Åke Pettersson – Fordonen i Bärbo

Åke Pettersson (f. 1931) – en av de drivande krafterna i arbetsgruppen för Bärbo-pärmen "Vårt Bärbo som vi minns det…". Här berättar han om fordonen i hembygden i början av 1900-talet.

Intresset för hembygden och hur livet gestaltat sig där genom åren ökar mer och mer. Hembygdsföreningar bildas och inventering av gårdar och torp görs, ofta mycket noggrant.

En sak som man har en känsla av att det blivit bortglömt i sammanhanget är de gamla fordonen, bilarna och motorcyklarna, och deras betydelse för bygdens utveckling.

Nu är det visserligen så att veteranfordonsintresset är i ständigt stigande, och att fordonen och forskningen kring dessa blivit en stor hobby som engagerar mängder av människor i särskilda klubbar runt om i landet. Så man får väl antaga att det är välbeställt med tillvaratagandet och bevarandet av dessa.

Vad jag oroar mig för, är att det glöms bort vad det fanns för fordon i bruk under de första motoriserade åren. Som många väl vet, så räknar man med att bilar och motorcyklar funnits i Sverige cirka 100 år. 1985 firades bilens 100-årsjubileum, men till Sverige kom den inte förrän i mitten av 1890-talet.

Men man kan nog räkna med att bilen inte blev särskilt vanlig på landsbygden förrän omkring 1920. När den sedan började bli var mans egendom var vi långt in på 1950-talet. Det är alltså en period på cirka 40 år, då det var ganska få bilar i bruk. Att det under denna period inträffade två världskrig, bromsade naturligtvis utvecklingen väsentligt.

Än är det kanske inte för sent

Jag menar att det kanske skulle vara ganska lätt, att i grova drag kartlägga fordonsbeståndet i en hembygdsförenings verksamhetsområde under dessa år. Men jag kan också tänka mig att tiden håller på att rinna bort, och att de som minns den här perioden nu börjar bli ganska gamla och har svårt att minnas.

Själv tillhör jag dem som föddes i 1930-talets början, den lilla socknen Bärbo var min hembygd. När jag var stor nog för att motorintresset skulle vakna, var det ett fåtal fordon som fanns undanställda på grund av andra världskrigets utbrott år 1939.

Många fordon försvann efter kriget

Kriget gjorde, trots att inte Sverige var direkt inblandat, att allt som behövdes för att hålla ett motorfordon igång saknades. Bensin och olja, reservdelar och framför allt däck och slangar. De flesta privatbilar stod uppallade utan däck, därför att staten lagt beslag på dessa för militärt bruk. Många av bilarna och motorcyklarna kom aldrig på hjul igen, utan gick till skrot.

Gummi var en stor bristvara under den här tiden. Jag minns att vi skolbarn samlade in gummiskrot, som skulle återanvändas. I skolans tambur fanns en stor låda, där vi lade vad vi samlat: gamla gummistövlar, galoscher, cykeldäck, klackar mm. Det gick mycket segt att

fylla lådan, men så en dag kom handlare Erikssons son Lasse från Tista handel med ett bildäck. Detta var något fantastiskt för oss ungar och lådan fylldes med en gång.

Detta däck vittnade om, att det vid Tista handel funnits en bil, enligt uppgift ägd av handlare Eriksson, som dock av någon anledning sett sig nödsakad att göra sig av med den. Från skoltiden minns jag att det fanns ett litet bilgarage vid affären. Detta tjänade då som lager och uppställningsplats för handelsföreningens trehjuliga paketcykel. Av garagets storlek att döma, borde handlare Erikssons bil ha varit mycket liten, kanske en Austin Seven eller en Hanomag Kommissbrot.

Men så var det inte. En T-Ford hade Eriksson, en relativt stor bil alltså, och hur han bar sig åt för att få den ut och in i minigaraget är fortfarande en väl bevarad hemlighet. Annars fanns det inte många bilar i Bärbo vid den här tiden, 4–5 stycken kanske.

Bilarna på Tistad

Greve Wachtmeister på Tistad ägde, om jag minns rätt, två bilar vid den här tiden. Man höll sig med väldigt fina bilar och de byttes rätt ofta. Den bil som jag minns som en stor skönhet, var en Opel Kapitän cabriolet 1939. Vilken bil! Svart med ljus skinnklädsel och vit sufflett. Denna bil kördes även under kriget, då försedd med ett frontmonterat gengasaggregat, som ganska väl flöt in i bilens eleganta linjer.

