

AKTIEBOLAGET SVENSKA  
AUTOMOBILEFABRIKEN  
BOLLNÄS



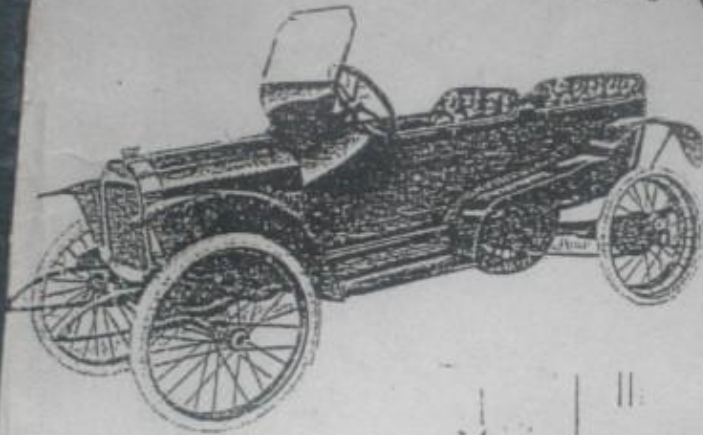
FLYGANDE PLÅNER



Automobilen

SAF

32 HX. 6-Sitadg



RENGSTÖBL EN



MOTORSLÄDEN FRÅN RENG SJÖ

*Tillhör*

ÄREN

1913 - 1922

*Regusjö Hembygdsförening*

## REGNSJÖBILEN BAKGRUND

Avskrift av dokument från Regnsjö Hembygdsgrupp.

Under slutet av förra och början av det här seklet, började man på ett flertal platser i Sverige tillverka bilar. Kvar från den tiden finns idag egentligen bara Scania. Volvo som startade sin verksamhet senare.

När AB Svenska Automobilfabriken SAF i Bollnäs byggdes år 1919 var det ett av de sista försöken att etablera sig i branschen innan Volvo år 1927 presenterade sin första serie bilar.

Grundläggarna av vad som blev Volvo satt med pionjärengångarnas facit i hand och visste därför hur man skulle gå tillväga för att etablera sig i branschen.

Även om Svenska Automobilfabriken i Bollnäs var en på sitt sätt storslagen satsning så vet vi egentligen väldigt lite om vad som hände med den, och varför.

Därför har min målsättning med det här projektarbetet varit att med den dokumentation som finns visa händelseförloppet.

Jag har därför inte för avsikt att beskriva berörda människors privatliv. En person går emellertid inte att undvika helt, det är Anders Jonsson i Regnsjö. Han var en av pionjärengångarna.

Vi börjar därför med hans verksamhet vid Höjen i Regnsjö kommun en mil väster om Bollnäs. Där tillverkades Anders Jonsson bl. a. motorslädor och bilar i liten skala, innan han blev involverad i SAF-satsningen i Bollnäs.

### OM REGNSJÖBILEN

Sågsägaren Anders Jonsson i Regnsjö tillverkade under åren 1914-16 tio exemplar av en liten 10 hästars bil, som drevs av en vattenkyld, tvåcylindrig tvåtaktare.

Vagnen gick inte att backa. Den hade remdrift och kunde gå på hel – eller halvfart. När Jonsson skulle designa karossen tog han mått på fullvuxna hälsingar i vargpäls, vilket gjorde den lilla bilen förvånansvärt rymlig.

Motorn inköptes från Morgårdshammar. Den hade en styrka av enbart sex hästkrafter och var egentligen avsedd för båtar. Kapaciteten räckte för att dra bilen med två personer i. Farten var det förstås inte mycket bevänt med, men man hade heller inga större krav i den vägen.

Förutom motorn tillverkades allt vid Höjens verkstäder i Regnsjö. Ett femtontal arbetare var engagerade i "bilfabriken". Anders Jonsson höll samman det hela, broder Jonas ritade och svarade för de tekniska beräkningarna. Bland de anställda kan nämnas Johan Sundström, Natan Persson, Lars Lind, Per Åkerblom och Johan Karlsson.

Verkstaden var relativt nybyggd sedan hela industrin ödelagts av en eldsvåda 1912.

Arbetsförhållandena var svåra då verkstaden bestod av tre våningar med dålig samordning – smedjan i källarplanet, verkstaden i bottenplanet och monteringsavdelningen på andra våningen. Det blev förstås ett ständigt springande mellan de olika avdelningarna.

Regnsjöbilen eller bara "bilen", slog aldrig riktigt. Verksamheten flyttades över till Säversta i Bollnäs, där den femsitsiga SAF:en växte fram. Den fick heller ingen framgång då konkurrensen från Amerika blev för svår.

Idag finns inte mycket kvar som minne av Regnsjöbilen. En kylare finns dock bevarad i Hembygdsbyn, Regnsjö, vilket har sin speciella bakgrund.

Anders Jonssons äldste son John hade olovligt lånat en bil, när han krokade och knycklade till kylaren.

Han fick hjälp att byta kylare i verkstaden utan sin fars vetskap. Den skadade och utbytta kylaren sänktes i en damm. Efter många år kom tanken på kylarens värde som minne av biltillverkningen i Regnsjö. Den fiskades upp och finns nu bevarad åt eftervärlden.

#### VEM VAR ANDERS JONSSON

Han föddes i Höjen 1877, vid en liten kanal mellan Väster och Östersjön, där linskäktar och skvaltkvarnar kan spåras till 1700-talet började Anders Jonsson sin verksamhet. Han saluterade starten på sitt bygge av blivande Hälsingegården med att spränga i berggrunden uppe på Höjen så att stenflisorna rök neråt linskäktar, skvaltkvarnar och omstridda vattenrätter i kanalen.

Anders Jonsson var en driftig karl. Det framgår av hans verksamhet. Trots eldsvådor likvidationsshot, världskrig och depressionsår fortsatte han oförtrutet vidare.

Jordbruk, hästhandel, tegelbruk. sågverk, verkstadsindustri som så småningom innefattade tillverkning av bl a motorslädar och bilar stod på programmet. Det blev slutligen träfiberplattan JONIT, som blev den stora produkten.

John Wästman. Verksam i Regnsjö hembygdsförening har under många år fört minnesanteckningar om vad som tilldragit sig i bygden. Här följer ett litet sammandrag som beskriver verksamheten vid Höjen.

Viktigast och mest samt längst använd blev Höjensdammen med sitt fall. Något till öster hade Fändrikens en skäkt och eget fall. En dag då Fändrikens jäntorna satt och skäktade stannade verket. Någon hade stängt dammluckan. Fändriken Lars Andersson kallade till sammanträde. Det blev ett hetsens sammanträde där Lars Andersson framhöll sina tre vattenrätter i hårda ord och sade: Vet ni vad dråp är? Det är yxakniv och påk. Vattnet var värdefullt, som många ville ha och använda. Fändriken använde sitt vattenverk till dess Anders Jonsson började bygga villan.

