



Nishans Axel och hans bilar

SUNE NISHANS

Min artikel handlar om min far, Nishans Axel Hansson (ANH) och ett tjugotal bilar under hans levnad 1895–1975. Det är ju så att varje bil har en egen historia, ofta med anknytning till Sollerön. Bilarna från senare år har jag själv upplevt, men de tidigare årens bilar känner jag bara till genom foton och räkningar, eller att han råkat berätta vissa saker. Någon riktig intervju om bilarna har det aldrig blivit.

Som den första bensindrivna bilen brukar man räkna tysken Carl Benz trehjuling från 1885. Den hade bara ett framhjul, eftersom han inte hade löst styrproblemet med två parallelldrivna hjul. Solleröns första bil, en T-Ford av 1912 års modell, ägdes av nämndemannen Mås Anders. Han köpte den begagnad av direktören för Vika-Vimo sågverk i Vika. Bilen hamnade sedan hos handlaren Trapp Lars på Sollerön. Jag frågade honom en gång, om han ville sälja T-Forden, men jag blev nekad. Han sålde den i alla fall till slut, så den finns säkerligen kvar.

Bild 1: Min far emigrerade till Minnesota, USA i september 1913. Efter att ha varit urmakare-lärling hos en Livqvist i Henning, Minnesota (avlägsen släkting till Klukkärgård i Myckelbyn) etablerade sig ANH med en urmakeriaffär i Battle Lake (gränsstad till Nord Dakota) 1916–1917. Och då behövde han naturligtvis en bil. 22 år gammal blev det en Studebaker av 1911 års modell. Han har berättat att motorn



Bild 1



Bild 2

hade en tvåcylindrig maskin, som stod tvärs mitt i bilen och drev ett eller bägge bakhjulen med kedja. Man satt således på motorn och vid start satte man i veven på bilsidan. Vid gång lät motorn nästan som ett ångtåg. Om startproceduren trilskade kunde man hissa upp ett bakhjul och dra runt för att få bättre snurr på det hela.

Bild 2: På våren 1918 blev ANH ”drafted”, dvs uttagen för tjänstgöring i första världskriget i Frankrike. Detta har jag skrivit om i Sool-Öen 2007. Bilden visar hur lastbilarna på den ”Heliga vägen” såg ut.

Bild 3: Den 26 augusti 1919 kom ANH loss från armén. Han hade då ”lånat” en 1000-kubikare MC av märket AJS, som sedan användes för hemresa till Sverige. Se min artikel 2007. Motorcykeln sålde han sedan till Anders Myhr, Sollerön.

Bild 4: Tillbaka i Minnesota 1922 köpte ANH en Studebaker årsmodell 1917. På bilden syns han själv vid bilen.

Bild 5: Min far hade säkerligen flera bilar under sin andra tid i USA 1921–1923. Bl.a. i Minneapolis 1923 har han en T-Ford av okänd årsmodell. På bilden ses han med troligen avlägsna släktingar. Jag har tyvärr aldrig fått äran att köra en T-Ford, så jag är mycket okunnig i



Bild 3



Bild 4



Bild 5

att hantera Fords berömda hel- och halvfart. Min far har berättat att om det var det kris och man behövde ett snabbstopp, då trampade man på de tre pedalerna samtidigt. Om det sedan gick att köra sa han inget om. De tre pedalerna reglerades från vänster, kopplingen med hel- eller halvfart. I mitten låg backen och till höger fotbromsen. Dessutom fanns i ratten handgas som man ofta byggde om till fotgas. Bensintanken var placerad under framsätet och bensinen självrann ner till förgasaren. Hade man då mindre än 1/4 tank och en lång uppförsbacke, kunde man få bensinstopp. Tekniken var då att vända bilen och backa uppför backen.

