Sveriges första "kungliga" bil och Stockholms första automobildroska

av Björn-Eric Lindh

Björn-Eric Lindh är anställd på Tekniska Museet. Han är styrelsemedlem i Automobilhistoriska Klubben och sedan många år redaktör för klubbens tidskrift Autohistorica. Han är sekreterare i Motorhistoriska Riksförbundet och Sveriges representant i den internationella sammanslutningen för gammelbilklubbar, FIVA.

Biltrafiken i Sverige kom inte igång på allvar förrän några år in på 1900-talet, men redan 1891 kom den första bilen till landet. Det var en Panhard-Levassor som visades på en utställning i Göteborg men lämnade landet efter några dagars gästspel. Samma år började bröderna Cederholm konstruera en ångvagn nere i Ystad, och 1892 hade man sin ångvagn nummer två färdig. Den finns fortfarande bevarad i Ystad och kördes på Tekniska Museets Extravaganza i samband med museets 50-årsjubileum 1974.

Under 1890-talet importerades ett fåtal bilar. Stockholms första bil var antagligen den trehjuliga Leon-Bollée som visades på 1897 års utställning på Djurgården och nu står på Tekniska Museet. Men det är möjligt att en trehjulig "motorcykelbil" (den hade dubbla bakhjul och drog en släpvagn med plats för en passagerare) var lika tidig.

Likaväl var det stor sensation när kronprins Gustaf 1899 köpte en "automobildroska" — det dåtida namnet på alla slags bilar. Tydligen skedde det inte utan motstånd från kung Oscar II som höll på traditionerna och inte gillade moderna påfund.

Det har tidigare varit svårt att få en klar bild av vad som egentligen skedde vid och efter bilköpet, trots att John Nerén när han skrev standardverket "Automobilens Historia" (1937) forskade åtskilligt. Genom ett flitigt letande i Tekniska Museets arkiv har jag lyckats hitta tidiga dagspressklipp som belyser historien. Mellan raderna kan man läsa ut att det var en ganska misslyckad affär — något som förklarar varför bilen såldes så snabbt och ersattes med en Peugeot som tydligen var mycket pålitligare. Den stackars Daimler-vagnen gick några år som taxi och lär sedan ha byggts om till lastbil varefter den spårlöst försvann.

