Söderbloms Gjuteri AB

En okänd biltillverkare i Eskilstuna

Av Gert Ekström

Flera äldre svenska biltillverkare har presenterats i *Daedalus:* Tidaholms Bruk 1956, Thulin 1965, Volvo 1977, Cederholms ångbilar 1989/1990 och Håkansons elbil 1993. Det har givits ut flera böcker om Scania-Vabis, Saab och Volvo genom åren, så deras historik är väl dokumenterad.

Men pionjären Söderbloms tidiga bil-, motorcykel-, och motorlokstillverkning har det skrivits lite om. Tyvärr finns mycket lite information om företaget kvar, hela arkivet är borta. Underlaget till denna artikel är insamlat under många år, bl a en intervju med en anställd på Söderbloms, ur arkiv och bibliotek samt från veteranfordonsentusiaster.

Här beskrivs i första hand företagets tillverkning av motorfordon som varade till omkring 1917.

Knut Söderbloms gjuteri och mekaniska verkstad startades 1877 i Eskilstuna. Grundaren *Knut Lorentz Söderblom* föddes i Västanfors 1846. Han tog studenten i Uppsala 1863, praktiserade på flera verkstäder och utbildade sig därefter till ingenjör. I Eskilstuna fanns även Eskilstuna Mekaniska Verkstad, grundad redan 1833 av Theofron Munktell. Söderblom ansåg att hans egen verkstad skulle kunna bli ett komplement till den Munktellska tillverkningen, eller rentav en konkurrent.

Ett markområde vid Noaksgatan 5 i centrala staden inköptes. Där byggdes ett gjuteri och en mekanisk verkstad och tillverkningen började i begränsad omfattning 1877. De kvalificerade produkter som gjordes var ångmaskiner, pannor, lokomobiler, hästvandringar, verkstadsmaskiner, pumpar, kaminer, mejerimaskiner, lantbruksredskap och flera andra produkter.

Verkstäder och gjuteri vid sekelskiftet i kvarteret Nybyggaren 4, Noachsgatan 5. Foto Eskilstuna museer.

Företagets utveckling

1879 blev Knut Oscar Aspelin disponent på Söderbloms. Han kallade sig bergsingenjör och var styrelseledamot i ett flertal banker i mälardalen. Knut Söderblom var arbetschef. Aspelin fungerade senare också som försäljningschef.

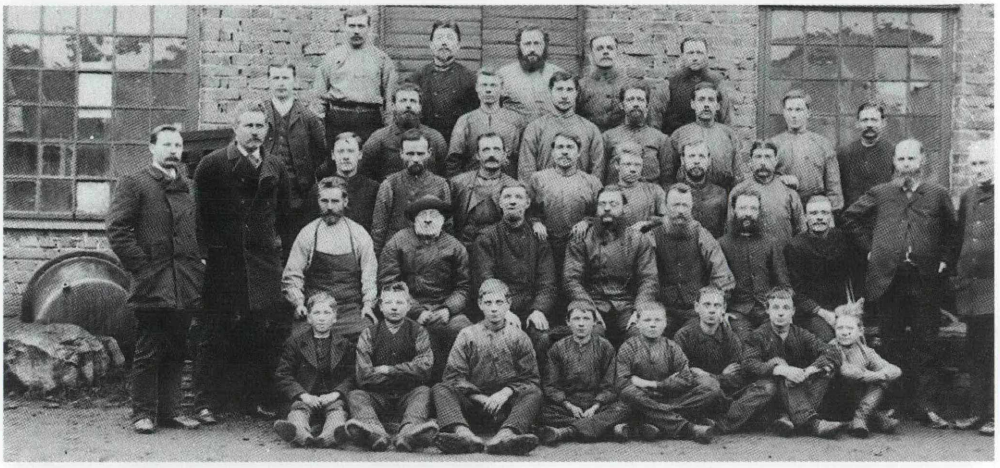
1884 sysselsattes 50 arbetare och 1891 var det 90 anställda. Under det tidiga 1890-talet utökades produktsortimentet och antalet arbetare uppgick 1896 till drygt 100. Åren 1908–1910 var det 150–200 anställda.

Knut Söderblom var en initiativrik man, hela tiden sökte han efter nya tänkbara produkter. Inom området mejeriutrustningar blev företaget en stor leverantör. Vid slutet av 1890-talet påbörjades tillverkningen av förbränningsmotorer, med utländska förebilder. Omkring 1900 började Söderblom göra kalkyler för att se om det fanns en möjlighet att kunna tillverka motordressiner och "automobiler". Som konstruktör hade den tyske ingenjören Bruno Büchner



Ingenjören och företagsledaren Knut Söderblom, 1844–1913.





Personalen på fabriksgården omkring 1890. Foto Eskilstuna museer.

anställts, med erfarenhet från biltillverkning i Magdeburg. En känd svensk bilman var Erik "Mulle" Lundvik. Även han anställdes som ingenjör, troligen 1903, och var verksam på företaget till 1907. Då flyttade han till Stockholm och öppnade ett försäljningskontor för lastbilarna. Söderbloms var mycket medvetna om marknadsföringens betydelse. Många välgjorda trycksaker och annonser lämnade företaget.

