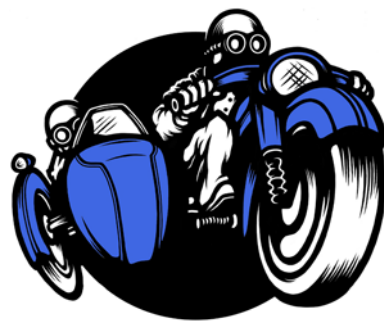


*Svenska*

# **NIMBUS**-tidningen



SÄRTRYCK OM KARLSKRONAPOLISENS NIMBUS

SNT nr 4 och nr 7



**Användes Nimbus av den svenska trafikpolisen?**

## **Karlskronapolisens Nimbus, del 2**

Svenska Nimbus-tidningen är ett oregelbundet utkommande organ för ömsesidig glädje. För eftertryck utan angivande av källan avrådes.

© Lasse Wallin och författarna.

Kontakt:

[lasse.wallin\(at\)kulturlandskap.se](mailto:lasse.wallin(at)kulturlandskap.se)

046-23 31 16 dagtid,

046-577 48 hem.

Prenumerationskostnad: 0 kr som pdf, på papper självkostnadspris inklusive porto.

Teckningar av Christian Wallin om inte annat anges.

# Användes Nimbus av den svenska trafikpolisen ?

Rune Lundström

Artikeln har varit införd i Nimbus tidende, Danmarks Nimbus Tourings tidning, nummer 32 i juni 1983, men då översatt till danska. Med tillstånd av författaren och den danska klubben återges här artikeln i sin ursprungliga språkdräkt.



*Arne Berglund och en dansk polis.*

Ja, vi har ju den bekanta bilden där en svensk och en dansk trafikpolis skakar hand, och den svenske trafikpolisen sitter bevisligen på en polisutrustad, svenskregistrerad Nimbus. Och kameran ljuger inte, påstås det.

Men hur var det nu med den saken? Har Nimbus verkligen använts av svenska trafikpolisen? Vid ett av många trevliga samtal med nr.42, Knud Jørgensen, frågade Knud mig om jag kände till något om detta. Vi var överens om att det i så fall borde vara i södra Sverige som polisen kunde ha inspirerats av danska kollegor att skaffa Nimbus. Men, fastän född, uppvuxen och alltid bosatt i Skåne kan jag ej

erinra mig att jag någonsin sett en svensk polis på en Nimbus. Polismotorcyklar på 50-talet var något ovanligt, och jag borde komma ihåg om jag som motorcykelintresserad yngling vid den tiden sett svensk polis på en i Sverige så ovanlig motorcykel som Nimbus. Engelska fabrikat, och BMW, men inte Nimbus.

Nåväl, frågan föll i glömska tills Knud vid genomgången av fabriken arkiv fann fotona med den svenske trafikpolisen på Nimbus. Saken fördes på tal igen. Vi kom överens om att jag skulle forska lite i ämnet svensk trafikpolis och Nimbus.

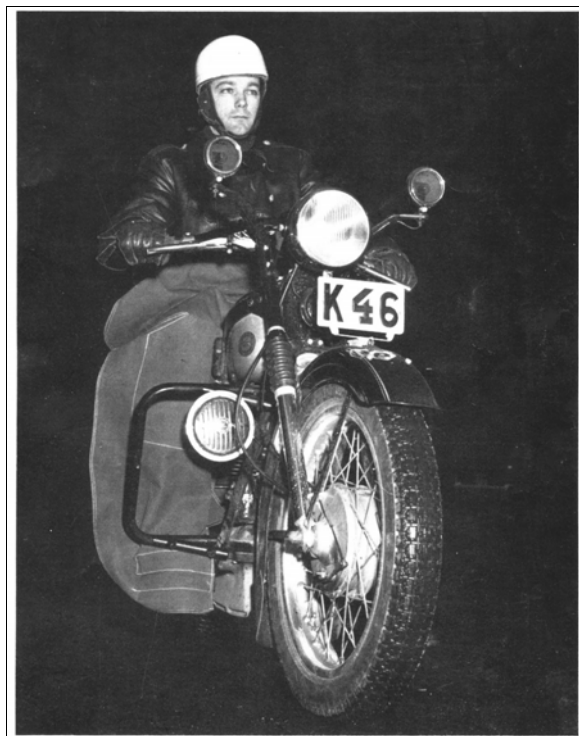
Jag fick två olika foton från Knud. Båda med samma polis på samma polismotorcykel. Tydligt registreringsnummer, K 46. De gamla länsbokstäverna är sedan många år avskaffade i Sverige men K stod på sin tid för Blekinge län, alltså Skånes östliga grannlandskap. Från fordonregistret i Blekinge län fick jag en kopia på besiktningsinstrumentet för mc K 46. Och mycket riktigt, det avsåg en polis-mc, Nimbus 1954, med radioanläggning. Registrerad den 18/10 1954 på Polisverket, Karlskrona och den 8/1 1965 överförd på Rikspolisstyrelsen i Stockholm.

