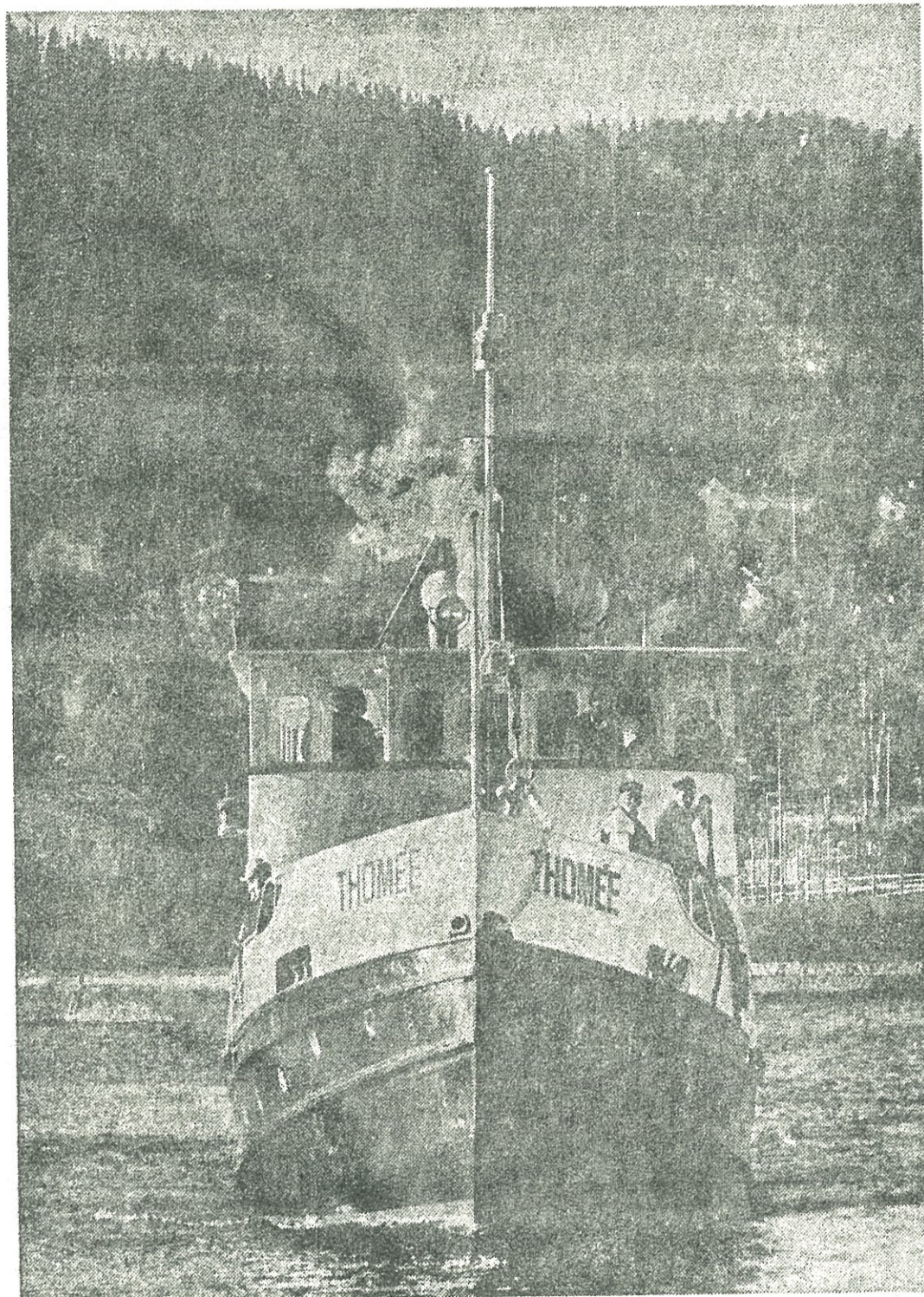
Till materialförvaltare utsågs Hans Bertil Rosell och till lagerförvaltare Arne Jönsson. För tidningen Karburatorn utsågs Sven Schylberg till text- och bildredaktör och Folke Boogh till annonsredaktör. Lokalredaktör för östra Jämtland Arne Blixt, Stavre och norra Jämtland Folke Hemmingsson, Strömsund.

Årsmötet avslutades med supé och visning av två filmer om berömda bilekipage mellan år 1902-1914 och ett stycke bilhistoria.



HAR MAN INGA BENSINFAT
ATT HAMSTRA I SÅ BLIR DET VÄL TILL
TILL ATT HA EN SKVÄTT HÅR OCH DÅR
I DE KÄRL MAN HAR ATT TILLGÅ.
JULGRANSFOTEN OCH...

Äldst i Skandinavien snyggast på Storsjön



I vårt förra nummer skrev vi om att klubben hade lämnat bidrag till Ångaren Thomée. Den är nu sjösatt. Blank och fin och med nybesiktigt skrov återvänder Thomée efter sin officiella jungfrutur. Hon går nu mot en ny vår!

Gengasaggregat fram efter 25 år i en lada



□ — Det här är ordentliga grejer, konstaterar Edvin Backman (t.v.) och Algot Hellmin, Östersund. De vet vad de pratar om. Backman var taxichaufför i gengastider och Hellmin har själv jobbat med tillverkning av gengasaggregat. Nu träffades de på en parkeringsplats i Östersund. Gissa, om det blev en initerad diskussion om gengas! Bilen i bakgrunden kan förresten vara värd en extra titt. En Henry J från 1952.

Kronans gamla gengasaggregat från kriget håller på att komma till heders igen. Efter att ha legat i 25 år har ett 10-tal nu dammats av och rustats upp. Nu är de klara för montering.

Vi tittade på två av de här aggregaten i februari. De, som satsar på återgång till den gamla hederliga — men ack så farliga — gengasen är bland andra Edvin Backman och Olof Jönsson i Östersund.

En Henry J 1952 och en Rover står och väntar på att bli gengasdrivna. Gengasen är inte att leka med, säger Edvin, som varit med förr och vet riskerna. Backman höll förresten själv på att gå åt av koloxiden från gengastaxin han körde under kriget. Han klarade sig, som ni förstår, men en kollega strök med.

Krigsårens gengasaggregat har dammats av och sålts Nu sätts de på bilarna igen

Nu är det dags! Gengasaggregaten har dammats av, målats upp och står klara för montering!

På tisdagen besiktigade vi två stycken i Östersund. Aggregat som sedan kriget legat i en gammal lada, men nu ska tas i bruk igen.

De som satsar på gengasen är Edvin Backman och Olof Jönsson i Östersund. Och de lär ha åtminstone åtta "medskyldiga". Tiotalet aggregat lär nämligen ha distribuerats från samma gamla lada.

De här aggregaten har en alldeles egen historia.

Det är gamla kronaggregat det handlar om. När kriget var slut och förhållandena började bli normala såldes stora mängder aggregat till skrothandlarna.

Men det fanns en hästhandlare i Kloxåsen som hette Björklund. Han gjorde affärer med allt möjligt. Tydligt trorde han på de här aggregaten och deras värde.

Så han köpte upp ett lager och placerade det i en lada. Där blev aggregaten liggande.

Björklund fick aldrig uppleva aggregaternas renässansperiod. Han avled för några år sedan. De uppmärksammades dock så småningom och Sven Jakobsson i Brunflo kom in i bilden. Han gick igenom lagret och pusslade ihop ett antal fullständiga aggregat. På det sättet kom ett tio-tal ungefär ut på marknaden.

KLARA ATT SÄTTA PÅ

Två av dessa finns nu i Edvin Backmans och Olof Jönssons ägo. De är upprustade och klara att sätta på bilarna när som helst.

EN EXPERT TILL

Det här är ju intressanta saker så vi stod där och tittade på ett av aggregaten. Backman demonstrerade hur man sotar dem och hur de ska sitta på bilen.

Då närmade sig en man lite försiktigt vårt lilla sällskap.

Det visade sig vara ytterligare en gengasspecialist, Algot Hellmin, numera östersundare, men stockholmare under krigsåren. Då jobbade han nämligen hos Bolinders där nere och tillverkade — gengasaggregat!

Det var alltså upplagt för en intressant diskussion där på gårdsplanen!

REJALA GREJER!

Alla var ense om att det var rejala grejer det var fråga om.

— Dorn är helt kompletta med fläkt och allt, sa Backman. Och det är tur det för det är nog ganska omöjligt att få tag i delar till sådana här nu.

VET RISKERNA

Han har förresten själv erfarenhet av hur farligt och förrådiskt sånt här kan vara.

Det var förstas under krigsåren.

De här gossarna, Backman och Jönsson, väntar sig inga problem. De har varit med förr och kan hantera sådana här grejor. Och båda har lämpliga bilar — Backman har en Henry J av 1952 års modell, Jönsson har en Rover.

Händer inget alldeles oväntat så ska det inte dröja länge förrän de fräser runt i stan med full sprutt i kolpannan där bak!



Det här är en speciellt viktig detalj i gengasutrustningen. Aggregatet behöver ju sotas ibland. Då hänger man under den här lilla behållaren och skrapar ut askan med en vanlig spisraka. Allt för att hålla naturen ren och undvika askhögar på gator och vägar. Edvin Backman visar hur det ska monteras.

Men Backman har också varningens ord att komma med till "amatörer" som ger sig in på gengasbranschen utan att veta riktigt hur man bär sig åt.

— Det är väldigt farliga saker det här egentligen, sa han. Det gäller att känna till riskerna och veta hur man ska göra.

Han var taxichaufför i Funäsdalen.

En kväll när han kom hem med bilen märkte han att han fått punktering på ena framdäcket. Han ville inte gärna börja skruva med bilen innan han var säker på att aggregatet svalnat så att det inte skulle finnas någon risk för gasutveckling.

Så han ställde in bilen och gick hem.

— Men när därpå gick jag ner i garaget och började skruva med hjulet, berättar han. Plötsligt blev jag liksom klar över att jag låg på golvet! Jag hann fatta vad som höll

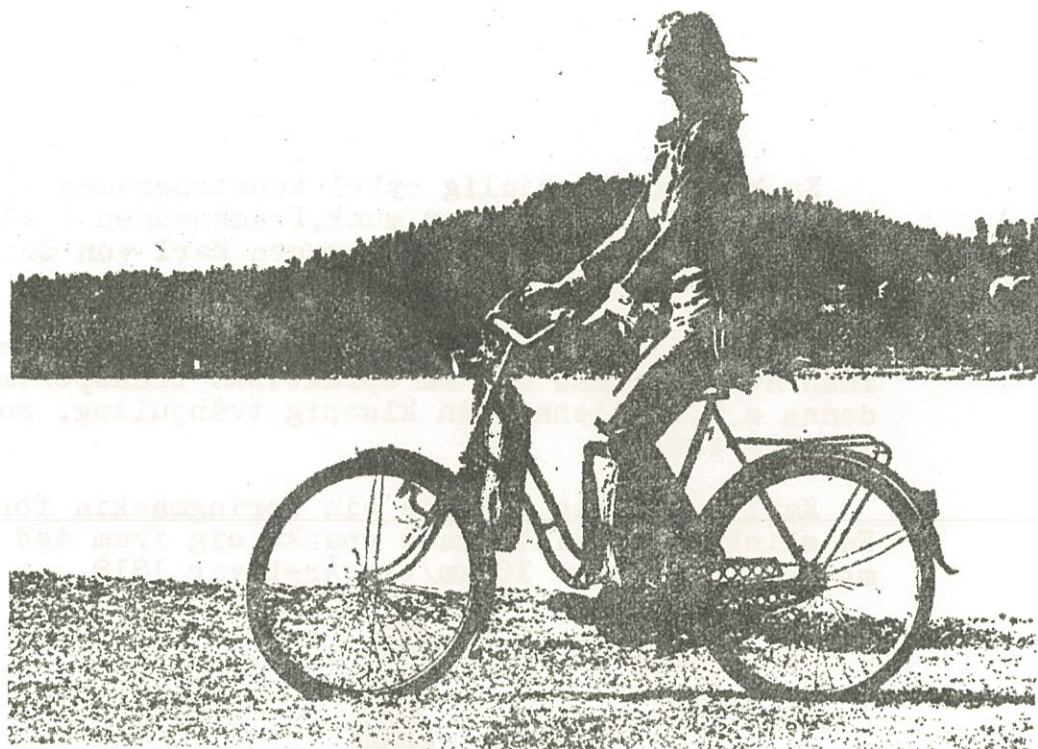
på att hända, men jag orkade inte ta mig upp. Jag ålade mig mot dören som stod öppen och kom halvägs ut. Som tur var råkade någon grannar titta ut och såg mig komn krypande. De rusade ner och drog ut mig i friska luften. Jag klarade mig tack vare det.

HAN BLEV KVAR!

— Men en annan taxichaufför blev kvar i det där garaget. Nån man saknade honom var det redan sent.

Gengasaggregat ska behandlas med tillbörlig respekt. Det ska alltså vara klart för sig.

— Ingen anar hur förrådiskt koloxiden är, varnar Backman.



