

ETT MÄRKLIGT BILBYGGE FÖR ETT HALVSEKEL SEDAN

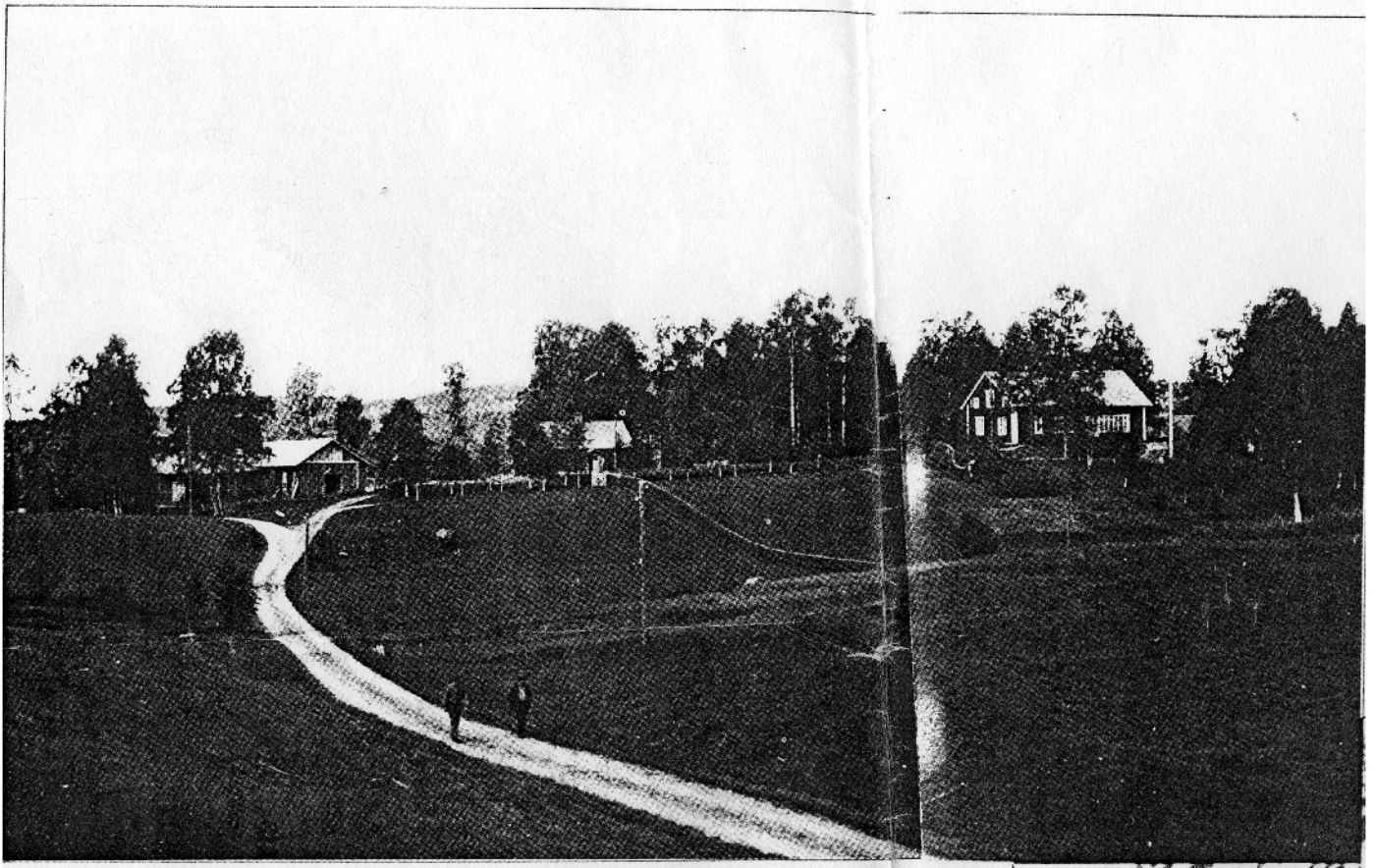
Av Sören Kjerrud

I maj 1920 kom Erik Johan Kjerrud till den lilla skogsförsamlingen Bogen i västra Värmland sex mil norr om Arvika som nybliven komminister. Han var vid denna tid en 35 års man, ty han hade dröjt sig kvar bakom plogen på Dal länge innan han började studera. Genom sin utpräglad praktiska läggning och den styrka som kännetecknade honom såväl i händerna som viljan föll det sig för honom naturligt att själv driva det till prästgården hörande jordbruket vid sidan om det prästerliga arbetet i den lilla församlingen om c:a 300 själar. På så sätt kom också den egna hästen Pålle in i tillvaron. I Bogen med omnejd fanns vid denna tid ingen bil och ingen bussförbindelse. Närmaste järnvägsstation

låg i Charlottenberg på 4 mils avstånd och närmaste stad var Kongsvinger i Norge likaledes 4 mil bort. Som alternativ till cykeln var Pålle med vagn eller släde (beroende på årstid) det enda fortskaffningsmedlet och så förblev det de närmaste åren. Skulle man ut i "världen" utanför hembygden innebar det två dagars resa med en övernattnings innan man nådde närmaste järnväg.

