

Nishans Axel

– ett annorlunda emigrantöde

Den här artikeln skall handla om min far, född i Myckelbyn, Sollerön den 18 oktober 1895. Han hade minst sagt ett brokigt levnadsöde under sitt 80-åriga liv. Men först kommer här en kortare bakgrund.

Min farfar, Nishans Per Hansson (1864-1923), kommande från ”Liss-Rothagen”, gifte sig med Klockar Margit Persdotter (1866-1934). Han timrade sedan nytt bostadshus i Myckelbyn 1896. Han ansågs på sin tid vara en av Solleröns främsta älgjägare och omnämns i Fataburen, Nordiska Museets Årsbok 1939 sidan 8. Enligt min far hade han ett år skjutit 9 älgar. Fyra under den s. k. ”Lilla loven”, d.v.s tredagarsjakten under hösten och de övriga fem under den ”Stora loven”, som var resten av året. Tro det den som vill. Fataburens artikel är också ett komplement till Mats Rehnbergs film om älgjakten i Solleröskogarna 1939.



Nishans Per Hansson med familj. Sommaren 1913. Barnen fr.v.: Johan, Maria, Axel. Hustrun: Klockar Margit Persdotter.

En farbror till min farfar, Per Berglöv, emigrerade till Minnesota, USA 1882. Dennes broder Nils, hade emigrerat året före. Berglöv föddes 1853 i "Liss-Rothagen" som Nishans Per Persson. Namnet Berglöv har han troligen tagit genom att vända på Lövberg, där man hade fäbodrar. Han avled i Minneapolis 1935. Se också en artikel i Sool-Öen årgång 1982.

Nu går vi tillbaka till Nishans Axel. I oktober 1910 avled "Klucker Nils" 49 år gammal (far till "Klucker Frida" och morbror till Nishans Axel). Eftersom man blev utan manfolk i huset anställdes den 15-årige Axel som dräng i gården. Han arbetade också en vinter i skogen, där förtjänsten räckte till en cykel av märket Rambler, vilken fortfarande finns kvar.

Sommaren 1913 var ovannämnda Per Berglöv på återbesök på Sollerön. Först var det meningen att min faster, Nishans Maria 20 år, skulle emigrera och följa med Berglöv till Minnesota. Som det nu blev, så fick Axel åka i stället. Han var kanske litet av en odåga, som man ville bli av med. Han utrustades därför, 17 år gammal, med kr. 500:- i reskassa, varav 360:- gick åt för resan hela vägen till Wadena, en stad c:a 230 km nordväst om Minneapolis. En jämnårig skolkamrat, Håll Anton Larsson, passade på att medfölja på resan.

Ungefär den 10 september 1913 steg sällskapet ombord på ångbåten, troligen "Gustav Wasa", vid bryggan i Bengtsarvet för färd till Insjön. Där kunde man sedan ta tåget till Kristiania (Oslo). Den 19 september embarkerades det danska passagerarfartyget "Hellig Olav" för en tio dagars resa över Atlanten till New York, dit man anlände den 29 september 1913. Inget är känt om vädret under överresan, men på Nordatlanten kan det ju storma, speciellt på hösten. Axel har berättat att man fick en underlig känsla då man passerade över den sjunkna s/s "Titanic", som ju sjönk året innan den 14 april 1912 efter kollision med ett isberg. Man har numera hittat fartyget på 3600 meters djup, avbrutet på mitten och med delarna c:a 500 m från varandra. Bakterier äter upp fartyget, så om 100 år finns nog ingenting kvar.

Axel har aldrig, vad jag minns, pratat om det beryktade "Ellis Island" i New Yorks hamn. Men han måste ju ha passerat förbi myndigheterna där, liksom många miljoner andra emigranter. Stället kallades ju också ibland "Weeping Island" efter all gråt hos dem, som nekades inpassering till USA. Nåväl, från New York blev det sedan en tågresa på kanske drygt ett dygn till Minnesota.

