



Budveteranen

Tommie Lundkvist är enbilsåkaren som varit Lillebil trogen i nästan ett helt yrkesliv. Svensk Åkeritidning hängde med på ett pass.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



Metallportarna till underjordsgaraget under Kista Torg rullar upp med ett öronbedövande skrammel och gnissel. Så snart oväsendet är över och porten stannat i öppet läge rullar en gul sju-tonns Iveco Daily in från det skarpa dagsljuset.

Vid lastplatsen längst in, förbi alla parkerade personbilar, stannar det lilla skåpet och ut kliver föraren Tommie Lundkvist, enbilsåkare ansluten till Lillebil AB.

– Undrar hur länge den ska stå här, frågar Tommie med blicken mot en större vit Mercedeslastbil som står tillbackad vid den trånga godsmottagningen, en plats som mest ser ut att användas till förvaring av tomma rullvagnar.

För Tommie är det bara att vänta.

I princip har han jobbat för samma familjeföretag sedan han fick körkort för 52 år sedan.

– Jag har hållit på med det här hela livet från det att jag fick körkort som 18-åring.

Året var 1962, och då räckte det med en uppkörning med en Opel Kapitän och en släpkärra för att få köra tung lastbil med släp.

Efter det väntade jobb hos Andersson & Alkeviks Åkeri AB grundat av Berndt Enok Andersson, som fick sitt trafik tillstånd av Överståthållarämbetet i november 1926. I källaren under villan på Vivstavarsvägen i Stureby fanns stallplatser för åkeriets ardennerhästar men under 1930-talet ersattes hästarna av lastbilar.

Sonen Lennart blev som tonåring involverad i verksamheten som lasthjälp och fick ibland också ta ratten.

Företaget drevs efter andra världskriget under namnet B. L. Anderssons Åkeri och körde bland annat inrikes fjärtrafik för ASG. När så Lennart under 50-talet tog namnet Alkevik namnändrades företaget till Andersson & Alkevik Åkeri AB. Verksamheten fortsatte att växa och under 60-talet kunde 15–20 lastbilar räknas in i verksamheten. Garage fanns periodvis på Arenavägen Johanneshov och på Björkholmsvägen i Huddinge.

– På den tiden var det ju lätt att få jobb, och då körde jag på Värmdö, berättar Tommie medan han trixar in bilen mellan parkerade bilar, betongpelare och rullvagnar.

Han ska hämta termovagnar med mat från Sodexo som sedan ska ut till skolor och daghem men det visar sig snart att varuhissen är ur funktion och Tommie tvingas istället gå till en annan del av byggnaden och använda en liten fyrapersoners personall hiss.

– Termovagnarna håller 70–80 grader varmt så det är



bra värme i dem, förklarar Tommie samtidigt som han vant hanterat vagnarna på bakgavellyften.

När lasten står i skåpet, surrat och klart är det bara att stänga igen.

– Det är problem med A-lagarna här nere och man kan inte lämna några vagnar utan uppsikt, berättar Tommie och förklarar att väktarna kämpar med de obehöriga i garaget som skräpar ner och utför sina behov där det passar dem.

Utanför garageporten är det strålande solsken. Näst på dagordningen väntar leverans till tre förskolor.

– Nu får vi se om de är där eller ute och går. Ibland har de hunnit smita iväg när man kommer för tidigt. Och kommer man tio minuter senare sitter de redan vid matbordet och väntar. Det är ordning och reda.

Första lossningsstället i Spånga går smidigt. Termovagnarna rullas in på daghemmet och kopplas till eluttagen. Och snart är vi på rull igen.

Tidigare körde Tommie hälsokost större delen av dagarna för en kund som Lillebil hade i 15 år.

– Det var big business för 10–13 år sedan, då var det inne med hälsokost, förklarar han.

IDAG ÄR TOMMIES KÖRNINGAR mer omväxlande. Ena stunden är det mat till daghem och skolor, nästa stund kan det bli badrumsartiklar, några pall med cement till något bygge, eller för den delen en panikkörning till Oskarshamn.

– Det är det som är det fina i svängen, man vet aldrig vad man ska göra fram på dagen, tycker Tommie som har hängt med Lillebil ända sedan starten 1971.

– Andersson & Alkevik Åkeri hade bilar på ASG som utgick från Västberga. De hade Värmdö-Nacka-Söderort, ett rätt stort distributionsområde, berättar Tommie.

– En dag stod en kille som hette Rune i garaget och målade bilarna gula. Man undrade vad de hittat på nu. Då sa han det var något med taxameter, minns Tommie.

Lennart Alkevik hade en affärsidé om snabba lokaltransporter och betalning efter taxameter. Namnet Lillebil såg Lennart under en weekendresa till Köpenhamn på några taxibilar, något som han tog med sig hem.

– Han tyckte det var fina grejer, säger Tommie.

– De hade ett par gamla Mercedes från stenåldern med personbilmotor på kanske 40–45 hästar och fyrväxlad rattväxel. När man hade full rulle gjorde de kanske mellan åttio och nittio pinn. Röken från avgasröret stod nog rakt ut en meter innan den började virvla lite av fartvinden, berättar Tommie och minns tillbaka.