Bilen var för E.J. Kjerrud väl bekant och drömmen om en egen sådan växte sig allt starkare. Den ringa inkomsten gav dock inga möjligheter att köpa en sådan. Det praktiska handlaget och den starka viljan löste dock även detta problem. Han beslöt sig helt enkelt för att själv tillverka en bil.

Allt kunde han naturligtvis inte tillverka själv. Motor, transmission, axlar, hjul och diverse andra detaljer anskaffades efter hand från en bilhandlare i



Till höger på fotot Bogens prästgård där bilens kaross tillverkades. Till vänster ladan där chassiet kom till och där bilen monterades ihop.

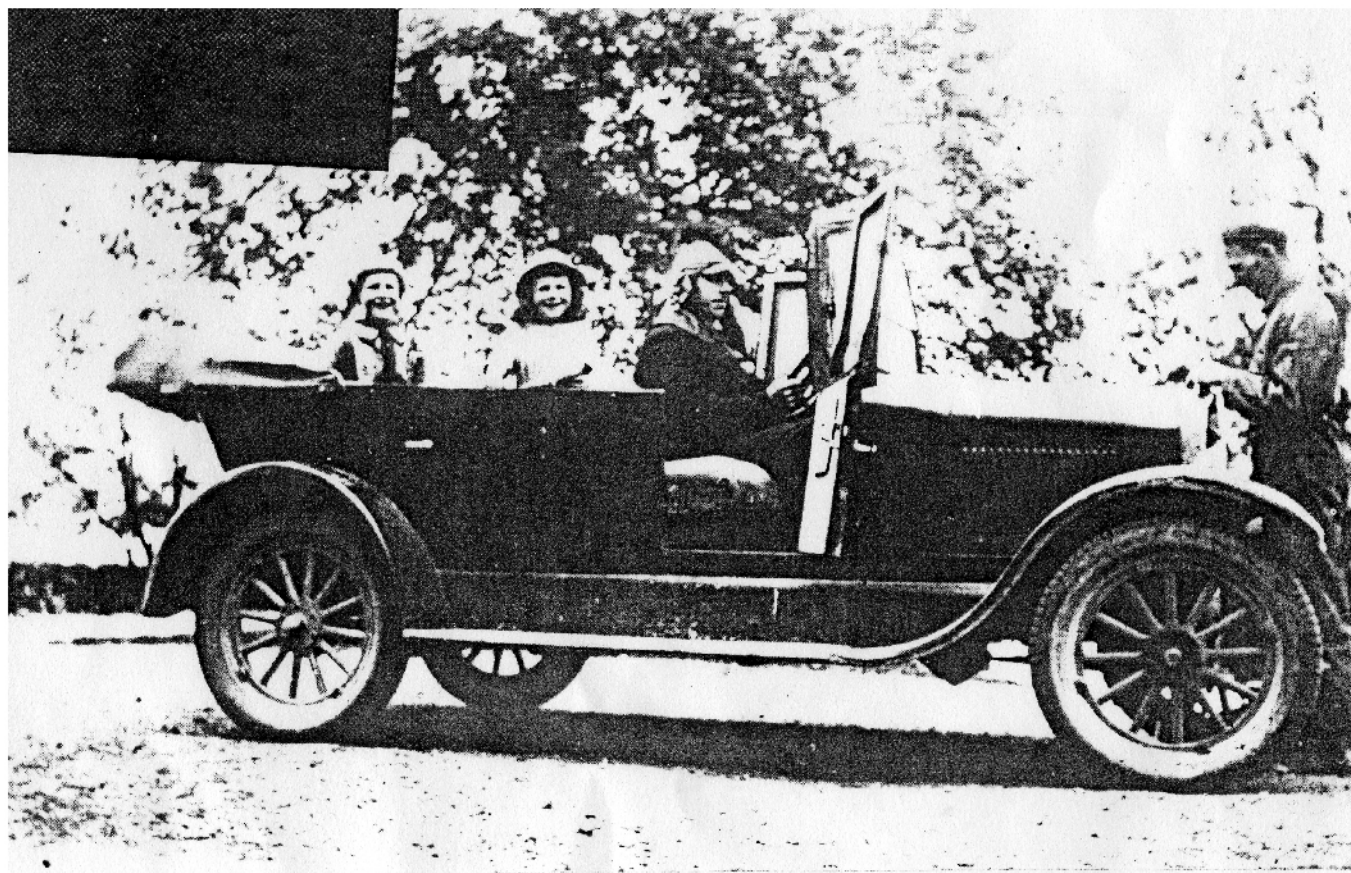
Arvika. Allt detta var aggregat och delar för en dåtida T-Ford. Detta påbörjades 1925. Karossen skulle tillverkas helt i björk. Det arbetet började med att man gick ut i skogen och skaffade lämpligt material. Virket måste givetvis torka en längre tid innan det kunde användas för sitt ändamål. Under tiden tog chassiet form efter hand. Ramen, som var betydligt längre än hos en dåtida T-Ford, handtillverkades av standardprofiler. En fältässja, bågfil och nithammare var de väsentliga hjälpmedlen för det arbetet. Så småningom kunde montering av axlar och aggregat ske. Allt detta försiggick i en närbelägen lada.

