

Snow Trac-historia

1955-1982





KNIVBLADET

Nr 3 1957

en vass tidning från ett skarpt företag

Personaltidning för anställda vid AB Westeråsmaskiner



I företagets personaltidning dess första år, en stor nyhet för alla.
På framsidan finns dåtiden tungviktsboxare nr 1 i Sverige, Ingemar Johansson.

Register.

Förarbetet
Tillverkningsorder eller Tvo på Aktiv-språket
Tillverkade
Modeller
Reklam
Skyltar

sidan 43

Förord.

Orsaken till detta häfte är grunden man haft med sig när man är född i Morgongåva, fått åka vesslor som liten, fick vara med och samordna övertagandet av företagets arkiv, samverka med Morgongåva Byalags alla eldsjälar och framför allt den stora träffen vi hade 2012 efter påhittet "Industriminneshistorisk dag i Morgongåva" med över 1 000 besökare. Därefter har bara intresset och kontakterna skenat vidare och man fått lära sig mer och mer. Nu är registerarbetet under pågående inskrivning med alla underlag och tillägg genom nutida förhållanden för maskinerna. Tanken är att registret skall bli klart för den del som jag har koll på med hjälp av originalen, och det är den största delen. Detta häfte blir mer ett sammandrag men skall innehålla viktiga uppgifter mm.

En solskenshistoria som kom fram 29 januari 2019. En av testvesslorna hade körts ut till företagets provbondgård Nässelsta för att testas i lervälling en sommar på 1960-talet. När det var klart så kördes den upp mot en sten för att testa variatorns hållbarhet. Sedan fick den stå å gå där under kaffepausen.

Förarbetet

1955 påbörjades utvecklingen av Snövesslan.

1956 i december söktes patent i Sverige, Norge, Finland, Schweiz och Canada.

1957 i april söktes patent i Canada igen.

Enligt Aftonbladet den 16 januari 1958 angavs att det var Scania Vabis som konstruerat Snövesslan.

Den 17 januari 1958 började den stora marknadsföringen av Snow Trac.

WOLFFER PÅ TILLVERKERIMSPROGRAMMET

SNOW TRAC

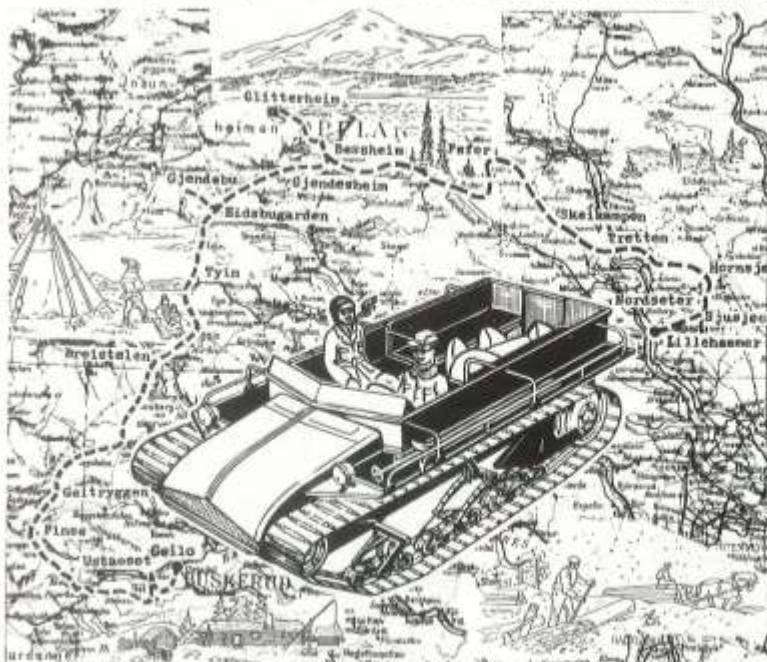
Data och prestanda.
Motor: 30 hkr V4, luftkyld, 4 växlar
Topphastighet: 25 km/tim
Vikt: 1000 kg
Bändtryck: 0,05 kg/cm²
Bränsleförbrukning: 1,5 - 2 l/mil
Last: 500 kg + draggläde med 500 kg last



1957 ÅRS MODELL

Resan en tid tillbaka arbetar verkstaden med att tillverka detaljerna till företagets senaste maskin SNOW-TRAC. Eftersom en snövessla ligger litet vid sidan om den vanliga produktionen har den väckt en del undran och nyfikenhet. En kort presentation vore därför på sin plats och var skulle den nå alla om inte genom Knivbladet.

SNOW-TRAC har skapats av ritkontorchefen ingenjör Lars Larsson, som från början på egen hand byggde sig ett exemplar för att lätt kunna komma fram till sin spurtstuga i fjällen. Konstruktionen var lyckad och tilldrog sig stort intresse, varför planerna på en fortsatt produktion blev aktuella. För att ytterligare prova konstruktionen under olika förhållanden och för att få ett antal demonstrationsexemplar byggdes några SNOW-TRAC. En av dessa har i NORRGE under en tre-veckors period varit utställt för en uppmärksam TEST-TVE. Färden gick från Lillehammer till Gello efter karta och kompass i kuperad terräng och under skiftande markförhållanden med slack, snö och is. Överallt växte Snow-tracen berättigad beundran, när den med full last (500 kg) rusade upp och nedför fjällsluttningar med ibland 45° lutning. Som ett exempel kan nämnas att den vid gång i 175 cm djup lös snö inte sjönk ned mer än 20 cm. Under hela testturen skötte den sig utan anmärkning och klarade provat med glans. Resan har varit föremål för reportage i norsk press och där sparas inte på leverden, varför vi kanske kan vänta oss att fler exemplar kommer att ta vägen över "Kölen".



Testturens sträckning: Lillehammer-Gjøndebu-Hornsjø-Nordseter-Tretten-Skelampen-Gold-Fafer-Sikkiladalen-Bescheim-Glitterheim-Bescheim-Gjøndebu-Gjøndebu-Sikkiladalen-Tyln-Breistalen-Geltryggen-Flina-Geltryggen-Gello-Utsaaset-Gello.

Ärets modell kommer att som extra utrustning förses med plåthytt eller kapell på rörelämling samt bensindat värmeaggregat.

Aln

Reportage i personaltidningen Knivbladets andra nummer 1957.



Den första Snow-Tracen har nått Kebnekaises topp.



Landshövding Koseberg inspekterar en av sina hög fjällspällar före infarten i Sarek.



På väg från Sulitelma mot Arjeplog.

Under ledning av ingenjör Larsson startade den 15 mars fem Snow-Traccar från Abisko ned rak kurs på Morgongåva, en sträcka på i runt tal 1200 kilometer. Färden har tillä m henlighets - hällits, då den ingått i ett omfattande prov av Snow-Trac. Då ingenjör Larsson i morse ringde från Sandviken och berättade litet om färden - sista stappan går över Sala direkt till Morgongåva - lättade han även litet på sekretessen och berättade om ferdens bevärligheter. Från Abisko hade färden gått direkt över Kebnekaises topp, på vilken en liten ceremoni ägde rum då ingenjör Larsson och lappfogde Sakatzki placerade en av våra framfluggor på toppen. Färden gick vidare över Sarektjåkke och Sulitelma, på vars toppar ceremonien upprepades. Snow-Traccarna sköts sig utomordentligt och fjällen beredde dem inga svårigheter att passera. Efter fordonen var kälkar köplade, och på var och en av dessa var 300 kg bensin och proviant lastade. Då vi märkte att fordonens dragförmåga inte på långa vägar var fullt utnyttjad, lastade vi renar på kälkarna. Renarna höll sig lugna och stod snällt kvar på kälkarna, tydligen tackasna för att slippa gå upp för de bevärliga sluttningarna till betesmarken. En annan lustig iakttagelse gjordes av landshövding Koseberg, som medföljde på färden mellan Abisko och Arjeplog för att samla erfarenheter för en framtida trafikutredning om hög fjällstrafiken. Då han steg ur fordonet på Sulitelmas topp, stod han omedelbart på näsan i snön, och vi konstaterade snart att alla fjärdeltagarna visade tendens att följa exemplet. Det berodde tydligen på att i den starka stigningen hade alla svettit fram - tillutade med överkroppen, och kropparnas balanssinne hade stört om sig efter detta. Det blev motsatt verkan om man åkte nedåt. Därför placerades alltid dagstapparna så, att sista snö - lutan på plån mark, så att kroppen kunde inta sitt normala ba - lansen före natten. I Arjeplog lämnade landsfogden alltså - pet och ersattes av generaldirektör Busck, som skulle följa oss till Bollnäs. I Arjeplog runderades fordonen och karosserna ö - verdrogs med en plasthinn för att bli absolut vattentät. Vi hade nämligen konstaterat att Snow-Trac även visade anlag att gå på vattnet. Det visade sig nu vid prov i en mindre sjö, att Snow-Trac låg bra i vattnet och att busden gjorde samma tjänst som drivjulen på en hjulångare. Detta blev en stor fördel för expeditionen, som på så sätt kunde följa den raka kursen utan onödiga avvikelser runt vjörar och vattendrag. Vi fortsatte färden över Storaån - Storsjön - Åsele - Ljusdal - Bollnäs och Sandviken. Färden har varit full av strapatser för deltagarna. Måroset verkar Snow-Traccarna fullständigt oberörda av sin pres - tation.

Då färden har gått bra och fordonen väl infriat de högt ställda förväntningarna, har vi tänkt att efteråt färden torde kunna betraktas som en av de märkligaste expeditioner, som utförts i - nom landet, göra slutstappen extra festlig och även så litet på reklamstruman. Således kommer stadsfullmäktiges ordförande kon - minister Elgstedt, att ta emot expeditionen på "Stora Kullret" i Sala kl 18 i kväll. Ingenjör Larsson kommer då att överlämna en bit stam, bruten på toppen av Kebnekaise och avsedd att införas med den stora mängd av bergarter, som finns i gruvområdet. Efter ett enklare party på Stadshotellet, där direktör Bolinder står för värdskapet, startas kl. 19 en tävling mellan Snow-Trac - cerna med Morgongåva som mål. Prins Bertil, som befinner sig i Västerås, har lovat att förrätta starten, som kommer att ske på Torget i Sala. För att göra det hela till ett publikevenemang har en del kända personer engagerats för att köra tävlingen. Som star - tande ser vi således:

Snow Trac nr 1	Ingenjör Larsson
" " " 2	Landshövding Koseberg
" " " 3	Stina Brita Melander
" " " 4	Hjuggaren Stensmark
" " " 5	"Snoddas" Nordgren

H.K.H. Prins Bertil kommer sedan att i sin Mercedes 300 HL till - sammas med direktör Bolinder åka ut till målet i Morgongåva. Må - let kommer att vara placerat på landvägen utanför Herrgården. En prissumma på 10.000 kr kommer att fördelas mellan de tre förra - ta fordonen.

Första pris 5000:- kr, andra pris 3000:- kr och tredje pris 2000:- kr. Prisen kommer att utdelas av H.K.H. Prins Bertil vid den då - dag, som dir. Bolinder ger på Herrgården sedan samtliga fordon kommit i mål.

Det är vår förhoppning, att hela Morgongåva står upp vid målet och hyllar segraren, som beräknas ankomma omkring kl 20. Person - na inte ett uppleva denna viktiga händelse i Morgongåvas histo - ria!

