

Jemtlands veteranbilkklubb

Karburatorn

N1

Årg 8

1979





Ett nytt år gott folk!

Vi skriver anno 1979. Vår klubb har i år verkat i nio år. Antalet medlemmar ökar.

I det här numret ger vi en liten historik över bilens utveckling i Jämtland. Med denna vill vi presentera några av Jämtlands första bilpionjärer.

Några av klubbens medlemmar besåg London - Brighton Rallyt. Arne Blix berättar om denna resa.

Christer Elgendahl skriver om hur hans intresse för gamla bilar väcktes. I ett kommande nummer hoppas vi få en utförligare skildring från honom om hans renovering av sin A-Ford. För de, som ej känner till luftringens historia, återger vi berättelsen om bröderna Michelin.

Från Ströms horisont inleder vi en ny serie. Folke Hemmingsson har intervjuat en gammal bilpionjär, som har mycket att berätta från norra Jämtland.

Omslaget visar Leif Fregelin med hustru i sin T-Ford söndagen den 11/7-65 uppe i Ottsjön.



Rapport från MHRF:s årsmöte

MHRF:s årsmöte hölls i Södertälje den 9 september 1978.

Bland saker, som diskuterades kan nämnas MHRF:s "lilla röda". Den kommer så småningom med import- och skattebestämmelser.

Försäkringarna diskuterades. Folksam har lovat att bekosta en halvtidstjänst för Björn Lindh. Elof Lavér kommer att sköta resten och ersätts av MHRF. Kostnaden tas ut genom en höjning av medlemsavgiften med 1 kr.

Två grövre skador har inträffat, där försäkringstagaren varit vållande. Några fall av överträdelser har rapporterats.

Åldersgränsen för fordon kommer sannolikt att höjas från 15 till 20 år.

Anmälningsavgift om 250 kronor plus 1 kr per medlem införs för att motverka okynnes-

ÅRSMÖTET

blir den 16 mars på Österängsskolan, kl. 19.30.

Styrelsen har sammanträtt och dragit upp riktlinjerna för 1979 års aktiviteter.

LOPPMARKNAD planeras på JAMTLI lördagen den 26 maj kl 12.00.

STORSJÖRALLYT går lördagen den 11 augusti med start på JAMTLI mot okänt mål. Rallyt avslutas med surströmmingsfest.

UTSTÄLLNING på EXPO NORR, möjligen 29/6-8/7.

FILMAFTON 5 april i vår nya klubblokal på Österängsskolan, Bangårdsgatan 1.

GARAGETRÄFF ute hos ÖRJAN BERGQVIST med besök i flymuséet 3 maj 1979.

Med HEBE till VERKÖN 6 september. Underbar månskenstur med Bo Eriksson som värd och kapten.

46/56 sektionen svarar för programmet 2/10. Vi samlas i klubblokalen 19.30..

Nya medlemmar i Jemtlands Veteranbil Klubb

11/11-78 Adamsson, Rolf, Bräcke
 Backlund, Anders, Mörsil
 Bergsten, Bo, Frösön
 Eriksson, Arvid, Hammarstrand
 Grunnesjö, Bertil, Delsbo
 Gyllsén, Börje, Östersund
 Hall, Martin, Östersund
 Hansson, Tomas, Östersund
 Hed, Kurt, Tumba
 Jonsson, Alf, Pilgrimstad
 Karlsson, Lars-Åke, Östersund
 Lindholtz, Björn, Östersund
 Lundgren, Olle, Delsbo
 Nilsson, Birger, Hoting
 Nordström, Karl Gunnar, Rimbo
 Norman, Manfred, Åre
 Näslund, Zeri, Offerdal
 Näckdal, Hans, Mattmar
 Ottosson, Lars, Östersund
 Schönberg, Göte, Lit
 Ström, Per, Östersund

Styrelsen föreslår årsmötet ändring av klubbmötesdag från fredag till torsdag och en stor aktivitet första torsdagen i varje kvartal.

Meddelande om klubbmöte införs i ÖP och LT dagen före klubbmötet. Läs: Klubbmeddelanden!

Så får vi meddela, att Göteborgs Automobil Museum öppnas i juni 1979.



Sven Schylberg

När bilen kom till Jämtland

Jämtland tillhör de landskap i Sverige, som mycket tidigt fick bilar. Den första bilen kom till Jämtland redan 1899. Orsaken till bilens tidiga ankomst, får kanske sökas i jämtarnas urgamla intresse för handel. Resorna och umgänget med människor bidrog att göra jämtarna vakna och intresserade för vad som rörde sig i tiden. Utifrån medfördes ej blott varor utan även nyheter från den stora världen.

Det förvånar därför inte, att två jämtbönder inför de två första bilarna vid seklets början. Regelbundna handelsresor företogs till Stockholm. Där hölls utställningar. Stockholms första bil kom till huvudstaden i samband med den stora Stockholmsutställningen 1897.

Två år senare kom bilen till Östersund. I Jämtlands läns Annonsblad meddelas 4 november 1899, att automobiltrafik snart skulle komma igång på den nya landsvägen Krokombil—Laxviken, en sträcka vid pass 80 km. Trafiken var avsedd att uppehållas med två automobilfordon, det ena en omnibuss för persontransport, det andra för transport av varor. Meningen var att dessa skulle göra en tur om dagen i vardera riktningen.

I spetsen för företaget stod herr Lars Nilsson i Laxviken och Johan Johansson i Krokombil. Bilarna skulle anlända nästa vår och trafiken öppnas sedan länsstyrelsen medgivit tillstånd.

Men redan den 13 november meddelar Östersunds Posten:

Automobiler till Jämtland

Svenska Dagbladet för fredagen berättar, att bärifrån har i dagarna AB Stieltjes avsåt till Jämtland en automobilomnibuss och en automobiltransportvagn, den första i sitt slag i Sverige, båda tillverkade hos Daimler i Cannstadt, Tyskland.

En liknande buss hade den 12 juli 1899 insatts i trafik i Stockholm, där den fick namn som Drottninggatans skräck, Droskhästarnas spöke och Bullerbussen. Liljeholmens Stearinfabrik i Stockholm skaffade sig 1899 också en Daimler transportvagn. Daimlervagnarna synes ha kommit till huvudstaden genom kronprins Gustav (V). Denne hade vid besök i Tyskland tittat på Daimlers fabrik. Resultatet blev, att en Daimlervagn levererades några veckor senare. Daimleragent i huvudstaden blev en herre vid namn Erik Hedlund.

Ansökan om trafiktillstånd ingavs till länsstyrelsen den 3 november 1899. Det var undertecknat av lantbrukarna Axel Freidenfelt, Sandnäset och Lars Nilsson i Laxviken. Utslag gavs den 21 november och noterades i ÖP den 25 samma månad.

Automobiler i Jämtland

Lantbrukarna Axel Freidenfelt å Sandnäset och Lars Nilsson i Laxviken ha hos K. bef. anhallit om tillstånd att å den tid marken är bar få befara vägen Krokoms järnvägsstation över Föllinge till Laxviken i Laxsjö med två av dem inköpta automobiler, avsedda den ena för person och den andra för godstrafik. K. bef. ha emellertid funnit det icke tillkommer sig att meddela sådan tillåtelse utan hänvisat till Kungl. Maj:t.

Svårigheten att få trafiktillstånd berodde sannolikt på att det varken fanns lagar eller förordningar av något slag i vilket ordet automobil förekom. Avskrifter införskaffades av resolutioner i ärenden angående trafik med landsvägslokomotiv från Stockholm 1877 och automobil 1899, innan frågan avgjordes.

Freidenfelt och Nilsson hade i ansökan framhållit, att det tillämnade företaget skulle bli den allmänna samfärdseln till gagn. Länsstyrelsen såg positivt på företaget, men tillfrågade distriktsingenjören i Nedre norra Väg- och Vattenbyggnadsdistriktet. Denne var mindre intresserad. Han framhöll, att lutningsförhållandena på vägen Lillholmsjö—Föllinge var obekväma och de varierande vägbredder, som fanns, medförde att landsvägstrafiken därför blev ogynnsam.

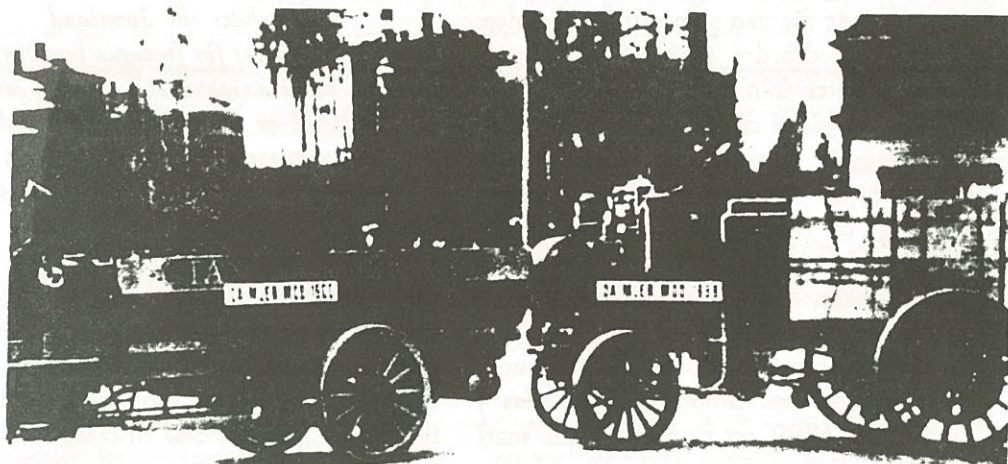
Ett möte gav litet mellanrum. Sökandena erbjöd sig, att ordna med mötesplatser, men vägingenjören ansåg, att ansökningen måste avstyrkas, då förbikörningar var utförbara.

Resolutionen från den 21 november ger en del intressanta uppgifter om de två bilarna. Personvagnen beskrevs väga omkring 1.800 kg. Den var 4 meter lång, 1,7 m bred och 2,6 m hög och var avsedd för åtta personer utom föraren. Godsvagnen vägde 1.900 kg och lastade 2.500 kg. Båda vagnarna var försedda med bensinmotorer om åtta hästkrafter och kunde uppnå 20 respektive 15 km/tim. Hjulen var massiva gummiringar och godsvagnens hjul hade en decimeter bred järnskoning.

Distriktsingenjören W. Prinzencrantz avstyrkte bifall till ansökningen bl.a. för att vägbredden var för liten. En vägbredd av minst fem meter behövdes och en hel del trätrummor och träbroar hade ej den styrka, som behövdes.

Ärendet överklagades och kom nu på remiss till länsstyrelsen. Remissinstanser blev de väghållningsskyldige i Rödön, Lit, Hammerdal och Offerdals tingslag. Stämmor hölls i januari månad 1900 på respektive orter.

1891 hade utfärdats en ny väglag. Den innebar en lättnad för bönderna. Väghållningsskyldigheten skulle nu icke endast bäras av jordbruksfastighet utan även av andra. Länen hade indelats i väghållningsdistrikt och vägarna i lotter. Vägdistriktet sköttes av en styrelse, vald av en vägstämman, som bestod av de enskilda väghållningsskyldige.



Två Daimlervagnar demonstreras. Det var med bilar av denna typ som man redan 1899 ville trafikera sträckan Krokoms—Laxviken.

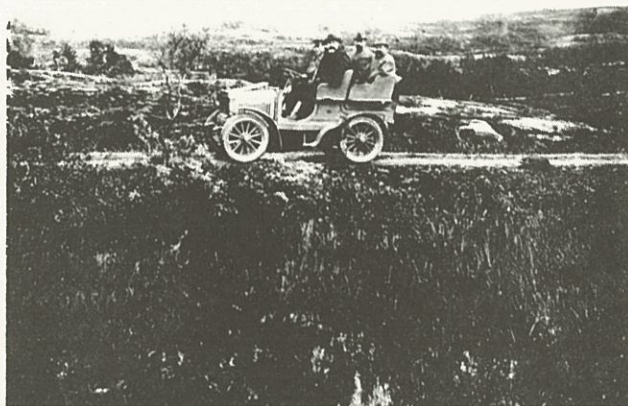
De väghållningsskyldige i Rödöns distrikt förklarade sig icke ha något att invända mot den ifrågasatta biltrafiken till Laxsjö. Lit ansåg det vara svårt att yttra sig om automobiltrafik. Hotagens ombud ville tillåta trafik, men yrkade, att konkurrensen skulle vara fri. Ström och Alanäsets kommuner biföll, men Hammerdal och de övriga yrkade avslag.

Ärendet gick till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, en institution, som hade inrättats 1841 med uppgift att handlägga tekniska och administrativa ärenden. Styrelsen tillstyrkte 25 juli 1900, men på vissa villkor.

Den 24 oktober meddelade Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, att körbanan måste vara minst fem meter, vilket inne-

bar, att ungefär 9/10 av vägsträckan måste ombyggas. Broarna måste bära minst 2.500 kg. Vagnarna måste framföras av godkänd förare och farten fick ej vara högre än 20 km/tim. Vid skymning, dimma och mörker måste hastigheten begränsas till 10 km/tim. Maskinen skulle saktas eller stoppas, då mötande djur visade sig oroliga. Bilägarna skulle också delta i underhållet av landsvägen.

Nu skulle man kunna tro, att sökandena gav upp, men så synes ej ha skett. De hemställde om ny prövning. Den 16 februari 1901 infortrade Kungl. Maj:t från länsstyrelsen en ny utredning. Den 23 maj 1901 meddelas i Jämtlands Kuriren, att K. bef. i likhet med hörda vägstyrelsers ledamöter anser, att vägbred-



Vägen ovanför Skalstugan var inte så dålig och tämligen bred redan 1905.



Wallenbergarna företog sannolikt en jakt-safari med bil sommaren 1905 till vår jämtländska fjällvärld. Bilderna togs i juni 1905 uppe i Skalstugan. Förutom chauffören, Knut Wallenberg, deltog ingenjören Viktor Wallenberg och i baksätet Th. Förlander samt O. Lamm. Bilen som var en 1903 års Scania hade numret 100.

den 4,75 meter var tillräcklig, men anledning fanns ej att frångå tidigare beslut.

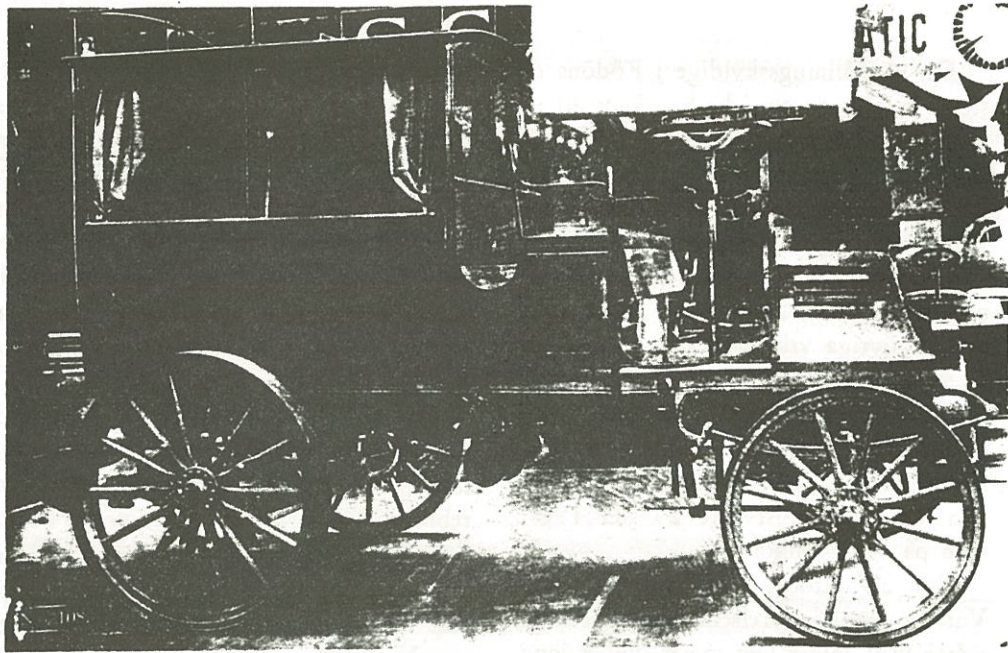
Någon trafik blev det ej i Jämtland med dessa vagnar. Försöket vittnar dock om enastående framsynthet. Bilarnas fortsatta öde är oklart. Den ena bilen uppges ha sålts till Finland. Den andra uppges ha varit kvar i Östersund sommaren 1901, då f. rektorn Anton Svensson (f. 1895) berättar att han såg den trafikera stadens gator. Än idag finns en Daimler motor från sekelskiftet bevarad. Den inköptes av Per Bertilsson i Bydalen och monterades in i en båt, som byggdes 1901.

Utvecklingen på bilens område gick raskt framåt. 1897 hade Södertelje Verkstäder börjat biltillverkning. 1898 fanns ett tiotal bilar i Sverige. Fyra år senare var antalet omkring femtio. 1902 hade Scania i Malmö börjat bygga bilar. 1903 importerades cirka trettio bilar. Den 12 maj 1903 startade en vagn från Malmö för att köra till Sveriges första bilutställning. Den öppnades i Stockholm den 16 maj. Inspektör Gustaf Ekström synes ha deltagit. Enligt gåvobrev i läns museet från 1955 köpte denne en vagn från Södertelje Verkstäder 1903.

Jämtlands Automobil AB bildas

1904 anmälde Gustaf Ekström hos länsstyrelsen, att han, därest icke laga hinder förelåg, ämnade driva trafik med lastautomobil å allmänna landsvägen mellan Dockmyrs järnvägsstation och Stugubyn i Stuguns socken.

Allmänhetens inställning till bilen hade under de här åren ändrats, varför anmälan



godtogs. Östersunds Posten skriver 13 juni 1904:

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

Automobilen, som har kupéform, rymmer 6 å 7 personer och har en motor om tio hästkrafter. Dess högsta fart är 16 km/tim. Angående dess användning till regelbundna trafikurer eller ej är ännu intet bestämt.

En tur gjordes ut till Frösö läger och samma dag företogs även en resa upp till Strömsund. Den resan tog tio timmar och omnämndes i Östersunds Posten.

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

Resan var dock ganska strapatsrik, enligt Ekström, som långt senare berättade om de två lustturerna (ÖP 1940).

Landshövding Sparre bad mig hämta honom och hans familj för en biltur inom Östersunds stad. Innan den företogs, bad landshövdingen, att vi skulle köra långsamt, ty om någon häst skenade, så kunde det gå illa. Jag tog plats bredvid chauffören Wikholm och så kördes den vanliga farten en mil i timmen på jämn god väg. Hästarna var mycket rädda, men vi stannade emellanåt och allt gick lyckligt. När de resande steg av vid residenset tackade landshövdingen för att vi hade kört så sakta. Vi hade dock kört det fortaste, som var möjligt på god jämn väg.

Sveriges första bilutställning hölls i Stockholm 16—24 maj 1903. Den ägde rum i Idrottsparken, där också provkörning av bilarna försiggick. På utställningen visades den s.k. kungavagnen, som senare blev Jämtlands första bil. Vagnen var en motoromnibuss av märket Helios, som tillverkades av Södertelge Verkstäder.

En tur gjordes ut till Frösö läger. Sedan ställdes resan till Strömsund. Ekström berättar, att ett par handelsresande fick följa med för ett par hundralappar. När de kom till Litsbron, så var där mycket folk. Mitt på bron stannade bilen. Vattnet i kylaren kokade. Ekström försökte avleda uppmärksamheten genom att för de församlade tala om flottning. Under talet viskade Ekström till Wikholm, om denne kunde starta, men denne ruska- de på huvudet. Till slut kommenderade ändock Ekström: *Kör!* Till folkets jubel började bilen gå. När den kom på norra sidan av älven, blev det åter stopp. Efter uppehåll på Lits- och Häggenås gästgivaregårdar, kom sällskapet sent omsider till Strömsund. Där välkomnades de av prosten Wagenius, som utropade: *"Detta kommer att bli framtidens fort- skaffningsmedel"*. Sedan bad prostens sällskapet köra till prostgården, så att denne kunde visa undret för sina hästar. En trumma av trä passerades. Den gick sönder, så att bilen stod på näsan i diket.

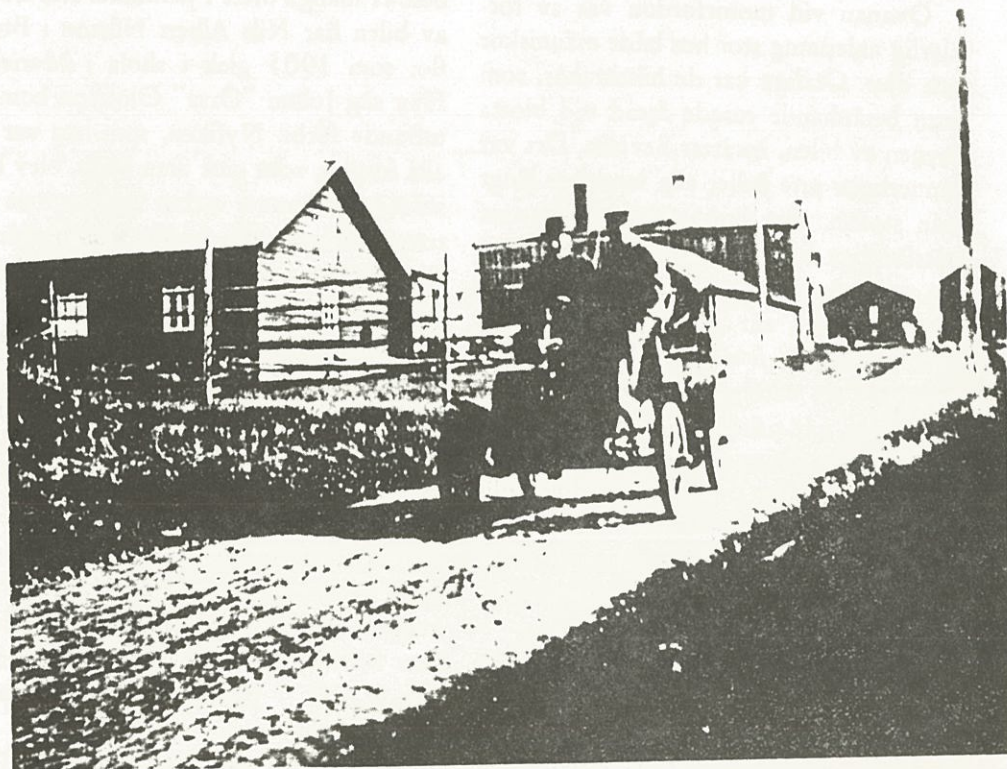
Chaufför på fordonet var maskinisten Jonas Wikholm från Bomsund, som får betraktas som Jämtlands förste automobilsförare. Han utbildades till chaufför i Södertälje.

