

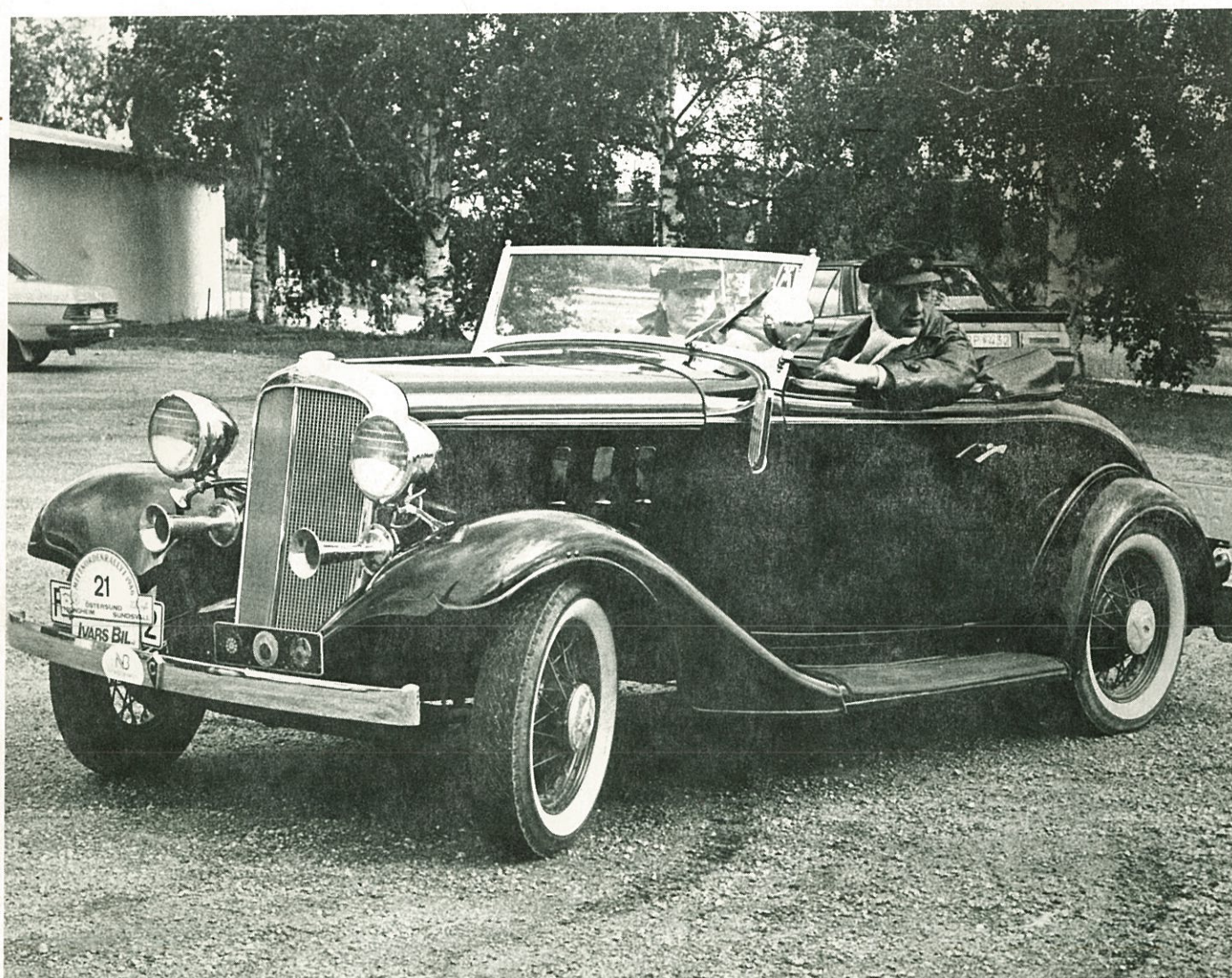
Jemtlands veteranbilkлубb

# Karburatorn

Årg 14

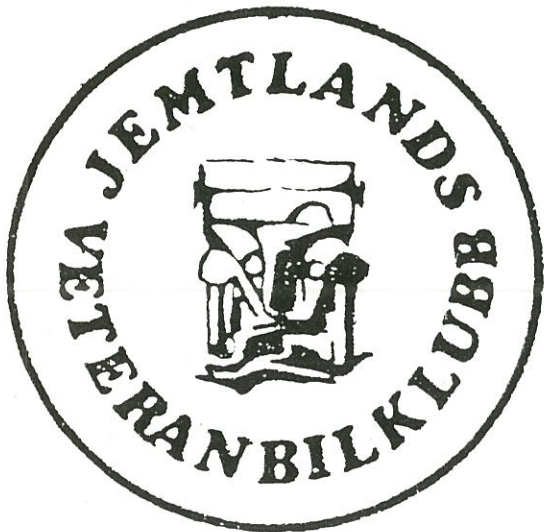
Nr 1

1987



MITTNORDEN-RALLYT





Jemtlands Veteranbil Klubb är en idéell förening, som startade 1970.

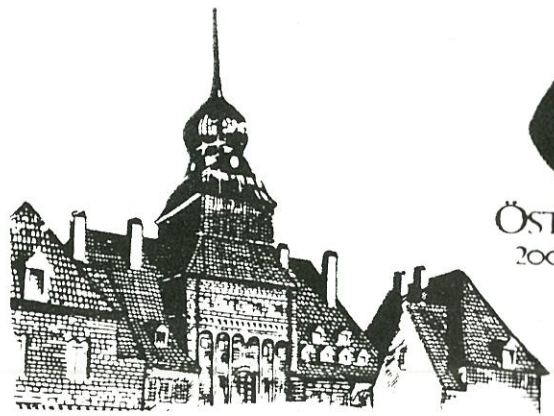
Klubbens ändamål är att sammanföra personer med intresse för motorfordons historiska objekt, att hjälpa och informera medlemmarna i det, som berör vår hobby.

Förmåner, som kommer klubbmedlemmarna till del:

- Kontaktmöjligheter med lika-sinnade inom länet och med andra klubbar.
- Fri annonsering i klubbtidningen Karburatorn om bilar, motorcyklar, delar och tillbehör.
- MHRF:s årliga evenemangskalender och annonsblad.
- Uppgifter om de flesta rallyn, marknader och muséer inom landet.
- Möjlighet till hjälp och upplysningar i försäkringsfrågor.
- MHRF:s förmånliga försäkring efter minst ett års medlemskap



ÖSTERSUND  
200 ÅR 1986



ÖSTERSUND  
200 ÅR 1986

## GOTT NYTT ÅR!

Kära vänner och veteranbilentusiaster! Tänk vad fort ett år går! År 1986 har varit ett intressant veteranbilår. 200 års jubileum i Storsjömetropolen och Mitt Norden Rally. Vi har avslutat motorismens 100 års jubileum och genom länet har Nordkaps Rallyt gått. Det har varit ett spännande bilår.

Från AB Bilstatistik kan vi notera, att antalet nyregistrerade bilar ökat kraftigt under år 1985 och 1986, trots att bilarna blivit dyrare. Personbilsregistret ökade 1985 med 31 679 till 266 601 bilar. Det motsvarar 13.5%. Hur många veteranbilar registrerades 1985 och 1986?

Så här drygt 100 år efter bilens tillkomst, börjar det också hända saker och ting på bilområdet. Biltillverkarna börjar nu fresta oss med fluorescerande instrumentbrädor och datoriserade växellådor.

Bilelektroniken har kommit med backspeglar, som automatiskt växlar mellan dag- och nattkörning och säten med minne, som automatiskt kan ställa in sig på fyra sätt för fyra olika förare. Vad sägs om en bil, som känner igen Dig, öppnar dörren och sätter igång värmen eller luftkonditioneringen?

Daimler-Benz, som är de verkliga bilpionjärerna, arbetar på en apparat, som ska göra det möjligt för föraren att med ledning av en specialkarta ge bildatorn uppgifter, om var man befinner sig och vart man vill fara. När motorismens etthundraårs jubileum avslutades i Stuttgart presenterades där många intressanta bilnyheter.

Vi, som åkt Mitt Norden Rallyt och gått i mål i Östersund, har fått nöja oss med den gamla veven. Lyckligtvis slog den ej bakut. Den gamle trotjänaren gick från start till mål utan alla dessa finesser.

REDAX



- Medlemsavgiften är för 1987 100:-. Inträdes/Registreringsavgift 50:-. Familjemedlem 25:--, endast en tidning/utskick går ut till familjen.
- Klubbens lastbil får hyras till medlemmarna för en avgift av 200:- per dag och full tank vid återlämnandet.





# MITTNORDEN-RALLYT 1986

Oj, vilken  
uppsluppen,

Mittnordisk  
festival



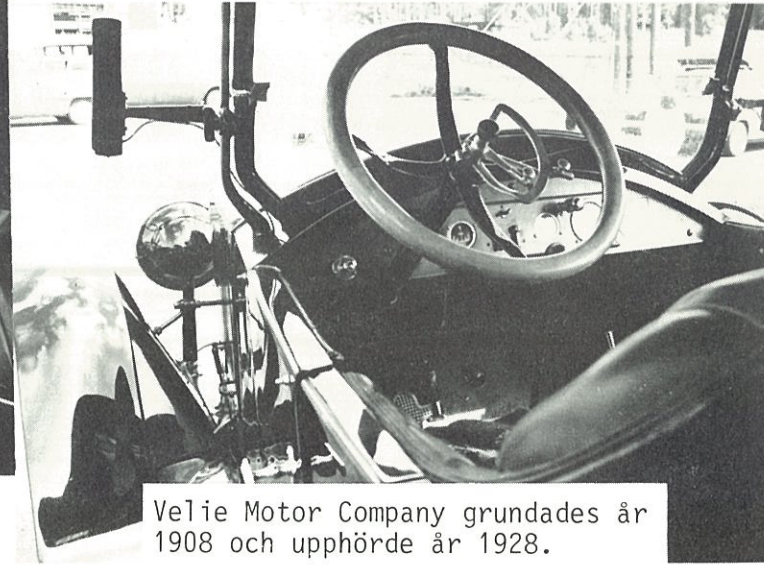
Imponerande historisk parad



# MITTNORDEN-RALLYT



Ett intressant ekipage var Per-Axel Burholm, Enköping, i sin Velie M 34 från 1920. Bilen har tillhört familjen Edvall i Slandrom, Frösön.



Velie Motor Company grundades år 1908 och upphörde år 1928.

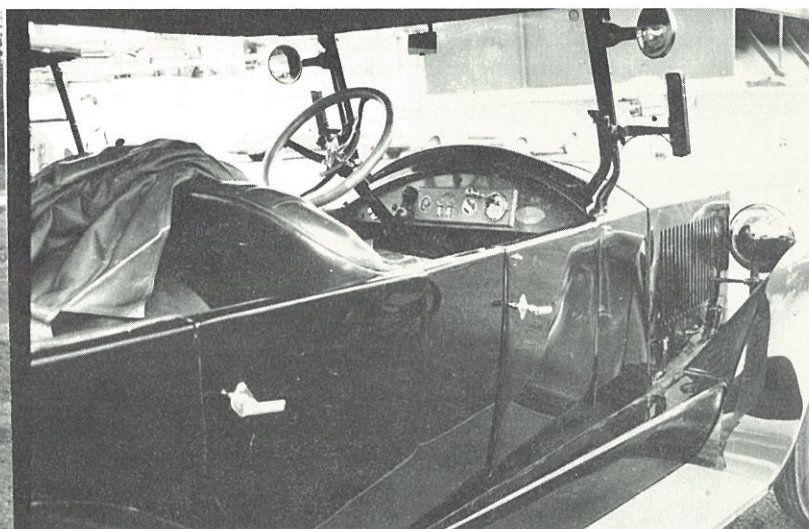
## ETT FANTASTISKT MITTNORDEN RALLY

Äntligen var det så dags för vårt efterlängtade Mitt Norden Rally. I god tid hade vi infunnit oss i Nidaros eller Trondheim, som staden heter idag. Domkyrkan imponerade på oss, då vi nu befann oss i dess närhet.

Vi vinkades iväg på Munkegatan. Munkarna är för länge sedan borta, men vid museet på Munkegatan var det kontroll, dock på andra frågor än om munkar, ej ens raggmunkar.

Trondheim är en vacker stad. Det norska tungomålet lät som musik i våra öron, när vi åkte ut ur byn på den vackra och behagligt kurviga E 6-an. Vägen gick längs Trondheimsfjorden upp till Hommelvik. Snart var vi i Stjördal, där kontroll mötte. Längs vägen följde olika slags jippon, som de kluriga norrmännen frestade oss med.

I Stjördal fick vi ändra kompassriktning. Nu åkte vi österut på E 75-an upp mot Meråker och Storlienfjällen. Längs vägen mötte oss häftiga namn, så vi trodde oss vara i Afrika. Plötsligt var vi i Kartum. Ovan Hegra följde det latinskt klingande Flora och sedan det vikingatida Gudå. I Hegra fanns förresten en fästning och minnen från andra världskrigets dagar i form av en kanonkula i en husvägg, som vi passerade. Här ligger också ett av Skandinavians största hällristningsfält. I Gudå träffade vi veteranbilisten Kåre Karlsson, som driver busstrafik i området.



Modell 34 tillverkades fram till år 1932. Bilen har presenterats tidigare.





T 1915.

Ford Phaeton 1928 kördes av Uvar Ranöyen. Bengt Grafström, Sundsvall, åkte Ford

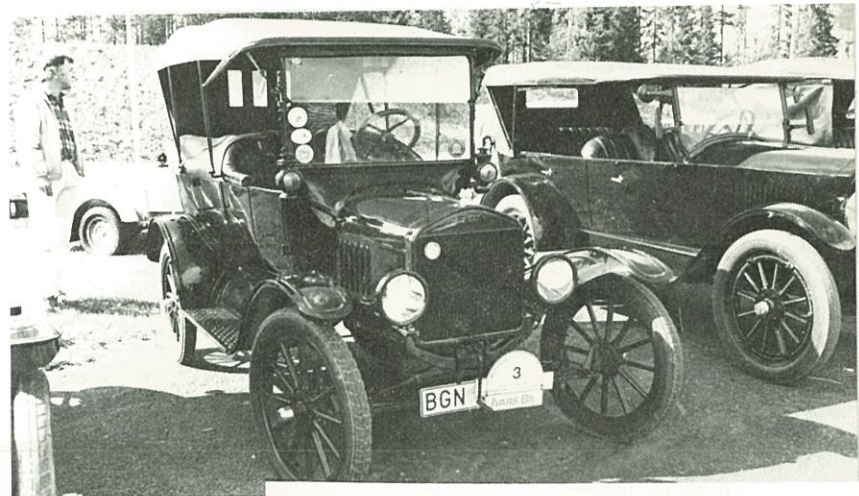


Bergen kröp mer och mer in på oss. När vi nådde Gudå var vägen kantad ej bara av blommande lejongap utan av vinkande glada bilintresserade norrmän av båda könen.

I Meråker blev det prov, ett frågeformulär, som skulle besvaras. Det var skönt med en stunds paus, ty nu började den verkliga bergsklättringen i motluten vid Kopparå. Smältverkets gråvita rök välkomnade. I det vackra vädret gick färden dock bra. Snart var vi framme vid tullen i Storlien och Storliens högfjällshotell. Här mötte banläggaren Hasse Appelquist. Första dagens etapp var till ända. En härlig middag väntade. Innan middagen skulle vi dock först avlägga ett manöverprov inför många intresserade. Även prov på fjällvärldens växter ingick. Etappsegrare blev en norрман med stor Mercedes och husvagnsekipage.



**MITTNORDEN-**



1919 års T-Ford tillhörig Sören Larsson, Ilsbo.

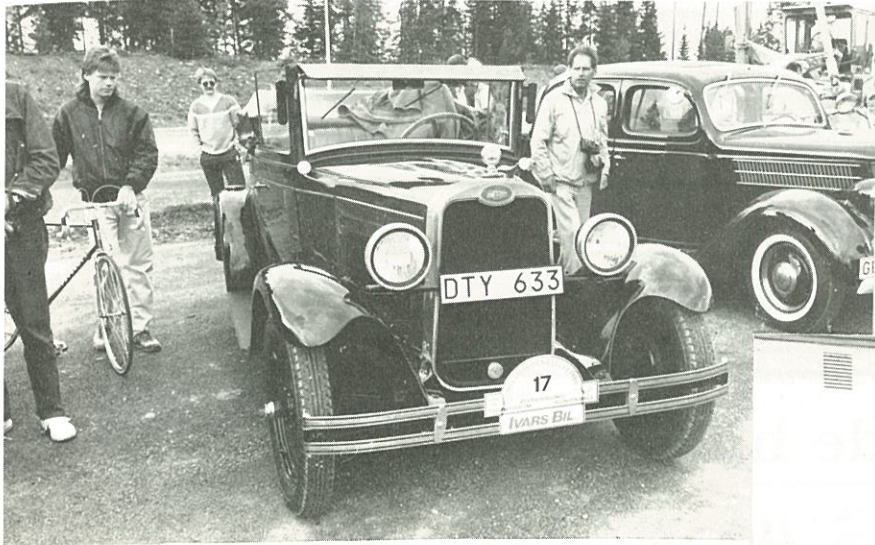


**RALLYT 1986**

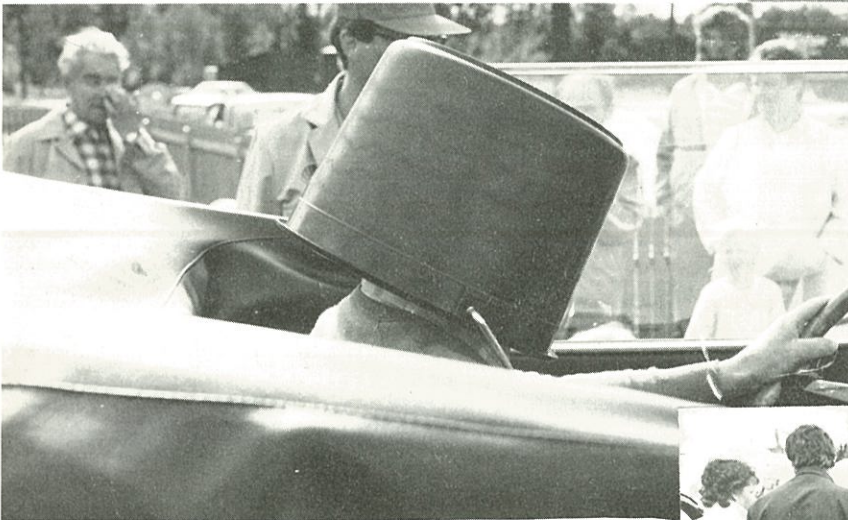
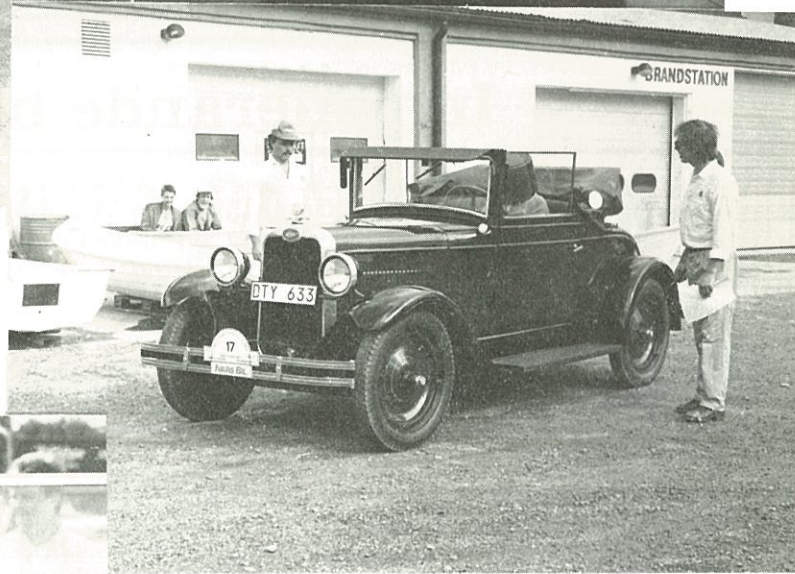
Uvar Ranöyen från Holtdalen med sin 1928 års A-Ford.



# MITTNORDEN-RALLYT 1986

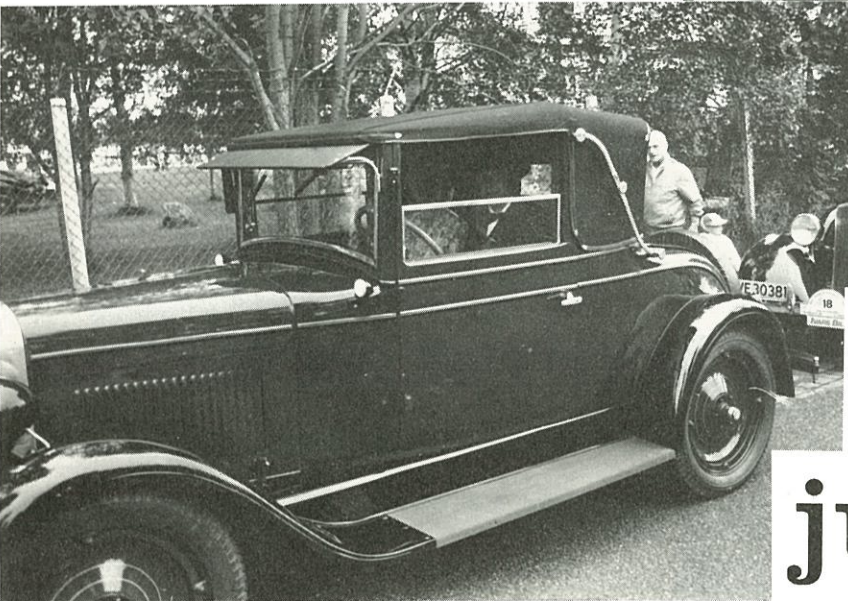
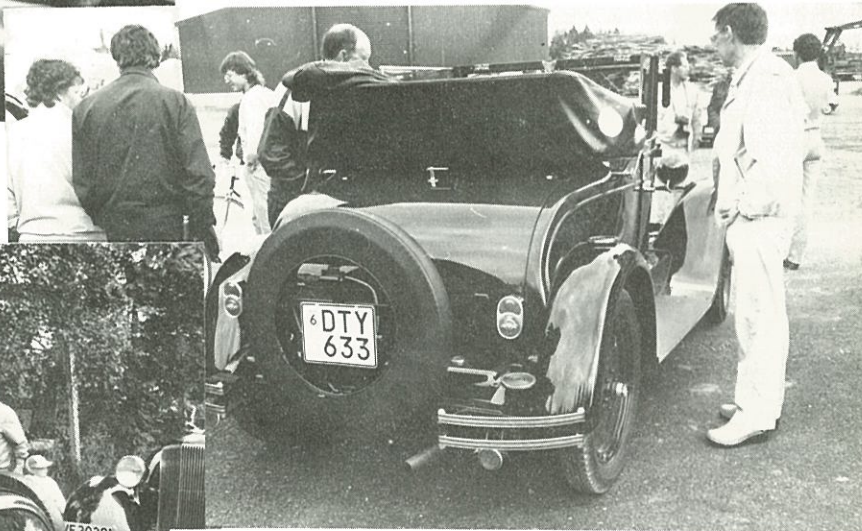


Oj, vilken  
uppsluppen,



fantastiskt

VETERANBIL



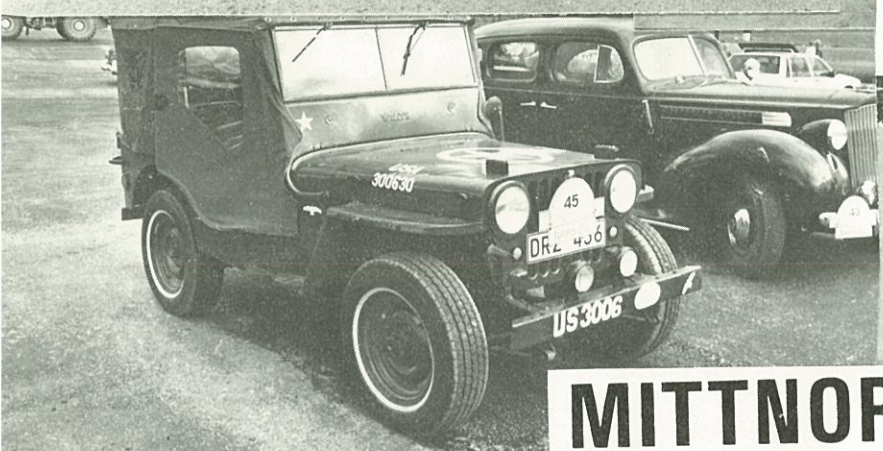
Föraren i hinken är Roland Bengtsson, Huddinge, som avlägger sitt prov i Brunflo. Bilen är 1928 års Chevrolet Sport Cabriolet National.

jubileumsår!





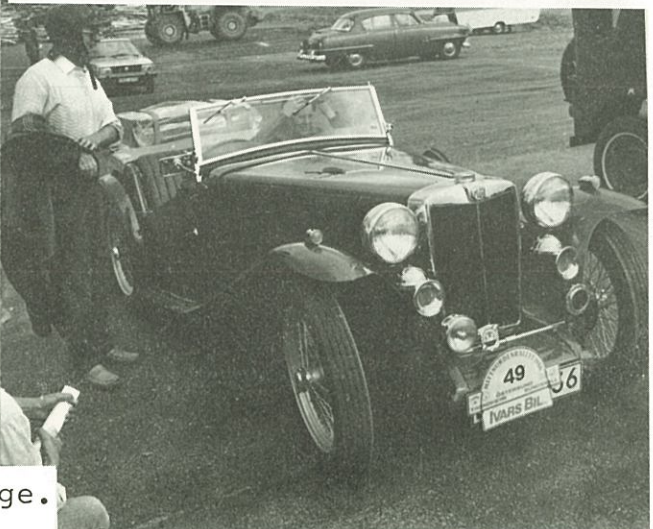
Segraren i första dagsetappen från Trondheim. Lars Ottosson, Ostersund körde Mercedes Benz 190 SL 1960. Främst ser vi Claes Rudbäck i PV 444 A 1947 på 40 hkr.



# MITTNORDEN-RALLYT 1986



Opel P4 1937. Ägare: Johan Ramsöskar, Trondheim. Vagn 49 är en MG TC Midget 1949. Ägare: Thord Kristensson i Timrå.



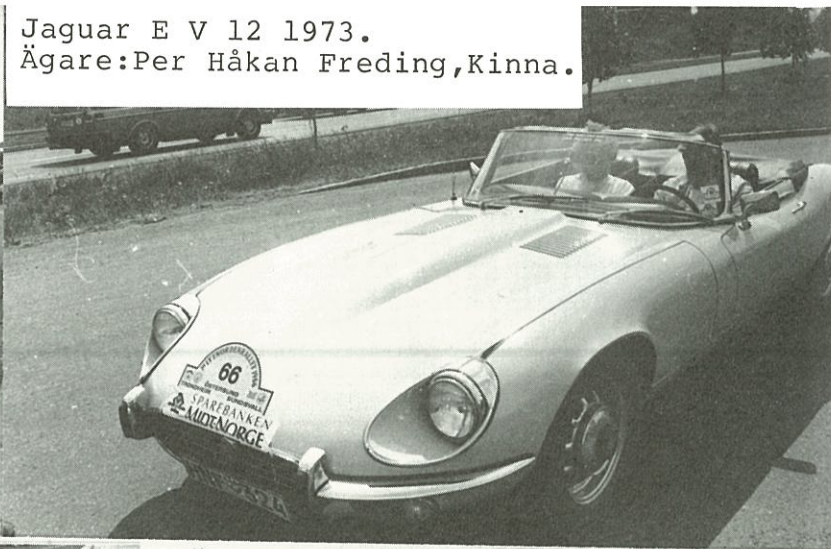
Lincoln Zephyr 1938. Ägare: Jan E. Mattsson, Sörberge.



