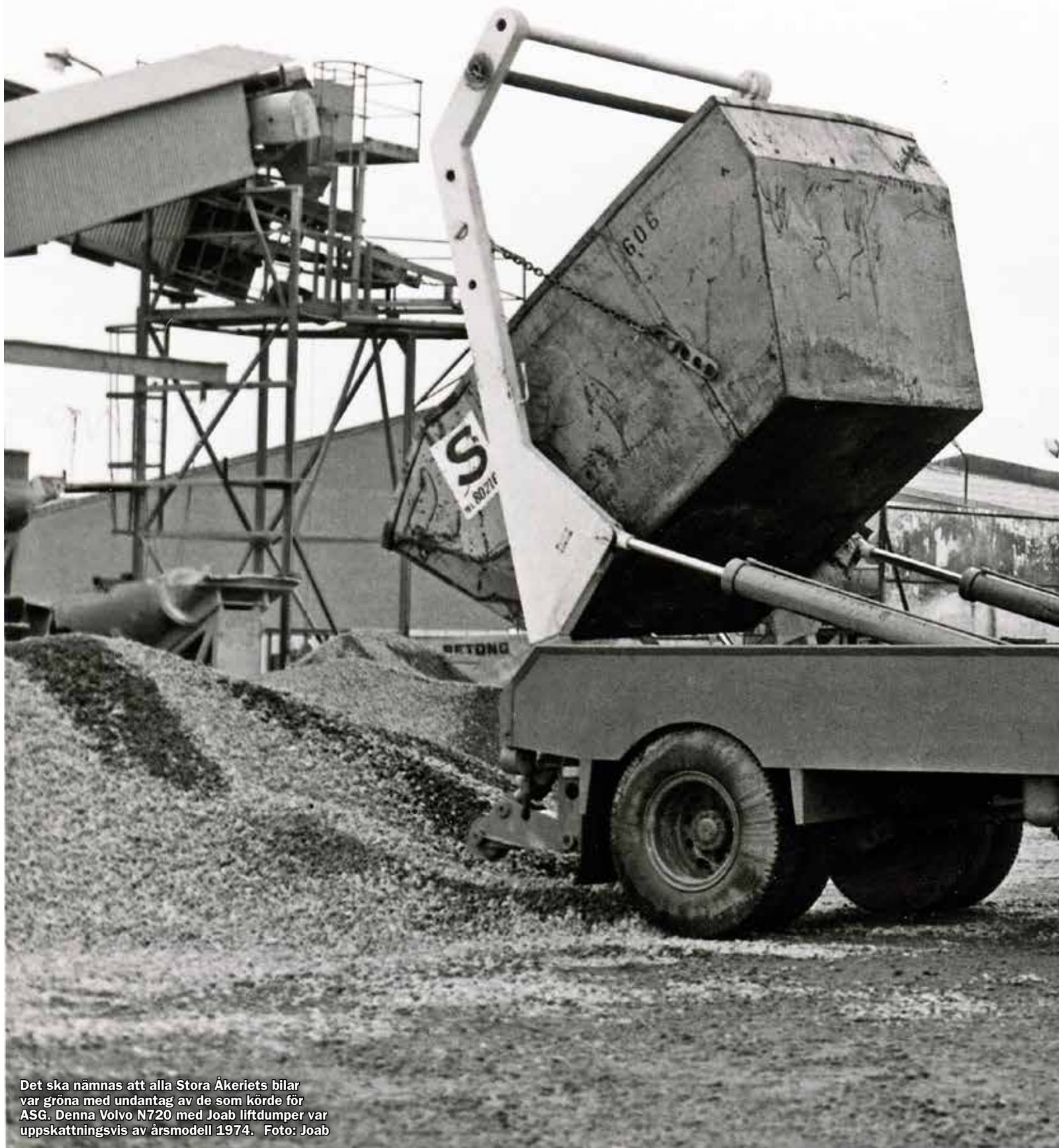


Långt åkarliv i väst

Av **Bo Norvinge** (text & foto), **Carl-Otto Cronander** (arkivmaterial)



Det ska nämnas att alla Stora Åkeriets bilar var gröna med undantag av de som körde för ASG. Denna Volvo N720 med Joab liftdumper var uppskattningsvis av årsmodell 1974. Foto: Joab

Han grundade Stora Åkeriet i Göteborg och ingick i ASG Linje Ett. Han ansågs av en del som kontroversiell. Carl-Otto Cronander är idag 92 år och kan berätta mycket om sin tid som åkare och i transportbranschen.