T-Forden såldes i över 15 miljoner fordon och ansågs vara driftsäker och lätt att reparera. Men troligaste orsaken till ett köp var nog priset. Som bäst kunde man köpa en ny T-Ford för \$ 300. Bilarbetarna i Fords fabriker var högavlönade, de tjänade \$ 5 om dagen.

Bild 6a + 6b: Hemma igen på Sollerön 1924 hade ANH och hans bror Johan under 2–3 år två bilar, som också användes i drosktrafik. Det var en T-Ford av 1923-års modell med registreringsnummer W2609 och en Dodge Brothers av 1924-års modell med det fina numret W777. Då de sedan fördelade bilarna mellan sig tog Johan hand om T-Forden, som kördes till Borrbergs fåbodar och lämnades där i ett öppet lider. Efter en tid började folk plocka delar av bilen så den skrotades. Men innan Johan avled 1966 sålde han chassit till ett par Borlängepojkar, så bilen kanske finns kvar än idag. Min far fick



Bild 6a



Bild 6b

ta hand om Dodgen och den blev ståendes i ett lider i Myckelbyn. Det blev en bra lekplats för oss barn, som ofta satt där och ”körde”. På 1950-talet började jag intressera mig för bilen. P.g.a. misskötsel hade det blivit en frysspricka i topplocket, men det gick att svetsa ihop. Så efter ytterligare renovering och nya däck är bilen körbar med den nya registreringen GYW007.

Bild 6b är tagen vid Rålabshovsparken i Stockholm 1966. Ett annat foto från 1925 visar bilen på Långbankarna mellan Sollerön och Gesunda med högvatten, som gick jäms med fotstegen på sidorna. Det gick att köra i högvattnet kanske för att bilen inte har batteritändning utan magnetändning, men då måste man veva igång den.

I drosktrafik händer alltid intressanta saker. Här är ett par exempel. På hemväg med länsmannen på Sollerön vid sin sida mötte ANH en annan bil i Gesunda och man stannade mitt i vägen för att prata. I den andra hade man en helliter brännvin, som skickades runt i de bägge bilarna. När länsmannen tagit sig en ”hutt”, lämnade han över flaskan till min far, som också försåg sig. När man tömt hela buteljen, körde ANH hem länsmannen till Sollerön.

Vid ett annat tillfälle gällde det en transport tur och retur Falun, troligen 1926, när husbonden i Lindgården i Myckelbyn insjuknat så illa, att han behövde komma till lasarettet i Falun. Transport bokades med min far. Den sjuke fick sitta i framsätet och hans fru i baksätet, där man var mer utsatt för fartvinden. På lasarettet blev den sjuke allt sämre och avled. Man inköpte en kista för den döde. Bilen hade en stor pakethållare bak där kistan med den avlidne placerades i för hemtransport till Sollerön. Mekan fick nu sitta i det mindre dragiga framsätet. 1929 anmäldes bilen för skrotning som aldrig blev av. Bilen



Bild 7

finns fortfarande kvar i nästan ursprungligt skick.

Bild 7: Ibland köpte min far en begagnad bil förmodligen i spekulationssyfte. Jag har några anteckningar om detta. År 1927 köptes en personbil A2430 av märket ”Gray”. Han har aldrig pratat om den och bilmärket är helt okänt för mig. 1932 inköptes en österrikisk ”Austro Daimler”, B4198. Det var tydligen en lyxbil, som krävde mycket bensin. ANH har berättat att han för en provkörning i Stockholm tankade 25 liter. Efter bara ett par timmar var tanken tom och bilen skrotades tämligen omgående. 1929-1932 fanns det också en Harley Davidson MC med nummer W3455 registrerad på ANH. Mer kunskap om detta har jag inte. Min far drev också två bilverkstäder i Stockholm år 1928. Vad jag kan uttröna var det kortare engagemang i en verkstad på Söder och en på Östermalm.