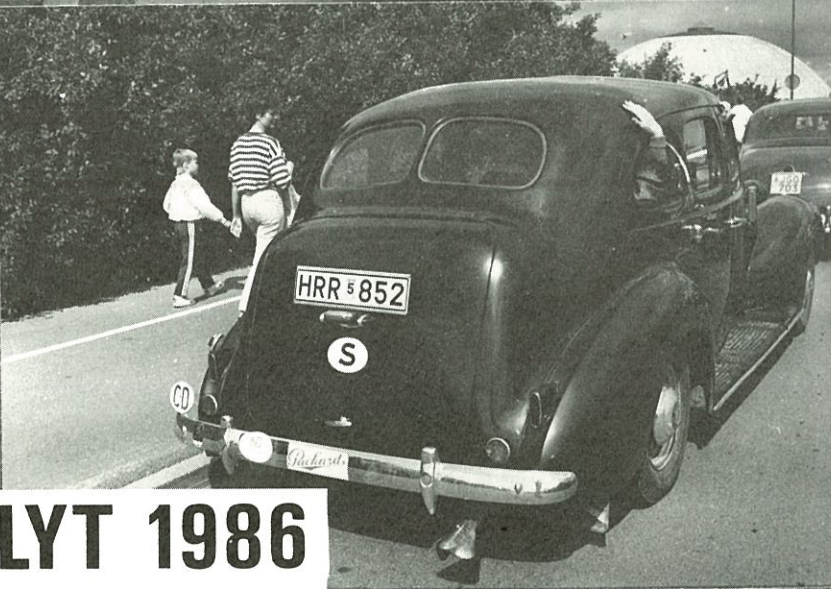


Sören Nilsson, Östersund  
på väg mot mål i sin BMW  
502, 1958.  
Mercedes Benz 190 SL 1960.

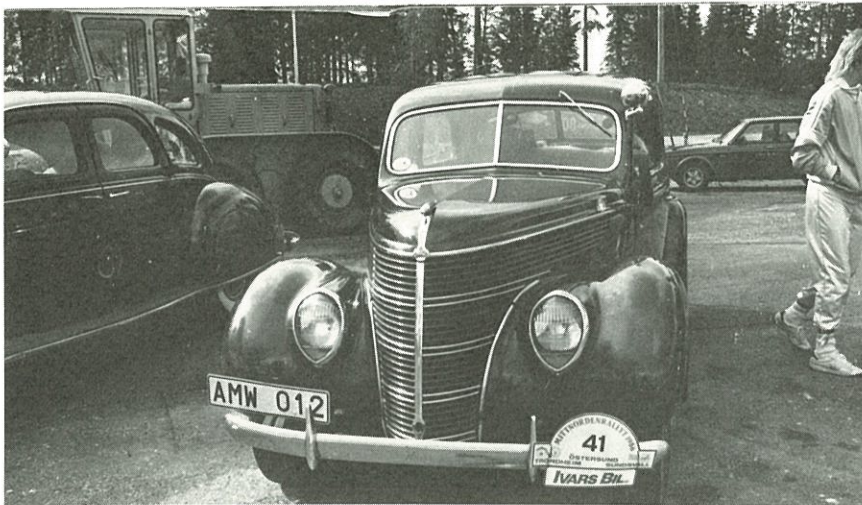
Jaguar E V 12 1973.  
Ägare: Per Håkan Freding, Kinna.



Jaguar E Ser II 1970. Vid ratten  
ägaren Ingvar Eriksson, Pilgrimstad.



## MITTNORDEN-RALLYT 1986



Jan Karlsson, Alby körde denna Ford V8 1938.

CHW 500 Pv 444L-57. Ägare: Bengt  
Gustavsson, Östersund.

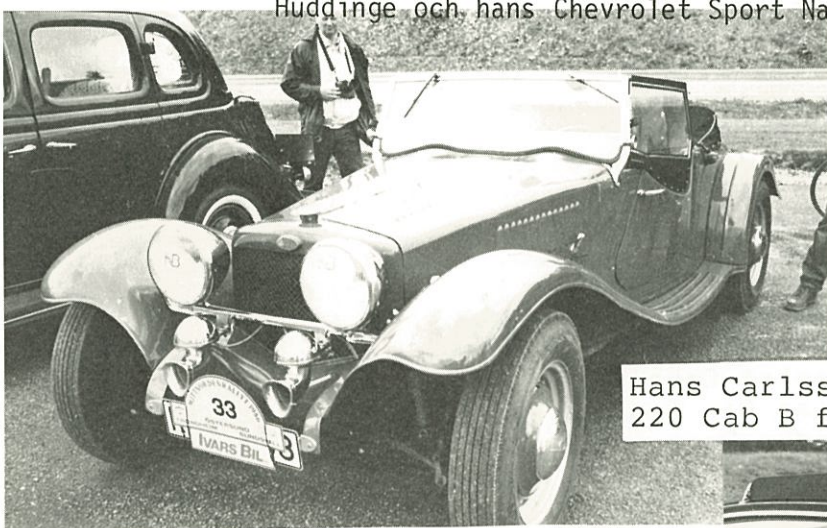




# MITTNORDEN-RALLYT

Vinnare av rallyt totalt blev Håkan Persson från Fåker. Han vann dessutom den sista precisionstävlingen på Expo Norrområdet.

Jurypriset för största elegans, en ännu förnämligare utmärkelse, gick till Bengt Grafström från Sundsvall och hans T-Ford Touring 1915. Juryns motivering var helhet, glädje och elegans. Två specialpris utdelades. Det ena gick till Manne Evertsson, Bräcke och hans 1926 års Chevrolet Superior och det andra till Roland Bengtsson, Huddinge och hans Chevrolet Sport National från 1928.



# Välkommen till Östersund

Hans Carlsson körde Mercedes Benz 220 Cab B från 1953.

Ford Sport 1937. Ägare: Martin Selander, Sundsvall.



Expo Norr generalen Roland Klang välkomnar Hans Carlsson, Eskilstuna.



# Mittnordisk festival





# MITTNORDEN-RALLYT 1986

RESULTATLISTA FRÅN MITT NORDEN RALLYT

1.	Håkan Persson,	Mercedes Benz 220 SE Coupe	26 poäng
2.	Stig Nilsson,	Mercedes Benz 600 1965	25
	"		
3.	Lars Ottosson,	Mercedes Benz 190 SL	24 "
4.	Sören Nilsson,	BMW 502	24 "
5.	C.G.Liljeroth,	Mercedes Banz 220	24 "
6.	Ake Sundberg,	Oldsmobile De Luxe Coach	22 "
7.	Alf Grytdal,	Pontiac Sedan serie 601	22 "
8.	Jan Karlsson,	Ford Tudor Speical M 82 V8	20 "
9.	Erik Fiske,	Mercedes Benz 170 V 1938	20 "
10.	Sten Thoren,	Ford Tudor de luxe 1934	19 "
11.	Manne Evertsson,	Chevrolet Superior Tour.1926	18 "
12.	Steinar Daleng,	Mercedes Benz 300 1952	16 "
13.	J.G.Jonsson,	Plymouth Speical Bus.Coupe-47	16 "
14.	Bo Liif,	Ford Vedette 1954	15 "
15.	Jan Mattsson,	Lincoln Zephyr 4 d.Sedan 1938	15 "
16.	Johs Gillebo,	Ford A Standard Fordor 1930	15 "
17.	Bengt Hultgren,	Wanderer Gläser Cab.1938	15 "
18.	Hans Carlsson,	Mercedes Benz 220 Cab. B 1953	14 "
19.	Lennart Höglund,	Peugeot	13 "
20.	Fritz Weitze,	Willys Jeep CJ 2 A 1945	13 "
21.	Tommy Pettersson,	Chevrolet Master d.L.1937	13 "
22.	L.Westerbring,	Chevrolet Cabriolet 1933	12 "
23.	Ingvar Eriksson,	Pontiac Six Coach 1927	12 "
24.	Sigrun Lund,	Mercedes Benz 170 V 1937	12 "
25.	Holger Magnusson,	Opel Rekord Sedan 1958	11 "
26.	Stein Tranvik,	Volkswagen Typ 1 1953	11 "
27.	Curt Nygård,	Ford A Phaeton 1929	10 "
28.	Bengt Gustafsson,	Volvo PV 444 L 1957	9 "
29.	Roland Bengtsson,	Chevrolet Sport Cab.Nat.1928	9 "
30.	Martin Selander,	Ford Sport 1937	7 "





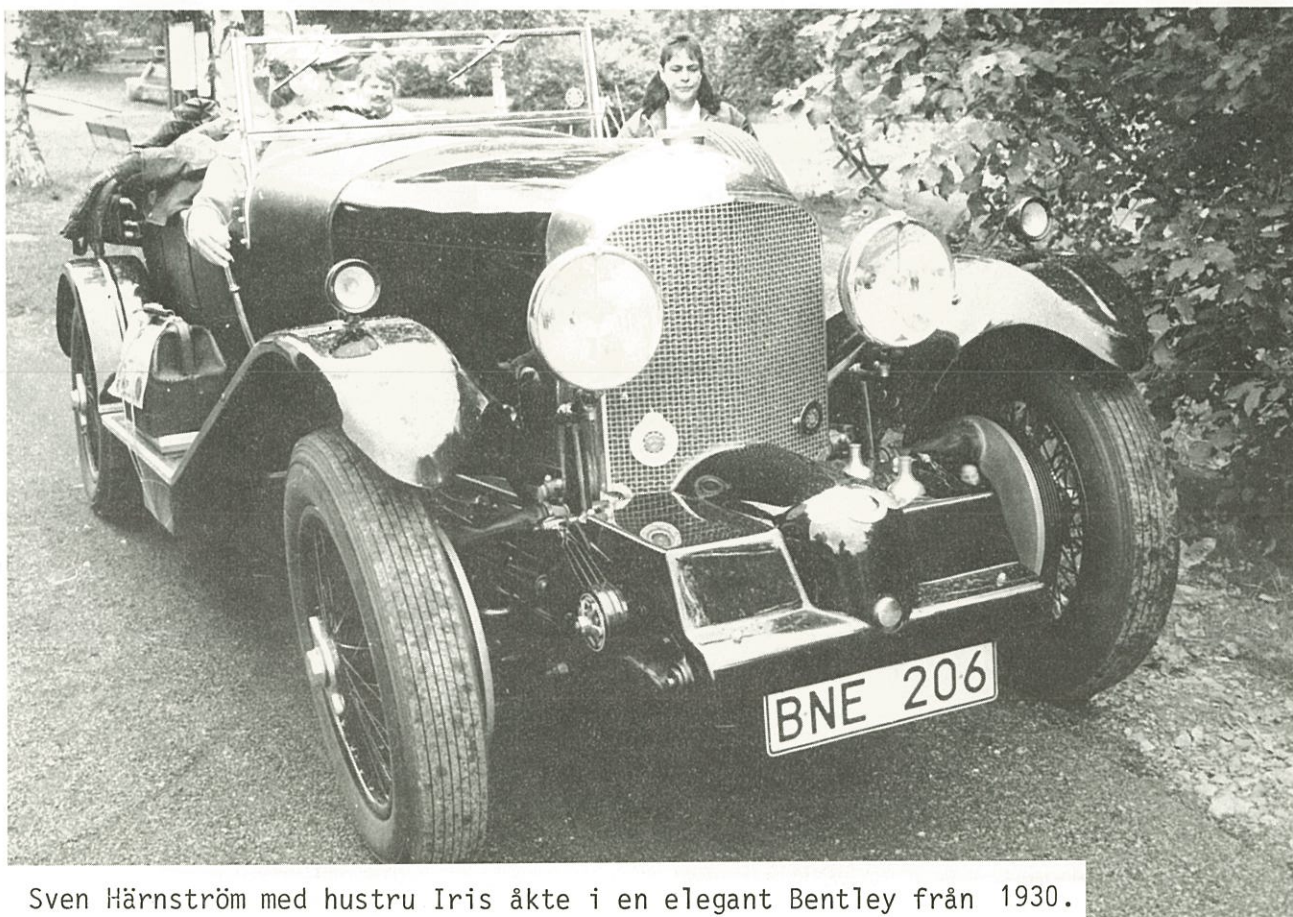
## *På väg mot Nordkap i en Alfa modell -55*

17



Astrid Andersson från Huddinge rattade en röd glänsande skönhet. Vid sin sida under den långa färden från Stockholm till Nordkap har hon maken Bert.

## **VETERANBILAR PÅ VÄG TILL NORDKAP**



Sven Härnström med hustru Iris åkte i en elegant Bentley från 1930.





Mats Ragnarsson åkte T-Ford Touring 1911.

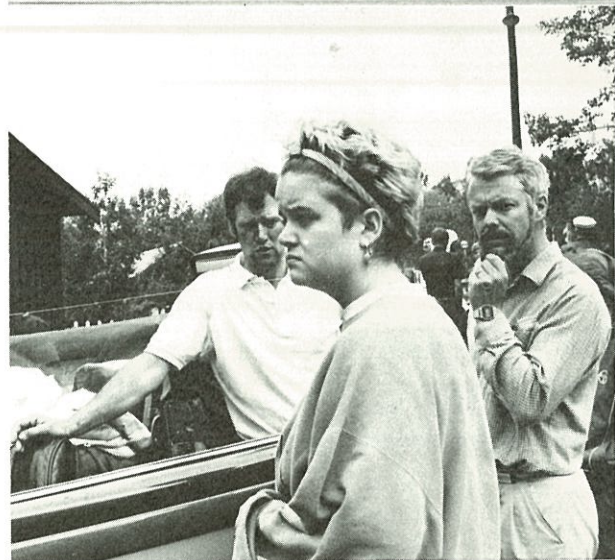
På hembygdsgården hade ett 35-tal jämtlandsbilar mött upp för att hälsa gästerna välkomna.



### NORDKAPS RALLYT 1986

Skönheter på rad passerade Östersund och Jämtland 1986. Knappt hade Mitt Norden Rallyt avslutats förrän ett nytt rally gick genom Jämtlands fagra bygder. Det var Automobilhistoriska Klubbens Nordkapsrally, som passerade.

Rallyt startade i Stockholm måndagen den 21 juli kl 12.00 från Centralstationen. Första etappmål var Säter i Dalarna. Redan på tisdagkväll var bilarna i Östersund. Ett prov ägde rum vid OK i Brunflo. På Brunflo hembygdsgård intogs en superb middag med historik om bygden, men även om jämtländsk bilism. Veteranbilklubben hade mangrannt mött upp och med de jämtländska bilarna i täten gick de celebra bilarna i mål inne i Östersund. De flesta hade där inkvarterats i Jamtlis nya stugby, men några av deltagarna bodde också på Esso Motorby. Det var en lång dagsetapp bilarna hade att göra från Säter till Östersund, 43 mil, men alla klarade av detta, även om några kom sent till etappmålet i jämtlandsmetropolen.



Esbjörn Ståhlberg, Eva och Gunnar Geijer.



Mats Ragnarsson, Hackås tillhörde supportrarna liksom Hans Appelquist, när Nord Kaps veteranerna gjorde sitt segertåg genom länet.



# Fem i en Morgan

19

## INGA PROBLEM

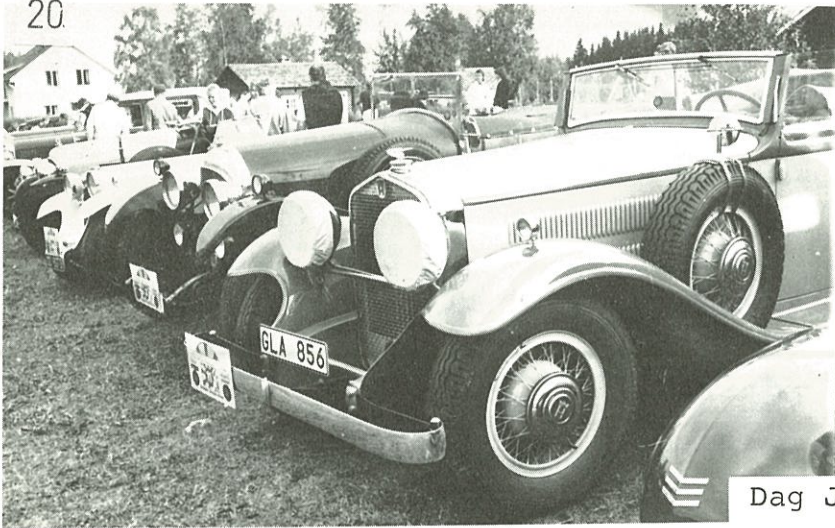


Inga problem att åka fem på långtur i en Morgan modell 1951. Eva och Gunnar Geijer med döttrarna Kajsa, Elisabeth och Anna stortrivs. Familjen kom från Stenhamra utanför Stockholm.

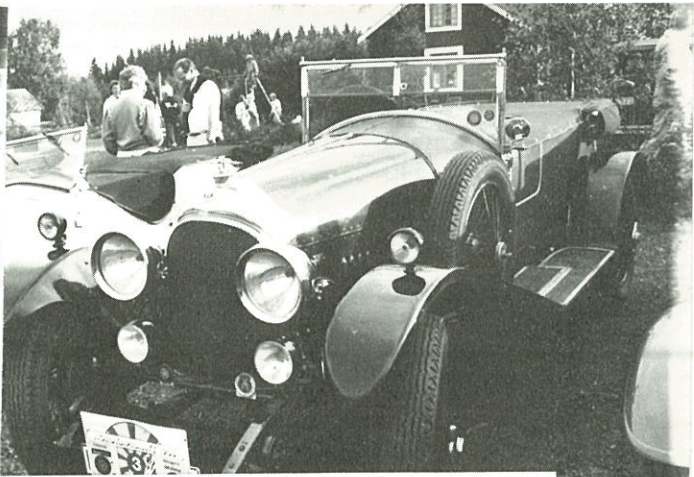


Nordkapsrallyts näst äldsta bil var familjen Magnus Hedborgs Bentley Speed från 1925. Britt-Marie Hedborg tjänstgjorde i Brunflo som tandläkare 1947-48.





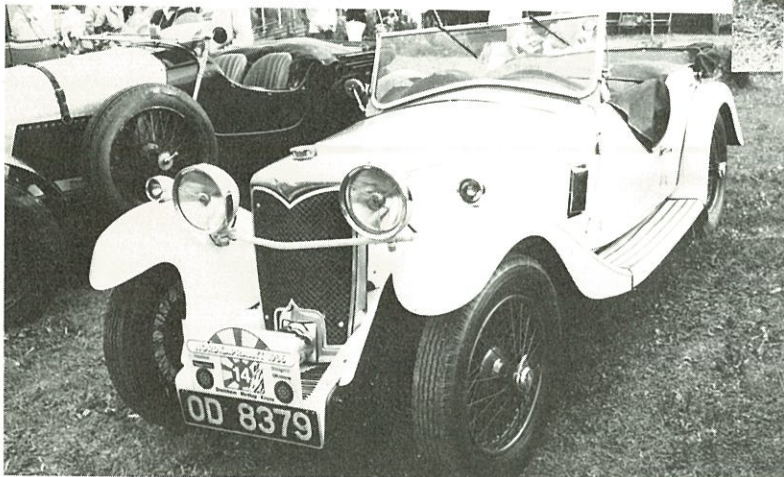
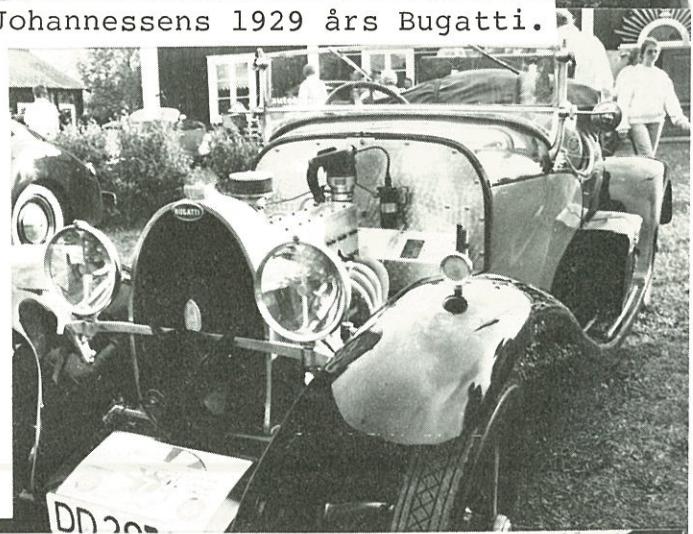
Dag Johannessens 1929 års Bugatti.



En intressant samling bilar värda miljoner.

Proven under Nordkapsrallyt varierade med lätta och svåra frågor, men även manöverprov fanns med för att testa förarnas körskicklighet.

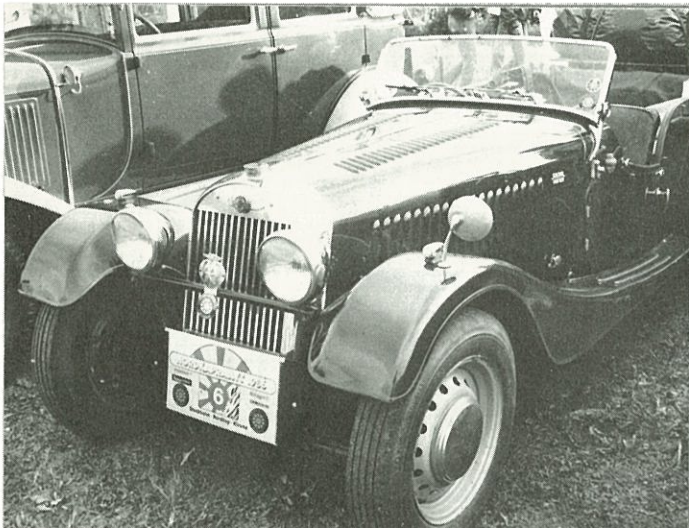
Från Östersund gick färden vidare till Hoting och Ivars bilmuseum, som blev ett uppskattat inslag i det häftiga rallyt, som omfattade 3500 km. Tidsmässigt omfattade tävlingen tre veckor och gick från Stockholm upp till Narvik och etappmålet Nordkap, som är den nordligaste platsen. Därefter gick resan vidare till Kiruna via Narvik och därifrån med biltåg åter till Stockholm.



Kjell Solhaug rattade en vacker Ford V8 1934.



Ända från Topsham i England kom Iris och Alexander Beck i sin Riley lunx Tourer modell 1934.



Morgan tillhörig Gunnar Geijer.

Sven Härnström med hustru .





**Deltagande ekipage**

1. Wiberg, Birgitta och Magnus	Ford T Touring	1923
2. Hedberg, Britt-Marie och Magnus	Bentley 3L Corsa	1925
3. Möller, Rune och Holmberg, Eivor	Bentley 3L Speed Model	1924
4. Tysk, Jan och Koj, Bengt	Bentley 4 1/2L Tourer	1928
5. Sandström, Anita och Sune	Ford A Tudor	1928
6. Geijer, Eva och Gunnar	Morgan 4+4-seater	1951
7. Johannessen, Solvig och Dag	Bugatti T44 Sport	1929
10. Härnström, Iris och Sven	Bentley 4 1/2SC Tourer	1930
11. Ståhlberg, Ruth och Esbjörn	Horch 470 Cabriolet	1931
12. Petersson, Per-Olof och Karlsson, Henrik	Pontiac Landalette	1929
13. Solhaug, Unn och Kjell	Ford V8 Roadster	1934
14. Beck, Iris och Alexander	Riley Lynx Tourer	1934
15. Lundberg, Christer och Karlsson, Kjell	M.G. NB 4-seater Tourer	1936
16. Andersson, Irene och Åke	Lanchester 10HP Saloon	1933
17. Hööglund, Anita och Carl-Axel	LaSalle Touring Sedan	1937
18. Ericson, Göran och Stenberg, Lars	Packard Eight Convertible	1938
20. Andersson, Astrid och Bert	Alfa Romeo Ockelbo	1955
21. Pettersson, Astrid och Per-Eric	Chevrolet Cabriolet 2+2	1938
22. Sätre, Gunnar	Rolls-Royce 20/25HP Saloon	1932

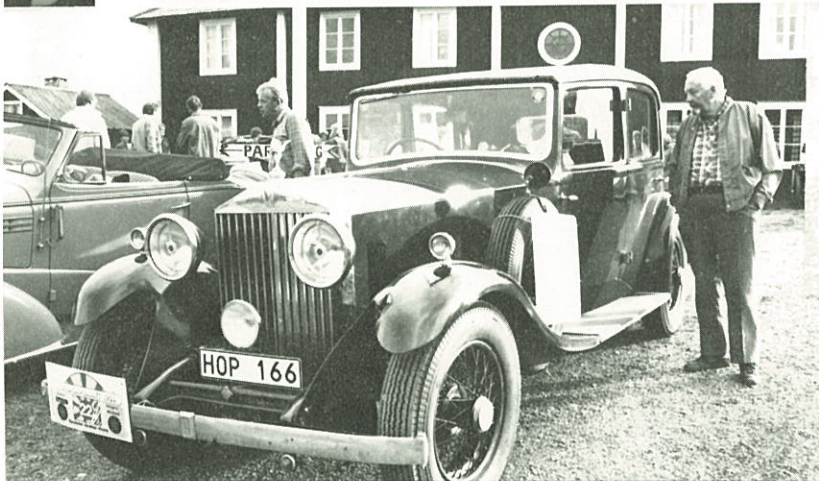


Veteranbilklubbens ordförande Sven Jernberg överlämnade till alla rallydeltagarna dokumentation om klubben.

**På väg mot Nordkap**



Bert Andersson i samtal med Dag Johannessen från Oslo. Dag körde en 1929 års Bugatti, som drog 1.4 liter per mil.



Gunnar Sätre körde en ovanlig Rolls Royce 20/25 HP Saloon 1932.



Semester i en pastellgrön Chevrolet 1938 är toppen tycker paret Per-Erik och Astrid Pettersson här i samtal med Solvig Johannessen från Oslo på hembygdsgården i Brunflo.

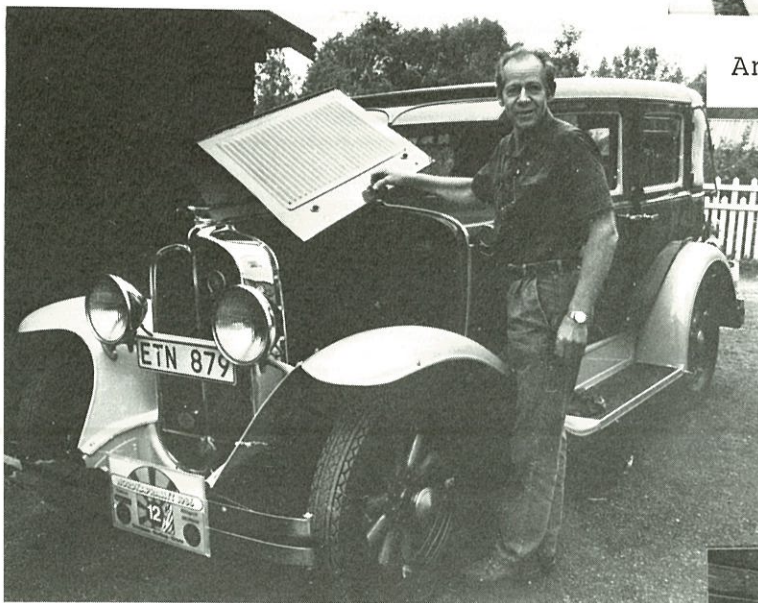


# VETERANBILAR PÅ VÄG TILL NORDKAP

Sven Härnström gör sig i ordning inför färd till Hoting från Jamtli.



Anita och Sune Sandström åkte A-Ford 1928.



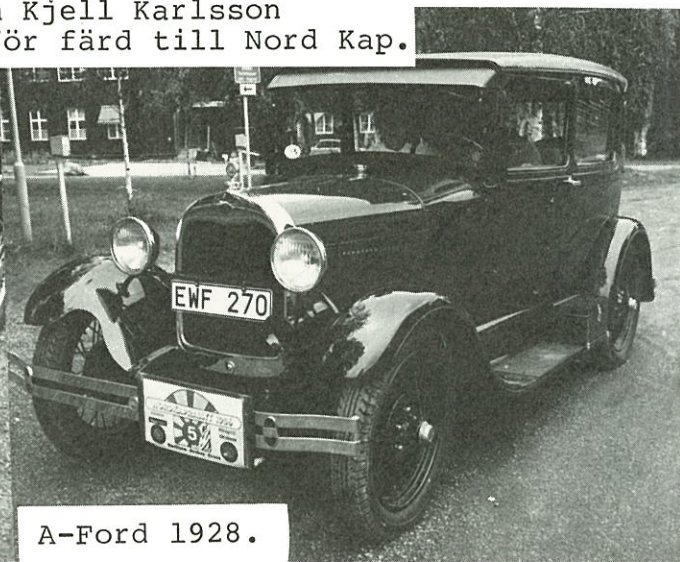
Pelle Pettersson och Henrik Karlsson åkte Pontiac Landau-lette 1929. Pelle hade problem med sin bil. Vattenpumpen läckte och fick drevas om. Bendixdrevet gick av. Ventilerna var dåliga. Bilen blev mer och mer orkeslös, men de kom lyckligt fram till Nordkap.

