



"ÅTVIDABERGSBILEN"
Svante Kolsgård

”Åtvidabergsbilen”

Svante Kolsgård

Intresset för nya tekniska lösningar var ofta påfallande stort i det svenska brukssamhället. En lång rad exempel i Åtvidabergsbygdens historiska utveckling illustrerar detta faktum, som exempelvis 1700- och 1800-talens avancerade stånggångssystem i Närstad, tidiga försök med ångmaskiner som kraftkälla vid Bersbo gruvfält, järnvägen Åtvidaberg-Bersbo på 1850-talet och professor Lemströms elektriska kulturodlingsförsök under 1900-talets första år. Ytterligare ett exempel på fascinationen inför ny teknik kan hämtas från år 1911, då Åtvidabergs Vagnfabrik AB kunde presentera den första serietillverkade ”Åtvidabergsbilen”. Som bruksbil blev emellertid denna ”motorvagn” ingen större framgång.

Bilismens introduktion kring sekelskiftet 1900

Det är utifrån konstruktioner från 1880-talet av herrar som Siegfried Marcus, Carl Benz och Gottlieb Daimler som den första besindrivna bilens historia brukar dateras. Men bensinmotorn var ännu in på 1900-talet inte helt oomstridd. Den tystgående och imponerande snabba ångbilen ansågs länge ha en framtid. En ångdriven bil erövrade 1902 ett hastighetsrekord om 120 km/timme. Ångbilen var också mycket stark och användes ännu på 1930-talet för tunga transporter i England. Det tog dock lång tid att få en kall ångbil startklar och den låga verkningsgraden samt behovet av täta stopp för vattenpåfyllning hörde till ångbilens nackdelar. Även elbilen nådde redan under 1800-talet hastigheter kring 100 kilometer i timmen, men de tunga batterier som krävdes medförde problem. Begränsningar vad gällde den korta praktiska körsträckan per laddning och lång uppladdningstid däremellan lyckades man heller inte lösa. Med framför allt Henry Fords massproduktion av förhållandevis billiga, besindrivna T-fordar trängdes ång- och elbilen snart ut från marknaden.

Bilismens intåg i det svenska samhället väckte tidigt debatt. Vagnätet var anpassat för transporter med häst och vagn och hästägare klagade på att bilarna skrämdes hästarna och dessutom lämnade djupa hjulspår i vägbanan. Bilens höga fartresurser upplevdes av många som ett annat hot, då kollisionso olyckor skulle komma att drabba andra trafikanter och gående som vistades på gator och vägar.

1906 försökte riksdagen minska denna risk

genom att föreslå mycket låga hastighetsbestämmelser, i städerna 15 km/timme under dagtid och 10 km/timme vid mörker. På landsbygden sattes motsvarande gränser till 25 respektive 10 km/timme.



Bilolycka på Slevringevägen i Åtvidaberg 1911. Foto Johan E. Thorin

Det fanns naturligtvis även kraftiga röster för bilismen, vilka särskilt kom till uttryck i Svensk Motortidning, grundad 1906. Här prisas bensinbilen, vilken redan vid denna tid ansågs ha nått ett

fullt tillfredsställande utvecklingsstadium, till skillnad från den mer opålitliga elbilen.

Bensinmotorn tillhörde framtiden, inte minst i stadstrafiken. Visserligen luktade avgaserna mycket illa främst på grund av att man inte använde ren bensin. Men bilavgaserna upplevdes ändå inte som ett miljöproblem. Tvärtom skulle de få en stor positiv betydelse för de hygieniska förhållanden i 1900-talets storstäder, då avgaserna effektivt skulle ta död på flugor och andra sjukdomsspridande insekter.

Åtvidabergs Vagnfabrik AB

I samband med omstruktureringen av näringslivet i Åtvidaberg kring sekelskiftet 1900 utvecklades Åtvidabergs Hjulfabrik kraftigt. Fabriken blev en central del i det 1906 sammanslagna AB

Åtvidabergs förenade industrier, där baron Theodor Adelswärd var den ledande kraften. Fristående från denna industriella konstellation hade en mindre vagnfabrik anlagts – Åtvidabergs Vagnfabrik AB. En viss samverkan mellan vagnfabrik och hjulfabrik var emellertid ganska naturlig. Kontakter

mellan en ingenjör Martin Eriksson och baron Adelswärd 1909 medförde att frågan om en tillverkning av automobiler i Åtvidaberg kom att diskuteras. Eriksson hade under ett flertal år i USA skaffat sig goda erfarenheter av denna nya fordonsteknik och han försökte nu få stöd för att en biltillverkning skulle starta i Åtvidaberg. Idén var inte helt ny och fördjupade kontakter mellan Eriksson och Adelswärd medförde att baronens intresse växte. Ingenjör Erikssons bilprojekt syftade till att bygga en förhållandevis billig ”motorvagn”, vars förebild var av det amerikanska märket Holsman.



