

Arméns första bil

Den svenska arméns första bil, en kedjedriven 2-tons lastbil med 32 hästkrafters motor, levererades från Tidaholms Bruk AB till Kungl Jämtlands fältjägarregemente 1911 med ankomst till Östersund den 18 februari. Bilen anlände således till ett vintrigt Jämtland för att i snö, is och kyla på smala och backiga vägar göra tjänst vid fältjägarregementet.

I Sverige hade ingen militär bilanskaffning skett före 1911, men inom generalstaben pågick dock studium av möjligheterna att militärt utnyttja motorfordon. I flera andra länder i Europa hade motorfordon redan börjat användas militärt. Personbilar användes bl a för att transportera chefer och stabspersonal. Lastbilar brukades för transporter av personal, materiel, livsmedel, ammunition mm. Bilar hade specialutrustats för transport av sjuka och sårade, eller bepansrades och beväpnades för stridsuppgifter.

Synnerligen lägligt med hänsyn till tankarna inom generalstaben om bilanskaffning, gjorde chefen för I 23 den 25 juni 1910 en framställning till arméförvaltningens intendentsdepartement om att få inköpa en lastbil till regementet. Som skäl för framställningen anförde regementschefen att den förestående flyttningen av regementet från Frösö läger till det nya kasernetablisementet i Östersund skulle avsevärt förbilligas om regementet kunde förfoga över en lastbil. Regementsintendenten, Roland Nicolin, hade räknat med ett transportbehov på 1000 ton (500 ton persedlar och materiel, 500 ton byggnader). Kostnaderna för att transportera detta skulle uppgå till 10 000 kronor om man nyttjade häst och vagn, men stanna vid 1 050 kronor om man istället använde en lastbil.

Från två bilfabriker inhämtades uppgifter om prisuppgifter och en Scania-lastbil på 18 hästkrafter kunde köpas för 9 500 kr och en Tidaholmslastbil på 20-24 hästkrafter för 10 500 kr. Den senare var att föredra eftersom den hade starkare motor.

Besparingen som skulle göras vid transportereringen täckte nästan inköpet. För en merkostnad av 1 550 kr skulle man få en bil som efter det att flyttningen från lägret genomförts, fortsättningsvis kunde användas för I 23:s och A 4:s transporter och under fälttjänstövningar mm.

Chefen för I 23 betonade vikten av att transportererna kunde påbörjas senast i september 1910, man riskerade annars att vinterväglaget skulle förorsaka fördröjningar och man skulle då inte hinna fullfölja flytten före den 5 april 1911, då kasernetablisementet skulle invigas i samband med volontär- och värnpliktsinryckningen.

Chefen för generalstaben fann detta vara ett lämpligt tillfälle att för ringa kostnad införskaffa en lastbil genom vars användning man bl a skulle vinna erfarenheter om bilens användbarhet under vinterförhållanden. Han ansåg att bilen borde kunna apteras även för persontrafik, samt påpekade särskilt att den borde vara försedd med två lättåtkomliga plankor som skulle kunna användas för att passera svaga vägavsnitt.

Inte förrän den 12 oktober 1910 fick chefen för I 23 beskedet att han bemyndigades att införskaffa en lastbil till en total kostnad av 12 000 kronor.

De krav på lastbilen som Nicolin ställde till de tre fabrikerna Scania, VABIS och Tidaholm var följande:

Bilen skulle kunna ta 2 tons last, ha en motor på 18-24 hästkrafter vilket skulle medge en medelfart på 20 km/h med full last och en högsta fart på 40 km/h. Förmåga att ta backar med stigning 1:8. Bilen skulle ha takanordning, bakvagn till stöd för stockändar, soffor för personbefordran och till sist de två plankorna. Även utrustning så som spade, yxa och spett fanns med i specifikationen. En detalj som kraftigt betonades var belysning i form av två större framlyktor och

en mindre lykta för baknumret, dessutom två strålkastare med acetongasaccumulator för att belysa vägbanan.

Möjligheterna att överhuvudtaget använda bilen för det ändamål som man begärt den för decimerades alltmer efter hand som tiden gick. Rivningen av de byggnader som skulle flyttas hade påbörjats och flera transporter hade redan genomförts med andra transportmedel.

Lastbilen levererades med tåg till Ånge den 16 februari 1911, för att genomföra resterande delen av resan för egen maskin. I Ånge fanns regementsintendenten Roland Nicolin, regementskvartermästaren Gustaf Edwall, fältintendenten Curt von Gegerfelt vid VI fördelningen och kapten Axel Thuresson från generalstaben för att genomföra jungfruturen. Chaufförer var Sven Lundberg från Tidaholms bruk och volontären vid I 23 Albin Larsson. Efter två dagars försök att ta sig fram längs den ca 3 meter breda vägen som täcktes av ca tre decimeter tjock lager hårt packad snö gav man upp. Andra dagen hade dessutom ca två decimeter nysnö fallit. Trots idoga försök med alla möjliga varianter av slirskydd fann man det omöjligt att ta sig de 10 mil till Östersund. Lastbilen fick åter lastas på järnväg och fortsätta färden.

När så äntligen bilen skulle tas i bruk vid regementet och köras ut till Frösö läger innebar det ånyo stora problem. Det var fortfarande vinter och lastbilens besättning bestod av både förare och handräckningsmanskaper försedda med snöskyfflar. Första dagen tog man sig till Jägarhyddan, andra dagen till Vagledbäcken, tredje till Frösö kyrka och först på fjärde dagen nådde man fram till lägret. Det skulle dock dröja till våren och barmarksförhållanden innan lastbilen började göra skäl för kostnaderna. Under sommaren genomfördes en rad transporter både mellan lägret och regementet och dessutom för A 4:s räkning.

När hösten kom var bilen så sliten att man beslutade sig för att skicka den åter till Tidaholm för en grundlig översyn. Med bilen följde även fanjunkaren Gustaf Tjernberg för att lära sig vårda och reparera bilen. Med 150 kronor på fickan åkte Tjernberg ner till Tidaholm för att vistas där i 3 veckor. Efter dessa veckor var bilen åter som ny och när lastbilen anlände till stationen i Östersund hämtades den av Tjernberg, som också tagit körkort i Tidaholm. Från stationen gick resan bra tills ekipaget kom upp på Gröngatan i höjd med norra skolan där började motorn slå och föra ett förskräckligt oväsen. Bilen fick bogseras in genom grindarna med hjälp av två hästar.

Tidaholmaren tjänade regementet troget fram till månadsskiftet mars-april 1920 då den på grund av allt högre driftskostnader blivit för dyr.

Efter dryga reparationer tilldelades Intendenturförrådet i Stockholm bilen, men redan efter ett par månader sändes den till Norra skånska infanteriregementet I 24 (senare P 6). Där tjänade den som "buss" för regementets befäl för transporter mellan Kristianstad och regementet. Efter ca ett halvår hade regementschefen tröttnat på Tidaholmaren och begärde att bilen skulle skrotas med hänsyn till de fel och förslitningar som rådde.

Kassationsordern utfärdades den 14 juni 1921.