

Värmlands stolthet

Värmlänningen Axel Koppfeldt ansågs av omgivningen vara en mycket vänlig och sympatisk man. Han skulle senare komma att lägga grunden till Koppfeldts Åkeri i Arvika. Ett åkeri känt som ett mycket seriöst och välskött företag med välvårdade fordon där chaufförerna gärna stannade kvar.

AV **BO NORVINGE** (TEXT & FOTO), **PER-ARNE LUNDELLS SAMLINGAR** (FOTO)



Axel Koppfeldt med sönerna Lennart och Hans framför vagnparken 1964.



Bil 7 med interimsskyttar, en Volvo F88 inför den första resan till Göteborg.

Mekaniker Axel Koppfeldt, född 1904, fick från januari 1922 tillsammans med sin bror Rikard och kompanjon Bengt Sötterman uppdraget av Kungliga Postverket att köra turen Arvika-Glava-Stömne. Uppgifter gör gällande att en Humpmobile personbil med dragkula bultad direkt i karossen och hembyggd släpkärra först användes i trafiken, men i maj 1924 togs trions gemensamt byggda Ford modell T in i registret. På chassiet fanns en kaross av stående brädor och invändigt hade sittplatser i form av långsgående brädor snickrats. Under dessa var lådor för posten. Bussen blev aldrig riktigt färdig innan den året efter såldes och ersattes av en tillförlitligare och bekvämare omnibuss.

Under 1930-talet utökades turen till Säffle innan verksamheten lades ned under tidigt 1940-tal då kriget rasade för fullt i omvärlden.

Starten går

Åkeriets historia började egentligen efter andra världskriget då den första riktiga lastbilen inköptes. Året var 1946, fabriken Studebaker och uppdragsgivare Arvika Stad. Ett par år senare skaffades en 135-hästars Scania-Vabis L20 med Nyströmshytt för den första fjärrtrafiklinjen mellan Arvika och Göteborg, en tur som på den tiden kunde ta upp till tolv timmar enkel väg.

Godset från Arvika bestod ofta av tyg och vävstolar för Mölnlycke Väfveri AB som hade tillverkning i

Hillringsberg söder om Arvika. En annan kund var Woodstick som bland annat gjorde träspatlar för sjukvården, något som även gick på export och lastades på fartygen i Göteborgs hamn.

Utöver lastbilarna hade åkeriet några taxibilar där Axel efter dagens körning satt på passning.

Tidigt med

Eilert Nilsson började på Koppfeldts 1958 som då hade tre bilar på Göteborgslinjen för Bilspedition. Han tilldelades en Scania-Vabis LS71 med en kort tvåaxlig Forss skåpsläpavagn. Denna var försedd med värmeaggregat då de körde en del för Hakonbolaget (senare ICA) som höll till i Karlstads hamn.

Eilert berättar om ett tillfälle när de åkte fast för överlast.

I Göteborg kom polisen ikapp upp för Götaälvbron. Då det gick mycket tungt uppför bestämde de sig för att stanna oss. Ekipaget skickades för vägning vid Järntorget. När vi skulle upp på vägen gick en kardanknut så bilen fick spelas upp. Lasset visade sig väga 20.409 kg och bilen lastade ungefär hälften!

Eilert och hans kollega förklarade att det var tvungna att lägga mycket på bilen då släpet var för litet. Då även släpet vägs kunde polisen skriva ytterligare sex ton i överlast på rapporten...

Egna lösningar

Släpvagnsdragen var av typen kula och klo som tillverkades av Korp & Söner i Vänersborg.

Bil 10, Scania LBS111 körde för Casco och var extrabil på Stockholm.



Åkeriets vagnpark 1964 bestod i huvudsak av Scania-Vabis 76:or. Därtill några äldre 75:or, en Ford Thames Trader och en VW typ 2 pickup.



En Volvo F12 6x4 tungdragare från 1986 som saknade Intercooler får representera 1980-talet.



Tre exemplar av Volvo Viking med liftdumper fanns i vagnparken och de blev senare ersatta av N86:or.



Den maffigaste av dem alla var tungdragaren. Scania LT146:an var både den första och sista V8:an på åkeriet. Tyvärr gick den aldrig riktigt bra och inte ens det framdragna luftintaget över taket gjorde bilen piggare.

Tvåaxlig Volvo F88 med Forss sandaggregat.



Scania LS111:an gick för Ahlmarks Bränsle AB. Dessutom fanns en lös tank som ställdes på en av grusbilarna när 111:an inte räckte till.

Eilert Nilsson började på Koppfeldts Åkeri och var det troget i 34 år.



