



David Regnérs Åkeri var redan då ett gammalt anrikt Stockholmsåkeri. John körde kring 1964 denna Scania-Vabis L55 från 1961.



Förr användes lastbilarna även till privata utflykter, som med Scania-Vabis L55:an som John körde sommaren 1966.



En Volvo L495 Titan 1964 dragbil med kort tipptrailer rattade John hos Ove Larsson. Här i maj 1968 med 16 ton lass vilket inte vägen klarade. Titannen hade Ove från 1966 till 1969.



Även bilar som John inte körde fotograferades. Denna Scania-Vabis L576 Super från Stockholms Åkeri körde en granne i Hammarby ibland.



Kenworth W900A, en ikonisk lastbilsmodell som tillverkades från 1967 till 1979. Detta exemplar i Kanada 1979 tillhör de kortare som skadats.

Många vägmil

En långt arbetsliv med kameran till hands kan innebära många intressanta fotografier. John Dahlgren har en omfattande bildsamling från sina perioder bakom ratten. Här får vi njuta av 25 års dokumentationen från vägarna.

Av Bo Norvinge (text och foto), John Dahlgren (foto)

Född och uppväxt i militärstaden Eksjö hamnade John Dahlgren som 15-åring i Tureberg, Sollentuna. Han gick ut på sjön och kunde fram till pensionen samla en diger meritlista med turer på många av världshaven, på fartyg och dykeriplattformar. Men perioderna i land innebar också möjligheter att jobba extra, och då nästan uteslutande med att köra fordon.

Bilkörkortet innebar direkt från hösten 1962 ett VW-skåp hos PA Segenmark följt av en Ford Thames Trader hos Turitz & Co med varor ut till EPA-varuhuset i Stockholm från lagret på Norra Station. Hösten 1963 tog John trafik kort och började på

Danderyds LBC i en Volvo Viking, vilket inte blev som önskat. Han tog istället tjänst året senare hos David Regné i Solna med en Scania-Vabis L55 tippbil.

– Jag ville köra Scania-Vabis. Dessa hade jag uppskattat sedan jag var snorunge och åkte med Scania-bussen från Eksjö. Som tioåring när de rev kåkarna i grannskapet fick jag också åka med Scania-Vabis, berättar John Dahlgren som hoppade runt bland Stockholmsåkarna efter tiden hos Regné.

Efter lumpen 1965 på I1 väntade körning med en annan L55:a hos en åkare på Hägerstensåsen. Därefter mer L55 och även Volvo L395 Titan

hos Ove Larsson i Märsta. Det blev en lång rad kortare sessioner hos ett stort antal andra åkare. Under åren 1969 till 1971 passade John också på att utbilda sig på Stockholms Tekniska Institut.

Under tiden körde han bland annat hos Borgelunds Transport AB som hade tidningsbilar.

– Jag lärde mig köra automatlåda på hala vägar där. Visserligen med smala dubbdäck men de var lätta olastade, berättar John som körde kvällstidningar på lördagar samt morgon- och kvällstidningar på söndagarna.

– Vi fick också lära oss att plocka förbi varandra med radio tills polisen satte stopp. Sedan använde vi

oss av en ny metod att använda blinkerser för att visa att det var fritt för möte, fortsätter han om sin tid på Borgelunds under början av 70-talet.

Efter en kortare period bosatt i Malmö med jobb på Kockums drog John tillbaka ut på haven och flyttade vidare.

Bland annat till Göteborg och till Härnösand där sjöbefälsskolan lockade. Vid ett tillfälle på ett av Stenas fartyg fann han en annons om att Sellbergs sökte personal. Det blev Stockholm igen och under ett par, tre vintermånader 1975 en tjänst som transportteknisk förman med ansvar för bland annat två speciella Scammell Contractor 6x4 från ▶



I hytten

Namn: John Dahlgren.

Bor: Källandsö, Lidköping.

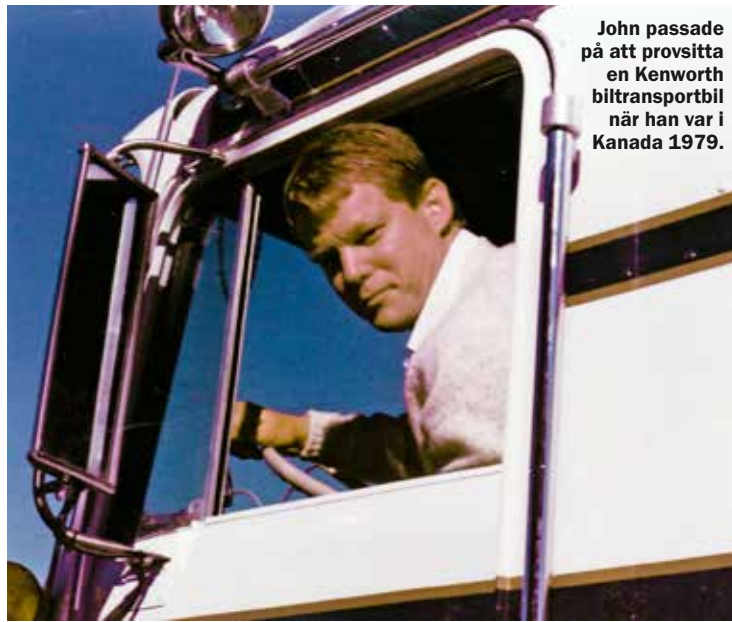
Sysselsättning: Pensionerad sjöman och lastbilschaufför.