Så var det alltså konstaterat att svenska polisen använde Nimbus. Ätminstone en Nimbus.

Var det bara denna enda Nimbus eller var det fler? Den handskakande polisen på K 46 borde ju veta besked. Jag sporde en vänlig dam i telefonväxeln hos polisen i Karlskrona om hon kunde koppla mig till någon polis av sådan årgång, att han kunde tänkas ha kört polis-mc på 50-talet. Jodå – inga problem för en serviceinriktad telefonist. Mannen jag blev kopplad till var visserligen ej den jag sökte, men han visste exakta besked. Nimbusen hade körts av två poliser, av vilka den ene ej längre var i tjänst. Men väl den andre, poliskomissarie Arne Berglund, länstrafikgruppen. Och Arne Berglund berättade för mig hur det låg till med Karlskronas polis-Nimbus.

Karlskrona hade på 50-talet en framsynt polismästare, som såg till att polisen där tidigt fick två polismotorcyklar. Och det var inte vilka motorcyklar som helst. När man i andra polisdistrikt fick nöja sig med en- eller tvåcylindriga maskiner (om man över huvud taget fick några motorcyklar), ja då fick Arne Berglund och hans kollega två fyrcylindriga maskiner till sitt förfogande. En var av välkänt och ovan nämnt danskt kvalitetsmärke. Den andra (det får även en Nimbus-vän erkänna) av icke mindre välkänt fabrikat, nämligen en Ariel 4 G, alltså en 1000 ccm Square Four. Inga dåliga grejor för en ung mc-polis på 50-talet!

Den framsynte polismästaren hette Nils Cederholm och är numera pensionerad länspolischef. När jag ringde upp honom bekräftade han vad jag tyckte mig minnas, nämligen att svenska polisens fordonspark under första hälften av 50-talet var mycket blygsam. De polismotorcyklar som fanns var säkert lätt räknade. Han var emellertid tidigt övertygad om att motorcykeln hade en framtid som polisfordon. Det



*Arne Berglund på välutrustad Nimbus.*

fanns många som menade att om polisen skulle ha några motorcyklar skulle det vara som i U.S.A., stora Harley-Davidson. Nils Cederholm var av annan uppfattning och ville ha smidigare fordon. Genom kontakter med danska kollegor hade han tillfälle att studera polismotorcyklar i Köpenhamn. Och så blev den ena av Karlskronas två polismotorcyklar en Nimbus. Nils Cederholm och Arne Berglund åkte över till Danmark och hämtade Nimbusen på fabriken. Ett val som man inte ångrade. Nimbusen gjorde god och trogen tjänst.

Genom Nils Cederholms kontakter i Danmark fick Arne Berglund också möjlighet till litet specialutbildning i Danmark för uppgiften som mc-polis på Nimbus. Det blev studiebesök både hos polisen i Köpenhamn och på Nimbusfabriken.

Arne Berglund körde omväxlande Nimbus och Ariel Square Four. Gärna Nimbusen i stadstrafik och Arieln vid landsvägspatrullering. Ett eller annat specialuppdrag blev det också. Bl.a. eskorterades dåvarande svenske kungen och drottning Juliana av Holland av Arne Berglund på Nimbus.