Första bilen syntes oss alla för tung, skriver Ekström i ÖP. Hjulen var av björk. Den hade en vikt av omkring 2,5 ton och var kedjedriven med Ewarts kätting. Motorn hade tre växlar och spaken satt på utsidan. Vagnen var en motoromnibuss med namnet Helios på nio hkr. Kylsystemet på vagnen var i förhållande till vikten för dåligt. Motorn blev därför lätt varm. Efter två års verksamhet togs bilen ur drift och 1926 skrotades den. Delar av den förvaras idag på Jämtlands läns museum, dit den donerades 1955. Bilen kan således betecknas som Jämtlands första automobil, som fick användas i trafik.

1905 hölls Sveriges andra bilutställning. Den blev en succé och besöktes under två veckor av nära fyrtiofem tusen personer. Ett häfte utkom med rubriken, *Hvems är automobilen?* Denna utställning besöktes även av jämtar.

En Cadillac kommer till Östersund

ÖP skriver den 20 maj 1905, att en automobilroska av amerikansk konstruktion, typ Cadillac, anlät till Östersund. Bilen, som kostar ca fyratusen kronor rymmer fyra personer och kan uppdriivas till en fart av bortåt 40 km/tim. Ägare är ett konsortium kallat Bilbolaget bestående av åtta personer, bl.a. J.P. Hård, Markus Forsberg, K.J. Karlsson, Nils Gislén, häradsbövding Karl Ekberg och Johan Olofsson i Digernäs, som hämtade upp bilen.



Bilen var mörkröd och hade pneumatiska ringar. Motorn var tvåcylindrig, kedjedriven och vagnen hade två trappsteg, som ledde upp till förarplatsen. På förarsitsen rymdes två man plus den rakt uppstående ratten. Ingenjör Severin Lindgren, Östersunds förste droskchaufför, utsågs till förare. Denne berättar 1939 att han fick förtroendet att söka tygla fordonet. Den första bekantskapen med bilen skedde redan första kvällen bilen kom till staden. Lindgrens enda kontakt med motorer var att han och förrådsmästare Malmquist hade tillverkat den första bensinmotorn på Storsjön.

Severin Lindgren, sannolikt med häradsbövding Colleen som passagerare, på en resa till Föllinge, där kortet togs 1905. Bilen är en Cadillac 1904. Den finns fortfarande kvar i Östersund.

Bilen rullades ut på Storgatan och vidare ned på Köpmangatan, där trafiken var mindre besvärande. Så småningom vågade Lindgren starta motorn och så rullade vagnen i väg ned mot Centralen. På den öppna platsen övades under ett par timmar, varefter hemfärden företogs utefter Storgatan och in genom porten. Elddopet hade skett. Bilen förvarades hos firman Hård & Forsberg i Östersund.

Även Strömsund fick besök av denna vagn, som gjorde turen dit på den korta tiden av fyra timmar och femtiofem minuter, enligt ÖP den 22 maj 1905.

Bil kör på mjölkskjuts

Vid ett annat tillfälle gick resan till Hamnerdal. Häradshövding Tycho Colleen skulle dit på rannsaking. Strax hitom Kläppe by stod en hästskjuts parkerad. Bonden kom ut ur ett hus. Vid blotta anblicken av vårt tuffande fordon, sträckte han armarna i luften, galltjöt och slängde sig över gärdesgården. Hästen, som stod förspänd en vagn lastad med mjölsäckar, satte av i full karriär, så att häradshövdingen och Severin fick det arbetsamt att samla upp alla säckar.

Ovanan vid motorfordon var av förklarlig anledning stor hos både människor och djur. Otaliga var de hästkrakar, som utan betänkande rusade åstad vid blotta åsynen av bilen, berättar Severin. Det var sannerligen inte heller alla landsbor långt från staden, som hade gripits av samma outsläckliga hat till bilen, som den gumma, som stängde vägen med två ordentligt bundna hästar, när Severin kom åkande. *"Det djävulska fordonet"* skulle äntligen stoppas i sin vådliga framfart.

Severin var också med om den första kollisionen i Östersund mellan en bil och häst. Det hände i korsningen av Tullgatan—Prästgatan, när Severin ej lyckades få stopp på fordonet, då A.W. Petersson i Odensala kom med mjölkskjutsen.

Häradshövding Ekberg företog sommaren 1905 en lustresa till västra Jämt-

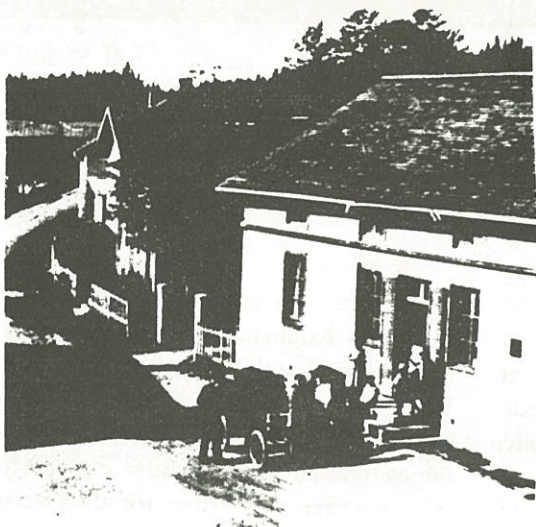
land. Med på resan följde en fröken Warodell. Uppe i Duved gick sällskapet in för att dricka kaffe, medan bilen vaktades av Severin. En jämtgubbe kom fram och undrade vad som låg hoprullat bak på bilen. Severin förklarade, att det var en sufflett och hur den skulle användas. Plötsligt kom fröken Warodell ut för att hämta en sak. Då hörs en röst bakom henne. Det var gubben, som kommenterade: *"Jaa, de ä jussom fint i alla fall med en tocken där klosett"*.

Trafik mellan Östersund och Strömsund lekte många i hågen. Sommaren 1905 infördes regelbundna annonser om omnibussturer. Någon reguljär trafik synes det dock inte ha blivit. Bilen hyrdes ofta ut för affärsresor, varför den kom att besöka många orter i Jämtland. Ett minne av bilen har Nils Albert Nilsson i Brunflo, som 1905 gick i skola i Marieby. Han såg Johan "Orsa" Olofsson komma tuffande förbi. Nyfiken, som han var på alla fordon, som gick utan hjälp, blev han stående i fönstret sedan kamraternas intresse svalnat. Då hördes folkskollärare Bondes röst: *"Nils får stå kvar vid fönstret den här timmen"*. Det blev straffet för Nils intresse för bilar. Senare kom han att bli en av Jämtlands verkliga bilpionjärer, men detta var hans första kontakt med bilen.

Jämtland får bilförsäljare

Intresset för det nya trafikmedlet var nu stort i staden Östersund. Hård & Forsberg annonserade sig i Jämtlands Tidning som återförsäljare av automobilerna Star och N.A.G. i Jämtland. Grosshandlaren

Grosshandlaren Per Näs ägde två Oldsmobilevagnar. Här besöker han Brunflorens handlare 1905. En vagn såldes senare till Brunflo. Bilen var försedd med styrspek istället för ratt.



Per Näs i Östersund var ägare till två Oldsmobilevagnar på sju hästkrafter. De annonserades i Jämtlands Tidning 1905 som den mest populära bilen med över 35.000 vagnar sålda. Priset på en

Oldsmobile var 3.500 kronor. Per Näs besökte Brunflos diversehandlare med en Oldsmobile 1905 och en vagn såldes senare dit. Pelle Näs introducerade också den första Lancian i Jämtland, men det var betydligt senare.

I mitten av juli 1905 fick Jämtland ytterligare en ny bil. Det var en Orient, som inköptes av O. Palmqvist för 3.500 kronor. Bilen användes för post- och persontrafik på linjen Stugun—Dockmyr.

Jämtlands nästa bil blev en svensk konstruktion. Gästgivaren A.O. Andrén i Lit inköpte från Maskinfabriks A/B Scania i Malmö en fyrväxlad vagn försedd med rattväxel.

Förvånansvärt nog företogs långfärder i början av seklet. I Jämtlands Tidning meddelas den 10 juli 1905, att *"I går passerades staden per automobil av ingenjör Viktor Wallenberg från Stockholm, vilken med sällskap var på färd via Härjedalen till Skilstugan"*.

Åren 1905 och 1906 kom det in ett hundratal bilar till Sverige. Även den jämtländska bilparken ökade. 1906 inköpte grosshandlaren Olof Olsson i Föllinge en Cotterau. Det var en fyrsitsig fransk bil med tvåcylindrig tolv hästars motor. Den var ljusröd till färgen och stationerades i Föllinge, där den kom att bli en av de första trafikbilarna i Jämtland. Bilen saknade kullager, vindruta och sufflett. Den hemkördes från Sundsvall, dit den anlände med båt, av Per Jonsson från Ottsjön, även kallad Bil Pelle.

Bil Pelles minnen

I en intervju för Motorföraren berättade Per Jonsson i slutet av 1920-talet om denna vagn. *"Den skulle levereras av ett bilbolag i Stockholm och jag reste dit för att utbildas till chaufför. Det dröjde dock mer än tre månader, innan bilen kom. Under tiden arbetade jag tillsammans med några söderpojkar på verkstaden men fick aldrig ta i en ratt på hela tiden. Äntligen kom bilen. Efter tre dagars gräl blev den förd till verkstaden. Jag fordrade, att den skulle köras ut på Gärdet, där jag tänkte lära mig köra den, men ingen hade tid. Självt måste jag göra det. I ren ilska drog jag i veven, hoppade upp i bilen och körde ut på Sturegatan bland spåragnar och andra fordon. Det var det bems-kaste ögonblicket i mitt liv. Knäskälarna skramlade och käkarna skallrade som en balmskakare. Allt syntes komma mot mig."*



Chauffören Per Jonsson i Z 2. Vid hans sida Olle Holmgren från Lillholmsjö, som var dräng hos handlaren Olof Olsson. 1907.

Efter ett par dagars äventyr, sändes vagnen med båt till Sundsvall. Per Jonsson tog kvällståget. *"Följande morgon stod ett sjuttiootal personer i stadens hamn och begäpade den ljusröda bilen. Med hävan trädde jag fram och startade den. Två dödsföraktande handelsresande bade tingat skjuts hem till Föllinge. De var en smula nervösa, men vi knagglade oss ut ur staden och jag drog en lättadens suck."*

Så ökades farten och jag kände mig stolt som en segerherre, tills vi kom till första byn utanför staden. En bäst fick se bilen på 400 meters håll, satte av i vildaste sken och lämnade körsvennen i diket. Då ångrade jag bittert, att jag hade lovat komma hem med en sådan skräck för folk och få. Resan avlöpte dock rätt bra. När vi kom till Bräcke, var jag berre över bilen. Den var lydig och tam."

Dagen därpå formade sig den sista etappen till ett formligt triumftåg. I Föllinge hade ett hundratal personer väntat halva dagen på att få beskåda vår ankomst med vidundret."

Bil Pelle upplevde många äventyr med denna bil. Körningarna var ansträngande på grund av alla reparationer. Många gånger gällde det att köra på dagen och stå i smedjan på natten. Med undantag av motorn, var bilen svag och dåligt konstruerad. Under de sex somrar bilen användes, smiddes fem nya axlar, slets 40 kg metallager ut och köptes kuggdrev för tvåtusen kronor. På tvåtusen mil förbrukades aderton gummiringar och ändå missköttes ej hjulen.

Vid ett tillfälle, då hästpremieringsnämnden skjutsades, lossnade ena bak-hjulet. Efter en stunds letande, hittades hjulet. På natten svarvades en ny axel och följande morgon var bilen klar igen. Det var en stor dag för Bil Pelle, ty han fick beröm av hästbaronen och femton kronor extra. Berömmet värderade han mest.

Vid en resa från Föllinge till Krokomblick gick en fjäder av, så att kardanaxeln hoppade ur. De åkande skulle med tåget, så det gällde att handla snabbt. En tomsäck fylldes med hö. Under tiden bröt Bil Pelle loss några spjälor från en gärdesgård. Vagnen lyftes, hösäcken stoppades in och färden fortsattes. De resande hann med tåget, men sedan blev det mycket skämt om bilen, som rusade fram med långa spjälor och hö hängande baktill.

Slutligen ett litet äventyr från den första besiktningen av vagnen. Besiktningsmannen var nybörjare. När den skulle provköras, ville denne styra, men det bar

iväg i diket. Fotbromsen var felkonstruerad och därför omöjlig att använda i trafik. Vid besiktningen måste den vara i bruk. Vid minsta tryck på pedalen, högg den dock ohjälpligt fast. I en utförsbacke skrek besiktningsmannen: "Stopp!" Omedvetet trampade Bil Pelle på pedalen, så att vagnen tvärstannade och besiktningsmannen hamnade på motorhuven.

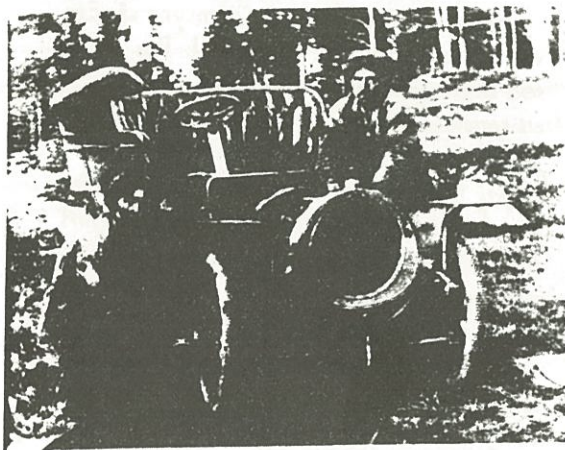
Denna intervju ger en god bild av under vilka förhållanden våra första bilpionjärer levde. De var inga vetenskapsmän eller tekniker. De var experimenterande fantaster och praktiska mekaniker.

Ytterligare en bilpionjär fick vi 1906 i Paul Hann från Hammarstrand. Han inköpte en 1-cylindrig Oldsmobile på sju effektiva hkr med vilken han bedrev biltrafik mellan Hammarstrand och Stugun.

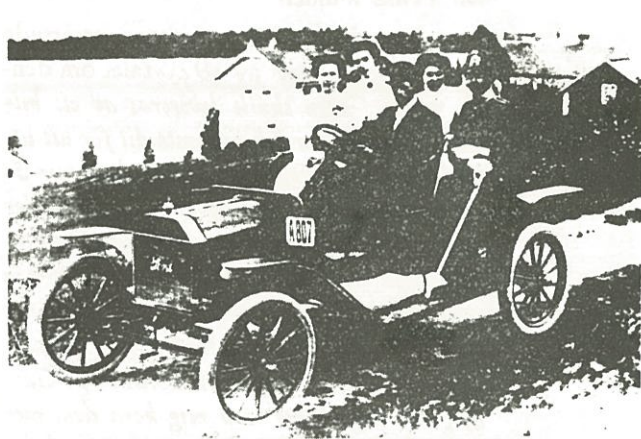
Den 9 april 1907 inregistrerades vagnen som den första i länsstyrelsens bilregister. Den fick beteckningen Z 1. Paul Hann blev också den förste som sökte trafiktillstånd i länet i enlighet med 1906 års Kungl. förordning om automobiltrafik.

Gästgivaren Julius Holmer i Stugun erhöll dock tillstånd på en Cotterau före Paul Hann. Julius Holmer blev således innehavare av det första tillståndet att bedriva yrkesmässig automobiltrafik i Jämtlands län.

Jag har i denna framställning visat, att inga bestämmelser eller förordningar om biltrafik fanns under bilismens första år. Det stod var och en fritt att skaffa sig ett motorfordon. Registrering, skatt, försäkring och körkort existerade ej, varför de uppgifter vi får om Jämtlands första bilar finns i länsstyrelsens ekonomidiari-



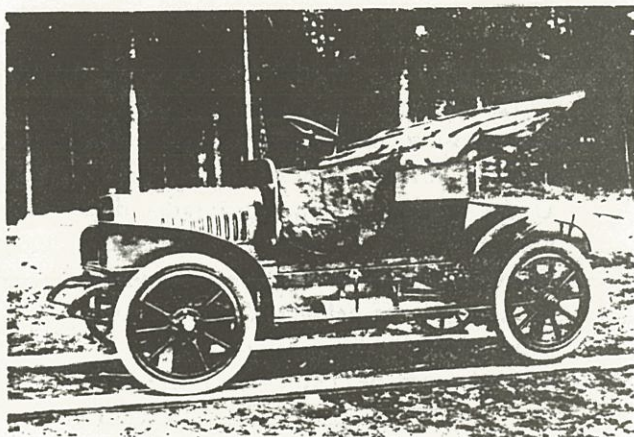
Uptill t.v.: Bil Pelle i mekartagen med Olof Olssons i Föllinge Cotterau.



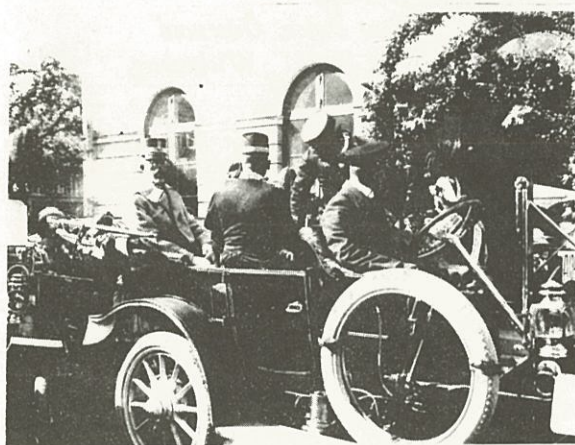
1910 års T-Ford, A 807. Vagnen ägdes av Erik Persson i Stavre, som här tillsammans med t.v. Elin Svensson och i baksätet Ingeborg Henriksson, Anna Jonsson och P.M. Nordin är på väg till bröllop. Bilden tagen midsommaren 1910. Nästa år ägdes A 807 av gästgivaren Per Olsson i Östersund.



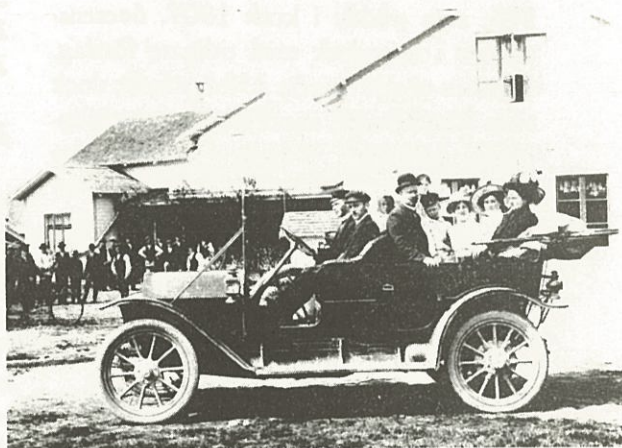
Cotterau från Kälarne. Vid rat-
ten Gunnar Sundman.



T.h.: Denna 1907 års Studebaker ägdes av
J.P. Wikström i Orrviken. Vagnen liknar
mycket en Darrac från samma tid. Bilen lig-
ger idag på Storsjöns botten utanför Sunne
kyrka.



Hans Majestät Konungen besökte Östersund
15 augusti 1911. Han skjutsades då till läns-
residenset i denna 1911 års Cadillac. Bilen,
som var på 32 hkr, var då Östersunds moder-
naste bil.



Klövsjöns första bil, Z 9, midsommarafton
1911. Vid ratten Zakris Eklund, bredvid Si-
monsson. Sigrid Eklund d.y., fadern Halvar
Eklund, Lisa Eklund, Herman Eklund, en
oidentifierad dam, Signe Kjelsson och mo-
dern Sigrid Eklund.

um, där de återfinns bland ansökningar om utskänkning av vin, tombolatillstånd etc., men inte ens diariet ger full klarhet. Ofta kan fotografier och intervjuer ge upplysningar om bilar, som kom till en bygd, men ej infördes i något register. Redan 1907 inköpte gästgivaren A.O. Frändén i Kälarne en vagn av märket Cotterau. Förare på vagnen blev Gunnar Sundman, som utbildades i Stockholm. I Sunne fanns en bil av märket Studebaker, som ägdes av J.P. Wikström och i Näliden en Gladiator. I Brunflo rullade en Oldsmobile och i Ytterhogdal en 1903 års Renault. Fotografier från denna tid visar, att ännu fler bilar fanns i Jämtland, men varken bilar eller ägare har kunnat identifieras.

1906 års automobilförordning

I januari 1907 kom en förordning om automobiltrafik. Den var resultatet av fyra års utredningsarbete. 1902 hade Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen utarbetat ett förslag till allmänna bestämmelser för biltrafik. Bygdevägarna skulle underhållas av de väghållningsskyldige. Biltrafik skulle medges endast, om den var ortsbefolkningen till gagn. Kommunerna skulle höras och vid enskild biltrafik erfordrades borgen för ersättning för skada, som uppkom av trafiken.

Länsstyrelsen i Jämtland var redan 1903 positiv till införandet av bilar. Hastigheten ansågs lämplig till 25 km/tim. Under de första åren begränsades dock hastigheten till 15 km/tim, så att hästarna fick vänja sig vid de nya bilarna. I synnerhet ansågs detta befogat på de vägar, som hade en vägbredd under tio meter.

I ett yttrande 1904 ansåg länsstyrelsen, att bilägarna skulle bidra till vägnas underhåll. Hjulringarnas ytterkanter ansågs ej få överstiga tresjundedelar av vägens bredd och skyldigheten att föra hastighetsmätare skärptes.

1906 års biltrafikförordning, nr 90 i SFS, som trädde i kraft 1907, överensstämde i huvudsak med tidigare förslag. Bil, som vägde mer än 250 kg skulle dock vara försedd med anordning, som möjliggjorde backning. I varje län tilldelades bilarna nummer och en bokstav, som utgjorde igenkänningstecken. Jämtlands län fick bokstaven Z. Körning med bil tilläts endast på väg, som översteg 3,6 meters bredd.

Resultatet av förordningen blev en inventering och förteckning av länets vägar. Av denna inventering framgår, att länets vägar tillät biltrafik i ganska stor omfattning. I länets tidningar, anmälde kronofogde Cederberg inom norra fögderiet, att med fyra undantag alla inom fögderiet befintliga lands- och bygdevägar, hade den bredd, som behövdes. Han ansåg, att ju mer biltrafiken blev allmän, desto mer kom vägarna att förbättras, varvid den djurplågande och vägfördärvande forbondetrafik kunde upphöra.

