

JEMTLANDS
VETERANBILKLUBB
Box 2045
831 02 ÖSTERSUND

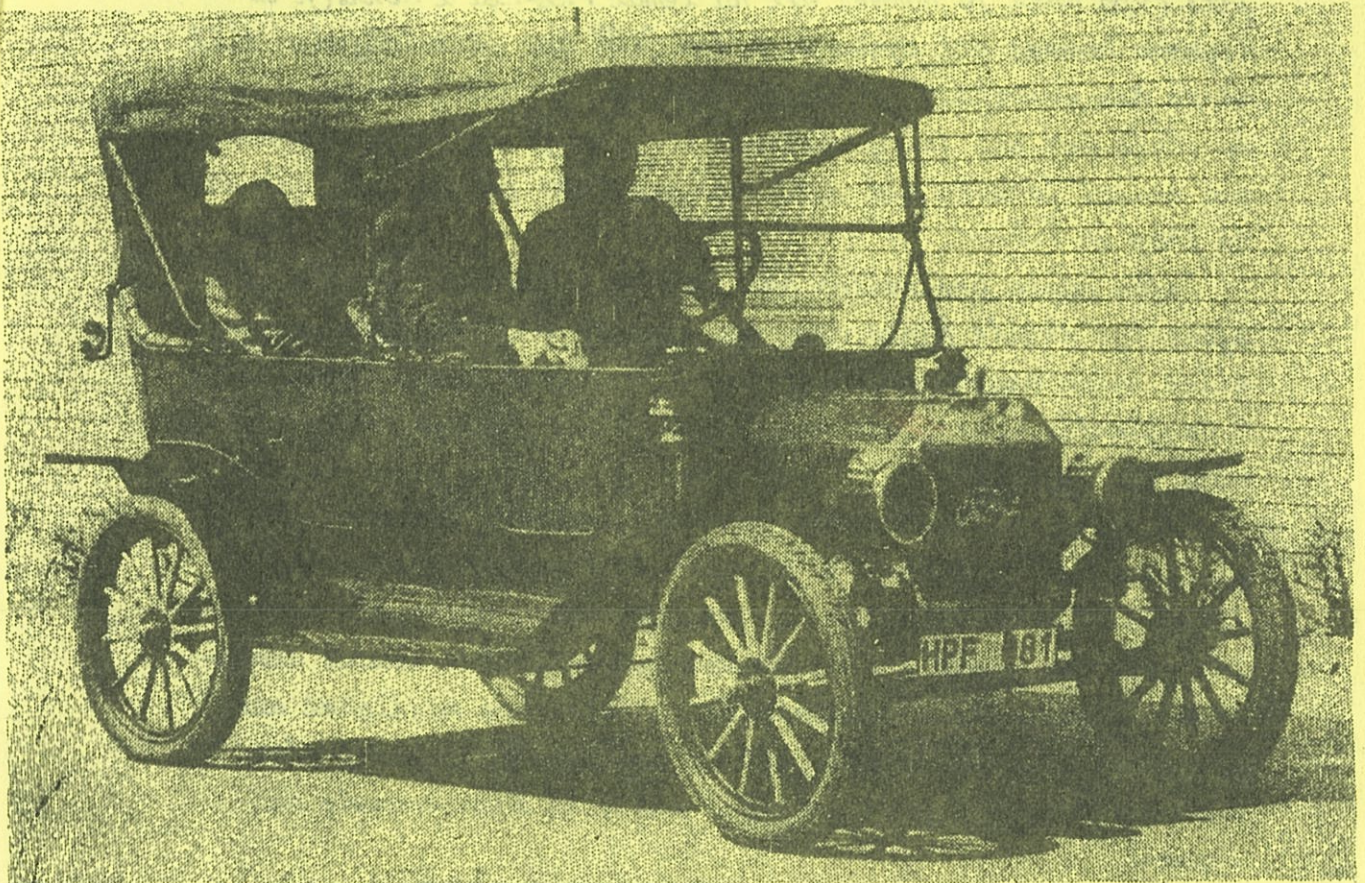
Jemtlands veteranbilklubb

Karburatorn

Nr 1

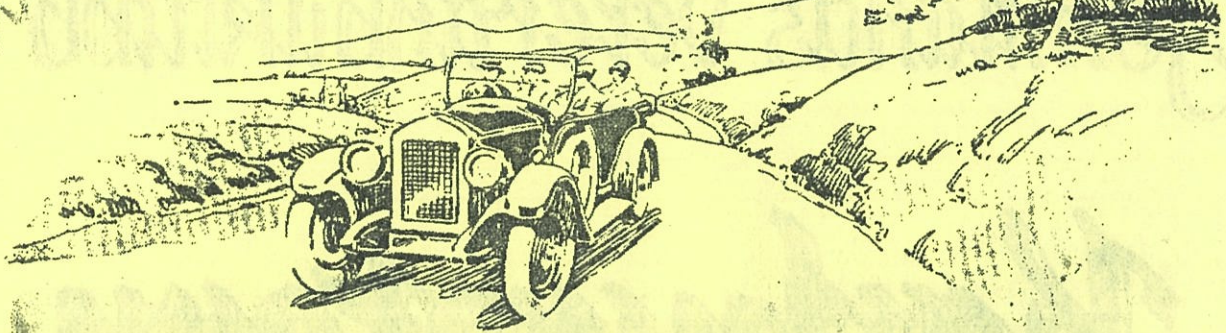
Årg 4

1975



Rallynummer

Hej



Sommaren 1975 är till ända. Det är snart dags att summera verksamheten för NBK. Sommarens två rallyn blev dunderande succéer och ett värdigt firande av klubbens 5-åriga verksamhet.

Intresset för veteranbilar har märkbart ökat efter Bodsjö och Storsjönallyt. Planering av 1976 års verksamhet har påbörjats. Expo Norr 76 kommer att ha temat Fri-Tid i Norr. En av dagarna kommer att ägnas åt bilen. NBK har fått inbjudan till nästa års varumässa att delta dels med en utställning av fordon dels med ett rally. Önskemål har framförts att i samband med rallyt försöka slå världsrekordet att plocka isär och sätta ihop en T-Ford.

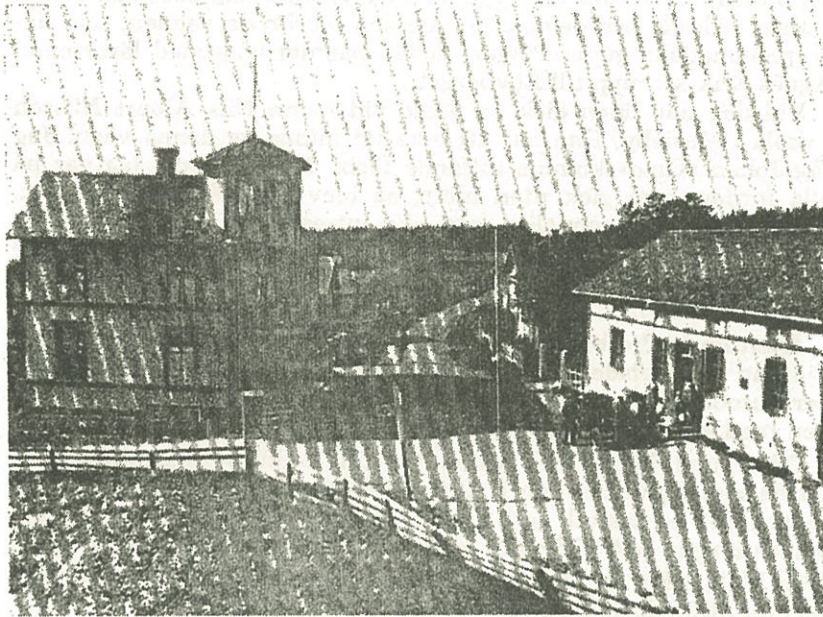
Inför nästa års rallyn har framförts önskemål om att Storsjönallyt skulle köpas över två dagar. Flera hembygdsföreningar eller andra organisationer skulle härigenom kunna delta. Årets Bodsjönallyt visar, att kopplingen NBK - Bodsjö Hembygdsförening var lyckad.

Klubbens medlemsnumerär har ökat märkbart sommaren -75. I skrivande stund finns 130 medlemmar. Intresset för hobbyn är stort. Glädjande är detta, när myndigheterna visar ett svalt intresse för gamla fordon. Genom vår verksamhet räddas åtminstone några unika fordon, när ej museerna har möjlighet att göra detta. Vi får hoppas, att de medlemmar, som har fordon stående, är villiga att avyttra dem till intresserade medlemmar.

Glädjande är också, att så många nya gamla fordon kommit fram i höst. Det stimulerar och visar, att än lönar det sig att söka ute i bygderna. Vårt jämtlands klimat är oförsämrat bra ur rostsynpunkt. Karosserna i Jämtland rostar mindre än på andra håll. Spöket utgör idag de kommunala städkampanjerna.

Ovanligt många har fått sina bilar färdiga denna sommar. Vi nämner ingen utan till Er alla, säger vi Grattis!

Re. d'ax



Grosshandlare Per Näs besöker handlanden Per Gärdin i Brunflo 1905.
Foto: Johannes Åhrberg.

När bilen kom till Brunflobygden

Av
SVEN SCHYLBERG

En vacker junidag 1905 stördes lugnet på den idylliska bygatan mellan Café Viking och affären Gärdins i Lillviken av ett oväsen från ett lustigt fyrhjuligt fordon. Det tycktes gå av sig självt. Det drogs varken av häst eller på annat sätt. Det pustade dock rätt ordentligt. Den första bilen hade kommit till Brunflo.

Det lilla fordonet, som mer liknade en trilla än en nutida bil väckte enormt uppseende. Det var grosshandlare Per Näs från Östersund, som besökte ortens diversehandlare Per Gärdin och affären Pettersson & Holmberg.

Bilen, som Per Näs åkte i, var en Oldsmobile på sju hästkrafter och avsedd för fyra personer. Den hade styrspak i stället för ratt och annonserades i Jämtlands Tidning 1905 som den mest populära automobilen med över 35.000 vagnar sålda. Priset var 3.500 kronor.

Det skulle inte dröja länge förrän en sådan bil kom till Brunflo. I Brunflo fanns vid denna tid även en handlare, som hette Johan Olsson. Han köpte sannolikt den första bilen till Brunflo. Det var en Olds med styrspak och många problem. Det berättas, att smeden Gustaf Bergström i Brunflo ofta fick laga bilen, som mer stod på stall än gick. Ett talesätt i Viken blev: »Har Du sett om bilen var ute i dag? Tänk, att den gick en bit själv också!» En färd till Ope tog en hel dag. I Ope bodde handlanden Sahlberg. Johannes Åhrberg fick en dag göra en resa till Sahlbergs med smeden Bergström vid ratten. Vägen var dålig och när man hade kommit fram, ringde Sahlberg till Åhrbergs i Brunflo och meddelade, att resan dock avlöst lyckligt.

Men det skulle bli fler bilar på besök i Brunflo denna sommar. Nästa bil kom körande från Digernäs över Marieby. I Brunflo blev det stopp vid järnvägsövergången. Bilen fördes av riksdagsmannen Johan »Orsa» Olofsson i Digernäs och var en 1904 års Cadillac för fyra personer. Cadillacen kunde uppnå den respektabla hastigheten av 40 km/tim. Johan Olofsson i Digernäs hade tillsammans med handlanden Jonas Petter Hård, häradshövding Karl Ekberg och handlanden K. J. Karlsson i Östersund inköpt denna bil. Hård & Forsberg hade redan 1905 engagerat sig som återförsäljare i Jämtland för automobilerna Star och N.A.G., som de annonserade för i Jämtlands Tidning.

Johan »Orsa» var nu ute på en lusttur till blivande svågern folkskollärare Anders Olsson på Lövberget. Även denna bil, som mer liknade en trilla än en bil, men ändå hade ratt, väckte berättigad uppståndelse i Brunflo. Det kan Axel Abrahamsson i Överbyn berätta. Han befann sig med sin far vid järnvägsövergången när Cadillacen kom. Trots att vi kom körande med häst och kärra, så var hästen trygg. Många nyfikna samlades och Johan »Orsa» hälsade och demonstrerade den mörkröda vagnen, som hade pneumatiska gummiringar. Sedan bar det iväg med lärarinnan Agnes Eriksson upp till Lövberget.

Vid den här tiden gick en gosse vid namn Nils Albert Nilsson i skola i Marieby. Han har ett verkligt minne av denna vagn. Jag såg Johan »Orsa» komma tuffande förbi. Nyfiken, som jag var på alla fordon, som gick utan hjälp, så blev jag stående i fönstret. Kamraterna, var sannolikt inte lika intresserade, varför jag blev kvar. Snart hördes folkskollärare Bondes röst: »Nils får stå kvar vid fönstret den här timmen!» Det blev straffet. Det var min första kontakt med bilar. Året var 1905 och det skulle bli fler.

Även en tredje bil syntes i Brunflo denna sommar. I Jämtlands Tidning meddelades den 10 juli, att »I går passerades staden per automobil av ingenjör Viktor Wallenberg från Stockholm, vilken med sällskap var på färd via Härjedalen till Skalstugan.

Odenslund hörde vid denna tid till Brunflo församling. Där bodde metallgjutaren Karl August Wickenberg. Han skaffade sig redan 1907 en lastbil, som i 1907 års nyinrättade bilregister fick beteckningen Z 4. Det var en lastbil med järnhjul och inköptes från Malmö för att transportera grus till samhällets gator. Experimentet utföll dock ej så väl.

I »Kommunikationsleder i Lockne» berättar Karl Abrahamsson i Vålbacken, att handlanden Olsson en dag 1910 kom åkande i en bil med endast ett framhjul i Brunflo. Det torde ha varit en Phänomobil. De var trehjuliga och försedd med 2-cylindrig bensinmotor om 9 hkr.

Brunflos näste bilägare blev sannolikt handlanden G. P. Skoog i firman Olsson & Skoog. Handlanden Skoog var väldigt motorintresserad och inköpte någon gång omkring 1911 en Mathis personbil, som användes för diverse ändamål. Skoog var också den förste i Brunflo, som skaffade sig motorcykel. Den var av märket Peugeot, Z 41, och inregistrerades 1913. Hos Skoogs samlades mycket folk om kvällarna och där diskuterades bilar.

Gustav Tidaholmare

I Brunflo tillkom vid seklets början ett flertal industrier. Den, som betytt mest är utan tvekan Gusta Stenförädlingsverk, som också mycket tidigt skaffade sig bil. Byggmästaren Lars Th. Ellström anlade vid höjderna ovanför Änge gård, Gustaberget, 1903, fyra större stenhyvlar. Här grundades Gusta Stenhuggeri, som senare blev Gusta Stenförädlingsverk. År 1908 flyttades verksamheten till Brunflöviken innersta del, där fem sågvarmar anlades. 1913 utvidgades fabriken och även en bil anskaffades. 1921—22 flyttades fabriken upp till Brunflo station. I denna framställning om bilens ankomst till Brunflo, kan man inte förbigå Gustav Tidaholmare, ej heller Lars Ellström, som gjorde Gusta känd långt utanför landets gränser. Ellström var efter dåtida förhållanden en verklig industriman, som reste mycket. Dessa resor gav impulser. Ellström anade säkert mycket tidigt, vilken utveckling bilindustrin skulle få. Han köpte redan 1912—13 den lastbil, som här nu utförligt kommer att beskrivas. Märket var Tidaholms Bruk och tillverkningsåret 1910.

Bilen hade först ägts av en åkare Svensson i Sundsvall, som inköpt den för 10.000 kronor. Bilen var dock så nyckfull, att ägaren ej kunde ha den kvar. Bilen beredde Svensson endast svårigheter. Den vägrade gå vid fuktigt väder och det är det ju ofta vid kusten. Han måste därför realisera bilen för att ej bli ruinerad. Den såldes därför till Gusta Stenförädlingsverk för 3.000:—. Bilen hade, när den kom till Brunflo, beteckningen R 66. År 1916 fick den beteckningen Z 128.

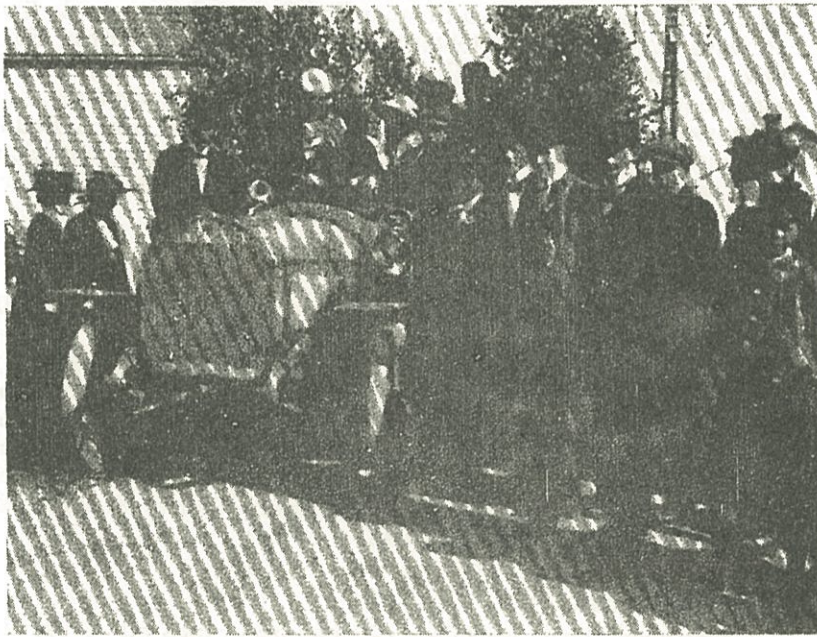
Förste chaufför på denna bil blev Gustaf Bergström, som dock efter en tid övergick till lokmannayrket och fick anställning vid järnvägen. Lastbilen hade av Gusta inköpts för att användas till transport av sten och grus. Grus hämtades i Svedjefors fyra

gångar om dagen. Varje resa lastades 2 kubikmeter. Bilen vägde 2,5 ton och lastade 3.000 kg. Hjulen var försedd med helgjutna gummiringar. Luftringar hade på den här tiden ej kommit i bruk på tyngre fordon. Under slutet av bilens livstid, ersattes dock de helgjutna ringarna fram med luftgummihjul.

Detta med helgjutna ringar kan kanske antyda något om bilens gång. Den var ej precis ljudlös. Om dessutom nämnes att bilen drevs med kedjor, som förde ett enormt oväsen och därtill motorbullret, som i vissa fall kunde förstärkas genom att man öppnade en lucka på avgasröret, då helt fri utblåsning erhöles, så framstår bilen mer eller mindre som ett riktigt monster.

Motorn var på 32 hkr. Den var fyrväxlad och försedd med fyra cylindrar. Cylindrarna stod var för sig i motorrummet. Hastigheten var högst 15—18 km i timmen, så en resa till Östersund gick i bästa fall på en timme.

Bränslet var bensin. Motorn drog 1,5 liter per mil. Den var försedd med magnettändning, vilken ofta strejkade, när det var fuktigt väder. Växelspak och broms satt utanför på höger sida, då bilen var högerstyrd.



Gustas Tidaholmare 1913. Fr.v. Hilding Winberg, Gustaf Bergström vid ratten, Kalle Bergström, Gustaf Gärdin, Viktor Sandberg, Eskil Wikman, Ernst Palmgren och Jakob Gärdin. Foto: Johannes Ahrberg.

Ljuset utgjordes av rovoljelampor, som nästan inte lyste någonting. De ersattes så småningom med karbidlyktor, som varje lördag putsades blanka. Ett signalhorn hörde också till bilens utrustning, men kom aldrig till användning, åtminstone inte, när bilen var i gång. Bilen saknade vindruta, men hade stänkskärmar fram. Sätet var en läderdyna, som blev som en svamp när det regnade, då chauffören helt satt ute i det fria.

Bränsletanken var placerad under förarsätet. Endast genom självtryck leddes bränslet fram till motorn. Vacuumtank eller pump var helt okända begrepp. På jämn väg gick bilen alldeles utmärkt, men vid större uppförbacke, blev nivåskillnaden för liten. Motorn blev utan bränsle och bilen stående.

Brunflos Bil-Nisse

Förare på denna bil blev 1913 Nils Albert Nilsson, även känd som Brunflos Bil-Nisse. Han är en av de verkliga pionjärerna på bilens område i Jämtland. Han var en av de första, som körde bil i Brunflo och anställdes efter Bergström som chaufför på Tidaholmaren.

Bil-Nisse drömde som ung om att bli någonting stort. Det resulterade i att han reste till Stockholm och utbildade sig till chaufför. Det kunde man på den här tiden göra dels i Stockholm, dels i Norrköping. Nisse valde Motor Tekniska Byrån på Kungsgatan 79 i Stockholm. Chef för denna var den kände tävlingsbilisten Carl Skånberg och som instruktör tjänstgjorde Sigurd Ygberg. Bil-Nisse erhöll sitt kompetensbevis 1913 genom att tillbringa sex veckor i huvudstaden. Teori och praktik bestod i att klara av alla möjliga reparationer, vilket man grundligt lärde sig under dessa veckor. Skolan hade en Vivinus och en tysk vagn. De fick de plocka sönder och sätta ihop och på så sätt fick vi gå igenom hela motorn. Magnetapparat, karburator och växellåda skulle tas isär och sättas ihop. De praktiska övningarna skedde ute på Ladugårdsgården, där man fick signalera ömsom på fåglar ömsom på annat. Man skulle klämma på gummiblåsan, så att det skulle bli ett lämpligt ljud. Det var noga med tonerna. När man kände sig säker, fick man köra upp. Det skedde för en besiktningsman Emil Kjellberg, som sysslade med ångpannor i sitt yrke. Denne ingenjör Kjellberg var själv ej kunnig i bilkörning, men märkligt nog skedde uppkörningen för honom. Det ägde rum på Motortekniska Byråns Vivinus. Hela kursen gick på 200 kronor, vilket var kossalt mycket pengar för en ung pojke på den här tiden.

Bil-Nisses intresse för motorer hade väckts genom att han tidigare följt med »trösken» och på denna kört en Avance motor på 6 hkr. Han var nu utbildad till chaufför. Det ansågs en smula finare att vara chaufför än att jobba med hacka och spade. Från Stockholm återvände nu Nisse till Brunflo, där han tänkte sig få arbete som chaufför på en personbil. Verkmästare Hagström på Gusta fick emellertid av Nisses broder veta, att han var åter i Brunflo och han lät nu hälsa, att han var välkommen till Gusta som chaufför. Det var ej precis det jag hade tänkt mig, berättar Nisse, men till Gusta kom jag och där blev jag i femtio år.

På vänsterregeln hölls ej så noga

Första sommaren körde jag grus fyra gånger om dagen mellan Brunflo och Svedjefors, en sträcka på 18 kilometer. Det var långt mellan bilmötena på den här tiden. Under sommaren 1917 mötte jag endast en bil. Det var vid sjön Svänglingen. En tysk Dürkopp personbil, som troligen ägdes av hemmansägaren Uno Wikström i Kälarne, dök upp och var nära att orsaka kollision. Möte fick ske, där vägen var som bredast, men vägen var så smal, att bilarna nästan hakade i varandra. På vänsterregeln hölls ej så noga. Båda höll vi naturligtvis åt samma håll.

Mera vild än tam

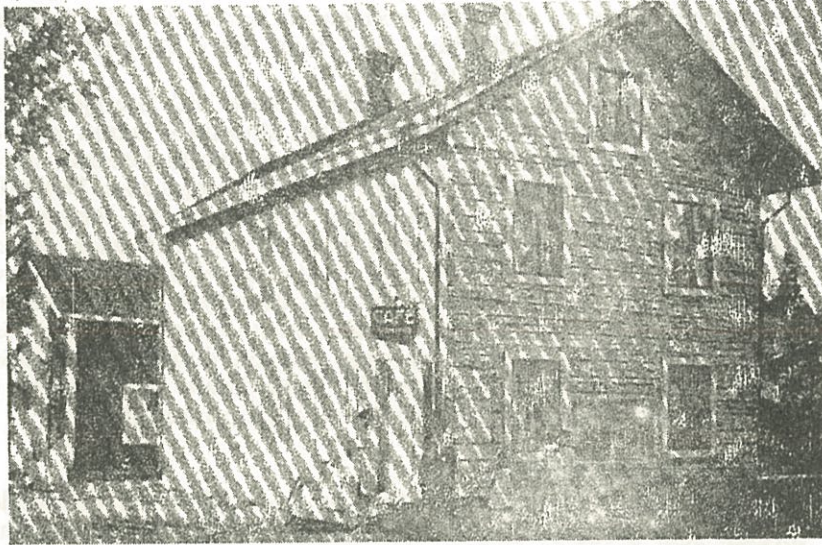
Grustransporterna upphörde så småningom med bil. Gruset togs istället på järnväg. Ofta körde jag ensam, men en dag, ville basen Olle följa med för att bevittna marknaden i Östersund. Det blev rätt sent och mörkt, innan färden anträdde. Vi hade inte kommit långt, förrän vi genom karbidlyktornas sken, upptäckte en lapp med en stor kälke tungt lastad med renkött och hudar.

Bas Olle föreslog, att vi skulle stanna och ta kälken på släp. Snön hade nämligen smält bort på långa sträckor genom flera dagars blidväder och regn. Kälken gjordes fast med en kätting. Lappen ställde sig bak på medarna för att styra och färden fortsatte.

Bas Olle var en god historieberättare. Den ena historien avlöste den andra. Lappen glömdes helt bort. Gamla vägen mellan Brunflo och Pilgrimstad var oerhört krokig med många S-kurvor och tvära svängar. Läger vi därtill, hur vägen kunde se ut i snösmältningstider, kan vi kanske göra oss en föreställning om, hur lappen hade det där bakom bilen.

Nästan framme vid Gusta tvärstannade Bas Olle mitt i en av sina bästa värmlandshistorier med ängslan i rösten och ropade: »Men hörnu, lappen!» Jag stannade bilen. Den syn jag såg, glömmar jag aldrig. Både kälken och lappen var fortfarande kvar. Det kunde vi urskilja i mörkret. Lapptussarna satt långt ovanför knäna, så det såg ut som om lappen varit klädd i kragstövlar. Lappen uttryckte sin stora förargelse både på lapska och svenska. Med sin fladdrande benprydnad ovanför knäna, såg han ut mer som en neger mera vild än tam. Förtvivlad var vi. Vi fick hjälpa honom

till torra kläder och andra skor på Café Viking. Där fick jag hyra in honom, och där skrubbades lappgubben och hans värdefulla last ren. Efter logi över natten skildes vi påföljande dag som vänner. Lappgubben tog tåget in till Jamtmarsnen i Östersund och jag fortsatte att köra grus från Hollborgsen.



På Café Viking skrubbades lappgubben och hans värdefulla last ren.

När första världskriget utbröt blev Gustas Tidaholmare inkallad. Det var den enda lastbil, som var något att räkna med. Länets lastbilsparck var inte så stor 1914. I Östersund fanns ytterligare två Tidaholmare, Fältjägarnas och Brandkårens bilar och i Strömsund fanns en Scania lastbil, A 1320, som ägdes av Ture Johansson, därstädes.

Färden över Åsanforsen

En dag kom det order, att jag skulle köra till Klöfsjö med koppartråd. På grund av kriget skulle det dras en ledning där över fjället. Jag lastade 3.000 kg och femton telegrafarbetare åkte med, så det blev ett tungt lass. När jag kom till backarna vid Åsanforsen, så gick ena kedjan av på bilen. Jag blev utan broms. Bilen var kedjedriven. Det hade till följd, att om en kedja av någon anledning gick av, vilket ofta hände, så var man utan broms. Under bilen fanns visserligen tvenne s.k. backstöttor, men de fungerade aldrig, när de behövdes. I sådana situationer, blev det bilens tur att skena — i de flesta fall baklänges, och det gjorde den med besked.

Det bar således iväg baklänges ner mot Åsanforsen. Plikttrogen, som jag var, så tänkte jag, att jag kan ju ej vräka det här lasset av vägen, utan jag satt och höll, när bilen skenade baklänges. Jag ser än i dag, hur telefonarbetarna hoppade åt sidorna. Dom tänkte säkert, att här gäller det att klara sig. När bilen gick över bron, så fann jag dock på den. Där stod chauffören P. M. Andersson och såg tillställningen. När jag träffade honom många gånger senare, påminde han mig alltid. Du glömmet väl aldrig färden över Åsanforsen! Det är mig obegripligt än i dag, att det gick att hålla bilen kvar. Guds ängel var säkert med mig den gången. Hade det varit på senare år, så hade jag svängt tvärt av vägen och inte tagit risken. Allt gick dock väl och vidare måste vi. Jag knogade efter händelsen i väg och hämtade kedjan. Den låg uppe på backkrönet. Det fanns reservlänkar med i bilen, så resan kunde fortsätta.

Under första världskriget förekom inte så mycket bilkörning, och den här händelsen väckte uppståndelse, eftersom bilen var inkallad. Ledningen skulle dock dras över fjället. Någon direkt ransonering var det ej som under andra världskriget. Bensin fanns att köpa och kom till Brunflo i stora fat. Eldfariig olja kom på fat med tåget varje måndag och kostade 28—30 öre per liter. Bensinpriset gick upp under kriget och en liter bensin kostade 1919 cirka 1 kr per liter. Bensinen tappades på krukor. När man fyllde på bensin, så användes sämskskinne i stället för silduk, som lades på och så rann den ner i tanken. Eldfaran var stor, men olyckor förekom dock aldrig. Någon bensinstation fanns det ej på den här tiden. Einar Hansson inrättade den första bensinstationen på 1920-talet.

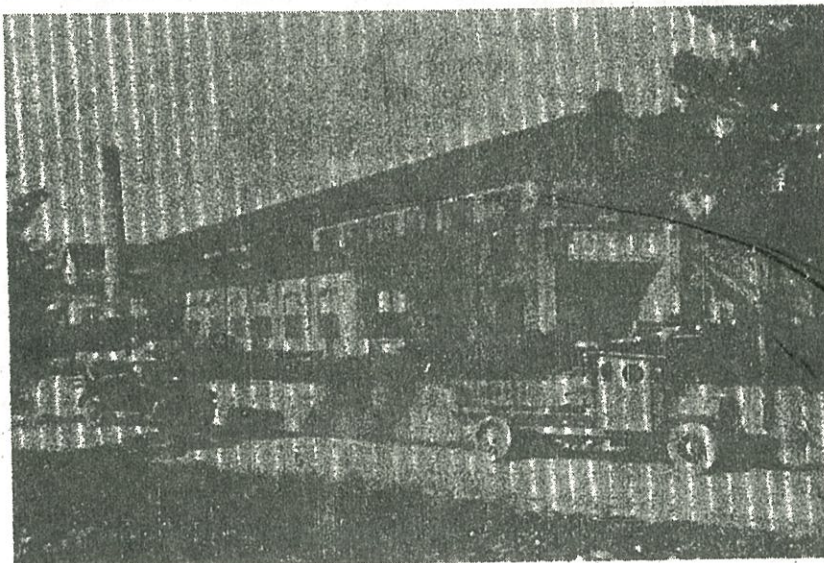
En syn för gudar...

Förutom körning av grus blev det transporter av sten från fabriken upp till järnvägen. Ett problem med bilen var bränslet. Vacumtank fanns ej. Jag blev tvungen att borra ett hål i tanken för att få bränslet vid stigningen att rinna fram. En gummislang insattes och bensinen blåstes upp.

Vid den här tiden låg Gustafabriken nere vid Storsjön, där Jonssons Karosserifabrik nu ligger. Den förädlade varan skulle transporteras upp till järnvägen. När backen skulle forceras, blev det lastkarlen »Tysta Lasse's» uppgift att blåsa upp lasset. Det tillgick så, att Lasse, som troligen hade mycket starka lungor på givet tecken från mig, tog gummislangen, vars ena ände alltid var fästad vid bränsletankens lock. Tysta Lasse blåste sedan av alla krafter och åstadkom på så sätt ett övertryck, så att bränslet kunde komma fram till motorn. Det måste ha varit en syn för gudar att se och höra detta ekipage komma dundrande uppför backen med Bil-Nisse vid ratten och Tysta Lasse med slangen i mun och med utspända kinder röd som en pion i ansiktet!

Skrämde hästar och bönder

Tidaholmaren var kolossalt slitstark men också ett bullrande fordon, som skrämde hästar och bönder. Största problemet var hästarna, som det på den här tiden fanns gott om. Ett gemensamt drag hos dem alla var deras rädsla för »nymodigheten». Skenande hästar hörde därför till den dagliga ordningen. När vi körde grus, hände det ofta, att det kunde stå en häst ensam. Kusken hade sprungit till skogs. En gång, när jag gjorde en resa till Lockne med Tidaholmaren, inträffade en tragisk skenhistoria. En bonde höll på att slå med slättermaskin, när jag kom körande. Hästen var minst hundra meter från vägen, men eftersom bilen förde ett ohyggligt liv, så skenade hästen med slättermaskinen, som blev totalförstörd.



Gustaf Tidaholms lastbil på 1920-talet försedd med hytt och luftgummihjul fram.
T.v. Gustaf Essex personbil.

Vi ska stoppa trafiken!

Bönderna försökte stoppa Tidaholmaren flera gånger under åren 1914—20. Flera petitionsskrivelser avsändes. Jag minns dom sa åt mig: »Du får nog skaffa Dig ett annat jobb. Vi ska stoppa trafiken Du har för Dig». En del bönder från Marieby slutade att köra mjölk till mejeriet i Brunflo. De måste till mejeriet passera gamla stensågen nere vid sjön. Nu hotade de med att inte köra mer, förrän den »rackars kusen — Tidaholmaren» försvann.

I en registrerad handling från 1 oktober 1920 ingiven av t.f. landsfiskalen Yngve Hallberg i Östersund, hemställes, att K. Bfhde omedelbart måtte utfärda förbud för AB Gusta Stenförädlingsverk i Brunflo att använda en bolaget tillhörig lastautomobil Z 128 i trafik. Framställningen föranleddes av en massuppvaktning av de vid denna tid talrikt förekommande mjölkuskarna, vars hästar ännu ej hunnit vänja sig vid den kedjedrivna och med massiva gummiringar försedda lastbilens långt ifrån tysta trafik. K. Bfhde hade ej någon förståelse för denna nitälskan om trafiksäkerheten och resolverade den 31 december, att hemställen ej föranleder någon vidare åtgärd. Flera försök gjordes, men jag minns landsfiskalen talade om för mig: »Det ordnar sig nog Nisse. Det blir nog inget uppehåll». Länsstyrelsen avslog alla försök. Första beslutet stod fast. Jag var dock rädd för att mista jobbet.

Förutom körning av sten till järnvägen blev det så småningom även körning av råsten från bergen till Gustafabriken. Gusta hade sju par hästar, som skötte transporterna med de stora blocken. Jag föreslog, att vi kunde köra bil och det gick bra.

Varje höst plockades bilen ner

Tidaholmaren kördes enbart sommartid. När hösten kom ställdes den i garage. Det var inte tänkbart att köra vintertid de första åren. Bilen var öppen och vägarna var ofarbara många gånger, då bönderna skötte om väghållningen. Vintertid bildade varje by ett snöploglag. Till varje lag hörde en mer eller mindre konstnärligt tillverkad snöplogklubba, som upptog gårdsägarens namn. Likt en budkavle fördes den från gård till gård, när snöplogningsturen var fullgjord. Först på 1920-talet kom dagens snöplog, som är en uppfinning från Lycksele. Smeden Knut Eriksson på Gusta gjorde dock tidigt en snöplog åt Tidaholmaren och med denna höll vi vägen öppen. Det plogades till bergen och till stationen, där vi lastade 5—6 vagnar sten vissa dagar.

Smeden Knut Eriksson var väldigt duktig och reparerade vintertid Tidaholmaren. Delar köptes till och utslitna ersattes med nya. Varje höst plockades bilen ner och lades upp fint. Delarna smordes in med fett. När våren kom, blev det roligt att få sätta ihop den. Rent otroligt var det ju, om man jämför med i dag. Vintertid jobbade jag som tillsättare, vilket skedde med mejsel och hammare. Tidaholmaren gick till 1928, då den ersattes med en Scania, som var bättre och kraftigare. Tidaholmaren var dock ej den enda Gusta hade. 1922 förvärvade Gusta ytterligare en Tidaholmare, som köptes av byggnadsfirman Hellström, som gick i konkurs. Den var mindre och hade en 4-cylindrig motor om 24 hkr och lastade endast 1900 kg. Bilen, som hade beteckningen Z 141 var av 1919 års modell och var i mycket dåligt skick, när Gusta förvärvade den. Bolaget skrotade den så småningom.

Gustas eldrivna bil

Under första världskriget köpte Gusta också en eldriven lastbil. Fru Winberg och Nisse var över till Tyskland och inköpte denna vagn. Den var kolossalt stor och orkade knappt dra sig själv. Bilen, som var på 16 hkr med en eldriven motor för varje hjul, var trots sin storlek, primitivt enkel och saknade stoppningar på sätet. Det blev övermontör Oskar Bergman på Gusta, som fick svara för denna vagn, som var försedd med ett stort eldrivet aggregat. Någon större praktisk användning fick den ej på grund av sin otymplighet.

Gusta skaffade sig också några personbilar. På 1920—30-talen tillkom både en Essex och en Nash. Den senare var en väldigt klämmig bil.

Hjulen lindades med tömmar

Det fanns inte så många bilar i Brunflo under första världskriget. Olof Andersson i Odenslund skaffade sig 1915 en Adler, A 5497, som han bedrev yrkesmässig trafik med. Den fick 1916 beteckningen Z 8. Trafikbilrörelse i själva Brunflo förekom något år omkring 1915 i samband med järnvägsbygget. P. M. Andersson i Bodsjö, som hade trafikbil i Östersund, hade bil stationerad hos Petrus Åhrberg i Brunflo. Däcken på den här tiden var dåliga. Viktor Åhrberg berättar, att P. M. Andersson under en resa till Näs, blev tvungen att linda hjulen med hästtömmar för att resan skulle kunna genomföras.

När någon bil kom på besök, var det ofta en trafikbil från Östersund, som skjutsade barnmorska eller doktor. Gustaf Ljungberg berättar, att han såg första bilen i slutet av maj 1914. Lars Sundberg och jag, som var småpojkar då, rusade ner till vägen, när vi såg en bil gå österut mot Bodal. Bilen väckte stor uppmärksamhet. Pojkarna, som var nyfikna, stannade kvar nere vid vägen i hopp om att få se bilen igen. Det dröjde ej heller lång stund, förrän den återvände. Det var en flott droska från Östersund, som skjutsade en läkare till Hälle på sjukbesök.

Kejsar bilen

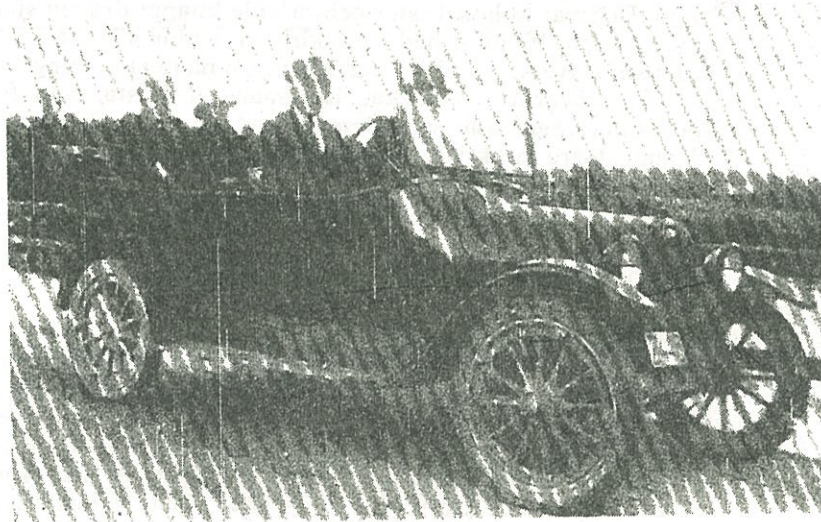
Tillståndsbevis som förare skaffade sig flera brunflobor. 1919 fick kvarnägaren Erik Eriksson och Karl Haqvinnson i Brunflo samt Per Gustaf Laurén i Torvalla kompetens som förare. 1919 inregistrerades en Indian motorcykel, Z 225, på firman Jonsson & Falck i Brunflo. 1920 övertogs denna cykel av övermontören Oskar Bergman på Gusta.

Gästgivaren Carl Olov Carlsson i Brunflo anhöll 1920 om tillstånd att få utföra yrkesmässig trafik med en Overland. Någon månad senare erhöll han även kompetensbevis som förare liksom ångbåtsföraren Oscar Ek i Brunflo. Gästgivaren Carlsson var en driftig karl och anställde chaufför för sina vagnar. Från Tyskland inköpte han 1920 en 4-cylindrig Opel, Z 500, om 1250 kg och 12 hkr. Bilen var ej som dåtidens vagnar öppen, utan hade täckt kupé, som var fint utförd, varför man i Brunflo tänkte sig, att den tyske kejsaren hade åkt i denna vagn. Bilen kom därför att gå under namnet kejsar bilen. Denna Limousine för sex personer sålde Carlsson 1921 till Ås.