Bilintresserad företagsledare

Knut Söderblom var även engagerad inom olika områden av samhällssystemet. Han satt med i patentlagstiftningskommittén, representerade Eskilstuna i riksdagens andra kammare och var med i stadens brandstyrelse. 1899 beslutade de politiskt ansvariga att stadens brandförsvar skulle moderniseras. I brandstyrelsen fanns det flera kända fabrikörer och år 1900 föreslog en medlem att en brandbil borde inköpas. Vems förslaget var framgår inte, men sannolikt var det Söderbloms. 6 000 kronor avsattes till 1901 och ASEA kontaktades angående en eldriven brandbil. ASEA kunde inte leverera någon. Då vändes blickarna mot Tyskland som tidigt hade en stor tillverkning av elbilar. 1901 beställdes en ellastbil från Justus Christian Braun i Nürnberg för 8 800 Riksmark.

I Eskilstuna gjordes påbyggnaden, karossen, till brandbilen och den provkördes som sådan 1902. Hastigheten vid utryckning angavs ligga under 20 km/tim. Detta ekipage blev Sveriges första brandbil, först elva år senare skaffade man en brandbil i Stockholm.

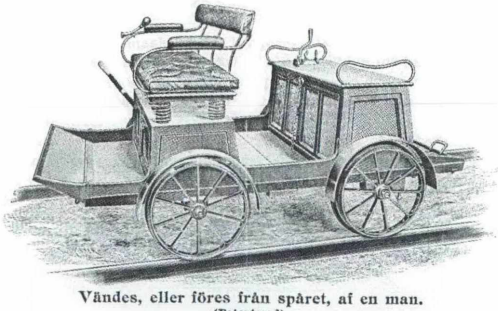
Bilen användes till slutet av 1920-talet och den är nu renoverad och körklar. Ägare är Faktorimuseet i Eskilstuna.



Den batteridrivna bilen, den första brandbilen i Sverige, väckte stor uppmärksamhet. Tidningsurklipp ur Hvar 8 Dag *1902.*

Motorvagnar

Det verkar som om företaget hade en lätt luftkyld encylindrig "benzinmotor" färdig omkring 1900, sannolikt kopierad efter en tysk eller fransk förebild. Möjligen importerades också några motorer som sattes i de första fordonen. 1901 visade företaget i en trycksak en "3½ hk motorvagn" för järnvägsbruk, det vi idag skulle kalla dressin. Även VABIS första motorvagnar, tillverkade i Södertälje 1902, var motordressiner. I Söderbloms prospekt står att läsa "godt ut-



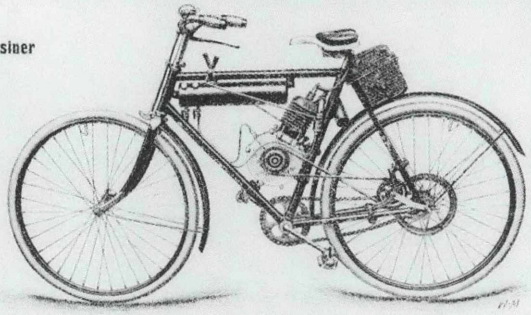
Vändes, eller föres från spåret, af en man.
(Patenterad).

Dressinen från 1901 som körs från det bakre sätet. I det främre satt banmästaren. Fordonet liknade flera andra tillverkares. Troligen är förebilden hämtad i Tyskland. Foto TM.

Söderbloms Gjuteri-A.-B.
Eskilstuna
Gjuteri & Mek. Verkstad

Fabrik för
Motorer, Motorbåtar, Motordressiner och Automobiler.

Motorer & Velocipeder
för Bensin eller Gasolja.



Lätt att insätta å hvarje velociped.

Enkel konstruktion.

Skötseln lätt att inlära.

Effekt. 1½ hkr. vid 1,800 hvarf.

Ringa vigt.

Tyst och jemn gång!

Generar icke den åkande.

Anordningarne vid motorerna utesluta helt och hållet explosionsfara.

Anordningarne vid motorerna utesluta helt och hållet explosionsfara.

Motorn i gång efter ett par tramphvarf!

Vid tillverkningen af velocipedmotorer hafva vi valt den typ, som på samma gång den är stark, lätt och lättskött, tager minsta utrymme i anspråk, samt är bequämast att insätta å velocipeder af vanligast förekommande typer.

Placerad, som illustrationen visar, är motorn icke till hinder för den åkande och de för motorns reglering nödiga handtagen tillfinnandes på en bequäm plats.

Motorn med tillhörande apparater väger endast 16 *kilogram*, hvadan denna och velocipeden tillsammans i allmänhet väga ca 80 kilogram.

Som ofvan sagts är vår motor insättas på hvarje velociped med frihjulsnaf, dock bör i det fall att velocipeden har svag gaffelkrona, denna förstärkas medels stag mellan hjulnafvet och styrstängens öfre ramlager. Kostnaden härför belöper sig till 5 à 8 kronor, beroende på styrstängfästets form.