Vilka andra bilar som fanns vid Tistad minns jag inte, men Sivert Karlsson, den siste chauffören åt greve Wachtmeister, har berättat en del för mig. Han är uppvuxen bland bilarna där och hans far, Herman Karlsson, kom till Tistad i början av 1930-talet som kusk och chaufför.

Tistads första bil var en Benz, årsmodell osäker, men säkert före 1915. Märket tillhör de allra äldsta och tillverkades mellan 1885 och 1926. Man hade också en Lancia av 1925 års modell.

Omkring 1920 gifte sig arvtagaren till Tistad, greve Nils Wachtmeister med Märta de Geer från Lövsta Bruk i Uppland!. Den unga grevinnan var älskare av fina bilar och hade Lövstas förmögenheter bakom sig att spendera. Nu hade man tre bilar och grevinnans var en Nash roadster. En tvåsitsig öppen med svärmorslucka.

Filmstjärnan Greta Garbo var vid den här tiden ofta gäst vid Tistad, och man kan tänka sig att det var ett elegant ekipage när grevinnan Märta och Garbo kom med Nashen i den kilometerlånga allén upp till slottet. Tiden var glad och pengarna flödade i dessa kretsar. Kreugeraktierna stod högt i kurs och allt var frid och fröjd.

Bilarna på Tistad byttes varje år. Lyxbilen Rolls-Royce hörde till de märken som fanns där. Bland annat en 1930 års modell. Till denna bil fanns två karosser. En för sommar- och en för vinterbruk. Den kaross som för tillfället inte användes, förvarades hos Ostermans i Stockholm. Vår och höst for den dåvarande chauffören Malm dit för att byta kaross.

Under en sådan resa förlorade Malm kontrollen över den tunga bilen och kraschade den på Tistadshultet endast några kilometer hemifrån. Orsaken till kraschen är okänd, men Malm fick inte ha chaufförsjobbet kvar. Han blev målare på gården i stället. Ny chaufför blev nu

Herman Karlsson, som nämnts tidigare. Tiderna ändrades snabbt nu. Ivan Kreugers finansimperium rasade ihop 1932 och många som satsat på honom blev utblottade över en natt.

Lövsta bruk hörde till förlorarna, och understödet till bilparken vid Tistad minskade. Man hade nu endast två bilar åt gången. Men man hade alltid en öppen. Den kvaddade Rolls-Roycen reparerades upp, men blev sig aldrig lik och ersattes av en Buick cabriolet 1933. Man hade även bilar av märket Oakland, en amerikansk bil som tillverkades 1907–1931.

Brist på bilar
Som tidigare nämnts förekom knappast några bilar alls i trafik under åren 1939-1945. Strax efter freden 1945, när det började röra på sig igen, blev efterfrågan på bilar stor. Allt fler ville skaffa sig en bil, men biltillverkningen i världen hade inte kommit igång, så man fick nöja sig med de gamla som stått uppallade under kriget. Tistad fick t ex en Lincoln Zephyr 1939 som stått vid Hasselfors bruk i Närke. Det var en pampig bil med en mullrande V12-motor under huven. När det så småningom fanns möjlighet att åter köpa nytt, valde man bl a ANA-bilen Dodge och uddamärkena Kaiser och Frazer. De två sistnämnda märkena existerade endast några år mellan 1946 och 1955, varpå tillverkningen upphörde.

Olycksdrabbad lastbil
Vid Tistad fanns under en period, troligen slutet av 1920-talet, en lastbil. Det var en T-Ford som användes bl a till att köra timmer till sågen och mjölk till mejeriet. Lastbilschaufför var en man som hette Nisse Ahlstrand.

Under den här tidsperioden var det mycket folk på de stora gårdarna. Många var ungdomar, och dessa sysslade med många aktiviteter på den begränsade fritid de hade. Bl a bildades vid Tistad en idrottsförening. Tistad Sportklubb hette den och man ägnade sig mest åt att spela fotboll. Greve Wachtmeister stöttade klubben, bl a genom att upplåta mark till fotbollsplan samt virke till ett omklädningsrum. Dessutom fick klubben låna T-Forden för att åka till sina bortamatcher. Hela laget satt då på lastflaket.