VELO- CIPEDEN

I vårt förra nummer lovade vi att berätta om Velocipeden. Tyvärr kunde vi ej ta med artikeln. Nu kommer den. Även om velocipeden ej direkt berör vårt område, så har vi funnit det intressant att göra en liten artikel om denna i detta nummer dels därför att många denna vår går inför cykel istället för bil, när nu bensinen är så dyr dels därför att cykeln senare får motor och utvecklas till bil. Märkligt är att några av de första, som hade bil i Jämtland även utmärkte sig och var pionjärer för cykelns utbredning i Jämtland.

Dagens mest rationella transportmedel är inte bilen utan cykeln. Den gamla vanliga trampcykeln kräver minst energi av alla transportmedel i förhållande till vikt och styrka. Cykeln av idag slukar inte mycket energi. En gående man gör av med ca 75 kalorier per gram och kilometer. En cyklist däremot behöver bara 15 kalorier. Vi hade kanske inte heller fått bilen, om vi inte först fått cykeln.

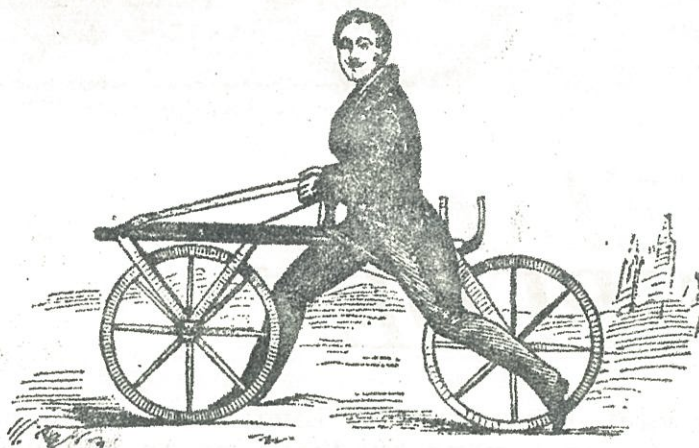
Cykeln med två hjul och trampor är en ganska sen uppfinning, dock äldre än bilen. Den kom fram mot artonhundratalets mitt. Hjulet och cykelns viktigaste delar dök upp sannolikt redan under bronsåldern.

Ordet cykel kommer från grekiskans *kyklos*, vilket betyder ring eller hjul. I Kina lär man redan 2300 år f.Kr. ha förflyttat sig med hjälp av en fyrhjulig vagn, cykelvagn, som framdrevs av några kulier.

En konstig trehjulig cykel konstruerades på 1300-talet av en fransiscaner munk. Fransmannen i all ära, men det är ändå den tyske baronen Karl von Drais, som räknas som cykelns fader.

Det är svårt att förstå hur någon kunde komma på idén att uppfinna ett så opraktiskt transportmedel, som denna s.k. Drainenne, en klumpig tvåhjulig, som måste sparkas fram.

Karl von Drais kallade sin springmaskin för Drasine. En skicklig cyklist kunde sparka sig fram med den enorma hastigheten av 10 km/tim. Året var 1818.



Von Drais' sparkvagn

Men den fiffige von Drais gjorde mer än så. Han försåg sitt fordon med en massa finesser som två säten bakom varandra. Von Drais uppfann det vridbara framhjulet, en revolutionerande nyhet. Även segel påsattes, så att man kunde utnyttja vinden. Velocipeden var ett faktum. Den slog snabbt igenom i England, Frankrike och Tyskland.

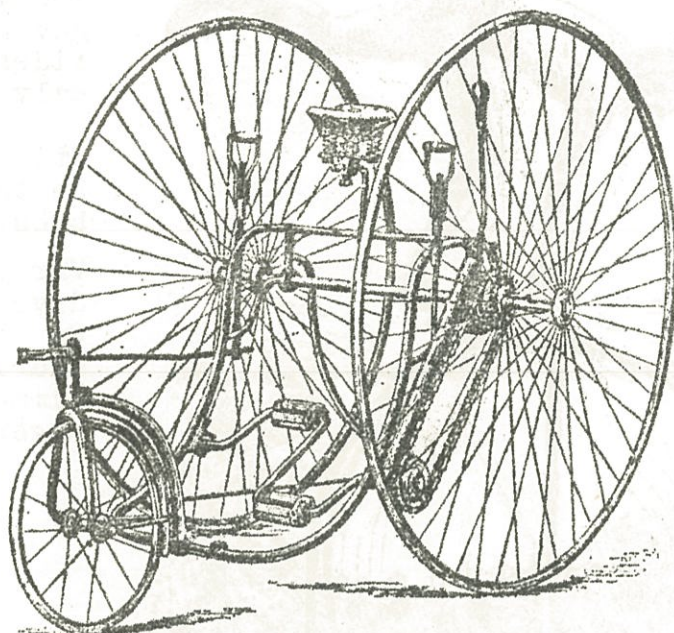
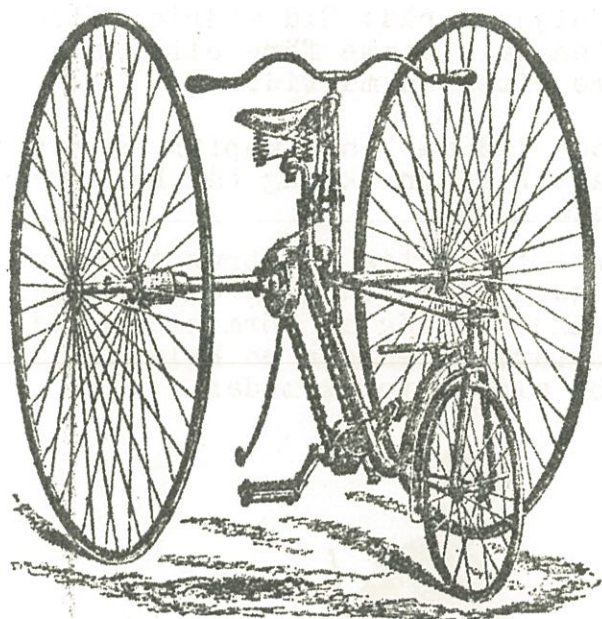
De två franska bröderna Michaux inspirerades av Drasinen. Året var 1855. Pierre Michaux presenterade en cykel med pedaler på framhjulet. Sparkcykeln hade blivit trampcykeln.

På världsutställningen 1867 väckte Michaux pedalcykel enormt uppseende. Michauxbröderna började nu tillverka cyklar i stor omfattning. Deras cykel hade trampor fästade direkt på framhjulet. Det fanns dock problem med denna cykel. Den ville inte förflytta sig längre än framhjulets omkrets, när man trampade ett varv. Lösningen blev att omkretsen ökades och vi fick det jättestora framhjulet och det dvärglika bakhjulet.

Omkring 1870 började engelsmännen att blanda sig i leken. Här kallades snabbfotingen för Hobby horses.

James Stanley hette en självlärd ingenjör och uppfinnare. Han grundade en fabrik i Coventry. Den utvecklades så småningom till det berömda Rover Company.

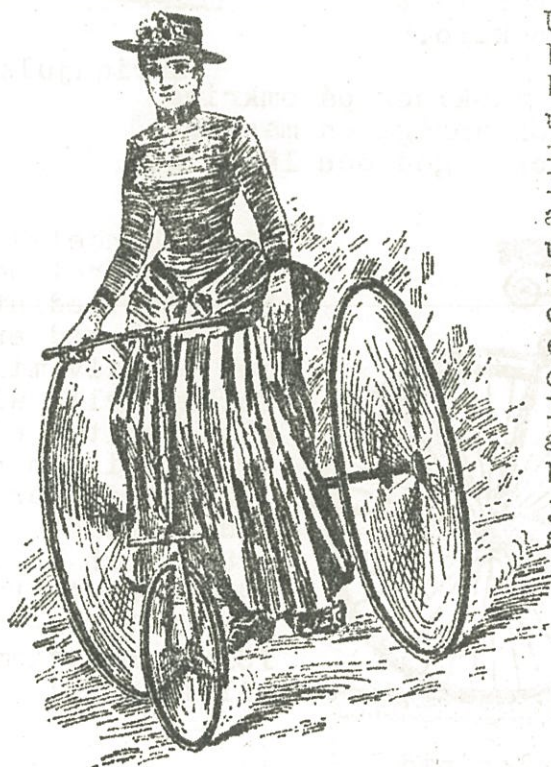
När drottning Victoria fick se trehjulingen "Royal Salvo Tricycle" beordrade hon inköp av två stycken för hovets räkning. Drottningens cykelintresse skapade en ny fluga bland Englands välsituerade damer.



I England blev intresset stort

Imperial klubbtrehjulingen

Stanley kom på att sätta fast ekrarna tangentiellt, så att de korsade varandra i förhållande till navet. För att öka hastigheten gjorde engelsmännen framhjulet ännu större. Det blev nu 1.5 meter högt. Det krävdes således dristigt mod att klänga sig upp på en höghjuling. Den hade dessutom en benägenhet att tippa över framåt. Cykeln blev dock mycket populär under 1880-talet. Stanley tillverkade även trehjulingar i olika varianter för de mindre rädde. De kallades Royal Salvo Tricycle, som bl.a. köptes av drottning Victoria, som satte fart på cykelintresset i England.



Trehjuling för damer

Unga djärva fruntimmer började med risk för brunbränd hy, fräknar och muskelutveckling, ägna sig åt snabbfotingssporten så tidigt som 1869. Intresset flammade på allvar upp under 1870-71 och under 1880-90-talen, var intresset enormt. Antalet velocipeder mångdubblades och ett stort antal klubbar bildades. 1974 räknar man också med att intresset kommer att bli stort. Cirka en halv miljon velocipeder kommer att säljas.

"Helsosam gymnastik och förträfflig medicin"

- 56 -

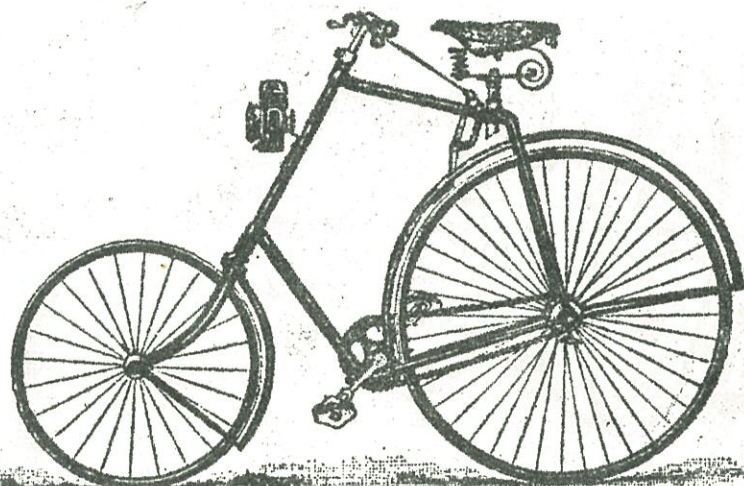


Stående i sadeln

Höghjulet kom snart ur ropet, när Harry J. Lawson kom på principen med kedja och bakhjulsdrift. Nu fick man större utväxling utan jättestort framhjul.

Ju lättare maskinen var, desto dyrare var den. Kappåkningsmaskinen var lätt byggd och vägde ej mer än 6.5 kilo.

En landsvägsryttare föredrog maskiner på omkring 7 á 8 kilo. Men för vanligt bruk ansågs en maskin på omkring 12 á 13 kilo vara mycket god och lämplig.



Humbers säkerhetsvelociped

Otaliga läkare rekommenderade velociped-sporten som ett utmärkt hälsomedel. Dock gav man följande råd: Rid aldrig under tiden av en halv timme före eller en halv timme efter en måltid.

Stig av och led maskinen uppför backar. Se till att kläderna kring bål, hals och bröst sitta löst.

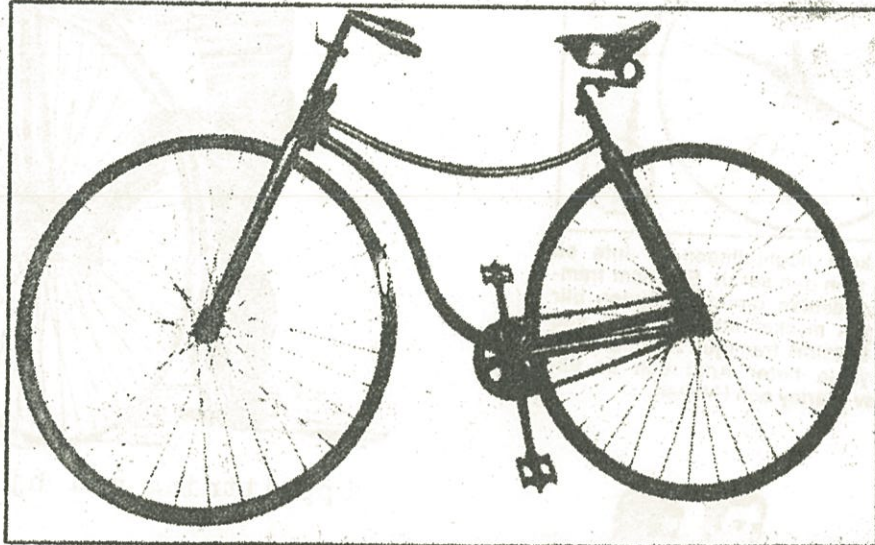
Var ytterst försiktig med bruket av rucdrycker. Undvik dem vid längre utfärder. Om icke vind och väg är förmånliga, rid aldrig fortare än en och en halv mil i timmen. Rök aldrig tobak medan ritten pågår.