Som en kommentar till den nya förordningen kan idag sägas, att på grund av den frihet den erbjöd, så är det idag svårt att få ett verkligt grepp om hur många bilar, som kom till Jämtland de första åren. Först 1916 kom en förordning, som föreskrev, att bilarna skulle registreras i det län, där de hörde hemma. Åren 1907 till 1916 rullade därför många bilar med beteckningen A, X, D, O eller Y i vårt län, vilket anger, att ägaren hade köpt bilen utanför Jämtland.

Den nya förordningen föreskrev också, att bilarna skulle besiktigas. Förarna skulle avlägga prov för erhållande av tillstånds-

bevis. En besiktningsman utsågs för länet. I ÖP kungörs 30 maj 1907, att ingenjören vid SJ, Tore Möller, hade utsetts till besiktningsman av automobiler. Två automobiler för persontrafik hade hittills besiktigats. Den förste var A.O. Andréns i Lit, Z 5, Scania och den andre synes ha varit en Cotterau, D 21, tillhörig Julius Holmer i Stugun.

1907 års bilregister

I det bilregister, som upprättades, redovisas endast fem bilar med beteckningen Z.

Z 1 Paul Hann, Hammarstrand

Z 2 Olof Olsson, Föllinge

Z 3 Jägmästare Knut Falck, Östersund

Z 4 Metallgjutaren K.A. Wickenberg, Odenslund

Z 5 A.O. Andréns, Lit

Det märkliga med registret är att endast ägarna omnämnes, ej bilens namn. Genom andra handlingar kan dock de flesta bilarna identifieras. Som tidigare framgått var Paul Hanns vagn en Oldsmobile. Z 2 var en Cotterau och Z 3 en Darrac. Jägmästaren Knut Falck uppges ha haft två sådana vagnar. Den andra, med beteckningen O 55, var till färgen vit. Den byttes senare ut till en grön med röd skinnklädsel av samma märke.

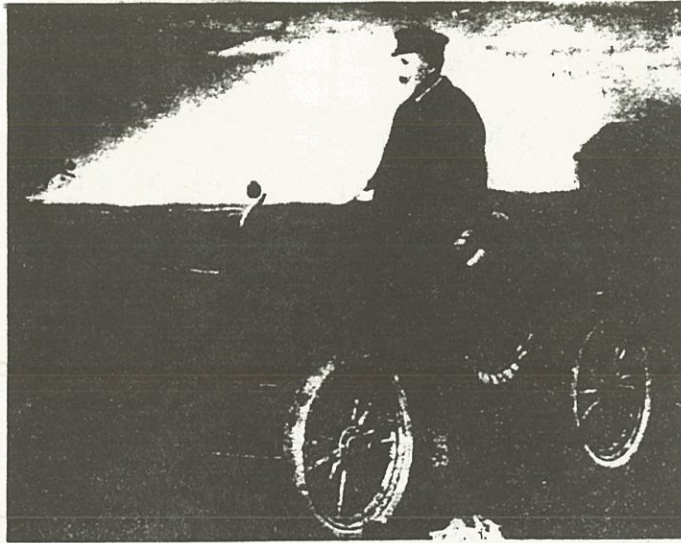
Z 4 var en lastbil med järnhjul. Den inköptes från Malmö. Den användes för grustransporter. Experimentet utföll dock ej så väl. Märket synes ha varit en Scania. Z 5 var en personbil av samma märke.

Den första trafikförseelsen

Jägmästare Falcks bil ansågs som ett fartvidunder. Historierna om denne man uppges vara många. Jägmästaren synes ha varit den förste i länet, som drogs inför rätta på grund av en bilförseelse. Händelsen utspelades på landsvägen Gåxsjö—Ottsjön vid Kakuåsens by.

Vid förhöret, som hölls den 25 juli, uppgav jägmästaren att han i sällskap med jägmästaren Lothigius hade rest från Krokomb till Strömsund. På vägsträckan Ottsjön—Gåxsjö mötte de två efter häståkande personer, som observerades på

Paul Hann i Hammarstrand vid styrspaken på sin Oldsmobile. Vagnen inregistrerades den 9 april 1907 som den första i länsstyrelsens bilregister. Den fick beteckningen Z 1.



långt avstånd. Han hade genast låtit automobilens sakta farten. De åkande hade styrt hästen över diket för att köra in på ett fält intill landsvägen. Åkdonet hade därvid vält och de åkande hade kommit under. Falck hade då kört närmare med bilen, varpå han och Lothigius hjälpte de åkande upp. En av de åkande, som hette Nyström, jämrade sig högljutt och begärde att få konjak. Falck erbjöd sig att skjutsa Nyström till närmaste by, men anbudet avböjdes.

Händelsen noterades också i pressen och brevväxling jägmästarna emellan förekom. Polisförhör hölls också med bondesonen Olof Olsson i Gåxsjö. Denne berättade, att man vid Kakuåsens by hade mött en med stor hastighet förd automobil, som på grund av en förhöjning i vägen icke kunnat iakttagas förrän på omkring tjugofem meters avstånd. När hästen blev orolig och bilen höll kurs mitt efter vägen, som på stället var smal och chauffören ej stannade eller höll åt sidan, så styrdes hästen över diket.

Olsson nämnde också, att han tidigare hade mött en bil. Föraren av denna hade på långt avstånd stannat bilen och hjälpt till att leda hästen förbi densamma.

Eftersom Nyström hade tvingats ligga kvar i Ottsjön och konsultera läkare från Föllinge, så yrkade denne ersättning för

sveda och värk med hundra kronor, arvode till läkare och vårdare i Ottsjön med samma belopp och för mistad arbetsförtjänst och nedsättning av arbetsförmågan med 1.500 kronor. Målet blev en seg historia, som avgjordes först i september 1909.

Åren 1907—1910

I det bilregister, som lades upp enligt den nya förordningen 1907 redovisas endast fem bilar med beteckningen Z. Antalet vagnar var dock mycket större på grund av den frihet i registreringen, som rådde. I ekonomidiariet kan man således se, att Julius Holmers Cotterau hade beteckningen D 21. Lars Larsson i Duved erhöll 16 juli trafik tillstånd på en Cotterau med beteckningen A 26. Hur många vagnar, som kom från huvudstaden till Jämtland är idag svårt att fastställa, men det kan nämnas, att till Alanäs kom från Stockholm en Cadillac av årgång 1906. Åren 1906—10 rullade omkring tio Cadillacvagnar i Jämtland. Ett vanligt sätt synes ha varit att med båt sända bilen till Sundsvall eller med tåg upp till Östersund. Västerifrån Tröndelagen synes ej några fordon ha kommit de första åren kring sekelskiftet.

I ekonomidiariet för 1907 redovisas nio ärenden, som berör biltrafiken i Jämtland. Antalet bilar med beteckningen Z är fem och fyra bilägare fick trafik tillstånd.



Även gångna tiders bilar behövde översyn. Severin Lindgren startade Östersunds första bilverkstad i gården där Gamla Stadt låg. Här ser vi J. Lindgrens verkstad på Kyrkgatan 9.

Tillstånd erhöll Paul Hann i Hammarstrand, Julius Holmer i Stugun, Lars Larsson i Duved och Olof Olsson i Föllinge. Lars Larsson i Duved mötte ett visst motstånd från ortsbefolkningens sida, då inte mindre än femtiofyra Årebor 17 juni inlämnade en protestskrivelse. Lars Larsson erhöll dock ganska omgående trafik tillstånd.

Senare återkom de väghållningskyldige i Undersåker med en skrivelse 1910. Kungl. Maj:t beslöt, att biltrafik ej fick äga rum på vägen Järpen förbi Undersåker, Åre, Duved, Skalstugan till gränsen mot Norge, vägen mellan Kalls kyrka och Beljom, vägen mellan Sundet och sjön Anjan samt vägen mellan Melen och riksgränsen. Dispens från förbudet meddelades dock.

1908 registrerades endast en bil. Den ägdes av handlanden Johan Johansson i Krokombom och Olof Hemmingsson i Föllinge. Bilen hette Lorley Wagen och erhöll beteckningen Z 6.

Härjedalen får trafikbil

Åren 1909—10 registrerades inga bilar. Likväl kom bilar till länet. Per Leander Persson i Hammarstrand fick tillståndsbevis den 26 maj 1909 för en Cadillac. Sven Englund i Nyhem, Ängersjö, beviljades tillstånd den 2 augusti 1909. Även denna vagn var en Cadillac och hade beteckningen A 596. Bilen blev Härjedalens första trafikbil. Tillståndet avsåg Härjedalen, Berg, Åsarne, Råtan och Klövsjö socknar. Förare på vagnen blev sonen Paul Englund. Cadillac dominerade märkesfloran vid denna tid i Jämtland. Märket såldes av Fredr. Wagner i Stockholm med filialer i Göteborg, Malmö och Helsingfors.

1910 fick södra länsdelen ytterligare en trafikbil. Det var Olof Werner i Ytterhogdal, som införde den först kända bilen av märket Ford. Den fick beteckningen A 187. Ännu en Ford kom till länet 1910. Gårdsägaren Erik Persson i Stavre erhöll tillstånd för bilen A 807. Vagnen köptes av Gjestvangs i Stockholm.

Åsikterna om att forbondetrafiken var djurplågande delades av många. En brevskrivare berättade 1908 om trafiken på Härjedalen. *"Efter vägen uppåt Härjedalen kan man möta ända till tvåbundra hästar med tunga foror. Vad de stackars hästkräken få slita, kan aldrig i ord beskrivas. Olyckan är den, att fattiga stackare, som ej kan köpa sig en riktig häst, skaffar sig en utlevad stackare för att köra foror. Så blir det en stam usla hästar och usla karlar, som taga körningen för ett sådant pris, att ingen bederlig, som vill fodra sin häst och vara människa, kan ta den. Orsa—Sveg järnvägen skall möjligen göra slut på eländet."*

Det skulle dock dröja några år, innan järnvägen blev klar. Under tiden planerades ett trafikföretag. Två bilar och chaufförer införskaffades och sattes i trafik. Befolkningen drog sig för att nyttja bilarna, varför verksamheten tvingades upphöra efter något år.

Även i centrala Jämtland var man oroad över det nya trafikmedlet. 1909 ingavs en hemställan från Hammerdal och Kläppe (Kyrkås) byamän om förbud mot biltrafik. Hemställan motiverades med de många olyckor, som inträffade.

Råd till vägfarande

I pressen gavs råd till de vägfarande vid möte med automobiler.

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

1911 fick Jämtland ytterligare några bilar. Tre av dem fick beteckningen Z. Nr Z 7 blev en amerikansk vagn av märket Buick. Den inköptes av speditören Johan Persson i Östersund. Z 8 blev en Dion-Bouton, som ägdes av handlanden Svante Simonsson i Östersund. Z 9 blev en Cadillac, som köptes av handlanden Halvar

Eklund i Klövsjö. Brodern, Zackris berättar hur tillståndsgivningen gick till. *"Någon registrering, skatt och försäkring var ej nödvändig. Av en bändelse besökte jag länsstyrelsen i Östersund. Där träffade jag landshövdingen och denne hjälpte mig att fylla i en ansökan om trafikillstånd. Det avsåg sträckan Svenstavik—Vemdalen."* Enligt ÖP hade dock trafiken kommit igång månaden före den här händelsen. Eklund uppger, att det var ganska lukrativt med bil i seklets början. En resa kostade 3:50 per person och mil. Vägarna i Härjedalen var dåliga. När en resa skulle göras till Fjällnäs, måste gästgivaren först kontaktas, så att inte någon bil var ute på vägen väster om Hede. Det gick ej att mötas på vägen och besvärligt var det med hästarna.

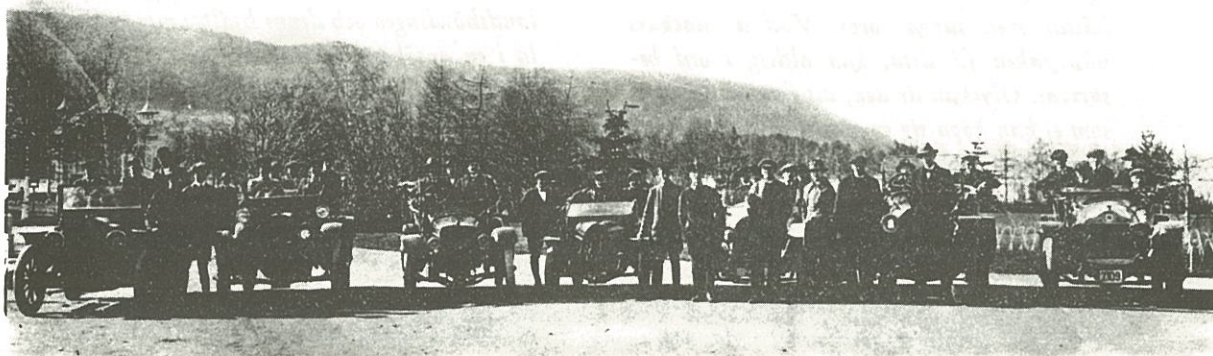
Ytterligare Cadillacvagnar kom till Östersund 1911. Åkarna E.A. Persson och Oscar Carlsson fick trafikrättigheter, dels på en vagn med beteckningen A 1341, dels A 1404. När H.M.Konungen besökte Östersund 15 augusti 1911, skjutsades denne i den förstnämnda vagnen.

Trafikrättigheter erhöll också gästgivaren Per Olsson i Östersund på Forden A 807, Thure Johansson och K.M. Månsson på en bil av märket Mathis med beteckningen A 1320. Av 1911 års ärenden om trafikrättigheter var sex för personbil i Östersund och ett i Klövsjö.

Östersunds första bilverkstad

Liksom idag behövde gångna tiders bilar översyn. Ganska snart tillkom därför verkstäder. Driften lades om från smidesverkstad till bilreparation. Sålunda anpassade sig Lundin & Söners Smidesverkstad och byggde för den nya verksamheten en ny fabriksbyggnad, som omnämnes i länets tidningar. Andra verkstäder var Mårtenssons Smidesverkstad och Sävströms Mekaniska samt Bröderna Lindgren. J. Lindgrens Maskinaffär sålde förutom automobiler och motorcyklar även motorer till sågar, tröskverk och kvarnar. Firman startade en Autoteknisk Motorskola i Östersund. Severin Lind-

J. Lindgrens Autotekniska Motorskola Östersund.



Många av länets bilpionjärer erhöll sin utbildning i Stockholm. 1912 startade Carlsson & Persson bilskola i Östersund. Här ser vi

J. Lindgrens Autotekniska Motorskola med bilarna uppställda för fotografering i Badhusparken.

gren startade Östersunds första bilverkstad i gården, där Gamla Stadt låg. En bilskola startades även av Carlsson & Persson. Resultatet blev 1912, att fjorton yrkeschaufförer sökte och erhöll bevis. Den förste hette Oscar Ivarsson och kallade sig automobilförare.

Många av länets bilpionjärer erhöll dock sin utbildning i Stockholm eller Norrköping. Den kände tävlingsbilisten Carl Skånberg drev i Stockholm Motor Tekniska Byrån på Kungsgatan 79. Där utbildades flera av Jämtlands senare legendariska chaufförer. Hur det gick till, berättar tidigare nämnde Nils Albert Nilsson från Brunflo, även kallad Bil Nisse.

Körkort anno 1913

Bil Nisse drömde som ung om att bli någonting stort. Det resulterade i att han reste till Stockholm och utbildade sig till chaufför. Det skedde hos 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 grundligt inlärdes under dessa veckor. Skolan hade en tysk vagn och en vagn av märket Vivinus, som plockades sönder och sattes ihop. De praktiska övningarna skedde ute på Ladugårdsgärdet,

där man signalerade ömsom på fåglar, ömsom på annat. Det gällde att klämma på gummiblåsan, så att det blev ett lämpligt ljud. Det var noga med tonerna! Sedan skedde uppkörningen för en besiktningsman Emil Kjellberg, som sysslade med ångpannor i sitt yrke och var tämligen okunnig i bilkörning. Uppkörningen ägde rum med skolans Vivinus och hela kursen kostade tvåhundra kronor, vilket var mycket pengar på den här tiden.

Åren 1907—1911 beviljades sexton trafik tillstånd. Efter 1912 ökade tillståndet märkbart. Förutom tidigare nämnda märken som Ford och Cadillac, fanns nu hos 1912 års trafikbilägare även Overland, Studebaker, Stoeber, Sperber, Minerva, Napier och Hupp. Napier var en mycket stor vagn. Den hade inköpts av Lars Liström i Aspås och tillståndet avsåg tio personer. De flesta vagnarna hade registrerats i andra län, varför vårt register endast ökade med fem vagnar. I registret saknas vid en genomgång Z 11. En bil med beteckningen Z 11 besiktigades 17/7 1912 och visar sig vara en vagn, som hade varit i bruk under ett par år.

En bilkonstruktion från Oviken

Mest anmärkningsvärt är dock, att Z 11 var en jämtländsk bilkonstruktion från Åbbåsen i Oviken. Konstruktör var bygg-



Det här är en jämtländsk bilkonstruktion från Åbbåsen i Oviken tillkommen 1910. Konstruktör var byggmästaren Erik Svensson, som vi här ser vid ratten på sin egenhändigt byggda bil. Framför bilen står hans föräldrar.

Bilen inregistrerades 1912 och fick då beteckningen Z 11. Motorn var en 2-cylindrig bensindriven motor om 8 hkr av märket Cudell Motoren Gesellschaft.

mästaren Erik Olof Svensson. Bilen byggdes i ägarens snickerifabrik omkring 1910. Fordonet var fyrsitsigt och hade en tvåcylindrig bensindriven motor på åtta hästkrafter.

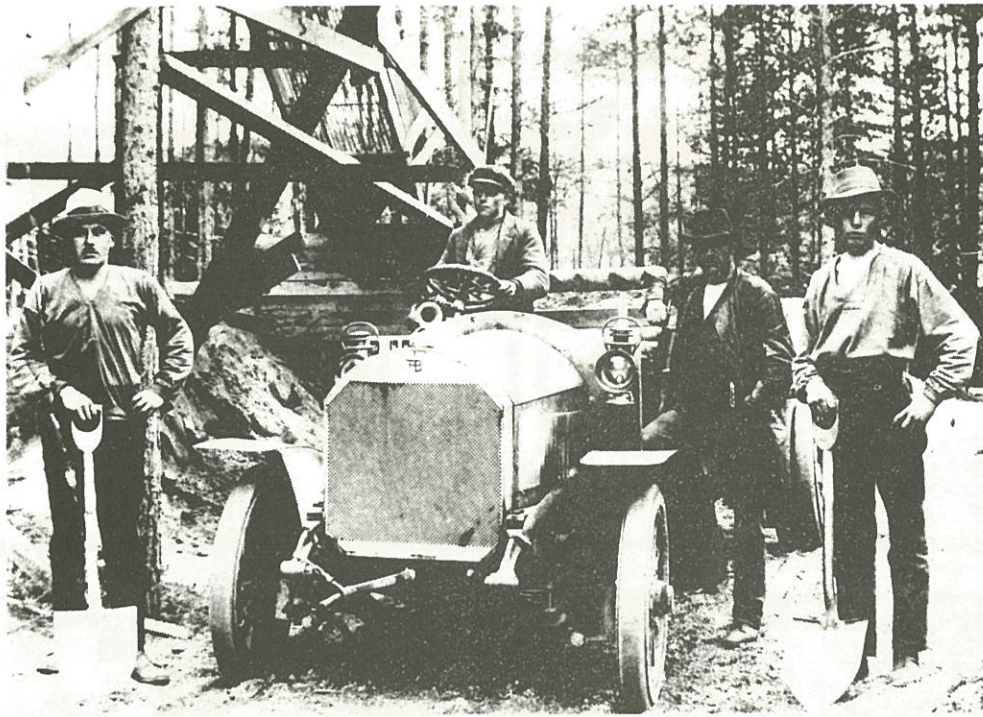
Motorn var tillverkad i Berlin och av märket Cudell Motoren Gesellschaft, M 65 Typ 85-110 nr 1198. Kraften från motorn överfördes genom att ett balans-

hjul på motoraxeln angjordes mot ett vertikalt stående friktionshjul. Genom växelspaken fördes friktionshjulet i sidled för reglering av hastigheten. När bilen skulle backas fördes spaken åt motsatt sida. Bilen gjorde cirka 50 km/tim. Karossen var av plåt uppbyggd på trästomme. Tyvärr avled det tekniska jämtländska snillet från Oviken 28 år gammal 1914.

Tidaholmare till Jämtland

1912 diskuterades i Östersunds stadsfullmäktige inköp av en brandbil. Brandchefen hade mottagit anbud från Tidaholms Bruk om leverans av en ny bil för sextusenfyrahundra kronor. Frågan diskuterades livligt, då det ansågs, att fordonet skulle få svårt att ta sig fram i snöväder. Brandkåren fick dock så småningom sin Tidaholmare. När första världskriget utbröt 1914 fanns två vagnar av märket i Östersund. Förutom brandkåren hade Fältjägarerna införskaffat en Tidaholmare och i Brunflo hade Gusta Stenförädlingsverk 1913 inköpt en Tidaholms Bruk, som skrämde folk och få.

Bönderna i Brunflo och Marieby försökte stoppa Tidaholmaren flera gånger under åren 1914—1920. Några bönder från Marieby slutade köra mjölk till mejeriet i Brunflo på grund av Tidaholmaren. I en registrerad handling från 1 okt. 1920 hemställdes, att K. Bef. 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 mjölk-kuskarna, vars hästar ej hade hunnit vänja sig vid den kedje-drivna och med massiva gummiringar försedda lastbilens långt ifrån tysta trafik. K. Bef. hade dock ej någon förståelse för denna nitälskan om trafiksäkerheten och beslöt ej vidta någon åtgärd.



Gustas Tidaholmare var en bil av årgång Tidaholms Bruk 1910, som inköptes från Sundsvall till företaget 1913. Här är Tidaholmaren fotograferad 1913 vid gruslastning i Hållborgen. Vid ratten Bil-Nisse — Nils Albert Nilsson och längst till höger, Oskar Jonsson, Lund.

Osäkerhetstillstånd på Östersunds gator
Antalet bilar kom till uttryck inte bara i registret utan även i länets tidningar. I ÖP den 25 maj 1912 skildras vilket osäkerhetstillstånd, som nu var i staden. Man efterlyste en bilförordning. *"När får vi en sådan? Antalet automobiler ökar oavbrutet. Överallt på gatorna, dag och natt, ljuda hornstötar, susa stinkestänkorna fram. Men ju mera bilar det blir, desto osäkrare blir det för den fredlige stadsbon, som händelsevis vågar sig ut på gatorna. Särskilt på nätterna körs med ovanlig vårdlöshet och svängarna i gathörnen tagas med nära nog full fart. Vad som absolut måste förbjudas, innan en olycka inträffar, är att uppeldade maskiner lämnas stående på gatan utan tillsyn eller icke koplade."*

Några dagar senare svarade signaturen "Bilist", att för Östersund gällde som för övriga Sverige 1906 års förordning. Skribenten framställde en undran huruvida artikelförfattaren med koppling *"männe tänkte sig en kedja vid någon stabil stolpe"*?