Det var vid ett sådant tillfälle en svår krock inträffade. Man hade spelat bortamatch i Stigtomta, och var på väg hem igen. När man skulle svänga ut på vägen från Stigtomta idrottsplats krockade man med en annan bil, och T-Forden totalförstördes. Inga svårare personskador uppstod märkligt nog. Om man skall tolka detta så att människor är hållbarare än T-Fordar är oklart, men hur som helst skaffades ingen annan lastbil till Tistad efter detta.

Den bilen var för modern
Vid Nääs säteri i Bärbo, som ägdes av en broder till greve Wachtmeister på Tistad, levde man gärna kvar i det gamla, och var inte så snabb med att skaffa bil. Vad jag vet fanns där ingen bil förrän långt in på 1930-talet. Man köpte endast Volvo-bilar till långt in på 1950-talet då man skaffade en Chevrolet.

Av Volvo-bilarna minns jag särskilt en modell som hette Carioca. Denna modell kom 1936 och var, efter den tidéns mått mätt, en mycket elegant skapelse. Den låg formmässigt långt före sin tid. Kanske rent av *för* långt före, så när 1937 års modeller kom hade man förändrat

den igen, bl a genom att åter flytta ut strålkastarna i burkar på skärmarna. På 1936:an var dessa fint inbyggda i den strömlinjeformade karossen.

Det lär vid den tiden ha rasat en formgivningsstrid mellan Volvo och Chrysler, som ville påstå att Volvon var en ren kopia av Chrysler Airflow. Om detta var anledningen till att Volvo backade i formgivningshänseende är oklart.

Missförstådd skönhet

Vid godset Täckhammar i Bärbo lär man ha skaffat bil mycket tidigt. Jag är lite osäker när det gäller Täckhammar. Det hörde visserligen till Bärbo socken, men den delen av socknen var lite okänd. De flesta barn i Bärbo gick i skolan vid kyrkan. Men genom en donation hade Jenningska skolan byggts i närheten av Täckhammar och där gick banan från Täckhammar och delar av Råby. Socknen var så att säga lite kluven. En sak är jag dock säker på när det gäller Täckhammars bilinnehav.

En gång om året hade kyrkofullmäktige sammanträde i Bärbo prästgård, och då kom ingenjör Böklin åkande dit med sin bil. Detta var omkring 1939. Bilen var av märket Dürkopp, en tysk bil, och årsmodellen 1911.

Vi barn hade aldrig sett en så gammal bil tidigare. Vi tyckte det var mycket lustigt och höll på att skratta oss fördärvade åt skrället. Alla reglage, växel, signalhorn m m satt på bilens utsida. Mässingen blänkte och den var säkert i mycket gott skick och lite körd. Men vad hjälpte det? För oss ungar var det en skrothög, och vi gav den snabbt och utan betänkligheter namnet ”Täckhammars dyngkärra”. Gud förlåte oss. Detta var säkert den största klassiker som rullat på vägarna i Bärbo. Täckhammarsborna själva var dock något mildare i bedömningen av bilen och kallade den ”mjöllasset”, därför att den såg ut som ett sådant när den kom körande med den vita suffletten uppe. Märket tillverkades åren 1896 – 1927.

Var blev den av? Jag såg den aldrig efter kriget. Blev den skrot? Mycket skrotvärde hade den, med tanke på all mässingen. Blev den uppköpt och räddad åt eftervärlden? Eller – men det kan väl inte vara möjligt – står den kvar ute vid
Täckhammar och väntar på att bli räddad?

De flesta hade inte råd att skaffa bil

Bärbo socken var mycket liten. Marken i socknen ägdes av grevarna Wachtmeister på Nääs och Tistad, ingenjör Böklin på Täckhammar, kyrkan samt en syster till grevarna Wachtmeister, Daisy, som ägde Grindstugan. Övriga gårdar och torp var arrendeställen till dessa markägare.

De flesta torp var mycket små och man levde enkelt, en del på gränsen till fattigdom. Så där fanns vid den tiden ingen tanke på att skaffa bil eller annat motorfordon. Här gällde naturahushållning i högsta grad.

Fröken Daisy på Grindstugan tillhörde alltså markägarna i Bärbo och jag minns att också hon hade bil. En Ford V8 av 1934 års modell, elegant mörkbrun med klarröda stålekerhjul. Hon körde nog inte själv, för jag vet att hon hade chaufför. Birger Adler hette en, men det är möjligt att det fanns andra också.

