

# Från trälådor till termoskåp

**Byggmästaren Alf Johansson och hans bror Torsten startade fisklådefabrik i Bleket 1940, men med tiden gick man över till lastbilstransporter. Sönerna tog över och fortsatte i samma fotspår. Sonsonen Magnus Borggren hamnade i fisktransportbranschen även han och han har samlat ihop bilder från verksamheterna.**

Av Bo Norvinge (text & foto) Magnus Borggren (arkivfoto)

Magnus Borggren samt Georg och Folke Johansson bakom gamla lådfabriken i Bleket.

**U**nder andra världskriget, 1940, startade Alf Johansson och Torsten Johansson Blekets Lådfabrik i vilken man tillverkade fisklådor till traktens omfattande fiskeflotta. Lådorna tillverkades av gran och furu som i enmeterslängder kom till fabriken från Orust och Tjörn med båt. Efter krigsslutet togs mer och mer in med traktens lastbilar.

– Frakterna var billigare då, Virke från Orust kostade 35 kronor och ett lass lådor från Bleket in till Rönnäng kostade 6 kronor, berättar Georg Johansson, en av Alfs tre söner som förutom alla minnen har sparat en del gamla fakturor från tiden.

Även spillvirket från produktionen

kom väl till pass då det såldes och levererades till hushållen på öarna Klädesholmen, Åstol och Dyrön. För den frakten köpte man 1951 en 25-fots koster som kunde ta tolv kubikmeter. En annan spillproduktion var sågspån. Det man inte använde själva för uppvärmningen transporterades med lastbil till tegelbruken i Gunnilse och Munkedal för att blandas i leran.

**Vi gör ett litet hopp** till 1956 då lådfabriken helt ägdes av Alf efter att Torsten 1954 sålt sin del och återgått till att vara snickare. Alfs söner Georg, Folke och Sven hade också

efterhand börjat arbeta i firman som sysselsatte tio-tolv personer i den lilla västkustidyllen på Tjörn.

1956 var också året och november var månaden då lådfabriken köpte sin första egna lastbil, en Volvo LV128 från 1946. Man kunde därmed utföra transporter på kubben till ena änden av fabriken

och fisklådor från andra änden ut till kunderna.

**LV128:an** med 90-hästares bensinmotor köptes för 2 500 kronor på Bohus Motor i Uddevalla, men den byttes redan efter ett par år ut till en 1951 års Volvo LV249 med 115-hästares dieselmotor och kran.

– Den var röd och den gav vi 8 500 kronor för på Autoservice i Nossebro, ▶



Lådfabrikens första lastbil köptes 1956. En bensindriven Volvo LV128 på 90 hästar. Årsmodellen var 1946.



1960 byttes LV249:an ut mot en bättre begagnad Volvo L375 Starke diesel av 1958 årsmodell.



Från 1963 blev det Scania-Vabis, en L75 från 1959 som här fått ett rejält lass med fisklådor.



◀ Med den här lilla farkosten kördes kubb. Här lastar Folke över kubben som ska in till sågarna i fabriken.

De Scania LBS141:orna som Georg och Folke körde hos Johan Nilsson hade Hammar sidlastare. Ofta flak för tomlådor men då och då också skåp för fisktransporterna. ▼





► förklarar Georg som har bra koll på fordonsinköpen som gjordes.

Den blev heller inte i firman mer än två år då man 1960 bytte in den mot en två år gammal Volvo L375 Starke, och till den anskaffade en begagnad kärra.

**Under 1960-talets** början expanderade fisket och efterfrågan på fisklådor ökade. Det fabriken levererade räckte föga så man tvingades köpa in från andra leverantörer, främst från Halland.

– Vi fick köpa lådorna i Fegen, Åtran och Ullared då de inte räckte till, berättar Georg.

Volvo Starken fick även den rulla i två år till 1962 då den ersattes, men då blev det Scania-Vabis. En L55 av årsmodell 1960 som kom från Alingsås blev den första och året efter 1963 utökades vagnparken med en Scania-Vabis L75 från 1959 som inhandlades från Borås Bil & Traktor.

För att ge en vink om efterfrågan så levererades hela 17.000 lådor till en enda fiskebåt 1964. Det lönsamma fisket lockade också ut Alfs son Sven, sedermera känd åkarprofil som Pastorn (se Klassiska Lastbilar 6, 2013). Han drog sig ur fisklåde fabriken 1964, köpte sig en fiskebåt och gav sig ut till sjöss. Kvar på land var Georg och Folke som fortsatte med lådhandeln.

