



I samtidens tjänst

”Vi voro alla lika ideellt övertygade om vår klubbs mission.”

Clarence von Rosen

Den 16 maj 1903 öppnade den första internationella bilutställningen i Sverige. Den hölls i Stockholm, i Idrottsparken där nuvarande Stockholms stadion ligger och samlade tjugotalet utställare. Idrottsparken var en flott anläggning med öppna planer och paviljonger och det måste ha varit något av en folkfest för stockholmarna att se dessa blankpolerade frustande maskinhästar som en efter en kördes ut ur tennispaviljongen för att högtidligt visas upp för publiken. Under träden serverades punsch och smörgåsar. Kronprins Gustaf invigde det hela, själv mycket bilintresserad, till musik av Värmlands regementes musikkår. På ett svartvitt fotografi från utställningen ser man honom och prinsessan Ingeborg, hon väl inlindad i en tjock päls, ta en provtur med musikkåren spelandes i fonden. På Idrottsparkens cementbelagda velodrom som annars användes för cykling och löpning kappkörde bland annat två Oldsmobile med varandra. Man kan tänka sig vimplarna som fladdrade i vårvinden, oväsendet från motorerna och suset från publiken när oldsmobilernas motorer pressades upp till hela 40 kilometer i timmen! Signaturen Mac i Dagens Nyheter var mycket imponerad, nästan lite ängslig:

”Ty man har svårt att tänka sig en mer spännande syn än när dessa automobiler och motorcyklar i en fart som våra starkaste snälltågslokomotiv rusa bredvid och förbi hvarandra på den tämligen smala cementbanan och det med en lutning i svängarna som ser absolut livsfarlig ut.”

Redan medan utställningen pågick samlades en liten men mycket ivrig skara män i Idrottsparken för att bilda en ny förening, en motorklubb. Det var en överstelöjtnant Balck, en direktör Öberg, en professor Sjögren, en friherre Hermelin och en Silversparre, en greve Bonde och en greve von Rosen. Alla män från samhällets övre skikt. Victor Balck och Clarence von Rosen var båda djupt engagerade i gymnastik och idrott, Victor Balck var delägare i Idrottsparken, och för dessa tidiga motormän innebar bilen först och främst att sporten fått en ny utlöpare. Victor Balck som brukar kallas ”idrottens fader” var en driftig man som anordnat Nordiska spelen ett par år tidigare. Han skulle bara några dagar efter detta första möte komma att bilda Riksidrottsförbundet som relativt snabbt skulle föra samman de flesta idrottsförbunden till Sveriges kanske största folkrörelse. Clarence von Rosen var en av Balcks närmaste medarbetare och idrottsmecenat. Dessutom utgivare av tidskriften ”Ny tidning för idrott”, där den nya motorklubben fick en spalt.

Klubben döptes först till Stockholms Automobilklubb, men eftersom man gjorde anspråk på att samla alla bilintresserade döpte man snart om den till Sveriges Automobilklubb, SAK. Detta tidiga KAK kunde inte bli en del av Balcks skötebarn Riksidrottsförbundet, av ett enda skäl; bara de föreningar som ägnade sig åt sport som inte krävde ”materiel av dyrbarare slag” fick lov att vara med i RF. Det var inte en klassfråga, tennis ingick till exempel i Riksidrottsförbundet, utan meningen var att alla som önskade sporta och tävla skulle ha råd med det. Och motorsport var ännu förbehållet en ytterst liten krets.

Idrottsparken i Stockholm var arrangör för Sveriges första internationella bilutställning. En festlighet med uppvisning av olika modeller och möjlighet för besökarna att dricka punsch när de tittat färdigt. Bilen var en ny företeelse och utställningen kunde både visa upp lastvagnar, bussar, personbilar och en liten elbil.

Foto: Tekniska Museet



Utställningen bjöd också på show. Bland annat tävlade två oldsmobiler mot varandra på den betongklädda cykelbanan, den så kallade Velodromen.

