C G Norbergs ångvagn

Av Gert Ekström

På Nordiska Museets förråd fann författaren 1971 en ångvagn i modell. Föremålets ursprung var okänt enligt museets noteringar.

När och var tillverkades modellen? En intressant bakgrundshistoria kom fram tack vare Tekniska Museets arkiv och Kungliga Biblioteket.

Det enda Nordiska Museet noterat var: "Modell till vagn. Drifven med maskin som eldas med sprit. Af svartmålat trä och metall. Cistern af koppar. Inköpt för 75 kr af Emil Holmgren 12/9 1923."

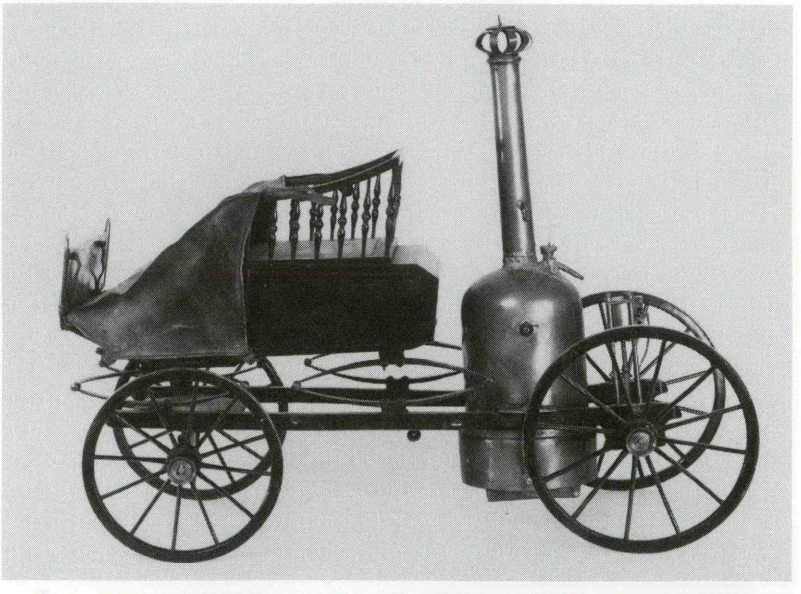
Uppvisning i Stockholm

Efter studier av modellen, hur den är byggd, och jämförelser med äldre bilder på ångvagnar, visade det sig att den påtagligt liknade en bild i en annons ur Aftonbladet 11 och 12 september 1838. Texten lyder:



Med Högvederbörligt tillstånd
kommer Undertecknad att i morgon Onsdag den 12 September från kl 10 f. m. till kl. 7 e. m., i den mindre Börssalen förevisa modellen på en af mig uppfunnen och sjelf förfärdigad ÅNGVAGN. Biljetter à 15 sk. banko, samt 8 sk för barn, säljas vid ingången. Uppgången från Trångsund.
C. G. NORBERG,
Metallarbetare från Nyköping.

1. Annonsen som infördes i Aftonbladet 11 och 12 september 1838.



2. Ångvagnen i modell. Längd 57 cm, bredd 25 cm, höjd 43 cm. Modellen är mycket välgjord med bl a fungerande fjädring. Den går inte att styra mer än åt ett håll. Framaxeln är fäst i en inställbar stång under vagnen. Fotsack av tunt läder. Foto Rigmor Söderberg, TM.

"*Med Högvederbörligt tillstånd* kommer Undertecknad att i morgon onsdag den 12 september från kl 10 fm till kl 7 em, å den mindre Börssalen förevisa modellen på en af mig uppfunnen och sjelf förfärdigad ÅNGVAGN. Biljetter à 15 sk banko samt 8 sk för barn, säljas vid ingången. Uppgången från Trångsund.

C G Norberg
Metallarbetare från Nyköping"

Carl Gustaf Norberg

Norberg var s k manufakturfabrikant i Nyköping, en skicklig mekaniker som började sin bana vid Näfveqvarns Bruk. Han flyttade till Nyköping 1831 och sysslade på lediga stunder med att bygga en ångvagnsmodell, den modellen som visades i Stockholm 1838.