**I februari 1966** ersattes 55:an och en ny Scania-Vabis LB76 hämtades ut på Bilab i Kungälv. 80.000 kronor kostade den. Till den skaffades ett tvåaxligt Briabsläp, vilket senare byttes till ett treaxligt med långboggi. 1969 var det dags för L75:an att bytas ut, och då hittade man på Bildepån i Varberg en bättre begagnad L76 från 1965 som tidigare rullat hos Olof Rüttner.

– Den var klädd i hytten och hade en matta på bakväggen, minns Georg.

I slutet av 1960-talet blev det kris i fisket och många fiskebåtar såldes till Danmark vilket förde med sig att efterfrågan på fisklådor minskade drastiskt. Lådfabriken valde därför att fylla ut med andra transporter på sina två bilar för att få full systerställning.

**Inledningsvis körde** man mycket för fiskmjölsfabriken i Rönnäng.

– Fiskmjöl körde vi till Helsingborg, Malmö, Åhus, Norrköping och Stockholm. Och vi tog alltid hemlass, bland annat för Sollebolagen, förklarar Georg.

Men det var inte så lätt. Man fick stanna på vägen hem, leta upp en telefon och ringa hem och fråga om de fått något lass. Hemma skötte ►



▲ Georgs LBS141 lastad med lådor på lösflaket och den lågbyggda släpvagnen. En navkapsel och lite kromlister i fronten piffade upp.



◀ Georg fick även han en Scania R142. Här har han ankommit Simrishamn med tomlådorna som ska lossas.



► Georgs Scania LBS141 med skåp i Karlskrona 1985. Lastförmågan var inte den bästa så oftast gick sidlastarna med tomlådor.



▲ Folke Johansson fick en ny Scania R142 Intercooler 1983. Här är de i Västerviks hamn tidigt en morgon.



► Bägge 76:orna tillsammans utanför lådabriken i Bleket. Det är Magnus som står intill Bulldogen.



Lassen bestod inte bara av fisk eller tomlådor. Här i Karlskrona är det lastat med trälar, wire och lämmar.



Fisklådorna lastades i Källsjö utanför Ullared genom att man backade under en ställning och lyfte luftfjädringen. Därefter drogs reglarna bort.





Magnus R142 4x2 blev ombyggd och fick pusheraxel och även rostfri stötfångare. Här tankar Magnus vid Gustaafs i Denekamp Holland.



Folkes LBS141 blev omlackerad 1983 till Johan Nilssons nya färgsättning och Georg tog över den efter att Folke fick en R142:a.



Georg Johansson körde också hos B. Anderssons Åkeri i Göteborg. Här på uppdrag med deras Volvo F12 från 1991 i Finland.



Johan Nilssons bilar som kördes av Folke, Magnus och Georg samlade utanför gamla lådfabriken 1990.



Magnus i Västervik 1998 med den Scania R143 dragbil som han körde hos B. Anderssons Åkeri.



I februari 1966 valde man att satsa på nytt. Då blev det en Scania-Vabis LB76 Super från jubileumsåret. Platsen är Bleket.



Magnus vid gränsen från Tjeckien. Nio timmars väntetid blev det den gången, men han var inte ensam.

► fruarna kontoret och de fick jaga returlassen.

– Vi var också extrabil för ASG Uddevalla och många transporter gick med kantsten från Rixö, Krokstrand och Bohus-Malmön till Stockholm när de gjorde huvudstadsleden. ASG Uddevalla gav också gods från Volvo Köping till Volvo Göteborg med växellådor.

Lådtillverkningen gled över tid mer över till transporter, men i lådfabriken gjorde Alf ett försök att bygga lastpallar. Den verksamheten blev ingen succé så Blekets Lådfabrik avvecklades helt till 1970. Firman övergick till ren åkeriverksamhet med främst fisk- och containertransporter.

– Fisklåde-fabriken lades ner efter 30 år, berättar Folke Johansson.

Via Motortransport körde man för Electrolux med containrar

innehållande kylskåp från Mariestad och Motala och även ett och annat lass med deras dammsugare från Västervik. Och allt skulle ner till Skandiahallen i Göteborg för export ut i vida världen. Man hjälpte också Sigurd Pettersons åkeri med plastkörningarna mellan Stenungsund och Göteborg. GA-Åkerierna var en annan kund genom vilka man fick en del Volvokörningar.

**1972 valde** Blekets Åkeri att sälja L76:an till Sigurd Petterssons Åkeri och Folke följde med över och blev anställd chaufför. Med en bil kvar på Blekets Åkeri kämpade man vidare ett par år till, men 1974 kom oljekrisen som satte p för verksamheten.