Men fanns det fler Nimbus i tjänst hos svenska polisen? Jag fick rådet att kontrollera saken med avdelningschefen på rikspolisstyrelsens tekniska byrå i Stockholm, Lars Erik Freeman. Och Lars Erik Freeman visste besked. När svenska polisen förstatligades helt den 1 janu-

ari 1965 begärde rikspolisstyrelsen in uppgifter om fordonsparken i samtliga polisdistrikt i landet. Det fanns bara en Nimbus, nämligen K 46 hos polisen i Karlskrona.

Så var det alltså med den saken. Svenska polisen använde Nimbus. En Nimbus.

För vår enda svenska polis-Nimbus kan jag dock rapportera ett gott slut. Eller rättare sagt att den fortfarande finns kvar. När staten tog över 1965 beslöt man på rikspolisstyrelsen att på polismuseet i Stockholm bevara två av alla de maskiner, som togs över från de kommunala polisdistrikten. Det blev vår Nimbus och dess "kollega" från Karlskrona. Därför står Nimbusen i dag i gott fyrcylindrigt sällskap med Ariel Square Four som pensionist på Ulriksdals slott, där polisen har lokaler. Och ett så klokt beslut gläder naturligtvis varje vän av gamla fina motorcyklar.

När artikeln skrevs för den danska Nimbus tidende, brukade man ange personernas medlemsnummer i klubben tillsammans med namnet, något man slutat med sedan många år!

I nästa nummer av Svenska Nimbus-tidningen hoppas vi kunna återkomma till Karlskronapolisen och deras Nimbus. Det finns en del frågor som det skulle vara intressant att få svar på: hur var den utrustad, hur långt har den gått, vem servade motorcykeln, lade man upp något reservdelsförråd, hur är skicket idag, mm? Det har visat sig att Polismuséet i Stockholm har ett omfattande material om de två motorcyklarna från Karlskrona och så finns det ju de två cyklarna förståss, Arieln och Nimbusen.

Lasse



## Karlskronapolisens Nimbus, del 2

I Svenska Nimbus-tidningen nummer 4 från augusti 2012 fanns en artikel av Rune Lundström med titeln: *Användes Nimbus av den svenska trafikpolisen?* Artikeln hade varit införd i Nimbus Tidende 32 i juni 1983, fast då översatt till danska. Bakgrunden till artikeln var att Knud Jørgensen hade diskuterat frågan om inte den svenska polisen använt sig av Nimbus motorcyklar med Rune Lundström. Rune var då Nimbusägare och medlem i DNT, Danmarks Nimbus Touring. När sedan Knud Jørgensen kunde visa bilder från Fisker & Nielsen av en svensk polis på en svenskregistrerad polisutrustad Nimbus och lagerlistorna visade att en typ C sålts till Karlskronapolisen, sattes ett spåringsarbete igång. Detta resulterade i Rune Lundströms utmärkta artikel.

Låt oss snabbt rekapitulera huvuddragen i Runes artikel. Den svenskregistrerade Nimbussen hörde hemma hos polismyndigheten i



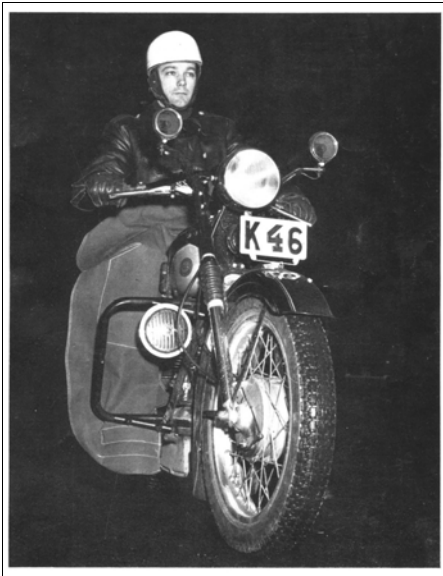
*Polisnimbussen framrullad för fotografering. Passagerarsadeln är inte original och sadelstativet har tidigare burit packväskor och kanske radion.*

Karlskrona och hade köpts in 1954. Registreringsnumret blev K 46. Strax efter detta inköp hade man skaffat en Ariel Square Four och förfogade alltså över två polismotorcyklar. Det var en framsynt chef

för Karlskronapolisen som tog initiativet till nyanskaffningarna och säkerligen var det hans kontakter med danska polisen som påverkade märkesvalet. Den danska polisen hade sedan 1920-talet använt



