



*Benz Viktoria på Gammlia i Umeå.
Fotoarkivet, Västerbottens museum.*

UMEÅ 400 ÅR

Västerbottens första bil – lyxåket som blev en flopp!

Maine Walentinsson

Västerbottens första bil var ett impulsköp efter en semester i södra Tyskland för 122 år sedan, och den bär på en väldigt speciell och tragikomisk historia. Apotekare Hedin i Lycksele betalade en förmögenhet för att få ett bekvämt och snabbt tjänstefordon för resor i länet. Vägarna i Västerbottens inland var dock inte i ett sådant skick att han kunde använda bilen. Den förblev i princip oanvänd och har sedan 1928 ingått i Västerbottens museums samlingar.

2022-02-24



Jon Haraldsson Hedin.

F. i Hede, Jämtl. län, 1850^{10/2}. Elev å apoteket i Vemdalen, Jämtl. län, 68; farm. kand.-ex. 71; apotekareex. 76. Anst. å apoteket i Hudiksvall s. år; förestånd. för medikamentsförrådet i Delsbo, Gefle. län, 76—94; innehafvare af apoteket i Lycksele, Västerb. län, fr. 94.

*Apotekare
Jon Haraldsson Hedin,
ur Svenskt porträtt-
galleri, band XVIII
(1907)*

År 1900 besökte apotekaren i Lycksele, Jon Haraldsson Hedin (född i Hede i Jämtland 1850), en kurort i södra Tyskland. Där kom han för första gången i kontakt med den nya uppfinningen bilen! Han blev väldigt imponerad och tänkte att det vore bra för honom att ha ett sådant snabbt och bekvämt fordon när han skulle hämta apoteksvaror i sitt medicinförråd i Vindeln, 7 mil från apoteket i Lycksele.

När han på hemväg från Tyskland passerade Stockholm, passade han på att provköra en bil av märket Benz Viktoria. Han blev så nöjd med provturen att han slog till och gjorde en beställning. Bilen kostade 5 000 kronor, vilket motsvarar drygt 300 000 kr idag. Den skulle sedan levereras med tåg.

Efter en tids väntan så kom den stora dagen när bilen anlände. Den blev dock inte som bilens ägare hade tänkt sig. Han tog emot bilen vid järnvägsstationen i Hällnäs och påbörjade jungfruresan mot Lycksele. Men bilen kom inte långt innan den körde fast! Vägen till Lycksele var bara en kärrväg och de smala däcken sjönk ner i leran ända till navet! I stället för att köra bilen hem, fick bil och ägare bogseras av en häst de dryga 6 mil till Lycksele.

Vilket bakslag! Att komma med sin nya bil – dragen av en häst! Det var ju just det man skulle slippa med en automobil. Eftersom alla landsvägar var i samma dåliga skick, så kunde Hedin inte använda sin Benz Viktoria som transportbil mellan medicinförrådet i Vindeln och apoteket i Lycksele som han hade planerat. Det var verkligen ett misslyckat köp. Han körde dock bilen några gånger på de stenlagda gatorna inne i samhället, men det berättas att "bilen skrämde både barn och djur med sitt buller och dån", så den stod mest i garaget.

Det var inte bara Lyckseleborna som var skeptiska till det nya fordonet. Den allmänna inställningen i Sverige vid sekelskiftet 1900, var att bilen var en onödig och farlig uppfinning. En bil som visades på Konst- och Industriutställningen i Stockholm 1897 fick bara köras före klockan 8 på morgonen och efter klockan 22 på kvällen för att inte störa hästrafiken och de gående. År 1900 stod det att läsa i en dags-

tidning: "Inga automobiler i Hudiksvall. Sådana fordon ska förbjudas på gator och vägar, säger landshövdingen". År 1907 kunde man läsa i Svensk motortidning att "Gud skapade hästen till människans nytta och djävulen uppfann bilen till människans fördärf. Den utpräglade automobilisten måste, så föreställer jag mig, med tiden blifva trög till förståndet och retlig och nyckfull till lynnet och i långt framskridet stadium måste automobilåkandet öfergå till mordmani".

Bara 20 år efter inköpet dog apotekare Hedin, och 1928 skänkte hans änka, Ingeborg Hedin, bilen till Västerbottens museum. Den fraktades med lastbil till Umeå och var redan då väldigt omodern. Fru Hedin följde med och överlämnade bilen till länsmuseet. I gåvobrevet skriver hon bland annat "Att det är Västerbottens första bil, tror jag mig säkert veta, men jag vill minnas att min make påstod, att det var Norrlands första bil norr om Gävle."

Bilen har varit i bruk vid två tillfällen sedan den kom till Västerbottens museum. Den första gången var vid Barnens dagsfirandet 1930. Den kördes av den dåvarande museichefen Holger Möllman-Palmgren i paradtåget på stan. Bilen var då bara 30 år gammal, men sågs som en nästan löjeväckande raritet. Den tekniska utvecklingen hade gått väldigt snabbt framåt.



Benz Viktoria. Bilden är troligen tagen 1928 i Lycksele, innan bilen skulle transporteras till Umeå för att skänkas till Västerbottens museum. Fotoarkivet, Västerbottens museum.



Apotekarens änka, Ingeborg Hedin, till vänster på bilden, tillsammans med okänd chaufför. Den andra kvinnan är Ingeborgs brorsdotter och hyresgäst Astrid Larsson, som öppnade en modeaffär i apotekets gamla lokaler. Bilden är troligen tagen 1928, i samband med att bilen transporterades från Lycksele till Umeå för att skänkas till Västerbottens museum. Fotoarkivet, Västerbottens museum.