Skridhjulsåkning

Olyckshändelser orsakas ofta av framfusighet och vårdslöshet. En velocipedist har icke rätt att rida med en hastighet av en och en halv mil i timmen på en folkuppfylld allmän väg eller gata. Han tar sitt liv - och andras! - i sin hand, om han gör så. Icke mindre är försiktighet av nöden nedför backar och förbi krökar och hörn, där vägen är okänd och utsikten skymd. Det är bättre att vara en pultror för en halvtimme än ett lik för all framtid!

Till Amerika kom cykeln på 1860-talet, men svenskarna var inte heller sena att anamma nymodigheten, som lanserades 1867. Stockholm fick då sin första velocipedfabrik. J.W. Östberg var en av de första. Hans Östbergare kostade den gången 75 riksdaler. Cykeln är billigare idag.

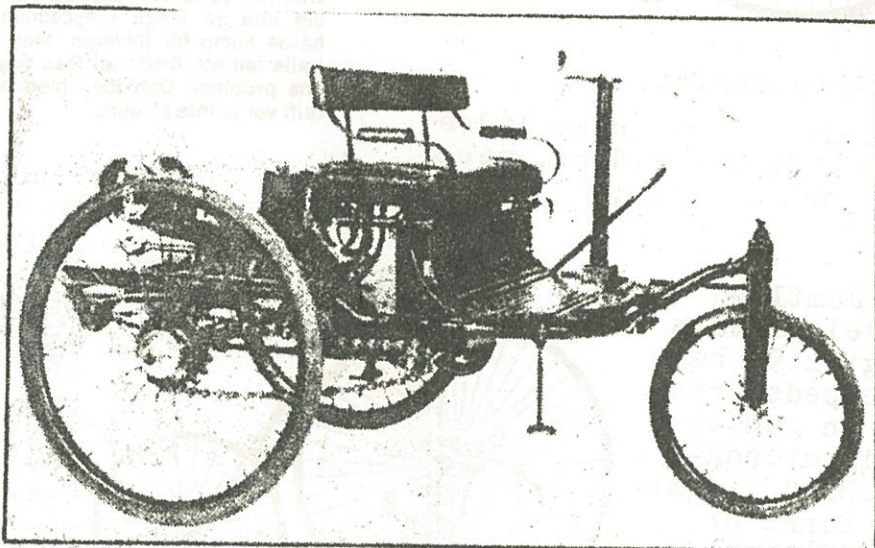


Detta är den klassiska Rover säkerhetscykeln, konstruerad av J K Stanley 1885. Modellen markerar egentligen slutstadiet på cykelns utveckling. Här finns kedja, kugghjul, ram av stålrör, trådeckrar osv. Även själva utseendet är påtagligt modernt.

1885 introducerade Stanley's svärson J.K. Stanley den klassiska Rover säkerhetscykel. Nu var den moderna cykeln konstruerad. Den hade kedja, kugghjul, ram av stålrör, trådeckrar och lika stora hjul. Hjulen saknade dock luftringar.

Dessa uppfanns av den skotske veterinären J.B. Dunlop 1887.

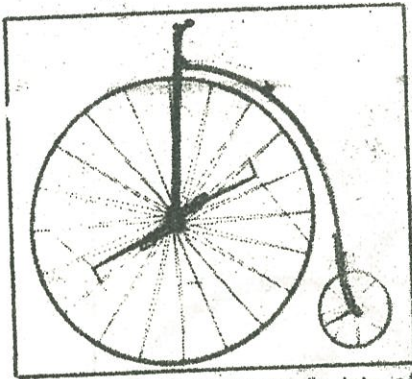
1885 motoriserade Benz trehjulingen och därmed hade cykeln blivit bil.



Här håller cykeln på att bli bil. Benz har tillverkat denna motoriserade trehjuling som dök upp redan 1885.

Cyklingen innebar, att isoleringen bröts i såväl stad som på landsbygden. År 1877 var fartrekordet för velociped 22km/tim.

Tre galna engelsmän gjorde en jorden runt färd under 25 månader i 17 länder och tre kontinenter med en sammanlagd sträcka av 3.206 svenska mil.

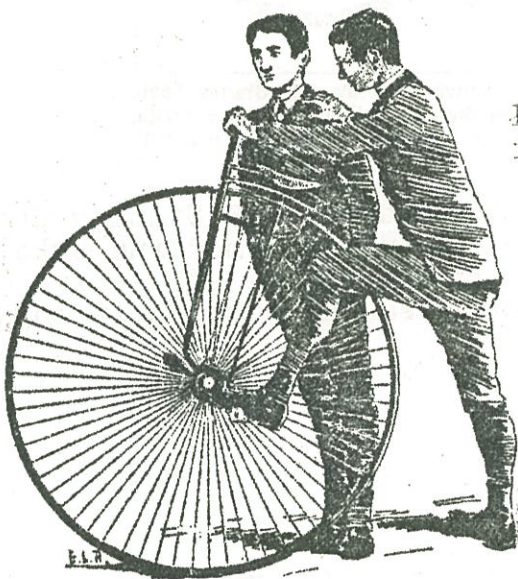


Idén bakom höghjulingen är inte så underlig som den ser ut. Eftersom tramporna är fästade direkt på hjulen blir utväxlingen mycket liten om man inte har ett jättestort trambahjul. Den här speciella cykeln heter Ariel och är tillverkad av Starley och Hillman.



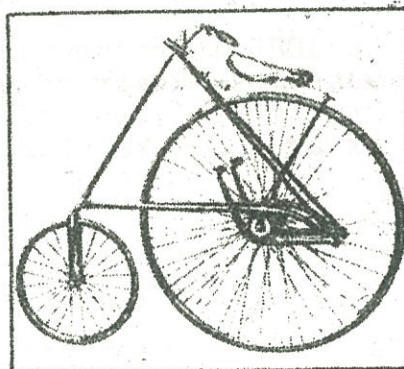
Uppsittning med hjälp av pedalen

Före sekelskiftet ansågs cykling vara en fara för kvinnans skönhet.



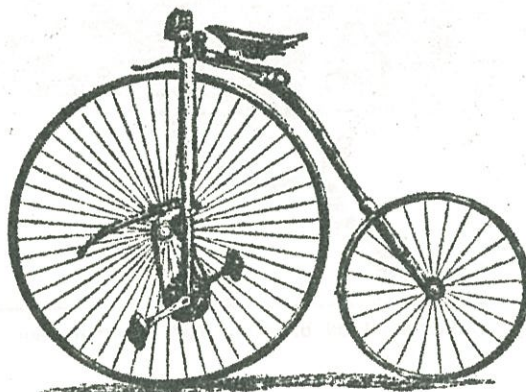
Enhjulsritt

För hundra år sedan kallades cykeln även för riddon, snabbfoting och bicycle.



Den här varianten, Star-cykeln, klarade sig inte så länge i cykelmodellernas hårda kamp för tillvaron. Men den var i alla fall ett försök att lösa höghjulingens problem. Och idén med bakhjulsdrift var ju inte så dum.

Till Jämtland kom velocipeden tidigt. 1896 hade velocipedstriden nått en ganska livlig utveckling. Bara i Jämtland fanns år 1896 200 velocipeder.

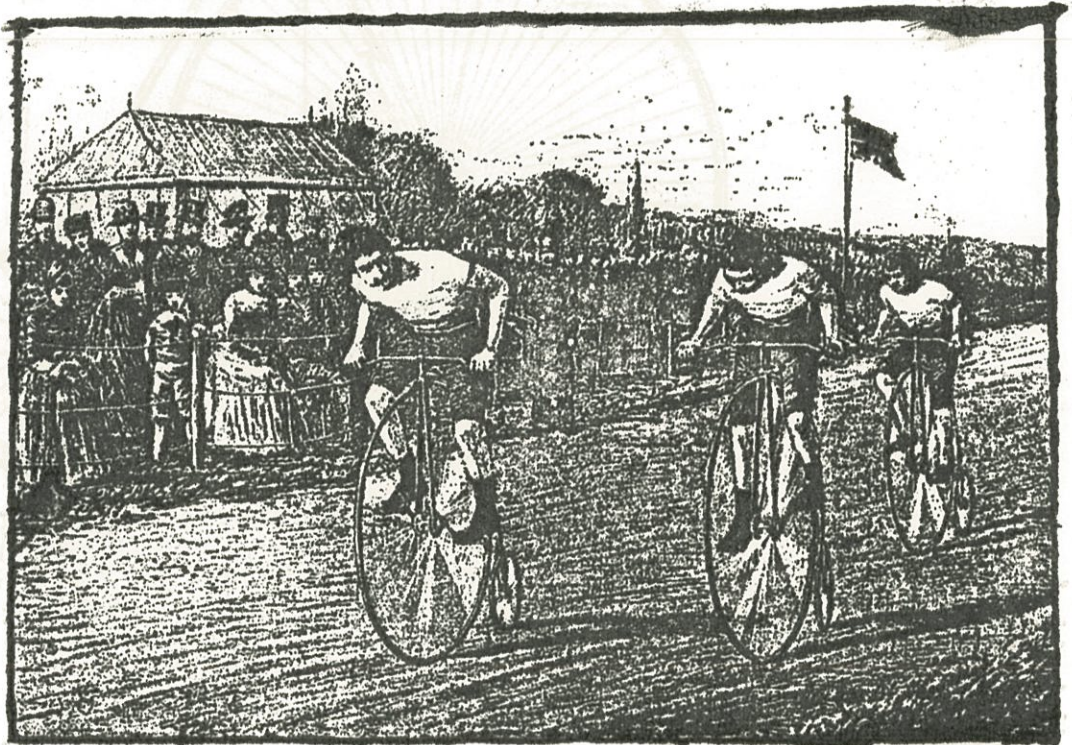


Säkerhetsvelociped

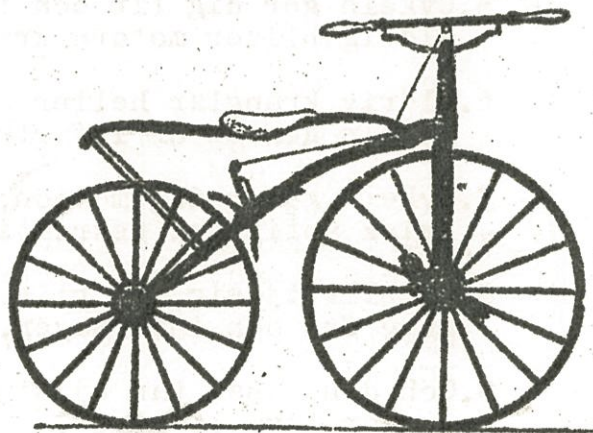
En entusiastisk journalist, vilken gjorde ett försök att på stålhjulet återvinna sin nedbrutna hälsa, fann sporten av så stort värde för kropp och själ, att han genast i sin tidning rådde hela världen att lära sig rida velociped.

I juni 1895 bildades Jämtlands läns Velocipedförbund. 1896 räknade sällskapet 30-tal medlemmar. Till styrelse valdes kommissionär V.E.Holm, ordf., grosshandlare J.N.Rydén, kassör, handelsresande J.P.Hård, sekr. bokförare N.J.Pettersson och bokhåll-lärare O.B.Lindholm.

I juli 1895 hade föreningen sin första tävlings-åkning. Första priset togs av handelsresande J.P.Hård. Han blev en av velocipedsportens mest intresserade krafter inom länet.

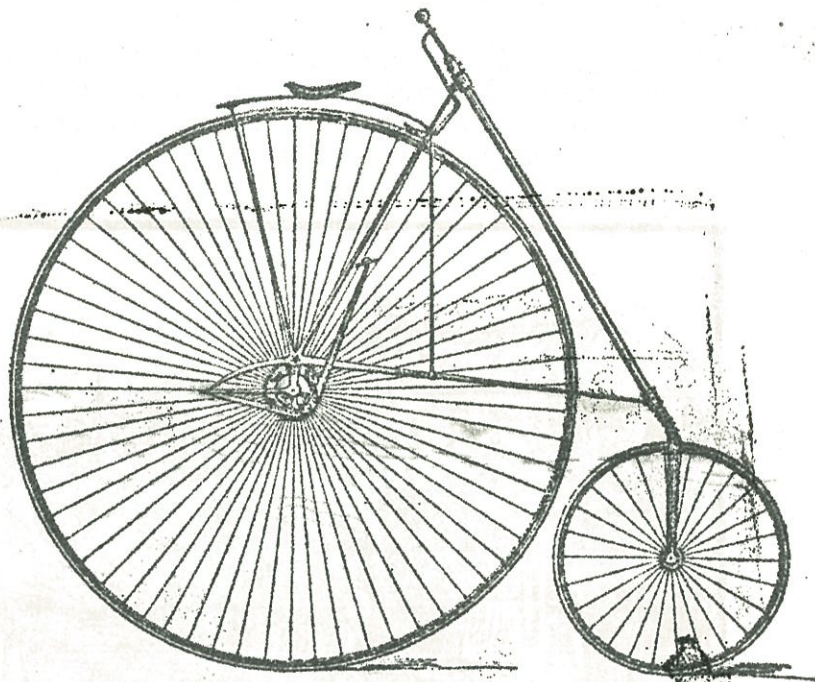


För Karburatorns läsare kan vi meddela, att J.P.Hård också var en av de första, som ägde bil i Jämtland. Bilen var en 1905 års Cadillac, som rymde 4 personer och kunde uppdrivas till en fart om 40 km/tim.