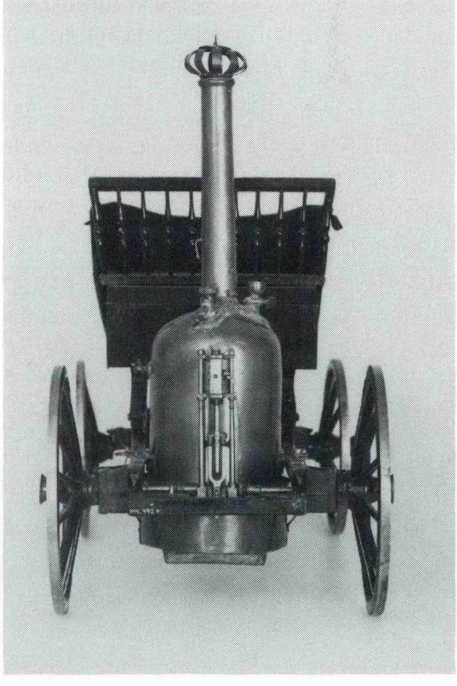
Två gånger annonserade Norberg i Aftonbladet, med kliché vilket var mycket ovanligt vid denna tid. Trots de två dyra annonserna har det inte gått att finna något reportage om uppvisningen i något följande nummer av tidningen.

Ångbuss Stockholm–Nyköping

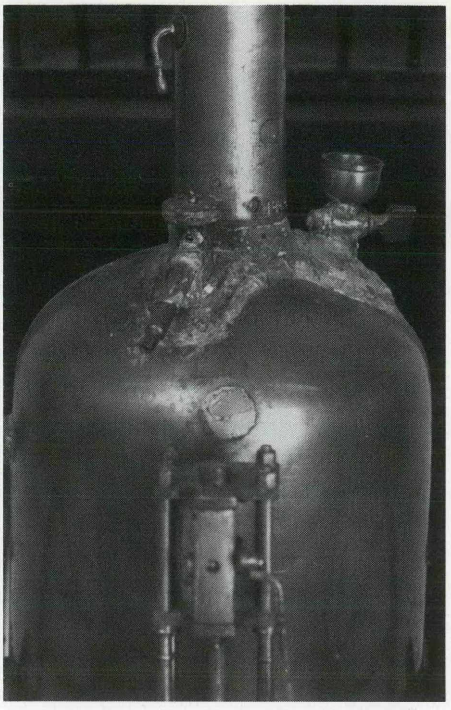
Norberg fortsatte med ritningsarbete till en större vagn och började bygga den. Arbetet med fullskalebussen fortsatte till 1842.

Ett par notiser i Aftonbladet berättar:

"En korrespondent från Nyköping förmäler den mindre angenäma underrättelsen att den der vid staden inrättade stora och dyrbara machinfabriken för närvarande lider brist på beställningar, så att direktionen måst ej obetydligt inskränka arbetspersonalen – man bör dock hoppas, att detta blott är tillfälligt.



3. Encylindrig ångmaskin med en "vickande" slid från excenter på drivaxeln.
Foto Rigmor Söderberg, TM.



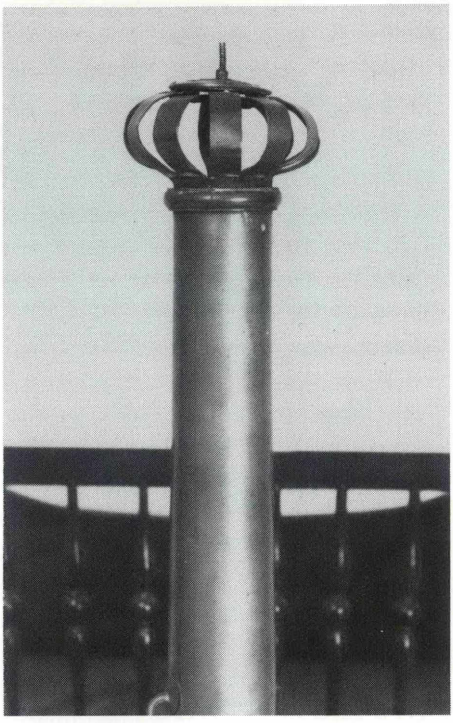
4. Panna med vertikala rökgångar. Några detaljer saknas som t ex ångrör. Tätningarna, med pålagt tenn, visar att pannan använts under tryck. Foto Rigmor Söderberg, TM.

Vid denna fabrik har en *ångvagn* nyligen blivit förfärdigad med fyra hästkrafters machin och ämnad att gå landsvägen. Den skall rymma fyra personer utom konduktören. Förfärdigaren är samme person, som för ett par år sedan förevisade en liten modellångvagn här i Stockholm. Hans förhoppning lär vara, att den skall gå på sex timmar mellan Nyköping och Stockholm. Skulle detta lyckas, så vore det ett ganska intressant fenomen. Man måste dock erinra att mr. Hancock och flere i England gjort många försök med sådane slags ångvagnar utan att hittills komma till ett så tillfredsställande resultat, att de kunna allmännare begagnas även på de utmärkt goda engelska chausséerna"...

