



Ove Thomsons Scania-Vabis L75, ansluten till Avesta-Krylbo Lastbilcentral. Ekipaget är lastat med 20 ton kartongpapp från Fors kartongpappersbruk utanför Avesta till tryckeriet i Kumla 1961. Foto: Per Thomson.



Åkernäringsens centralisering

Beställningscentral eller Ordercentral har ingen använt på länge men än känner de flesta till vad ordet Lastbilcentral har för innebörd. Centralernas historia går tillbaka till 1920-talet. Ett vällovligt syfte med inrättandet av dem var att åkarna skulle få bättre ekonomiska villkor.

AV **BO NORVINGE** (TEXT)

Under 1920-talet övergick häst-åkerierna mer och mer till lastbilar och trafikstillstånd utlämnades frikostigt. En följd blev att antalet enbils-åkerier ökade nästan explosionsartat och arbetstillgången sjönk. Fraktpriserna pressades i den hårda konkurrensen och läget blev allt mer bekymmersamt för åkarna.

En strävan efter organiserad samanslutning för att råda bot på missförhållandena växte fram under 1920-talet och det gjordes flera försök.

Fallenius & Leffler AB i Göteborg, med anor från 1800-talet, startade sin ordercentral 1926 vilken fick namnet Fallenius Godstrafik som

senare kom att bli Bilspedition. Lastbilcentralen i Norrköping grundades 1927 och blev således den första i sitt slag, med en ganska snar efterföljare i Hjo.

1928 upprättade Transportarbetareförbundet i Stockholm en ordercentral som dock upplöstes redan året därpå. Bättre gick det för fackföreningen i Göteborg som startade en motsvarighet 1935. Denna finns fortfarande kvar, idag under namnet Göteborgs Lastbilcentral, GLC.

1930-talets stabilisering

Centraliseringsfrågan var ett livligt debatterat ämne i åkarleden under större delen av 1930- och

1940-talen. Några av argumenten för centralisering var att åkarfruarna skulle slippa telefonpassningen och kunderna lättare skulle få tillgång till lediga bilar.

Olika utredningar under 30-talet påskyndade skapandet av centralerna. Det kända speditörsföretaget ASG grundades 1935 av Stockholms Rederi AB Svea efter att Sveabolagets Ångbåtskontor i Göteborg några år tidigare köpt in AB Bilgodscentralen i staden. Bolaget var en form av ordercentral och döptes till Aktieföretaget Svenska Godsbilcentraler.

1939 bildas Lastbilcentralernas Riksförening, LCR, som motåtgärd då planer fanns att på statlig

väg inrätta länsorgan och lastbilcentraler. LCR upprättade länscentraler i alla län och enskilda åkerier knöts till föreningarna.

1942 gick LCR in som hälftenägare i Fallenius Godstrafik och bolaget ändrade namn till Godstrafik & Bilspedition, i dagligt tal Bilspedition.

Strax innan blev Trafikförvaltningen GDG, och i sin tur SJ, hälftenägare i ASG-bolagen.

Tvångsanslutning

Under andra världskriget fanns 100 lastbilcentraler men tidens bränsleransonering slog hårt mot åkerinäringen. Bensin- och olje-nämnden ålade länsstyrelserna att ▶



Bilar anslutna till den 1938 grundade Västerås Lastbilcentral tillsammans med åkare och förare på Allégatan. Föreståndare Fritz Pettersson framför en ny International. Foto: LBC Västerås.



Norrköpings Lastbilcentral grundades 1927. Här är vagnparken uppställd för fotografering på Stortorget 1934. Foto: Carl Werngren, Norrköpings Stadsmuseum.



LCR:s ägarskap i Bilspedition gav bland annat till uttryck att centralerna i flera orter var ombud för Bilspedition, som här i Mönsterås. Mats Berg var föreståndare för Mönsterås sortens Lastbilcentral. Foto: SÅ Småland-Öland.



Till Kungsholms Åkeriförening var Karl "Greven" Nilsson från Hägersten ansluten. Här med sin Scania-Vabis LS61 som inköptes ny 1952. Foto: Stockholms Åkeri.



I Jämtfrakts färger gick denna Scania LBS111 av årsmodell 1977 från Åke Werners Åkeri i Östersund. Här parkerad i en grusgrop vid Tandsbyn. Foto: Thomas Almén.



Denna Volvo FB88 från 1970 som ägdes av Kjell Nilssons Åkeri AB, hörde till LBC Malmö. Foto: LBC Malmö.

► rationalisera bilgodstransporterna. Några av dem upprättade då genast beslut om centralisering av den yrkesmässiga trafiken. I september 1940 hade samordningsföreskrifter utfärdats av 16 länsstyrelser.

1942 fattades beslut av Statens Trafikkommission om obligatorisk anslutning till auktoriserad lastbilcentral från januari 1943. 523 lastbilcentraler inrättades under 26 länscentraler.

Två läger

Många större åkerier startade egna centraler, men till skillnad från moderna tiders motsvarigheter var flertalet enbart rapportinstanser som månatligen lämnade uppgifter till en länsansvarig om trafikens omfattning.

Efter andra världskriget, 1946, föreslog Statens Biltrafiknämnd en upphävning av tvångsanslutningen till lastbilcentraler. Länscentralerna skulle dock fortsätta sin verksamhet. Förslaget delade åkerikåren i två läger. Många ansåg att det inte riktigt var dags att ge åkeriägarna fria tyglar.

Volvo N1025 av årsmodell 1976 ägs än idag av Åke Börstam. Då var torpedvolvon ansluten till Karlskoga LBC. Foto: Kenneth Hedegård.



” Många större åkerier startade egna centraler, men till skillnad från moderna tiders motsvarigheter var flertalet enbart rapportinstanser.

1948 slopades i alla fall anslutnings-tvånget men detta beslut innebar inte att lastbilcentralernas verksamheter raserades. De flesta åkerier valde att stanna kvar.

Speciellt fördelaktigt var det för enbilsåkarna.

I samband med att SÅIFA instiftades likviderades LCR 1953, året efter att de skaffat sig aktiemajoriteten i

Bilspektion som med detta fördes över till SLE, Svenska Lasttrafikbil-ägareförbundet.

Utveckling eller avveckling?

Den största utvecklingen under 1960- och 1970-talen skedde nog i åkarnas vagnparker. Fordonen, påbyggnaderna och lastningshjälpmedlen utvecklades i rask takt vilket i sin tur gav centralernas kunder effektivare transporter.

Lastbilcentralerna har under

tidens gång moderniserats och vidgat utbudet till att bli bredare transport- och logistikföretag med kringliggande servicetjänster för att kunna erbjuda helhetslösningar.

Idag går utvecklingen mot att de gamla lastbilcentralerna helt försvinner eller fusioneras med andra.

Anslutna åkarbilar blir alltmer märkta med namn och logotyper som inte på något vis kan härledas till den ursprungliga verksamheten som ordercentral. □



Hasse Berggrens Scania LBS140 på Åkericentralen i Örebro gick bland annat på Norge. Här lastas sand ur ficka. Foto: Kenneth Hedegård.



Leif Johansson från Källsjö lägger asfalt på Träslösvägen i Varberg 1972 med sin Scania LBS140 ansluten till Varbergslast. Foto: Lennart Hellin.