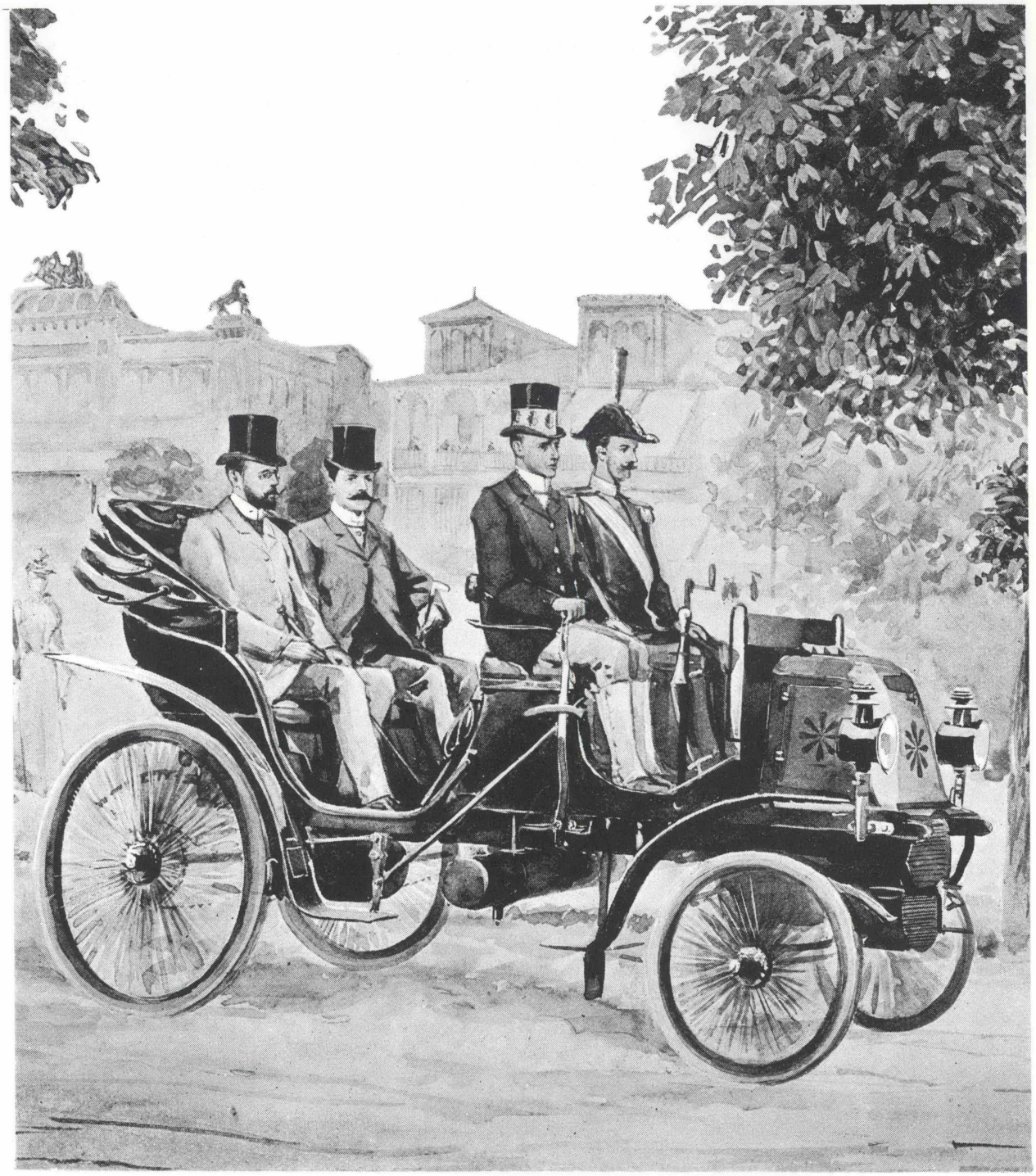
Kavalkaden av tidningsklipp avslutas med ett stycke ur Neréns bok, där skildringen lär vara baserad på en intervju som gjordes med Gustav V i mitten av 1930-talet.

Svenska Dagbladet 8.6. 1899

Kronprinsen, hvilken som bekant i tisdags i förra veckan jämte kronprinsessan och hertigen af Skåne inträffade i Koblenz, afreste i torsdags afton till Karlsruhe. Tidigt följande dag for kronprinsen till Stuttgart, där han tog in på hotell Marquard under namn af Grefve von Tullgarn från Stockholm. I Stuttgart tog kronprinsen noggrann kännedom om trafiken med motordroskor på platsen samt företog äfven på förmiddagen en utflykt i motorvagn till Cannstadt, där Daimlermotorbolagets verkstäder besågos. Han beställde därvid en motorvagn för sitt privata bruk.

Dagens Nyheter 4.7. 1899

Från Aktiebolaget Maskinaffären Stieltjes härstädes levererades på tisdagen den af kronprinsen beställda automobilvagnen som byggts å Daimlers motorfabrik i Cannstadt, Würtemberg, nära Stuttgart. Fordonet, som i enkel men synnerligen praktisk utstyrsel närmast liknar en vanlig privatvagn eller finare droska är af kombinerad kupé- och victoriatyp. Vagnen rymmer fyra personer inuti och har å kuskbocken två platser, en för maskinisten eller föraren och en för



Teckningen ur Idun visar kronprinsen åkande i sin nya Daimler längs Kungsträdgården.

jägare eller annan person. Maskinen drifves med benzin och är mycket lätt att sköta samt har en styrka af omkring fem hästkrafter. Vagnen gör en fart af 22 kilometer i timmen hvilken fart kan ökas till 24 km. Den har dessutom glasdörrar, hvilka kunna borttagas och en fällbar sufflet, samt är försedd med gummihjul. En särskild montör från fabriken har hitländt, för att undervisa en af kronprinsens kuskar om maskinens skötsel och vård. Den första färden torde komma att företagas om några dagar i Stockholms omnejd. Priset är 9 000 riksmark.