Nishans Axel bosatte sig första tiden i Henning, Minnesota, beläget c:a 30 km sydväst om Wadena. Han arbetade där som dräng hos en av ättlingarna till "Klucker-gard" i Myckelbyn, nämligen John Livqvist. Han lärde hos honom till urmakare, samtidigt som han naturligtvis måste studera engelska. Axel föddes som Nishans Axel Persson, men redan de första veckorna i USA ändrade han namnet till Axel Nishans Hanson, som oftast kortades till A. N. Hanson. Det var tydligen vanligt att

man ändrade namnet i det nya landet, och då skulle det vara med amerikansk stavning, i det här fallet med bara ett "s" i Hanson. Integrationen i USA gick annars bra, så redan 1916 skaffade han en bil, en Studebaker av 1911 års modell. Det fanns ju inga körskolor på den tiden, så han har berättat att han var i rätten varannan vecka. Blev han inte själv påkörd av någon, så råkade han själv vara den påkörande.

1917 öppnade Axel en Ur & Juveleraraffär i Battle Lake, c:a 50 km sydväst om Wadena. Men redan året därpå, 1918, var han tvungen att sälja rörelsen, då han blev "drafted", d.v.s. tvångsuttagen till att bli soldat på Västfronten i Frankrike. Enligt hans egen utsago försökte han rymma till Kanada men blev tagen före gränsen. Det visade sig att han i alla fall hade tur på så vis, att han kom att tillhöra det senaste uppbådet som USA skickade till kriget i Europa. Det finns ett inskrivningsdatum den 22 juli 1918 i Fergus Falls, en stad c:a 35 km väst om Battle Lake.



Private (menige) Axel Nishans Hanson vid utbildningsläger i North Carolina, 1918.

Det blev tågtransport till sydstaterna, troligen Fort Bragg i North Carolina, för några veckors grundutbildning till soldat. Han har berättat att han hade en mindre kalaskula, som dock fort försvann med den tuffa utbildningen och värmen. Efter utbildningen blev 4061039 Private Soldier A. N. Hanson tilldelad 3rd Corps Artillery Park i USA:s Nationella Armé, vilket innebar att han skulle köra fram kanonkulor och krut till kanonerna på Västfronten.

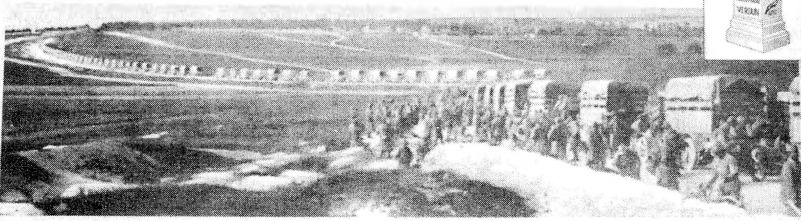
Transporten över Atlanten gick till Liverpool i England för vidaretransport per tåg till Engelska kanalen. Atlantfärden var ju inte helt ofarlig, eftersom tyska ubåtar härjade, och naturligtvis ville man gärna sänka trupptransportfartyg. En natt vaknade man av full back i maskin. Då var det nära kollision med ett annat fartyg i den täta dimman.

Sedan återstod den betydligt kortare överresan från Engelska sydkusten till Brest i Frankrike. Soldaterna fick med all sin packning marschera ombord på ett lastfartyg, där varje man fick högst en kvadratmeter för sig själv. Befälet beordrade också alla att göra det så bekvämt som möjligt för sig, för överfarten kanske kom att dröja ett tag. Och det gjorde den. Efter ett antal timmar började folk ramla omkull, vilket något ljushuvud lyckades få med i en sång, som bl.a. innehöll raden: "And I woke up in the morning with shoes around my head". I Brest väntade en tågtransport till fronten i närheten av Verdun.