Brunflos bilpark utökades också med en Oakland, Z 385, som var försedd med Fuchelles Cykloidkullager. Det var en uppfinning, som ej slog. Kamrer Winberg på Gusta anskaffade denna bil. Bil-Nisse berättar, att han var ner till Stockholm och hämtade denna vagn. Bilen saknade fjädrar. I stället låg fjädringen i själva kullagren, som var monterade i hjulen.

Brunflo får trafikbilrörelse

Brunflos första trafikbil och ännu bestående taxirörelse tillkom den 2 augusti 1920, då hemmansägaren Erik Alfred Tegman fick tillstånd att med personbilen Z 448 av märket Chevrolet få bedriva yrkesmässig trafik. Bilen var av 1919 års modell och avsedd för fyra personer. Förare på denna vagn blev Einar Hansson, som erhöll tillstånd att tjänstgöra som automobilförare. Året därpå övergick äganderätten till honom. Verksamheten bedrevs till 1945.



Brunflos första trafikbil. I baksätet Rosa Bergman och Ester Åhrberg samt fram chauffören Einar Hansson och Viktor Åhrberg. Foto: Johannes Åhrberg.

Chaufför åt Einar Hansson, som under andra världskriget hade två bilar, var åren 1940—43 Nils Sahlin i Grytan. Rörelsen bytte ägare flera gånger 1945—49. En tid ägdes droskrörelsen av den glade Gustaf Lehman, som var mycket snarfyndig och humoristisk. Han övergick senare till yrket färjman i Rödösundet. 1949 övertogs Taxi av Erik Anton Ekberg, som överlät en större del av rörelsen 1969 till Jonny Norberg, som i dag äger Taxi i Brunflo. Rörelsen omfattar nu 3 taxibilar, skolbuss, godsbil och släpvagn. Under kortare perioder 1949—69 ägdes tillstånd av Gerhard Öst och Arne Nordström i Brunflo.

Brunflobussen kommer

Gästgivaren Carlsson erbjöd Bil-Nisse 1920 att starta busslinje mellan Brunflo och Östersund med Nisse som chaufför. Jag vågade dock ej, berättar Bil-Nisse. Hade jag slagit till, så hade Brunflo fått sin Buss-Nisse i stället för Buss-Pelle, som vi senare kommer att berätta om. Det skulle emellertid inte dröja mer än ett år, förrän den första bussen i Jämtland — Brunflobussen var ett faktum.

Chauffören Karl Elving Bohman anhöll den 8 juli 1921 om tillstånd att bedriva yrkesmässig regelbunden automobiltrafik med automobilen Z 627 å sträckan Östersund—Brunflo järnvägsstation och åter. I resolution 4 augusti medges trafik med en automobil av märket Dürkopp vägande 1200 kg med villkor att bilen vid ett och samma tillfälle fick ta högst 10 personer eller 900 kg last. Den första linjetrafiken i Jämtland var härmed ett faktum.

Karl Elving Bohman, som 1920 hade etablerad droskrörelse i Östersund, hade på nyåret 1920 vid besök i Småland inköpt tre fordon, varav en tysk krigsambulans, som hade hamnat i Tranås. Denna byggde nu Bohman om i Östersund till ett bussliknande fordon. Skåpet togs bort. Över flaket byggdes järnbågar. Ett bräddtak täcktes med oljad pressenningsväv. Sidorna var öppna. Vid otjänlig väderlek, täcktes de genom väv, som rullades ner. På flaket fanns långbänkar längs sidorna. Baktill fanns en järntrappa med ledstänger fastsatt, som gjorde det bekvämt att stiga på bussen.

Bussen hade sin hållplats på nedre nordvästra hörnet av Nytorget, varifrån turen startade. Snett över torget körde bussen mot Teaterkaféet ut genom Repslagargatan, som i dag heter Rådhusgatan och fram till Brunflovägen, som förr var utfarten mot Brunflo.

Folk gapade och skrattade

Folk gapade och skrattade åt mig i tron, att försöket skulle misslyckas. Jag var dock nog med tiderna och avgick på bestämda tider 3—4 gånger om dagen. Turlistor skrevs ut och sattes upp efter vägen. En resa till Brunflo kostade enkel 1.50 och 2.50 tur. I början trodde folk, att jag lejde resenärer, men mina bestämda tider gjorde, att det snart blev en hel del resande. Bästa turen var på lördagarna, då arbetarna på Gusta reste in till staden. Brunflo var ett livligt stations- och industrisamhälle på 1920-talet. Förutom Gusta fanns en elektrisk firma, som hette Jonsson & Falck, som bedrev omfattande affärsverksamhet. När denna gick i likvidation tillkom AB Luth. & Rosén, som senare omorganiserades till Brunflo Elektriska Verkstad ägd av Arnlind & Nylander. Brunflo Smidesverkstad och Brunflo Nya Mejeri hade också omfattande verksamhet.

Bönder och sommarstuguägare satte värde på nya förbindelsen. Järnvägen hade få anhalter efter sträckan. Ope station byggdes först några år senare. Brunfloborna var snälla och trevliga människor. I Ope fanns många, som åkte. Där ute hade flera östersundare sina sommarstugor. Jag minns särskilt en skräddare Olausson i Ope. En gång försökte en ovetting resande hoppa på mig där ute, men jag gav honom en örfil och såg ej till honom något mer. De flesta var dock mycket trevliga. Första resenären i Grytan var en snickare vid järnvägen, som sedan åkte troget varje dag. Han hette Erik Eriksson. Första resenären från Brunflo var Bil-Nisses hustru Emma Nilsson.

Bönderna plogade med stora tråplogar

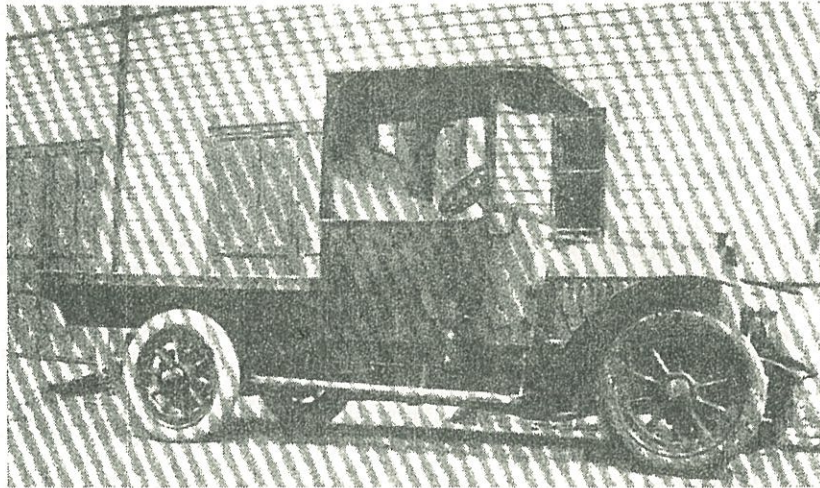
Vägen till Brunflo var smal men i hyggligt skick. Vintertid var det en smula besvärligt, varför det de första åren blev körning endast sommartid. Bönderna plogade med stora tråplogar. Sedan 1917 ägde en omfattande omläggning och nyanläggning av landsvägen rum. Landsvägen Håkansta—Brunflo ombyggdes till norr om järnvägen.

Turbil till Brunflo

Den 20 juli 1921 skriver Östersunds-Posten följande:

En turbil till Brunflo.

Sedan en tid har en bilomnibuss insatts å vägen Östersund—Brunflo och retur. Bilen rymmer ett 10-tal personer och dess avgångstider är från Östersund 8 f.m., 3 och 7 e.m. och från Brunflo 9 f.m., 4 och 8 e.m. Taxorna är 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 lovvärt och förtjänar allmänhetens uppmuntran.



Brunflos första buss 1921. Automobil av märket Dürkopp. Över flaket byggdes järnbågar. Ett brädtak täcktes med oljad pressenningsväv.

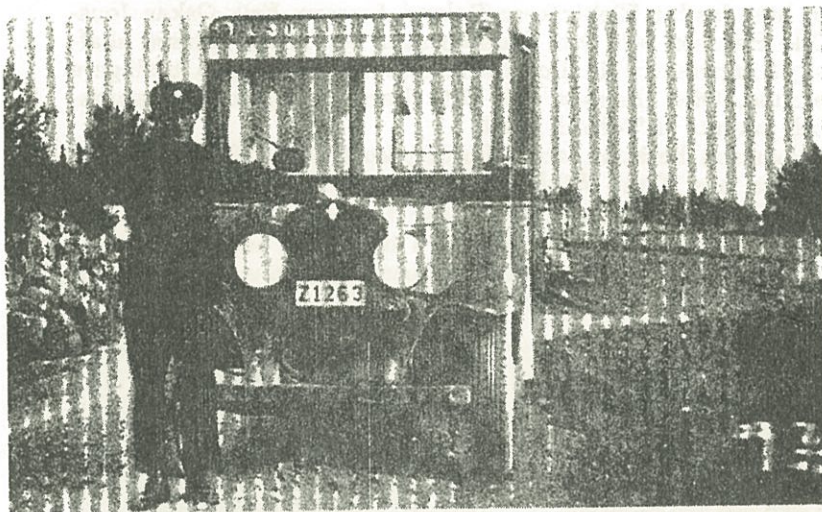
Se, hur jag ser ut!

Bohman berättar, att han själv satt ombonad i sin förarhytt. Genom en glasad öppning i väggen hade jag kontakt med resenärerna. Till en början var passagerarutrymmet helt öppet bakåt, varför det var besvärande med allt damm, som drogs in. Särskilt minns jag en handelsresande, som 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 arg som ett bi: »Se, hur jag ser ut! Nu måste jag bada, innan jag kan ta emot mina kunder». Snart byggdes därför bilen igen baktill och försågs med en glasad bakdörr. En gumma i Ope yttrade, när hon då såg bussen: »Nu går de bra för Bohman. Han står uttafär å kör».

Bohmans verksamhet växte. Flera linjer inrättades inom centrala Östersund. Även om han var fäst vid sin Brunflolinje och tyckte om människorna där ute, så gick den ej så bra. Han beslöt därför att sälja den och i stället satsa på stadstrafiken. Han bjöd nu ut den till folkskollärare Larsson i Ope. Det blev i stället hans chaufför C. H. Asplund, måg åt folkskollärare Hamrén på Lövberget som kom att överta linjen. Dessförinnan byggde han dock om bussen, innan den såldes till Asplund. I november 1923 förekom således det första ärendet, där det talas om överlåtelse. I december anhöll Asplund om förlängning, så att linjen nu omfattade Östersund—Lockne. Samtidigt omändrades Brunflobussen, så att den rymde 17 personer.

Buss-Pelle tar över

Asplund blev dock ej gammal på sträckan Brunflo—Östersund. Redan 1924 bytte linjen ägare. Asplund sålde till Per Nilsson-Buss-Pelle, som redan tidigare hade varit intresserad. Trafiken hade sporadiskt ägt rum vintertid, men från 1926 ägde den nu rum året runt. 1929 insattes en Chevroletbuss Z 1263 och 1934 inköptes en Scania Z 36, som rymde 40 personer. 1935 utökades vagnparken med en Reo Z 1619 om 34 platser, vilka bussar gick i trafik under 1930-talet. Bussförare under denna tid var förutom Buss-Pelle även bl.a. Viktor Andersson, Buss-Viktor, Johan Pettersson, Gert Marklund, Gustav Eriksson och Arvid Nilsson. I dag ägs linjen av sonen Jan Nilsson och omfattar sex bussar och firman har nio anställda. Varje dag körs 18 turer och cirka 800 personer reser mellan Brunflo—Östersund dagligen.

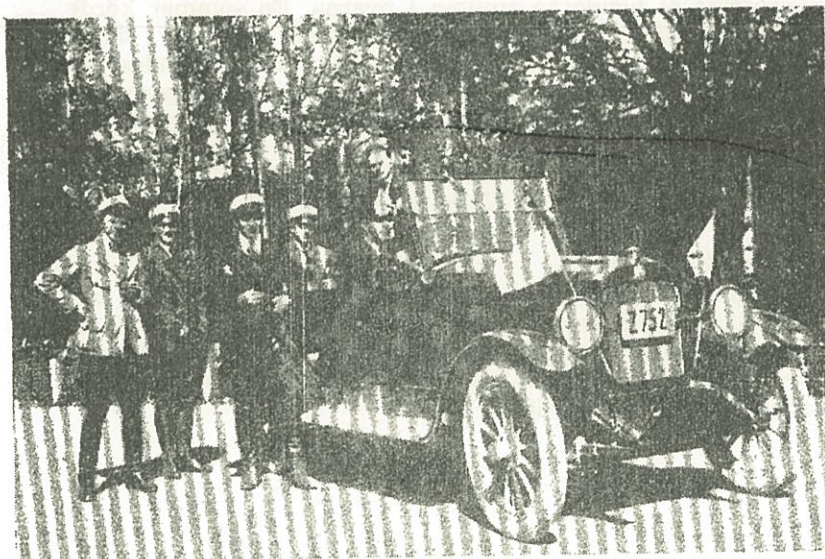


1929 insattes denna Chevrolet-buss med "Buss Viktor" Andersson som chaufför. Lägga märke till mjölkkrukorna vid landsvägskanten.

Körskola i Brunflo

1921 tillkom ytterligare några förare och bilar i Brunflo. Maskinisten Jonas Eriksson fick tillstånd för automobil och i Brunflo bodde hos Märta Pålsson, nuvarande Mack Mysing, en cirkusdirektör, som hette Nils Nilsson. Han skaffade sig en Fordlastbil om 20 hkr.

Einar Hansson skaffade sig en 1916 års Studebaker med vilken han bedrev trafikbilrörelse. Bilen överläts 1923 på styvfadern Tegman. Bilen såldes senare till Örebro. I slutet av året utvidgade Einar Hansson vagnparken genom att överta Tegmans Chevrolet. Förutom trafikbil, bedrev han även körskola, som han dock officiellt inte fick tillstånd för förrän tre år senare. Den 5 juni 1924 fick han tillstånd att bedriva utbildning av automobilförare. Einar Hanssons körskola resulterade i att många skaffade sig bil. Även Bil-Nisse lärde många köra bil.



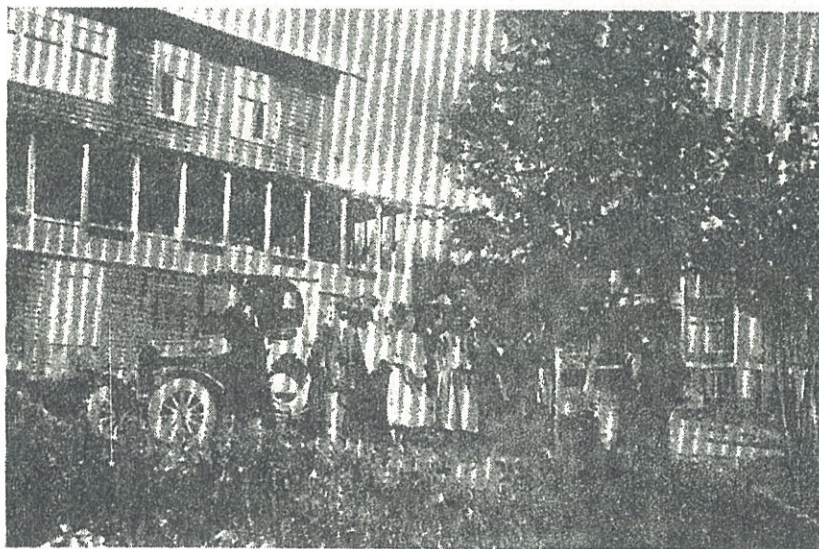
1916 Års Studebaker blev Einar Hanssons första bil 1921. Kortet taget Pingstdagen 1922. Einar Hansson skjutsar jägmästarelever till Frösön. Fr.v. B. Dyberg, S. Forsberg, E. Wesström och E. Huss.

1923 års män

Tegman inregistrerade 1922 en personbil av märket Briscoe. Kamrer Erik Söderberg och kassören Sundin på Gusta inköpte en lastbil av märket Ford, Z 757, som de körde mjölk med från mejeriet i Brunflo till Östersund. Äldste sonen åt Engberg var chaufför på denna bil.

Ytterligare en Ford tillkom genom biografägaren Carl Holmländer, som skaffade sig en 1920 års T-ford, Z 516. Den var byggd som en liten lastbil. Elektrikern Roland Jonsson, Erik Oskar Jonsson, Olle Hansson och Otto Larsson samt Arvid Lorentzson skaffade sig kompetensbevis. Lorentzson blev så småningom taxiägare i Östersund. Olle Hansson och Otto Larsson ingick kompanjonskap och inköpte en T-Ford, Z 870.

Otto Larsson berättar, att T-Forden kostade 3.200 kronor, när den köptes hos Knut Wiklander i Östersund. Körkort ingick i affären. Tillstånd erhöles efter ett par timmars körning, varefter uppkörning skedde. Chaufför på bilen blev Otto och kompanjonskapet varade i ett års tid. Därefter fortsatte Otto ensam fram till 1930, då bilen ställdes i garage.



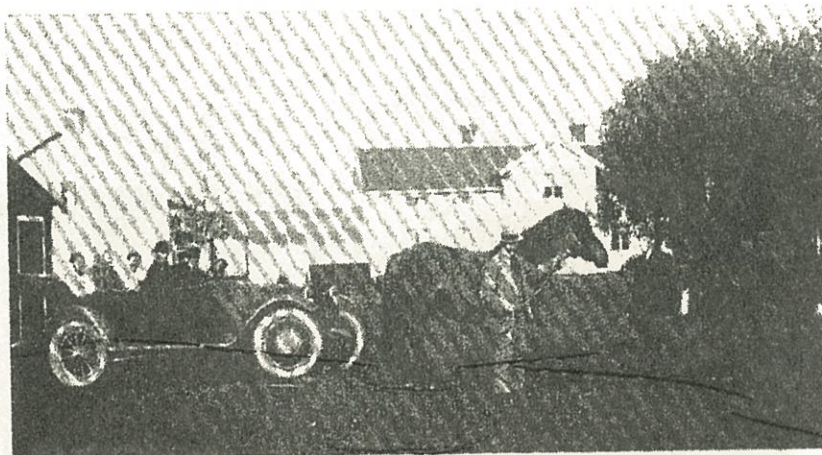
Otto Larsson på utflykt med sin T-Ford Z 370.

1923 försökte jag mig även på busstrafik, berättar Otto, mellan Bodsjö och Östersund. En person från Bodsjö körde emellertid samma sträcka, men på annan tid, varför resenärerna ej räckte till. Jag försökte mig nu på andra transporter. Det blev gruskörning och transporter åt bönderna runtom i byarna. En sommar körde jag nästan alla söndagar Brunflos fotbollsspelare runt om i länet. Även om bensinen var billig, 30 öre per liter, som tankades hos Einar Hansson i Brunflo, så var det svårt att få körningarna att gå ihop. Lukrativt var det ej. Ijland var det alltför långt mellan körningarna. Antalet bilägare blev så småningom alltför många.

Marieby fick 7 juni 1922 sin första bil. Bröderna Nils, Bror och Otto Eriksson i Bye övertog Winbergs Oaklandbil.

Bilbeståndet ökar 1923

Sommaren 1923 fanns det sammanlagt 17 bilar i Brunflo och 4 i Marieby. Av dessa var två Tidaholmslastbilar och fem T-Fordlastvagnar. Brunflos bilmärken var Studebaker—Paige—Tidaholm—Chevrolet—Ford—Overland—Briscoe och Mathis. I Marieby var det Ford—Oakland och Berliet.



Gamla och nya tider möts. Kortet taget på Otto Erikssons gård i Bye 1922. Oakland med Fuchelles Cykloidkullager. Fr.v. Märta Nilsson, Lina Eriksson, Staffan Nilsson och vid ratten Otto Eriksson. Nils och Bror Eriksson vid hästarna.

Bilägare i Marieby var Olof Svensson & Co, Axel Edvall och Gunnar Johansson samt bröderna Eriksson i Bye.

Tre motorcyklar inregistrerades: Indian—Excelsior—Harley Davidsson. Ägare var Oskar Bergman — Viktor Nylander och Erik Söderberg.

Edvard Engberg bedrev trafik med lastbilen Ford Z 910, som han körde tegel med från Vålbacken och bröderna i Bye hade skaffat sig en liknande vagn, Z 705. Kompetensbevis förvärvades av Johan August Jonsson i Fugelsta och Johan Pettersson i Grytan. Montören Jonas Arthur Karlstedt på Gusta skaffade sig en gammal Mathis, Z 471, som han hade i yrkesmässig trafik.

Björklund körde bilen med häst

Bil-Nisse berättar, att han sommaren 1923 gjorde sin dummaste bilaffär. Jag hade en liten ångmaskin, som hade dragit smörkärnan på mejeriet. Den bytte jag bort till en 1916 års Paige personbil, Z 29, om 25 hkr av lantbrukaren Björklund i Kloksåsen. Björklund hade kört bilen med häst, men det nämnde han inte för mig. Den saknade kardan, så det var inte så lätt att köra den bilen. Jag fick en ny kardan tillverkad på Östersunds Mekaniska Verkstad och sedan gick bilen bra.

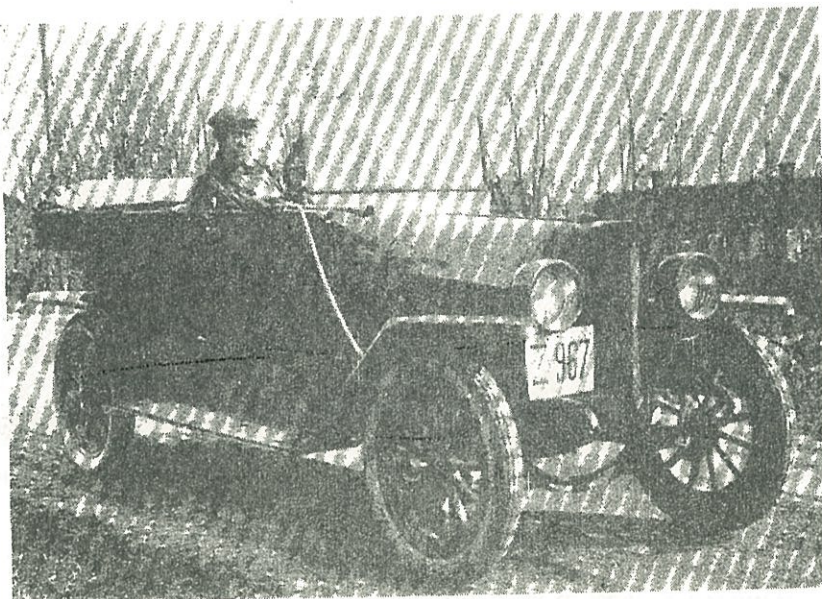
Marieby får sin Berliet

Hur snabbt en bilaffär kunde avgöras, berättas från Marieby. Axel Edvall i Överbyn befann sig i Stockholm och gick på en gata fram, när plötsligt en bil backade ut framför honom. Bilen, som var stor och pampig, tilltalade honom. Han frågade, om den var till salu. Edvall tyckte bilen verkade billig, tog upp och betalade och gjorde en god affär. Men hur skulle han få hem vagnen? Han saknade körkort. Bil hade han ej förut. Han telegraferade hem och bröderna Valdemar och Erik fick resa ner till huvudstaden för att köra hem bilen. Efter en svår resa på dåliga vägar kom den första Berlietbilen till Marieby och Jämtland våren 1923. Bilen såldes dock snart, då den var gammal och illa körd. Edvall skaffade sig Citroen och senare Hupmobile.

Bilbeståndet sommaren 1927

I juni 1927 hade bilbeståndet i Jämtland ökat till 2.016 registrerade vagnar. I Brunflo fanns 41 och i Marieby 9 inregistrerade fordon. Sammanlagt fanns 14 märken i Brunflo och Marieby.

Ford	22	Tidaholm	1
Chevrolet	9	Oldsmobile	1
Citroen	4	Eisenach	1
Opel	3	Audi	1
Scania Vabis	2	Overland Whippet	1
Horch	2	A.G.A.	1
Buick	1	Newton Bennet	1



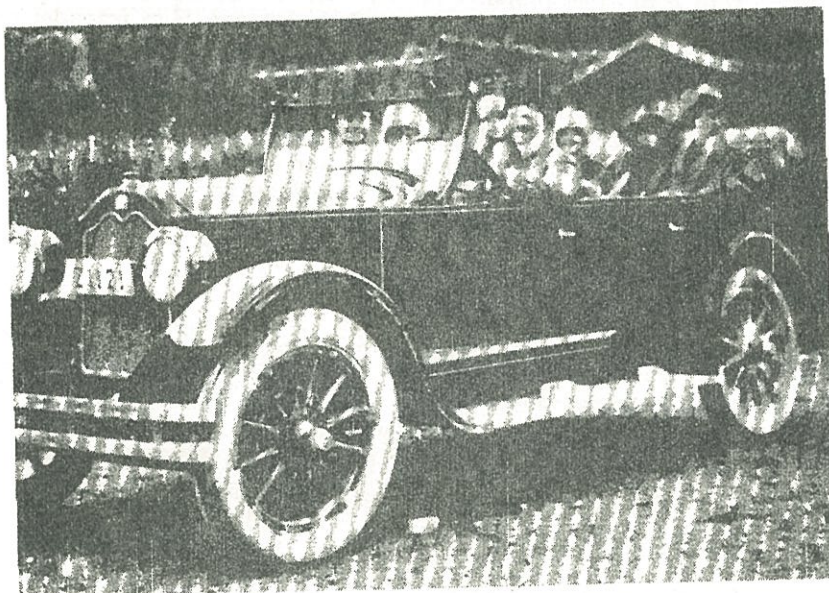
Hugo Laurén med 1918 års Horch personbil i Torvalla. Foto: Brita Olsson.

Axel Edvall i Överbyn ägde en av Citroenvagnarna. Agenturen för Citroen innehades av hans broder Waldemar. Två Horchvagnar fanns i Brunflo, varav den ena var en lastbil. Tidaholmaren var Gustas trotjänare. Brunflo Tingslags Vaghållningsdistrikt hade inköpt en Scania, Z 97, på 45 hkr och Buickvagnen hörde hemma i Bye. Bilen Oldsmobile ägdes av Gösta Jonsson i Grytan och inspektören Sven Jakobsson körde Eisenach. Audi var en lastbil i Odensala och folkskollärare Hans Hamrén på Lövberget ägde en Overland Whippet. Olov Andersson på Norrgård ägde en A.G.A. och i Ope fanns bilen Newton Bennet. Av dessa 1927 års vagnar, torde bilen Newton Bennet, vara den enda, som finns kvar.

Marieby får linjetrafik

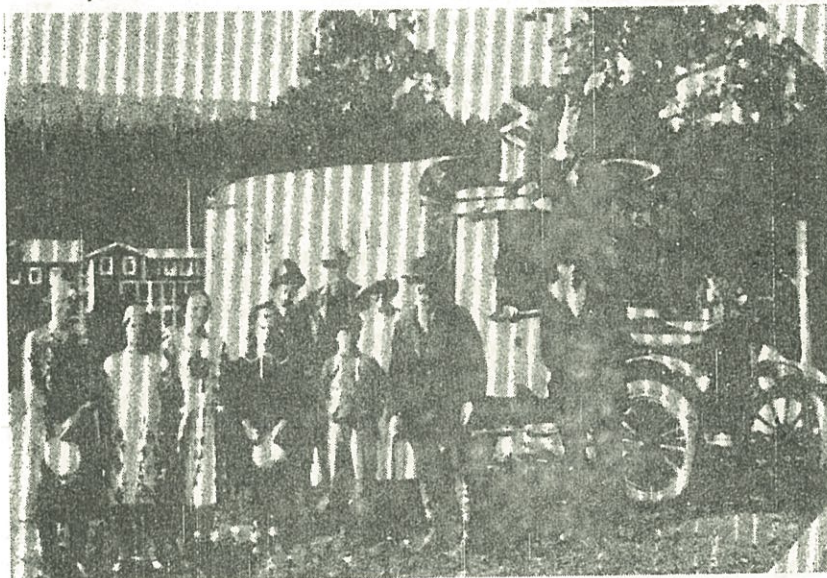
Otto Eriksson i Bye var ägare till Buickbilen ovan. Ottos intresse för bilar väcktes, när han som montör arbetade åt firman Jonsson & Falck i Brunflo. Första bilen såg jag i Brunflo 1912, berättar Otto. Det var en Adler, som kördes av en försäljare, som besökte Olov Andersson på Norrgård.

1922 arbetade jag åt Nylander. Samtidigt lärde jag mig köra bil av Helmer Tegman, som var elektriker åt Nylander. Uppkörning skedde i Östersund för en ingenjör Nilsson. Körkort erhöll jag den 14 juni 1922 och det kostade fem kronor. Jag tränade på Win-



1924 års Buick med Otto Eriksson vid ratten.

bergs Oakland, som jag senare övertog. Bilen rymde fem personer och var den första bilen, som kom till Marieby. 1924 byttes bilen bort till en ny 1924 års Buick, som ägdes gemensamt av mig och mina bröder. Den anlände med tåg till Östersund och användes senare sommartid under nio års tid, framför allt till körningar i Undersåker. Det var dåliga tider och jag försökte förbättra situationen genom trafikbilrörelse. Hemma i Marieby kom så småningom Carl Olsson att övertaga denna verksamhet och jag satsade på lastbil.



Bärplockartur till Bydalen 1923 med T-Ford. Fr.v. Ida Jonsson, Julia Nilsson, Märta Forsman, Karolina Eriksson, Anton Eriksson, Valter Eriksson, Lina Eriksson, Nils Eriksson, Karl Axel Karlsson och Olov Eriksson upptill på bilen.

Sommaren var turistresornas tid. Ofta blev det turer Åre—Tännforsen—Levanger. Det var givande turer, som var både intressanta och vinstgivande. Vintertid stod bilen hemma i garaget i Bye. 1933 blev det emellertid dåliga tider. Ingen människa hade nu råd att ha bil, än mindre åka. Det blev endast transport av barnmorskan och sjuksköterskan. Bilen avregistrerades därför och såldes efter kriget till Karl Johan Arvidsson i Solberg, som gjorde om den till epatraktor, trots att den var i mycket fint skick. Detta tragiska öde drabbade dock många vagnar efter kriget.

1923 skaffade vi bröder också en lastbil. Det blev en kombinerad T-Fordvagn, som kunde användas både för gods- och persontransporter. Snart byttes den dock bort till en lastbil av märket Chevrolet och 1937 blev det en Volvo på 75 hkr. Den kördes under hela kriget med Imbergs gengasaggregat. Efter kriget inköptes en ny Volvo. 1936 inrättades linjetrafik för godstransporter Östersund—Brunflo—Marieby. Firman ägs i dag av mina söner Per Enok och Kjell Olov Ottosson, som fortsätter åkerirörelsen.

Ett öre

Många episoder skulle kunna berättas om Ottos liv som åkare, men på grund av utrymmesbrist, tar vi med endast denna. En måndag morgon skulle jag skjutsa en låda med tunnbröd till Brunflostation, berättar Otto. Fraktsedel var utskriven, men när jag kom fram till stationen, saknades adresslappen. Stinsen, som var en smula grinig, upplyste mig om att jag måste köpa en ny adresslapp. Den kostade 1 öre. Jag hade natten före kört trafikbil och på morgonen bytt kläder. Nu upptäckte jag plötsligt, att portmonnän saknades. Plånboken fanns dock med. I den fanns en hundralapp, som jag lämnade fram. Stinsen blev rasande, när jag lämnade fram 100 kronor. Han kunde ej växla, ej heller posten eller Nya Caféet i Brunflo. Hos Jonssons affär fick jag låna 1 öre. Jag återvände och överlämnade 1 öre till stinsen, som hänflinade. Något år senare ringde samme stins upp för en skjuts från Sveg till Brunflo. Hur mycket får jag pruta, frågade stinsen?

— Inte 1 öre, svarade jag.

Persontrafiken i Marieby kom så småningom att övertas av Carl Olsson i Vålbacken. 1931 övertog han Olof Svenssons affär och bosätter sig i Överbryn. Carl Olsson lärde sig köra bil hos Einar Hansson i Brunflo och 1925 tog han körkort tillsammans med John Broman i Brunflo. John ingick tillsammans med Viktor Wikman kompanjonskap och körde trafikbil med en Buick. Wikman körde redan 1913 bil på Öland.

Första bilen köpte Carl Olsson 1926. Det var en 1923 års öppen Buick, Z 1126. Den byttes 1928 ut mot en Graham. Året efter blev det en ny Graham av samma årgång, men som var större. Vid krigsutbrottet ersattes vagnen av en 1939 års Chevrolet, Z 4003. Den övertogs av Carl Dahlsten 1945, som fortsatte med rörelsen fram till 1974, då tillståndet indrogs. Verksamheten hade dock upphört tidigare på grund av att allt fler skaffade sig bilar.

Den första Mariebybussen

Den första bussen till Marieby tillkom 1925. Det var en Chevrolet, som kördes av C. J. Carlsson. Han erhöll konception på linjen Brunflo—Marieby—Fällsta—Östersund. 1931 anskaffades en Reo, Z 2411, som rymde 23 personer. I tillståndet ingick även två släpvagnar. 1937 tillkom en Volvo, Z 2627, med plats för 29 passagerare. Chaufför åt C. J. Carlsson var Anton Jonsson, Fugelsta.

Sedan 1945 ägs Mariebylinjen av Arvid och Per Nilsson. Efter 1961 är det Arvid och Jan Nilsson, som svarar för verksamheten, som i dag omfattar två bussar, som varje dag gör fyra turer.

Farten begränsas

Motortrafiken begränsades 1924 i en ny motorfordonsförordning. Nedsättning av hastigheten infördes på olika sträckor. Inom Brunflo samhälle var hastigheten 1927 nedsatt till 25 resp. 15 km i timmen för personbil resp. lastbil. På vägarna Brunflo—Marieby—Vallsundet—Brunflo järnvägsstation—Brunflo kyrka—Grytan och på tillfartsvägen till Ope station var hastigheten 35 resp. 20 km i timmen.

Vägunderhållet på 1920-talet

I början av 1920-talet övertogs vägunderhållet av Brunflo Tingslags Vaghållningsdistrikt. För att effektivisera vägunderhållet inköptes en grusbil av märket Ford på 20 hkr. På gamla Gusta sågplats inköptes en gammal stallbyggnad, som omändrades till garage. 1926 beslöt man att anskaffa en lastbil och snöplog för vintervaghållningen.

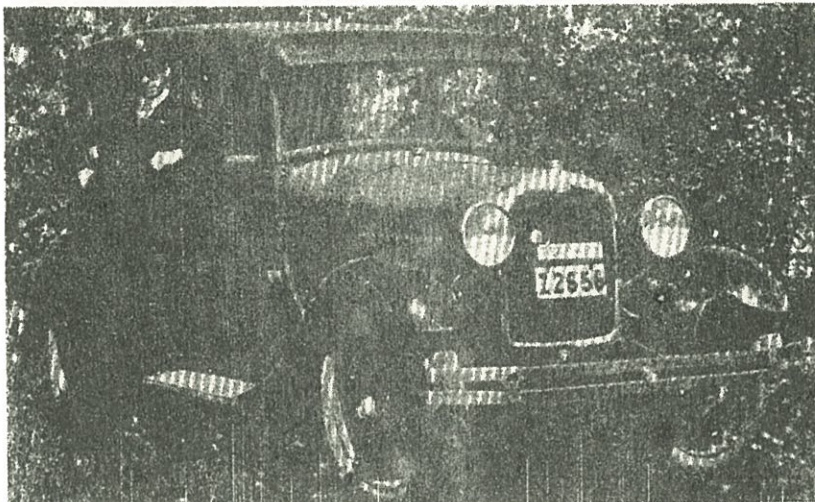


Två veteraner inom vaghållningen i Brunflo. Fr.v. Gösta Jonsson och till höger om Scanian, som är försedd med gengasaggregat — Gunnar Lundstam.

Vägdistriktets första chaufförer blev Oskar Jonsson, Fugelsta, och Gösta Jonsson i Grytan, som 1928 fick årlig anställning. Årslönen blev 2.000:— respektive 1.700:— kronor för de två jämte

en veckas semester och sju sjukdagar per år. Olle Aronsson, som i Kommunikationsleder i Lockne, intervjuade Gösta Jonsson, nedtecknar följande, som Gösta berättade: »Det fanns folk, som tyckte, att det var ordentligt tilltaget jämfört med att en bonddräng hade 40 kronor i månaden och fritt vivre. Arbetet medförde emellertid ingen tidsbegränsning, när det gällde körtider. Man fick slita ont, men jag var nöjd och klarade mig bra.»

Att Gösta dock fick göra rätt för lönen, framgår av följande episod, som tilldrog sig på vägen Tand—Bodsjö vintern 1927. Oskar Jonsson och jag var ute och plogade. Det rådde full snöstorm. Vi hade kört hela dagen och var tämligen trötta och blöta, ty hel hytt saknades på bilen, så att snön blåste in. Vi fick nu order att ta vägen över Tramsta—Loke—Berge mot Bodsjö. Snöstormen fortsatte, men vi stretade oss fram. På återvägen var vi, då vi nådde Berge så genomblöta, frusna och hungriga, att Oskar Jonsson föreslog, att vi skulle väcka Karl Gren från Marieby, som var där borta på skogsarbete och bodde i en bryggstuga. Så skedde. Inkomna dit, så gjordes upp en brasa i bryggstugan, så att vi fick klä av oss och torka kläderna. Vi var dock så trötta, att vi bad att få ligga över. Det blev dålig sömn på vårt primitiva läger, som blev bakkordet. Vid 4—5-tiden skulle vi köra vidare. Då var hyveln och delvis Scanian översnöade. Vi skottade undan så pass mycket, att vi kunde göra upp eld under motorn för att tina upp det av kylan kärva maskineriet. Vi fick dock liv i brännoljemotorn och kunde fortsätta.



Hilding Jonsson, Lunne med sin A-Ford som trafikbil. Foto: Jöns Olsson.

1931 års märken

I juni 1931 fanns i länet 2.836 bilar registrerade. Av dessa var 49 i Brunflo och 15 i Marieby. Antalet märken i Brunflo—Marieby hade ökat till 22.

Chevrolet	18	Studebaker	1
Ford	14	Eisenach	1
Dodge	3	Tidaholm	1
Overland	3	Hupmobile	1
Pontiac	3	Commonwealth	1
Scania Vabis	2	Nash	1
Citroen	2	Graham	1
Buick	2	Essex	1
Gray	2	Renault	1
Reo	2	Oldsmobile	1
Volvo	2	Fiat	1



Buss Pelle — Per Nilsson som chaufför på en Overland med ett sällskap. Motorstopp utanför Torvalla. Foto: Brita Olsson, Torvalla.

Singsjön får buss och trafikbil

År 1916 stakades vägen Brunflo—Rissna. Stakningen stadfästes dock först 1922. Vägen byggdes i etapper och blev färdig först 1931. 1950 byggdes en ny betongbro över Djupsundet. Den ersatte den smala hängbron, som tillkom 1929. Då vägen var färdig, startade f.d. sjökaptanen Oscar Franzon linjetrafik Östersund—Singsjön—Rissna 1932 med en Volvo, Z 1727, för 19 passagerare. I tillståndet ingick även tre släpvagnar så småningom. Vagnparken utökades, då flera linjer tillkom, så att 1938 hade Franzon tre bussar. Förutom nämnda Volvo fanns även en 1935 års Dodge, Z 455 och en 1938 års Volvo, Z 1037. Linjen inköptes så småningom av Erik Enflo som en lång tid körde med två bussar. En mjölkbuss utgick från Holmsjö och en personbuss från Gimdalen, Nyhem. Ägare av linjen är nu Nyhems Trafik AB. Under 1930- och 40-talen drevs också droskrörelse i Singsjön av Per-Olov Eliasson.

Brunflo Pytsåkeri

Jag nämnde tidigare, att mjölk kördes från mejeriet i Brunflo till mejeriet i Östersund. Mjölk levererades till Östersund också på annat sätt. I mitten av 1920-talet startade J. Lindström i Akre körning av småkrukor med mjölk från Akre till Östersund. Verksamheten övertogs efter något år av Olle Brevellius Olsson i Akre och senare av sonen Henning Olsson.



Olle Brevellius Olssons T-Ford med Axel Ljunggren, Karl Arnell, Olga Arnell, Per Nordenmark, Sonja Lundstam, Karin Svensson, Knut och Greta Eriksson, Karolina Nordenmark, Aurora Eriksson, Maria Ljunggren, Arne Eriksson, Karl Svensson, Henning Olsson, Olle Brevellius Olsson och Lasse Ljunggren. Chaufför Karl Arnell.

Henning, som tog körkort 1931, lärde sig köra bil hos Hilding Jonsson i Lunne. Han hade körskola med en 1929 års Chevrolet. Den användes också som trafikbil. Einar Hansson köpte senare denna bil. Henning började köra småkrukor på sträckan Bodal—Ope året 1933 och fortsatte till 1938. Dessförinnan hade fadern haft denna trafik, men ej fram till Bodal. 1938 övertogs verksamheten av Pelle Lundqvist, som fortsatte fram till 1955. Då hade åkeriet utökats till två bilar. Mjölk kördes under 16 år och trafik med småkrukor tills pastöriseringslagen tillkom.