Tillverkningsorder eller Tvo/ på Aktiv-språket, Tvr är tillverkningsnummer:

1957	Tvo 552/ Snövesslor typ ST, för leverans i november, 75 st för 1958 års upplaga. Tvr 58005-58079. 25 motorer beställdes för leverans i januari 1958.																				
1958	Tvo 566/ 50 Snövesslor typ ST med tandhjulsdraft, kan utökas till 75 st. Tvr 59080-59129 instämplades den 5 maj 1958.																				
1959	Tvo 566/ 50 Snövesslor typ ST med tandhjulsdraft varav modell ST2 med luftgummihjul 30 st och ST3 med massiva hjul speciellt för sommarkörning 20 st																				
	<table><thead><tr><th></th><th>I förråd</th><th>Beställa</th></tr></thead><tbody><tr><td>Varvtalsbegränsare</td><td>0</td><td>20</td></tr><tr><td>Hytter</td><td>6</td><td>25</td></tr><tr><td>Kapell</td><td>2</td><td>10</td></tr><tr><td>Oljetemperaturmätare, standard</td><td>4</td><td>25</td></tr><tr><td>Timräknare</td><td>6</td><td>10</td></tr></tbody></table>		I förråd	Beställa	Varvtalsbegränsare	0	20	Hytter	6	25	Kapell	2	10	Oljetemperaturmätare, standard	4	25	Timräknare	6	10		
	I förråd	Beställa																			
Varvtalsbegränsare	0	20																			
Hytter	6	25																			
Kapell	2	10																			
Oljetemperaturmätare, standard	4	25																			
Timräknare	6	10																			
1960	Åtgärder beträffande motorer och växellådor till Snow-Trac hösten 1960 (1961 års upplaga): På MS-tröskor i lager – alla VW och Porsche-motorer avmonteras. VW-motorer för MS – besiktas, renoveras och kompletteras för ST2 Porsche-motorer för MS – dito ovan. VW-växellådor för MS – besiktas, kompletteras för ST2, eventuellt renoveras.																				
1961	Tvo 607/ 50 st ST2, tillverkning planeras omedelbart efter årsskiftet 1960/1961 med Tvr 130-179. Tvo 617/ 50 st ST4 Snow-Trac med Tvr 180-229. Hytter, kapell med mer specificeras av expeditionen.																				
1962	Tvo 631/ 100 st Snow-Trac ST4 med Tvr 230-329. Hytter, kapell med mer specificeras av expeditionen.																				
1963	Tvo 654/ 100 st Snow-Trac ST4 med Tvr 330-429 med tillbehör. Tillägg: 85 st VW-motorer och 15 st Porsche-motorer.																				
	<table><tbody><tr><td>Tillbehör: Hytter</td><td>80 st</td></tr><tr><td>Extra värmeaggregat B2</td><td>65 st</td></tr><tr><td>Extra värmeaggregat B3</td><td>3 st</td></tr><tr><td>Hastighetsbegränsare</td><td>70 st</td></tr><tr><td>Timräknare</td><td>70 st</td></tr><tr><td>Hastighetsmätare för km</td><td>65 st</td></tr><tr><td>Hastighetsmätare för miles</td><td>55 st</td></tr><tr><td>Dynor och ryggstöd</td><td>90 st</td></tr><tr><td>Extra vindrutetorkare</td><td>90 st</td></tr><tr><td>Vinsch</td><td>30 st</td></tr></tbody></table>	Tillbehör: Hytter	80 st	Extra värmeaggregat B2	65 st	Extra värmeaggregat B3	3 st	Hastighetsbegränsare	70 st	Timräknare	70 st	Hastighetsmätare för km	65 st	Hastighetsmätare för miles	55 st	Dynor och ryggstöd	90 st	Extra vindrutetorkare	90 st	Vinsch	30 st
Tillbehör: Hytter	80 st																				
Extra värmeaggregat B2	65 st																				
Extra värmeaggregat B3	3 st																				
Hastighetsbegränsare	70 st																				
Timräknare	70 st																				
Hastighetsmätare för km	65 st																				
Hastighetsmätare för miles	55 st																				
Dynor och ryggstöd	90 st																				
Extra vindrutetorkare	90 st																				
Vinsch	30 st																				

- 1964 Tvo 665/ 200 st Snow-Trac ST4 med Tvr 430-629.
Tillägg: 185 VW-motorer och 20 Porsche-motorer.
Tillbehör: Hytter 160 st
Extra värmeaggregat B2 170 st
Extra värmeaggregat B3 5 st
Hastighetsbegränsare 170 st
Timräknare 150 st
Hastighetsmätare för km 50 st
Hastighetsmätare för miles 150 st
Dynor och ryggstöd 160 st
Extra vindrutetorkare 200 st
Vinsch 50 st
Kapell med röstställning 5 st, expedierade
31/1 1964.
Påbyggnadshytt för export till Norge 15 st, köps av expeditionen.
- 1965 Tvo 741/100 st Snow-Trac med Tvr 630-729, samt 60 st hytter.
Utrustas med 60 hytter.
Bandbeslag ska tillverkas 65 svetsade och 75 gjutna, 40 st blir buffert.
- 1966 ingen tillverkad. Av Tvo 741 har den 31/1 1966 expedierats 50 st, och av dessa har 33 svetsade och 14 gjutna varit utrustade. Återlämnade beslag har varit 1,5 av vardera.
- 1967 Tvo 775/ 100 st Snow-Trac med Tvr 730-829, beställdes 15/8 1966.
Material köps för 100 st, varav 30 st ska kunna tillverkas för breda band. Bandbeslag för 75 %. Succesiv montering enligt 1967 års monteringsprogram påbörjas vecka 633 eller den 15/8 1966.
Samma vecka startar monteringen av Tvo 795/ 50 st bredband eller Trac Master ST4B med Tvr 830-879.
Tvo 804/ 35 st ST4 med Tvr 880-914.
Tvo 805/ (25) men blev 40 st Trac Master ST4B med Tvr 930-969.
Tvo 821/ 30 st Snövältar för ST4B omnämns första gången.
- 1968 för 1969 års upplagor är Tvo 837/ 40 st ST4 med Tvr 1040-1079.
Tvo 838/ 85 st ST4B med Tvr 915-929 och 970-1039.
Tvo 839/ 105 st snövältar.
- 1969 Tvo 840/ ~~50~~ 51 st ST4 med Tvr 1170-1220, **ursprungligen Tvr 1080-1129, som ej blev tillverkade på grund av felstämplade skyltar.**
Tvo 841/ 40 st Trac Master ST4B med Tvr 1130-1169.
Tvo 854/ 75 st Trac Master ST4B med Tvr 1221-1295.
Tvo 855/ 80 st ST4 med 1296-1375.
Tvo 856/ 80 st snövältar.

- 1970 Tvo 878/ 115 st ST4 med Tvr 1376-1490, påbörjades vecka 36/1970 och alla var färdiga 12/12 1970.
- 1971 Tvo 897/ 100 st ST4 med Tvr 1491-1590, påbörjades vecka 38/1971. Vid årets slut var 88 st färdiga.
Tvo 898/ 20 st Trac Master ST4B med Tvr 1591-1610, påbörjades vecka 52/1971 och endast 3 gjordes det året i den serien.
Vecka 9/1972 var alla de 20 färdiga.
- 1972 Tvo 910/ 12 st ST4, extra utrustade NATO (ej numrerade).
Tvo 921/ 75 st släpkärror för Snow Trac.
Tvo 938/ 100 st spåraggregat, påbörjades vecka 44/1972 och var färdiga vecka 46.
- 1973 Tvo 926/ 10 st Trac Master ST4B med Tvr 1611-1620, påbörjades vecka 2/1973.
Tvo 925/ 30 st ST4 med Tvr 1621-1650, påbörjades vecka 2/1973.
23 st var färdiga till Midsommar och 27 till 25/8.
Tvo 937/ 10 st Minivessler/Aktiv Trac, 6 var färdiga till Midsommar.
Tvo 957/ 5 st detaljsatser ST4 klara för Iran.
Tvo 958/ 50 st ST4 med Tvr , var 48 st klara vid årsskiftet och vecka 8/1974 var alla färdiga (100 enligt samma order, men i olika register).
Tvo 959/ 20 st ST4B med Tvr , var alla färdiga vecka 50/1973.
- 1974 Tvo 962/ 50 st Aktiv Trac med Tvr , var 10 st färdiga vid årsskiftet.
23 st var färdiga 28/6 1975.
Tvo 977/ 10 st bakvältar för ST4B.
Tvo 978/ 2 st extra utrustning för NATO-ST4.
Tvo 982/ 60 st ST4 med Tvr 1741-1800, var 50 st färdiga 1974 och alla vecka 2/1975.
Tvo 983/ 20 st ST4B med Tvr 1721-1740, var 16 st färdiga 1974 och alla vecka 10/1975.
Tvo 986/ 60 st drivband ST4 för Iran.
- 1975 samma Tvo (26 för 1974-1975)
Tvo 992/ 40 st ST4 Tvr 1801-1840
- 1976 samma Tvo (24 st)
Tvo 422/ 70 st ST4 Tvr 1866-1935, påbörjades vecka 42/1975.
Tvo 429/ 25 st ST4B Tvr 1841-1865, alla var klara vecka 43/1975.
Tvo 430/ 35 st ST4 med Tvr 1936-1970
- 1977 Tvo 444/ 25 st ST4B med Tvr 1971-1995 och
Tvo 445/ 75 st ST4 med Tvr 1996-2070
- 1978 Tvo 473/ 35 st ST4B med Tvr 2071-2105
Tvo 474/ 75 st ST4 med tillverkningsnummer 2106-2180 påbörjades vecka 42 eller den 21/10 1978, varav 8 var beställda av NATO och

- var färdiga vecka 40 den 7/10 1978.
Vecka 6 1979 eller den 10 februari var de övriga 67 ST4orna klara.
- 1978 Tvo 504/ 75 st 7-mans låga hytter ST och 20 st 2-mans låga hytter för
Tvo 473 och 491.
Tvo 505/ 15 st schaktblad för ST, tillverkas av reparationsavdelningen
Tvo 506/ 100 st enkelspårsladdaggregat.
- 1979 Tvo 491/ 60, men blev 50 st ST4B med Tvr 2181-2240. De första 5 var
klara den 17 februari 1979.
Tvo 516/ 100 st spårsladdar.
Tvo 520/ 25 st höga 7-manshytter ST.
Tvo 521/ utrustning av 1 st arme-ST4.
Tvo 522/ 50 satser hydraulutrustning ST.
Tvo 523/ 50 satser snövältar ST7520.
- 1980 Tvo 531/ 25 st ST4 med Tvr 2241-2265
- 1981 Tvo 491/ 60, men blev 50 st ST4B, var färdiga vecka 38/1981.
Tvo 522/ 50 st satser hydraulutrustning.
Tvo 523/ 50 st satser vältar.
Tvo 551/ 50 st ST4 med Tvr 2266-2315. Dessa gjordes färdiga mellan
1 och 14 februari 1981.
Tvo 560/ 20 st höga 2-manshytter och 20 st 7-manshytter samt 60 st
ST7813 band med höga beslag.
- 1982 Tvo 561/ 30 st ST4 med Tvr 2316-2330, 15 st var klara vecka 19 i maj.
Tvo 574/ 20 st höga 7-manshytter.
Tvo 575/ 15 st vältramar.
Tvo 576/ Extra utrustning för ST, från 1/1 1982.
- 1983 Tvo 581/ 28 st höga 7-manshytter.