Foto: Tekniska Museet

Sekelskiftet en uppbrottstid

Låt oss backa ett slag, ut från Idrottsparken och vända blicken mot sekelskiftets Stockholm – och Sverige. Det revs, sprängdes och byggdes nytt i Stockholm. Man kan tala om en riktig byggboom kring sekelskiftet. Gator breddades till boulevarder. Räls för spårvagnar lades ner i vägbanan. Den som promenerade från Idrottsparken ner mot slottet denna majdag 1903 passerade ena stunden hukande stugor och gamla magasin för att i nästa befinna sig mitt i ett storstilat nybygge. Östermalm hade förvandlats till en förnämlig stadsdel med paradgatan Strandvägen som yttersta gräns mot vattnet. Bank- och affärspalats nere vid Nybroplan och Norrmalm höll på att tränga ut äldre, lägre byggnader. Vid Birger Jarlspassagen kunde man stanna till och kika på bilder i tittskåp. Något kvarter bort visade Berns salonger och Blanche-teatern riktig film. Och om man satte handen för ögonen och kisade bort mot Brunkebergsåsen kunde man skönja ett naket stålskelett – allmänna telefonbolagets telefontorn med telefontrådar lindade kring konstruktionen som spunnet socker. Världens största. Fem av dess trådar gick till Danmark. Som fotgängare fick man dock se upp var man satte fötterna. Gatubilden dominerades fortfarande av hästkärror. Men motorfordon, om än mycket få, trafikerade också gatorna. Några uppgifter säger att det fanns åtta bilar i Stockholm, andra att de var så många som tjugofem. Staden luktade, bullrade, lät. Allt var i rörelse.

Det såg ungefär likadant ut i andra mellanstora städer i Sverige. Centralpalatset i Linköping, till exempel, var en tydlig exponent för den nya tiden med butiker i bottenvåningen och kontor för mäklare, advokater och andra nyare tjänstemannakategorier på de övriga våningarna. Inte bara nya byggnader utan helt nya städer växte fram längs järnvägarna. Så mycket som en tredjedel av Sveriges nuvarande städer grundades runt sekelskiftet 1900. Utvecklingen skapade nya yrken. Nya klasser. Riksdagen beslöt vid den här tiden att ge egnahemslån till arbetarföreningar och lantarbetare medan beslut i den intensivt debatterade allmänna rösträttsfrågan dröjde.

Det var ett nytt samhälle som snabbt bröt fram i vågen av industrialismen. Nya influenser från omvärlden. Nya idéer och uppfinningar. Nya material och konstruktioner. Nya tekniker. Allt detta var bilen en typisk representant för.

I utställningskatalogen beskrivs bilen som en obestridlig del av moderniseringen:

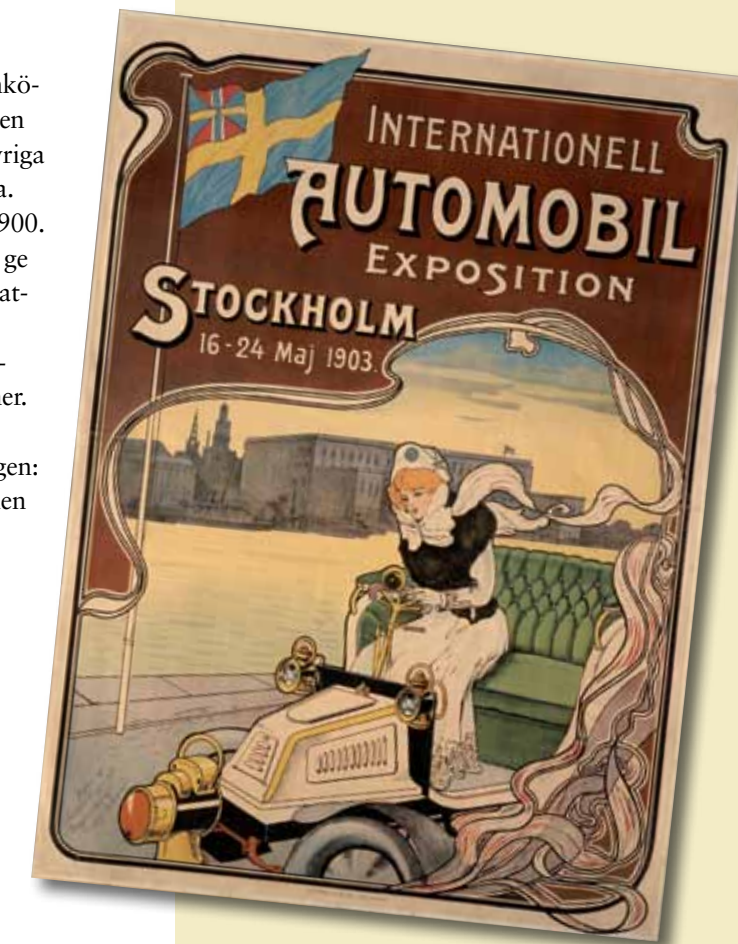
”Sedan ett fåtal år har det blifvit klart för en större allmänhet, att hon i bilen kan söka ett af sina viktigaste samfärdsmedel vid sidan om järnvägarne.”