Med kronprinsens automobilekipage företogs i går en proftur. Kronprinsen själf jämte uppvaktning medföljde. Färden gick bland annat öfver Ladugårdsgärdet och ut till Djurgården. Ekipaget visade sig vara lätt att styra samt klarerade alla stigningar utan svårighet. Kronprinsen, som syntes mycket intresserad af fordonet, uttryckte upprepade gånger sin tillfredsställelse med det sätt hvarpå det fungerade.

Idun 1899

Automobildroskor är det nyaste fortskaffningsmedlet, hvilket kanhända i en snar framtid skall utränga eller åtminstone reducera velocipedernas antal till ett minimum.

I utlandet, särskildt i Paris, äro dessa droskor såsom samfärdsmedel redan ett fullbordat faktum och här i Sverige torde de nu ej låta vänta på sig så synnerligen länge, sedan h.k.h. kronprinsen föregått svenskarne med exempel genom att för sin räkning inköpa ett dylikt åkdon.

Huru detsamma tar sig ut, kunna våra läsare se af den afbildning af droskan, som återfinnes i detta nummer af Idun.

Den är af Viktoriatyp, men kan med lätthet omställas till kupé. Dess maskin har fyra hästkrafter och den tillryggalägger 22—23 kilometer i timmen, tagande backar med en stigning af 1 på 10. Den rymmer ett benzinförråd, beräknadt för 10 timmars färd.

Stockholms-Tidningen 4.7. 1899

Kronprinsens automobilekipage har tills vidare införlifvats med de öfriga åkdonen i staden. Meningen är dock, att så fort sig göra låter, föra automobilvagnen till Tullgarn. Man väntar endast på en från Tyskland engagerad förare som kommer att uppehålla sig här någon tid för att lära en eller ett par af kuskarna att sköta maskinen.

Den prydliga vagnen, som levererats af Aktiebolaget Maskinaffären Stieltjes här, är af Victoria-typ, men kan ock omställas till kupé. Maskinen, som drifves med benzin, har fyra hästkrafters styrka, farten är 22 à 23 kilometer i timmen, och vagnen kan taga backar med maximumstigning af 1 på 10. Den medför benzinförråd för 10 timmars färd.

Nya Dagligt Allehanda 5.7. 1899

Kronprinsens motorvagn passerade igår afton genom staden på färd ut till sin egare, som då befann sig å Rosendal. Vid framkomsten till Rosendal beskådades motorvagnen af de där församlade gästerna, hvarefter kronprinsen, prins Carl och kronprinsen af Danmark bestego den och åkte lilla promenaden förbi Manilla samt tillbaka till Rosendal.



Daimler-vagnen är nu degraderad till droska och är fotograferad på Skeppsholmen vid brofästet.

Sedan gjorde kronprinsen ännu ett par turer i sin motorvagn åtföljd av prins Eugen, riksmarskalken von Essen m. fl. Strax efter kl. 10 anträddes återfärden till staden, hvarvid kronprinsen åtföljdes af de uppvaktande kammarherrarna.

Svenska Dagbladet 25.7. 1899

Kronprinsens automobilvagn har vid fortsatt profkörning på landet visat sig icke vara fullt tillräckligt kraftig för att öfvervinna de svårare backarne i Södermanland och kommer därför att utbytas mot en annan med starkare maskin. Emellertid har Taxameterbolaget genom Aktiebolaget Maskinaffären Stieltjes öfvertagit nämnda automobil, som med första kommer att användas för persontrafik i Stockholm.