Då såldes LB76:an till Jan-Olof Andersson i Uddevalla som körde åt Bilspedition. Georg började som

## Under 80-talet var det full fart på fisk- och lådtransporter. Mycket sill och torsk transporterades till Danmark.

truckförare på en firma i Stenungsund som renoverade automatväxellådor. Men 1982 föll Georg tillbaka på låd- och fisktransporterna och då till Johan Nilsson Lådhandel och Fisktransporter med säte i Fiskebäck utanför Göteborg. Folke fanns redan där sedan 1978, då från Sigurd Petterssons åkeri.

– Det är en viss teknik att lasta ett lass lådor, men den tekniken hade vi då vi ju kört lådor sedan länge, förklarar Georg och Folke håller med.

– Vi hade bilarna hemma. Mycket transporter till och från Rönnäng,

Klädesholmen, Orust och Lysekil, förklarar Georg.

### Folke fortsätter:

– Vi följde med båtarna som gick runt landet. De började i Kungshamn på hösten och kom till slut upp till Sundsvall. Mycket sill gick från Västervik, berättar Folke.

– Västervik kunde vara upp till 30 långtradar och 15.000 lådor på en dag, fyller Georg på.

– Johan Nilsson körde mycket fisklådor till Trelleborg, Simrishamn, Karlskrona, Västervik och några lass till Öland.

Georgs son Magnus Borggren började köra truck och följde med runt. Han kände mycket väl till det hela då han sedan barnsben följt med lastbilarna redan då Blekets Åkeri var i gång.

Snart tog han den tunga behörigheten och började också köra lastbil hos Johan Nilsson tillsammans med pappa Georg och farbror Folke.

Under 80-talet var det full fart på fisk- och lådtransporter. Mycket sill och torsk transporterades till Danmark som Skagen, Hirtshals och Hanstholm men även längre resor igenom Europa stod på repertoaren. England, Skottland och Frankrike för att nämna några av länderna.

Men efter det glada 80-talet kom 90-talet, och med det finanskrisen. Men det var inte den som fick

fisktransporternas hjul att snurra saktare.

– Torskfisket i Östersjön minskade kraftigt 1992, och sillbåtarna blev större, fick tankar ombord och körde fångsten direkt till Orust eller Skagen där den pumpades iland, berättar Magnus.

**Hos Johan Nilsson** minskade vagnparken från tolv till sju bilar. Magnus hamnade istället hos sin farbror, Sven Pastorn, och körde dragbil för Sealand under 1993. Men efter knappt ett år där var han tillbaka till fisken och tog anställning hos B. Anderssons Åkeri i Göteborg dit också Georg kom. Folke växlade in helt på sin svärfars område inom gravvårdar. Det kan också nämnas att i lådfabrikens gamla byggnad säljer och graverar Folkes son Tomas gravstenar idag.

Under 2000-talet valde Magnus på sätt och vis också en annan väg efter att ha kört fisk i tolv år då han började köra biltransporter för Motortransport.

– Men det var något speciellt med fisken. Man har sett stora delar av Europa och det var inte lika stressigt då, och det var stor gemenskap på färjor och fik, säger Magnus med något lyriskt i blicken.

Idag kör han för en åkare på Orust med bil med biogas (LBG). Ofta blir det till Norge och Trondheim. Men Magnus har fortfarande hjärtat hos Tjörnåkerierna i allmänhet och fisktransporterna i synnerhet. Han har ägnat mycket fritid åt att samla ihop fotografier från åkerierna i trakten.

– I början när man körde tog man inte så mycket kort, medger Georg när vi bläddrar igenom albumen.

Men Magnus har varit duktig och har dokumenterat många lastbilar.

– Jag har fått bilder från olika åkerier och varit runt hos de flesta, förklarar Magnus som hittills har samlat runt 1.200 bilder som visas på [www.nostalgieborggren.se](http://www.nostalgieborggren.se).

– **Det är nu** mest fisktransporter och i första hand Tjörnåkares bilar från 70 och 80-talet, men tanken är att bygga ut mer och mer. Vet inte om det funnits ett ställe med så många chaufförer och åkare per invånare som på Tjörn. Naturligtvis tack vare Wallhamn och industrin i Stenungsund men också närheten till Göteborg, förklarar Magnus.

Det var då det. Idag finns mest minnen och tack och lov en del fotografier kvar som minner om ett åkeritätt Tjörn. Som tur är i alla fall en del därmed dokumenterat. □