Först körd lastbil: Ford Thames Trader.

Favoritlastbil: Scania med motorhuv

Antal lastbilar just nu: 0.

John Dahlgren från Lidköping har hela sitt liv sysslat med att transportera gods i alla volymer. Både på väg och vatten.



John passade på att provsitta en Kenworth biltransportbil när han var i Kanada 1979.



Scania-Vabis LS76 Super tillhörde Elof Nordmark i Skärholmen från ny 1967 till 1971. Han var ansluten till Åkeriföreningen Kedjan.

En Ford W-serie från tidigt 70-tal rullar på M/S Stena Nordica som under några somrar gick mellan North Sidney, Nova Scotia och Port aux Basques, Newfoundland, i östra Kanada.



En ny Scania LT146 stod under däck på väg till Algeriet på M/S Stena Nordica som utchartrats till ett algeriskt rederi på sträckan Marseille-Alger hösten 1975



John har lastat 19 ton glasspinnar på en bondgård i Arvika med Skärhamns LB140, ett äventyr på grusvägar som resulterade i skadad fälg på trailern.



Tidigt under vintern 1975 jobbade John på Sellbergs som hade två 35 ton tunga Scammell Contractor 6x4 från 1967 med blockvagnar från tyska Scheuerle. 200-tonnarna innebar många intressanta uppdrag.



Borgelunds Transport AB hade inte bara pickuper till tidningskörningarna. Denna L36 Super från 1968 användes till 1971.



John i sin barndoms trakter med Skärhamns Scania LBS110 och Roto-Lines trailer parkerad på torget i Eksjö.

” Vi hade ständig dispens i dagsljus för tre meter men med last krävdes ofta följebilar och trafikövervakning.

► 1967, med tillhörande blockvagn från Scheuerle.

Den kunde sättas ihop i olika kombinationer och varje vagn hade 32 hjul och var tre meter bred. När de sattes två ihop bredvid varandra blev bredden 6,20 med passklotsarna.

- Vi hade ständig dispens i dagsljus för tre meter men med last krävdes ofta följebilar, trafikövervakning och hjälp med telefonrådar och kraftledning, berättar John.

Han har upplevt många spännande transportuppdrag med ekipagen. Men lönen var inte enligt önskemål så John var snart tillbaka i sjöfarten igen med bostad i Göteborg.

- Scammell-dragarna på Sellbergs Tunga var annars det roligaste jag suttit i, medger John som sedan vid sidan av sjöfarten jobbade extra på åkerier i Göteborg och Västkusten.

Först på Nils Nilssons Åkeri, men de lokala körningarna lockade inte.

Istället blev det några år för Hisingens Truckthyrning och via dessa även direkt för B. Anderssons Åkeri i Fiskhamnen som också innefattade körningar på utlandet. 1978 bosatte sig John på Orust och tog extrajobb på Skärhamns Åkeri på Tjörn med många körningar från Wallhamn och Göteborg.

När Tjörnbron rasade 1980 innebar det extra stök. John flyttade till fastlandet och koncentrerade sig på sjöbefälsutbildningen men en del extrakörningar för Nilsson & Noll samt mindre dragbilsåkare i Göteborgsområdet blev det. Sjömanslivet tillsammans med livet på vägarna fortsatte fram till pensionen för sex år sedan.

Nu kan John Dahlgren luta sig tillbaka och minnas fartyg, hamnar och skär samt lastbilar, asfaltsvägar och tradarfik. Och alla hans bilder gör minnena än tydligare. □



FB88-an från 1966 tillhör Karl-Erik Heldmarks Eurotrans i Vallentuna och kanske även resten av bilarna framför den av Öresundsbolagets inchartrade M/S Gustav Vasa som trafikerade Malmö-Travemünde.



Scania LS110 från 1969 med Sörlings bergflak köpte åkeriägare Elving Johansson ny 1969 och använde den fram till 1972.



De första perioderna i dragbilssvängen blev det med en Scania LB110 från tidigt 70-tal på Hisingens Truck i Göteborg. Lastning på Svenska Rayon i Vålberg.



1970-talets stora frambyggda lastbil från Chevrolet hette Titan. Denna "lådabil" på Newfoundland tillhörde LeDrew's Express, ett transportbolag specialiserat på flytttransporter.



Björn Lindgren från Enskede ägde en Scania-Vabis L76 med sugmotor från 1967. Den kallades av förarna för "Sporten" då den var rolig att köra, lätt och behändig med sina 4,20 i hjulbas.



Kompisen Claes Johansson fick en ny Scania 111 hos Halléns Transport. Den äkte John med en hel del på sina turer.



Skärhamns Åkeri på Tjörn körde mycket Englandstrailers för Johnsonsgruppens Roto-Line som kom in i Wallhamn. Här en av alla trailers efter Skärhamns Scania LBS111.



Hur leveranslastbilar transporteras i Nordamerika är inget nytt och fungerar uppenbarligen än idag. Här en Kenworth K100 med en K100 och W900A bakom.



Skärhamns Åkeris tre Scania-dragare i form av LBS140, LBS111 och LB110 samlade utanför Gulf Motellet. (väntar svar på exakt var)