Dagens Nyheter 26.7. 1899

Med kronprinsens automobildroska företog i måndags chefen för Stieltjes Maskinaffär jämte fyra andra personer en färd från Stockholm till Södertälje. Resan anträddes kl. 12.23 och vägen tillryggalades på 1 timme 52 minuter. Droskan gick utmärkt väl och endast i två större backar blev det svårt, enär

åkdonet är afsedt endast för 3 personer och det nu var 5. Denna vagn, som under de närmaste dagarne profköres i hufvudstaden, kan ställas på fyra olika hastigheter eller på respektive 8, 10.5, 15 och 22 kilometer i timmen.

Okänd tidning 27.7. 1899

Den automobildroska som Taxameterbolaget inköpt af kronprinsen, uthyres från och med i dag åt allmänheten såsom hyrkuskekipage. Den har profkörts i hufvudstaden och dess omgifningar af bland andra polismästaren och visat sig därvid fungera förträffligt. Den kan nå en fart af 22 km i timmen. Den automobilkörning, som nu börjar som hyrkuskkörning och i dylik begränsad skala, är emellertid endast inledningen till körning i större skala. Det är nämligen Taxameterbolagets mening, att i den händelse automobildroskorna visa sig passande för vårt klimat och våra terrängförhållanden, här införa automobildroskor, såsom taxameterdroskor. Äfven Stockholms öfriga åkeriägare ha inbjudits, att i fall denna affär kommer till stånd, deltaga däri.

Dagens Nyheter 28.7. 1899

Automobildroskans första dag var i går, och det behöfver väl inte sägas att allmänheten flitigt begagnade tillfället att profva det nya fortskaffningsmedlet. Förgäfves sökte man emellertid automobilen bland hästarne på våra droskstationer. Som den ännu ej fått taxameter, tjänstgör den nämligen tillsvidare som hyrvagn, hvilken efter vanlig hyrkusktaxa beställes å Taxameterbolagets kontor. Automobilens första dag var arbetsam nog. Redan kl. 9 på morgonen var den i selen — om man nu kan begagna det uttrycket om en automobil — och med endast halfannan timmes uppehåll för att ge förarne någon hvila fortfor den att rulla på våra gator eller i stadens närmaste omgifningar ända till öfver 9 på kvällen. Ännu så länge består sig vagnen med två "kuskar", ty den tyske föraren har naturligtvis för liten kännedom om de lokale Forhold för att kunna manövrera den ensam.

Så snart automobilen fått taxameter blir den inrangerad i droskornas led och får då antagligen sin hållplats på Gustaf Adolfs torg.

Okänd tidning 8.10. 1899

Hela det Stockholm, som brukar klättra på lyktstolpar och takrännor, när något nytt ingeniörsvidunder rullar öfver stadens gator, vet mycket väl, att kronprinsen, sin pappas "För fort" likmätigt, skaffade sig en automobil nyligen. Nu är den på dekis — automobilen förstås. Jag tvekar inte att kalla det så, när en tocken där hoflefver-antör, som automobilen i fråga, fockas från det fina stallet midt för Vasabron till ett droskstall ute på Roslagsgatan.

Det är Taxameterbolaget, som inköpt droskan och, som nu tänker låta oss åka lika kungligt som kronprinsen. Den skulle ej fullt ha tillfredsställt sin förste ägare, säges det. Nej, nej, man kan tänka sig så lätt: den var ej lätt att regera.

Och den var ej fullt att lita på nu häller. Enligt hvad Stockholms-Tidningen nyligen upplyste, skulle den stå till allmänhetens disposition redan i tisdags, nu lär den först komma i gång på torsdag. Dock har pressen vissa företräden, och i går lyckades vi få privat profköra den. Det var en färd det!

Gatpojkarna sprungo efter och härmade maskinens "tjopp-tjopp", hästarna ställde sig på bakbenen och hofverade med frambenen och gammalt folk höllo

sig i lyktstolparna och spottade tre gånger, liksom när man möter någon riktig olycka.

