

# DRA BANT MED TVÅ LIV



Ibland kan man sitta med en gammal handling och undra vad som hände med fordonet. Om det blev avregistrerat läggs dokumentet åt sidan och sannolikheten är liten att man hittar en uppföljning på historien. Hallänningen Erling Anderssons Scania-Vabis L51 försvann i praktiken bara på pappret och dök upp i gott skick drygt 25 år senare.

Av **Bo Norvinge** (text & foto)

I ett garage på ett litet sågverk i Nortorp utanför halländska Simlångsdalen står en iordninggjord Scania-Vabis L51 av sista årsmodellen, 1959. Ägare är den pensionerade sågverksägaren Erling Andersson.

När Klassiska Lastbilar kommer för att titta på Drabanten är Erling i full gång med att reparera en traktorgrävare, så redan här kan konstateras att han inte ligger på sofflocket.

## Stor uppfinningsrikedom

Portarna slås upp till garaget men den inledande förevisningen av Skakfyran blir kort och snart är det annat som ska visas. Det dröjer inte länge förrän det står klart att Erling i positiv bemärkelse måste vara Hallands svar på Åsa-Nisse. Nu ligger Simlångsdalen faktiskt nära Smålandsgränsen, så det hela känns inte alls främmande.

Först visar han sitt finurliga och egenhändigt byggda system med spårbundna vagnar för brädstaplarna. Utan större ansträngning kan stuvorna med handkraft dras ut ur bräddlagret för att lätt nås med gaffeltrucken.

– Rälsen hittade jag på en gammal nerlagd torvfabrik och vagnshjulen kommer från en kalkfabrik, berättar Erling.

Snart slås portarna upp på ett annat garage strax följt av ett karaktäristiskt ljud från en fyr cylindrig Scania-Vabis-motor. Ut i dagsljuset rullar Erlings brädgårdstruck byggd av en Scania-Vabis L51 från 1956 vänd bak och fram. Självfallet handlar även detta om ett verk skapat av Erlings händer. Snart är trucken inomhus igen och vi skenar iväg mot nya mål.

I bottenvåningen i en annan

byggnad står det ett badtunneliknande betongföremål fyllt med vatten tillsammans med ett myller av generatorer, snurrande axlar och en manöverpanel från en annan tidsålder som kan få varje nostalgiker att bara stå förstummad och betrakta.

– Detta är min egentillverkade vattenkraftsanläggning som drivs av vattnet från tjärnen, berättar Erling. Jag säljer ström till elbolaget. Samtidigt berättar Erling om att han även har konstruerat en automatisk kalkdosare som pytsar ut kalk i den försurade tjärnen som driver vattenkraften.

För att återgå till lastbilen tar vi oss först tillbaka i tiden till juli 1959 då Scania-Vabis L51:an med registreringsnummer P 2017 levererades ny till Carl Valter Bengtsson, grundare och innehavare av Floda Cementgjuteri. I drygt fyra år transporterades företagets betongprodukter på flaket innan den istället ersattes av en Scania-Vabis L56 dragbil med trailer. Drabanten blev ett inbyte hos Scania-Bilar i Göteborg och fick efter länsövergången det nya registreringsnumret O 5733.

## Rullade i Göteborg

Bilen såldes under januari 1964 till AB J.P. Bergkvists Åkeri i Göteborg, ett av stadens större åkerier. De från detta år nya ägarna skulle förnya den omoderna flottan.

– Bilparken bestod till stor del av slitna små bensindrivna Volvo-lastbilar och vi köpte bland annat några bättre begagnade Scaniafyror, berättar Ingemar Bengtsson som då var bilparkschef på åkeriet.

Mest handlade uppdraget om att förflytta schaktmassor under mitten av 1960-talet då citysaneringarna och miljonprogramsbyggen



Trots att nästan 70 år gått sedan grundmodellen konstruerades är det en högst behaglig tur Erling bjuder på i sin lastbil.

Tidens tand har satt sina spår i Flobyhyttens inredning som kanske är i behov av renovering men Drabanten används fortfarande som ett bruksfordon.



Originalbilens 100-hästars D442 på 6.23 liter var fullt fungerande men byttes ut efter att en helt ny hittats i Stockholm.

1959 var sista året för L51 som egentligen var en vidareutveckling av F- och L10 som presenterades under brinnande krig, 1944.





