

Hjulets historia

Återutgivning av text från 1927



En publikation från
e-boksbiblioteket.se

Hjulets historia.

Återutgivning av text från 1927

av Gösta Törneqvist

Redaktör Mikael Jägerbrand

ISBN 978-91-7757-637-2

Copyright © 2020 Mikael Jägerbrand / Virvelvind Förlag, Lysekil.

Den här e-boken ges ut av E-boksbiblioteket Förlag (imprint)

Mer info: www.e-boksbiblioteket.se

Förord

I den här e-boken får du en lättsam historik över vägarna, hjulens och vagnarnas historia.

Du får veta mer om hur de första folken började använda djur och vagnar – och hur transportmedlet sedan tog över.

Texten innehåller bland annat spännande siffror över hur mycket tid man sparade när man på 1800-talet kunde åka tåg i stället för häst och vagn.

Författare till texten är Gösta Törneqvist (1885-1936). Illustrationerna är skapade av Gösta Törneqvist.

Den här texten publicerades ursprungligen år 1927 i tidningen »Aftonbladet» med titeln »Från drögen till bilen. Några glimtar ur hjulets historia».

Eftersom den här texten skrevs i början av 1900-talet så innehåller den mått, ord och personer som inte är så bekanta i dag. Därför har vi kompletterat originaltexten med en kortfattad ordlista.

Några glimtar ur hjulets historia

Den här texten publicerades ursprungligen år 1927 i tidningen »Aftonbladet» med titeln »Från drögen till bilen. Några glimtar ur hjulets historia». Författare till texten är Gösta Törneqvist (1885-1936). Illustrationerna är skapade av Gösta Törneqvist.

Kring sjöfärder, skepp och alla slags vattenfarkoster har det alltid vilat ett romantiskt skimmer. Alla hava vi med spänning och intresse läst om nordmännens vikingatåg över eystrasalt, om feniciernas djärva seglatser i små fartyg till Herkules' stod, om renässansens många sjöfarande hjältar: Columbus, Diaz Cortez, Balboa m. fl. Och hjälpligt kunna väl de flesta skilja på ett vikingaskepp, ett skepp av Columbi flotta, en fregatt från 1800-talet och en modärn ångare.

Betydligt mera styvmoderligt placerad i det allmänna intresset har ända till senaste tider landsamfärdseln varit, den som numera torde vara minst lika viktig och tekniskt är fullt

lika utvecklad som sjöfarten.

Emellertid, i våra dagar har trafiken till lands, främst genom den med våldsamt fart utvecklade motorismen, blivit ett centralt intresse av första rang, något som tränger sig på en och var, vare sig han gläder sig åt teknikens fulländning och avståndens förkortande eller han är arg över att bli väckt av tjut och över »Slusseländet».

Det kan därför ha sitt intresse att försöka få fram några glimtar ur hjulets historia. Hjulet är grunden till all landstrafik på utvecklat stadium.

Vi känna namnen på många stora uppfinnare. En av de allra största söka vi förgäves i hävderna, han som uppfann hjulet, ja, vi veta icke heller vem som uppfann vagnen, uppfinningar, som naturligtvis äro minst lika betydelsefulla som ångmaskinen, telefonen, bensenmotorn m. m.

I allra äldsta tider gick all landtrafik till så, att man helt enkelt travade till fots med lasten på ryggen. Ännu i dag finns det trakter i Afrika, där infödingarna inte ens lärt sig att använda djur för bärande av bördor utan själva liksom i hedenhös äro enda lastdjur.

Ganska tidigt kom man dock underlund med förbättringen att lägga bördor på ryggen på djur, som fingo bära dem till ort och ställe. För oss, som se vagnar av alla slag rulla på alla gator

och vägar, förefaller det så enkelt och naturligt. Men var lugn för, att det var ett långt steg mellan det lastade djuret och djuret som dragare av vagn.

I förbigående vilja vi stanna ett tag och betrakta de djur, vilkas muskelkraft varit motorn för trafiken till lands i gångna tider och i vissa fall äro det än i dag.

