

En långtradare kommer lastad



Vi dammar av en gammal tidningsartikel ur Teknikens Värld från 1953 då lastbilarna inrymdes i den allmänna billitteraturen. Vi får följa med ett långtradarekipage på Norrlandsvägarna då en tur mellan Stockholm och Umeå bjöd på ett betydligt större äventyr än idag.

Däremot känns samtalsämnena om åkeribranschens ekonomiska problem, dåliga vägar och de moderna ekipagens lämplighet till höjda hastighetsgränser lika aktuella och välbekanta idag.

Texten är ordagrant avskriven då det annars hade varit mycket svårt att läsa artikeln.

ORIGINALARTIKEL UR TEKNIKENS VÄRLD AV SVEN SALONIUS OCH ROLAND ANDERSSON

Omkring 1.000 tunga långtradare dundrar varje natt på våra av tjälskador och bristande underhåll hårt ansatta vägar, sommar som vinter, i ur och skur. De trafikerar ett vittutgrenat nät med över 4.000 platser från Ystad i söder till avlägsna fjällbyar i nordligaste Lappland dit knappast några andra kommunika-tioner når.

Långtradartrafiken är idag en av handelns och industrins viktigaste

” Den växande långtradartrafiken har öppnat nya vägar för snabba godstransporter och samtidigt skapat en ny, strong yrkeskår som verkligen förkroppsligar begreppet ”landsvägens riddare”.

pulsådorr, ett snabbt och smidigt transportmedel som fortfarande befinner sig i kraftig expansion. Tack vare dessa landsvägens godståg kan man hos handlaren i Kare-suando köpa färskva bananer och persikor som bara för ett par dygn sedan låg i lastrummet på frukt-båten i Stockholms frihamn, och om en viktig maskin skulle gå sönder hos en industri i Småland kan en ny reservdel vara framme på en dag. Med järnväg skulle transporterna ta över en vecka, kanske två. Och viktigast av allt, långtradarna transporterar varor från port till port utan omlastningar.

Den växande långtradartrafiken har öppnat nya vägar för snabba godstransporter och samtidigt skapat en ny, strong yrkeskår som verkligen förkroppsligar begreppet ”landsvägens riddare”. Livet på vägarna ger ofta tillfällen till stilla betraktelser över mänskliga tragedier som fartöverdåd och ovarsamhet för med sig, krocker, svåra skador, lidande. Sådant skapar respekt för farten, för nästa vägkrök som kanske gömmer en oförutsedd fara.

” Hans yrke är att ha bråttom, men han ser också till att brådskan aldrig blir större än att han behärskar sin vagn i en plötslig uppdykande situation.

Långtradarchauffören känner sitt ansvar. Hans yrke är att ha bråttom, men han ser också till att brådskan aldrig blir större än att han behärskar sin vagn i en plötslig uppdykande situation. Och han har heller aldrig större brådska än att han hinner räcka en hjälpande hand när det behövs, vare sig det gäller att dra upp en bil ur diket eller bisträcka söndagsbilisten som kört slut på bensinen med erforderligt antal liter så att han kan ta sig till närmaste mack. Denna mångomvittnade hjälpsamhet är en självklar sak hos varje långtradarchaufför

och borde tjäna som föredöme för alla bilister. I dag dig imorgon mig. Så tänker man och handlar i vägar-nas brödraskap.

Långtradarjobbet skapar en egenartad atmosfär som en utomstående gärna förknippar med rotlös bohemtillvaro och landsvägens romantik.

– Det är med oss som med sjö-män, vi har inte ro i kroppen att stanna hemma någon längre tid, berättar Algot ”Lappen” Sandström, som vi träffar på väg från Stockholm till Umeå med sin stora Scania.