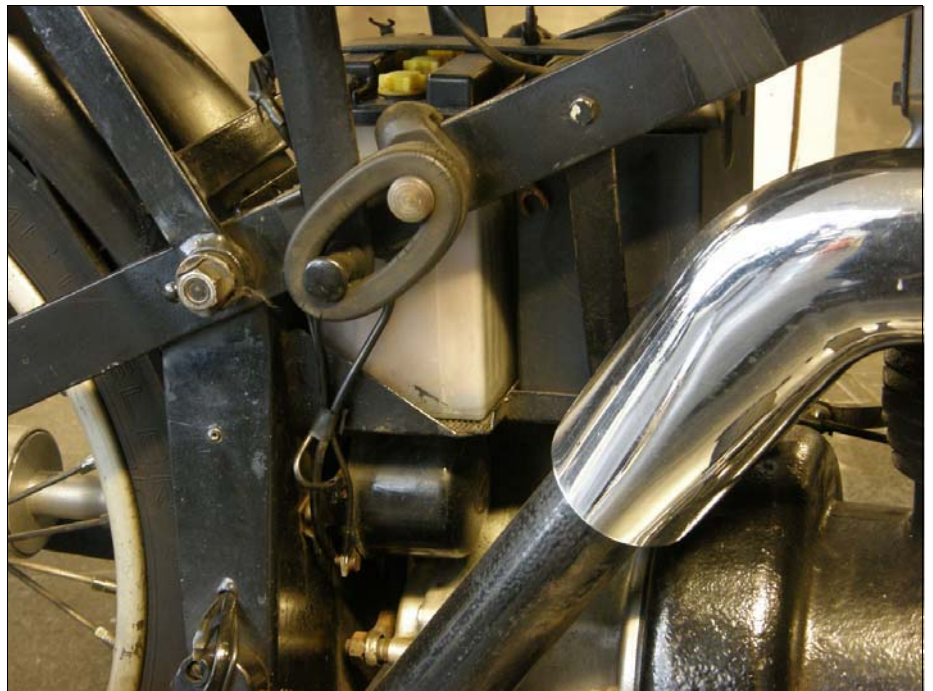




Arne Berglund på Nimbus 1954.

sig av Nimbusmotorcyklar och på 1950-talet började man också köpa Ariel. När den svenska polisen förstatligades 1965, stod man med ett stort antal polismotorcyklar av flera olika fabrikat. Detta var naturligtvis opraktiskt ur flera synpunkter. Man efterfrågade likformighet för att kunna göra stora samlade inköp, underlätta service och reservdelshållning och så vidare. De udda märkena såldes av, men några motorcyklar råkade bli kvar i förråd och hamnade omsider på Polismuséet, däribland Karlskronapolisens Ariel och Nimbus. När Rune Lundström skrev artikeln var en av poliserna som ursprungligen körde Nimbusen fortfarande i tjänst i Karlskrona. Arne Berglund var den polis som körde Nimbusen på de bilder som man hittat hos Fisker & Nielsen och Rune talade även med Arne som kunde ge viktig information om Nimbusen. Så långt Runes artikel.

Som en kommentar till artikeln i SNT nummer 4 utlovade jag att redan i numret därpå återkomma till ämnet med mera information efter ett besök på Polismuséum som nu ligger i Solna. Men så blev det inte! Först nu har det blivit av! Under hösten 2012 tog jag i alla fall kontakter för att förbereda ett besök i Solna, jag talade med muséets Yohann Bonér som satte mig i kontakt med en annan före detta polis från Karlskrona, Reidar Olofsson och med föreningen Mc-polisveteranerna där Reidar är och länge har varit aktiv. Med Reidars



Generatorn skulle orka med många flera strömförbrukare än i standardutförande, sirener, uttryckningsljus och inte minst en radio. För att jämna ut strömbehovet behövdes ett extra batteri och relät flyttades till en plats under batterihyllan.

hjälp har jag också fått kontakt med Arne Berglund, polisen på bilden ovan!