Hornboskap har använts från de äldsta tider. I Asien, på Sydamerikas och Sydafrikas slätter framforslas karavanerna än i dag uteslutande av oxar. Elefantens oerhörda styrka har nog tidigt varit känd men mycket svår att exploatera i trafik, på grund av hans långsamma gång. Kamelens ypperliga egenskaper som lastdjur vore kända i den mörkaste forntiden. Den mycket stora varuomsättningen mellan Orienten och norra Afrika och Mindre Asien sköttes av ofantliga karavaner, på ända upp till 3,000 kameler, som långsamt ringlade sig fram genom bergspass, skogar och öknar på upptrampade men säkert icke vidare väl underhållna vägar. Karavaner förekomma ju ännu i rätt stor utsträckning. En berömd handelsväg är den utefter Medelhavskusten fram till Damaskus, denna i forntiden ryktbara centralpunkt för handelsutbytet mellan Orienten och Europa. Där kan man i våra dagar få se karavaner och järnvägståg samtidigt ombesörja trafiken. Hästar, mulåsnor, renar och hundar ha använts som dragare i all känd tid, fast under olika

luftstreck. I polartrakterna användes ju hunden fortfarande såsom ensam transportör till lands, eller rättare till is.

I forntiden gick den mera utvecklade landtrafiken utefter de stora handelsvägarna, som genomkorsade den då kända delen av världen (en bråkdelen av den vi känna) och då huvudsakligen i riktning öster — väster. De som gingo i spetsen för denna samfärdsel mellan Östern och Europa voro fenicierna. Grekerna och romarna med sin stora handelsverksamhet öppnade nya vägar.

Och det är först i förbindelse med ordentliga vägar, som man kan tänka sig bruk av vagnar. I bergiga trakter hade man med säkerhet ingen aning om hjuldon, innan man lärt sig bygga vägar. Men i slättländer har man nog haft en aning om vagnen ganska tidigt.

Den nyss omnämnda släden förbättrades först därigenom att man anbragte rullar under den. Sedan kapade man rullarna och placerade en rund skiva vid varje sida om släden, och så var man framme vid den första enkla vagnen, eller rättare sagt kärran, ty man antager, utan att ha kännedom om de första vagnarnas utseende, att de vore tvåhjuliga.

Det är sannolikt, att de första kärrorna och vagnarna tillverkades utan användning av metall. De äldsta rester av hjuldon man funnit — i Italien — härstamma också möjligen ända bort

ifrån stenåldern. De äldsta fynd man har omfatta blott hjul. Därremot finns det gott om avbildningar, vilka styrka antagandet om tvåhjuliga vagnar.

De flesta avbildningar vi ha i behåll av (även omnämmanden om) forntidens vagnar röra sådana, som icke hade med den fredliga landsvägstrafiken att göra: stridsvagnarna. Dessa omnämns i en mängd äldre verk, hos Homeros, Vergilius samt ofta i Gamla testamentet. De romerska stridsvagnarna voro troligen till största delen av metall. Bruket av sådana vagnar, alltid tvåhjuliga, spridde sig över hela södra Europa. Den assyriska krigsmakten höll sig med ett stort antal vagnskämpar. Deras vagnar hade också två hjul, voro metallbeslagna och drogos av två hästar. Kungen själv kämpade i vagn.

En lätt etruskisk vagn finnes i behåll. Den är tvåhjulig och rymmer blott två personer, vilka måste stå. Hästarna spändes för vid änden av tistelstången därigenom att ett vid denna fastgjort ok lades över deras hals. De pådrevos med piska.

Ganska snart lärde man sig emellertid att sätta 4 hjul under sina åkdon. Romarna använde fyrhjuliga lastvagnar, *carrus* (tidigare enkel konstruktion) och *plastrum*, som hade höga hjul med ekrar.

*

Vägarnas förbättring var naturligtvis en fråga av största betydelse för landtrafiken. Men det gick inte särskilt fort, ty ännu långt fram i tiden var färden på sjön av större vikt och mer anlitad än resan med vagn. Men den livliga handeln med Babylon och Ninive gav anledning till många vägbyggnader. Om deras konstruktion veta vi ingenting, men vi kunna lugnt antaga, att vi skulle ha funnit den särdeles enkel.

I Kina däremot torde man tidigt ha haft goda vägar. De lära ha haft jämn, fin körbana och en bredd som tillät verkligt överdådig framfart (enl. dåtida uppfattning) med fyrspända vagnar.

Från tiden 400—300 före Kr. ha vi underrättelser om vägbyggnader i Indien.

Emellertid, i forntiden torde man, bortsett från krigsbruket, mest ha anlitat vagnen för varutransport. Persontrafiken till lands försiggick mest till häst. Men framför allt förnäma personer reste även ofta i bärstolar, ett urgammalt fortskaffningsmedel.

