



# En lugnande oas i nyhetsflödet

Var kan man varva ner bland alla nyheter och den senaste teknologin på Lastbil 2014? Veteranlastbilshallen är svaret. Avkopplande, men samtidigt lärorikt om branschens historia.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE FOTO: RYNO QUANTZ

**V**eteranlastbilarna och åkerihistorien har sin givna plats i mångas hjärtan. Därför har också veteranlastbilshallen blivit en stående punkt i mässkatalogen, och en säker publikmagnet under mässtdagarna.

I år var temat lastbilstransporterna vi minns, ett tillfälle att få en inblick i bakgrunden till det som är dagens åkerinäring. Lastbilarna som under 30- till 70-talet utförde de livsnödvändiga transporterna av allt från mjölk, mat och glass till grus, ved, bensin och sopor.

Hallen på 4 500 kvadratmeter fungerade också som en oas där besökarna fick möjlighet att vila upp sig från alla intryck av nyheter inom elektronik, datorer och teknik. Detta särskilt under de intressanta föredrag som dagligen hölls på plats.

– Jag tror att vi lyckats öka förståelsen för den moderna lastbilens roll i samhället genom att visa delar av dess historia, säger Anders Andersson, ansvarig för Veteranlastbilshallen på Elmia Lastbil.

– Vi har också ansträngt oss att spegla den variation av lastbilsfabrikat, som förr rörde sig i vårt samhälle.

Det var många som uppskattade teamets arbete med att handplocka de 44 representanterna för transporthistorien. Flera av de utställda fordonen hade heller inte deltagit på veteranlastbilsrally eller andra träffar tidigare.

Det var inte bara i veteranhallen de historiska fordonen kunde beskådas. Några veteranägare valde att delta i veteranklassen på Nordic Trophy. Här och där nyttjades också gamlingarna som lockbete i olika montrar, så för de vars hjärta klappar för de historiska fordonen bör det ha funnits att vila ögonen på.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)



# Svensk åkerinäring bidrog till att hålla Sverige utanför kriget

Ett stycke åkerihistoria – och inte vilket som helst. Petsamotrafiken har beskrivits som svensk åkerinäringens absolut tuffaste uppdrag. Någonsin. En som kan ämnet och har konsten att berätta är Svensk Åkeritidnings tidigare chefredaktör Eric Björklund.

**TEXT:** FRANS JOHANSSON **FOTO:** RYNO QUANTZ

Upphovet var egentligen att Sverige i början av andra världskriget hade ett mycket dåligt rustat flygförsvår. Man hade dock lyckats köpa ett antal moderna jaktplan från USA. Och nu i mars, april 1940 var de på väg över Atlanten.

Det berättar Eric Björklund, författare till flera böcker om Petsamotrafiken vid ett av årets seminarier i veteranhallen.

Snart fick man dock tänka om. Den 9 april ockuperade Tyskland Danmark och Norge – och därmed stängdes Västerhavet för svenska och finska fartyg.

Alternativen var att låta lasten gå via Lissabon, eller den finska hamnen Liinahamari, strax norr om Petsamo, via den korridor som Finland fått av Sovjetunionen 1920.

Så blev det och från Petsamo skulle sedan de stora flygplanslådorna med lastbil transporteras via finska Rovaniemi och över till Haparanda. En 531 kilometer lång sträcka som Eric Björklund liknar vid en halvskaplig skogsbilväg.

När de första bilarna rullade in så var det egentligen bara veckor efter att finska vinterkriget hade tagit slut, och mycket elände mötte, inte minst eftersom retirerande finnar själva hade bränt ner broar och hus.

– Den första bilen anlände den 24 maj 1940 och kom från Nya Åkeriet i Härnösand, och det får sägas vara starten för Petsamotrafiken, berättar Eric Björklund.

Själva transportererna organiserades av den legendariska åkarbasen CV Nyström tillsammans med flygvapnet och sammanlagt fraktades ett 50-tal flygplan i lastbilskolonner längs de dåliga vägarna i gränslandet mellan Sverige och Finland.