Förebild till ”Åtvidabergsbilen”. Motorvagn av märket Holsman från 1907. Foto Soutward car museum.



”Åtvidabergsbilen” uppställd vid Åtvidabergs vagnfabrik. Foto Johan E. Thorin

och förordade istället bilar av det tyska märket Opel. Trots dessa varningsord fortsatte Adelswärd kontakterna med ingenjör Eriksson och i Åtvidaberg engagerades vagnfabrikens verkställande direktör Fritz Jacobsson för saken.

Denna biltyp var driftsäker, med en enkel, men väl utprovad konstruktion, argumenterade ingenjör Eriksson. Den mycket robusta motorvagnen med dess stora hjul skulle dessutom vara mycket lämplig att framföra på de guppiga landsvägarna i Åtvidabergsområdet. Ett bra fjädersystem skulle dessutom öka komforten. Baron Adelswärd fick uppenbarligen ett visst intresse för projektet. Han konsulterade andra experter på området, bland annat greve Clarence von Rosen, som emellertid kraftigt avrådde. Han karakteriserade den amerikanska konstruktionen som ”sekunda”

En första serie om 35 vagnar planerades med 2 eller 4-cylindriga motorer. Tillverkningen påbörjades under år 1910 i vagnfabrikens regi, men upphörde redan året därpå. Då hade 12 vagnar blivit körklara. Träkarossen i ask och björk byggdes i Åtvidaberg. De höga, men mycket smala hjulen, som levererades av Åtvidabergs Hjulfabrik, var klädda med tunna ringar av massivt gummi. Bilen framfördes genom en styrspek. Växellåda saknades, men genom att den under vagnskorgen hängande motorn kunde förskjutas något, så reglerades spänningen i de friktionskedjor som överförde drivkraften. När motorn uppnådde ca 1500 varv kunde bilen på bra underlag komma upp i en hastighet om 45 km/timme.



Provtur 1911. Foto Johan E. Thorin

Åtvidabergsbilen blev emellertid knappast någon succé. Den var, trots att man ännu befann sig i bilismens ungdom, av en relativt gammal konstruktion, inte minst den luftkylda motorn har beskrivits som bilens svagaste punkt. Vid denna tid lanserades den nya T-Forden, som då ansågs vara en modernare automobil. Priset var dessutom lägre än för "Åtvidabergsbilen". Endast tolv av de planerade bilarna blev därför sålda. Åtvidabergs Vagnsfabrik lyckades emellertid sälja merparten av den övriga bilproduktionen genom att bygga om dessa vagnar till motordressiner för Statens Järnvägar. Även om tillverkningen av Åtvidabergsbilen inte direkt var en del av produktionen inom bruksföretaget AB Åtvidabergs förenade industrier kan man ändå se detta tidiga engagemang i den ännu endast spirande svenska bilindustrin, som typisk för brukssamhällets stora intresset för ny teknik. Ett exemplar av "Åtvidabergsbilen" finns idag att beskåda på ÅSSA-museet i Åtvidaberg.



Prins Bertil kör "Åtvidabergsbilen" vid Åtvidabergs 550-års jubileum 1963. Foto Facits arkiv

Svante Kolsgård är lärare i historia vid Linköpings universitet.

Referenser

- Adelswärd G, Åtvidabergsbilen kom, sågs och försvann. I *Motor* nr 28. 1968.
- Althin T, En dyrgrip till vårt Tekniska Museum. I *Svensk Motortidning*, årgång 23, nr 1. 1928
- Ekstöm G, *Svenskarna och deras automobiler*. 1983.
- Ekstöm G, Åtvidabergs Vagnfabrik AB. I *Svenska bilbyggare*. 1984.
- Hansson S, *Teknikhistoria. Om tekniskt kunnande och dess betydelse för individ och samhälle*. 1990 och flera följande upplagor.
- Nerén J, *Automobilens historia*. 1937.
- Nygren P, *Bilismen i Sverige 1891-1910. Riksdagen och pressen debatterar framtidsvisioner, problem och lagförslag*. Opubl. B-uppsats i historia. Linköpings universitet 1996.
- www.atvidaberg.se/visinform/assa/1.htm 2003-08-25
- www.southward.org.nz 2003-08-25