Föreningen Mc-polisveteranerna är en kamratförening där det är ett krav att man varit mc-polis. Föreningen har en mycket informationsrik och fin hemsida, [www.mc-polisveteranerna.se](http://www.mc-polisveteranerna.se) där deras aktiviteter presenteras. Bland annat har de gjort en stor insats när det gäller att bygga upp Polismuséums fordonssamling och tekniksamling och underhålla dessa, där är fortfarande flera medlemmar aktiva. Vid mitt besök på muséet fick jag hjälp både av Reidar Olofsson och av Henry Johannesson från föreningen. Polismuseum har en avdelning på Djurgården som är öppen för allmänheten, medan tekik- och fordonssamlingen i Solna bara visas på beställning. De mycket fina samlingarna är fint och levande presenterade, men tyvärr är delar av tekniksamlingarna delvis nerplockade. Det förefaller emellertid möjligt att åter få en fungerande utställning utan en oöverstiglig arbetsinsats, helst om man tar föreningens samlade kunskap och entusiasm i beaktande.

Motorfordonssamlingen består av polisfordon från 1920-talet och framåt, här finns tidiga Harley och

Indian, ett stort antal BMW samt ett antal udda märken på mc-sidan. Bland bilarna fanns förstås Polisamazonen men även en magnifik Svarta Maja byggd av Nordbergs på en Packard från 1930-talet och mycket annat. Alla fordon har polisutrustning från respektive epok.

Karlskronapolisens Nimbus är en Standard från 1954 med lagernummer 12715 och överensstämmande motornummer. Den är målad svart med dubbel guldstaffering precis som en vanlig Standard från de åren. Lite egendomligt är det kanske att den har sidovagnsutväxlingen 12:56 i bakaxeln, men kanske eftersträvade man den något bättre accelerationen och lågfartsegenskaperna. Polisarbete består ju inte bara av att jaga ifatt folk utan även av exempelvis patrull- och eskortuppdrag. En störtbåge med två Bosch-sirener samt två röda uttryckningsljus högt monterade på armar fastgjorda i lykthållarna utgör den mest synliga extrautrustningen. För att driva detta, samt radion som funnits tidigare, är cykeln utrustad med dubbla 6-volts batterier, men generatorn är standard 70W. Hur radion varit monterad är inte klarlagt. Kanske är de borrarade hålen i specifikationskylten och de avtryck som