Då så är behöfligt, kan motorn frånkopplas och pedalerna användas för velocipedens framdrifning.

Korteligen: Motorvelocipeden är icke invecklad; synnerligen lätt att sköta. Hvarje cyklist lär sig detta efter 10 minuters öfning. Den har liten vigt, tager ej mera utrymme än en velociped utan motor, går hastigt och jemt uppför stigningar utan trampning. Dess hastighet kan regleras från 10 till 40 kilometer i timmen.

Äfven för transport af lättare gods kan motorvelocipeden användas om efter densamma ett lämpligt fordon tillkopplas.

De apparater, som åtfölja motorn äro:

1:o. **Carburator:** Konstruerad för finfördelning af oljan och lätt reglerad, förbrukar den högst 0,3 liter pr nymil.

2:o. **Ackumulator:** Med 9 ampertimmar och 4 volt, arbetar ackumulatorn, utan omladdning, under 600 kilometers gång; vigt 1,7 kg.

Kostnaden för omladdning är obetydlig (1 kr.), lätt att verkställa, äfven vid vanlig elektrisk ljusledning.

Ackumulatorn kan upprepade gångor omladdas utan att densamma deraf lider skada.

3:o. **Induktionsapparaten** väger endast 750 gram och arbetar med svag ström. Ackumulator och Induktionsapparaten äro inrymda i läderväska, placerad bakom sitsen.

4:o. **Ljuddämparen:** Denna är af enkel konstruktion, ringa vigt och utrymme, samt i hög grad effektiv.

5:o. **Oljebehållaren:** Denna är cylindrisk till formen, derigenom stark. Dess innehåll tillräckligt för 50 kilometers färd.

6:o. **Transmissionen:** Denna är anordnad med lädersnöre och dermed kombinerad utväxling, eller ock lädersnöre enbart, beroende på velocipedtypen.

Pris: Motor med tillhörande apparater ..... Kr. & 2 HK. 350
» d:o » velociped, komplett ..... » 600

Priserna gälla utan förbindelse med leverans fritt å banvagn eller ombord i Eskilstuna.

Förfrågningar besvaras beredvilligt. — Beställningar insändas under adress

Söderbloms Gjuteri-Aktiebolag, Eskilstuna.

Trycksak från 1902 eller 1903 som beskriver motorcykeln i det första utförandet. Det är egentligen en herrcykel med "påhängsmotor". Utan tvekan är denna motor importerad men tillverkaren har inte gått att utröna. GE.

rymme finnes för 6 passagerare, men vid behof kunna ytterligare 3 medtagas". Vikten med fyllda tankar med "gasolja eller benzin" var 600 kg och farten uppgavs kunna bli 20 km/tim. "Maskinskötare undervisas kostnadsfritt vid bolagets verkstäder", ty detta med motordrivna fordon var något alldeles nytt i Sverige. 1901 gav några anställda vid en privat järnväg ett utlåtande om att den var lättskött och hade låg driftskostnad. I prospektet hänvisades också till två ingenjörer vid SJ. Hur många som såldes i denna pionjärtid, och om SJ köpte någon, är obekant.

Motorcyklar redan 1902

1902 tillverkade företaget den första motorcykeln. I en annons angav man att tillverkningen nu även omfattade motorer, motorbåtar, motordressiner och automobiler. Först 1903 presenterade Husqvarna sin första, importerade motorcykel.

En ägare av en kraftig herrcykel med frihjulsnav, kunde nu beställa en luftkyld motor med tillbehör från Söderbloms. Motorn, på nära 200 kubikcentimeters cylindervolym, gav 1 1/2 hk eller 2 hk vid 1 800 varv, vägde 16 kg och kostade 300 kr respektive 350 kr. Komplett med cykel uppgavs den totala vikten bli omkring 30 kg. Vidare står det i trycksaken:

> "Motorn är igång efter ett par tramphvarf. Tyst och jemn gång. Generar icke den åkande. Korteligen: Motorvelocipeden är icke invecklad; synnerligen lätt att sköta. Hvarje cyklist lär sig detta efter 10 minuters öfning. Dess hastighet kan regleras från 10 till 40 kilometer per timme. Förbrukar högst 0,3 liter per nymil. Transmissionen är anordnad med lädersnöre och dermed kombinerad utvexling. Priserna gälla med leverans fritt å banvagn eller ombord i Eskilstuna."



Motor-Velociped. Vigt 37 kg.

Motorcykeln i det andra utförandet 1903. Motorn är lika både 1902 och 1903, en tvåtaktare med snarkventil och batteritändning. Ramen har förstärkts och anpassats till motorn. En större "benzin"-tank är tillverkad för att passa i ramen. Även drivningen, med läderrem, har ändrats. GE.