**Ingemar Bengtsson**, bilparkschef och föreståndare på AB J.P. Bergkvists Åkeri 1964–1971.

**Åke Bengtsson** i Åled, tredje ägaren till L51:an som hyrdes ut till armén.



**Jan och Anna-Lena Bengtsson** framför Floda Cementguteris Volvo. För 53 år sedan köpte Jans far, Carl Valter Bengtsson, sin nya L51 till företaget.



## Fakta

**Bil:** Scania-Vabis L51 46 113,1959

**Motor:** Rak 4:a, 100 hk.

**Antal växlar:** 10.

**Hytt:** Flobyhytt.

**Påbyggnad:** 3-vägs Blidsbergstipp.

**Tjänstevikt:** 4.930 kg.

**Maxlast:** 6.370 kg.

Ursprungligen hade Scania-Vabisen hjulbasen 4,60 meter men Erling minskade ner den till 4,16 med en totallängd av 6,35 meter.



Uppfinningsrikedomen är stor hos 76-årige Erling Andersson som kan visa flera finurliga konstruktioner och byggen.



En Scania-Vabis L51 från 1956 använde sig Erling av för att bygga en brädgårdstruck till sin sågverksamhet.

► tillsammans med några större infrastrukturella projekt var i full gång. Sommaren 1966 byttes bilen in mot en ny Volvo på AB Bil & Truck i Göteborg.

En dryg månad senare såldes den vidare till köpman Åke Bengtsson i Spånstad, Åled, vars verksamhet startades 1962 och i över 30 år hyrde ut en stor mängd lastbilar till försvaret.

– Denna minns jag att vi bland annat skickade upp till Östersund på en stor övning. Jag gillade egentligen inte dessa bilar då de var för omoderna, säger Åke.

### Avförd ur registret

Den sedan 1966 avställda O 5733 avregistrerades under september 1969, så teoretiskt skulle historien om L51:an varit slut här och kunnat lämna fritt för spekulationer om skrotningar, traktorkärror eller maskinredskap. Verkligheten

var en annan. Lastbilen levde kvar och användes då och då av försvaret.

– Registrering var onödig då kronan kunde använda avställda och oregistrerade fordon, berättar ”Åke i Åled” som han är mer känd som.

Erling Andersson köpte tippbilen omkring 1972 för att ha den i sin verksamhet. På hans sågverk använde han den till att köra bark ett 50-tal meter inne på området och behövde således inte ha något inregistrerat fordon.

Erling som var förtjust i Scania-Vabisen tyckte med tiden att det skulle vara roligt om han kunde ta sig en liten tur utanför markerna och påbörjade därför en renovering.

– Motorn var visserligen hyfsat bra men jag hittade en ny motor i Stockholm som jag monterade, berättar Erling och visar samtidigt originalmotorn som står i en av hallarna.

Det som var sämst på bilen var

inte förvånande den gamla Be-Ge-hytten med trästomme.

En halv donatorbil inköptes från några herrar i Tidaholm som använt den främre delen till att driva ett sorteringsverk i en grusgrupp.

### Bättre Flobyhytt

Reservdelsbilen, R 2443, köptes ny 1959 av enbilsåkare Allan Larsson i Blikstorp utanför Hjo som använde sin L51:a för mjölkhämtning på dagarna och grus på kvällarna. Det lustiga är att donatorbilens chassinummer bara skiljer två nummer ifrån huvudobjektets och troligen stod de tillsammans på linan i Södertälje! Något som mer markant skiljde dem åt var hytterna. Skaraborgsbilen hade en Flobyhytt som dessutom var i gott skick, så steget blev inte långt till att genomföra ett byte.

Tippbilen som hade axelavståndet 4,60 meter tyckte Erling var

onödigt lång och ramen kortades drygt 40 centimeter. Det ruttna flakvirket byttes och ersattes självfallet av plank från den egna sågen.

Efter att blivit målad grön var det bara dags för lastbilen att komma i register igen.

– En bekant arbetade på Bilprovningen och det underlättade nog handläggningen en del, berättar Erling.

1995 hamnade Drabanten i bilregistret som GSN 067 efter 26 år som avförd.

Vi avslutar den ytterst intressanta dagen med en behaglig tur i Drabanten. I lagom hastighet åker vi på de lågtrafikerade småvägarna runt Nortorp. Ljudnivån i hytten är överkomlig när fyran inte behöver varvas så mycket. Efter att ha parkerat sin ögonsten i garaget är Erling snart är inne i någon av byggnaderna och i full gång med att förverkliga en ny idé. □