

En av sveriges äldsta Morgan-bilar finns i Röstånga

Kan en gammal bil ha någonting med kultur att göra?

Innan jag försöker svara på denna fråga, så låt mig nämna följande:

Idag är det ju så att många klankar på bilismen och utpekar den som ett hot mot miljön. Detta kan säkert diskuteras i oändlighet men man kan nog enas om att motorismen och moderna transportsystem förändrat mycket för människorna i den utvecklade världen.

Både i USA, Europa och Storbritannien, det senare ansåg sig då inte tillhöra Europa, utvecklades under början av 1900-talet en bilindustri, som senare skulle följas av en sådan i Japan och därefter i andra delar i världen.

Jag skall härnedan koncentrera mig till England och till Morgan.

Tacka en kyrkans man för Morgan!

HFS Morgan (1881 – 1959) var en utbildad Railway Engineer och började sin yrkeskarriär på the Great Western Railways. HFS såg emellertid att bilar skulle bli viktiga för framtidens kommunikationer och ville därför starta ett företag för bilproduktion. För att få kapital för detta bad HFS sin far, kyrkoherden H. George Morgan om finansiell hjälp. H.G. Morgan hade vid sidan om sin inkomst som kyrkoherde handlat med aktier och hade varit tämligen framgångsrik med detta! Därför kunde ingenjören HFS Morgan starta ett bilföretag år 1909 med hjälp av pengar ifrån sin far, som blev företagets förste styrelseordförande, en post som kyrkoherden innehade under åren 1909 – 1933.

Världens äldsta, fortfarande, familjeägda bilföretag!

1909 var året då HFS Morgan byggde sin första bil. Detta var en trehjuling. Anledningen till att man började bygga trehjulinga "bilar" berodde på de engelska bestämmelserna för bilskatt. Man utvecklade sedan en 4-hjulig bil, Morgan 4/4 som började tillverkas 1936 och tillverkningen av både 3- och 4-hjuliga Morgan pågår fortfarande med en årlig volym av 1500 till 2000 fordon.

Företaget, som alltså är en liten biltillverkare, existerar fortfarande

och äges av samma familj, d.v.s. barnbarn och barnbarns barn till HFS Morgen. Morgan Motors Co. har sedan 2013, och för första gången, en VD som inte är ifrån familjen Morgan. Företagets nuvarande VD, Steve Morris, har gått den "långa vägen" inom företaget och har under åren innehaft olika befattningar innan dess att han utsågs till VD. Antal anställda i företaget är ca. 160 personer. Under tecknad, som under ca 10 år har varit anställd inom Stockamöllan AB, kan se likheter men också väsentliga skillnader mellan Stockamöllan AB och Morgan Motors.

En av Sveriges äldsta Morgan-bilar finns i Röstånga.

Min stora hobby under åren 1961 – 1975 var motorcykelsport och jag tävlade flitigt inom främst Trial. När jag upphörde med trial insåg min hustru Siv att jag måste ersätta denna aktiviteten med något annat som låg nära motorsport och teknik.

Att syssla med engelska sportbilar var definitivt ett alternativ!

Genom en arbetskollega fick jag reda på att det fanns en demonterad gammal Morgan till salu. Vi åkte till Skurup, där bilen fanns. Det var på pappret en trevlig modell av Morgan bilar, en 4/4 series 1, 4 seater ifrån 1946 – alltså en tidig Morgan. Siv och jag besökte den dåvarande ägaren. Vid besöket kunde vi knappast se att det fanns någon bil i det förråd som vi besökte, då bilen var nerplockad i nästan



Mr. Anders Arvelid,
Kornsgatan 9,
S-260 24 Röstånga,
SWEDEN.

Dear Sir,

We thank you for your letter recently received requesting information with regard to the 4/4 four-seater model Chassis No.1582, and Engine No.Q44E. These we must inform you are the correct engine and chassis numbers, and it is a 1946 model.

The engine capacity was rated at 1267cc, when leaving the Factory the colour was Red, and it was despatched on the 8th October, 1946 to Alpen Gundersson, our Agent in Sweden at that time.

With reference to spares for these older type cars, it is with regret that we have to inform you that very few parts are now available, and we would suggest that you contact our London Agent, Mr. F.H. Douglass, 1a South Baling Road, Baling, London, W5 4QT, or the Secretary of the Morgan Sports Car Club, Mr. C.J. Smith, 23 Seymour Avenue, Worcester, England, who I am quite sure will be only too pleased to be of help to you.

sina minsta beståndsdel. Min undersökning visade att den verkade vara ganska komplett och det blev affär.

