

Postens automobilisering

av Gert Ekström

Flera statliga och kommunala verk väntade en bit in på 1900-talet innan de skaffade sig det nya transportmedlet – automobilen. Bilen var först ett "sportredskap" för de mer välsituerade i samhället, de första transportbilarna köptes av företag och köpmän som ville visa sin framåtanda och därmed få reklam för sin verksamhet.

Visst hände det att nyheten med automobiltransporter provades, men att köpa in bilar och starta egen biltrafik fick ofta vänta. Var bilar ett bra tillskott eller skulle man fortsätta med de beprövade hästtransporterna, ångbåtarna och det stora nätet med järnvägar?

Med några få undantag, enstaka försök, så kom den första bilambulansen i Sverige 1910, den första brandbilen 1912 och polisbilen 1913.

Postverket var, som vi kommer att se, tidsigt ute. I artikeln får vi följa de första tio årens utveckling.

*

Från 1890-talets mitt hade Postens brevbärare börjat använda velociped. Dessa var vid denna tid fullt utprovade, hade luftgummidäck och liknade i allt väsentligt dagens cyklar. Ännu ett verk, Kgl. Telegrafverket, hade provat att använda cyklar med bud som "raskt framila på gatorna med de praktiska åkdonen". Även här föll försöken väl ut.

Flera andra länders poststyrelser provade vid början av 1900-talet bensin- eller eldrivna bilar. Försöken följdes intresserat även här i Sverige. 1903 var det dags att prova bilen, först i Stockholm. Den första var av in-

GERT EKSTRÖM, f. 1941, är sedan många år intendent på Tekniska Museet i Stockholm.

Han har skrivit ett 15-tal böcker om olika transportmedels utveckling genom åren, t.ex. lastbilarnas, bussarnas och motorcyklarnas historia i Sverige.

hemsk tillverkning, från det lilla företaget Söderbloms Gjuteri AB & Mek. Verkstad i Eskilstuna. Bilen hyrdes för 250 kronor per månad och i beloppet ingick avlöning till föraren, bensin för fem miles daglig färd, samt för reparationer av sådant som var material- eller konstruktionsfel. Den lilla skåp-

Den första försöksbilen från 1903 var tillverkad i Eskilstuna med hjälp av en till Sverige inflyttad tysk tekniker, med erfarenhet av biltillverkning. Söderbloms tillverkade bara en postbil, två personbilar, men ett stort antal lastbilar.
Foto ur Gert Ekströms arkiv.



bilen hade en tvåcylindrig bensinmotor som gav sex hästkrafter. Farten blev hela 15 km./tim.

Flera entusiastiska tidningsreportage följde i Stockholmspressen. *Ny tidning för idrott* skrev: "Lastförmågan utgör 1.000 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 (hästdragen) använder omkring en kvart". I *Dagens Nyheter* i november stod att läsa: "Postverket har emellertid icke fruktat att erkänna nyheten, liksom det ju öfver hufvud taget alltid visat sig vilja vara vårt modernaste verk".

Bilen går inte att följa i korrespondens, men den tycks ha återlämnats i december efter en ofullbordad provperiod. Enligt källorna skulle det ha berott på att bilen inte fungerade under den snöiga tiden. Om försöket föll mindre väl ut, eller gav mersmak, förtäljer inte historien.

Den första automobilpostföringen

Generalpoststyrelsen biföll i maj 1905 en framställning från skjutsentreprenör Sjöberg

att få använda automobil för befordran av landsvägsposten den 32 kilometer långa vägen mellan Järna och Trosa. Bilen var av det beprövade engelska märket Star, som kostade det då stora beloppet 3.500 kronor.

När bilen varit i bruk under åtta månader gav initiativtagaren Axel Blixt i Trosa en positiv rapport. Blixt påpekade att Trosaborna nu hade haft möjlighet att kunna sända tillbaka svar på brev samma dag som de kommit. Dessutom hade det givits möjlighet att ta med en betalande passagerare, bilen var ju tvärsitsig. Passageraren kunde "vid möjligen inträffande händelser av ett eller annat slag vara föraren till välbehövlig hjälp". Bilen hade fungerat bra i 188 dagar, delvis i 15 dagar och inte alls i 55 dagar. Dels hade det blivit flera olika tekniska fel, dels var det dåligt väglag eller snö.

