

Vägveteraner från Växjö

På ett bra åkeri stannar man, så är det bara. Vi har träffat ett gäng som har åtskilliga år bakom ratten hos Växjö Bilfrakt. Hundratusentals mil på vägarna gör att det finns otaliga historier att ösa ur.

Av **Bengt Gustafsson**
(text & foto), anställda på Växjö Bilfrakt (arkivbilder)

De trivdes bra hos Växjö Bilfrakt, Thure Welin, Ejvind Strömberg, Staffan Lundquist, Birger Gröndahl, Pontus Gröndahl, Börge Johansson, Rolf Nerman och Stig Peterson. Därom råder ingen tvekan när vi samlats i Tingsryd för att prata minnen. Historierna, många dråpliga, haglar ihop med skratten.

Företaget tog sin början 1962 då Stigs, Rolfs och Peters far, Henning Peterson i Väckelsång, gjorde gemensam sak med tre andra Bilspeiditionsåkare, Hjalmar Karlsson, Ingelstad, Henning Erlandsson, Växjö och Allan Nyren, Lenhovda, och bildade Växjö Bilfrakt AB.

– Stationsorten blev Växjö. Fem av bilarna gick då på Stockholm och Göteborg och en på Norrköping/Linköping. Senare tillkom Gävle, berättar Rolf med 1963 som debutår.

Henning Peterson med Väckelsång Åkeri AB var tidiga med kylekipage, år 1958 skaffades en Volvo Titan med Ryngchassi och skåp från Karosserifabriken Ystad AB. Det egentillverkade aggregatet drevs av en VW-motor.

– **Trailern förlängdes** till cirka 14 meter efter ett tag och fick styrbar Ryngchassi. Jag körde den på Stockholm och Göteborg varannan vecka, berättar Stig som anställdes 1962.

Skåpet hade reklam för Bullens Köttkonserver.

– Det var handmålade men när det var klart godkände Erik "Bullen" Berglund inte resultatet så konstnären fick göra om det, skrattar Rolf. ►

Den tandemdrivna Titanen med trailern i sitt första utförande fångad vid KLS i Alvesta.

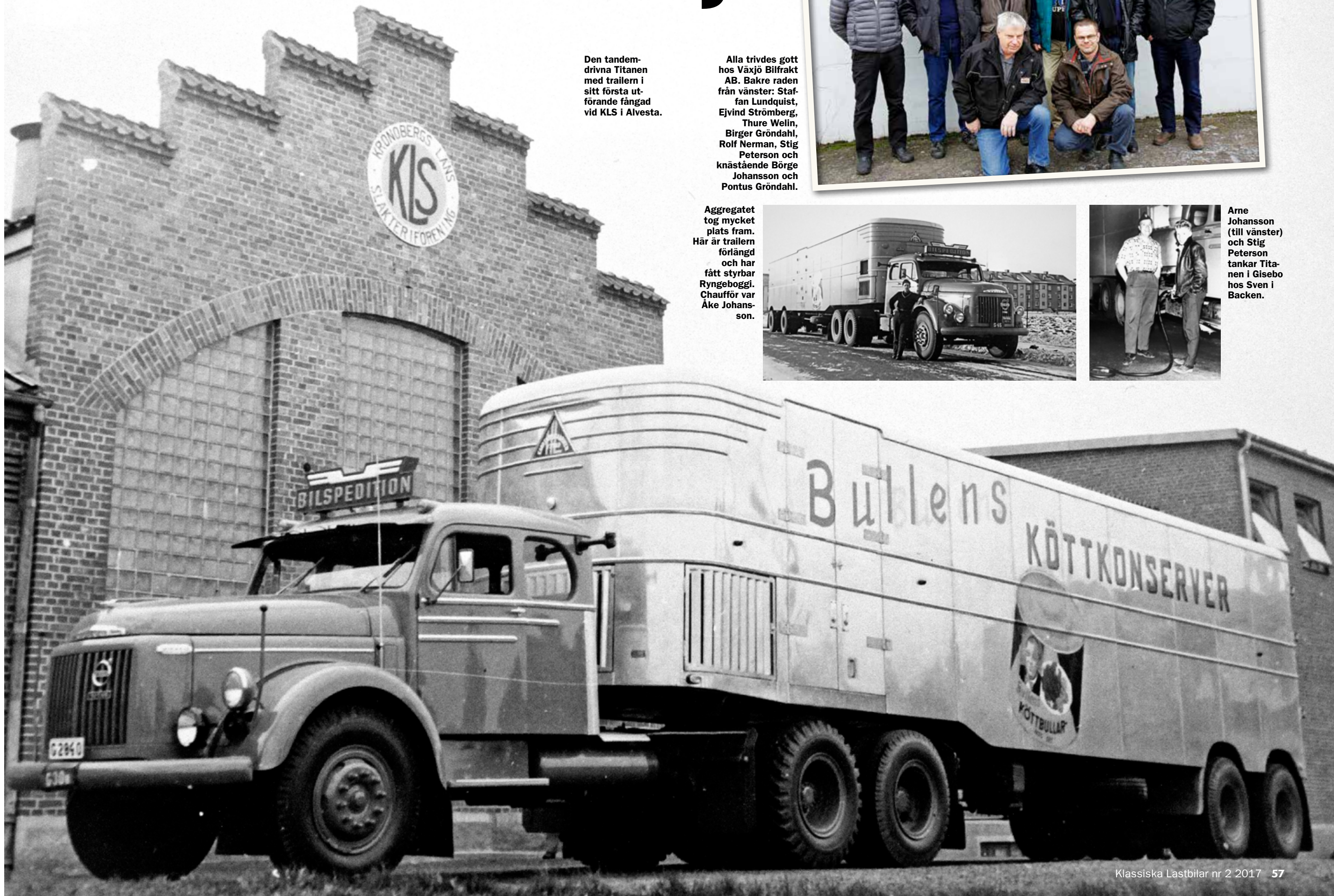
Alla trivdes gott hos Växjö Bilfrakt AB. Bakre raden från vänster: Staffan Lundquist, Ejvind Strömberg, Thure Welin, Birger Gröndahl, Rolf Nerman, Stig Peterson och knästående Börge Johansson och Pontus Gröndahl.