Den första vesslan monterades av Nils Stjernberg, Gustav Berggren och en spanjor med nu okänt namn. Nils var med från början och gjorde under en semester i ordning en monteringslinje tillsammans med ingenjör Skeppstedt. Detta berättades i januari 2019 av Nils.

De första som levererades till Norge, levererades utan hytt då de blev billigare.

Den med serienummer 57001 går fortfarande i Italien, nyrustad och fin samt med ursprunglig men renoverad motor.

I Frankrike finns en av de största samlingarna i Europa.

Tillverkade:	Nr
1957 4 st	Kallade Experiment, nr 57001-4
1958 75 st	58005-58079
1959 50 st	59080-59129
1960 inga alls	
1961 100 st	130-179 och 180-229
1962 100 st	230-329
1963 100 st	330-429
1964 200 st	430-629
1965 200 st	630-729
1966 inga alls	50 av 1965 års levererades
1967 100 st	730-829
	50 st
	830-879 Trac Master ST4B
	35 st
	880-914 ST4 samt
	15 st
	915-929 som 1968 års modell
	40 st
	930-969 Trac Master ST4B
1968 70 st	970-1039 ST4B
	40 st
	1040-1079 för 1969 års modell
1969 50 st	1080-1129 blev ej tillverkade
	på grund av felstämplade skyltar
	40 st
	1130-1169 Trac Master ST4B
	51 st
	1170-1220 ST4
	75 st
	1221-1295 Trac Master ST4B
	80 st
	1296-1375 ST4
1970 115 st	1376-1490 ST4
1971 100 st	1491-1590 ST4, 88 var färdiga
	1591-1610 Trac Master ST4B
	endast 3 var klara 1971
1972	17 st Trac Master ST4B klara
	12 st
	ej numrerade ST4,
	extra utrustade för NATO
1973 10 st	1611-1620 Trac Master ST4B
	30 st
	1621-1650 ST4
	10 st
	Minivesslor/Aktiv Trac
	50 st
	ST4
	20 st
	ST4B
1974 50 st	Aktiv Trac, 10 blev färdiga 1974
	60 st
	ST4, 50 blev färdiga
	20 st
	ST4B, 16 blev färdiga
1975	ST4, 10/1974or blev färdiga

1975	25 st	ST4B, 4/1974or blev färdiga
	40 st	1976 års ST4B, klara 1975.
1976	70 st	ST4
	35 st	ST4, påbörjade 1975
1977	75 st	ST4
	25 st	ST4B
	5 st	ST5
1978	35 st	ST4B
	75 st	ST4
1979	60 st	ST4B
1980	25 st	ST4
1981	60 st	ST4B
	50 st	ST4
1982	30 st	ST4, 15 klara i maj 1982

Summa: 1840 st ST4 och 505 st ST4B = 2345 st.

Modeller:		Beställda från	Gjorda
ST1	tandhjulsdrift	1958	1957-
ST2	luftgummihjul	1958	1959-1960
ST3	massiva hjul	1958	1959-
ST4		1961	1961-1982
ST4B		1967	1967-1981

Aktiv Trac

ST5 fem stycken beställdes

ST4ans materialkostnad var 22 000,

ST4Bns materialkostnad var 25 400 och

ST5ans materialkostnad var 65 000.

Köpta/exporterade (av de 2149 som ingår i register) till olika länder.

En del är dubbelregistrerade då de återsändes, antingen för uppgradering eller för byten.

Land	År	Antal
Algeriet	1969-1970	8
Andorra	1971	2
Argentina	1960-1977	23
Australien	1961-1969	24
Bulgarien	1972-1974	6
Canada	1958-1978	92
Chile	1969	1
Cypern	1972-1975	2
Danmark	1967-1974	2
Finland	1958-1975	18
Frankrike	1963-1977	92
Grekland	1973	1
Indien	1974-1978	2
Iran	1968-1977	44
Irland	1982	1 (nr 2316)
Island	1962-1980	31
Italien	1959-1977	51
Japan	1962-1978	217
Jugoslavien	1971-1978	16
Kina	1966	1
Norge	1957-1983	381
Nya Zeeland	1964-1974	10
Ryssland	1964	1
Schweiz	1960-1971	61
Skottland	1962-1978	142
Spanien	1974	1
Sverige	1957-1982	275
Tjeckoslovakien	1967-1975	15
Turkiet	1964-1976	54
Tyskland	1963-1969	27
United Kingdom	1964-1983	122
USA	1959-1980	364
Österrike	1962-1977	62

I takt med ökande efterfrågan uppstod förfrågningar om olika utrustningsdelar.

De önskemål som kom från kunderna var bland annat:

- 1958 Vinsch (samt 1962, 1965)
- 1959 Sats rör och slangar från bromspumpen till bromsen på hjulet ST2
- 1959 Sats rör från vätskebehållare till bromspumpen
- 1959 Vindrutetorkare
- 1959 Kapell (samt 1963)
- 1960 Ombyggnad av ST1 till ST2
- 1960 Vinschar med reservdelar
- 1963 Sats sittdynor
- 1963 VW-motor 126
- 1963 Vinsch för ST4 45 hk VW
- 1963 Kompletta varvtalsregulatorer
- 1964 Drivband kompletta med beslag av ny typ
- 1965 Hytt
- 1966 Påbyggnadshytt (samt 1968)
- 1967 Hytt, sittdynor och snövält
- 1968 Slädar, Glittertind, emblem enligt prov på båda sidor av fordonen
- 1968 Snövältar (samt 1969)
- 1968 7-mans stålhytt
- 1970 Sepson-vinsch 60-04 med tillbehör
- 1970 Ebersprächer
- 1970 Ryggstöd
- 1971 2 satser detaljer för ombyggnad av snövältar
- 1971 Ebersprächers, 6 V respektive 12 V
- 1971 Frontvält med ram, utvändig hydraulkomp.
- 1973 Snow-move (hyvel o transportskopa)
- 1973 Bakmonterad vält samt hydraulutrustning för dito
- 1974 Boggiehjul för hög hastighet
- 1974 Sats komplett vältutrustning för ST4B exklusive vältar
- 1974 Solskydd
- 1974 Hydraulstyrning, bakre vält 2,4 m
- 1974 Aktiv släpa
- 1975 Plantställ, lastbankar, skogsvagnkälke, häck
- 1975 Dubbelvält
- 1975 Vinsch LAXO
- 1975 Elvinsch
- 1975 Väلت 5 m bred
- 1975 Bakmonterad snövält 2,4 m
- 1976 Spåraggregat
- 1976 Schaktblad 2,1 m
- 1976 Skogsvagn och kälke 1000 kg
- 1976 Skogssläpa 1500 kg o bankar
- 1976 Snow-Trac-kälke
- 1976 Schaktblad 2,6 m
- 1976 Roterande varningsljus, motorvärmare, taksökare

- 1976 Vält 2,4 m
- 1976 Varvräknare
- 1976 Spårmaskin för enkelspår "Spårman"
- 1977 Vinsch Sepson
- 1977 Hydraulutrustning till ST
- 1977 Tanklock, och bensintank till ST4B
- 1977 Mekanisk vält
- 1977 Schaktblad till ST4B
- 1977 Drivband
- 1977 Puckelhyvel
- 1977 Pudelkapell
- 1977 Styrskena till schaktblad
- 1978 Kälke för ST
- 1978 Sats dynor och ryggstöd 7 personer

Från insidan av fabriken och en del av monteringsplatserna



Reklam:



1979 i september kostade:

Instruktionsbok

Aktiv Snow-Trac 14:-

Aktiv Trac-Master 14:-

Aktiv-Trac 14:-

Reservdelsbok:

19:-

19:-

19:-

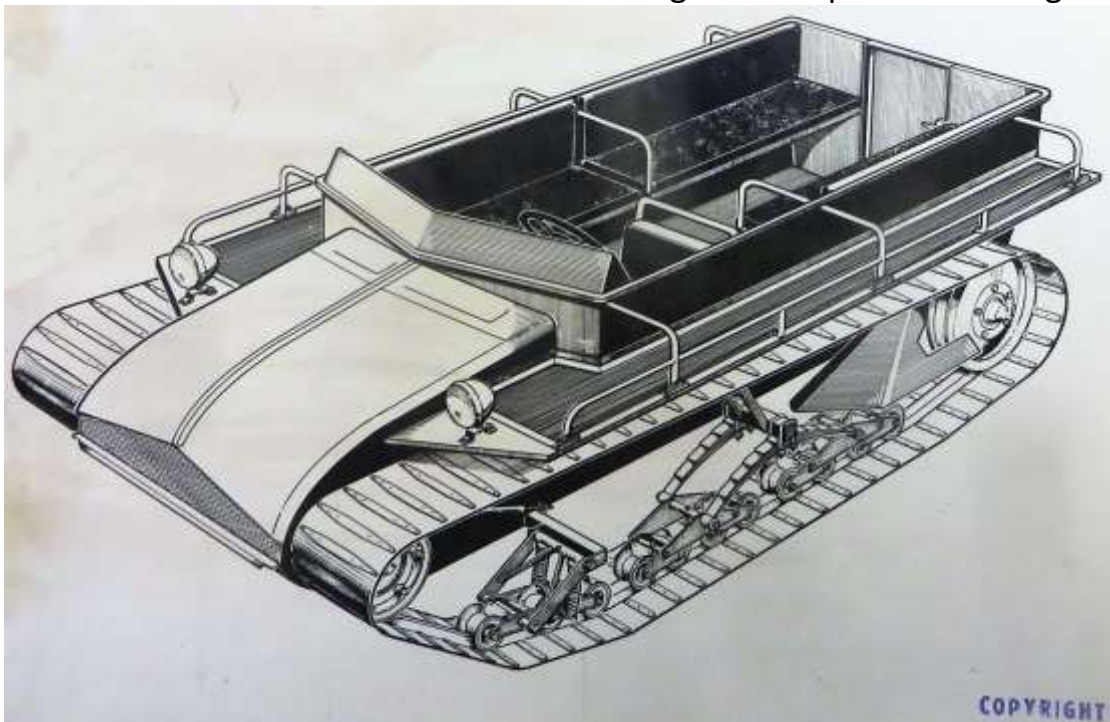




ST1 (Tommys)