Den inom "velociped- och motorsporten" mycket kände Adolf Östberg, tillika kommissarie vid den första Internationella Automobilutställningen i Stockholm 1903, ger ett utlåtande 1904 med många berömmande ord:

> "Sedan en längre tid har jag profkört er motorvelociped. En fördel, som jag funnit, är motorns ovanligt tysta gång. Man märker denna fördel vid möte med hästar, hvilka i vanliga fall bli oroliga vid ljudet af motorexplosioner, men som man tryggt kan köra förbi på denna cykel".

Det framgår dock inte att Östberg var företagets agent i Stockholm!

Tillverkningen av motorcyklar pågick säkerligen till 1904, med en ny förstärkt ram anpassad till motorn och en större bensintank. Sedan finns ingen reklam om dem.

Bara en motorcykel och en lös motor finns bevarade hos två veteranfordonsentusiaster.

Första postbilen

I bilismens barndom ansåg man att bilar särskilt väl kunde användas vid transport av varor och gods. Personbilar användes i första hand för utflykter och inom "automobilsporten".

Postverkets första skåpbil tillverkades av Söderbloms 1903. För att prova nyheten med biltransporter hyrdes den första året. Den hade en tvåcylindrig sex hästars bensinmotor som gav en fart på hela 15 km/tim.

> "Lastförmågan utgör 1000 kg, och på kuskbocken finnes bekväm plats för två personer. Priset är 4 500 kr. Färden från Linnégatan till Centralpostkontoret tar endast 6 minuter medan en taxameterdroska använder omkring en kvart."







stod det i ett reportage i "Ny Tidning för Idrott" 1903. Konstruktör av bilen uppgavs Büchner vara, han med erfarenheter från Tyskland.

Motortypen som Büchner var med och utvecklade var en vertikal fyrtaktmotor enligt de Dion-Boutons system. Den byggdes med två eller flera cylindrar på ett gemensamt vevhus, eller fundament som det då kallades.

> "Såväl sug- som afloppsventilerna äro tvångsstyrda, dvs öppnas och stängas av motorn medelst af denna påverkad mekanism. Vefaxel, vefstakar och öfriga smidda delar af bästa svenska maskinstål. Förgasaren är af system Panhard."

Allt enligt en trycksak från 1904. Det året fanns det åtta olika motoreffekter att välja mellan, från 6 till 24 hk.

Personbilar

Söderbloms byggde troligen bara en eller två personbilar. De var helt eller delvis byggda där. Büchner hade fört med sig en bil från Tyskland 1903. Den byggdes om och figurerade på 1905 års bilutställning i Stockholm som en "Söderblomare". Bilen hade en tonneaukaross (en 4–6-sitsig kaross med en dörr i bakgaveln för passagerarna),

> "ehuru tvåårig, men ännu fullt modern, försedd med en 12 hk motor enligt hr Büchners konstruktion, med magnet- och elektrisk tändning, likaledes enligt hr B:s idé."

Den andra personbilen beställdes, enligt bilhistorikern John Nerén, av Johannes Peterzén i Linköping. Den hade en tvåcylindrig vattenkyld motor på cirka 10 hk, tre växlar samt backväxel. Kraftöverföringen skedde med kedja. Ett par fina bilder finns på denna bil och där kan man se att bakre delen av karossen gick att ta bort, så att bilen blev tvåsitsig.

Lastbilar

Företagets lastbilar var i flera avseenden före sin tid, fullt jämförbara med utländska tillverkningar. I detaljer var de före samtida svenska, som vid denna tid var Scania i Malmö, Tidaholms Bruk i Västergötland och VABIS i Södertälje.

Den första lastbilen byggdes av Söderbloms 1903 eller 1904, uppgifterna varierar. De tidigare nämnda biltillverkarna hade sin första lastbilar färdiga 1902 och 1903. Söderbloms var en trubbnosig, hästvagnliknande skapelse med motorn under "kuskbocken". Den lastade uppskattningsvis 1 till 1 1/2 ton. På det enda bevarade fotot kan man se att den liknade samtida tyska, så även här har Büchner haft ett finger med i spelet.

Den stora "serietillverkningen" började med bestämdhet 1904. Det vittnar en elegant trycksak om. Fem olika storlekar i A- eller B-version erbjöds. Lastförmågan var från

(Ovan tv) Postbilen från 1903 i ett reklamblad från 1904. GE.

(Ovan th) Ingenjör Bruno Büchner på väg från Malmö till Stockholm 1903. Tillverkare av bilen är obekant men det är denna bil som lätt ombyggd kallas för Söderblomare på bilutställningen 1905. Foto TM.

(Tv) Denna bil har en tillverkningsskylt från Söderbloms under kylaren. Detta kan mycket väl vara den "andra" personbilen som byggdes. Bilden är tagen i Grytgjöl i juni 1905. Foto från Stig Nyberg, V Frölunda.