När det insamlade björkverket blivit tillräckligt torrt påbörjades karossarbetet på prästgårdsvinden. I ett mödosamt och långvarigt arbete efter egenhändigt tillverkade mallar formades detalj efter detalj till den blivande karossen. Sammanfogningen av de olika detaljerna skedde genom "tappning" och infällda skruvade järnförband. Dessa i sin tur formades till sitt slutgiltiga utseende med hjälp av den tidigare nämnda fältässjan och smidesverktyg som nu flyttat till "karosserimakeriet".

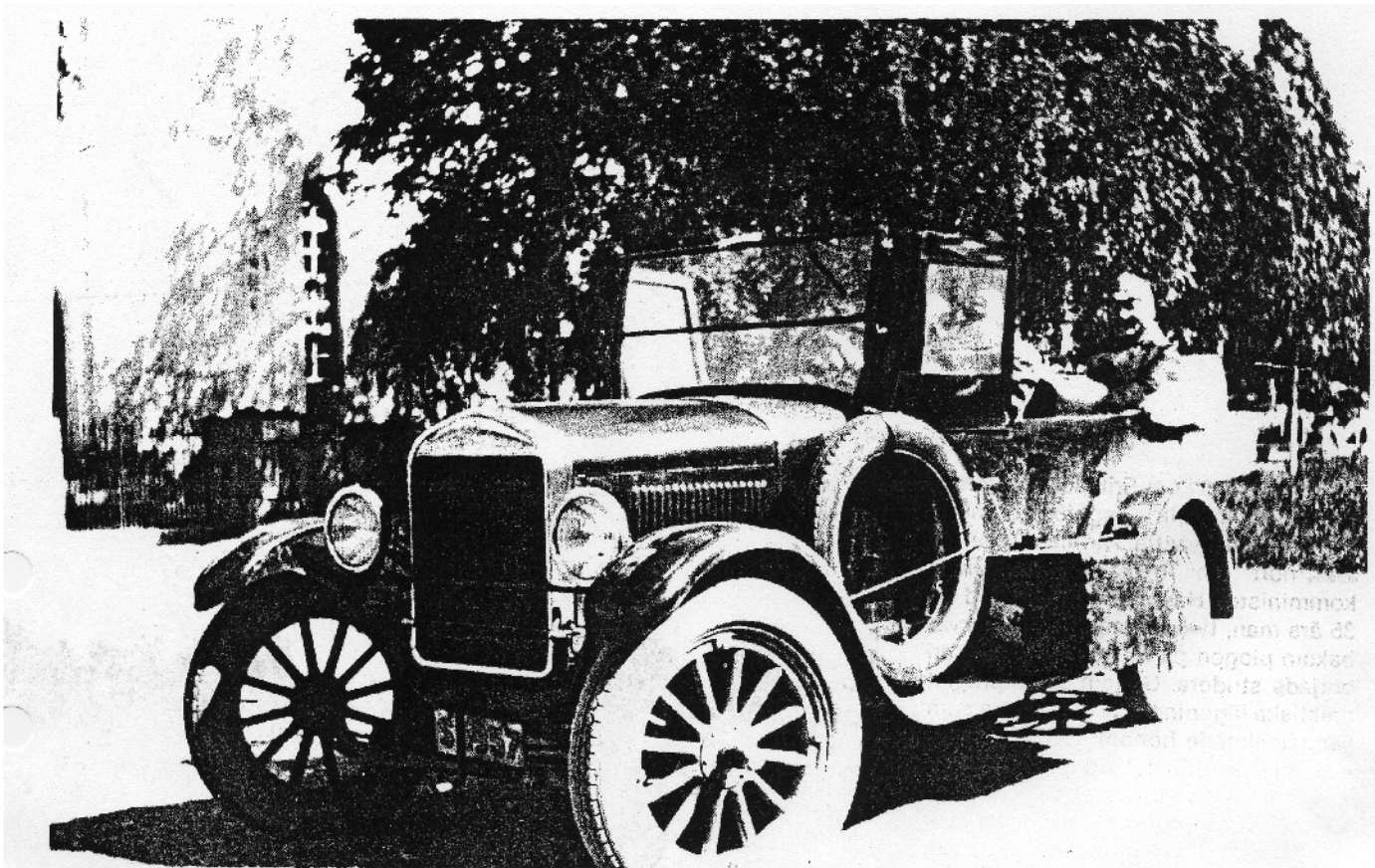
Som skyddshuv över ässjan användes en blöt kartong. Vid ett tillfälle hade den torkat så mycket att den tog eld och hade så när kunnat sätta eld på hela prästgården om det inte varit nära till den öppna spis som fanns på vinden där den kunde hivas in i hast.