Nedan ser vi Christer Lundberg och Kjell Karlsson, som åkte MG NB 4-seater Tourer 1936.



Esbjörn Ståhlberg, Gävle vid sin Horch.

Lycka till! Christer Lundberg och Kjell Karlsson startar från Jamtli för färd till Nord Kap.



A-Ford 1928.





En av de bilar, som gick problemfritt hela Nordkapsrallyt var Esbjörn Ståhlbergs Horch 470 1931.

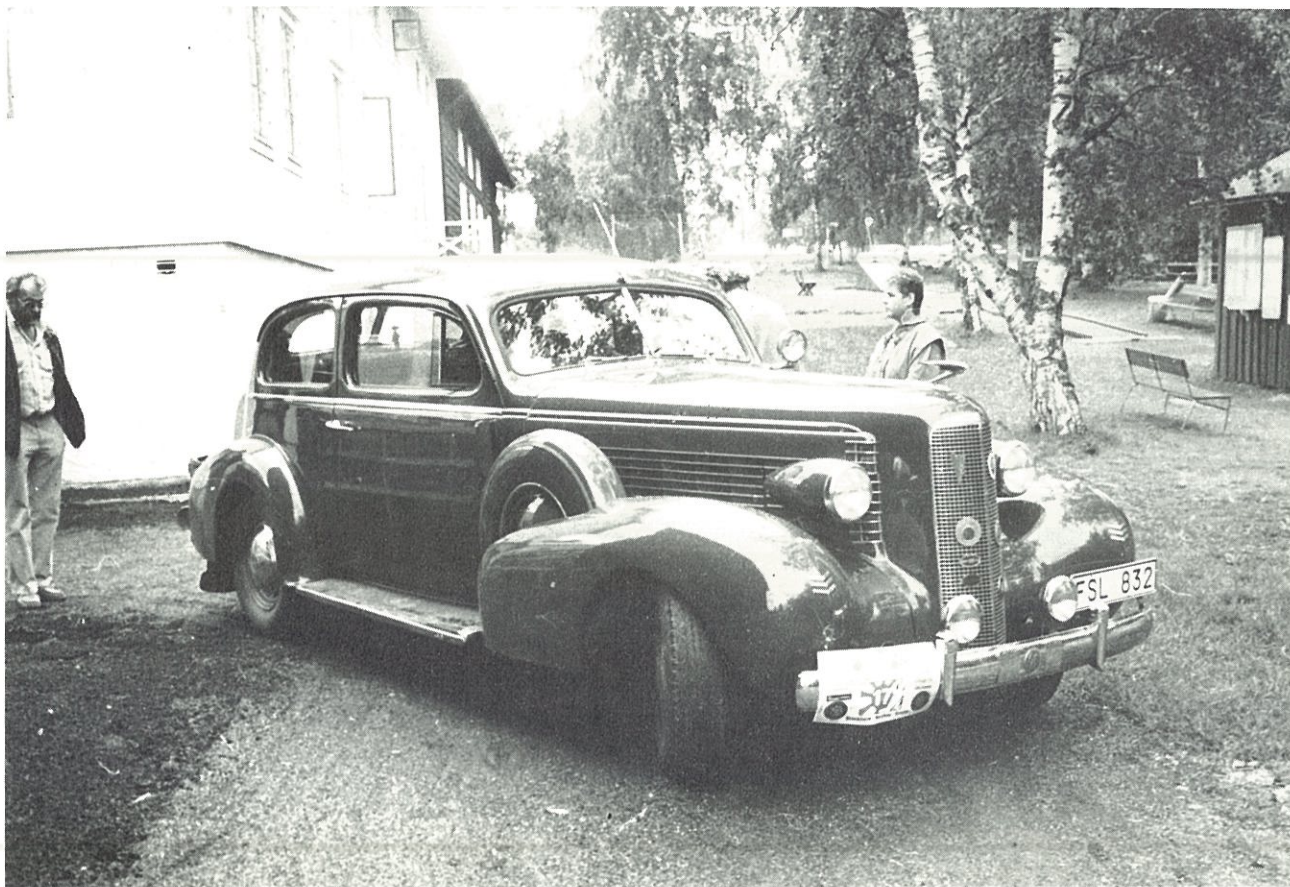
### *Skönheter på rad i Nordkapsrallyt*



Mekanikern Jan Tysk i sin Bentley, som också klarade rallyt med elegans, men så talade Jan många ömma ord till sin brud. Varje bil har sin själ betonade Jan och klappade sin Bentley varligt med handen.

## **VETERANBILAR PÅ VÄG TILL NORDKAP**





Carl-Axel Hööglund åkte LaSalle Touring Sedan 1937.



Rallyts läkare var Alexander Beck från Topsham i England här med hustru Iris.



# Oj, vilken festlig karneval

En kunglig yra av aldrig tidigare skådat slag drabbade Östersund på den stora folkfestdagen den 7 juni. Därtill var också förutsättningarna de allra bästa: Ett strålande vackert sommarväder, festarrangemang över hela stan och ett mysande glatt kungapar, som tycktes stortrivas med Östersunds jubileumsfest.



Jubileumskarnevalen 7 juni 1986.

## i jubileumsstaden!

LOPP MARKNADEN i FALUN samlade som vanligt många deltagare, men 1986 års upplaga var nog hittills den största.



Göran Bruman sökte Chrysler delar. Här har han gjort dagens fynd.



Här har vi en kille från Örebro, Sven Erik Sundkvist, som åkte i Volvo PV 1953, som säljer nya kuranta Volvodelar.

Mycket skrot fanns på marknaden, men även nya delar fanns i mängd





# Höll års möte bland dyrgripar i garaget

JVBK höll fredagen den 6 februari sitt årsmöte. Liksom förra året hölls det i klubbgaraget, där fordonen inför årsmötet fått föras samman för att långbord och stolar skulle få plats. Ett 50-tal medlemmar hade mött upp.

Folke Boogh öppnade mötet, som sedan leddes av bilpionjären Käll Sandberg, Hara.



Under det gångna året har styrelsen haft ett möte, Inför Mitt Norden Rallyt har många sammanträden hållits. Ett 45-tal Öppet Hus kvällar har hållits på måndagkvällarna. En välbesökt klubbträff hölls i Strömsund arrangerad av Stig Nilsson och Flataveteranerna. I Bil & MC-Showen den 9 - 11 maj deltog JVBK. Klubbens första MC-träff hölls den 7 juni.

Klubbens största rallyprojekt gick av stapeln den 2 - 5 juli - Mitt Norden Rallyt - ett arrangemang, som förverkligades med Sundsvalls och Tröndelags Veteranfordonsklubbar och EXPO NORR. Medlemmar av klubben deltog också i Heimbygdas Dräktparad med bilar och i Lions jubileums parad den 7 juni 1986.

En uppslutning skedde också inför Nord Kaps Rallyt med ett 35-tal bilar i parad från hembygdsgården i Brunflo intill Jamtli i Östersund. Den 27 september skedde slutligen en sista defilerings av bilar tillsammans med Östersunds Köpmannaförbund. Klubbmedlemmar har fått teckna gruppabbonemang till rabatterade priser på Classig Motor.

Diskussion blev det kring ändring av klubbens stadgar och klubbtidningen. Två paragrafer fick ny lydelse. När två förslag förelåg om klubbens tidning beträffande format, utgivning och antalet redaktörer, så ledde detta till att ärendet remitterades till en kommitté bestående av Folke Boogh, Sven Schylberg, Thyra Nilsson, Åke Jämstäter och Sören Nilsson. Kommittén fick också uppgiften att uttala sig om motioner från Folke Löfgren om klubben skulle ge ut en bilbok om 150 gamla bilbilder liksom tillsättandet av en restaureringskommitté. Till klubbmästarna hänsköts en motion beträffande aktiviteter sommardag ute på Ångegård på Frösön. En motion om att starta ungdomsverksamhet hänsköts till styrelsen liksom frågan, om klubben skulle utge en årsbok på 96 sidor över året 1987. En motion av sekreteraren Christer Elgendahl resulterade i tillsättandet av garagefogde. Efter alla styrelseval avslutades mötet med lättöl och välsmakande landgång.

Ordföranden i Norrlands Motorhistoriker C-G Andersson avslutade den händerrika kvällen med att berätta om klubbaktiviteter och klubbens traditionella resor till London-Brighton Rallyt. Ett antal utsökt vackra ljusbilder, som C-G kåserade kring, fick avsluta årsmötet. Käll Sandberg avtackade C-G Andersson för en intressant kväll.

Inför sommaren 1987 planerar JVBK en veteranbilutställning i Expo Norr hallen den 1 - 3 maj med loppmarknad den 2 maj. Storsjö Rallyt körs 2-3 augusti.

Till ny styrelse utsågs Sven Jernberg, ordförande, Folke Boogh, v, ordförande, Åke Jämstäter, sekreterare, Örjan Bergquist, kassör. Övriga i styrelsen, som valdes på två år är Lennart Sandberg, evenemangsansvarig och Mikael Eriksson, rallyansvarig. Till revisorer utsågs Yngve Bosson och Christer Elgendahl. Klubbmästare: Lennart Sandberg, Stig Norén, Mats Mattsson tillika marknadsansvarig, Mikael Eriksson tillika rallysekreterare, Sven Asp tillika evenemangssekreterare och Hans Appelquist tillika ansvarig för klubbens rallyn. Registrator: Margareta Bogg. Arkivarie: Folke Löfgren, som beviljades ett anslag å 2000:- för inköp av klubbblitteratur/tidningar. Garagefogde: Anders Eklund. Försäkringskommitté: Folke Boogh, Folke Hemmingsson och Gösta Lindström.



VISA ATT DU ÄR MEDLEM!





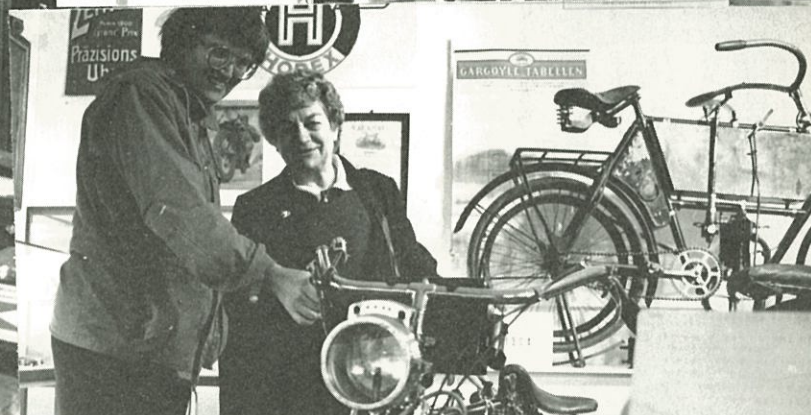
# Motormuseet

Torsång Dalarna

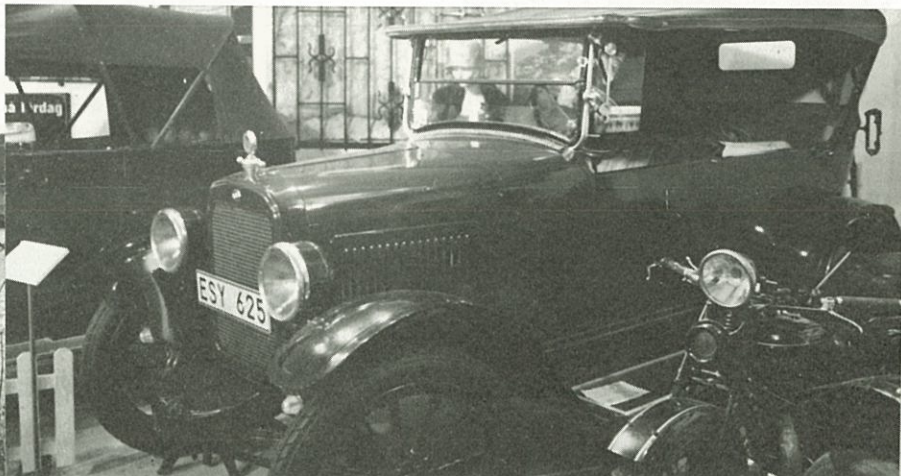
vid Dalälven 8 km söder Borlänge



I Torsångsmuseet möter oss denna bil, en Thulin av jämtländsk härkomst, Z 8715.

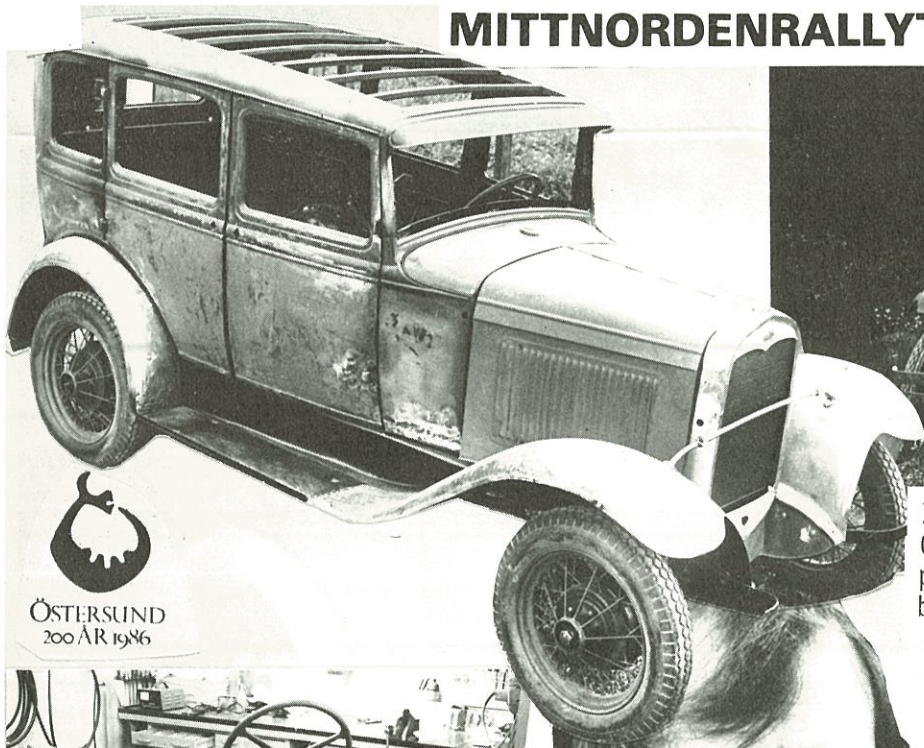


Inger Örtlund demonstrerar och säljer karameller i strutar som förr i världen. Anna Lisa Schylberg och Ebba Barmé besiktigar en äldre MC i MC-museet. Torsångs Motormuseum ligger vackert vid Dalälven. En Overland ingår i Muséet.



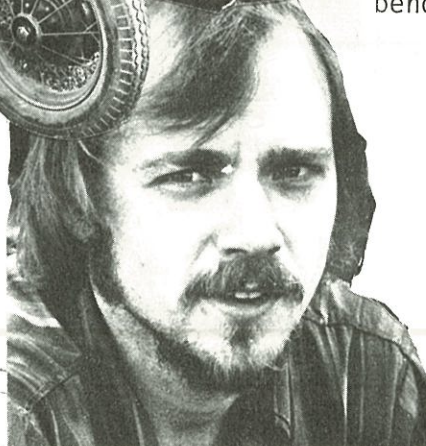
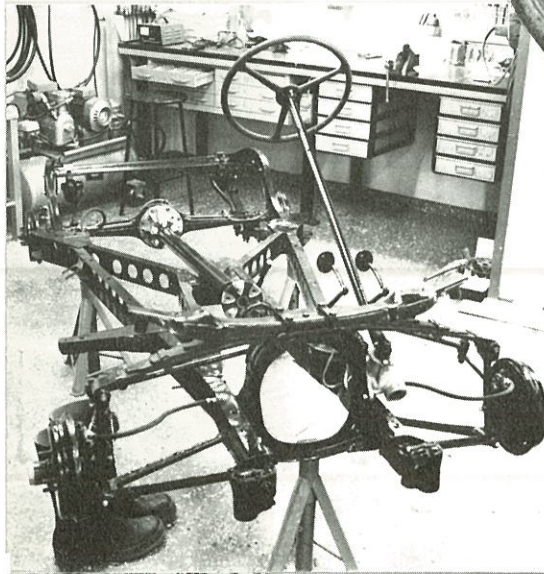


# MITT-NORDENRALLYT 1986

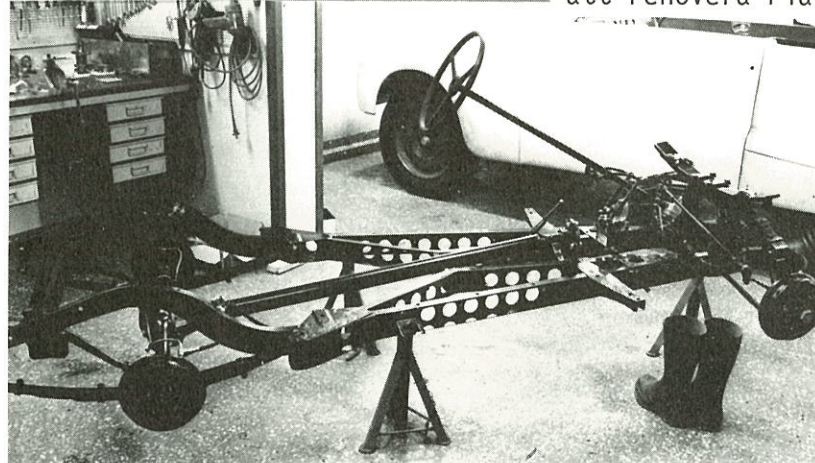
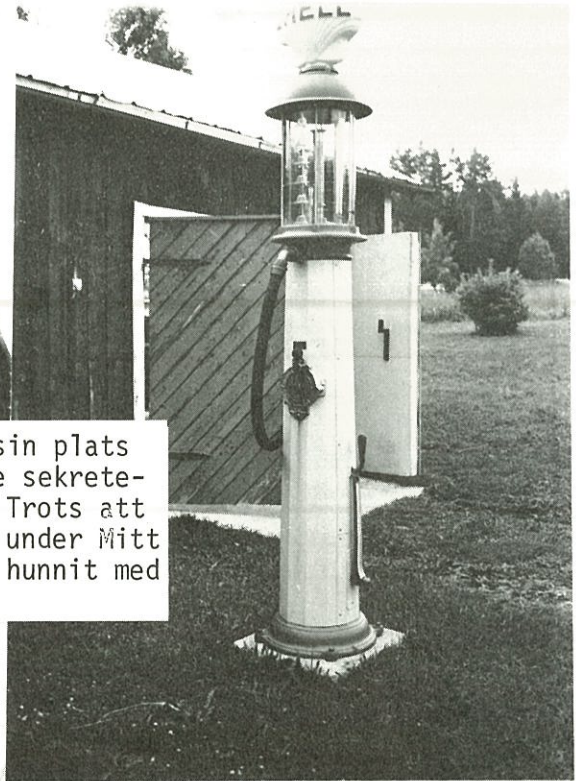


Intresset för bilar började tidigt hos Christer, som under årens lopp samlat på sig ej endast bilar utan även tillbehör såsom denna vackra bensinpump.

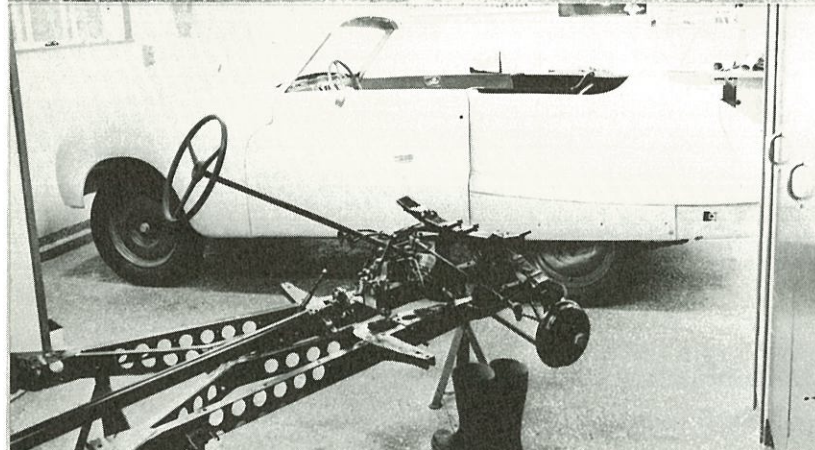
ÖSTERSUND  
200 ÅR 1986



I detta nummer är det på sin plats att avporträttera avgående sekreteraren Christer Elgendahl. Trots att han haft mycket att stå i under Mitt Norden rallyt, så har han hunnit med att renovera Fiat 500.



Huskut liten motor de henan, tycker Stig Norén och skärskådar Fiatens motorblock.





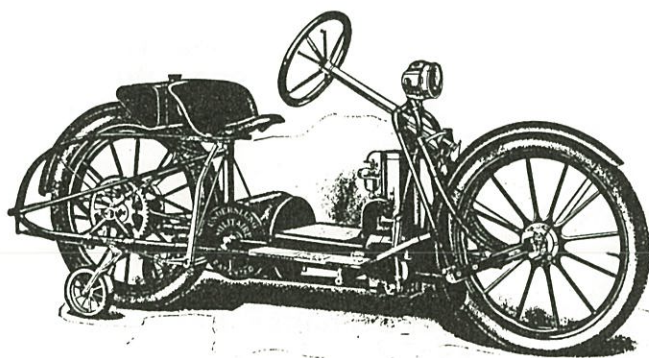
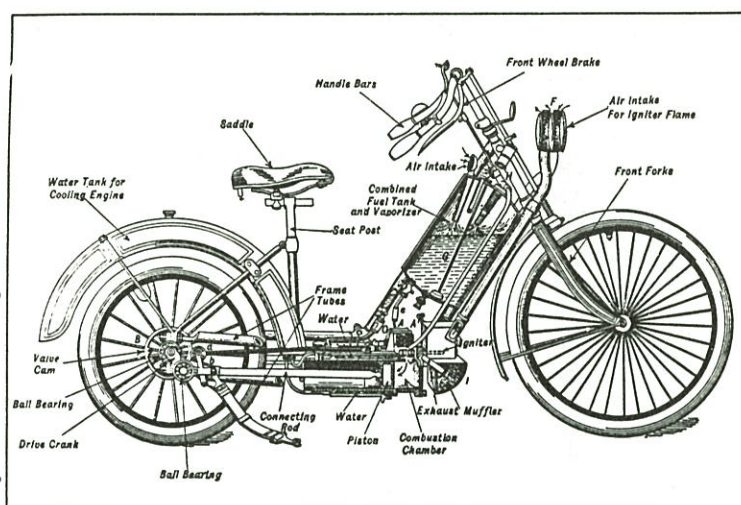


## MC - SIDORNA 1986

AV Sven Asp

Som de flesta troligen märkt, har man i år firat 100-års minnet av motorcykelns skapelse. Åtskilliga kortfattade historiebrevningar har gjorts i så många tidningar, att jag i stället tänkte presentera några av de skapelser som inte blev särskilt representativa för mc-utvecklingen, men som ändå är intressanta att komma ihåg.

Först i raden kommer den tyska Hildebrand & Wolfmüller från 1895, en maskin som är ganska välkänd. Jag vill ändå ta med den eftersom den representerar maximal enkelhet. Här har man i stället för att krångla med remmar eller kedjor, helt enkelt satt bakhjulet direkt på vevaxeln. Motorn var tvåcylindrig och hade alltså en vevsläng på varje sida om bakhjulet.

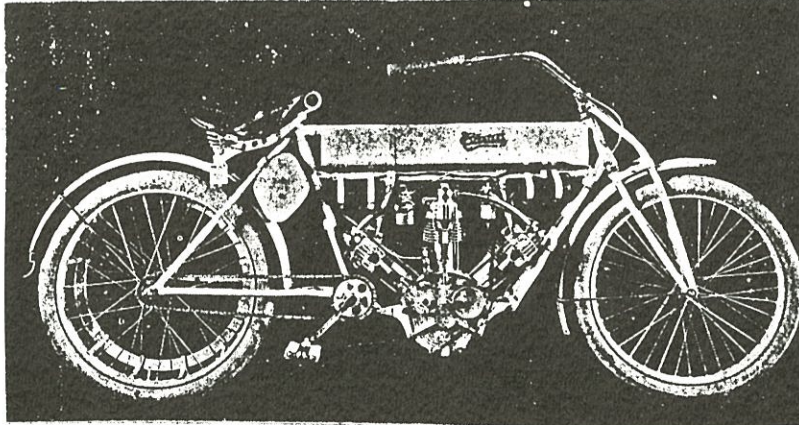


Sen hoppar vi till USA, ett land där uppfinningsrikedomen blomstrade under det tidiga 1900-talet. Det enda som kunde hejda de nytänkande mc-konstruktörerna var brist på kapital, för idéer led man definitivt ingen brist på. Allt var nog inte så realistiskt förstås. Titta bara på Militaire

från 1912. Ratt, stödhjul och träekrar är bara några av de finesser som särpräglar denna konstruktion. Den här versionen torde knappast ha sålts i någon större utsträckning, men företaget utvecklades till Militor, och såldes då med vanligt styre, fyrcylindrig motor och billiknande ram.

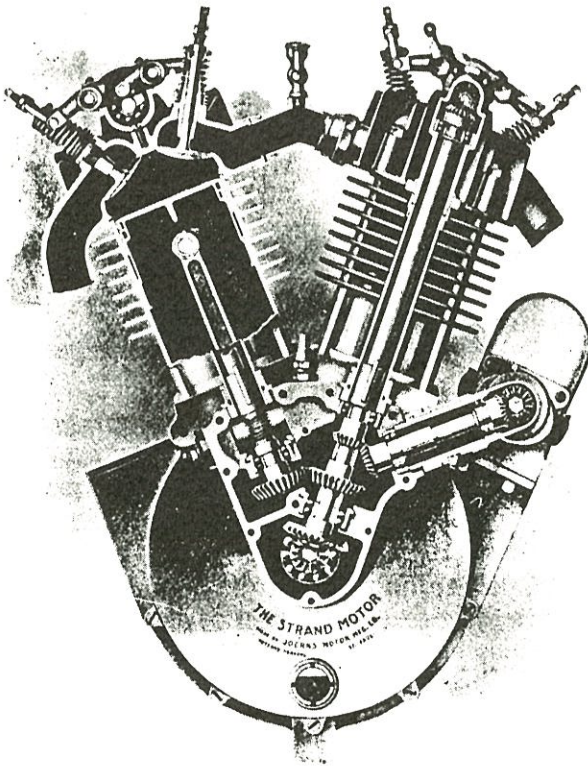
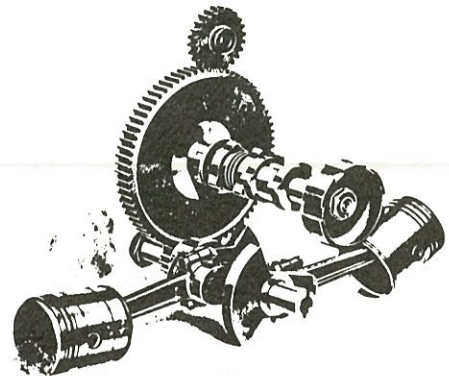


Den kallades då för tvåhjulig bil, och ordet motorcykel förekom inte i deras reklam. Kraftöverföringen på 1912 års modell är snarlik den som finns på Neracar, också en av dessa originella konstruktioner, som vi jämtar dock blivit så vana vid tack vare Henry Jönssons fina renovering.



