



Fara å färde för Superbävaren

I Svensk Åkeritidnings bildarkiv hittade jag för något år sedan ett fotografi med en lastbil som rasat ner från en högre belägen gata i någon stad. Arkivbilderna har i princip aldrig med sig någon form av uppgifter eller noteringar. Så inte heller i detta fall, inga ledtrådar alls. Men med ett obotligt intresse att luska i åkeri- och fordonshistoria kände jag kallet att få fram en berättelse om bilden.



ANDERSSONS LEYLAND FOR IGENOM RÄCKET OCH DROG MED SIG FYRA MOTORCYKLAR OCH EN TRAMPCYKEL EFTER ATT HA TRYCKT TILL EN GAMMAL OPEL PÅ OTTERHÄLLAN I GÖTEBORG 1954

TEXT: BOSSE NORVINGE **FOTO:** SVENSK ÅKERITIDNING ARKIV

Efter flitigt grävande, hjälp från folk i näringen och arkiv, tillsammans med lägliga sammanträffanden är nu bilden av händelsen så gott som klar.

Vid närmare syning kan konstateras att lastbil-fabrikatet var det, i vårt land, ovanliga Leyland. Olycksbilen var en av två större Leylandlastbilar som ägdes av B. L. Anderssons Åkeri AB, ett åkeri med adress Enskede som drevs av Berndt Enok Andersson och äldste sonen Lennart. Åkeriet körde bland annat inrikes fjärtrafik för ASG på linjen Stockholm–Göteborg.

Leylandlastbilarna var av modell Super Beaver tillverkade 1954 – en på sin tid rätt så bastant pjäs på 7,8 ton och en maxlast på omkring 8,5 ton.

Fabrikatet tillsammans med många andra togs in av bilimportören och återförsäljaren Förenade Bil, som då fanns representerat på sex orter och där Malmö var den första där verksamheten startade 1921.

FLEST LEYLAND FANNS REGISTRERADE i landet just 1954 med drygt 20 fordon, men redan året efter hade antalet mer än halverats för att snabbt fortsätta att minska till ett minimum.

Platsen för händelsen som först antogs vara Stockholm och någonstans över Söder Mälarstrand, visade sig vara Göteborg och hörnet Lasarettsgatan/Ingenjörsgatan.

Den okända fotografen befann sig här på fjärde våningen på Stora Badhusgatan 18.

Men låt oss ta händelseförloppet från början – tisdagen den



SVEN "SPISKROKEN" JONSSON, EKLUND, LENNART ANDERSSON (SENARE ALKEVIK), BERNDT ANDERSSON OCH SIXTEN BLADH FRAMFÖR ÅKERIETS TVÅ LEYLAND SUPER BEAVER ÅRET 1954.

17:e augusti 1954. 30-åriga Egil Hellström var grävmaskinist sedan två år tillbaka men tjänstgjorde under sin fritid som billots i Göteborg, där han för dagen börjat arbetet vid sju på ASG-terminalen. Med sig i den knappt två månader gamla Leylandlastbilen med 1 000 mil på mätaren hade han ordinarie chauffören 28-åriga Arne Lönnervik, anställd av B. L. Anderssons Åkeri, som under natten kört ner ekipaget från Stockholm. Billotsen Egil Hellström hade aldrig tidigare kört en Leylandlastbil.

Närmare klockan två på eftermiddagen befann de sig på Otterhällan i centrala Göteborg och hade där just lossat en låda hos Siemens på Ingenjörsgatan, det 16:e stället i ordningen. Kvar på flaket var omkring två ton gods till Wezätas tryckeri och VVS-firman Hallbergs Installationsbyrå som båda låg i fastigheten nedanför gatorna med adress Stora Badhusgatan.

Egil la i krypväxeln och körde uppför Ingenjörsgatan, och för att klara svängen upp för Lasarettsgatan tvingades Egil släppa tillbaka bilen några meter för att kunna ta ut svängen. Vad som sedan hände är inte riktigt fastställt då meningarna gick isär, men enligt vad Egil sagt så släppte han handbromsen men fotbromsen gick i botten varpå lastbilen började rulla baklänges. Han försökte då bromsa upp bilen genom att släppa upp kopplingen med krypväxeln ilagd, men Arne som satt bredvid inser faran med att motorn istället hamnar i backgång varpå han slog ur växeln för att inte situationen skulle förvärras ytterligare. Egil försökte dra handbromsen med konstruktionen att den krävde att man pumpade tre gånger. Men vid varje pumpdrag när Egil förde handbromsspaken i främre ändläget så släppte bromsen.

