

Sixten Chudi

TIDAHOLMS BRUKS
BILTILLVERKNING 1903-1933

Redaktör S. Chudi har under en lång följd av år samlat material till belysande av det ämne som han här behandlar.

Det torde finnas få, om ens någon bilfabrik i världen, vars föregångare kan följas några hundra år tillbaka i tiden. Tidaholms Bruks historia kan till och med spåras ända in i medeltiden och det var på sin tid en av landets äldsta industrier.

Så tidigt som 1403 hörde till bruks- och sätesgården Tidaholm eller Angathorp, som dess namn löd på 1300-talet, en kvarn och ett 16 fots vattenfall, som bildades av Tidan. År 1630 såldes Holmgården, som bruksegendomen då benämndes, av fältmarskalk Jacob de la Gardie och hans gemål Ebba Brahe till Johan Ducker Zu Wartz för att sedermera övergå till ätterna von Mentzer, Rudbeck och von Essen.

Till en början ägnades uppmärksamheten åt betydande jordbruksanläggningar och trähantering på de till bruket hörande stora och skogrika markerna. Tillgången av vattenkraft förstod man emellertid snart att tillvarata för industriell verksamhet och tidigt under 1800-talet uppfördes stångjärns- och manufaktursmedja, ångsågverk och snickerifabrik av förnämligaste slag. Friherre Hans Henrik von Essen köpte bruksanläggningarna 1846 och utträttade under sin levnad mycket för Tidaholms industriella utveckling. von Essen betraktas allmänt som grundläggaren av det nutida samhället Tidaholm.

C. A. Wennberg.

Järnbruksprivilegier hade erhållits redan 1799, och i april 1890 bildades Tidaholms Bruks Aktiebolag. Fyra år senare byggdes nya dammar, snickerifabrik, valskvarn och egen kraftstation. Brukets disponent åren 1860—1902 var den stränge och duktige affärsmannen Carl August Wennberg, vilken för övrigt blev den siste, som tillverkade stångjärn vid bruket. Stångjärnssmidet med tre hammare nedlades nämligen 1884, och vid denna tid uppgick brukets årliga tillverkningsvärde till omkring en kvarts miljon kronor.

Tillverkningsprogrammet, som vid sekelskiftet var mycket omfattande, upptog bland annat möbler, jordbruks- och järnvägsredskap, specialinredningar för kyrkor och skolor, ja, till och med matningsburar för småfåglar till ett pris av två kronor per styck. Men givetvis också sådana föregångare till kommande bilfabrikation som den för sin lätta gång och sitt smäckra utförande kända, med guldmedalj belönade, *tidaholmskärran*, ett två- eller fyrehjuligt häståkdon med kul- eller fjäderförsedda hjul och utmärkt fjäderkonstruktion. Åkdonet såldes i tusentals exemplar till handelsresande och gästgivaregårdar med flera

och blev snart en stor exportartikel, som fann belåtna köpare långt ned i mörkaste Afrika.

I det lilla samhället Sandhem strax utanför Tidaholm hade bröderna Gottfrid och David Lindström 1895 en verkstad, där de tillverkade cyklar av märket Kronan. Efter några år tröttnade emellertid Gottfrid på den föga lönande verksamheten och reste över till USA för att personligen ta del av den begynnande amerikanska autotillverkningen. Han återvände rätt snart till hemlandet, fulladdad med nya idéer och impulser.

Gottfrid Lindström.

Under tiden hade bröderna Hallander vid Stallängens gjuteri 1901 börjat bygga en ångbussbil med stående ångpanna, och kanske var detta upptakten till att Tidaholms Bruk året därpå inköpte bröderna Lindströms maskinella utrustning och dessutom anställde dem, Gottfrid som bilkonstruktör och David som verkmästare i smedjan. Även den tredje brodern, Aron Lindström, arbetade en del år vid bruket och hans son, Allan, blev senare också anställd i bilfabriken.

Gottfrid Lindström var en arbetsmänniska som få och långt in på nätterna kunde man se honom i arbete vid ritbordet eller i full sysselsättning i vagnverkstaden med att skapa den första tidaholmsautobilen. Alla delar tillverkades inom bruket, motorblock och kolvar i gjuteriet, ramen i smedjan, transmissionsdetaljer i maskinverkstaden, träarbetena i snickerifabriken, ja, praktiskt taget allt gjordes för hand på platsen, till och med förgasaren. Ivern och hetsen att så snart som möjligt få »motorlastbilen» körklar tilltog ju närmare man kom fullbordandet.

En höstdag 1903 gjorde sig Gottfrid Lindström beredd att äntligen göra första startförsöket. Det lyckades över förväntan och för egen maskin rullade den första »Tidaholmaren» ut ur vagnverkstaden under arbetarnas jubel.

Vagnen kallades Tor I och motorn hade 4 cylindrar och presterade ca 26 hk vid 800 varv/min. Gjutningen av cylinderblock och deckel hörde till de svårare uppgifterna, ty det gällde att samtidigt klara av problemet med motorns kylning. Detta löstes genom att man tillverkade en vattenmantel av koppar, som omslöt motorblocket. Kraftöverföringen skedde medelst kedjor och de stålskodda träckerhjulen var sex tum breda. Lastförmågan var fem ton och bilens nettovikt 2,7 ton.

Bilens driftsäkerhet och gedigna konstruktion inspirerade brukets disponent Victor Johansson att under Lindströms ledning sätta i gång

tillverkningen av Tor II, vilken blev färdig 1905. För våra dagars bilägare kan det kanske vara av intresse, att denna vagn liksom sin föregångare hade rattväxel med tre växlar framåt och en back. Marschhastigheten med full belastning var 10—15 km/tim. och driftkostnaden per dag kronor 12: 35 »inklusive vagnförareaflöning» (sex timmars körning och fyra timmars lastning och lossning).