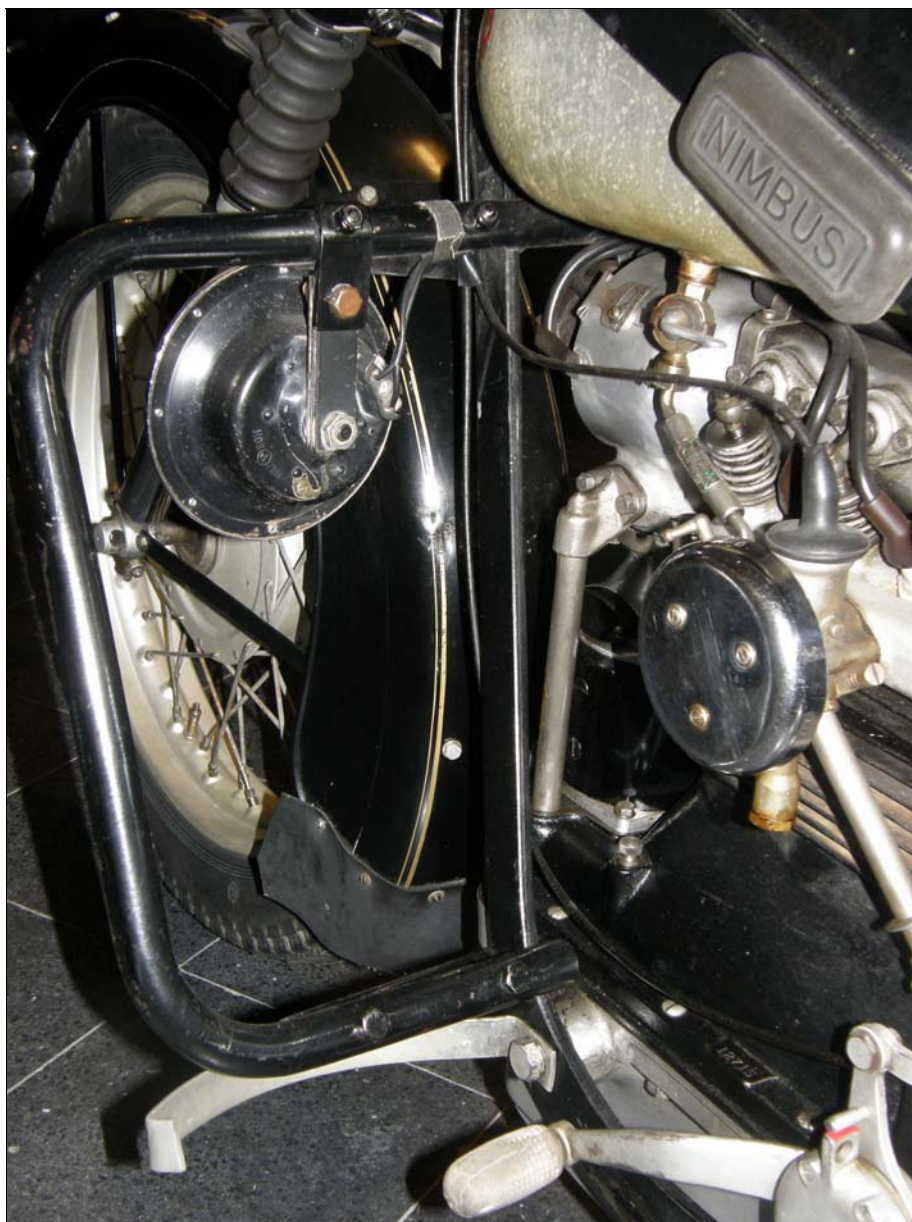


syns på plåten delar av spåren av ett radiomontage. Cykeln har ett passageraresäte som inte är Nimbus original utan en Britex-sadel fastbultad på en modifierad Nimbus baksättesram. Det är tydligt att det ursprungligen suttit något annat på denna plats, antagligen packväskor med utrustning och kanske delar av radion.

Vägmätaren står på 16108 km, hur långt cykeln har gått vet vi inte. I den pärm som hör till cykeln på muséet finns en duplett av registreringsbeviset och Fisker & Nielsens lilla Vejledning, men i övrigt inga andra handlingar från 1950- eller 1960-talen. Motorcykeln är besiktigad i Karlskrona den 27 september 1954. Den är godkänd för en passagerare och har radioanläggning vid besiktningen. Tjänstevikten är satt till 210 kg, alltså 25 kilo mer än en standard Nimbus väger. Från den 18 oktober 1954 var motorcykeln registrerad på Polisverket, Karlskrona. Sedan är cykeln skattad fram till och med 1965 men den 8 januari det året registrerades den på Rikspolisstyrelsen i Stockholm och avregistrerades som nedskrotad(!) den 5 april 1965. I själva verket ställdes den i förråd tillsammans med Arieln från Karlskrona och glömdes mer eller mindre bort.



*Dataskylten har två borrarade hål och spår av att något, kanske en kontakt, suttit här.*



Enligt vad Reidar Olofsson mindes från sin tid vid Karlskronapolisen, han började 1956, var det två mc-poliser vid den tiden där, Arne Berglund var den ene. Från början turades de om att köra Nimbus respektive Ariel. Med sina bättre prestanda var Arieln kanske den mest eftertraktade. Förfarandet hade emellertid sina svårigheter. Ariel har på brittiskt vis bromspedalen på vänstersidan och växel till höger och Nimbussen tvärt om. Vid dramatiska situationer kunde dramatikern naturligtvis öka påtagligt om man tog fel på detta. Reidar berättade också att de två motorcyklarna stod parkerade i gången in till polishusets gård i Karlskrona när de inte var ute på patrull. Om någon visade för närgånget intresse för motorcyklarna, slogs ett fönster upp och en av mc-poliserna undrade med

skarpt tonläge vad man egentligen hade för sig!