FLERA VITNEN SÅG HUR DE BÅDA i hytten frenetiskt och målmedvetet försökte reda ut situationen och få stopp på lastbilen, något som man inte lyckades med. Lastbilens vänstersida törnade i högersidan på Gösta Knutssons gamla Opel personbil från 1938 som stod parkerad längre ner i backen, och därefter fortsatte baklängesfärden genom det tunna järnräcket. Till slut störtade bilen fem meter ner för stenmuren som höll på att få ny granitbeklädnad för att slutligen få stopp på tomten nedanför. I fallet drogs fyra motorcyklar och en trampcykel med från Lasarettsgatan.

Motorcyklarna ägdes av en Sjökvist i Mölnlycke och de tre göteborgarna Gustav och Rune Andersson samt Elis Åsberg – alla bokbindare som med stor säkerhet var anställda på Wezätas Tryckeri alldeles vid olycksplatsen. Trampcykeln som syns på avsatsen tillhörde direktörsassistent Bertil Wahlqvist. Alla tvåhjulningar blev totalhavererade och godset till Hallbergs Installationsbyrå och Wezätas Tryckeri blev skadat. Däremot medförde olyckan tack och lov inga personskador. Leylandlastbilen fick omfattande skador vid luftfärden. Ett tillfälligt körförbud utfärdades och lastbilen togs till Bil & Trucks verkstad på Marieholm där man inte kunde konstatera några tekniska fel som kunde ha orsakat olyckan. Och efter drygt tre månaders reparationer var lastbilen i trafik igen. Leylandlastbilarna som rullat sedan sommaren 1954 blev inte så långvariga i verksamheten. Inköpspriset var lågt men enligt Lennart så gällde det tyvärr också kvaliteten.

KNAPPT TRE ÅR SENARE, den 21 maj 1957 ställdes de båda lastbilarna av. Bilarna hamnade åter hos generalagenten Förenade Bil i Stockholm den 7 februari 1958 och under det tidiga 60-talet trillade de helt ur registren, troligen nerskrotade men några bekräftande uppgifter finns inte. Så vem vet, kanske finns de gömda och glömda i någon lada.

B. L. Anderssons Åkeri namnändrades i slutet på 50-talet till Andersson & Alkeviks Åkeri AB efter att sonen Lennart tagit sig efternamnet Alkevik. Det var sedermera Lennart Alkevik som 1971 startade upp Lillebil, ett företag som idag drivs av hans son Leo Alkevik.

bosse.norvinge@akeri.se

Tävla med tidningen

Leyland som varumärke finns inte idag i Europa, men Leyland Trucks ingår idag i en annan stor lastbilstillverkare. Vilken?

Leyland

1. Iveco
- X. Daimler (Mercedes)
2. Paccar (DAF)

Skicka ditt svar till: akeritidning@akeri.se eller med vanlig post: **Svensk Åkeritidning, Box 7282, 103 89 Stockholm.**

Märk kuvertet "Nostalgitävlingen". Senast den 6 mars behöver vi ha ditt svar. I potten den här gången lottar vi ut vårt populära multiverktyg.

Grattis!

Det berömda engelska veteranfordonsrallyt för kommersiella fordon mellan London och Brighton kördes första gången 1961, något som Leif Eriksson i Kil kunde eller i alla fall gissade rätt på.



Evenemang

MER INFORMATION PÅ
WWW.VETERANLASTBILAR.SE

... och här kommer evenemangskalendern med det mesta och bästa maj ut.

Transport 2015

Torsdag-söndag 19-22 mars, MCH Messecenter Herning, Danmark

Svartåträffen

Fredag 1 maj (sankväm valborgsmässoafton torsdag 30 april)
Svartå Bruksområde

Tunga Rallyt - Väst

Lördag 9 maj, Göteborg

Smålandsrundan

Lördag 16 maj, Skillingaryd

Tunga Gefle Dala 2015

i samband med Trucks In Dalarna
Fredag-lördag 22-23 maj, Romme Alpin, Borlänge

Strängnäs Truck Meet

Fredag-lördag 29-30 maj
Björkvik Ring (E4 söder om Nyköping)

Östergötlands Veteranlastbilsklubb

Lördagen 30 maj
Scania Wahlstedts Bil, Motala