När Henning började, var det 400 krukor, som varje dag kördes till Östersund. Där överlämnades de till stadsbor, som på detta sätt fick sin mjölk. Varje månad inkasserades betalning för mjölken och likviden överlämnades till respektive bonde i Brunflobygden. Liknande verksamhet förekom efter nuvarande E 75-an, men dessa krukor kördes av Hjalmar Eriksson i Rosshol och Otto Eriksson i Bye. Pelle Lundqvist överlät verksamheten till Hjalmar Malmborg och senare blev det Carl Malmborg och Erik Enflo, som transporterade mjölk till Östersund. Verksamheten övertogs senare av mejeriet.

Småkrukor kördes även en tid av Alfred Carlsson i Bodal, men denne sålde till Henning Olsson och övergick till verksamhet som färjkarl på Norderön. Dessförinnan ägdes trafiken på Bodal av Helge Lindström i Lunne. 1925 började han köra sin broders bil med mjölk från Bodal till Östersund. Den verksamheten ägde rum åren 1925—1932.

En annan bilägare i Akre på 1920-talet var Olgar Gidlund, som hade en Ford. En tid var han ägare till en bil av märket Commonwealth. Den övertogs senare av Knut Eriksson, som var smed i Brunflo och som i senare tid ägde Overland Whippet. Varje gång Knut Eriksson skulle i väg på bärplockning med sin fru, kom han åter utan bil. Bakaxeln hade gått av och han fick nu hem till sin smedja och smida en ny. Märket Commonwealth var känt för sina dåliga bakaxlar.

Brunflo får linjetrafik och reparationsverkstäder

Linjetrafik inrättades 1934 på sträckan Östersund—Brunflo—Lockne av Aron Frisk i Brunflo. Frisk, som påbörjade länstrafik 1923 hade två vagnar, dels en 1937 års Volvo, dels en Studebaker av samma årgång. Detta åkeri övergick senare till Hellmén i Brunflo. I dag finns ett flertal åkerier i Brunflo.

Liksom i dag behövde även gångna tiders bilar översyn och 1931 fick Brunflo sin första bilverkstad. Verksamheten startades av Albert Nordström, Brunflo. Albert, som tog körkort 1921 i Östersund, körde de första åren dels trafikbil i Östersund hos Sefast Widgren, dels postbil sommartid 1922—23 på sträckan Lövberga—Gäddede.

Albert var emellertid mer intresserad av motorer. Reparation av motorcyklar påbörjades 1928 i lokaler, där nu Lundqvist Smidesverkstad finns. Under 1930-talet reparerades även bilar. Albert Nordström ingick efter några år kompanjonskap med Erik Thomée i Östersund. Verksamheten flyttades nu till Östersund. Där blev Albert Nordström verkmästare hos Jämtlands Maskinaffär, ett yrke som han slutade med efter 40 år.

1946 fick Brunflo en ny bil- och motorrenoveringsverkstad. Fabrikören Gösta Akerblom startade G. E. A.-Motor. Förutom renoveringar förekom även försäljning av begagnade bilar och reservdelar. Verkstaden övertogs senare av Burman & Asell och upphörde först 1965, då BP bensinstation anlades på denna plats.

Utvecklingen före andra världskriget

Sommaren 1935 var bilbeståndet i länet 2.836 vagnar. I Brunflo var antalet 52 och i Marieby 10. Utvecklingen i länet gick under 1930-talet snabbt både ifråga om bilar och vägar. Allt fler vägar ombygdes. 1938 var nya vägen från Brunflo genom Vålbacken färdig att tas i bruk och vägen Brunflo—Östersund förbättrades. Bilbeståndet i länet ökade kraftigt och var i maj 1938 uppe i 3.445 vagnar och 827 motorcyklar. Bilbeståndet i Brunflo och Marieby omfattade 51 personbilar, 9 lastvagnar och 5 bussar. 20 bilmärken fanns representerade. 1 januari 1946 hade bilbeståndet sjunkit till 1.759 vagnar men vid årets slut var det uppe i 3.492 bilar.

Tiden från 1924 och fram till andra världskriget blev en uppbrömsningens period framförallt i början av 1930-talet. Antalet märken decimerades, men bilarna utvecklades både konstruktionsmässigt och fartmässigt. Bilarna blev alltmer effektiva och komplicerade jämfört med de första bilarna, som var hantverksalster. Inte mycket finns gemensamt med den första Olds med styrspak, som kom till Brunflo 1905 och dagens bil 1975.

Slutord

Denna framställning skulle bli alltför omfattande, om den fördes fram till nuet. Med undantag för lågkonjunkturen under de första åren på 1930-talet, så har utvecklingen gått ständigt framåt. När jag har anledning förmoda, att intresset är störst för Brunflos äldsta bilhistoria, så har jag lagt största vikten vid denna i min skildring. Jag hoppas att dagens generation genom dessa rader får en uppfattning om hur bilen kom till vår bygd och vilka problem de första pionjärerna mötte. Det var inga vänliga vindar, som mötte bilen, när den kom till Brunflo. Att utbilda sig till chaufför var något alldeles extra. I dag är det så alldagligt, att en person utan körkort nästan betraktas som icke fullständigt allmänbildad. Mycket skulle kunna skrivas om dessa tekniska underverk, men jag har med denna framställning velat berätta om några av de pionjärer, som förde bilen till Brunflo- och Mariebybygden.

Den första Gustabilen

Av

VIGGO WESTER

Den stånkade och pustade och skramlade och skrällde
när den kom framåt vägen med lass av Gustasten
Och ungar stod och gapade och hundarna skällde
och katter sprang och gömde sig och hästar föll i sken.

Ja, visst minns vi den ännu, den första Gustabilen,
som rasslade i backarna med lass på sitt flak.
Nej, aldrig i livet vi glömmet den profilen
med Bil-Nisse vid ratten och Tysta Lasse bak.

Den gick med sina gruslass mellan Pilgrimsta och Viken
och vägen var besvärlig och arbetsdagen lång.
Och slipad och polerad sten den bar från fabriken
i solskensväder hördes ofta Bil-Nisses sång.

Och vägen var potatisjord och rullsten i hopar
och gyttja och hästlört och ganske lite grus.
Det var vattenfyllda kärrspår och fotsdjupa gropar
men vid torra rök dammet som finnalet snus.

Och visst var vägen smal, men man behövde sällan trängas,
för andra bilar mötte man ju inte varje år.
Men grindar måste öppnas och grindar måste stängas
och från vägen fick man mota kor och getter och får.

Den kraft, varmed man startade fordonets motor,
den fanns ej i någon självstartsknapp, som verkade direkt;
den satt i armens muskler och i ryggradens kotor
och startvevens bakslag var en kännbar effekt.

I stora uppförsbackar fick bensintillförseln hinder
men det grejades, när Tysta Lasse blåste i sin tub,
och eldröd i synen med uppblåsta kinder
han liknade en saligt trumpetande kerub.

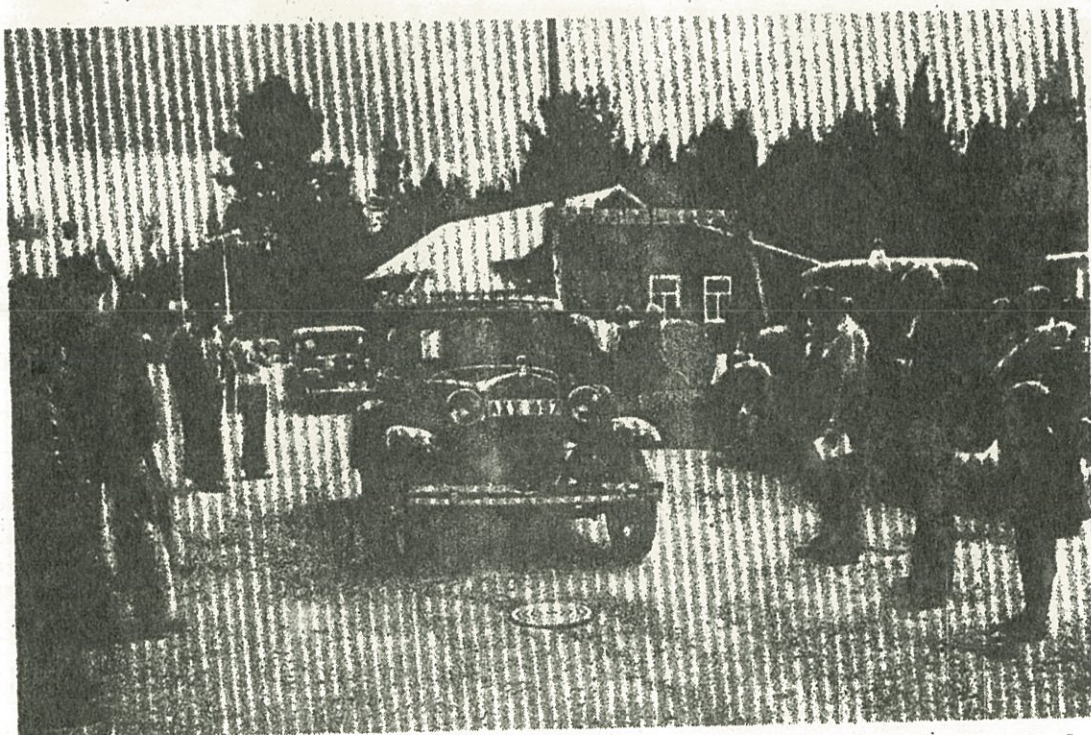
Och folk stod och glodde i dörrar och i fönster —
här skådade man nya tidens under på vår jord.
Och vi grabbar gick och påtade i hjulspårens mönster
och talade sakkunnigt många visa ord.

FOLKFEST

inom Bodsjö med veteranbilrally!



Här har samtliga deltagare i veteranbilrallyt samlats till prisutdelning. Som sig bör fick samtliga deltagare pris för väl genomförd tävling.



Mycket folk hade samlats för att titta på manöverprovet i Våle. Här är det Rune Engberg, Frösön, som visar sina konster med sin A-ford, Tudor av 1931 års modell.

Succé för Bodsjörallyt

Bodsjö JVBK Bodsjörallyts första upplaga blev en verklig publiksuccé. Vid start och målplatsen vid Bodsjö kyrka, trängdes många hundra personer runt de gamla fina ekipagen.

Överallt längs rallyts färdväg stog folk och fotograferade, filmade, hejade och beundrade de tolv ekipagen. En liten gosse från Tandsbyn hade placerat sig vid färjan och frågade noggrant ut förarna av de tolv ekipagen om samtliga väsentligheter om bilarna.

På festplatsen var det Sven Schylberg som svarade för den presentationen.

Rallyt inleddes med att Arne Blix från Stavre fick igång motorn på sin mässing T-ford från 1914. Under höga ljud från motorn passerade han första manöverprovet att först med vänster hjulpar köra på en plankta och sedan med höger hjulpar på en annan och tuffade iväg uppför backen.

Efter honom följde en lång rad av T-fordar. Där kom två från 1923. Det var Algot Jacobsson, Hackås, och Mats Ragnarsson, Hackås, som körde de bilarna.

Även från 1925 hade man två T-fordar med i rallyt. Örjan Bergqvist från Arvesund och Ivan Westermark från Falun åkte i de bilarna. Westermark var förresten ute på en semestertrip i sin T-ford. När rallyt var över styrde han kosan mot Norge.

Ett år yngre är Manne Evertssons eleganta T-ford Tudor. Den återfinns i vanliga fall i Bräcke.

Den långa raden av T-fordar tog slut. I stället rullade Einar

Mattsson, Ånge fram i sin chevrolet spört från 1930.

Efter den kom fler fordar. Den här gången med bokstaven A först. Den ena A-forden var från 1930. Den kördes av Folke Boogh från Aspås. Rune Engberg från Frösön hade en ett år yngre ford. Från Strömsund kom Folke Hemmingsson med sin Adler 38. Två MG från 1939 avslutade veteranbilsparaden. De kördes av Per-Åke Tegstedt och Johanni Thomo.

■ Inte lätt

Längs den 25 km långa sträckan runt Bodsjön hade man så olika prov. I Våle gällde det att med ett lod hängande från kylaren, stanna så att lodet hamnade mitt i prick på en måltavla, som låg på marken. Det var verkligen inte lätt visade det sig, då de tolv tävlande skulle försöka.

■ Alla i mål

Olika hackningsövningar, frågor och även uppgifter för karlläsarna fanns med i rallyt, som blev märkta

uppskattat både av deltagare och åskådare. Ingen tycks ha något att invända mot att Bodsjö hembygdsförening gör det till en tradition.

Alla bilarna kom i mål. Inga problem hade de efter vägen. Arne Blix fick förstås fylla vatten i kylaren på sin bil, som är Jämtlands äldsta, lite då och då. Men den rullade lika bra som de andra.

Festligheterna i övrigt kom lite i skymundan. Det berodde ingalunda på några klagomål mot programmet. Tvärtom. Den konsert som bjöds i Bodsjö kyrka av östjämtdands spelmanslag med bröderna Brännlund blev vederbörligen uppskattad av de som fått plats i den fullsatta kyrkan. Lika uppskattad av applåderna att döma var jämtmälsberättaren John G. Larsson. Frösögillets folkdansuppvissning var också den ett populärt inslag i hembygdsfesten.

■ Två utställningar

Utställningarna - de var två -



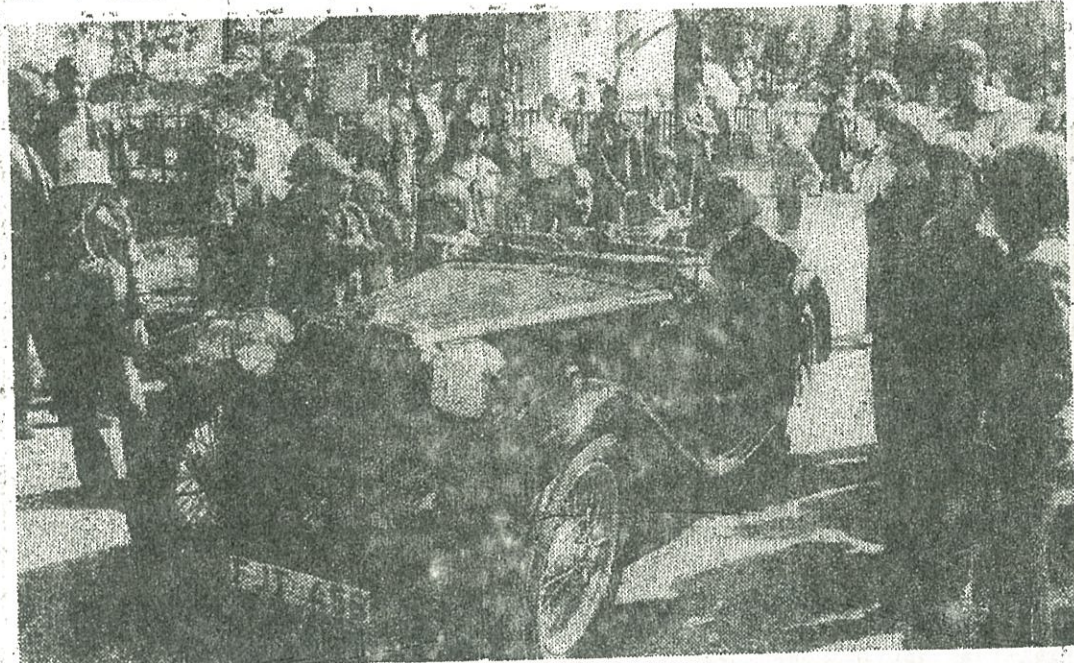
Arne Blix fick med jämna mellanrum fylla på vatten i sin bil, Jämtlands äldsta.

lockade många besökare. Jämtlands veteranbilklubb firar sitt femårsjubileum och sitt allra första rally med åtta visa bilder och kuriosa kring bilens historia i Jämtland.

Konstverk av mångsysslerskan Anna Jonsson, Brunflo, tillsammans med träsniderier och konsthantverk av Karl Svensson och Erik Nilsson, fanns på den andra utställningen.

Men ingen kan komma ifrån en sak. Veteranbilarlyt var bäst. Så här lyckades de olika bilarna placera sig i rallyt:

1. MG Johanni Thomo/Ove Isaksson 18 p.
2. T-ford 25, Ivan Westermark, Falun, 20 p.
3. T-ford Tudor 26, Manne Evertsson, Bräcke och Adler 38, Folke Hemmingsson, Strömsund, båda 24 p.
5. MG 39, Per-Åke Tegstedt, Östersund, 26 p.
6. A-ford 30, Folke Boogh, Aspås, 31 p.
7. Chevrolet Sport 30, Einar Mattsson, Ånge, 32 p.
8. T-ford 25, Örjan Bergqvist, Arvesund, 36 p.
9. A-ford 31, Rune Engberg, Frösön, 38 p.
10. T-ford 23, Mats Ragnarsson, Hackås, 41 p.
11. T-ford 1914, Arne Blix, Stavre och T-ford 23 Algot Jacobsson, Hackås, bägge 42 p.



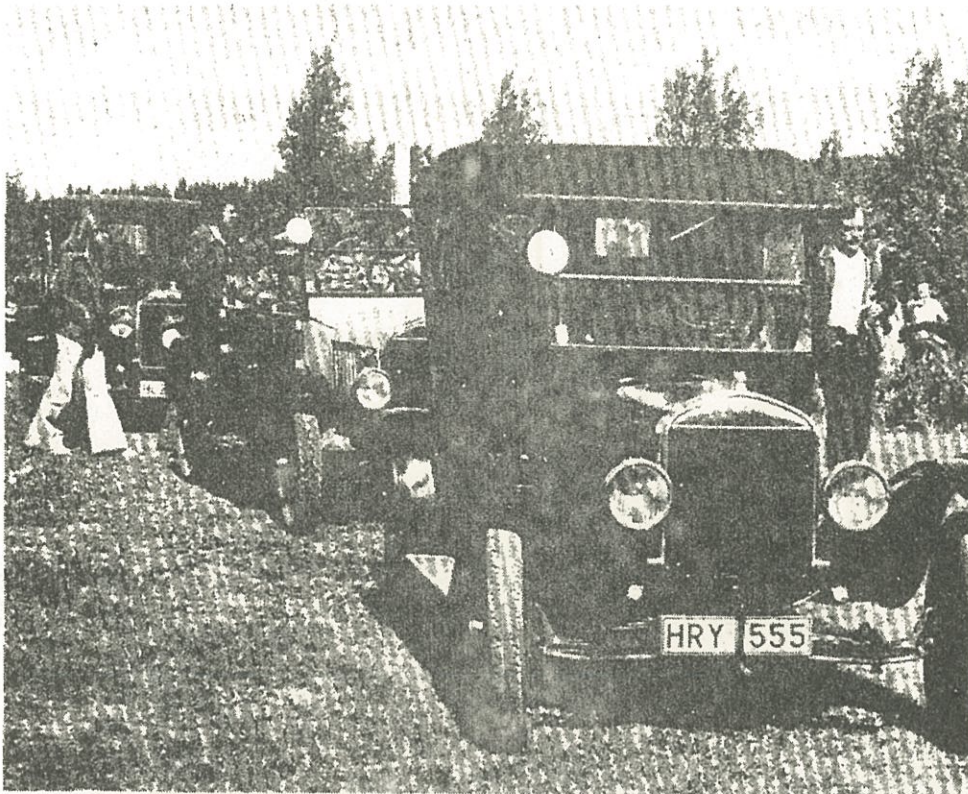
Segerekipaget, en MG med Johanni Thomo och Ove Isaksson.

KÖPES: T-Fordkaross, sufflettställning, vindruteram, framdörrar, motorhuv till T Ford 1923. Edvin Backman, tel. 063/115180

SÄLJES

Ford A 1930-31
Framplåt under kylaren. 28/29 Stötfångare
Skindbyxa, flanelldodrad, st. 54, polisens modell.

Edvin Backman
Genvägen 60b, Ösd
Tel. 063/115180



Det är inte varje dag man kan se tre T-fordrar i rad! Ägaren till den första forden är segraren i rallyt, Ivan Westermarck från Falun. Han väntar på att få göra ett manöverprov.

Ett lugnt rally för åldringar — ändå spännande

Jemtlands veteranbilklubb är en ung desto mer livaktig förening verkar det. På söndagen körde man sitt andra rally inom loppet av två veckor. Förra gången var det i Bodsjö och nu körde man från Jamtli till Brunflo, därifrån till byn Ede vid Locknesjön och på återvägen körde man runt brunfloviken förbi Vålbacken och Sandviken. Vallsundsfärjan stod sedan i tur att ta emot de rullande veteranerna. Efter överskeppningen åkte man förbi Frösö kyrka tillbaka till målet vid Jamtli.

Ett veteranbilrally är inte på något sätt ett plagiat av modern tids rallytävling, där det gäller att köra fort, fort...

Nej, veteranbilarna kunde ta det lugnt, som alla åldringar tycker om att göra, för någon tidskontroll existerade inte. Utslaget i tävlingen fick i stället fällas vid någon av kontrollstationerna. Arrangörerna hade sex kontroller med manöverprov och fem tipsstationer.

Vid starten mötte en nyfiken och intresserad publik upp. Kanske blev en del av deras frågor besvarade, när

Sven Schylberg presenterade vart och ett av de 20 startande ekipagen. Publikintresset var sedan under hela rallyt stort, antingen de stod eller satt i vilstolar efter vägkanterna och tittade på den odramatiska kampen om segern.

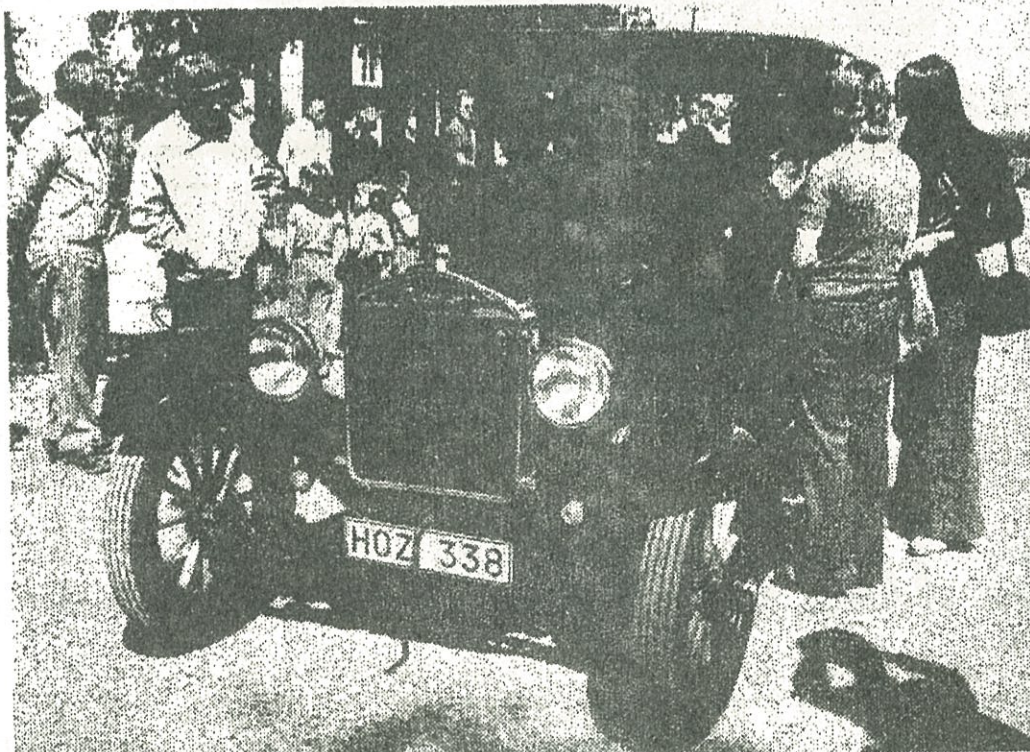
Resultat:

Klass I, veteranfordon: 1) Ivan Westermarck, Falun, T-Ford 1925, 33 prickar, 2) Per Åke Tegstedt, Östersund, MG 1939, 36, 3) Rune Engberg, Frösön, Ford 1931, 37, 4) Folke Bogh, Aspås, Ford 1936, 42, 5) Örjan Bergqvist, Arvesund, Ford 1925 och Karl Olov

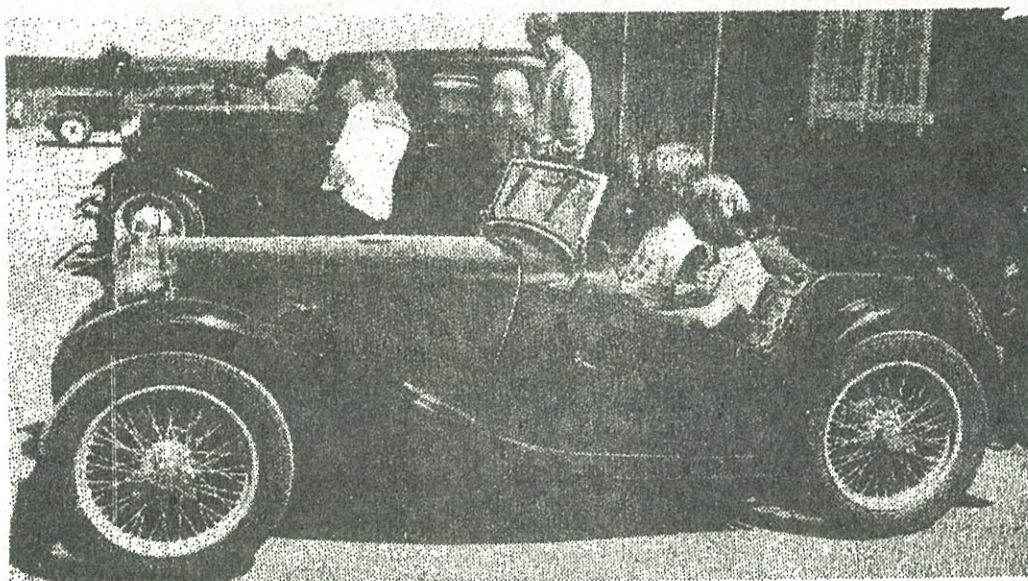
Kingstad, Nälden, Ford 1932, 46, 7) Manne Evertsson, Bräcke, Ford 1926, och Algot Jakobsson, Hackås, 51, 9) Einar Mattsson, Ånge, Chevrolet 1930, 52, 10) Arne Blix, Stavre, T-Ford 1914 och Mats Ragnarsson, Hackås, T-Ford 1923, 57 prickar.

Klass II, tekniskt intressanta fordon: 1) Hans-Erik Sundin, Östersund, Jeep 1950, 31 prickar (totalsegrare), 2) Johanni Thomo, d:o, MG 1947, 43, 3) L. Höglund, Strömsund, VW, 49 prickar.

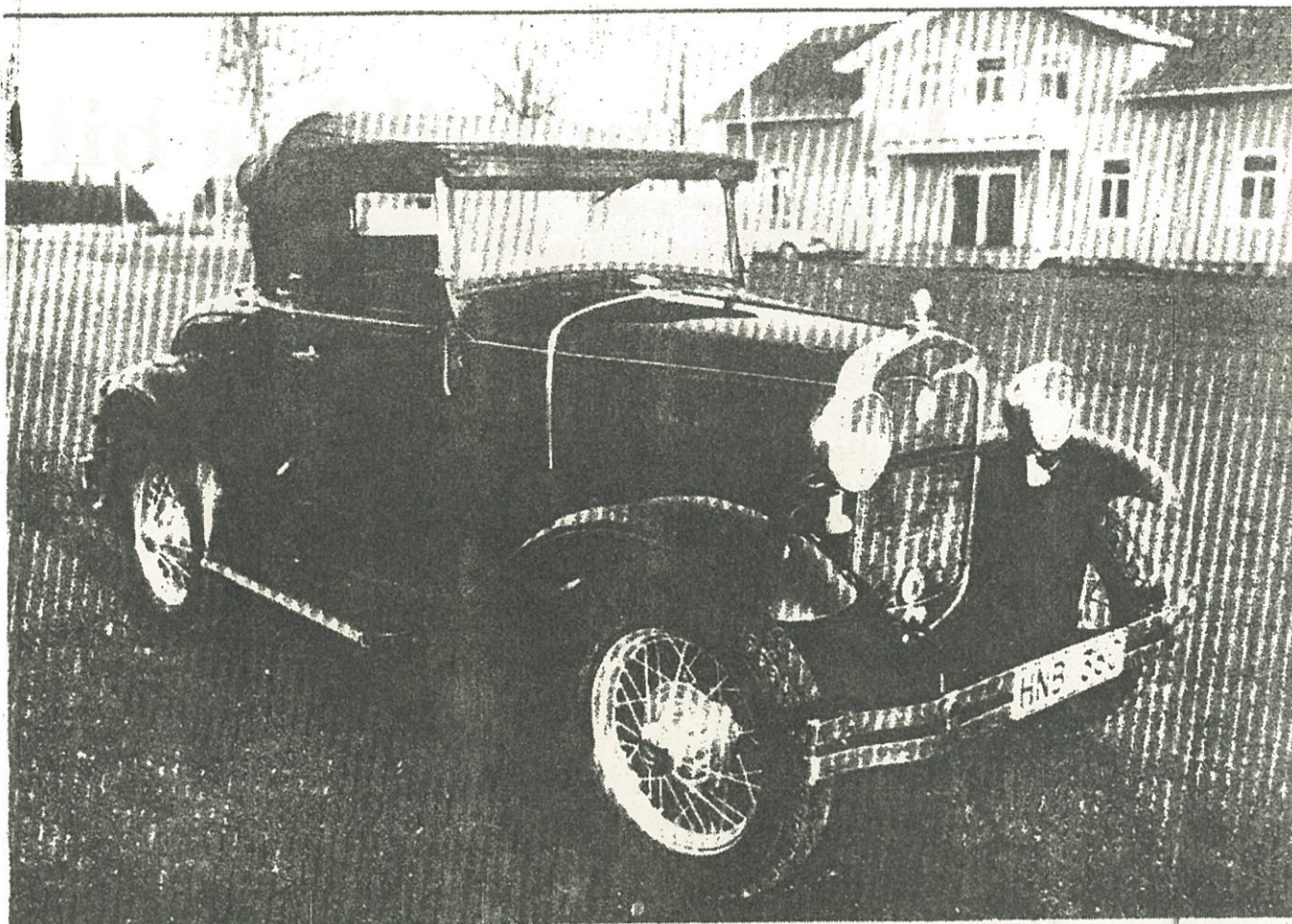
VETERANER SOM GLÄNSTE



Bakom ratten på den här Forden sitter Manne Evertsson, Bräcke. Försvann i skuggan inne i bilen gjorde Maud Evertsson, Asta, Bodil och Frank Nilsson. Bilen är en T-Ford 1926 års modell. (Foto: Christer Morberg).



MG 1939, ägare Per-Åke Tegstedt, Östersund. På bilden Lennert Höglund med Else-Britt Persson, båda Östersund, som bisittare. Det tillverkades bara 300 bilar av den här modellen. Åtminstone en är väl bibehållen.

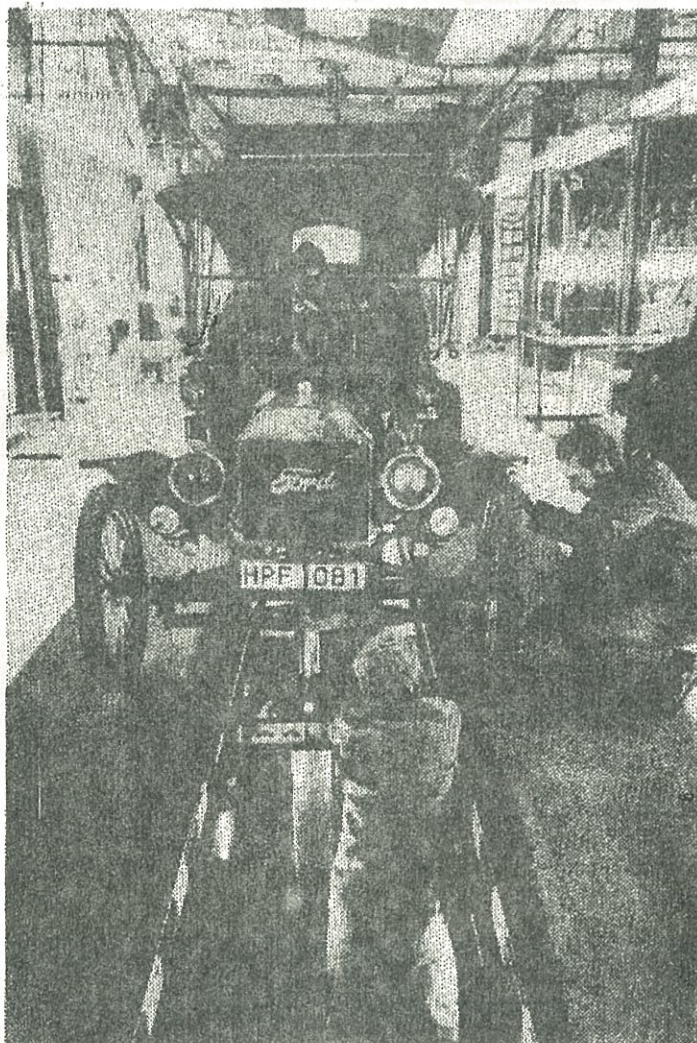


1930 tillverkades den här A Forden Cabriolet, som Folke Boogh, Aspås rattade i Bodsjö-och Storsjörallyt sommaren 1975.



Algot Jakobsson från Hackås deltog inte bara i de två rallyna, utan blev också mycket uppmärksammas tillsammans med Mats Ragnarsson på Hara vid deras invigning av nya lokaler. Här rattar Algot sin T-Ford 1923 utanför Hara i Östersund.

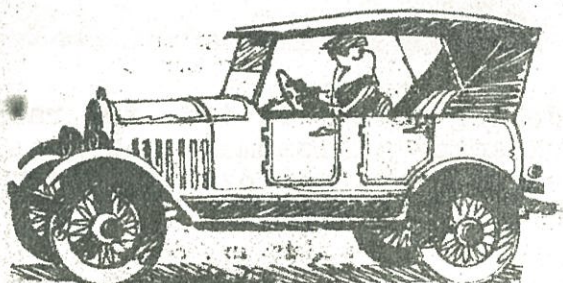
Jämtlands äldsta bil



i körbart skick har Arne Blix från Stavre. Vi gratulerar Arne, som äntligen har besiktigt sin T-Ford 1914 efter 12 långa år. Bilen kommer ursprungligen från Långå, där den ägdes av O.E. Östberg. Den inköptes den 5 maj 1914 för 3.500 kronor hos Gjestvangs i Stockholm och fick i Jämtland registreringsnumret Z 47.

Även om toppfarten inte är så hög, så har Arne Blix i sommar dock visat, att bilen går. Han har deltagit med den i både Bodsjö- och Storsjörallyt. Arne har flera gamlingar hemma i sitt garage. Vem kommer närmast med en ännu äldre bil?

REDAX!



Jämtlands Veteranbil Klubb är en livaktig klubb. Klubben har idag 125 medlemmar, som knyts samman av ett starkt intresse för bilens utveckling och historia i Jämtlands län. I nästa nr av Karburatorn presenteras en diger samling gamla bilder om Jämtlands äldre bilhistoria. Många fina bilbilder också!

FICK 'LAPPEN' UTAN PROBLEM



Jo, den gick igenom besiktningen. Ägaren Örjan Bergqvist, Arvesund, åker en kontrollrunda med en besiktningsman i sin T-Ford modell 1925.

Besiktigat bilar har flera av klubbens medlemmar gjort i sommar. Den förste i raden blev Örjan Bergqvist från Arvesund, som blev klar med sin T-Ford 1925, som han byggt upp de sista två åren hemma i Arvesund. Örjan har lyckats bra och vi överräcker till Örjan.

Örjan berättar, att det snart blir en ny Ford, men nästa bil blir en 1935 års V8 Cabriolet. Sedan står en kanadensisk 1932 års B-Ford på tur därhemma i verkstaden. Lycka till!

Dagens
ros



Här ser det ut som om det är en icke körkortspliktig yngling som styr. Men när bilen väl var i gång, så var det pappa Örjan själv, som körde. Han fick dock goda råd av sönerna Johan och Märten vid starten i Storsjörallyt, som gick från Jamtli i Östersund.

Norrlands äldsta bilar kämpade i veteranbils rally i Kramfors



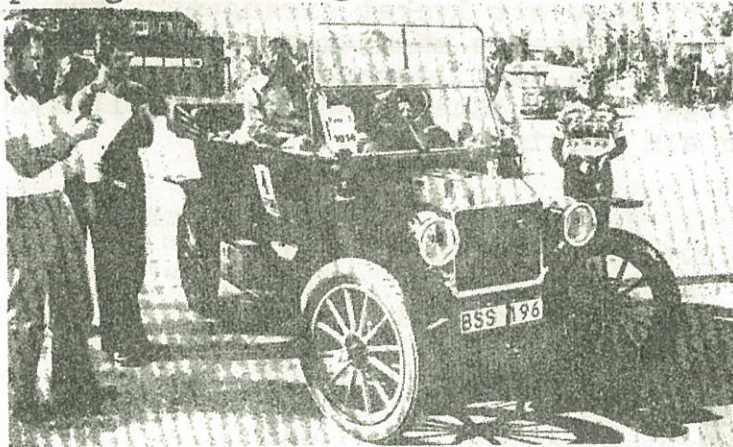
Den äldsta bilen i tävlingen var Sundsvallsbon Fritiof Larssons Horch från 1912:

Det blev tätt mellan rallyna i sommar. Fjorton dagar efter Storsjörallyt genomförde Norrlands Motorhistorikers Kramfors-avdelning ett veteranbilsrally genom det sommarfagra Ådalen. Liksom i Jämtland kantade mängder av folk färdvägen för att se de gamla bilarna. Bilarna startade efter ålder. De äldsta först och de yngsta på slutet.

Resultat: 1. C.G. Andersson, Umeå Adler 1937
2. Bengt Åke Johansson, Sk. Ford Mercury 1939
3. Bernt Bergh, Lögdeå Ford A 1929
4. Björn Åke Danielsson, Ly. Stoewer V 5 1931
5. Sven Olov Öberg, Ö-vik Ope Kapitan 1955
6. Per Åke Tegstedt, Ösd Dubbeldäckad buss tillverkad mellan 1945-48.

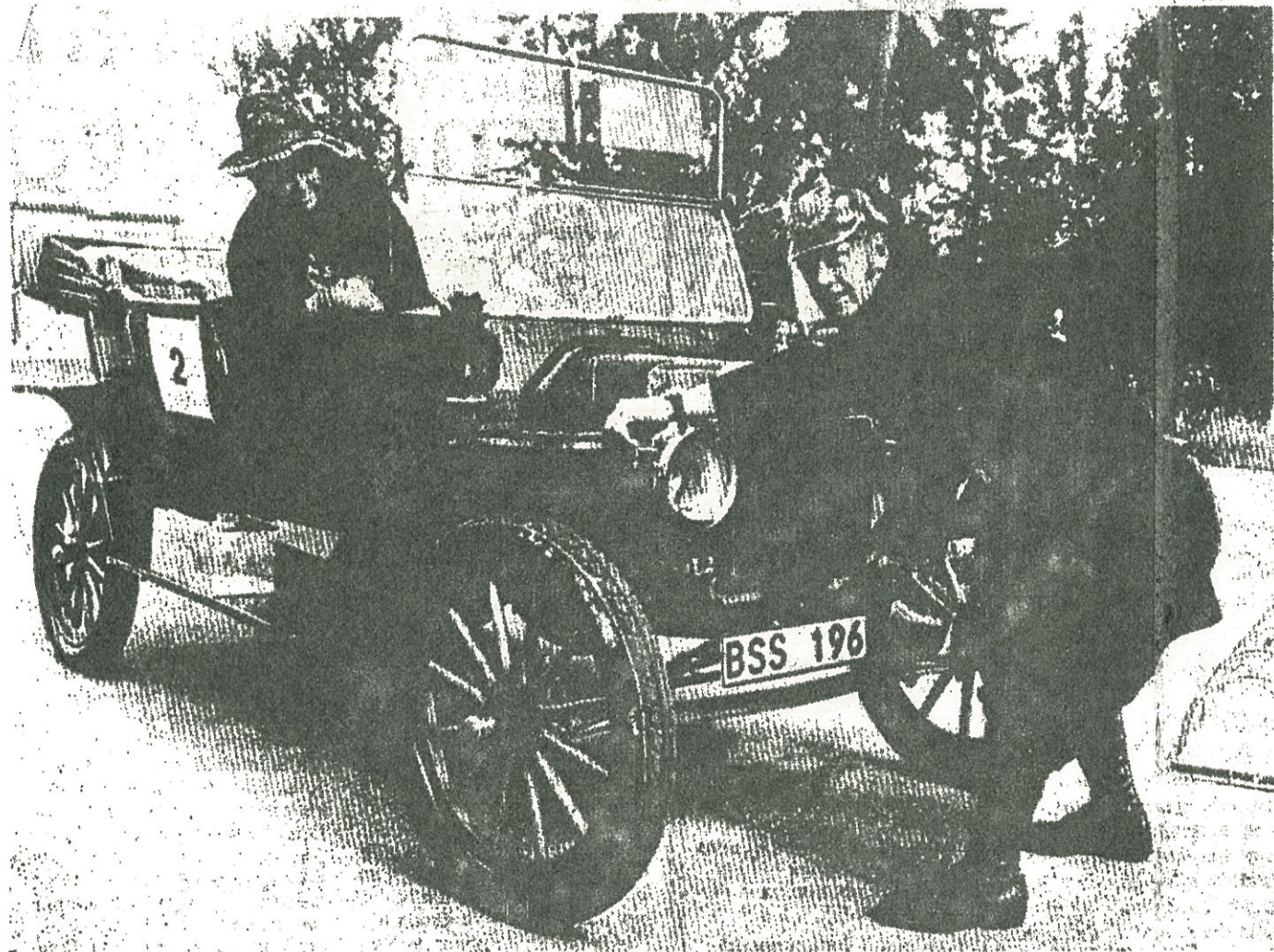


Det i särklass originellaste fordonet kom Per Åke Tegstedt från Östersund med. Det var en dubbeldäckad Londonbuss från 1940-talet. Det har aldrig hänt förut, att en dubbeldäckad Londonbuss tagits över vid Svanöfärjställe, men sommaren 1975 var det premiär. Ett 50-tal personer fick följa med på den färden och överplanets passagerare kunde glutta in och morsa på befälhavaren.



