

MEDLEMSNYTT maj 2014

# Nymans Vänner

Ärgång 18

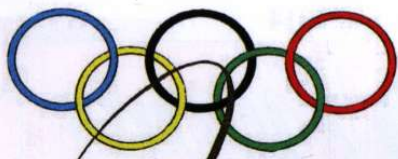


## Innehåll i medlemsnytt

1. Olympiaden 1924
2. Blue Speedo
3. Cykelspeedway
4. Reportageresa
5. Bornholm runt
6. Startplatsen
7. Rally information
8. Våra sponsorer
9. Allmän info.

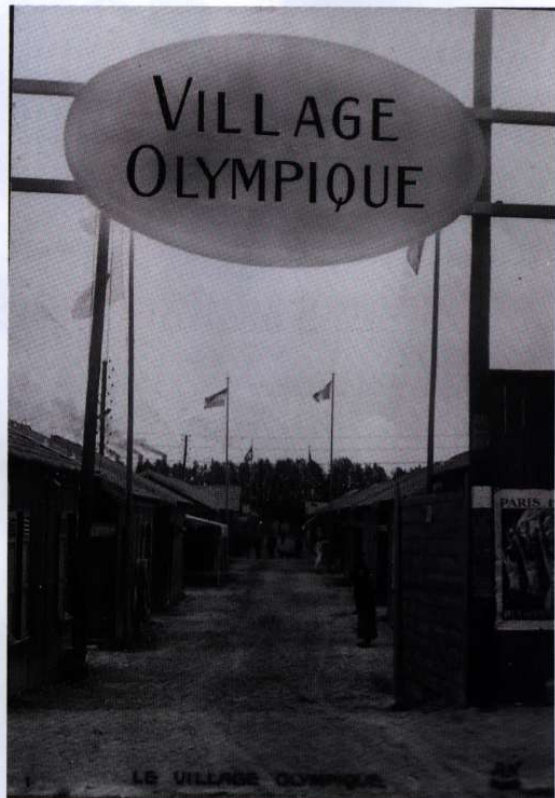
Ivar Ahlstedt med *Nisse Villig* d.v.s. NV 35. Ivar ser oförskämt glad ut strax innan avfärden mot kontinenten i oktober 1953. Se f.ö. artikeln i medlemsnyttets majnummer 2011 om hans Europatripp.





## Mot en olympisk säsong

I ett radioreferat från ryska Sotji, så framgick det att reportrarna hade det väldigt tufft, då det regnade in genom fönstren i det nybyggda hotellet. Bilden till höger visar OS-byn med rum för de aktiva och dessa fick bl.a. ligga i våningssängar för att samtliga skulle få plats! (Hoppas att deras hotellrum var vattentäta?)



Tre kamrater (Gunnar Sköld, Erik Bohlin och Harry Stenqvist) i Paris 1924 för att delta i Olympiska spelen. Banans längd 188 km, Sköld kom 4:a, Bohlin 7:a och världsmästaren från 1920 Stenqvist blev tvungen att bryta. I Svenska laget ingick även Ragnar Malm, laget gick in på en 3:e placering (bronsplakett).



Gunnar Sköld världsmästare 1921



Erik Bohlin



Harry Stenqvist på sin träningscykel i hemmet



De populära ungdomscyklarna på femtioalet  
**Hermes** eller **Crescent Blue Speedo**



**Hermes**

**HERMES  
 BLUE SPEEDO 145**

Specialkonstruerad för den speedwayintresserade ungdomen. Elegant nedböjd speedwayram, 26" hjul med stålfälgar, skärmar av lättmetall, expanderande framhjulsbroms, specialbockat speedwaystyre, starthandtag. Transparent blå lackering med sadel i samma färg och fälgar i cremefärg.