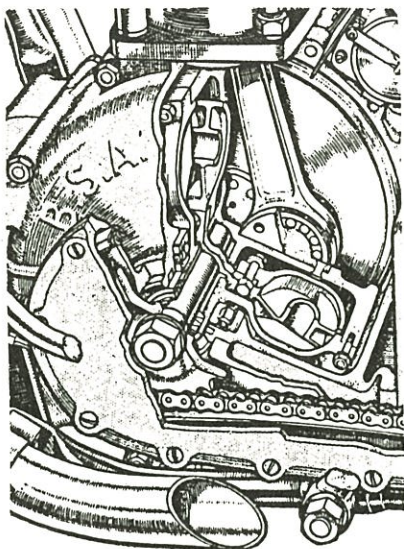
Ytterligare en märklig konstruktion är den 3-cylindriga Curtiss från 1909. Det torde vara tveksamt om det tillverkades några utöver prototyperna. I försäljningsbroshyrerna kallade man den emellertid för den starkaste reguljärt byggda motorcykeln i världen.

Det var heller inte bara de stora huvuddragen i konstruktionsprinciperna som ifrågasattes. American var försedd med en tvåcylindrig boxermotor. Det mest anmärkningsvärda med denna var kamaxeln. För att förhindra att den skulle slitas, ordnade man en utväxling av 1:6 mellan vevaxel och kamaxel. Man fick därför ha tre nockar där normalt fanns en. Historien förtäljer inte om det hela fungerade tillfredsställande, men man fick knappast några efterföljare.

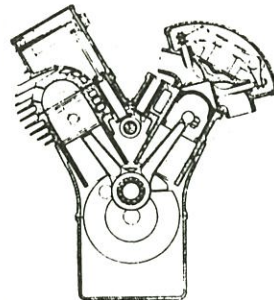


En annan cykel som inte heller fick några direkta efterföljare var Cyclone från 1912. Denna maskin var dock mycket bra. Konstruktionsmässigt låg den ett par decennier före den allmänna utvecklingen på mc-sidan. Motorn konstruerades av svenskättlingen Andrew Strand, och var en V-motor på 1000 cc med en överliggande kamaxel för varje cylinder. Vad som dessutom är anmärkningsvärt är det stora antalet vinkelkugghjul. Jag kan här räkna till 12 st. Alla axlar var dessutom kuller- eller rullagrade. Stora framgångar följde på tävlingsbanorna, men en dålig administration av företaget anses ligga bakom dess fall.



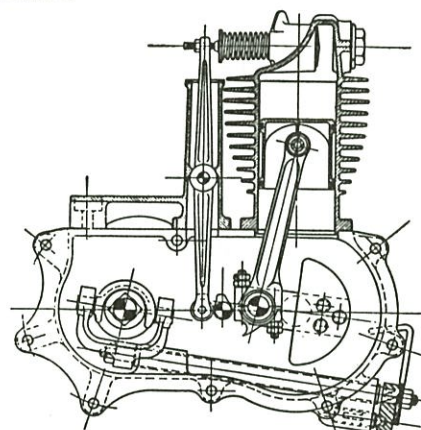


Nog om USA nu. Mitt eget hjärta klappar varmast för Storbritanniens produkter, men jag måste erkänna att man inte tycks haft samma experimentlust där. På grund av hårda lagar mot motortrafik kom man igång ganska sent, och köpte då ofta motorer från kontinenten. Dessa konventionella motorer satte då lätt sin prägel på brittiska konstruktioner. Men visst dök det upp friska idéer. Titta bara på BSA från -34 med hydraulisk momentomvandlare och växellåda med förväljare. Den kom dock aldrig i produktion. Det gjorde däremot

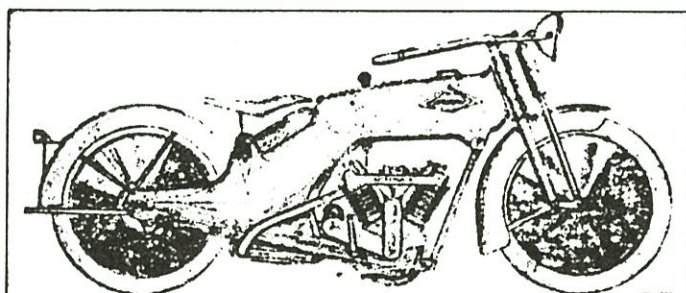


P & M:s Panthette, en liten V-twin på 246 cc från 20-talets senare hälft. Bland många originella detaljer hade man bland annat bladfjädrar som ventilmfjädrar. Dessa påverkade dock vipparmarna som därför var gaffelformade vid ventilskaften, och både tryckte ned och lyfte upp ventilen.

Den engelska Precision tyckte på 10-talet att sidventiler var för simpelt och toppventiler för komplicerat, så man gjorde ett mellan-



HALLBERG

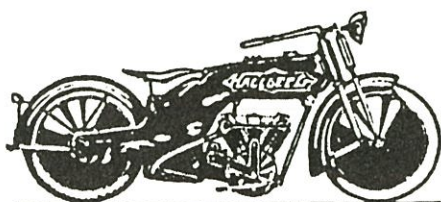


Modell 1924. Hkr. enl. katalog 8; uppbromsade hkr. 20; antal cylindrar: 2; cyl. diam.: 82 mm; slaglängd: 90 mm; högsta varvantal: 3000; ventiler: hängande; smörjning: kombinerad; kylning: luft; tändning: magnet; förgasare: Solex; elektr. belysning: generator f. 6 volt och accumulator; koppling: 1 torr lamell; växellåda: 2 hastigheter; bromsar: handbroms verkande på bakhjulet, fotbroms d:o; framgaffel; kapslade fjädrar; sadel: vanlig typ, extra stor; ringar: 28x3 tum; vikt: c:a 100 kg; hjulbas: 1470 mm; total längd: 2170 mm.

Pris: Motorecykel med elektrisk belysning kr. 1,450; utan belysning kr. 1,300; med sidvagn kr. 1,700.

ting. Två långa vipparmar påverkar ventilerna direkt från kamaxeln som ligger på samma nivå som vevaxeln.

Men Sverige då? Ja, det är inte särskilt lätt att hitta originella saker här, men det finns nog mer än man anar. Jag har här tagit med Hallberg, en märklig konstruktion som idag verkar vara helt okänd. Att den utan tvekan var billig, samt att den uppgavs väga endast 100 kg, tyder på att den knappast var realistisk.



DEN NYA SVENSKA "HALLBERG" MOTORCYKELN

Utkommer snart i marknaden. 2-cylindrig. Tryck-knappsvälad. Bäst. Svensk. Kraftigast. Billigast.

Katalog från tillverkaren: ERIK HALLBERGS Ind., Leksberg.

Sven Asp



Eftersom vi nått in i garagesäsongen kan det vara bra att ta en titt på de gängsystem som finns på våra gamla motorcyklar (bilar också). Många kan det här redan, men även för dem kan det vara bra att ta en kopia av tabellen och sätta upp i garaget.

Ett skjutmått och en gängstigningsmätare är nödvändiga mätverktyg. Tumgångor anges med gängans ytterdiameter i tum och antal gånger per tum (TPI). Millimetergång anges med gängans ytterdiameter och avståndet mellan varje gängvarv. Rörgång och BA har egna beteckningar.

Måttet  $D_i$  är gängans innerdiameter. Det mått jag angett här är ganska teoretiskt, men står som ledning för borrhålets diameter när man ska gänga ett hål. Borra dock ett par tiondelar större, åtminstone när du ska gänga i hårt material (stål). Borrar man för litet hål när man ska gänga 1/2" känns det att det går tungt, men en M 4 tapp behöver inga stora krafter för att gå av. Och en avbruten gängtapp i en viktig bit kan få vem som helst att gråta. Så var försiktig.

Gängtappar och snitt finns att köpa, om inte annat finns de i England. Detsamma gäller skruvar och muttrar. Om du inte har hittat adresser till dessa ställen, eller om du vill fråga något mer, svarar jag gärna på frågor (fram till kl 22.00) på tel 0670/12673. Sven Asp

#### BSC (CEI) Cykelgång

3/16	32 TPI	$D_i = 3,9$ mm
7/32	26	4,5
1/4	26	5,3
9/32	26	6,1
5/16	26	6,9
3/8	26	8,5
7/16	26	10,1
7/16	20	9,8
1/2	26	11,7
1/2	20	11,4

#### BSF (British Standard Fine)

7/32	28 TPI	$D_i = 4,5$ mm
1/4	26	5,3
9/32	26	6,1
5/16	22	6,7
3/8	20	8,1
7/16	18	9,6
1/2	16	10,8

#### BSW (British St. Whitworth)

1/4	20 TPI	$D_i = 5,0$ mm
5/16	18	6,4
3/8	16	8,0
7/16	14	9,2
1/2	12	10,4

#### Rörgång

R 1/8	$D_y = 9,7$	28 TPI	$D_i = 8,6$
R 1/4	13,2	19	11,5
R 3/8	16,7	19	15,0
R 1/2	20,9	14	18,7

#### M (Metrisk)

M 4 x 0,7	$D_i = 3,3$ mm
M 5 x 0,8	4,2
M 6 x 1	5,0
M 8 x 1,25	6,7
M 10 x 1,5	8,4
M 12 x 1,75	10,2

#### UNF (Unified Fine)

1/4	28 TPI	$D_i = 5,2$ mm
5/16	24	6,6
3/8	24	8,2
7/16	20	9,5
1/2	20	11,1

#### UNC (Unified Coarse)

1/4	20 TPI	$D_i = 4,7$ mm
5/16	18	6,1
3/8	16	7,6
1/2	13	10,3

#### BA (British Association)

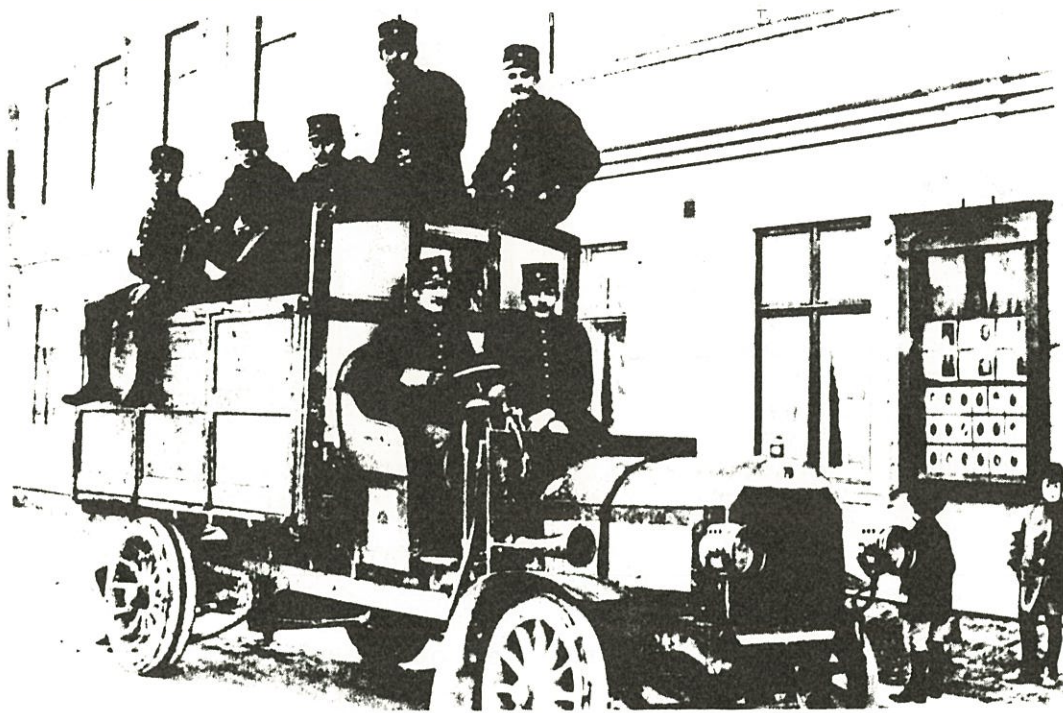
4 BA	$D_y = 3,6 \times 0,66$	$D_i = 3,0$
3 BA	$4,1 \times 0,73$	3,5
2 BA	$4,7 \times 0,81$	3,9
1 BA	$5,3 \times 0,9$	4,5
0 BA	$6,0 \times 1$	5,0

#### Tändstift

M 10 x 1	$D_i = 9,0$ mm
M 14 x 1,25	12,7
M 18 x 1,5	16,4



# ARMÉNS FÖRSTA BIL



Tidaholmslastbilen i Östersund. Förare är Johan Strömstedt, inkallad värnpliktig.  
Foto: Fältjägar museets samlingar.

## ”En bedrövlig militärhistoria från Jämtland ”

BO KJELLANDER

Den svenska arméns första bil, en kedjedriven 2-tons lastbil med 32 hästkrafters motor, levererades från Tidaholms Bruks AB till Kungl Jämtlands fältjägarregemente (I 23, nu I 5) 1911 med ankomst till Östersund den 18 februari. Bilen anlände således till ett vintrigt Jämtland för att i snö, is och kyla på smala och backiga vägar göra tjänst vid fältjägarregementet.

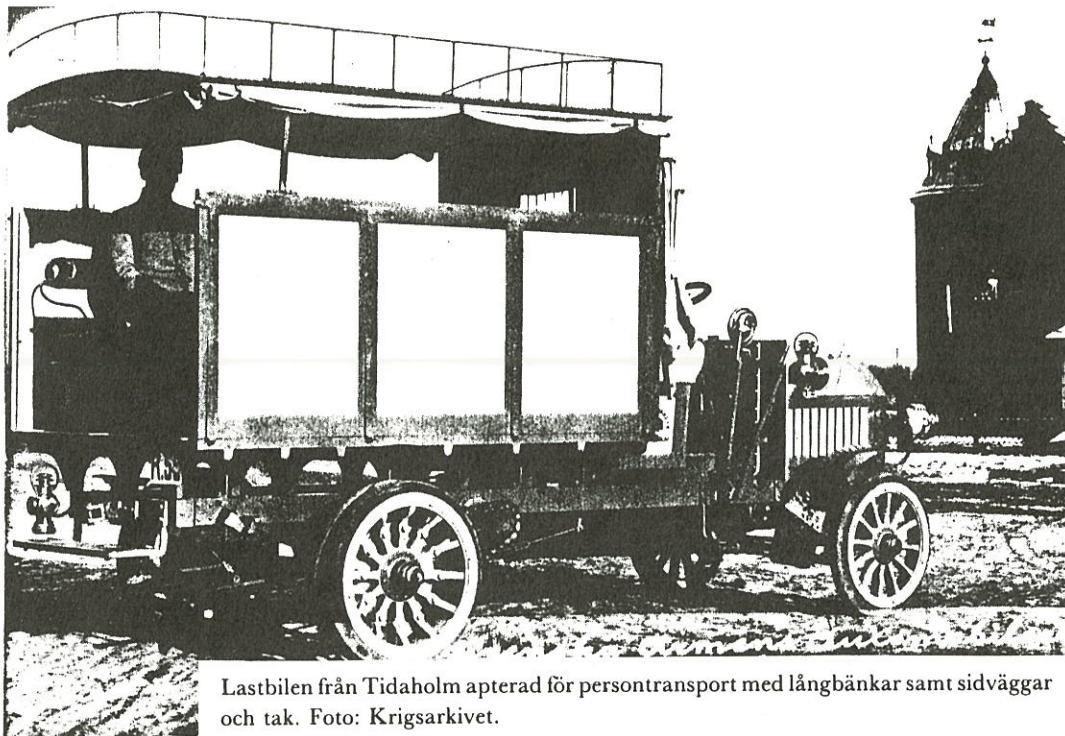
Några dagar efter bilens ankomst kunde man i tidningen Social-Demokraten finna en insändare med rubriken ”Bilen ville inte. En bedrövlig militärhistoria från Jämtland”. Insändarskribenten gav uttryck åt sin förvåning över det militära bilinköpet i bl a följande ordalag:

”Man talar om huvudlösa beslut, men detta inköp av ’bil’ att begagna som transportmedel den genomslå vägen mellan Östersund och Frösö läger, torde väl ändå få höra till de mest galna påhitt man hört talas om. Och att tänka begagna den vintertid är ju ren idioti. Vidare är vägen så smal och bilen så bred, att en körande som möter, för att komma förbi måste ner i diket.” ----”Det odugliga och olämpliga odjuret lär betinga ett pris av 15 000 kr, men torde snart gå att köpa för betydligt billigare pris bara man väl hunnit inse att den ej ’passar’. Se’n blir det väl något nytt experiment. Men det är ju inte svårt att experimentera med andras medel!”

*”Man talar om huvudlösa beslut, men detta inköp av ’bil’ att begagna som transportmedel den genomslå vägen mellan Östersund och Frösö läger, torde väl ändå få höra till de mest galna påhitt man hört talas om. Och att tänka begagna den vintertid är ju ren idioti.”*

(Ur en insändare till Soc.-Dem. 1911-02-24 av sign. C.Å-m)





Lastbilen från Tidaholm apterad för persontransport med långbänkar samt sidväggar och tak. Foto: Krigsarkivet.

Insändaren var signerad C. Å-m, vilket stod för Carl Åström, en i Jämtland då inte okänd socialistisk agitator och tidningsman. Denne torde av inte blott politiska utan även vissa personliga skäl ha känt tillfredsställelse över att angripa militären i allmänhet och Jämtlands fältjägare i synnerhet. Det är dock inte osannolikt att även andra personer, utan Åströms speciella motiv, ansåg det berättigat att händelsen fördes inför allmänhetens ögon, ty visst fanns det anledning att förvånas över valet av tid och plats för denna introduktion av arméns första bil. Man kunde ju exempelvis onekligen undra över anledningen till att det av alla arméns förband blev ett infanteriregemente i Jämtland som först begåvades med en bil. Hade det inte legat närmare till hands att ett träng- eller artilleriförband i Sydsverige fått testa arméns första lastbil? Behovet av transporter var större vid dessa förband, och nog torde väl betingelserna för bilanvändning ha varit gynnsammare i södra Sverige, där det fanns fler och bättre vägar? Varför skedde leveransen för övrigt mitt i vintern, då bilkörning försvårades av snöbemängda vägar? Dessutom var det väl, även om inköpspriset för bilen inte kom upp till de av Åström förmodade 15 000 kronorna, fråga om en så stor kostnad att inköpet kunde betraktas som slöseri med statens medel?

### Bilar i Jämtlands län 1910/1911

I Jämtlands län fanns det, när Tidaholmaren i februari 1911 anlände till Östersund, endast sex i länet registrerade bilar (Z-bilar). Två av dessa var lastbilar. Den ena, Z 4, hade inköpts i Malmö och var sannolikt tillverkad hos Scania. Den användes av ägaren, metallgjutaren K A Wickenberg i Odenslund, för grustransporter. Den andra lastbilen, inregistrerad 1908 som Z 6, var en Lorley Wagen som ägdes av handlanden Johan Johansson i Krokomb och Olof Hemmingsson i Föllinge. Utöver de Z-registrerade bilarna brukades i Jämtlands län ett antal bilar som köpts och inregistrerats i andra län, t ex en Cotteureau med numret D 21, en vit Darracq (O 55) och ett antal A-bilar, däribland Härjedalens första trafikbil (A 596), en Cadillac. För tiden före ikraftträdandet av 1916 års förordning om automobiltrafik är det knappast möjligt att få fram det exakta antalet bilar som brukades i de olika länen, men det är inte troligt att antalet bilar i Jämtlands län i början av året 1911, då Tidaholmaren kom till I 23, översteg 20, och antalet lastbilar kunde förmodligen räknas på ena handens fingrar.

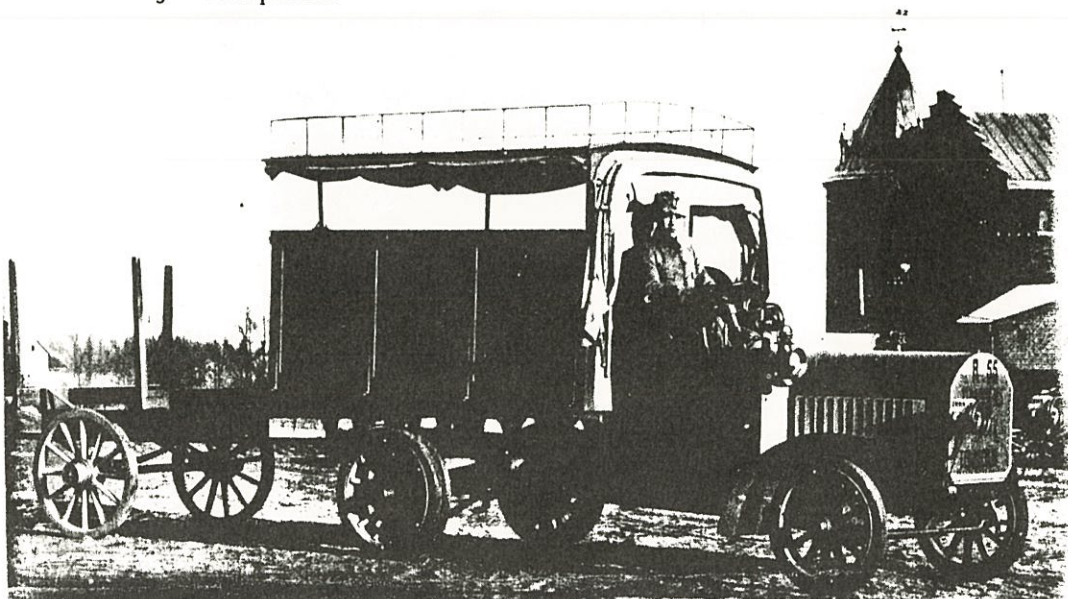


## Militär bilanvändning och studieverksamhet

I flera länder i Europa hade motorfordon kommit till användning militärt. Personbilar utnyttjades bl a för att transportera chefer och stabspersonal samt för rekognoscering och samband. Lastbilar och sk landsvägståg, dvs flera sammankopplade fordon dragna på landsväg av en traktor, brukades för transporter av personal, materiel, livsmedel, ammunition m m. Bilar specialutrustades för transport av sjuka och sårade, och bilar bepansrades och utrustades med kulspruta eller lätt kanon för att kunna sättas in för stridsuppgifter.

I Sverige hade ingen militär bilanskaffning skett före 1911. Inom generalstaben pågick dock studium av möjligheterna att militärt utnyttja motorfordon, och för detta ändamål inhämtades information om den militära bilanvändningen utomlands samt om bilutvecklingen inom landet. Officerarna vid kommunikationsavdelningen, vilka det främst ålåg att genomföra ett sådant studium, besökte bilutställningar, testade motorfordon och studerade den inhemska biltillverkningen. En förutsättning för en framgångsrik bilanvändning var emellertid inte enbart väl fungerande fordonsmateriel utan även ett väl förgrenat vägnät och för biltrafik användbara vägar. Vägbanor, broar, vägtrummor och färjor måste kunna bära de relativt tunga motorfordonen, och vägarna fick inte vara för backiga, steniga, leriga eller sandiga. Genom att ta del av erfarenheterna från de biltävlingar som såväl sommar som vinter bedrevs i Kungliga Automobilklubbens (KAK) regi kunde officerarna i generalstaben få underlag för bedömning av såväl bilar- nas hållbarhet som vägarnas lämplighet för biltrafik. En internationell lastvagnstävling i Uppland sommaren 1909 hade särskilt tilldragit sig militär uppmärksamhet, varvid bl a chefen för generalstaben, generalmajor K G Bildt, intresserat sig speciellt för de svenskbyggda vagnarnas prestationer. Vidare hade en fortifikationsofficer, löjtnant David Cronström, varit med i den som "den första längre distansfärden" betecknade resan med en 3-tons lastbil från Scantias fabrik i Malmö till Stockholm 1909.

Alltsedan kronprins Gustaf, sedermera konung Gustaf V, deltagit i fälttjänstövningen i Hälsingland 1904 med sin bil – en nyinköpt Scania – hade det blivit brukligt att personbilar hyrdes in under större övningar för att transportera högre chefer samt stabs- och ledningspersonal. Från 1909 infördes personbilar i krigsorganisationen för vissa staber. Under fälttjänstövningarna i Västergötland samma år hade en till ambulans inrättad lastbil från Tidaholms Bruk testats för sjuktransporter.





## Snöplig introduktion för västgöten i Jämtland

### I 23 var först med bil i den svenska armén, men:

#### En misslyckad leveranstur

Vid ankomsten till Ånge möttes lastbilen av en manstark delegation. Förutom regementsintendenten, Roland Nicolin, och regementskvartermästaren, löjtnant Gustaf Edwall, hade intendenten vid VI. fördelningsstabens, fältintendenten 2. gr Curt von Gegerfelt, samt kapten Axel Thuresson från generalstabens kommunikationsavdelning infunnit sig för att delta i provturen. Bilen skulle köras av chauffören Sven Lundberg från Tidaholms Bruk, men med var också den som var utsedd att sedan köra bilen på I 23, volontären Albin Larsson.

Liksom under PR-turen till Skövde var lastbilen iordningställd för persontransport och således försedd med tak, väggar och bänkar. Den hade lastats med 600 kg mjöl i säckar, och med de sex medföljande personerna och deras bagage beräknades den totala belastningen uppgå till 1 200 kg. Bakhjulen var försedda med sk glidskydd (snökedjor). Dessa hade dock anbringats endast på de yttre av de dubbla hjulen.

Färden mot Östersund igångsattes kl 09.45. Vägen var nyplogad, och väglaget ansågs mycket bra för årstiden. Denna bedömning gällde dock för relativt lätta och ganska smala hästfordon på medar men inte för tunga, breda motorfordon på hjul. Det var endast tre meters bredd mellan snövallarna, och vägbanan var täckt av ett ca tre dm tjockt lager av hårt packad snö. Bilen mätte 1,7 m mellan ytterkanterna på bakhjulsnaven och dess vikt med last uppgick till ca 3,7 ton. Möten med andra fordon var i det närmaste omöjliga, men vad värre var, hjulen slirade på snölagret som var hårt och halt efter en tids töväder med efterföljande stark kyla. Glidskydden på de yttre bakhjulen fick dessa att gräva ned sig i snön så att bakvagnen kom att vila på de inre hjulen som snurrade utan att få fäste. Ekipaget lyckades dock ta sig fram ungefär en kilometer, men då man kom till en mindre backe var



det definitivt stopp. Efter ett par timmars fåfänga försök att forcera backen beslöt man vända, och kl 12.30 var lastbilen med besättning tillbaka i Ånge. Nicolin tog per telefon kontakt med disponenten på Tidaholms Bruk och krävde effektiva glidskydd, helst på alla hjulen men i varje fall på bakhjulen, såväl de yttre som de inre. Nicolin var dessutom missnöjd med att det stänkte olja från motorn och att det,



# VINTERN TOG KNÄCKEN PÅ FÄLTJÄGAR-BILEN



särskilt vid högre varvtal, rök häftigt om bilen samt att backväxeln var svår att få in. Han anmärkte vidare på att linan till backstöttorna var för kort. Backstöttorna utgjordes av under bilen monterade brädor vilka kunde fällas ned med ena änden mot marken och därigenom hindra fordonet att glida bakåt vid stopp i uppførsbackar vid halt väglag. För bilar med kedjedrift kunde det innebära katastrof om kedjan gick av i en uppførsbacke och backstöttorna inte fungerade.

Regementsintendenten framhöll även för disponenten "önskvärdheten av att firman representerades av en mera ledande representant". Med tåget följande morgon anlände till Ånge ingen mindre än verkmästare Gottfrid Lindström. Denne tog genast itu med att ordna provisoriska glidskydd i form av rep med vilka han lät linda alla hjulen. Klockan 10 var det dags att starta ett nytt försök att nå Östersund landsvägsledes, denna gång dock utan last av mjölsäckar. Förutom att verkmästare Lindström tillkommit, deltog nu också postexpeditör Bergström såsom på platsen boende ojävigt vittne. Sammanlagt medföljde således på bilen åtta man. Väglaget hade försämrats betydligt jämfört med dagen innan. Under natten hade det nämligen fallit ca två dm snö och plogning hade ännu inte skett. Redan efter ca 300 meters färd brast repen kring hjulen. Glidskydden monterades då ånyo på, förstärkta med hästtjuder. Inte heller detta fungerade. Kedjorna brast ideligen, och titt som oftast hamnade ekipaget i diket, bl a beroende på att man hade besvär med den sk jämtrännen i vägbanan. Då bilen efter fyra timmars ihärdigt arbete inte heller denna dag kommit längre än en kilometer, insåg man det hopplösa i företaget. Försöken att låta bilen för egen maskin ta sig till det ca 10 mil avlägsna Östersund gavs upp, och man enades om att den i stället skulle få fortsätta per järnväg. Klockan 15.30 var bilen tillbaka vid järnvägsstationen i Ånge.