Aggregatet tog mycket plats fram. Här är trailern förlängd och har fått styrbar Ryngchassi. Chaufför var Åke Johansson.



Arne Johansson (till vänster) och Stig Peterson tankar Titanen i Gisebo hos Sven i Backen.



” Det var en gammal och sliten Scania 75:a men den hade just ett tillstånd och det var därför det blev affär.

► Många lass med konserver och hängande djurkroppar hämtades med denna och andra skjutsar hos Kronbergs Läns Slakteriförening, KLS, i Alvesta.

– Hem från Göteborg kunde det ofta vara dricka och öl från Pripps, fortsätter Stig.

Åkeriet växte genom uppköp av bilar inklusive linjer och framför allt de eftertraktade tillstånden.

– Jag började 1964 och jag minns att jag var med och hämtade en bil i Tolg. Det var en gammal och sliten Scania 75:a men den hade just ett tillstånd och det var därför det blev affär, säger Birger Gröndahl.

När Birger fick anställning fanns ett 10-tal bilar, 18 chaufförer och 2 kontorsanställda.

– Först hyrde vi en kontorskur i Bilspeditions gamla magasin i Växjö och bilarna parkerades på gården. Ditut skaffade vi sedan en egen kontorsbyggnad, fortsätter Stig.

1972 förvärvades Ivar Axelssons Åkeri AB med tre ekipage och trafik från Tingsryd till Örebro, Västerås och Karlstad. Ejvind Strömberg var en av dem som följde med över. Han arbetade fram till 2001.

– Jag körde Örebro och ibland Karlstad och jag kommer ihåg när Volvon gick sönder där. De ville inte ta in den på verkstaden innan de kollat åkeriets ekonomi, säger Ejvind.

Så skedde och förmannen kom sedan tillbaka med ett glasklart besked:

– Äh, ni kunde ju köpt hela verkstaden om det hade varit så!

Nämnda linjer breddade den övriga verksamheten, precis som förvärven av Hilma Johanssons respektive Nils-Åke Svenssons totalt

fyra bilar som gick på nyss samma orter och Uppsala, med Växjö som utgångspunkt.

Nya och större lokaler behövdes och 1981 stod dessa färdiga på Norra Industriområdet mitt emot Bilspeditions nya anläggning.