Det var en stor dag då karossen stod färdig för att förenas med det väntande chassiet. När den skulle tas ut från vinden visade det sig att enda möjliga väg var att slå ut fönsterkarmen i frontespisen på prästgårdstaket och fira den, stödd mot en stege, ned till marken. Så skedde också. Då arbetet fortskridit så långt att karossen kommit på plats på chassiet (fortfarande utan inredning, sufflett och lackering) hade komministern i Bogen blivit kyrkoherde i Kroppa i östra Värmland utanför Filipstad.

"Utvecklingsarbetet" i Bogen var till ända. En sommarnatt i juni 1927 körde konstruktören sittande på en trälåda sitt eget halvfärdiga och obesiktigade fordon de c:a 20 milen till det nya tjänstebostället i Kroppa utan att vara körkortsinnehavare. I den stora prästgården i Kroppa fick ett av rummen t.v. tjänstegöra som sadelmakeri och tapetseri. Här tillverkades säten och sidopaneler,



Vid ratten bilens konstruktör Kontraktsprost E.J. Kjerrud. Stående framför kylaren konstruktörens broder, Ingeniör Verner Skönne. Sittande bak i bilen konstruktörens båda äldsta söner Sören och Hans.



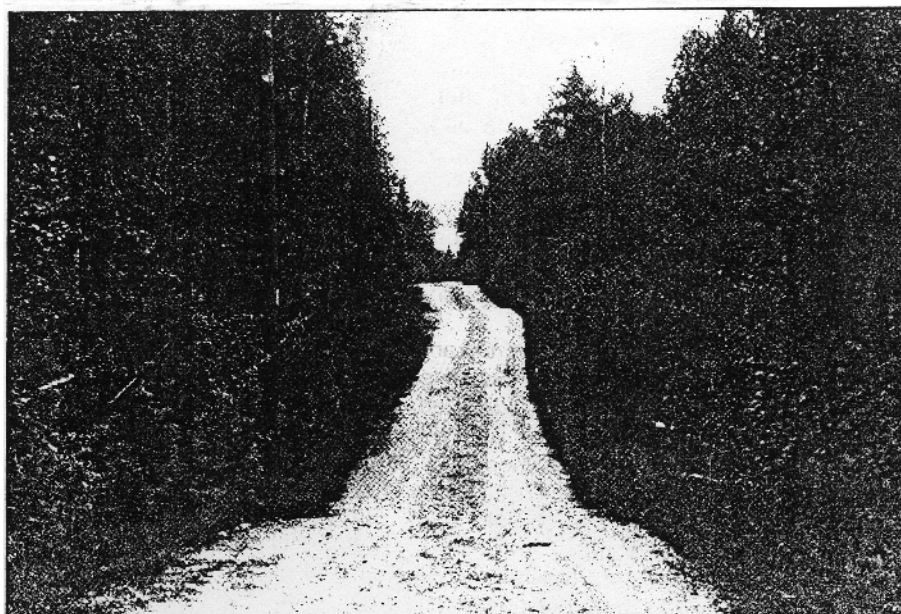
På färd mellan Leksand och Kroppa. Bilden tagen vid Nås k:a i Dalarna.

