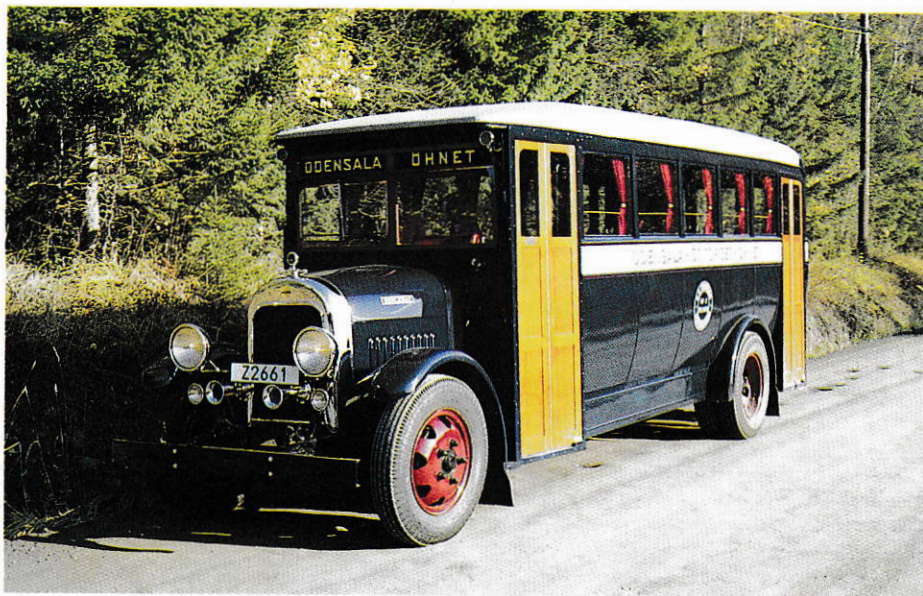


Sommarstuga av fabrikatet Brockway



Det här var den finaste sommarstuga jag någonsin godkänt sa besiktningssmannen Widar Nyqvist vid Bilprovningen i Östersund glatt, när han med sin namnteckning bekräftade att det på nytt finns en buss av fabrikatet Brockway i Sverige.

Vad har då sommarstugan med bussen att göra?

Jo, om det står att läsa i Classic Motor nr 7 juli 1989. Men för att inte göra någon besviken tar vi det hela från början, fast i korta ordalag.

BOHMANS OMNIBUSTRAFIK

I Östersund i Jämtland startades under 1921 ett omnibustrafikföretag av en framsynt herre. Hans namn var K. E. Bohman. Alltså fick företaget namnet Bohmans Omnibustrafik.

Rörelsen gick bra och Bohmans hade ett förhållandevis stort antal bussar. Tyvärr var de flesta bussar på den här tiden byggda på lastbilschassier och karosserna var tämligen enkelt hopkomna.

Så under 1928 bestämmer sig Bohman för att skaffa två rejäla bussar. Prospekt begärdes in. Valet föll på ingenjörsfirman And. Skog i Göteborg, som importerade busschassier av fabrikat Brockway från USA.

Två stora chassin beställdes. De anlände till Sverige samma år och fraktades till Järbo karosserifabrik utanför Gävle.

Där påbyggdes chassierna med två mycket eleganta och robusta karosser. Våren 1929 kom bussarna till Östersund. Där väckte de mycken uppmärksamhet. Det var ju norra Sveriges modernaste och största bussar som kommit till stan! Bussarna sattes i stadstrafik, men användes även flitigt för turistresor runt om i Jämtland.

RESERVVAGN I KÅKEN

Utvecklingen av busskonstruktioner gick fort under 1930-talet, så 1937 ansågs Brockwayarna mogna att bli reservvagnar.

Samma år skadades den ena bussen så allvarligt av en motorbrand, att en reparation inte ansågs lönsam.

Året därpå, alltså 1938, togs den återstående Brockwayen ur trafik. Den hade då använts i nio år. En synnerligen lång livslängd för en buss vid den här tiden. Men då karossen var helt frisk beslöt "Buss-Bohman" att göra en sommarstuga av den.

Bussen demonterades delvis. Därefter pallades den upp på en vacker tomt med utsikt över sjö och fjäll. Ett litet hus byggdes sen runt om bussen.

50 ÅR SENARE

Så går 50 år. Efter ett tips inköper Jämtlandsbuss (f d Bohmans Omnibustrafik) kåken med bussen.

RÄTT DEL

Hösten 1989 startar renoveringen.

Att få tag i delar till ett så udda märke som Brockway visar sig inte bli någon lätt affär. Det blev många färder runt om i Jämtland för att samla ihop delar till bussen.

Somliga "delägare" var utan vidare villiga att lämna ifrån sig sin bussdel. Andra måste mutas med en hela brännvin. Och somliga

Från sommarstuga till besiktning

vägrade totalt att skiljas från sina prylar. Inte ens långa och för båda parter utmatande förhandlingar hjälpte.

Under tiden växte skriftväxlingen med nära nog jordens alla hörn dit Brockway exporterats. Men det var i alla fall inom landet vi fann de flesta användbara originaldelarna.

PLÅTSLAGARE

Från ett mera näraliggande hörn av världen, nämligen Norge, kom vår vän den skicklige plåtslagarmästaren.

Från sin verkstad i Trondheim ordnade Geir Jonassen, som han heter, hela fronten till bussen!

