



En 1,5 hk elmotor gav kraft till de här trehjuliga motorcyklarna av märket GM vid Barnens dag i mitten av 40-talet. I 66 tillhör bageriätkare Ivar Rosén, I 191 Byggnadsfirma Bror Eriksson och I 224 trädgårdsmästare Hugo Jakobsson på Furulund.

Foto från Waldemar Falcks bildarkiv.

lastlåda placerad som fick bära en last upp till 175 kg. Framför lastlådan, under förarsadeln, fanns batterilådan med plats för fyra stycken 6-volts batterier. Tjänstevikten på fordonet var 210 kg. Det här var en ny typ av fordon, så därför finns det antecknat i besiktningsskylten ”Eldriven lastbil som enligt Kgl. Maj:ts resolution av den 1 november 1940 skall införas i automobilregistret under avd. B (MC) och i övrigt behandlas som motorcykel med bivagn.” I juni 1941 registrerades dessa fordon på Siltbergs bilaffär (I 19) i Visby och Svenska Sockerfabriks AB (I 118) i Roma. I det sistnämnda fordonet kunde lasten bytas ut mot två passagerare.

Nästa eldrivna fordon var en Marathon (I 152) som i oktober 1941 registrerades på chefen för gasverket i Visby, Jan Dirk Driessen. Detta ekipage drevs av en 1-hästares elmotor, som sannolikt var monterad på en enkel 3-hju-

lig cykel, för besiktningsskylten skvallrar att tjänstevikten endast var 65 kilo och med noteringen elektrisk personbil.

Den femte motorcykeln och den första av General Motors 3-hjuliga elcyklar blev registrerad i juni 1942. GM hade kommit med en starkare motor på 1,5 hk som drevs av sex 6-volts batterier. Cykeln hade en tjänstevikt på 320 kg och fick lasta max 230 kg. Ägare var Visby Valskvarn.

Sammanlagt fanns det 33 trehjuliga elcyklar på ön, och populärast av dessa blev GM:s cykel. Fördelningen mellan märkena var följande GM/19, NV/4, Wulf/3, Monark/2, Rex/1, MD/1, V-el/1 och Marathon/1. Dessutom fanns det två 2-hjuliga lättviktare av märket Monark (I 3) och Husqvarna (I 4).

Acetylen

Den 12 maj 1942 besiktigade och godkände besiktningsskyltmannen Harald Pöpke i Visby en 98cc motorcykel av märket OK från 1939 (I 1204) som drevs med acetyléngas. Ägare var Filip Olson från Ekese i Ardre.

Fadern, handlaren Otto Olson, hade året innan apterat sin Ford 1928 lastbil (I 1244) för acetyléndrift, förmodligen den enda bil med sådan drift på ön.

Under 1943 började andra motorcykelägare använda sig av denna enegikälla. Det var eldaren Erik Svensson i Tofta med en Rex 1937 (I 1259), vägarbetare Axel Hansson i Vamlingbo med en OK 1936 (I 675), maskinreparatören Hjalmar Johansson i Rone med en Fram 1937 (I 1793), byggnadsarbetaren Ernst Mar-

tell i Öja med en Monark 1935 (I 1785) och elmontören Karl Erik Kjellström i Vänge med en Rex Midget från 1939 (I 281).

Sammanlagt har jag funnit 12 motorcyklar som drevs med acetyléngas under krigsåren.

Tillsattes vatten till karbiden fick man acetyléngas. På så sätt kunde Filip Olson (Ranle) i Ardre sköta transporter under kriget. Fadern var handlare, men också verkstadsägare och mekaniker. Foto från Rolf Harlevi.

