

## Stormig nostalgi

Just som årets värsta höststorm viner som värst kring knuten skriver nostalgiredaktör Bosse Norvinge om stormen Ada. Året var 1969 och som alltid i kris hade lastbilarna viktiga funktioner att fylla. Välkommen till ännu en resa tillbaka i tiden.

**TEXT** OCH **FOTO:** BOSSE NORVINGE

## Mjukis från Finland

I arkivet fanns denna lastbil, en modell som då jag aldrig sett förut, åtminstone inte ute i trafiken.

Det ska vara en Nalle-Sisu KB-24, enligt uppgift tillverkad från omkring 1959 och en bit in på 60-talet.

Det är lite skralt med uppgifter om nallen, men högst troligt var inte detta någon skrytmodell vare sig från SISU-fabriken, åkarnas eller chaufförernas sida. Tydligt fanns modellen med två olika bensinmotorer på 70 hästkrafter, något som lär ha varit i det lägsta laget.

KB-24 uppskattas ha varit jämbördig med Volvos Snabbe och Trygge lastkapacitetsmässigt. Även effektmässigt då Snabbe och Trygge heller inte var några raketer direkt, då visserligen med undantag för om Volvos B36 bensin V8 satt under hytten.

Modellen fanns även i en off-road-version då benämnd KB-48.



FOTO: SVENSK ÅKERITIDNING ARKIV

## I väntan på ström

Här syns en blandad skara bilar från våra två lastbilsfabrikat, flertalet anslutna till lastbilcentralerna i Kungälv och Älvängen. Platsen är LMC i Kallebäck Göteborg och året är 1969. Fotot är taget kring 23–24 september, ett datum som säkert en och annan på västkusten fortfarande minns.

Det var på måndagsmorgonen den 22 september som stormen Ada med orkanstyrka i byarna drog in över området och orsakade stor förstörelse. 10 personer omkom, 200 skadades, 25 miljoner kubikmeter skog la sig. Ett omfattande strömbrott som varade under nära tre dygn drabbade Göteborg och det är därför lastbilarna står här i väntan på att få leverera sin råmjölk i mjölkkrukorna till mejeriet som till dags dato hållits verksamt i 54 år men läggs ner inom kort.



FOTO: SVEN-ERIC ERICSSON

## Gamla iskämpar

Nu tjänstgör iskraporna för fullt på nerisade bilrutor. Här är ett gäng iskrapor som pensionerats. Den rosa kommer från en återförsäljare för Chevrolet i Indiana USA. Någon bilförsäljning finns inte kvar på den platsen idag. Den gula skrapan kommer från Svelast som på 80-talet lyfte fram fjärrfrakten som företaget utförde. Slutligen den blå och mest slitna skrapan från Esso. Någon datering finns inte på den men namnet Esso användes i Sverige från 1951 fram till 1986, då Statoil tog över bolaget.



## Håll intresset igång – gå på museum

Träffsäsongen är över men museerna fortsätter att ta emot besökare och några nyheter presenteras inför vintern.

– I december blir det vinterutställning med Lars Molins film Midvinterduell som tema, berättar Robert Bengtsson, intendent på Scania's museum i Marcus Wallenberghallen i Södertälje.

På Volvos museum i Göteborg väntar nyheter:

– Snart ska vi släppa en audioguide. Vi hoppas det blir en positiv nyhet för besökarna som vill gå runt själva men ändå få all information, berättar Sören Nyboe, museichef sedan i maj.

– Vi läser nu in den på svenska och den ska vara klar före jul, lovar han. På Sveriges Järnvägsmuseum pågår just nu utställningen – På Väg En Väg- & Bilhistoria, där får man följa med på en historisk resa genom vägens och bilens utveckling i Sverige. Och den 11 december invigs den 15 meter långa och specialbyggda Legoutställningen och den spektakulära Wind Wagon – båten som seglat genom Nevadaöknen.

### Volvo museum

Arendal, Göteborg  
Tis–fre 10–17, lör–sön 11–16  
031-66 48 14

### Scania's fordonsmuseum

Marcus Wallenbergs Hallen,  
Södertälje Mån–fre 9–16.  
Ring 08-553 825 00 före besök.