Tor II lastade fyra ton och kostade i utförsäljning 8 500 kronor med stålskodda hjul. Extra tillägg debiterades för massiva ringar, vilka på den tiden voro mycket dyrbara.

Vagnen deltog 1905 som demonstrationsvagn vid lantbruksutställningen i Skara. Det berättas att Gottfrid Lindström, som körde bilen till utställningen, i en kurva mötte en gammal gumma, som vid åsynen av ekipaget flydde undan från vägen i panik medan hon högljutt ropade: »Söte djävel, ta mej inte, ja ska aldri synda mer!»

Bilar voro ju inte så vanliga på den tiden.

Efter dessa båda lyckade försöksvagnar förstod man på bruket, vad bilen skulle komma att betyda som framtida transportmedel. För att öka produktionen beslöt ledningen att importera motorerna och till en början köptes tyska fyrcylindriga Fafnier på 12 och 16 hk. Därefter importerades en del tyska Argus-motorer, som man emellertid beslöt kopiera för att i största möjliga utsträckning åter bli självförsörjande som bilfabrikant.

Ungefär samtidigt som den första lastbilen blev färdig, anställdes från Vulcans tändsticksfabrik i Tidaholm 15-åriga Sven E. Lundberg. De första dagarna vid bruket fick han ägna sig åt hantlangning, men så småningom avancerade han till fabrikenes förste bilförsäljare och resemonter. 1912 gjorde han sin första utlandsresa till Ryssland, sedan Disponent Johansson ordnat inreseformaliteter.

Därefter dröjde det inte länge, förrän Lundberg tog upp ryska beställningar på vagnar, som levererades via Haparanda till St Petersburg. På de ryska stegen och ända ner i Kaukasien rullade inom några år tidaholmsbilar, men även våra nordiska grannländer voro kunder.

Disponent Victor Johansson, som arbetat i bruket sedan 1882, övertog 1902 ledningen efter Disponent Wennberg. Samma år blev bruket leverantör av elektrisk energi till Tidaholms köping. Den 1 januari 1910 tillerkändes köpingen stadsrättigheter, vilket till stor del var Disponent Johanssons förtjänst.

År 1906 byggdes det första exemplaret av en lätt, kombinerad per-

son- och lastvagn med längsgående bänkar. I en sådan vagn företog Kronprinsen (Gustav VI Adolf) den 14 november 1907 en resa genom västgötabygden i sällskap med bland andra Landshövdingen Friherre Fabian de Geer och med konstruktören Gottfrid Lindström vid ratten.

Sommaren 1908 levererades en liknande vagn, typ TB, till Konung Gustaf V. Med några enkla handgrepp kunde den lätt ändras till char à banc för personbefordran. Priset var 7 000 kronor inklusive massiva gummiringar. Motorn hade fyra cylindrar och en effekt av 12 hk vid 1 400 varv/min. Vagnen vägde ca 800 kg och lastade ett ton samt kunde med full belastning uppnå en hastighet av ca 30 km/tim. med en bränsleåtgång av ca en liter bensin eller gasolja per mil. Om bilens goda konstruktion vittnar följande intyg:

»Den till Hans Maj:t Konungens hofstall af Eder sommaren 1908 tillverkade och levererade 'Kombinerad person- och lastautomobil typ TB' har visat sig synnerligen ändamålsenlig, lättskött och hållbar, hvilket härmed på begäran meddelas. Stockholm den 24 mars 1909, G. F. Gyldenstolpe, chef för Kungl. Hofstallet.»

Mellan den 7 och 12 juni 1909 hölls den första internationella lastvagn tävlingen i Sverige. KAK stod som arrangör och av de 14 anmälda ekipagen startade 12, varav en tidaholmsbil. Den hade en motor på fyra cylindrar och utvecklade 12—16 hk vid 1 000—1 200 varv/min. Vagnarna fingo köra olika sträckor och tidaholmsbilen tillryggalade med 1 240 kg nyttig last 126 km dagligen på sin bana mellan Stockholm och Flottsund. Flera av deltagarna vägrade att köra tillbaka från Flottsund förrän en bro och en vägtrumma reparerats. En av de utländska förarna menade, »att blott på Madagaskar och i nordliga Sibirien» hade han upplevt liknande vägförhållanden. Vagnarna voro under all kritik och en närvarande reporter meddelade, att »vägtrumorna voro som diken, broarna skälfde som asplöf och hela tillvaron låg svart som sotet bak i ljuddämparen».

Tidaholms Bruk tillverkade 1909 svenska arméns första ambulansbil, vilken gick utan driftstörningar under fältmanövern i Norrland på hösten samma år. Konungen, som närvar vid manövern, uttryckte sin erkänsla och beundran över vagnen och dess enastående backtagningsförmåga. Ett ringbyte tog tio minuter. En del »sårade» soldater, som provåkade ambulansen, vitsordade särskilt den goda fjädringen.

För stockholmsrepresentationen svarade vid denna tid AB A. Wiborghs Ingenjörbyrå och Maskinaffär.

Kvaliteten på bilarna var utomordentlig och fabriken kunde därför lämna ett halvt års garanti på varje vagn. Däremot var det sämre ställt med dåtida förarens körskicklighet och vid försäljning ingick undervisning i automobilens konstruktion, skötsel och manövrering, eller som det hette: »Om så önskas ställes även första tiden kunnig förare till förfogande mot biljettkostnad samt kr 10: — per dag under hela hans bortovaro.»

Serietillverkning.

Vid tiden för AB Scania-Vabis bildande år 1911 hade tillverkningen vid Tidaholms Bruk kommit så långt, att man började lägga upp små serier om ett halvdussin chassier. Man fortsatte emellertid att jämsides med bilfabrikationen tillverka möbler, inredningar för skolor, lasarett, kaserner med mera och hemförde många höga utmärkelser för gott arbete. Bland annat är träinredningsarbetena i Göteborgs centralstations väntsal utförda av bruket.