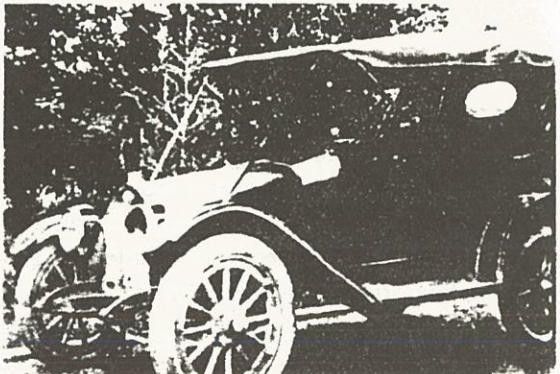
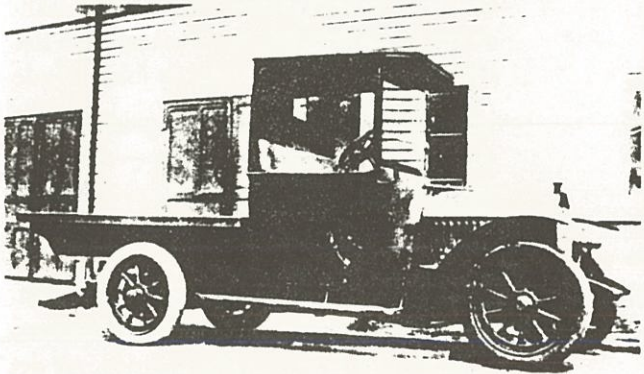
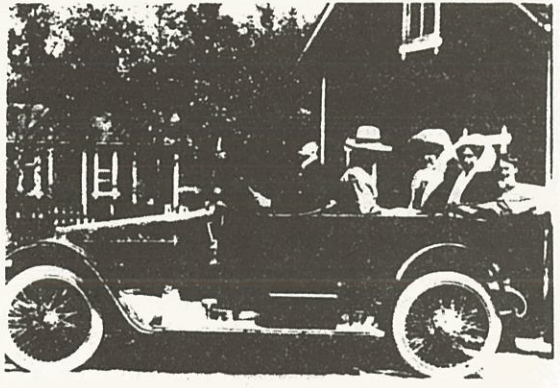
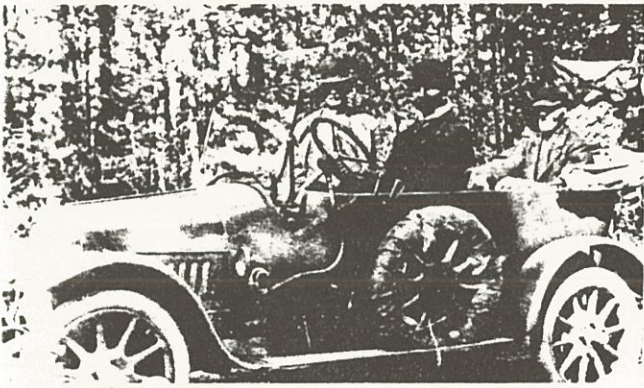
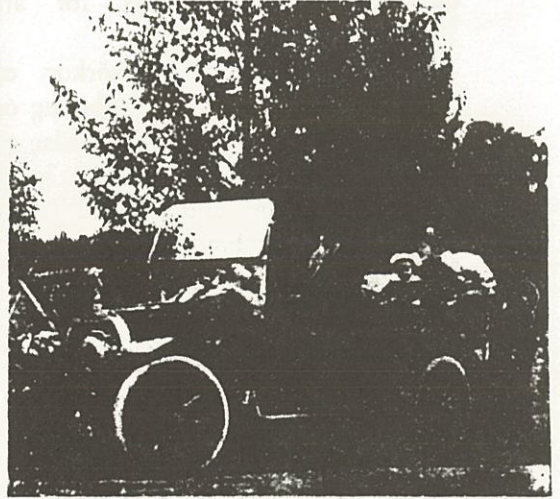
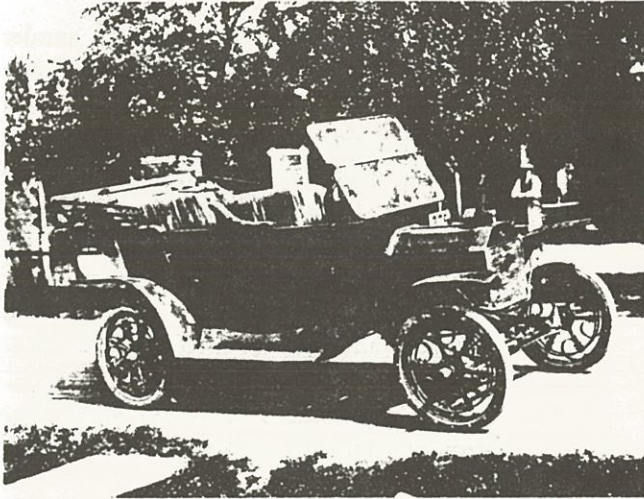
Året 1913 ansöktes om tjugosex trafik-tillstånd. Av dessa var det endast fyra, som hade bilar med beteckningen Z. Sju vagnar hörde hemma i Östersund. Året

därpå beviljades lika många trafikrättigheter, men endast sju vagnar med beteckningen Z. Härjedalen fick 1914 sin första kvinnliga bilförare. Länet hade nu erhållit några lastbilar. Förutom tidigare nämnda Tidaholmare, fanns nu också en lastbil av märket Scania, A 1320, i Strömsund, som där användes för grustransporter.

Världskrigets andra år beviljades endast elva trafiktillstånd. Bilregistret var nu uppe i trettio två Z bilar. Krig rådde i Europa och det märks i tidningsannonserna. I Östersunds Posten var det endast Knut Wiklander, som annonserade om bilar. Han var försäljare av märket Ford. En T-Ford kostade i Östersund 3.500 kronor. Bilen annonserades som billig i drift och underhåll.

1916 var ett märkligt år i bilismens historia. Bilindustrien utvecklades trots kriget. I USA fanns tre miljoner bilar. I Jämtland var antalet vid årets slut 103 inregistrerade fordon trots dyrtid och varuknapphet.

1916 års förordning om automobiltrafik
Den 30 juni 1916 infördes en ny förordning om automobiltrafik. Den föreskrev, att bil, som användes i yrkesmässig trafik skulle vara registrerad i det län, där trafiken ägde rum och att taxor för trafiken skulle finnas. Det blir således först 1916 möjligt att få uppgifter om det verkliga antalet fordon i länet. Ett nytt register läggs upp, som är betydligt intressan-



Överst t.v.: Uppfinningsrikedomen var stor under första världskriget. Bilen Z 36 är en 1916 års T-Ford, som försågs med en intressant hjulfjädring av ägaren Paul Hann i Hammarstrand. Lägga märke till hur skickligt konstruktören löst fjädringsproblemet.

En annan intressant bil var den till höger, en 1915 års Daimler, som ägdes av Olof Andersson i Orrviken. Här skjutsar han folkskollärare Forsberg i Lockne, där bilden är tagen.

Till vänster i mitten syns en 1913 års Opel, som ägdes av Tholsson i Glissjöberg.

En verkligt elegant vagn var K.G. Olssons i Fisksjölandet 1913 års Gregoire. När den inregistrerades 1913 hade den beteckningen Y 122, men fick 1916 beteckningen Z 34.

Den första bussen var en automobil av märket Dürkopp. Över flaket byggdes järnbågar. Snart byggdes bussen om och försågs med glasad bakdörr. En gumma i Ope yttrade när hon såg bussen: "Nu går de bra för Bohman. Han står uttaför å kör".

Nederst t.h. är en bil av märket Marathon, Z 21. Bilen inregistrerades 1914 på S.A. Bergquist och J. Hedvall i Funäsdalen. Den kom senare till Krokoms.

tare än automobilregistret för åren 1907—1915.

Nya bestämmelser om körkort och skyltar med uppgifter om besiktning och högsta hjultryck utgavs. Personbilar och mindre lastbilar medgavs en högsta hastighet av 30 km/tim. Vid fri sikt medgavs dock 40 km/tim. För lastbilar med lastförmåga över 1.000 kg begränsades hastigheten till 20 km/tim. Det låg förare att ge varningssignal i tid för att väcka vägfarandes eller gåendes uppmärksamhet.

Denna framställning skulle bli alltför omfattande, om den fördes fram till nuet. När jag har anledning förmoda, att intresset är störst för Jämtlands äldsta bilhistoria, så har jag velat belysa denna period något grundligare och visa vilka förhållanden, om vägar och bestämmelser, som fanns, när bilen kom till Jämtland. Antalet ärenden om biltrafik blev 1916 i Jämtland fyrtiofyra. Världskrigets senare år blev det färre ärenden, då körförbud infördes sommaren 1917. Körförbudet varade till 1919. Utvecklingen gick på 1920-talet raskt framåt, även om många mötte svårigheter och konkurrensen hårdnade.

Utvecklingen gick på 1920-talet raskt framåt. I juni 1927 hade bilbeståndet ökat till 2.016 registrerade vagnar. Fyra år senare var antalet i det närmaste tretusen fordon. Utvecklingen i länet gick under 1930-talet framåt både i fråga om bilar och vägar. Allt fler vägar ombyggdes. Bilbeståndet i länet ökade snabbt och var i maj 1938 uppe i tretusen femhundra fordon och drygt åttahundra motorcyklar. Under krigsåren sjönk antalet fordon till hälften, men vid årets slut 1946 var antalet 3.492 fordon.

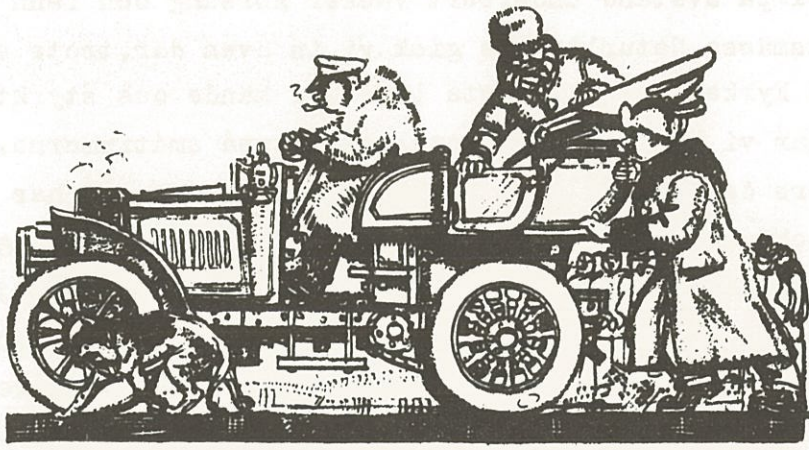
Bilarna blir täckta

Under 1930-talet decimerades antalet märken, men bilarna utvecklades både konstruktions- och fartmässigt. 1920 var åttiofem procent av alla personbilar öppna. Tio år senare var förhållandet åttiofem procent täckta vagnar och endast femton öppna. Idag är förhållandet, att knappt en procent öppna vagnar tillverkas. Bilarna blev alltmer effektiva och komplicerade jämfört med de första fordonen, som var hantverksalster. Inte mycket finns gemensamt med den första Ekströmska bilen av märket Helios från Södertelje Verkstäder och dagens bil.

Det var inga vänliga vindar, som mötte bilen, när den kom till Jämtland. Att utbildas 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 och våra första jämtländska bilpionjärer. Syftet med denna framställning har varit att belysa vilka förhållanden, som rådde under de första femton åren, vilka de första bilarna och ägarna var samt hur vägväsendet var utvecklat. De ansvariga myndigheterna inom länet ställde sig redan från början förstående till det nya trafikmedlet, även om de ibland hade

svårt att göra en riktig avvägning mellan de olika intressen, som fanns — resande, ortsbefolkning och trafikutöware. Många vill tillskriva sig äran att ha varit den förste bilägaren i en bygd. Tyvärr råder oklarhet om milstolparna och förklarligt är detta. Alla pusselbitar är ännu ej sammanfogade. Det är ett sorgligt faktum, att det i Sverige inte finns någon institution, som samlat in det unika material, som trots allt

finns. Det är idag samlat på många händer. Det är min förhoppning, att denna artikel för frågan framåt i Jämtland. Ett bilmuseum skulle öka intresset, stimulera till forskning och bevarande och kunna visa bilens och även andra fordons utveckling inte bara under de första åren av seklet utan även dagens. Bilens utveckling utgör idag ett stycke jämtländsk kulturhistoria värd att bevaras.

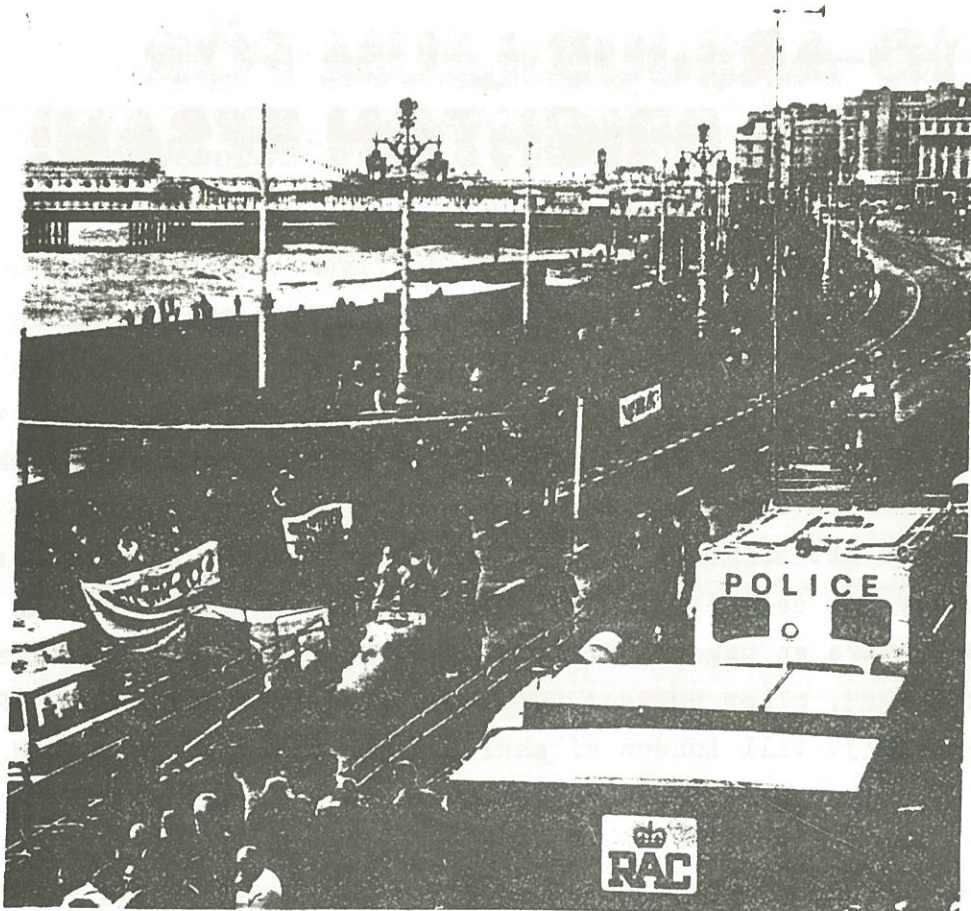


10-ÅRSJUBILEUM FÖR LONDON-BRIGHTON-RESAN!

När AHK:s inbjudan, att delta i 10:de resan till världens förnämsta veteranbiltrally, damp ner i brevlådan, började det rycka extra hårt i veteranbiltarmen, eller vad det nu var. Anden var villig, men "pumpen" var svag just vid det tillfället, varför jag var beredd att avstå. I samma veva ringde Harry Almkvist. Han hade bestämt att vi skulle fara och erbjöd sej att bära hem mej om "systemet" skulle börja strejka. När han vid ett senare tillfälle kom ut ur duschen på vårt hotellrum och "bläste upp sej," förstod jag, att det var inga överord. "Han liknar till det yttre en ung och kraftig tjur. Då ryser det i damer med sinne för skulptur", eller hur det heter i "Den glade bagarn i San Remo." Men det var ju till London vi skulle och dit kom vi över en Nordsjö, som nästan var som ett nybonat golv. Vi hade tränat på att ropa "Ulrik" för det ska man visst göra när man är på gamla Nordsjön. Dessutom ska man vända ut och in på sej själv, säger dom som trampat däck förut. Intet av detta hände, varför vi anlände till London i bästa möjliga kondition. Vi hade tredje statsmakten, d.v.s. pressen med på resan i form av makarna Kerstin och Einar Mattsson från Ånge. Vi fyra höll ihop vid nästan alla tillfällen. Det var bara när Harry och jag smög iväg till SOHO som vi inte vågade ta med Ö.P.-representanten, för tänk om det skulle komma ut att vi besökt detta liderliga ställe.

Första kvällen i London höll vi nästan på att förta oss. Vi gick på måfå bortåt Albert Hall och stötte strax i närheten på ett gäng pojkar som höll på att gå igenom en uråldrig bil som skulle delta i söndagens rally. Hos dom stannade vi en bra stund, eftersom det var en så fin upptakt till det vi hade farit dit för. Sedan slank vi in på en pub som var sådär lagomt nerrökt och sliten, med massor av härliga typer som inte visste av att dom var det, utan agerade helt naturligt, sprang upp och jiggade en stund eller försökte överrösta skvalmusiken, som egentligen inte hörde dit. Vid midnatt, när vi

gick hem, hörde vi på avstånd underbart vacker körsång och fann snart kyrkan som hade midnattsmässa. Naturligtvis gick vi in även där, trots att kontrasten mellan puben och kyrkan var i största laget. Vi kände oss styrkta till såväl kropp som själ, när vi kom hem till hotellet fram på småtimmarna. På lördag, dan före dan, for vi till Portobello Road, där dom har stans största loppmarknad. Ni behöver inte tro mej, men där fann jag en mässing-hastighetsmätare för T-Ford 1914 som liksom låg och väntade på att just jag, som behövde den, skulle komma dit kl 08.00. Hade vi kommit några sekunder senare, hade den säkert varit någon annans fynd den dagen. Ni, som gillar udda grejor. Åk till Portobello Road en lördag och jag garanterar, att Ni blir inte lottlösa.



Tidigt på söndagmorrn, rallydagen, den 5/11 stack vi iväg till startplatsen vid Hyde Park Corner. Vi hade fått funktionärsbrickor genom RAC och kunde därför komma in, där vanliga dödliga inte hade en chans. Tack vare detta, fick vi tillfälle att hjälpa till, när bil nr 2, en Benz 1895 från Tekniska Muséet i Oslo, fick motorstopp sedan den gått över startlinjen. Inte var det mycket vi förstod oss på, när det gällde motorn, men vi sköt på allt vad vi orkade och till sist tuffade den iväg. Tyvärr la den av 5 km från mål. Det var det enda molnet på vår himmel. Vi unnade så gärna de kämpande gutterna att hinna till Brighton före kl 16.00. Säkert kommer dom igen nästa år.

Det går egentligen inte att beskriva stämningen vid starten. Tänk Er nästan 300 bilar tillverkade före 1905 med glatt vinkande chaufförer och passagerare iförda tidsenliga kläder, komma sprutande som ur en jättestor spritspruta ur hörnet på Hyde Park. Visst "pluppade det till" ibland, men vilken spruta gör inte det. Iväg kom dom nästan samtliga och hade då åtta svenska mil genom en hårt trafikerad stad och uppför ganska dryga backar, innan dom nådde målet nere vid kanalen.

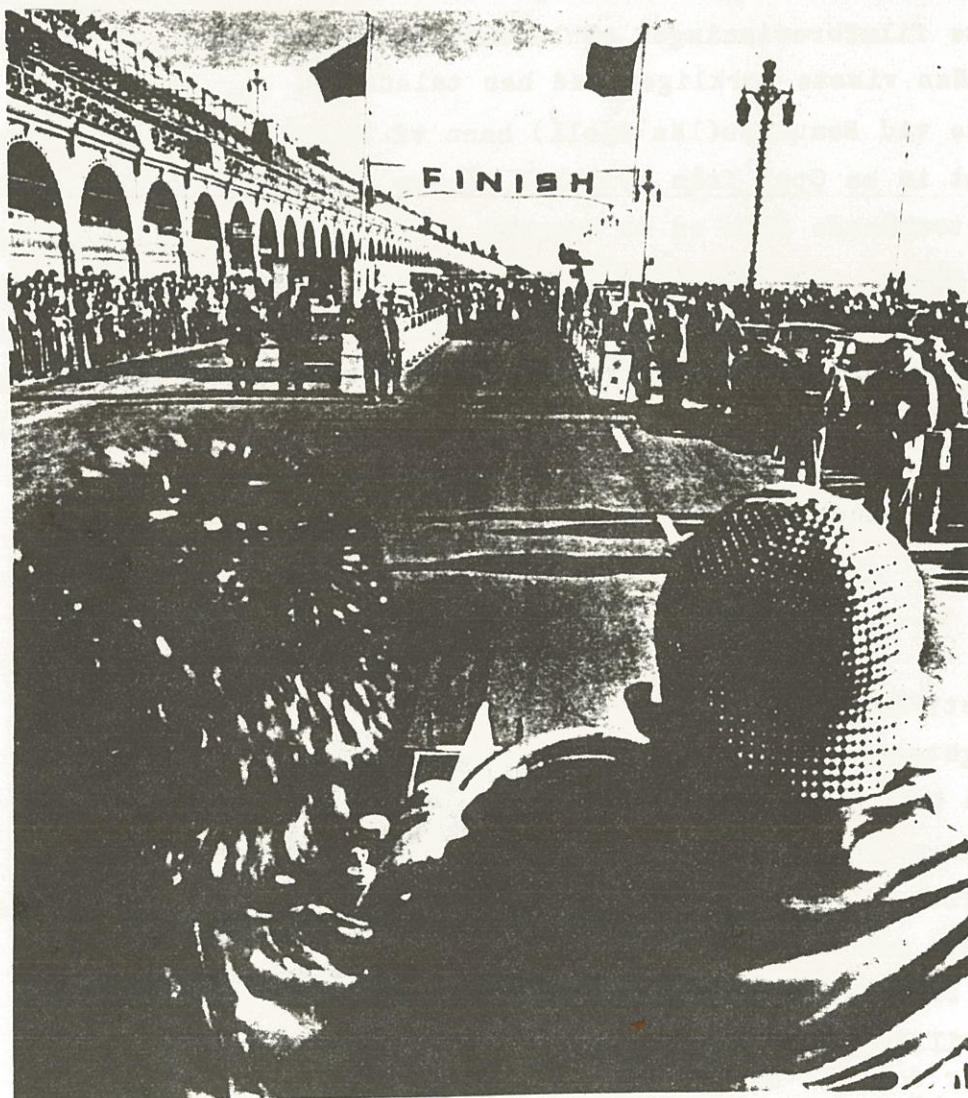
Vi följde hela rallyt per buss och såg många roliga situationer. Vid ett tillfälle, då det var köbildning, bröt sej alla veteranbilarna ur kön och körde högertrafik för att vinna tid och struntade blankt i mötande trafik, som fick palla sej ner i diket eller ta av på sidovägar. Men samtliga hade glimten i ögat och ingen näve knöts. Alla verkade vara med på noterna.