Här ser vi "Consul Burman" från Piteå i sin T-Ford 1914 i mål efter en knepig rallyrunda.

STOR TUFFTUFFMARSCH I RALLYT DELLEN RUNN



DELLEN RALLYT gick i år 26 - 27 juli med 28 ekipage på startlinjen. Alla fullföljde tävlingen. Tyvärr kunde ej Redax delta, men vår klubbmedlem Thure Johansson fanns på plats och rapporterar, att rallyt blev ett lyckat arrangemang med stort deltagande. Hurrande och vinkande människor kantade vägarna, där veteranbilarna drog fram. På bilden ser vi grävmaskinisten Sven Burman från Piteå iklädd länsmansuniform modell 1910 med pickelhuva dra igång sin mässing T-Ford.

Resultat

1. Jan Tysk, Falun	76	prickar
2. Ivan Westermärk, Falun	77	"
3. Bengt Jernberg, Järbo	92	"
4. Claes Hedlund, Sundsvall	104	"
5. Thure Johansson, Delsbo	109	"
6. Stig Eriksson, Fränsta	114	"
7. Åke Kring, Norrbo	114	"
8. Gösta Rustas, Enviken	118	"
9. Rolf Backlars, Enviken	121	"
10. Bert Andersson, Huddinge	135	"

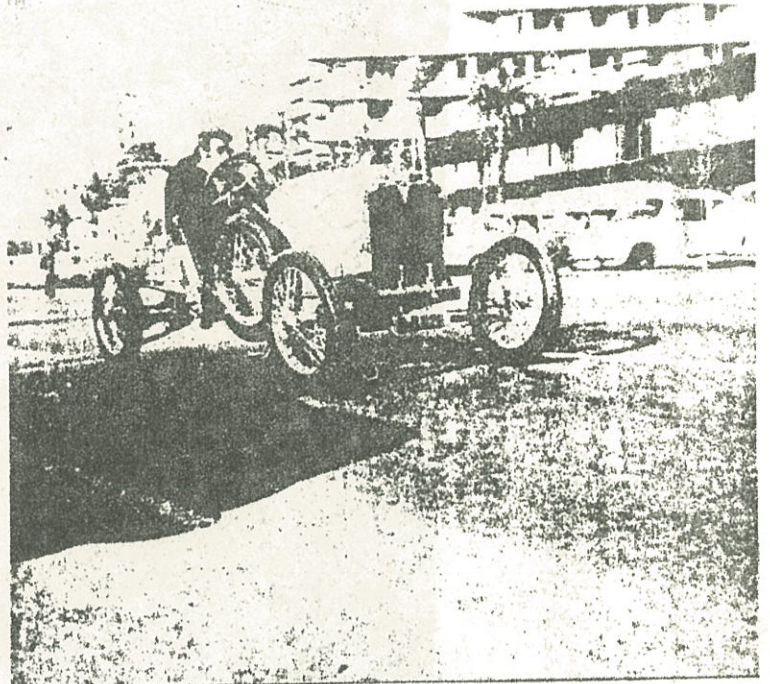
Bästa kvinnliga deltagare: Cecilia Arrgård, Huddinge, 143 prickar.

Långväga rallyåkare var Sven Burman från Piteå.

Vår yngste klubbmedlem Ralf Björklund tillhörde de lyckliga, som besökte Mallorca i våras och fick se XIII Gran Premio International 7 - 11 maj.

Vid vårt klubbmöte i juni berättade han om denna resa och visade ljusbilder.

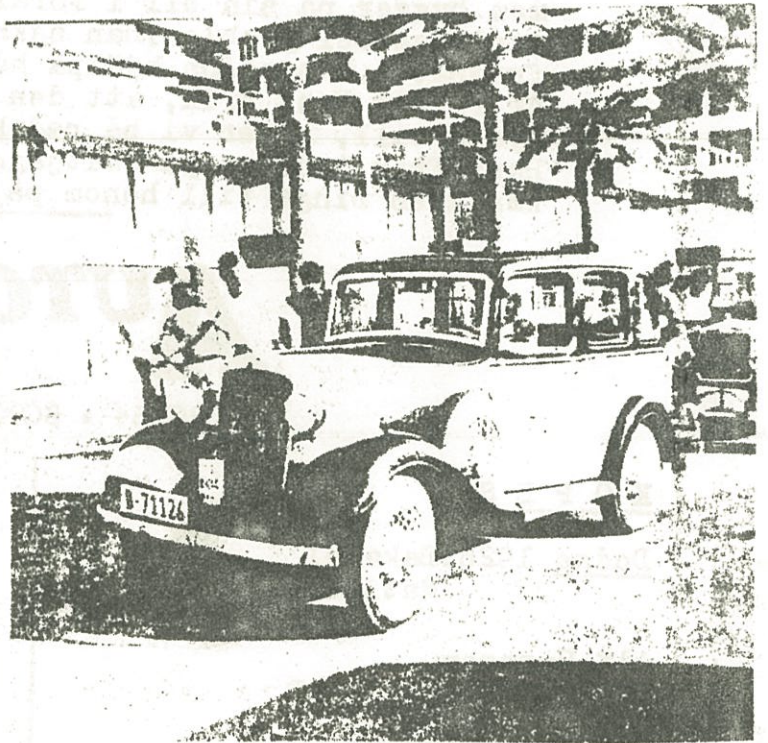
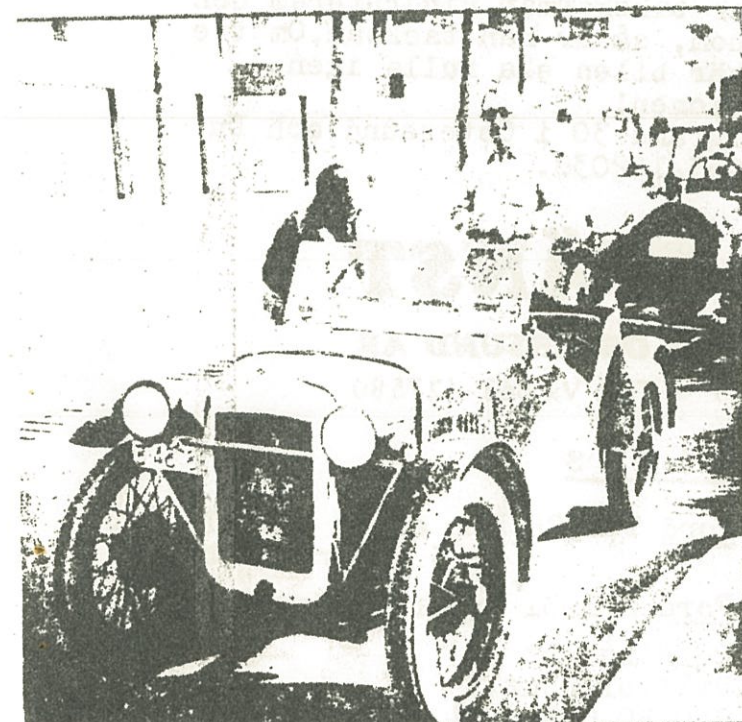
I ett kommande nummer kommer Ralf att berätta mer om resan. Här kommer dock några bilder från tävlingen, där nere på Mallorca.



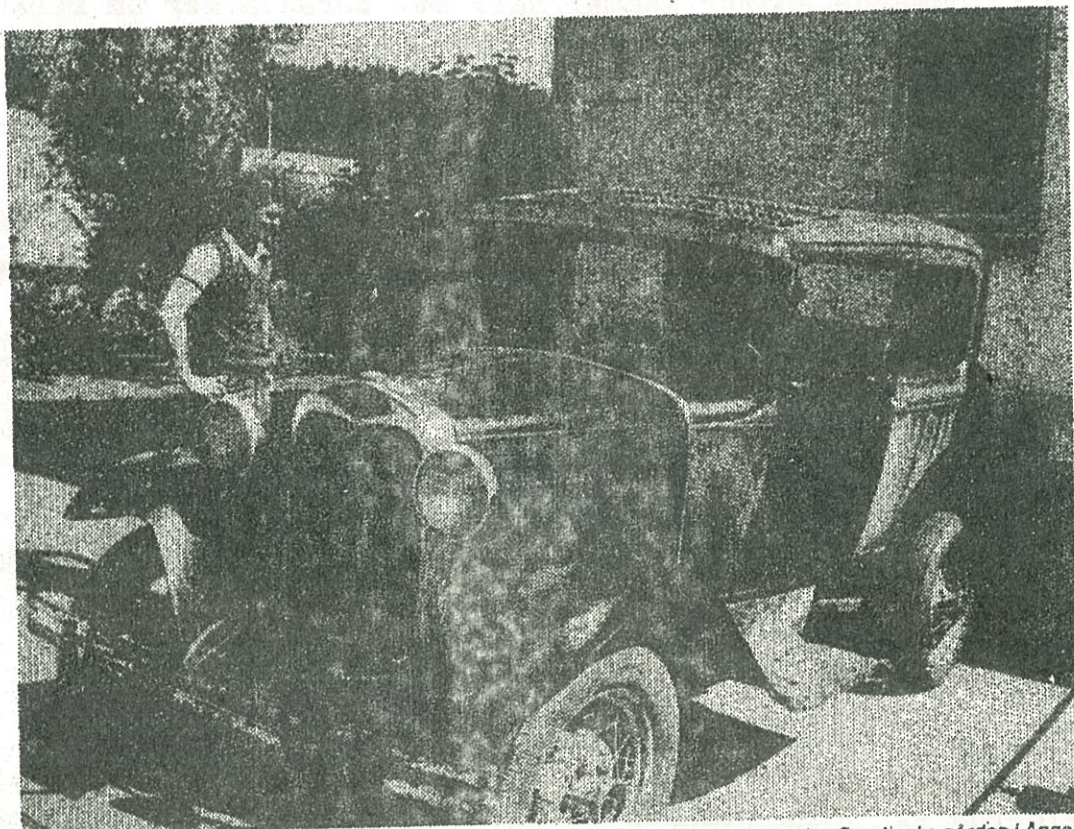
Bilderna är tagna utanför hotellet i Palmas, där starten ägde rum. Här ovan ser vi en Jaguar från 1950 t.v. och t.h. en David från 1916.

Tyvärr har Ralf glömt vad de nedre bilarna hette, men de är sevärda.

Kanske Du kan gissa Dig till namnet på dem?



... och på den gården fanns det en Ford...



Ännu så länge är Forden lite rostig och skraltig, men snart ska dess glans lysa upp den Sundinska gården i Ånge.

Många av våra klubbmedlemmar har fått sina bilar fotograferade och införda i tidningarna denna sommar. Bland dem återfinns Hans Erik Sundin, som ÖP-fotografen fångade nere i Ånge, där Hans Erik har sin A-Ford 1930. Hans Erik bor i Östersund, men bygger på sin bil i föräldrahemmet. Hans Erik har fortfarande en del problem. Han saknar bakskärm, vindruteram och framsäten. Kan någon hjälpa honom, så är han tacksam. Om tre år räknar Hans Erik, att den här bilen ska rulla igen. Lycka till, säger vi på redaktionen! Hans Erik träffas på Fältjägargränd 30 i Östersund och Du kan även ringa till honom på 063/102038.

AUTO-TJÄNST

I ÖSTERSUND AB

STORG. 64 * BOX 17 * TEL. Vx 063-127580

K Ö P E S

Dodge 1926: Bakaxel
Rattstång

Alf Hansson
Sanatorievägen 36 B
833 00 STRÖMSUND

K Ö P E S

Ford T 1926: Ram eller bakbalk, ev.
1925 års ram i byte

Ford A 1931 Tudor: 2 dörrlås

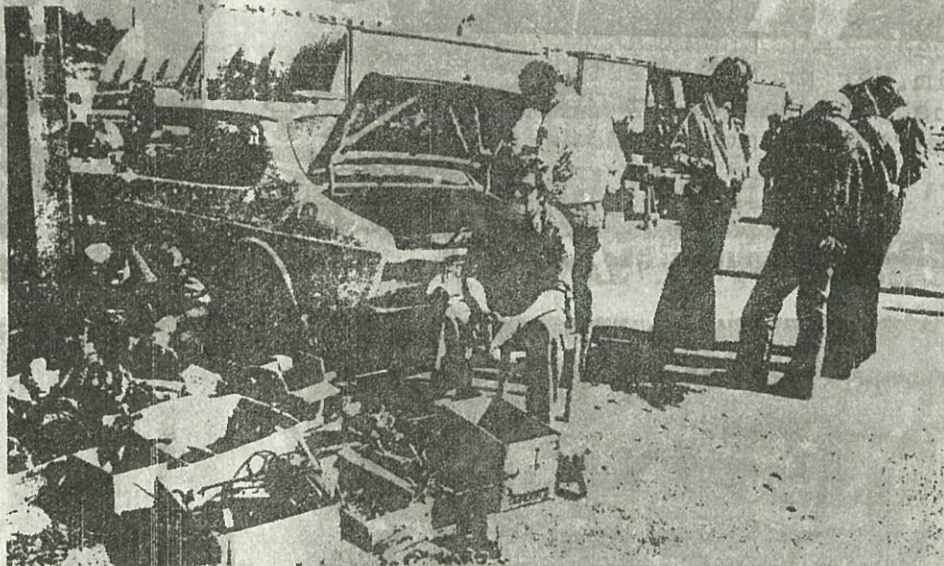
Bo Ringbert
Stiftelsehus 3
830 50 OFFERDAL



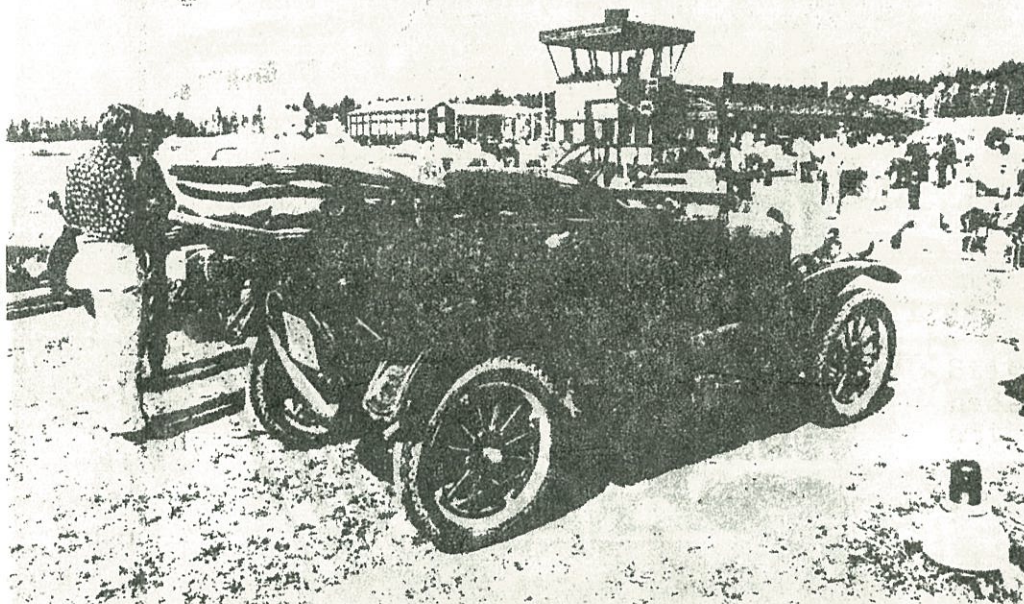
Loppmarknaden i Hudiksvall lockade även i år mycket folk. Även om det ej fanns lika mycket att köpa som förra året, så blev det en trevlig marknad med bra väder. Här ser vi Manne Evertsson, Bräcke och Thure Johansson från Delsbo.



Carl Olov Kingstad från Näliden och Folke Boogh från Aspås gjorde goda affärer. Tyvärr inget för mig, tyckte Arne Blix från Stavre.

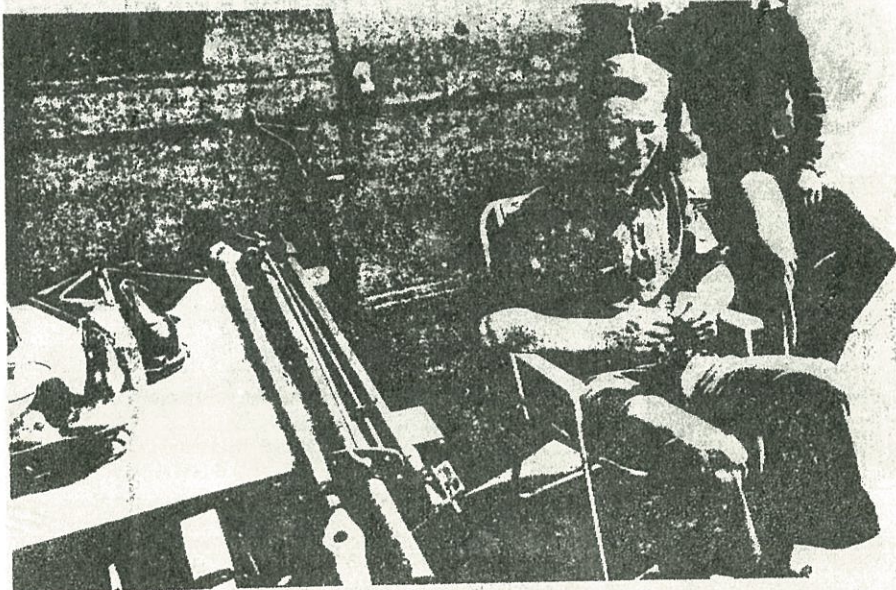


Paul Matsson från Borlänge hade liksom i fjol mycket att sälja. Många fann säkert en hel del till sina bilar i hans lådor.



Så många veteraner uppenbarade sig ej på marknader. Här har vi dock en T-Ford.

Försäljare hade rest till Hudiksvall både från Uppsala och Stockholm. Här är det visst Hans Rabenius, som har dukat upp ett läckert bord med prylar.



Stig Nilsson från Fränsta hade som vanligt mycket att sälja.

I DAK:s medlemsblad Nr 1, 1975 efterlyste Ivan Westermark i Falun mer uppgifter om motorcykeln Ner a car. Någon månad senare dök Ivan upp som gubben ur lådan vid vårt Bodsjörally och besegrade oss övriga jämtlänningar i Storsjörallyt. Eftersom Ivan nu tillhör vår klubb, inför vi återigen vår artikel om Ner a Car, som fanns i första årgången av vår tidning. Det finns två Ner a Cars i Jämtland idag. Båda är renoverade och besiktigade. Folke Hemmingsson, som äger den ena cykeln, bor numera i Strömsund.

Får vi lov
att presentera

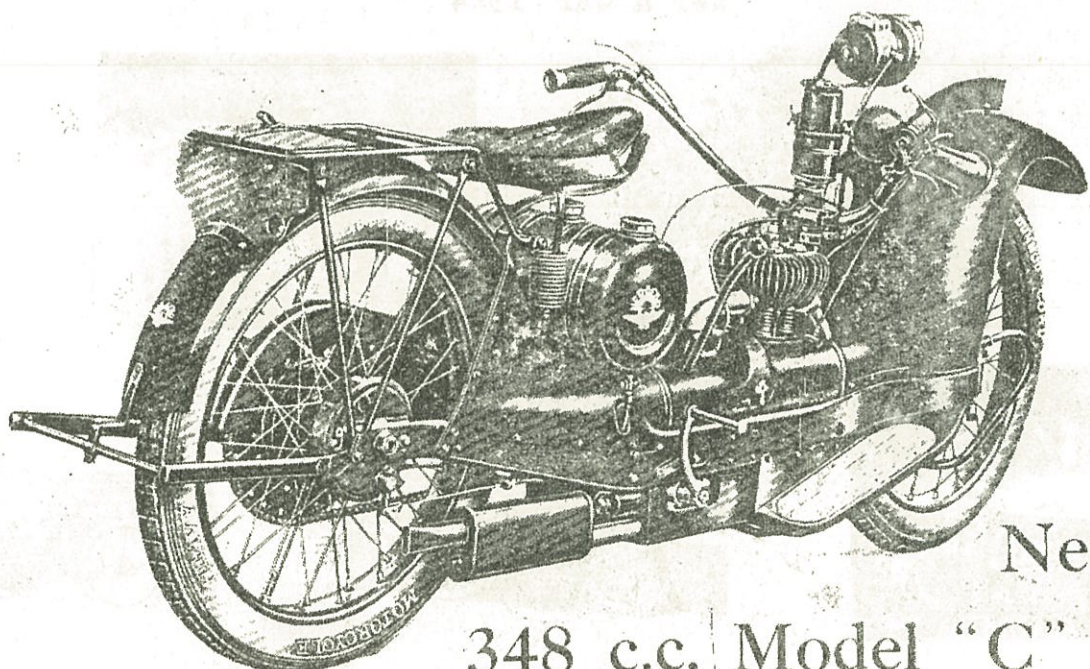
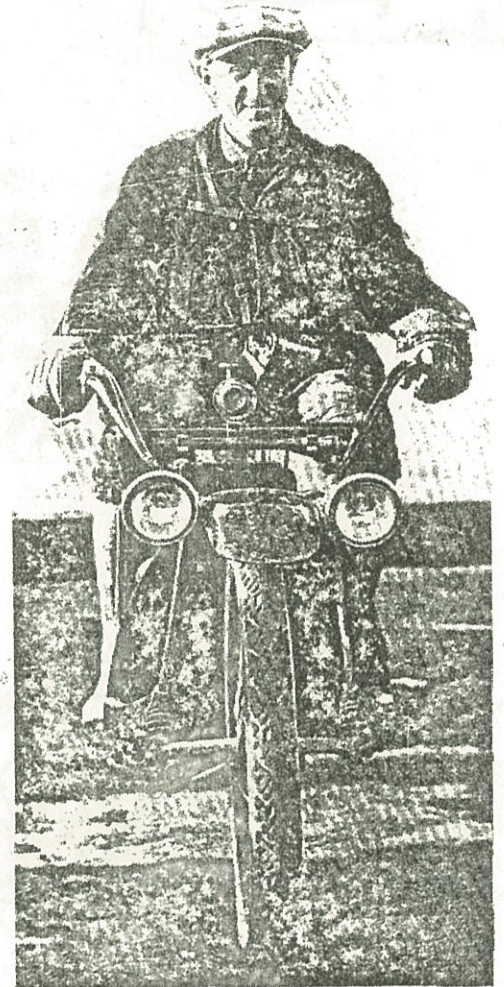


Ner a Car är ingen motorcykel -
ej heller en bil.

Rätt gissat!

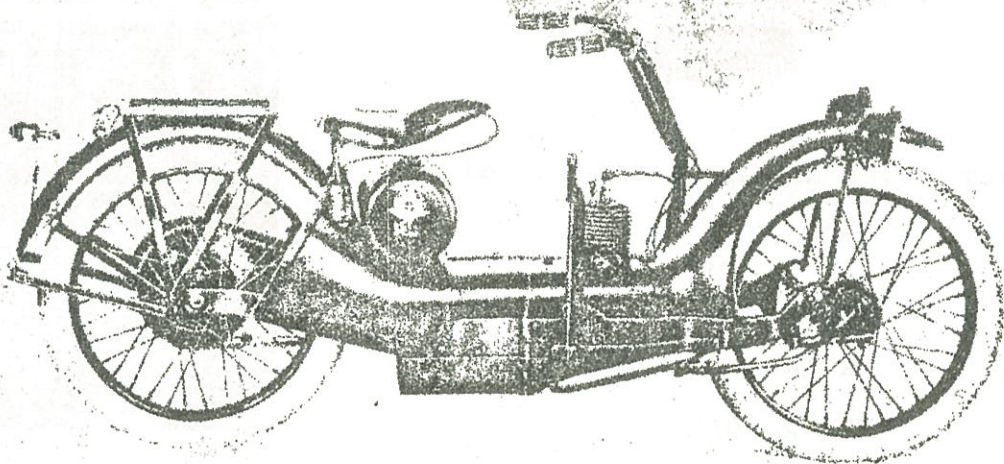
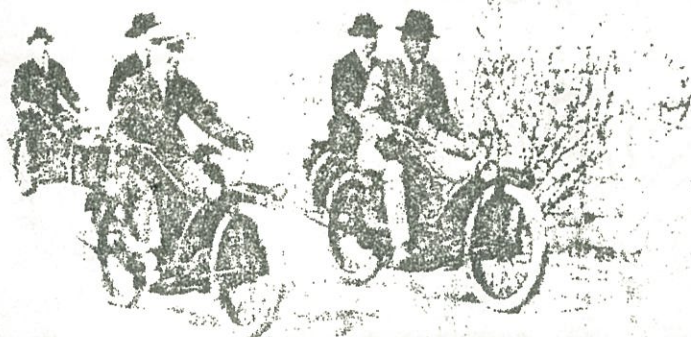
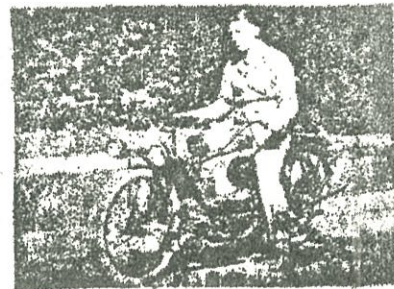
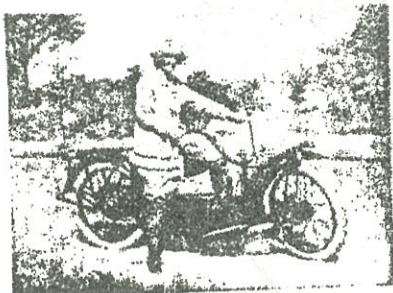
Det är NÄSTAN EN BIL !!!

NER A CAR

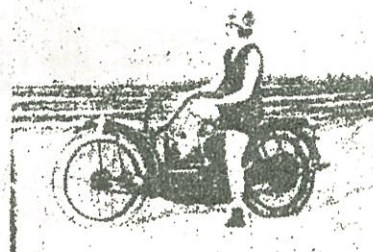
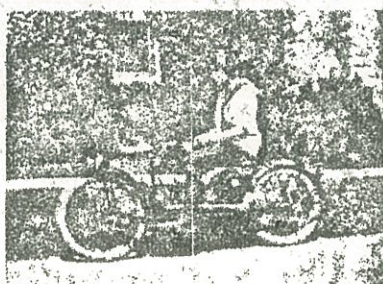
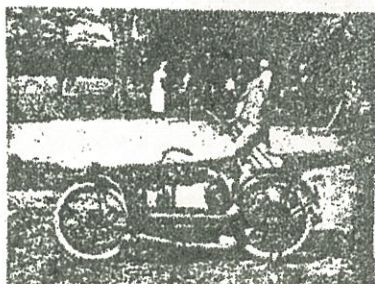
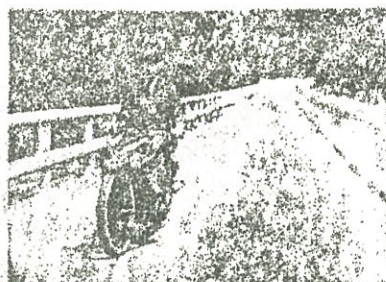
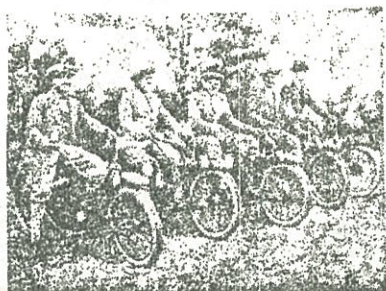


Ner-a-Car

348 c.c. Model "C"

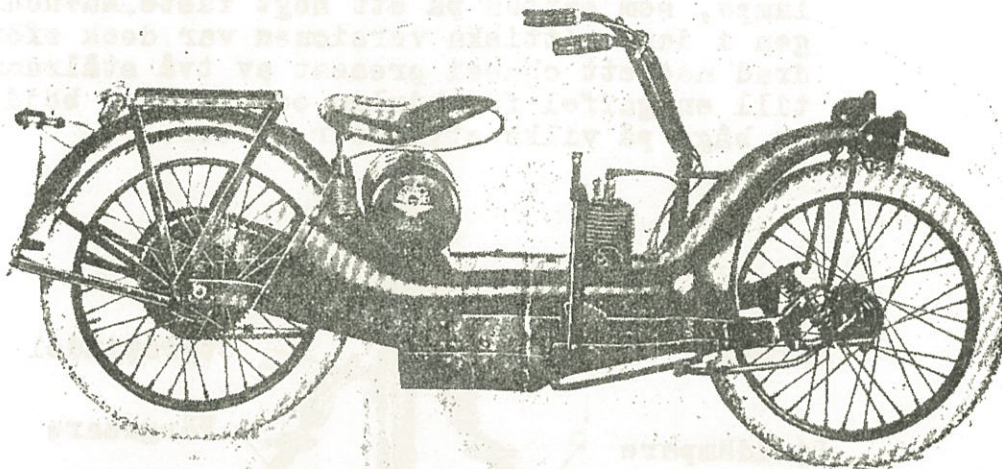


Ner a Car 1924



I Jämtlands Veteranbil Klubb finns två verkliga rariteter. Fordonen heter Ner a Car och kommer från Lit i Jämtland. De är enligt uppgift de bäst bevarade exemplaren, som hittills är kända i Europa.

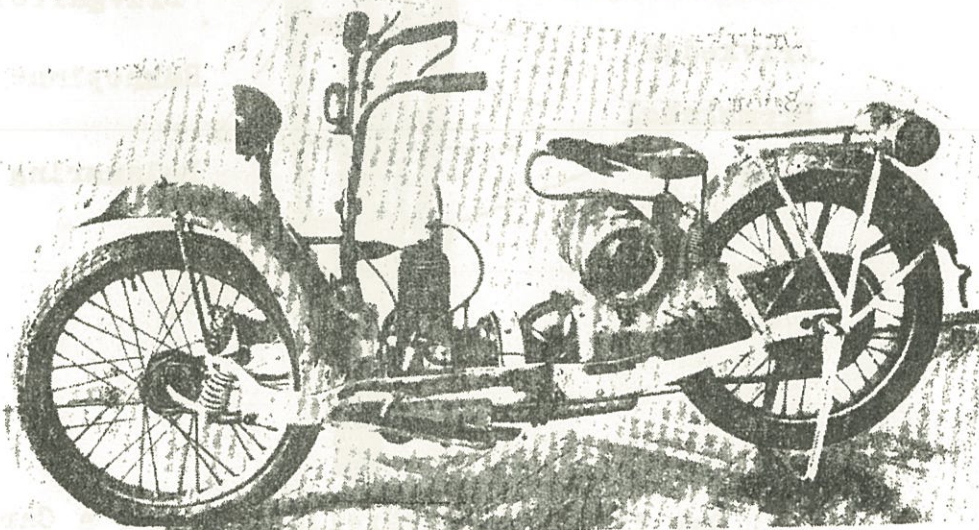
Ägare till dem är Folke Hemmingsson, Lit, som äger en 2 3/4 hkr Ner a Car och Henry Jönsson, Ås, som har en 4 hkr Ner a Car.



Detta märkliga fordon tillverkades mellan åren 1921-1926. Namnet - NER A CAR - NÄSTAN EN BIL - kommer från upphevs mannen Sam A. Neracher, som var bosatt i Syracuse i staten New York.

Namnet var dubbeltydigt, när fordonet hade billiknande chassi, länkförbindelse med kulleleder.

Neracher tog ut sitt första patent 1919. Två år senare begynte tillverkningen av Ner a Cars i Syracuse med ett fordon om 22cc. Motorn var en tvåtaktare, som hade svänghjuls magnet, tändning och strålkastare i form av små lampor på vardera sidan av framskärmen. Fordonet bromsades med en pedal. Priset var 225 dollars.

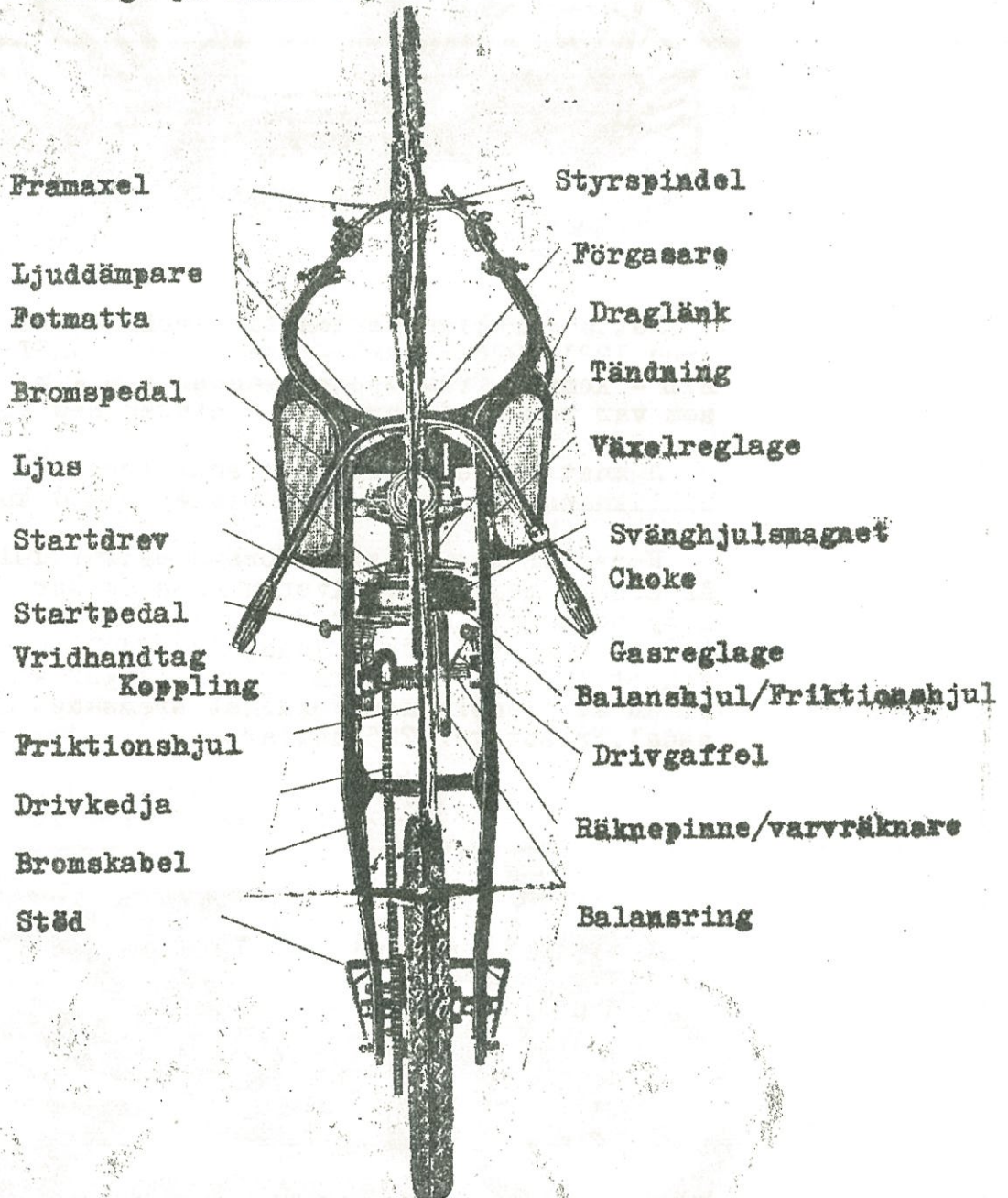


Från 1924 är denna amerikanska Ner a Car med låg tyngdpunkt och centralt placerad 2-taktsmotor.

Nästan samtidigt begynte tillverkningen på andra sidan Atlanten genom licens hos Sheffield's Simplex koncernen i England.

Den brittiska versionen skilde sig från den amerikanska genom en meter på 285 cc, dvs. 2 3/4 hkr. Ett andra bromssystem infördes på höger sida med handreglage.

Framskärmen var annorlunda. Ganska snart ersattes de två huvudstrålkastarna med en enkel lampa, som sattes på ett högt fäste. Huvuddragen i den brittiska versionen var dock oförändrad med ett chassi pressat av två stålramar till en gaffel för hjulen och fronten böjd som en båge på vilka styrleder sitter.



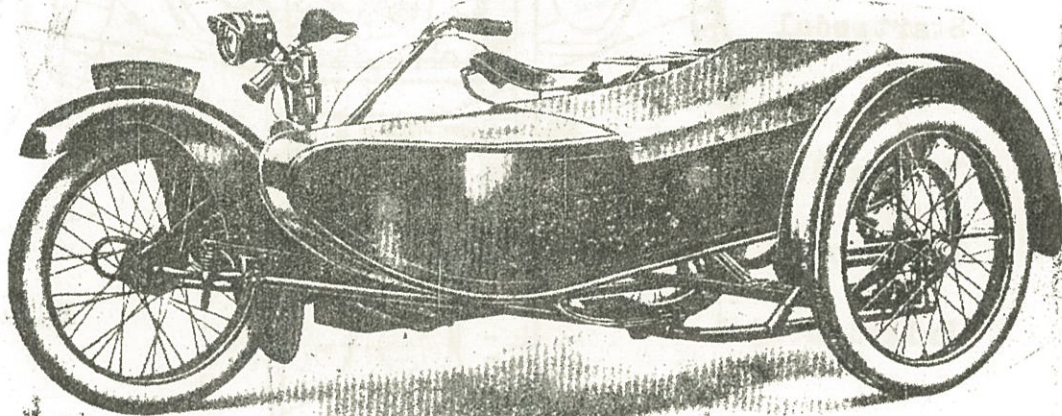
Det finns ingen växellåda på Ner a Car. Istället har transmissionen lösts genom ett friktionshjul bakom motorn, som har svänghjuls magnets. Växelreglage med 5 lägen gör fordonet mycket användbart i trafiken.

Bakom styrstången är motorn och vevaxeln monterad parallellt med ramen och svänghjuls-magneten där bakom.

Det finns ingen vanlig växellåda. Istället överförs transmissionen genom ett friktions-hjul, som är monterat på vevaxeln bakom motorn, som pressar mot svänghjuls magnetens framsida.

Genom att glida svänghjulet längs dess ra-dies tvärgående axel är ett steglöst föränder-ligt förhållande teoretiskt möjligt, men i prak-tiken utförs glidningen genom en lång hävarm, som fungerar inom ett läge försett med skåror, som möjliggör fem lägens omfång.