Och det var inga riskfria transporter som skulle utföras. Enligt Eric Björklund så låg vid en och samma tidpunkt sammanlagt 128 lastbilar vid sidan av vägen.

Den hårda tillvaron i området förstärktes också av



att stråtrövare ansträngde läget mellan finska och svenska åkare. Finnarna menade att svenskarna tog deras laster och drog sig inte för att göra livet än tuffare.

De svenska och finska åkarna var inte heller ensamma längs vägarna. Sensommaren 1940 kom bland annat en stor tysk styrka till Rovaniemi för att förbereda Tysklands anfall mot Sovjetunionen vid midsommartid 1941.

När Finland samma år drogs in i anfallet mot Sovjet så var det slut för Petsamotrafiken. Och när sista fakturan skickats till Flygförvaltningen återstod bara för åkarna att betala tillbaka 24 kronor, som man fakturerat för mycket.

[frans.johansson@akeri.se](mailto:frans.johansson@akeri.se)



## Tak över huvudet

Från en ynka framruta – till mikroåvsugn och lyxsäng. Det har hänt en del på drygt hundra år. Välkände lastbilshistorikern Stefan Andersson har botaniserat i hyttens historia.

**TEXT:** FRANS JOHANSSON **FOTO:** RYNO QUANTZ

**D**et var friska takter där någonstans kring förra sekelskiftet. Att somna bakom ratten gjorde man nog inte i första taget. Inte med bara en framruta som skydd för vädrets makter.

Den första riktiga hytten kom först på 30-talet, måhända enkelt och spartanskt jämfört med idag, men ändå. Äntligen bjöds det i alla fall på ett ordentligt skydd mot snöstorm och kalla vårregn.

Hittills hade lastbillstillverkarna byggt själva men under 30-, 40- och 50-talen blev det allt vanligare att påbyggarna också tog hand om hytterna.

– Hur många hyttbyggare som funnits i landet kommer vi nog aldrig att få reda på, säger Stefan Andersson och visar ett par bilder på en Scania 135 med både hytt och skåp från Be-Ge. Det andra fotot visar en stöddig Volvo Titan lastad med 35 GN-hytter, på väg till Volvo.

Både Be-Ge i Oskarshamn och GN i Umeå tillhörde de största.

– Be-Ge började 1947 och redan i slutet av 50-talet var man uppe i 4 000–5 000 hytter. Enligt Be-Ge själva hade man 75 procent av marknaden och 90 procent av långtradarna.

En av huvudkonkurrenterna var Gösta Nyström med sin GN-hytten.

I början byggde så gott som alla sina hytter på en trästomme, som sedan kläddes med plåt. Men Gösta Nyström var en stor innovatör och startade redan i början av 50-talet med stål även till stommen.

– Det var dock inte självklart att en rätt konstruerad och byggd trähytt skulle vara svagare, och man kan nog säga att det mer eller mindre utvecklades till krig mellan GN och Be-Ge – stål eller trä.

Enligt vad som sägs så var Gösta Nyström också först med att införa hållbarhetstester. Något som myndigheterna sedan gjorde till standard från april 1961. Hytten belastades först statiskt med 15 ton på taket, därpå slogs en pendel från tre meters håll in snett framifrån. Samma pendel skickades sedan in i bakväggen. Därefter skulle dörren fortfarande kunna öppnas.

Under 60-talet väntade stora förändringar för hyttillverkarna. Trästommarna var på väg ut och lastbillstillverkarna hade börjat med frambyggda bilar. Samtidigt ville de själva få grepp om konstruktion och produktion också av hytterna.

1963 kom Scania med LB76, och liksom med Volvo Raske Tiptop var hytterna i egen regi.

1964 gick Volvo in och köpte Gösta Nyströms. Samma väg väntade Be-Ge i juni 1966 då man sålde till Scania.

Fortfarande idag tillverkas det hytter i Umeå och Oskarshamn.

[frans.johansson@akeri.se](mailto:frans.johansson@akeri.se)