Tidningen berättar vid ett annat tillfälle att "smeden Norberg skall ensam hava uppgjort såväl idén, som alla ritningar till arbetet. Machinen är beräknad till tre hästars kraft och redan färdig. Vagnen, som är ämnad att gå mellan Nyköping och Stockholm samt med en hastighet på jämn väg av 2 mil på timman, rymmer fyra personer utom konduktören och skall medföra vatten och kolförråd för tre timmar. Genom särskilda intentioner skall farten kunna ökas eller minskas efter behag. Hela vagnen med machin och last är beräknad att väga omkring 150 lispund och tros kunna gå uppför backar av 15 graders vinkel. Den lär komma att försökas om få veckor"...

Exploateringsbolag bildas

Norberg hade nu lämnat sin anställning i Nyköping och fått hallrättens tillstånd att arbeta på egen hand. Han hade hyrt en verkstad där han uteslutande sysselsatte sig med ångvagnen. Ett bolag hade bildats för att exploatera konstruktionen. I spetsen stod bl a baron Th Adelsvärd på Stäringe. Vagnen blev aldrig helt färdig. Norberg avlider 7 juni 1843. Det berättas "dock att helt obetydligt återstår och ingen-



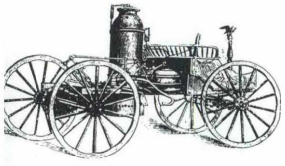
5. Skorstenen av mässing krröns av en knapp med ett adelsvapen.
Foto Rigmor Söderberg, TM.

ting huvudsakligt eller annat än personer med ringare talang än Norbergs kunna förfärdiga".

Utländsk inspiration

Tyvärr vet man inte idag något om den påbörjade ångbussens öde. Troligen togs användbara delar tillvara, sådant som hjul, axlar, fjädrar för att användas till någon hästvagn och resten brändes eller skrotades.

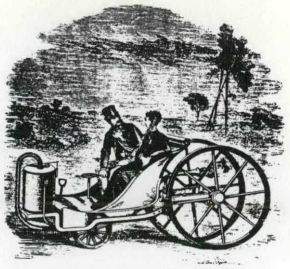
På 1840-talet och de följande två decennierna byggdes i Sverige flera ångvagnsmodeller. Ett par finns bevarade. Norbergs är sannolikt den äldsta som kan dateras exakt.



7. En kedjedriven vagn byggd i USA av E J Ware 1867. Den är snarlik C G Norbergs.



6. Brännaren, under pannan, kan tas bort för påfyllning av bränsle, trä eller kol. Diameter 12 cm.
Foto Rigmor Söderberg, TM.





8. Engelska ångvagnar från 1869 och 1870 visar utvecklingen mot ett fordon som frigjorts från den klassiska hästvagnskonstruktionen.

Det råder ingen tvekan om att han tagit inspiration från samtida utländska tidiga ångvagnar. Troligen har Norberg läst om dessa i dåtida tekniska tidningar eller andra, mer populära, periodiska alster. Det var inte ovanligt att tekniska innovationer presenterades i text och ritningar. På detta sätt spreds nyheten om den pedaldrivna cykeln på 1860-talet. Helt klart har många smeder och snickare kopierat de skisser som publicerades då.

Carl Gustaf Norberg ska dock ha äran av att varit en av de första, kanske den förste, som påbörjat bygget av en ångvagn. Först på 1850-talet började ångsluparna komma mer allmänt så därifrån kan han inte ha fått inspiration till ångmaskinen. Först 1892 byggdes Sveriges första, och äldsta kända ångbil av bröderna Anders och Jöns Cederholm i Ystad. Mer om den i Dædalus 1989–1990.

Källor

Aftonbladet 1838 och 1842.
Noteringar av K Hilding Källén i Tekniska Museets arkiv.
"The first Hundred Road Motors" av R W Kidner. The Oakwood Press 1949.

C G Norberg's Steam carriage

Summary

In 1838, the manufacturer Carl Gustaf Norberg advertised the demonstration of a model steam carriage in Stockholm. The model has now been rediscovered and has been dated with the help of background historical material from the contemporary press. Norberg began with the construction of a fullscale steam bus which was intended to run between Nyköping and Stockholm. The designer died in 1843 and the steam bus was never completed.