Ersättningen var 3.000 kr. per år för bilbefordran, 2.150 kr. "med vanlig lägenhet", dvs. hästtransport. Mot slutet av 1906 kom flera problem och en ny lagstiftning som gjorde att verksamheten måste upphöra. Enligt den nya automobilförordningen, som trädde i kraft 1907, fick Sjöberg inte köra fortare än 25 km./tim. dagtid och 10 km./tim. under mörker. Tidigare hade han kört myck-

Star-automobilen hade köpts från cykelfirman Anton Wiklund i Stockholm.

En särskild låda för posten hade byggts baktill på bilen.

Vid ratten "vagnförare" Andersson, stående postmästare Axel Blixt i Trosa.

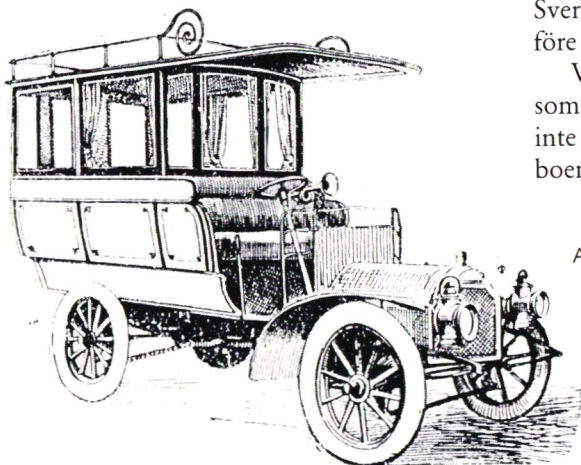
Tidningsnotis ur *Hvar 8 Dag* 1905.



et fortare på sträckan, nu "blir farten icke stort hastigare än med skjuts för häst och åkdon".

Flera tidiga försök

1907 provades postdistribution med bil mellan Bengtsfors – Gustavsfors i Dalsland och



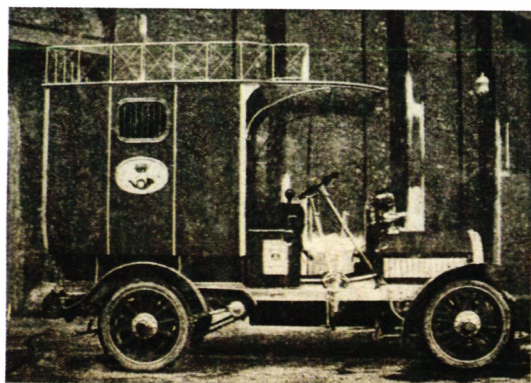
Tingstäde – Fårösund på Gotland, 1910 gick en försökslinje Lobonäs – Los i Gästrikland, mellan 1911 och 1915 på sträckan Tanum – Grebbestad i Bohuslän och mellan 1913 och 1914 på linjen Gislaved – Hestra i Småland. Det var både fordonens tekniska kvalitet, särskilt materialens svagheter med godsbrott som följd, och den urusla vägstandarden i Sverige som gjorde att det var mycket trögt före i portgången.

Vägarna underhölls av de markägare som bodde längs vägen och de var oftast inte alls intresserade av att andra än de närboende utnyttjade sträckan. Det kom att

Automobilaktiebolaget Gotland körde från 1907 med denna tysktillverkade buss linjen Tingstäde –Fårösund. 1912 hävdades avtalet "på grund av tekniska svårigheter", varvid häst och vagn återigen blev det enda alternativet. Posten förvarades i en låda under framsätet och under en anslutande bänk i passagerarutrymmet. Ur tidningen *Motorsport* 1906.

En Scania-Vabis buss ägd av Gislaved – Hestra Automobiltrafikaktiebolag, som befordrade post 1913 och 1914. Det öppna fönsterlösa passagerarutrymmet nås via en dörr invid förarsätet. Scania bildarkiv.





Posten och biltillverkarna var måna om att få publicitet kring nyheten med bilar i Postverkets tjänst. Dessa två bilder av leveranser till Göteborg – av en Tidaholm resp. en Vabis – publicerades i *Veckojournalen* 1911.

dröja till 1920-talets början innan vägarna fick ett mer organiserat underhåll och att bättre materiel, som vägmaskiner, kom till användning. Bilarna blev vid denna tid också mer pålitliga och trafiken därmed lönsam.