– Lillebil hade även en Opel Blitz och en Volvo Snabbe, fyller han på.

– Efter ett par år köpte Lennart in nya Mercedes-bussar, modernare och kraftigare. Efter att vi varit anställda erbjöds vi att köpa loss bilarna och bli egna. Det var så det började, förklarar Tommie.

Efter några minuters körtid och en handfull vägkörningar avklarade är vi framme vid nästa förskola. Några sekunder senare kommer ett par tre barn springande för fullständig information om vad som står på menyn idag.

– Det är inget godis idag, det är fisk, skojar Tommie.

Vagnarna skramlar iväg mot varuintaget på en altanliknande ramp som lutar åt precis alla håll.

– Nu blir det långkörning bort till den gröna kåken, säger Tommie samtidigt som han drar igen dörren och pekar över parkområdet.

Han tar en liten genväg och smiter emellan några buskar och tjänar några hundra meter onödig körväg runt hela kvarteret.

Efter att lossat några termoskåp till det tredje daghemmet bär det tillbaka mot Kista.

Tommie som passerat sina 70 år kör ändå full tid.

– Egentligen skulle jag gått i pension för fem år sedan, men jag sa att jag kör så länge jag får ha Mercan i miljözonen. Det var för tre år sedan. Sedan frågade Leo (vd för Lillebil reds anm.) hur jag skulle göra. Kunde tänka mig att fortsätta men med en mindre bil. Mercedes hade bara Sprinter som lastade två ton. Iveco hade en som tog åtta pall och lastade fyra ton, så det fick bli en sådan.

– Jag tycker det funkar bra. Ibland är det bråttom, bråttom när det är många kunder men det är värre med de stackarna som nyligen börjat. De blir uppstressade, men jag brukar säga till dem att du kommer när du kommer.

Tommie berättar vidare om sitt åkarliv på Lillebil AB som idag drivs av tredje generationen – Leo Alkevik.

– Jag fick köpa den bilen jag hade kört och sedan blev det fler och fler, det gick med en jäkla fart, berättar Tommie som hade Fiat Daily redan på 80-talet.

– Jag hade en fyra-fem stycken. Dem fick man byta motor på var 3 000:e mil, aluminiumtoppen var ju inte gjord för att stanna och starta. Det blev för varmt och då krokade topplocket.

Med tiden blev det större Mercedeslastbilar med åtta till elva tons totalvikt, och en Volvo.





” Man tycker att det var bättre förr, men jag undrar om det var det. Det var nog lika bökigt då.

Tommie hade anställda under många år, men det är inget han längtar tillbaka till.

– Det var inte en höjdare, då fick man tänka på när de skulle ha semester och ledigt. Nu är det mycket lugnare och skönare, erkänner Tommie som samlat på sig en del minnen genom åren.

– En gång ringde produktionsbolaget för tv-serien Skärgårdsdoktorn. De hade en kille som i serien skulle köra lastbil och köra på en liten unge. Han ville åka med och se hur jobbet var, berättar Tommie.

– Men han åkte bara med någon timme. Han trodde att man skulle ha fötterna uppe i fönstret.

Nej, man kör med bägge fötterna med koppling, broms och gas, svarade jag. Men han gav sig inte. Då tyckte jag att det inte var någon idé, så han fick kliva ur.

Efter utfört köruppdrag med mat till daghemmen är vi åter i Kista, och garaget med lastplatsen. Returvagnarna ska lämnas tillbaka. Tack och lov har varuhissen reparerats så inom några minuter är vagnarna på plats en våning upp där cateringfirman håller till.

Tommie knappar in att uppdraget slutförts på telefonen.

– Om de ser att jag är ledig och har något jobb så skickar de det via telefonen, berättar Tommie och förklarar att alla uppdrag numera förmedlas genom en app på telefonen.

– Förut hade vi bara komradio och då hade de inte en aning vad vi gjorde. Då kunde man hålla sig undan

och fika utan att dom visste om det, säger han och flinar.

– Idag har de järnkoll på vad vi gör med gps i telefonerna som de ser på dataskärmarna.

FÖRR VAR ALLA FORDON utrustade med taxameter, som i taxibilarna. Baserat på de olika taxorna och godsets vikt ställde man in alla uppgifter i apparaten.

– Men det var några grabbar som kom på att man kunde fuska och pilla under manicken och fick då fram tio kronor extra varje gång man tryckte på den. Det kom firmorna på efter att de upptäckt att det kostade olika mycket med olika bilar, berättar Tommie.

– Med det nya systemet som räknar på postnummer blir det inget tjafs och kunden vet vad det kostar, det är rätt skönt.

Vi passar på att ta en lunchpaus på Volvo Truckcenter i Sollentuna mellan uppdragen och efter måltid och vila har vi stått still så länge att Tommie måste blåsa i alkoholset. Han berättar att alla som kör för Lillebil måste ha alkoholås. Men det kan ha sina baksidor, som när Tommie hade varit hos tandläkaren.