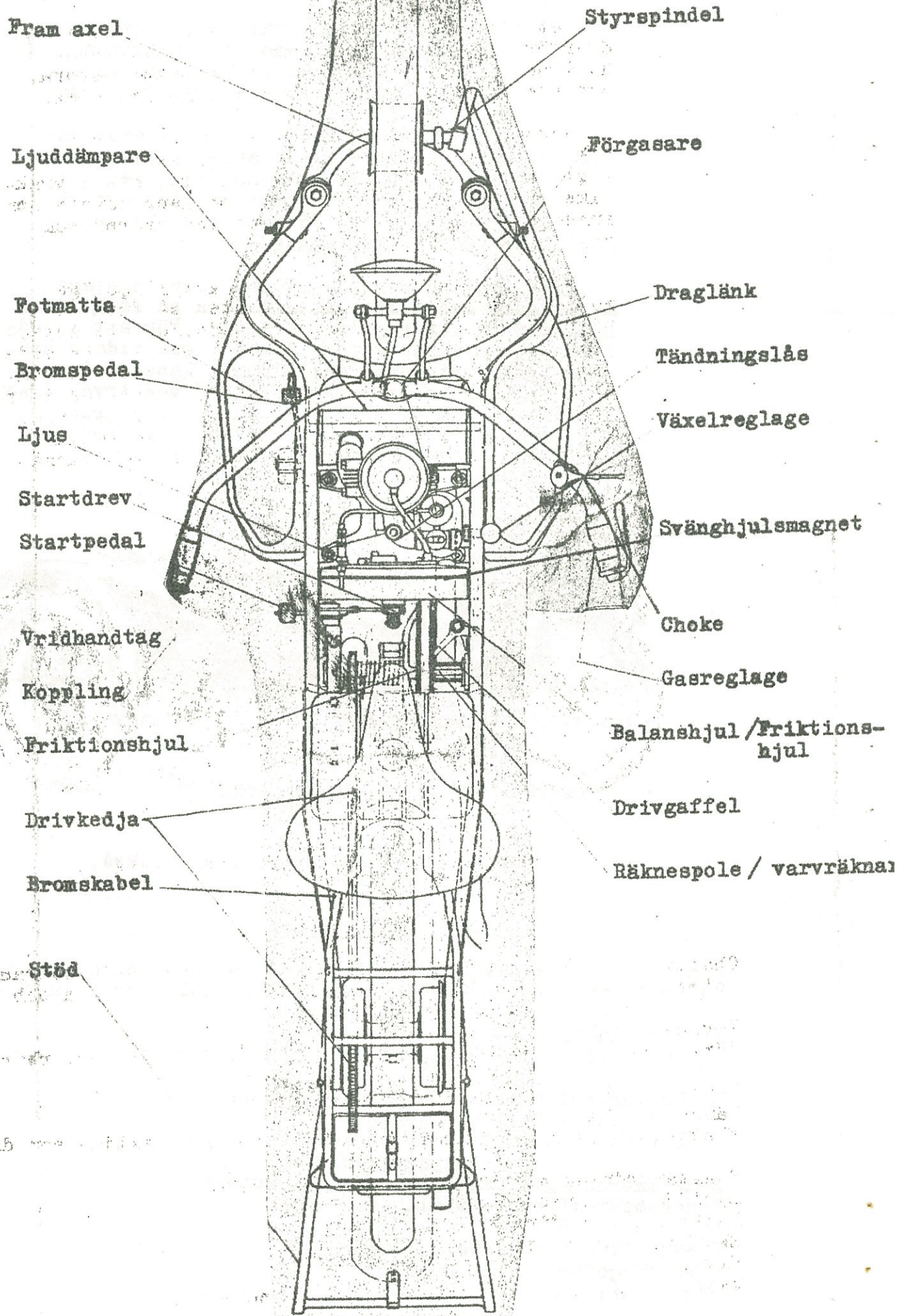
Mitt emellan och likaså ett kopplingsläge möjliggörs genom att lätta kanten på friktions-hjulet från svänghjulets framsida. För att åstad-komma detta vänds vevaxeln med högra sidans ända i en självjusterande hållning. En kabel från vän-ster vridhandtag, som verkar mot fjädertryck, drar den fria ändan av axeln och så släppes kraften. Den slutliga kraften kommer sedan från kedjan från kedjehjulet på vänster sida av den tvärgå-ende axeln.

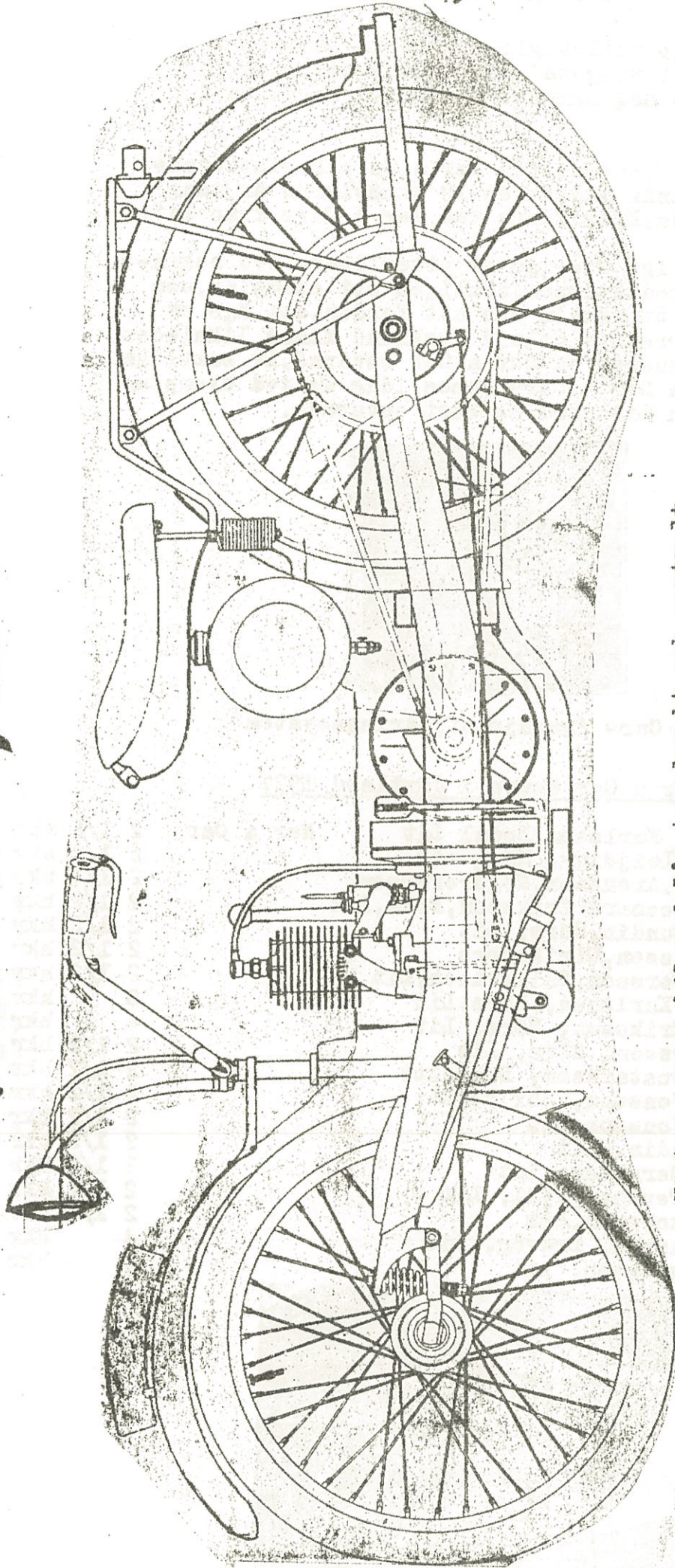


Ner a Car med sidovagn fanns också.

Data om Ner a Car

Chassi: Automobiltyp. Konstruktion i form av pressad stålram.
Motor: Tvåtaktare om 2.5 hkr monterad på kullager fram och bak.
Även 4 och 8 hkr fanns att få.
Vevhus: Aluminium
Förgasare: Enkel. Bensinen kommer in genom flottör. Reglerbar vire, som sköts med höger hand.
Utväxling: Friktionshjul, fem hastigheter.
Tändning: Mögspänningsmagnet.
Elektriskt ljus: Två framstälkastare och ett bakljus, som drivs med magnetgenerator.
Startanordning: Kickstart direkt på motorn.
Ljuddämpare: Pressad stål.
Däck: 26 x 3 " Firestone, mönstrade.
Ekerhjul: Monterade på kullager.
Vikt: Ungefär 75 kg.
Hastighet: 35 mil per timme/sannolikt engelska.





Nästan - en - bil med låg tyngdpunkt och centralt planerad 2-taktsmotor. Billiknande chassi, länkförbindelse med kulleleder.

Chassit är pressat av två stålramar med en gaffel för hjulen, framtill böjd som en båge på vilka styrleder sitter.

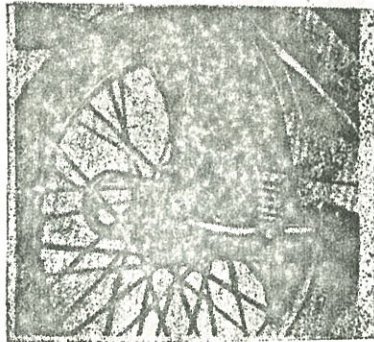
Det finns ingen växellåda på Ner a Car. Transmissionsen har lösts genom ett friktionshjul, som sitter bakom motorn, som har svänghjuls magnet. Växeltreglage med 5 lägen gör fordonet mycket användbart i trafiken.

Ner a Car 1924

Enligt tillgänglig äldre källa importerades ett tjugetal Ner a Cars till Sverige. Märkligt nog hannade de flesta fordenen i Jämtland.

1927 fanns nittion Ner a Cars registrerade i Jämtlands län. Av de 19 exemplaren är idag två kända. Kvar finns två Ner a Cars från Lit.

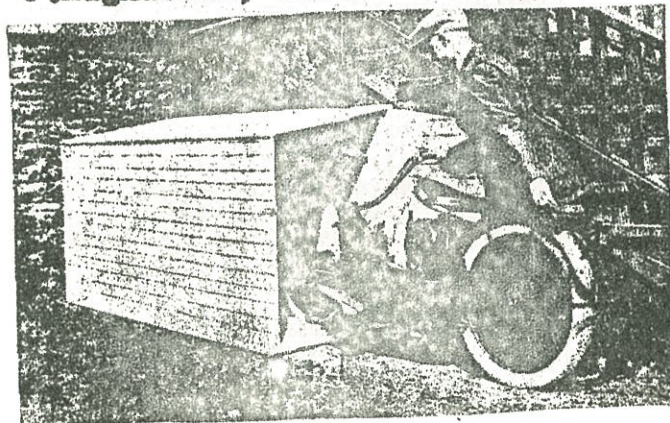
I övriga Sverige är ytterligare två bekanta för redaktionen, nämligen ett exemplar, som finns i Stockholm och ett forden, som ägs av Stig Larsson i Sala. I Tyskland finns liksom på ett museum en Ner a Car bevarad. Av samtliga nu kända Ner a Cars anses idag de två exemplaren från Lit vara de bäst bevarade.

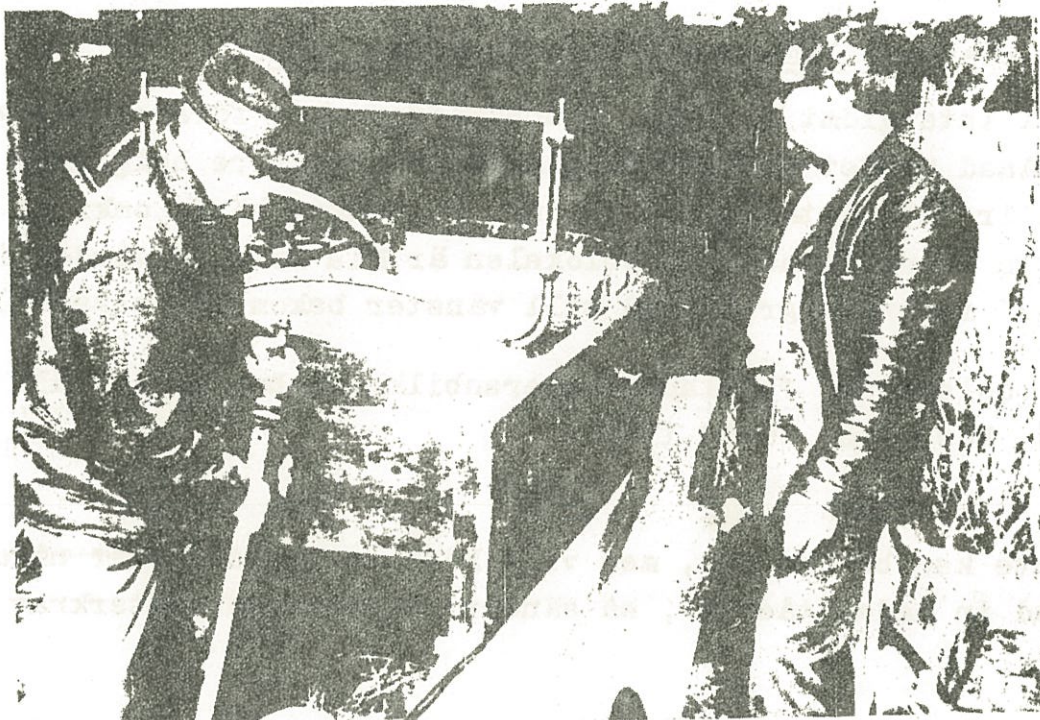


Ner a Cars framhjulsfjädringsystem

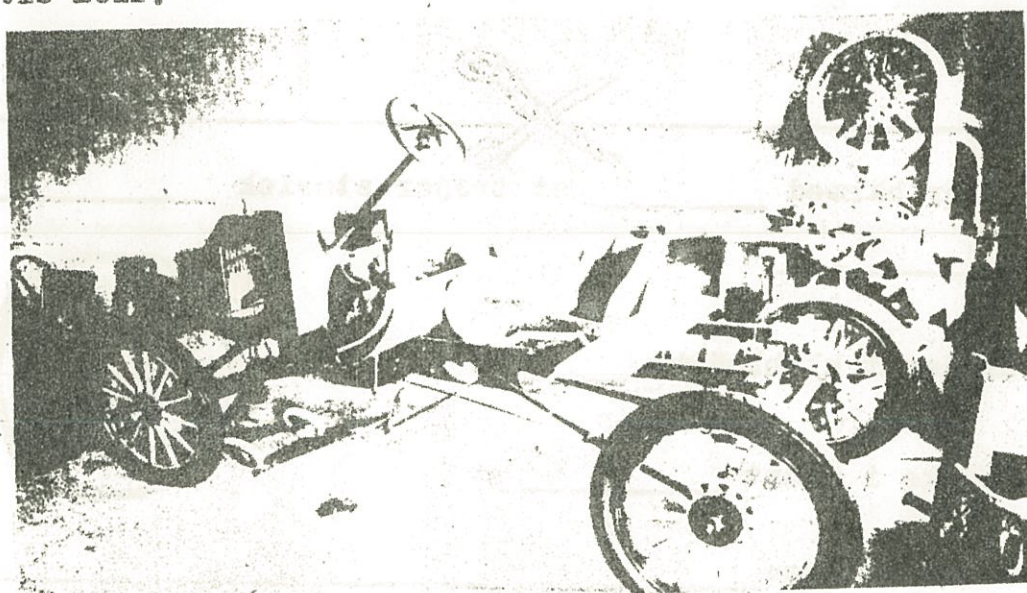
Ner a Car ägare i Jämtland 1927

Z	Nummer	Ägare, Lit	Ner a Car	År	hkr
Z	15	Oskar Karlsson, Boda, Lit	Ner a Car	2	1/2 hkr
Z	20	Olof Leijding, Nüggenås		2	1/2 hkr
Z	48	K.E.G. Arensson, Nügbroforsen		2	1/4 hkr
Z	56	Per Leonard Eriksson, Boda, Lit		2	1/2 hkr
Z	68	O.M. Sundin, Söre, Lit		2	1/2 hkr
Z	101	C. Nilsson, Ulriksfors		2	1/2 hkr
Z	145	P.H. Persson, Palleråsen, Lit		2	1/2 hkr
Z	163	Karl Karlsson, Söre, Lit		8	hkr
Z	164	A.S. Eriksson, Söre, Lit		4	hkr
Z	193	O. Persson, Söre, Lit		2	1/2 hkr
Z	206	K.A. Gustafsson, Dvärssätt		2	1/2 hkr
Z	207	P.O. Jonsson, Box 33, Lit		2	1/2 hkr
Z	216	A.W. Jonsson, Lit		2	1/2 hkr
Z	217	E. Gradin, Lit		2	1/2 hkr
Z	219	P.R. Bergetén, Lit		2	1/2 hkr
Z	226	M.E. Persson, Fjäl, Lit		2	1/2 hkr
Z	248	E. Jakobsson, Lit		2	1/2 hkr
Z	254	L. Jönsson, Brevåg, Lit		4	hkr
Z	269	J. Magnussen, Lit		4	hkr





Leif Fregelin har arbetat på sin bil under flera år. Nu kan vi meddela, att den är klar och besiktigad. Bilen heter Commonwealth och är tämligen sällsynt. Den tillverkades 1918 och är det enda exemplaret, som finns kvar i Jämtland. Bilen tillverkades endast åren 1917 - 1922. Tidigare var den känd som Partin -Palmer. Bilen har en 4-cylindrig motor och kommer från Illinois i USA. Här ser vi förre ägaren till vagnen och Leif Fregelin i Skute i Näs, där bilen en gång hörde hemma. Leif har liksom Lasse Lundberg blivit jämtlänningar. Båda har flyttat till Östersund. Leif är bosatt ute på Frösön och Lasse Lundberg i Orrviken. Grattis Leif!



På vägen hem från loppmarknaden i Hudiksvall besökte vi Sture Larsson i Ilsbo. Han hade en enastående samling av navkapslar. Vad sägs om en samling på cirka 2.000 kapslar! I källaren höll Sture på att renovera ovanstående mässing T - Ford, som Redax fotograferade.

Du bästa medlem i Jemtlands Veteranbilklubb !

Du har väl inte glömt att våra klubbträffar sker första fredagen i varje månad om det inte är helgdag eller dag före helg, för i så fall blir det nästkommande fredag. Vi brukar börja omkring kl 1930 och Du är välkommen. Klubblokalen är Mia Nilsson gården inne på Jämtli (innanför grindarna till vänster bakom Gullehuset) .

Klubbens postadress Jemtlands Veteranbilklubb Box 20 45 831 02
Östersund Postgiro 88 52 II-3 .

Du som inte kan besöka oss, men vill köpa en tröja, eller något annat sänd in nedanstående , så sänder vi detta mot efterkrav på post.

Klubbtröjor olika storlekar och färger , med klubbmärket på bröstet
22:- Några barntröjor i annan kval. 15:- (men bättre)

Fint klubbmärke att skryta med på "finrocken" eller jackan, handbroderat pris 25:- (svart, med text o bil i guldtråd)

Klubbmärke i självhäftande plast att fästa på bilen pris 5:-



Beställer härmed _____ st tröjor storlek _____

Färg _____

Handbroderat klubbmärke _____ st

Klubbmärke i plast _____ st



Märket ser ut
ungaföt så hör
(men mycket finare)

Namn och adress: _____

Verksamhetsberättelse
för Jemtlands Veteranbilklubb år 1974.

Styrelse

Styrelsen har under året bestått av ordf. Sven Schylberg, vice ordf. Rudi Edlund, sekr. Folke Boogh, v. sekr. Christer Elgendahl, kassör Edvin Backman, v. kassör Kent Backman. Styrelse suppleanter har varit Mats Ragnarsson och Per Åke Tegstedt. Revisorer: Hans B. Rosell och Gunnar Persson. Suppl.: Arne Blix. Klubbmästare: L. Höglund, Sven Jernberg och Karl Olov Kingstad. Materialförvaltare: H. B. Rosell och som valberedning: Mats Ragnarsson, Mats Åkermo och Örjan Bergqvist.

Verksamhet

Två styrelsesammanträden och 10 klubbträffar har hållits under året samt subströmmingsfest den 14 september. Klubben har under året ingått medlemskap med Samfundet Heimbygda och Motorhistoriska Riksförbundet. Några böcker till klubbens blivande bibliotek har inköpts. Klubbens tidning Karburatorn har utkommit med två nummer. Klubben har under året medverkat vid olika arrangemang. Den 14-15 juni deltog ett tiotal veteranbilar samt Per Åkes stora Londonbuss vid JMK:s storrally i Östersund. En liten fotoutställning på andra våningen i bussen presenterade klubbens verksamhet.

I slutet av maj gungade bussen under säker rattförning av Per Åke med ett 30-tal medlemmar till loppmarknaden i Hudiksvall. En resa som blev lyckad och myckad uppmärksammas.

Den 25 augusti var det dags för en ny utflykt, hemtransport av klubbens Buickbuss, åren 1924 samt Volvo lastbil 1934. De, som stod för den bedriften var Örjan Bergqvist, Christer Elgendahl, Mats Åkermo, Sven Erik Gåije, Göran Söderström, Per Åke Tegstedt samt Sven Schylberg. Lastbilen gick för egen maskin i olika omgångar Näsåker - Hämmerdal - Aspås - Arvesund och står nu i Hildings Anderssons flyghangar i Arvesund i fint sällskap med tre gamla flygplan.

Den 9 november var Örjan Bergqvist, Folke Boogh, Karl Olov Kingstad, Sven Schylberg samt Hans Åsling till Norge, närmare bestämt till Norges Tekniska Högskola i Trondheim på besök hos Tröndelags Veteranvagn Klubb, som hade krabbfest till vår ära. En givande träff för alla parter.

Klubben har också medverkat vid Öppet hus på Länsmuséet den 20 oktober. Nya handbroderade klubbmärken samt klubbtröjor har anskaffats under året.

Medlemsantalet den 31/12 1974 var 94 medlemmar.

Aspås den 4 februari 1975

Sven Schylberg
/Sven Schylberg/

Folke Boogh
/Folke Boogh/

Edvin Backman
/Edvin Backman/

Rudi Edlund
/Rudi Edlund/

Christer Elgendahl
/Christer Elgendahl/

Kent Backman
/Kent Backman/



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

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

Kassör : Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

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

Revisorer: Örjan Bergqvist
Arvesund, MATTMAR

Tommy Molin
Fack 5029, 840 40 SVENSTAVIK

Klubbmästare: Per Åke Tegstedt
Kläppe, HALLEN

Harry Almqvist
Grängsgatan 17, 840 60 BRÄCKE

Carl-Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN

Materialförvaltare: Edvin Backman
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT och BILDREDAKTÖR

ANNONSREDAKTÖR

Sven Schylberg

Folke Boogh

Jemtlands Veteranbil Klubb

Box 2045, 83102 Östersund

Lokalredaktör i Östra Jämtland

- Norra Jämtland

Arne Blix

Stavre 2341

840 50 GÄLLÖ

Folke Hemmingsson

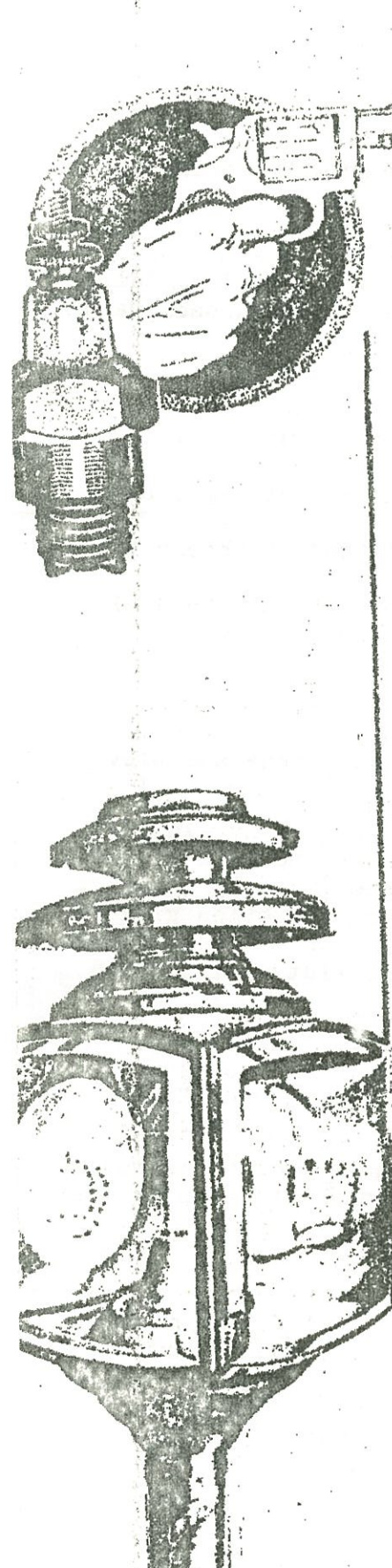
Widestigen 1

833 00 STRÖMSUND

Klubben sammanträder första fredagen i varje månad, kl. 19.15.

Medlemsavgift: 40:-/år. Insättes på Pgo 88 52 11 - 3
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND

Klubbens dollievagn utlånas till medlemmarna.
15:-/tillfälle. Erläggas vid hämtning av vagnen. Därefter debiteras
5:- per dygn. Högre taxa vid längre sträcka än 20 mil.
Vagnen förvaras på Shell Bensinstation, Rådhusgatan 84, Östersund.

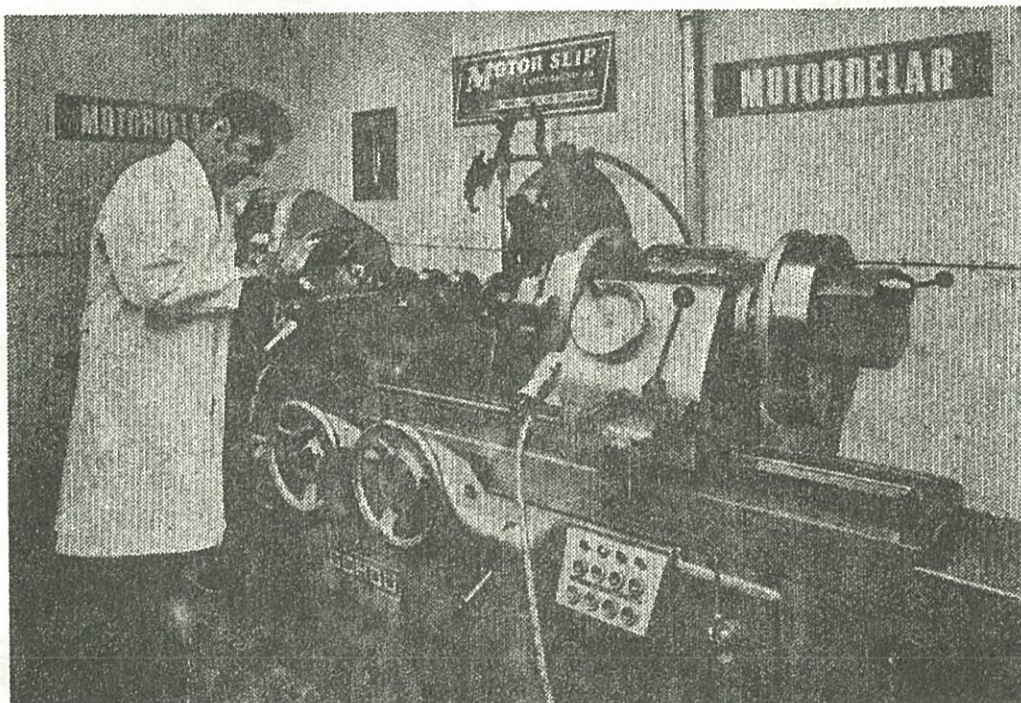


MOTOR SLIP

I ÖSTERSUND AB

SPECIALVERKSTAD FÖR:

- CYLINDERBORRNINGAR
 - VEVAXELSLIPNINGAR
 - PLANSLIPNINGAR
 - RUNDSLIPNINGAR
 - VENTILRENOVERINGAR
 - VEVSTAKSRENOVERINGAR
 - RENOVERING AV VENTILLYFTARE, VENTILSÄTESRINGAR
 - OMFODRINGAR
 - LAGERRENOVERINGAR
- Bytessystem för vevaxlar och motorblock.



Verkmästare Uno Bergqvist med mångårig erfarenhet, branschkännedom och ett stort tekniskt kunnande sköter våra moderna specialmaskiner, vilket borgar för snabb och sakkunnig service med garanti.

Välkommen till oss med Era motorproblem!

MOTOR SLIP
I ÖSTERSUND AB

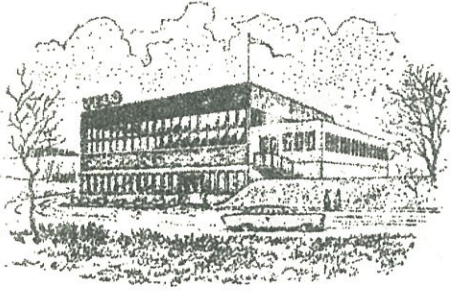
Köpmangatan 65

AUTOTjänst ab

Storgatan 64

STORG. 64 * BOX 17 * TEL. Vx 063-127580

SÄLJES



A S VELO galvanisk anlegg

Sluppenveien 1 — Telefon *35 530
7000 TRONDHEIM

SÄLJES

Axlar, kardanrör, kylare, topplock, framfjädrar, bockfjädrar, smådetaljer till 30-tals FORDOR.

Hastighetsvajrar i mängd. Kom med prov

Chevrolet 1935: Höger framskärm och vänster bakkörr, mycket fina.

Motor till 3-hjulig bil.
Huv till 20-tals Citroen

T-Ford: 4 sitsig kupé 1925: Höger bak-skärm.

Sunbeam: Segmentväxellåda

BMW: 30-talet: Kylarpaket och grillen
Navkapsel m. lås för reserven samt många andra smådelar.

Gengasprylar

Thure Johansson
Solberg, Delsbo, tel. 0653/12113

Du, som tänker försilvra, förnickla, förkoppra eller förkroma i sommar delar till din veteranbil gör en tur till Trondheim. Besök VELO! Den resan lönar sig. De är billiga! De gör jättebra jobb! De är veteran- och kundvänliga! Resan till Velo tjänar Du på. Du blir belåten.

Ford T: Strömfördelardosor

Ford A: Bakkaross
Motorer, växellådor
Bakkörrar, hjul m.m.

Citroen: Mycket tidig. Framskärmar med fotbräden.

Opel 1936-39: Kompletta chassi, som gått cirka 7.000 mil. Instrument finns.

Oldsmobile 1928-30: Kylare med maskering.

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

Bytes - bytes - bytes !

Packard 1927: Motor bytes mot T-Ford delar. Kom med förslag.

Selve mässingkylare, spetsig, bytes mot T-Ford mässing

Thure Johansson
Solberg, DELSBO, tel. 0653/12113

SHELL Bensin
Rådhusgatan 84
ÖSTERSUND.





SKYDDA AVGASSYSTEMET

Du vet hur känsligt avgassystemet är för fukt. Nu finns specialfärg som tål 600 graders värme och som i övrigt har de egenskaper, som behövs för att fungera som ett effektivt och långvarigt skydd.

Kulör: Blyertsgrå

Pris: 1/4 liter: 7.50

1 liter 27:50 inkl. moms.

Palle Björkman
Brunnsängsvägen 12, 4 tr
15150 SÖDERTÄLJE
Tel. 0755/11087 efter kl. 18.00

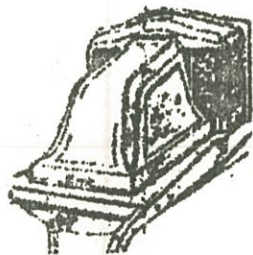


Tank med växel till Sachs 98 cc.
Förgasare och dörrhandtag till
T-Ford.
2 st gamla träckerhjul med massiva
däck till lastbil.

Henry Jönsson
How 1215, 830 43 ÅS
063/30491

Mc-motor 500 cc. till ALBIN/Mo-
nark, 1940-42. Komplet
med växellåda, magnet,
förgasare.

Sidovagnskorg, 1920-talet u. ram
Växellåda "Albion" passande REX
lättviktare.
Christer Elgendahl
Optand 2872
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542



Ford: Motorhuvar till 1930-tals-
modeller.
Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701

Mc bakhjul, vulst 26x3"
med brukbart däck.
Edvin Beckman
Genvägen 60B
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/115180



Ford T: båtmotor i bra skick

Buick: framaxel med 21" hjul

Fiat: fram och bakaxel, 18"
hjul

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

Till

Dodge 1922 o. äldre: banjo,
kardandelar, baknav,
bromstrummor, bakax-
lar, framaxel, fram-
hjulsnav för stål-
eckerhjul eller
tallriks-hjul

3-pipigt bollhorn i mäs-
sing i hyggligt skick.

Erhard Wilund
Box 87
824 01 HUDIKSVALL
Tel. 0650/13680, säkrast
kl. 20.00 - 21.00

Acetylenbrännare av mässing, nya
i originalkartonger, stor
lek i liter 35-28-21-14-
-10.

Packard 28: kylare med sarg, motor
huv, grenrör, topplock,
styrnsäcka.

Oldsmobile ca 30-31: bakskrmar.
Chevrolet 1928: 2 lykthus med sta
ram, motorhuv, ev. motor.
säljes eller bytes til
Chevrolet 24 delar.

Roland Gottner-son
Brobackavägen 6, LYCKSELE
Tel. 0950/11216

Opel Kadett 1939 i skapligt
skick.
Pris: 700:-

Arne Blix
Stavre 2341, 840 50 GÄLLÖ
Tel. 0693/21020

Specialister på kylare

nordiska kylare



ab

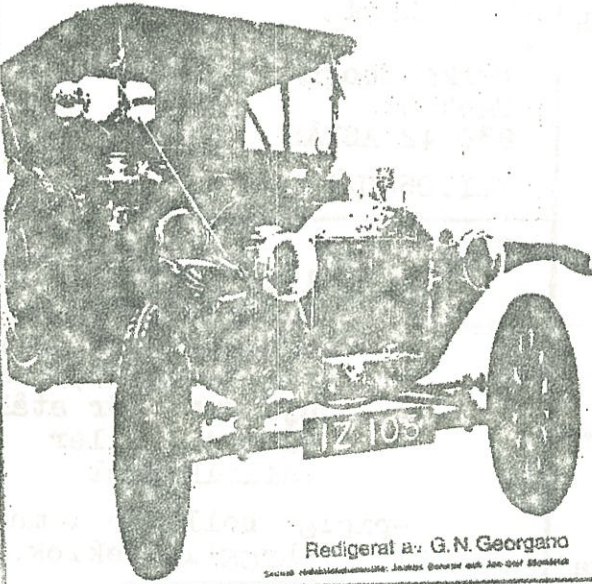
Odenskogsv. 38, Östersund
Tel. 063-11 77 65 vx.

- REPARATIONER
- NYTILLVERKNINGAR
- KYLARE
- VÄRMEELEMENT
- OLJETANKAR
- BRÄNSLETANKAR

SÄLJES

-52-

Svenskt billexikon
All världens bilmärken 1885-1969



Redigerat av G.N. Georgano

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-26
Chrysler
Cleveland
Dodge, 4-cyl
Graham Paige

Kan anskaffas även till andra märken.

Tändstiftsanslutning i mässing, gammal modell.

Klämmor att klamra kabelhärvor på ramen.

Kabelskor för lödning i alla dimensioner.

Tygspunnen kabel, 2 ledare
Generatorkol och startmotorkol till 30-40-50-talsbilar.

Div. glödlampor till 30-50 tals vagnar.

Nummerplåtar och siffror, gammal modell i aluminium

Christer Elgendahl

Optand 2873, Östersund.

Tel. 063/35542

Adler 1910-15: Ratt säljes-bytt bensintank

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



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

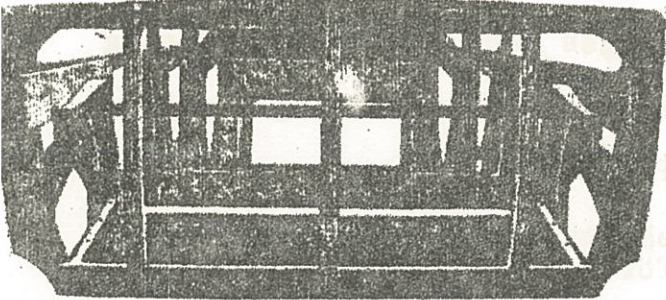
Lincoln V8

Tatraplan 50

Soto 1937-50

Karosseristommar
säljes

SÄLJES 53 -



och tillverkas efter beställning.
Kontakta
Thure Johansson
Solberg
820 60 DELSBO.
Tel.0653/12113

Till

MB 300 1952
H + V framskärm
Fram och bakdörrar, bägge sidor
Motorhuv, div. smådelar

MB 170 S

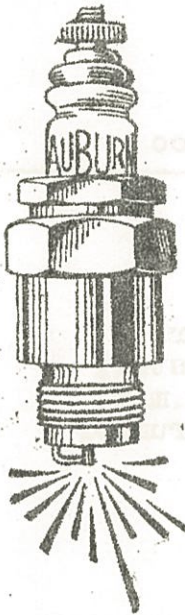
Fram och bakdörrar, bägge sidor
kompleta i fint skick

Mats Åkermo
Fack 54, 840 43 HACKÅS
Tel.063/70106, arb.110438

Overland Willys:1920-talet.
Motor, torped, växellåda.

Buåck:2 st burklyktor utan glas.

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



Bilelektriska arbeten
utföres till bilar
före 1940
av fackman.
Renovering av start-
motorer och generatorer.
Säljer tändstift, som pas-
sar de flesta märken.
Kontakta
Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/35542

OBS!!!

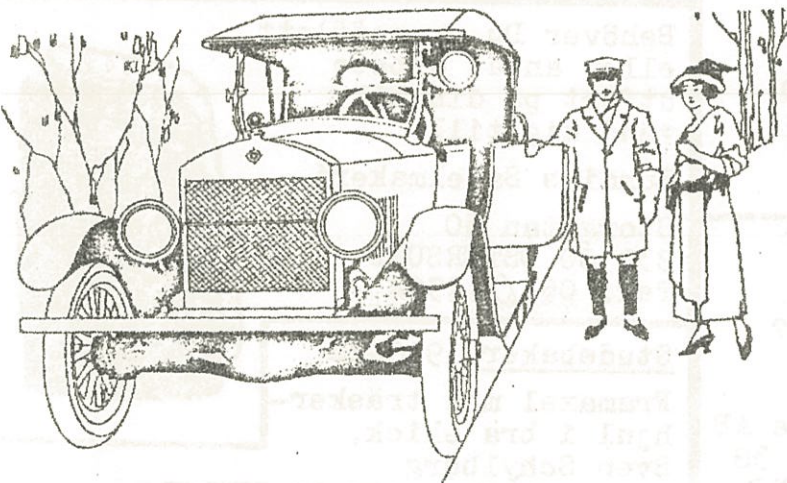
Säljer plysch:Blå och röd
Skurna bitar 110 x 75 cm.
DS!!!

Är Eder Automobil Försäkrad ?

Har Du tecknat veteranbilförsäkring?
Om inte, så kontakta vår sekreterare!
Garageförsäkring för Jemtlands Vetera-
bilklubb kostar i Skandia 25:- omfat-
tande brand och stöld under avregi-
strering.

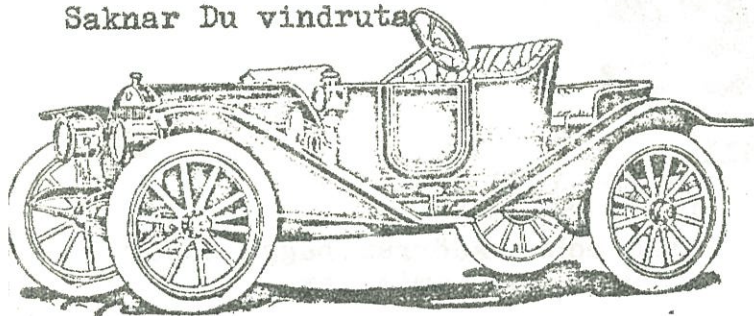
Ytterligare uppgifter får Du genom
vår sekreterare

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



Miss a ej Surströmmingsblotet med Veteranbil Klubben lördagen den 18 oktober
kl.19.30.Vi ses på klubblokalen inne på Jämtli.
Priset är 15:-, som Du betalar, när Du kommer till festen.För detta låga pris
får Du surströmming, kaffe och därefter dans.
VÄLKOMMEN till en trevlig afton, som Per -Åke, Harry och Karl-Olov ordnar!

Saknar Du vindruta



Gör en tur till Hantverkshuset

**Vindrutor - Sidoskydd,
& Dörrglas**
levereras på dagen
från

Lindgrens Glas AB, Hantverkshuset
Tjalmargatan 10, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/111961 / 120371

Där finns även sadelmakeri,
som ordnar din bilklädsel.

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

Fiat 1400 1952

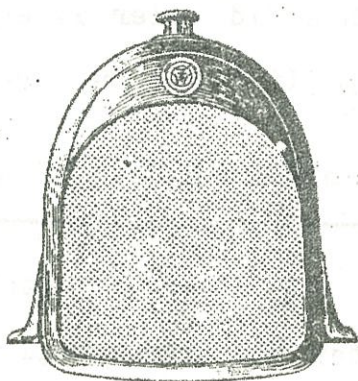
Hans Åsling
Åse
830 47 TRÅNGSVIKEN

Willys Vippet

Willys Whippet 1924

Chassi och diverse karosseride-
taljer, motor, växellåda, fram och
bakaxel.

Pelle Persson
Odensängsvägen 12 A, 831 00 ÖSD
Tel. 063/128434



Har Du problem
med din kylare?

Kontakta
Nordiska kylare AB
Odenskogsvägen 38
831 00 ÖSTERSUND.
Tel. 063/117765 vx

PALLBOCKAR

säljes genom klubbens försorg
för endast 25:-/st.
Kontakta ordföranden!

PALLBOCKAR

säljes genom klubbens försorg
för endast 25:-/st.

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

Dodge: Tidigt 20-tal, diverse delar
Pipiga bollhorn i mässing.
4-pipigt horn har växlande
stämmor och är i nyskick.
Bytes mot fonograf eller
dylikt.