SÖDERBLOMS GJUTERI A.-B., ESKILSTUNA
GJUTERI OCH MEK. VERKSTAD

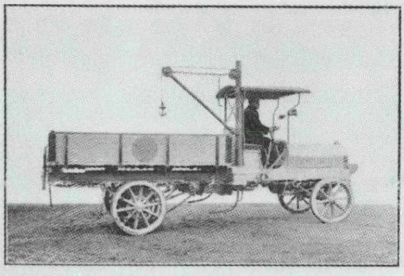
Fabriksmärke

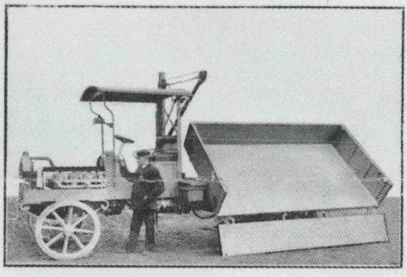
1:sta pris vid utställningen i Helsingborg 1903

1:sta pris vid utställningen i Katrineholm 1904

MOTORLASTVAGN

MED BENZIN-MOTOR





Motorlastvagnar med stjelpbar lastkorg

SÖDERBLOMS BOLAG TILLVERKAR

Benzin-Motorer.

Motor-Lastvagnar.

Motor-Båtar.

Motor-Dressiner.



Motorvagn för 3 tons last

Snabb igångsättning.

Billig driftkostnad.

Hållbara.

Lätta att manövrera.

Ingen benzinlukt.

Säker, jämn och tyst gång.

Anordningarna vid motorerna utesluta helt och hållet explosionsfara.

Första sidan på en lastvagnstrycksak från 1906. Foto TM.



Denna lastbil har kran och "stjälpflak" som även går att tippa åt sidorna. Bilden är tagen på Strandvägen i Stockholm omkring 1905. Mannen till höger är agenten i Stockholm, Erik Lundvik. GE.

1 till 5 ton och motoreffekten 6 till 24 hk. Priserna var från 4 500 kr för den minsta till 11 500 kr för den som lastade 5 ton.

> "Motorlastvagnar med lyftkran. Ansökning om patent inlemnad i Nov. 1904."

Bilarna kunde köpas med ett lastningshjälpmedel som företaget var ensamt om vid denna tid. Det var en handvevad kran som kunde monteras på ramen. Beroende på storlek kunde kranen lyfta 300 till 850 kg. Dessutom försågs förarplatsen då med ett skyddstak, mot nedfallande gods men även mot regn. Alla andra tillverkares bilar var helt öppna vid denna tid. Skydda sig mot vädrets makter fick man göra genom att klä sig väl.

Säljargument

De förväntade köparna, företag och åkare, var mycket skeptiska till något så nytt som motordrivna fordon. Häst och vagn eller kärra dög ju bra! Dessutom måste man låta en anställd utbildas till "vagnförare", ordet chaufför hade ännu inte börjat användas. Det krävdes kraftiga försäljningsargument i trycksaken.

> *"Motor-lastvagnarnas dagliga driftskostnad:* 10 timmar per dag, deraf 6 timmar till körning, 4 timmar för lastning och lossning. Typ 2A; Vagnens pris 6 000 kr; Benzinåtgång 13 liter á 30 öre = 3 kr 90 öre; Smörjolja 60 öre; Vagnföraraflöning 4 kr. Summa driftskostnad 8 kr 50 öre per dag sommartid, vintertid något högre. /... / Köpare eger att vid bolagets verkstäder erhålla kostnadsfri undervisning för vagnförare."

För undervisningen stod Erik "Mulle" Lundvik, som var statens besiktningsman. Det var han som blev tvungen att skriva ut körkort nummer 1 i Eskilstuna till sig själv. En körlärare utan körkort gick inte an när "kompetensbevisen" infördes 1907.

I en trycksak från 1912 beskrivs förbättringarna – flaket.

> "lastplanet utföres antingen med bommar för lastning af säckar o dyl eller som låda för transport af pulverformiga materialier (som sand). I det senare fallet anordnas det äfven för stjälpning enligt särskild öfverenskommelse".

Söderbloms lastbilar kunde från omkring 1905 köpas med ett lastflak som kunde tippas bakåt eller åt sidorna, längs bilen. Här var företaget före sin tid. Det kom att dröja många år innan detta fanns på andra lastbilar.

Minsta bilen 1912 lastade 1,5 ton och kostade 8 000 kr, den största på 36 hk lastade 5 ton och kostade 15 500 kr.

Företag köpte

Åkarna var mest skeptiska. Företag ansåg däremot att det var bra reklam och visade framåtanda när de använde bilar. Nyman & Schultz köpte en "Söderblomare" 1904 eller 1905. 1905 hade Grytgöls bruk, Stråssa gruvor, Emsfors pappersbruk, Hamburger Bryggeriet och några byggmästare i Stockholm köpt. 1906 hade sju större levererats till Stockholm. Köpare var t ex Svenska Mineralolje AB (en föregångare till Esso) och Kungliga Telegrafverket. En av Telegrafverkets bilar, avsedd för att lasta kabeltrummor, besiktigades 1907. Enligt protokollet var bilens vikt 3,7 ton, lasten på 2,5 ton och dessutom medföljde fem personer á 100 kg. Totalvikten blev 6,7 ton. Motorn var på 24 hk vid 800 varv per minut, lågvarvig och därmed stark. Men även vägarna skulle ju tåla dessa tyngder av bilar med solida gummidäck. 1908 hade ett 30-tal bilar byggts, några exporterats till Ryssland, Norge och Argentina. Sammanfattningsvis kan man notera, att det var företag med mycket tunga transporter som var mest intresserade av dessa tidiga lastbilar.