Vi tog massor av kort, men tyvärr är det färgfoton, som Karburatorn inte kan glufsa i sej. Annars hade Ni fått se ett ganska kul foto på tre pojkar och en Pick. Pojkarna är Harry, Einar och jag.

Fotograf var Kerstin Mattsson, som lovat visa bilden, när vi drabbar samman frampå våren. Till dess ska jag ta reda på vem, som rör om picken.

Ende deltagande svensk var Torsten Arrgård med sin Pope-Toledo 1903. Den var målad i gult och blått och klarade rallyt med glans.

Tack vare våra brickor, var det fritt fram även vid målet och det var en upplevelse att få vistas i målområdet, när bilarna kom in och höra speakern intervjua chaufförerna. Det var äkta engelsk humor på löpande band. En av dom beklagade, att han inte kom i mål i fjol. Det berodde på juls skyltningen, som startat alldeles för tidigt. När hans bil fick se, att dom hängde girlander efter gatorna, trodde den, att det var december och vägrade gå längre, eftersom dom var ute en månad försent. Försök sen och säj, att gammelbilarna saknar själ.



Det går inte att börja namnge de olika ekipagen och beskriva bilarna, men man förstår hur besvärligt det måste ha varit för franska och engelska bilar att tampas med dom stora tyska bilarna av märket Benz och Mercedes, när dom dök upp och sopade rent på banorna i Europa.

Men ett ekipage måste jag få nämna. Det var nr 282, Star av årgång 1904, körd av Mr S.M.Tidy. Trots att han startade bland de sista, var han i mål ganska tidigt på eftermiddagen. Att det inte var första gången han kört detta rally syntes på långt håll, ty ett mera perfekt sätt att gå i mål på Madeira Drive får man leta efter. Bilen gick som ett urverk och kördes med vän hand utan knyckar och åthävor. Varje bil hade sin bestämda plats inom målområdet och det var en fröjd för ögat att se den bilen närma sej parkeringsplatsen, stanna exakt på rätt ställe och backa in i sin fälla utan att behöva göra den minsta justering eller ombackning för att komma rätt. Allt var så in i vassen perfekt och elegant, att jag känner mej manad att sända honom ett kort jag tog just när han tar av sej handskarna och verkar säga till sej själv: "De va' de' de'!" medan hans fru(?) tittar upp mot skyn och tackar sin skapare för ännu ett lyckligt genomfört rally.

Förutom rallyt hade AHK ordnat med ett filmbesök ute vid Brookland-banan, där vår ungdoms hjältar vågade livet. Många av filmsnuttarna där racerbilar åker över barriärerna, minns man från SF-journalerna på 30-talet. En gammal racerförare skötte filmföreläsningen och kommenterade bilderna, vilket var extra värdefullt. Han visste verkligen vad han talade om.

Ett besök ute vid Beaulieu (läs Bjoli) hann vi också med. Veckan innan vi kom hade dom fått in en Opel från 1910 och då var ju dagen räddad för min del. Genom tillmötesgående från en av basarna på muséet, fick jag "krypa genom" Opeln några gånger och fick då svar på en massa frågor jag ställt mej under försöken att lista ut hur min Opel hänger ihop. Om några år kanske..... Ja, mycket mer skulle kunna skrivas om den här resan, men vackra sagor ska inte vara långa. Därför slutar jag med ett tack till AHK som har all heder av anrättningen. Dom kan verkligen det här med hur slipstenen ska dras i London-Brighton Run-sammanhang.

Stavre Julen 1978

Arne Blue

Brickan som var ett "Sesam Öppna Dej"

under London-Brighton-loppet.

Marry lyckades få Mario Andrettis

och Colin Chapmans autografer på

sin bricka. Sen gick det ju inte

att prata med honom mer den dan.

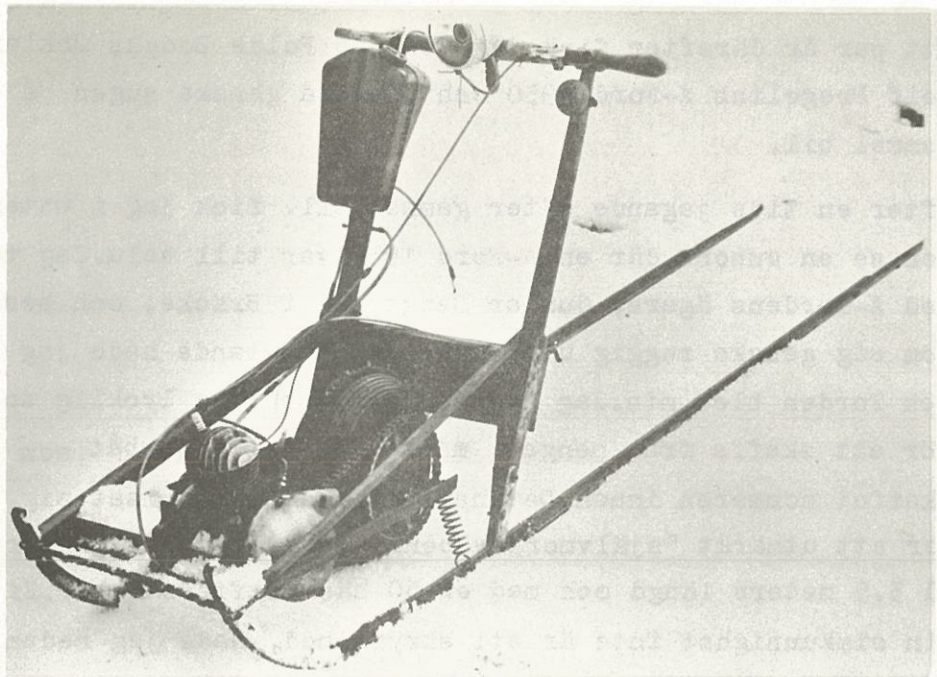
Nästa år ska jag försöka få

Elisabeths och Phillips namn på

min platta, så var det väl fanken

om inte Marry ska känna sej stukad.





Från Motorspark till A-Ford

Mitt intresse för det här med motorer har funnits ända sedan mitt första modellflygplan fick motor. Åren gick och jag blev större och så även motorerna, vilka nu satt på motorcyklar, mopeder och även en motorspark, som jag byggde ihop hemma i tvättstugan.

De motorcyklar, som jag har haft var bl.a. Rex 98 cc, Panther 50cc, Royal Enfield 500 cc, Husqvarna 120 cc och Husqvarna guldpilen. Tyvärr finns endast en kvar. Det är min fars gamla fina Husqvarna 118 kubikare 1946-a i originalskick.

Året var nu 1961 och jag var en ständigt bensinluktande yngling på 15 år och nu gjorde jag ett av mitt livs stora misstag!

Jag fick reda på att det fanns en stor motorcykel till salu i grannbyn för 50:-kronor! Det visade sig vara en Vincent tusenkubikare. Föräldrarna tillfrågades, men nu tyckte dom det var nog eftersom hela huset tycktes lida av mina bensinångor, blommorna slokade osv.

Efter ett samtal, far och son emellan, insåg även jag, att jag hade motorcyklar så jag klarade mig. För något år sedan kollade jag upp Vincentens vidare äventyr och fann då, att siste ägare var Ola Håkansson i popgruppen "Ola and the janglers". Han hade då betalat mellan 15 och 20 tusen kronor för motorcykeln.

Körkortstiden kom och körkortet togs och nu skulle det vara bil. Några här ointressanta bilar passerade mitt liv tills en Studebaker Champion 1951 inköptes. Tyvärr kom jag inte så långt på renoveringen förrän militärtjänst avbröt arbetet på denna fina bil. Det dröjde inte länge förrän det var "slut pengar kvar" och bilen såldes. Misstag nummer två!

Ett par år därefter fick jag beskåda Folke Booghs Oakland 1925 och Leif Fregelins A-Ford 1930 och blev då ganska sugen på en riktigt gammal bil.

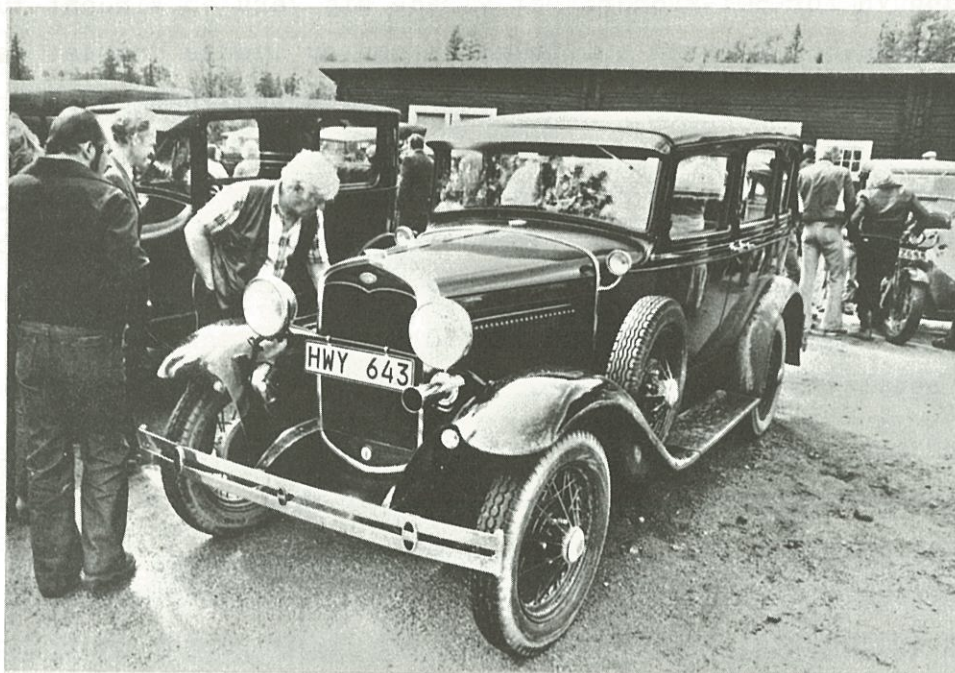
Efter en tids jagande efter gammal bil, fick jag i Östersunds Posten se en annons, där en A-Ford 1931 var till salu. Jag tog kontakt med A-Fordens ägare, Gunnar Bengtsson i Bräcke, och besåg bilen, som såg ganska ruggig ut. Efter något prutande hade jag bestämt mig och Forden blev min. Jag tror Gunnar var lika lycklig som jag. För att skaffa fram pengar, måste jag sälja en båt, som jag hade skaffat sommaren innan. Det hade ganska snart visat sig, att båten var ett utmärkt "självmordsvapen", en hembyggd plywooddracer på 3.5 meters längd och med en 50 hästkrafters motor. Eftersom min simkunnighet inte är att skryta med, hade jag redan efter bara några båtturer funnit, att sjön var till för fiskar och inte för människor.

Följande helg, den 18 maj 1968, skulle hämtningen av Forden ske, så jag lastade in några starka kompisar i bilen och styrde färden mot Bräcke. Mina kompisars krafter blev emellertid obrukade, för när vi kom fram höll Gunnars broder på att lasta Forden på en lastbil. Det var en lastning, som jag aldrig glömmer! Det gjorde ont i mig att se en timmertraktor gripa tag i "kofångarna" på Forden och därefter lyfta upp den på flaket. Men jag tror inte, att den fick fler bucklor än den hade förut.

Efter lastningen bjöd Gunnar oss på en åktur i sin T-Ford 1924. Det var en härlig tur, men en kall vår, så vårförkylningen var därmed ett faktum för oss alla.

A-Forden kom lyckligt hem och är nu renoverad, men renoveringen återkommer jag till i ett annat nummer av Karburatorn.

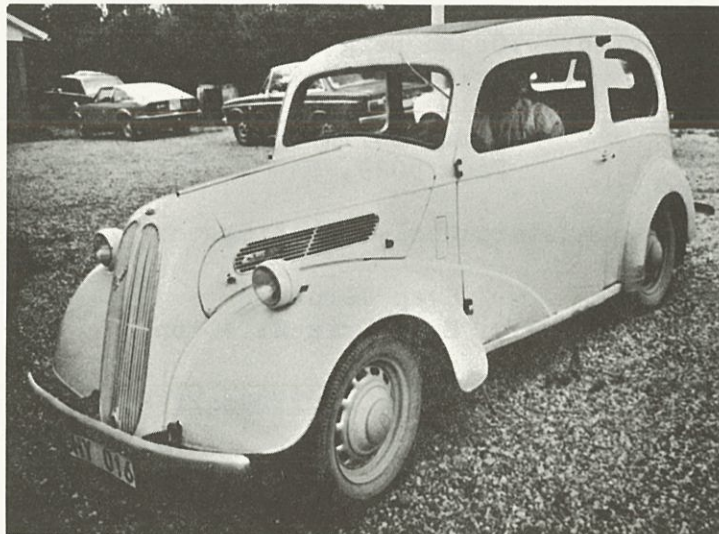
Christer.



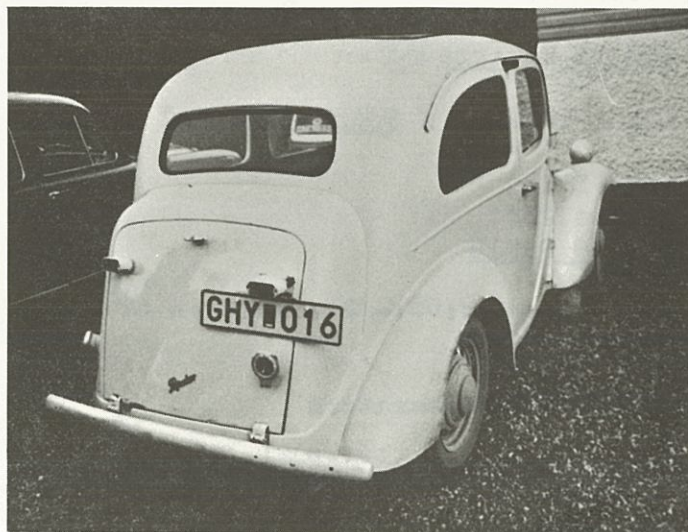
Garageträff i Strömsund



Vid garageträffen hos Folke Hemmingsson i Strömsund poserade Stig Nilsson med 1961 års Mercedes 180 Db.



Klubbmedlemmen Ingemar Grawé kom åkande i sin 1954 års Ford Anglia Prefect, en liten trevlig och behändig vagn, som nu inte finns så många av längre.



Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

Ordf.: Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

v.Ordf.: Folke Hemmingsson
Videstigen 1, 833 00 STRÖMSUND

Sekr.: Folke Boogh
Fack 6, 830 42 ASPÅS

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

Kassör: Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

v.Kassör: Arne Blix
Stavre 2341, 840 50 GÄLLÖ

Revisorer: Örjan Bergqvist
Arvesund, MATTMAR

Tommy Molin
Fack 5029, 840 40 SVENSTAVIK

Klubbmästare: Carl-Olov Kingstad

Sven Jernberg
Hans Erik Eliasson

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT- OCH BILDREDAKTÖR

Sven Schylberg
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 20 45, 831 02 Östersund

ANNONSREDAKTÖR

Folke Boogh

Lokalredaktör i Östra Jämtland - Norra Jämtland

Peter Frändén
Fack 46
840 64 Kälarne

Folke Hemmingsson
Strömsvägen 47
833 00 Strömsund

Lokalredaktör i Södra Jämtland - Västra Jämtland

Arne Blix
Stavre 2341
840 50 Gällö

Örjan Bergqvist
Arvesund
830 02 Mattmar

Medlemsavgift: 65:-/år. Insättes på Pgo 88 52 11 - 3.
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND.

Klubborgan: Karburatorn * * * * *

Försäkringskommitté: Folke Boogh, Fack 6, 830 42 ASPÅS
Arne Blix, Stavre 2341, GÄLLÖ
Kontakta dessa män om försäkringar.
Det lönar sig - Glöm ej bort din försäkring!

Redaktörer för 46/60 sektionen

Stig Nilsson Hans Erik Eliasson
Storgatan 22 c Storgatan 63
833 00 Strömsund 831 00 Östersund



-----ÅRSMÖTE-----

Kallelse

Jemtlands Veteranbil Klubbs årsmöte hålles på Österängsskolan,
Rådhusgatan 74/Bangårdsgatan 1, fredagen den 16 mars 1979,
kl 19.30.

Förslag till dagordning:

1. Mötets öppnande
2. Val av mötesordförande och mötessekreterare
3. Fastställande av dagordning
4. Val av justeringsmän
5. Godkännande av kallelsen till årsmötet
6. Verksamhetsberättelse för Jemtlands Veteranbil Klubb
7. Revisions- och kassarapport
8. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen
9. Val av styrelse för år 1979.

Styrelse: Sven Schylberg

Folke Hemmingsson

Folke Boogh

Christer Elgendahl

Sven Jernberg

Arne Blix

Ordf.

v. ordf.

Sekr.

v. sekr.

Kassör

v. kassör

10. Val av revisorer/Suppleanter
11. Val av klubbmästare
12. Val av valberedning
13. Val av försäkringskommitté
14. Val av lokalredaktörer att biträda Karburatorns redaktion
15. Fastställande av årsavgift
16. Förslag från styrelsen
17. Övriga frågor
18. /Välkomna!

Styrelsen.

.....

Medlemsavgiften för 1978

har en del av Er fortfarande inte betalat in. Det beror kanske på glömska. Om det skulle vara så, att Du betalat in någon av de senaste dagarna, så ber vi Dig slänga bifogade inbetalningskort. Har Du inte, så är det här sista chansen. Kom ihåg, att om Du har en MHRF-försäkring genom klubben, så måste Du betala, annars.....!

Årsavgiften för 1979

är 65 kronor. Porto och papperskostnader har stigit, så vi måste höja, men vi höjer ej mer än 5 kronor.

BOKREAN!!!!

På årets bokrea finns en intressant bok av Nils Nordberg, som skrev Karossmakarens berättelse. Årets bok heter RESA KUNGLIGT, en kulturhistorisk skildring om det alltjämt verksamma Hovstallet.





1919 bildades trafikskolan i Strömsund.

Den första uppkörningen skedde den 20/10 1919 vid hotellet i Ulriksfors.

PROTOS Z 4 var skolbilen. A 1829 var en Huppmobil. 1912 fick J.R.Sandberg trafiktillstånd med 1829. De två andra bilarna var ej registrerade. Bland personerna på kortet kan Bil-Olle Olsson och Valdemar Roos kännas igen.

Från Ströms Horisont

Av Folke Hemmingsson.

Att prata gamla bilar med Arne Roos i Strömsund är roligt. Det måste vara få som upplevt bilens barndom så intensivt och som minns olika bilar så bra som han.

Arne föddes 1916. Vid tolv års ålder började han arbeta på sin farbrors, Valdemar Roos, verkstad i Strömsund. Valdemar Roos var känd som en mycket duktig tekniker och uppfinnare. Sedermera hjälpte Arne till på farbroderns bilskola, som han senare övertog och drev i egen regi från 1945 till 1978. Hans första skolbil var en Ford 1928 med registreringsnumret Z 508.

Under åren 1946 - 53 var Arne också aktiv båtävare. Han körde flera SM med sin galosch. Arne har alltså under hela sitt liv sysslat med bilar och motorer. 1937 monterade Arne och Swedlund gengasaggregat på Strömsundsfärjan. Samma år tillverkade också Arne och hans farbror ett gengasaggregat på deras Chevrolet 1925. Arne har också noteringar över de första bilarna, som gick i Strömsund.

Mellan åren 1906 -1909 trafikerade följande bilar Strömsunds vägar: Overland, Cottearu, Dürkopp, Orient, Hupmobile, Minerva och en Bugatti från Skyttmon.

En Cadillac 1909 köptes av Bergvall i Alanäs. Den hade en 1-cylindrig motor på 11 hkr. Bergvall sålde bilen efter kriget till Stockholm. Bilen visades i TV i början på 1960-talet och den var då restaurerad.

År 1915 fick Bil-Olle Ojsson i Strömsund trafik tillstånd för sin Protos. Den hade registreringsnumret A 1911. Bilen omregistrerades senare till Z 4. Samma år fick också Jöns Nilsson trafik tillstånd för sin Hupmobile.

E.G. Lundholm fick också detta år tillstånd att med sin Ford lastbil, Z 31, köra varor från Östersund till sin järnhandel i Strömsund.

En Nash lastbil årgång 1919 ägdes av P.O. Pålsson i Munkflohögen. I den tidskrift, som Jämtlands Droskägareförening utgav till sitt 10-års jubileum kallades Pålssons Nash för veritabel skräckbil.

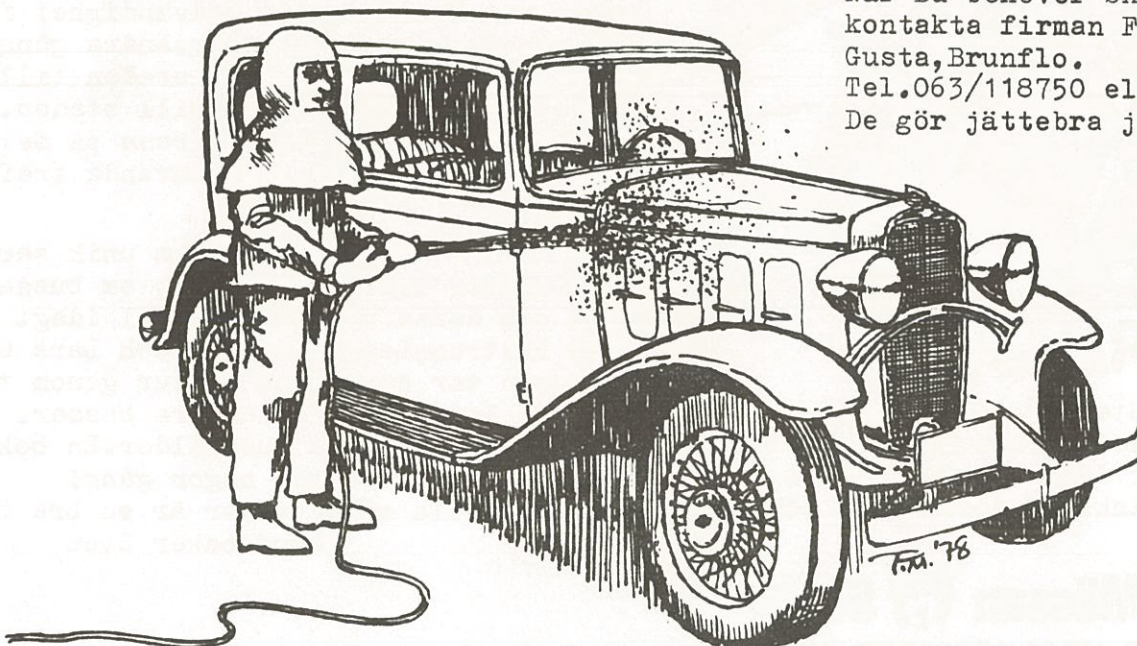
Olle Sandström i Gäddede var ägare till en REO lastbil av årgång 1924. Med den transporterade han varor från Strömsund till Gäddede.

