

Gods med egen vilja

Att transportera djur ställer krav på både bil och förare. Kils Djurtransporter håller med det senaste inom djurtransportbyggnationer. Svensk Åkeritidning har följt med Fredrik Wikström på en arbetsdag där byggnationens många funktioner kommer till användning.

Text & Foto Bosse Norvinge

Tidigt på förmiddagen backar Fredrik Wikström till djurtransportekipaget hos Dahbergs Slakteri i Brålanda.

Under morgontimmarna fyllde han upp bil och kärra med 220 slaktsvin i Värmland, närmare bestämt Säffle. Hela lasset lossas smidigt tack vare att framstammen på kärnan öppnas och rampen bak på bilen läggs ner mot kärnan, vilket gör att ekipaget inte behöver kopplas isär och lossas i två omgångar. Men lossningen tar ändå någon timme och därefter ska ekipaget skyfflas ur och i tvätthallen spolats rent, och golven ströms med sågspån. Alla fyra lastplanen på bilen och tre på kärnan, så det handlar om rätt många kvadratmeter golvyta.

Ekipaget, en Volvo FH 500 från 2014 med byggnation och kärra från

tyska Josef Finkl KG Fahrzeugbau ägs av Kils Djurtransporter AB som drivs av bröderna Tomas och Peter Lantz.

– Vi är tredje generationen. Min farfar Wiking startade åkeriet 1937. Min farbror och pappa delade på åkerierna 94-95. Vi hade grusbilar och långtradare men koncentrerade oss på djurbilar, berättar Tomas Lantz.

– Förgreningen är Wiking Lantz Åkeri AB som min kusin Martin Lantz driver.

KILS DJURTRANSPORTER HAR idag sju bilar och sex anställda plus bröderna. Man transporterar för Scan och Dahlbergs Slakteri, men har även en hel del mindre kunder.

Efter någon timme i tvätthallen är det så dags att fortsätta med dagens

uppdrag. Kärnan behöver inte följa med utan ställs på slakteriområdet.

Finkl-kärnan är en två-axling med fasta axlar och ett axelavstånd på 2 050 mm vilket ger en lastförmåga på 11 290 kg och en totalvikt på 20 ton.

Att man hoppat över lyft- och stryrbara axlar beror på att man vill ha stabiliteten då tanken var att kunna ha den i modulkombination efter sin trailer.

– Innan vi fick 64 ton var lastkapacitetökningen marginell då det är hög egenvikt på byggnationerna, förklarar Tomas Lantz.

– När vi köpte trailern för åtta år sedan hade vi mycket större volymer då vi körde mycket på Skara. Idag har vi inte riktigt de volymerna men möjligheterna finns att kunna ha kärra efter trailern.

Vi beger oss iväg till första stället.



Vi är tredje generationen. Min farfar Wiking startade åkeriet 1937. Min farbror och pappa delade på åkerierna 94-95. Vi hade grusbilar och långtradare men koncentrerade oss på djurbilar



450 smågrisar ska lastas på Bergungens anläggning på Lerhult mellan Brålanda och Mellerud. Vägen dit innebär en bit på E45, en kortare stund på landsväg och en bit grusväg som av det myckna regnandet blivit vattensjuk fram till Bergungens anläggning som är en satellit där suggorna grisar. Först ska bilen tomvägas på gårdens egen vägstation, en avancerad väg med väghus och utskriftsmöjligheter. Därefter backar Fredrik Wikström till en av byggnadernas dörrar efter att först ha kontaktat personalen.

FH:N VI ÄR UTE MED körs annars av Tomas Lantz. Fredrik Wikström kör egentligen extra för Kils Djurtransporter. Under de vädermässigt behagligare månaderna jobbar Fredrik i asfaltsvängen med att köra krokväxlare. Men när Fredrik flyttade från Åmål till Kil lärde han känna bröderna Lantz och ville gärna följa med och lära sig mer om djurtransporter, något som resulterade i att han idag kör stadigt tre dagar i veckan. Måndag till onsdag.

– Jag har alltid haft intresse av djur, lantbruk och traktorer, förklarar Fredrik och fäller ner rampen, fäller upp sidorna och ställer ut skivor mellan ytterdörren och lastbilen för att inte grisarna ska springa andra vägar.

DÖRREN TILL GRISHUSET öppnas men det väller inte ut en massa smågrisar för det. Försiktigt tittar de fram, lite reserverade men ändå nyfikna. Stallskötaren jagar ut grisarna och Fredrik får försöka fösa dom vidare upp på bilen, vilket inte är det lättaste

då de inte har större lust att komma ut på okänd mark samtidigt som det småregnar.