Tegelbruket var nog Anders Jonssons första industri. T o m ett kvinnfolk var där och reste tegel. Tegelbråken drevs med ett vattenhjul, därtill fanns och brännugn och tork. Tillverkningen upphörde 1907. År 1905 byggdes en såg. En större verkstad uppfördes också för tillverkning av, bl a virke från sågen, kolades och med kolet drevs en ångmaskin köpt från en båt i Ljusne. Även en kvarn uppfördes. År 1907 ordnades elektrisk belysning. Det var ett hjul med turbinfjolar som ångan sprutade på och en generator kopplad därtill alstrade ström. Det året blev villan upplyst. Det berättas att Jon Ersson i kyrkvårdens kom en morgon med en trälyckta med ett ljus i och träffade Jon Pers på gården. De sade: Vad det lyser hos Anders Jonsson uppe på Höjen, så här blir det aldri att det lysa hos oss inte. Anders Jansson var en skicklig hästhandlare. Han skulle ha levt gott på bara hästhandel har man sagt. Hästarna behövdes förutom i jordbruket, för timmertransporterna till Sågen och för transport av det sågade virket till bland annat till järnvägstationen i Bollnäs och Kingsta, samt direkt till båt för utskeppning vid Stugsund.

Den 16 oktober 1912 kom katastrofen. Ångsåg, kvarn, snickeriverkstad med smedja. Praktiskt taget allt brann ned. John Wästman var 6 år vaknade: Vad ljust det var i mörka natten, orsaken var eldsvådan i Höjens. Vi hörde hur det brakade och brann. Transmissioner, axlar och remskivor som satt i taken dunkade ned. Aska och skrot var vad som fanns kvar på morgonen den 17:e.



Anders Jonsson startade omedelbart återuppbyggnaden av såg, kvarn en större skorsten samt verkstad. I den verkstaden började tillverkningen av motorsläden och Regnsjöbilen eller Lillbilen som den också kallades, eftersom den var avsedd för smala norrländska vägar och plånböcker. Innan vi går över till beskrivning av Regnsjöbilen och den vådliga färd över Antarktis som motorsläden hade kunnat råka ut för, skall vi fortsätta i John Wästmans minnesanteckningar där han redogör för den nya verkstadsbyggnaden medhissanordning som uppfördes efter branden. Den år 1912 helt nyuppförda verkstaden var i tre våningar. Högt i tak för att få plats med alla axlar och remskivor som behövdes för att driva maskinerna. Verkstadsbyggnaden stod i öst och väst. Till smedjan som delvis var nedgrävd gick en lång trappa. Smihärd, smihammare och smipust var konstruerade av Anders Jonssons broder Jonas Jonsson. Övriga maskiner och verktyg som behövdes till en modern smedja fanns också.

I våningen ovanför fanns verkstaden, tre stora fönster, i söder bänkar mot väggen. Elektriska lampor hängde lågt över dessa. Å vad vi beundrade dessa lågt hängande lampor med sitt vita sken då vi var små, minns Jonas Wästman leende. Skruvstäd, verktyg av alla sorter och transmissioner i taken med remmar ned till maskinerna. En stor port i söder och kobrygga in till verkstaden. Mot norr en svarv och i den stod Per Åkerblom. Övriga var Jonas Boive från Glösbo, Jon Persson Svedja (Sve Jonas), Johan Sundström Mo och Natan Persson som senare blev verkmästare. Mitt i verkstaden gick trappan ned till smedja och i väster trappan upp till snickeriverkstaden.

Eftersom hela byggnaden stod i en slänt fanns snickeriverkstaden där upp för sig själv, i en påbyggnad åt norr. Där monterades träet för att tapetseras eller klädas av Hammarlund från Bollnäs. Där eller på bryggan till snickeriet gjordes Lillbilen färdig. Han slapp bära i trapporna genom att det fanns luckor i golven och block i taken. Där kunde man hissa upp eller ned påbörjade arbeten, antingen från övre till smedjan eller tvärt om. Dom där blocken satt kvar länge i taken.



Anders Jonsson hade bra hjälp av sin bror Jonas Jonsson, som var uppfinnare. Fläktar, smideshammare och en hel del andra där brukade maskiner var (Jon Jons) påhitt. I allt skrot letade man efter något användbart. Anders Jonsson var snäll mot oss barn i Regnsjö. På hemväg från skolan fick vi ofta gå in i verkstaden och titta på hur man arbetade. När Anders Jonsson ersatte hästarna med lastbilar för transporterna, det var s k tyskbilar som importerades och iordningsställdes efter kriget, fick de anställda i Höjens låna dessa och fara iväg på lördagsdans, på andra orter. Dessa resor kallades populärt för Regnsjötågen.

År 1926 arbetade jag där en kort tid och i mars 1932 började jag i den nybyggda Wallboardfabriken. Där tillverkades Jonitplattan, som blev en stor produkt. Den gamla verkstadsbyggnaden fanns då kvar som den var från början och jag var där mycket och reparerade. Det syntes bra på Anders Jonsson vilket humör han var på då han kom nedför slänten från villan. Kom han med hatten neddragen för pannan var det bäst att hålla sig undan, men var den tillbakaskjuten i nacken och han dessutom visslade på melodin: Vi går över daggstänkta berg fallera, ja då var han på det mest strålande humör, då gick an bra att resonera med, både om idéer och löning.



#### PUNKTERINGAR.

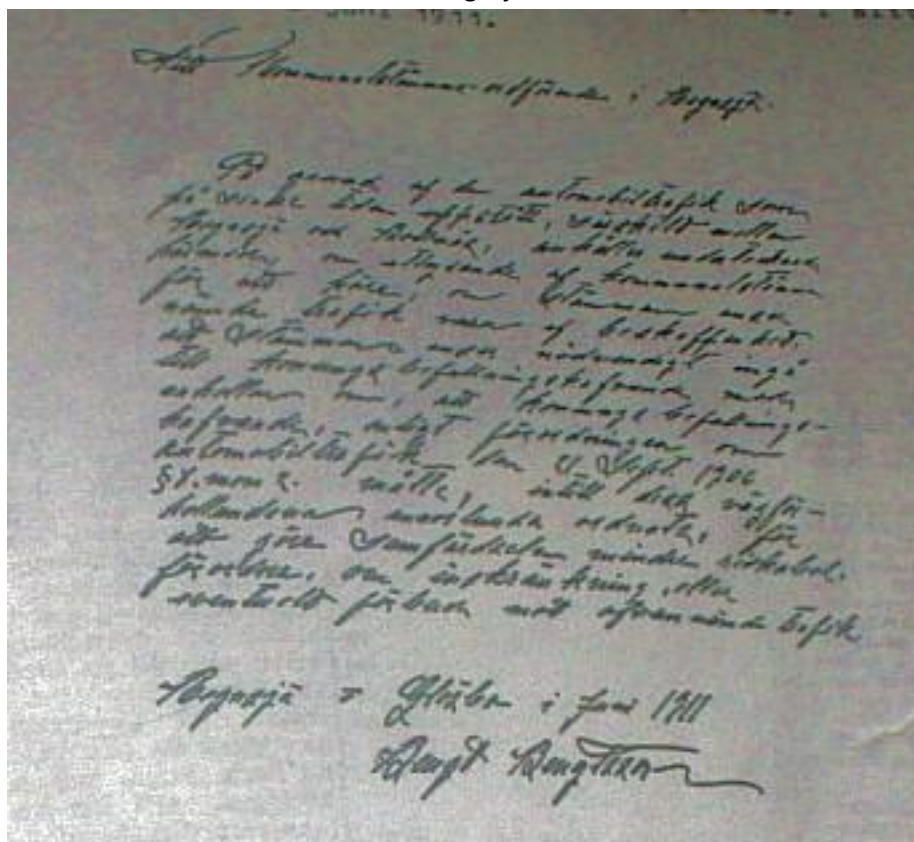
Anders Jonssons bileskapader rönste stort intresse i Regnsjö bygden från början av 1900-talet och framåt. Punkteringar var synnerligen vanliga som vid ett tillfälle, sommaren 1912, samma år som Sverige var värd för "solskensolympiaden" i Stockholm, berättas det att Jonsson fick tre punkteringar vid en åktur runt Dellensjöarna.