Bild 8a + 8b: visar en Dodge Brothers modell Sedan av årgång 1927. Bilen tillverkades naturligtvis i Detroit i USA. Men den skickades i lådor över Atlanten till bilfabriken Augustendal nära Stockholm, där den monterades ihop. Som första ägare anges Skånska



Bild 8a



Bild 8b

Cementgjuteriet i Stockholm (idag Skanska). Där användes bilen förmodligen av någon direktör. Med reg-nummer A1134 stod min far som registrerad ägare från 1931 till januari 1939, då den inrapporterades för skrotning, som ej heller utfördes, utan bilen hamnade i ett uthus i Myckelbyn.

På 1930-talet i Stockholm fanns tydligen en bestämmelse att bilar skulle stå parkerade i ett garage. Hade man ingen garageplats fick bilen endast stå tre dagar på samma gata. Detta innebar att bilen måste flyttas till en annan gata åtminstone var tredje dag för att slippa böter. Som treåring hösten 1938 är nog dessa bilflyttningar mitt första minne. Två foton visas på den här bilen. Man ser den dels orenoverad på 1930-talet nedlastad med två fullstora älgar, dels från 2017 i renoverat skick med det nya numret YFO260. Vid renoveringen saknades körriktningsvisare på bilen. Tänk att man under hela 1930-talet tydligen helt lagligt kunde köra utan körriktningsvisare på bilarna. Bägge Dodge Brothers-bilarna har endast mekaniska bromsar på bakhjulen och bensinen förs fram med hjälp av en vakuumtank, som drivs av motorns vakuum. För att Skanskadirektörerna skulle få det varmt i baksätet hade avgasröret dragits genom ett element inne i kupén. Vid renoveringen år 2017 var jag tvungen att koppla bort slingan i baksätet. Vid minsta läckage fanns ju risk för avgaser rakt in i kupén. Hur långt gick bilarna på 1920- och 1930-talet innan de skrotades? Det varierar naturligtvis mycket. Men vid renoveringarna visade mätarställningen på bägge Dodgarna drygt 5 000 mil, vilket kan jämföras



Bild 9

med dagens bilar, som går 20 000–30 000 mil före skrotning.

Bild 9: Redan samma månad som 1927-an avregistrerades, januari 1939, inköpte ANH en ny bil för 590 kr, A21513. Det var en liten Dodge av 1930 års modell med 6-cylindrig motor. Den var också litet modernare med körriktningsvisare och hydrauliska 4-hjulsbromsar. Dodge, som nu tillhörde Chrysler-koncernen, var tidiga med dessa bromsar, som infördes redan 1928. Bilen hade också två reservdäck stående i bakkanten av framskärmarna. Sommaren 1939 inträffade en händelse, som är mitt säkraste förstaminne vid 3½ års ålder. Bilen stod parkerad på gatan vid vår kolonistuga i Enskededalen. Solen sken och folk cyklade på väg ut till Flatenbadet, då en cyklist körde på bilen. Cyklisten flög fram över styret och smällde i bilen med huvudet, bredvid bakrutan och gjorde en buckla i bilplåten. Bucklan fanns där i många år på grund av alla restriktioner som följde av andra världskriget som började i september 1939. Samma månad fick min far 25 liter extra bensin för att köra bilen till Sollerön. Därför fanns det under hela kriget tre bilar garagerade i Nishansgården i Myckelbyn. Under kriget körde man på gengas medan privatbilismen i stort hade upphört. Efter kriget stod bilen fortfarande uppallad till kanske 1949–1950. Den 17 juni 1952 såldes bilen till en dam i Bromma för 1 450 kr.

Bild 10: På våren 1946 följde jag med min far till Östermalm, där försvaret hade ett antal bilar till försäljning. Det var mest bilar från slutet av 1930-talet som inte hade körts med gengas. Bilarna var lite väl dyra, så det blev ingen affär. I stället hittade ANH en 6-cylindrig



Bild 10



Bild 11



Bild 12

Chrysler av 1931 års modell, A30912 som inköptes för 2 200 kr. Bilen användes några år bl.a. vid ett besök vid Vallentunasjön för att se årets isbanetävling i februari 1947. 29 juni 1950 såldes Chryslern till Segeltorp för 1 450 kr.