Omkring 1913–14 upphörde tillverkningen av lastbilar. Företaget övergick till att specialisera sig på motorer, tillverkade råoljemotorn Hexa åt en kund, gjorde maskinredskap och små motorlok. Skälet till att biltillverkningen upphörde är den ökande inhemska konkurrensen från Scania-Vabis (sammanslaget 1911) och Tidaholms Bruk samt en ökad import. Den tyska marken stod lågt, så det var fördelaktigt att importera, särskilt från Tyskland där utvecklingen på lastbilsområdet nått långt. Många udda tyska märken importerades efter första världskriget, slitna och till lågt pris. Kring 1919 kom T-Forden, i lastbilsversion kallad TT, till Sverige. Denna hållbara slitstarka biltyp var förhållandevis billig. Med TT-Forden började många åkare och bussbolag sin verksamhet.

Motorlok

Beprövade motorer hade företaget tillverkat sedan ett antal år. Skulle dessa kunna användas inom något annat område? 1906 började planeringen för tillverkning av motorlok. De skulle kunna bli en billigare konkurrent till de hästar eller tunga ånglok som användes på mindre banor, på bruk, torvmossar

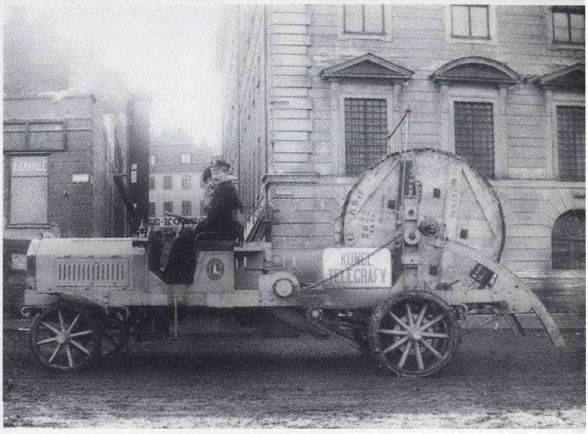


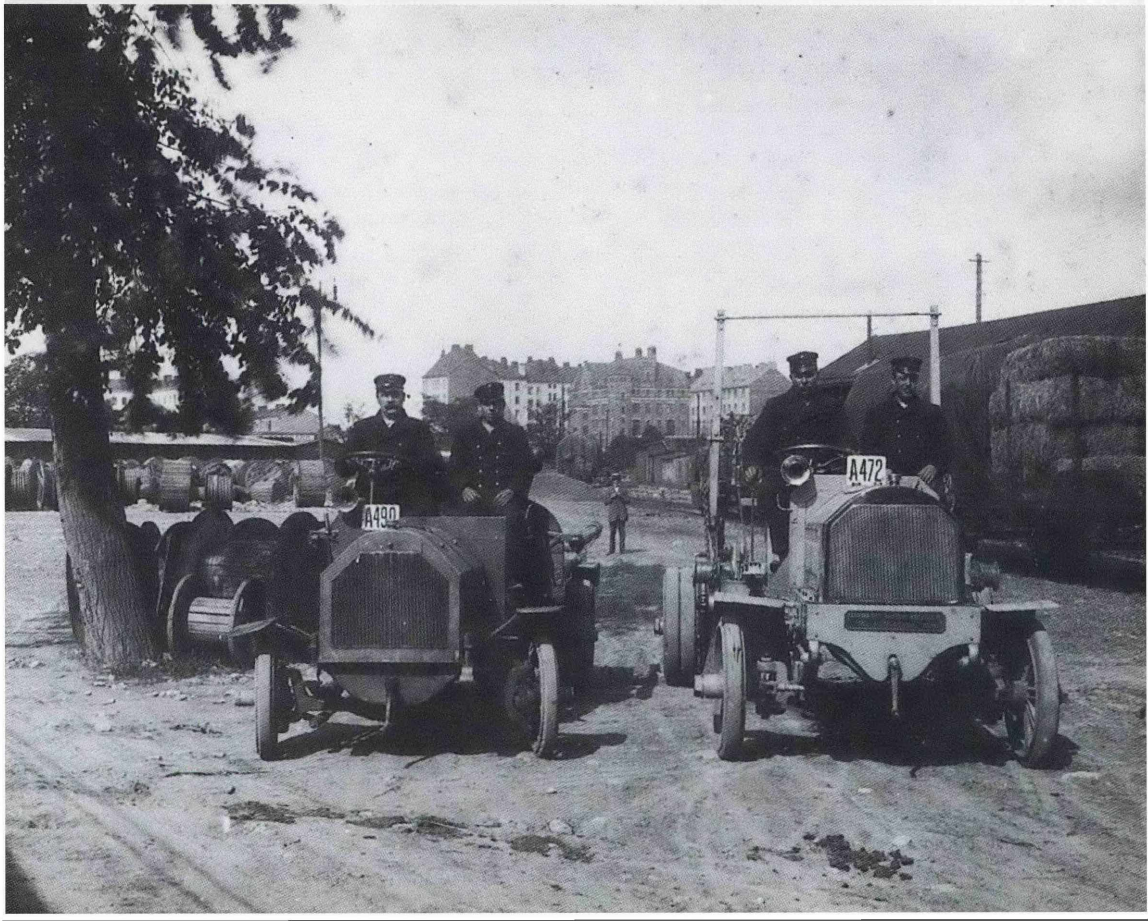


(Överst) Lastbilen i Grytgöl 1905 har tillverkningsnummer 15 på en stor skylt under kylaren. Bakhjulen är "skodda med järnringar" med kraftiga järnvinklar för att få bra grepp. Foto från Stig Nyberg, V Frölunda.

(Th) Telegrafverkets bil på Skeppsbron. Här syns det handdrivna spelet för kabeltrumman och lyftbommarna. Tekniken med baklyft av kabeltrummor kom igen på 1960- och 1970-talen. Foto TM.

(Nedan) 1908 togs bilden med Kungl Telegrafverkets Söderblomsbil för kabeltrummor till höger. Den har tillverkningsnummer 30. Lastbilen till vänster är en VABIS. Foto Telemuseum.

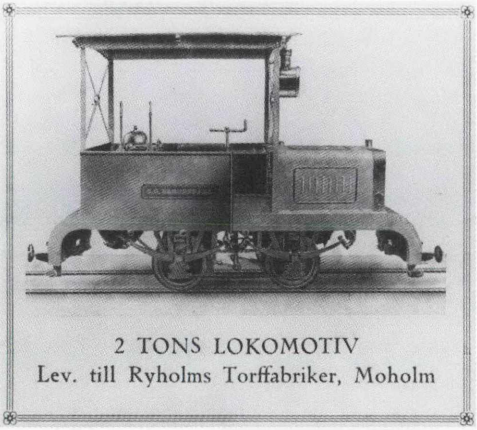




och industrier. Motorlok skulle bli billigare i drift, lättare än ånglok att sätta igång, vara enklare att sköta och dessutom slapp man ånglokens gnistor som satt eld på många torvmossar, brädgårdar och tegelbruk.

