

Nimbusfabriken sökte ensamrepresentant i Sverige 1940

Kaj Hansen och Lasse Wallin

En klok svensk industriman formade för många år sedan en slogan som nog är tänkvärd. Han sa "Utvecklingen är bara en" ty man kan bara fundera över hur det blivit om man gjort något annat. Att göra om det går kanske, men aldrig i den tid som gick.

Jag har haft en sådan fundering och orsaken till detta är följande händelse: En dag på 1980 talet kom en arbetskamrat till mig på jobbet med en gammal tidning. Han hade köpt ett gammalt hus och var i full gång med att renovera och isolera det. Kvällen innan hade han krupit runt på vinden och där funnit några gamla dagstidningar. Han blev intresserad av tidningarna och började studera dem. I en tidning fick han se en Nimbusbild och eftersom han visste att jag var Nimbusägare tog han tidningen med till mig.

Tillsammans började vi studera tidningen mera ingående och fann att det var Stockholmstidningen från den 2 april 1940. Nimbusbilden var i en annons från Nimbusfabriken A/S Fisker & Nielsen i Köpenhamn, de sökte en ensamförsäljare för Nimbus i Sverige.

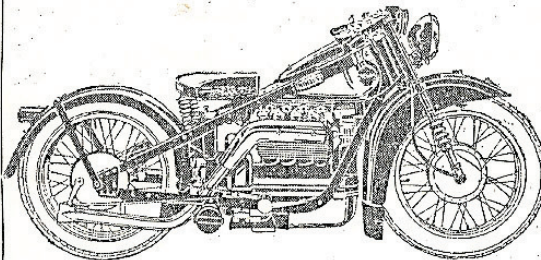
Tydligt hade Nimbus framtidsambitioner med att sälja motorcyklar i sitt stora grannland Sverige, men som bekant ockuperades Danmark och Norge bara en vecka senare, nämligen ödesdagen den 9 april 1940. Efter detta fanns det förmodligen inga möjligheter att exportera motorcyklar till Sverige de nästkommande fem åren.

Hur det blivit om inte ockupationen inträffat och stoppat Fisker & Nielsens framtidsplaner, kan man alltså också bara spekulera i, man kan förmoda att det funnits många flera entusiaster med Nimbus i Sverige än vad det nu finns.

Men man kan fråga sig om det primära syftet med annonsen var att sälja motorcyklar! På lång sikt var målet säkerligen detta, men situationen i Europa vid denna tid var ju inte sådan att motorcykelförsäljning hade högsta prioritet.

När tillverkningen av Nimbus typ C planerades var tanken att fabrikationen skulle bli lönsam vid en årlig tillverkning av ettusen motorcyklar. Investeringarna hade varit stora, en fabriksbyggnad för en million danska kronor hade byggts och kostnaderna för inköp av maskiner för produktionen hade varit ännu högre. Dammsugartillverkningen var mycket

Ensamrepresentant FÖR SVERIGE SÖKES



NIMBUS, DANMARKS LEDANDE MOTORCYKEL

Bilens fördelar på två hjul! 4-cylindrig motor. Fjädrande kardanaxel. Teleskopframgaffel med progressiv fjädring. 22 HK, vilket är fullt tillräckligt för person- och paketsidovagnsdrift.

Nimbus användes vid motoriseringen av den danska hären, av Postväsendet vid tömning av brevlådor och av talrika andra offentliga institutioner i Danmark.

Många förfrågningar från privatpersoner i Sverige visar, att vår moderna konstruktion har väckt intresse bland svenskt motorfolk.

Hänvändelser från redan inarbetade motorcykelfirmor föredragas.

NIMBUS helt
igenom byggd på
Nimbus-Fabriken.



NIMBUS, har be-
visat sin överlägsen-
het i 4 världsdelar.

NIMBUSFABRIKEN
A/S FISKER & NIELSEN, Köpenhamn F.

Annonsen ur Stockholmstidningen den 2 april 1940.

lönande men investeringarna för motorcykel-tillverkningen var stora och det var nödvändigt med noggranna kalkyler.

När motorcykeln kom på marknaden i juni 1934 var den ännu inte riktigt färdigutvecklad, den drogs med en del barnsjukdomar. Motorns smörjsystem, relä och generator var väl de allvarligaste, men även framgaffeln och senare reläupphängningen gav bekymmer liksom mekaniskt oljud. Nytt smörjsystem och ny generator erbjöds som garantireparation mot en begränsad kostnad för kunderna. Garantiföretagandena var givetvis kostsamma för företaget, men cykeln hade blivit populär och man lyckades redan första året få in beställningar från militären samt posten och polisen förutom många privatkunder.

Ett stort administrativt problem för dansk industri under 1930-talet var Valutakontoret. Myndigheten hade skapats 1932 för att möjliggöra

en positiv handelsbalans genom att kontrollera valutaströmmarna över landets gränser. En av svårigheterna var materialbrist och Valutakontoret skulle reglera materialimporten enligt principen att export av tillverkade produkter skulle ge tillåtelse till import av råmaterial och komponenter. Systemet var mycket byråkratiskt.