Blue Speedo modifierades under åren och kunde erhållas i lite olika varianter på beställning från den lokale cykelhandlaren. Juniormodellen från 1955 fick "speedwaystyre" med tvärstag och TT-sadel. Samtidigt togs modell 272 **Speedo Cross fram.** 19" duplexram med 26" hjul. Framgaffel av mc-modell. Verktygslåda i form av bensintank, el-signalhorn. Belysning med inbyggd väg- och hastighetsmätare. Förkromade skenor. Frambroms med rullhandtag som bromsreglage. Lackrades i: Turkos, transparent röd eller blå färg.



det är  
 krul i

**Crescent**

VÄRLDSMÄSTARNÄMNET



4  
 MILJONER  
 NYMÅNIFÖRORD





## Fullutrustad pojkeykel 1955



Från toppen: en sökarlykta, crosstyre, elektriskt signalhorn, strålkastare med inbyggd väg- och hastighetsmätare, långsadel, starthandtag, reflex, verktygstank med NV märke, bärhandtag, generator och frambroms. Framgaffel av MC-typ.



Den tuffe Caltex-grabben som rustat sin egna cykel imponerar på sina kamrater!



Speedo Cross med eller utan långsadel.



Vissa verktygstankar fick dekal med tvåmotorigt deltvingat höghastighetsplan.



För att få cykeln i absolut toppskick så fanns det även nabbdäck respektive att till vintern kunde man komplettera cykeldäcken med snökedjor.

## På cykel i början av 50-talet anordnades cykel-speedway eller cykelcross.

I Stocholms regionen fanns det i mitten på 50-talet omkring 15 speedwayklubbar (för trampcyklar) som låg i anslutning till ungdomsgårdarna. På södra sidan av staden fanns exempelvis Hökarna i Hökarängen, Griparna i Svedmyra, och Piraterna i Sköndal och Fagersjögrabbarna okänt vad dom hade för klubbmärke.

Maxålder för att få vara med och tävla i cykel-speedway var 16 år. Banlängden man tävlade på låg omkring 100 meter, och skulle köras i fyra varv.



Klart för start







JMK grabbarna ser ut att vara i prima form.



Lägg märke till den utanpåliggande växeln.



Fint skulle det vara kritad startlinje och ovanför en banderoll med texten **Start** och **Mål**.

I Uppsala fanns det mig veterligt inte så många cykelentusiaster, men när man anordnade en trafiksäkerhetsdag den 1 sept. 1951. Då fanns det lag från Svartbäcken och Almtuna. Ur Svartbäckslaget fanns det en segrare denna dag och det var vice ordföranden i vår förening Gerth Asplund. För att få tävla åkte Uppsala-pojkarna till Stockholm i hyrd buss, för att där köra mot de olika förortslagen.



Klara för start och killen i ytterspåret tar ledningen!  
Lägg märke till framgafflarna av olika modeller!



Vid pennan  
Urban





## Reportageresan

Under 1952 funderade Ivar Ahlstedt på en reportageresa som skulle omfatta hela Europa. Problemet blev bara hur han skulle ta sig till alla länderna på ett, inte allt för dyrt sätt. Flyga var otänkbart. Dels kostade det för mycket, dels gick det för fort och hen kunde inte få de kontakter han ville ha. Tåg? Ja, men tågen följer så bestämda router och det går så mycken onödigt tid till spillo bara genom ointressanta orter. Och bil? För all del, men en person som kommer i bil utomlands, särskilt i fattiga trakter, blir gärna tagen för miljonär, och i vart fall så blir bilen en barriär mellan honom och befolkningen. Det var efter detta resonemang som Ivar kom att tänka på motorcykel- alternativet. Själv hade han knappast sneglat åt en motorcykel, än mindre suttit på en, och definitivt inte kört en. Men här såg han en utmaning. Det var billigt, gjorde honom oberoende av vägval, och framför allt ansåg han att en kille på motorcykel blir behandlad på ett annat sätt, det är ett fordon som var och en kan kosta på sig att drömma om. Man blir kompis med killarna på mackar, med långtradarchafförer, med en var på vägen. Det fanns byar och städer i södra Europa där man knappast sett en bil men en gammal motorcykel kunde man hitta här och där. Så hade Ivar räknat ut att det måste ligga till, och det visade sig att han hade rätt. Motorcykeln öppnade många stängda dörrar. Det sistnämnda upplevde också våra NV-lag som var ner på kontinenten för att tävla,. Dessutom syntes NV-motorcyklarna genom sin kulörta röda färg, på ett tilltalande sätt.