Göteborg först

De första försöken med bil i Postverkets tjänst skedde i Stockholm, men det var i Göteborg som de första köptes in. 1910 och 1911 levererades fyra bensindrivna bilar, två från Vagnaktiebolaget i Södertelge (VABIS) och två från Tidaholms Bruk AB. Båda företagen hade tillverkat bilar från 1903.

Det var en lastbil och en skåpbil från respektive företag som nu skulle provas och utvärderas. Bilarna var byggda delvis efter Postverkets specifikationer vad gällde mått på lastutrymme och volym. En Vabis paketbil lastade 500 kg., kunde gå i 30 km./tim. och kostade 7500 kronor.

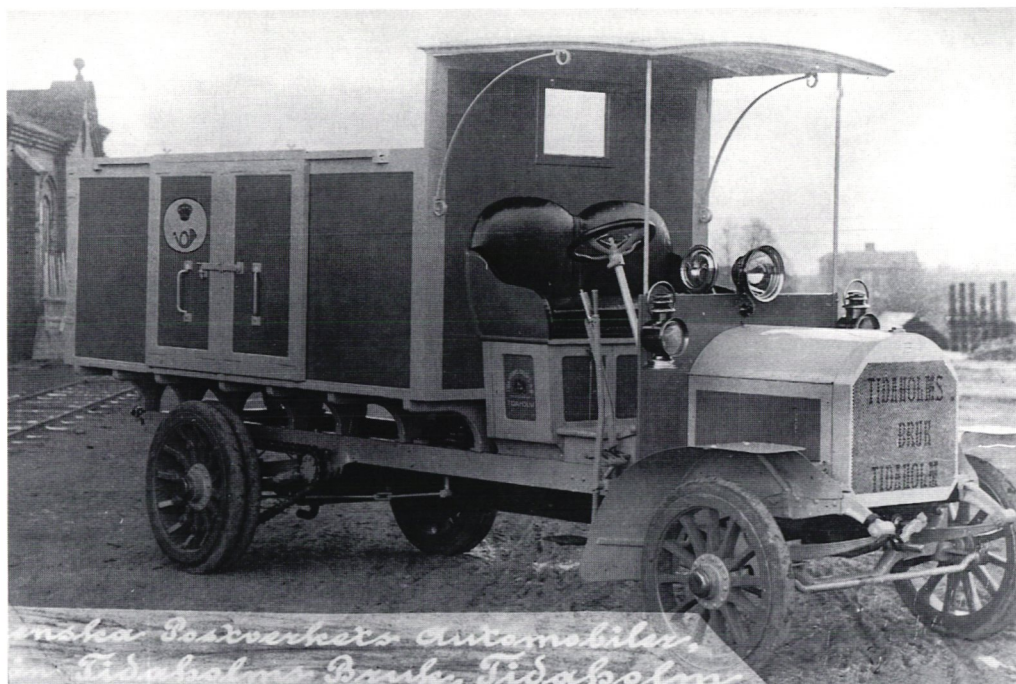
På så gott som alla foton från den tiden ser bilarna ut att vara målade i en mörk färg. Men de var enligt specifikationerna gula med blå dekorlinjer. Bilderna togs då med en ortokromatisk film som gav gult en mörk ton och hade svårt att återge blått som en mörk färg. Ni har säkert sett på gamla journalfilmer hur den svenska flaggan ser ut som den finska. Även på den tidens "levande bilder" vändes färgerna.

El eller bensin

I Stockholm fortsatte också proven med olika bilar. I flera länder hade eldrivna bilar visat sig lämpliga och det fanns ett stort antal utländska tillverkningar att välja emellan. I Berlin hade man 25 elbilar i Postens tjänst 1910, i Köpenhamn likaså ett antal. Bilförsäljarna övertrumfade varandra i försäljningsargument visar alla bevarade offerter och kataloger i Postens arkiv. En leverans till Postverket kunde avgöra bilföretagets framtid – en fråga om liv eller död för flera.

I december 1911 inleddes en provperiod med en elbil i Stockholm. Den var tillverkad i Tyskland, som hade lång erfarenhet av att konstruera elfordon. Även i Malmö provades en elbil vid denna tid.

Elbilarna var dock för tunga med den stora uppsättningen batterier som behövdes, dessutom skulle elbilen i Stockholm kunna ta 750 kg. post. Tio elbilar beräknades för behovet i huvudstaden 1911, men det visade sig att "elektromobilerna" hade en för liten körsträcka (4-5 mil) och inte passade för ett backigt Stockholm. Efter flera utredningar, utlåtanden från sakkunniga och prov, konstaterades att de bensindrivna bilarna ställde sig betydligt billigare i drift och de kunde dessutom tillverkas inom landet.