När jag hade fått hem delarna var en av mina första åtgärder att tillskriva Morganfabriken för att få så mycket uppgifter som möjligt om bilen. Några veckor efter mitt brev fick jag ett mycket positivt svar tillbaka ifrån fabriken.

Det bekräftades att bilen importerats som ny till Sverige, alltså ingen senare import. Dessutom så matchade chassi- och motornummer varandra (eller som man skriver i engelskspråkiga motorjournaler "matching numbers").

Jag renoverade bilen, ett projekt som tog mycket längre tid än vad jag ifrån början räknar med, bl.a. på grund av att jag reste mycket i mitt arbete.



Under renoveringen.

Till sist blev den emellertid klar och vi har kört mycket med vår Morgan sedan dess, i Sverige och utomlands, som i Danmark, Tyskland, England och Skottland.

Under de senaste åren har vi också forskat en hel del om bilens historia. Detta har varit spännande! Det visade sig att vår bil, som kom till Sverige i oktober 1946, var den första Morgan som importerades av den förste Morgan-im-



Siv och Anders Arvelid på Morgan-klubb rally

portören i Sverige, bilfirman Alpen Gundersen AB i Göteborg. Dessförinnan hade det dock importerats en Morgan till Sverige, men detta var en "privatimportbil", som gjordes, 1939, av den kände, numera framlidne, tävlingsföraren Gunnar Bengtsson. Denna bilen finns nu hos en Morgan-entusiast i Vejbystrand.

Vår Morgan 1946, är i bra skick, och kan gå i många år till. Den är trevlig att köra. Man sitter bekvämt i de enkla stolarna men fartresurerna är begränsade, enligt modern standard. Växellådan kräver sin man eller kvinna med "osynkad" 1:a och 2:a och ganska stora krafter för växling. En äldre Morgan, liksom många andra äldre fordon, är ganska enkel att underhålla om man har basala kunskaper om bilar. Därför kan de bli "långlivade" med rätt skötsel. Inte en massa elektronik, plast eller konstmaterial med kort livslängd som påverkar miljön negativt!

Vår Morgan har naturligtvis under åren haft flera ägare. Nedan är ett par av dem:



Bilen med dess andre ägare, framlidne guldsmeden Haldor Fors, Stockholm, som ägde bilen åren 1947 - 1949. Haldor Fors gjorde med bilen bl.a. en resa Stockholm - Östersund - Stockholm i svårt vinterväglag. Bilen var endast utrustad med sommaräck! Dock hade snökedjor medförts om bilen skulle fastna i alltför djup snö.



Bilens nionde ägare: Börje Landberg t.v. som ägde bilen 1956 - 1957 och är här på en semesterresa i Dalarna 1957. Obs. Tältet som är fäst på den högra framskärmen.

Både Siv och jag har under åren haft mycket glädje av vår gamla Morgan och vi kör vanligtvis ett par hundra mil om året med den. Förutom ren körglädje har vi både under renoveringsarbetet samt som en följd av våra åkturer i klubbssammanhang fått många vänner både i Sverige och utomlands.

Hur påverkas då miljön av att ett antal entusiaster fortfarande kör med gamla fordon – nu när det propageras för att man endast borde använda "miljöbilar"?

Detta med att kanske många skulle byta bil i förtid för att få ett fordon med lägre utsläpp är inte bara av godo. Betänk all den energi som åtgår för att tillverka en bil. Därför kan det till och med vara en miljö fördel att behålla en äldre bil länge, även om det kan medföra andra nackdelar.

Många miljöbilar väger mera på grund av batteriernas vikt och extra elmotorer. Högre vikt medför större energiåtgång för framdrivning.



Samme Börje Landberg, 82, återförenades med bilen i Röstånga den 9 Juni 2012. Här tillsammans med undertecknad. Vi tog en tur med Morgan-bilen på Söderåsen denna vackra sommardag. Det var säkert en stor upplevelse för Börje Landberg att åka i sin gamla bil 55 år efter det att han sålde den.

De fordonshistoriska klubbarna i Sverige och utomlands, har en strikt miljöpolicy samt kräver att deras medlemmar tillämpar ett stort ansvar för miljö och trafiksäkerhet, så att användningen av kulturhistoriska bilar kan fortgå.

Anders Arvelid