En ovanligt bensintörstig Daimler kom från Sundsvall till Lidsjöberg. När Tage Månsson i Strömsund i mitten av 1940-talet skulle köra hem bilen från Sundsvall, tog bensinen slut redan i Ramsele. Han ringde då till Arne, som åkte till Ramsele med tio liter. Den tog dock slut efter bara ett par mils körning och mera bränsle måste anskaffas.

På 1920-talet trafikerade en Willys Knight sträckan Edsele - Strömsund samt Backe - Strömsund. Det var en öppen femsitsig bil med en mycket tystgående slidmotor.

En Austin 1920 med kedjesmörjning och torrsump gick i Lidsjöberg. Karl Näslund i Lidsjöberg sålde senare bilen till Stockholm. När man försöker spåra var de gamla bilarna har tagit vägen, visar det sig, att de oftast köpts upp av handlare från Stockholm.

När Du behöver SANDBLÄSTRA bilen kontakta firman FRÖLING & SIMONETTI Gusta, Brunflo. Tel. 063/118750 eller 20195. De gör jättebra jobb.





KLUBBLOKAL

En återkommande huvudvärk för styrelsen är behovet av en lämplig klubblokal. Hur löser vi det?

Vi har nu hittat en ganska bra lokal på Bangårdsgatan inrymd i Österängsskolan.

SE UPP FÖR SKATTMASEN!

heter en liten broschyr, som vi bifogar med denna tidning. Den skulle ha kommit till den 15 februari, men vår klubb erhöll broschyren från MHRF först den 13 februari, så det hade ändå blivit för sent till det magiska datumet.

Läs och begrunda den. Använd den nästa år istället!

Björn-Eric Lindh skriver, att "Vi håller just på med att bearbeta fjolårets skadereultat och förbereder en datakörning, som skall ge oss exakta detaljer om våra försäkringar."

Antalet olyckor har varit ungefär det normala, och det ekonomiska utfallet verkar att bli hyggligt.

Antalet försäkringar har ökat kraftigt och är nu uppe i något över 3.000.



MOTORAMA 79

äger rum i Göteborg 21-29 april. Motorama 79 kommer att söka sammanföra intresset för dels äldre motorism, dels den moderna inkl. MC, sportbilar och Hot Rodding.

Svenska Mässan  **Stiftelse**

P.O.Box 5222 S-402 24 GÖTEBORG, Sweden

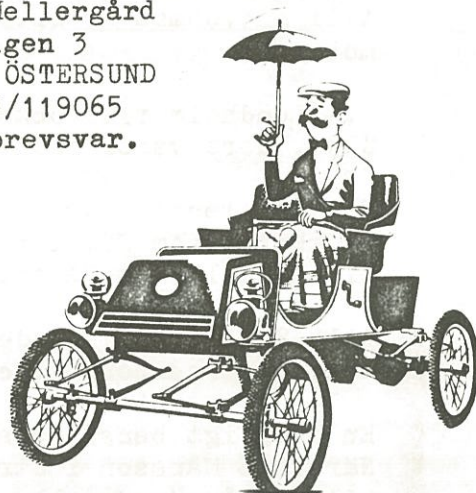
HÖRT

KOM MED I TVÅTUMFYRAKLUBBEN!!!!!!

Du, som har en Prefekt, Anglia eller Popolar i ståplatsformat, bli medlem i vår rikstäckande klubb.

Närmare upplysningar genom

David Mellergård
Spadstigen 3
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/119065
Helst brevsvär.



ALLA VÅRA BUSSAR

heter en ny bok, som ges ut på förlaget Allt om hobby, Box 9185, 10273 Stockholm.

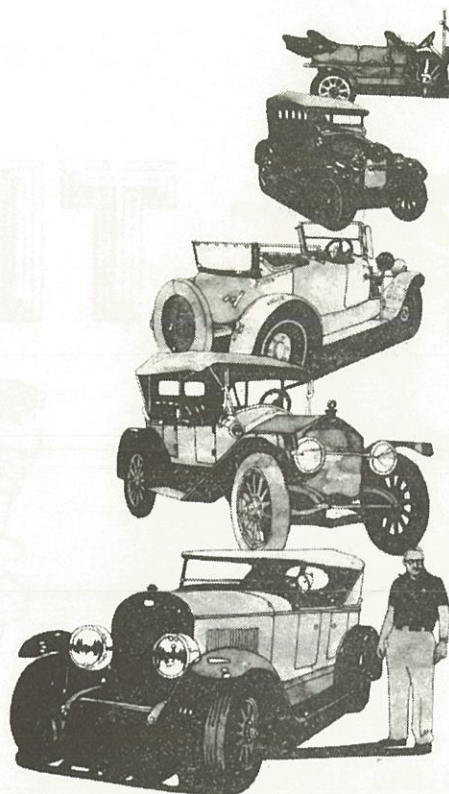
Boken har skrivits av Gert Ekström, Lars Eriksson och Lars Olov Karlsson.

Gert Ekström är museimannen, Lars Ericsson teknikern och Lars Olov Karlsson linjetrafikens och pressens man.

Alla våra bussar - det är bildboken om svenskarna och deras bussar. Även svenskorna finns med. Vi upplever ibland bussaturen som en alldaglig nödvändighet för att uträtta dagens sysslor. Andra gånger är det för att komma från staden till landet eller från landet till staden. Det kan också vara en långresa på semester. Bussen är vårt mest använda trafikmedel.

Boken ALLA VÅRA BUSSAR är en unik samling bilder och anteckningar om bussarna förr och deras utveckling till idag. Gert Ekström, Lars Ericsson och Lars Olov Karlsson tar er med på en tur genom tiden och landet med alla våra bussar. 168 sidor, 350 sköna bussbilder. En bok för alla, som åkt buss någon gång! Köp den! Alla våra bussar är en bra bok!

Studebaker Sven



Klubb- tröjor o. Dekaler

kan Du beställa hos vår nye
stjärnförsäljare

Christer Elgendahl

Optand 2873

831 00 ÖSTERSUND.

Tel.063/35542

En jänte är alltid stolt över vad han gjort. Stolta är också vi över att vår klubb fungerat så bra som den gjort nu i snart nio år. Därför säljer vi nu vår klubbtröja till jubileumspris.

Passa på tillfället!

Klä dig snyggt i sommarvärmen!

Klä dig i vår klubbs snygga T-shirt, som finns i färgerna svart-gul-röd-grön-blå och vit med märke på framsidan.

Den finns i följande storlekar: Small, Medium och Large.

Barnstorlekar från 100 och uppåt kommer hem inom kort.

Skynda dig att beställa, ty antalet är begränsat.

Jubileumspriset gäller endast detta parti.



Kavajmärke - svart med stickning i guld.
Ett "måste" för gå-bort-kavajen.

PRIS:25:-st.

Decal i plast, självhäftande med klubbmärket.
Färg: Gulbrun.

Pris:5:-

Har Du löst medlemskort för 1979?
Medlemsavgiften är endast 65:-.

MEDLEMSKORT

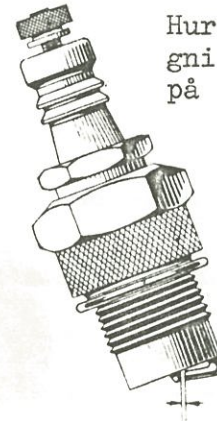
Anno 1979.....

Renovera? - TIPS



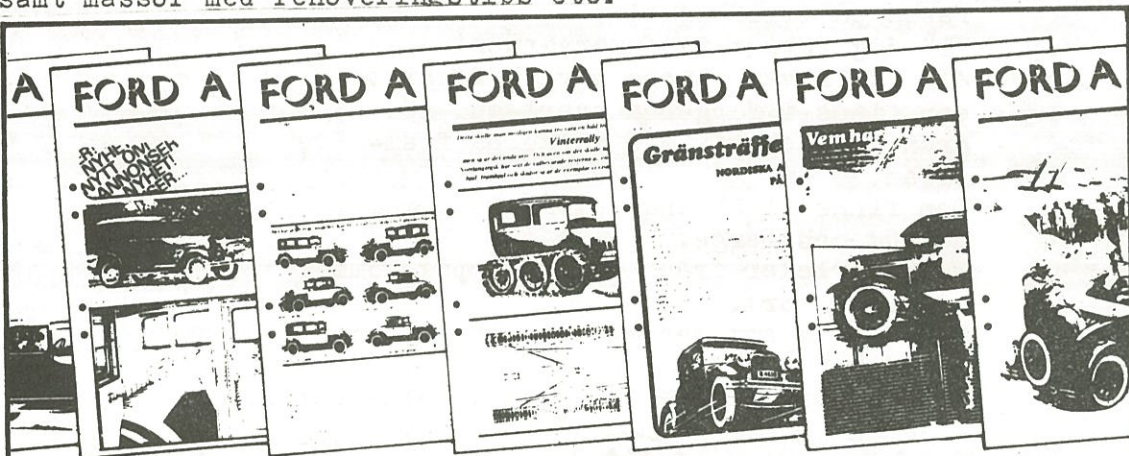
Christers A-Ford tips!

Mitt A-Ford tips denna gång är kanske något av reklam för en annan klubb, men jag anser, att det är ett "måste" för A-Fordägaren att vara medlem i svenska A-Fordarna, som ger ut en "superb" tidning 6 gånger om året. I den får Du all tänkbar information om A-Ford samt massor med renoveringstips etc.



Hur stort skall gnistgapet vara på min A-Ford?

0,035"



Svenska A Fordarna

är med över 350 medlemmar en av landets största märkesklubbar. Klubben ger genom sin tidning **FORD A** ut 60 sidor A-Ford-information per år och ordnar tillsammans med de danska och norska A-Ford-klubbarna i juni varje år "Gränsträffen", öppen för alla A-Fordar. Medlemsavgiften är 60 kr. Med anledning av A-Fordens 50-årsjubileum fick alla betalande medlemmar 1977 gratis klubbens nytryck av 1931 års svenska reservdelskatalog. Katalogen är på 90 sidor med över 1.000 avbildade reservdelar, verktyg och tillbehör. Nytrycket omfattar både person- och lastvagnar och kan nästan inte skiljas från originalet.

Denna katalog blir din snabbhetspremie, om du tecknar dig som ny medlem under 1978.

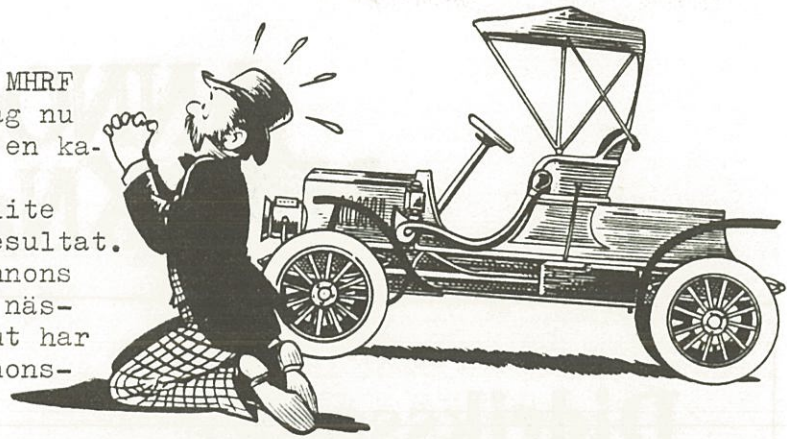
Om du vill bli medlem skriv till klubbens kansli:
Svenska A-Fordarna, Box 4020, 136 04 Handey



Premie!

Jemtlands Veteranbil Klubb
Redaktören!

Som omväxling med arbetet i MHRF med halvljus och dylikt är jag nu i färd med att försöka finna en karross till min Fiat 503 1926. Jag har under 10 år arbetat lite halvhjärtat med detta utan resultat. Jag skulle därför önska en annons införd i Er tidning. Eftersom nästan ingen vet hur bilen ser ut har jag tänkt mig en bild med annons-text enligt följande:



Till

Fiat 503 1926 sökes 3 dörrar touringkaross, maskeringsplåten under kylaren samt vindruteställning.

Bo Jonsson
S:t Larsgatan 13
58224 Linköping
Tel. 013/122910.

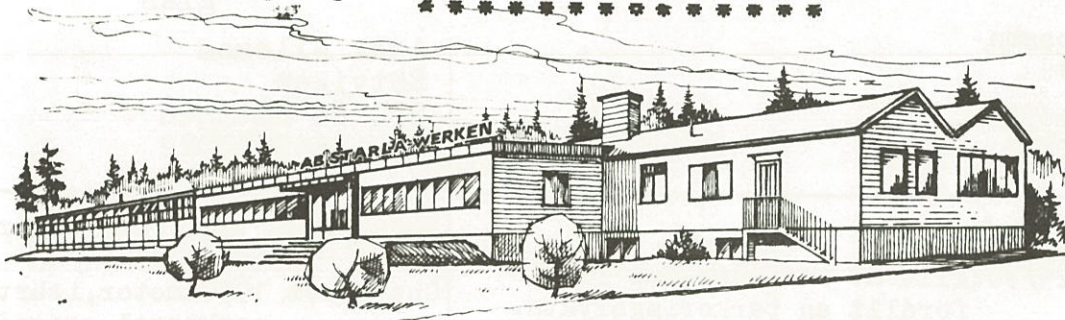


VIKTIGT MEDDELANDE!

Lättnader i avställningsproceduren...

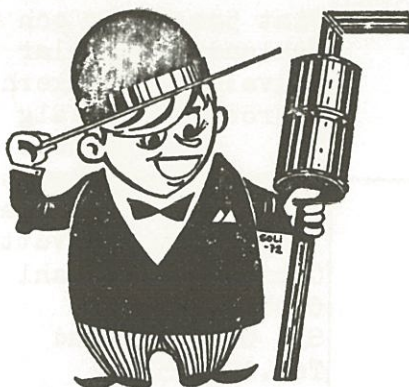
Myndigheterna har förenklat avställningsproceduren för oss. Efter den 15 oktober 1978 har vi fått ökat förtroende. Vi får nämligen själva skrapa bort kontrollmärket från bakre nummerplåten och skicka in den till länsstyrelsen tillsammans med det vanliga rapportkortet. Nu får dock inte märket se ut hur som helst efter avskrapningsoperationen. Det måste vara läsbart och registreringsnummer-angivelsen på märket måste vara hel. Vi får inte fordra att tjänstemännen på länsstyrelsen skall sitta och lägga pussel med småbitar från märket.

Bo Jonsson/v.ordf.



AKTIEBOLAGET STARLA-WERKEN

340 15 VITTARYD - TEL. 0372/702 00 vx. - TELEX 52068 STARLA S



Butik: Köpmangatan 20

Lager: Bankgatan 16

Tel. 060/12 44 55 - 17 09 17

LJUDDÄMPARE • AVGASRÖR • KLAMMER
PACKNINGAR m. m. till de flesta bilar

ANNONS- MARKNADEN

Didrikssons KYLARVERKSTAD

Odenskogsvägen 36 ÖSTERSUND

Tel. 063/12 86 51

ÖPPET 7—17, lördagar 7—13

Reparation av kylare, insättning av nya kylarelement
Rensning av kylare, värmeelement
Reparation av bränsletankar

Du som behöver en ny VOLVO
ED motor kontakta
Sven Jernberg.

Han har även nya däck

5.90 x 16"

Termometrar, oljetrycksmätare,
6 volts tändspolar, laddnings-
reläer m.m.m.m.m.

Startknappar, tändningslås
och mycket annat.

Gör ett besök hos Jernbergs
VOLVO lager - Den resan lönar
sig.

Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

Tel. 063/30517.

Till

DKW 1939 köpes motorcykelmotor 350 cc.

Maxwell 1923: Allt av intresse.

Sören Bardosson
Nyland 4581

830 70 Hammerdal
Tel. 0644/40081

Dodge 1930: Kromad lykta med
glas

Axel Nilsson
Rötviken
830 66 Hotagen
Tel. 0645/31029

Till

Oakland 1929/30: Allt av intresse, men fram-
förallt en parkeringslykta.

Gunnar Lindmark

Kasköplan 8
824 00 Hudiksvall

Tel. 0650/93831/93502

Bytes bort till Ford eller Gray

Chevrolet 1930: motor, isärtagen,
navkapsel, stötfångare,
bromstrumma bak, 2 broms-
sköldar med bromssystem,
reservhjulshållare.

Chevrolet 1935: 2 st hjul, 4.75x19"

Ford T: Framfjädrar med fjädernävar

Ford A: 5 st hjul, 10 st hjulmutter

Ford V8 1936-46: Rep.sats till förg.

Ford Anglia 1946: Kylare med mantel
3 st navkapslar. Dålig ka-
ross kan anvisas.

Fiat 500: Motor och växellåda

Oakland 1925: Delar

Volvo: 2 st träkerhjul, 600x19"

Citroen: 1 plåtfälg med 15 cm messing
navkapsel.

Dodge 1929: Kaross till täckt bil

Ford B 1932: Nyplanat topplock, nyre-
noverad vattenpump.

Christer Elgendahl

Optand 2873

831 00 Östersund

Tel. 063/35542

Till

Ford A 1929: Bakre dörrs fönsterram, armstöd,
plattjärn, som skall sitta under karos-
sen, skärmhållare, signalhorn, yttre dörr-
handtag, handbromsspak m.m.

Sture Danielsson

Pl 947

380 20 Ljungbyholm

Till

Citroen 1928: Navkapslar och fälg

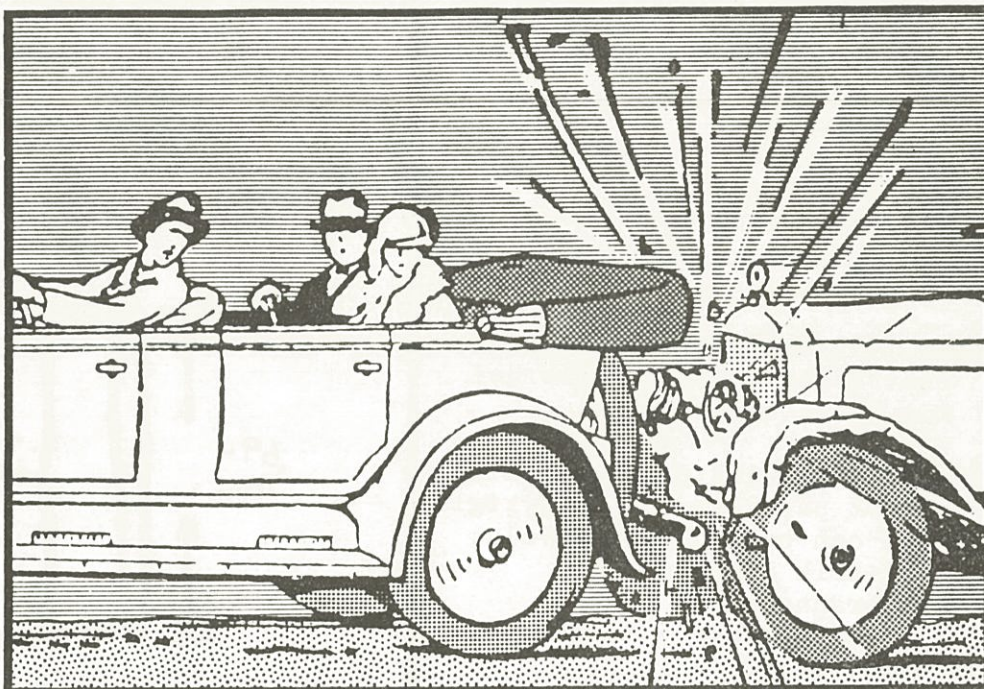
Citroen 1920ca: Skärmar, fotsteg med märke

Sven Schylberg, Grytan 2451, 830 20 Brunflo.

Tel. 063/20701

Information om VETERANBIL-FÖRSÄKRING

Folksam och Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) har utformat en förmånlig försäkring speciellt anpassad för klubbmedlemmar och fordon som är anslutna till MHRF.



OLIKA FÖRSÄKRINGSPAKET:

HELFÖRSÄKRING -
den bästa försäkringen när bilen är körklar
och används på veteranbilrallyn eller
liknande.

Gäller med trafik vagnskada skadegör-
else - brand - stöld - vattenledningsskada
- glas - räddning och rättsskydd.

HALVFÖRSÄKRING med skadegörelse -
när bilen är körklar och används vid utställ-
ningar.

Gäller med samma moment som helförsäk-
ringen men utan vagnskadeförsäkring.

LAGERFÖRSÄKRING -
för orenoverade fordon och delar.

Gäller bl a för brand, inbrott och vattenled-
ningsskador.

RENOVERINGSFÖRSÄKRING -
under renoveringstiden.

Gäller bl a med brand, glas, stöld, rätts-
skydd och vid skador under transport.

HALVKASKO med skadegörelse -
"utställningsförsäkring"
för bilar som inte körs men ändå är utställ-
da på museer eller i privata samlingar.

Gäller med samma moment som renove-
ringsförsäkring utökad med skydd vid ska-
degörelse.



Vill du veta mer om veteranbilförsäkring kontakta någon veteranbilklubb som
är ansluten till MHRF.

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET • FOLKSAM

Köpes

Till

Chevrolet 1934 Standard 4 dörrars
Kaross:Vä framdörr,säten fram
och bak,motorhuv,komplett.
Fotsteg,ekerfälgar,4 st,6 hål
5.50 x 17,navkapslar:5 st,
bensintank m.lock,kylarlock,
Signalhornsknapp,lyktglas,ev.
sarg,bakre,hastighetsmätare,
amperemätare,bränsle och olje-
trycksmätare,växelspaxknopp,
startvev,donkraft org,chevro-
letmärke t.kylaren,startmotor-
kontakt.
Bo Engström
Regementsgatan 17 ög
831 00 Östersund
Tel.063/105097 e 17.00

Till

DODGE Senior 1929:Kylarmaskering,axlar,
stötfångare,motorhuvsöverdel
m.m.Gärna byteshandel.