Tidaholms Bruks lastbil vid den första leveransen till Göteborg 1910-1911. Foto Tidaholms museum.

"Den större Södertäljevagnen", en Vabis levererad till Göteborg, på ett reklamfoto från 1911. Scania bildarkiv.





Elektromobilen i Stockholm var tillverkad av Norddeutsche Automobil & Motoren Aktiengesellschaft. Bilen var tung och de då primitiva batterierna gjorde att körsträckan blev kort. Observera elmotorerna innanför framhjulen. Foto Postmuseum.

Till beslut

Ärendet om inköp av bilar hade nu gått till riksdagen. I en proposition 1913 begärdes 125.000 kronor för "en 1912 motiverad begäran föranledd av poststyrelsens önskan att i Stockholm öfvergå från postbefordran med hästar till automobildrift. Emot denna postverkets lofvärda afsikt är givetvis intet att invända".

Herr Lithander i riksdagens andra kammar yttrade bland annat: "... jag anhåller få fästa uppmärksamheten på, enär den är för vårt näringslif af *stor betydelse* icke blott i detta fall utan i varje liknande. När det gäller göra afsevärda beställningar, som betalas med allmänna medel, böra vi gifvetvis om möjligt stödja vår *inhemska industri*".

I april 1913 beslöt generalpoststyrelsen att köpa in 13 bilar av fyra olika typer från AB Scania-Vabis, företagen som hade fusionerats 1911. Sammanlagt kostade fordonen 117.075 kr. och då ingick även ett tio år långt, och som det skulle visa sig, besvärande

drifts- och underhållsavtal för leverantören.

Det rörde sig om leverans av sju täckta skåpbilar av typ A à 8.800 kr., tre öppna av typ B à 8.600 kr., två av typ C med dubbla bakringar för tyngre last à 9.400 kr., samt en bil av typ D, som lastade 2,5 ton, à 11.200 kr. Förarplatserna hade tak och vindruta, dörrar skulle finnas men inga sidorutor. Växelspaken skulle gå att låsa om någon obehörig skulle få för sig att "låna" bilen. Två lyktor fram skulle drivas med acetylgas.

Billeverantören var även skyldig att utbilda förarna, 30 personer ur personalkategorin postvaktmästare. Intresset var till en början stort, men då utsikterna till löneökning efter fullgjord utbildning visade sig vara liten, hoppade många av.

"Ömtålig mekanism"

I *Tidskrift för postväsendet* i december 1913 finns det en artikel som andas optimism: "Under den tid av mer än två månader, som förflutit sedan postautomobiltrafiken sattes



Scania-Vabis leverans av skåp- och flakbilar till Postverket 1913. Bilden är tagen vid Stockholm 1. Scania bildarkiv.

Scania-Vabis lätta lastbil från 1913, typ "B". Scania bildarkiv.



igång, hava automobilerna gjort leverantören heder. Några missöden av betydelse hava ej inträffat; att reparationer då och då måst företagas är helt naturligt i fråga om en så ömtålig mekanism som en automobil". Fler bilar behövde redan inköpas, står det, hästtransporterna var nu satta på undantag.

Bilförare

Att vara bilförare var då ett statusjobb i högsta grad, efter den sex dagars kurs som Scania-Vabis tillhandahöll. Redan några dagar efter det att de första bilarna levererats bildades också en Postens chaufförsklubb. I arkivet kan man i olika skrivelser följa de problem som följde.

Inga lämpliga kläder tillhandahölls till en början för körning under den kalla årstiden, tidtabellen var snävt tilltagen för arbetspassen, med annan tjänstgöring när bi-

larna stod stilla. Föraren skulle hålla med egna tändstickor till gasbelysningen på bilen och trafikolyckor, som efter utredning kunde tillskrivas föraren, skulle han betala själv.

1913 fick bilförarna ett tillägg på 120 kronor årligen utöver lönen som "postbetjänande", vilken inte var hög, runt 1.800 kr. till 2.000 kr. per år beroende på olika tillägg.

