

så det råder väl inte vintermörker, men resan kanske ändå innebar en del mörkerkörning. Gamla veteraner" som var med" hävdar att den tidens Scania-Vabis, tväremot vad man kanske tror, hade "ett sjujävla starkt lyse". En åkare som funderade en stund över den saken, ville minnas att "några modeller hade ett system där man kunde sätta halvljus i den ena lyktan och helljus i den andra". Poängen med detta var, menade han, att vid baklastad bil kunde man få en bättre utfyllnad av ljusbilden. Men han lät högst osäker om minnesbilden var korrekt. Det här gällde framåt, bakåt syntes bilen nog knappast alls i mörker. Den enda baklyktans ljusöppning var i storlek som en matsked, innanför satt en 5w-lampa. Inne i hytten, ja där fanns ju en ordinar taklampa som inte var så dålig. Instrumenten lystes upp med s.k. direktbelysning, en glödlampa i en plåthylsa med ljusöppning, den spred sitt sken över den ovala instrumenttavlan som innehöll det väsentliga: En hastighetsmätare, inte av visartyp, utan en graderad plåtsnurra som visade den aktuella siffran i ett litet fönster. Därutöver fanns: Omegaklockan, en dubbelvacuumeter för bromssystemet, en oljetrycksmått, amperemätare och bränslemätare. Om det fanns kylvattentemperatur? sannolikt, eftersom bilen saknar sådan på kylarlocket. Gaspedalen satt förstås, på sedvanligt scaniamanér, mellan koppling och bromspedal. Så hade f.ö. även Tidholm på samtida bilar. Utöver nämnda tre pedaler kunde det på vissa utföranden (Scintillaelsystem) även finnas en startpedal. Men när chauffören skulle blända av fick han sträcka ut vänstra handen och slå om ett förvuxet vred, eller liten spak på instrumenttavlan. Vindrutetorkaren, EN till antalet, var elektrisk. Några andra driv-

tändinställnings- och gasreglage vid signalknappen. Rejåla körriktningsvisare har den på vindrutestolparna, och faktiskt,



backspeglar på båda sidorna! Det var ju högerdörren som var förardörr. På äldre bilar slets med tiden springarna så att dörrens nederkant kom att släpa mot tröskeln, jag kan ännu i minnet återkalla det skrapande-hasande-gnisslande ljudet när en sådan scaniadörr öppnades.

Punkteringar var ju ett gissel på den tiden, men i scaniabilar, jämte Tidholm, hade chaufförerna en finess att tillgå: Nämligen en luftkompressor som drevs av ett kraftuttag på växellådan. Om motorn hade svårt att komma upp i bra arbetstemperatur, eller om det förelåg frysrisk, ingick två plåtar i verktygsutrustningen. De kunde träs ner i slitsar på kylaren varvid halva kylararen avskärmades. Det var 1933 års kylargardin.

Så långt sträckte sig fantasin runt bilderna, men vad blev det av bilen och mjölnare

Anton Edvard Larssons åkeri?

Bilen, ja den fanns kvar i Larssons ägo till 1937 då den övergick till Normans bilfirma i Örebro. Därför såldes den till åkare O Ottosson i Älvestorp. Den platsen ligger nära det från TV välkända Grythyttan. (Det där med Carl-Jan Grankvist). Som T8240 rullade den

bara ett år. Sedan såldes den till Uppsala Län, C2488. Åkeriet då? Det växte till ett

tiotal bilar, under kriget kompletterades verksamheten med framställning och försäljning av gengas-bränsle. Under

50-60 talet gick det hela upp i LBC Tidholm, där Larsson blev föreståndare. Sonen Åke blev ASG-åkare och bilparken skingrades med tiden. Fanns det förresten återläs att få från Östersund? I konsekvensens namn borde

det väl i så fall vara getost till Falköping! Fotona har ställts till förfogande av Sture Gottwall. Uppgifter har även lämnats av Stig Bender och Jan Gunnarsson.

"HYBRID"

Av Malte Eriksson.

Minns ni artikeln i TM 1/2002 om bl.a. Scaniabossen där stödaxeln sitter framför drivaxeln?

En sådan stödaxel dök helt överraskande upp när jag besökte en samlare. Hade inte trott att någon sådan överlevt fram till nu.

Men det var något konstigt med det hela som vållade huvudbry. Fjädrarna satt inte som de skulle, och inte heller så fjäderfästena speciellt scaniaaktiga ut. De ursprungliga fjädrarna skulle ha suttit lagrade i en ände, med en bult under stödaxeln.

Tydligen hade någon "kucklare" kommit över en äldre scaniaboggie men bara haft användning för stödaxeln. Han hade hittat ett par TIDAHOLMSFJÄDRAR med fästet, och använt dem istället. Observera resterna av scaniafjädrarnas fästet, som syns mellan kramporna. Men observera även att stödaxeln ligger upp-och-ner. Den bildar normalt en slags upp-och-ner-vänd portalaxel, för att låna ett uttryck från bussvärlden. Detta för att kardanröret måste gå klart ovan stödaxeln. Det tomma hållet som syns är givetvis efter bromsaxeln. Tänk om det hade gått att återskapa bilen som axeln suttit på!

Foton: Michael Hägg.



former tror jag inte existerade då. Hade bilen haft bensinmotor så hade det funnits