Redan efter ett par dagar börjar rastlösheten gnaga i bröstet, man måste ut på vägarna igen. Lastbilshytten är ens verkliga hem där

man bor och jobbar och tillbringar större delen av dygnet. Ibland kan man tycka att man fått nog av detta flackande, man är färdig att ramla ihop av ren utmattning, man vill sluta med alltsammans och börja ett normalt liv med regelbundna arbetstider, med det går inte. Är man en gång inkörd på långtradarjobbet kan man inte tänka sig något annat. Det är ett hårt jobb, speciellt om man är sin egen och har det ekonomiska ansvaret för en åkerirörelse, men samtidigt får man se så mycket och uppleva så mycket av skönhet i vår skiftande natur och årstidernas växling som mer än väl uppväger nackdelarna med den obekväma arbetstiden. ▶



Långtradartrafiken är i dag en av handelns och industrins viktigaste pulsådorr – en snabb och smidig transportväg med en årlig kapacitet av över 1,6 miljoner ton gods och en omsättning av över 50 miljoner kronor. Teknikens Värld skickade två av sina medarbetare

att göra ett reportage om dessa landsvägens rullande godståg.

En långtradare kommer lastad...

Upp till 70 långtradare från alla delar av landet lossar och lastar varje dag vid GBS' godsmagasin på Söder i Stockholm. Härifrån kan man skicka gods till cirka 2.000 platser i landet.

Det dröjde inte länge förrän första liftaren dök upp vid väggkanten. Hon fick åka med, men chaufförerna tar inte gärna upp gratispassagerare. Skulle olyckan vara framme står han själv ansvarig för skadestånd.

Flygande besiktning! Polisen gör en snabbkontroll på att vagnen är i trafikdugligt skick. Algot ”Lappen” Sandström från Umeå hade allt i ordning och får här klarsignal av biträdande ÖK i Gävle, Gottfrid Nilsson.

Punkteringar hör till de vanligaste och tråkigaste avbrotten på den nattliga färderna. Ett par gånger får man stanna och lägga en däck bara på vägen mellan Stockholm och Umeå.



Med säker blick och van hand styr långtradarchauffören sin tunga vagn genom dimma och möcker på krokiga och backliga norrlandsvägar. Landsvägstransporter har blivit snabba transporter, och säkra. Chaufförerna känner sitt ansvar och har genom lång erfarenhet respekt för farten och vet vad det vill säga att anpassa hastigheten efter omständigheterna, som det heter i vägtrafikföreskriftnings.



Flygande besiktning! Polisen gör en snabbkontroll på att vagnen är i trafikdugligt skick. Algot ”Lappen” Sandström från Umeå hade allt i sin ordning och får här klarsignal av biträdande ÖK i Gävle, Gottfrid Nilsson.

Punkteringar hör till de vanligaste och tråkigaste avbrotten på den nattliga färderna. Ett par gånger får man stanna och lägga en däck bara på vägen mellan Stockholm och Umeå.

Med säker blick och van hand styr långtradarchauffören sin tunga vagn genom dimma och möcker på krokiga och backiga norrlandsvägar. Landsvägstransporter har blivit snabba transporter, och säkra. Chaufförerna känner sitt ansvar och har genom lång erfarenhet respekt för farten och vet vad det vill säga att anpassa hastigheten efter omständigheterna, som det heter i vägtrafikföreskriftnings.

Stora bilden
Långtradartrafiken är idag en av handelns och industrins viktigaste pulsådorr – En snabb och smidig transportväg med en årlig kapacitet på över 1,6 miljoner ton gods och en omsättning av över 50 miljoner kronor. Teknikens Värld skickade två av sina medarbetare att göra ett reportage om dessa landsvägens rullande godståg.

Från vänster till höger:
Upp till 70 långtradare från alla delar av landet lossar och lastar varje dag vid GBS' godsmagasin på Söder i Stockholm. Härifrån kan man skicka gods till cirka 2.000 platser i landet.

Det dröjde inte länge förrän första liftaren dök upp vid väggkanten. Hon fick åka med, men chaufförerna tar inte gärna upp gratispassagerare. Skulle olyckan vara framme står han själv ansvarig för skadestånd.