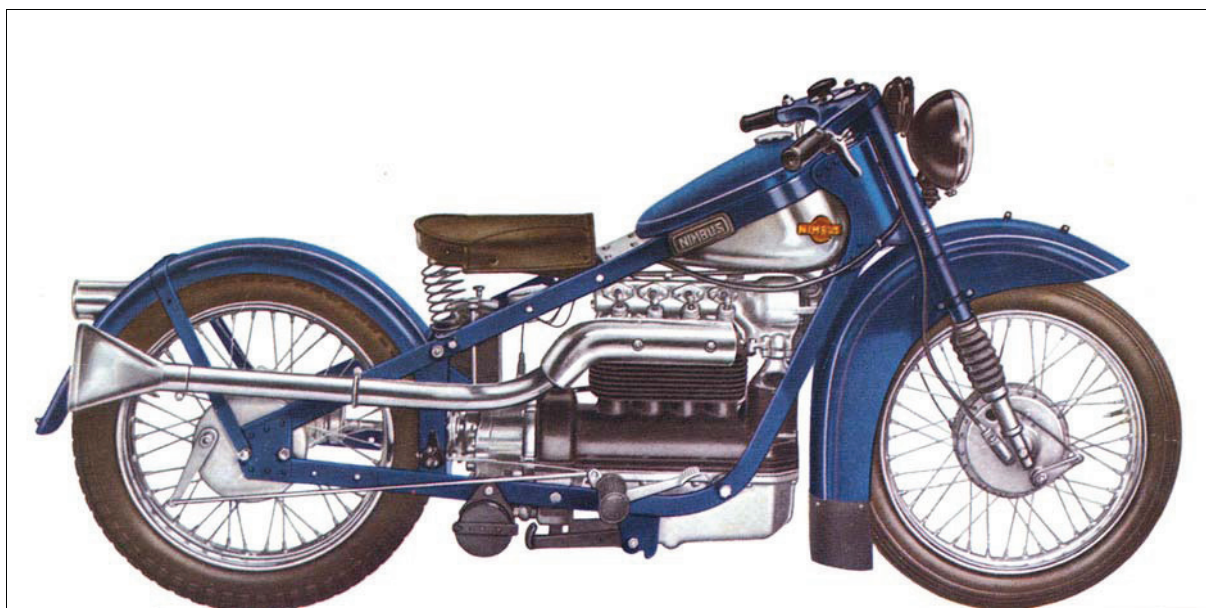
Mycket av Fisker & Nielsens dammsugarettillverkning gick på export, men endast en del av den importkvot som detta gav kunde komma motorcykeltillverkningen tillgodo. Detta förhållande begränsade produktionen kraftigt. Först 1939 nåddes tillverkningsmålet ettusen cyklar! Då hade man också en mycket bra motorcykel att erbjuda som hade stått sig väl i konkurrensen — om man bara kommit ut på den internationella marknaden. När kriget bröt ut den 1 september ändrades förhållandena givetvis radikalt. Mycket som tidigare tillhört vardagen blev bristvaror, däribland bensin, däck och annat som hörde till en motorcykel. Krav på körtillstånd infördes mycket snart och även om man hade körtillstånd var det inte säkert att man fick tillräckligt med bensin.

I Sverige var förhållandena liknande. Vi hade emellertid fördelen av en stor råvaruexport, det svenska järnet var efterfrågat och gick till stor del till Tyskland. Naturligtvis hade även Sverige en kontroll av valutaflödet, men något särskilt valutakontor, liknande det danska, bildades inte förrän 1940.

Under vårvintern 1940 steg spänningen, Tyskland och Sovjetunionen hade delat Polen och Frankrike och Storbritannien hade förklarat Tyskland krig. Men kriget var än så länge ett avvaktande ställningskrig. Finska vinterkriget hade riktat uppmärksamheten mot Norden och de allierade hade planer att gå mot Finland genom Norge och Sverige och därmed också få kontroll över den svenska järnmalmen. Detta, och ett sabotage mot tyska intressen i Norge, gjorde att även Tyskland såg mot norr, bland annat för att få en utgångspunkt för att slå mot Storbritannien.

Det är kanske i detta sammanhang man skall se Fisker & Nielsens annons. Ville man skaffa sig ett alibi för att inte behöva producera åt en erövrare i händelse av invasion. Skulle en eventuell export till det neutrala Sverige kunna vara en sådan möjlighet. Eller räknade man med att de allierade skulle komma först och att man skulle exportera till ett Sverige på den allierade sidan? Chansen för ett snabbt avgörande i kriget var fortfarande en möjlighet att räkna med. Företagsledningen måste ha prövat ett otal scenarion för att vara rustad för en oviss framtid.

Naturligtvis är dessa resonemang spekulationer och vi kommer troligen aldrig att få något svar. Sannolikheten för att företagsledningen satte sådana här tankar på papper är liten, möjligen kan det ha skett efter kriget. P. A. Fisker var en klok dansk industriman!



Tivoliblå Nimbus Sport ur en ofta återgiven broschyr från 1939. Modellen stod för en god del av försäljningen det året. Jämför även med bilden på sidan 2, en Sport från 1946 skiljde sig inte från en 39:a.