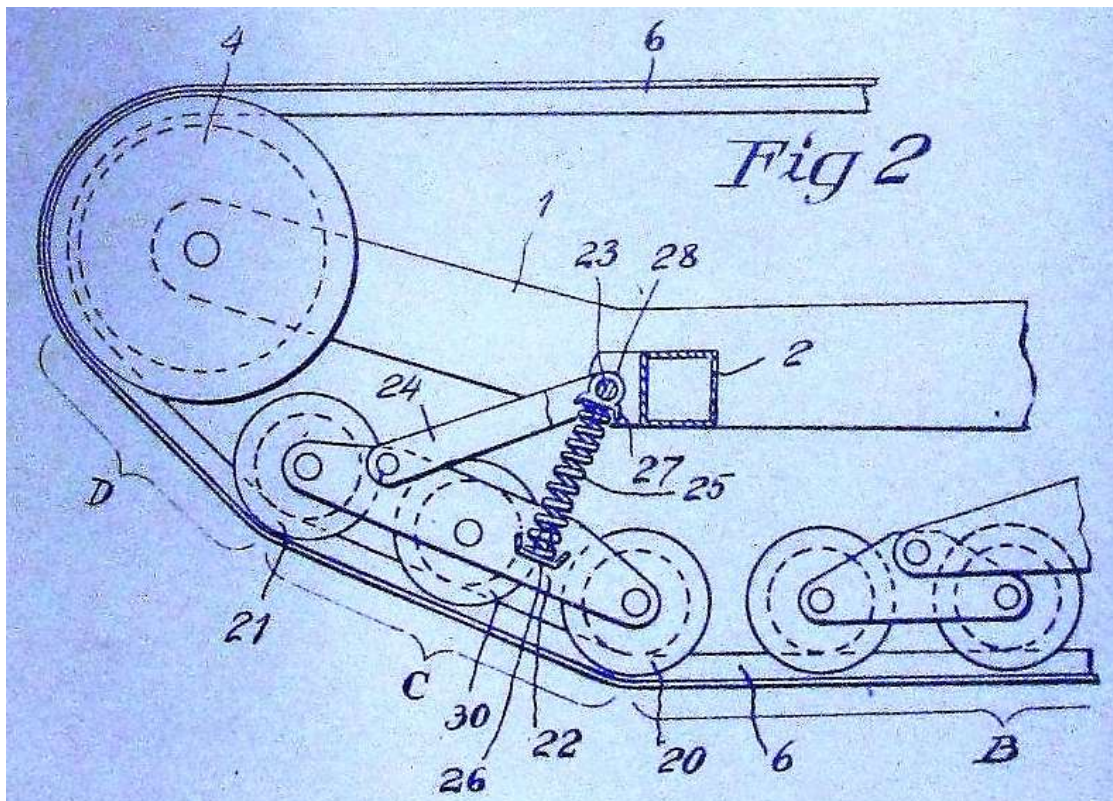
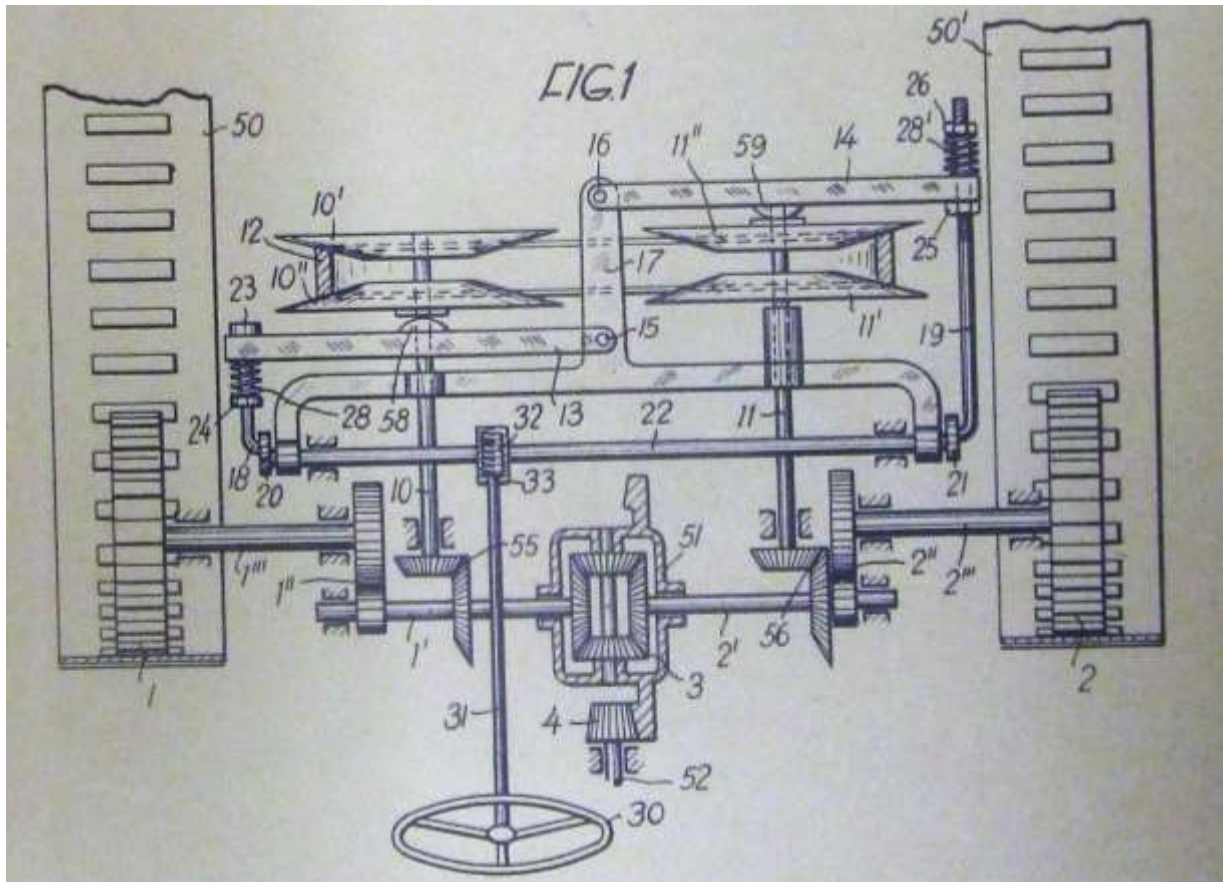


En 1957:a på besök i Morgongåva 2012 när vi anordnade "Made in Morgongåva" en industrihistorisk dag med över 1 000 besökare. Fem snövässlor var närvarande och denna var den längst härifrån kommande då, med längst ifrån kom en norрман. Nedan en av de första teckningarna och patentunderlaget.



ST1

En snillerik konstruktion och patentsökt av Lars "Tysta Lasse" Larsson för AB Westeråsmaskiner.



ST1



Den så kallade "Belte-traktoren"



ST1



Foto: Tage Norlén, Morgongåva.



Foto: Olof Englund, Heby.

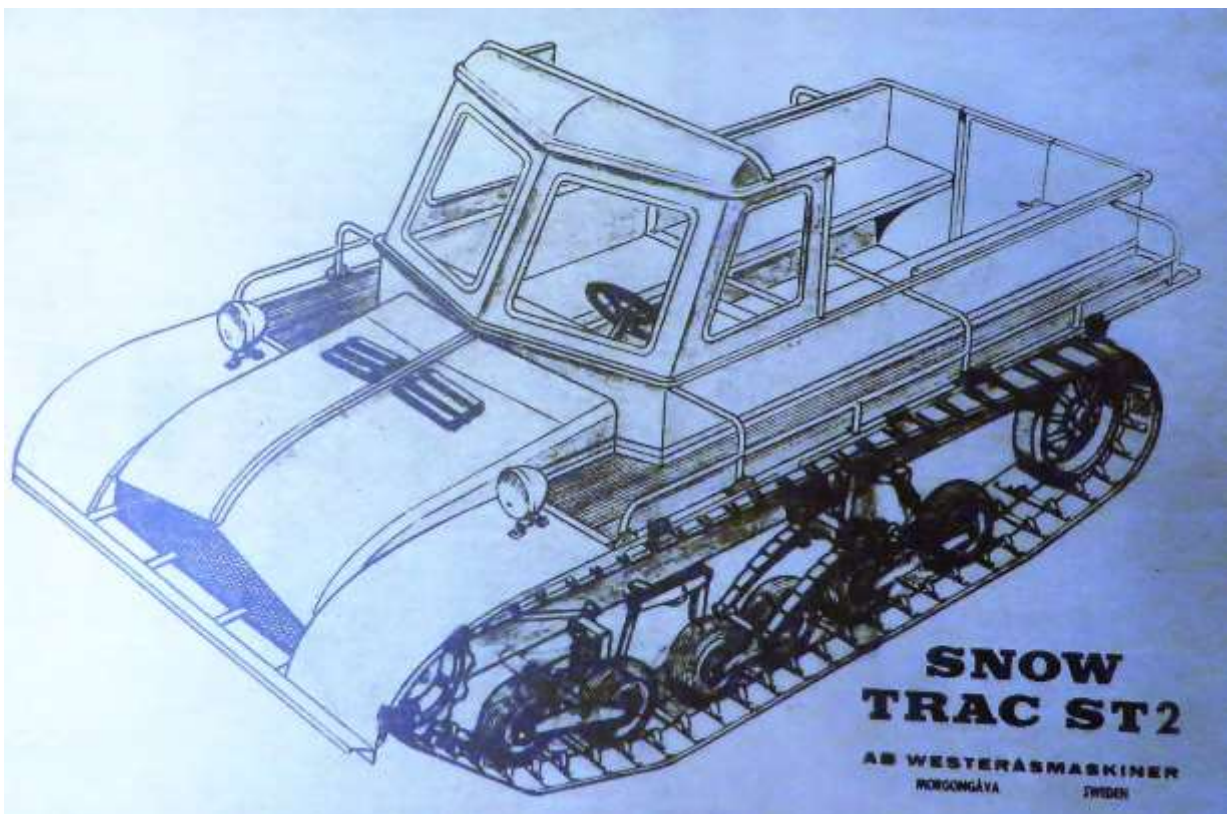
ST1 1958



ST2 1959



Technical datas of Snow Trac model ST 2 1959



ST2 i Morgongåva

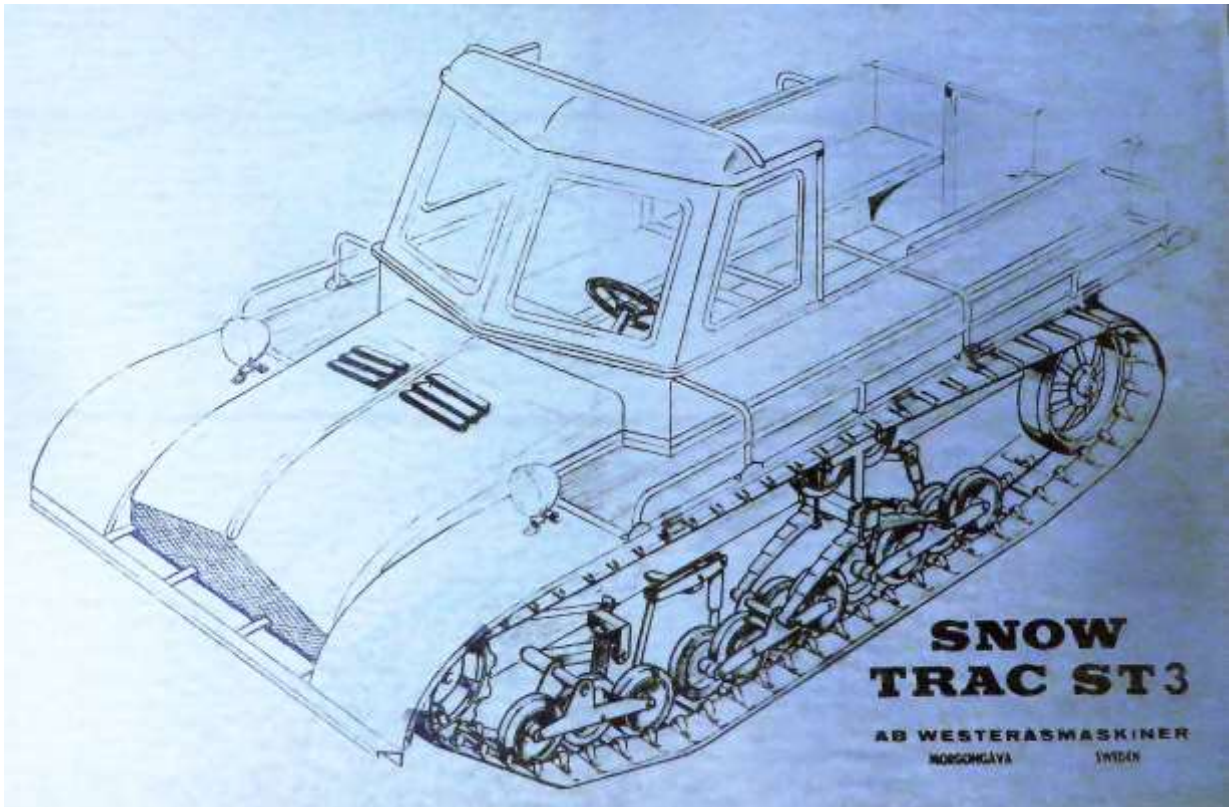


Ursprungligen en ST1 men omgjord till ST2.