Den vidare planeringen bestod av införskaffandet av en lagom stor motorcykel. Resrutten planerades till viss del med tidningen Teknikens Värld. Pass och pengar ordnades fram. Kontakter med tidigare Europaresenärer om resroutter och delmål diskuterades. Och en dag tog han tåget till Uppsala, gick till Nymanbolagen, la fram hela resplanen och bad att få låna en motorcykel. Självklart talade Ivar inte om att han aldrig i livet suttit på en motorcykel. Nåväl han fick låna en motorcykel och när han talade om för den gamle tävlingsförare Orsa-Bohlin om sin färdrutt, så skakade "Orsa" på huvudet och sa Ni är inte riktigt klok. Mitt i vintern! Det var i slutet av oktober som Ivar skulle startade resan mot kontinenten. Den var beräknad att vara i sex månader. Enligt överenskommelse skulle motorcykel hämtas ut en tisdag. På måndagen tog Ivar en timmes körlektion i en körskola. Efter påskrift om lånet av motorcykel, ledde Ivar ut den på gatan för att där starta och påbörja färden mot Stockholm. Hem kom han och en vecka senare och med ytterligare 40 träningsmil påbörjades kontinentresan.

Utrustningsförberedelser angående motorcykel och personlig, bestod av en unicabox modell större samt sidoväskor. Unicaboxen kom att väga 60 kilo med utrustning i. Runt boxen sveptes en galonduk som skydd mot smuts och regn.



För personligt bruk inhandlades en fjädrande hjälm gjord av papp, en ganska tvivelaktig sak. Fördelen med den var att den skyddade mot regn och sol. Flygaroverall modell vinter inköptes samt ett par kraghandskar, där vantar fick plats inuti. En regnrock av amerikans armémodell samt överdragsskor av impregnerad segelduk. Förutom hjälmen fick baskern och en läderhuva följa med i packningen.



Nu gäller det att få igång cykeln också! Inte så lätt med tanke på klädedräkten och det bastanta nju-



bältet. O.B.S. kartfodralet som många burit på i "lumpen".

Jodå den startade på andra kicken, på med hjälmen och kraghandskarna, sen kunde det bära i väg.

Det visade sig att flygoverallen blev för otymplig, så när Ivar var i Trieste i Jugoslavien så sändes den hem med tåg.

Motorcykel utrustades med specialtillverkade regn-/vindsydd. Samt pakethållare avpassad för unica-boxen, och extra packväskor.

Efter 1.200 mil gick kedjan sönder, då befann sig Ivar i Spanien, men en reservkedja fanns i reserv, dessutom utrustning som Nymanbolagen utrustat cykeln med. Totalt blev Europafärden omkring 2.000 mil, och tolv olika länder besöktes. Reportagebrev (artiklar) skickades till Nymanbolagen under utlandsvistelsen. Ivar fick när han kom hem, behålla motorcykeln för ytterligare färder bl.a. till en rundtur i Tyskland samt kortare utflykter i Sverige.

På 50-talet d.v.s. strax efter andra världskriget, var bil och motorcykel inte var mans egendom, när så ett fordon införskaffades blev den en slags familjemedlem, en klenod som man var rädd om, därför var det också naturligt att de fick ett namn, i detta fall föll det sig naturligt, när initialerna redan fanns på bensintanken **NV**.



Stänksydd utprovades i olika varianter på Nymans och fanns tillgänglig när Ivar önskade få sin motorcykel utrustad med sådana. Se bilden på omslaget!