## Försök att nå Frösö läger

Följande dag – lördagen den 18 februari – anlände bilen till järnvägsstationen i Östersund, där den lastades av och kördes till I 23. Kl 13.30 påbörjades därifrån ett första försök att nå Frösö läger, dvs att köra den route för vilken bilen egentligen inköpts. Besättningen hade decimerats till fem personer och utgjordes nu, förutom av regementsintendenten och regementskvartermästaren, av kapten Thuresson från generalstaben samt de båda bilförarna. Fördelningsintendenten hade avstått från att delta, och verkmästare Lindström låg kvar i Ånge efter att ha insjuknat till följd av strapatserna dagen innan. Utan andra bekymmer än glidskyddsbristningar kunde man ta sig fram till Frösöbacken, en sträcka på ca 5 km, innan det blev stopp. I försöken att forcera backen grävde bilen ned sig i snön ända till hjulaxlarna, och kl 18.30 fann man för gott att ta sig tillbaka till I 23.



På söndagen gjordes ett nytt försök att komma fram till lägret. Tio man försedda med diverse verktyg medföljde bilen. Liksom dagen innan nåddes Frösöbacken utan andra missöden än ständiga glidskyddsbristningar. På samma sätt som föregående dag grävde emellertid bilen där ned sig i snödrivorna. Nu fanns emellertid en snöskovel-försedd besättning till hands som efter idogt arbete hjälpte bilen upp till backkrönet. När backen väl var forcerad tycktes luften ha gått ur Thuresson och Nicolin. De kom överens om att det inte fanns skäl att fortsätta, ”då erfarenheterna vid en fortsatt färd skulle komma att vara desamma, växlande efter de olika vägstyckena” och återvände till regementet. Deras bedömning var att det skulle vara möjligt att färdas med lastbil vägen Östersund-Frösö läger, ”om blott vägen beredes genom undanskottning av drivorna och fullt effektiva glidskydd anskaffas och anpassas”.

Kontraktets krav på leveranstur ansågs dock ingalunda vara uppfyllt. Regementsintendenten hävdade att motorn och även bilens konstruktion i övrigt borde testas under en längre färd vid ett senare tillfälle. I en skrivelse till Tidaholms Bruk förklarade han vidare att bilen inte kunde tas i trafik förrän den försetts med ”vida kraftigare och absolut tillförlitliga glidskydd” helst för såväl samtliga bakringar som framringarna, växellådan justerats och linorna till backstöttorna förlängts. Han påpekade i skrivelsen att det var ”ytterst bråttom” att få börja transportererna från Frösö läger till staden varför rättelser ”snarast möjligt måtte åstadkommas”.

Bedömningen att det inte skulle vara förenat med några större problem att komma fram till Frösö läger när man väl lyckats forcera Frösöbacken, visade sig vara förhastad. Ännu en dryg månad senare hade man inte lyckats nå lägret. Vägbanan hade måst sänkas en halv till en meter, men ideligen omintetgjordes arbetet genom yrsnö, och de sista tre kilometrarna väg hade man aldrig klarat av.

Den 22 mars gjordes ett försök att köra på isen till Frösö läger. Försöket utföll väl, men innan transportererna över isen hann börja ”small det till i växellådan”, och man blev tvungen att begära reparationshjälp från Tidaholm. Bilen blev stående till den 3 april.

Några materieltransporter med bil från lägret till kasernerna genomfördes således inte under februari och mars. Bilen kunde endast användas för att transportera personal en bit på väg mot lägret (till Vaglebäcken) och i övrigt för transporter i staden, bl a kördes halm från järnvägsstationen till kasernerna. En viss tröst för ett tigerhjärta var att Nicolin som svar på en förfrågan till Luossavaara-Kiirunavaara AB i Malmberget fått veta att den Scania-lastbil som man där inköpt i juni 1909 över huvud taget inte kunde användas vintertid. Från och med november var det omöjligt att använda bilen på grund av att snön då låg meterdjup på vägarna och inte var tillräckligt hård för att bära bilen.

## Arméns första bil

Hur kom det sig att just Jämtlands fältjägarregemente blev det första arméförbandet i landet som försågs med en bil?

Vem hade kommit med förslaget, och hur kunde detta drivas igenom till bifall hos Kungl Maj:t? Varför levererades bilen på vintern då snö och kyla gjorde det närmast omöjligt att använda den?

Överstelöjtnant *Bo Kjellander*, som vid Militärhistoriska avdelningen på Militärhögskolan sedan en tid driver ett projekt om arméns motorisering, presenterar här historien om arméns första bil så som den gått att utläsa ur handlingar från bl a Krigsarkivet, Tidaholms Bruks arkiv och Fältjägmuseet.





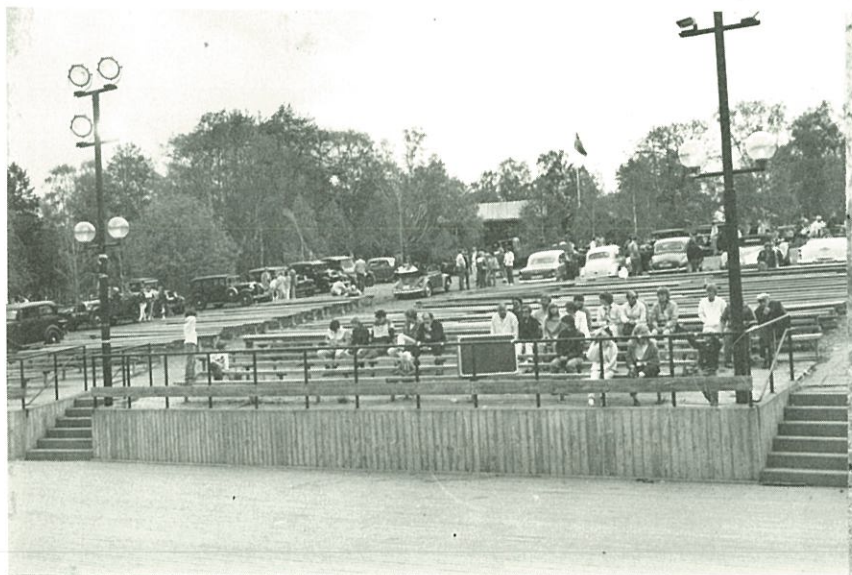
# En skönhetsparad i stan

MOTORISMEN 100 ÅR

i Östersund  
samlade drygt 60 fordon  
från hela Jämtland på Jamtli  
i Östersund den 8 juni 1985.



Sune Almström, Hammarstrand, åkte i sin eleganta Volvo PV 55 från 1939.



Stolt ägare framför sin nyrenoverade bil är Nils Nilsson från Hamnerdal, som byggt upp denna A-Fordlastbil av årgång 1929.



Under de två gångna åren har körts flera rallyn. Motorismens 100 års jubileum inleddes med en parad genom Östersund och Frösön till Jamtli den 8 juni 1985.

Vid paraden på Jamtli, som sköttes av Folke Boogh förekom tipstävling om motorismen.





# En skönhetsparad i stan 40



Manne Evertsson, Bräcke, åkte i sin eleganta Chevrolet Superior 1926. Även om det var en smula kyligt i luften, så åkte många i öppen bil.



Östersunds paradorkester under Ceasar Balberrey svarade för en elegant musikuppvisning genom stadens gator och sedan på Jamtli scenen. Orkestern spelade allt från klassisk musik till Glenn Miller.



Claes Rudbeck med hustru grubblade liksom Roland Kämpenberg förtvivlat över de svåra frågorna i MHRF:s frågeformulär.





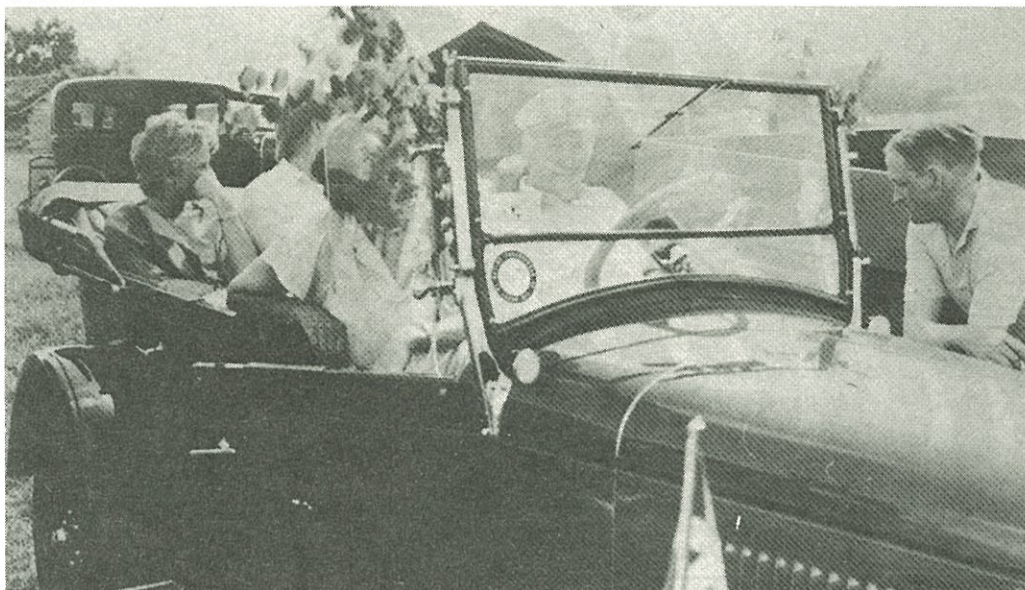


## HEMBYGDSFEST I EDE OFFERDAL

SÖNDAG 23/6 Högmässa 11.00 därefter Veteranbilskorstege, föredrag av Sven Schylberg om de första bilarna i Jämtland, underhållning av Britt Boström med kavaljerer och lokala spelmän.  
KAFFE. BUMAT. LEKAR. LOTTER.  
Offerdals hembygdsförening



### VETERANBILAR I OFFERDAL



Veteranbilarna utgjorde ett festligt inslag i Offerdals hembygdsförenings fest.

■ Hela Jämtland invaderade Offerdals hembygdsförening firade med kams, kjesfil och gamla bilar på annandag midsommar, hembygdsfesten inleddes med högmässa, Ola Clareus predikade. Sen var det dags för Gösta Bäckwall, fd kaxåsbo att humoristiskt och roande presentera dagens alla aktiviteter. Först inledde hembygdsföreningens ordförande Lars Erik Lindner.

Sen kom turen till Olle Simonssons spelmannslag. Det dussin starka spelmannslaget hade tränat hela vintern. Det märktes minnsann. Det var schvung i stråkarna och spelglädjen gick det ej att ta miste på. Gösta Bäckwall anställde spelmännen på stående fot för sju kvällar i Kaxås.

Sen blev det Sven Schylbergs tur att berätta om bilens ankomst till Jämtland och Offerdal. Eftersom bilen i år firar 100 år, så kunde den kunnige Sven även ge en del intressanta uppgifter om de första fordonen i världen. Visste ni förresten, att den första offerdalsbon, som skaffade sig bil var handlanden V V Sillström? Han inköpte en T-ford den 27 juli 1914.

Den forden står förresten i Wiklanders fönster i Östersund. Två år senare fanns det fyra bilar i Offerdal, två T-fordar och två fordon av märket Adlerwerke. Tjugo år senare hade bilantalet i Offerdal tiodubblats till 40 vagnar. Av dessa var nio lastbilar och en buss.

I Offerdal rullade elva chevroletvagnar och åtta av märket Buick samt sju fordar. Volvo, som i dag dominerar landskapsbilden i Offerdal, fanns då representerade med fem vagnar.

1952 var antalet bilar uppe i 166. Sju var bussar och trettio lastvagnar. Nu var det märket Ford, som dominerade med tjugosju fordon. På andra plats kom Volvo tätt följd av Opel och Chevrolet. De biltätaste orterna i Offerdal var Kaxås, Tulleråsen och Änge. Men även i Rönnöfors fanns bilar, i synnerhet äldre bussar 1952.

Det synnerligen intressanta anförandet följdes sedan av en grundlig presentation av 23 fordon från Jämtlands Veteranbilklubb, som av Offerdals hembygdsförening hade inbjudits att delta.

Bilarna blev ett festligt

inslag i den annorlunda hembygdsfesten. Kams, kjesfil och tunnbrödsstutar blandades med annorlunda dofter och motorljud, som veteranbilarna spred. Äldst var Leif Fregelin från Frösön med mässing T-ford från 1915. Synnerligen eleganta vagnar kördes av offerdalsbröderna Evertsson från Änge, som rattade Chevrolet Superior 1926 och A-Ford lastbil från 1931.

Lika elegant uppträdde på scenen Britt boström med kavaljerer i ett stort antal paradnummer. Det var en hembygdsfest, som gav mersmak, men så gynnades man också av sommarens skönaste högsommarväder och en tvåtusenhövdad publik. Offerdalsbygdens vackra natur bjöd ut sig som det endast anstår i Offerdal.

Det var en lyckad hembygdsdag, men för de arrangerade offerdalignarna var det mycket att stå i. Det sjöd av aktiviteter i föreningens alla hus och varmt var det både inom som utomhus. Även de minsta fick sin beskärda del med lekar runt den med löv smyckade majstången, som trädades midsommaren till ära.



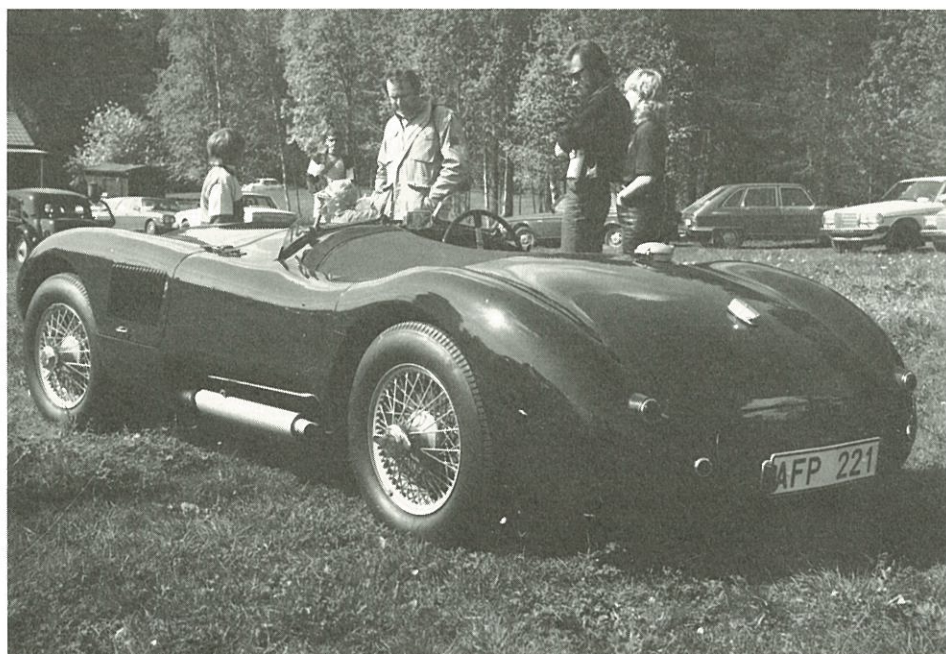
*veteranbilsrallyt*  
**HÖTING-TÅSJÖRUNDAN**

*15 Juni 1985*

Helgen 15-16 juni kördes för andra året Hoting-Tåsjö-  
rundan. Från JVBK och Östersund med omnejd deltog 13 st  
fordon.

Lördagens rallyt avverkades under solens sken och var ca  
5 mil långt. Starten gick även i år vid Ivars Bilmuseum  
och under den väntetid som alltid uppstår vid starter  
kunde vi besöka muséet eftersom fribiljetter ingick i  
rallyt. Bland de nya bilar som fanns att beskåda var bl a  
en Renault CV4 från 1956. Den utsågs genast av författaren  
till årets sötaste bil. Blodet pulserade i ådrorna och  
hjärtat klappade varmt.

Under rallyt avverkades 9 kontroller med varierande resul-  
tat. Vi utsattes för de vanliga plågoandarna vikt- volym-  
och avståndsgissning men även tipsfrågor, manöverprov och  
bildelar ingick. När vi gick i mål vid Folkets Hus blev  
bilarna presenterade för den stora publik som samlats och  
samtliga deltagare fick plaketter. Därefter var det dags  
för en stunds vila i väntan på festen.



Jaguar 1956 som kördes av Sune Edmark från Domsjö.





Vid lunchuppehållet Hembygdsgården Kyrktåsjö. Kvällen inleddes med en förnämlig middag bestående av de ordinarie rätterna för- varm- och efter-, och som avslutning på måltiden dracks kaffe och konjak. Sedan var det prisutdelning. Segrare i rallyt blev Håkan Persson från Fåker med 25 p. 2:a blev Bo Liif, Brunflo med 24,5 p och 3:a blev Erik Nilsson, Hoting med 23,5 p. När sen dansen tog vid gick tyvärr de flesta hem. Endast några få tappra stannade kvar.



Även nyare bilar deltog. Här Hasse Appelqvists MGB GT från 1969.

Söndagen började tidigt med marknad och bilauktion. Tyvärr var inte vädret det bästa och marknadskommersen gick dåligt. Vid lunchtid kördes veteranerna i kortege genom Hotings samhälle ledda av norska skolekorps. Även söndagen avslutades vid Folkets Hus där bilarna ställdes ut. Sören & Mona



# BERGSTADLÖPET



BERGSTADSLÖPET RÖROS 29-30 JUNI 1985

På vår sekreterares inrådan packade vi våra väskor och putsade våra bilar för att åka till Röros. Redan på ett tidigt stadium, närmare bestämt i Offerdal annandag midsommar, bestämde vi att vi skulle samlas någonstans en viss tid för gemensam färd. Vad vi däremot inte bestämde var tid och plats.

Thyra och Örjan Bergqvist i T-Ford och Sven Jernberg med fru, barn och VW träffades på OK-macken i Svenstavik. Jan Gunnar Jonsson i Plymouth anslöt av bara farten i Åsarna och med sig hade han Yngve Boson med barn och blomma. När de stannade i Hede för att tanka kom Sören, Mona och BMW:n i kapp liksom Tommy Pettersson i sin Cheva. Dessa två fordon hade träffat på varandra i Svenstavik. Tommy hade förutom en hel del packning med sig Margaretha, Susanne och Kent. Vi åkte vidare och när vi passerade Fjällnäs, vem stod där och tankade sin Ford V8 om inte Jan Karlsson från Alby. Gänget var samlat, och i kortege passerades den norska gränsen. När vi kom fram fanns redan Arvid Eriksson, Buick, Hammarstrand på plats. Han hade åkt en annan väg till Bergstadslöpet, det norska veteranbilsrallyt utan kontroller och frågor.

Och då undrar ni säkert: Vad gjorde dom då i Röros? Jo, Tommy ägnade första kvällen till att sätta upp tältet. Det var ett äventyr som videofilmades av Sören. När sen norskar-na fick se filmen ville de genast köpa den. De tyckte det var det roligaste dom sett på länge.

Jan Gunnar hade hyrt ett litet rum av Yngve över helgen, men hade tyvärr inte tittat på det i förväg. Vem hade kunnat tro att man bodde i såna små tält år 1985?

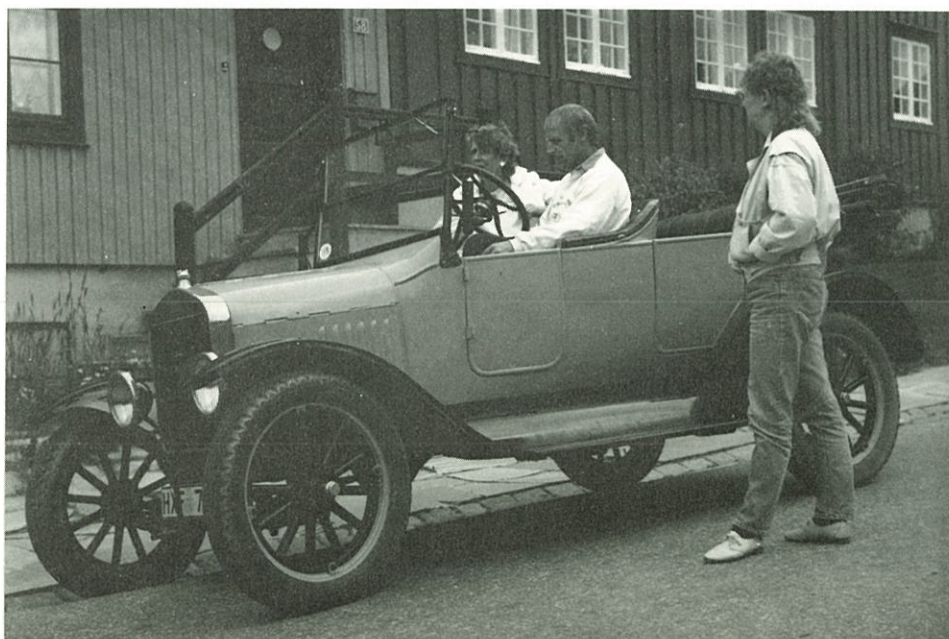


Denna första kväll var det Thyra som skötte serveringen. Hon bryggde kaffe om och om igen, endast nytt vatten tillsattes men alla drack med gott humör. Efter fikat var det dags att gå till sängs för att orka med morgondagens aktiviteter.



Jan Karlsson, Alby, med fru och Ford finåker genom det vackra Röros.

Lördagen började med frukost och klagomål på snarkande tältare. Vem som var den skyldige gick inte att få klarhet i för kandidaterna var många. Vi ägnade sedan förmiddagen till att promenera i den vackra byn. Tänk er en stad



Örjan och Thyra.



fylld av små, gamla timmerhus med torvklädda tak och pelargoner och begonior blommande i fönstren. En del av husen hade målad panel ut mot de smala gränderna och i bakgrunden kunde man se stora högar av slagg. Mitt i denna idyll strosade vi omkring. Jan Gunnar gick bland gränderna och tittade på TV-antennerna medan Yngve var mer intresserad av fönsterbågar med krusiduller. De flesta samlades till sist på Husfliden (=Hemslöjden) där vår ordförande köpte sig en stickeluva för gifta män.

Vid lunchtid var det dags för veteranbilsutflykten. Vi samlades vid hotellet för gemensam avfärd till Olavsgruva, ett litet stycke norsk kultur. Vid framkomsten fick samtliga vita hjälmar på huvudet och nedstigningen i gruvan kunde börja. Vandringsen började i den äldre delen från 1650, men det fanns även yngre delar. Den nyare gruvan lades ner så sent som 1972. I gruvgångarna hördes ljud från släggor, vagnar som drogs av hästar samt en gruvarbetares sång. Man kunde även se skenet av elden som brann mot gruvans vägg. Vad kan man inte åstadkomma med bandspelare och andra moderna apparater? Temperaturen i gruvan var +5 gr så det var ganska skönt att komma upp på jorden igen och få njuta av den medhavda lunchpaken.

Lördagen avslutades traditionsenligt med en middag. Den började med en liten prisutdelning där de som hade gjort rätt för sig fick pris. De första som blev belönade var Jemtlands Veteranvognklubb. Forman ropades fram att hämta priset. Alla väntade med stor spänning men ingen forman dök upp. Till slut fick Kent känna sitt ansvar som ledamot i styrelsen och steg fram för att hämta vårt pris. När sen prisutdelningen var över kom vår forman, glad i hågen efter en simtur i poolen.

Den mat vi sen fick var obeskrivlig. Ett enormt smörgåsbord, vackert att titta på och otroligt gott att äta. Efter kaffet tog sen den sedvanliga dansen vid.

På söndagmorrn vaknade vi i solens sken. Efter frukost packade vi ihop alla våra grejor. Tommy hade lite problem att få med sig allt men lyckades till sist även stänga bagageluckan. Vi skulle samlas på campingplatsen för bilprat och fotografering. Våra norska vänner kom sent, de var trötta efter en lång natt, och under tiden sprang vi



runt och försökte få betala för oss. Det var inte lätt men vi lyckades till sist. Om ni undrar vad det kostade kan vi berätta att ett kabinettrom på hotellet, ett jätterum med 4 bäddar kostade 250:-/dygn. Då ingick även frukost. Middagen på lördag kväll kostade 90:-/person och barnen fick äta gratis. För de som valde att tälta på campingplatsen blev boendekostnaden 28:-/dygn. Så inte blev det dyrt.

7 ekipage från JVBK ställde upp denna gång. Nästa gång hoppas vi bli ännu flera.

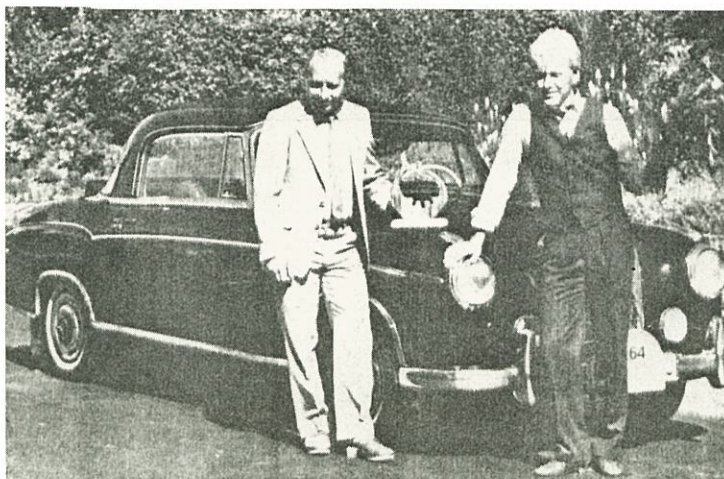
VW-Gun Britt & BMW-Mona



JVBK på promenad.



## MITTNORDENRALLYT 1986



Bäst i hela Mittnordenrallyt för veteránbilar var Hákan Persson, Fáker (l h), och hans co-driver Herbert Larsson.



UTFLYKT TILL ARVESUND 6 JULI 1985



Helgen efter Bergstadslöpet i Röros var det åter igen dags att packa lunchkorg och åka på utflykt. Denna gång gick färden till Arvesund och Ångaren Östersund. Vi som åkte från Östersund med omnejd var Tommy, Margareta och Kent i Chev-37, Gun Britt och Sven i VW-53 samt Sören och Mona i BMW-58. Vid ankomsten till ångaren Östersund träffade vi Örjan, Thyra och T-Forden. Vi blev upplysta om att denna dag hade ordnats av vår sekreterare som i sin tur utsett Örjan och Thyra till t f värdpar.

I väntan på att fler klubbmedlemmar skulle komma bestämde vi oss för att inspektera ångbåten. Upprustningsarbetet har kommit en bra bit på väg och enligt planerna blir det sjösättning nästa sommar. Vi fortsatte att vänta, men hur vi än tittade och vred våra huvuden kunde vi inte se några fler bekanta veteraner dyka upp.



Vi som var där. Fr v Sven, Gun Britt, Mona, Tommy, Margaretha och Kent. Saknas på bilden gör Sören, Örjan och Thyra.

Dagens aktiviteter kunde börja. Vi inledde med fika och därefter skulle Storsjöns vågor besegras. Tommy var den modigaste. Han valde windsurfing. Efter några försök att ta sig upp på brädan lyckades han och trots att det var första gången lyckades han ta sig långt ut på Storsjöns vatten. Till slut syntes han bara som en liten prick därute. Vi andra insåg snart att han skulle få problem med att vända och skickade ut räddningspatrull Bergqvist. Om inte Örjan ryckt ut med motorbåten och bogserat Tommy iland så hade han väl seglat fortfarande. Väl iland visade Tommy upp ett sår på magen. Tro det eller ej men han hade blivit biten av Storsjöodjuret.