Men fabriken byggde alltså även tidaholmskärran i olika utföranden. Enbart arméns infanteri ingav vid ett tillfälle på en gång en beställning på icke mindre än 400 packvagnar för trängen. För privatbruk levererades åkdonet i läckra färgkombinationer och av olika typer, elegant excelsior-dogcart, norrlandsgigg, landå, ponnykärra etc. Först 1919 nedlades tillverkningen av de omtyckta åkdonen.

Om den stora västgötamanövern 1912 skriver General Nordenskiöld bland annat: »Med glädje kan här konstateras huru svensk företagsamhet lyckats inom landet åstadkomma en så god automobilfabrikation, att den utgör en heder för det svenska namnet och det etablissement, som lyckats så väl i den nya branschen.» Och Greve Hamilton tillägger att »tidaholmsbilarna hava på ett särdeles förtjänstfullt sätt, utan minsta fel eller anmärkning fungerat och fullgjort alla de ansträngande resor dag och natt även under regn och snö och i det miserablaste väglag under manövern med transport av varor och förnödenheter för trupperna, lätta och starka som de äro.»

Order började strömma in från olika håll och verkstäderna utökades 50 % genom nybyggnader under 1912. Bland kundkretsen märktes svenska armén, postverket och andra statliga verk, privatägda företag och enskilda personer. Från Tidaholms station ledde egen normal- och smalspårig järnväg till fabriksområdet och från vattenfallen utnyttjades ca 300 ind. hk. På Mäster Samuelsgatan 38 i Stockholm öppnades försäljningsmagasin för brukets snickerier och möbler. Fabrikens försäljningschef för biltillverkningen 1908—1910 var Ingeniör Josef Kastengren.

Men orosmolnen hopade sig över världen. Första världskriget stod för dörren. På sätt och vis betydde kriget en temporär produktionsökning, då man dels tvingades att tillverka allting själv och dels fick ställa om driften i försvarets tjänst. Hellidens Vattenpassfabrik sammanslogs med bruket 1914, och där framställdes bland annat vattenpass och verktyg. Även den 3 km från bruket belägna Baltaks Kraftstation införlivades.

Hösten 1914 bildade Ingeniör Kastengren ett konsortium, som köpte in aktiemajoriteten i bruket. Genom hans framsynthet och goda ledning företogs många nyanställningar av kvalificerad personal, vilket resulterade i att man fick fram nya vagnkonstruktioner med avsevärda tekniska förbättringar och nyheter. Det torde förresten knappast vara någon överdrift att påstå, att tidaholmsföretaget var den första svenska bilfabrik, som byggde moderna lastvagnar.

Till de nyanställda 1915 hörde tidaholmsbon Ingeniör Samuel Thurén, konstruktör och sedermera verkstadschef. Året därpå fick bruket en ny chef i Ingeniör Frithiof Hörlin, som tidigare varit vice verkställande direktör för Diesels Motorer i Stockholm. Civilingeniör Viktor Kellberg, som haft god inblick i bilfabrikationen hos Minervas lastvagnsavdelning i Antwerpen, tillhörde också de nyanställda och tillsammans med Ingeniör Thurén arbetade han med att konstruera nya tunga last- och brandvagnar. Förut hade ramarna tillverkats av valsade U-profiler, som voro mycket tunga, men nu pressades i stället ramarna av plåt.

Kraftöverföringen blev snart föremål för de båda energiska konstruktörernas intresse. Kedjedrivningen förorsakade kraftförlust, och damm och smuts bidrog till att nedbringa kedjornas livslängd, ehuru olika försök gjordes med lämpliga plåtskydd. Sålunda ritades redan 1915 den första kardandrivna vagnen, men kedjedrivning förekom också till 1919. Samtidigt som Ingeniör Kellberg knöts till Tidaholms Bruk anställdes som chefsassistent den kände tävlingsföraren, »tusenkonstnären» och sedermera bilbesiktningsmannen i Göteborg, Civilingeniör Åke W. Eklund.

Personvagnstillverkningen upphörde redan 1913, och fabriken inriktade sin produktion på last- och brandbilar samt efter 1922 på specialbyggda omnibussar. Specialiseringen på bilar medförde, att brukets andra tillverkningsgrenar undan för undan förskötos för att till sist helt läggas ned till förmån för bilfabrikationen.

Motorerna byggdes fyrcylindriga med en cylindervolym av 105×

Nedgångstiden.

165 mm för lastvagnar och 135×170 mm för brandvagnar. Båda vagn typerna hade kardandrift och fyrväxlad segmentväxellåda.

År 1917 hade bruket ca 200 anställda och den 1 juni samma år anställdes Verkmästare Karl S. Hedlund, som efter fabriken s avveckling 1934 skulle komma att spela en betydande roll för de kvarvarande tidaholmsbilarnas reservdelsförsörjning.

Verkmästare Hedlund arbetade hos AB Installatör i Stockholm och svarade på en platsannons från Tidaholms Bruk, som efter en tid meddelade, att han fått anställningen. Det var då liksom nu stor brist på bostäder, men bruket ordnade med både bostad och 2 liter nysilad mjölk varje morgon på farstubron.

På våren 1919 övergick chefsskapet till Direktör Gotthard Dieden. Men efterdyningarna från världskriget gjorde sig allt mer märkbara. Personalinskränkningar företogs och driften minskades till ett minimum. Samma var förhållandet hos andra svenska bilfabriker och verkstäder. För att hjälpa upp situationen lade Ingeniör Kellberg upp en serie traktorer, vilka tyvärr icke alls motsvarade de förhoppningar man ställt på dem, och läget blev ännu mer prekärt. Arbetare, kontorsanställda och personal i ledande ställning entledigades och redan 1920 lämnade även Direktör Dieden sin befattning för att en kort tid bli spårvägsdirektör i Göteborg och därefter hamndirektör.