1860-talets velociped

Som avslutning vill vi här återge en cykels tio fördelar framför bilen enligt vår jämtländske författare Per Nilsson-Tannér.



Amerikansk stjärnvelociped

1. Minns som första fördel att cykeln kräver ingen skatt.
2. Inte drabbas svårt din kassa av försäkringar i massa.
3. Och Du slipper en sekin offra för en skvätt bensin.
4. Huru usel vägen bliver du din cykel framåt driver.
5. Cykeln gör dig fir och frank, aldrig bliver motorn krank.
6. Aldrig krånglar heltjer starten, cykeln genast är i farten.
7. Cykeln giver dig motion, frisk aptit och rekreation.
8. Du blir tjusig, Du blir fager, inte fet och inte mager.
9. Och din kassa tar ej slut, Du får leva livet ut.
10. Efter döden på din kulle, står det icke "Bil-dår-drulle".

Oss Veteraner emellan!

En liten epistel att läsas i andakt, när månen fuller är och lyser på oss från därovan.

Till redaktionen kom häromdagen in följande brev med anledning av min annons att sälja A-Forden.

Mottagit Edert brev och är tacksamt intresserad av objektet. Men nog har Ni väl fel uppgifter på hästkrafterna - effekterna på bilen. De var ju i regel på 50 -52 hkr normal effekt. Kanske Ni har trimmat den här motorn. Hur många varv per minut gör den maximalt?

Sedan emotser jag även ett foto på den, även om det bara blir till lån ett tag.

Skall Ni ha så mycket som Edert begärda pris, måste Ni nog inregistrera och kontrollbesiktiga den för 1974.

Har den så där mycket krämpor, som måste rättas till, så blir det ju nästan ett bygge, innan den blir bra och penningutlägg stora.

Kanske jag möjligen har en bakskärm, som går att använda, när jag för länge sedan var ägare till en sådan årsmodell. Hur är bromsarna? Även handbromsen?

Om Ni händelsevis inte är villig registrera bilen, så får Ni bekosta frakten på järnväg eller långtradare upp till mig. Jag föreslår i sådant fall byte med en Peugeot 203 motor - enligt tidigare ägare körd cirka 1000 mil på nya kolvringar och lagerreovering osv. utrustad med generator, startmotor, strömfördelare, växellåda, - en Ford Taunus 12 M motor 1952, sidventil, utrustad med tändstift, strömfördelare, startkrans, mycket lämplig som inbyggnad i båt för formatets skull, - en viktoria påhängsmotor, enligt tidigare ägare körd ca 90 mil på nya kolvringar. Själv har jag inget körd med den. En instruktionsbok till A-Ford, ny, ett Atlantic Världsmästarur, 17 rub., stålboett, fjädrande länk osv. en camping-säng, obeg., endast provad + 150:-kronor i pengar av mig.

Men däck till den åtminstone, som håller 5-6 mm kvarvarande slitvärde, så man tryggt kan köra den till besiktningen. Med förhoppning om Edert svar omgående

Rolf Larsson

PS! Hur är stötdämparna?

DS!

Inte hade jag väntat mig att få så mycket för bilen!
Vad skall jag använda sängen till? Kan någon hjälpa?

Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN

BIL KLUBB

Ordf.: Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

v.- : Rudi Edlund
Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Sekr.: Folke Boogh
Fack 6, 830 42 ASPÅS

w.- : Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Kassör: Edvin Backman
Genvägen 60B, 831 00 ÖSTERSUND

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

Revisorer: Gunnar Persson
Vintervägen 1, 832 00 FRÖSÖN

Hans Bertil Rosell
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Klubbmästare: Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

Carl-Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN

Materialförvaltare: Hans Bertil Rosell
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Lagerförvaltare: Arne Jönsson
Lorås, 830 70 HAMMERDAL

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT och BILDREDAKTÖR ANNONSREDAKTÖR

Sven Schylberg Folke Boogh
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 Östersund

Lokalredaktör i Östra Jämtland och Norra Jämtland.

Arne Blix
Stavre
GÄLLÖ

Folke Hemmingsson
Strömsvägen 47
833 00 STRÖMSUND

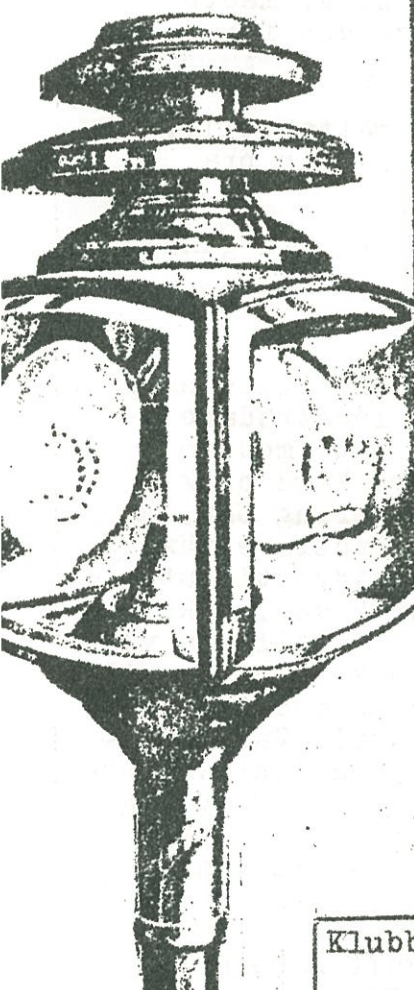
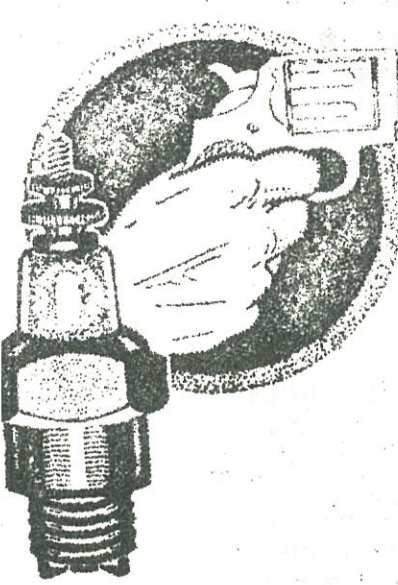
Manuskript och annonsmanus emottages tacksamt!

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

Medlemsavgift: 35:-kr/år. Insättes på Pgo 885211-3
Jemtlands Veteranbilklubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND

Klubborgan: Karburatorn

Klubbens dollievagn utlånas till medlemmarna.
15:-kr/tillfälle. Vagnen förvaras hos Rosell. Tel. 063/118771
Högre taxa vid längre sträcka än 20 mil.





AUTOMOBILRINGAR

får Du billigast från Majornas Däck, Banehagsgatan 1, 41451 Göteborg.
Tel. 031/423501 eller 247273.

Dimension	Priser	
	Däck	Slang

5.00 x 16	95:-	25:-
5.50 x 16	110:-	25:-
6.00 x 16	121:-	25:-
4.50 x 17	120:-	25:-
5.50 x 17	220:-	30:-
5.25 x 18	195:-	30:-
5.50 x 18 6 lag.	215:-	30:-
4.75 x 19	185:-	30:-
4.50 x 20 5.00 x 20	225:-	33:-
4.50 x 21	175:-	30:-
30 x 3½ vulst	260:-	30:-
710 x 90 "	270:-	30:-
760 x 90m "	275:-	30:-
730 x 130 "	330:-	40:-
820 x 120 "	345:-	45:-
2.75 x 19 ribb 21 lag.	20:-	
3.00 x 19 driv. 4 lag.	20:-	
3.25 x 19 " 4 "	20:-	
3.50 x 19 " 4 "	20:-	

Priserna inkl. moms, fritt Göteborg. Priserna kan ändras utan föregående meddelande.

Go-cart däck finns också.

Lördagen den 25 maj 1974 samlas vi på Molanda flygfält nordväst Hudiksvall.

Loppmarknaden börjar kl. 10.00

SÄLJES

Buick 1935 säljes billigt!

A-Ford 1928:21" hjul, 3 nya däck
bakaxel
höger dörr

Sven Jakobsson
Box 28
831 00 ÖSTERSUND

Tel. 51354/063

A-Ford 1928-31: bakdörrar i prima
skick,
19" hjul med däck.

Chevrolet 1920-24, XB: mellansoffa,
dyna, handbroms, vindrute-
ram med halva glaset.

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

Volvo Carioca: Hjulskydd

Volvo 52, 1939: höger bakskärm

Karl Erik Israelsson
Spånga gård
710 23 Glanshammar

Dort, omkring 1920: framaxel med hjul
Citroén, mycket tidig, framskärmar
med fotbräden.

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

Ford Junior 1932: Blästråd och i
mycket bra skick. Mycket
bra objekt för nybörjare.
Trevlig bil.

Alf Eliasson
Östra vägen 6
LÅNGSELE

Tel. 0620/20826

Singer, äldre modell: 4 st plåt-
pres-
sade ekerhjul.

T-Ford: träbyggsatser för leverans
våren 1974. Forddelar kan ta-
gas i byte.

Thure Johansson, Solberg, Delsbo.

Till

Chevrolet 1930: Ram, torped, karosse-
ribakdel, 4 st stötdämpa-
re, styrsnäcka och ratt-
stång med träratt, stag
till bromsar och kopp-
ling.

4 st dörrar.

Chevrolet 1934: 4 st stålekerhjul
med kapslar till master.

Packard 1938: Topplöckspackning, 8cy

Yngve Lund
Vårby 810
892 00 DOMSJÖVERKEN

Tel. 0660/52 464
Arb. 0660/10445

Opel 1939: skåp säljes billigt.

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

T-Ford: lyktglas

Ford 28-47: div. delar, cirka 2 ton

Kent Rylander
Boakullavägen 1
511 00 KINNA

Tel. 0320/48053

T-Ford touring: Kaross 1926

Durantmotor, ca 1925

Chevrolet, div. delar

Buick 1924: Lyktor
Husqvarna Mc 1934

Thord Norell
Kläppåsen
Ljusdal

Tel. 0651/13948

Chevrolet 1934: Motor, framvagn, växellåda
ratt med styrsnäcka, dör-
rar med handtag, framskär-
mar med reservhjulskalja

Bo Högberg
Bondegatan 41e
152 00 STRÄNGNÄS. Tel. 0152/14938

SÄLJES - 65 -

Svenskt billexikon

All världens bilmärken 1885-1969



Redigerat av G. N. Georgano

Svensk redaktionskommitté: Joakim Berner och Jan-Olof Bernstedt

Sista chansen att köpa århundradets bok. Boken kostar 125:- inklusive moms. Porto och postförskott tillkommer.

Rekvirera idag! Detta är sista chansen. Finns ej längre i bokhandeln. Margie AB
Surbrunnsgatan 19, STOCKHOLM



CHAMPION Tändstift

nya till T-Ford

A-Ford

B-Ford

Ford V-8-32

Cadillac-28

Chandler

Chevrolet-28

Chrysler

Cleveland

Dodge, 4-cyl

Graham Paige

Kan anskaffas även till andra märken.

Rex Willers växellåda till 98 cc motorcykel

Ford V-8 1939-46: Rep.sats till förgasare

Fiat 500: Motor och växellåda

A-Ford: Framvagn, komplett kylare, 1928-29

kylarmantel, kylarlock 5 st hjul, 21" u.däck

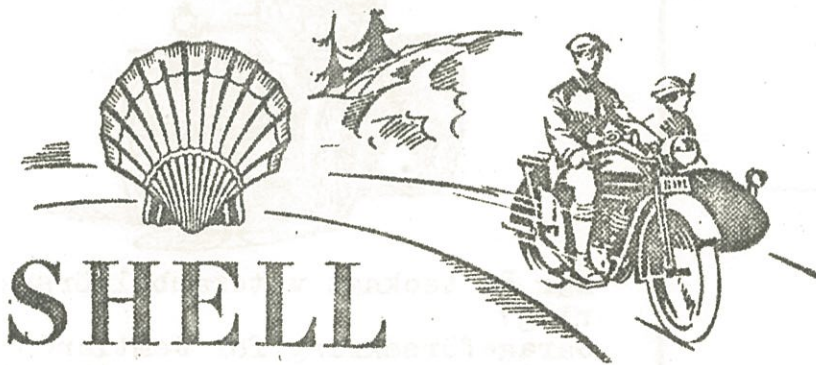
Christer Elgendahl

Optand 2873,831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/35542

Adler 1910-15: Ratt säljes-byte bensintank

Mats Ragnarsson, L. 1155, HACKÅS
Tel. 063/70222



SHELL

Bensin & Smörjolja

erkända över hela världen
för överlägsen kvalitet.

Shell Bensinstation
Rådhusgatan 84, ÖSTERSUND
säljer även klubbtröjor.