TV-reportage:
Sven Salenius – Roland Andersson (foto)

Omkring 1.000 tunga långtradare dundrar varje natt på våra av tjälskador och bristande underhåll hårt ansatta vägar, sommar som vinter, i ur och skur. De trafikerar ett vittutgrenat nät med över 4.000 platser från Ystad i söder till avlägsna fjällbyar i nordligaste Lappland dit knappast några andra kommunika-tioner når. Långtradartrafiken är i dag en av handelns och industrins viktigaste pulsådorr, ett snabbt och smidigt transportmedel som fortfarande befinner sig i kraftig expansion. Tack vare dessa landsvägens godståg kan man hos handlaren i Kare-suando köpa färskva bananer och persikor som bara för ett par dygn sedan låg i lastrummet på frukt-båten i Stockholms frihamn, och om en viktig maskin skulle gå sönder hos en industri i Småland kan en ny reservdel vara framme på en dag. Med järnväg skulle transporterna ta över en vecka, kanske två. Och viktigast av allt, långtradarna transporterar varor från port till port utan omlastningar.

Den växande långtradartrafiken har öppnat nya vägar för snabba godstransporter och samtidigt skapat en ny, strong yrkeskår som verkligen förkroppsligar begreppet ”landsvägens riddare”. Livet på vägarna ger ofta tillfällen till stilla betraktelser över mänskliga tragedier som fartöverdåd och ovarsamhet för med sig, krocker, svåra skador, lidande. Sådant skapar respekt för farten, för nästa vägkrök som kanske gömmer en oförutsedd fara. Långtradarchauffören känner sitt ansvar. Hans yrke är att ha bråttom, men han ser också till att brådskan aldrig blir större än att han behärskar sin vagn i en plötslig uppdykande situation. Och han har heller aldrig större brådska än att han hinner räcka en hjälpande hand när det behövs, vare sig det

gäller att dra upp en bil ur diket eller bisträcka söndagsbilisten som kört slut på bensinen med erforderligt antal liter så att han kan ta sig till närmaste mack. Denna mångomvittnade hjälpsamhet är en självklar sak hos varje långtradarchaufför – och borde tjäna som föredöme för alla bilister. I dag dig i morgon mig. Så tänker man och handlar i vägar-nas brödraskap. Långtradarjobbet skapar en egenartad atmosfär som en utomstående gärna förknippar med rotlös bohemtillvaro och landsvägens romantik. – Det är med oss som med sjö-män, vi har inte ro i kroppen att stanna hemma någon längre tid, berättar Algot ”Lappen” Sandström, som vi träffar på väg från Stockholm till Umeå med sin stora Scania. Redan efter ett par dagar börjar rastlösheten gnaga i bröstet, man måste ut på vägarna igen. Lastbilshytten är ens verkliga hem där man bor och jobbar och tillbringar större delen av dygnet. Ibland kan man tycka att man fått nog av detta flackande, man är färdig att ramla ihop av ren utmattning, man vill sluta med alltsammans och börja ett normalt liv med regelbundna arbetstider, med det går inte. Är man en gång inkörd på långtradarjobbet kan man inte tänka sig något annat. Det är ett hårt jobb, speciellt om man är sin egen och har det ekonomiska ansvaret för en åkerirörelse, men samtidigt får man se så mycket och uppleva så mycket av skönhet i vår skiftande natur och årstidernas växling som mer än väl uppväger nackdelarna med den obekväma arbetstiden.

slappens vet vad han talar om. Han har kört långtradare i många år, slitt hårt för att få drömmen om ett eget åkeri att bli verklighet. (Forts. på sid. 27.)

► ”Lappen” vet vad han talar om. Han har kört långtradare i många år, slitit hårt för att få drömmen om ett eget åkeri att bli verklighet. Jobbade först som grovarbetare – och vantrivdes. Så kom den stora chansen. Ett åkeri var till salu i Umeå och hur det nu var så lyckades han låna ihop de 40.000 kalla som krävdes för att överta rörelsen. ”Lappen” startade i blygsam skala med gruskörningar och andra tillfälliga transporter med en gammal Fargo, bytte snart till en Volvo och sedan till en större för att slutligen skaffa sig en stor Scania som med släpvagn tar 13 ton. Med denna kör han regelbundet turer två gånger i veckan mellan Stockholm och Umeå, han har två anställda och bilen ger honom en hygglig inkomst. Det har gått vägen för ”Lappen” men han sticker inte under stol