Foto: Darius Nash. Troligen den första men inte den äldsta som exporterades till Italien 1958.

ST3



ST4



1962a



1963a nr 386

ST4



1964a nr 441

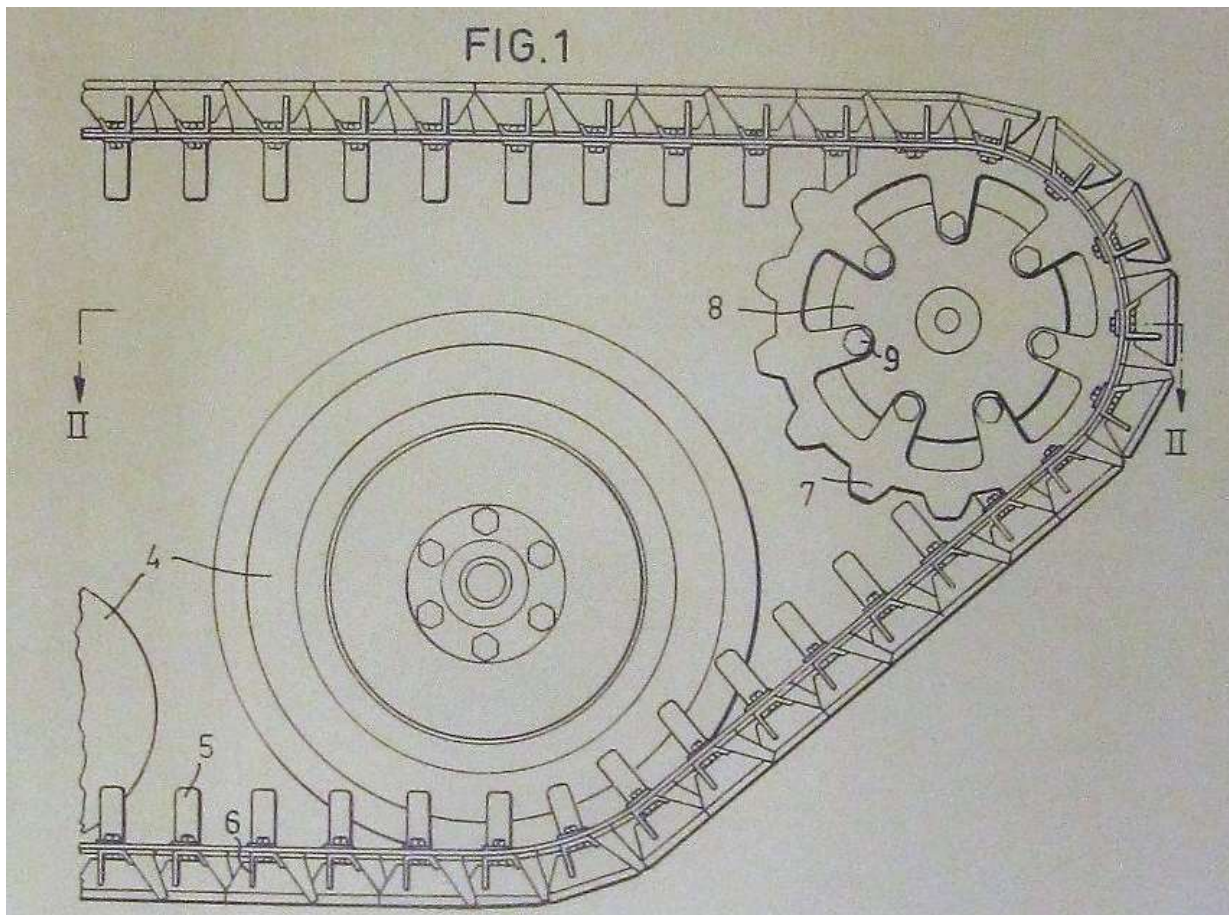
Segrarna i Vi i femman 1966 bjuds på en åktur i Morgongåva.



Ett glatt segrarlag uppflugna på en Snow-Trac.

De var från vänster Kenneth Larsson, Jorma Paalosaari och Anders Franzén.
Kenths klasskamrater.

ST4
Isfria bandet



1973a



ST4
Isfria bandet



ST Trac Master



Aktiv Trac och ST5.

Som synbart är i produktionsinformationen gjordes en serie kallad Aktiv Trac och fem stycken ST5:or beställdes. ST5



Den lilla Aktiv Trac gjordes i en prototyp, X1 och X2 samt 30 stycken till.



Foto: Olof Englund, Heby.



På kommande sidor är lite extra historia.

På en för årstiden ovanligt varm och solig dag, torsdagen den 19 februari, startades denna montörsresa med Funäsdalen i Härjedalen som mål. Föga anade jag att den dagens fina, vårlänkande väder dagen efter skulle förvandlas till bitande kall snöstorm och nästan bli fjorton turisternas öde. En av våra vesslor - kanske den som hamnat längst söderut - är stationerad i Funäsdalen och sköter fjälltrafiken från Funäsdalen till norska gränsen, en sträcka på 31 km, och över Ramundberget till Helagsfjället och ibland ända fram till Sylarna, 52 km.

Vid min ankomst till Funäsdalen på fredagsmorgonen befann sig Snow Trac i Fjällnäs, varifrån den utförde transport av renkroppar från fjället ner till landsvägen - en sträcka på 5 km - där lastbilar väntade. Några dagar tidigare hade det varit renskiljning, och många skådelystna turister hade kommit dit. Snow Trac gick upp till renhagen med 10 - 15 turister tolkande efter, och nedför forslade den drygt ett tjugotal renkroppar på en stor pulka, som den hade på släp. När transporten av renkroppar var slut vid tretiden på eftermiddagen togs Snow Trac in på verkstaden i Funäsdalen för servicearbeten.

Vi hade lagom lyckats ta isär vesslan då vi fick en telefonpåringning med förvarning om larm till fjällräddningen. (Denna Snow Trac är ansluten till fjällräddningen.) Det var då strax efter klockan fem på eftermiddagen. På dagen hade det varit ymniga snöbyar och solsken emellanåt, men strax före mörkrets inbrott övergick vädret till hård, virvlande vind. Strax före klockan sex återtogs emellertid förvarningen, då de två försvunna skidlöparna välbehållna återvänt till Ramundbergets turiststation. Vi, som jobbade med Snow Trac, drog en lättadens suck och kunde nu ta det litet lugnare med arbetet. Vi fick vara i fred en halvtimme, men sedan ekade åter en skarp telefonsignal genom Sj:s stora verkstad och garage, där vi höll till. En något allvarligare förvarning gavs nu om att fjorton turister från Tännadalens fjällgård icke återvänt eller hörts av till middagen klockan sex. Då vädret, i synnerhet uppe på kalfjället, hade blåst upp till storm, började man hysa oro. Arbetet på Snow Trac forcerades, och det såg hoppfullt ut att få den klar om så skulle behövas. Vid 19.00-tiden kom Snow Tracs ägare instörtande och talade om att stormlarm till fjällräddningen hade utgått. Han var tydligen nervös och man önskade att man kunnat ge honom något nervlugnande medel. Vi



skyndade på med arbetet och kl. 19.30 var Snow Trac färdig och lastad på en lastbil för snabb transport till Göransgården i Fjällnäs. Första räddningspatrullen skulle starta från denna turiststation, som var den närmast belägna. Spaningsledningens högkvarter hade inrättats där. De fjorton saknade turisterna hade haft den omkring 10 km bort belägna, 1.582 m. höga Storvigeln som utflyktsmål, och spaningarna skulle börja i riktning mot detta fjäll. Själv försökte jag följa med den patrull, som startade först, men detta nekades mig. Med sammanlagt sex personer rullade Snow Trac iväg från Göransgården ned över sjön och vidare i nattens mörker, upp genom besvärlig skogsterräng i iskall, piskande storm. Någon enstaka gång blinkade strålkastarljuset till, men det försvann helt när vesslan med förvånansvärd smidighet snabbt hade lyckats ta sig över de första kalfjällspucklarna.

Väntans långa natt började. Vädret var så avskrämt ruskigt, att man knappast kunde tänkas skicka ut flera spaningspatruller. Flera snövesslor fanns inte att tillgå, utan allt hopp sattes till Snow Trac. Om det är tillåtet att kritisera, så gav den första räddningspatrullens alltför hastiga, nervösa uttryckning långtifrån intrycket att vara genomtänkt eller planerad. Den gav sig iväg brådstörtat och dåligt förberedd. En av mina anmärkningar var, att Snow Trac medförde alldeles för litet bensin. När nu den långa natten gått och ingenting hörts av de saknade turisterna eller Snow Trac, började man bli mer och mer orolig. Spaningarna utsträcktes, flera vesslor rekviderades och spaningsflyg anlätades. Man var tveksam hur man själv skulle göra. Men så kom den första räddningspatrullens män tillbaka i olika etapper, ganska utmattade, en del gående och en del på skidor - och utan Snow Trac. Under hemfärden på natten sedan spaningarna avbrutits, hade man fått motorstopp och icke lyckats få igång motorn igen. Anledningen till det inträffade kunde man inte närmare redogöra för.