Till Ford Eifel 1937 - 39:Ytterhandtag,Eifel
märket på kylargrillen,lyktglas
fram och bak,motorhuvssvala.
Karl-Erik Jonsson
Skavbränna 1130
830 60 Föllinge
Tel.0695/610

Till

Ford T 1919:Trälöthjul och 5 framskärmar
Overland 4 1922:pinjong,instrumentering,
dörrar och 1 lyktsarg
Claes Rocklin
Sveavägen 7
96100 Boden
Tel.0921/50174

Till

Dodge 1923 4 dörrars öppen.Intresserad
av allt,men främst bakaxel
med hjul,lyktor,vacumtank m.m.
Gunnar Johnsson
Tl.1471
83044 Nälden
Tel.0640/43115 Bost.
42093-40342 Arb.

Till

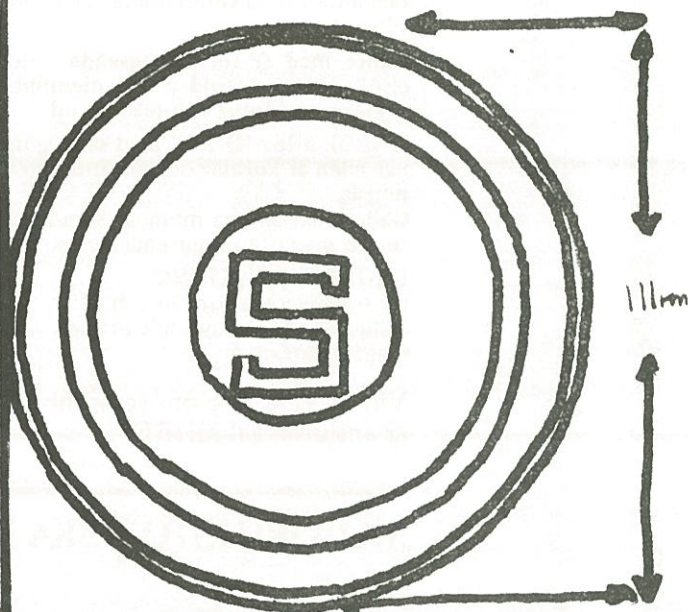
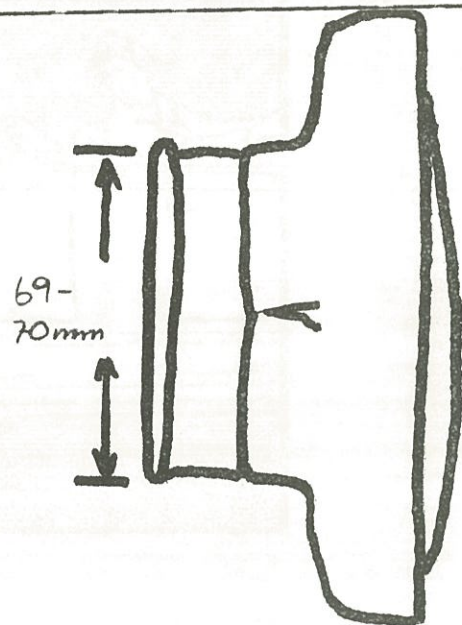
Studebaker Standard Six 1925:T dörrhand-
tag,navkapslar,21" träkerhjul,
baklyktor m.m.
Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 Brunflo.Tel.063/20701

Till

Studebaker 53 1930:Navkapslar
enligt skissen här nere på
sidan.
Kamkedja,förgasare av mär-
ket Schebler TX eller Strom-
berg U 2
Roger Fredriksson
Konvaljvägen 12
GUSTAFS
Tel.0243/40536

Till

Nash 1929/30:Skärmar.Allt av in-
tresse till denna vagn.
Ingvar Carlsson
Sidvallsvägen 19
832 00 Frösön



Roger Fredriksson
Konvaljvägen 12
GUSTAFS
Tel.0243/40536

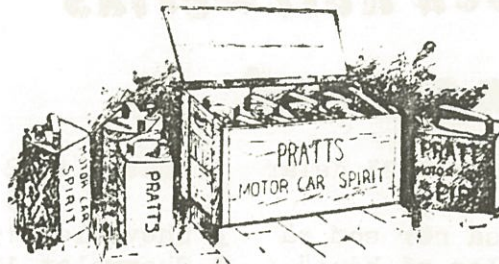
PRATT'S MOTOR CAR SPIRIT

Specially refined and highly deodorised for use in Motor Cars.

LEAVES NO DEPOSIT IN CYLINDERS.

Annons år 1900

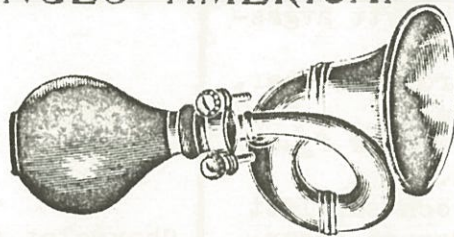
IN
TWO-GALLON
CANS.



IN
TWO-GALLON
CANS.

Supplied in barrels and cases of four two-gallon cans.

Sole Importers: **ANGLO-AMERICAN OIL CO., LTD.**



Vi har i lager FÖRDELARLOCK, BRYTARSPETSAR, ROTORER, KONDENSATORER, STARTMOTOR- och GENERATORER till c:a 90 % av alla gammelmobilmodeller 1927-60, utrustade med Auto-Lite, Delco-Remy, Bosch, DKW/IFA, Ducellier, SEV, RB, Ford, Fiat/Marelli eller Lucas el-system.

VÄSTERVIKS BILELEKTRISKA
Hallströmsgatan 14. 59300 Västervik
Tel.: 0490-14721

THE VETERAN CAR CLUB OF FINLAND TJUGO ÅR JUBILEUMS RALLYT 15.—18.6.1979

KLASSER FÖR KÖRTÄVLINGEN

- Körtävling
- Kostumtävlare och passagerare skall bedömas därefter, hur deras kostymer motsvarar fordonets årgång.

Öppet för motorfordon av alla slag äldre än 20 år (Krigsfordon tillverkade före 1.1.1946)

Max 150 fordon accepteras.

Klasser för körtävlingen

- 1) Fordon tillverkade före 1.1.1930
Veteran och Vintage, lätta krigsfordon



Kylarmärket på den i Finland år 1923 tillverkade (2 st.) Finlandia-hilen

- 2) Fordon tillverkade före 1.1.1940
Classic, lätta krigsfordon.
- 3) Fordon tillverkade före 1.1.1959
Special Interest, lätta krigsfordon.
- 4) Motorcyklar tillverkade före 1.1.1940 och krigsmotorcyklar.
- 5) kommersiella fordon
Lastbilar, traktorer, bussar, brandbilar, långtradare, ångvältar, ångtraktorer, ånglastbilar tillverkade före 1.1.1940 och tunga krigsfordon.

Deltagaravgift 100 Fmk

För mer information skriv till:

THE VETERAN CAR CLUB OF FINLAND
P.O. BOX 422, 00101 HELSINKI 10, FINLAND

Gunnar och Karl-Eriks

Fyndmarknad

Säljes/Bytes till Dodge 1923 delar

IFA F8 1954: Hel bil så när som på karossen. "Rullar på hjul". Bra reservdelar, en ej bärgad bil utan kaross, bra delar

Volga Hgv. Diesel/Rover/1966 hel komplett bil, lite risig i kaross 8.000 mil fabriksnytt avgasystem medföljer.

Chandler 1925, omkr.: Karosseridelar, framaxel med hjul.

Volvo Pv 51-1938: Bra ram med fjädrar och bakaxel.

Maxwell: Bakdel kaross och sufflett

Dodge 1928 kompl. med torped, bakaxel med hjul, dålig kaross; Anvisas. Växellåda

A-Ford framskärm

Chevrolet 1933: Last: Bakaxel med hjul 2 st växellådor 30-40 tals.

Chevrolet Epa 1937 med reservation för ev. bortstädning, står lite avigt till, har hotats med överfyllning.

Buick-20-tals kylare, högre modell.

Opel Kadett/Olympia 37/39: Motorhuv, bakaxel, styrsnäcka med ratt.

Mercedes 1962/67: Bensinmotorer, 3st växellådor m.m.

Harley Davidsson, omkr. 1920: Ram, sämre bra hjul samt en sidovagn.

AJS: Tidigt 30-tal. Hel motorcykel, 1 cyl. nästan komplett.

Båtmotor med 1 cyl. magnettdning "Skandia" med propeller, inombordare.

Rex Willers lättviktare säljes el. bytes, remdriven 1924, nästan komplett.

Köpes/Bytes i ovanstående: Alla delar till Dodge 1923, 4-dörrars öppen av intresse, främst bakaxel med hjul, lyktor, vacuumtank m.m.

Gunnar Johnsson
Pl. 1471

830 44 Nälden
Tel. 0640/43115 Bostaden
42093-40342 Arbetet

Chevrolet: 2 st stålekerfälgar 18" 6 st 19"

Chevrolet 1924: Höger framskärm

Chevrolet 1924: Lastbil: Trampor, hjul

Chevrolet 1927: 2 torpeder, 2 dörrar, div. karossdelar, inre dörrhandtag, bensintank, 2 träckerhjul och 1 tallrikshjul 21" Strålkastarfäste, motor m. generator, startmotor, förgasare, vattenpump, fläkterem, födelardosa.

Chevrolet 1931: Kaross, kylmantel, bensintank, 1 st framaxel och 3 bakaxlar.

Chevrolet 1933: Navkapsel

Chevrolet 1934: 2 st stötfångare m. stigplatta för svärmorslucka på den ena.

Chevrolet 1936: 4 st fälgar, 1 navkapsel.

Chevrolet 1939: Ramframdel med fjädrar, styrsnäcka, torped med instrument och startlås, stötfångare, motorhuv, framskärmar med reserhjulshållare.

Dodge DA 1929: 2 st kompl. strålastare.

DKW Spånkorg: Motorhuv.

Dodge 1927: Engelsk, öppen: Skärmar, karossbakdel.

Volvo B4B: Växellåda, kylare, kardanstång, grill.

Willys Overland Whippet 1931, omkr. Kaross, ram, ytterhandtag, kylare med mantel och emaljmarke.

Nash 320 1927: Karossbakdel med skärmar, 2 st dörrar kompletta, stötfångare. instrumentbräda, hastighetsmätare, rattstång, stötdämpare, framvagn m.m.

T-Ford: 2 st hjul med trälöt 21" 1 st med järnlöt, ev. framvagnsdelar

A-Ford Tudor 1929: Vindruteram, baklykteraramar.

Ford Junior 1935: Motorhuv, oljefilter, 2 st stötfångare och ett fäste.

Ford V8 1936: Motorhuv, V8 märke för griller

Ford V8 1937: Sidoplåt, vänster ovanför framskärmen.

Ford V8 Standard 1938: Övre grillplåtar för bägge sidor. Massor av grenrör, fördelarhus, lock och kablar m.m.

Husqvarna: Lättviktare från 1930-talet, nästan kompl. Raritet.

Indian: Tidig sidovagn m. plattformad skärm i bra skick, äv. a. delar till Indian

Dessutom en massa gamla mc, moped och bildelar, oidentifierade, som måste bort. Intresserad av byte mot delar till Dodge Senior Six 1929/30 och Ford Eifel 1937-39. Karl-Erik Jonsson, Skavbränna 1130, 830 60 Föllinge. 0645/6.1012



André Michelin.

MICHELIN

eller

luftringens historia

För 36 år sedan övertogo bröderna Michelin en liten, i en avlägsen del av Frankrike belägen kautschukfabrik.

Detta företag har i närvarande stund utvecklats till en världsfirma. De fabriker, där Michelin-luftringarna tillverkas, upptaga helt ett område om hundratals hektar och giva bröd åt en befolkning, vars storlek är jämförlig med folkmängden i en större stad.

Historien om denna storartade utveckling står i intimt samband med de framsteg, som känneteckna luftringens segertåg under de gångna 36 åren. I detta avseende må redan här framhållas, att det är firman Michelin, som uppfunnit den avtagbara luftringen, som skapat de första för bilar avsedda luftringarna och som genom en oavbruten serie av förbättringar — sträckande sig över en period av 30 år — bragt dessa ringar till deras nuvarande fulländning.

Det är därför ingen överdrift att påstå, att firman Michelins versksamhet utövat ett betydande inflytande på levnadsvillkorens gestaltning i våra dagar. Såsom här nedan skall visas, är det helt och hållet luftringens förtjänst, att bilarna blivit vad de nu äro, nämligen ett oundgängligt hjälpmedel var helst fråga är om mänskligt arbete, socialt välstånd eller vetenskapligt framåtskridande i allmänhet.



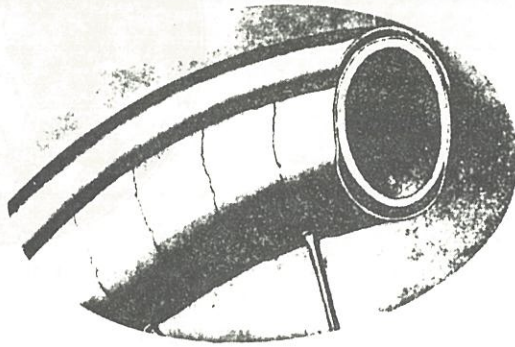
Édouard Michelin.

Något om uppfinningen av den avtagbara luftringen (1889)

För 36 år sedan började man i Frankrike utrusta cyklarna med luftringar, men dessa voro icke avtagbara samt fästes vid lötarna med segelduksremсор. Ofta nog sprungo de sönder, varvid det gällde att påklistra dylika remсор, en efter en, samt att sy fast dem vid därför avsedda fästepunkter. Varje cykelläkare måste sålunda på den tiden vara skicklig i sömnad.

En eftermiddag år 1889 gjorde en cyklist sitt intåg i Michelinfabriken på en vurst, dragen av ett par oxar. Hans luftringar hade gått sönder, och han hoppades nu få dem lagade på fabriken.

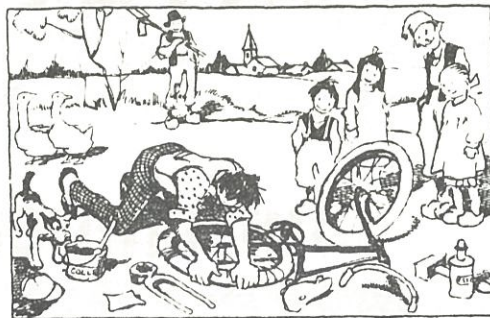
Det gick åt tre timmar, innan man fick ring-



Före Michelins uppfinning fäste man så gott sig gora låt luftringarna vid hjullötarna.



Före luftringens framträdande måste varje cyklist vara i besittning av en betydlig spänstighet och oömhet.



Innan man väl uppfunnit den avtagbara luftringen, var en sprungen ring en verklig katastrof.

arna anbragta och fastgjorda på sin plats. Därpå vidtog torkningsproceduren, vartill hela natten åtgick.

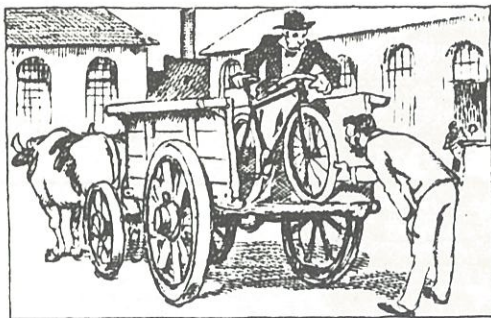
Påföljande dag provades cykeln vid fabriken, varvid man kom att fästa sig vid den stora förbättring, som luftringarna representerade i jämförelse med de förut använda massivringarna. Fabrikens ledning insåg omedelbart, att detta var något att taga vara på för framtiden. Men så sprack en av ringarna på nytt, därmed visande huru ömtåliga de voro.

Man förstod nu, att luftringarna för att slå igenom måste tillverkas så att första bästa amatör kunde verkställa ombyte av en skadad ring på några få minuter.

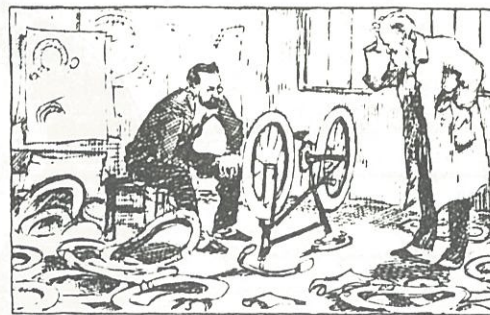
Efter tre månaders arbete lyckades Michelin framställa en luftring, som fästes vid löten med 17 bultar. Denna uppfinning betecknade redan ett betydande framsteg, ehuru en ring påläggning ännu alltjämt krävde cirka en kvarts timmes arbete.

Den nya ringen bestod sitt första prov vid 1891 års stora cykeltävlingar. Tack vare den samma lyckades en då ännu okänd cyklist att framkomma till målet hela 8 timmar före nästa man, som då stod på höjden av sitt rykte som framgångsrik kappryttare.

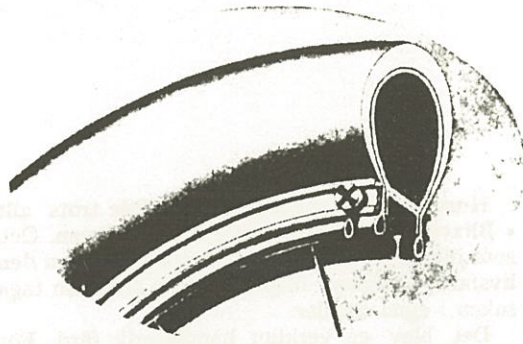
Segraren hade tillryggalagt 1.208 km. på 71 timmar 30 min. utan att någon enda gång stiga av sin maskin. För att hindra honom från att somna, hade hans pacemakers funnit på att oavbrutet ringa honom i öronen med stora klockor.



En historisk cykel, som gav Michelin uppslaget till de avtagbara luftringarna.



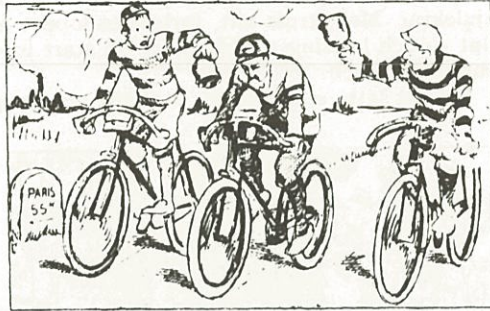
Et kinkigt problem : Huru konstruera en avtagbar luftring.



Den första av Michelin konstruerade, avtagbara luftringen.

Tre månader senare kunde firman Michelin inregistrera ett nytt framsteg, ity att tiden för ringpåsättningen lyckligen nedbragtes till två minuter. En sprungen ring var ej längre en katastrof, utan på sin höjd ett föfargligt, men snart avhjälpit missöde.

För att härom övertyga den stora allmänheten, anordnade firman Michelin en stor cykeltävlan på sträckan Paris-Clermont-Ferrand. Före tävlingens början hade på firmans föranstaltande utströtts en massa småspik på tävlingens banan. De 244 ringskador, som härav blevo en följd, reparerades utan svårighet — och cyklistererna hade befriats från sin gamla skräck för punkteringar. Därefter avväpnades så småningom de sista motståndarna mot luftringarnas användning.



1891 : Den avtagbara ringens triumf. — 1.208 km. på 71 tim. 30 min.



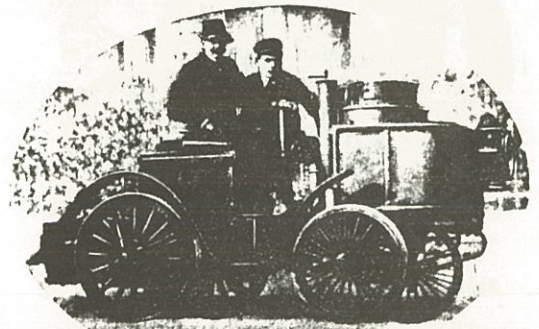
1892. Paris-Clermont-Ferrand. Cyklistererna botas för sin gamla skräck för punkteringar.

Om framställningen av de första luftringarna inom automobilindustrien (1895)

Omkring år 1894 låg automobilismen ännu i sin linda. Den tidens vagnar voro försedda med hårda hjulringar, vilket hade till följd, att de ofta gingo sönder blott och bart på grund av den påfrestning för vilken de utsattes genom den omåttliga skakningen på vägarna.

Michelin, vilkens tankar ständigt voro inställda på nya framsteg och förbättringar, sade en dag till aktieägarna i företaget :

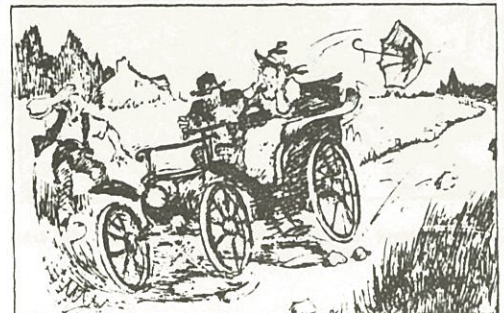
« Vi börja nu inhösta ståtliga förtjänster å våra cykelluftringar. Borde vi icke, i stället för att nu utdela dem till aktieägarna, lägga ned dem på framkonstruerandet av luftringar för automobiler? Ty, liksom den moderna cykeln har luftringen att tacka för sin tillblivelse, vilar automobilismens framtid på möjligheten att framställa en



Huru bilarna logo sig ut före luftringens ramträdande (1894).



De första automobilerna framkallade en verklig uppståndelse å landsbygden.



Före luftringens framträdande voro bilarna utsatta för hejdlösa skakningar vid minsta ojämnhet i vägbanan.

för detta fortskaffningsmedel lämpad luftring. »
 1. Michelin ägde vid denna tid en 4 hkr's vagn, som döpts till « Blixten », icke på grund av sin hastighet, utan därför att densamma till följd av ett fel i styrledningen, visade benägenhet att gå i sicksack. År 1895 lyckades ägaren efter otaliga missöden anbringa luftringar å densamma.

Vid samma tidpunkt pågingo just förberedelser till en stor biltävling å en sträcka av 1.200 km. Men ingen bilfabrikant vågade ekipera sina vagnar med de nya luftringarna.

« Vad använder Ni för fyllning till Edra ringar, bomull eller hö? » frågade en av dem bland annat. Han lät sig ej övertyga, att dessa ringar voro fyllda med luft, förrän man inför hans egna ögon tömt och åter pumpat upp en dylik ring.