Erhard Wilund
Box 87
824 01 HUDIKSVALL
Tel. 0650/13680
Säkrast kl. 20.00 - 21.00

Ford hjul, 16, 17, 18, 21"

NAG hjul, ca 1910-1915

Nya delar till GM bilar
från 1950-talet, kromlister,
gillar, sparklådor m.m.m.m.
Ford A 1928: Framaxel, trummor
Carl-Olov Kingstad
Pl 407
830 44 NÄLDEN
0640/20080

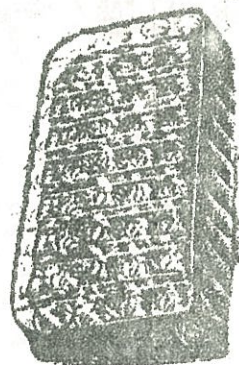
Behöver Du ny sufflett
eller annat arbete
utfört på din bil,
vänd dig till

Lundins Sadelmakeri

Storgatan 60
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/114394

Studebaker 1918-22

Framaxel med tråcker-
hjul i bra skick.
Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701



Specialisten på bensin: R. Edlund.

SHELL Servicestation

Rådhusgatan 84, ÖSTERSUND

SÄLJES



Nu har vi fått jättefina klubbmärken, att fästa på jackan eller gåbort-rocken, priset är 25:- Märkena är handbroderade med text och bil i guld på svart botten. 9 cm i diam.

AKTUELLA JULKLAPPAR TILL BILISTEN



Nya klubbtröjor i fem färger och olika storlekar, pris 22:-
Några barntröjor av gamla lagret 15:-



Klubbmärket i plast, självhäftande, kostar 5:-
Stort prydligt, bör finnas på alla bilar även
bruksbilen

Jemtlands Veteranbil Klubb

Beställning insändes till Jemtlands Veteranbil-
klubb Box 20 45 831 00 Östersund.

Antal.....	Tröjor storlek	Pris.....
"	" " "	" "
"	Klubbmärke tyg	25:-
"	" " plast	5:-

Namn.....Adress.....

Dodge Coupé 1923 i delar

Framvagn renoverad, motor renoverad, dynastarten renoverad, alla fjädrar renoverade.

Ram och karosseridelar blåstrade och grundade.

För övrigt finnes kardan, växellåda, hjul, kylare, hyggliga däck och slangar, tank, lyktor/fram och bak/, styrinrättning, ratt, instrumentbräda med alla instrument, vindrutetorkare m.m. lösa delar.

En reservmotor med växellåda medföljer köpet.

Svetsarbeten återstår på karosseriet.

Vindruta och koffertlucka saknas, men kan tillverkas!

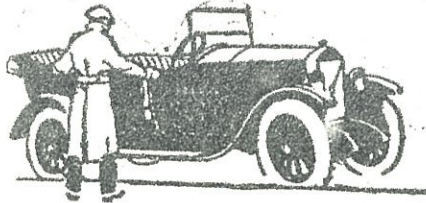
Säljes kontant, eventuellt byte mot större myntsamling, frimärks-samling eller silverföremål.

Erhard Wilund

Box 87, 82401 HUDIKSVALL

Tel. 0650/13680, säkrast kl. 20.00 - 21.00.

KÖPES



Volvo 1930-39 i bra skick
 Göran Söderström
 Spjutvägen 14
 831 00 ÖSTERSUND
 Tel.063/128782

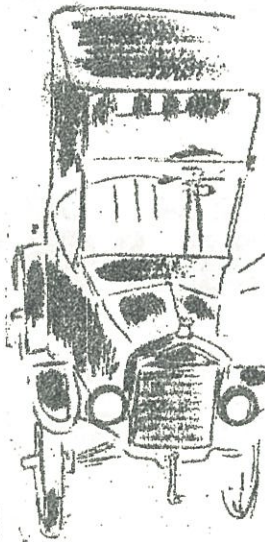
Till Hillman Minx 1938: motor
Rugby, modell R, 6 cyl.1926.
 Allt av intresse.
Volvo Pv 51 1937: framaxel
 med styrstag.
 Gamla motortidningar, speciellt
 Volvotidningen "Ratten".
 Carl-Olov Kingstad
 Pl.407, 830 44 NÄLDEN
 Tel.0640/20080

Chevrolet 1924: handgas och tändningsreglage, som sitter under ratten.
 Hastighetsmätardrevet, som sitter på drivknuten i växellådan.
 Vänster framdörr, slät utan yttre handtag.
 Oljepump, sitter i ändan på generatoren, baktill.
 Lyktsargar till burklyktor. Passar även från Chevrolet 1925.
 Mellanaxel och navkapslar. Övre vindruteram till årgång 1924-25

Roland Gottner
 Brobackavägen 6, 921 00 LYCKSELE
 Tel.0950/11216

Ford B 1932: 3 st hjul
 lyktglas
Ford T 1925: Sufflettställning fram och bakfjäder
Chevrolet 1931: Kylarmärke
 Axel Nilsson
 Björkboäckenvägen 6, GÄDDEDE
 Tel.0672/10184

Bugatti Royale, helst cabriolet
 Rudi Edlund
 Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND.
 Tel.063/123200



Opel 1912: Bakaxel med träkerhjul.
 Arne Blix
 Stavre
 Tel.0693/21020

Chevrolet Standard DC 1934: Delar
Volvo 1927-1934: Delar
 Helge Isaksson
 Låda 587
 10660 HISSMOPORS

Volvo P 653 1933-35: Allt av intresse.
 Hans Åsling
 Åse
 830 47 TRÅNGSVIKEN
 Tel.0640/40025

Jag behöver hjälp med bakstycket, svärmorsdelen och baksjärmar till min
 A Ford Coupe 1930-31.
 Jag kan byta med andra A Ford delar, mynt eller förslag.
 Alla svar beaktas.
 Lars Pettersson
 Ångsvägen 27
 791 00 FALUN
 Tel.023/24422
 10801 garaget.

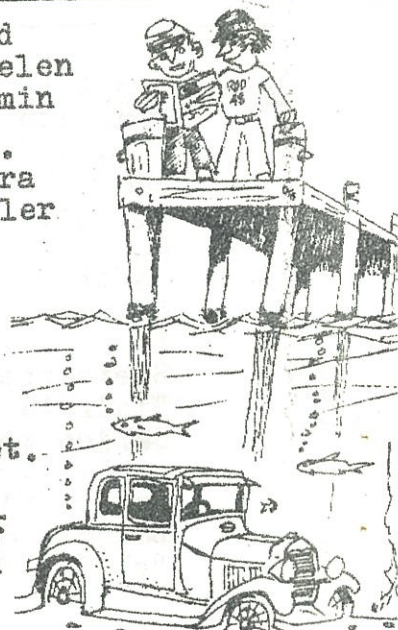
Excelsior 1929: Motor och instrumentbräda
 Martin Andersson
 Backa. Gustafs

Ford T 1920-23: Ram, framkaross, bak-och framvagn med hjul.

Edvin Backman
 Genvägen 60 B
 831 00 ÖSTERSUND.
 Tel.063/115180

Ford A 1928-31: Lyktor, av andra delar

Jan Almroth
 Täng 1436
 83043 ÅS
 Tel.063/30560



KÖPES

11

Dodge 1920-25 köpes vindruteram eller komplett vindruta till Sedanmodellen. Vindrutan är tvådelad, den nedre delen betydligt lägre än den övre. Totalhöjd ca 40 cm. Bredden ca 98 - 100 cm. Underkanten är rak. Alla förslag av intresse.

11

Dodge Coupe, årsmodell 1923 köpes bagagelucka. Luckans yttermått är ca 110 cm bred och ca 75 cm hög.

11

Dodge 1920 - 24 köpes baklykta, burkmodellen, märkt D.B. Även den avlånga baklyktan till Dodge intresserar.

11

Dodge, tidigt 20-tal köpes hastighetsmätare m. visare samt andra instrument.

Erhard Wilund
Box 87

824 01 HUDIKSVALL
Tel. 0650/13680, säkrast kl. 20.00-21.00

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

Volvo Pv 51, 1937: 3 st fälgar, navkapslar, baklampor, kylarkräkor, solskydd. Volvotidningen Ratten

Hillman Standard Minx 1938: Motor.

Rugby, mod. R 1926, 6 cyl. Alla delar av intresse

Carl Olov Kingstad
Pl 407
830 44 NÄLDEN
0640/200 80

Vauxall 1950: 4 st hjul med navkapslar. Erik Thorfjäll Grytan 2449 830 20 BRUNFLO Tel. 063/50141

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 pryglar, Sidovagn Opel Kadett 1939: Delar Dyna Panhard 1947: Delar Folke Hemmingsson Strömsvägen 47, 833 00 STRÖMSUND Tel. 0670/11617

Till

Dodge 1916- 25: karosser, karosseri-delar, dörrar, vindrutor, hjul och fälgar, 24", motorer, kardaner, instrument, lyktor. Allt av intresse. Ring eller skriv till

Erhard Wilund
Box 87
824 01 HUDIKSVALL
Tel. 0650/136 80

KÖPES

Studebaker 1925

Bakaxel med 21" träckerhjul.

Yttre dörrhandtag,

7 modellen

Baklykta

Lyktglas till strålkastarna.

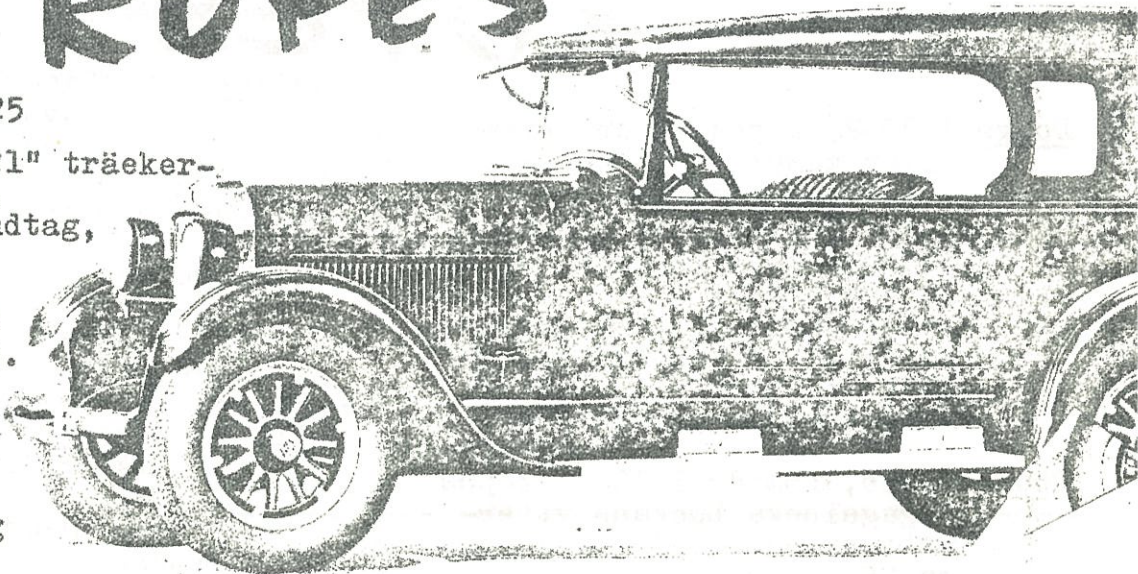
Topplocks-
packning.

Allt av in-
tresse.

Sven Schylberg
Grytan 2451

830 20 BRUNFLO

Tel.063/50701



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

Till

Dyna Panhard 1951:framsäten, bakre och främre stötfångare, bakskrmar, 1 st fälg, 2 navkapslar,avgassystem,koppling, baklykter,körriktningsvisare fram.

Göran Syk

Högstälägdén 1275

830 43 Ås

Tel.063/30368, endast lördag och söndag

Till

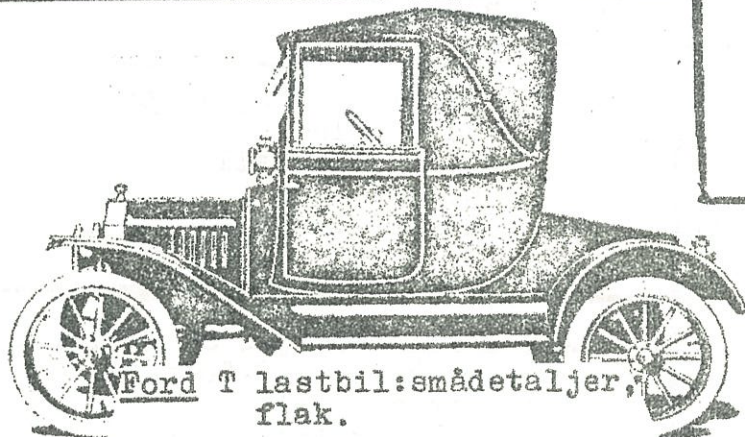
Dodge 1922-25:vindruteram eller komplett vindruta till Sedanmodellen. Vindrutan är tvådelad och öppningsbar utåt. Total höjd, ca 40 cm. Bredd ca 98-100 cm.Underkanten är rak.Jag söker även baklyktan,burkmodell eller avlång,märkt D.B. 500:- betalas för komplett ruta eller enbart ramen.

Erhard Wilund

Box 87

82401 HUDIKSVALL

Tel.0650/13680,säkrast kl.20.00-21.



Ford T lastbil:smådetaljer, flak.

He Ford T touring:Allt av in-
tresse till 2 sitsig
kupé.

Karossdelar,fönster-
hissar,handtag,koffert-
lucka,reservhjulshållare.

Ford T Touring:bakkaross,5 delad,
vulstfälgar, 30 x 3 1/2"

Till

Chevrolet 490:koffertlucka till
2 sitsig vagn.

Thure Johansson
Solberg, Delsbo
Tel. 0653/12113

Chrysler 1930-34:Lyktglas

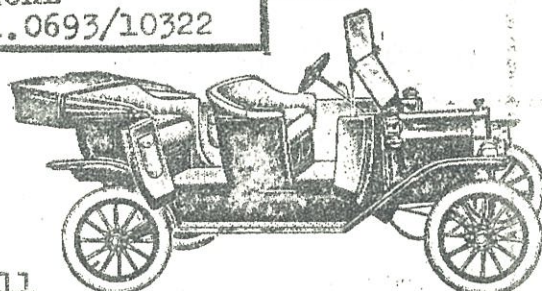
kylarmascot 1931

Göran Bruman

Folkets Hus gatan 10

BRÄCKE

Tel.0693/10322



Till

VOLVO Pv 51, 1937: 3 st fälgar,
2 st yttre dörrhandtag
kromlister och emblem ti-
motorhuven
2 st inre solskydd
1 st inre backspegel

Carl Olov Kingstad

830 44 Nälden

0630/20080 el.063/102741

KÖPES

KÖPES

Ford T 1920-23

Ram och framkaross köpes.
Edvin Backman
Genvägen 60 b
831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/115180

Till

Rec 1920-23: motor, 6 cyl. halvtopp kylare med huv, framhjul med axel 34"x 4 1/2"
Instrument

Ford B : Motor körklar fönsterhiss till 4-dörrars B-Ford, höger fram. Kofångare bak till B-Ford i bra skick.

Till

Plymouth 1930: fram och bakaxel

Till

Indian 1920: Sidovagn

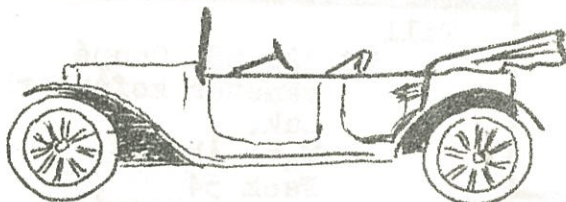
Carl Olov Kingstad
Pl 407
830 44 NÄLDEN
0640/200 80

Pelle Norman
Hammarstrand
Tel.0696/10335

Baklykta, hastighetsvajer till Willys Overland Whippet 1929, sökes av N-G Nilsson, Thomeégränd 18 831 00 Östersund.

Tel. 063-100526

Buick



Hastighetsmätare, baklykta, ampérmätare, oljetrycksmätare till Buick 1918-1925 samt sargar till strålkastarna, trattmodell mycket lika T-Fordens men större.

Folke Fogh Fack 6. 830 42 Aspås
Tel.0640-12141

Ford A 1930-31 Tudor: Tvärstag i ram för handbroms, även tillbehör. Stolar, soffa och ryggstöd.

Signalhorn
Lyktor
Stötdämpare
Även andra prylar - Hör av Dig

Jan Almrot
Täng 1436
830 43 ÅS
Tel.063/30560

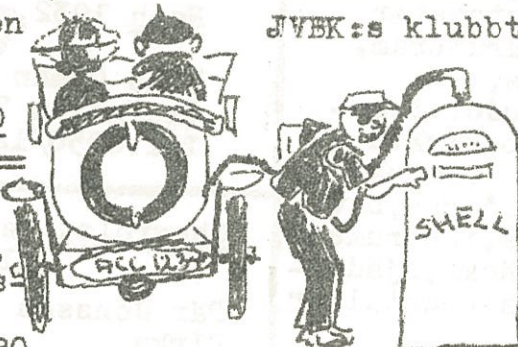
Gamla motorglasögon med skinnkanter.
Gammalt 1 eller 2-radigt durspel/Dragspel/
Gammal cykel, s.k. rundtrampare.
Henry Jönsson
Hov 1215
830 43 ÅS
Tel.063/30491

Opel 1928: Ky-larlock, hjul.

Bensin

När du behöver tanka bensin till din bil
SHELL Rådhusgatan 84 Östersund 063-121260
JVBK:s klubbtröja finns att köpa där hos RUDI !

Åke Andersson
Ångsvägen 1
840 70
HAMMARSTRAND

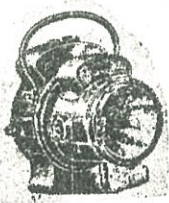


T-Ford: Trälöt-hjul.
Thure Johansson, Solberg
820 60 DELSBO.
Tel.0653/12113

Chevrolet 1927: Kylarmantel Sargar till lykorna.
Allt av intress

Ingemar Edlund
Ekeby
71020 Stora Mellösa
Tel.019/45444

KÖPES



Ford:Lyktor,acetylen för mässingbil

1912-13.Lyktglass.

Ford 1926:Reservhjulshållare.

Mats Ragnarsson

Billsta ,HACKÅS

Tel.063/70255

BYTES - BYTES - Bytes

Bollhorn i mässing,4-pipigt med växlande stämmor i ny-skick.Bytes mot komplett fonograf eller annat äldre spelverk.Bollhornet är tillverkat i Paris vid selskiftet.

Erhard Wilund

Box 87

824 01 HUDIKSVALL

Tel.0650/13680.

Opel Kadett 1937 köpes Allt av intresse.

Hans Åsling
Åse

830 47 TRÅNGSVIKEN

Chevrolet 1939:Allt av intresse.

Sven Kindblom
063/126724

Buick 1924:Bakkorg

22" träkerhjul
Gas-och tändningsreglage

Dodge 1936:Motorhuv,grill,kylarlock med vädurmascot.

Mats Ragnarsson

Billsta , HACKÅS

Tel.063/70255

Chevrolet 1928:Allt av intresse.

Rolf Nyberg
Tel.0623/10044

Till

MB 220 SE, Coupé vänster kofångarhalva bak.

Mats Åkermo

Fack 54

840 43 HACKÅS

Tel.063/70106

arb.110438.

Gamla motorglasögon med skinnkanter.

Gamla

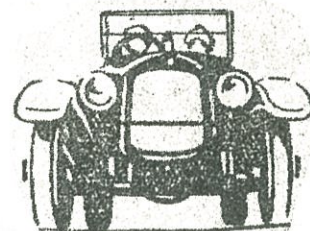
Ford V 8 Cabriolet 1935:Grill,kylarkråka signalhorn,framskärmar,bak-skärmar,sätessommar/hel soffa/instrument,ratt,hela fotsteg,baklyktor,bakspegel,solhyllor,16" fälgar,eker,tank,navkapslar

Ford T 1925:Frams-kärmar med höga insidor,hålet för lyktfästet ovalt,backspegel,hel rattring eller ratt.

Ford T 1919:Instrument,vänster framskärm,motor,framfjäder,motometer,huvöglor,nedre vindruteram,backspegel,lyktglas,

Ford B V 8 1932:Amerikabyggt Tudor:framsäten,bakkofångare,baklykta med fäste,glas till framlykta,V 8 märke för lyktstången,navkapslar med V8 märke,instrument framrutebåge,styrsnäcka,fjäderstockar,fram o. bakvagnsdetaljer.

Örjan Bergqvist
Arvesund, MATTMAR
Tel. 0640/44010



Dodge:Bak kor
Iers Ola
Engblom
Sidsjö
SUNDSVALL

Nash 1932,modell 960:Allt av intresse.

Hans Öhman

Skolgatan 7,921 00 LYCKSELE

Tel.0950/12934

Chevrolet Master 85 1939
Allt av intresse.

Pär Jonsson

Birka

830 43 ÅS

063/30340

Thomas Eriksson

Pl 1371

830 43 ÅS

063/30367

Populära Bilmärken

SVERIGE



SCANIA-VABIS



THULIN



THULIN



TIDAHOLM



VOLVO



VOLVO

AMERIKA



ABBOTT-DETROIT



ACE



AJAX*



ALLEN



AMBASSADOR



AMERICAN



APPERSON



AUSTIN



AUBURN BEACON



BELL



BREWSTER



BRISCOE



BUICK



BUICK



BUICK



BUICK



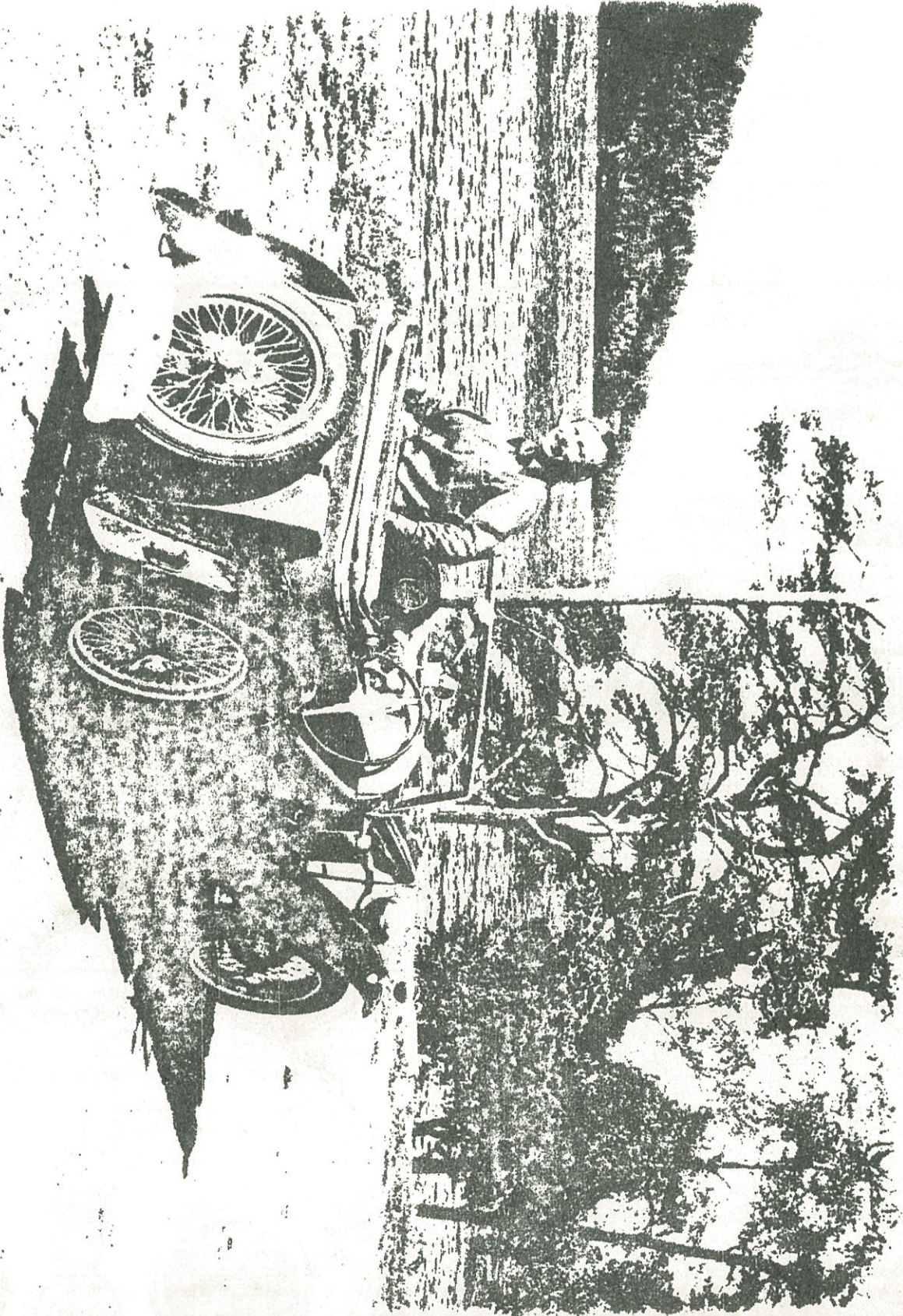
CADILLAC



CASE



CHALMERS



Här ser vi Per Åke Westedt, Östersund med sin MG 1939

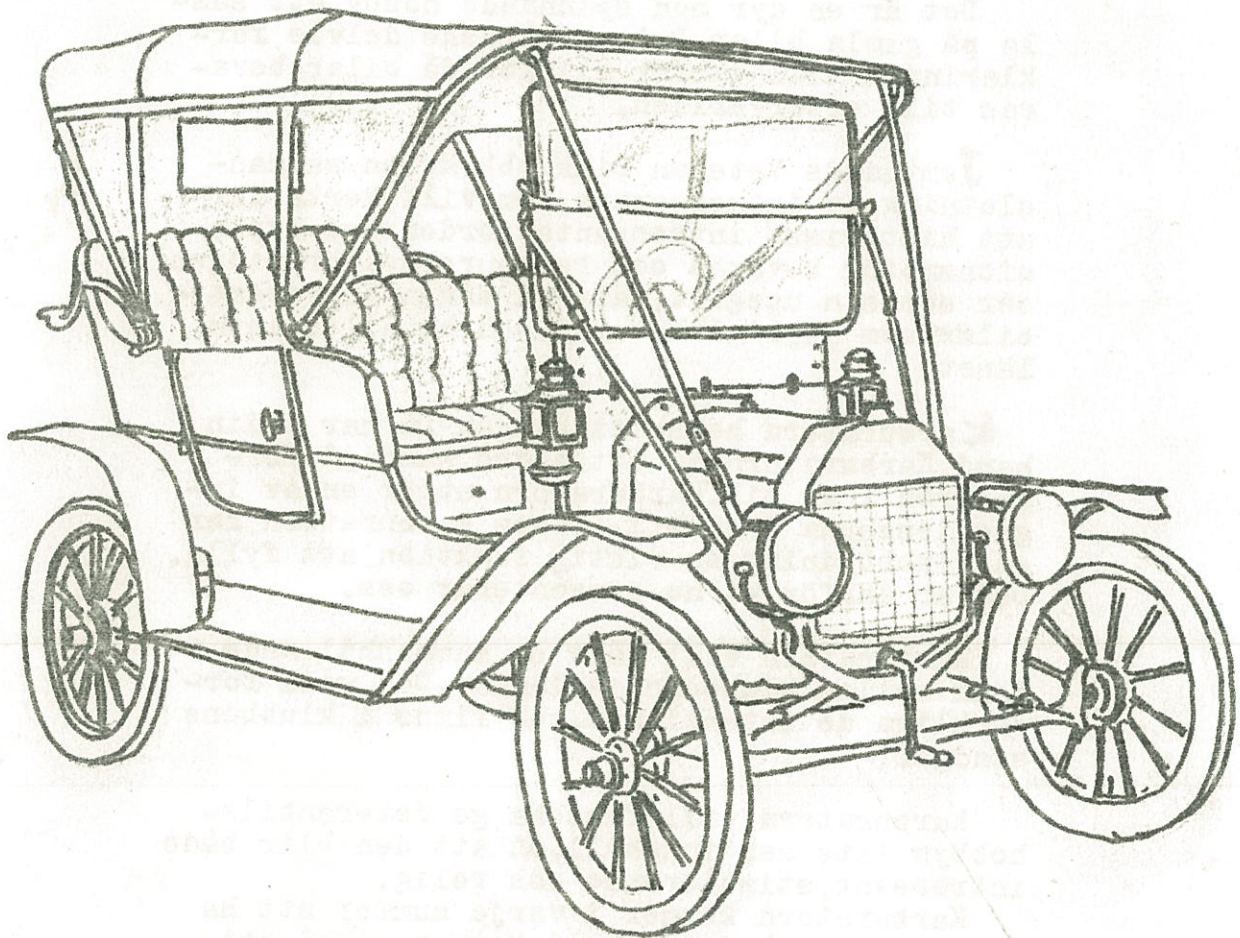
Jemtlands veteranbilklubb

Karburatorn

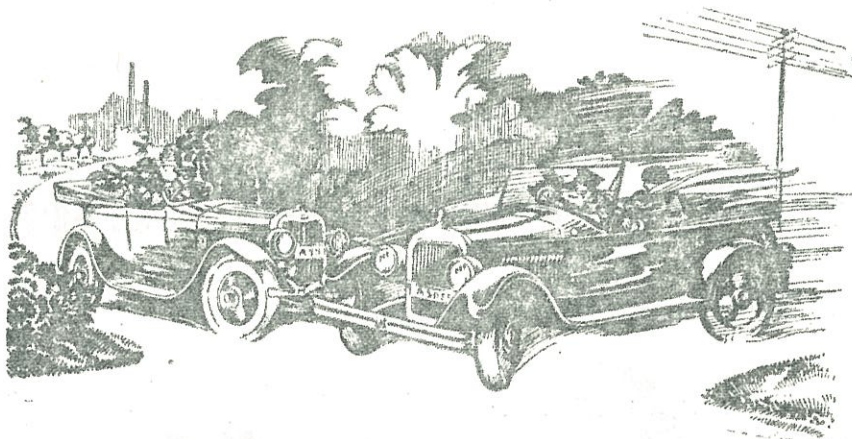
Nr 1:2

Årg. 1

1972



J-Ford nummer



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

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

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

Jemtlands Veteran Bilklubb är en sammanslutning av intresserade, som vill verka för att historiskt intressanta fordon med explosionsmotor bevaras och restaureras. Föreningen ser som sin uppgift, att så många intressanta bilar som möjligt bevaras och behålles inom länet.

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

Karburatorn vill vara en sammanhållande länk mellan klubbens medlemmar. Den vill förverkliga de intentioner, som finns i klubbens stadgar.

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

Karburatorn kommer i varje nummer att ha en annonsavdelning, men vi kommer också att presentera en veteranbil. Naturligtvis blir det ett märke, som finns inom klubben, varvid även den enskilde klubbmedlemmen och hans bil kommer att beredas plats. Den legendariska T-Forden har efter 45 år fått ge vika för Skalbaggens på bilarnas topplista. Det här numret ägnar vi därför åt den gamla kära T-Forden.
Sven Schylberg

T-FORDEN

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

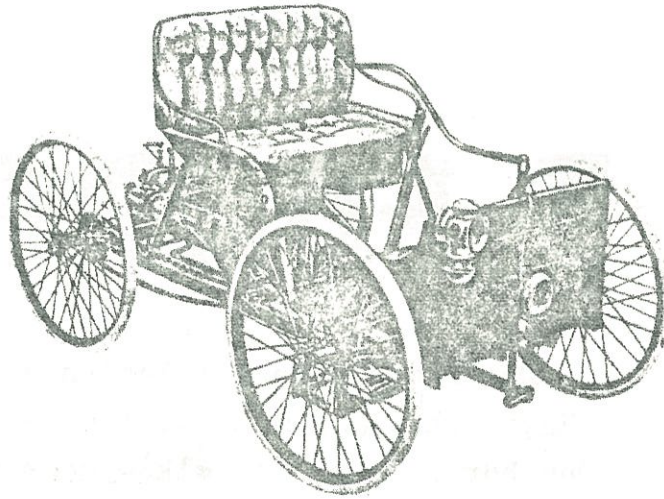
Många av klubbens medlemmar har T-Ferd. Därför ägnar vi i detta nummer en särskild presentation åt T-Ferdbilen.



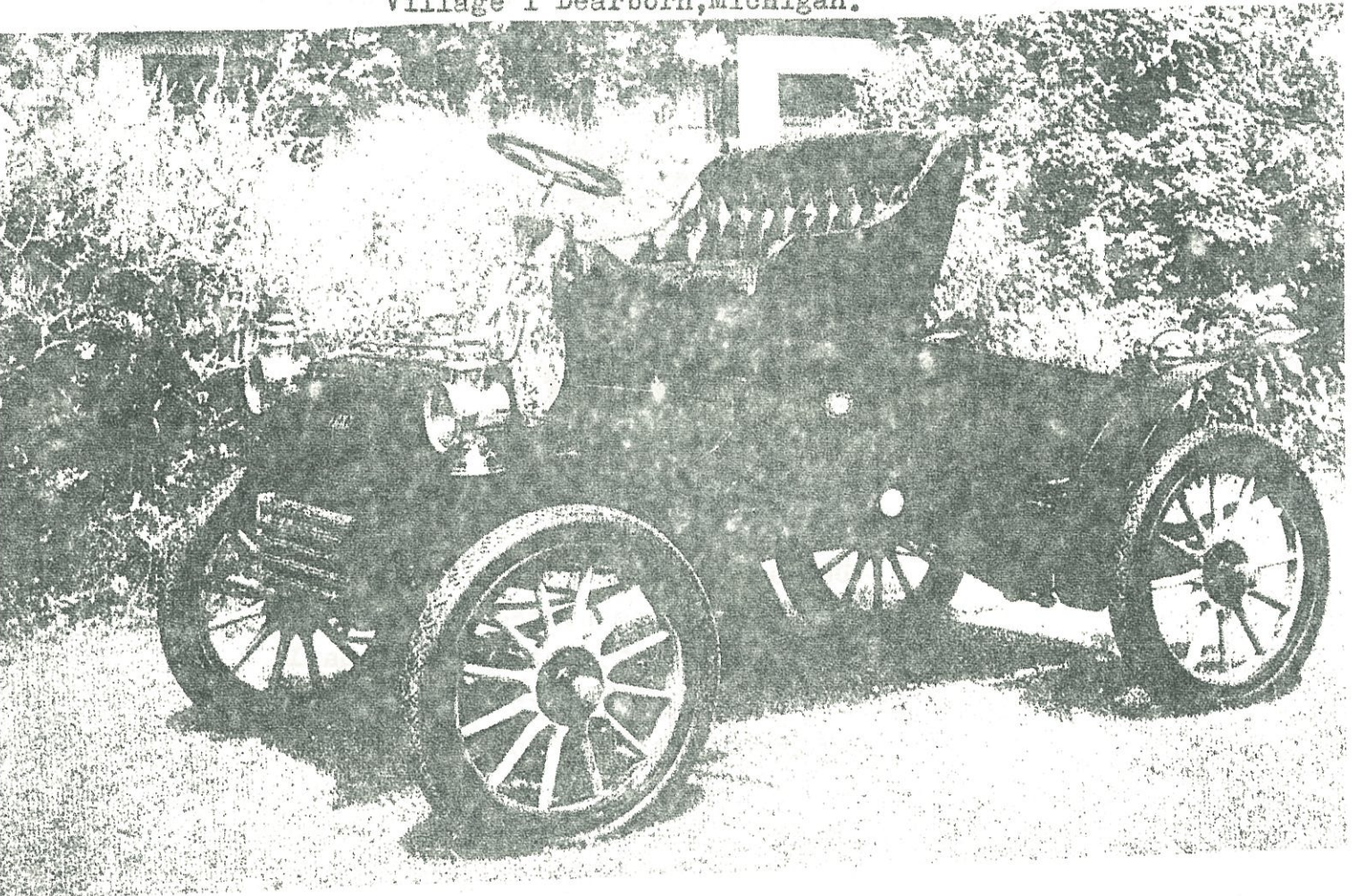
Det är få män, som har betytt så mycket för bilens utbredning som Henry Ford, 1863-1947. Bortsett från Carl Benz och Daimler var Ford den förste, som förverkligade bilen, så att den blev var mans egendom.

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

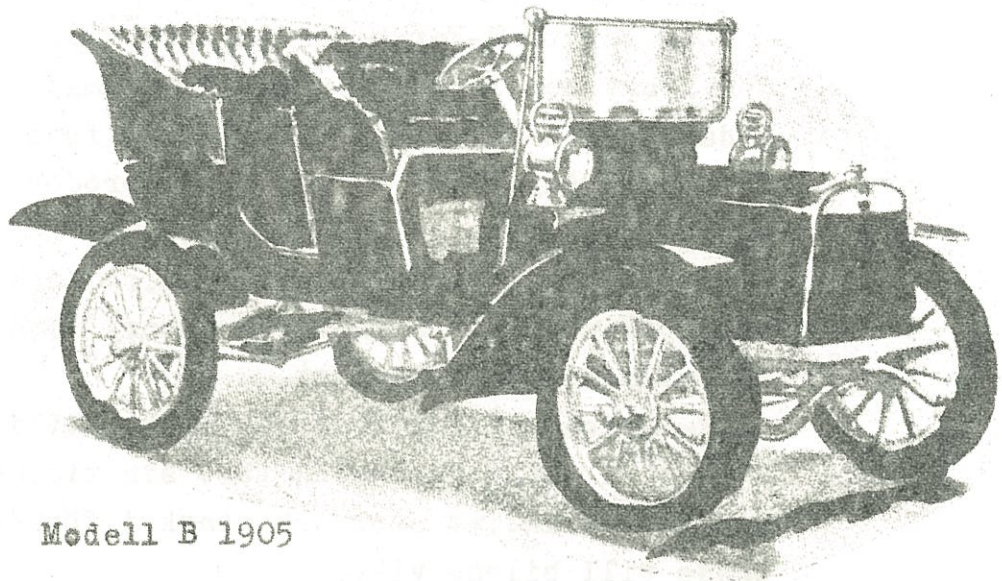
1896 byggde Henry Ford sin första bil. Det blev en 2 cylindrig vagn.



Henry Fords 2 cylindriga vagn på 970 cm³.
Vagnen står numera på muséet i Greenfield
Village i Dearborn, Michigan.



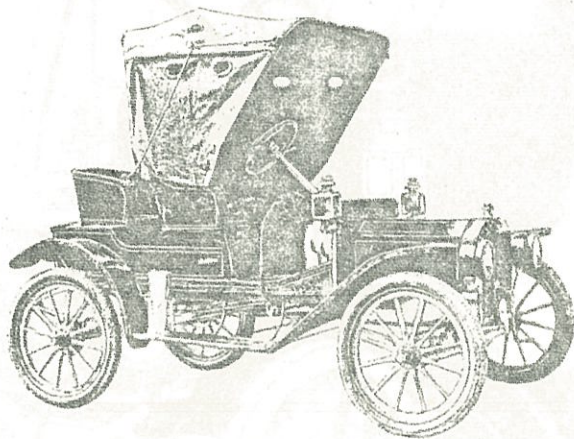
Ford startade tillverkning av bilar 1903.
Det blev en 2 cylindrig vagn på 8 hkr, som fick
beteckningen A.



Modell B 1905

Modell B blev en 4 cylindrig lyxiös vagn. Modell C blev en förbättrad version av modell A. Modell F en förbättrad version av modell B.

Ford modell B från 1905 blev en riktigt modern bil. Den fick kardanaxel i stället för kedjedrift.

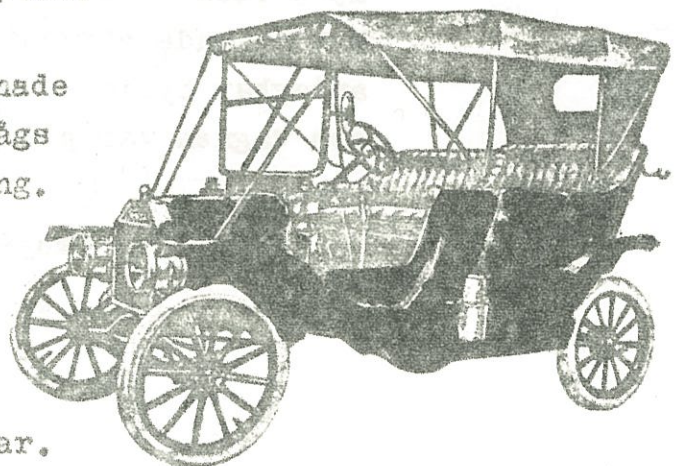


Ford N 1906

Ett undantag blev den 6 cylindriga modell K på 40 hkr. Den rönste emellertid ingen succé. Så kom modell N och nu började massstillverkningen ta fart. Modellen framställdes i 10.000 exemplar. Den hade 4 cylindrig motor på 15 hkr med en max. hastighet på 70 km/tim.