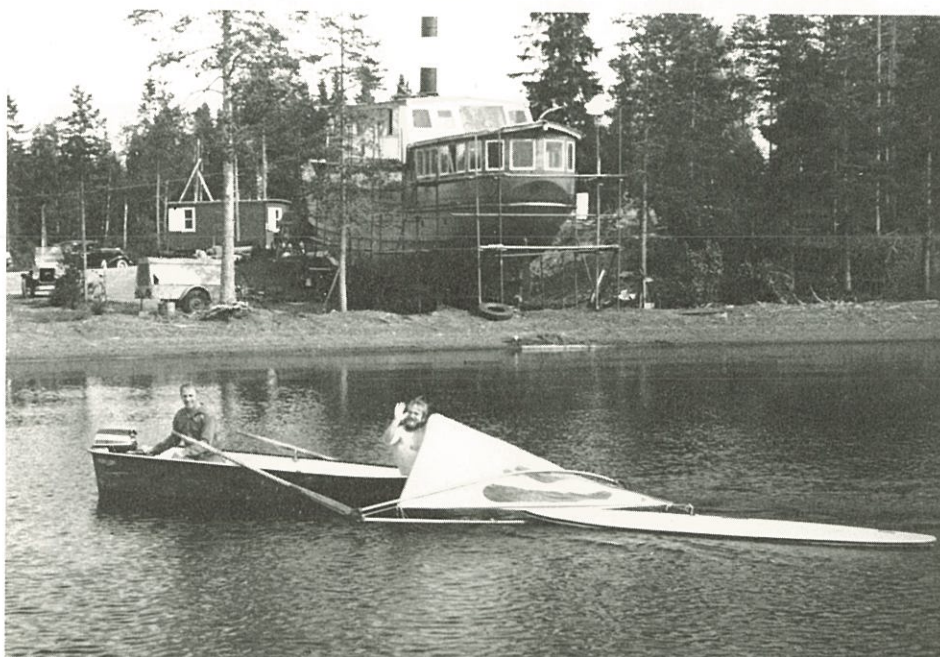


Vår ordförande seglar vidare medan Tommy tar första doppet.

De mindre modiga vågade inte windsurfa utan provade istället på att segla optimistjolle. De seglade fram och tillbaka, fram och tillbaka utanför bryggan. Vi trodde att de njöt av seglatsen men det visade sig även här vara lite problem med att ta sig in till bryggan igen.

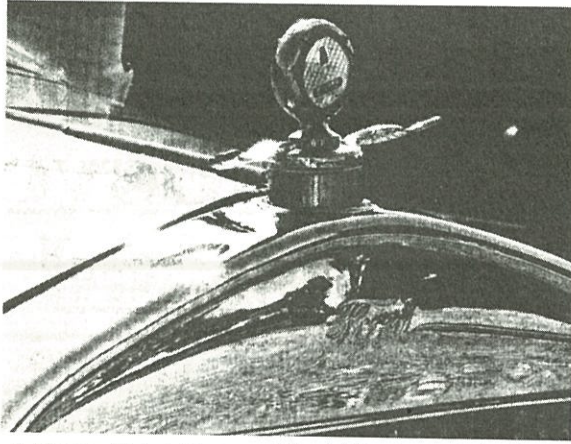
De minst modiga satt på stranden och grillade kött, åt och drack kaffe. Tommy och Kent hade även hunnit med en liten fisketur så på eftermiddagen bjöds det på grillad fisk. Nästa år när vi kommer till Arvesund hoppas vi på att få åka en tur med Östersund. Det är nog säkrare än både windsurfing och jolle.

VW-Gun Britt & BMW-Mona



Tommy på väg mot land efter windsurfingen.





□ "Kromen blixtrade i dess nos och jag stod där stum och tänkte, hur enkel är inte min lilla Peugeot." Vad är väl dagens bilar när man möter Jemtlands Veteranbilsklubb och deras skönheter.



□ Christer Elgendal plockade fram sin A-Ford från 1931 och bjöd "godsägaren" Karl-Olof Kingstad på skjuts till Åsarna. Foto: Lennart Mattsson.

## Här gnistrade det om kromen...

Åsarna 1985 Arne Qvicks gamla slitna rader om rosen fick med rätta plockas fram i helgen när Jemtlands Veteranbilsklubb körde sitt årliga rally.

"Kromen blixtrade i dess nos och jag stod där stum och tänkte på min gamla Peugeot."

Det var en fröjd för ögat att se dessa skönheter som blänkte i solen.

Varje år träffas länets veteranbilsklubb någonstans i länet under en helg för att utbyta erfarenheter, köra rally och ha trevligt. Den här gången var det Åsarnas tur att stå som arrangörer.

Ett 40-tal fordon med förare kom till träffen som inleddes med rallystart i Åsarna på lördagen. Vid järnvägsstationen, där bilarna stod uppställda, samlades mycket folk som stumma av beundran hörde de gamla motorerna morra. Där fanns bilar från 1911 till modernare fordon av 1963-års modell. En 63:a är ingen veteranbil men är man som Yngve Assarsson från Handsjöbyn ägare till en MG Midget så räknas den som en klassiker.

Den äldsta bilen ägdes av Mats Ragnarsson från Hackås, en Ford Torpedo av 1911-års modell

Något ovanligare bilar fanns också. En typisk Al Capone-bil hade Åke Svedberg med sig, Chrysler -34. Några som heller inte går av för hackor är Bertil Nilssons Packard från 1939 och Lennart Westerbrings Chevrolet Master Cab från 1938.

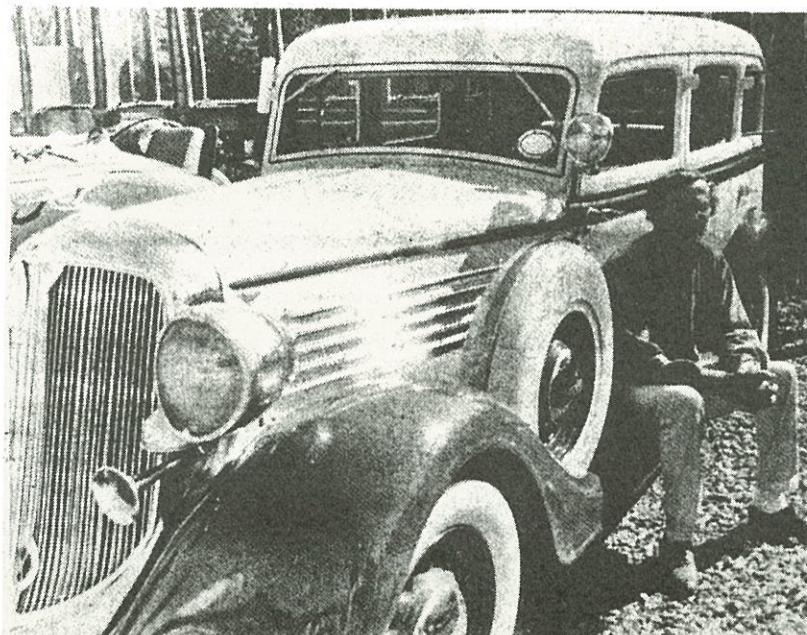
En motorcykel kunde man också se. Det var en Indian Scout från 1928. Med sina 600 kubik kunde Sven-Erik Persson komma upp i den svindlande hastigheten 90 km/h.

Jemtlands Veteranbilsklubb har i dag drygt 300 medlemmar. Det är en betydande ökning från 1970 när klubben bildades och då hade man 7 medlemmar. En egen lokal har man också i Östersund där medlemmarna får hyra in sig.

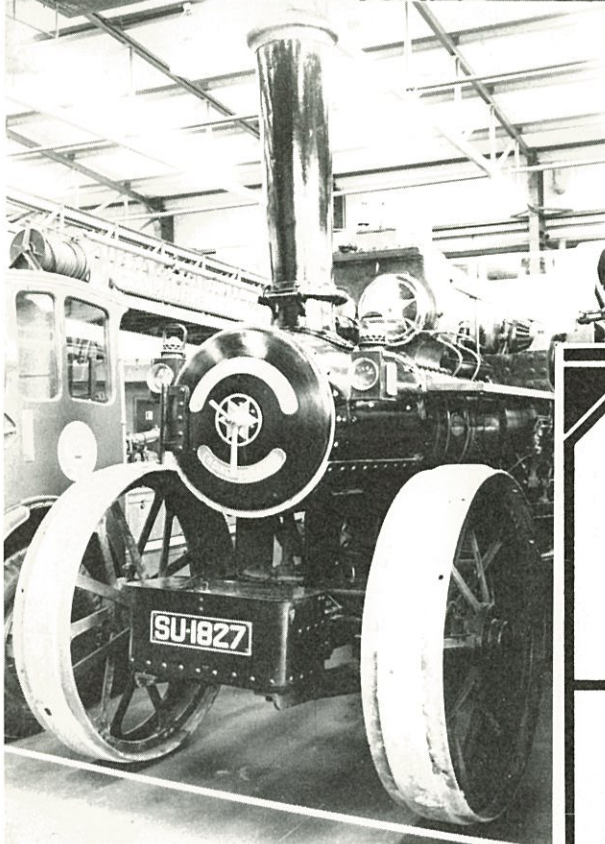
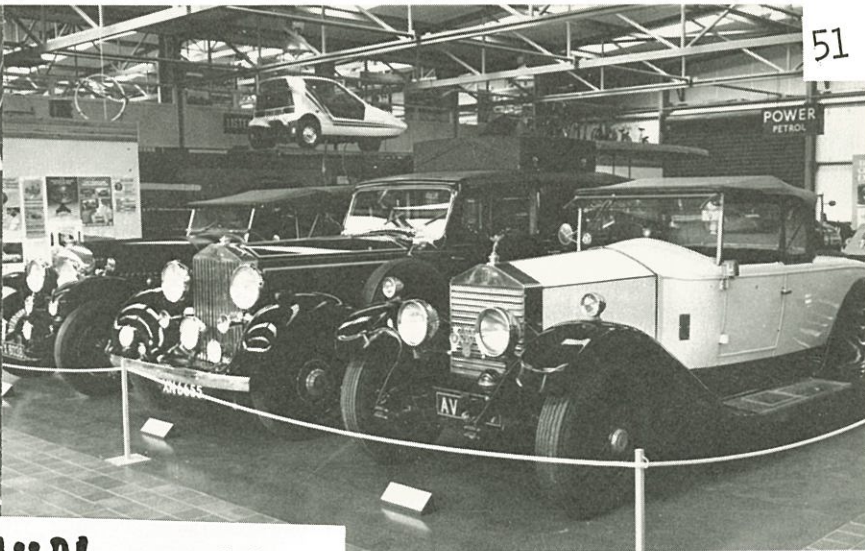
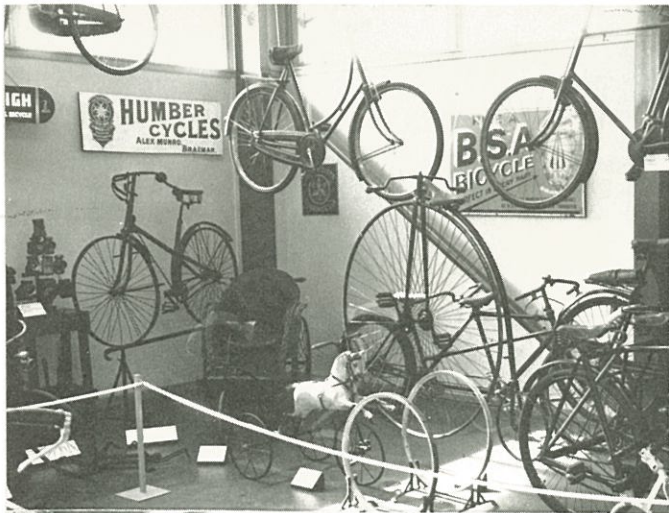
Helgen i Berg fortsatte på lördagskvällen med surströmmingssupé i Brånas bygdegård och rallyt avslutades vid Åsarna bygdegård på söndagen.

**Lennart Mattsson**

□ Åke Svedberg från Hedeviken hade plockat fram sin Chrysler från 1934, en bil man förknippar med Al Capone och grabbarna i Chicago.





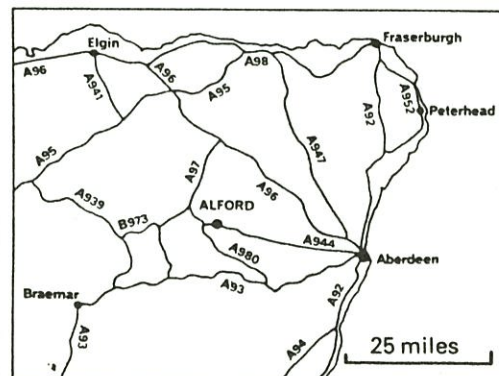


# Välkommen till Grampian Transport Museum

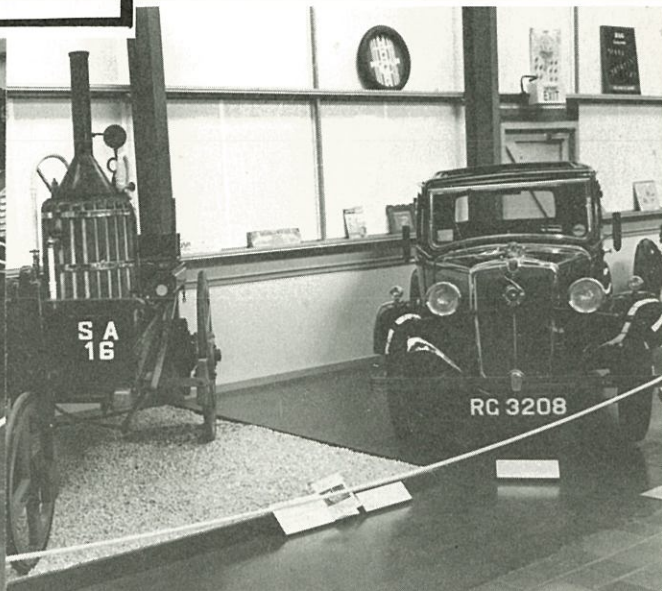
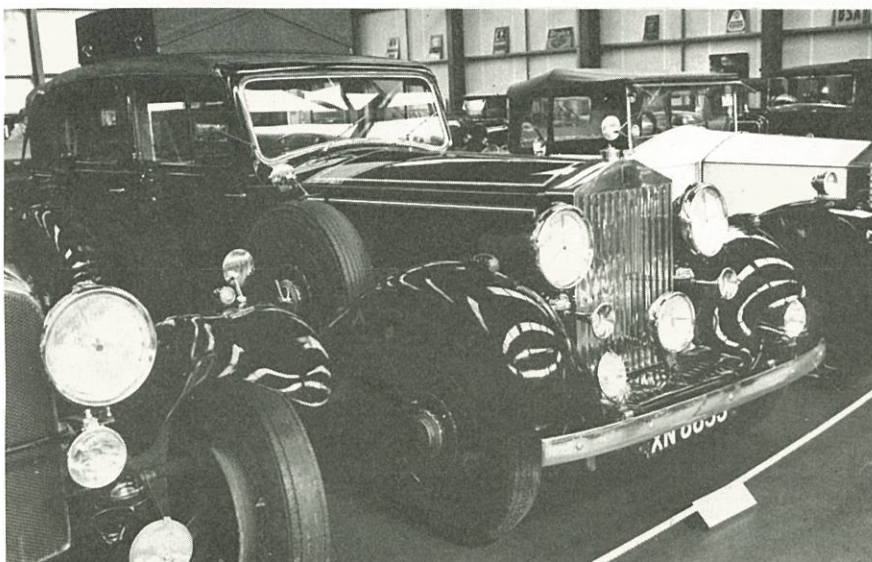
In and Around  
**Alford & Upper Donside**

*Grampian Transport Museum, Alford*

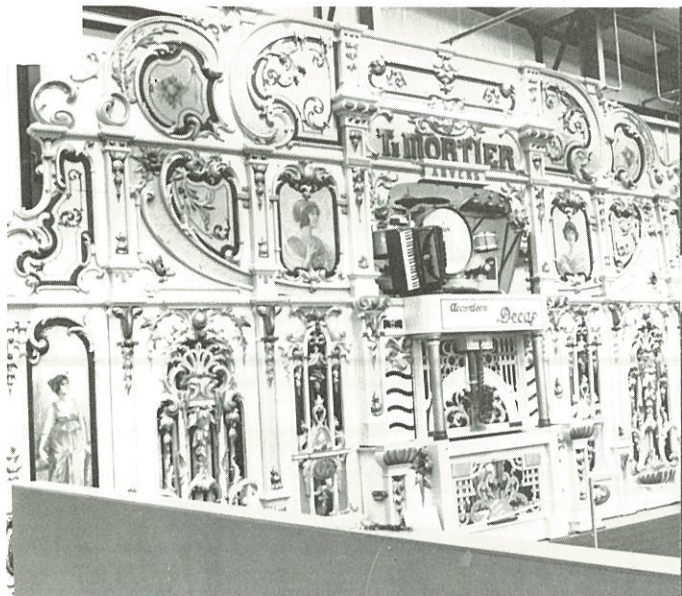
Grampian Transport Museum  
Alford, Aberdeenshire  
Tel. Alford (0336) 2292.



**Alford Valley Railway Museum**







## Grampian Transport Museum



### Ett stycke bilhistoria

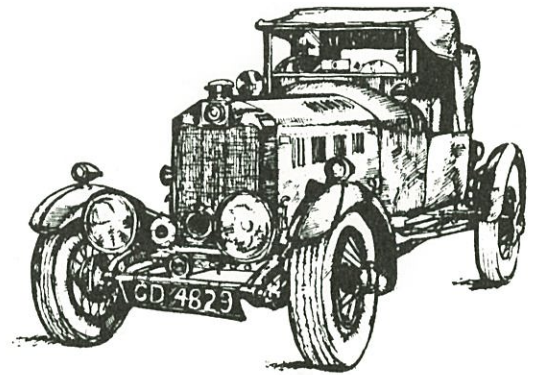
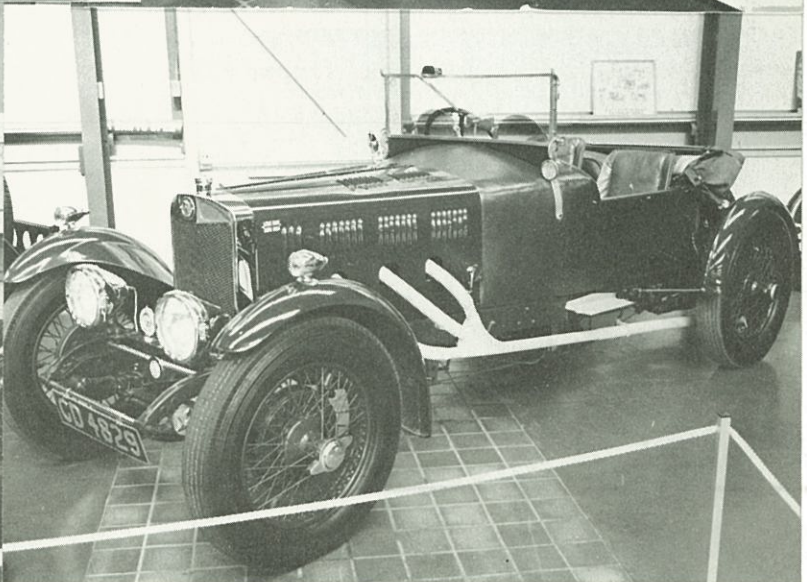
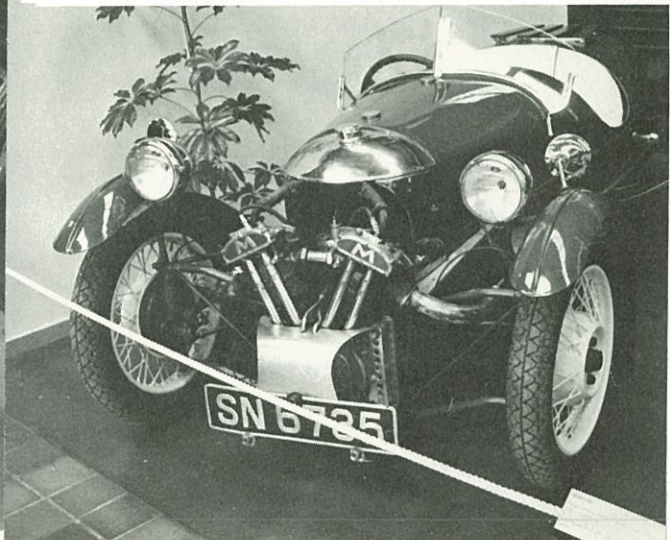
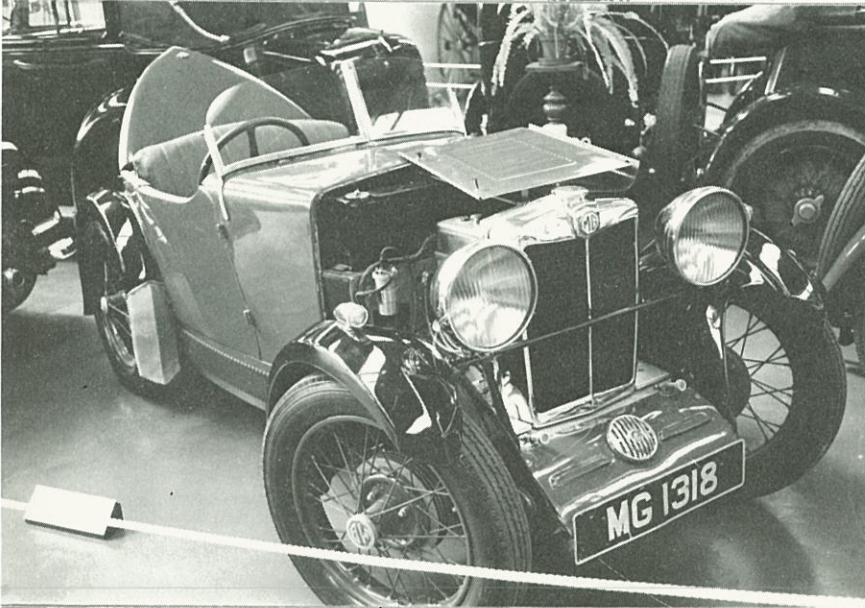
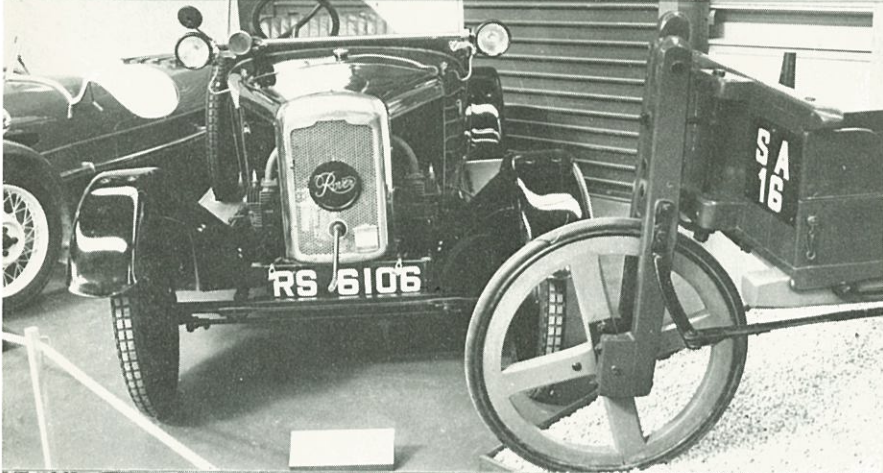
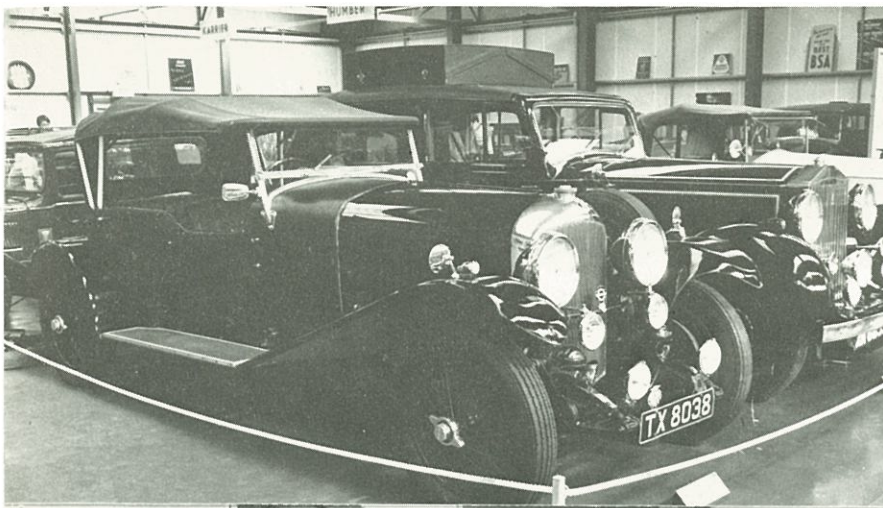
av mycket hög klass hittade redaktören i Grampian Transport Museum, som ligger några mil väster om staden Aberdeen i Skottland. Här finns allt från den pam-piga orgeln härovan till teknik historiskt intressanta fordon av olika slag.





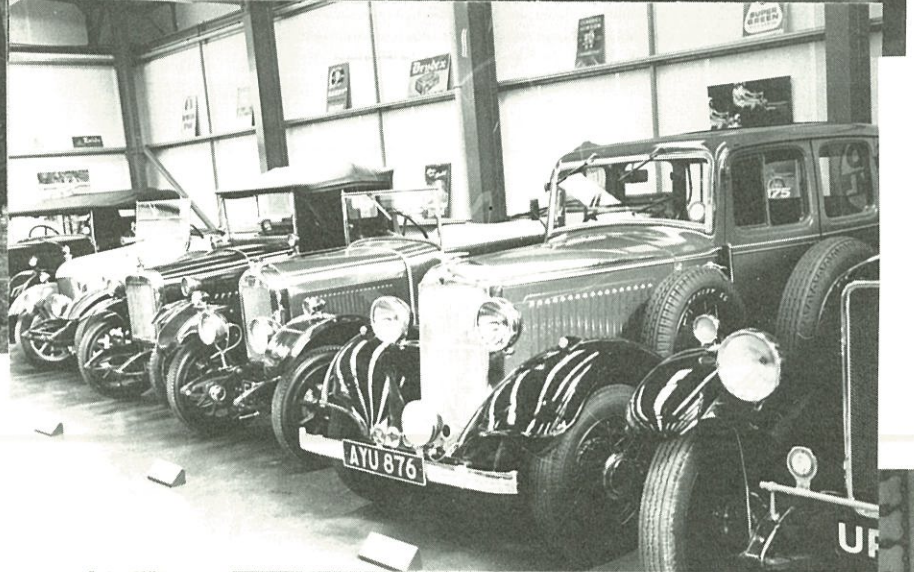
# In and Around Alford & Upper Donside

53



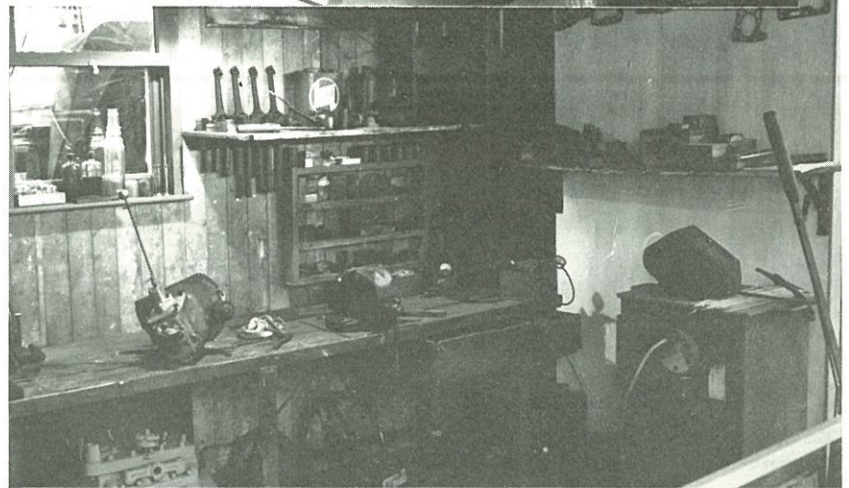
*Grampian Transport Museum, Alford*





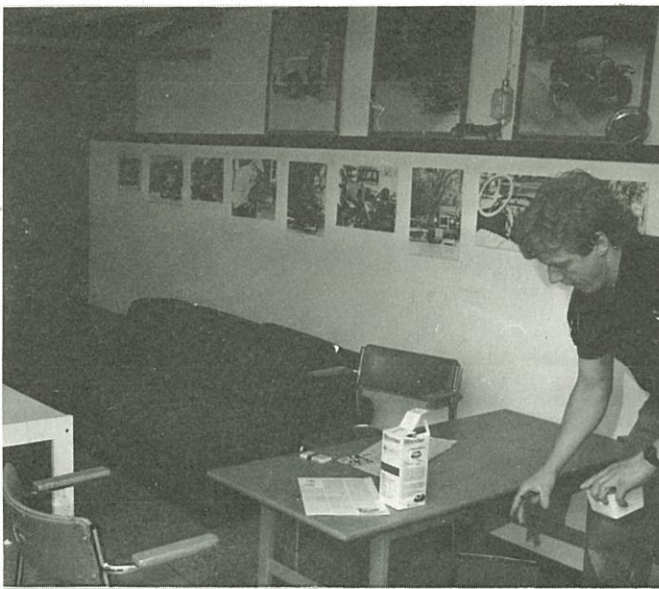
På vägen genom Skottland mötte REDAX denna säckpips blåsande man, men även representanter från ÖMCK i Östersund och jämtlänningar, som åkte i en grön jämtlandsbuss.