” – Det behövs bara att bilen blir stående i några dagar – olyckan kan vara framme i form av en krock eller annan skada – då står man där med dryga räknningar och inte ett öre i inkomst. Förutsättningen för att man ska kunna hålla rörelsen flytande är att det inte blir något fel på vagnen och vetskapen därom skapar ju inte precis någon trygghetskänsla. – Omkostnaderna står över huvud taget inte i proportion till inkomsterna och riskerna, konstaterar ”Lappen” vidare. Redan själva bilköpet är en alldeles för vidlyftig affär, bara bilen går på över 50.000 kronor och därtill kommer släpvagnen på omkring 18.000. Detta ska vara betalt inom fyra år och bilen håller högst tre år i fjärrtrafik. Lastbilarna borde kunna göras enklare, stadigare och billigare. Det är framför allt fjädringen och chassiet som inte tål påfrestningarna. Vägarna är dåliga och går hårt åt bilarna, det

med att långtradartrafiken också har sina ekonomiska risker.

– Det behövs bara att bilen blir stående i några dagar – olyckan kan vara framme i form av en krock eller annan skada – då står man där med dryga räknningar och inte ett öre i inkomst. Förutsättningen för att man ska kunna hålla rörelsen flytande är att det inte blir något fel på vagnen och vetskapen därom skapar ju inte precis någon trygghetskänsla. – Omkostnaderna står över huvud taget inte i proportion till inkomsterna och riskerna, konstaterar ”Lappen” vidare. Redan själva bilköpet är en alldeles för vidlyftig affär, bara bilen går på över 50.000 kronor och därtill kommer släpvagnen på omkring 18.000. Detta ska vara betalt inom fyra år och bilen håller högst tre år i fjärrtrafik. Lastbilarna borde kunna göras enklare, stadigare och billigare. Det är framför allt fjädringen och chassiet som inte tål påfrestningarna. Vägarna är dåliga och går hårt åt bilarna, det

är sant, men det kommer alltid att finnas sådana vägar i Sverige. Och förresten har huvudvägarna blivit mycket bättre på senare år, så det är inte enbart tjälskadornas och tvättbrädens fel att bilarna ramlar sönder. Förbättra istället konstruktionen och skyll inte allting på vägar. Valter Johansson i Gällivare, Sveriges nordligaste långtradsåkare som med tre bilar upprätthåller regelbunden trafik mellan Luleå och Karesuando, kan också lämna många intressanta upplysningar beträffande fjärrtrafikens ekonomiska problem. – Att få det hela att gå ekonomiskt ihop är först och främst en fråga om smartness i samband med bilbyten, man måste vara benhård affärsman, förklarar Valter Johansson. De flesta åkare är hänvisade till de

” För en tid sedan gjorde jag en liknande affär med en helt nerkörd vagn som jag själv värderade till högst 5.000 kronor, men bilfirman bjöd 22.000 vid byte mot en ny. Jag hade bara att tacka och ta emot. Det hör vidare till historien att jag samtidigt passade på att bli av med de mest utslitna däck jag hade skräpande i garaget genom att sätta dem på bytesvagnen, men bilfirman var nöjd ändå. – Allt det där kan ju låta ganska bra, men man får tänka på att driftskostnaderna här uppe i Lappland är större än i övriga delar av landet. Vägarna är dåliga och tillåter inte så höga hjultryck som söderöver. Det betyder mindre betalande last och mindre vagnar. Men långtradartrafiken ger trots allt en jämnare sysselsättning än övriga lastbils-transporter. Jag körde i många år

svenska lastbilmärkena och konkurrensen om köparna tvingar bilfirmorna ibland att göra affärer som man själv häpnar över. Jag köpte en vagn för 51.200 kronor, körde den i åtta månader i hård långtradartrafik, men fick trots detta 50.000 kronor för den i byte mot ett

konkurrentmärke. För en tid sedan gjorde jag en liknande affär med en helt nerkörd vagn som jag själv värderade till högst 5.000 kronor, men bilfirman bjöd 22.000 vid byte mot en ny. Jag hade bara att tacka och ta emot. Det hör vidare till historien att jag samtidigt passade på att bli av med de mest utslitna däck jag hade skräpande i garaget genom att sätta dem på bytesvagnen, men bilfirman var nöjd ändå. – Allt det där kan ju låta ganska bra, men man får tänka på att driftskostnaderna här uppe i Lappland är större än i övriga delar av landet. Vägarna är dåliga och tillåter inte så höga hjultryck som söderöver. Det betyder mindre betalande last och mindre vagnar. Men långtradartrafiken ger trots allt en jämnare sysselsättning än övriga lastbils-transporter. Jag körde i många år