En del hästar — det var för resten de flesta — tog saken helt lugnt. De vände snusförnuftigt på hufvudet och undrade hvar i helskota vi gjort af hästen. Några spårvagnshästar på Strandvägen försökte springa fatt oss, och en häst på Djurgården vände helt om för att ge sig af till någon hästslagtare på Norr.

Det blir nämligen en farlig konkurrent, den här benzinhästen. Mycket pustar den, men lite äter den, och någon natthalm behöfver den häller inte.

Ute vid den otäcka Galervarfsmuren där de många galerslafvarna gnodde på sin kinesiska mur, gaf oss benzinkusken — eller maskinisten, eller ingeniören, eller hvad man nu skall kalla den hygglige och artige föraren för — en gratisuppvisning i hur utmärkt droskan kan manövreras. Den svängde och stannade med en otrolig färdighet och togo hindren med förvånansvärd lätthet. Hindren voro rännstenarna, och fråga alla "stötta" velocipedister, om inte de där hindren äro ömmande nog.

Tja, i den allra närmaste tiden få stockholmarna själfva pröfva droskan efter vanligt taxameterpris, enligt en liten näpen Numa Petersons-taxameter, som är på prof här, och erkännas måste, att priset är utomordentligt automo-billigt särskildt om man tager i betraktande den odödlighet, man vinner på färden.

Svenska Dagbladet 18.10. 1899

En taxameter-automobildroska är från i går stationerad å Gustaf Adolfs torg. Taxan är densamma som för andra droskor.

Stockholms-Tidningen 30.10. 1899

Regelbunden trafik med automobildroskor kommer Stockholm att få till nästa vår. Ett konsortium skall nämligen inom kort ingå med begäran om koncession för dylik trafik härstädes. Till en början insättas endast 6 à 8 droskor, försedda med taxametrar, å skilda stationer vid hufvudstadens mest trafikerade platser.

Automobiltrafik med taxameter.

Svenska Dagbladet 12.4. 1900

Till öfverståthållareämbetet hade Aktiebolaget Taxameter ingått med anhållan om att med automobilåkdon, försedt med taxameter, mot vanlig taxametertaxa få betjäna allmänheten med personbefordran.

Med anledning häraf har öfverståthållareämbetet utfärdat ett provisoriskt reglemente för automobiltrafiken och då detta i hufvudsakliga punkter torde komma att följas, då tiden är inne för mera allmän automobiltrafik, återgifva vi här nedan det viktigaste af dess innehåll.

Till förare för den ifrågavarande automobilen har tills vidare antagits Frans Josef Oskar Rosén, hvilken skall ansvara för åkdonets ordentliga gång och bromsning. Då person eller annat föremål är i vägen för automobilen, skall föraren i god tid gifva signal till förekommande af olyckshändelse eller annan olägenhet samt för samma ändamål sakta farten eller stoppa åkdonet.

I öfrigt har såväl bolaget som föraren att i tillämpliga delar ställa sig till efterrättelse de bestämmelser som nu eller framdeles äro eller blifva gällande

för drosktrafik med taxameter. Dessutom äro en del särskilda föreskrifter fastslagna för automobiltrafiken.

Af dessa föreskrifter framgår, att föraren skall bära samma uniform, som är bestämd för hufvudstadens öfriga droskkuskar, samt att ingen utom föraren får taga plats på kuskbocken. Vagnens förande får ej anförtros åt annan person än den, som därtill blifvit af öfverståthållareämbetet godkänd och vagnen får icke vid något tillfälle lämnas utan tillsyn.

Inom staden får vagnen icke framföras med större hastighet än 10,5 km i timmen. Åkdonet skall vara försedt med starkt ljudande signalinrättning i enlighet med de anvisningar, som polismyndigheterna meddela.

Åkdonets båda bromsinrättningar liksom maskineriet i öfrigt skola hållas i fullt pålitligt skick, och på åkdonet skola städse medföras reservstycken af de delar, som äro lättast utsatta för att sönderslitas.