– Det är många år sedan jag var åkare och min minnesbild är kanske inte den allra bästa, säger Carl-Otto, idag 92 år gammal.

Du har kanske hört att jag har varit en besvärlig människa.

Så börjar Carl-Otto Cronander sin berättelse om sitt åkareliv när vi träffas i hans lägenhet i

Annedal i Göteborg. Han startade med en budbil och hamnade så småningom i styrelserummen på SJ som framgångsrik företagsledare och förhandlade.

– Jag hade aldrig tänkt hamna där

när jag blev åkare. Det var inte min miljö, erkänner Carl-Otto.

Carl-Otto Cronander föddes 1922 i Malmö och växte upp på Hallandsåsen, men det var först under militärtjänstgöringen inom luftvärnet som hans intresse för lastbilar vaknade.

– Det var intressant att pyssla med dessa lastbilar som drog de stora kanonerna.

Att Carl-Otto slog sig ner i Göteborg var en ren slump. Hans äldsta syster gick på sjuksköterskeskolan på Sahlgrenska och det var under ett besök hos henne som Carl-Otto föll för hennes rumskamrat Inga-Lisa.

– Jag flyttade därför till Göteborg 1940 och vi gifte oss fyra år senare, berättar han.

Cronanders Åkeri tog sin början 1950 efter inköp av budföretaget Ilbudcentralen.

– Första trafikillståndet tillkom 1951 och utökades i genomsnitt med ett per bil och år fram till 1965, då företaget bestod av tolv lastbilar och en större flyttbuss. På den tiden var det svårt att

få ut trafikillstånd. Det var Wallenberg på Länsstyrelsen tillsammans med Åkeriföreningens Erik Jessing som bestämde vilka som skulle få tillstånd.

Carl-Otto fick bra kontakt med en advokat som hjälpte till med brevkorrespondensen.

– Jessing såg hellre att tillståndet tilldelades de stora medlemsföretagen än de små budfirmorna, berättar han.

Några av åkeriets avtal var för Systembolaget och utkörning till restauranger med starköl som släpptes loss 1955. Ungefär i samma veva tecknades avtal på alla sociala flyttningar i kommunen.

När 1963 års trafikpolitiska utredning rekommenderade åkerierna att bilda större enheter blev detta fröet till Stora Åkeriet.

– Den trafikpolitiska utredningen var en idé från Ivan Sjunnebo på SÅ. Det fanns en grupp som ivrade för att lastbilscentralerna skulle fram, förklarar Carl-Otto som ihop med ett antal fristående åkare trodde



” Vi var alltså nära att bli Bilspeditonsåkare men blev ASG-transportörer istället.



Carl-Otto Cronander vid SJ Kran utmed Kruthusgatan med en av ASG Linje Ett:s skåptrailer. Dragbilen, en Scania LBS140 hörde inte till Stora Åkeriet.

► mer på bildandet av ett större aktiebolag.

– **Vi samlades** sju åkeriföretag och pratade om att slå oss ihop, berättar Carl-Otto. Vi var småföretagare och hade inte riktigt begrepp om storföretagande så vi anlätade en advokat till vår hjälp.

De sju åkerierna stannade vid fyra efter att Fraktbolaget bestämt sig för att sälja och sedan Göteborgs Bud och Bergenheims Åkeri dragit sig ur projektet.