Vid slutet av romartiden hade samfärdseln på vägarna nått en hög grad av utveckling, främst då mellan Europa, Mindre Asien, Indien och Arabien. Sedan, med Medeltiden kom förstås förfallet även på detta område. Barbarerna ha på sitt samvete ödeläggandet av många utmärkta vägar. Och icke blott därför

utan även på grund av deras slöhet och oförmåga att uppskatta handelns betydelse, inträffade en avsevärd minskning i trafiken, naturligtvis både till lands och vatten. Endast i östern uppehöll man och utvecklade vägväsendet och handelsresorna.

De stora upptäckterna vid 1400-talets slut lade om hela världstrafiken. Alldeles nya platser blevo trafikcentraler, och nu torde intresset för sjöfarten alldeles ha tagit överhand i Europa. Också kan man ju icke skönja någon märkbar utveckling av landtrafikens teknik under flera århundraden. Man körde efter häst eller red.

Vagnen utvecklades väl småningom i fråga om bekvämlighet. Man behövde icke längre stå i den, så fann man på att bygga över den, och vi ha täckvagnen.

Diligenserna började övertaga post- paket- och personbefordran. I England inrättades den första regelbundna diligensförbindelsen mellan Edinburgh och Glasgow år 1678. Mellan dessa städer är det 44 engelska mil, och resan tog i bästa fall 3 dagar! Vägarnas beskaffenhet kan man ana sig till, då man erfar, att diligensen inte kunde ta sig fram med mindre den var förspänd 6 hästar. År 1750 lyckades man pressa ned tiden till 36 timmar, ett stort framsteg, ansåg man då. I våra dagar åker man pr tåg samma sträcka på mindre än 1 timme.

År 1763 gick en gång i månaden(!) en diligens mellan Lon-

don och Edinburgh, en ofantlig långresa för dåtidens trafikanter. Vi kunna för lustighets skull göra en hastighetsjämförelse även här: på den tiden tog färden cirka 8 dagar, det var aldrig så tvärsäkert, om det vart en dag mer eller mindre. I dag åker man med »the flying esotchman» på knappt 8 timmar.

Någon ökning av körhastigheten torde inte ha gjort sig märkbar sedan förrän den stora, revolutionerande uppfinningen kom: ångmaskinen och med den järnvägen.

Det första lokomotivet tillverkades i London 1814 av Stephenson, och 1825 öppnades den första järnvägen. Femton år därefter var det redan full fart på trafiken mellan Englands olika delar. Sedan spändes järnvägsnätet med förvånande hastighet över alla Europas delar samt Nordamerika. Och sedan, som vi veta, har »the iron horse» inte ryggat för något naturhinder: genom djunglar, öknar och urskogar, över och under berg, över floder, isvidder och sjöar ringla de snabba tågen.

Men det är en stor skillnad på ett tåg av i dag och ett för 100 år sedan. Sålunda framfördes t. ex. på den 1825 öppnade banan de första åren endast godstågen, dragna av lok. Persontågen drogos av hästar. Det gick lite fortare.

Utrymmet tillåter icke någon utförligare exposé av lokets många utvecklingsskeden. Vi vilja blott nämna, att det första svenska loket byggdes 1848 i Esikstuna. Det kunde komma upp

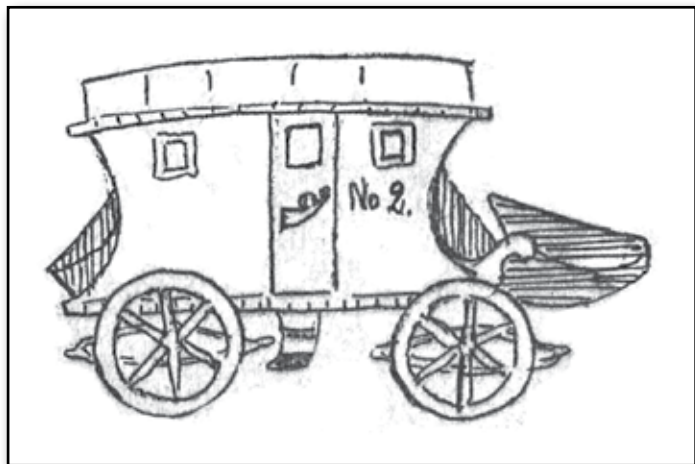
till en fart av 10 km. i timmen, skulle alltså i dag kunna köra på Norrbro utan att störa. För övrigt importerades våra första lok. Från 1860-talet började man tillverka sådana inom landet i större skala. Flera av loken från den tiden voro med på utställningen 1897. Den minns jag inte, men jag har sett bilder därifrån och på grund av den ofantliga tekniska utvecklingen sedan dess te sig även dessa ganska sentima maskiner ytterst ålderdomliga.