Benzincisternen får icke vara fylld till mer än 90 procent af sin volym och skall jämte rörledningarna minst två gånger årligen pröfvas med ett tryck af intill 2 atmosfärer. Öfver dessa profningar skola besiktningsinstrument oförd röjligen insändas till centralpolisens station.

Med afseende å den eldfarliga oljans vård och förvarande skola bestämmelserna i gällande förordning angående eldfarliga oljor noggrant följas.

Vagnen skall på sökandens bekostnad besiktigas af därtill af öfverståthållareämbetet utsedda personer. Polismyndigheterna äga rätt, att när helst så påfordras, besiktiga och afprofva vagnen, dess maskin och taxameter.

I går f.m. ägde sådan besiktning och profning rum af ingeniör Carl Häger, som blifvit anmodad därtill af öfverståthållareämbetet. Det visade sig därvid, att automobilåkdonet var af god beskaffenhet och tillfredsställde alla därpå ställda rimliga kraf. Dock anmärktes, att maskinen var något för klen, då det gällde brantare backar; den tog sig emellertid godt uppför Kungsbacken. Föraren fick det betyget att vara mycket skicklig i såväl maskinens skötsel som i vagnens manövrerande i öfrigt.

Besiktningsmannen kommer alltså att i sin inlaga icke lägga några hinder i vägen för taxameterautomobilens upplåtande till allmänhetens betjänande. Innan detta sker, skall den dock i dag pröfvas hvad taxameterapparaten angår af kommissarien för centralpolisen C. Borg. Visar denna apparat sig fungera ordentligt kommer öfverståthållareämbetet antagligen att omedelbart gifva sitt tillståndsbevis, hvarför det är att förmoda, att hufvudstaden redan under denna påsk skall erhålla taxametertrafik medels automobil.

Nerén: Automobilens Historia, 1937

En dag kom en rödlätt, fryntlig och språksam — ja, rent av litet smått skroderande herre upp på tidskriften Motors kontor. Det var med anledning av ett upprop, som tidskriften utfärdat för att söka få reda på, vilken som ägt den första bilen i vårt land. Han lade ett litet paket på bordet och började att med varsam hand öppna detsamma. Om det varit ägg i paketet, kunde han icke ha varit försiktigare. När omslagspapperen voro borttagna — det var minst två om inte rent av tre — visade sig innehållet vara en inramad tavla. I stället för

att visa framsidan på tavlan först, räckte han fram den med baksidan uppåt och sade helt kort: "Läs här!"

Det stod med kraftig stil: "Denna bil var den första bilen i Sverige och importerades för konung Gustaf den 5:tes räkning av ingenjören Pontus Qvarnström i maj 1899".

Då jag fick detta besök hade jag visserligen hört talas om, att en del bilar kommit in på 1890-talet, men jag hade säkra uppgifter endast om ett par vagnar, av vilka en hade importerats så tidigt som år 1895. Den hade ägts av Vulcan i Norrköping. Vidare visste jag, att firman Pellerin i Göteborg hade haft en bil, varmed man kört runt i Sverige, i varje fall redan år 1898. Om denna vagn hade jag dock inga säkra uppgifter rörande märke eller dylikt.

Jag ansåg mig därför på goda grunder kunna försäkra ingenjör Qvarnström om, att hans påskrift var felaktig, vilket emellertid ganska mycket förtröt honom.

"Jag har", sade han, "ögon att se med, och jag läser tidningarna, och det har min själ icke funnits någon bil tidigare i Stockholm, det kan jag försäkra. Då skulle jag ha sett den, det kan du lita på." (Här vill jag inom parentes inskjuta, att många fällt yttranden av precis samma slag som Qvarnström. Man är beredd att svära på, att det just i deras stad aldrig förekommit någon bil före det eller det året, och dock finnas solklara bevis för att så varit fallet).