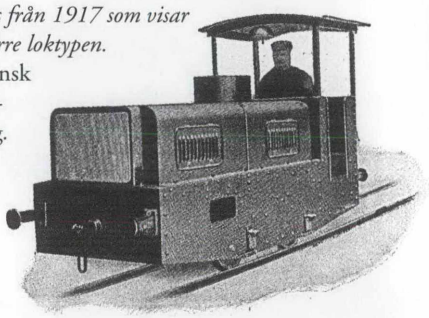
Loken som byggdes vid Söderbloms var smalspåriga industrilok av två typer. Dels ett lättare på två ton med "öppet underrede" och en 8–12 hk vattenkyld fotogen- eller bensinmotor, dels ett tyngre 3–4 tons med samma motortyp men på 12–24 hk. De små loken var starka. Ett med en 12 hk motor kunde dra tio vagnar, med ett tons last var, i 10 km/tim. Ofta fick de dra mycket mer.

Det första loket levererades till Norge 1907, till Bjarkö gruvor 20 mil norr om



(Tv) Den mindre loktypen som levererades till Ryholm i Västergötland 1908. GE.

Annons från 1917 som visar den större loktypen. Ur Svensk Motortidning.



Att Söderbloms små lok fick göra tjänst lång tid vittnar många om. Här är ett av den större typen, med vedgasaggregat på 1930-talet. Ur en trycksak som propagerade för gasdrivning av motorfordon.



Narvik. Motorn var på 12 hk och totalt vägde det 1,6 ton. Priset var 7 000 kr. Det sista loket byggdes troligen 1917, då trycktes det sista reklambladet. Hur många lok som tillverkades går inte att utröna. Som tidigare nämnts har företagets arkiv försvunnit. Alla motorfordon hade ett tillverkningsnummer men det tycks ha varit en löpande nummerserie med bilar och lok blandat. Ett par järnvägshistoriker har försökt göra en sammanställning över de kända loken och kommit upp till att ett drygt 30-tal byggdes, sannolikt många flera. Listan visar att det var industrier, bruk och torvföretag som i första hand köpte loken. Spårvidden, innermåttet mellan rälshuvudena, berättar att de flesta hade 600 mm spårvidd, några få 643, 770 och 780 mm spårvidd.

I många fall byggdes loken om genom åren, försågs med täckt hytt, fick mer barlast för att orka dra mer och motorn utbytt. Men att konstruktionen var slitstark vittnar flera om. Det lok av tvåtonstypen som levererades till Ryholms torvfabrik 1908 användes ända till 1960!