Gamla fläktremmar

A-Ford BMW 501-02, 321

T-Ford Porsche 54 - 64

Henry J Chevrolet 1937

Ford Prefekt, Chrysler-De Soto 1937-50

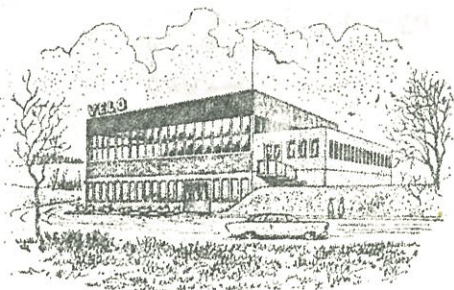
Opel Olympia

Lincoln V8

Tatraplan 50

Soto 1937-50

SÄLJES



A VELO galvanisk anlegg

Sluppenveien 1 — Telefon *35 530
7000 TRONDHEIM

Chevrolet 1927-29 seljes eller bytes.
Huvar, motorer, rammer
hjul, torpeder, instrument,
dynor, sæten, lamper.

Nash chassi 1927: körbar
Nash epa 1927

Sven Schylberg
Grytan 2451
83020 BRUNFLO
Tel. 063/50701

Ford France: Toppenerbjudande!
Ford Anglia 1952: Skåpmodell
Ford: Original domkraft
Koffert
Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/119763

A-Ford 1931: Bra kaross, plåt
Rør
Framaxel med fjædrar
væxellåda
motorblock
vevaxel

Mats Åkermo
Fack 54, 840 43 HACKÅS
Tel. 063/70106

DKV 1938, stålkaross, komplett med ny sufflett, seljes billigt.
Kurt Larsson, Lillånge, 831 00 ÖSTERSUND. Tel. 063/124255

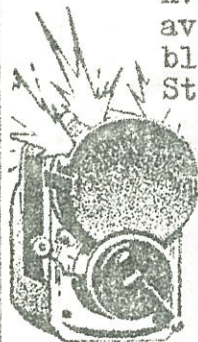
Loppmarknad i Hudiksvall

Lördagen den 25 maj 1974 samlas vi på
Molanda flygfält nordväst Hudiksvall.

Loppmarknaden börjar kl. 10.00

Du, som tänker försilvra, förnickla, förkoppra eller förkroma i sommar delar till din veteranbil, gör en tur till Trondheim och besök VELO. Den resan lönar sig. De är billiga och de gör ett jättebra jobb!

Plysch extra billigt, extra prima kvalitet, bättre begagnad av SJ. Svagt mönstrad i mörkblå och mörkröd färg.
Storlek 1.10 x 75 cm.

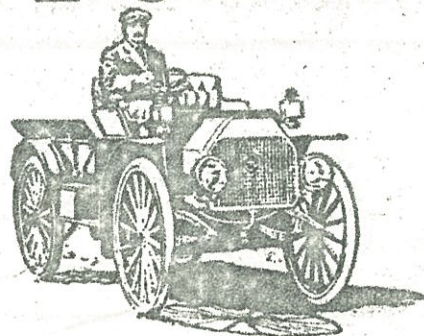


Bosch: Magnetapparat stor, gammal typ till äldre 4-cyl. vagn.
Typ: Z.V.4

Bosch: Nyrenoverad generator passande Opel P.4 - Kadett -36.

Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542

STOPP!



Har Du tecknat veteranbilförsäkring?
Garageförsäkring för Jemtlands Veteranbilklubb kostar i Skandia 25:- omfattande brand och stöld under avregistrering.
Ytterligare uppgifter får Du genom vår sekreterare Folke Boogh.

SÄLJES - 67 -

Opel Kapitän 1955 säljes billigt!

En ägare, 8.000 mil sommarkörda.
Besiktad 4/4 1974 utan anm.

Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND

Tel: 063/119763

Ford A 1928 säljes billigt!

Förkromad kylargrill och stöt-
fångare m.m. Nya däck.

Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 BRUNFLO

Tel. 063/50701

T-Ford 1923, DLZ 629, res. reg. säljes
för dödsbos räkning.

Visas hos Folke Boogh
ASPÅS

Tel. 0640/12141

Skriftliga anbud till Undertecknad,
senast 17/4 1974.

Adresserade Bertil Hellstrand
Box 122
801 03 GÄVLE.

026/185590

T-Forddelar i prima skick.

Leif Fregelin
Läkv. 4
RAMSELE

Tel. 0623/10089

BMW 1951: 6 cylindrig vagn. Billigt!
5 nya däck.

Jan Hedlund
Pionjärgatan 60
58265 LINKÖPING

Tel. 013/110751

Metallsvarv, märke Köping 12" pris 3.000:-

Folke Hemmingsson
Videstigen 1
833 00 STRÖMSUND
Tel. arb. 0670/10514
bäst. 0670/11617

Plymouth 1936: Fram och bakaxlar med
16" fälgar. 200:-

Ford V8 60 1938: Huv och sidoplåtar
100:-

Bakvagn av samma bil
med hjul. 250:-

T-Ford: Bakända av T-Fordkombikaross
med dynor och stöd i bra skick.
Säljes endast till medlem med kombi-
kaross, som saknar bakdel.

Harley Davidsson/Indian 1930-40 i fint
skick. Res. för mellanförsäljn.

Fälgringar finnes till träckerhjul och
tallrikshjul. 21" -23".

Edvin Backman
Genvägen 60b
831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/115180

Färg i alla kulörer och alla valörer

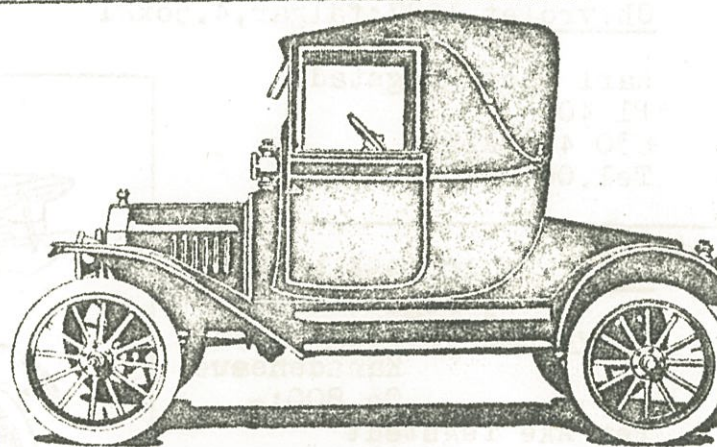
Willys krigsjeep BM 1944 1500:- säljes
eller bytes mot Wolksvagen cab.

Fordson skåp 1952, 1 sitsig.

Chevroletepatraktor 1927

Karl Olov Kingstad
Pl 407
830 44 NÄLDEN

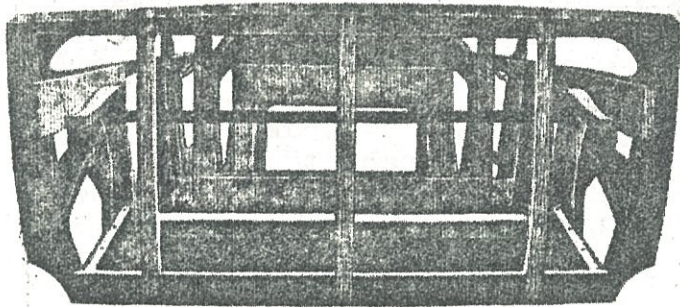
Tel. 0640/20080



Ni tror det
kanske inte,
men det här
är blivande
veteranbilar.

Ännu så länge
är dom förstås
lite rostiga.

Karosseristommar säljes



och tillverkas efter beställning.

Thure Johansson
Solberg
820 60 DELSBO

Tel.0653/12113

SÄLIES!

Chevrolet 1920-21:Motor,4 cyl.

Mercedes 300 1952-55:Dörrar,chassidel,
axlar,växellåda,kardan m.m.

Pelle Norman
Pl 396
840 70 HAMMARSTRAND

Tel.0696/10335

Indianram 1925-30

Björn Nilsson
Halabacken
Pl 574,830 02 MATTMAR

T-Ford hjul,vulst,toppenfint skick
A-Ford hjul,21",1928,5 st
Div.andra Fordhjul,17-18-19"
Fälgringar till NAGhjul.
Delar till V8-39
Huv,framskärm,navkapslar
Fordhjul,4 st 32-33 års modell

Ford 1932:framskärm med balja,B
A-Ford 1928:Framaxel
Ford 1932/B/:torped+ div.småprylar,
körriktningvisare,strålkastare
Chevrolet 1927:fälgar,4.5ox21

Karl Olov Kingstad
Pl 407
830 44 NÄLDEN
Tel.0640/20080

Austin A 40 1954,körklar,
ej registrerad.
Volvo Amazon:fälgar,nya
Kanadensare
Ca 800:-

Per Åke Tegstedt
Kyrkgatan 25
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/100540

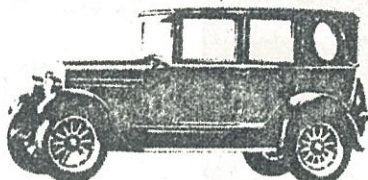
Bensinfat och bensin å fat säljes
Rudi Edlund
Shell Bensinstation
Rådhusgatan 84
831 00 ÖSTERSUND

Framrutor till öppna vagnar,oidentifierade
varav en delad med stolpe.
Ram till äldre bil,hållare till suffletter
Örjan Bergqvist
Arvesund
Mattmar
Tel.0640/44010



**Oöfverträffad. Billig i pris, drift och un-
derhåll. Begär katalog. Gör en profsur
Fordvagn på lager.**

**Agentur för Norrland samt ensamförsäljare för
Jämtlands län: KNUT WIKLANDER, Östersund.
A614 Rikstelefon 992.**



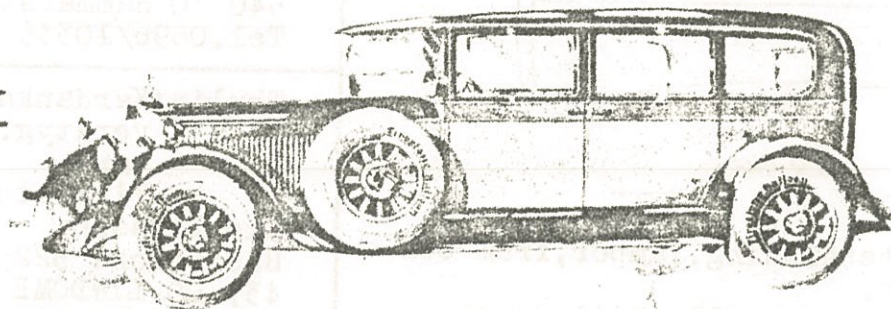
1925. Standard "6" Brougham

- 69 -
KÖPES

MERCEDES-BENZ

EUROPAS ELITE MÄRKE

Min bilhistoriska
samlarlinje är Dr
Ferdinand Porsche,
mannen, som konstru-
erade över 350 bil-
modeller bl.a. för
Austro-Daimler
Mercedes
Wanderer
Auto-Union
Volkswagen
Porsche m.fl.



Jag söker allt om Mercedes från 1920 såsom delar, litteratur,
gärna hel bil,
uppgift på ägare av sådana vagnar.

Buick 1924: Ram
motor
m.m.m.m.m.m.m.

Staffan Eklund
Enrisvägen 20
SÖDERHAMN
Tel. 0270/15661

Chevrolet 1926: Växellåda
Instrumentbräda

Manne Evertsson
Jämtlandsgatan 4,
BRÄCKE
Tel. 0693/10560

EFTERLYSES

Graybil: Vrak eller delar
Christer Elgendahl
Tel. 063/35542

Adler 1937-39: Reservdelar

Peugeot 202 1947: Reservdelar

Folke Hemmingsson
Lägdevägen 36

Sandström & Ljungvist

STRÖMSUND
Tel.