Bild 11: I december 1926 emigrerade Bos Sven Andersson från Bengtsarvet till San Francisco i USA och tog namnet Sven Bosin. Bäck Lina från Ryssa följde efter året därpå. Sommaren 1946 var paret på återbesök på Sollerön. Man medförde då en Oldsmobile med automatväxel av 1941 års modell. 23 juni 1947 köpte ANH bilen för 8 000 kr av Bäck Lina, som stannade ett helt år i Ryssa.

Först den 8 september 1950 bytte bilen registreringsnummer från W11886 till A45628, och den hade den brokigaste levnaden av ANHs bilar. Samtidigt var det i särklass hans dyraste bil någonsin. Åren 1951–1952 stod den på General Motors verkstad i elva månader i väntan på reservdelar från USA, och för att man inte hade lärt sig att reparera automatväxellådor i Sverige. Den 22 juni 1952 på resa Stockholm – Sollerön havererade hjullagret i vänster bakhjul. När vi stannade för att undersöka oljudet, var bromstrumman illröd. I slutet av maj 1959 åkte min far in i en poliskontroll, där de beordrade kontrollbesiktning av bilen. Den 28 maj 1959 vid besiktning i Solberga fick bilen körförbud och blev stående där. Tre dagar senare fick ANH höra att bilen var stulen. Den 2 juni 1959 ringde polisen och sa att bilen hittats i Stureby utan hjul och för övrigt slaktad. Försäkringsbolaget Bore bärgade bilen och den ställdes av hos en bekant med sjötomt vid Ågestasjön. Efter ett par veckor ringde tomtägaren: ”Hämta bilen nu annars skär jag sönder den och lägger den som fyllning i sjön”. Och så gick det. Bilen avregistrerades den 1 juli 1959.



Bild 13



Bild 14

Bild 12: Eftersom försäkringsbolaget var inkopplat erbjöd man ett par begagnade bilar. En Austin A70 från 1952 accepterades med registreringsnumret A34138. Den 18 maj 1961 åkte min far ånyo in i en poliskontroll som beordrade besiktning av bilen. Tid för denna fick man först den 1 augusti 1961 och där blev resultatet körförbud.

Bild 13: Den 15 augusti 1961 var jag med hos en bilhandlare på Söder och där fastnade vi för en Morris Oxford kombi av årsmodell 1959, AA51195. Priset var 6 000 kr och jag gick som hälftenägare in med halva beloppet. Dessutom fick vi 500 kr för inbytesbilen Austin A70.

Bild 14: Den 6 september 1965 kom jag hem från en båtresa till Buenos Aires i Argentina och möttes i dörren av en hund, som inte ville släppa in mig. Och på gatan stod en alldeles ny Volvo Amazon kombi. Min far hade tydligen tröttnat på alla körförbud. Han hade ett par veckor tidigare lämnat Morrisen i utbyte och köpt en vit Amazon för 17 000 kr. Det var naturligtvis årets modell och när min far avled 1975 ärvde jag bilen och hade den till 1990, då jag skänkte bort bilen. Den finns troligen kvar. Det senaste registreringsnumret är BAO472.

Som avslutning vill jag berätta – för i alla fall yngre läsare – hur det var att köra bil i den kalla årstiden. Man satt inte och körde bil i skjortärmarna då, för bilarna hade ju ingen värme i kupén. Framsätetsfolket fick litet värme åt fötterna från motorn, men för övrigt gällde det att ha en tjock fäll över knäna. Var det riktigt illa måste man stanna varje mil och skrapa isbarken från rutornas insida. I bilkyllaren hade man en blandning med rödsprit. Glykol kom senare in i bilden.

Sune Nishans