A. I. Barthen.

I Bergsingeniör Anders Ivar Barthen fick nu bruket en ny verkställande direktör, som var en god organisatör och en driftig arbetsledare. Barthen kom närmast från AB Lantbruksmaskiner i Gävle. Antalet anställda hade vid denna tid sjunkit till blott ett tiotal.

Att något måste göras och göras snart stod genast klart för honom och han beslöt då köpa in timmer på skogsauktionerna i trakten. Bruket hade sedan länge tillbaka eget sågverk, och vid dess båda ram-sågar blev det nu full fart med tillverkning av en meter breda reve-teringsmattor, så kallade lats, som exporterades till norra Frankrike, där återuppbyggnadsarbetet efter kriget var i gång. Vid sågverket arbetades i tre skift och timret transporterades på en i hast färdig-ställd lastvagn.

Men nedgångsperioden ville inte släppa taget. På våren 1922 blev Förrådsförvaltare Einar Johansson uppkallad till Direktör Barthen, som sade upp honom. Herr Johansson skulle just börja en annan plats i Göteborg någon månad senare, då Barthen plötsligt tog tillbaka uppsägningen. Orsaken var att bruket i samma veva fått beställning på fem stycken brandvagnar till Jönköping. Efter de otursamma ef-

terkrigsåren började bilproduktionen nu åter sakta komma i gång, även om de ekonomiska svårigheterna voro långt ifrån övervunna.

Genom energiskt och målmedvetet arbete utökades bilfabrikationen, som inom kort blev mycket omfattande. Tre år före Gottfrid Lindströms bortgång 1923 fick dennes brorson, Ingeniör Allan Lindström, anställning i bilfabriken. Ingeniör Lindström manifesterade sig genast som en mycket intelligent och ambitiös kraft och var till driftnedläggelsen en av fabriken mest framstående förmågor.

Trots att arbetslöner och material stigit med närmare 100 % sedan före kriget, voro lastvagnpriserna oförändrade. T-Forden gjorde som bäst sitt segertåg över världen och den utländska konkurrensen såg till att hålla de svenska bilpriserna i botten. I jämförelse med dåtidens amerikanska 1,5-tons lastbilar voro tidaholmvagnarna mycket väl dimensionerade, vilket var till fördel, enär de ofta blevo föremål för överbelastningar. Sålunda funnos karosserifabriker, som byggde busskarosserier med plats för 20 passagerare på 1,5-tons lastvagnschassier.

År 1912 importerades sju lastvagnar mot 2 437 år 1920. Att denna enorma import verkade hämmande på den svenska bilindustrin är självklart. Det fanns knappast något bilproducerande land i världen, som hade så otillfredsställande tullskydd för den egna bilproduktionen som Sverige. Vi hade därför ett överflöd av utländska fabrikat.

En stor bilutställning med 76 utställare ägde rum sommaren 1923 i Göteborg i samband med stadens 300-årsjubileum och invigdes av Kung Gustaf V. Tidaholms Bruk visade bland annat en imponerande brandvagn i »brandkårsrött» med en 15 meters stege, som tilldrog sig publikens stora uppmärksamhet, samt ett modernt serietillverkat lastvagnschassi, vars smäckra utformning till och med överträffade mången europeisk personvagns. Motorn var fyrcylindrig och hade hängande ventiler och lösa, våta cylinderfoder samt lättmetallkolvar. Chassiet var den första konstruktion, som utfördes av den tyske konstruktionschefen Ingeniör Siegfried Scholl från Nationale Automobil Gesellschaft och hade typbeteckningen T 2 C.

Där fanns också en lastvagn med tippanordning, som automatiskt höjde lastflaket och samtidigt öppnade bakgaveln. Bilen kunde med full last ledigt presteras 35 km/tim. Utställningen medförde en klar publikframgång för tidaholmsfabriken.

Brandvagnar byggdes vid denna tid fullt kompletta med upp till 70 hk motorstyrka och en kapacitet av 1 800 minutlitter vid 90 meters uppföringshöjd. Dessutom utrustades brandbilarna allt efter öns-

Utställningen 1923.

kan med avbröstbar mekanisk eller automatisk brandstege, som reglerades genom motorn och som hade en största längd av 25 meter. Bussar tillverkades med motorer på 40 respektive 50 hk och karosseri med plats för 33 sittande passagerare.

Med fog kan man våga påstå, att Tidaholms Bruk låg före sin tid. Från 1923 och fram till fabriken avveckling stodo dess tillverkningar på toppen av vad modern verkstadsteknik och skicklig arbetarstam kunde åstadkomma. Alla delar utfördes efter ett toleranssystem, vilket medgav att samtliga delar vid behov voro lätt utbytbara. I motorprovrummen provkördes motorerna dag och natt. Alla detaljer kontrollerades med yttersta noggrannhet i avsynings- och kontrollrum, innan de lämnades ut för montering.

Materialet underkastades noggranna undersökningar för att utröna hållfasthet och tänjbarhet. Särskilda provningar utfördes till exempel efter varje härdning för att konstatera, att materialet fått de rätta egenskaperna.

En av de mest lyckade lätta lastvagnstyperna var TSL (Tidaholm Snabb Lastvagn), som förbättrades för varje år. Redan 1923 byggdes denna vagn med motorns cylinderblock och vevhusets överdel gjutna i ett stycke, lamellkylare med vattenpump, axlar lagrade i kullager, elektrisk startmotor etc. Som första vagn i landet levererades typ T 4 L tretons lastbil mot extrakostnad med *trevägstipp* till bland annat vägförvaltningarna landet runt. Lyftanordningarna skedde på hydraulisk väg med motorkraft och olja som tryckvätska.