**Urban**



I föregående nummer av Medlemsnytt skrev jag om NV El-cyklar och missade några väsentliga uppgifter. Ovanstående bild togs 1951 i samband med en utflykt till Öregrund. Ing. Bengt Ljung står främst "i ledet" på sin nya NV 20, fru Luci Ljung med sonen Klas närmast bakom. I det mittersta fordonet sitter Lars och Eva Klein samt sonen Peter i en GM El-cykel. Lars hade under våren köpt El-cykeln av Bengt Ljung. Den bortersta El-cykeln NV (byggdes av Bengt Ljung) sitter familjen Gösta Josefsson med fru Elsi och den nyfödda dottern Ingela. Gösta hade reklamfirma i Uppsala och gjorde reklamskyltar till bl.a. Nymans. Lars Klein sålde sin El-cykel till Uppsala Hotell A,B. där den var i tjänst t.o.m. 1960. Fam. Josefssons togs ur bruk 1956.

### **Semesterfolk!**

När Ni är ute och ser er omkring i sommar, dokumentera gärna något intressant och skriv om det, så kan våra övriga Nymansmedlemmar kanske få ta del av Era upplevelser .



Med kamera kan man avbilda och dela med sig!

Glad sommar önskar redaktören.



## Bornholm runt

Bornholm kallades på 50-talet för SOLSKENSÖN, och det var kanske befogat med hänsyn till antal soltimmar, men också att det inte regnade så ofta. På femtiotalet innan bilen blev var mans egendom, praktiserade svenska folket att cykla, men när mopeden kom användes även den för längre utflykter ibland. Det förekom reportage i våra tidningar om utflykter som folk gjort, både på cykel och moped. Även Nymans fick ta del av individers resmål. Brevn överlämnades till reklamavdelningen, där reklamchefen Olle Östblom fick chansen att skriva om cyklist- respektive mopedisternas resor i Nymans tidning Inom Ramen eller göra reklambilder för dessa utflykter.

I juli månad 1954 fick Olle bilder från några damer, tyvärr inga namn på dessa, som åkt Bornholm runt på sina Autopeder modell 117. Resan tog åtta timmar och därefter tog man färjan åter till fastlandet.

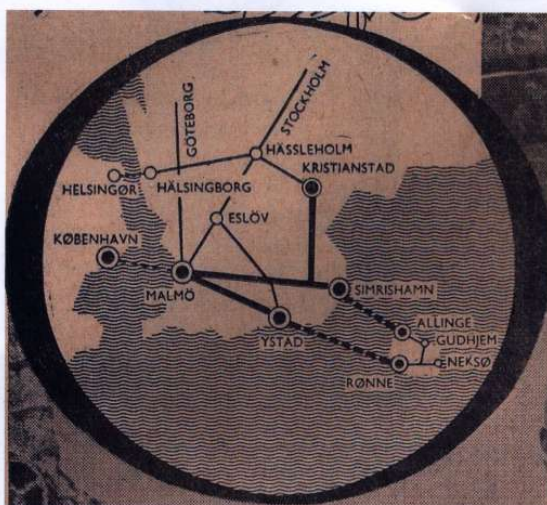
De större cykeltillverkarna som exempelvis Nymans, gav ut CYKELKARTOR som inte enbart visade vägar och "cykel"stigar, utan även förteckning över vandrar- och cyklisthem i respektive kartblad (det fanns totalt 30 kartblad för att täcka hela Sverige). Självklart var (STF) Svenska Turistföreningen och (CF) Cykelfrämjandet involverade i detta arbete som syftade att ge Svenska folket frisklufts- och motionsfrämjande utflykter.



På torget i Allinger kunde både cyklister och mopedister mötas, men nog ser det ut som om solskensön var vattenbegjuten från ovan just denna dag, där turisterna tar skydd under linden! Kartan nedan visar ett utdrag av STF och CF informationsblad för Skåne, där man rekommenderade olika utflyktsmål till vårt granland Danmark.