malm åt gruvbolaget, men det är inte så länge sen ett 40-tal lastbilar promitterades. Men livsmedel och andra livsviktiga varor måste ju alltid fram till avlägsna fjällbyar och långtradarnas betydelse för Lapplands transportproblem bara ökar. Transporterna är emellertid ofta besvärliga och tunga och de långa avstånden gör att hela trafiken blir organisationstekniskt tungrodd. – Ett annat och verkligt sorgligt kapitel är däcken, fortsätter ”Lappen” vidare. Jag har provat de flesta typer, men ingenting håller. Det går knappast en resa utan punktering eller ringexplosion. Sådant blir dyrbart i längden, över 12.000 kronor per år enbart för nya däck och då har jag ändå bara en bil! Här finns mycket att göra för däckfabrikanternas tekniska experter. – Men det kan ju inte förnekas att

tekniken också gjort stora framsteg, vilket bl. a. resulterat i större trafik-säkerhet. En fullastad långtradare har förvånansvärt bra köregenskaper, den ligger som klistrad på vägen och är nästan lika lätt att manövrera som en personbil. Bromsarna är utmärkta och skulle

” Det går knappast en resa utan punktering eller ringexplosion. Sådant blir dyrbart i längden, över 12.000 kronor per år enbart för nya däck och då har jag ändå bara en bil!

kunna ge betryggande säkerhet även vid betydligt högre farter än de nu tillåtna 60 km/tim. En höjning av hastighetsgränsen till minst 75 km/tim är därför ett av våra främsta önskemål – att som nu vara tvungen att krypköra på raka, breda vägar stoppar bara upp den övriga trafiken. – Apropå omkörningar vill jag passa på att bemöta de många hårda ord och knytnävar som höjs mot långtradarchaufförerna vid alla de tillfällen då söndagsbiler och andra som haft bråttom hetats upp sig för att vi inte makat oss åt sidan och lämnat vägen fri tillräckligt fort. Till dessa vill jag säga: tänk på att ett vanligt signalhorn sällan tränger igenom bullret i en lastbilshytt. Vill ni vara säkra på att kunna göra er hörda skaffa ett starktonshorn, för er egen säkerhets skull. Vi kan inte sitta med ögonen hela

tiden fastnaglade i backspegeln. Men det kan också hända att vi avsiktligt hindrat en bakomvarnande bil att köra om och därigenom räddat den från en säker krock med en mötande vagn. Och vad har man för att man blockerat vägen för döden? Jo, en ilsken blick och en hotfull knytnäve. – Vägarnas värsta gissel är annars fruntimmer, speciellt dom på moped, och så korna förstås. Man vet aldrig vad dom kan ta sig till. Att köra om en mopedåkande tant är som att köra om en buss, man får krypa längst ut på vägens högra kant för att vara på den säkra sidan. Men ”Lappen” har också trogna vänner på vägarna. – Bäst att ha att göra med är handelsresande, dom kan köra bil, och därmed har ”vägens riddare” korat ”vägarnas gentleman”. □



DE RULLAR UTAN RAST DEN TRÅNGA OCH BULLRANDE LASTBILSHYTEN ÄR LÅNGTRADARCHAUFFÖRENS VERKLIGA HEM DÄR HAN JOBBAR, SOVER OCH TILLBRINGAR EN STOR DEL AV DYGNET. DE FLESTA LÅNGTRADARE KÖR PÅ NÄTTERNA – PÅ DAGARNA LASTAR OCH LOSSAR MAN. ATT SITTA OCH KÖRA EN TUNG LASTBIL MED SLÄPVAGN TIMME EFTER TIMME ÄR ETT HÅRT JOBB SOM KRÄVER OUPPHÖRLIG KONCENTRATION OCH UPPMÄRKSAM HET. DEN VÄRSTA TIDEN ÄR TIDIGT PÅ MORGONEN NÄR SOLEN STICKER I ÖGONEN OCH VÄRMEN UPP HYTTEN HET SOM EN BASTU. DÅ KOMMER TRÖTHETEN.