Det här intressanta museet, bör Du ej missa, om Du besöker Skottland. Här finns även veteranståg och en gammal järnvägsstation, som man återställt i ursprungligt skick.



Grampian Transport Museum  
Alford, Aberdeenshire  
Tel. Alford (0336) 2292.





Klubben har i sitt garage fått till stånd en trevlig klubblokal med litteratur och tidskrifter från andra klubbar.

Klubbmästaren Karl Olov Kingstad svarar för ordningen och dukar av när "slarviga kaffedrickare" glömmor bort det.

Här ovan ser vi Lennart Dahlin, Christer Elgendahl, Stig Norén, Mikael Eriksson och "norsken" Lennart Höglund.

*Klubbträff Anno-86*

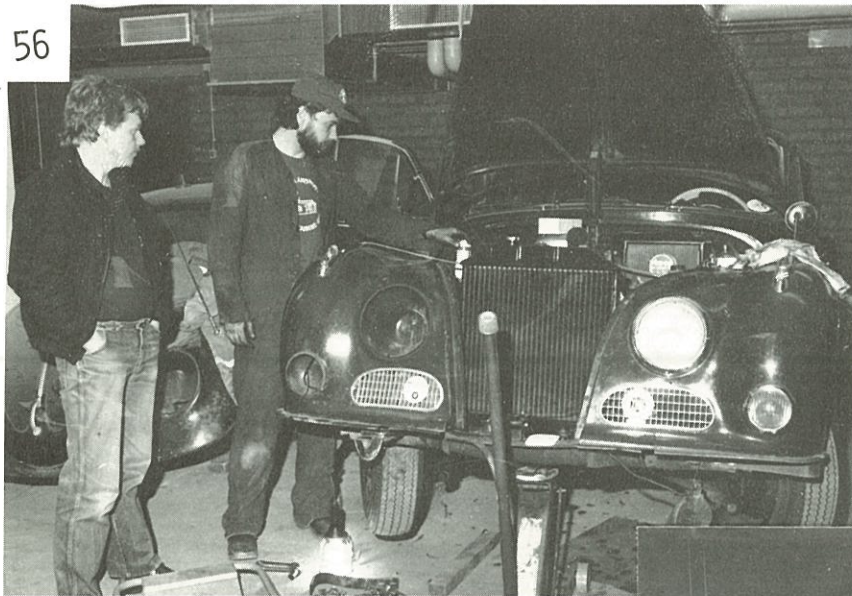
En afton i klubbens mysiga garagelokal kan ge svar på många frågor och nya uppslag för renovering av veteranbilen.

När inte veteranbil diskuteras, så plockas en stenkaka modell 78 varv fram och spisas av. Det är mysigt i den nya klubblokalen.

Morris Minor familjen Ann-Louise Sjölund och Mikael Eriksson diskuterar här ett Morris problem med Åke Jämtsäter. Christer Haugskott lyssnar på andra tongångar.







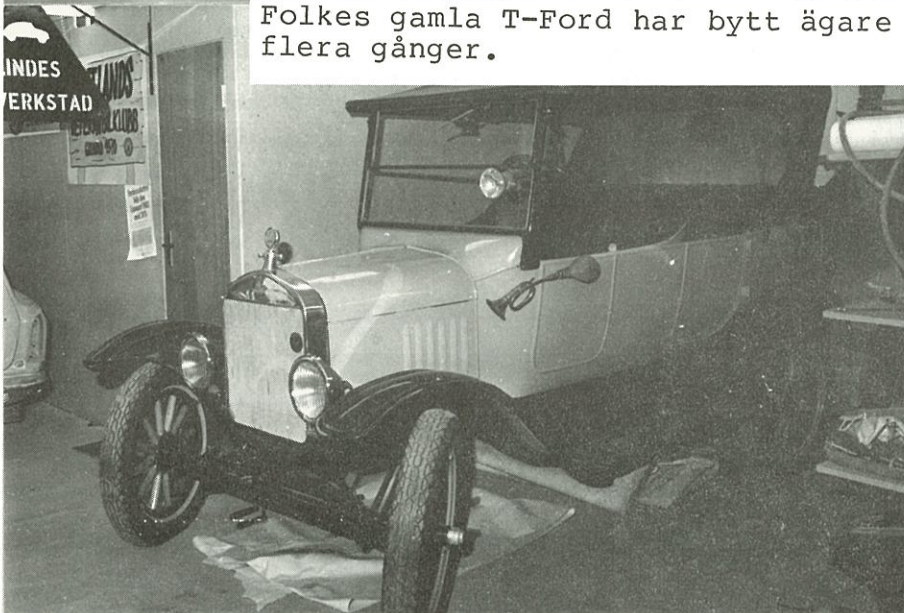
# / Renouéartagen

är Sören Nilsson, som här lyfter av höger skärm på sin BMW vagn.



Det blev flera skärmar för Sören Nilsson vintern 1985/86. Bilen fick ny lack och all rost togs bort. Sören deltog i Mitt Norden Rallyt med den här vagnen. Grattis Sören!

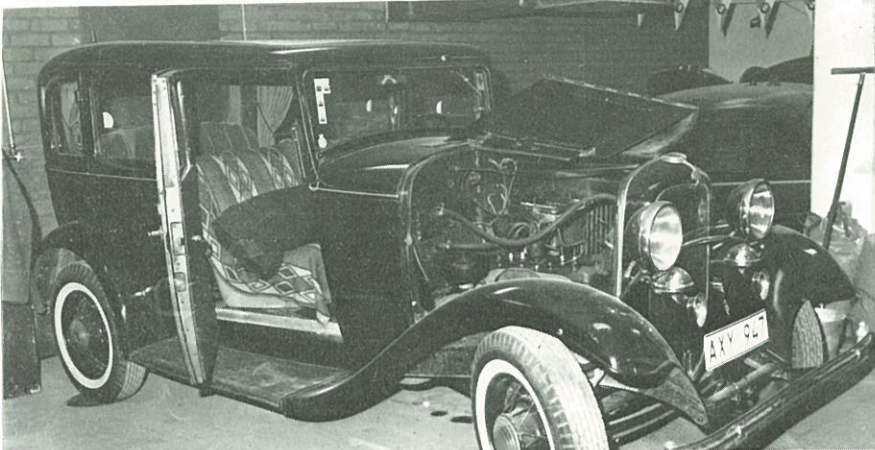
Folkes gamla T-Ford har bytt ägare flera gånger.





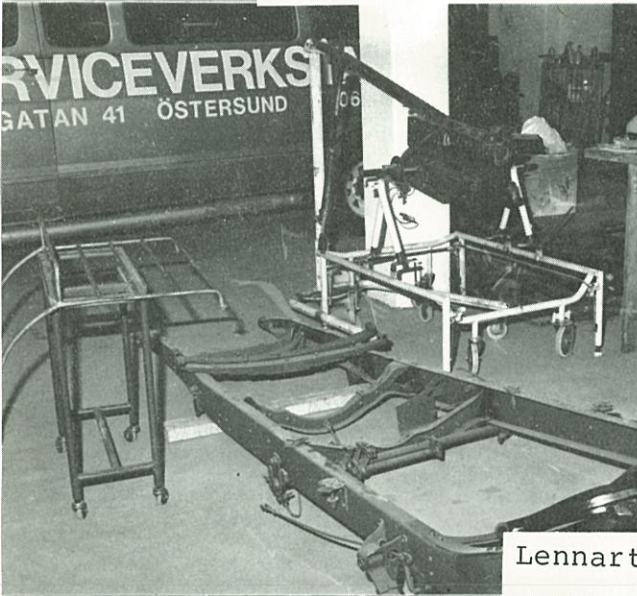


Lennart Dahlin i samspråk med Mikael Eriksson, Åke Jämstäter och Lennart Höglund.

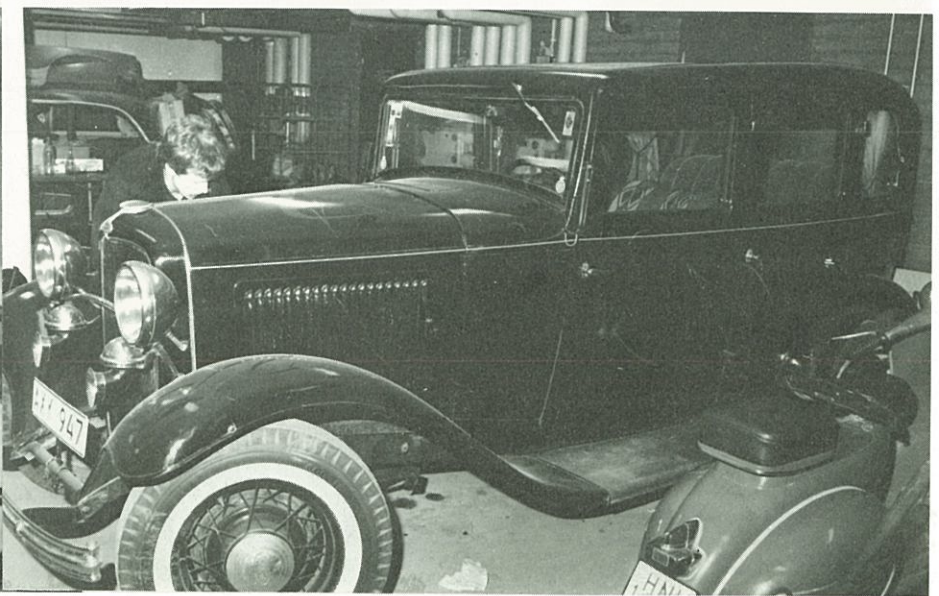


Här ser vi Karl Olov Kingstads B Ford från 1932 i klubbgaraget.

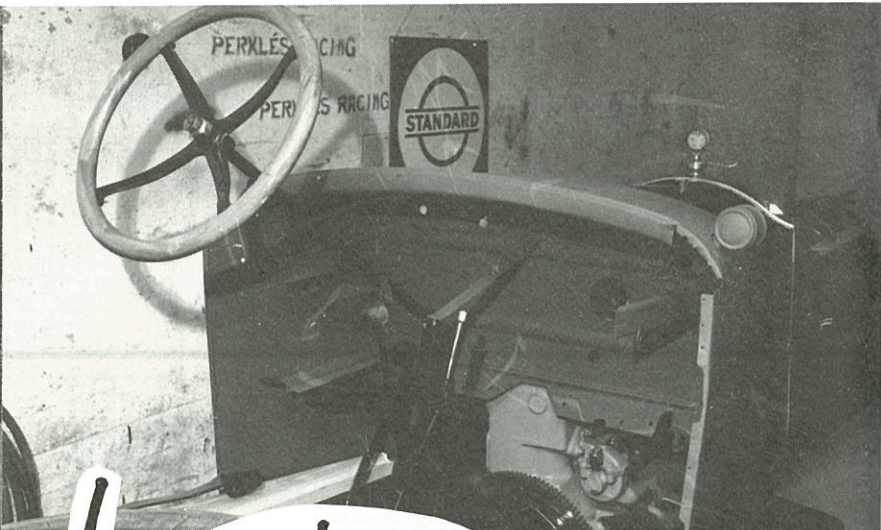
# / Renouéartagen



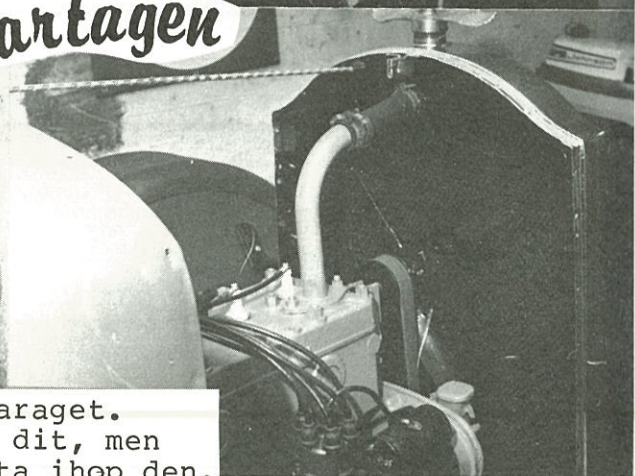
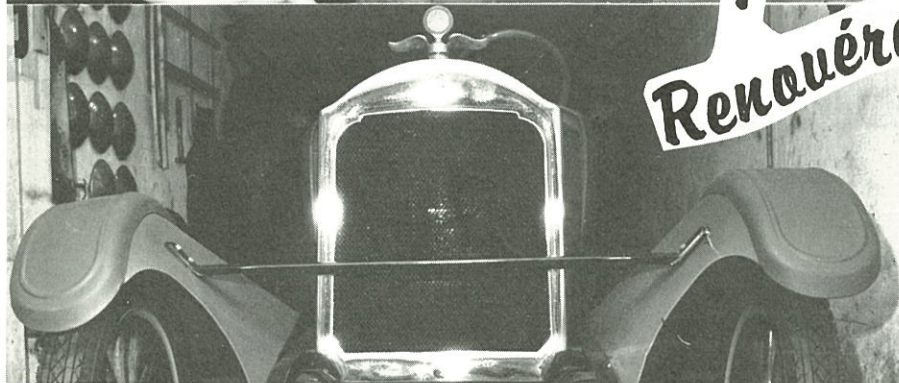
Lennart Dahlin har föresatt sig att bygga en Chevrolet.



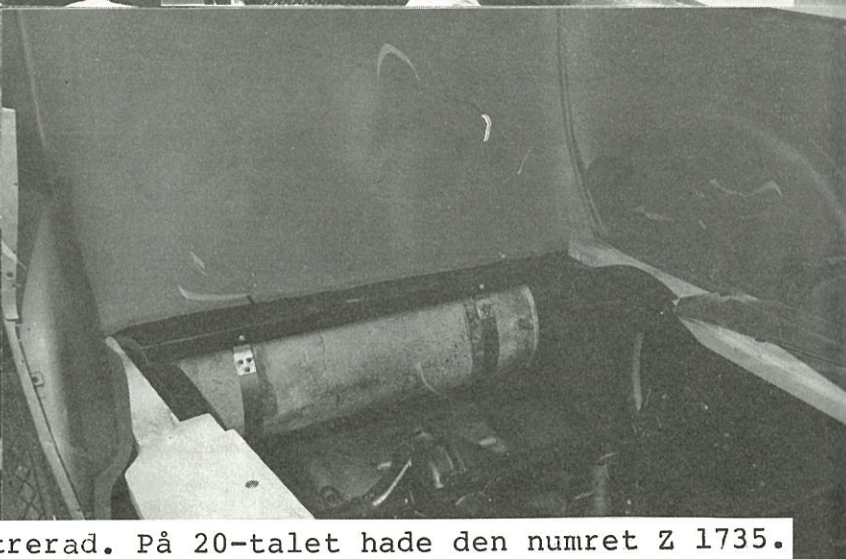
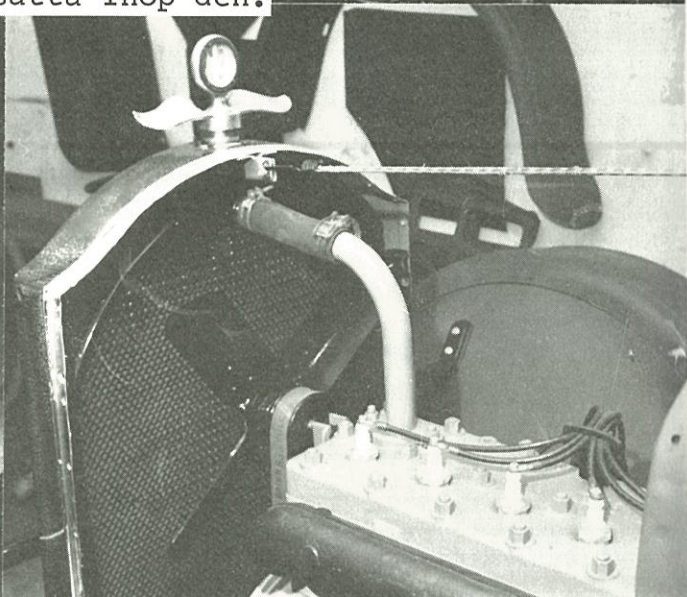
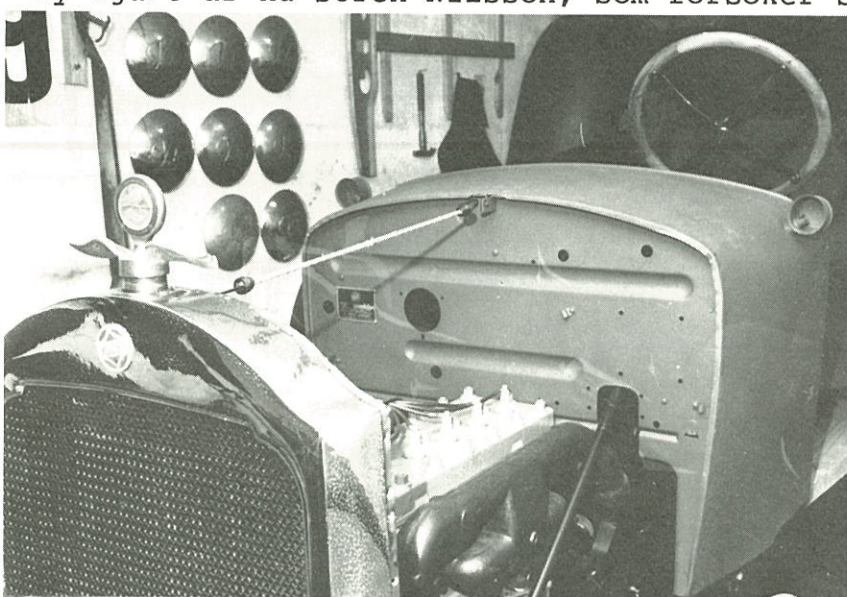




# Renoverartagen



Vill Ni se en Rugby bör Ni ta en titt i klubbgaraget. Det är Karl Olovs gamla fina kärra, som kommit dit, men ny ägare är nu Sören Nilsson, som försöker sätta ihop den.



Den här bilen har varit Z registrerad. På 20-talet hade den numret Z 1735.



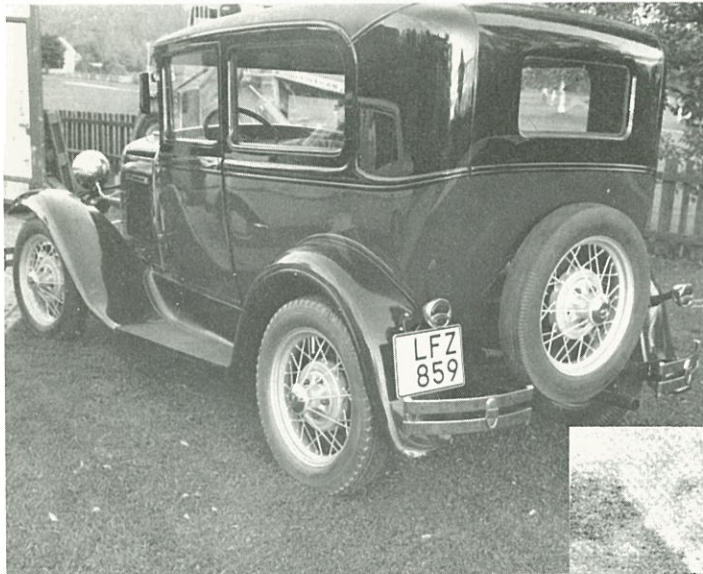


GRATTIS Alf Nordlander till ännu ett fint jobb. A-Forden kommer från Småland. Alf köpte den i delar 1985.

## blomma

Vintern 1985/86 sattes bilen samman och gick genom besiktningen med glans. Vad väntar härnäst?

Nyrenoverad inför sommaren 1986 var denna A-Ford 1930.



■ ■ De hälsade på varandra med ångbåtsvisslorna och stävade sedan sida vid sida mot Östersunds hamn. Ett möte som hjälper oss att komma ihåg gamla tider och att det måste finnas plats för historien även i framtiden.



## Möte på Stor-sjön



GRATTIS får vi även säga till Thyra, Örjan, Pelle, Ingemar, Arne, Bosse, Stellan med flera, som engagerat sig i ångaren Östersund!

Lördagen den 16 september sjösattes den anrika båten, Sveriges äldsta passagerarångbåt, nu snart 114 år. Cirka 700 personer var närvarande vid sjösättningen. Söndagen den 17 sattes ångmaskinen igång och provtur skedde.

Vid ångbåtens Dag den 5 september 1986 stävade den åldriga men i bästa skick nymålade båten in till Östersund och mötte SS Thomée och ett 30-tal fritidsbåtar ute i det stormiga Tjalmarsundet. Du vet väl, att där blir den mest garvade sjöman sjösjuk.

Mässingorkester och stor publik väntade vid kajen i Östersund, där Lindblads ångbåtssång ständes upp. Sedan bar det iväg till Verkön och vidare ner till Hackås brygga, innan hemfärden anträdde till hemmahamnen i Arvesund. Än en gång ett hjärtligt grattis - SS Östersund.



Bland de nya medlemmarna från 1985 är Anders Kristoffersson, tandtekniker, men också mycket intresserade av motorcyklar och bilar. Han har förvärvat en DKV 1938. Den var ursprungligen en skåpbil, som gick i Västernorrlands län.



Förre ägaren, pälsvaruhandlaren och höpmannen Wiksten i Haverö, beslöt göra EPA-traktor av sin DKV 1938, varför bilen kapades, så att den fick utseendet av picup. Någon körning i jorden med bilen blev det inte, då motorn var för svag.

Anders beslöt att bygga om bilen. Han har nedlagt ett fantastiskt arbete. Flitigt jobbar han i klubbgaraget. Sommaren 1987 får vi kanske se denna vagn klar, om allt går i samma tempo som hittills.



## Renouéartagen

Vi önskar Anders lycka till med sitt snickeri, ty bilen har kaross av plywood med pegamoid beklädnad.

Det är hög tid, att det kommer ut några DKW vagnar på våra jämtländska vägar. DKW var förr ett vanligt märke i Jämtland. Det rullade många spånkorgar från före kriget på vägarna under 1940- och 50-talen. Spånkorgen fick efter kriget namnet IFA.



# MEDLEMS-NYTT

61

## NYA MEDLEMMAR 1985

Källgren, Sören	Östersund	IFA Wartburg-56
Eriksson, Åke	Östersund	OPEL-61
Falk, Göran	LIT	Mercedes-Benz-64
Kindberg, Sture	Östersund	V W-50
Kristoffersson, S.E.	Vemdalen	Ford Mustang-65
Grinde, Ulf	Östersund	Mercedes-Benz-58
Lindberg, Erik	Krokom	BMW, MC-65
FREYSSINGEAS, Hubert	Paris	Citroen-29
Stölan, Håkan	Gällö	Heinkel Kabine-59
Ottosson, Lars	Frösön	Mercedes 190 SL
Eklund, Anders	Östersund	Royal Enfield-53
Kullström, Gunnar	Östersund	
Pehrsson, Alf	Frösön	Messerschmitt
Israelsson, Håkan	Östersund	Opel Kapitän-60
Andersson, Jan	Pilgrimstad	
Ekberg, Gunnar	Frösön	MGA-61, VW 1500 cab-67
Mohlin, Tommy	Svenstavik	Chevrolet-33- Chev.-32
Stridh, Bengt	Östersund	Dodge-28
Grawe, Kristina	Strömsund	Harley Davidson-46
Westerberg-C.O.	Östersund	Simca-38, VW-55, DAF-60
Sund, Jan Evert	Bräcke	Opel-64
Qvarnström, Erling	Östersund	Anglia-59, H-D-24, Suecia-39
Haglund, Roland	Frösön	Husqvarna-58
Nordenberg, Bertil	Östersund	Austin-57
Edlund, Lennart	Strömsund	Opel-51
Nilsson, Gösta	Östersund	
Hämner, Roland	Östersund	Chevrolet-29
Persson, Arne	Brunflo	MGB-67
Taylor, David	Stugun	Volvo-47, Triumph, MC-54
Sjöström, Harry	Frösön	Triumph, MC-54, Monark-50,
Berglund, Kurt	Åsarna	Svalan-52, Centrum-50.
		Husqvarna-46
Engström, Paul	Östersund	VW-57
Svensson, Karl Erik	Järpen	Harley Davidson-42
Högdahl, Åsa	Frösön	Ford Prefekt-51
Plantinger, Kenneth	Östersund	Rex-50, Cykelmaster
Hansson, Sven	Frösön	Volvo Viking-63
Persson, Håkan	Tandsbyn	Chev-46, Chev-40, Opel-36
Nilsson, Lennart	Östersund	MG-56
Jälmbranth, Gösta	Frösön	Rover-54
Falk, Lennart	Frösön	
Gunnarsson, Manne	LIT	VW-50 tals.
Höglund, Per	Strömsund	Ford-T.
Lundberg, Lars	Hara	
Claesson, Ninni	Ås	
Henriksdotter, Ingrid	Undersåker	Mercedes-Benz-60
Benberg, Poul	Östersund	Citroen-47, Ford T-23
Färnström, Gustaf	Trångsviken	Porsche-63
Appelqvist, Iris	Östersund	
Bogg, Margaretha	Ope	
Wärdell, Margareta	Brunflo	
Byström, Assar	Östersund	Ford A-31, Saab-64, Rex-52
		Indian-30, Husqvarna-51-30,
		NV-52.
Båth, Karin	Östersund	
Persson, Håkan	Fåker	Mercedes-Benz 230 SL-64
Jonsson, Sten	Frösön	Mercedes-Benz 190 SL-58
Hellman, Tomas	Östersund	REX-52
Bergner, Ernst	Svenstavik	LLOYD-58-55, Nimbus-49



Nilsson, Thyra	Arvesund	
Sandberg, Petrus	Hallen	
Lindbeck, Jan	LIT	Opel-64
Eriksson, Lennart	Frösön	Porsche-64
Kristoffersson, Anders	Östersund	Husqvarna-46, DKW-38.
Sandgren, Peter	Östersund	
Spandow, Odd	Östersund	MGB-66
Kulin, Hans	Östersund	
Eriksson, Stig	Gällö	
Nordqvist, Kjell	Ånge	VW-51
Folestad, John Erik	Östersund	Mercedes-Benz-59
Berglund, Peder	Östersund	
Bergman, Ulf	Östersund	
Boogh, Per	Aspås	Simca-58
Berglund, Mats	Offerdal	
Nilsson, Hans	Krokom	Harley Davidson-26
Hoflin, Åke	Hara	
Sundegård, Göran	Frösön	Ford-34, MGB-69, VW-73, Porsche-72, Porsche-73.
Strindlund, Roger	Östersund	Citroen-48, Citroen-74.
Kristoffersson, Håkan	Oviken	DKW-38.