Så här beskrevs händelsen i tidskriften Västerbotten 1930:

"Den gamla bilen med dess tidstroget kostymerade passagerare väckte berättigat intresse, om ock åtskilligt löje. Något tålde den att skrattas åt, men mera hedras ändå. Den är en pionjär och med sina fattiga trettio år på nacken inbegriper den trots allt ett stycke kulturhistoria. Ty även tiden har löpt snabbt i motorns århundrade"

Det andra tillfället bilen kördes var 1949 i Lycksele. Den lånades in till en lantbruksutställning och efter att Börje Tegelström hade mekat med den, kunde han starta motorn och köra en tur på gatorna i Lycksele.

Efter denna utflykt visades bilen under flera decennier i en utställningshall på museet och i slutet på åttiotalet var den i stort behov av underhåll. I januari 1989 påbörjade museitekniker Lars Trygg ett omfattande arbete med bland annat rengöring av alla målade ytor på bilen, borttagning av intorkad olja och vägsand på underredet och hjulen, rengöring och avfettning av motorn och lagning av spruckna bakskärmor och lädersäten. Det har dock aldrig funnits några ambitioner att renovera bilen och göra den i körklart skick. Enligt museernas etiska regler ska museiföremål inte användas eftersom det är hög risk för skadeverkan och det gäller även Benz Viktoria. De trasiga elledningarna och de spruckna gummidäcken ska inte bytas ut, utan bilen ska endast vårdas och bevaras.

Trots att bilen var ett misslyckat impulsköp som inte blev till någon större glädje för apotekare Hedin så kom den att få ett annat värde. Den har varit till stor glädje vid Västerbottens museum och den får nog betraktas som ett av museets mest uppskattade föremål. Lyxåket blev visserligen en flopp men blev också ett musealt guldkorn.

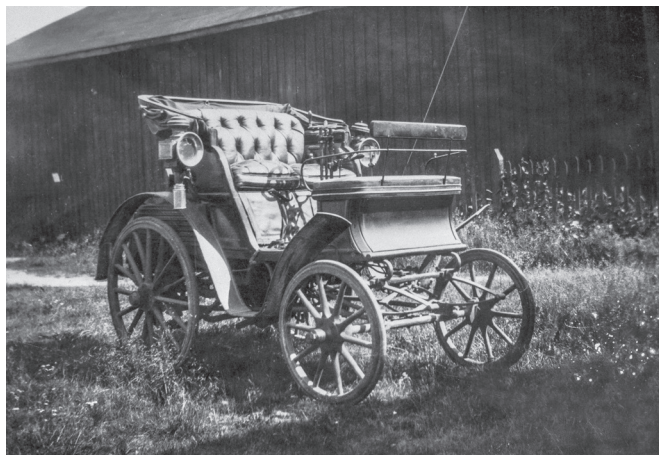
Benz Viktoria

Bilmodellen Benz Viktoria tillverkades av Carl Benz företag Rheinische Gasmotoren Fabrik i Mannheim i sydvästra Tyskland. Benz konstruerade sin första trehjuliga bil 1885. Med bara ett framhjul hade den bra styrning men sämre balans. Det fanns flera konkurrerande tillverkare som utgick från motoriserade fyrehjuliga hästvagnar men Carl Benz ville göra något med bättre styrning än dessa.

År 1891 återupptäckte Benz Ackermannstyrningen som ursprungligen uppfunnits 1816 och använts på landsvägsångfordon. Denna teknik gjorde styrningen smidigare på bilar med fyra hjul. Glädjen över att ha löst problemet gjorde att Carl Benz döpte den nya modellen som introducerades 1892 till Viktoria, seger. Modellen tillverkades fram till 1899 och blev en försäljningssuccé. Under sitt sista år, 1899 då museets bil tillverkades, sålde Benz totalt 572 bilar.



Ingeborg Hedin och Astrid Larsson före avresan till Umeå för överlämnande av bilen till Västerbottens museum. Fotoarkivet, Västerbottens museum.



Familjen Hedins Benz Viktoria i samband med transporten från Lycksele till Umeå, för att skänkas till Västerbottens museum 1928. Fotoarkivet, Västerbottens museum.



Bilden är tagen under Barnens dag 1930, när bilen kördes i paradtåget av dåvarande museichefen Holger Möllman-Palmgren. Fotoarkivet, Västerbottens museum.



Efter att ha genomgått ett omfattande underhållsarbete 1989 har Benz Viktoria idag en egen utställningsyta vid Västerbottens museum. Foto: Fredrik Elgh.

Tekniska data

Bilen startas med startvev

Tändning: Elektrisk med 6V-batteri

Drivmedel: Bensin

Motor: 2,9 lit, encylindrig fyrtaktsmotor, placerad bak.

Effekt: 6 hästkrafter

Planetväxelsystem med tre växlar

Handbroms som verkade på baddäcken

Däck av massivt gummi

Hjulbas: 165 cm, spårvidd 130 cm

Vikt: 650–780 kg

Maxhastighet: 30 km/h

Förbrukning: 2,1 liter bensin/mil, 15 liter vatten/mil

Vevaxellagren skulle smörjas var åttonde kilometer

Källor

en.wikipedia.org sökord, Ackerman steering [https://en.wikipedia.org/wiki/Ackermann_steering_geometry]

en.wikipedia.org sökord, Benz Viktoria [https://en.wikipedia.org/wiki/Benz_Viktoria]