Hur punkteringarna lagades? Jo, de lappades och tätades med tändstickor! Den tredje och sista punkteringen kom i Växbo, nära hemmet i Regnsjö. Då hämtade en irriterad Jonsson hö från en stack och tätade ringen. Och det höll faktiskt de kilometrar, som var kvar....

En annan gång tappade Jonssons privatchaufför sin vigselring i samband med att en punktering lagades på en Gävleresa. Ringen återfanns sedan året efter på en ny resa till residensstaden – inne i det däck, som åter punkterat.

## MAN HADE BELAKARE SOM MOTABETADE VERKSAMHETEN

Till kommunalstämma-ordförande i Regnsjö.



Avskrift handskrivet dokument.

På grund av den automobilfabrik som på senar tid uppstått, särskilt mellan Regnsjö och Bollnäs, anhåller undertecknad, härmed, om utlysande av kommunalstämma för att höra, om stämman anser nämnda trafik vara af beskaffenhet, att stämman anser nödvändigt ingå till konungs befallningshavande, enligt förordningen om automobiltrafik den 21 Sept. 1906 § 8, mom 2. Måtte, intill dess vägförhållandena annorlunda ordnats, för att göra samfärdsel mindre riskabel, förordnas, om inskränkning, eller eventuellt förbud mot ofvannämnda trafik.

Regnsjö o Glösbo i Juni 1911. Bent Bengtsson

## DISPONENT ANDERS JONSSON 70 ÅR

Ur lokalpressen.

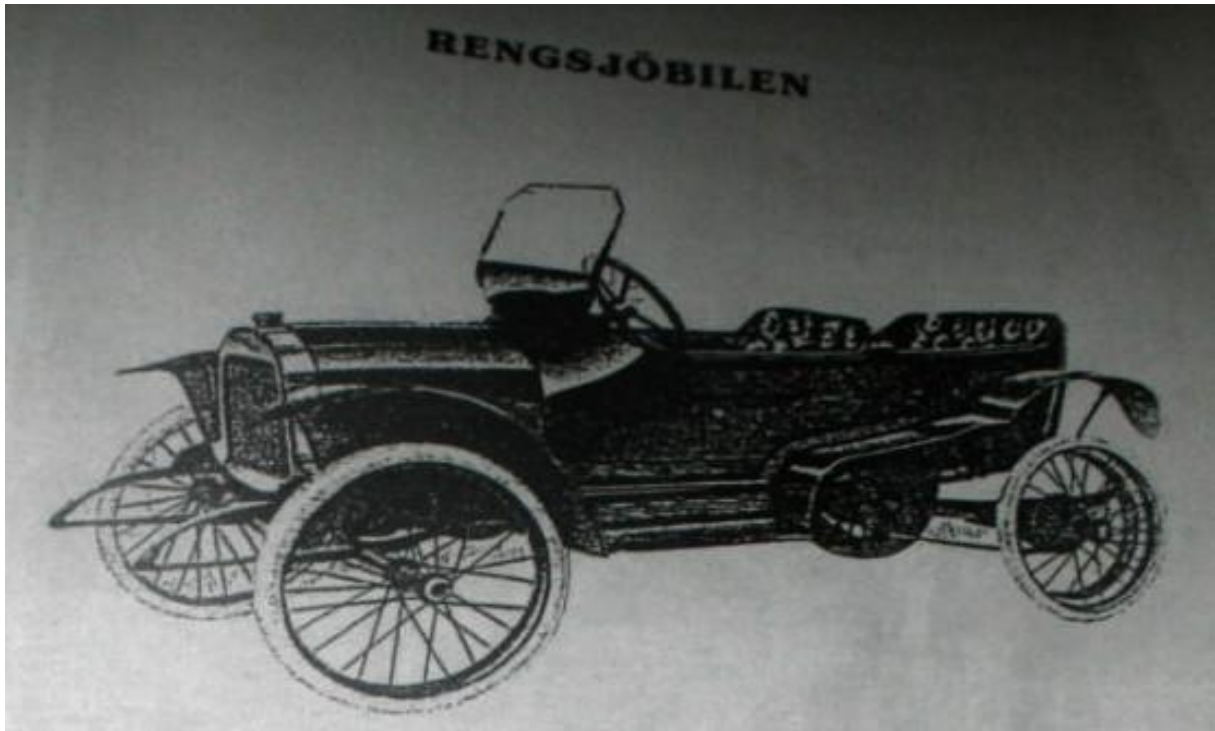


70 år fyller i morgon disponent Anders Jonsson i Regnsjö.

Någon närmare presentation av jubilaren erfordras ej. Han är en av länets märkesmän av mera ovanliga mått, företagsam och driftig som få. Efter att tidigare bedrivit industri och affärsverksamhet av olika slag och därjämte brukat sitt fäderneärvda hemman, vilket han fortfarande innehar, startade han 1929 Jonitfabriken i Regnsjö. Detta företag har han genom en okuvlig energi och enastående skicklighet, som besegrat alla hinder och svårigheter, på få år drivit upp till ett av landets största i branschen. Den stora efterfrågan på företagets produkter har gjort att fabriksanläggningarna flera gånger har måst utbyggas, och utvidgas, och har nu nått en stor omfattning, att f.n. att över 200 personer sysselsätts vid fabriken, jämte den intilliggande sågen – även denna ett av jubilarens verk. Att disponent Jonsson kommit att betyda ofantligt mycket för sin hemkommun Regnsjö är ju givet. Hans företag – vilka som bekant har formen av familjebolag – dominera socknen helt och hållet, och det var också tack vare dessa, som kommunen blev praktiskt taget blev oberört av arbetslösheten under de svåra depressionsåren. Att disponent Jonssons förmåga även tagits i anspråk inom kommunal och kyrkofullmäktige är helt naturligt. Det senaste året har han dock tyvärr på grund av ohälsa måst draga sig ifrån dessa och även nödgats inskränka på sitt personliga deltagande av ledningen för sina företag.

Då nu jubilaren ingår i sitt sjunde decennium, veta vi att vi ha alla samhällsintresserade, bakom oss, då vi uttala ett tack för föredömlig, sporrande gärning och uttala en lyckönskan till dennas fortsatta blomstring.

## REGNSJÖBILEN.



Det följande stod att läsa i tidningen Ljungan, bulletin den 128 okt. 1916.