– Då hade vi tvätt, verkstad, kontor och chaufförsutrymmen samlat, säger Rolf som tillsammans med Stig och deras bror Peter Peterson successivt tog över åkeriet.

Allt rullade på och ett antal andra bilar köptes in med linjer på Blekinge-Dalarna och Kristianstad-Gävle.

– 1995 bestod flottan av 21 Scanior och 6 Volvo. Vi hade 67 anställda, säger Rolf.

Vid denna tidpunkt kände han, Stig och Peter att det var läge att avyttra företaget. Peter gick ledsamst nog bort 1996.

– Köpare blev ett konsortium bestående av fem Bilspeditionsåkerier. Idag står det Smålands Logistik på bilarna, säger Rolf.

Nu backar vi tillbaka i tiden lite igen. Vad var det då för gods som kördes åt Bilspedition/Coldsped? Allt går självfallet inte att nämna men läsk och öl förekom ofta, både till och från Småland. Tre lass Diplomöl gick norrut från Bayeriska Bryggeriet i Växjö varje vecka. Coca Cola i Solna och Wårby Bryggeri fyllde också flaken.

– 1965 lastade vi tre ekipage med mellanöl på Tingsryds Bryggeri dagen innan det skulle släppas till fri försäljning i butik. Vi körde sedan till Frihamnen i Stockholm och tullade ut det för att åter tulla in det på natten innan vi lossade på depåer för utkörning nästa morgon, berättar Rolf. ►



Det fick bli en liten rast på Tuna Motell också. Välskänd hyttmiljö för många gamla Scania-chaufförer. (Foto: Åke Stern, Smålandsposten)



Siw och Axel på macken i Sjögestad hade många besök av chaufförerna på Växjö Bilfrakt. (Foto: Åke Stern, Smålandsposten)

Innan nattpasset är klart lossar Helmer isterband från Ellos i Lammhult, vid Årsta Partihallar. (Foto: Åke Stern, Smålandsposten)



Helmer, Kjell Hansson, Ejvind Strömberg och Staffan Lundquist fikar i Väderstad. (Foto: Åke Stern, Smålandsposten)

Klockan är fem på morgonen då lotsen Rolf Enström tar över 141:an vid Slakthuset. (Foto: Åke Stern, Smålandsposten)



Helmer Olofsson hade i slutet av augusti 1979 med sig Smålandspostens reporter Åke Stern som passagerare på en Stockholmsresa. Resultat blev en artikel i tidningen. (Foto: Åke Stern, Smålandsposten)



” Så var det för alla, man fick först köra hemma och visa vad man klarade av innan man släpptes iväg på de långa svängarna.

► Det var överhuvudtaget mycket livsmedel i olika former, inte minst kyl- och frysvaror och det var något av en specialitet för åkeriet. Fordonen med banor för hängande produkter lastades på slakterierna i Alvesta, Kalmar, Lammhult, Ljungby och Växjö.

KF:s och Ica:s stora lager i Växjö tog emot många returlass.

– Vi lastade ofta på Marabou i Sundbyberg och kaffe hos Arvid Nordquist i Solna, minns Staffan Lundquist med 30 år på Stockholmslinjen.

Däremot har han svårare att komma ihåg när han en gång, för ovanlighetens skull, lastade i Kumla.

– Det vet jag knappt om själv! påstår Staffan och alla brister åter ut i ett riktigt hjärtligt skratt.

Staffan började på åkeriet 1968 och fick först köra lokal distribution med en Scania-Vabis L36.

– Så var det för alla, man fick först köra hemma och visa vad man klarade av innan man släpptes iväg på de långa svängarna, säger Rolf och Stig.

Nåväl, Närke var mer bekant för Ejvind än för Staffan och hemlassen bestod ofta av Mexitegel från fabriken utanför Kumla.

– De tyngsta pallarna vägde 310 kilo och det var en konst att använda tegelkärran vid lossning. Gjorde man fel blev det lätt en ofrivillig luftfärd framåt, säger Ejvind och får medhåll av de övriga.

– Först hade vi plankor ner från flaket innan vi fick ramper, tillägger Birger.

Han arbetade för Växjö Bilfrakt fram till 1978 med ett avbrott fyra månader 1969. Rolf plockar fram samtida dokument som anger veckolönen till 299 kronor.

– Och dieseln kostade 69 öre litern 1969.