En av de första åtgärderna som vidtogs av Ingeniör Scholl, vilken anställdes av Direktör Barthen, var att 1924—25 börja lägga upp löpande serier om 30 chassier i varje. Verkmästare Hedlund bidrog också till att dessa arbeten lades upp så rationellt som möjligt. Hela verkstadsorganisationen ombildades och moderniserades genom maskinella nyanskaffningar och samtidigt infördes hejarsmide.

Sveriges första yrkesskola i branschen tillkom vid denna tid under verkmästare S. Glads ledning. Ett tiotal unga pojkar fick där börja lära sig yrket från grunden. Genom detta lovvärda initiativ kunde också det egna behovet av kunnig arbetskraft tillgodoses, eftersom lärlingarna efter avslutad utbildningstid vanligen ville fortsätta i yrket.

På våren 1923 utlystes en stor lastvagntävling. Tävlingen gick i KAK:s regi och skulle vara i tio dagar. Tävlingsledare var Direktör Gunnar Andersson. Avsikten var att på en ca 157 mil lång vägsträc-

ka i mellersta och södra Sverige undersöka de tunga lastvagnarnas ändamålsenlighet och framför allt kontrollera bränsleförbrukningen.

Lastvagnsprovet
1923.

Den 23 maj gick starten från Stockholm sedan deltagarnas vagnar vägts. Högsta tillåtna hjultryck var 1 800 kg. Lasten bestod av grovt grus och småsten i säckar. Av de åtta deltagande ställde Tidaholms Bruk upp med två vagnar. Den ena kördes av Verkmästare Hedlund och den andra av Ingeniör Scholl.

Tidaholmarna hade fyrcylindriga motorer med en cylindervolym av 4,40 liter och en effekt av 36 hk. Hjultrycket var största tillåtna och bruttovikten uppgick till 2 350 kg per vagn. Egentligen voro de avsedda för två tons belastning, men under proven medfördes över 2 650 kg, av vilka 2 460 kg var nyttig last.

Närmare 400 personer hade trots den tidiga morgontimmen församlats för att se starten och klockan 06.00 gick startskottet på Norr Mälarstrand. Först körde en GMC, därefter en Reo med Erik Westerberg vid ratten, en Berliet och två Saurer-vagnar. Sedan kom tidaholmarna och sist startade en engelsk Vulcan-buss.

Vägarna voro i uselt skick och besvärligheterna började redan på södertäljevägen, där groparna voro nära nog bottenlösa. Påfrestningen på vagnmaterialet var enorm. Vid flera tillfällen fick Direktör Andersson köra före och kontrollera, om vägen höll.

På återvägen till målet i Stockholm råkade emellertid Hedlund bli fast med sin vagn i en avgrundsgrop nära Vagnhärad och under de förtvivlade försöken att för egen maskin ta sig upp igen, försvunno ett par kuggar ur kardandrevet, och vagnen var ur räkningen.

Ankomstdagen hade en stor folkmassa samlats på Norr Mälarstrand. Genast efter framkomsten började kontrollvägningarna vid Sankt Eriks Bryggeri. Scholls vagn uppvisade en så häpnadsväckande låg bränsleförbrukning, att till och med de närvarande sakkunniga tvivlade. Efter kontrollfyllningen visade det sig, att tidaholmaren förbrukat endast 1,75 liter bensin per mil. Resultatet betecknades som fenomenalt, och experter ifrågasatte, om det inte även var världsrekord. Tidaholm erhöll guldplakett efter att totalt ha förbrukat 278,7 liter bensin eller 0,072 liter (51 gram) per tonkm nyttig last.

Lastvagntävlingen bidrog givetvis till stark popularisering av märket, vilket också visade sig i den stegrade försäljningen. I början av 1920-talet uppgick denna till ca 150 vagnar per år. Under adress Birger Jarlsgatan 32 blev 1923 AB Johannes Källander Tidaholms Bruks stockholmsrepresentant.

Tekniska nyheter.

Driftekonomin hade alltid legat tidaholmskonstruktörerna varmt om hjärtat. Så tidigt som 1924 började man experimentera med annat, billigare bränsle än bensin och snart hade fabriken's första *gengasdrivna* bil sett dagens ljus. Gengasaggregatet fick väl isoleras och placerades på utrymmet närmast föraren, varför hytten endast avsågs rymma föraren. Som bränsle användes träkol från Perstorp. Verkmästare Hedlund provkörde vagnen under en demonstrationstur till Norrland och den gick perfekt utan driftstörningar. Likaså byggdes några gengasdrivna bussar för 20 passagerare, och dessa fordon fungerade utan anmärkningar. Trots det vällovliga syftet slog dock aldrig gengasen igenom förrän under andra världskriget.

Under senare delen av 1920-talet fick busstrafiken ett hastigt uppsving. Bussen började bli en svår konkurrent till järnvägen och spår-
vågstrafiken. Hittills hade i allmänhet vanliga lastvagnar med bänkar på flaket fått tjäna som kollektivt transportmedel för personbefordran. Nu byggdes speciella busskarosserier på förlängda ramar med nedsänkt plattform för att underlätta på- och avstigning. Motorerna voro fyrcylindriga på 40—50 hk och bussarna levererades till olika trafikföretag över hela landet.