överstycken till dörrar och suffletten. En granne i närheten lagade skor åt folk på sin fritid och innehade därför en skomakerimaskin med vilken man kunde sy sömmar i läder. Den kom också väl till pass vid tillverkningen av nämnda bildetaljer. Under hösten 1927 var bilen komplett och fick till slut sin lackering i mörkblå Duco-lack. Sufflett och sidstycken var svarta. Efter mer än två års möda kunde den praktiske och envise prästmannen-bilkonstruktören

och bilbyggaren stolt bege sig till Filipstad och få bilen besiktigad samtidigt som han körde upp för körkort hos besiktningsmannen som där hade sina förrättningar ett par gånger i månaden.

I sju år gjorde därefter "Kjerrud Special" dagligen sin tjänst på färder i alla väderstreck. Genom sina goda utrymmen i baksätet användes den emellanåt för olika transportuppgifter. Den tog sig väl fram på dåliga vägar. Dels hade den rejäl frigångshöjd och dels

Nedan: Ett typiskt avsnitt av vägen till Bogen på 1920-talet. Vatterudsbackarna intill sjön Tvällen.



var den utrustad med en extra växellåda med normal växelspak seriekopplad direkt efter den normala T-Fordväxellådan med hel- och halvfartspedal samt backpedal. Härigenom fanns möjlighet till extra låg utväxling vid behov. Toppfarten var 80 km/tim.

Hösten 1934 frestas den bilbyggande prästmannen av en smart Fordförsäljare att köpa en Ford V8 1934 års modell. Den egna skapelsen från 20-talet ställs snart undan i ett av uthusen och får efter en tid släppa till däckens till en annan bil som bättre behöver dem. Därefter avyttras motorn som därefter i många år gör tjänst som drivkälla i en mobil vedkapmaskin som ambulerade mellan gårdarna i trakten. I detta skick stod sedan den gamla trotjänaren år efter år.

På trettondagsafton 1937 avlöstes Ford V8 1934 av en 1936 års Lincoln Zephyr med V12 motor på 110 hk. Så går det vidare till 1941 då bensintilldelningen helt upphör på grund av det pågående andra världskriget. Olyckligtvis är Lincoln Zephyr dessutom däcksdimension som lämpar sig för P-boggie på lastbilar. En dag kom en begäran från en Kungl. myndighet att omgående leverera in däckens till en anvisad kristidsenhet. Så står då också den gamla Lincoln Zephyr uppställd på fyra stadiga kubbar i sitt garage och så förblev det till sommaren 1946.

I maj 1946 avled "bilbyggaren" dåvarande kontraktsprosten E.J. Kjerrud. Familjen måste inom några månader lämna den stora tjänstebostaden sedan 20 år. Lincoln Zephyr såldes i befintligt skick som den stod utan däcksutrustning i garaget. Den gamla "Kjerrud Special" som förfallit betänkligt genom åren skrotades ner helt, något som det givits anledning att ångra många gånger senare. Tänk vilken veteranbil den kunnat vara idag. Men det stora bilintresset har gått i arv och därmed förts vidare i rikt mått som framgår av följande:

Äldste sonen, ingenjör, sedan 44 år verksam inom biltekniken med stationer, inom hela gengasepoken, slututvecklingen av Volvo PV 444, oms-

tällningperioden från gengasdrift och P-boggie hos Scania-Vabis till diesel-drift och normal hjulutrustning, utvecklingsepoken för Saab 92 samt därefter sedan 1950 tekniskt verksam för Volkswagen och Porsche i Sverige sedan 1976 även för Audi och sedan länge som teknisk chef hos V.A.G Sverige AB.

Yngste sonen, biltekniskt utbildad, sedan 35 verksam inom biltekniken och sedan 1958-1980 servicetekniker för Volkswagen och senare Audi hos Scania Vabis senare Svenska Volkswagen och nymera V.A.G Sverige AB. De senaste 4 åren tekniskt verksam för företagets Industrimotorförsäljning

Näst äldste sonens båda söner båda biltekniskt utbildade. Den äldre numera verksam som serviceingenjör hos Mazda-importören i Sverige och den yngre verksam hos återförsäljaren för Volkswagen och Audi i Uppsala.

Förestående artikel har ställts till mitt förfogande av Hans Kjerrud, son till kontraktsprosten E.J. Kjerrud och broder till artikelförfattaren.