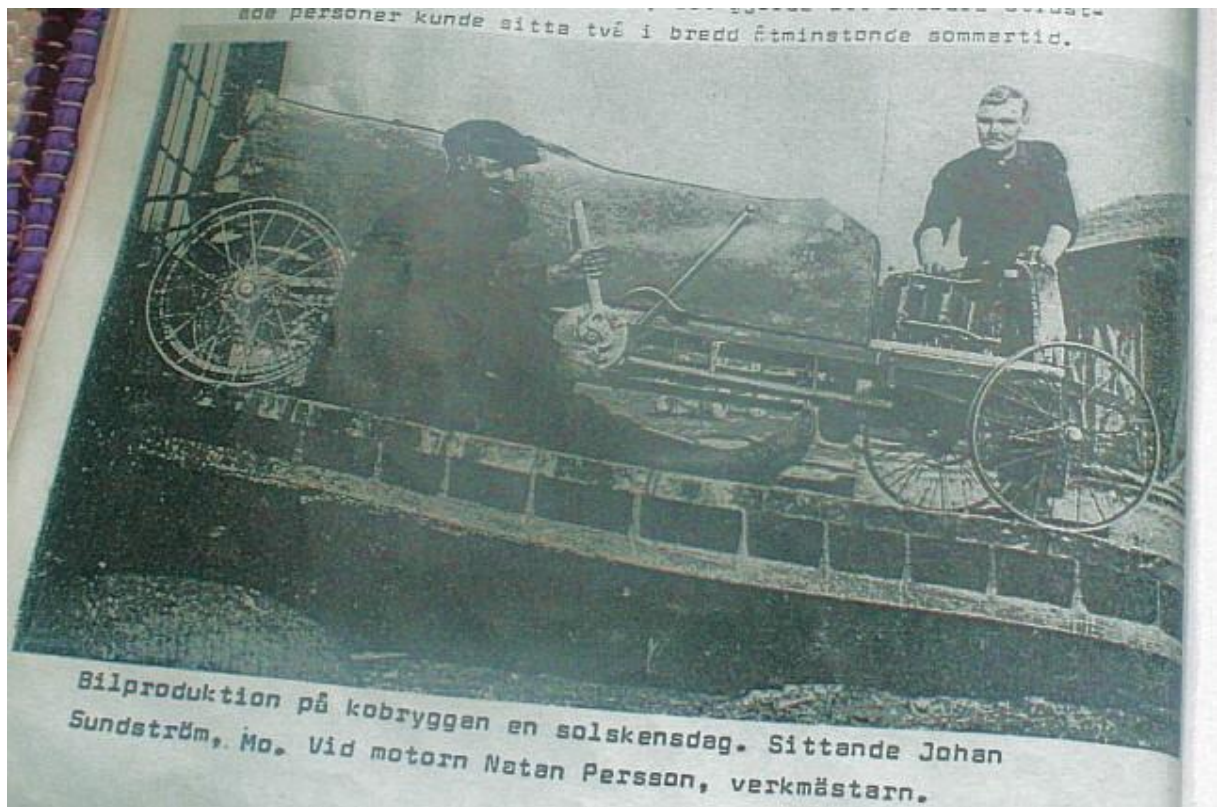
En Ny sorts automobil har byggts vid Höjens verkstäder i Regnsjö avsedd att ersätta de vanliga motorcyklarna med sidovagn. I lördags gjorde verkstadens chef Herr Anders Jonsson en provtur hit med den nya bilen som därvid befanns fungera till belåtenhet. Den är avsedd för endast två personer, chaufför och passagerare och väger endast 250 kg. Drivkraften är en tiohästars motor med vattenkylning och den på andra automobiler vanliga kardanaxeln har bytts ut mot drivremmar från motor till bakaxel. Härigenom har kostnaderna kunnat nedbringas så att man tror sig kunna sälja bilen för omkring 2000 kr.

Dess ringa bredd gör att den med lätthet kan framföras även på smala byvägar, varför verkstaden hyser förhoppning om att densamma härigenom och genom sin prisbillighet skall befinnas kända särskilt för Herrar handelsresande.

Att Anders Jonsson konstruerade Regnsjöbilen eller Lillbilen som den också kallades av dom närmast berörda kände han till behovet av Herrar handelsresande att nå kunderna utan alltför stor ansträngning. De måste fram med sina varor och kataloger. Hindret för dem var smala norrländska vägar och plånböcker. Lösningen var tänkte Anders Jonsson, var en smal lätt och prisbillig automobil.

Svårtillverkade delar som t.ex. detaljer o kraftöverföringen, hjul, motor och kylare beställdes från företag som specialiserat på sådan produktion. Resten tillverkades vid Höjens verkstäder i Regnsjö, med de förutsättningar som fanns där. Kylaren beställdes från Stockholms mekaniska verkstäder och motorn köptes från Morgårdshammars Bruk. Den bestod av en tvåcylindrig 5 till 10 hästkrafters båtmotor. Handbroms och fartspel på höger utsida. Hel och halvfart. Ingen back. Anders Jonsson påstås ha tagit mått på en fullvuxen man i vargskinnspäls när han bestämde bredden på bilen, det gjorde att smalare utrustade personer kunde sitta två i bredd, åtminstone sommardid.

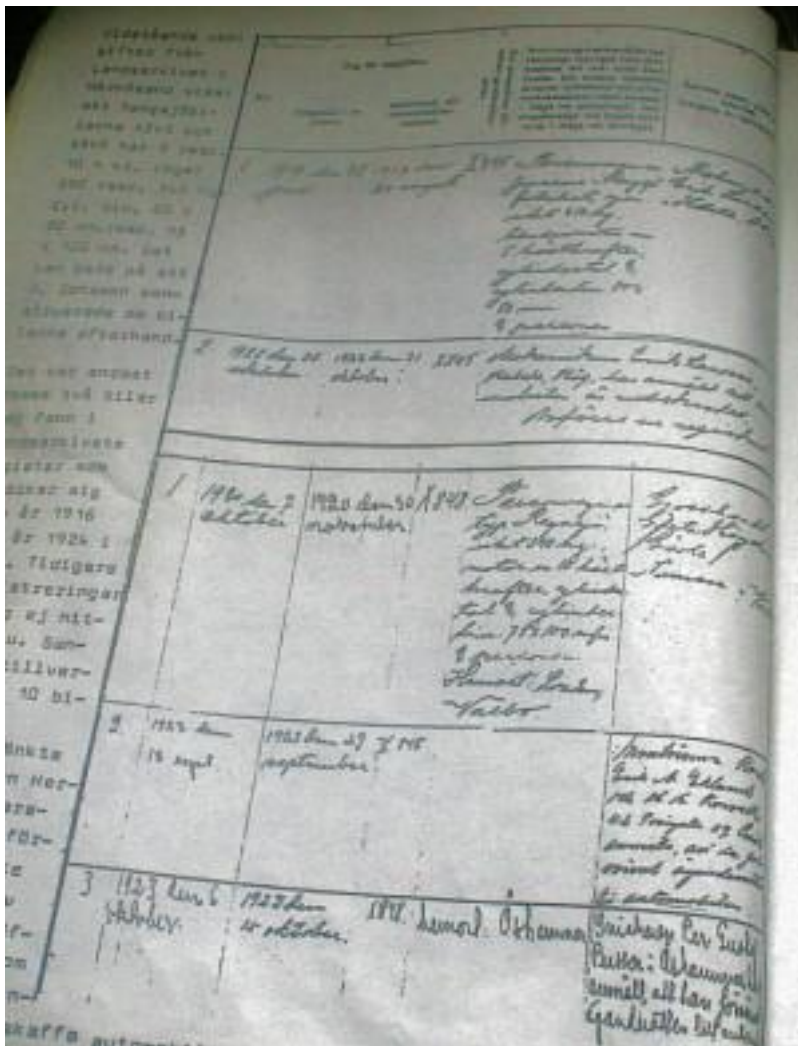




Vidstående dokument från landsarkivet i Härnösand visar att Regnsjöbilarna X245 och X848 har 5 resp. 10 hk. Väger 250 resp. 340 kg. Cylinder diam. 80 x 80 resp. 75 x 100 mm. Det tyder på att Anders Jonsson konstruerade om bilarna efterhand.