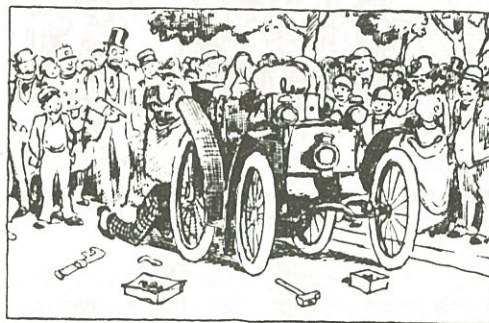
Huru som helst, Michelin anmälde trots allt « Blixten » till den nyssnämnda tävlingen. Och som ingen förare vågade åtaga sig att köra den livsfarliga vagnen, fingo bröderna Michelin taga saken i egna händer.

Det blev en verkligt händelserik färd. För var hundrafemtionde kilometer sprang regelbundet en ring, och två gånger fattade vagnen eld. Snart nog började även växellådan krångla, så att man endast kunde utnyttja 2 växlar på 4. Till råga på olyckan förlorades en del hjulekrar. Men, trots allt, fortsattes loppet till slut — och luftringen hade gjort sin start inom automobilismen.

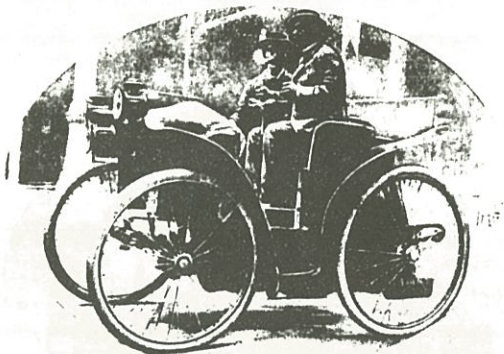
För att sätta allmänheten i tillfälle att riktigt



De åskådare voro lätt räknade, som vid luftringarnas första framträdande kunde förmås att inse, att dessa ringar verkligen voro fyllda med luft.



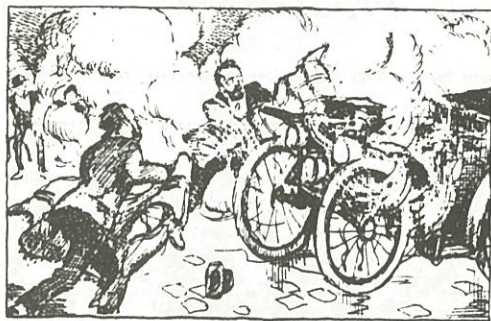
Första missödet vid den verkligt episka tävlingen drabbade « Blixten », då den kommit på ett avstånd av 150 meter från startlinjen.



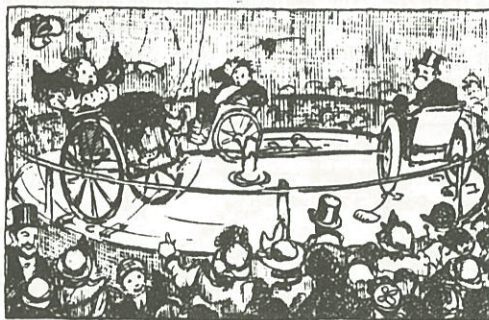
« Blixten » : den första bilen med luftringar (1895).

övertyga sig om luftringens överlägsenhet, lät Michelin iordningställa en särskild bilbana inne i staden Paris. Där provkördes nu trenne chassier, av vilka det ena var försett med luftringar, det andra med järn och det tredje med massivringar. På själva banan hade uppställts en del hinder. Efter varje provkörning kunde man på banan plocka upp hattar, paraplyn, löshår, ja, t.o.m. löständer, vilket allt skakats ned från de båda chassier, som voro försedda med järn — eller massivringar...

Efter denna onekligen ganska originella demonstration dröjde det ej länge förrän luftringen blev populär och började anbringas å alla vagnar.



En händelserik tävling : « Blixten » fattade eld icke mindre än två gånger.



Å Micheline's bilbana ådagalades med full evidens de företräden, som luftringen besatt gent emot massivringar.

Automobilismens utveckling under de senaste 30 åren

År 1895 fanns det i hela världen blott 3.000 bilar. För närvarande överstiger deras antal 18.000.000.

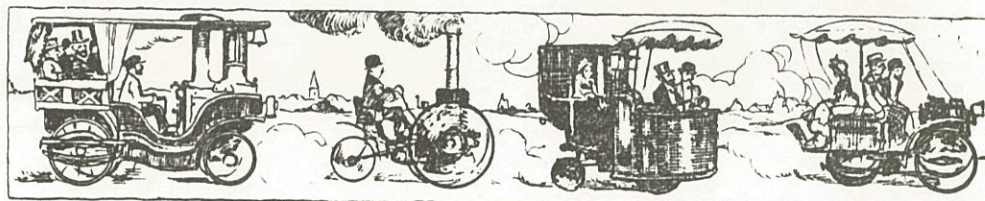
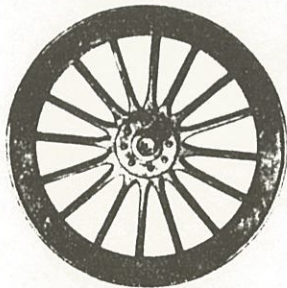
Firman Michelin kan till en del taga åt sig äran härav, alldestund denna hart när sagolika utveckling överhuvud möjliggjorts genom den av firman först framställda och sedan oavbrutet förbättrade luft- ringen.

År 1895 kunde man med en vagn om 1400 kg. tillryggalägga 155 km. med en luftring, som i bredd mätte blott 65 $\frac{m}{m}$, under det att man i närvarande stund kan tillryggalägga 40.000 km. med en vagn om 10 ton, utrustad med luftringar med en bredd av 185 $\frac{m}{m}$.

Dessa siffror visa tillfyllest



1895. Operaavenyen i Paris : Inte en enda bil står att upptäcka. Cl. L. L.



1882

1883

1890

1895

vad firman Michelin utträttat på området.

År 1897 var den ångbil, som av firman Michelin anmälts till deltagande i årets tävling, fortfarande utrustad med blott 65 $\frac{m}{m}$ breda luftringar.

Firman Michelin utgick som segrare ur denna tävling med en uppnådd maximalhastighet av 52 km. i timman.

Samma dags afton utbragtes av en begeistrad deltagare i den festbankett, som med anledning av dagens betydelse gavs för firmans ingenjörer och bilförare, en skål för den förste bilist, som lyckades uppnå en hastighet av 100 km. i timman.

En av ingenjörerna, som händelsevis satt i närheten av

André Michelin, viskade därvid i hans öra :

« Det är i alla fall märkvärdigt, vad folk är upplagt för att prata dumheter vid slutet av en festmiddag ! »

Vad Michelin beträffar var han ingalunda med på denna skeptiska syn på framtidens möjligheter. Det dröjde ej heller länge förrän han frambragt två nya dimensioner om 90 och 100 $\frac{m}{m}$ bredd respektive. Tack vare denna omständighet, kom man i början av år 1898 upp till en hastighet av 80 km. i timman, vilken siffra några få dagar senare förbättrades till 100 km. jämt.

År 1905 utsläppte firman Michelin i marknaden en ny luftringstyp, förstärkt med ni-

tar av en särskild konstruktion.

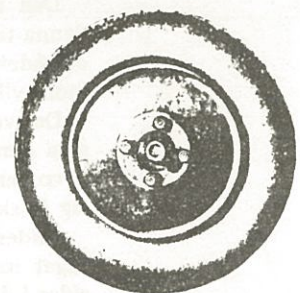
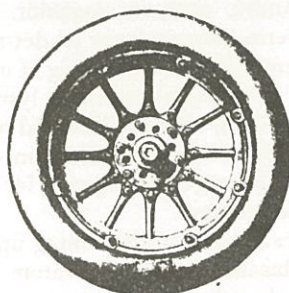
År 1906 var firman färdig med det avtagbara hjulet.

Två år senare, 1908, fick man bevittna framträdandet av de första dubbelringarna.

Så kom år 1919 den berömda « Câblé-ringen ».

Efter ytterligare ett par år kompletterades år 1921 155 $\frac{m}{m}$ ringen med den nya dimensionen 185 $\frac{m}{m}$, varigenom lastautomobilerna i sin tur gjordes delaktiga av de företräden, som utmärka luftringarnas användning i praktiken.

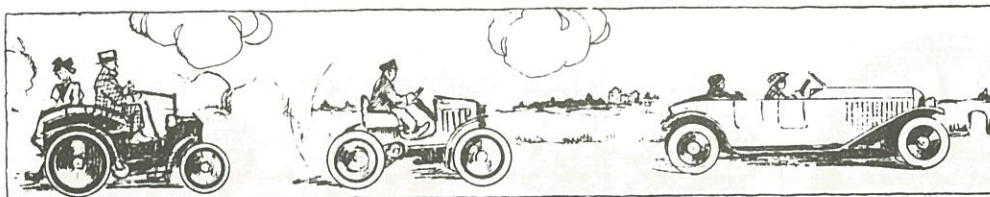
Ännu ett par år senare, 1923, förunnades det firman att i marknaden utsläppa den nya, för lågt tryck avsedda « Câblé-Comfort-ringen ».



Några data ur firman Michelin's tidigare historia



1925. Operaavnyen i Paris : Vart hava hästarna tagit vägen ?



1897

1906

1925

Det är nu ungefär jämnt 100 år sedan en av bröderna Michelin's förfäder densamme, som grundlade fabriken i Clermont-Ferrand, ingick äktenskap med en ung engelska, systerdotter till en lärd vetenskapsman, vilken var den förste, som lyckades bringa kautschuken att antaga flytande form. Den unga frun, som erinrade sig den glädje hon som barn hade haft av de kautschukbollar, som hennes morbror förfärdigat åt henne, tog sig en vacker dag före att göra några bollar av samma ämne för att därmed glädja några barn i grannskapet. Dessa bollar blevo så omtyckta bland ungdomen, att mannen beslöt sig för att upptaga en fabriksmässig tillverkning därav.

Så lyder historien om den ursprungliga anledningen till, att Michelinfabriken kom att ägna sig åt kautschukindustrien.

Fabriken fortsatte sedermera på den inslagna vägen, men förblev ännu under många år ett obetydligt litet landsorts-företag.

År 1889, då fabriken ledning anförtrotts åt en förvaltare, medan bröderna Michelin vistades i Paris, hade företaget att kämpa med åtskilliga svårigheter, vadan bröderna beslöt sig för att själva ställa sig i spetsen för driften, i hopp att sålunda kunna rycka upp densamma.

Den äldre brodern André, som var ingenjör, sysslade vid denna tidpunkt med diverse tillverkningar på det metallurgiska området, medan den yngre, Edvard, ägnade sig åt målarkonsten, inom vilken hans lärare förespådde honom en lysande framtid.

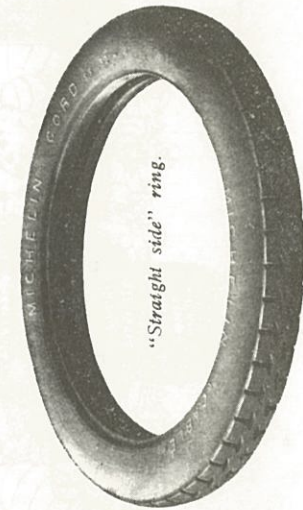
Det var den sistnämnde som, efter att för alltid hava lagt bort sina penslar, först flyttade tillbaka till Clermont-Ferrand, dit ävnc den äldre brodern begav sig efter några år för att helt ägna sig åt skötseln av familjeföretaget.

Under de båda brödernas insiktsfulla ledning uppnådde företaget inom kort ett glänsande uppsving, varom efterföljande sidor i denna broschyr i sin mån bära vittne.

Michelinfabrikaten på världsmarknaden



Spectatring for Fordbilar.



"Straight side" ring.



"Cable" ring.

Michelinfirmans försäljningar i de olika länderna:

Österrike	58	for	100	ringar	Ungern	38	for	100	ringar	Schweiz	62	for	100	ringar
Belgien	69	for	100	ringar	Brittiska öarna	34	for	100	ringar	Tjeckoslovakiet	67	for	100	ringar
Bulgarien	45	for	100	ringar	Italien	67	for	100	ringar	Turkiet	78	for	100	ringar
Danmark	42	for	100	ringar	Luxemburg	69	for	100	ringar	Jugoslavien	37	for	100	ringar
Spanien	65	for	100	ringar	Polen	45	for	100	ringar	Sydafrika	25	for	100	ringar
Frankrike	82	for	100	ringar	Portugal	74	for	100	ringar	Algeriet	80	for	100	ringar
Grekland	55	for	100	ringar	Rumänien	66	for	100	ringar	Egypten	47	for	100	ringar
Holland	42	for	100	ringar	Sverige	23	for	100	ringar	Marocko	77	for	100	ringar

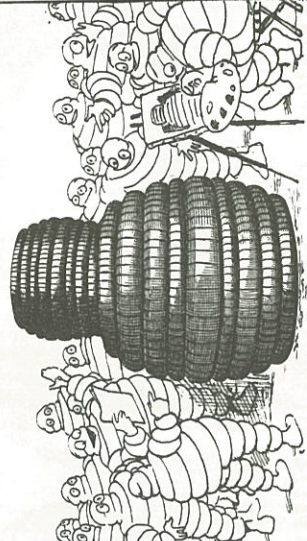
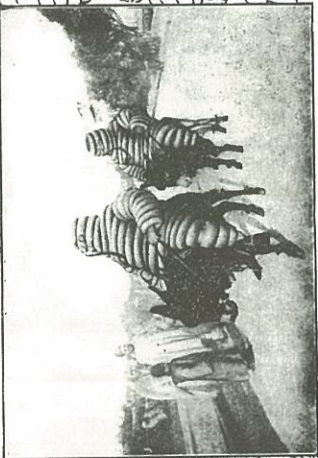
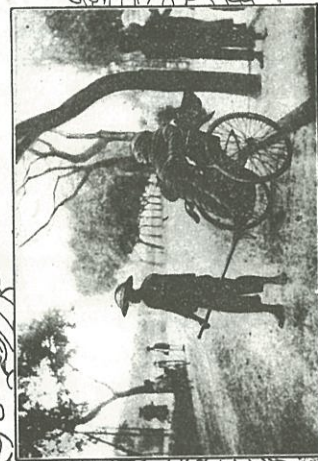
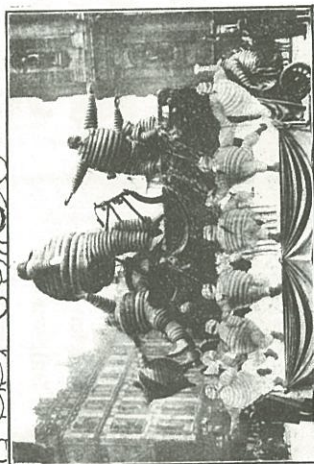
Icke mindre än 30 andra märken kämpa om den återstående delen av världsmarknaden.



Bibendum

Hela världen känner numera igen denna urkomiska figur, som tjänstgör som Michelinringarnas förspråkare hos allmänheten.

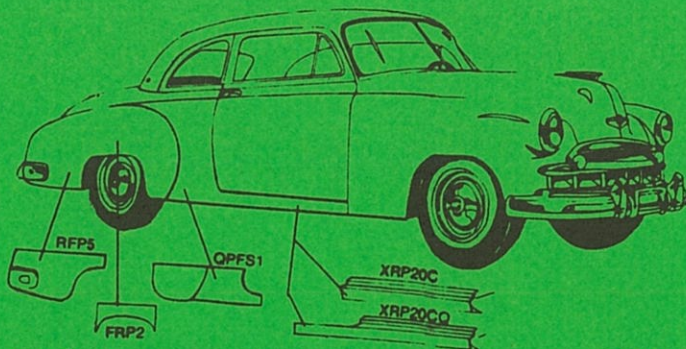
Illustrationerna å denna sida äro för övrigt ägnade att giva läsaren en föreställning om de skiftande skepnader, i vilka Bibendum älskar att uppträda för att roa sin publik i de fem världsdelarna.



Det var den här ovan avbildade ringstapeln som en gång i tiden gav upphov åt Bibendum.

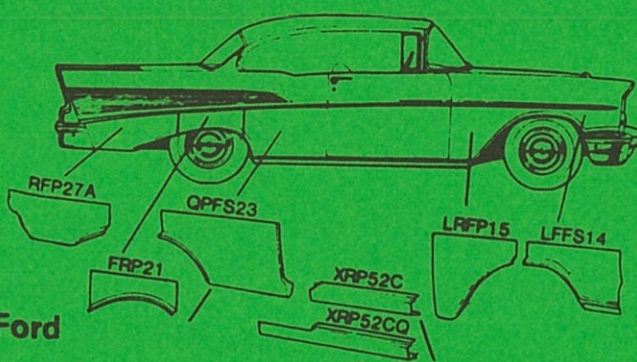
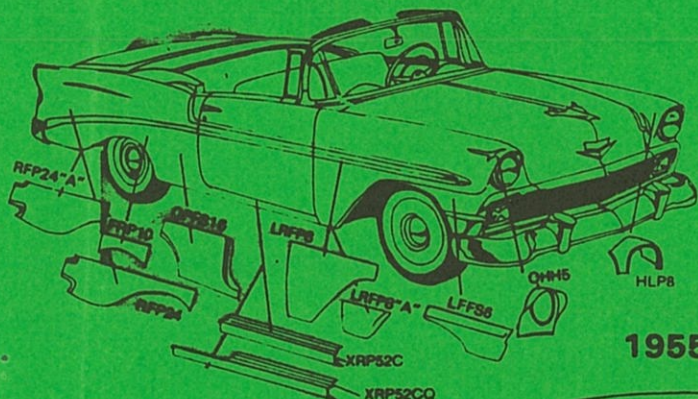
ekonomidelar för USA bilar

1949-52 Chevrolet

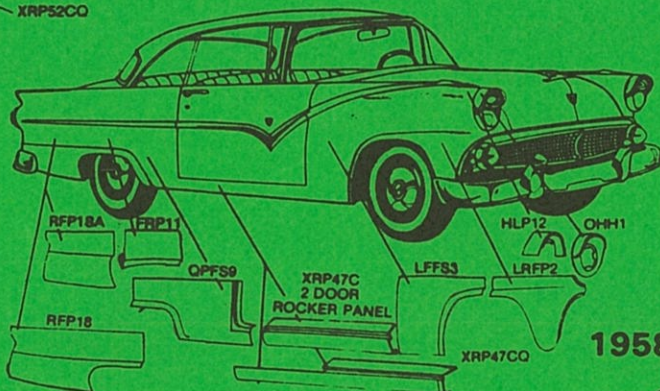


1956 Chevrolet

1957 Chevrolet

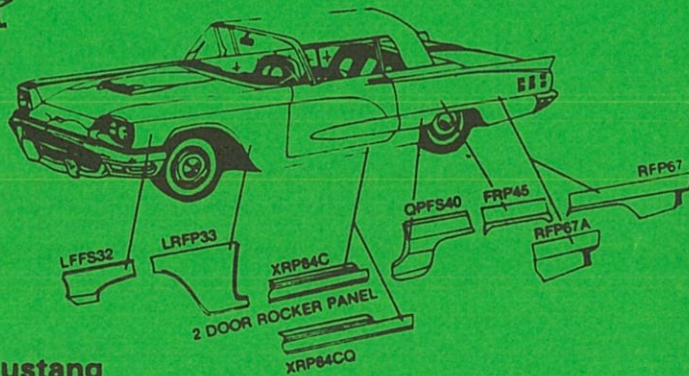


1955-56 Ford

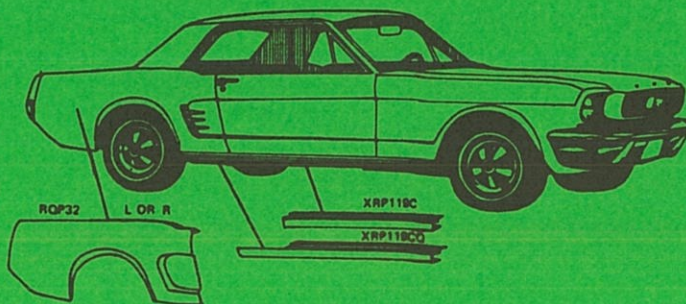


1958-60 Ford Thunderbird

årsmodell 1949-65



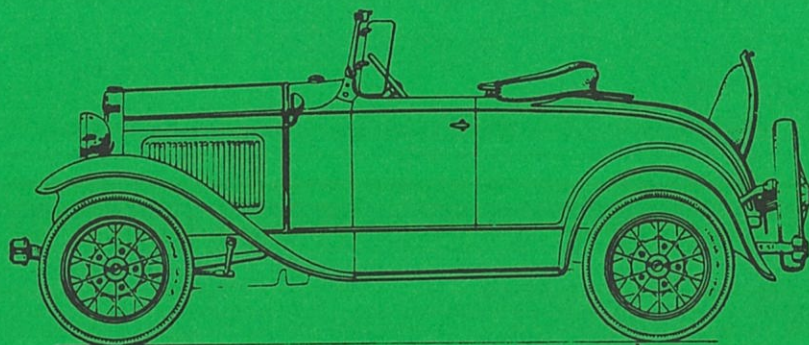
1965-66 Ford Mustang



1978

Bengt Sandin
460 64 Frändefors

Till dig som restaurerar A- eller B-Ford



Detta är en nyhet som kommit till efter katalogens tryckning. Vi har nu möjligheter att ordna fram ekonomidelar och en hel del andra saker till A- och B-Ford med hjälp av nya leverantörer.

Fr.o.m. juni -78 kan vi erbjuda dig nedanstående delar för omgående leverans. Hör gärna av dig till oss om du är intresserad och vill veta mera. Tfn. 0521/54171 kl. 9-12, 14-18

Framskärm 1930-31

med uttag för reservhjul
utan uttag för reservhjul.



Bakskärm 1930-31

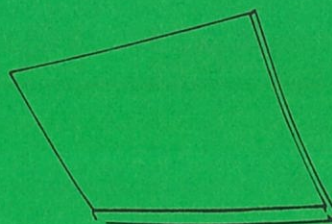
roadster och coupé

Främre "kvartspanel"

Modell 1928-29

Modell 1930-31

Modell 1932



Bakre "kvartspanel"

Modell 1928-29 Coupé, cabriolet, sportcoupé

Modell 1932 Coupé, cabriolet, roadster



Panel under bagage- eller "svärmorslucka"

Modell 1928-29 roadster, coupé

Modell 1930-31 roadster, coupe



Innerskärm bak

Modell 1928-31 roadster

Modell 1928-31 Coupé, cabriolet