Fordonslängden var fri i Sverige fram till 1968, med dispens för en del ekipage även efter det.

– Jodå, vi körde med två släp och trailer med släp och 40 km/h gällde. Men ibland gick det kanske lite fortare, säger Rolf.

– **Ja, fast om det var** poliskontroll brukade någon alltid varna på komradion, säger Börge med ett finurligt leende.

Allt det där är preskriberat sedan länge och det hände att polisen uppmanade chaufförerna att öka farten när kön med personbilar bakom blivit för lång. Tidsåtgången med de längsta ekipagen från Växjö till Stockholm var i alla fall satt till 13 timmar.

Med vanligt bil och släp gällde 11 timmar och det räckte bra för att även hinna med en fika eller två. Motellen i Tåkern, Rök och Sjögestad, där ekipagen ofta servades, var några favoriter.

– Och Barnarp, tillägger Thure. Där stannade jag alltid.

– "Rune i Vrigstad", servade också våra bilar på sin Esso-mack, tillägger Rolf.

Ja, fordonen sköttes väl på alla sätt och det stod Scania och Volvo på emblemen. Vissa i gruppen är kanske mer märkesinbitna än andra.

– **Minns du** när du hade fått en Scania och vägrade köra? undrar Rolf med adress Börge.

– Jodå, den var lastad till Stockholm ...

– Och jag fick åka i stället! utbrister Stig.

Nytt hjärtligt skratt. På tal om lass vet alla som var med förr att viken var av underordnad betydelse. Fanns det gods skulle det med, helt enkelt.

– 17 ton på en tvåaxlig bil till exempel, säger Birger.

Jag visst, intygar Börge. En gång när jag skulle lasta gips i Bålsta var det 17 ton i stället för 7 men det fungerade det med. Släpet var fyllt med hemdricka och då gick det tungt hem!

Annat gods hämtades hos Svenska Fläktfabriken, Skrivab och Äggcentralen i Växjö. Spånskivor från Laxå, dynamit från Gyt-torp och axlar från Lindesberg till Braås fanns i returerna på Örebro-bilarna.

– **Från Bob i Kumla** gick det mycket sylt och andra produkter, säger Thure som följde med när Nils-Åke Svenssons ekipage köptes in och som körde fram till 2008.

– I Borlänge lastade vi ofta på Kvarnsvedens pappersbruk och hos SSAB. I Gävle blev det en hel del kaffe från Gevalia och så hade vi ju Karlit från Karlsholmsbruk, minns Stig. ►



Rolf Nerman i yngre upplaga. Det var mer eller mindre självklart att han och hans bröder Stig Peterson och Peter Peterson skulle överta åkeriet.



Åkeriets första LBS110. Kännetecken på tidig årsmodell; bland annat små bokstäver i emblemen och backspegelbågar med fästen endast i nederkant (här är den på högersidan dock förlängd för en extraspegel).