Världens snabbaste lok år 1897, ett amerikanskt, kom upp till den aktningsvärda farten av 111 km. i timmen.

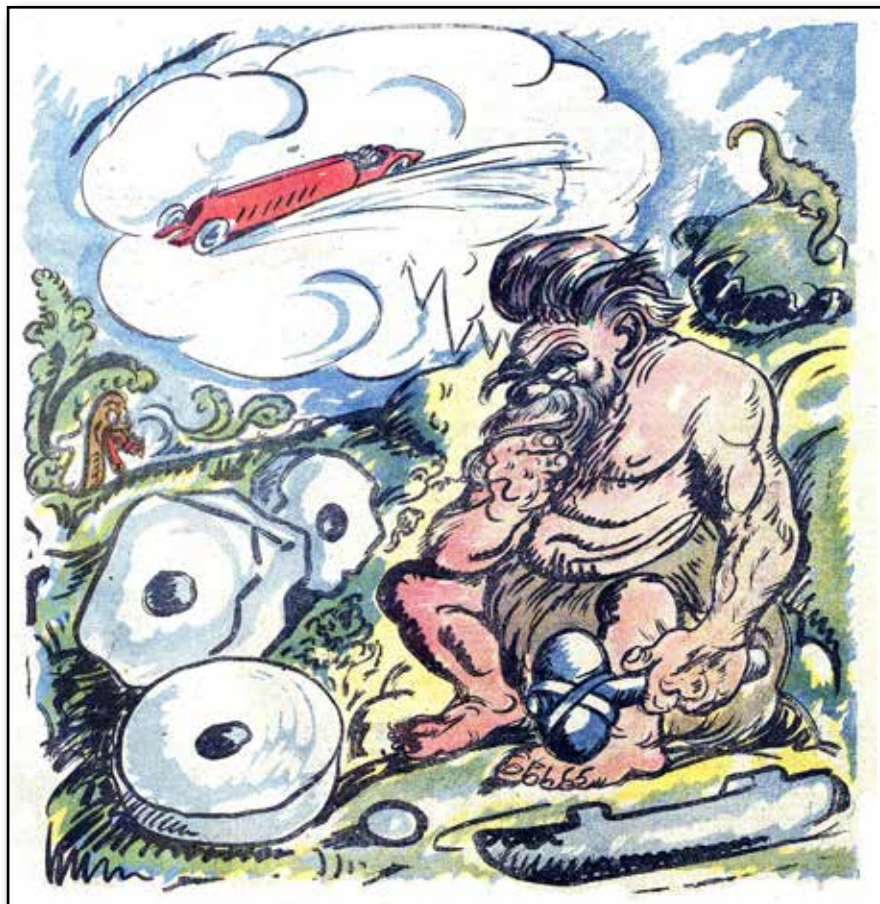
Hur ett modärnt lok och tåg ser ut, kan ni se efter själv. Och då ni då och då är ute och reser, märker ni nog, hur fort det går.

Även övriga, den sista tidens otaliga nyheter och förbättringar av hjulets fordon, spårvagnar, bilar och bussar har ni runt omkring er överallt och kan gå ut och titta på själv!

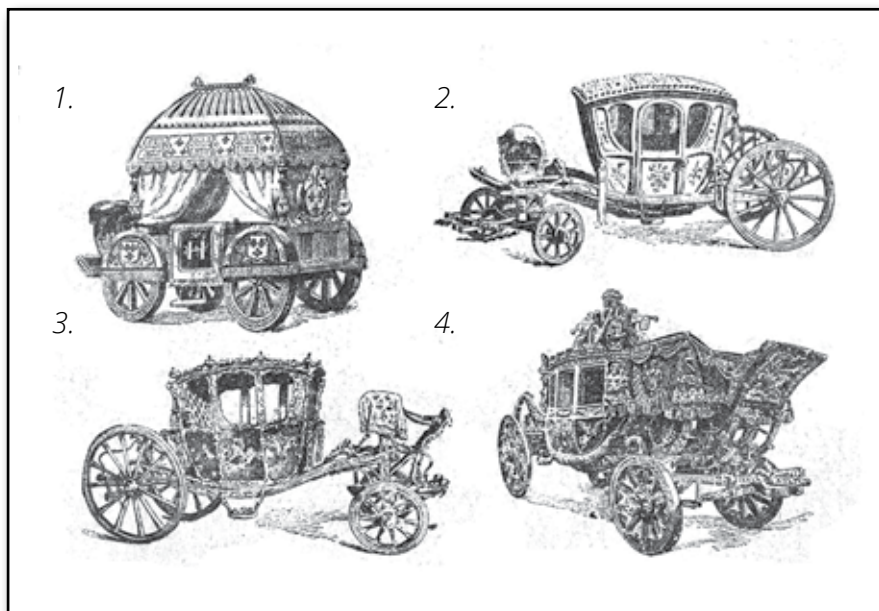
Gösta Törneqvist.