Kvar blev förutom Carl-Otto med Cronanders Åkeri, Alban Hansson som drev Järntorget Bud, Kurt Hedlunds Motorcykelexpressen och Ernst Domack med Domacks Åkeri. Styrelsen konstituerades i januari 1965 och bolaget döptes efter arbetsnamnet Stora Åkeriet med Carl-Otto på vd-posten. Domacks fastighet vid Kalkbruksgatan blev huvudadressen för företaget.

Åkeriet satsade på större flyttbussar men övergick med tiden till lastbilar som var användbara till annat än bara flyttlass. På hösten 1965 utökades företaget genom

uppköp av Tage Josefssons Åkeri med tio större anläggningsbilar och en långtradare med körningar för ASG på Stockholm. Vagnparken bestod då av 100 fordon och omkring 150 anställda.

Bilar och personal delades upp i tre stationer med geografisk placering efter kundernas behov. Kalkbruksgatan på Ringön blev huvudkontor. I Högsbo placerades bud- och flakbilarna. Liftdumperbilarna hamnade vid Slakthuset och flyttningarna sköttes från kontoret på baksidan av Nya Ullevi.

Snart kompletterades flyttningens verksamheten även med en filial i Alingsås. En bit in på 1970-talet tillkom stationen i Biskopsgården på Hisingen där en uppsättning paket-, flak- och kranbilar stationerades, ungefär samma vagnpark som Högsbofilialen höll med. De riktigt stora lastbilarna som liftdumper-, kran-, anläggnings och fjärrbilar fanns kvar vid Slakthuset, medan flyttningsavdelningen höll till i gamla vattentornet på Gårda.

Vid denna tid lämnade Kurt Domack bolaget och satsade mer på sin kranverksamhet.

Till tioårsjubileet 1975 flyttades huvudkontoret från Ringön till en nybyggd fastighet i Sisjöns Industriområde.

Alban Hanssons son gjorde en utbrytning med flyttavdelningen som han sedan sålde till Lastbilcentralen i Göteborg, vilka också köpte liftdumperdelen 1976.

Carl-Otto sålde sin del av Stora Åkeriet 1978 som då hade över 100 anställda och 90-talet bilar. Han behöll ASG-delen med åtta ekipage. Stora Åkeriet gick sedan i konkurs under mitten av 1980-talet.

– **Jag saknar** Alban Hansson, en riktig bondpojke som stod med båda fötterna på jorden. Han drev Järntorget Bud med omkring tolv bilar men hade uppdrag för Bilspedition. Meningen var att vi skulle bredda vårt samarbete med Bilspedition även om jag hade köpt en långtradare på ASG, men det skulle vi hålla tyst om, avslöjar Carl-Otto.

– En man från Bilspedition kom och förhandlade med oss under början av Stora Åkeriets tid. Vi blev inte överens så jag tackade för besöket och sa att vi nog ska klara oss ändå. Det blev Transport AB

Göteborg-Marstrand som tog över utkörningarna. Vi var alltså nära att bli Bilspeditonsåkare men blev ASG-transportörer istället.

Redan 1965 fick bolaget genom inköpet av Tage Josefssons Åkeri som sagt tillgång till ASG:s linjetrafik mellan Göteborg-Stockholm med en Volvo FB88 långtradare.

I januari 1966 blev Carl-Otto kallad till ett sammanträde på ASG:s huvudkontor i Stockholm.

– Väl där kom jag in i ett rum med 20 människor runt bordet. På kortsidan satt Erik Upmark, SJ:s generaldirektör (1949-1969 reds anm) och bredvid honom ASG-chefen Axel R Camitz, minns Carl-Otto.

De hade varit i Paris på studiebesök och tittat på Piggyback-systemet och genast beslutat att viss trafik skulle omvandlas till kombitrafik. Stockholm-Göteborg skulle bli startlinjen.

– **Det blev ett** allmänt mummel bland åkarna som blev tagna på sängen och protesterade mot beslutet. Men Upmark och Camitz erbjöd transportörerna att bli delaktiga i systemet.