Allting framför vindrutan plockades nämligen bort 1938 och på rambenen gjöts en öppen spis i armerad betong! Att hitta rätt på front och skärmar så här 50 år efteråt gick bara inte. Då kom Geir in i bilden. Med hjälp av gamla fotografier och några trämallar skapades torped och mellanvägg, innerskärmar, motorhuv, kylarsarg samt framskärmar m m.

Finishen på grejorna blev enorm!

HOV- OCH LIVRENOVERARE

För att en renovering av den här kalibern skall kunna genomföras utan att ta en mansålder, behövs också ett "universalgeni".

Alltså en person som klarar av allt, dessutom med mycket stor noggrannhet. Valet var lätt. Jämtlandsbuss fordonsrenoverare, pensionerade verkmästaren Julius Nilsson var mannen för jobbet.

Han här inte bara svarat för den mekaniska renoveringen av bussens alla delar, utan även i det närmaste allt träarbete på karossen (och det var inte lite) har "Julle" grejat.

Då dessutom en hel del mekanik saknades har det förstås även blivit eget konstruktionsarbete.

Allt eftersom renoveringen framskred bytte "Julle" skepnad. Han blev takläggare, mattläggare, inredningssnickare, glasmästare, ja sjutton vet allt. På skribentens lott har fallit att ragga delar.



Sommarstugan på Frösön. Husets gavelfönster är bussens bakruta. I övrigt syns bussens sidorutor på vänster sida samt bakdörren.

Efter att ha stått på samma ställe i 50 år flyttades karossen med hjälp av en mobilkran.

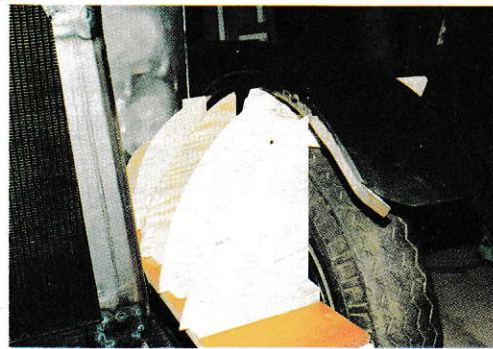


Till höger: Här är bussen avplåtdad för att vi ska komma åt att inspektera trästommen av faner och ekspant.



Nedan: I januari 1990 börjar plåtslagaren klistra och sedan spika karossen på bussens träunderlag.





Ovan:
Trämall
för
stänk-
skärmens
insida.

PÅ VÄG

För alla renoverare kommer det ett tillfälle då det är dags för de första provkörningarna.

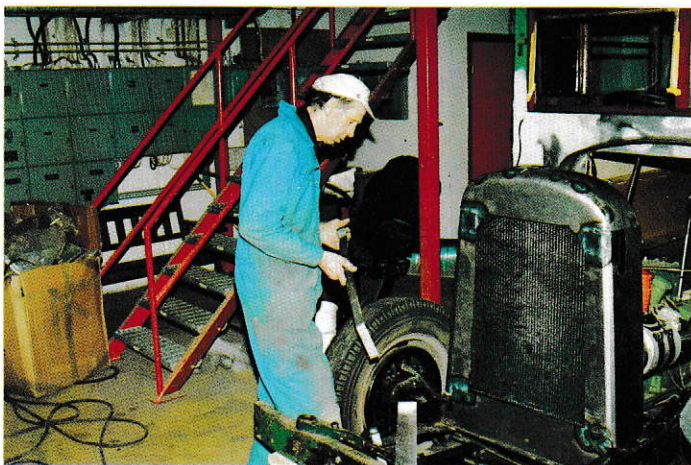
Fram på vårkanten 1991 var det vår tur att premiärlufta Brockwayen. Som sig bör företags körningarna under bokstaven O:s förtecken. Det vill säga: oskattat, oförsäkrat, oregistrerat och så vidare.

Men varför låta hindra sig av sånt!?

Det bar iväg på ett stycke sällsynt bra jämtländsk asfaltväg. Och det bar verkligen iväg! Efter en kort stund stod hastighetsmätarnålen i det efterföljande fordonet i begrepp att peka på ett tresiffrigt tal!

Bussens egen hastighetsmätare, av typen sifferrulle, slutar vid 90 km/tim. När detta vid något senare tillfälle berättades för en person som ofta åkt med bussen i sin ungdom skrattade han gott och sade: – På

Ovan: Norske plåtslagarmästaren Geir Jonassen gör sig en mall till bussens torped.



Till höger: "Julle" provar ett stag han just gjort till framstänkskärmen.

Nedan: Så kunde den gamla bussen av märket Brockway äntligen besiktigas efter att ha varit ur trafik i 53 år.



Brockway Omnibus 1928



betongvägen mellan Östersund och stadsgränsen hände det ibland att chaufförerna körde Brockways i både 70 och 80 km/tim! Fastän högsta fart för bussar var 25 km/tim.

I TRAFIK

Därmed är vi framme där den här berättelsen börjar, nämligen vid bilprovningen i Östersund.

Sedan besiktningen var avklarad sattes bussen i beställningstrafik. Dock inte vilka körningar som helst.

Under sommaren och hösten 1991 har Brockwayen rullat några hundratal mil till glädje för bl a brölloppar och jubilarer.

Den har även deltagit i flera olika evenemang och utställningar samt vid reklamfotograferingar.

Att bussen med sin tidstypiska kromfront, djupa lackering och luxuösa inredning i skinn, mässing och ädelträ, väckt mycken uppmärksamhet behöver knappast påpekas.

TEXT & BILD PER ERICSSON