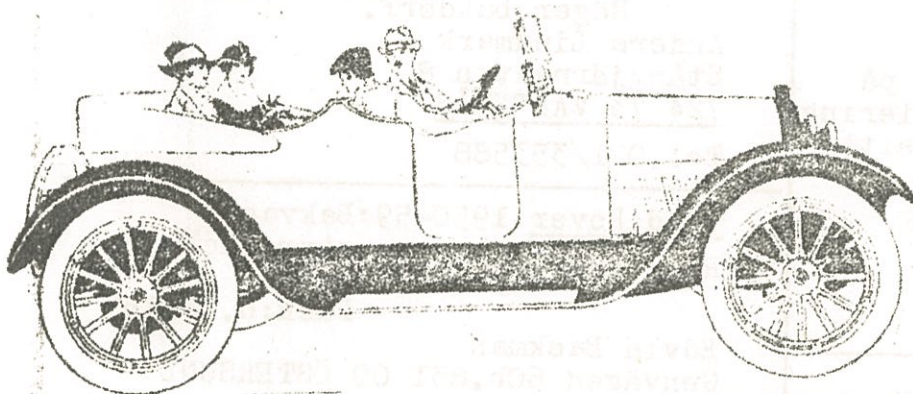
A-Ford: Originalverktyg

Stötfångare, fram-bak, 1930-31

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542

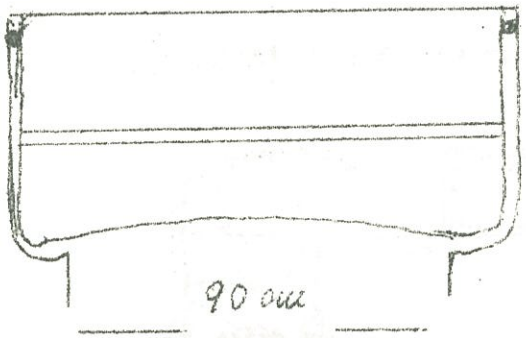
EFTERLYSES

Tips om delar eller tidigare ägare
till Grayautomobiler.
Christer Elgendahl
Tel. 063/35542



KÖPES

Oldsmobile 1922:Vindruteställning enligt nedanstående skiss.
103 cm



Sufflettställning, lampor, fram och bak, ratt.
Intresserad av allt till denna vagn.
Allan Persson
Duvnäs 122
781 00 BORLÄNGE
Tel.0243/30371

T-Ford 1926:Div.delar sökes
A-Ford 1927-29:Div.delar sökes
Harley Davidsson 1934:Bakskärm Registerdrev

Thord Norell
Kläppåsen
LJUSDAL
0651/13948

Till Chevrolet 1930
Vänster framskärm
H.o.v.navkapslar gängade baklyktor, instruktionsbok på svenska, event.lån för kopiering Chevroletmärke, som skall sitta på kylarmanteln.

Yngve Lund
Vårby 810
892 00 DOMSJÖVERKEN
Tel.0660/52464, arb.0660/10445

Mercedes alla äldre årgångar köpes.

Mats Åkermo
Hov
84043 HACKÅS
Tel.063/70106

Äldre GM bil köpes.
HD 1200 prylar.Sidovagn
Opel Kadett 1939:Delar
Dyna Panhard 1947:Delar
Folke Hemmingsson
Strömsvägen 47,833 00 STRÖMSUND
Tel.0670/11617

Indian 1920:Sidovagnschassi, huvudstrålkastare sadeln

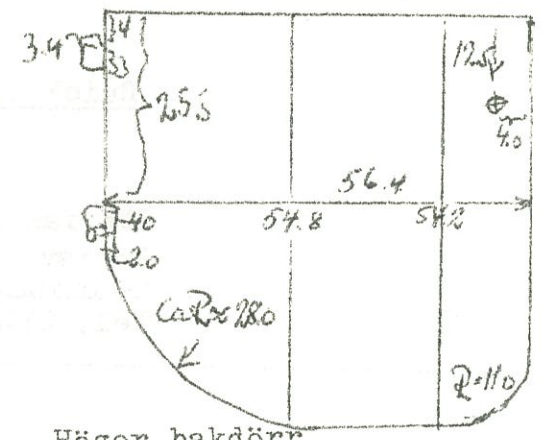
Mercedes 1952: Kylargrill
Mercedes 300,1955:Grill

Pelle Norman
Pl 396
840 70 Hammarstrand
Tel.0696/10335

Thulin:Kardanknutar, bakdörrar, verktyg,tanklock och bensintank.
Vindrutestativ,spetsigt.

Åke Larsson
Hästebacka 5225
437 00 LINDOME
Tel.031/715135

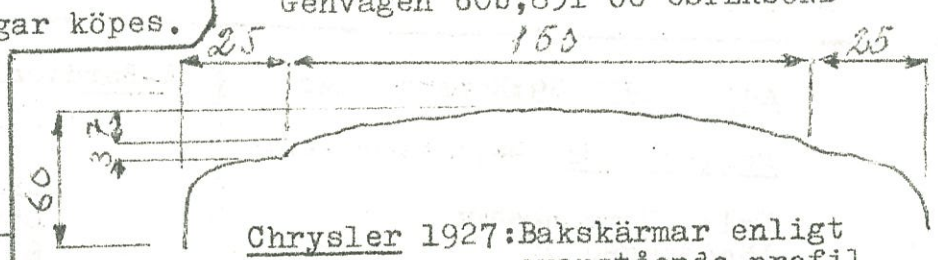
Dodge 1923:Dörrar fram och bak
Dörrarna bör vara felfria.



Höger bakdörr.
Anders Lindmark
Stångjärngatan 8
724 73 VÄSTERÅS
Tel.021/353588

Land Rover 1950-59:Bakvagn, styrsnäcka med ratt.
Ring 063/115180. Däck:6.5ox16"

Edvin Backman
Genvägen 60b,831 00 ÖSTERSUND



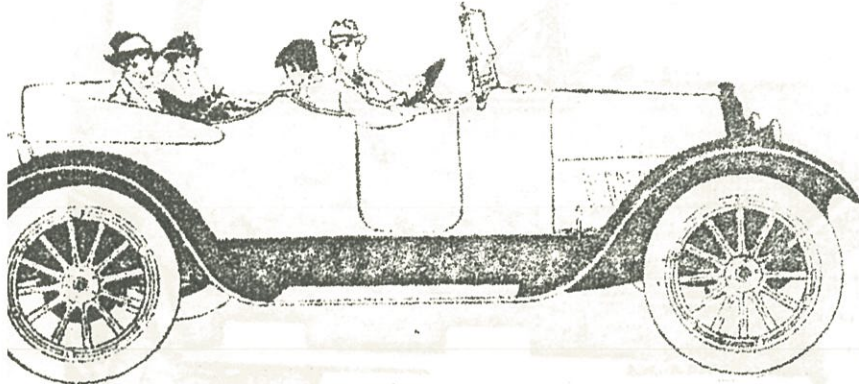
Chrysler 1927:Bakskärmar enligt ovanstående profil
Olle Elfver
Gisebo
561 00 HUSKVARNA
Tel.036/50388

KÖPES

Chrysler 1925:Div.delar
Bo Eriksson
Ope,831 00 Östersund
Tel.063/353 55

Chevrolet 1926:Allt av intresse
till denna vagn

Manne Evertsson
Jämtlandsgatan 4
BRÄCKE
Tel.0693/10560



Chrysler 1931:Kylarmascot
Göran Bruman
Folkets Husgatan 10
BRÄCKE
Tel.0693/10322

Chevrolet 1939:2 dörrars kaross
Grill och baksäte

Jan Staffan Bruman
Box 158
833 00 STRÖMSUND
Tel.0670/10777

Ford V8 motor,60 hkr köpes.

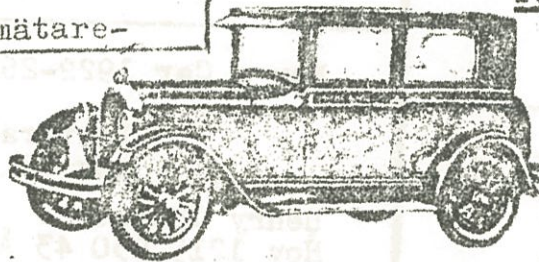
Gunnar Persson
Vintervägen 1
832 00 FRÖSÖN
Tel.063/115610

Thulin:Det spetsiga vindrutestativet
köpes eller bytes mot den raka
Tel.031/ modellen.

715135 Komplet tank med mässinlock
Åke Larsson kardanknutar,bakdör
Hästebacka,Lindomefarna,verktyg.

Adler 1939:1 st fälg
hastihetsmätare-
wire

Folke Hemmingsson
Videstigen 1
833 00 STRÖMSUND
Tel.arb.0670/10514
bost.0670/11617



Pontiac 1928:Instrument

Kylarlock:Indian
Bak och framaxel
4 st träkerhjul
Bensinpump
främre ryggstöd
lyktor,reflektorer,glas,
hastighetsmätare
2 st positionsljus
navkapslar
1 yttre handtag
Litteratur om
denna vagn köpes
eller lånas.

När Du behöver bensin till din bil,
gynnar Du naturligtvis

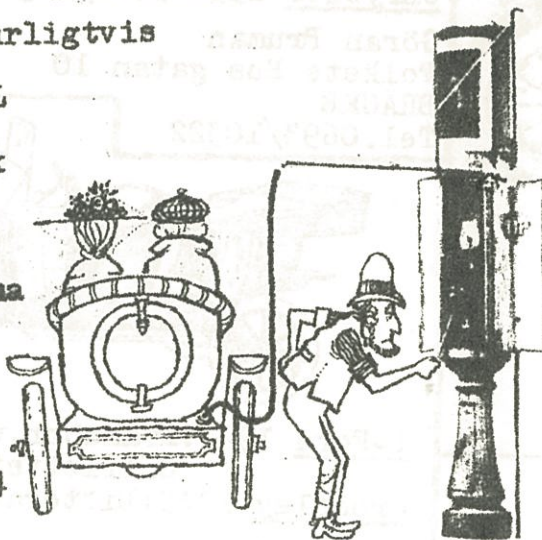
S H E L L

Veteranbilfolk
på genomresa,
berika tankarna
hos RUDI

Shell Bensin
Station
Rådhusgatan 84

ÖSTERSUND
Tel.063/12 12 60

JVBK:s klubbtröja finns att köpa hos RUDI!



Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/11 97 63

Citroen Berliner 11:Motor
växellåda

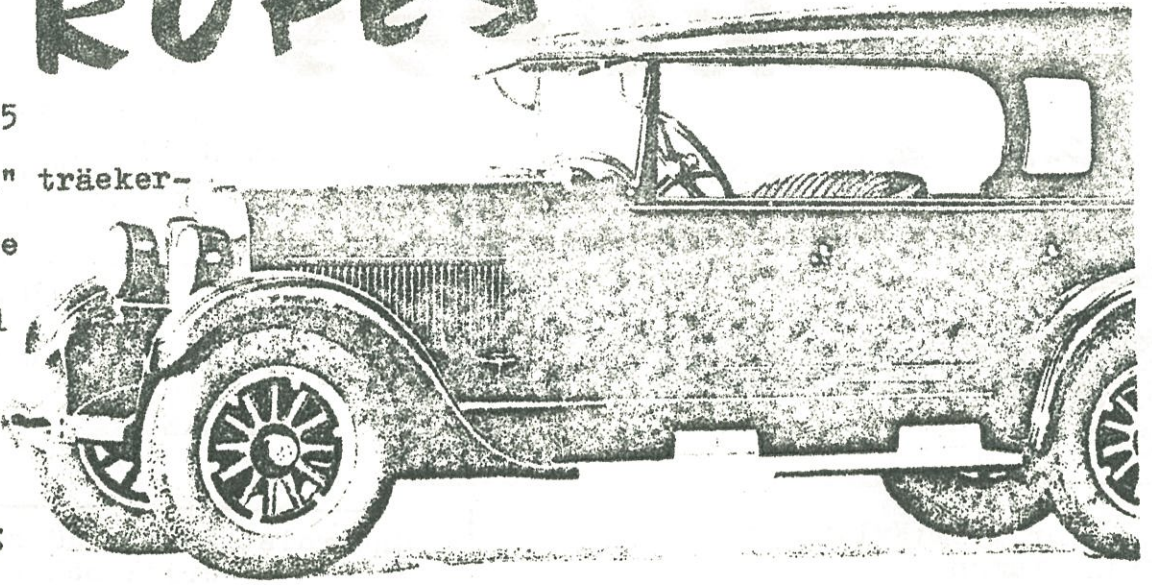
Rudi Edlund
Benpilsvägen 12
831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/12 32 00

KÖPES

Studebaker 1925

Bakaxel med 21" träcker-
hjul
T-handtag, yttre
Baklykta

Lyktglass till
strålkastarna
Topplocks-
packning 1



Sven Schylberg
Grytan 2451

830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701

Handböcker, foton och övrig litteratur köpes till
denna vagn. Allt av intresse beaktas.

Dodge kaross 1918-23 bytes
till T-Ford kaross 1922-23.

A-Ford 28-30: Kaross

T-Ford 1922-25: Chassi och kardan

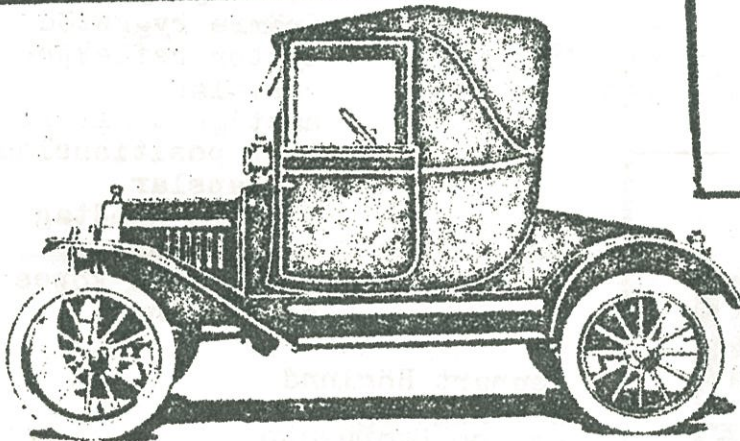
Alf Eliasson
Östra vägen 6
Långsele
Tel. 0620/20826

Chevrolet 1926-27: Lyktsargar
Glas

Arthur Persson
Sundsjöåsen
840 59 RISSNA
063/11921

Ner a Car 1922-26: Allt om Ner a Car
av intresse
Litteratur, kort, bilder kö-
pes eller lånas.