Långtradarnas dieselmotorer slukar 100-liters liter per dag på de långa avstånden i Lappland. Valter Johansson fyller på vid sin egen mack. Norrlandsvägarna frestar hårt på däcken. Här syns en del av Valter Johanssons lager av utslitna och kasserade ringar. Bara däckslitaget kostar 12.000 kr per bil och år. Långtradarchaufförerna får uppleva mycket av den vilda naturens skönhet, men de får också se mycket av eländet som fartöverdåd och ovarsamhet för med sig. Detta dystra bilvrak stämmer till eftertanke och ger respekt för farten. Jag är så fly förbaskad över alla dessa kor som ställer sig mitt för köfångaren på en så jag vägrar att dricka mjölk, säger Valter Johansson och man förstår honom. Över ödsliga fjällvägar och över brusande forsar går färden på Sveriges nordligaste långtradarlinje. Långtradaren har blivit en livsviktig transportled till dessa avkrokar. Långtradaren är ofta den enda förbindelsen till avlägsna fjällbyar. Samefamiljen kan idag få färskas apelsiner och bananer som för ett par dagar sedan kom till i lasttrummet på truckbåten.



I soluppgången stannar man och väntar på sig landsvägsdammet och stugger sömnen ut ögonen vid en idyllisk skogstjärn. Men de morgontidiga toalettbestyren får inte ta lång tid. Lasten måste vara framme på förmiddagen och det är ännu många långa och backiga mil till målet.

Strax söder om Sundsvall finns ett motell där långtradarchaufförerna brukar stanna för att "fika". Här sträcker Johan Isberg och Jerker Strömsten på benen vid den norrländska långtradar-oasen. Det behövs många fler motell.



Stora bilden
De rullar utan rast. Den trånga och bullrande lastbilshytten är långtradarchaufförens verkliga hem där han jobbar, sover och tillbringar en stor del av dygnet. De flesta långtradare kör på nätterna – på dagarna lastar och lossar man. Att sitta och köra en tung lastbil med släpvagn timme efter timme är ett hårt jobb som kräver oupphörlig koncentration och uppmärksamhet. Den värsta tiden är tidigt på morgonen när solen sticker i ögonen och värmer upp hytten het som en bastu. Då kommer tröttheten.

Överst till höger
I soluppgången stannar man och väntar av sig landsvägsdammet och gnuggar sömnen ur ögonen vid en idyllisk skogstjärn. Men de morgontidiga toalettbestyren får inte ta lång tid. Lasten måste vara framme på förmiddagen och det är ännu många långa och backiga mil till målet.

Mitten till höger
Strax söder om Sundsvall finns ett motell där långtradarchaufförerna brukar stanna för att "fika". Här sträcker Johan Isberg och Jerker Strömsten på benen vid den norrländska långtradar-oasen. Det behövs många fler motell.

Nederst från vänster till höger
Långtradarnas dieselmotorer slukar 100-tals liter per dag på de långa avstånden i Lappland. Valter Johansson fyller på vid sin egen mack.

Bilder i underkant från vänster till höger:
Norrlandsvägarna frestar hårt på däcken. Här syns en del av Valter Johanssons lager av utslitna och kasserade ringar. Bara däckslitaget kostar 12.000 kr per bil och år.

Långtradarchaufförerna får uppleva mycket av den vilda naturens skönhet, men de får också se mycket av eländet som fartöverdåd och ovarsamhet för med sig. Detta dystra bilvrak stämmer till eftertanke och ger respekt för farten.

- Jag är så fly förbaskad över alla dessa kor som ställer sig mitt för köfångaren på en så jag vägrar att dricka mjölk, säger Valter Johansson och man förstår honom.

Över ödsliga fjällvägar och över brusande forsar går färden på Sveriges nordligaste långtradarlinje. Långtradaren har blivit en livsviktig transportled till dessa avkrokar.

Långtradaren är ofta den enda förbindelsen till avlägsna fjällbyar. Samefamiljen kan idag få färskas apelsiner och bananer som för ett par dagar sedan kom till i lasttrummet på truckbåten.