I slutet på 1930-talet fanns det i Bärbo ungefär fem bilar. Inte mycket om man betänker att socknen hade cirka 500 invånare då. Tidigare, någon gång under 1920-talet fanns det flera bilar. En skomakare som hette Emil Reinch bodde vid Tistad grindar och bedrev vid sidan av skomakeriet någon form av taxiverksamhet. Till denna verksamhet använde han en T-Ford. En annan man, som hette Engström, hade också en T-Ford och bodde vid Hörnstugan, där han bedrev sadelmakeri och som tidigare nämnts hade handlaren vid Tistad också en T-Ford.

Att det var så många T-Fordar igång var kanske inte så konstigt, för den var den första massproducerade bilen i världen. Redan 1908 startade Henry Ford det löpande bandet med T-Fordsproduktion. Den tillverkades i över 15 miljoner exemplar med samma grundidé, och hade 1926 blivit så omodern att den måste ersättas med något annat. A-Forden föddes då, men tillverkades bara under en femårsperiod.

Busstrafik med lastbil
Vid Fridhem, som ligger i närheten av kyrkan, bodde det en annan skomakare. Han hette Lundqvist och hade flera söner. En av sönerna hette Hugo och var ett "tekniskt snille. Han köpte en gammal International lastbil, som han byggde om till buss. Med denna buss körde han en tur i veckan in till Nyköping.

Man får förstå att detta var ett stort framsteg för den ganska isolerade befolkningen på landet. Nu fick man möjlighet att för en ringa penning ta sig in till staden, där kunde man under några timmar uträtta ärenden som att gå till apoteket, doktorn eller Systembolaget. Det mesta fanns ju annars att köpa vid Tistad handel, som drevs som en handelsförening och där man kunde bli delägare genom att köpa aktier.

På två eller tre hjul
Men motorcyklarna då, fanns de i större antal i bygden på 1920- och 30-talen? Svaret är väl att det fanns en del.

Jag kommer ihåg att viltvårdaren vid Tistad, jägare Jonsson, hade en lättviktsmotorcykel av märket Rex. Det här var före de ”kaffebrännare” med trampor och 98-kubiksmotor som de flesta äldre minns. Jonssons cykel var på 147 kubikcentimeter, och hade en 3,5 hästkrafters motor. 1924 kostade en sådan maskin 575 kronor, och pungade man ut en hundralapp till fick man frihjul.

Dessa lättviktare var körkorts- och skattefria, men fick inte väga mer än 50 kilo. Eftersom motorstyrkan var stor i förhållande till cykelns vikt, skapades antagligen problem med dessa fordon, och mycket riktigt kom 1927 en ny förordning då det för dessa cyklar krävdes registrering, skatt och körkort.

I jägare Jonssons fall var nog vikten inget större problem, för han var en fullvuxen man och hela ekipaget med Jonsson och utrustning på vägde säkert ett stycke över 200 kilo. Jag minns att han åkte omkring i bygden och köpte upp ligghöns. Dessa skulle användas till att ruva fasanägg i Tistads omfattande fasanuppfödning. Med dessa levande äggkläckningsmaskiner nedstoppade i en säck åkte Jonsson och Rexen omkring i bygden, och han såg ut som en jultomte.

Andra Rex-ägare var byggmästare Sävström från Tistad och en man som hette Samuelsson från Listorp (Tistad grindar).

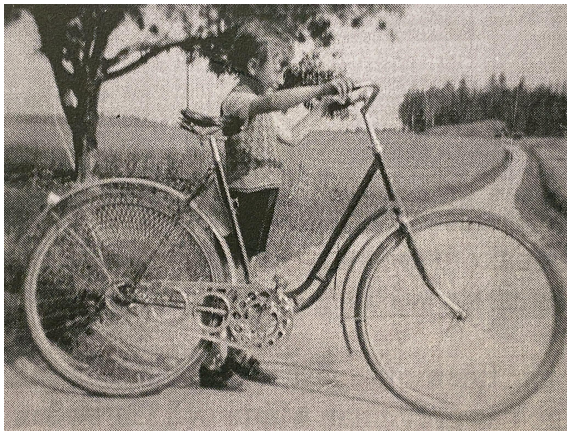
Men det fanns också en del större motorcyklar. Nisse Ahlstrand, som också var chaufför på den tidigare nämnda lastbilen vid Tistad, hade en 1000-kubiks Husqvarna. Denna helt svensktillverkade maskin var 2-cylindrig och presterade 20 hästkrafter. 1928 kostade en sådan 1.615 kronor och ville man ha sidovagn till den blev priset 560 kronor högre.