– Efter tandläkarbesöket skulle jag få igång bilen men kunde inte blåsa i röret ordentligt efter bedövningen. Det var en parodi och jag höll ju på att inte komma iväg därifrån.

Det nya uppdraget består i att leverera en pall med cement till en byggarbetsplats i Knivsta och i takt med att vi sniglar oss fram på E4 kommer vi osökt in på trafiksituationen.



- Det blir trängre och trängre, värre och värre. Det hjälper inte att de bygger om. Men det har nog varit så här hela tiden. Man tycker att det var bättre förr, men jag undrar om det var det. Det var nog lika böligt då.

Trängselavgiften verkar heller inte ha gjort någon större nytta.

- Den första månaden efter att trängselavgifterna infördes var det lugnt men sedan blev det som vanligt. Essingeleden åker man inte om man inte behöver. Då betalar man hellre några kronor och åker igenom staden, det går lite fortare, menar Tommie.

Framme i Knivsta letar vi oss fram till byggarbetsplatsen. En mobilkran i aktion ger en ledtråd att det kan vara den platsen vi letar efter, vilket besannas efter ett kort telefonsamtal till mottagaren.

På arbetsplatsen står en hjullastare redo att ta emot pallan.

Tommie drar fram den med sin eldrivna pallyftare.

- Det brukar vara entonspall från Ardex det mesta och då är det skönt med eltruck. Den har jag haft i 15 år så man har blivit lite bortskämd. Men på vintern är man inte så glad då vill den inte alltid ta sig fram med de släta hjulen.

På väg till vår slutstation passerar vi ett vägarbetsområde på E4 där Trafikverket dragit om de tre filerna åt varje håll.

- Här brukar de krocka, berättar Tommie och förklarar vidare att bilisterna inte alltid

följer de tillfälliga vägmarkeringen utan istället följer de gamla markeringarna.

- Man undrar hur de är funtade då.

Tommie själv har klarat sig från större olyckor, men en Volvo F4 som Tommie hade på 80-talet blev skrot i en olycka i Norge. Tre ton olja i två IBC-containers skulle transporteras till Ålesund. Tommie hade placerat dessa bakom två pallstuvor för att inte få hela vikten på framhjulen. Bilen hade just varit inne på service och hade dessutom fina däck.

- Inför en kraftig utförsbacke före Ålesund växlade jag ner på tvåan och rullade sakta nerför, men motorn varvade bara mer och mer och jag måste sätta foten på bromsen, berättar Tommie.

- Men då låste sig hjulen och lastbilen blev som en kälke. Jag släppte foten från bromspedalen men den satt fortfarande kvar i golvet, förklarar han med stor intensitet.

- Jag böjde mig ner för att dra upp bromspedalen med handen, men då var det försent. Jag smackade i vägräcket på vänster sida och med ett tjoff såg jag när batterierna försvann ut i skogen, berättar Tommie som åkte utmed räcket hela vägen ner tills han slutligen fick stopp nere i botten. Där var en norrmän på väg att ta sig upp från andra hållet och var härsmänen från att få Tommies Volvo i fronten, men hans enda kommentar var:

- Ja, idag är det kjempeglatt.

Volvon, som var illa skadad, fick åka bärgare till lossningsplatsen för att bli av med oljan.

- Han åkte runt i Ålesund flera varv med lastbilen hängande bakom. Han ville väl visa att han hade jobb och att en dum svensk hade krockat, berättar Tommie.

För Tommie blev det till att ta tåget hem men bilbärgaren ville köpa bilen. Men försäkringsbolaget ansåg inte det var någon bra idé.

- De lagade men det blev aldrig någon bil av den. Det var en dansk som köpte den men motorn pajade i Halmstad på väg hem så den slutade sina dagar där.

När det inte är jobb för Tommie så handlar det mycket om bilar.

- Någon hobby behövs inte när man bor i hus men jag lirade golf förut. Sedan fick jag ont i höfterna så det har inte blivit så mycket.

- Men jag gillar bilar och har en Volvo 262 Bertone i nyskick. Har också en Mercedes 500 SL och gillar att åka fort, men det behöver man inte vara orolig för när man åker i den här, säger Tommie och menar sin Iveco med fartbegränsare.

- Det är det som är nackdelen när man inte kan öka farten. Under omkörningar händer det att man ligger i vägen för de som har bättre tempo.

Annars är han nöjd med sin bil som han har haft i tre år.

- Det enda är kopplingen som är för klen. När jag har fyra ton så osar det. Man måste ha en teknik för att köra den och inte fullt järn och släppa kopplingen.

- Nu talar den om att den behöver bromsar, så nu bromsar jag inte utan tutar i stället, säger han skämtsamt och skrattar.

Min dag är slut och jag blir förvisad ur hytten men Tommies arbetsdag är inte riktigt till ända.

- Två pallar ska från Årsta till Hässelby men dem tar jag när jag åker hem, hinner Tommie Lundkvist säga innan han drar igen dörren och piper iväg med sin Iveco på nya uppdrag.

bosse.norvinge@akeri.se