Det verkar ha varit alldeles självklart för de sju välbärgade män som samlades i mitten av maj att starta en rikstäckande förening för motorismens sak. Hur ska man förstå det? De tillhörde ju redan den lilla skara som kunde skaffa sig en egen bil. De nya folkrörelser som föddes runt sekelskiftet startades oftast av välutbildade människor med en stark social position i samhället. Där utgör inte KAK:s grundare något undantag. Om vi nu tänker oss de vajande vimplarna och de rusande motorerna i Idrottsparken, biograferna, det imponerande telefontornet – vart än sekelskiftesmänniskan såg var uppbrottet med det gamla ståndssamhället med dess synsätt och normer mycket påtaglig.

Föreningar i samtidens anda

Nya vindar blåste. De måste ha inneburit en stark känsla och övertygelse om att de egna villkoren kunde förändras. Och att det var nödvändigt att själv vara med och se till att utvecklingen blåste åt rätt håll. En storm av nybildade intresseorganisationer och föreningar svepte över landet runt sekelskiftet. Det var fackföreningar, konsumentkooperativ, företagarföreningar, lantbrukskooperativ. Organisationer som skulle ta tillvara ekonomiska intressen och skapa trygghet för sina medlemmar. Det bildades en rad ideella föreningar som Svenska Turistföreningen, Svenska Naturskyddsföreningen och Sveriges Riksidrottsförbund. Även sammanslutningar som var mer inriktade på personlig förändring och medborgerligt inflytande för sin sak. För Victor Balck och Clarence von Rosen som redan var engagerade i flera idrottsföreningar var naturligtvis sträckan kort till att bilda ännu en. I synnerhet som det året innan bildats en motorförening i Göteborg. Clarence von Rosen hade dessutom genom vänner i Berlin, Paris, Wien och Budapest stiftat bekantskap med motorklubbar i dessa europeiska städer. Han var framsynt nog att se möjligheterna och ta initiativet. I en tillbakablick på ”de gångna fyrtio åren” skriven 1943 minns han hur tankarna växte fram:

”Under sysslandet med och besök vid denna automobilutställning mognade hos mig alltmer uppfattningen att hos oss måste snarast en automobilklubb stiftas som toge hand om de stora intressen som här stodo på spel och från första stund var jag djupt övertygad om en sådan klubbs stora betydelse.”



Affischen och katalogens omslag formgavs i jugendstil. Kvinnan i bilen ska ha varit Alexandra Gjestvang, dotter till bilimportören E C Gjestvang och en av de tidigaste kvinnliga bilförarna. Det sägs att det vid den tiden ansågs mycket opassande att på detta sätt visa en ensam kvinna vid ratten.

Foto: Utställningens katalog

Man skulle kunna säga att föreningsbildande var modet för dagen. Att göra en frivillig insats i framåtskridandets sak en närmast självklar tanke. I ett brev till en ny medlem från den här tiden beskrivs klubbens syfte, helt i linje med denna vilja att skynda på processen mot ett modernt samhälle:

”Automobilåkningen är här i landet ännu någonting nytt och främmande och är såsom sådant ofta föremål för missuppfattning. Det skall blifva Svenska Automobil Klubbens uppgift att söka bibringa allmänheten en riktigare uppfattning om automobilismens innebörd och söka undanröja de hinder, som här ställas i dess väg.”

KAK räknas inte in bland de traditionella folkrörelserna, delvis beroende på att föreningen aldrig kom att ingå i Riksidrottsförbundet, delvis för att man valde att behålla sin exklusiva karaktär med ett förhållandevis lågt antal medlemmar. Men flera av de kriterier som krävs av en folkrörelse stämmer intressant nog in på klubben. Även om medlemskapet byggde på rekommendation och medlemskåren var liten, så var målsättningen ideell, medlemmarna aktiva, föreningen självständig i förhållande till staten och man strävade efter att företräda bilister och bilismens intresse i allmänhet.