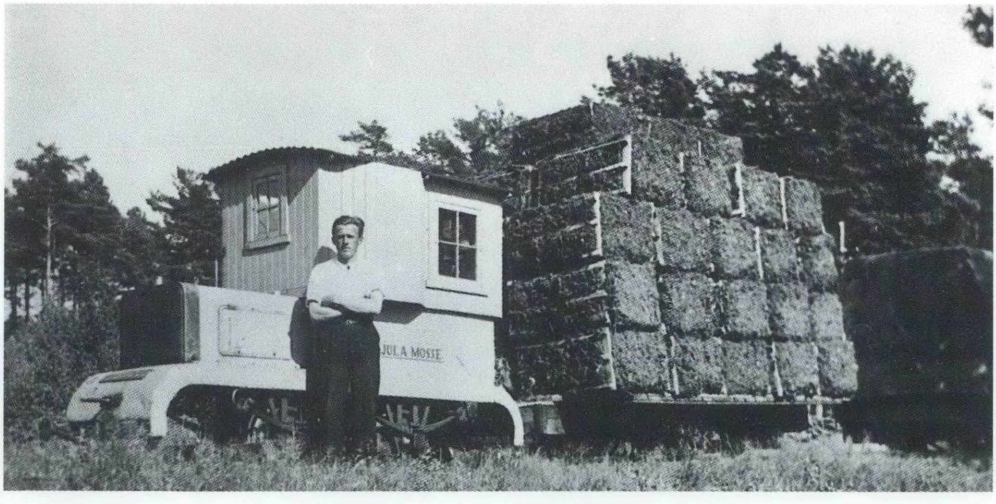
Två lok finns bevarade. Ett av dessa är i relativt gott originalskick men med utbytt motor, som använts vid Röde mosse, Axvall, är avsett för Faktorimuseet i Eskilstuna. Det andra kraftigt ombyggda loket finns i Rubens Maskinhistoriska samlingar i Götene.

Epilog

Slutet av 1870-talet och början av 1890-talet samt 1902 och 1909 hade varit dåliga år. Arbetskonflikter 1905 och 1909 drabbade företaget hårt men företaget lyckades resa sig trots lågkonjunkturer och konflikter.

1916 köpte Luth & Rosén Elektriska AB aktierna i Söderbloms för att få ännu ett gjuteri. Det äldre låg i Stockholm. In-

Ryholms lok, här försett med täckt hytt på sin andra arbetsuppgift på Jula torvmosse. Loket skrotades först 1960. Privat foto.



om byggnaderna fortsatte tillverkningen av utombordsmotorn "Svalan" några år innan Söderbloms slutgiltigt likviderades.

Söderbloms var en av landets första industrier med en så stor diversifiering i tillverkningsobjekten. Innovationskraften var stark, hela tiden förnyades produktsortimentet. Dessutom byggde de väl fungerande motorer tidigt, i olika storlekar. Att ett så relativt litet företag så tidigt tillverkade bilar i serie visar på en enorm framåtanda.

Direktör Knut Söderblom gick ur tiden 1913, 67 år gammal och han fick aldrig uppleva samgåendet. Disponent Knut Aspelin avled 1918. Båda hade för övrigt varit aktiva vid bildandet av det som skulle bli Kungliga Automobilklubben. Det visar att de trodde på "automobilsaken".

KÄLLOR

Böcker

Eskilstuna museers årsbok 1979–1980.

Eskilstuna Adresskalender, flera år.

Nerén, John, *Automobilens historia,* Stockholm 1937, s 346–348.

Ekström, Gert, *Alla våra lastbilar,* Stockholm 1980, s 3, 15, 17, 27.

Ekström, Gert, *Svenska bilbyggare,* Stockholm, 1984, s 154–157.

Ekström, Gert, *Från larmklocka till blåljus,* Hudiksvall, 1986, s 46–47.

Ekström, Gert, *Svensk motorcykelhistoria,* Hudiksvall, 1989, s 106.

Biström, Lars & Sundin, Bo, *Svenska båtmotorer,* Skärhamn 1991, s 24, 39, 50, 176.

Eriksson, Elvert & Jönsson, Lennart, *Sandviken: hundra år i bilder,* Sandviken, 1993, s 332.

Tidningar och tidskrifter

Hvar 8 dag 1902.

Teknisk tidskrift 1903, 1905, 1907.

Ny tidning för idrott 1902, 1903, 1904, 1906.

Automobilen: tidskrift för motor och velocipedsport 1905.

Motor 1914.

Svensk motortidning 1909,1917.

Meddelanden från SJK – småbaneavdelning, flera årgångar.

Norrgård, Bo, "Söderbloms gjuteri AB", *Maskinveteranen,* 1996, nr 1, s 3–34.

Arkiv

Tekniska museets arkiv och bibliotek.

Eskilstuna museers arkiv.

Telemuseums arkiv.

GE, Gert Ekströms samlingar.

Uppgiftslämnare

Erik Lundvik, Stockholm.

Göran M Silfverstolpe, Eskilstuna.

Bo Gyllenberg, Stockholm.

Janis Priedits, Lund.

Björn Waldenström, Norrköping.