NYTILLKOMNA MEDLEMMAR UNDER 1986.

Olofsson, Janita	Lit	Opel Kapitän
Höglund, Lars	Strömsund	Moskvitch-51, VW-60-64.
Molin, Michael	Svenstavik	Mercedes-Benz-190-210.
Gustavsson, Bo-Göran	Näliden	
Karlsson, Peter	Frösön	
Mohlin, Ove	Lit	
Jansson, Björn	Frösön	
Grape, Göran	Östersund	Morris-59 Mercedes-Benz-60-62
Hoflin, Peter	Östersund	Dodge-48 Cadillac-60-67.
Persson, Gunnar	Frösön	Ford-39-46, Ford Crown V-56, Ford Pickup-56 3 st Indian-47. Dodge Cab.-36.
Ragnarsson, Eva	Hackås	Opel Kapitän-39 Triumph-70.
Andersson, Assar	Överturingen	
Eriksson, Mona	Östersund	
Wallin, Ernst	Östersund	Ford Zephyr-62.
Bernhardsson, Yngve	Östersund	Austin A-35 -57.
Andersson, Bengt	Bräcke	Cevrolet-51 Mercedes-Benz-48.
Hjelm, Kjell	Östersund	VW 1500-S-65 Rover-74.
Josefsson, Sven-Göran	Oviken	Dodge-64.
Jansson, Åke	Östersund	Citroen 811-ID 19, Mercedes-Benz-58-60-61. Peugeot 403-59, 3 st VW 1200-51, Volvo Brage-50
Johansson, Björn	Östersund	
Molin, Nils-Gunnar	Svenstavik	Mercedes-Benz-59, Opel Rek.-65
Hansson, Sigvard	Ås	Harley Davidson-25.
Sundqvist, Robert	Svenstavik	Husqvarna 1929.
Bertilsson, Carl-Ove	Mörsil	VW 1950-1951.
Bergh, Ola	Östersund	Opel Kapitän-56, Rekord-57-63.
Hansson, Evert	Brunflo	IFA-53 (MC), Norman-51.
Andersson, Birgitta	Sveg	Volvo PV 444-53.
Larsson, Catrine	Frösön	
Persson, Sture	Östersund	
Larsson, L-O.	Ås	Jaguar 1957-1961.
Falk, Sten-Åke	Östersund	Norton 1952.
Tulen, Betsy	Duved	Triumph 1950.
Larsson, Christer	Tandsbyn	Volvo PV 831 1954.
Berg, Christer	Östersund	Chrysler Valiant-1961.
Grahn, Arne	Gällö	Volvo P-1800 1965.
Holmberg, Peter	Frösön	Mercedes-Benz 170-1950
Törnvall, Per	Frösön	Husqvarna 120 cc-1950
Larsson, Anette	Frösön	
Hyttsten, Billy	Ås	Triumph Herald-1969
Hansson, Egon	Brunflo	Mercedes-Benz 220.
Nilsson, Carl	Hede	Mercedes-Benz 220 S-1959.
Fredriksson, Sven	Stockholm	
Wikberg, Håkan	Sjålevad	Chevrolet Impala 1963.
Pettersson, Peter	Mörsil	Volvo PV 444 1951.



**Plubb-  
tröjor o. Dekaler**



# SCANDINAVIAN VIKING RALLY



**FIVA World Rally  
10.-20. June 1987**



For 1000 år siden drog vikingerne ud fra de skandinaviske lande og erobrede store dele af Europa, ja endog Amerika nåede de.

I 1987 inviteres veteranbilentusiaster fra hele verden til de skandinaviske lande for at opleve de landskaber som skabte vikingerne, og hvor deres efterkommere stadig bor.

Scandinavian Viking Rally, FIVA World Rally 1987, vil blive en naturoplevelse for livet. Fra de uendelige sandstrande og det blide pastorale landskab i Danmark over Norges vilde fjelde og fjorde til Sveriges gran- og birkekransede søer under en sol, der aldrig synes at ville gå ned.

De tre store, gamle nordiske veteranbilklubber, Automobilhistoriska Klubben (S), Dansk Veteranbil Klub (DK), og Norsk Veteranvogn Klubb (N) er gået sammen om dette store arrangement og står med deres mangeårige erfaringer som garanter for kvaliteten.

<b>Tid:</b>	10.—20. juni 1987
<b>Start:</b>	Ribe i Sydvestdanmark
<b>Slut:</b>	Trollhättan i Vestsverige
<b>Rute:</b>	1. dag: Ribe—Viborg 2. dag: Viborg—Frederikshavn Natfærge til Oslo. 3. dag: Oslo—Gol 4. dag: Gol—Balestrand 5. dag: Balestrand—Loen 6. dag: Loen—Geiranger 7. dag: Geiranger—Lillehammer 8. dag: Lillehammer—Sonne i Sverige 9. dag: Hviledag. Om aftenen traditionel svensk mid-sommerfest. 10. dag: Sonne—Dalsland 11. dag: Dalsland—Trollhättan Afslutningsmiddag.

**Måltider og overnatninger:** Alle overnatninger og måltider — eksklusive drikkevarer — vil være bestilt og betalt fra efter starten 10. juni til og med morgenmad 21. juni. Der er overalt valgt hoteller og restauranter af god standard.

**Løbets art:** Løbet er tilrettelagt som en turisttur med nogle få underholdende prøver hver dag undervejs. Dagsetterne vil, afhængig af vejenes karakter, være på mellem 80 og 270 km.

**Præmiering:** Der vil blive uddelt 1 præmie til hver femte deltager i hver klasse. Hver deltagende bil vil få en plakette.

# STYRKEPRØVEN

Kongsberg-Rjukan

28-31. mai

1987

For 4 år siden inviterte Norsk Veteranvogn Klubb til historiens første "Styrkeprøve" for veterankjøretøyer. 30 vogner, den eldste fra 1895, brukte 3 dager på 200 km fra Oslo til Lillehammer. Deltakerne var slitne og kjøretøyene skitne, men man hadde bevist at veteranene fortsatt var og er brukbare.

Ja, løpet var en slik suksess at det er blitt et internordisk arrangement. I 1984 var det i Sverige, i 1985 i Danmark og i 1986 i Finland. Og nå er det altså igjen Norges tur til å være vertsland.

NVK har valgt å legge løpet til hjertet av Buskerud og Telemark. Området er kjent for vill og varierende natur ispekket mange kulturminner. Vi kan nevne sølvgruber, stavkirke, kraftstasjoner og flere av Hydros eldste fabrikklegg. Tross dette er kjøreruten lagt opp for å egne seg for kjøretøyer helt tilbake til 1902.

PÅMELDINGSBLANKETT FOR "STYRKEPRØVEN" 1987. Application Form for "Styrkeprøven" 1987.

SENDES/ Forward to: "Styrkeprøven", Inger Karin Lie, Døhleneggt. 37, Oppg. 6, N-0567 OSLO 5,

NAVN/ name:.....

ADRESSE/ adress:.....

POST NR./ area code:..... STED/ place:.....

TELEFON PRIVAT/ phone nr. private:..... KONTOR/ office:.....

KJØRETØY/ car:..... ÅR/ year:.....

TYPE/ type:..... REG. NR./ licence no.:.....

HVIS FLER ENN 2 PERSONER, ANTALL OG ALDER:  
If more than two persons, number and age: .....

Deltakeravgift N.kr. 2.500 innbetales samtidig med innsending av Påmeldingsblanketten.

Innbetaling skjer til samme navn og adresse som ovenfor på Bankgirokonto nummer: 6042. 06. 02025.

Et passende foto samt et sammendrag av kjøretøyets historie bes vedlagt påmeldingen for bruk i programmet.

Betaling for ekstra passasjerer skjer først ved bekrefteelse.

Opplysninger om rallyet gis av sekretæren på telefon (02) 35 19 02 e. kl 18.00.

The Entry fee must be paid at the time of entry. Please send Money Order to the Rally Secretary. Name and address as for the Application Form.

Please enclose a short history of the car and a suitable photo for the Program.

Entry fee for extra passengers shall not be paid before the Entry is accepted.

More information about the rally will be given by T. Krogsaeter, phone number (02) 22 25 50 in office time.

**Deltagere:** Høyst 100 biler i følgende FIVA-klasser:

- B. Veteran: 1905—1918
- C. Vintage: 1919—1930
- D. Post Vintage: 1931—1945
- E. Post 45: 1946—1960

Der vil blive forlangt FIVA-pas forevist for at en tilmelding kan accepteres.

Biler ældre end 1919 er meget velkomne, men det skal påpeges at ruten vil byde på såvel lange stræk som kraftige fald og stigninger.

Arrangørerne forbeholder sig ret til at udvælge et bilhistorisk repræsentativt udsnit af de tilmeldte biler, hvis flere end 100 ønsker at deltage.

**Pris for deltagelse:** DKK 8900 pr. bil med 2 deltagere. Ekstra passagerer koster DKK 8900 hver. Reduceret pris til børn.

**Tilmelding:** Tilmeldingsblanket kan rekvireres fra:

**Scandinavian Viking Rally  
Dansk Veteranbil Klub  
Postboks 33  
DK-2990 Nivå  
Danmark**

Blanketten skal være udfyldt og returneret ledsaget af DKK 1500 senest 1. februar 1987 for at tilmeldingen kan komme i betragtning.

## SÄLJES

Till

Salu ett parti nya motorcykeldeklar  
Sven Schylberg  
Grytan 2450, 834 00 Brunflo 063/20701

Nästa nummer av Karburatorn utkommer va 18/19.  
Annonser till nr 2 skall vara redaktionen tillhanda senast 20/3 1987.  
Adress: Jemtlands Veteranbil Klubb, Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND.



# Världens största FORDTRÄFF i Europa

  
**SKANDINAVISK  
FORD V8 TRÄFF**  
 6-8 juni  
**Sundbyholm Eskilstuna Sverige**  
 Kontakta Lars Bergmark Valhallagatan 31 753 34 Uppsala Tel. 018-13 28 35 för information

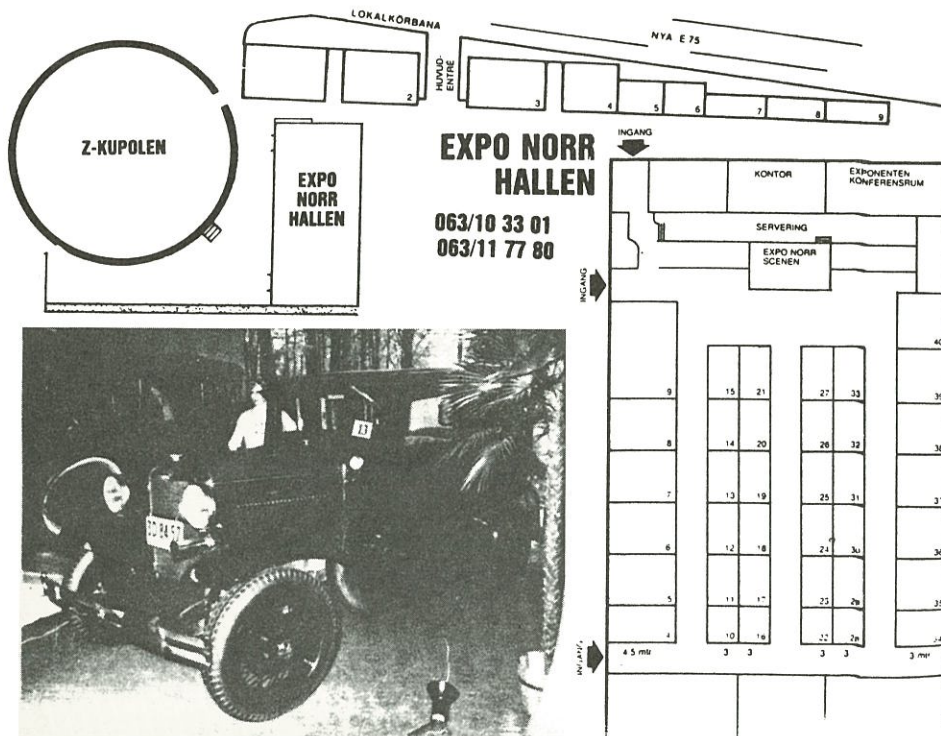
Söndagen den 7 juni gör A-Fordarna och V8-orna en utflykt och träffas gemensamt på exercisheden i Malmköping. Vi välkomnar alla ägare till Fordprodukter mellan 1903-1957 att tillbringa dagen mellan kl 11.00-15.00 i Malmköping. Här finns intressanta museer, möjligheter att åka gamla spårvagnar m.m., helt enkelt en heldag i veteranFORDonens tecken. Vi blir över 300 bilar.



## dags för en ny folkfest

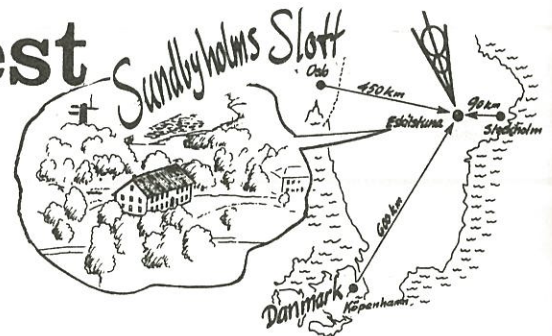
Välkommen till **Östersund** 1 - 3 MAJ 1987

### JVBK:s Veteranbil Show



LOPPMARKNAD 2 MAJ I Z-KUPOLEN,

STORSJÖ RALLYT 2 - 3 AUGUSTI 1987,



Pingsthelgen 6-8 juni 1987 arrangeras

Skandinavisk Ford V 8 träff i Sundbyholm (Eskilstuna)

## MOTORMÄSSAN Sportvagnen & Vi

# S87

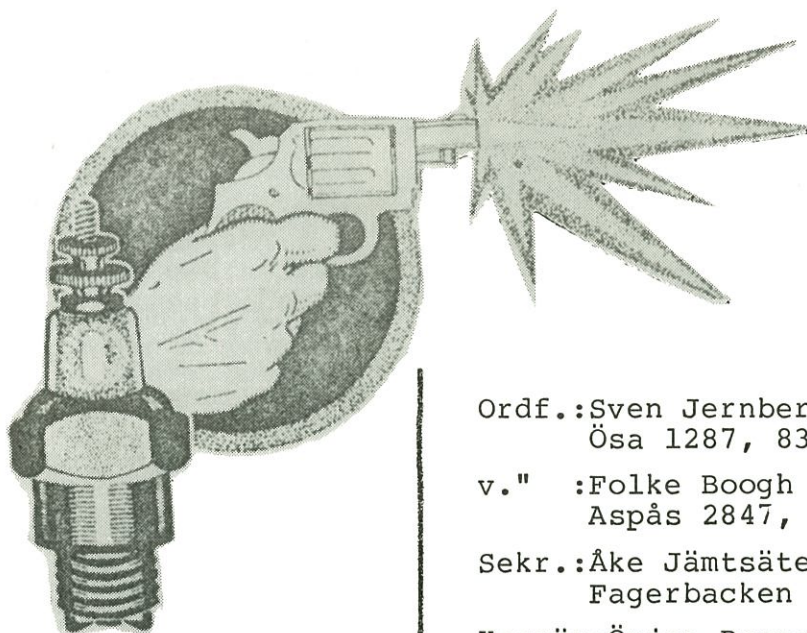
STOCKHOLM  
15-20 april  
Påskan

Nu är det snart dags igen för Motormässan Sportvagnen och & Vi. Den mest traditionella av alla. Motormässornas största klassiker med allt från gamla engelskt dragiga sportvagnar till dagens läckra, strömlinjeformade skapelser från hela världen. Många av Sveriges aktiva sportvagns-klubbar visar upp sig i egna monter på mässan. Som vanligt visar vi också ett brett tillbehörssortiment. Förra året besöktes mässan av 35.000 bilintresserade människor. Vårt mål i år är ännu fler!

Är du intresserad att vara med? Ring Picko Troberg Expo, tel 08-16 00 85 och prata med Anders.







# Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN  
BIL KLUBB

Ordf.: Sven Jernberg  
Ösa 1287, 830 43 ÅS

v." : Folke Boogh  
Aspås 2847, 830 40 KROKOM

Sekr.: Åke Jämtsäter  
Fagerbacken 6, 831 46 ÖSTERSUND

Kassör: Örjan Bergquist  
Arvesund, 830 02 MATTMAR

Övriga styrelseledamöter tillika klubbmästare.

Evenemangsansvarig: Lennart Sandberg  
Fjällripevägen 15, 831 62 ÖSD

Rallyansvarig: Mikael Eriksson  
N.Gröngatan 2A, 831 41 ÖSD.

---

Revisorer: Yngve Bosson  
Christer Elgendahl

Klubbmästare: Hans Appelquist  
Sven Asp  
Mikael Eriksson  
Mats Mattsson  
Stig Norén  
Lennart Sandberg

---

Registrator: Margareta Bogg  
Ope 2663, 831 92 ÖSTERSUND

Arkivarie: Folk Löfgren  
Garagefogde: Anders Eklund

---

Försäkringar: Folke Boogh  
Folke Hemmingsson  
Storhögen 4434, 830 30 LIT  
Gösta Lindström  
Box 2007, 840 31 ÅSARNA.

## Tidningsredaktion

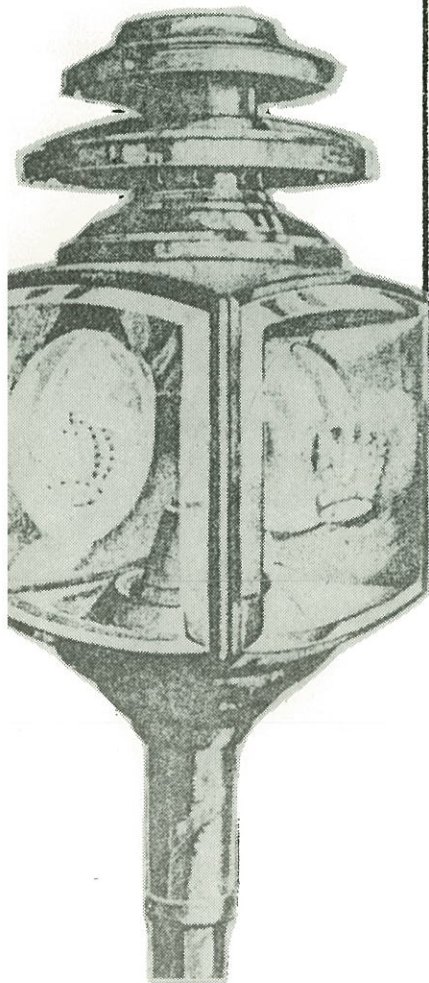
Ansvarig utgivare: Sven Schylberg  
Grytan 2450, 834 00 BRUNFLO

Annonser: Mona Eriksson  
Regementsgatan 11, 831 41 ÖSD

Rallyansvarig: Mikael Eriksson  
MC-sidorna: Sven Asp

Nyhamn 3425, 833 00 STRÖMSUND

Renoveringstips: Folke Hemmingsson  
Storhögen 4434, 830 30 LIT

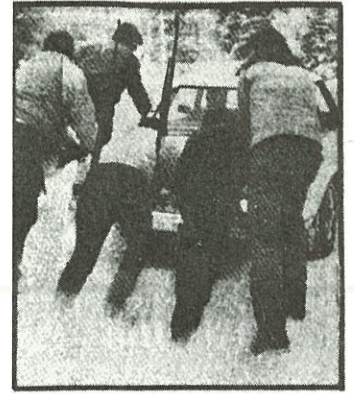




Nu finns ingen återvändo. Hoting har blivit en sevärdhet fattigare. Nu flyttar Ivar och hans  
mannar veteranbilarna till Östersund.



# Nu flyttas bilmuseet



Ett beprövat sätt att få fart på  
en svårflirtad skönhet - om  
man är tillräckligt många  
förstås.

## Klart för bil- museum i

## Östersund

Välkommen till  
**IVARS BILMUSEUM**

**AUTOMOBIL-  
MUSEUM**



### Prins Bertil till Östersund

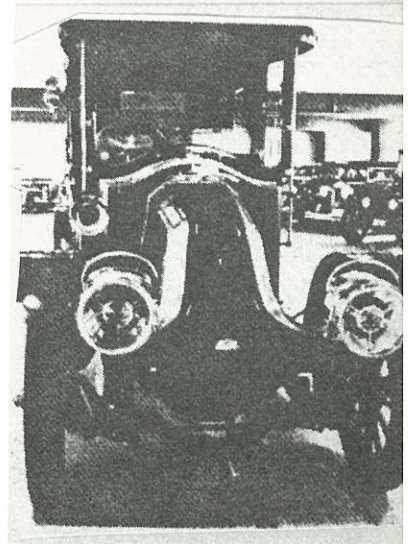
Jodå, kommunalrådet, prin-  
sen kommer till Östersund.

Nu har hovförvaltningen sva-  
rat på kommunalrådet Nils  
Ericssons brev.

Brevet var en inbjudan till  
prins Bertil att inviga Öster-  
sunds nya bilmuseum i mitten  
av maj i år.

Hovförvaltningen tackar för  
det vänliga brevet och medde-  
lar att prins Bertil med glädje  
åtar sig uppdraget att inviga  
muséet

### Vilken festlig invigning!





# Farfars Bilar

Det här är en intressant jämtländsk bil av märket Lancia, som har ägts och återigen ägs av Alexander Stafverfeldt på Rödön. Alexander gjorde 1930 en resa till Stören i Norge och besökte Trondheimsutställningen. Bilden visar ett sällskap rödöbor på väg hem till Rödön.



**David Bohman**

– En av pionjärerna inom jämtländsk busstrafik, f bussägaren David Bohman, Hov, Hackås, har avlidit 92 år gammal. Han var född i Gränna landskommun, Småland. Som 20-åring fick han sitt första trafiktillstånd för lastbil och 1917 fick han tillstånd för passagerartrafik. En broder drev busstrafik i Östersund och

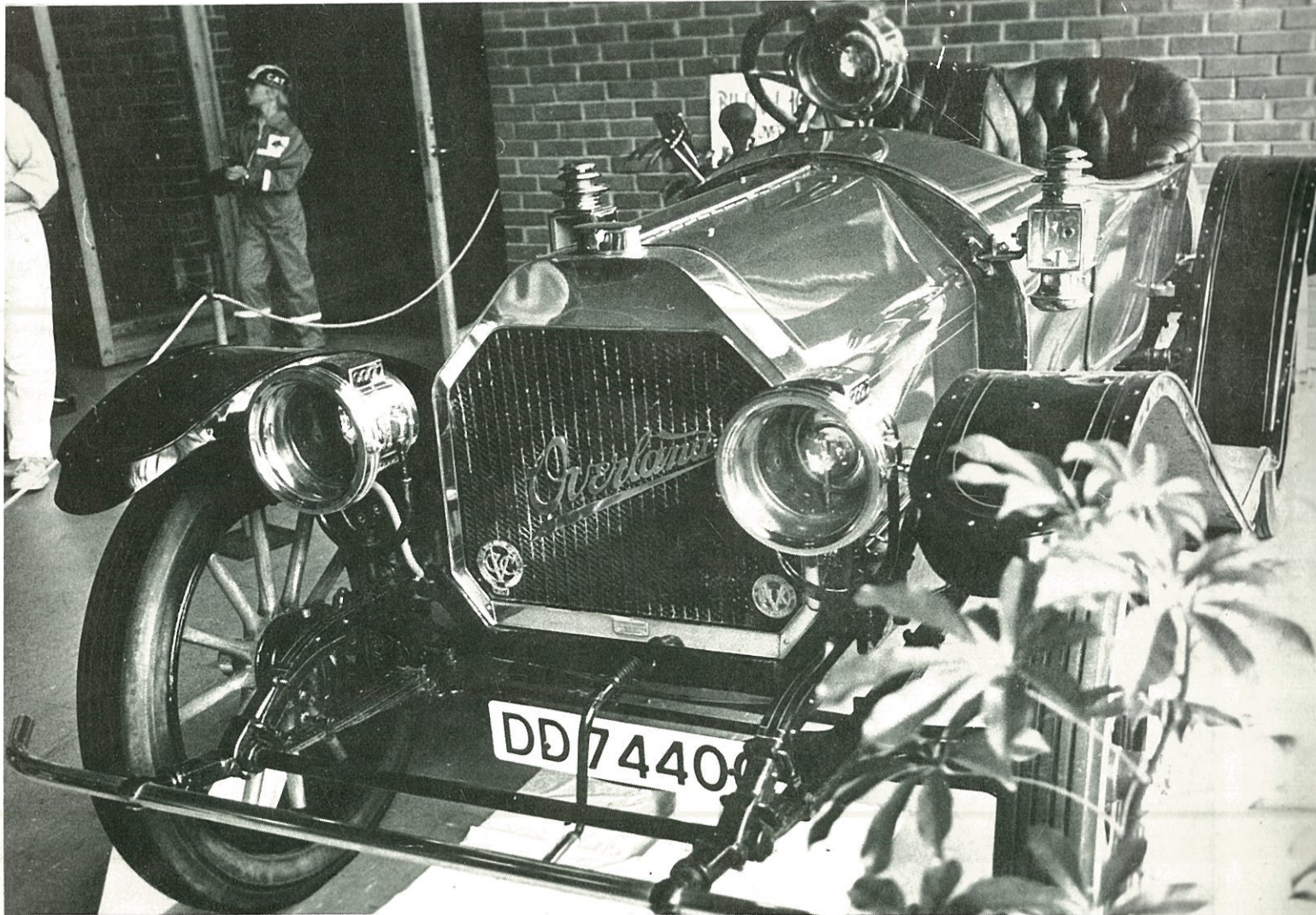
David Bohman, som vid flera tillfällen hjälpt honom, bosatte sig efter giftermålet 1922 på Frösön. David Bohman byggde bussar och drev trafiken inom östersundsområdet tillsammans med brodern. År 1924 blev han sin egen, då han övertog Elvings första buss. Familjen flyttade från staden och David Bohman köpte 1927 busslinjen Bolägden - Näs - Målång - Orrviken - Östersund. Sedermera avyttrades linjen från Näs och David Bohman körde själv hackåslinjen. Under den tiden hade han även länsrättigheter för personbil. År 1954 togs busstrafiken över av en son och senare av en sonson. David Bohman hade ett utpräglat sinne för humor och han var omtyckt bland passagerare och andra han kom i kontakt med.

David Bohman tog kompetensbevis på den här bilen. Märket är Vivinus och det skedde år 1916. Bilen ägdes av David och brodern Elving Bohman. Den inköptes år 1915 från firman Sahlin & Svensson, Hornsberg, Frösön. Bohman använde den i sin trafik. På bilden ser vi vid ratten David Bohman och i baksätet skymtar brodern Elving och hustrun Hulda. Vänd mot kameran är Elvings son, Ossian, bilinspektör i Östersund och senare pensionerad byrådirektör vid Trafiksäkerhetsverket.

29 år gammal kom David Bohman till Jämtland från Småland. Han bosatte sig med sin familj hos en åkare Bäckman på Frösön. David fick anställning hos sin bror, som hade startat åkeri. Året var 1923. David började köra Elvings buss på linjen Brunflo - Östersund. Ganska snart fick han överta en av broderns droskbilar. År 1924 sålde David bilen och köpte istället broderns buss på linjen Odensala - Öhnet. Ganska snart beslöt han tillsammans med en man vid namn Lars Johan Berg att starta en busslinje mellan Lugnvik och Lillänge.

Året 1925 köpte David av Viktor Olsson och Jonas Andersson i Hara deras rättigheter och en Chevroletbuss, som trafikerade sträckan Hara - Näs - Målång - Orrviken - Östersund. Tre år senare utökades denna trafik, när David förvärvade rättigheterna på en busslinje, som gick ut från Hackås. Så började David sin bana som busspionjär här i Jämtland. Sedan dess har det blivit många bussar för David. Näslinjen såldes och David flyttade 1930 till Hackås, som han senare blev trogen. I ett kommande nummer får vi återkomma till David Bohman och hans bussar, som är ett intressant kapitel i Jämtlands bilhistoria.





Motorismens 100 års utställning i Trondheim 1985. Overland 1913 och Buick 1923.