Första styrelsen typisk för tidsandan

Den 16 oktober 1903 bildades Svenska Automobil Klubben. Clarence von Rosen valdes till ordförande och Hjalmar Sjögren till vice ordförande. I styrelsen ingick Victor Balck, friherre Sven Hermelin, greve Carl Bonde, godsägare Douglas Dickson, Göteborg, generalkonsul E.C. Gjestvang, ingenjör Victor Wallenberg, grosshandlare E. Österlind, ingenjör Knut Söderblom, Eskilstuna, ingenjör Henrik Pripp från Göteborg och direktör Adolf Östberg. Namnen är nog så talande. Adolf Östberg var den som tog initiativet till utställningen. Balck, Sjögren, Hermelin, Bonde och von Rosen ingick i utställningens styrelse. Gjestvang, Söderblom och Pripp hörde till utställarna.

En närmare blick på några av dessa namn visar hur de förkroppsligade tidsandan: Hjalmar Sjögren var professor i mineralogi och geologi, intresserad av alla slags sporter och med i flera idrottsföreningar. Knut Söderblom var en uppfinnare som hade startat mekanisk verkstad och gjuteri. Sven Hermelin var chef för Idrottsparken och deltog senare i att bygga ut idrottsplatser runt om i landet. Under några år var han ordförande för Svenska Skidförbundet. E.C. Gjestvang var agent för en gasmotor och importör av flera bilmodeller. Han var mycket intresserad av bilsport. Carl Bonde var en av Sveriges främsta tävlingsryttare. Han vann OS-guld individuellt 1912 och OS-silver i lag 1928. Carl Bonde valdes småningom till ordförande för Svenska Ridsportens Centralförbund.

Genom KAK förenade de intresset för sport och idrotten som folkrörelse med fascinationen inför en ny uppfinning - bilen. Klubben ville helt enkelt vara en del av den moderniserade landet med hög fart var på väg in i, med moderniteten som övergripande tankegod.



Henrik Pripp, medlem i KAK:s första styrelse, gav sig i väg till norra Tyskland med sin 24-hästars Opel Darraque. Den kunde gå 65-70 kilometer i timmen. Frånvaro av vindruta, väggar och tak betydde att man måste klä sig i läderkostym, skinnmössa och glasögon. Ungefär som dagens motorcyklister. När han berättade om sina äventyr för en dagstidning förstär man hur ovanligt det var att se en bilist:

”Vid ett tillfälle i Halland, blef folket i en stuga så uppskrämdt när en av resenärerna i full uniform nalkades för att begära vatten, att stugans ägare, under uttalande af sin förmodan om hvem det var som så hälsade på hos honom, drog ned bössan och ämnade förpassa besökaren ditner där man antog honom höra hemma.”

Faksimil: Helsingborgs dagblad den 17 maj 1903



Några datum kring klubbens bildande

Stockholms Automobilklubb bildas den 20 maj 1903. Ett konstituerande möte hålls den 7 september då namnet ändras till Svenska Motorklubben. Den 16 oktober bildas Svenska Automobil Klubben, SAK, och greve Clarence von Rosen väljs till ordförande. År 1905 uppgår Göteborgs Automobilklubb i Svenska Automobil Klubben. År 1908 byter man namn till Kungliga Automobil Klubben, KAK.

Värd för Victoriafärd

Högersidan:
Storfurstinnan Victoria och storfursten Kirills ekipage.

Färdledarna ombord på m/s Saga den 7 juli 1913.

Färdens beskyddarinnor – storfurstinnan Victoria till vänster och prinsessan Maria.

Bilen gav resandet en ny dimension av frihet. Plötsligt var det möjligt att skapa sig sin egen turlista, ta sig från punkt A till punkt B och komma fram precis när man själv ville. Sådana resor, ofta i kortege, började bli populärt under 1910-talet. Bilturismen var född.