Jag frågade Axel en gång, om han hade varit på flera ställen än Verdun. Han svarade då med ett namn, "Bar-le-Duc". Eftersom han uttryckte sig med ett amerikanskt uttal, så trodde jag att riktiga franska namnet var annorlunda. År 2001 var jag med bil på hemväg från Spanien och tänkte då besöka Verdun. Plötsligt kommer jag fram till en stad med namnskylten "Bar-le-Duc". I den stunden insåg jag, att det var här han hade kört fram ammunitionen de c:a 70 km norrut till Verdun. Jag har sedan läst om denna vägen, som fått namnet "la Voie Sacrée" eller på svenska "den Heliga vägen". På grund av den framskjutna tyska fronten fanns bara denna väg att försörja trupperna runt Verdun. I vardera riktningen passerade en bil var 30:e sekund. Något fel – och bilen vräktes åt sidan. Upp till fronten gick bil efter bil med granater eller annan materiel och åt andra hållet bil efter bil med sårade. Vägen var så viktig, att 14000 man arbetade dygnet runt för att hålla vägen i körbart skick.

Axel behövde ju inte ligga i skyttegravarna eller rusa fram i "Ingenmansland" (No mans land), där arbetsrotationen var 3 dygn i främsta linjen, sedan tillbaka 1 dygn för vila och sedan fram igen. Man kan ju tänka sig att lastbilstransporterna utfördes med samma tidsschema. Hur såg man då ut efter 2 dygns körning? Jo, vid minsta stopp sov man över ratten 5-10 minuter. Det var inte heller direkt ofarligt med dessa transporter. Bombplan fanns redan då, och vid en fullträff på en bil lastad med granater, kunde man hitta bilens bakaxel någon kilometer därifrån. Tys-

LA VOIE SACRÉE...

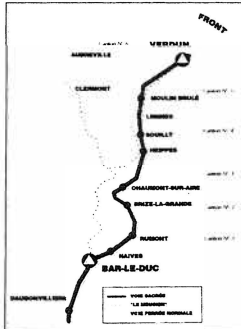


This memorial was built in 1967 by the Fédération Nationale du Train to recall the role of the Road Transport service during the Battle of Verdun.

From February to December 1916, supplies travelled to the battlefield along the "B" road from Bar-le-Duc. The displacement of all the French troops and their supplies and the evacuation of the wounded succeeded thanks to the selfless work of the drivers of hundreds of Transport sections, the soldiers of the 1st Régulatrice (Routeveer, ordnance and quartermaster corps) and the territorial army engineers.

A total of 8,200 men from engineering battalions worked on the narrow, winding road shovelling 900,000 tonnes of cobblestones into place. Vehicles travelled along it at the rate of one every ten seconds, day and night, forming a fleet that, at its height, consisted of 6,000 vehicles. In 9 months, they moved 2,400,000 men and more than 1,000,000 tonnes of munitions.

Maurice Barrés called it the "Sacred Road".
It was inaugurated on 21 August 1922
by Raymond Poincaré and classified as an "A" road
on 30th December 1923.



Das Denkmal, das 1967 von der Fédération Nationale du Train errichtet wurde, erinnert an die Rolle der Automobilabteilungen bei der Schlacht von Verdun.

Von Februar bis Dezember 1916 wurde die Stadt über die Landstraße von Bar-le-Duc versorgt.

Die Beibehaltung der französischen Soldatendes Nachschubs und der Transport der Verwundeten ist der Selbstlosigkeit der Fahrer von Hunderten von Automobilzügen, den Soldaten der Régulatrice Routière Nr. 1 und den Erdarbeiten der Landwehr zu verdanken.

Auf der damals geschotterten, engen und kurvigen Straße haben 8.200 Männer der Erdarbeitenabteilung 900.000 Tonnen Steine bewegt. Tag und Nacht folgten die Wagen einander in Abständen von 10 Sekunden und bildeten eine nicht abbrechende Kette, die bis zu 6.000 Fahrzeuge umfaßte. In 9 Monaten wurden 2.400.000 Männer und 1.000.000 Tonnen Munition transportiert.

Maurice Barrés gab der Straße den Namen "Voie Sacrée", der ihr am 21 August 1922 von Raymond Poincaré feierlich verliehen wurde. Am 30. Dezember 1923 wurde sie unter Denkmalschutz gestellt.