Det var endast dessa två bilar jag fann i landsarkivets register som sträcker sig från 1916 till 1924 i X-län. Tidigare inregistreringar har jag ännu ej hittat. Sannolikt tillverkades 5 till 10 bilar. Den tilltänkta

kundkretsen Herrar handelsresande blev förmodligen inte tilltalade av bilens förträfflighet. De som hade råd och intresse att skaffa automobil vid den här tiden ville kanske också färdas i större mera ståndsmässiga fordon.



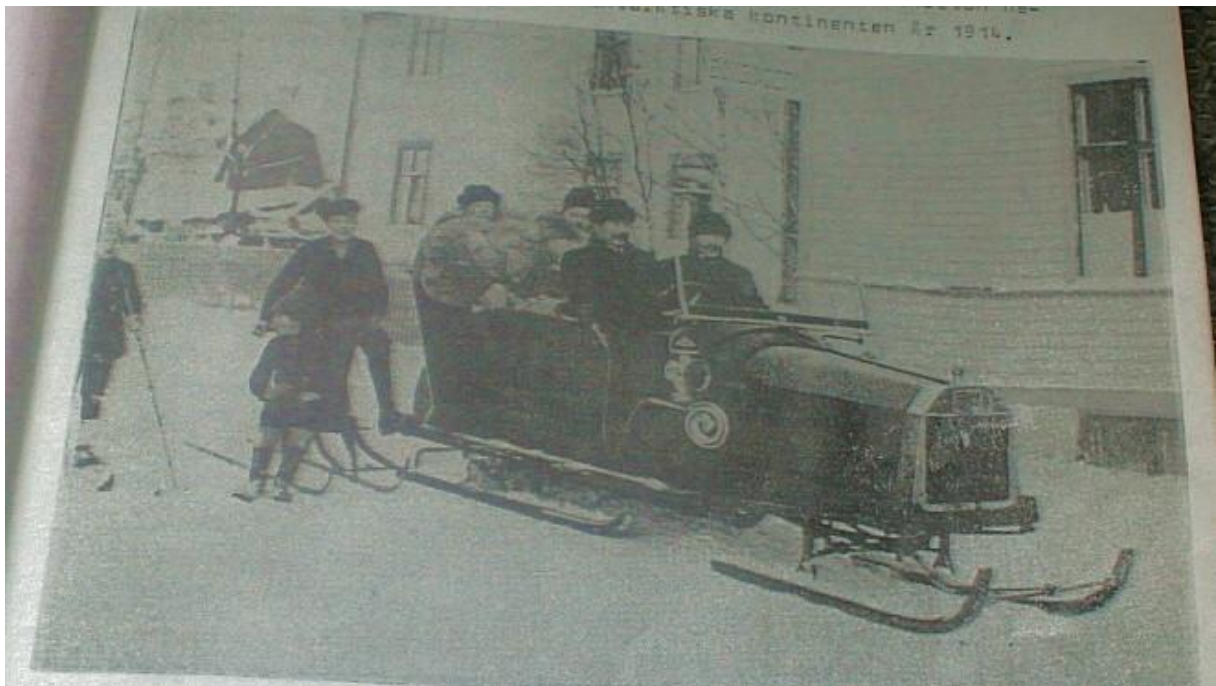
KYLAREN





Hembygdsforskare John Wästman visar upp det enda som finns kvar av Regnsjöbilen. En kylare. John Wästman berättar. Anders Jonssons son John smyglånade en Lillbil och lyckades krocka mot något, kylaren blev tillbucklad. För att hemlighålla eskapaden för sin far fick han hjälp av Jonas Boive på verkstan att byta ut kylaren. Den deformerade kylaren dränktes i Höjen dammen. Då John blivit vuxen erinrade han sig den sumpade kylaren och fiskade upp den ur dammen. Den fick pryda hans sommarställe i Iste, Arbrå. Efter Johns bortgång träffade jag hans änka Inga. Jag frågade om hon kunde tänka sig att skänka kylaren till Regnsjö Hembygdsförening, som minne av biltillverkningen vid Höjens. Jag skall tala med pojkarna och höra deras utlåtande, blev svaret. Så en dag kom de hit med kylaren. För att få det hela fullständigt övertalades sonen Hans att överlämna kylaren offentligt, vid sommarfesten, vilket han gjorde utomordentligt bra och Regnsjö hembygdsförening framförde tack för gåvan.

#### MOTORSLÄDEN FRÅN REGNSJÖ.



Innan vi går över till den egentliga uppgiften, presentationen av SAF i Bollnäs, vill jag gärna berätta vad som beskrivits om motorsläden som tillverkades vid Höjens. Det är ett glömt kapitel i den lokala historien, men har kunnat bli mycket omtalad produkt om allt gått väl när Sir Ernest Shackleton hade för avsikt att köras den antarktiska kontinenten år 1914.

Visst var motorsläden en elegant skapelse. Till vänster i baksätet sitter en mäktig person i bygden, lantbrukaren, landstingsmannen och chefen för travarebanan på sjön Varpen, Per Svensson. Till höger Anders Jonsson. I framsätet chaufför Boive och den ursprungliga uppfinnaren till drivanordningen på säden Jonas Persson, Svedje (Sve Jonas). Anders Jonsson köpte uppfinningen och ansökte om patent varefter drivanordningen förbättrades. Dess patent presenteras längre fram i berättelsen. (Min egen lilla undran är om Per Svensson var den fullvuxne man i vargskinnspäls som Anders Jonsson påstås ha tagit mått på när han bestämde bredden på Regnsjöbilen).

De enda dokument som jag funnit är dokument om patentbeskrivningarna och vad som skrivits om motorsläden i pressen. En del av artiklarna berör inte motorsläden från Regnsjö direkt, men har ändå betydelse för helhetsbilden. Det framgår klart att det fanns stort intresse för sk slädbilar under den

här tiden, eftersom samfärdsmedlen hade börjat motoriserats, vägarna var smala och snöröjningen ännu ej organiserats.

## VI BÖRJAR DÄRFÖR MED EN SERIE TIDNINGSARTIKLAR.

Ljusnan Bollnäs

17/3 1913

Motorsläden från Höjens verkstäder som igår provades med synnerligen gynnsamt resultat torde idag komma fram till Bollnäs. Den nu använda motorn är dock för svag, varför en starkare sådan skall inmonteras innan resultatet kan anses fullt tillfredställande. Motorsläden anlände hit idag kl 12.30 och mottogs av en beundrande skara intresserade. Släden var välbygd och snygg och man kan med skäl anse att frågan om ett vinteråkdon för motordrift därmed torde vara löst. Trots att motorn 10 h.kr. är för svag, gick släden fint och manövrerade utmärkt. I närvaro av de intresserade företogs en färd ut till travarbanan på Varpen, vilken färd utföll mycket fördelaktigt.