1914 begärde Svenska Postmannaförbundet att generalpoststyrelsen skulle bistå med ett rättsligt biträde för att stärka chaufförernas "rättsliga ställning gentemot myndigheterna och allmänheten vid inträffade olyckor eller förseelser, verkliga eller förmenta, mot trafikordningen". Detta blev på den tiden en "affär" i tidningarna, som skrev "Postverket vägrar chaufförerna rättshjälp" och i allmänna opinionens namn kröp "Kungl. styrelsen" till korset.

Postbilar hade nu använts i Stockholm i drygt ett år, i Göteborg längre. Erfarenheterna var, som det står i en skrivelse från 1914:

Scania-Vabis 1913, typ "C"
med dubbla homogena gummidäck på bakhjulen,
lastar post vid Stockholms Central.
Foto ur Gert Ekströms arkiv.





Postverkets större Scania-Vabis lastbil från 1913, typ "D".
 Bilden lär vara tagen vid Stockholm 20 i Stockholm.
 Scania bildarkiv.

"[...] att postsamfärdseln måste ju ske med den största skyndsamhet, körtiderna äro så kort som möjligt beräknade, gatorna äro trånga [...]. Enahanda torde förhållandena vara i Göteborg".

Visst hände det olyckor med de första postbilarna. Här följer, i ett urval, några incidenter från 1914-1915 i Stockholm:

- 24/12 1914 "Kollision med droskbil. Båda bakhjulen skadade, bakaxlarna krökta, stänkskärm förstörd."
- 29/12 "Bakaxel afbröts utan synbar anledning."
- 24/2 1915 "För att undvika kollision med en spårvagn körde W. upp på en trottoirkant hvarvid framaxeln kröktes."
- 1/5 "Hagberg körde mot en dörr

14/5

och krossade en glastruta."
 "Påkördes af ett slaktaren L. H. Larsson tillhörigt åkdon hvarvid bilen ramponerades."

Ett fall bland arkivmaterialet gäller den arme föraren som kört på en stolpe på Hamngatan i Stockholm. Bilens skador och stolpens återuppresning kostade 9 kronor och 30 öre. Föraren blev ersättningsskyldig, men kunde inte betala beloppet. En utredning om hemförhållandena gjordes och trots de påvra omständigheterna, i en etta med hustru och ett antal barn, gjordes en utmätning.

Bilen blev outhärlig

Första världskriget satte snart sina spår. Scania-Vabis hade svårt att hålla avtalets många

olika delar. Ersättningsmaterial höll inte för påfrestningarna, brist på däck och drivmedel uppkom och reparationerna blev många.

I en berättelse över verksamheten i Postverkets verkstad 1914 står att läsa om de problem som frånvaro på grund av inkallelse till krigsmakten utgjorde, men också om den nu omfattande biltrafikens mer konkreta sida. Under 10 månader hade åtta bilar reparerats mer eller mindre och "23 stänkskärmar nyttillverkats".

Antalet bilar utökades och "denna ömtåliga mekanism" blev med åren mer beprövad, hållbar och outhärlig. På 1920-talet var bilen ett självklart och billigare alternativ för transporter på kortare sträckor. Lastbilar och bussar hade blivit ett allvarligt hot mot järnvägarna.

1921 användes bilar på 96 olika linjer och motorcykel på 16, 1923 fanns motorfordon på 239 linjer. Två år senare hade Postverket 540 motoriserade linjer och ett stort antal bilar. I detta antal ingick ännu sex av de Scania-Vabis som inköpts 1913. De hade nu äntligen fått sidofönster monterade på dörarna efter chaufförernas enträgna begäran!

Källor och litteratur

Riksarkivet: Postens arkiv.

Scanias arkiv, Södertälje.

Gert Ekströms samlingar.

Dagens Nyheter 26/II 1903.

Edvardsson, Bertil,

I postautomobilens begynnelse
(*PS* 1957:8).

Ekström, Gert,

Alla våra bussar.
Stockholm 1978.

Ekström, Gert,

Alla våra lastbilar.
Stockholm 1980.

Grape, Ernst,

Svensk posthistoria berättad för Postens folk.
Stockholm 1941.

**Historik över verksamheten för
Postchaufförsklubben i Stockholm
åren 1913-1933.**

Stockholm u.å.

Lindgren, Erik,

Posten i samhället.
Stockholm 1986.

Nordisk posttidskrift 1923.

Ny tidning för idrott 26/II 1903.

Postchaufför klubben 1913-1988, 75 år.
Stockholm u.å.