Den Heliga Vägen: Bar-de-Luc - Verdun. Fotot taget vid minnesmärke invigd vägen.

karnas kanoner nådde också fram till "den Heliga vägen". Tyskarna hade bl. a. en långskjutande kanon, "Tjocka Berta", som besköt Paris från 100 km.

Man kan gissa att Nishans Axel var framme i krigszonen i andra halvan av september 1918. Han kom då att delta i västmakternas sista offensiv i kriget, nämligen "Meuse-Argonne-offensiven" 23/10 – 11/11 1918. Han har också erhållit en segermedalj för den offensiven.

Nåväl, kriget tog slut. Den 11/11 1918 klockan 11.00 upphörde alla fientligheter på Västfronten, och allt blev tyst. Man hade sedan länge levt med dygnet-runt kanonbuller, som nu plötsligt upphörde. Denna dag är fortfarande mycket känd nere i Europa och i en del länder t.o.m. helgdag. Vapenstilleståndsdagen är känd som "the Armistice Day". Första världskriget anses ju i vissa kretsar vara det senaste hederliga kriget och kallas därför på engelska "the Great War", d.v.s. "det Stora Kriget".

Efter kriget blev Axel kvar i Frankrike som ockupationstrupp ända till 26 augusti 1919, då han i Brest fick ett s.k. "Honorable Discharge", hederligt avsked ur armén. Under den här tiden fick han också en släng av Spanska sjukan, som han botade med att suppa sig full på konjak. Min teori är, att svettningen som uppstod,

var den direkta orsaken till att han överlevde. Penicillin fanns ju inte då, och Spanska sjukan krävde fler dödsoffer än de som hade stupat i kriget.

Axel kom hem till Myckelbyn före julen 1919 – per motorcykel. September – november hade han nog tillhört affärsverksamheten, som förekommer i alla krig. Det kom ut en general-order från de amerikanska myndigheterna, att ingen krigsmateriel fick återföras till USA och där förstöra den civila marknaden. Därför sänktes man både använd och ny materiel i Atlanten. Naturligtvis uppstod en viss affärsverksamhet, där man ”lånade” materiel och sålde på den civila marknaden, förmodligen med god förtjänst.

Hemresan till Sverige genom det krigsdrabbade Europa är intressant. Färden gick via Frankrike-Belgien-Tyskland-Stockholm. Det började med att han med den ”lånade” armémotorcykeln körde omkull på de leriga höstvägarna. Därför köpte han och monterade dit en sidovagn på cykeln. Efter kriget var det mycket fattigt i Europa, så allt löst stals, om uppsikten var dålig. I Bryssel satt Axel och åt på en restaurang, då en ärlig vaktmästare kom fram och frågade, om det var hans motorcykel utanför. När han skyndade ut höll några typer på att dra iväg med hela ekipaget. Det hindrades, men några paket med kläder försvann. I Tyskland bodde han inneboende någon eller några nätter i en tysk familj. Det visade sig då att den tyska husfadern och Axel deltagit i striderna mot varandra på Västfronten vid Verdun. Men någon ilska eller agg dem emellan förekom inte. Axel var helt enkelt gäst i huset. Färden gick vidare till Lübeck, där motorcykeln lastades på en av ”Sveabolagets” ångare för färd till Stockholm. Där blev det avlastning på Skeppsbron och sedan körning till järnvägen. Någon dag senare lastades cykeln av vid Vika station. Sedan var det bara att sparka igång motorcykeln och köra över till Sollerön.