En annan man, Sven Johansson, var hönsskötare vid Tistad. Detta lågstatusyrke kompenserade han genom att åka omkring på en 500 kubik Ariel Red Hunter, en riktigt sportig maskin. Även John Nyström från Listorp hade en 500-kubikare av märket Suecia.

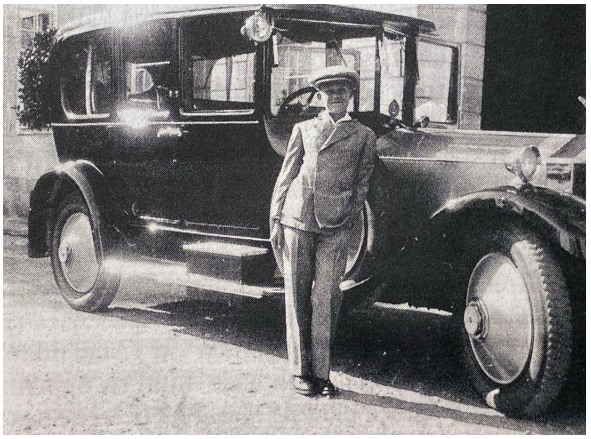
Den här artikeln är baserad på egna minnen och samtal med bla Sigrid Wachtmeister, Fredrik Wachtmeister, Sivert Karlsson, Hans Andersson och Klas-Erik Jonsson. Jag vill tacka för deras medverkan och för bilderna de ställt till förfogande. |

Åke Pettersson

Bildgalleri

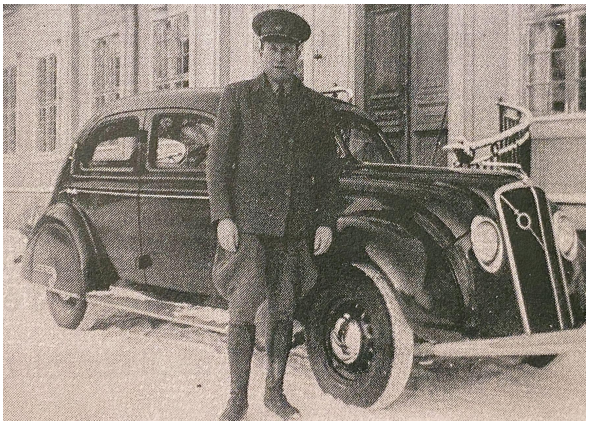


Hans Andersson, Nääs, 9 år på väg till skolan med fickorna fyllda av gummiskrot. Cykeln är en Fram från 1924 och kostade då 180 kronor.

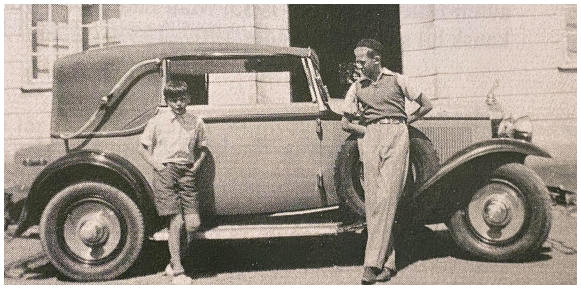


Arvtagaren till Tistad, Claes Wachtmeister, vid Rolls-Roysen, försedd med vinterkaross.

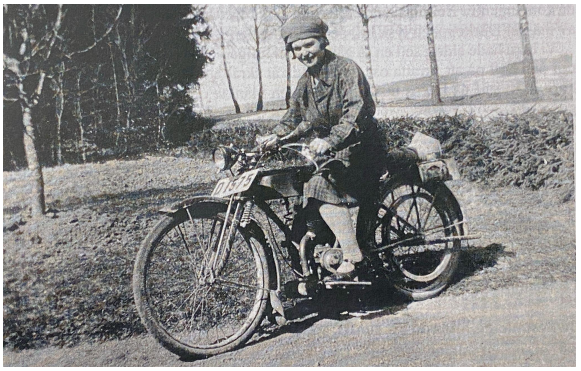
Sivert Karlsson i chaufförsmundering vid en Dodge 1952.



Chauffören Bertil Andersson med den Volvo Carioka 1936 som fanns vid Nääs.



Fredrik Wachtmeister t.h. och Ted Boheman vid Buick Cabriolet 1933 vid Tistad slott.



Jägaren Jonssons dotter Ingrid provar Rex-motorcykeln . Bilden tagen 1927 eller senare eftersom cykeln är registrerad.

Redigerat och digitaliserat av Sören Eriksson