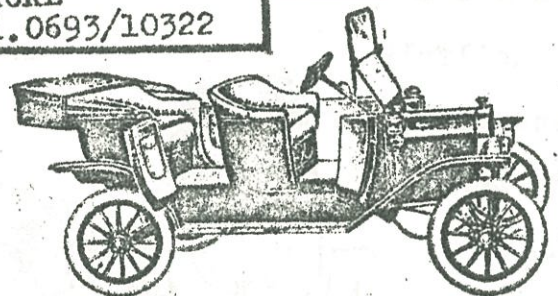
Henry Jönsson
Hov 1215, 830 43 ÅS
Tel. 063/30491



Hel bil av årgång 1920 köpes
Karl-Erik Eriksson
Divisionsgränd 8
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128543

Chrysler 1930-34: Lyktglas

Göran Bruman
Folkets Hus gatan 10
BRÄCKE
Tel. 0693/10322



T-Ford 1924: Framdörr, vänster
Sufflettställning

Crossley 1945: Litteratur

Bo Rignér
Östersundsvägen 12 A, 830 30 LIT
Tel. 0642/10107

Gamla fotografier på bilar,
Instruktionsböcker, verkstads-
handböcker köpes.
Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542

KÖPES

Till

T-Ford:trälötshjul

Revoljelampor till T-Ford
Selvemässingkyllare i topp-
skick bytes till T-Fordmässing-
kyllare.

Thure Johansson
Solberg
820 60 Delsbo

Tel.0653/12113

Ford Eight 1931:Instrument,bränsle
och hastighets-
mätare samt vacuum
mätaren.

Sven Jakobsson
Box 28
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/51354.

De Soto 1937 och 1947:Litteratur,
Div.delar.

Karl Erik Israelsson
Spångagård
710 23 Glanshammar

Ford 1940-50:Växellåda

Engelsk motorcykel,1953-57 med bak-
hjulsfjädring,ex.Ariel,AJS,
BSA, Triumph, Norton, helst
1 cyl.

Björn Nilsson
Halabacken
Pl 574
830 02 MATTMAR
Tel.0640/45031

Motometrar,termometrar att monte-
ras i kylarlock.Två storlekar,56
resp.75 mm.Förkromade eller för-
nicklade.

Jan Ströman
Pontonjärgatan 45
112 37 STOCKHOLM

Bilelektriska arbeten utföres på
veteraner till humana priser.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/35542

Automobilhistoriska Biblioteket för
Veteranbillitteratur.
Box 21032,40071 GÖTEBORG 21

Thulin 1924:Allt av intresse

Volvo 1928:Allt av intresse

T-Ford:2-sitsig,minsta vrak av in-
tresse.

Kent Rylander
Boakullavägen 1
511 00 KINNA

Tel.0320/48053

Volvo 1928 - 1932:Kaross

Karl Erik Isaksson

Hissmofors.

K R O K O M

Du, som tänker blåstra i vår, kontakta
Fröling & Simonetti Mosaikfirma.

Grytan
830 20 BRUNFLO.
Tel.063/50195.

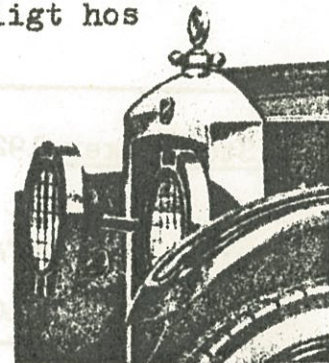
Den resan lönar sig!
De gör ett bra jobb!

Kylaren lagar Du billigt hos

Nordiska Kylare
Odenskogsvägen 38
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/110326

De gör bra
jobb!

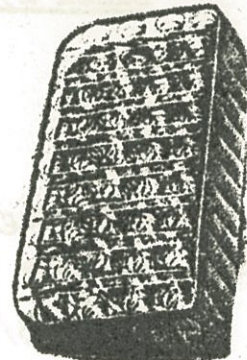


Behöver Du ny sufflett
eller annat arbete
utfört på din bil
vänd Dig till

Lundins Sadelmakeri

Storgatan 60
831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/114394

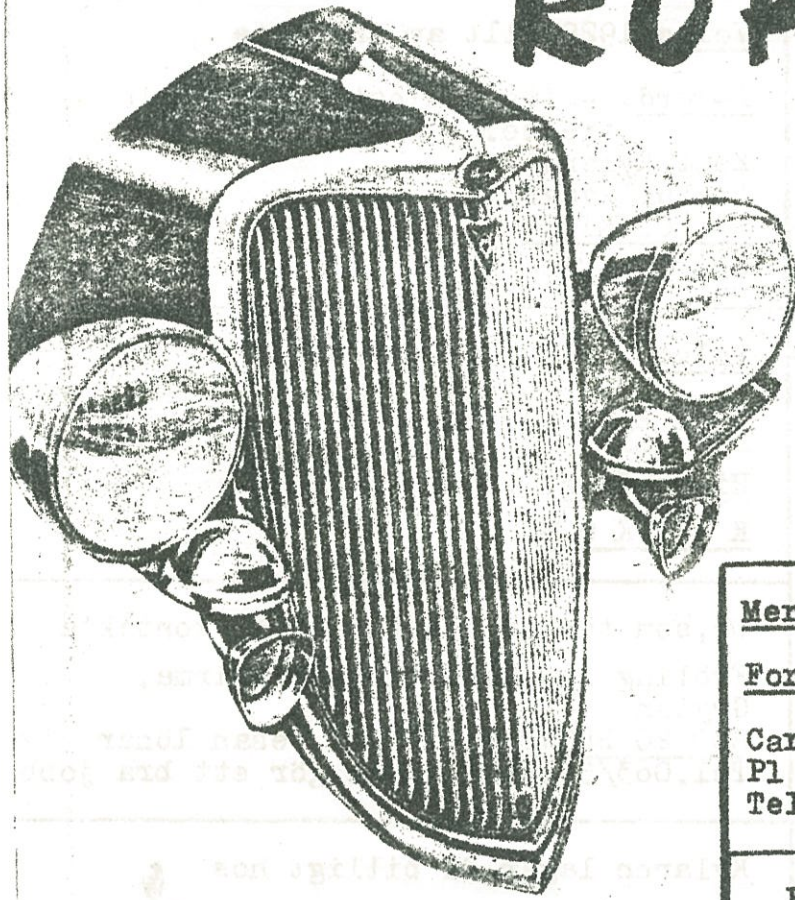
Östersunds Sadelmakeri
Tjalmargatan 10
831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/111337



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

Christoffer Sylwan
Korpstigen 29, 190 51 BRO
Tel.0758/41519

KÖPES



Ford V 8:Kylarmaskering
Sarg till parkeringslykta
Signalhorn

Chevrolet 1928:Skärmar,fram och bak

Essex 1930: Navkapslar

Oldsmobile 1924 :Navkapslar

Arne Jönsson
Lorås, 830 70 HAMMERDAL
Tel.0644/31028

Mercedes Benz:Cabriolet 1935-52

Ford B 1932:Bakstötfångare

Carl-Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN
Tel.0640/200 80

Studebaker 1925:Hjulavdragare
Baklykta märkt
STOP

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

Buick 1923:Lilla modellen köpes

Ran

Vindruta

Bakkorg

Mats Ragnarsson

Billsta L 1155
HACKÅS
Tel.063/70222

Ford T 1926:Tudor

Kylarmaskering-nickel
Signalhorn,Lyktor
Reservhjulshållare

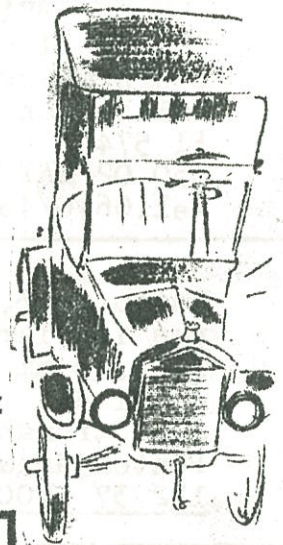
Parkeringslyktor till
T-Ford 1919:lastvagn

Mats Ragnarsson
Billsta L 1155
HACKÅS
Tel.063/70222

BYTES

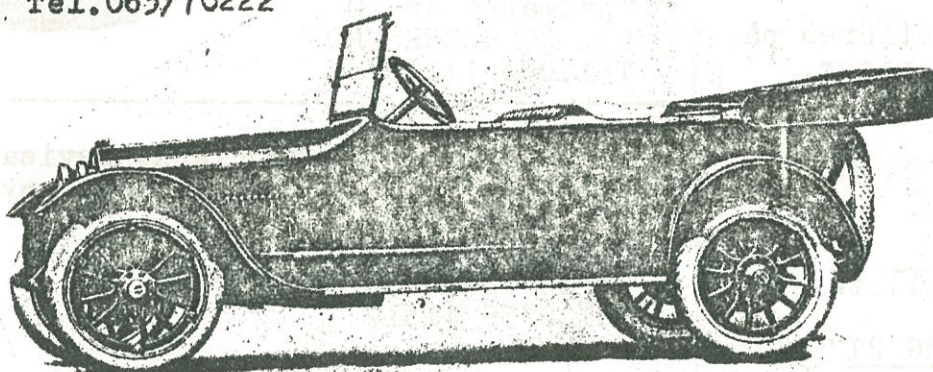
Adler 1910-15:Ratt
Bensintank

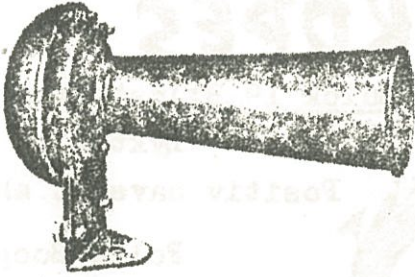
Mats Ragnarsson
HACKÅS



Dodge 1936:Axlar
hjul
motor
växellåda
styrväxel
ratt och står
huv,kylarmask
dörrhandtag
lyktor

Mats Ragnarsson
HACKÅS Tel.063/70222





KÖPES



Till Rugby 6 cyl. Modell R 1926: Kaross, öppen
 Strålkastare, glas och sargar till
 Parkeringsljus,
 Hastighetsmätare med wire
 Topplockpackning till Continen-
 tal Y 14 motor, 6 cyl.

Star 1923 - 26: Kaross och Däck: 4.5x21.

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

Till T-Ford 1925: Kylare, stora m.
 Framskärmar med höga
 insidor, hålet för
 lyktfästet ovalt.
 Huv, huvöglor med fjä-
 der, huvfästeplåtar
 Mutter och konor till
 övre vindruteram
 Backspegel, ratt
 Plåtar mellan kaross-
 fotsteg, motormellan-
 plåtar
 Lyktglas
 Bra fälgring, 4.5x21

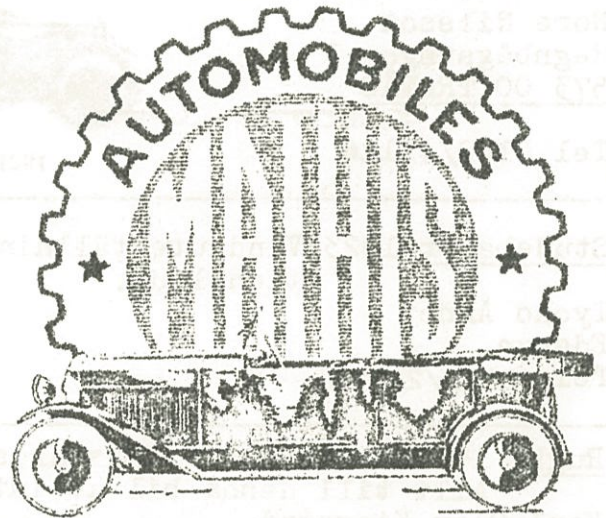
T-Ford 1922: Motorhuv, lilla med.
 Instrument
 Bensintank
 Vänster framskärm
 Motor

B-Ford V 8 1932: amerikabyggt Tudor
 Framsäten, bakkofångare
 Baklyktor med fästen
 Framlykta märkt Ford Brown
 stor och av rostfritt stål
 V 8 märke för lyktstängen
 Navkapslar, instrument,
 Framrutebåge, styrsnäcka
 Fjäderstockar
 Fram- och bak-
 vagnsdel

Örjan Bergqvist
 ARVESUND
 Tel. 0640/44010

Till Erekinge 1927
 Instrumentbräda,
 förgasare, baklykta
 körriktningvisare,
 navkapslar, handtag,
 stänkskärmar m.m.

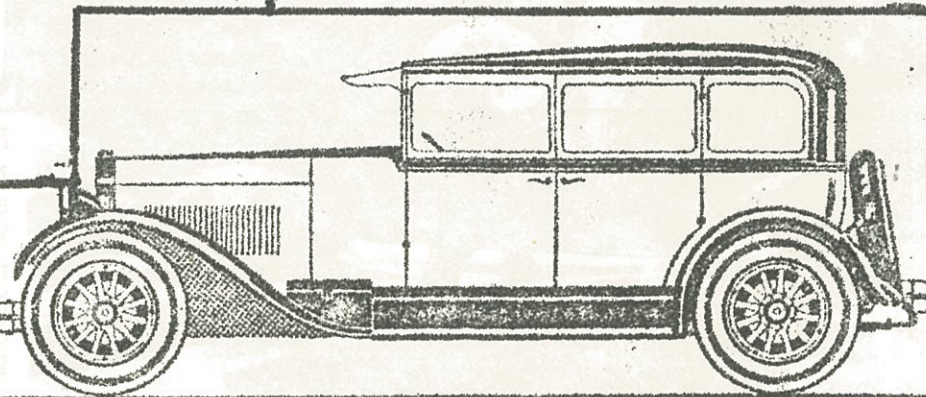
Per Wisth, Stråkvägen 50, 19143 SOLLENTUNA. Tel. 08/967161



Till Mathis 1918-23: 2+1 sitsig
 Kaross, skärmar, lyk-
 tor, motorhuv m.m.