Under den här tiden hemma var Nishans Axel naturligtvis kung på Sollerön med motorcykel, gott om pengar och fina kläder. Han hade varit borta i sex år, så han ansågs vara en utböling bland de yngre uppväxande. En utböling som stal ortens fruntimmer. Axel skulle ha stryk. Därför skickade man fram Solleröns värsta slagskämpe, boende i Bengtsarvet. Den här mannen var endast kunnig i rallarsvingar, som ofta missade, medan Axel under ockupationstiden i Frankrike tränat boxning. Så det gick inte så bra för slagskämpen. Med Axels egna ord: ”Jag gav honom en höger rakt i nyllet, så han stöp raklång på marken – men han bara skrattade. Uppe igen fick han sig en till och fortsatte att skratta. Med den tredje smällen tog jag i, så att det kändes i näven en hel månad. Och då slutade han att skratta”. Det här nederlaget skulle sedan slagskämpen hämnas på något vis. Han ställde sig därför med en literbutelj i handen bakom en häck vid ”Bond-gard” mitt emot ”Gatutjittan” för att passa Axel på motorcykeln. Axel kom också, men lyckades ducka, medan en flicka från Sollerön som satt bakom fick literbuteljen i huvudet, men överlevde. Slagskämpen blev åtalad och bötfälld för detta.



Nishans Axel på sin armé-motorcykel framför Sollerö kyrka. I sidovagnen: Klucker Lass – alias Trapp Lars Jönsson/Louis J. Noreen/Lars Norrén. På bönpallen: troligen Snicker Johan – Amus Johan Andersson.

Nishans Axel var högst troligt hemma på Sollerön fram till oktober 1920, kanske längre. Ett visst datum var han tvungen att vara ur landet för att få chans till en gratis återresa till USA. Han kom med tåg till Malmö, där han tog ett flyg över till Köpenhamn den sista tillåtna dagen i Sverige. Hur många tog flyget år 1920? Så småningom lyckades han krångla sig ombord på ett fartyg avseglande från Antwerpen.

Man finner sedan Axel åter i Minneapolis, i varje fall från augusti 1921 och kanske till hösten 1923. Han arbetade då troligen i byggsvängen men också med skördarbete hos bönderna tillsammans med andra Solleröpojkar, bl.a. Bom Lars och Stjinnär Anders, en bror till Dunder Karl (DK). Axel hade då en T-Ford, som de åkte ut på landet med, och kunde då ta de bättre jobben före arbetarna utan bil.

Troligen befann sig Axel i New York i november 1923 på väg hem till Sverige. För att spara pengar tog han då hyra på en norsk lastbåt, "Vildfugeln Kristiania", för att arbeta sig över Atlanten som eldare ombord. Det var dåligt väder, men Axel var nog inte heller spantad (gammal sjömansterm) för det här jobbet. Han har skylt på avgaserna från eldstaden. I alla fall måste han så "tjyvens", att han emellanåt fick byta med lämparen, som forslade fram kolen till eldaren. Troligtvis blev det avmönstring i Oslo.



"Soldpöjker" i Minneapolis, 1923. Fr.v.: Nishans Axel=Axel Nishans Hanson, Bom Lars=Bom Lars Larsson, okänd, Stjinner Anders=Dunder Anders Olsson (bror till DK).

Axel var nog hemma i Myckelbyn 1924-25 och kanske en del av 1926. Han var vintern 1925 med om en stor skogsdrivning av Nishans-skogarna mellan Läbergs fäbodrar och Säxen. Tillsammans med brodern, Nishans Johan, bedrev han också droskrörelse med två bilar, en T-Ford och en Dodge Brothers. Han var då också i fejd med dåvarande länsmannen Kettisen gällande tillstånd för droskrörelsen. Detta ledde till att Axel beskylldes för det s.k. "dritskottet" på Sollerön, men friades i rätten.

Någon gång 1926 var det dags för den tredje och sista vändan till USA. Denna gång stannade han i New York, där han arbetade som anställd urmakare i nio månader. Ditresan, och kanske också hemresan, gjordes med Svenska Amerika Linien "Stockholm" från Göteborg.

1927 kom Axel således hem till Sverige för gott och började då etablera sig i Stockholm. Bl.a. hade han vid olika tider två bilverkstäder, en på Östermalm och en på Söder. 1929 inköptes kolonistugan i Enskededalen, som många från ”Soldn” har besökt. Jag rev den, som den sista stugan i området, midsommaren 1969. 1930 var Axel ett tag anställd hos en urgrossist på Regeringsgatan. Under drottning Viktorias begravning 1930 var man tvungen att stänga några timmar. Då passade Axel på att inhandla en resegrammofon, som jag fortfarande har kvar.