Ons. 10/12 1913

Den nye motorsläden från Höjens verkstäder provkördes i söndags på Östersjön i Regnsjö. En stor skara övervar provturerna som utföll anmärkningsvärt väl. Släden gick med god fart och fungerade alldeles utmärkt. Efter allt att döma är nu problemet fullständigt löst och vi har erhållit ett nytt och behövt vinterfordon meddelas Ljusnan.

Fre, 19/12 1913

Motorslädar till armén. Kunglig Maj:t har befallit att försök med den av kronan inköpta motorsläden konstruerad av ingenjör Håkansson i Västerås, skola till en början utföras vid Västmanlands regemente, samt e v fortsättas vid truppförband inom 6:e arméfördelningen. Här borde Höjens verkstäder i Regnsjö passa på att få sin motorsläde provad på samma gång.

Mån. 29/12 1913

En ny sydpolsexpedition. Sir Ernest Shackleton, förklarar i ett brev till Times att han tack vare en väns frikostighet, ser sig istånd att definitivt meddela, att han kommer att 1914 föra en expedition över det antarktiska landet. Tidningen tillägger att expeditionen kommer att avgå från en sydamerikansk hamn, tränga fram till sydpolen och återvända över Nya Zeeland.

Ons. 31/12 1913

Højens Verkstäders motorsläde. För någon tid sedan meddelades att lyckade provkörningar verkstälts med motorsläden från Höjens Verkstäder i Regnsjö och att det svåra problemet efter allt att döma blivit löst. Uppfinningen synes nu tilldraga sig det intresse den förtjänar. Sålunda meddelas till Ljusnan att chefen för 6:e arméfördelningen, genom sin adjutant gjort förfrågningar hos Höjens verkstäder, huruvida provkörningar med släden kunde för arméfördelningens räkning företagas i Östersund. Resan kommer antagligen också att anträdas någon av dagarna. Förfrågningar av spekulanter från alla håll ingår dagligen i stor mängd.

Fre. 2/1 1914

En vällyckad provtur med den nya 30 hästars automobilsläden från Höjens Verkstäder i Regnsjö företogs igår. Den c a 5 fjärdingsväg mellan Regnsjö och Bollnäs tillryggalades på knappa ¼ timme, trots ganska dåligt väglag över skogen. Efter åtskilliga avstickare häromkring fortsattes på eftermiddagen färden till Arbrå som tog 40 minuter. Vidare över Fläsbo, Wäxbo, och Glösbo och åter



till Höjen. Hela den tillryggalagda sträckan torde snarare över än- understiga 6 mil. Passagerarna voro under hela färden 3, mellan Bollnäs och Flästa c a 2 mil t o m 4. Släden gick hela tiden fullkomligt prickfritt, såväl uppför backar som i lös snö såvitt denna ej var alltför djup. Idag på middagen anlände motorsläden ånyo hit, efter att med 4 passagerare gjort färden från Regnsjö och hit på 40 minuter. (En fjärdingsväg =  $\frac{1}{4}$  av en gammal svensk mil = 2672 meter) (Medelhastighet på 40 minuters resan blir ca 20 km/tim).

Mån 19/1 1914

Motorsläden på långfärd. Motorsläden avgick i lördags middag till Gävle, dit den anlände samma dags eftermiddag. Igår middag fortsatte färden till Uppsala dit ankomst skedde i går kväll. Idag på morgonen fortsatte färden till Stockholm. På färden medfölja 4 personer. Från Stockholm ämnade man igår försöka möta släden med bil i Uppsala, men slädfärden måste avbrytas mellan Stockholm och Uppsala och istället fortsätta med hästskjuts.

Sv. Dagbladet

Lörd. 24/1 1914

Som vi kan se i slutet av artikeln har A Jonsson planer på att använda släden för t ex timmertransporter. Det förvånar ju inte som han var sågverksägare.



**MED MOTORSLÄDE ÖFVER GÄRDET.**

Lyckade profkörningar med den nya svenska slädbilen.

Den Nya Svenska motorsläden.

Motorsläden, detta nya Svenska fortskaffningsmedlet, har äntligen visat sig även på Stockholms horisont. Den i Höjens verkstad i Regnsjö konstruerade motorsläden, å vilken den berömda Engelska polarforskaren Sir Ernest Shackleton allvarligt reflekterar, provkördes igår av ett antal intresserade på Ladugårdsgärdet. En medarbetare i Svenska Dagbladet hade nöjet att göra en tur, som ibland gick upp till 45 km/tim, dels på banad väg, del också den del med lös snö täckta terrängen. Släden af hvilken vi här meddela en bild, är försedd med 36 hästars maskin och drives genom en med flera tandrader försedd med vals eller "fräs", vilken är fästad under bakre delen av släden på en rörlig arm och med sin tyngd vilar på marken. Genom en kedjeutväxling står denna fräs i förbindelse med

utväxlingsanordningen – en vanlig växellåda och motorn. Fräsen är normalt avsedd att göra c a 300 varfv i minuten. Den skadar icke afsevärt väglaget, åtminstone icke då snödjupet är någorlunda djupt.

Vid profvturen då släden var belastad med 4 personer visade den sig å särdeles jämt och behagligt. Vid profvturen hade man tillfälle att konstatera att motorsläden gick över det snöiga gärdet med god fart där det säkerligen hade varit omöjligt att komma ur fläcken med en taxameterbil.

Konstruktören som var med vid uppvisningen, förklarade att bensinåtgången på jämn väg med godt före vore ungefär samma som för en hjulbil. Vid dåligt väglag och djup snö ökade naturligtvis bensinåtgången.

För uppfinnaren står nu ett önskemål att konstruera en typ, som utrustas antingen med medar eller med hjul och användas både för vinter och sommarbruk. Man lär redan ha kommit långt med förverkligandet av denna kombination: givetvis skulle en auto av denna typ bli af stor betydelse för våra nordliga landsändar. Man umgås även med planer att konstruera motorslädar för transportändamål, exempelvis för timmertransporter.

D N presenterar en del detaljer om motorsläden. T ex bredd motortyp och pris.

DAGENS NYHETER Lördagen den 24 Januari 1914

#### En motorsläde av svensk typ för massfabrikation.

På fredagen hade Stockholm besök av ett åkdon som väckte rätt stort uppseende var det for fram. Det var en motorsläde konstruerad av fabrikör A Jonsson och verkmästare J Persson i Bollnäs, som nu kört ned den 32 mil långa vägen till huvudstaden. Under dagens lopp provkördes den för en hel del intresserade bland vilka även var en medarbetare för Dagens Nyheter. Under natten till lördagen körde motorsläden tillbaka den i dessa dagar särdeles svåra vägen till Bollnäs.