**SOLSKENSÖN**  
bjuder på augustisemester





## Startplats för NV – rallyt 2014

### Grindstugan Uppsalas Hasselbacken



**Historik:** År 1860 uppfördes genom drätselkammarens dekret stängsel och grindar vid landsvägen söderut och norrut från staden. Ganska nära grinden uppfördes en grindvaktstuga. Grindvakten hade rättigheter att utskänka bl.a. öl och kaffe. 1891 upphörde skyldigheten att hålla vakt- och grinduppsyn, men värdshusrörelsen utvidgades och fortsatte. 1880 uppfördes värdshuset med verandor och mycket snickarglädje.

10 september 1906 startades spårvagnstrafiken i Uppsala, med två turer per dag till bl.a. Grindstugan, spårvagnslinjerna lades ned 1953.

10 augusti 1902 genomfördes en flygning med landning på artillerifältet av en uppsalayingling vid namn Tord Ångström. Planet han flög var en ensitsig Bleriot. Tord hade tagit flygktioner i Pau i Frankrike.

## Vändplats för NV- rallyt - är - Marielund

dit kan man åka med Lennakatten för att se rallydeltagarna. Inmundiga kaffe lyssna till musik och bese tvåhjuliga fordon som avverkat en del av den Nymantillverkade Armémotorcykelns testbana. Bara järnvägsresan är en upplevelse!

## Lennakatten

Uppsala-Lenna Jernväg 2014

32 kilometer naturskön  
järnväg genom Uppland



**Omkring 1880 växte Marielund till ett permanent bostadsområde.**

**Lennakatten** började trafikera sträckan Uppsala-Faringe på 1870-talet, då också ett flertal stationsbyggnader tillkom utefter banan.

**Marielund** där låg Nymans fritidsgård.

**Selknä** (nordost om Marielund) det var där det glödde i skogen efter "Orsas" strapatser i Nyman-polkalen 1951, det hade inte gått så bra, varför svordomarna fick vara till hjälp!

**Passa på att rekommendera era vänner och bekanta att göra en resa med Lennakatten till Marielund, för att bese alla dessa "fantastiska motorcyklar" och deras förare**



# NV-Rallyt 14 juni

Startar även i år från Grindstugans kafé. Första start c:a 09.30. I år går rallyt söder om Uppsala med uppehåll för mat vid Marielunds station.

Grindstugans kafé håller öppet hela dagen rallyt håller på. Där serveras kaffe och hembakat bröd till billiga priser.

Till Marielund kommer även Lämnakatten att avgå. Avgång från resecentrum 10.30 och ankommer 11.00.

På stationen kommer det att spelas live music som även följer med tåget till Marielund.

## **Fredrik Hardenborg and the Freediving Bluesband**

Kafét i Marielund kommer att ha öppet under dagen så länge rallyt varar.

Dit kommer alla 150 motorcyklar 98cc och mopeder att samlas. Så ta tåget ut och se alla gamla fordon hör ljudet, känn doften, den äldsta en HD med sidovagn från 1919.

Tåget går tillbaka mot Uppsala c:a 13.00.

Priser för vuxen t.o.r. 120 kr. Uppvisande av **Coop med mera kort** 20 kr rabatt. Barn åker för halva priset.

Om två vuxna köper biljett får upp till 5 barn mellan 7-15 år åka gratis.



# Företag i Uppsala som sponsrar vårt NV Rally



Allt för hemmafixare och proffs.



KlarSynt

Gertz Optik.



DATA VERKSTAN

*Lyckman Computers*



HERRMODE  
Dragarbrunnsg 32 Uppsala 018-12 92 00



MADE IN UPPSALA



## Årsmötet 2014 03 15

Var en lördag och anslutningen av medlemmar var klen. Kanske beroende av det vackra vädret och att SM finalen i isracing gick av stapeln samtidigt! Till styrelseordförande på ett år valdes Bengt Eriksson.

Till styrelseledamöter på två år valdes Gert Asplund, Hans Bodin, Urban Ehrnvall och Roger Nyberg. Till styrelsesuppleant på två år valdes Lars-Erik Larsson.

Till revisor på två år valdes Åke Swahn. Ny till valberedningen invaldes Peter Lindberg. Till hedersmedlemmar utnämndes Stig Bernström och Hans Andersson som tack för att de startade och arbetade med NV-Rallyt i 8 år.