Tage Josefssons Åkeri köptes upp 1965 där en körning för ASG på Stockholm ingick med denna Volvo FB88 årsmodell 1966. Här fotograferad av chauffören Kjell Nilsson på 1970-talet.



En av flera Bedford ur K-serien med flytt-skåpsbyggnation som många göteborgare säkert minns, i den gröna kulören och med S-märket på dörrarna.



Stora Åkeriets lastbilar fick ofta slita hårt. Här deras Volvo F85 med liftdumper som tömmer containern på en tipp en snötung dag.

STORA ÅKERIET
I GÖTEBORGS ÅB

S

Expeditioner:

SISJÖN Allm. transporter 28 93 00	Långebergsg. 12
HISINGEN Allm. transporter 34 00 30 • 34 00 31	Åskvädersg. 2
RINGÖN Allm. transporter 51 31 60	Stenkolsg. 9
MARIEHOLM Tunga transporter o. Liftdumprer 19 01 54 • 80 21 63	Waterloog. 1
GÅRDA Flyttningar 19 00 05 • 19 10 44	Vädursg. 2

Kontor 28 93 00

TRANSPORTER AV ALLA SLAG
FLYTTNINGAR ÖVER HELA LANDET
RADIODIRIGERADE BILAR



Fram till konkurrensen i mitten av 1980-talet drevs Stora Åkeriet av Per Isacson. Den gröna färgen hade ljusats upp och loggan moderniserats sedan Cronanders tid i företaget.
Foto: Arne Ohlin

Efter att under middagen diskuterat igenom saken var åkarna överens om att bilda ett bolag för trafiken. De inblandade träffades en vecka senare för att konstituera en styrelse och bilda bolaget AB ASG Transportörerna Linje Ett och efter en enhällig omröstning valdes Carl-Otto Cronander som vd.

– Vi ingick i ett samkörningsbolag med de fyra göteborgarna och tre stockholmarna som körde växeltrafik mellan Göteborg-Stockholm, förklarar han.

Det var förutom Cronander från Göteborg, Egon Randvik, Ivan Johnsson och GDG:s Lennart Sandberg. Stockholmsåkarna var Sven Engman, Kjell Eriksson och Torsten Gunnar Larsson.

Linje Ett delade kontor med Stora Åkeriet fram till 1978, då Carl-Otto Cronander övertog ASG-trafiken för egen del. Administrationen flyttades till GDG:s kontorsbyggnad. 1988 sålde Cronander sin andel i Linje Ett till GDG och hade då varit vd för bolaget i 22 år.

Han kallades för "Spårvägsdirektören" under sin tid på Linje Ett, en period som innebar en hel del tid

i SJ:s korridorer med många förhandlingar.

Carl-Otto var också aktiv i Sveriges Åkeriförbund och ordförande i åkeriföreningen i Göteborgs och Bohus Län.

1985, några år innan sin pension, startade han tillsammans med sonen Åke Mogårdens rehabiliteringshem. Med den andra av hans tre söner, Lasse, som på sin tid hade Adena-Pickobilar i Göteborg höll Carl-Otto på med lite fastighetsaffärer men idag blir det mest på sin höjd lite aktieaffärer.

– Gubben börjar bli gammal men i stort sett är jag nöjd, erkänner Carl-Otto, idag hedersledamot i ASG Transportörernas Förening som han var med om att starta, och Odd Fellow-broder samt hedersordförande i sällskapet Enigheten.

– Jag känner mig inte som över 90 år utan jag tycker att jag är som jag alltid har varit även om man får dras med småkrämpor. Jag är en glad pensionär med många glada minnen såväl som ett antal mindre goda, avslutar Carl-Otto Cronander. □



Volvo L475 Raske verkar leka i snön. En effektiv bild och kanske enbart arrangerad för deras reklamroschyr från 1971.



Scania-Vabis L56 med möbeltrailer på Kalkbruksgatan framför huvudkontoret. På skåpsidan en enkel men tydlig text om verksamheten.