Tillsammans med en lapp från trakten, Herje Rensberg, och en

fjällkarl, Vibjörn Waslén, klättrade jag upp 6 km på kalfjället till den övergivna Snow Trac. Förutom ryggsäckar med nödvändig utrustning medförde vi ett bilbatteri och verktyg. Färden gick upp för sluttningarna i 12 sekundmeters blåst. Snöandet hade upphört och solen började lysa fram. Efter knappt en och en halv timmes pustande nådde vi fram till den av stormen anfallna, ordentligt piskade Snow Trac. Den syn, som mötte oss, var inte den hoppfullaste, och utsikterna att skaka liv i denna döda kropp ansåg lappen vara ganska små. Motorn - snöbilens hjärta - var nedisad och översnöad. Orsaken till motorstoppet hade en enkel förklaring, och felet avhjälpes ganska snart. Ett provisoriskt snöskydd upprättades som skydd för vinden och upptining av motorn igångsattes omedelbart, alltmedan spaningsflyget cirklade lågt över våra huvuden. Någon minut före tolv på dagen puttrade motorn snällt och lydigt igen. Till och med ny bensin hade skaffats från en annan vessla, som hade fastnat i snön och hade all möda att ta sig loss därifrån. Vi hade order från spaningsledningen att fortsätta sökanödet. Ju högre upp och längre bort vi kom, desto mera ökade blåsten. När vi befann oss knappt 100 meter från Storvigelnstopp, var sikten mycket begränsad och vi bara kröp fram och stannade och letade igenom terrängen. Alla större stenar, sänkor och drivor undersöktes noga. Skidåkning i detta branta, steniga landskap är ett riskfyllt vägspel. Vi fick senare höra att man tagit av sig skidorna och gått de mest halsbrytande bitarna. Vi åkte med Snow Trac från Storvigeln till en dalgång några hundra meter längre ner och där upptäckte vi flera skidspår. Genom att iaktta stavavtrycken bestämde vi riktningen och den följde vi med vesslan. Snön hade yrt igen spåret på många ställen, och vi tappade bort det flera gånger men hittade det igen. Vi befann oss hela tiden i rätt riktning med blåsten i ryggen och hade en kvarts timmes körning till stugan vid Myskelsjön, när "Spökis" med sitt flygplan dök ned över oss ett par gånger och gav oss tecken att vi skulle återvända. Han hade då just tagit upp de sista av de fjorton efterspanade turisterna. Snow Trac var den enda av de deltagande fyra vesslorna, vilka var av olika fabrikat, som obehindrat kunde ta sig upp på kalfjället och spana i denna ganska svårforcerade terräng. Två dagar senare bogserade Snow Trac ensam, genom meterdjup snö, ner en av dessa vesslor från fjället, vilken hade körts sönder under spaningarna.

1959 Norge

AKTIV

BELTETRAKTOR



EN TERRENGÅENDE TREKKHEST
TIL BRUK I SKOGEN SÅ VEL SOM
PÅ HØYFJELLET.

AKTIV LØSER TREKK-KRAFT-
PROBLEMET FOR ALLE DE SOM
HAR TRANSPORTER I UVEGSOMT
LENDE.

SOMMER ELLER VINTER-AKTIV
FORSERER SEG FRAM I SKARPE
SKRÅNINGER OG BRATTE BAKKER.

AKTIV FLYTER LETT I LØS SNØ,
OG TREKKER SELV DA EN SLEPE-
KJELKE MED 500 KG LAST.



Norge var ett land som många exporterades till genom åren.

AKTIV KAN LEVERES MED FRONTMONTERT VINSJ OG ELLERS TILLEGSUTSTYR
ETTER BEHOV FOR SKOGEIERE, ENTREPRENØRER, KRAFTSELSKAPER m. v.



Vinsjen kan være et godt hjelpemiddel i et knipetak



Montert med kileremsoverføring fra motorakselen,

MOTOR

Konstruksjon	Luftkjølt, 4-sylindret, 4-takts Volkswagen forgassermotor, plassert foran
Slagvolum	1 192 cm ³
Sylinderdiameter	77 mm
Slaglengde	64 mm
Kompresjonsforhold	6,6 : 1
Maks. effekt	30 HK ved 3 400 omdr. (36 SAE HK)
Oljevolum	2,5 liter — oljekjeler
Forgasser	Fällforgasser med akselerasjonspumpe (Solex 28 PCI)
Kjøling	Luftkjøling med aut. termostatregulering

KLØTSJ

Enkel tørlamell
(Pichtel & Sachs)

GIRBOKS

Utvexlingsforhold	4 gir forover, 1 bakover: 1-gir 1:3,60 — 2-gir 1:2,07, 3-gir 1:1,25, 4-gir 1:0,82 — Revers 1:6,6
-------------------	---

DIFFERENSIAL

Kraftoverføring Tvangstyrt ved hjelp av hastighetsvariator

Utvexlingsforhold

BELTEDRIFT

Utvexlingsforhold	Kjedetransmisjon med rullkjede 25,4 × 17 mm 1:3,17 standard, 1:2,58 på ekstra bestilling
-------------------	---

Fabrikant:

AB WESTERÅSMASKINER
Morgongåva - Sweden

S. K. 17. 59

6 stk. 4,00 × 4" luftgummi-hjul står i forbindelse med hverandre med fjærer og støtdempere på en slik måte at beltene til enhver tid og under alle forhold holder strammingen og gir konstant marktrykk over hele bæreflaten. Bakhjulene har kompakt gummi og torsjonsfjæring.

De dobbelte tannhjul som driver beltene er fremstilt av solid støpestål.

Tennene griper inn mellom de utvendige stålrubber på beltene, og noen form for sluring er derved utelukket. Mellom tannhjulene er plassert skråttliggende is-skraper som under alle forhold bevirker at såvel stålrubber som tannhjul holdes rene.

De kraftige gummibeltene er armert med både rayon, cord og bomullsvev. Gummibeltene kan skjøtes og er derved enkle å reparere selv under uheil langt til fjells.

De innvendige stålbjelger i beltene er bøyet opp så de gir sikker styring og holder beltene på plass.

Enceimportør:

NORSK ARTIESELSKAP
ALFA-LAVAL

BERGEN
Telefon 10 412

OSLO
Telefon 37 82 94

TRONDHEIM
Telefon 22 359

1962

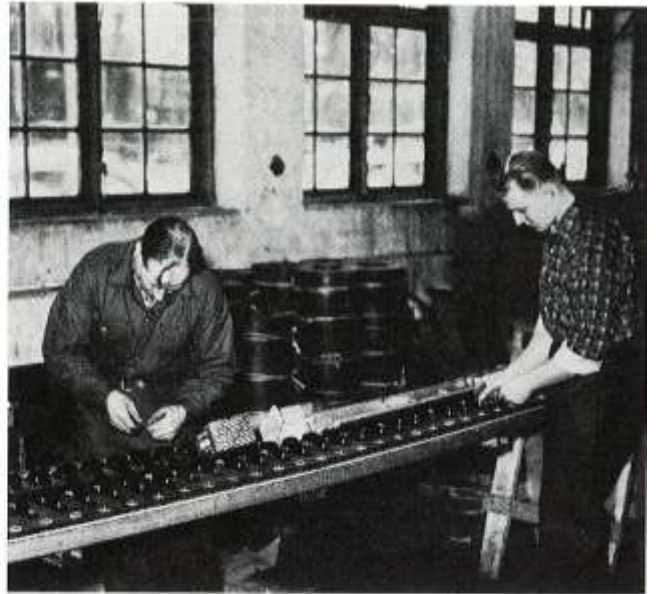
UPPSALAVERKSTADEN

Före detta Tullgarns Gjuteri & Mekaniska Verkstads AB, som övertogs av AB Westeråsmaskiner den 31 december 1961, har erhållit namnet AB Westeråsmaskiner Uppsalaverkstaden.

Fabrikskomplexet, som ligger vid Ö. Agatan 95, intill Fyrisån, har som grannar flera andra industrier, av vilka kan nämnas Upsala Ångvarns AB, Fabriks AB Osmund, Stål & Maskin AB m. fl.

Uppsalaverkstadens totala yta är ca 10.000 m², varav ca 2.500 m² verkstadsyta. Denna består av tre fristående byggnader. Den största byggnaden, som också är den äldsta, är gjuteriet med mekaniska verkstaden. Mekaniska verkstaden är efter ett mindre antal ändringar numera svetsavdelning och verktygsförråd. I gjuteriet, som tidigare hade jordgolv (sand), har ett nytt cementgolv inlagts och lokalen skall användas bl. a. som maskinhall och förråd för halvfabrikat. I andra våningen ovanför svetsavdelningen finns personalrum med matsal, omklädnings-, tvätt- och duschrum. I denna byggnad är dessutom alla kontor belägna.

Intill denna byggnad finns en mindre verkstadslokal med luftkompressorrum samt tre stycken var för sig åtskilda mindre lokaler, som eventuellt skall använ-



Montering av SNOW TRAC-band

1964



Omslagsbilden visar Gösta Ahlander omgiven av skridskogossarna Jonny och Ivar Nilsson

1964



Fotomodellen Katja från modehuset Diolén. Fritjof Olsson konverserar friskt på perfekt tyska till det visade sig att hon var av svenskt ursprung, närmare bestämt från Hälsingborg

1968

Den 5 september lastades 8 st. SNOW-TRAC ST4 på järnvägsvagnar f. v. b. Göteborg och leverans till Yokohama i Japan med m.s. »Trianon». Japan är för övrigt en viktig marknad för våra snövässlor.

Expeditionschefen Eskil Grane berättar, att alla leveranser av snöfordon »klaffat» planenligt hittills.



De var nr 1040-1046 samt 1048. Nr 1047 såldes också till Japan men levererades tolv dagar senare och till samma företag, Western Automobile Company Limited i Tokyo, anmärkning var Yokohama. Samma företag köpte detta år 13 stycken.

1966 av Fritiof Olsson

redan dagen efter for vi iväg med tåg från Tokyo till Matsumoto, 180 km nordväst. Till Snow-Trac's huvudkunder räknas de största televisions- och radiobolagen. Våra snövevsslor upprätthåller förbindelsen mellan på bergstopparna belägna sändarstationer och stationernas huvudbyggnader i städerna. I somliga fall står snövevsslor väl skyddat uppställda på kanske 1.000 meters höjd. Så långt tar man sig med jeep och sedan byter man och klättrar vidare till 2.000 meter och högre med Snow-Trac. En sådan färd är ett hisnande äventyr uppför dessa smala, bitvis igenrasade, eller av höga snödrivor igenblåsta, ringlande bergsvägar. Till detta fordras ett pålitligt fordon och en skicklig förare. Självt började jag ibland undra hur vi överhuvudtaget skulle kunna klara av en sådan klättring. De japanska förarnas svettiga ansikten lät mig gissa att också de var medvetna om riskerna och vad en avglidning innebar. Vi faktiskt hängde på den lilla vägsatsen och titade något ängsligt nerför de hundratals meter djupa, branta stupen. Hur besvärligt det än må vara, tycks mig japanen mycket ogärna vilja ge upp. Han använder också all sin klokhets för att icke någonting skall hända.

Välbehållna och utan intermezzon nådde vi efter någon timmes spännande klättring med två Snow-Trac en av de japanska alpernas 2.000 meters toppar. Ett ovanligt vackert solskensväder underlättade vår färd och utsikten från toppen utöver den japanska alpvärlden var sagolik. Flera av de för länge sedan slocknade, snöklädda, vulkanbergen var synliga. Mina japanska följeslagare pekade ut för mig den 25 mil längre bort belägna Fujijama, Japans högsta berg med sina nära 4.000 meter. Det var alldeles självklart för japanerna att innan vi begav oss inomhus skulle vesslorna ses över. Här lämnades ingenting åt slumpen. På deras uppmärksamhet och intresse att följa upp mina anvisningar och råd var det aldrig någonting att anmärka. Så skulle naturligtvis också så mycket som möjligt provas praktiskt. Man kapitulerade varken för blåst, kyla eller snöstorm. Uppvärmning skedde sedan på stationens servering kring en kokseldad kamin, var till en välsmakande japansk spaghetisoppa och grönt te serverades. Snow-Trac används vidare på de största skidsportorterna, så t. ex. på stationen Myoko Kikusai mitt på huvudön Honshu. Där får densamma utföra de mest varierande uppgifter och underlättar mycket sta-



Mr. M. Nishikawas söta sekreterare.

tionspersonalens arbete. Snön låg där dryga 2 meter djup och då är det Snow-Trac som får pulsa sig igenom och underlätta för personalen att utföra sina uppgifter. Denna station hör till de mest moderna jag har skådat.