## NV-Rallyt

NV-Rallyt som utannonserades som ett jubileumsrally (15 gången i obruten följd) blev fullteckat redan i mars månad.

## Återträff

Uppsalabor som läst Uppsala Nya Tidning under våren har kanske lagt märke till att kultursidan har haft reportage om Grindstugan (vår startplats i NV-rallyt) samt om Knattar från unga knuttar, om vilka man skrev i UNT 1953. När jag skriver om detta, så görs försök med att få några av dessa att åter få mötas,----- efter 61 år. Återträffen skall i så fall bli i samband med NV-rallyts målgång vid Grindstugan.

## Vår produktförsäljning

<b>Keps</b> (marinblå). Tryckt NV-loga i rött, på kepsens band i bak är "Nymans Vänner" broderat i gult.	<b>80 kr</b>
<b>T-shirt</b> (silversand) i hög kvalitet.	<b>100 kr</b>
<b>Nymans Vänner</b> medlemsnål (NV)	<b>40 kr</b>
<b>Nymans Vänner</b> klistermärke (NV)	<b>20 kr</b>
<b>Cykelhäfte</b> 1888-1963, 16 sidor	<b>30 kr</b>
<b>Mopedhäfte</b> 1950-1962, 34 sidor	<b>45 kr</b>
<b>MC-häfte</b> 1903-1910,1927-1958, 60 sidor	<b>80 kr</b>
<b>Båtmotorhäfte</b> 1906-1935, 1953-1979, 54 sidor, 90 färgbilder.	<b>75 kr</b>
<b>Hem och Trädgård-häfte</b> , Motorsågar, gräsklippare, diskmaskiner, 46 sidor med färgbilder,	<b>..65 kr</b>
<b>Båtmotoraffisch</b> 500 CS 70 x 100cm	<b>50 kr</b>
<b>Känn den rätt</b> Nymans mopedskola(1954)	<b>100 kr</b>

Porto och emballage tillkommer.

**Cykelgiganten i lärdomsstaden Uppsala** O.B.S.  
reviderad bok om Nymans Verkstäder.

**Medlemspris** 250 kr + porto 60 kr  
**Ej medlem** 280 kr + porto 60 kr

### Beställning:

Gert Asplund Tel: 073-529 3474 eller  
E- post: [nymansvänner@hotmail.com](mailto:nymansvänner@hotmail.com)

## Kommande aktiviteter 2013

Lördag den 14 juni NV Rally

Onsdag den 17 sept. medlemsmöte kl 18.30

Onsdag den 29 okt. -"- -"-

**Adress möteslokal:** Väderkvarnsgatan 17 C:3 ingång från gården alt. Salagatan 18A (gamla polishuset).

**Ovanstående adress är tills vidare en preliminär m.h.t. lokaltillgång, se vår annons i UNT.**

### Postadress/Besöksadress:

Salagatan 16 A 753 30 UPPSALA

**Hemsida:** [www.nymanssuppsala.se](http://www.nymanssuppsala.se)

E- post; [nymanssuppsala@hotmail.com](mailto:nymanssuppsala@hotmail.com)

**Organisationsnummer** 8176049339

**Plusgirokonto** 4456760-0

### IBAN-koder

#### Plusgiro

SE 93 9500 0099 6042 4456 7600

BIC-kod: NDEASESS

#### Bank: SEB

SE53 5000 0000 0536 8341 0817

BIC-kod ESSESES

Visningar av utställning sker efter tidsbokning av  
Gert Asplund 018-250858 el. 073-529 3474.

**Redaktionsmateriel, foton mm. kan skickas till Nymans Vänner med vanlig post eller E-post. Eller redaktören. Vi behöver hjälp med materiel för att göra Medlemsnytt så bra och intressant som Du vill ha den.**



### Redaktör Urban Ehrnvall

Adress. Friskyttvägen 24 142 63 Trångsund  
Tel: 08-7718199.

Copyright Nymans Vänner