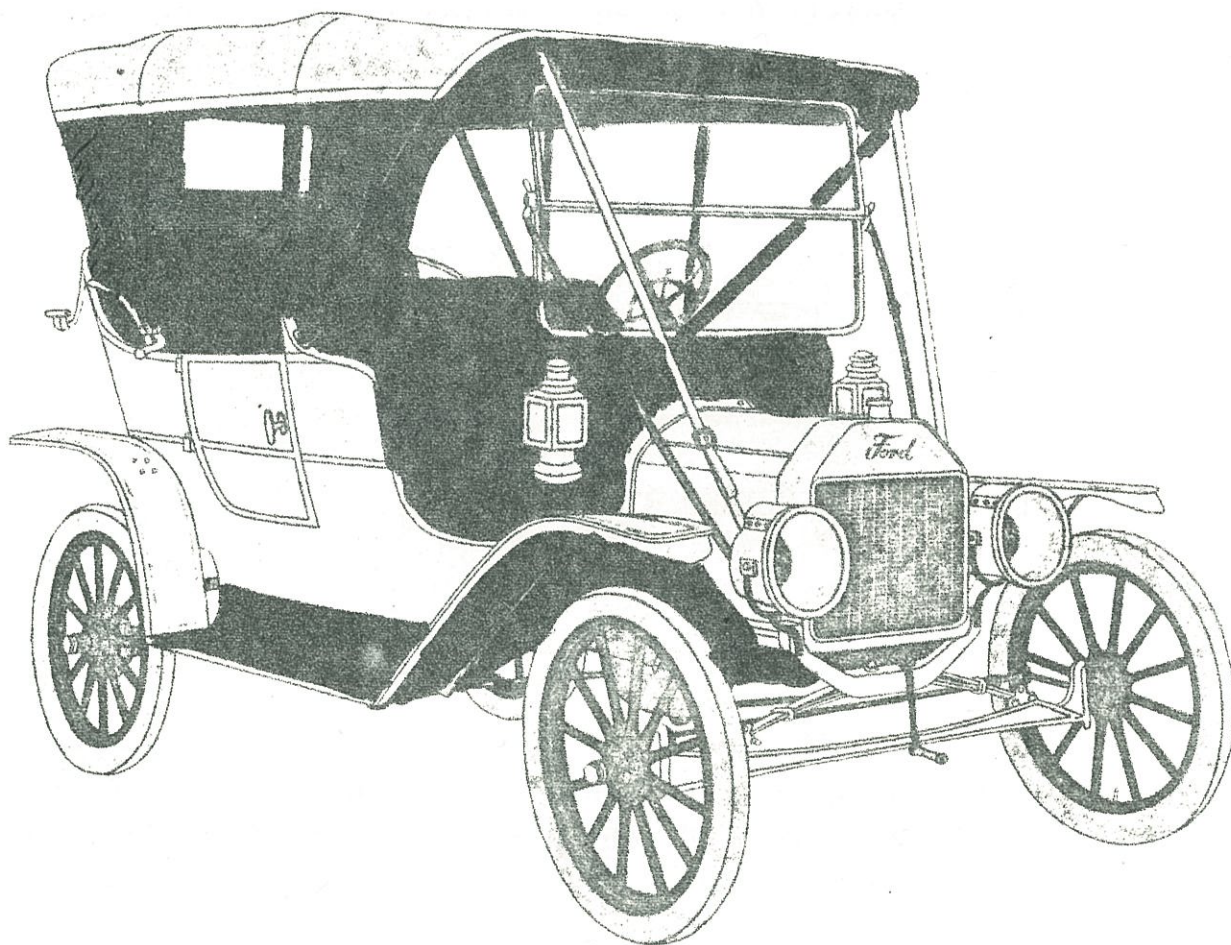
Modell R och S liknade modell N, men försågs med extra utrustning.

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



Den första T-Fordbilen lämnade fabriken den 1 oktober 1908. Den sista kom i maj 1927. Redan första året blev den en stor försäljningsframgång. Vissa år var Fords produktion större än övriga bilfabrikanters. T-Forden byggdes med vissa ändringar i 15.000 033 exemplar. Med modell T lanserade Henry Ford det så kallade löpande bandet.

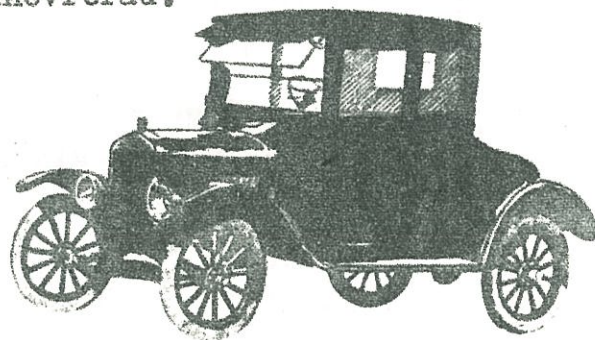
T-Forden var i det närmaste outslitlig. Den var i många avseenden före sin tid. Motorn var relativt stor och stark i förhållande till bilens vikt.

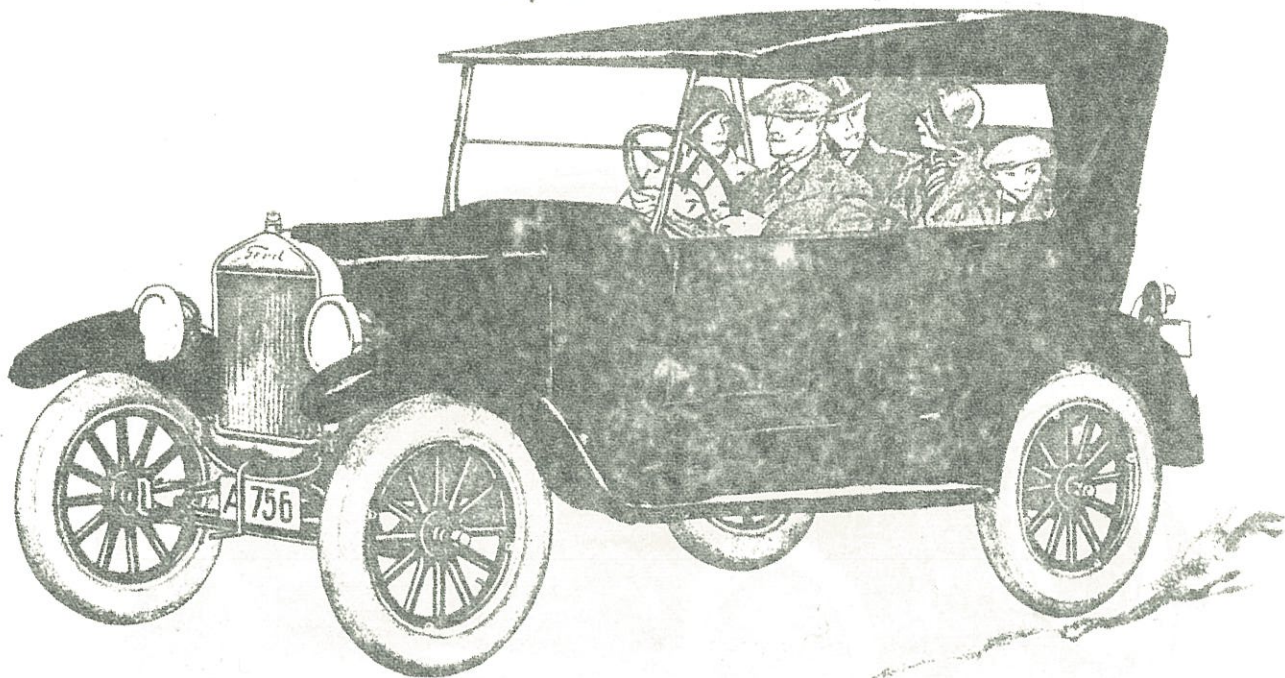


1909 fick T-Forden en 4 cylindrig motor på 22 hkr. Motorn hade sidventiler med svänghjulsmagnet och avtagbar cylindertopp. Max. hastigheten var 70 km/tim och vagnen var pedelmanövrerad.

Ford T Coupé

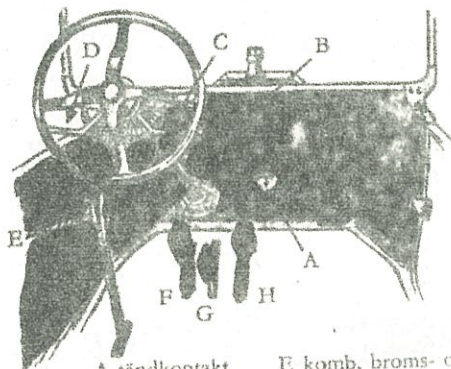
1924





TOURING

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



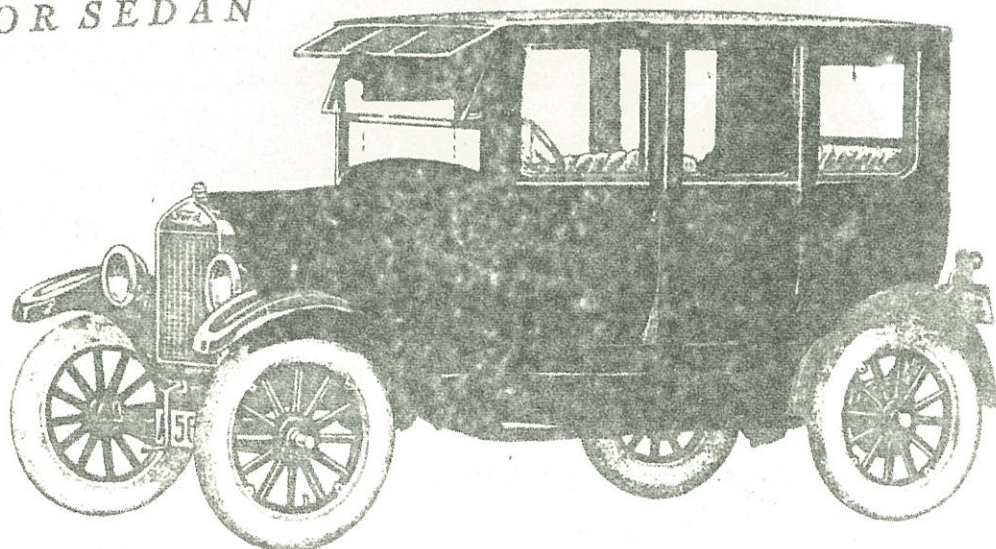
- | | |
|-------------------|--------------------------------|
| A tändkontakt | E komb. broms- o. kopplingspak |
| B förgasarreglage | F växelpedal (2 växlar framåt) |
| C handgas | G backväxelpedal |
| D tändinställning | H fotbroms |

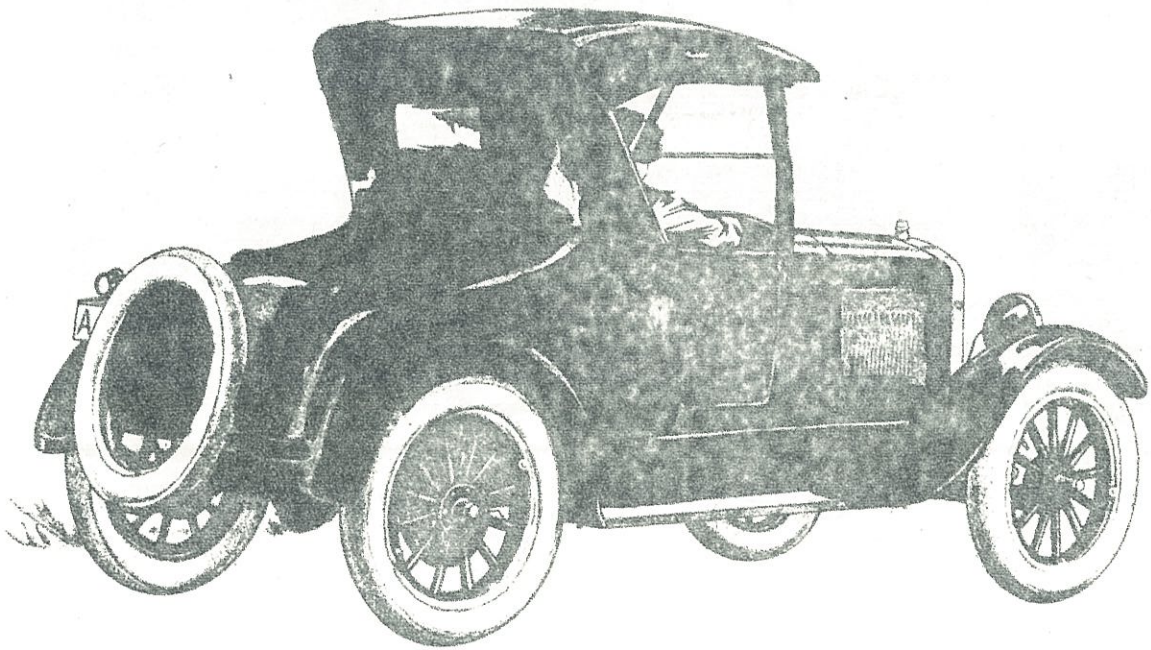
Modell T hade en enkel konstruktion.

Förarplatsens manöverorgan var lätt åtkomliga.

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

FORDOR SEDAN

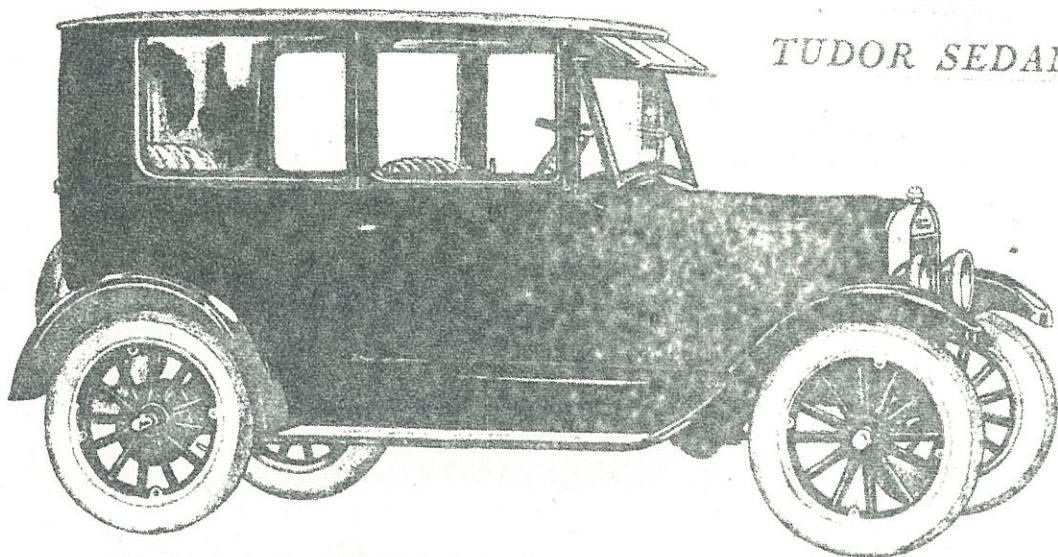




RUNABOUT

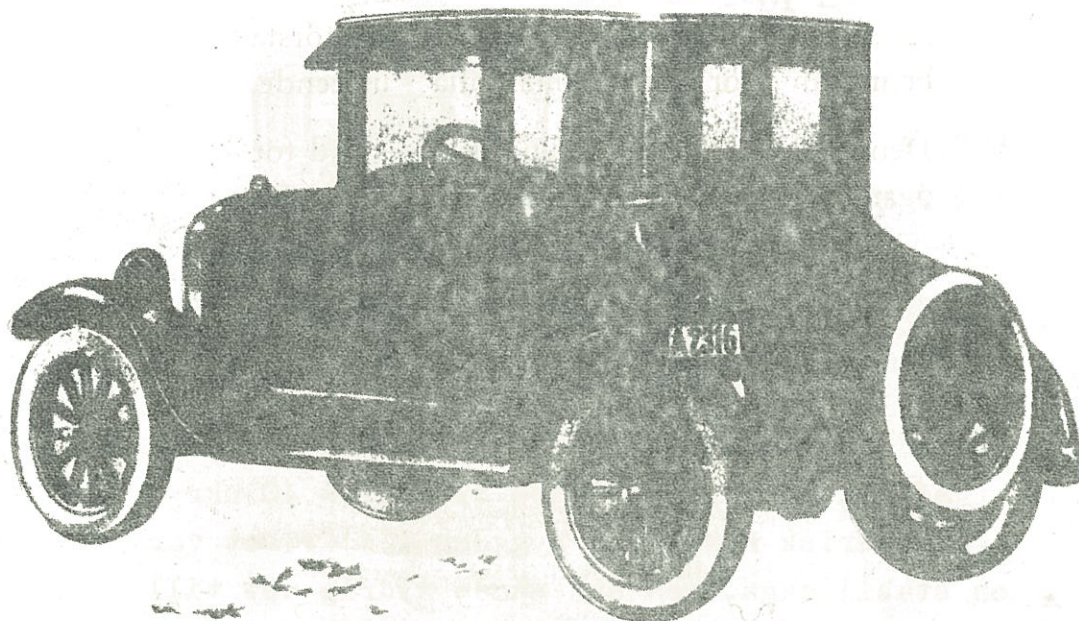
De sista två åren försågs T-Forden med elektrisk självstart och generator.

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



TUDOR SEDAN

De första T-Fordarna kostade omkring 1.000 dollars, men 1925 kunde man få en T-Ford för 260 dollars. T-Forden blev därför den verkliga folkbilen, som satte världen på hjul.



ATT MINNAS OM FORD MODELL T

Tjänstevikt 900 kg

Längd x bredd 366 x 173 cm

Effekt/varvtal 20 hkr SAE vid 1200 v/min

Toppfart 65-70 km/tim

Bränsleförbrukning ca 1 l/mil

Meter: 4cyl.4-takts vätskekyld radmeter
med säidventiler

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

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

Bränsletanken rymmer 34 liter

Totalt tillverkades 15 007 033 exemplar.

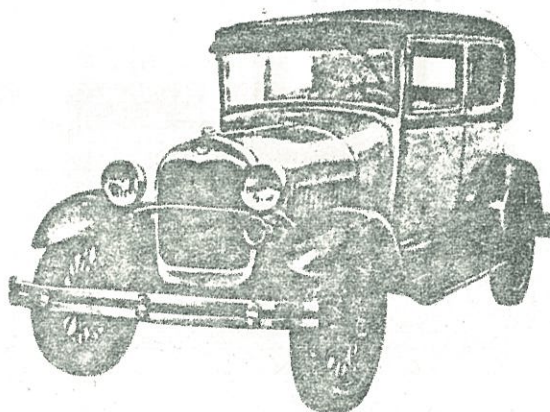
Den första bilen lämnade fabriken den 1 oktober 1908.

Den sista kom i maj 1927.

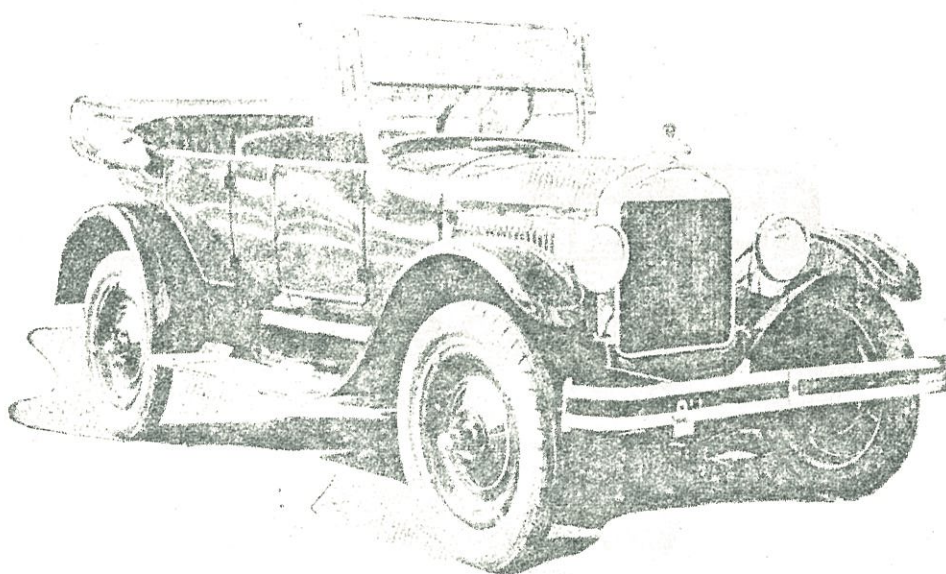
Med Ford modell T lanserade Henry Ford det så kallade
löpande bandet, symbolen för all massstillverkning.

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

Ford A
1928



Modell A, som lanserades 1927 fick 40 hkr 4 cylindrisk motor och byggdes i 4 år. Det var en stabil vagn, men den nådde aldrig upp till T-Fordmodellens popularitet. A-modellen framställdes i 4.5 miljoner exemplar på 4 år.



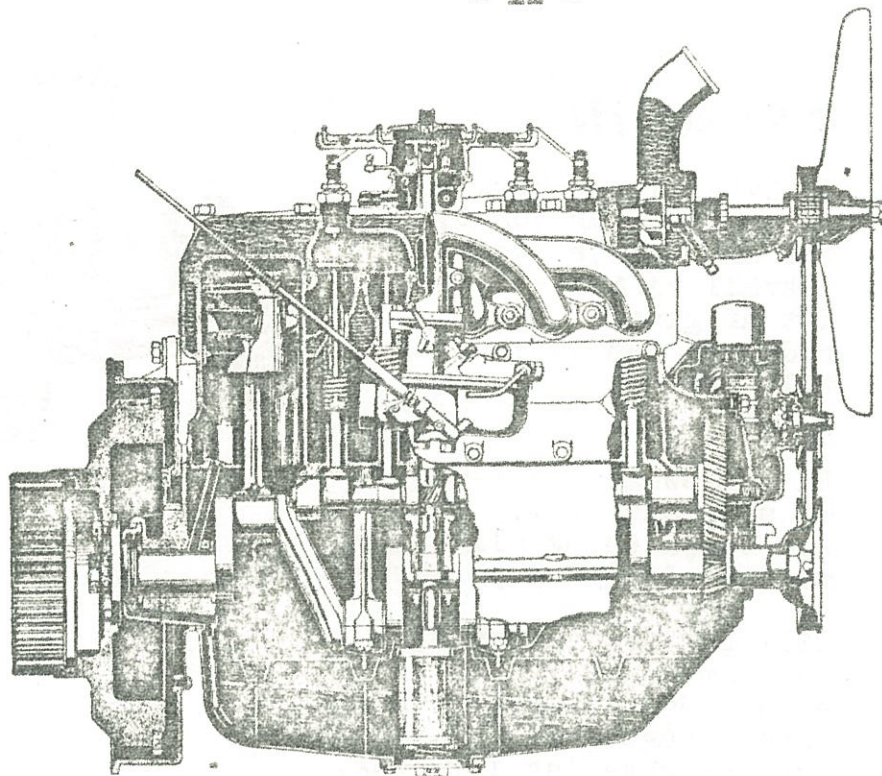
AMIS *Ford*

LYXMODELL

(också kallad lilla Lincoln)

är nu inkommen och väcker allra största beundran för sitt smakfulla utseende.

Denna Ford modell är en verklig fröjd för ögat och betecknas av alla verkliga kännare såsom ett evenemang i alla avseenden.



Den nya Fordmotorn

MOTOR: 4-cylindrig L-motor med cylindrarna gjutna i ett block. Cylinderdiametern 98,4 mm, slaglängd 108 mm. Cylindervolym 3287 kubikcentimeter. Uppbromsade hästkrafter 40 vid 2200 varv i minuten.

VENTILER: Av bästa krom-nickelstål, alla på en sida.

VEVAXELLAGER: 3 ramlager, alla 41 mm i diameter. Längd på det främre och mittlagret 51 mm, på det bakre 79 mm. Undre lagerskålar av stål, de övre av gjutjärn.

VEVSTAKAR: Av smitt stål, X-sektion. Vevstaklager av babbitt, 38 mm i diameter och 41 mm i bredd. Kannbultar av kalldraget stålrör, slipade.

FÖRGASARE: Vertikal, 25 mm. inloppsrör. Inställning av luftspjäll och regleringsnål för startbensin å instrumentbrädan. "Hot-spot" anordning.

SMÖRJNINGSSYSTEM: Kombinerat pump-, stänk- och självtryckssystem. Pumpen levererar olja till ventillyftarekammaren, varifrån oljan genom självtryck flyter till vevaxelns ramlager. Motorns övriga rörliga delar smörjas genom stänksystem. Oljesumpen rymmer 4³/₄ liter.

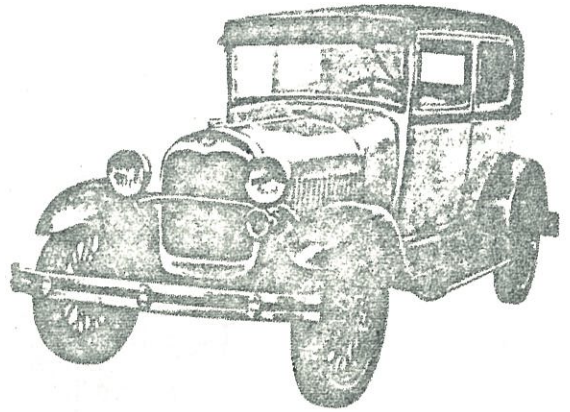
KYLSYSTEM: Kombinerat pump- och termosifonsystem. Kylvattenspump av centrifugaltyp framtill på cylinderlocket, monterad på samma axel, som driver fläkten. Rörkylare med flänsar. Tvåbladig fläkt av luftpropellertyp, 406 mm i diameter, driven av V-rem. Kylaren rymmer 11,4 liter.

Den nya modell A motorn är kraftig, ekonomisk och praktiskt taget vibrationsfri. Detta kan tillskrivas bl. a. den nya formen å explosionskamrarna, dess låga varvtal, dess statiskt och dynamiskt avvägda vevaxel samt de nya aluminiumkannorna, vevstakarna och ventilererna.



BÄRGNING

En kväll i oktober,
då mörkret låg tuggt,
tre män talade lugnt:
i kväll vi måste,
det är givet,
rädda en gammal vän
till livet



En volkswagen pick-up
de skaffade fram,
sen börja 'en ovanlig kupp;
männen såg tysta på varann.

Till platsen de kommo,
där gamlingen låg
på en bädd av mossa och ris
Männen sågo tysta på varann.
Den ene högg tag i en såg.

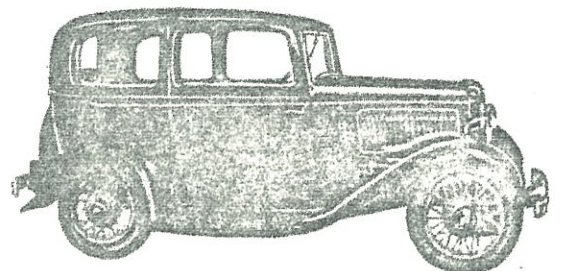
Skog börja 'röjas,
stubbar brytas.
Ryggar böjas,
linor knytnas.
Räddningen kunde börja.

En timme det tog
att med talja och rep
draga vår vän uppå vägen
och på flaket placera
med linor och knep.

Resan åter de började tråda
i den tysta och stilla natten.
Snart så somnade båda,
som ej höllo i ratten.

Till kyrkan de foro
för att placera sin last
på en grå sarkofag
med ett skynke av plast,
som dolde hans skröpliga skelett.

I andakt och undran
de sporde varandra:
Männe han uppstå igen
och åter på vägen vandra?
Edvin Backman.



Några T-Fordminnen

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

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

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

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

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

En vecka senare for vi dit för att hämta bilen, men det blev ett äventyr. Vid vår första resa fick jag ett stenskott på bilens framruta med den påföljd, att jag ådrog mig en förkylning. Lördagen efteråt, när jag skulle hämta bilen, hade jag 38.5 grader i feber, men resan måste genomföras, om bilen skulle bli min. Jag var då grundligt förkyld. Näsan rann, så inga näsdukar räckte till. Det blev till att tvätta i bäckar och torka på backspeglarna under färden. Så höll jag på och bytte, tvättade, torkade och bytte hela tiden, fram och åter till Norge. Bilen kom dock hem.

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

mar, och sedan drog vi den till Laxviken.

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

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

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

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

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

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

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

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

T-Ford nummer två var också ett äventyr. När den äntligen var klar, skulle det bli provtur på en söndag. När jag trampade in helfarten,

så gick den plötsligt bakåt. På backen gick den framåt. Det finns den möjligheten på T-Forden, att man kan sätta krondrevet fel. I stället för den efterlängttade provturen blev det nu 7-8 timmars reparation, innan turen äntligen kunde bli av.

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

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

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

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

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

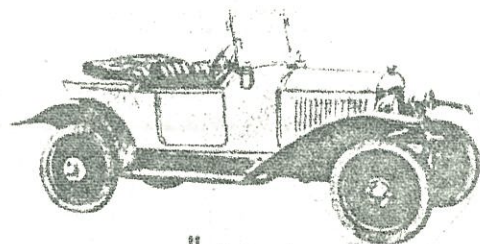
Nu är det inte bara jag, som sysslar med T-Fordar i Jämtland. Som jag nämnt har vi Fregelin i Föllinge. I Bräcke bor Manne Evertsson och i Stavre Arne Blixt. De har tillsammans Sveriges äldsta T-Fordlastbil förutom tre andra T-Fordar av olika årgång från 1914 till 1926. I Hackås finns också tre bilbyggare,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

REDAX

Visste Du att dessa bilar fanns i Jämtland 1927

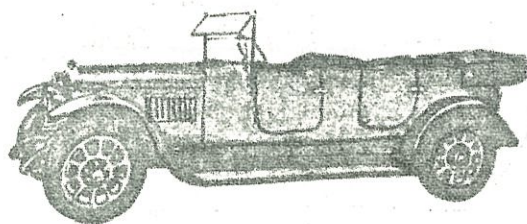
AUTOMOBILER.

1. Eriksson, J., orgelbyggare, Ö:sund	Packard, 54 hkr.
2. Jönsson, E. J., handl., Fyrås	Moon, 45 hkr.
3. Staaf, A. L., arb., Valsjön, Valsjöby ...	S. A. F., 32 hkr.
4. Olsson, O. handlande, Föllinge	Protus, 22 hkr.
5. Johansson, C. A. pianostämmare, Järnvägsg. 11, Östersund	Hansa, 6-14 hkr.
6. Edvall, A. lantbrukare, Överbyn, Brunflo	Citroën, 24 hkr.
7. Hopstadius, Dan, agent, Ö:sund	Jewett, 40 hkr.
8. A. Bol. Leveranskompaniet, Östersund ...	Adler, 6-16 hkr.
9. Sundin, J. E. arb., Öravattnet, Mårdsjön	Ford, 20 hkr.
10. Persson, P. skräddarmästare, Box 10, Hammerdal	Maxwell, 25 hkr.
11. Larsson, J., telegraförm., Slottsgården, 118, Orsa	Opel, 16 hkr.
12. Larsson, E., maskinist, Gubbhögen	Ford, 20 hkr. (L)
13. Nord, E. W., skogsarb., Ytterhogdal ...	Ford, 20 hkr.
14. Östersunds Elektriska A.-B., Östersund	Lansden, 5 h. (L)
15. Eriksson, E. A., kvarnäg., Svedjefors, Pilgrimstad	Opel, 24 hkr.
16. Englund, V., disponent, Östersund	Nash, 30 hkr.
17. Abrahamsson, L., snickare, Valne, Lockne st.	Ford, 20 hkr.
18. Ström, E. G., åkare, Hammerdal	International, 35 hkr. (L)
19. Magnusson, G., hem-äg., Skogslund, Stugun	Ford, 20 hkr.
20. Ernfors, A., jägmästare, Kyrkgatan 18, Östersund	Fiat, 25 hkr.
21. Hedman, J. V., handlande, Hälland	Stephens, 45 hkr.
22. Larsson, S., hem-äg., Grönviken, Brücke	Ford, 20 hkr.
23. Olsson, O., handlande, Landön	Stoewer, 8-22 hkr.
24. Hellbom, Einar, forstmäst., Bispgården	Fiat, 25 hkr.
25. Olsson, Per, fjärdingsman, Hammerdal	Maxwell, 35 hkr.
26. Andersson, G. V. R., ingenjör, Asea, Ö:sund	Star, 17-35 hkr.
27. Nilsson, P. W., Stannäs, Tavnäas	T. V., 20 hkr.
28. Lundholm, G., järnhandl., Strömsund ...	Ford, 20 hkr.
29. Wikstedt, P. O., nämndeman, Duved ...	A. G. A., 6-20 hkr.
30. Ericsson, G., disponent, Orrgården, Oviken	Overland, 25 hkr.
31. Thulin, Johan, lokeldare, Hammerdal ...	Ford, 20 hkr.
32. Eriksson, Salomon, Funtdalen	N. A. G., 15-18 hkr.
33. Andersson, A. G., hem-äg., Nordhallen, Duved	Star, 17-35 hkr.
34. Jönsson, O., hem-äg., Alsta, Fåker	Buick, 45 hkr.
35. Larsson, L. J., hem-äg., Hackås	Ford, 20 hkr.
36. Svensson, Olle, målarmäst., Hammerdal	Ford, 20 hkr.
37. Hansson, P., hem-äg.-son., Ede, Brunflo	Cleveland, 35 hkr.
38. Johansson, Frans, gästgiv., Brücke	Ford, 20 hkr. (L)
39. Halvarsson, Erik, chaufför, Lillhärda	Reo, 30-35 h. (L)
40. Sahlin, E. J., överammer	Fahrzeug 8-21 h.
41. Olofsson, A., jordbr.-arb., Ede, Brunflo	Ford, 20 hkr.
42. Andersson, Märta, fröken, Stugun	Ford, 20 hkr.
43. Frisk, Aron, åkare, Östersund	Maxwell, 35-45 h.
44. Kungl. Norrl. Artilleriregemente, Östersund	Scania Vabis, 30 hkr. (L)
45. Sandström, H., arrendator, Överammer	Star, 17-35 hkr.
46. Norberg, S. G., fotograf, Storgatan 39, Östersund	Overland, 35 hkr.
47. Aström, V., fabrikör, Brunflo	Ford, 20 hkr.
48. Johansson, P. A., köpman, Östersund ...	Opel, 16 hkr.
49. Jönsson, H., automobilägare, Rendalen, Hede	Chevrolet, 24 hkr.
50. Ohlander, O. A., handl., Östersund	Adler, 6-16 hkr.
51. Kungl. Jämtlands Fältjägarereg., Östersund	Scania Vabis, 30 hkr. (L)
52. Edholm, N. P., järnarb., Villagatan, Östersund	Overland, 25 hkr.
53. Nilsson, J., hem-äg., Ringsta, N. Lät ...	Overland, 27 hkr.
54. Olofsson, S., gästg., Älvros	Hupmobile, 32 h.
55. Edholm, E. O., hem-äg., Dövikens, Krångede	Dodge, 35 hkr.
56. Olausson, O., hem-äg., Grönviken, Brücke	Ford, 20 hkr.
57. Olsson, P., disponent, Östersund	Jewett, 50 hkr.

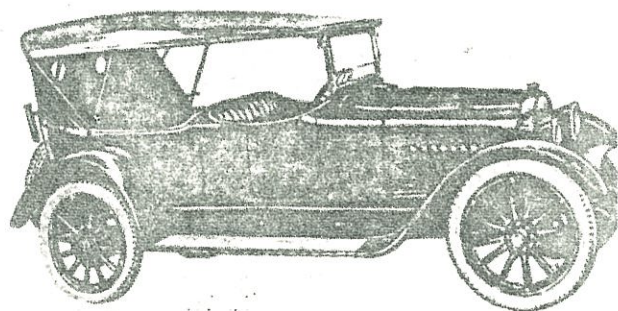


" Citroën B 2

1921



Star 1926



Chevrolet V8 1918

Oskuld under huven



Du missar väl inte bokréan!

Där finns i år flera godbitar som Allan Andrews **DE GALNA BILISTERNA**. Den boken handlar om den stora biltävlingen Peking-Paris 1907.

Nils Nordberg skriver i Karossmakarens berättelse om när automobilerna var en sällsynthet och hur de första bilarnas karosserier tillkom i Sverige.

I serien Vår spännande värld hittar vi Ernest F. Carters bok **VETERANBILAR**. Det är en bok, som berättar om bilens historia och de första tävlingarna jorden runt.

Slutligen utförsäljes "VETERANBILAR", som givits ut av Motormännens riksförbund.

Jag har varit förälskad flera gånger, men inte lika ofta i unga flickor som i mycket gamla, ädla bilar.

Tycker Ni om gamla bilar
får Ni en thriller på köpet
tycker Ni om spänning
får Ni veteranbilarna också,
skriver

James Leasor

i SÅNA GÖRS INTE LÄNGRE

och

OSKULD UNDER HUVEN.

Du köper väl också hobbyboken **MASKINER OCH VERKTYG FÖR HEM OCH HOBBY**. Har Du ej köpt böckerna, gäck iväg och gör det! Det är verkliga fynd.

Medlemmar i TVBK 1971/72

Backman, Edvin
Genvägen 60, 831 00 ÖSTERSUND

Ford Jr 1933

Backman, Björn

Chevrolet 1929

Edlund, Rudi
Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

T-Ford 1926
Opel Kadett 1936
Opel Regent 1936
Citroen 1949

Elgendahl, Christer
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

A-Ford 1931

Höglund, Lennart
Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

Pontiac Sp Landau Sedan 1928
Mercedes 170 VA 1950
Citroen Berliner 11 1954

Kingstad, Carl-Olov
Pl 407, 830 44 NÄLDEN

Rugby Modell R 1926

Nordlander, Alf
Lillänge, 831 00 ÖSTERSUND

Buick 1923
Dodge 1923

Rosell, Hans-Bertil
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Citroen Berliner 11 1950

Staverfeldt, A.
Rödén, KROKOM

Lancia Lambda 1923

Wisth, Per
Nääsvägen 5, FRÖSÖN

Studebaker Erskine 1927

Erskine 1929

Backman, Kent
Genvägen 60, 831 00 ÖSTERSUND

Ford Jr 1934
Ford Anglia 1949
Opel Olympia 1951

Boog, Folke
Pack 6, 830 42 ASPÅS

Mathis 1916
Mathis 1918
Buick 1918
T-Ford 1923
T-Ford 1924
B-Ford 1932

Högbom, Geir
Hyggesvägen 34, 831 00 ÖSTERSUND

Chevrolet 1929

Jakobsson, Sven
Bomsund
Ford Jr 1932

Jernberg, Sven
Ösa, ÅS

Bedford 1934

Nilsson, Åke
Åkervägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

A-Ford 1931

Rignér, Bo
Östersundsvägen 12, LIT

T-Ford 1920

Schylberg, Sven
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

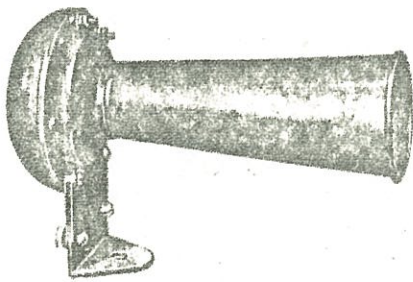
Cleveland 1922
Studebaker 1925

Tohmo, Johanni
Blomstervägen 22, FRÖSÖN

MG Sp 1950

Ragnareson, Mats
Rådhusgatan 60, 831 00 ÖSTERSUND

T-Ford 1923
Buick 1924



KÖPES



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

Carl-Olov Kingstad, Pl 407
830 44 Nälden.
Tel. 064/20080/20260

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

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

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

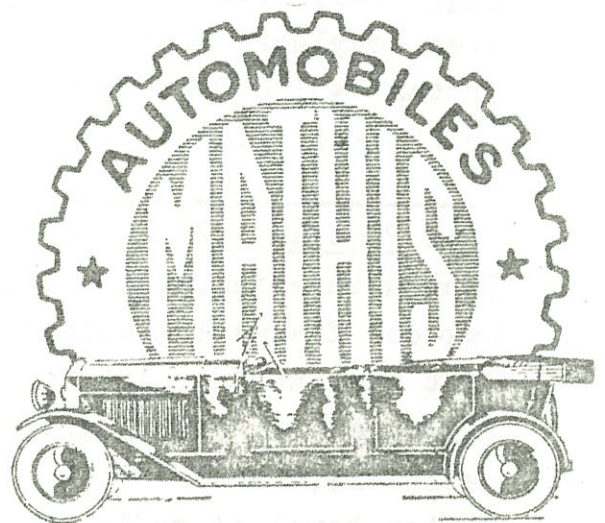
Folke Boogh
Fack 6
830 42 Aspås.
Tel. 0640/12142

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

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

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

Per Wissh,Nääsvägen 6,Frösön.Tel.063/115981.