Motorsläden är, som man vet, ingen nyhet. Den har många år förekommit i många olika typer. Men hittills har man inte kunnat åstadkomma en släde som bestått praktiska prov i svår terräng. Att släden från Bollnäs gör det visade sig tydligt vid provkörningarna, på fredagen – för att nu icke tala om kraftprovet att köra de 32 milen på delvis särskilt ynkliga landsvägar. Släden gick fram med susande fart på vägarna på Djurgården och Ladugårdsgärdet, den tog backarna lekfullt och elegant, och då chauffören, för att visa vad åkdonet duger till, körde rakt in på Gärdets kuperade och snöhöjda ängar, gick den lika bra i denna oländiga terräng, som på den släta oplogade vägen. Det är just i denna omständighet som den nya släden har sin styrka. Den tar sig fram där en bil under inga omständigheter kan klara sig. På de smala norrländska vägarna exempelvis är det helt enkelt ogörligt att vintertid komma fram med en automobil, som ju har en bredd mellan hjulen av 135 till 140 cm. Vägen räcker inte till utan man får gå med ena hjulet mitt uppe i drivorna och riskera att stjalpa vilket ögonblick som helst, såvida man icke rent av fastnar i snön. Släden däremot som endast har 78 cm mellan medarna, går fram på smalaste vägar – vad som är än bättre – även där det icke finns någon väg alls. Vad beträffar farten är den är den fullt tillfredställande, eftersom släden om så kräves kan göra sina 5 mil/tim.

Att motorsläden väckt berättigat uppseende visas bland annat därav att ingen mindre än Shackleton inlett underhandlingar med uppfinnarnas firma, Höjens verkstäder intill Bollnäs, om att få flera vagnar till sin nya sydpolsexpedition. Slädens lämplighet för krigsbruk i Norrland är ett kapitel för sig – det kan emellertid nämnas att arméfördelningschefen i Östersund begärt att få prova den för arméns räkning.

Vad konstruktionen beträffar, ha uppfinnarna ännu inte lust att utsläppa dess detaljer. Patent har

man visserligen redan fått i Sverige och ett flertal andra länder, men ännu återstår några oavgjorde patentansökningar. Så mycket kan sägas att det till motorn kopplade drivhjulet är av vad fackmännen kalla för skelettyp och är försedd med en mängd i sneda linjer ställda, knivformade järn. Drivhjulets mer eller mindre hårda tryck mot ett löst eller tillpackat snölager reglerar sig automatisk genom hjulets egen tyngd. Hjulet drivs på provmaskinen av en 30 hästars Gnome motor.

Enligt vad uppfinnarna själva försäkra skulle motorsläden även ur ekonomisk synpunkt ställa sig väsentligt fördelaktigare än en vanlig bil vintertid. Tillverkningskostnaden blir ungefär densamma – verkstaden i Höjen ser sig istånd att leverera motorslädar till ett pris från 4000 till 8000 kronor. Driftskostnaden blir ungefär densamma men man kommer givetvis att göra en stor besparing av slitningskostnaden för ringarna – en synnerligen betungande utgiftspost för en vanlig bil helt och hållet bortgår.

Släden som provades på fredagen, är den tredje som tillverkats vid Höjens verkstäder. Nu ämnar man när som helst börja tillverkningen i stort. Om uppfinningen håller vad den lovar – och det finns ingen anledning att betvivla det – så öppnas här en ny svensk industri, som kommer att göra uppfinnarna och landet heder.

Ljusnan följer naturligtvis upp resan med betoning på dåvarande löjtnanten Ernest Shackletons intresse för motorsläden.

Måndagen den 26/1 1914

MOTORSLÄDEN GÖR LYCKA I STOCKHOLM

BESTÄLLNINGAR MÖJLIGA ATT VÄNTA AV LÖJTNANT SHACKLETON.

Som vi förut meddelat gjordes i början av förra veckan en långfärd härifrån och till Stockholm med den i Höjens verkstäder i Regnsjö konstruerade motorsläden. Resan gick förutom ett par mindre missöden vållad av hinder alldeles utmärkt, och då hade släden ändå fyra passagerare. Utom verkstädernas ägare Herr Anders Jonsson och slädens ursprunglige konstruktör Jonas Persson och chauffören Boive medföljde även landstingsman Per Svensson. Stockholms färden företogs på begäran av en svensk- engelsk affärsman Direktör Arvid Rudeberg, som fått anmodan av den bekante polarforskaren löjtnant Ernest Shackleton att avprova släden. Dessa prov ägde rum förliden torsdag och fredag på Ladugårdsgärdet och andra platser i huvudstadens närhetsamt övervars av representanter för de större tidningarna och inbjudna fackmän. Proven utföll i allo lyckligt och släden tillvann sig odelat erkännande. Direktör Ruderberg ansåg denna svenska motorsläde vara den bästa och tillförlitligaste som hittills konstruerats, och ägnar att på det varmaste rekommendera den till Mr Shackleton. För sydpolsexpeditionen komma naturligtvis betydligt starkare motorslädar att byggas, samt förses med dubbelt så starka motorer, som den med vilken denna motorsläde försetts med. Då därmed den Johnssonska släden förmår prestera dubbelt så hög fart som de av den olyckliga sydpolsexpeditionen (läs Scotts sista expedition) använda automobilslädarna av annan modell, håller Direktör Ruderberg att det finns all utsikt för att Shackleton skall försöka densamma vid sin stundande polarfärd.



#### PHÄNOMOBIL

Det här trehjuliga fordonet bygdes i några varianter i Sverige, där bakhjulen ersattes av medar. Ett problem var kanske att framhjulet som drev släden grävde ned sig i lös snö. (Jämför patentet på Regnsjösläden)

Jamtlands läns tidning 31/3 1914 Dagliga upplagan

#### PENOMOBILSLÄDEN I NORRLAND

Den så kallade Penomobilsläden har nu av uppfinnaren Mr Hallander avprovats i Norrland. Mr Hallander for med slädbilen från Umeå till Luleå – Boden. Efter vägen förtagande små avstickare på skogsvägar. Hela vägen fungerade Fenombilen väl. Vid Boden underkastades bilen ingående prov av officerare för att undersöka dess användbarhet för militära ändamål. Resultatet blev att man beslöt att gå i författning om hemställan till regeringen om att få inköpa sådana vagnar för arméns räkning. En annan stadsinstitution har också intresserat sig för denna automobiltyp, den enda som visat sig vara användbar i Norrland ?. Postverket skall nämligen anställa om försök med Fenombilar för postskjuts under såväl sommar som vinter.

Östersundsposten 13/3 1914

Den trehjuliga auton som bevämt kan ersättas med medar, voro vi igår tillfälle att avprova. Utan medar tog sig automobilen fram på skogsvägar som till beskaffenhet voro svårare än den kraftigaste basväg. Genom sin smäckra byggnad och ringa bredd lämpar sig bilen förträffligt för de Jämtländska vägarna.

Ombud för Fenomobil är Hr Hallman.





Här provar militären en av dessa fenomenala bilslädar. De fanns även i flakmodell. En sådan användes för att köra ut mjölk i Stockholm. På den satt medarna fastspända under bakhjulen.