På norra delen av huvudön Honshu besökte vi den Snow-Trac vilken upprätthåller förbindelsen utanför staden Aomori med en 2 mil upp i bergen belägen Hot-Spring-station (hetvattenkällor). Det från bergens inre utströmmande heta, mineralrika vattnet utnyttjas flitigt för hälsofrämjande bad. Det känns verkligen skönt att kunna doppa sig i detta ångande, heta vatten efter att ha varit ordentligt genomkyld efter en dags stampande genom djup och blöt snö. Badar gör man flitigt i Japan och dessa talrika varmvattenkällor har utnyttjats av många i bergstrakterna belägna stora, komfortabla hotel.

De flesta Snow-Trac är placerade på Japans nordligaste ö Hokkaido. Radio- och televisionsbolagen, skogsbolagen (Japan är alltjämt ett skogsrikt land), skidstationer, byggnadsföretag tillhör dem som i Snow-Trac har funnit ett mycket universellt användbart snöfordon.

Japanerna tillverkar själva ett snöfordon vilket gott kan räknas bland marknadens bättre. Vår Snow-Trac's driftsekonomi däremot visade sig vara vida överlägsen det japanska fordonets och uppvisade dessutom minst lika goda prestanda.

Ön Hokkaido kan, trots sina fem miljoner människor bosatta på 80.000 km², räknas till de alltjämt

björnrikaste platserna på jorden. Björnen där är lik vår svenska brunbjörn och förekommer i några tusental exemplar. Mycket av sin näring fångar den i det fiskrika vattnet runt öns kust. Den är troligen icke fridlyst. Med skjutning har man icke lyckats decimera dess antal och överväger att använda gift. Den skall vara ganska oblyg och ställer till mycket besvär för befolkningen.

Om Japan vet vi alla att det tillhör jordens överbefolkade områden. 96 miljoner människor får trängas på 370.000 km². Endast 1/6 är odlingsbar mark (fråntaget skogsodlingar). Egna naturtillgångar är mycket få och det mesta måste importeras. Explosionsartat snabbt och utan motstycke i världen, har efter andra världskrigets slut, när japanerna förlorade mycket av sina under tidigare krig erövrade territorier, den japanska industrin utvecklats till en av världens högst utvecklade. Ett sådant jättesprång på 20 år från ett underutvecklat land till en respektgivande topplacering har endast varit möjligt med hjälp av en hel nations helhjärtade insats.

Många är de japanska egenheter, vilka har sina anor i en gammal högt utvecklad kultur. För oss västerlänningar som utan några större förberedelser plötsligt skall leva japanskt ställs en hel del fordringar på god anpassningsförmåga. Men jag får säga för min del har det enbart varit roligt och den japanska hjälpsamheten gör att allting känns mindre besvärligt. Väluppfostade snälla kimonoklädda hotellvär-

1966

En äkta Snow-Trac?

George Nagy, ritkontoret, är mycket intresserad av modellbyggen – och skicklig! Se bara på bilden. Den visar en skalenlig modell av vår välkända SNOW-TRAC, gjord i skala 1:10. Hytten är i balsa och plywood och chassit av aluminiumplåt, medan drivbanden helt enkelt är tillverkade av en golvmatta av gummi. Rutorna är av celluloid. Men inte nog med att skalet är perfekt, det finns också en liten elmotor med effekten 25 W i modellen, som kan svänga åt höger eller vänster. Styrningen sker med en kabel. Den läckra skapelsen väger endast ca 2 kg.

George Nagy har använt endast ca 4 månader för att göra modellen, men då har också praktiskt hela fritiden gått åt, fast en och annan truddelutt på dragspelet har han ändå hunnit med!

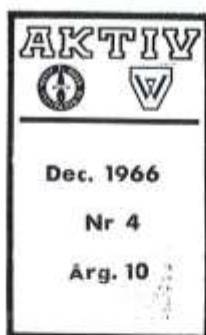


SNOW-TRAC i Savoyen 1966



Ets. ALMAT i Chamberry, Savoyen var återförsäljare för Snow-Trac i Frankrike. Redan under introduktionen placerades ett antal i detta alp-område, som är gränsprovins mot Schweiz och Italien. Bilden är tagen i La Plange.

1966



KNIYBLADET

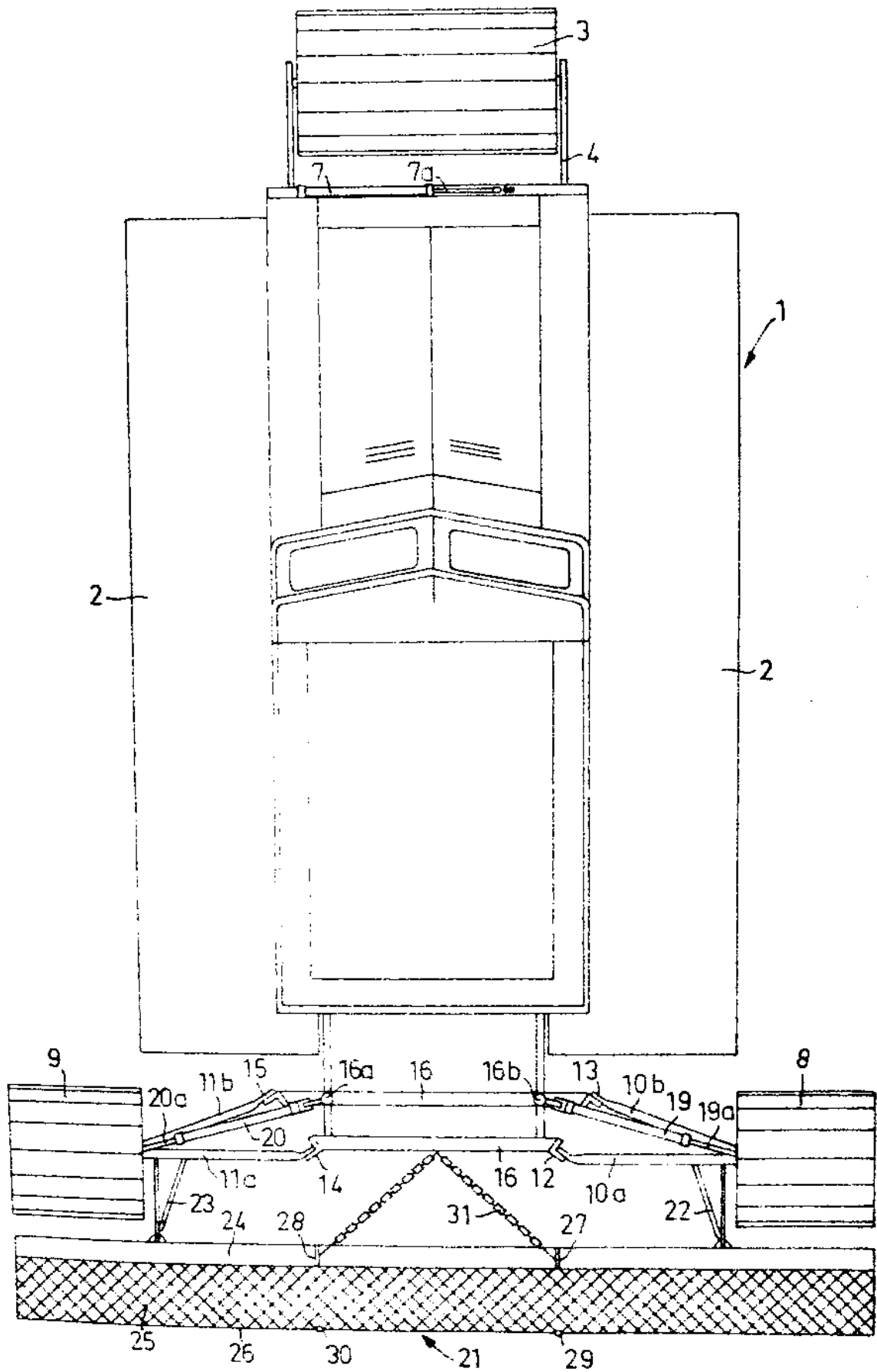
AB WESTERÄSMASKINERS och AND. FISCHER AB:s
personaltidning



GOD HELG

Trac-Master var den nya bredbandsversionen av Snow-Trac, särskilt användbar för behandling av slalombackar. Två leveransklara maskiner, för Frankrike och Schweiz i december 1966, där det idag år 2019 är parkering.

1968 för snövältning



1969



Från vintersportorten TBSIshiuchi vid Echigoyuzowa omkring 20 mil norr om Tokyo.



1977

SNOW-TRAC PÅ FILM

Under 1977 har i England inspelats en storfilm "Superman" med bl.a. Marlon Brando och med två av våra SNOW-TRAC-maskiner som medverkande. Två SNOW-TRACs har nämligen varit utlånade härifrån till filminspelningarna (maskinerna såldes sedan genom vår representant i Skottland). Det blir intressant att se filmen, när den så småningom kommer till vårt land.

Just nu har vi lånat ut en annan SNOW-TRAC till Hawk Films i England, som gör en film i skidhotellmiljö med Jack Nicholson.

Så man kanske kan säga, att vår SNOW-TRAC skaffat sig ytterligare en merit: Filmhjärte!

ENGELBREKTSLOPPET

i Norberg går den 19 februari med 3000 skidlöpare anmälda. Spåren är då preparerade med en AKTIV SNOW-TRAC och vårt dubbelspåraggregat. Arrangörerna är mycket nöjda med vår utrustning, som för övrigt också provas i Kluckebergsgårdens slalombacke.

1978



Det kanske kan vara roligt att veta, att priset på vår **SNÖVESSLA** år 1957, när vi började leverera den, var ca Kr 17.500:- och på den tiden fanns varken oms eller moms.

Nu är cirkapriset ut till kund för den mindre vesslan (ST4) Kr 107.000:-, varav Kr 18.300:- är moms!

Priserna är naturligtvis inte fullt jämförbara med tanke på att vesslan vidareutvecklats under årens lopp, men ändå - - -



1978

"STAR WARS"

skall det spelas in en fortsättning på i den norska fjällvärlden, närmare bestämt i Finse. Det engelska filmbolaget har nu bestämt sig för att använda våra fordon vid inspelningen.

I januari 1979 skall vi hyra ut till Norge 8 st SNOW-TRAC, 2 st TRAC-MASTER, 4 st AKTIV 600/290 och dessutom kälkar och utrustning. Vi skall också leverera en man som instruktör och ansvarig för att våra maskiner fungerar, Håkan Fristedt skall vara i Finse under hela inspelningstiden från slutet av januari till mitten av april 1979.