Scania-Vabis L75 Super av årsmodellen 1963.



1970-talets tradarekimage, en LBS110 av 1974 årsmodell.



Scania LS76 anses av många vara den snyggaste tradarmodellen.

I Göteborg hände det att man med ASG-bilarna skulle lasta på Bilspedition. Då tvingades chauffören att täcka för takskylden innan han körde in på terminalområdet.

– Dessa fungerade bra och när de började att glappa var det bara att lossa kulan och vrida den ett kvarts varv. Tyvärr var man låst till detta kopplingssystem så man kunde inte få någon hjälp av andra att flytta släp, minns Eilert.

Åkeriet övergick därför så småningom till en annan känd tillverkare av släpvagnskopplingar, Vänersborgskopplingen, alltså dagens VBG.

Kromade grillar

Ett utmärkande drag för Koppfeldts var en strävan att alla bilar skulle ha registreringsnummer som slutade på 80 så långt det var möjligt. Ett problem med detta visade sig då den obligatoriska kontrollbesiktningen infördes 1965 vars inställelsetid baserades på slutfiffran. Alla åkeriets fordon skulle in samtidigt!

Något annat genomgående var att alla Scania-Vabis hade förkromade grillar. Att en förnicklingsfirma låg granne med åkeriet kan ha haft en viss inverkan på detta.

Expansivt 1960-tal

Företaget registrerades som aktiebolag under december 1960 och vid denna tid inköptes David Johanssons Åkeri som låg ett stenkast från Koppfeldts. David, kallad Svarten, startade sin verksamhet redan 1919 och hade därmed Arvikas första lastbil i yrkesmässig trafik. Åkeriet som körde för ASG var konkurrenter till Koppfeldts på linjen Arvika-Göteborg. I och med köpet började Koppfeldt också köra för ASG.

– I Göteborg hände det att man med ASG-bilarna skulle lasta på Bilspedition. Då tvingades chaufförerna täcka för takskylden innan de körde in på terminalområdet, berättar Eilert.

Under 1960-talet körde Koppfeldts alltså för både Bilspedition och ASG men tvingades till slut att välja sida, en lott som föll på ASG då dessa transporter var i majoritet i verksamheten.

Det skulle genom åren bli en del strider om färgerna mellan Koppfeldts och ASG då åkeriet under alla år höll sig till sin gröna och vita färgkombination. ▶

Ytterligare några mindre åkerier övertogs under 1960-talet med trafikstillstånd och företaget expanderade.

Flytt och utbyggnad

Åkeriet höll under den första tiden till på Lagerlöfsgatan vid Axel Koppfeldts bostad. En tomt anskaffades där det planerades garage och verkstad men kommunen var ute efter marken på grund av den planerade genomfartsleden och erbjöd en ny tomt utmed Rosendalsvägen, knappt 500 meter längre bort. Den nya åkerianläggningen uppfördes 1962 men redan 1964 byggdes garagegadeln ut då åkeriet expanderat kraftigt och hade runt 20 lastbilar i sin flotta. Under åren var det en hel del protester från boende eftersom åkeriet fanns mitt inne i ett bostadsområde och aktivitet rädde nästan dygnet om på platsen.

Flera ben

Körning av gjutgods från Perfektas gjuteri i Arvika till Scania-Vabis i Södertälje passade vagnparken bra som i huvudsak bestod av detta fabrikat men en hel del gods hade också destination Volvo i Göteborg. Detta medförde till slut att Volvo ställde krav på att även deras produkter skulle få bli representerade hos åkeriet, vilket blev fallet från 1968.

– Koppfeldts gav sig också in i anläggningssvängen och konkurrerade med Lastbilcentralen. Det fanns tre lastmaskiner, någon grävmaskin och dumper, men detta visade sig vara fel inriktning, berättar Eilert.

Bytte stol

Efter elva år bakom ratten skulle Eilert på prov in på kontoret.

– Det blev ett långvarigt prov ända till 90-talet, medger han.

Som trafikdirigerare ansågs han av chaufförerna vara helt makalös på att lägga ihop lassen och han gick alltid omkring med en tumstock och pusslade ihop sändningarna. Eilert som bodde ett stenkast från anläggningen kunde naturligtvis inte heller helt släppa arbetet under fritiden. Han måste självfallet stå i fönstret och kontrollera så alla bilar verkligen kom i väg som de skulle. ▶



Åkeriets första riktiga kapellbil var denna nylevererade Scania LBS110 1970 som skulle gå på Stockholmslinjen.



Eilert Nilsson körde under slutet av 1950-talet linjen Arvika-Göteborg med denna Scania-Vabis L571 Regent.