Jämtlands tidning måndag 16/3 1914

MOTORSLÄDEN demonstrerades i dessa dagar för Östersundborna och tillvinner sig naturligtvis mycken uppmärksamhet och intresse. Släden har i vintras visats i Stockholm med flera platser samt överallt vunnit sig sakkunnigas erkännande. Härifrån ämnar sig fabrikanten bege sig till Åre, där han skall sammanträffa med sydpolsfararen Shackleton som lär ha för avsikt att inköpa några slädar för en planerad ny expedition till polartrakterna. Vi har varit i tillfälle att göra en provtur och kunna intyga att motorsläden fungerade på ett synnerligen tillfredställande sätt. Särskilt här i Norrland med dess långa vintrar bör den därför helt visst ha framtiden för sig. Släden går lika bra enligt uppgift i både lös snö som på hård väg, samt motsvarar i övrigt vad hastighet och bekvämlighet beträffar i det närmaste en vanlig bil. Driftkostnaderna blir billigare då slitage kostnaderna för medarna betydligt understiger kostnader för ringar. De här förevisade maskinerna är på respektive 28 och 32 h kr. Patent innehas som bekant av Höjens verkstäder i Regnsjö som snarast kommer att gå i författning om produktion.



Här slutar tidningarnas uppföljning av motorsläden. Det beror sannolikt på att det inte blev något

sammanträffande mellan Jonsson och Shackleton i Åre. Shackleton hade mycket att stå i betr. Finansiering och utrustning av expeditionen. Kanske var ha skeptisk mot motorfordon i arktiska trakter efter Robert F Scotts olyckliga öde. Valet av transportmedel blev hundspann, ett transportmedel som även idag anses mest praktiskt i delar av polarkrakterna, trots att modern motoriserad utrustning finns.



Patent nr 40791

Beskrivning

Offentliggjord av Kungl. patent och registreringsverket.

Højens verkstäder Jonsson och Persson

Regnsjö

Anordning för ändring av automobiler till motorslädar.

Uppfinnare J Jonsson

Klass 63:k

Patent i Sverige från den 31 Januari 1914

-----  
Föreliggande uppfinning avser en anordning för att möjliggöra ändring av automobiler till motorslädar med användning av ett eller flera för ingripande i snön eller isen avsedda drivhjul. Enligt uppfinningen är drivhjulsaxeln så lagrad att den vid ojämnheter i marken visserligen kan intaga sneda lägen i vertikal led men däremot ej kan förskjutas ändvis. Detta är vunnet därigenom att axelns ena ände är medelst kullager eller dylikt lagrad i en ram, som är svängbar i vertikal led kring två tappar, belägna vid var sin sida av släden, under det att axelns andra ände är medelst ett kullager eller dylikt lagrad i en länk, som är så förenad med släden, att den kan svängas i alla riktningar.

Å bifogade ritningar visas en utföringsform av uppfinningen. Fig. 1 visar anordningen i plan. Fig 2 visar en detalj. Drivhjulen 1 och 2 är fästa på axeln 3 och erhålla sin rörelse medelst en konisk utväxling 4. 5 från en mellanaxel 6. Som medelst en led 7 är förenad med kardanaxeln 8. Axeln 3 löper i två kullager 9 och 10, som medgiva inställning av axeln. Det förstnämnda lagret 9 är anbragt i

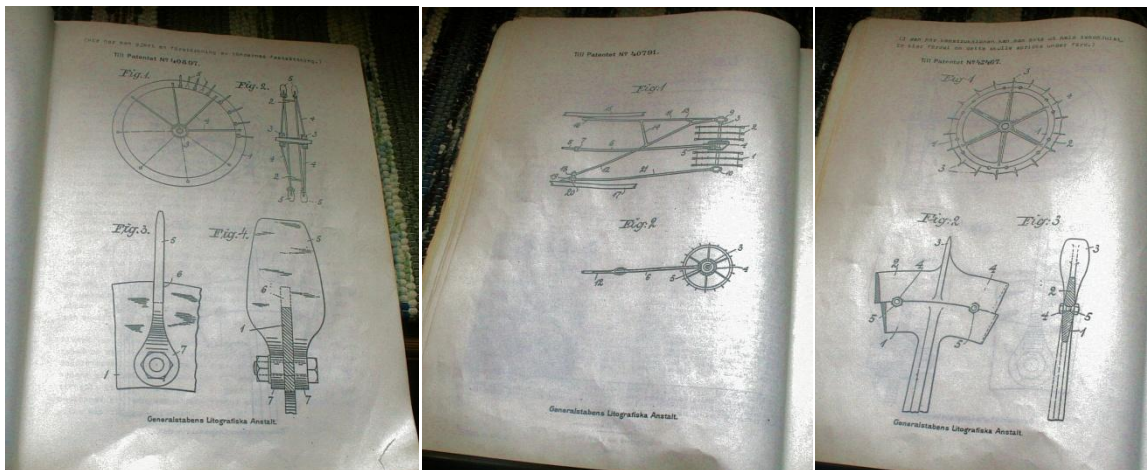
en ram bestående av två stänger 11 och 12 och mellanliggande stag 13 och 14. Stången 11 är lagrad vid meden 15 eller slädens ram medelst en tapp 6, lämpligen anordnad med kullager. Stången 12 är anordnad på samma sätt förenad med meden 17 medelst en tapp 18. Samtidigt kan stången 12 tjäna som styrning för axeln 6, genom att denna är förd genom en öppning i stången (fig. 2). Tappen 18 är lämpligen utförd i ett stycke med den fasta delen 10 av en kulle vars rörliga del (kula) 20 är utförd i ett stycke med en stång 21, å vilket lagret 10 är anordnat. Genom kulleden 19, 20 och den ungefär vågräta stången 21 möjliggöres kan höja och sänka sig avsevärt i förhållande till lagret 9, utan att de arbetande delarna utsättas för särskilt staka påkänningar. Detta är av stort värde vid körning på ojämn mark, över packis o s v, varvid det ofta inträffar att den ena sidan av åkdonet går över en tuva sten eller dylikt. När meden passerat denna och det motsvarande drivhjulet därefter kör upp på densamma, riskerar man att släden brytes sönder eller stjälpes, om inte axeln kan ställa sig snett. Såsom man finner är varje förskjutning ändvis förhindrad av ramen 11-14. Modifikationer av anordningen kunna tydligen göras, kunna göras utan att man frångår den idé, som ligger till grund för uppfinningen.

#### Patentanspråk.

Anordningen för ändring av automobiler till motorslädar med användning av ett eller flera ingripande i snön eller isen avsedda drivhjul, kännetecknad därav, av drivhjulet eller drivhjulens axel är vid sin ena ände medelst kullager eller dylikt lagrad i en ram som är svängbar i vertikal led kring två vid var sin sida av släden befintliga tappar, medan axelns andra ände är medelst kullager eller dylikt lagrad i en länk är förenad, i ändamål att axeln vid ojämnheter i marken må kunna intaga sneda lägen i vertikal led men ej må kunna förskjutas ändvis.

Stockholm 196 Kungl. Boktryckeriet.

Offentliggjord 7 juni 1916.



Avskrift av fotograferat dokumentet förvarat hos Regnsjö Hembygdförening.

Mina noter är gjorda i kursiv stil.

Länkar hänvisar till mins webbsida

[www.bjorns-story.se](http://www.bjorns-story.se)

Se även dokument om SAF-bilen på motsvarande webbsida.

Beträffande stavning har jag försökt följa originalet, men i en del fall har jag inte lyckats utan moderniserat den. Även kommatecken har varit svårt att följa. Meningar har ibland kortats i flera delar.

2014 03 14

Björn Bellander