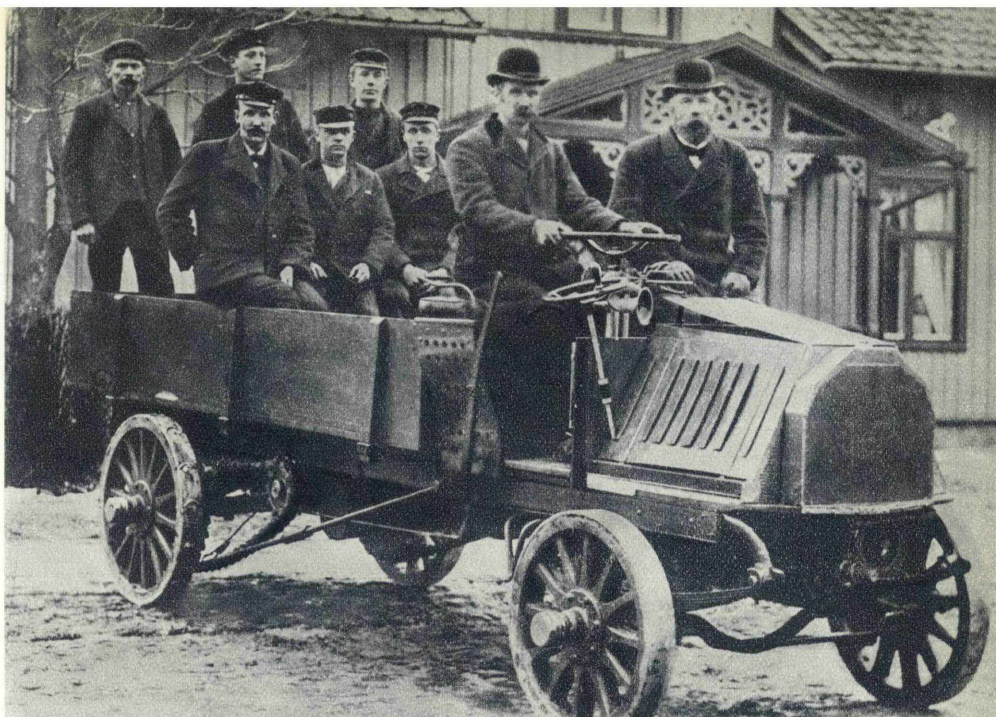
Första kontakten med Stockholms Spårvägar hade Tidaholms Bruk vintern 1926, då fabriken levererade fem bussar med enkla bakhjul och högtrycksringar. Den fyrcylindriga motorn utvecklade 50 hk och hade lättmetallkolvar samt utbytbara, våta cylinderfoder. Bussarna rymde 25 sittande passagerare och klädseln bestod av rött skinn från fabriken's eget sadelmakeri.

Direktör Barthen slutade 1926, då han övergick till Munktells i Eskilstuna, och efterträddes av Direktör Otto E. F. Schmidt, som närmast tidigare varit vice verkställande direktör vid Hässleholms Mek. Verkstad. Med sitt trevliga sätt och sin goda människokänedom skapade han en stark goodwill hos såväl de anställda som kundkretsen.

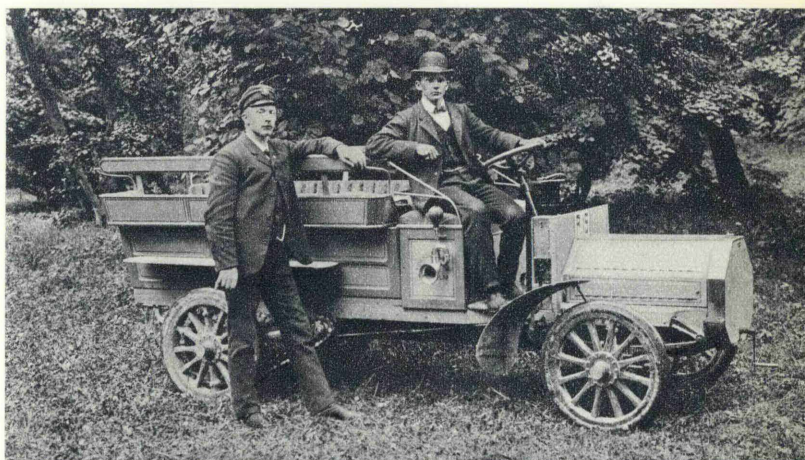
Affärerna hade börjat gå riktigt bra och tidaholmsföretaget låg med god vind i seglen. Näst efter Vulcans Tändsticksfabrik var Tidaholms Bruk stadens största industri. Nybyggnader planerades och arbetsstyrkan steg till ca 300 man. Den enda konkurrens som gjorde sig gällande bjöds av Scania-Vabis i Södertälje.

Någon uppseendeväckande reklam behövde dock sällan tillgripas, även om man i slutet av 1920-talet i reklamsyfte delade ut tändsticksaskar med följande text: »En vanlig 'nubbe' är ju allmänt bekant så-

*Tidaholms första last-
automobil, Tor I, färdig
1903. Vid rat-
ten bilens konstruktör
Gottfrid Lindström.*



*Kombinerad person- och lastautomo-
bil, typ TB, 1907 års modell, 4-cyl.
12 hk motor, lastförmåga 1 ton.*



*Postbil, levererad omkring 1911 till
postverket i Göteborg.*





Buss av 1924 års modell. Även karosseriet är byggt vid Tidaholms Bruk.



Ovan. En av de första bussleveranserna till Stockholms Spårvägar ägde rum 1927. Bussarna hade 4-cyl. 50 hk motor och tog 26 passagerare. Nedan. Tidaholmsbuss från 1930.