Postmannen 1911.

Postverkets verksamhetsberättelser 1903-1913.

Postvaktbetjänten 1913.

Stockholms postmän

Svenskt postarkiv 1905-1914.

Tidskrift för postväsendet 1906-1913.

Ett varmt tack till Kurt Hedman,
som letat fram uppgifter i Postens arkiv om bilinköp m.m. och
hjälp till med faktainsamlingen.

P.M. för Postverkets chaufförer i Stockholm

1. Infinn Eder alltid i garaget i god tid.
2. Tillse att benzin, vatten och smörjolja äro påfyllda, att gummiringarna äro tillräckligt uppumpade, att reservringen är påsatt, att belysningen är i ordning, samt att vagnen är väl rengjord och putsad.
3. Tillse även att alla de eventuella felaktigheter, vilka efter föregående dags körning rapporterats, bliva avhjälpda.
4. Tillse dessutom noga att inga muttrar, bultar eller sprintar i styrningen eller övriga delar av vagnen lossnat.
5. Låt ej motorn rusa vid igångsättning eller vid urkoppling under gång.
6. *Låt aldrig motorn gå onödigtvis, då vagnen står stilla.*
7. Då Ni kör i gång trampa ej genast ned gaspedalen helt och hållet utan öka endast så småningom, därigenom sparas benzin och ringar, motorn arbetar lättare och sotar mindre.
8. Släpp aldrig in friktionskopplingen för hastigt och slarva ej med omväxlingen.
9. Kör alltid försiktigt och minska farten ytterligare å dålig väg och i dåligt väglag och undvik alltid så mycket som möjligt vattenpussar, stenar och glasskärvor o. d., ty därigenom slitas så väl maskineriet som gummiringarna mindre.
10. Trampa ur friktionskopplingen och minska farten i god tid framför gupp.
11. Kör ej i spåravnsspåren, ty de skarpa kanterna skära sönder ringarna, och dessutom kan vagnen lätt slira. Trampa alltid ur kopplingen, då Ni skall styra ur ett spår.
12. Trampa ur friktionskopplingen i skarpa kurvor och hörn, ty därigenom slitas ringarna mindre, påkänningarna på differentiaxeln minskas och vagnen blir lättare att styra, då bakhjulen ej driva på.
13. Stanna aldrig för tvärt, ty därigenom slitas bromsar och gummiringar onödigt, och på en slippig gata kan vagnen lätt svänga runt. Trampa i stället ur kopplingen och minska farten i så god tid, att vagnen nästan stannar av sig själv, där den skall stanna. Vid slirning trampa ur kopplingen, bromsa ej för häftigt och styr försiktigt. Svängar skola ovillkorligen passeras på sådant sätt att bromsen ej behöver anlitas.
14. Fortsätt icke att köra, om Ni hör något ovanligt ljud i vagnen, utan undersök var felet är och sök genast rätta detsamma.
15. Kör aldrig på opumpade ringar, ty redan efter ett par meter kunna både ytter- och innerringarna vara totalt förstörda.
16. Emellanåt bör efter avslutad körning och omedelbart, sedan vagnen stannats, hjulnav och bromstrummor undersökas, samt om dessa äro för varma, orsaken till varmgången utrönas.
17. Undersök ävenledes allt emellanåt under dagens lopp styrningen och övriga delar av vagnen samt tillse att inga muttrar, skruvar, saxsprintar eller annat tappats eller hålla på att lossna. Om något dylikt i tid upptäckes och rättas, kunna därigenom mången gång svåra skador förebyggas. *Framför allt fordrar styrningen största uppmärksamhet.*
18. Vid de längre uppehållen, bör vederbörande dessutom, så ofta tiden medgiver, bidra till att hålla alla metallytor oklanderligt putsade.
19. Efter slutad körning för dagen bör vagnen noga undersökas och till reparatören därefter rapporteras såväl de felaktigheter, vilka möjligen upptäckts som även de anmärkningar, vartill dagens körning givit anledning.
20. Tobaksrökning får ej under tjänstgöring förekomma varken i garaget, å postverkets gård eller under körning.
21. Den i Kungl. Förordningen den 21 september 1906 angivna största hastighet får ej överskridas.
22. Obehöriga få icke färdas med automobiler.

En välskött vagn går alltid bättre och är behagligare att köra än en vanskött vagn.

Stockholm i den 4 december 1913.

Postmästaren.