En förklaring till att Qvarnström ingenting visste om att bilar funnits i Sverige torde ligga däri, att de dagliga tidningarna icke innehållit något — i varje fall icke något nämnvärt — om de bilar, som ovedersägligen funnos i Stockholm under utställningsåret. Möjligt är väl att en eller annan liten notis varit inne eller att de nämnts i samband med utställningen, men det användes ju inga stora rubriker den tiden varför en artikel lätt kunnat förbigås.

Även om sålunda den automobil, som ingenjör Qvarnström hade tagit in till Sverige, icke var den allra första, så är den i alla fall av mycket stort intresse. Den hade nämligen tagits in för kronprins Gustafs räkning, och vår blivande konung var till att börja med icke litet stolt över den eleganta, självgående vagnen, men han ledsnade snart på den ty den rådde just ingenting i backarna. Bilen "fann sitt Waterloo" i Korkskruven, den förr så branta och slingrande backen ute vid Djurgårdsbrunn i Stockholm, och den historien är väl värd att berätta.

Med vagnen hade följt en tysk chaufför, som då det gällde att köra på plan väg skötte sin sak alldeles utmärkt. Han körde sålunda med bravur runt Djurgården och Ladugårdsgärde, ehuru vagnen nog både pustade och stånkade, när den skulle uppför exempelvis Manillabacken för att komma ut på Gärdet.

En dag hade han försäkrat, att nu kunde han taga alla backar i Stockholms närhet, och detta mottogs med stor glädje av både kronprinsen och hans uppvaktning. Fyra man högt och med tysken på kuskbocken gav man sig i väg i riktning mot Djurgården. Qvarnström var med och lovade att den fruktade Korkskruvsbacken skulle tagas. Det var en vacker dag och alldeles torrt på vägarna, varför Manillabacken denna gång forcerades utan större svårigheter, och nu satte tysken upp hög fart i nedförsbacken, säkerligen 35—40 km. Så

gjorde han en kraftig sväng åt vänster och körde in på vägen mot Korkskruven, varvid vagnen fortfarande bibehöll en ganska stark fart.

Så kom man till backens början. "Krrsch", lät det, men det var visst icke någonting, som gick sönder, utan tysken bara växlade in tvåan. Det lät för övrigt alltid så där den tiden, då man skulle växla ned.

Några sekunder senare hördes ett riktigt illvrål från bilen, ungefär som om man hållit på att slakta en gris, och nu åkte ettan till sist in. Och då motorn nu gick med sitt högsta varvantal, riktigt hoppade vagnen av de kraftiga vibrationerna, men ändå rörde den sig helt långsamt — och om några sekunder stannade den alldeles.

Alla hoppade ögonblickligen ur — sådant var man ju van vid att få göra — och nu började man under glada rop att skjuta på. Men i den kraftiga backe, som Korkskruven då var — den är ju breddad och jämnad nu för tiden — dröjde det icke många sekunder förrän vagnen började att åka bakåt i stället för att gå framåt. Kronprisen uppmuntrade de andra genom att ropa: "Hugg i!", och alle man höggo i, men ingenting hjälpte. De fingo visserligen vagnen att skjuta



Akardroskan n:r 304.

Automobildroskan med stolt chaufför och beundrande åskådare på Gustav Adolfs torg.

framåt några decimeter, just då de höggo i men ungefär lika långt gick den tillbaka igen, så snart man släppte efter det minsta.

Till sist förklarade kronprinsen, att han aldrig mer skulle sätta sin fot i vagnen och avlägsnade sig från platsen. Tysken backade nedför och körde fatt sällskapet, men kronprinsen stod vid sitt ord och bara yttrade till ingenjör Qvarnström: "Den där vagnen får du skicka tillbaks, den sätter jag aldrig min fot i mer."

Det kan tilläggas, att erfarenheterna av Daimlervagnen med dess svaga motor visst icke avkylde kronprinsens intresse för bilar, utan tvärtom beställde han redan året därpå en Peugeot-vagn på hela 7 hästkrafter, och med den företog han massor av färder ut till Tullgarn, och den distansen var ju den tiden en riktig långfärd.