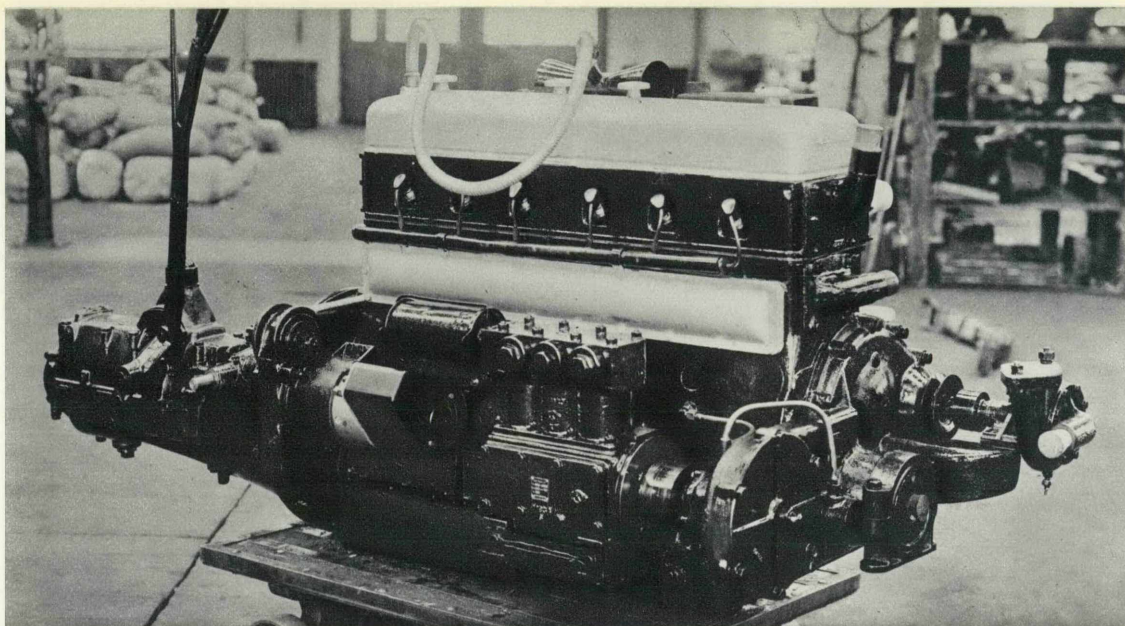




Brandvagn från 1929 med 50 hk motor, byggd i ett block, och en maximal hastighet av 60—70 km/tim.



Treaxlad buss med drivning på båda bakre hjulparen. Den tog 46 passagerare och levererades 1931 till Brännkyrka—Södertörn Trafik AB.



Rälssbussmotor från 1933. Tidaholmsmotorerna präglades av rena linjer och väl inkapslade aggregat.



År 1932 inköpte Stockholms Spårvägar bussar med halvt framflyttat förarsäte och hesselmanmotor typ A 52—H på 100 hk.

som ett mycket litet mått. Med motsvarande kvantitet bensin kan man med en Tidaholm lastbil framforsla 1 ton last 1 km.»

I slutet av 1927 ritade Ingeniör Runo Allard *den första sexcylindriga motorn A-21*, som var en toppcylindermotor på 75 hk vid 1 800 varv/min. och med våta, utbytbara cylinderfoder. Cylindervolymen var 6,1 liter.

Vid denna tid tillverkades för svenska arméns räkning en del lätta *pansarvagnar* med rörliga kulsprutetorn. De byggdes på 1,5-tons TSL-chassier och med fyrcylindriga motorer av typ A-17. Plåtbeklädnaden utfördes av flottans varv i Stockholm. Pansarvagnen var märklig såtillvida, att ratt och manöverorgan voro placerade i fordons *båda* ändar.

Från 1928 arbetade man i två skift för att hinna effektuera alla beställningar. År 1929 infördes många stora tekniska förbättringar. Då lanserades till exempel en typ, som var *den första svenskbyggda bilen med hydrauliska fyrhjulsbromsar*, vilket ur trafiksäkerhetssynpunkt blev en stor framgång.

En nyhet, för att icke säga sensation, var 1929 års tidaholmbussar med *halvt framflyttad förare* av så kallad halvbulldogstyp, som snart togs efter av andra bilfabrikanter. Föraren hade sin plats i en särskild hytt vid sidan om motorn och genom detta nya byggnadssätt hade Tidaholms Bruk visat vägen till kommande, helt inbyggda bussar av våra dagars utseende.

Vid årsskiftet 1929—30 konstruerade ingenjörerna Scholl och Lindström *den första sexcylindriga motorn enligt hesselmanprincipen*, typ A-42, med separata insprutningspumpar för varje cylinder och en cylindervolym av 5,6 liter.

Något av en revolution på kraftöverföringens område blev också det av Ingeniör Allan Lindström 1930 konstruerade *första svenska treaxliga chassiet* med båda bakhjulsparen drivande samt tre differentialer. För bussarna var detta av stor betydelse, då det möjliggjorde större passagerarutrymme och behagligare gång. Dessa konstruktioner medgävo gynnsammare viktfördelning med lägre hjultryck som följd samt bättre sikt åt föraren.

Den första specialbyggda långtradaren med sovhytt för reservföraren tillverkade Tidaholms Bruk 1930. Lastvagnen hade 100 hk motorstyrka och lastade sju ton med ett största hjultryck på ca två ton. Även den treaxlig med två drivande bakaxlar. Året därpå introducerades samma vagn fast med halvt frambyggd förare.

De ordernotor på lastvagnar och bussar som efter 1929 inte hade »Framflyttad förare» stämplades av en fyndig kontorsman med »Normal förare».

Lagom till stockholmsutställningen 1930 levererades 30 moderna tvåaxliga tidaholmsbussar till Stockholms Spårvägar, vilka för övrigt gingo i trafik tills gengasen gjorde come back under andra världskriget.

En tekniskt sett mycket avancerad bensinmotor blev färdig på hösten 1930, då motorkonstruktör Gotthard Österberg fick fram sin A-50:a på 6,6 liters cylindervolym med motorblock och övre delen av vevhuset gjutna i ett stycke.

År 1931 meddelade Stockholms-Dagblad i entusiastiska ordalag, att Brännkyrka-Södertörns Trafik AB insatt två av de elegantaste bussar, som Stockholm någonsin skådat. Det var treaxliga tidaholmsbussar med karosserier från Svenska Järnvägsverkstäderna. Enligt tidningen voro dessa bussar absolut suveräna på de svenska vägarna. Skribenten gick så långt, att han ansåg, att bussarna gävo intryck av rullande lustyachter! Genom drivaxelsystemet skonades också vägbanorna, även om dalarövägen på den tiden inte var mycket att skona.