Mathis 1915 -30: Handböcker.
 Allt av intresse.

Folke Boogh
 Fack 6, 830 42 ASPÅS
 Tel. 0640/12141



KÖPES

Buick 1918: Instrument

Lyktor

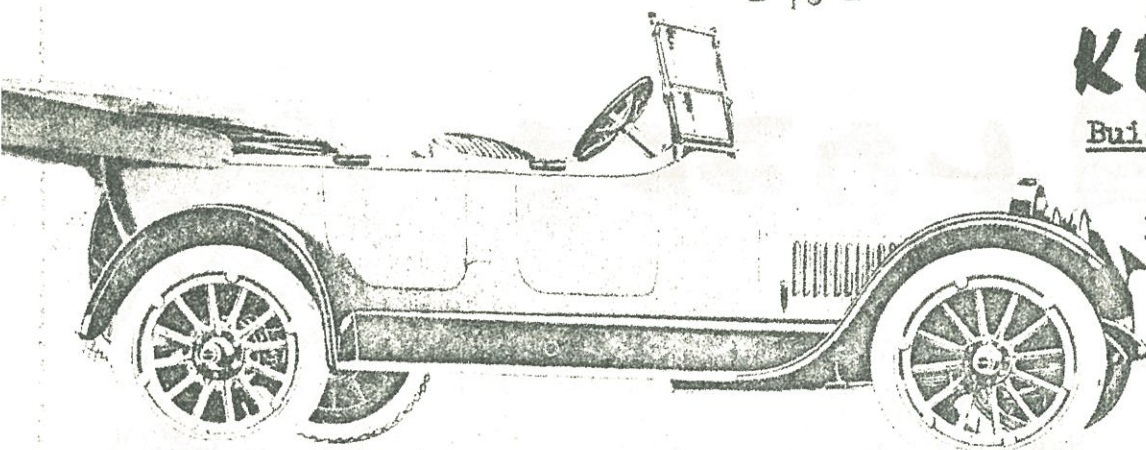
Positiv oavsett sl

Folke Boog

Fack 6

830 42 ASI

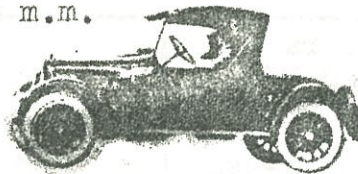
Tel. 0640/2



Studebaker 1922: Framaxel, kylarmärke vindruteställning, strömbrytare m.m.

Nore Nilsson
Regnbågsvägen 1
573 00 TRANÅS

Tel. 0140/41126



1921 Light "6"

Studebaker 1923: Vindruteställning med positionsljus.

Tycho Ånner
Edsbyn
Tel. 0271/20375

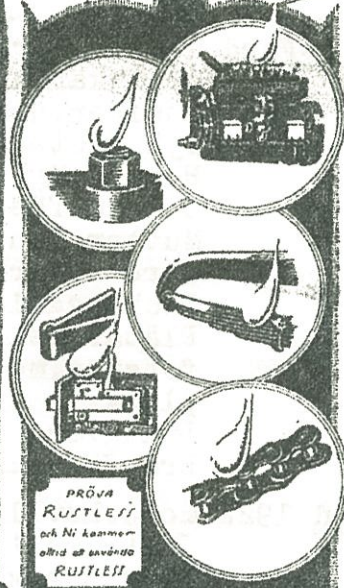
Rugby 1926: Kaross. Även Starkaross passar. Allt till denna bil av intresse.

Karl-Olov Kingstad
Pl 407
830 44 NÄLDEN
Tel. 0640/20080

RUSTLESS TIGER OIL

ROSTENS

FIENDE



Den effek
ROSTOL

Löser rost
skyddar mot

Lossar o. sm
sammanros
delar av alla

Avlägsnar
VAGNSGNIS

PRÖVA
RUSTLESS
och Ni kommer
alltid att avse
RUSTLESS

Automobilägar

Vid besök i Östersund anlita

O. LUNDIN & SÖNERS

Automobilreparationsverkstad

Garage finnes för 7 automobiler

KÖPMANGATAN 51

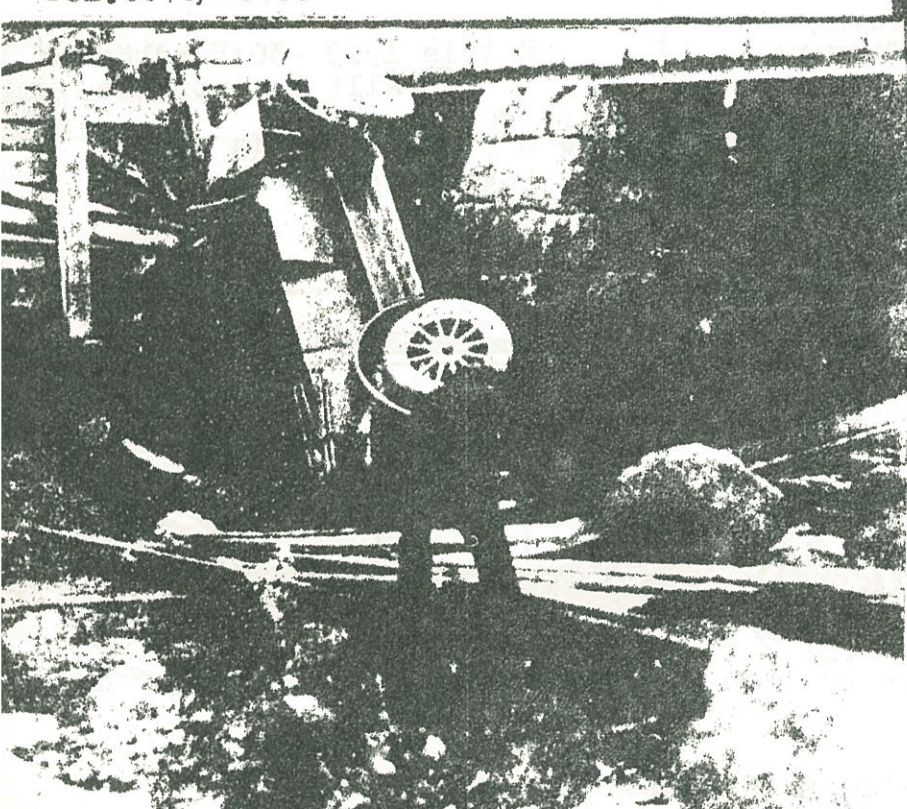
Telefon

Här ser vi en härjedalsbil, som råkat köra av vägen eller rätt sagt av bron.

Kan någon av läsekretsen meddela när det hände och var det sked är redaktionen mycket tacksam detta.

Kortet är taget i Härjedalen i 1920-talet.

Upplysningar meddelas till
Sven Schylberg, Grytan 2451, Bru
Tel. 063/50701





Loppmarknad i Hudiksvall

Dellenbygdens Motorveteraner bjuder till loppmarknad för bildelar, tillbehör, motorcykel- delar och kuriosa. Samtliga klubbar som tillhör Motorhistoriska Riksförbundet samt Svenska Veteranbilklubben är inbjuden att sälja, byta och köpa.

Lördagen den 25 maj 1974 samlas vi på Molanda flygfält nordväst Hudiksvall.

Loppmarknaden börjar kl. 10.00

Vill Du själv ta med grejor att sälja så tar vi ut 10:- för varge torgplats. Bord och försäljningsstånd får Du ordna själv. Vid regn, tillgång till hangarerna (enda st bordsplats).

Lätt att hitta. Tag av E-4:an västerut vid Shell bensinstation i Hudiksvall åk c; a 4 km. Flygfältet på vänster hand.

Kaffeservering finnes.

Om intresse finnes ev. supé med dans på kvällen

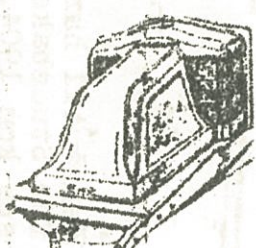
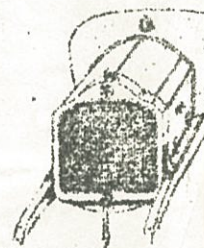
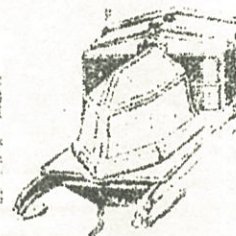
Rumsförmedling.

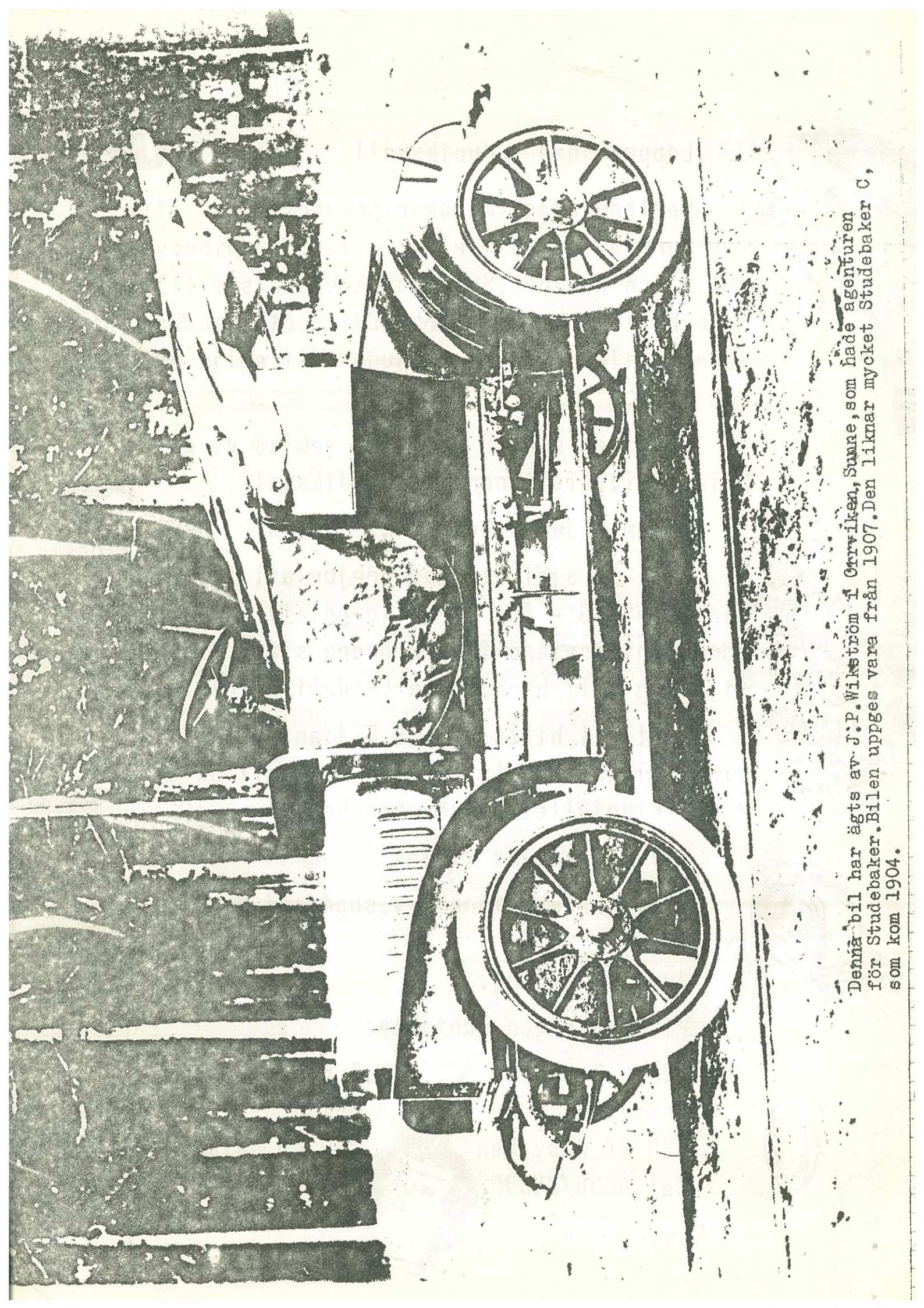
Vid förfrågan kontakta:

Göran Eriksson
Vedavägen 6
820 64 Näsvisen
Tel. 0650/30595

Ture Johansson
Solberg
820 60 Delsbo
Tel. 0653/12113

Styrelsen





Denna bil har ägts av J. P. Wikström i Orrviken, Sunne, som hade agenturen för Studebaker. Bilen uppges vara från 1907. Den liknar mycket Studebaker C, som kom 1904.