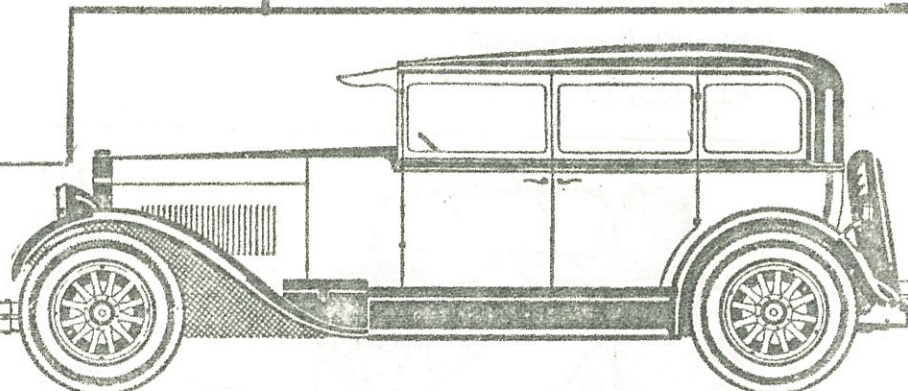
DAMERNAS VAGN har MATHIS

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

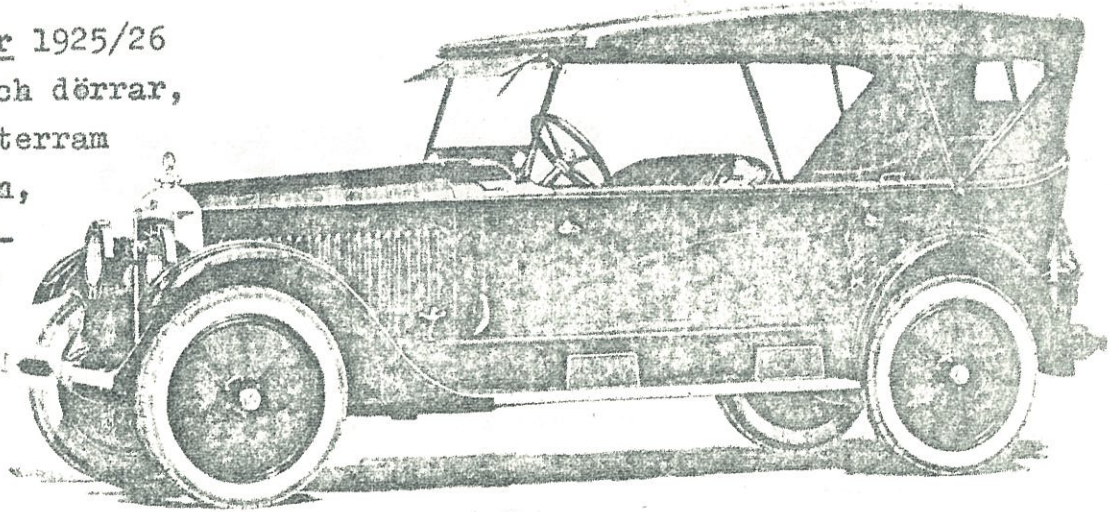
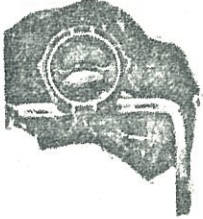
Kronor 4,500-5,800 Kronor
Oppna vagnar med elegant läderklädsel
Kronor 3,550-5,100 Kronor

B. WIBOMS BILAGENTUR

Tel. 13687 Birger Jarlsgratan 60, STOCKHOLM Tel. 13687



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



Handböcker, foton och övrig litteratur
 köpes till denna vagn.

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

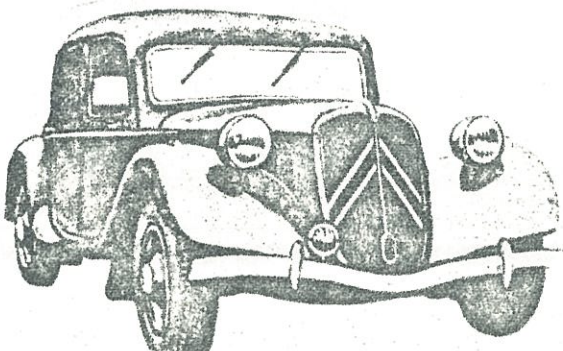
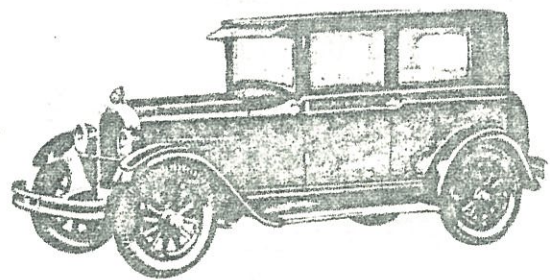
Till Pontiac 1928 A 4 dörrars Sedan
 Instrumentering, kylarlock, indian,
 bak- och framaxel komplett,
 4 st träckerhjul, 19"-20"
 Bensinpump, främre ryggstöd, plysch,
 rattkrans, trä,
 lykter kompl. el. reflektorer och
 glas, hastighetsmätarwire,
 2 st positionsljus,
 navkapslar,
 1 yttre dörrhandtag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

**RUSTLESS
TIGER OIL**

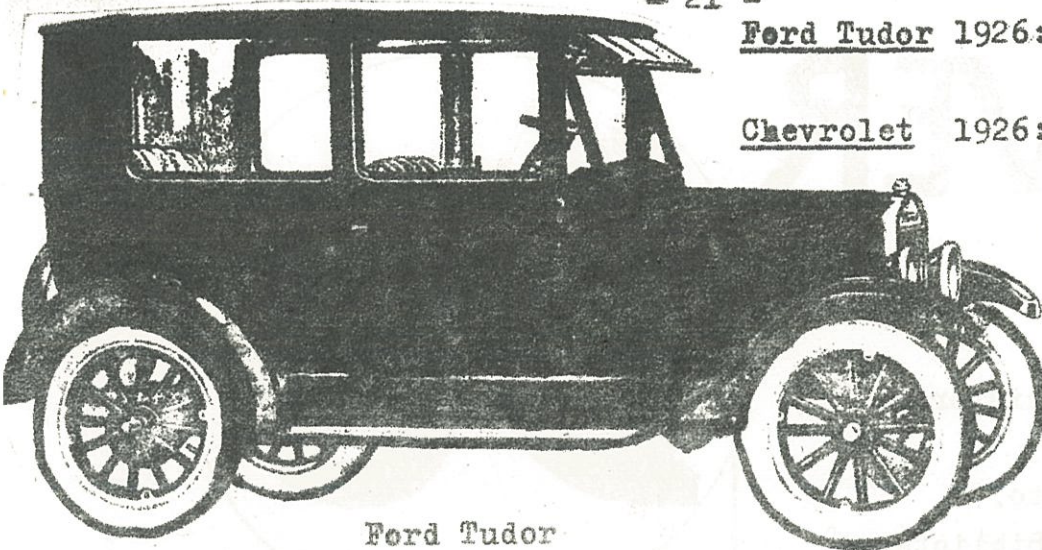
RÖSTENS FIENDE

*Den effektiva
ROSTOLJAN*

*Löser rost och
skyddar mot rost.*



Citroen B 11: Plåtekerfålgar
Opel Kadett 36: Växellåda
Opel Regent 36: Navkapslar
 Rudi Edlund
 Benpilsvägen 12
 831 00 Östersund
 Tel. 063/ 12 32 00



Ford Tudor

Ford Tudor 1926:Mösskärm enligt vidstående bild.

Chevrolet 1926:Växellåda och Instrumentbräda.

Manne Evertsson
Jämtlandsgatan 4, BRÄCKE
Tel.0693/10560

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

Harley-Davidsson:Sidovagn

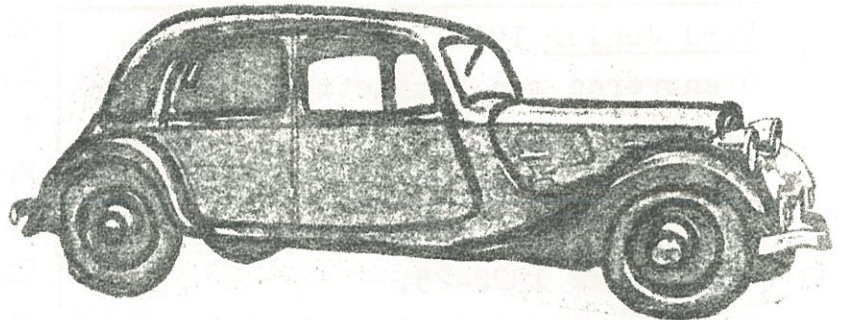
Citroen Berliner 11.

Allt i delar köpes till denna bil.

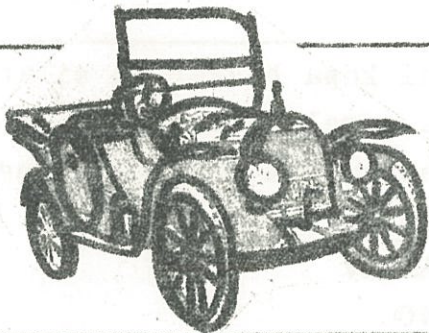
Hans Rösell

Gillesvägen 12,831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/11 87 71



Citroen 7 A, senare 11 CV Normale



Opel 1914:Bakaxel med träckerhjul

Arne Blixt

Stavre

Tel. 0693/21020

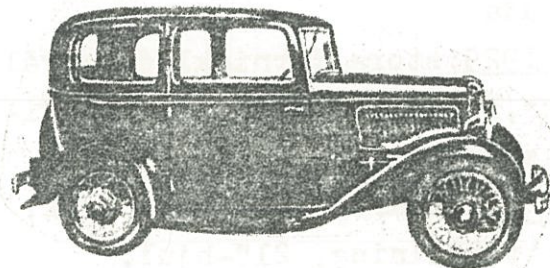
Ford Junior 1933-34:Grill och emblem, baklykta med baklyktsfäste.

Henry J:Stötfångare

Edvin Backman

Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/11 51 80



Studebaker 1929:Navkapslar, ratt m.m.

Eibert Fryxell

P1 365, 860 11 LUCKSTA

Tel.060/29185



Cleveland 1922:Motor, hjul och växellåda,

strålkastare m.m.

Böcker, foton m.m.

Sven Schylberg

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO. Tel.063/50701

BEHÖVER

DU

Stort urval av motorhistorisk litteratur.

Katalog mot svarsporto.

Automobilhistoriska Biblioteket

Box 21032

40071 GÖTEBORG 21

Ford Junior 1936

Orenoverad men komplett. Ytterligare en likadan bil medföljer i delar för 600:- för båda.

Chevrolet strålkastare 1930,

två kolvar 1922-25,

framskärmar, vindruta med stolpar, stötfångare och huv till 1928.

Dodge 1922

4 tallrikshjul samt två bra däck.

Torbjörn Wahlgren

Skjutbanevägen/gatan 5 B

723 39 Västerås.

Buick 1923: motor, komplett instrumentbräda

Buick 1929: stora förnicklade strålkastare, signalhorn, körriktningssvissare, askkopp.

Ford T 1926: kaross, motorhuv, tank, sufflettställning, 21"-hjul.

Ford A 1928-30: motorer, växellåda, generatorer, startmotorer m.m.

Opel 1912: motor

Chevrolet 1930: motor, komplett växellåda, kylare

Cadillac 1907: kaross, ratt med mäs-singors.

Diverse strålkastare till 30-tals-bilar samt takbelysningar, sökarlyk-

tor, körvisare, siktrutor.

Bilkoffert i plåt, bra skick.

Magneter passande Ford T och andra 4-cylindriga motorer.

Folke Boogh

Fack 6

830 42 Aspås

Tel. 0640/12141

Vill ni köpa böcker om bilar, amerikanska, engelska, tyska, italienska eller danska, så skriv till oss.

Katalog på begäran.

Auto Arkiv

Box 340

40125 Göteborg 1

Pontiac 1926

Lyktor med stag.

B-Ford 1932

Bensintank, 2 hjul med däck och 4 dörrar.

Topplöckspackningar till Dodge 1915-2

Oldsmobile 1925-26, Buick 1924-28,

Nash 1926-28

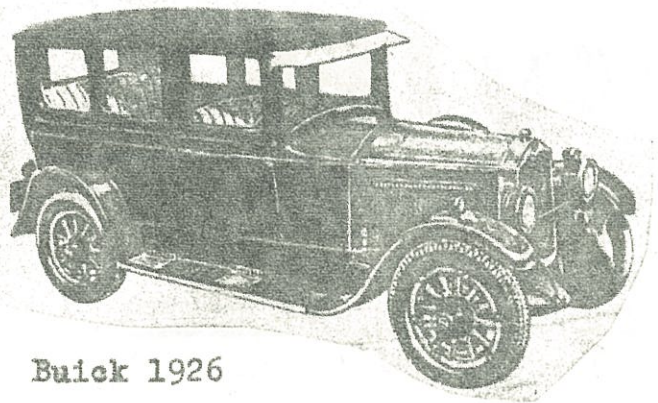
Åke Sidemyr

Videvägen 3

281 00 Hässleholm

Tel. 0451/15930

Mera till salu på nästa sida!



Buick 1926

TILL SALU

Till T Ford: Lastvagnskardan

Buick 1924: Karess/lilla modellen
ram, 3 st skärmar,
vindruta m.m.

Erhard Wilund

Södra Vägen 36

824 00 Hudiksvall

Tel. 0650/11172, 11098, 11496

Ford Junior Y 1934 i toppskick, söndertagen i minsta detalj och sedan renoverad bit för bit, 5 nya däck med slangar, helt omklädd.

Ett tillfälle för den som vill ha en topprenoverad bil. Den är dessutom besiktigad utan anmärkning.

Kjell Westberg

Bondegatan 7

931 00 Skellefteå

Tel. 0910/15055

Buick 1924-28, kamaxeldrev serie 1924-28 - 35:-kr

Ljktgäsk många till 20-tals vagnar.

Martin Ekman

Ritobergsvägen 11A

SF - 00330 Helsingfors 33

Finland Tel. 90 - 486212

Till Pontiac 1928: kylarmaskering.

Ljktställ Bosch med plana glas.

Citroen B 11: tändkabelsatser.

Cleveland: vindruta nedre del

Citroen 1922-23: kylare med maskering.

Jan Tysk

Timmervägen 11

791 00 Falun. Tel. 023/15577

Till Erskine ca 1928: Torped med instrumentbräda, kylarmask.

Stig Olofsson

Murarvägen 32

902 51 Umeå

Tel. 090/31950

Bilklädsel passande till täckta bilar som t.ex. A-Ford el Chevrolet. Diagonalvävt melerat kraftigt tyg i vaeker grå-brun-svart färg, ylle/mohair/70 cm bredd. För att kläda en hel täckbil behövs ca 20 meter, utom taket, som bör vara i annan kulör. Pris kronor 26:-/meter. Prov lämnas.

Margareta Hidecrantz, Fridhemsgatan 110 A, 852 43 Sundsvall.

Tel. 060/122242, 60458.

Till Mathis omkr. 1923-24: Komplet motor och växellåda i bra skick, kylare. Ev. byte mot mc helst före 1930.

Gunnar Johansson

Marsliden

740 22 Upl-Bältinge

Tel. 018/35811

Pontiac 1928: skrotad i delar

Ca 40 träckerhjul, bl.a. till Buick Setningssatser till ett stort antal märken.

Topplockspackningar och grenröreförpackningar till många 20-30-tals märken.

Birger Carlsson

Bastugatan 16

570 80 Virserum

Tel. 0495/31469

Mera intressanta saker på nästa sida!

SÄLJES - BYTES

Citroen motor 1924-25
bytes till Mathis motor 1916-24

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

Citroen Berliner 11. Det mesta i
delar till denna vagn säljes.

T-Ford: framskärm

Chevrolet 1928: 2 st lyktor

A-Ford: 3 st lyktor

1928 1 st växellåda
1 st hastighetsmätare
1 st kaross i sämre skick,
men fin ram och framskär-
mar. Ev. kan hjul och ax-
lar anskaffas.

Ford Anglia 1951, skåpmodell
framskärmar, växel-
lådorammarna.

Chevrolet motor 1926, 4 cyl.

Chevrolet motor 1927 + växellåda

Mercedes 170 VA 1950. 9000 mil.

Renault 4 CV 1958. 7000 mil. Nyreno-
verad motor m.m.

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

Nash 1927: epa traktor bytes till Stu-
debaker delar. Alla förslag
mottages med tacksamhet.

Lyktglass till Plymouth 1934, 35, 36
Ford B-4 1933-36
V-8 1933-36
Dodge std 6, 1929, 30, 31
Plymouth 1928, 29, 30, 31
De Soto 1928, 29, 30, 31.
Graham-Paige 1928

Durant 65 1931

Chrysler 65

Sven Schylberg

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Tel. 063/50701

Chevrolet: framaxel och hjul

Sven Olsson

Fanbyn, SUNDSJÖ

0693/30052

Anglia-Prefekt 1946: 1 st handtag

Ford V 8: Topplöck av metall, nya

Ford Mercur: amperemätare

Ford Y-40: fjäderhänken

framhjulsspindlar

framaxel med bromsar

Ford F 182: Pinjong och kronhjul

Ett parti koniska och kompletta
rullager till kardaner och fram-
hjul säljes billigt.

Vevstakar V 8, 30-40-tals gjutmärke.

Handtag till olika märken.

Edvin Backman

Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/11 51 80

Studebaker Dictator De Luxe 1935

4 Dörrars Sedan

Orenoverad men komplett.

Hasse Carlsson

Helgestahillsvägen 10

633 46 Eskilstuna

Tel. 016/11 69 27

Studebaker 1929, komplett men något
risig i karossen.

Trondheims Biloppöggeri

Trondheim

Tel. 00947-75-35252

Citroen i bra skick. Ring
Bertil Ygdberg, Nilsvallen, Sveg.

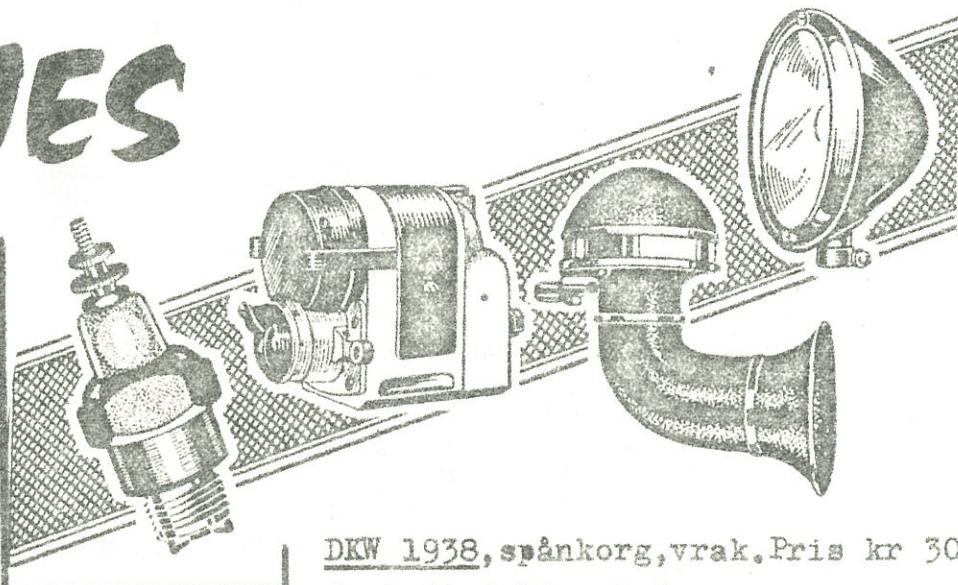
SÄLJES

Metetrar, termometr
 trar att monteras i
 kylarlock. Två stor-
 lekar, 56 resp. 75mm
 Färkromade el. förn.
 Jan Ströman

Pontonjergatan 45
 112 37 STOCKHOLM

Ett större antal körriktning-
 visare av modell utfällbar pil, fa-
 briksnya. Billigt!

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

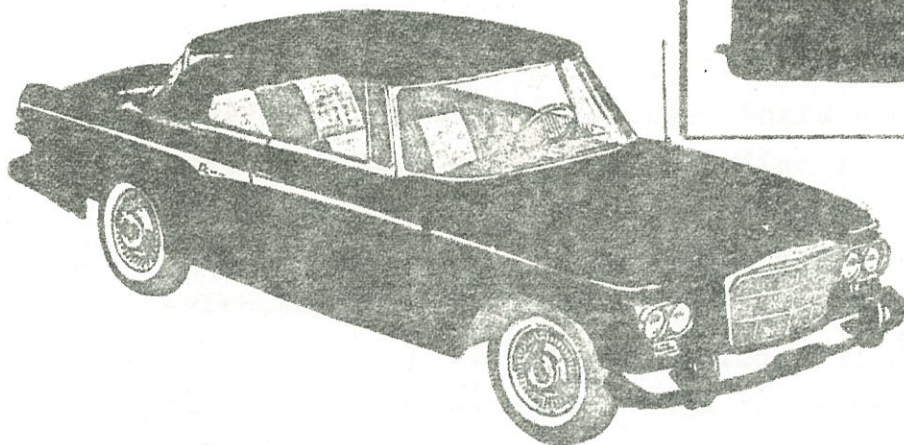


DKW 1938, spånkorg, vrak. Pris kr 300:-

Carl-Olof Kingsted
 Pl 407, 830 44 NÄLDEN.
 Tel. 0640/200 80.



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



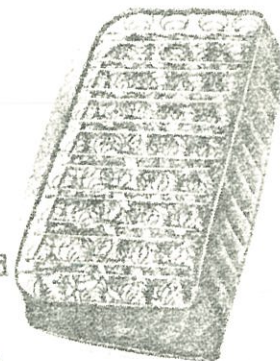
Studebaker Lark VI 1961
 Flott vagn i mycket gott skick.
 Ny motor insatt 1965. 6000:-
 Stockfleth Saur
 7868 KONGSMOEN, Norge

A-Ford motor + växellåda
 Essex framaxel m. fälg.

Träekrar

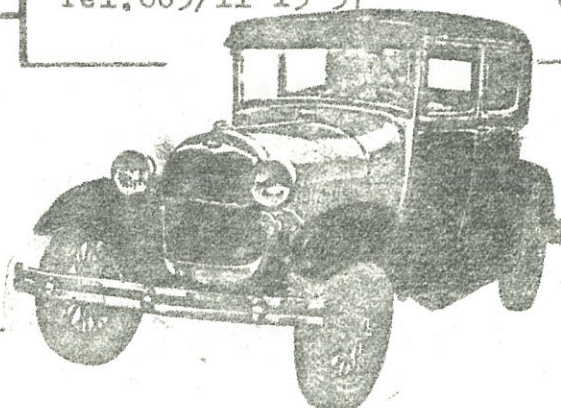
Ragnar Östman
 Funäs, OVIKEN
 Tel. 0643/410 49

Behöver Du ny sufflett
 eller annat arbete
 utfört på din bil,
 vänd Dig till
 Östersunds Sadelmakeri,
 Tjalmargatan 10, 83100 Ösd
 Tel. 063/11 13 37



A-Ford 1929, 4 dörrars i mycket
 gott skick.

Anders Andersen
 Tordenskjoldsgate 5
 7800 NAMSOS



Att köra T-Ford

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

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

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

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

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

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

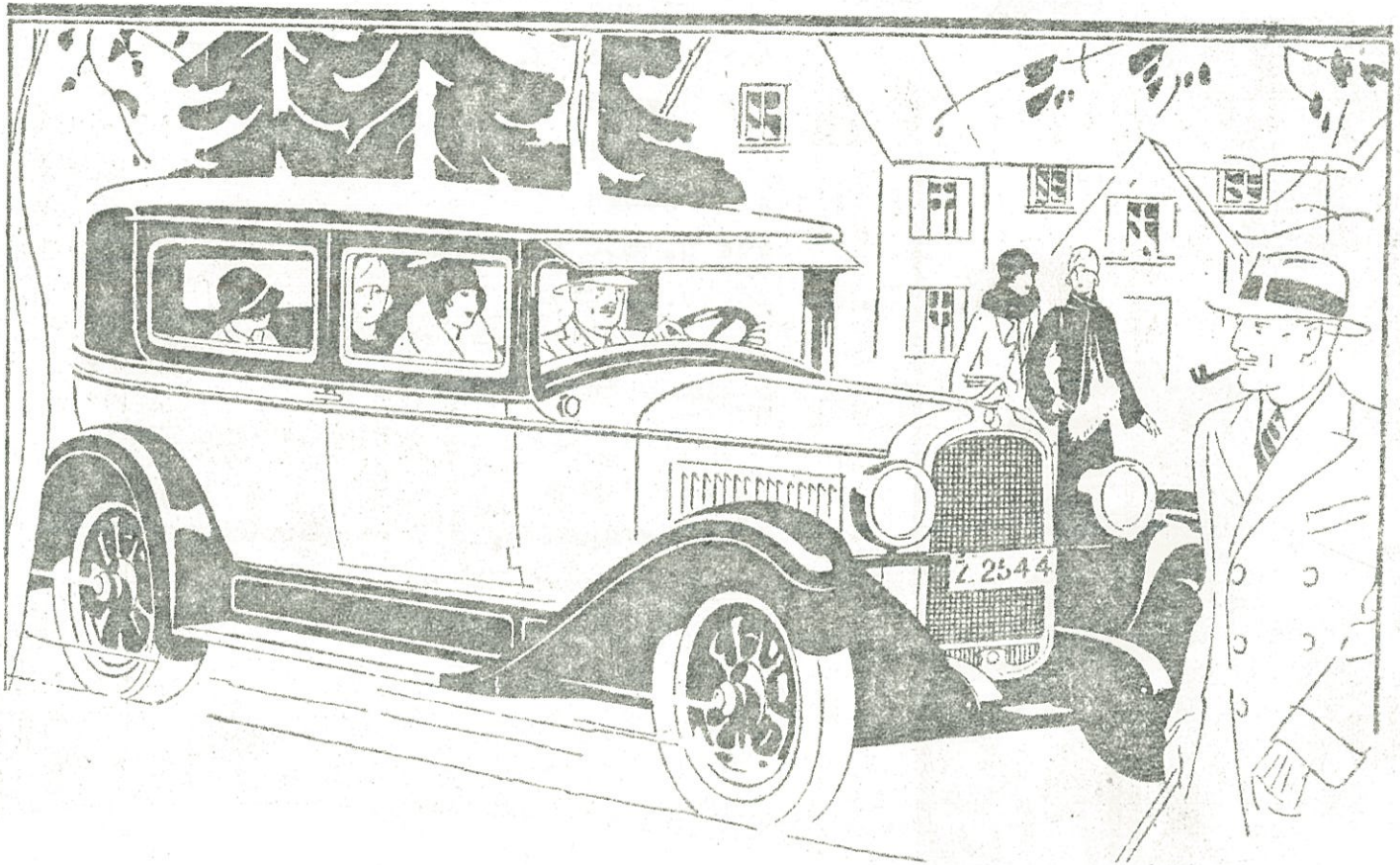
Toppfarten är 70 km/tim. Den nås bekvämt på 40 sekunder med en person i bilen. Lagom marschfart är 55-60 km/tim.

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

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

Pontiac 1928

En pålitlig, lättskött och stilren vagn.



Redan två gånger förut i år har General Motors berett allmänheten angenäma överraskningar med de nya modellerna av Chevrolet och Oldsmobile. Och nu kommer man med en ny sensation, 1928 års modeller av Pontiac. Det är visserligen ej en helt ny vagn men en, som i ännu högre grad än förut besitter de egenskaper, som allmänheten lärt sig sätta värde på hos denna naggande goda vagn, d. v. s. pålitlighet, lättsköthet och förmåga att uthärdas även ganska vårdlös behandling utan att taga skada. Med denna vagn

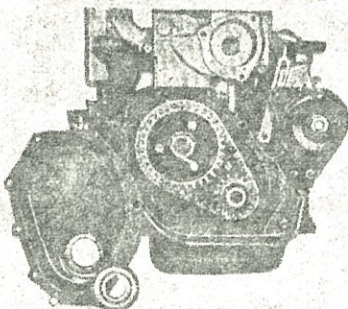
lancerar General Motors en hel del tekniska nyheter och förbättringar. Bland dessa märkas "Cross-flow"- (tvärflöde) kylaren, som arbetar efter en helt ny princip, i det vattnet genomströmmar kylaren horisontalt i stället för som på vanliga kylare uppifrån och ned. Avdunstningen av kylvattnet har högst betydligt reducerats, vilket vid användandet av relativt dyrbara frostlösningar är en stor fördel. En termostat håller dessutom kylvattnet under kontroll, vilket underlättar startning vid kall väderlek. Till startens underlättande bidra även en ny förgasarekonstruktion med inbyggd bensinbesparare. Tack vare en med förgasaren förbunden s. k. accelerationspump ha utmärkta accelerationsresultat erämnats. Motorns kraft har ökat med 12 procent och utvecklar vid 2.400 minuter i varv 43 hkr. En ny utformning av explosionskammarna i cylinderlocket har skett, varigenom en fullständigare förbränning av gasblandningen utvunnits. Samtidigt blir explosionstrycket på kannan jämnare, vilket kommer till synes i motorns smidiga gång och anmärkningsvärda frihet från knackningar, även när tändningen är högt inställd.

Vagnen har mekaniska fyrhjulsbromsar av lättjusterad typ med bromstrycket automatiskt korrekt fördelat mellan fram- och bakhjulen,

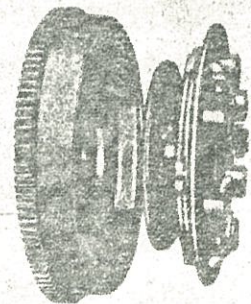
så att risken för slirning vid halt väglag reduceras till ett minimum. Läget på vägen är utomordentligt.

Kombinerat tändnings- och styrlås gör vagnen stödsäker. Elektrisk utrustning av Delco-Remy systemet.

Exteriören är hypermodern och de guiselfria Fisherkarosserierna utmärkt bekväma med lugna förnåma linjer. Trots den är världens billigaste sexa, kan den betraktas fullt i kläm med de bästa.



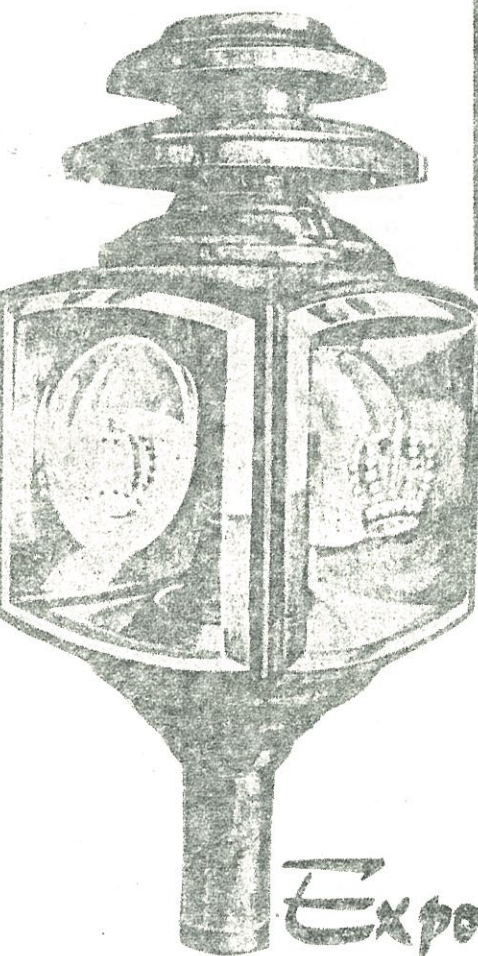
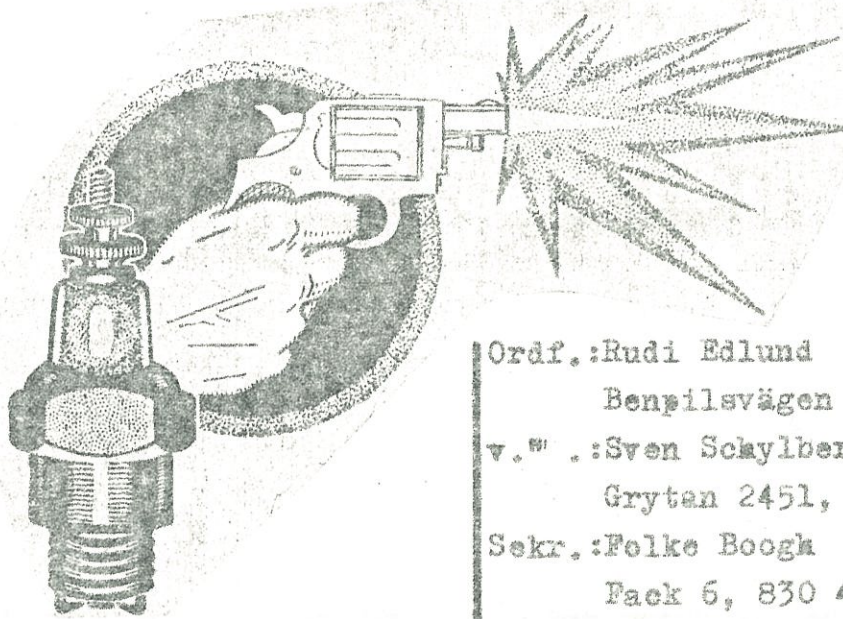
Kamaxeln drivs med tystgående kedja från svaxeln. Skyddsplåten är å bilden ställd vid sidan.



Pontiacs nya enskiviga torrlamellkoppling är självjusterande och fullständigt innesluten. Kopplingen verkar synnerligen mjukt — endast ett lätt tryck på pedalen erfordras för utsläppning.

Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB



Ordf.:Rudi Edlund

Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

v. " :Sven Schylberg

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Sekr.:Folke Boogh

Fack 6, 830 42 ASPÅS

Kassör:Edvin Backman

Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

Revisorer:Hans Bertil Rosell

Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Per Wisth

Nääsvägen 5, 832 00 FRÖSÖN

Klubbmästare:Lennart Höglund

Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

Carl-Olov Kingstad

Pl 407, 830 44 NÄLDEN

I Redaktionen:Sven Schylberg

Tryckfels Nisse

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

Lokal:Genvägen 60 B, ÖSTERSUND.

Medlemsavgift:25:-kr/år

Klubbens dollievagn utlånas till medlemmarna.

15:-kr/tillfälle. Vagnen förvaras hos Hans Rosell.

Expo Norr

Sommarens stora aktivitet blir deltagandet i EXPO NORR. Klubben kommer att delta med ett 20-tal bilar. Samtliga uppmanas delta aktivt vid detta tillfälle.

REDAX

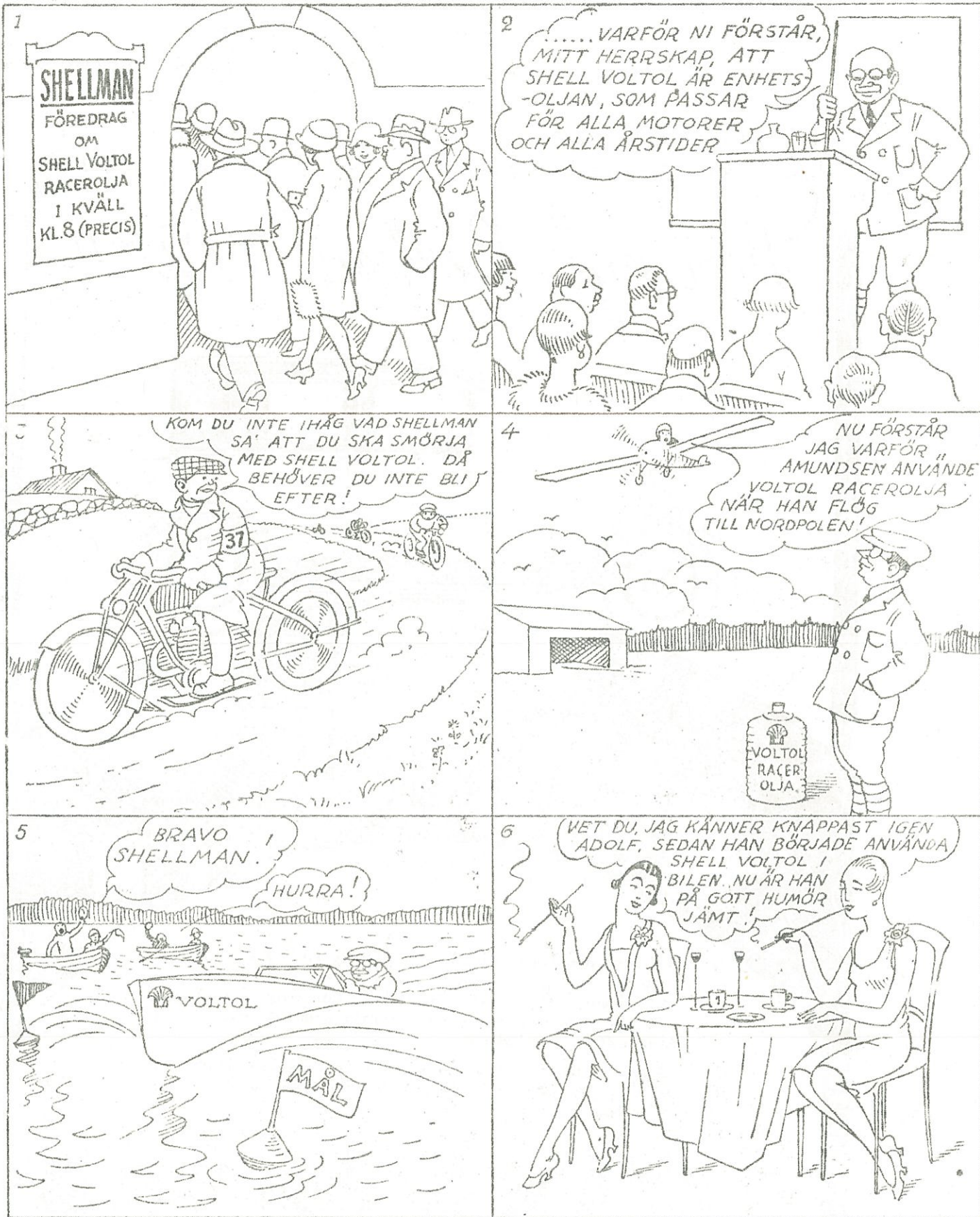
Någon gång i maj blir det veteranbilmärknad i SÖDERKÖPING. Du som har något att byta eller sälja, kontakta Sven Svensson, Hast, 614 00 SÖDERKÖPING. Tel. 0121/23082.

T I P S !!!!!

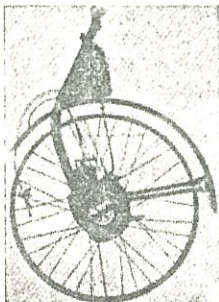
MATHIS och RUGBY bilar finns fortfarande. Kontakta redaktionen för närmare upplysningar!

REDAX

Shellman



REVOLUTIONERANDE NYHET Motorcykelhjulet "ÖVA"



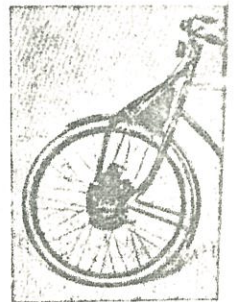
Omonterad

Motorkraft åt varje herr- eller damvelociped. Framdriver velocipeden intill 40-50 km. i tim. 70 kilometer på en liter bensin. Lättskött. God backtagare.
Obs! ÖVA är körkortsfri och skattefri. **Obs!** ÖVA behöver blott registreras tillsammans med cykeln som vanlig velociped.
 ÖVA är försedd med generator för elektrisk belysning.
 Pris komplett med förgasare, magnet, gaffelförstärkning, bensintank, extra kraftiga ekrar och fälg, stänkskärm och regleringsanordningar, exklusive gummil. **Kr. 195:—**
 Finnes i alla välsorterade cykel- o. sportaffärer. Begär prospekt.

Generalagenter:

A.-B. GYLLING & Co.

Telefon Norr 19876 — Regeringsgatan 12, Stockholm — Telegr. Adr. »BERGYL»



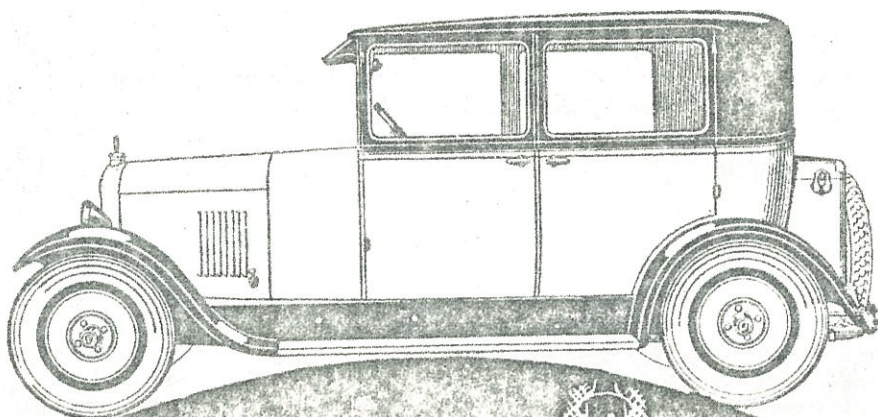
Monte ad

Nu hoppas vi, att Du haft glädje av vår tidning och att Du funnit något av intresse just till din bil.

Du är väl med i JEMTLANDS VETERANBILKLUBB. Karburatorn är språkrör för en förening med mening. I nästa nummer presenterar vi ett nytt bilmärke.

Tack för oss. Nu studerar vi den nya Berliner modellen!!

Den nya "Berline" 1928!!



Här kommer Citroën med en splitter ny 1928 års modell — uppkallad efter gamla tiders bekväma resvagn: "Berline" — och, liksom den, särskilt utrustad för långa resor, med fyra rymliga sittplatser, extra breda dörrar och bra plats för en stor koffert eller bagage.

Denna hypermoderna vagn är, som varje ny Citroën, byggd på B 14 chassiet, som 100,000 vagnar redan gjort berömt över hela Europa.

 **CITROËN** 

AUTOMOBIL CITROËN A.-B., STOCKHOLM.

Återförsäljare över hela Sverige.