### Åkerimuseet

Brocenter, Olofström Vardag och sön 11–15 0454-30 94 00

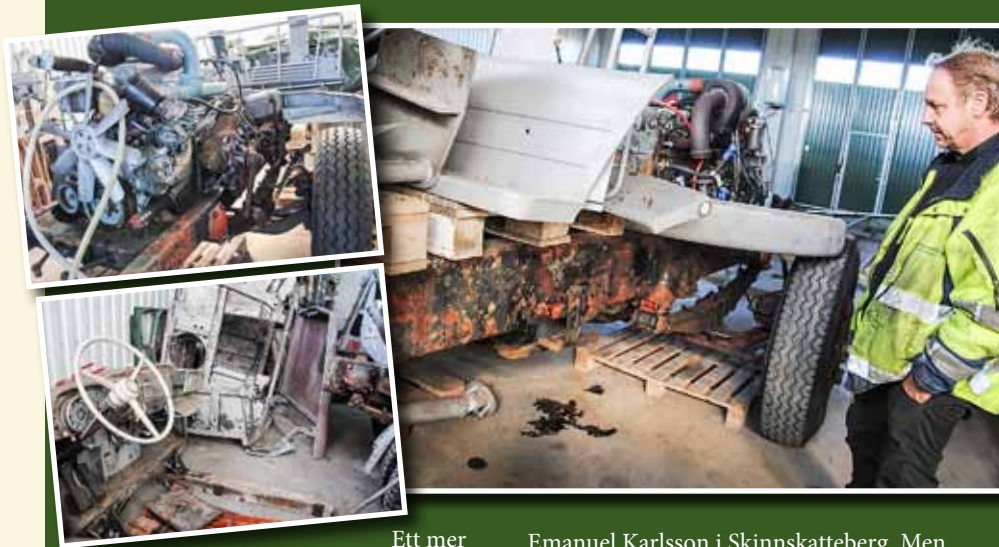
### Sveriges Järnvägsmuseum

Rälsgatan 1, Gävle  
Tis–sön 10–16  
0454-30 94 00

### Sveriges Vägsmuseum

Kjula, Eskilstuna  
Besök förhandsbokas på 010-123 89 57

# GARAGERAPPORTEN



Ett mer än halvnaket L76 Scania-Vabis chassi med hytt, huv och torped uppställt på betonggolvet och mängder av lösa delar uppradade på ramen kan för många ses som ett projekt med målet alldeles för långt bort i fjärran. Men inte för Håkan Gålbom i Uddevalla som har siktet inställt att ha den körklar till nästa vinter även om det är med viss tvekan.

– Rätt var det är så ska man skruva på annat, säger Håkan som också till vardags kör tradare på Norge i tvåveckorsperioder, men är hemma lika länge däremellan.

Till vintern ska jag ta tag i lastbilen men under hösten har det varit så bra väder att jag istället grejat med en båt, säger han.

Håkan har gjort det mesta inom det hjulburna, från mångårig erfarenhet som utlandschaufför bland annat på öst och Saudi till maskinist på närbelägna Fröländskrossen.

– Min pappa hade timmerbilar, då bland annat en 76:a, berättar Håkan

– Den var blå och vit så det ska även denna bli.

Det var Håkans goda vän Göran "Groda" Olsson som han för övrigt delar bilen på norgekörningen med, som för snart ett par år sedan köpte Scania från Sundsvall. Dess förinnan hade den sedan 1981 befunnit sig hos olika ägare i Riddarhyttan och Västerfärnebo. Men som ny 1966 inköptes den av Valfrid

Emanuel Karlsson i Skinnskatteberg. Men nu är det Håkan som är ägare och som ska se till att den restaureras.

Innerramen har bytts ut och i våras blåstrades en hel massa delar och hytten.

– Hytten är inte genomrostad, bara taket har tagit lite stryk men jag har kontakt med en bra bilplåtslagare, berättar Håkan.

– Det är plåtjobbet som är tråkigt och aldrig tar slut. Jag har inte samma intresse för det där med plåt idag som förr, erkänner han.

På ramen bakom den 240 hästar starka turbomotorn som det just nu ligger uppradade fotsteg, tankar, stötfångare och ett taksäck på, satt det tidigare en 3-vägstipp och troligen också en kran av avståndet att döma.

– Flaket är dåligt men jag har en kompis som har ett bättre på en lastbilsbakände.

– Någon packbox i växellådan och bakaxeln behöver bytas, annars är den tät och fin och har inga glapp.

– Bromsarna var nästa nya när vi tog isär och tittade, fyller han snabbt på.

– Kommer man bara igång så brukar det gå rätt bra. Jag har praktiskt taget alla delar så det är bara att sätta i gång att jobba, men jag saknar ett 76-embblem och blinkersglas, säger Håkan som ser fram emot att få komma ut på vägen med L76:an.

– Den är en riktig lyxvagn att köra, garanterar Håkan Gålbom.



## Tävla med tidningen

Vad drevs egentligen gengasfordonen av? Den här gången är två alternativ rätt.

1. **Vätgas**
- X. **Kolgas**
2. **Vedgas**

Skicka ditt svar till [akeritidning@akeri.se](mailto:akeritidning@akeri.se), eller med vanlig post: Svensk Åkeritidning, Box 7282, 103 89 Stockholm. Märk kuvertet Nostalgitävlingen. Senast den 1 december behöver vi ha ditt svar. Vi lottar ut vår klassiska trälastbil.



Vi fick in ovanligt många rätt svar på förra frågan, så vi gissar att det var en populär person. Rätt svar var Ceve Byström, riksombudsman och senare direktör för Svenska Lasttrafikbilägareförbundet från 1938 fram till sin död 1963. Rätt namn luskades fram av Ingegärd Nilsson, Karlstad. Vi säger grattis. Vårt pris kommer på posten.

## Vind i seglet för ÅHS

Åkerihistoriska Sällskapet har under en tid fört en tyst tillvaro, men efter årsmötet i Örebro förbereds nu nya tag. Styrelsen med grundaren av ÅHS – Lasse Gullberg (mitten) som tillförordnad ordförande vid rodret ska nu se över organisationen och dra upp riktlinjerna för framtiden. I övrigt består den ny tillsatta styrelsen av (från vänster) Kjell Olsson, Kenneth Hedegård, Per Thomson och Lasse Pettersson.

FOTO: FRANS JOHANSSON