I samma utåtriktade och frihetliga anda etablerade KAK tidigt ett internationellt nätverk. Styrelsen tog genast efter bildandet 1903 kontakt med automobilklubbar i Frankrike, Tyskland och Österrike och när den Internationella Automobilklubbornas organisationen AIACR, Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (föregångare till dagens FIA), bildades 1904 så blev det tidiga KAK snabbt en aktiv medlem som sände delegater till olika internationella konferenser för att där verka för enhetliga trafik- och tävlingsregler samt smidigare hantering av bilåkande till främmande land.

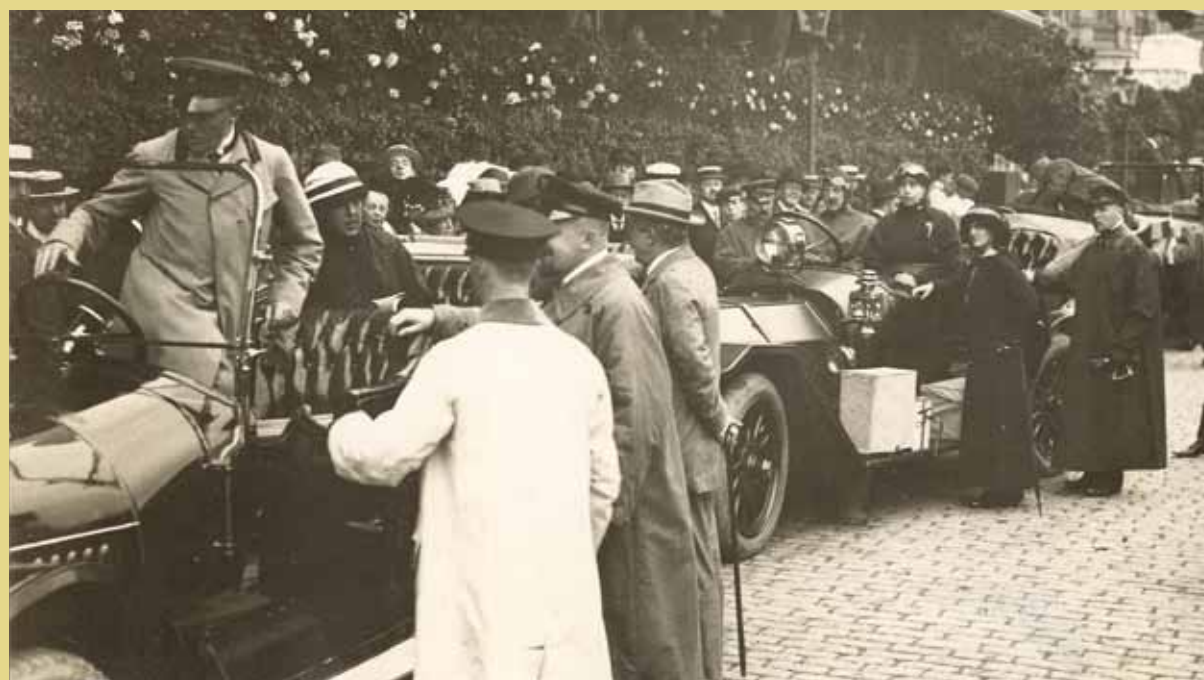
Ibland fick KAK även celebret besök av någon systerorganisation. Som den 8 juli 1913 då KAK stod som värd för en tripp från Stockholm

med gäster ur det europeiska hovlivets närmsta prominens. Händelsen gick under namnet Victoria-färden och var ett initiativ från den kejserliga automobilklubben i Riga. 28 vagnar samlades i huvudstaden, nio av dem var från Sverige.

Victoria-färden gick under beskydd av deras kejserliga högheter storfurstinnan Victoria och prinsessan Maria, ryskfödd gemål till Sveriges Prins Vilhelm.

Victoria-färden rullade makligt genom vacker natur i Uppland, Västmanland, Dalarna, Närke och Södermanland. Trippen avslutades 14 juli med en backtävling med bil i Fittja. Dagen efter var det prisutdelning och garden party hemma hos Prins Vilhelm och prinsessan Maria på Oakhill på Djurgården.

När festen på Oakhill var slut tog storfurstinnan Victoria och hennes man storfursten Kirill Vladimirovitj båten tillbaka till Ryssland. En del av det ryska sällskapet fortsatte dagen därpå per bil, ner genom södra Sverige, runt Östersjön och hem till Ryssland igen.



KAK:s ordförande Clarence von Rosen stiger in i sin vagn.