I samband med filminspelningen skall också en reklamfilm om våra produkter göras.

Det är roligt, att dethär avtalet har kommit till stånd, för det är jättefin reklam för oss.

På tal om film, så skall de två filmerna om

STÅLMANNEN

enligt uppgift ha Sverige-premiär i februari 1979. Dem skall vi se, för i en av dem är våra maskiner med i handlingen - två SNOW-TRAC och två PANTERA. Spännande! "Stålmannen"-filmerna spelades in i England hösten 1977.

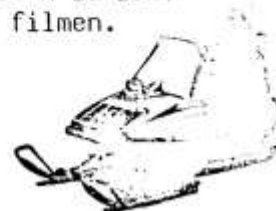
1979

STÅLMANNEN del 2

har premiär i USA till jul. Här i Sverige har vi den någon gång i februari 1980.

Våra två snöesslor är med i slutet av filmen, där de kommer över isvidderna för att arresteras Luthor. Filmvesslorna är märkta "US Arctic Patrol".

En Pantera-skoter är också med i filmen, men tro inte allt, vad Ni ser! Även om Pantera'n är bra, så kan den inte gå i vatten, som det ser ut i filmen.



1980

Snöfordonssidan kommer, som bekant, att även i fortsättningen drivas av Aktiv-Maskin i Östersund, som ingår i Persson Invest. Vi kommer dock att under några år framöver tillverka snöesslor och snöskotrar som lego för Persson Invest. Marknadsansvaret för dessa produkter övergår däremot helt till Persson Invest från och med den 1/6 1980.

Märkning/skyltar genom åren

Nr 57001 i Italien år 2019



Nr 58043



Nr 59097



Nr 317 Skottland



Nr 0386 Sverige



Nr 686 Norge



Nr 0846



Nr 1180



Nr 1538



Nr 1966



Nr 2055



Nr 2131



Nr 2198



Nr 2216 Sverige



Nr 2298 i Feltberg



Den första i Morgongåva



Den största i Morgongåva



Ett sista minne av Sievert Pousette, som berättade om Snow Trac-produktionen i Morgongåva 1957-1982.



Den 12 augusti 2017 samlades åtta stycken intresserade med Sievert och Kenth Hansson, för att ta del av en stor del av Snövesslornas liv i Morgongåva, kl 9-16 med start och måltid vid Heby Wårdshus. Medverkande var Tommy och Lars Danielsson, Niels Werring och Odd Tangen från Norge, Olle Hellman samt Marcus Edblom.

Inspelningstext: "Och där hämtar jag.

Å rent tekniskt på den sidan, var att börja klä på det här, med dom här, kromlisterna å det här, å de här gummimattorna på skärmarna, sätta i alla glasrutorna, ratt säten å alla dom här grejorna inuti, på med kedjorna, sen kom det lilla momentet, man skulle på med drivbanden, då fick man lägga ut på golvet å dra på själv.

Utom på ST4B, då fick man ta hjälp. Dom var omöjliga att fixa så. Då."

Fråga från deltagare: "Allt detta med dannverk, blev det gjort här?"

"Jaja men, allting. Alla detaljer å allting gjordes här, inte, det är lite ljug alltså, de, dom här drivkransarna, de är ju gjutna grejer, de köptes å bogghjul å såna grejer de köptes, men annars tillverkas i princip nästan varenda bricka här, ja inte motorn naturligtvis, men alla detaljer tillverkades här, å svetsades ihop å nitades ihop.

Bara, bara göra drivbanden var ju en rolig grej, som med gummi, gummiremsor å stå där å skruva i alla djävla skruvar å innan det blev klart. Hehe.

Ja, det fanns inte så, till att börja med, så var det ju ett riktigt handverk, hantverk, innan produktionsteknikerna börja hänga upp luftmaskiner å grejer.

Å då vart det ju lite annorlunda.

Så pyttjade man i fem liter bensin å så körde man ut den till ett godsmagasin, som fanns här.

En del maskiner hade, fanns det ju redan order på. Dom kanske skulle lackas i en särskild kulör, dom utrustades å gjordes fullt färdiga för leverans.

Men annars, annars gjorde man dom i en, ja bastardmodell, å så ut med dom, å sen fick man ta in dom å utrusta dom, när det hade kommit en beställning för den, från den, hur den skulle se ut.

Så att det, det var ju natu(rlig)tvis en jättebra grej för oss montörer, det vart ju en sommar och en vinterproduktion, därför så fanns det montering året runt.

Tröskor, å snösidan. Å de, det var ett bra komplement.

Å det tillverkades ju ganska många, jag har faktiskt hittat en bok nu när jag höll på att titta lite, å tänkte att den ska du (menas för mig kommunarkivet) få.

Där finns det en massa chassinummer, ifrån olika år (Aa sa Kenth). Den kanske du har förut?"

Kenth: "Tveksamt!"

"Å så har jag hittat några mina skyltar (= dekal) från Sapporo, som inte jag.

För dom här fanns ju lite överallt. I Japan var man, i Japan var man ju, å dom fanns ju överallt. Dom fanns i öknarna i Saudiarabien.

Kenth: "Iran".

"Samtrack – specialutrustade naturligtvis för intressenterna.

Det blev en bra utveckling, det var en häftig maskin på sin tid.

Vi kan jämföra med idag, när vi, tittar på utförs, på vintern, när vi ser, dom här stora pistmaskinerna komma.

Det här var ju det som avlöste skyfflarna, när man.

Särskilt ST4B med, med hydralutrustning och dom här pist, vältarna både fram å bak då, schaktblad å grejer."

Kenth: "Hur många var det som jobba med dom här?"

"Ja de, men de är lite svårt att säga, eftersom det här var, man gjorde i serier, 50, 50, en upplaga bestod av 50 maskiner.

Det här tuggade ju igenom fabriken.

Till å börja med så tog det så mycket kapacitet i fabriken, så man hann knappt med skördetröskorna.

Så man vart tvungen å rationalisera.

Men, det är svårt att säga, eftersom det var så många avdelningar.

På monteringen var vi kanske tio till femton personer, bara."

Slut på inspelning efter 5 minuter och 7 sekunder.

Därefter åkte vi till Rungården och Heby kommunarkivs slutarkiv i Morgongåva där deltagarna fick möjlighet att återfinna historia och information om sina maskiner. Fortsättningen på detta blev många nya kontakter och intyg.

Andra minnesvärda arbetare som deltagit i produktionen under åren av dessa:

Nils Stjernberg, den förste att arbeta med dem

Gustav Berggren, med på den första

Spanjor, med på den första

Sievert Pousette (död 2018)

(fadern) Schön

Kjell Ström

Jonny Schön

Sten Persson 1975-1976

Ronny Holm 1980-1986

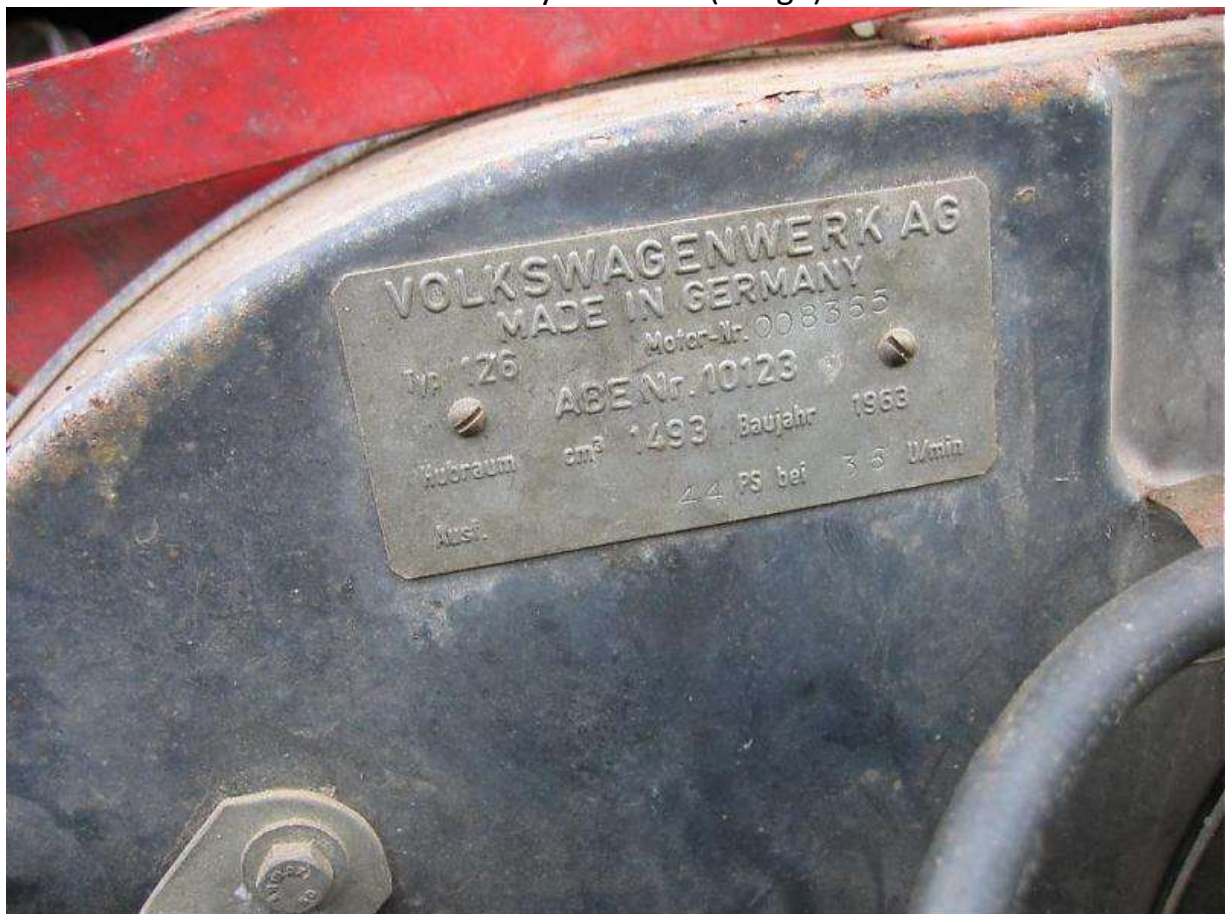
Kjell Stengård

Kenneth Bohman

Servicepersonal:

Anders Orvendal, anställd 1951-1978

Motorskylt i nr 516 (Norge).



Aktiv-Trac.



av modellsnickare Löfdahl.

Faktaunderlag:

Heby kommunarkiv; AB Westeråsmaskiners arkiv (Vittinge Hembygdsförening)
Sievert Pousettes samling.

Personliga uppgifter av tidigare anställda:

Sievert Pousette (död 2018)

Nils Stjernberg

Kjell Ström

Anders Orvandal

Uppgifter från tekniska specialister och renoverare:

Christer Morlind

Tommy Danielsson

Niels Werring

Dan Forsberg

Stein Erik Lund

Specialisterna i utlandet är inte namngivna, men vi vet att i Canada fanns de som kunde mera om snövesslorna än fabriken, och lämnade förslag på förbättringar.





En snabb historik över ett snabbt fordon som erövrat världen och fortfarande finns i omsorg hos många entusiaster efter 60 år.
Ett utkast från Kenth Hansson och Heby kommunarkiv 2018-2020.