GERHARD CARENIUS: Den första lastbilen i Uppsala

I maj månad 1907 beslöt styrelsen för Almqvist & Wiksells Boktryckeri AB i Uppsala att från Tidaholms Bruks Aktiebolag för 7000 kronor inköpa en kombinerad person- och lastautomobil. Bilen skulle i första hand användas vid transporter av papper till och från de många magasinsutrymmen som firman förhyrde på skilda ställen i staden samt för godstransporterna till tåg och båtar. Den utlånades även sommartid under sön- och helgdagar för personbefordran, bl.a. för resor från Grindstugan, vid nuvarande infarten till Signalregementets kaserner, ut till Flottsund, vilken sistnämnda plats var ett omtyckt färdmål med sina möjligheter till bad i ett på den tiden utmärkt bra Mälarvatten och annan rekreation i vacker natur.

Omdisponerad till personbil var den väl närmast att likna vid de hästanspända vurst- eller charabangfordonen med sina båda längsgående säten, som vid seklets början ännu användes bl.a. av de större hotellen, vilka med vaktmästare och ofta med dylikt fordon mötte upp och värvade gäster vid tåg och passagerarebåtar.

Man gjorde också vid brådskande tillfälle turer mellan Uppsala och Stockholm med bilen, men man var snart på det klara med att den tidens lastbilar voro bäst och säkrast att bruka inom en begränsad rayon, icke långt från någon smides- eller mekanisk verkstad. Speciella bilreparationsverkstäder var ett ganska okänt begrepp vid denna tid.

Firmans maskinist, som till en början var bilens chaufför, var en skicklig mekaniker, men han tröttnade snart på att själv tillverka eller från bilfabrikanten införskriva behövliga reservdelar att ersätta dem som ramlat bort under körningen.

Bolagets chef, som mycket väl förstod sin skicklige mekanikers dilemma löste problemet. Han beordrade den bekymrade att hos sadelmakaren genast beställa ett kraftigt skyddsläder, tillräckligt stort att spänna inunder hela bilunderredet. I den säck som därvid bildades, var det lättare att hämta upp muttrar och övriga delar som skakats loss under körningen och sätta dessa på plats igen. Det var säkerligen en lönsam åtgärd. Enligt sadelmakarens räkning 7 maj 1909 kostade detta skyddsläder, bestående av "2 hudar, 46 hvita knappspik, 12 st. kosor och 16 st. kopparnit", sammanlagt kr 67: 64.

Gummiringarna till bilen voro massiva och vulkade i en snedgående fas. Söndagsturerna till Flottsund måste inställas, åtminstone vid ett tillfälle, enär vulken på ena framhjulet gick upp och gummiringen beskrev en vid båge ner i diket, till chaufförens och passagerarnas förfäran.

Bilen gick tämligen fri från svårare olycksfall, och, ehuru den var försäkrad, anger dock en utredning om bilens lönsamhet, att bolaget fått vidkännas reparationskostnader "med närmare 500 kronor", vid sammanstötning med en spårvagn i hörnet av Kungsängsgatan och Bangårdsgatan.

Denna händelse fick ett allt för blodigt förlopp i dagspressen liksom av den telegraftjänsteman som telefonledes underrättade bolaget om olyckan, men chauffören ensam på bilen vid detta tillfälle, återgick omedelbart utan men, sedan han tvättat sig, till sin inomhustjänst där han stannade till dess bilen åter var i gångbart skick.



Uppsalas första lastbil vid leveransen 1907. Förare är Almqvist & Wiksells maskinist, Henning Eriksson. Som instruktör fungerade chauffören Lindqvist vid Tidaholms Bruks kontor i Stockholm, där man hade en lastbil av samma typ.

Den nyinköpta lastbilen användes vid »snabbdistribution» av Svenska Linnésällskapets jubileumsskrift till 200-års minnet 1907. — Bredvid föraren sitter direktören John Oldenburg i A & W med handen på signalhornet. Företagets yngsta lärlingar och springpojkar i beredskap för att distribuera jubileumsskriften till subskribenterna.



I augusti månad 1910 såldes bilen för 2400 kronor till Stockholm. Någon kortare tid framåt fanns nu ingen lastbil inom Uppsalaindustrien, som livade stadens gator med sitt påbjudna signalerande vid varje gathörn och vid kritiska situationer emellan dessa.

Almqvist & Wiksells nöjde sig i fortsättningen med hästfordon. Till en början övertogs en liten ponny till vilken anskaffades en lätt flakvagn, men den normala draghästtypen blev en tid snart förhärskande hos den Uppsalaindustri som en gång var stadens första lastbilägare. Den sista hästen, Markus, försvann ur bolagets räkenskaper år 1947, då bolagets transporter åter blevo enbart bilburna.

På grund av den omkring år 1941 rådande svårigheten att få bensin som bildrivmedel eller att kunna leja körning när bolagets egna möjligheter icke räckte till, anskaffade bolaget sagda år en elektrisk batteridriven lastbil för kronor 12.708: 40. Den var försedd med en Jungner blybatteri om 40 celler som vid full uppladdning skulle räcka för en dags körning, om denna icke blev allt för intensiv. Därefter laddades batteriet upp under natten med tillhjälp av en stationär torrlikriktare, som också hörde till bilens nödvändiga utrustning. Icke sällan fick man dock ladda upp batteriet under dagen under tvingat stillestånd, vilket var hindrande och tidskrävande.

1941 års elektriska bilar voro besvärliga på mångahanda sätt, och i maj 1949 såldes bolagets elbil för 3500 kronor till ett järnverk för inomhustransporter inom dettas gjuteri.

Ur en kommande historik över Almqvist & Wiksell

Johan Gottlieb Gahns analysvåg. — Gåva till Tekniska Museets samlingar av direktör och fru Gunnar Gahn, Stockholm.