Diligens från 1830-talet.



Från drögen till bilen – Några glimtar ur hjulets historia.



1. Den vagn, vari Henrik IV mördades. 2. Från Ludvig XIV:des tid.
3. Galavagn från Ludvig XV:des tid. 4. Vagn, som användes vid Karl X:des begravning och kejsarprinsens, Napoleon II:des sons dop.

Viktiga ord och personer

Assyrier.

Det assyriska riket hade sitt centrum i nuvarande Irak och fanns omkring år 2 000 f Kr–600 f Kr.

Babylon.

Huvudstad i det stora Babyloniska riket som dominerade mellanöstern under flera tusen år. Staden övergavs efter Alexander den stores död år 323 f Kr då huvudstaden flyttades. Ruinerna efter staden Babylon ligger ca 10 mil söder om Bagdad. Ruinerna har grävts ut av arkeologer.

de Balboa, Vasco Nunez.

[1475–1519] Spansk upptäcktsresande och guvernör. Grundade en by i Panama, vilket också var den första europeiska bosättningen på de amerikanska kontinenterna. Är mest känd för att år 1513 ha korsat Panamanäset och nått Stilla havet.

Cortés, Hernán.

[1485–1547] Spansk äventyrare. Är mest känd för erövringen av det aztekiska riket 1519–1521.

Drög.

En särskild typ av kraftig släde, eller kälke, som används för att forsla tunga stenar eller trädstammar.

Eystra.

Isländskt ord som betyder ”ögonsten” eller ”vackert landskap”.

Fenicien.

Ett stort forntida rike. Det feniciska riket uppstod omkring år 3000 f Kr och dominerade under lång tid sjöfarten längs södra Medelhavets kuster. Fenicierna förlorade sin makt när romarriket växte sig starkt omkring 200 f Kr.

The Flying Scotsman.

Namnet på både en tåglinje, mellan London-Edinburgh, och ett lok. Loket hade nummer 4472 och blev världsberömt när det var först att ta sig över hastigheten 100 mph (161 kmh). Det var också det första loket som klarade hela sträckan London-Edinburgh utan att stanna. I den här texten har vi rättat ett stavningsfel för namnet på loket.

Herkules stoder.

Det forntida namnet på Gibraltar sund som binder samman Atlanten med Medelhavet. Gibaltarklippan är den norra av Herkules stoder men det är oklart vilken som är den södra.

Herodotos.

[484 f Kr — 420 f Kr] Grekisk historiker. Han är mest berömd för boken ”Historia” där han beskriver stora delar av den då kända världen, bland annat Norden.

Homeros.

[700-talet f Kr] Författare till de båda historiska böckerna "Iliaden" och "Odysseen". Det är dock osäkert när och om Homeros har levt.

Luftstreck.

Äldre ord som användes som samlingsord för allt som hade med "luft" att göra, till exempel syre, atmosfär, dimma, klimat etc.

Nineve.

Huvudstad i det assyriska riket under flera kungar. Ruinerna av staden finns nära den kurdiska staden Mosul i norra Irak.

Törneqvist, Gösta.

[1885–1936] Svensk konstnär och författare. Törneqvist var framför allt känd för sina skämtteckningar och arbetade för både "Grönköpings Veckoblad" och "Söndags-Nisse". Han var också redaktör för skämttidningen "Kurre". Han skrev flera böcker, bland annat äventyrsromanen "Allan Bredas affär" (1917) och "Svarta får och grå får och ett par små hvita" (1911). Han finns i dag representerad på Moderna museet i Stockholm.