I början av 1930-talet anskaffade Nishans Axel uraffären på Agnegatan 24, där han skulle bli till sin död 1975. 1934-35 träffade han min mor, Ullas Karin Olsson, i Stockholm. Trots att de var uppväxta kanske bara 700 m från varandra, så hade de ej tidigare träffats på Sollerön. I alla fall stundade det till bröllop och middag i kolonistugan, juli 1935. 1936 blev det inflyttning i en nyrenoverad lägenhet, Bergsgatan 21, i gatuplanet och i samma kvarter som uraffären.

Nishans Axel var också med i ett par föreningar. Från mitten av 1930-talet var han medlem i världens största förening med lokalkontor över hela världen. I Sverige finns bara ett kontor med namnet ”American Legion Stockholm Post no 1”. I denna förening får man bli medlem, om man någon gång under livstiden deltagit i något krig på USA:s sida. Medlemsantalet fylls på hela tiden. Senaste tillskottet kommer väl från Irak-kriget.

På Axels 50-årsfest på Bergsgatan 21 i oktober 1945 samlades några ”soldbyddjer” arbetande i Stockholm och bildade den s.k. ”Soldklubben”. Vem som kom upp med idén till en klubb vet jag inte. Men i denna första sammankomst deltog förutom Axel t.ex. Bond Karl, Bond Nils, Bengs Anton, Bengs Karl, Bromans Herman, Snicker Johan, Lisslars Axel, Fors Johan och kanske några till. Föreningen var länge livaktig med bl.a. 10-årsjubileet 1955 förlagt till Idrottsparken på Sollerön, där även boende på Sollerön deltog. Emellertid, tiderna och intressena ändras och klubben avsomnade mer och mer, för att till slut upphöra 1995. Dess sista ordförande var min kusin, Bror Berkehed, numera boende i Häradsarvet.

Nishans Axel avled lördagen den 29 november 1975 på S:t Eriks sjukhus. Han blev 80 år. Eftersom ”Soldklubben” samma kväll skulle ha en fest, så ringde jag dåvarande ordföranden, Milå Lars, och berättade om dödsfallet. Han tänkte då meddela alla närvarande på kvällen att Nishans Axel gått ur tiden, samt föreslå en tyst minut. Jag antar att det blev så.

Inför begravningen fick vi av Amerikanska Ambassaden i Stockholm en amerikansk flagga att drapera över kistan och med stränga order, att flaggan icke fick följa med ner i graven. Den skulle också vikas ihop på ett speciellt sätt, vilket man ibland kan se på TV från Arlington-kyrkogården i Washington DC. Jordfästningen ägde rum i Sollerö kyrka lördagen den 13 decemer 1975.

Såsom varande en ex ”Serviceman” erhöll Axel de sista åren en mindre pension från veteran-myndigheterna i USA. Enligt egen utsago hade Axel varit amerikansk medborgare ett antal år. Jag har emellertid aldrig sett något papper som bekräftar detta. Men man får väl ta pensionen som ett bevis för medborgarskapet.

Jag avslutar denna artikel med ett yttrande, som min mor har berättat. I början av deras äktenskap hade hon frågat Axel: ”Hur kommer det sig att du överlevde kriget?” Han svarade: ”Det skulle väl någon fan överleva också”. Hon frågade aldrig mer.

Sune Nishans
ex Sune Hanson
Stockholm och Myckelbyn
januari 2007

Efterskrift: I en alldeles nyutkommen bok ”Svenskar i krig 1914-1945” hittar jag följande uppgift. Jag citerar: ”*Uppskattningsvis 1500 svenskamerikanska soldater stupade i den amerikanska armén under dess relativt korta insats på Västfronten 1917-1918. Av dessa torde 600 ha varit födda i Sverige och många av dem fortfarande varit svenska medborgare.*” Totalt stupade över 100 000 amerikaner.