En annan nyhet på bussfronten presenterade Tidaholms Bruk för sommaren 1931 med sina *omnibuståg* bestående av treaxliga bussar med dubbla personsläpvagnar, vilka insattes på SJ:s linjer på Orust. Motorvagnen rymde 37 passagerare och vardera släpvagnen 23. Släpvagnarna voro självspårande, det vill säga under gång styrdes de automatiskt med hänsyn till motorvagnens avvigningsvinkel. Motorvagnen var utrustad med *hydrauliska sexhjulsbromsar* och Bosch-Dewandre vacuumbromsar. Släpvagnarna hade trefaldig bromssäkerhet.

År 1932 konstruerade Ingeniör Österberg en hesselmanmotor, som tack vare en lyckad lösning av gaskanalernas utformning ansågs vara den bästa i sitt slag som tillverkats. Motorn hade centralpump och dubbeltändning. Den kallades A-52-H och var på 7,45 liters cylindervolym och utvecklade en effekt på ca 100 hk vid 2 000 varv/min.

Sommaren samma år levererade tidaholmsfabriken *Skandinavians största omnibus*, vilken gick i trafik mellan Norrköping och Linde. Bussen rymde 72 passagerare och var 10,5 meter lång. Största hjultrycket var endast 2,5 ton till följd av den treaxliga konstruktionen. Den sexcylindriga toppventilmotorn presterade 115 hk vid 2 400

varv/min. och hade en enastående god driftsekonomi. Såväl chassi som karosseri byggdes av Tidaholms Bruk och till finesserna hörde sexhjuls hydrauliska servobromsar.

Men man tillverkade också motorer för stationärt bruk, till exempel för rälsbussdrift. Dessa exporterades bland annat till Turkiet, men även SJ var stor kund. 1933 års rälsbussmotorer stod på toppen av tekniskt framåtskridande med kompressor för bromssystemet, dubbeltändning och lufthastighetsregulator inbyggd i förgasaren med mera. Tidaholmsmotorerna präglades dessutom av en estetiskt tilltalande exteriör med sina rena linjer och inkapslade aggregat.

Tidaholms Bruks biltillverkningar hade av fackfolk fått namn om sig att vara gedigna och väl genomtänkta. Efterfrågan var också relativt god. Men även om alla tekniska problem löstes på »löpande band», återstodo likväl ekonomiska svårigheter, vilka i samband med depressionstiden i början av 1930-talet blevo övermäktiga.

Experiment och nykonstruktioner slukade stora pengar, ehuru produktionen nu var uppe i ungefär en buss, lastvagn eller brandbil per dag. Ofta nödgades man sälja vagnar på ofördelaktiga betalningsvillkor, vilket var särskilt kännbart, eftersom bilpriserna denna tid voro hårt pressade.

Under en resa i juli 1932 yttrade Överingeniör Jakob Christensen till Förvaltare Johansson, »att Ni får ett år på Er att söka efter annat jobb, för driften kommer troligen snart att läggas ner på grund av finansiella svårigheter».

Denna förvarning visade sig dessvärre vara med sanningen överensstämmande. För att kunna fortsätta bilfabrikationen behövde nämligen bruket ett rejält penningtillskott. Naturligast till låg härvidlag företagets bank, Sydsvenska Banken, vilken var huvudintressent och förlagsgivare. Men denna ansåg sig emellertid icke kunna öka engagementet och när den bistra verkligheten stod klar, att Tidaholms Bruk inte skulle komma att överleva krisen utan ytterligare ekonomiskt bistånd, tvingades man avveckla fabriksföretaget.

Scania-Vabis köpte arbetsmaskiner, verktyg och verkstadsinventarier med mera. Tidaholms stad förvärvade den fasta egendomen, som i stort sett omfattade tomter och bostäder, vattenfall och elektricitetsverk samt verkstadsbyggnader.

I december 1933 kom den mycket uppmärksammade nyheten om driftnedläggelsen officiellt ut. Brukets avveckling ägde rum från eftersommaren 1934 till början av 1935.

Krisen.

Arbetsstyrkan, som uppgick till ca 350 personer, skapade naturligtvis sociala problem. Samtliga anställda kunde dock anvisas andra platser, bland annat av Direktör Schmidt personligen, och en del togs om hand av Scania-Vabis. Direktör Schmidt tog avvecklingen och händelserna kring denna mycket hårt och avled endast några månader därefter.

Kreugerkraschen 1932 betydde nästan allmän arbetslöshet för invånarna i Tidaholm, och strax före brukets nedläggande minskades också arbetsstyrkan högst väsentligt hos Vulcans Tändsticksfabrik. Framtidsutsikterna tedde sig mycket mörka och i mitten av 1930-talet sjönk invånarantalet i staden under 1912 års befolkningssiffra.

Men det fanns ännu hundratals tidaholmare, som rullade överallt i landet, vilkas ägare hyste bekymmer för den kommande reservdelsanskaffningen. Efter särskild uppgörelse övertogs emellertid fabriakens inneliggande lager av reservdelar, modeller och ritningar till dessa av Verkmästare Hedlund, som etablerade sig i Stockholm, där hans verkstad även tillverkade delar på beställning. På detta sätt tillförsäkrades tidaholmsvagnarna god reservdelservice till långt efter andra världskriget. Än i dag finns det faktiskt kvar några Tidaholm brandvagnar i tjänst.

Om Tidaholms Bruk överlevt denna sista svåra ekonomiska kris, skulle märket med största sannolikhet kunnat hävda sig inom svensk och utländsk bilproduktion med sin mer än trettioåriga erfarenhet av tillverkning av tunga vagnar och specialfordon.

Många av de äldre tidaholmsborna torde knappast kunna undgå att med ett visst vemod dra sig till minnes den dag det stod klart, att de aldrig mer skulle få se någon tidaholmare rulla ut genom fabriksgrindarna.