En Volvo F86 och två bilar ur Fords D-serie fungerade som distributionsbilar i Arvika.



En av tre flyttbussar. Fabrikatet var Scania och karosseriet var byggt hos Be-Ge Karosserier i Oskarshamn. Då folk i regel passade på att flytta vid månadsskiftena passade det bra att övrig tid köra för J.G. Malmshöjns pianofabrik i Arvika.



Stiligt fjärrekipage i form av Scania LBS110 med släp utrustat med breddäck som av förarna kallades "flygplansdäck".



På en av företagsfamiljedagar 1974 visades åkeriets bredd. Allt från kranbilar och renhållningsfordon till fjärrbilar fanns representerade.

Volvo FB86 med kompressor från Heil.



Axel Koppfeldts son Hans körde sin Scania-Vabis L71 Regent på linjen Arvika-Stockholm. Notera rangerkulan monterad i fronten.



1974 drogs Årjängstrollet av en Volvo FB88 till Kungsängen i Stockholm och invigningen av Epa Stormarknad. Den gången stod Volvo för frakten.



Arvikaverkens gamla växellok ska just transporteras till Göteborg för att skrotas 1972. En Scania-Vabis L576 får uppdraget.



Axel Koppfeldts son Hans körde sin Scania-Vabis L71 Regent på linjen Arvika-Stockholm. Notera rangerkulan monterad i fronten.



Bröderna Koppfeldt och Söttermans 20-hästars T-Ford med en hemmabyggt kaross som aldrig blev färdig körde post under drygt ett år.



Årjängstrollet transporterades 1973 av Koppfeldts LS76 till Liseberg i Göteborg för ett jippo där Thore Skogman deltog, en transport som sponsrades av Scania.

► – Jag minns ett tillfälle då en av chaufförerna tog fel släpvagn. Istället för det lastat med gjutgods tog han en tom släpvagn, berättar Eilert och fortsätter:
– På den tiden fanns inga mobiltelefoner så det enda var att ringa till polisen som lyckades att få stopp på honom i Fagerås.

Duktiga lotsar

Eilert tog med sig rätt släp och åkte efter till platsen cirka fem mil sydost om Arvika där de kunde skifta till de rätta kombinationerna.

– Chauffören var besviken på sig själv och fick bara fram olika svordomar, berättar Eilert.

I Göteborg stationerades en traktorregistrerad Scania-Vabis L75 för rangering på ASG:s terminal på Gullbergsvass. Den användes även utanför området och lyckades dra på sig en fortkörningsbot efter att frirullat ner för den då nybyggda Älvsborgsbron!

Också lotsar stationerades i staden varav en var helt oslagbar när det gällde lokalkännedom. Som mest fanns tre lotsar i Göteborg och en i Stockholm.

Sonen tar över

Lennart Koppfeldt tog helt över driften av åkeriet 1970, som då hade runt 50 bilar, och han blev känd för att vara en skicklig företagsledare. Han tvekade inte heller att greppa ratten om det behövdes.

Vid ett tillfälle när Lennart lastade med 13-tonstrucken föll en plank och slog av lårbenet. Lennart lastade trots detta färdigt

innan han till sist tog sig till sjukhuset för vård.

Brodern Hans Koppfeldt höll sig utanför driften och körde under många år linjen Arvika-Stockholm och den sista tiden utkörningsbil i Arvika.

1973 köpte Koppfeldts Casper Anderssons Åkeri, som det hetat sedan 1950, i Åmål. Det hade anor ända tillbaka till 1873 då Caspers farfar startat sin åkeriverksamhet. De körde bland annat distributionstrafik i Åmål och åkeriet drev vidare under det gamla namnet en kortare tid innan det såldes till en av de anställda.

Mot slutet

Ären förflöt och Koppfeldts verksamhet med flyttbussar, renhållnings- och anläggningsbilar avvecklades sakta till förmån för en koncentration inom fjärr-, krets- och distributionstrafik.

En bit in på 1990-talet kom den stora lågkonjunkturen som på ett eller annat sätt satte sina spår i de flesta verksamheter i Sverige. Den 18 maj 1992 kom beskedet om konkursen och sista augusti lades verksamheten ned för gott. 24 bilar parkerades och 38 anställda tvingades ut i arbetslöshet till det som av många ansågs som en onödig konkurs. ASG flyttade istället över trafiken till andra åkerier som hade överkapacitet och delar av en lastbilsflotta som stod stilla. Åkeriet hade då varit lojal transportör för ASG i 34 år.

Konkursen förklarades avslutad 1994 och detsamma gällde en epok med ett av Värmlands välskötta åkerier. □