Efter att kämpat en stund är ett lastplan i tre avdelningar lastat med 35 smågrisar i vardera facket.

På knappsatsen bak på vänster sida läser Fredrik upp alla lås och hissar upp paketet med lastplanen med fjärrkontrollen för att låsa fast det övre planet i rätt nivå. Men först lyfter han upp taket för att ge mer utrymme under lastningen.

Det smäller i låsen när de slår igen. Fredrik kontrollerar noggrant att rätt lås har gått i ingrepp som de ska.

– Man vill ju inte knäcka något, säger Fredrik och släpper tillbaka två av golven till botten, går in och häktar i en mellanvägg för att dela av nästa våningsplan. Från en av kontrollpanelerna bak på skåpet öppnar han ventilationsluckorna för att ge god ventilation för grisarna.

SNART ÄR OCKSÅ NÄSTA laddning smågrisar redo att fösas på. Fredrik håller en skiva framför sig och en fösare i form av en liten färgglad spade i plast med kulor i som skramlar. När 50 grisar i två anledningar är på blir det samma moment med att lyfta upp lastplanen och låsa fast ett, och sedan släppa ner golven för nästa omgång.

– Vi kan väga varje plan, berättar Fredrik och förklarar att när ett plan ska vägas nollställs bara först vägen när lastplanet är tomt. Vägen räknar sedan ut vikten genom hydraultrycket i lyftcylindrarna när planet eller planen lyfts upp. De djur som lastas på bottenplanet får vägas på rampen



Dörren till grishuset öppnas men det väller inte ut en massa smågrisar för det. Försiktigt tittar de fram, lite reserverade men ändå nyfikna.



innan de lastas in. Men inget av detta krävdes då hela bilen kunde vägas på plats.

Nästa plan, samma sak där. Två gånger 25 smågrisar, lyfta upp planet och låsa. Därefter återstår bara att lasta i resten på bottenplanet, slå igen och väga in bilen.

TILL LOSSNINGSSTÄLLET dit smågrisarna ska transporteras för uppfödning är det inte långt. Knappt två mil öst-erut mot Väneren. Men på småvägarna med mjuka vägkanter och runt 36 ton lastbil med rätt hög tyngdpunkt tar Fredrik det försiktigt fram till Hagsgårds Lantbruk mellan byn Bolstad och EU:s största insjö.

Fredrik backar till den lilla dörren och fäller ner rampen med samma fjärrkontroll som lyfter lastplanen. Rampen har ett teleskoputskjut och kan skjuta ut en läpp runt metern för att nå ännu längre bak och dessutom ge djuren ett extra trappsteg upp på rampen.

BAKDÖRRARNA I SKÅPET är delade för varje plan, så det gäller att ha rätt lås stängda så man inte öppnar för grisarna i de högre planen.

Lossningen kräver sin man, speciellt idag när det regnar rätt ordentligt och grisarna trivs bättre i det torra djurtransportskåpet.

Fredrik hoppar omkring på huk med fös-skiva och fös-spade på knappt en meter högt utrymme i bottenplanet för att försöka få ut smågrisarna som vänder på rampen och springer tillbaka in.

Till slut får han ut allihop och kan pusta ut en smula.

– Man ser stjärnor efter ett sådant skift, säger Fredrik och gör sig redo för nästa lager.

” Man ser stjärnor efter ett sånt skift

– Det tar lite tid att lyfta upp och hämta ner varje plan, förklarar Fredrik samtidigt som han öppnar dörrarna för nästa omgång smågrisar.

VÅNING FÖR VÅNING töms även om det går trögt att övertala besättningen att gå ut ur lastbilen, men till slut kan Fredrik åka vidare till Norra Rådane och JTE Lantbruk för att hämta 86 slaktsvin som ska till slakteriet. Regnandet har äntligen upphört och lastningen går betydligt lättare även om man vill undvika att hamna under de fullvuxna svinen.

Mörkret hinner ändå lägga sig över Dalboslätten när Fredrik beger sig tillbaka till Dahlbergs Slakteri på kvällskvisten. Slakteriet är obemannat men det är inga hinder för Fredrik som lossar lasset själv och skickar in slaktsvinen i fällorna där de för sova till personalen kommer tillbaka morgonen efter.

Själv ska Fredrik göra sig redo för sin nattvila som han tar på slakteriområdet. Nästa morgon ska han hämta 430 smågrisar på Sallebyns Gård, 10 km väster om Brålanda som ska vidare upp till Säffle. Men det är som sagt imorgon ☺