Arne Berglund, som körde Nimbussen under alla år, fyller 90 år under innevarande år och berättar att han hade ganska lätt att växla mellan Ariel och Nimbus eftersom han sedan sin tid i det militära var van att köra både Monark och DKW-motorcyklar. Arne berättar också att landsvägspatrulleringen med motorcyklarna omfattade hela Blekinge län och att man vid behov skulle hjälpa angränsande län. Vid några tillfällen var han också i Skåne och körde, bland annat vid några kungabesök. Dagsetapperna vid landsvägspatrullering kunde bli omkring 30 mil. För trafikövervakning på landsväg föredrog man Arieln framför Nimbussen på grund av hastighetsresurserna.



Nimbussens utseende idag stämmer ganska väl överens med hur den såg ut under 1950-talet. Den stora skillnaden är radion som saknas idag. Såvitt Arne minns satt radion i packväskor bak på cykeln. I någon av väskorna fanns även plats för viss utrustning. Trots radion och utrustningen som skulle med, fanns det plats för en passagerare på cykeln.

Underhåll och service av motorcyklarna sköttes av Yrkeskolan i Karlskrona. Motorverkstaden där hade då hand om alla polisens fordon, de utförde alla arbeten inklusive oljebyten.

Tillsammans med polismästaren i Karlskrona och en kommissarie åkte Arne till Köpenhamn för att hämta Nimbussen på Fisker & Nielsens fabrik. På hemvägen körde Arne först och de andra kom efter i bil.

Under 1950-talet var polisen alltså kommunal men stod under överinseende av staten då landshövdingen var den högsta ansvarige för polisverksamheten i varje län. Men det fanns även, från 1932, en statspolis som hade särskilda uppgifter. Statspolisen hade bildats som en följd av Ådalskravallerna 1931 då inkallade militära styrkor hade skjutit ihjäl fem personer. Tanken var att statspolisen i fortsättningen skulle övervaka ordning och säkerhet vid extraordinära

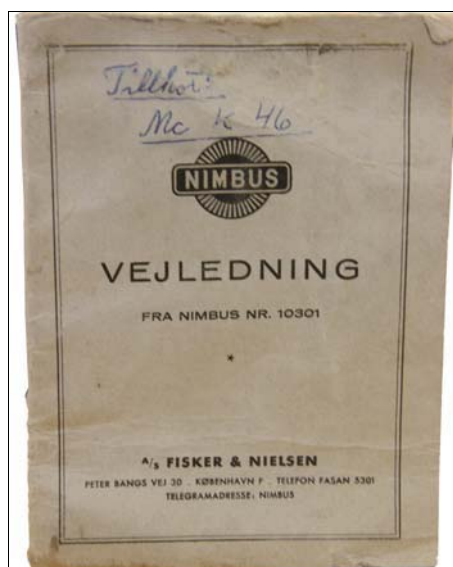


Nummerskylten fram på en svenskregistrerad motorcykel skulle vara läsbar framifrån, medan man i Danmark krävde att den skulle kunna läsas från sidan. Skylthållaren här utnyttjar originalhållarna till nummerskylten på ett listigt sätt. På nummerskyltens baksida sitter hållaren för det runda skattekvittot.

situationer istället för militära förband. Denna organisation av polisen gällde fram till 1965 då hela polisväsendet förstatligades

Karlskronapolisen agerade i Karlskrona stad. Kommunerna var små, kom ihåg att vi är långt innan kommunsammanslagningarnas tid! De omfattade en enskild stad eller också en socken, den ursprungligen medeltida församlingsindelningen. För landsbygdskommunerna fanns

en landsfiskalorganisation där varje distrikt kunde omfatta ett par socknar. När man kom utanför Karlskronas stadsområde var det lansfiskaldistrikt som tog vid, i väster var det Nättraby, i norr Rödeby och i öster Lyckeby-Lösen. För mc-polisens del gällde uppenbarligen särskilda avtal, här kom troligen landshövdingens överhöghet över polisen in i bilden. Trots att alltså mc-polisen var kommunal, patrullerade man i hela länet



Den lilla instruktionsbok som följde med köpet av Nimbussen har givetvis ingen återförsäljarestämpel, man köpte ju cykeln direkt från fabriken!



Karlskronapolisens Ariel Square Four har nämnts flera gånger i artikeln. Sådär ser den ut idag. En stor tung cykel enligt Arne Berglund!