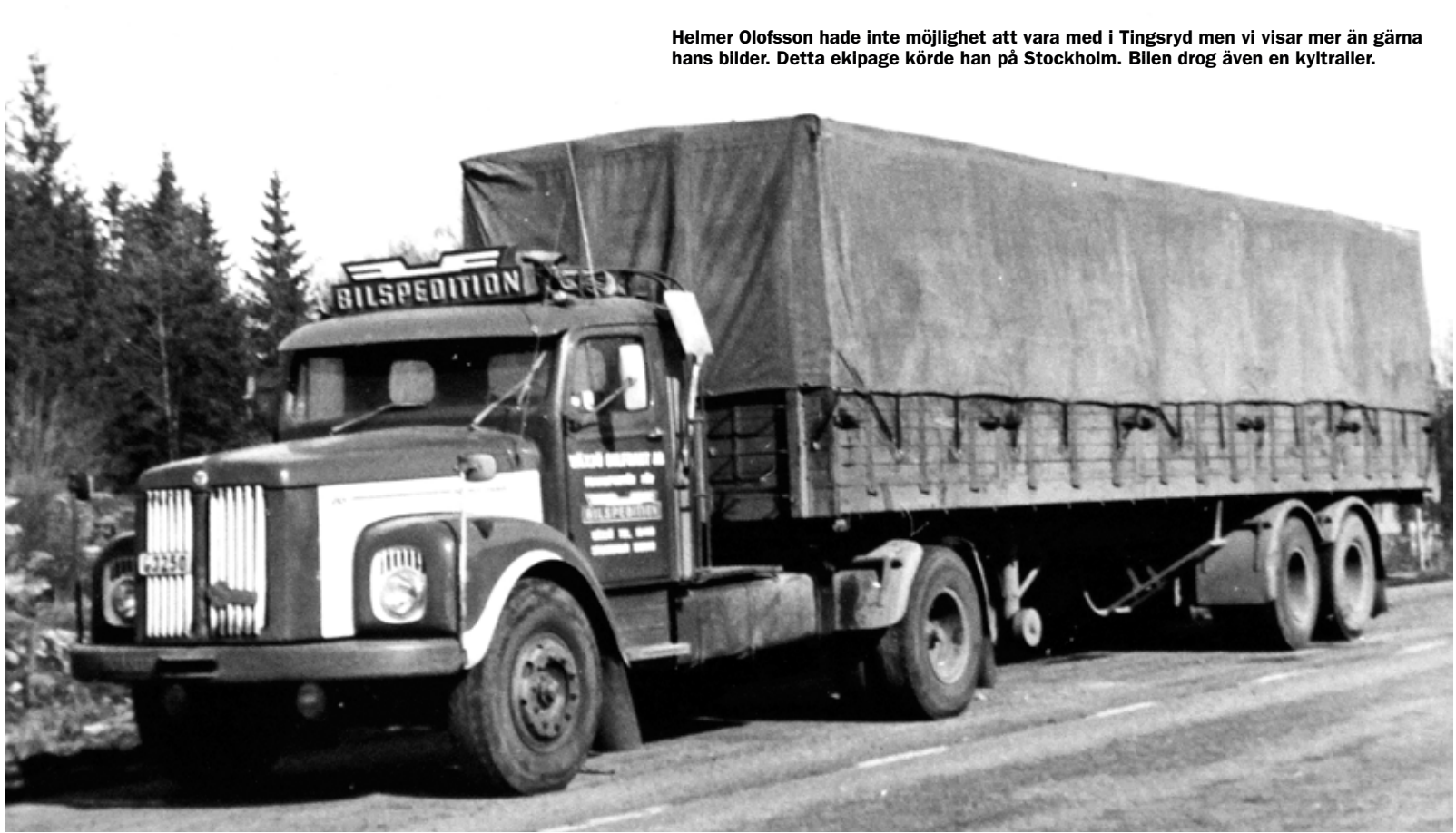


Bröderna fick lära sig allt. Så småningom blev Rolf (bilden) ansiktet utåt medan Peter var transportledare och Stig hade hand om verkstaden.



Såväl kylt som fryst gods klarades av. Här är det färdiglastat eller dags att lossa. Oavsett vilket såg många lass ut precis så här.

Vagnparken samlad på det gamla stället 1978 eller 1979. Många F89:or som synes och även en nosbyggd Scania. Sett över tid har fördelningen mellan de svenska märkena varit 50/50. ▼



Helmer Olofsson hade inte möjlighet att vara med i Tingsryd men vi visar mer än gärna hans bilder. Detta ekipage körde han på Stockholm. Bilen drog även en kyltrailer.



Bil 01 gick på Stockholm. 1979 fick den alldeles ny lack på grund av att Scan ändrade logga. Här är Volvon precis hämtad från lackfirman.



I oktober 1985 såg LBS141:an mycket fin ut efter nytt kapell och dito lack.



Chaufför Hugo Eriksson vid en stillig Titan. Möjligen Vättern på bilens vänstersida och i så fall är det Stockholm som gäller.



Helmer Olofsson arbetade fast, på Stockholmslinjen, hos Växjö Bilfrakt från 1969 till 1985. Sedan blev det extraturer när det passade.



Två släp förekom, som här då Birger Gröndahl är hemma igen efter en Stockholmsresa.



– Vi köpte många påbyggnader från Ystad, berättar Rolf. De var pionjärer och duktiga på skåp för hängande last. Gehab och PLS byggde också på bilarna. Släpen kom bland annat från ASJ, ASJ Forss och Briab.



Precis så såg många långträdare ut förr. Scania LS76:an med regnummer G 1930 har de rätta tillbehören inklusive Eisemann extraljus.

► Styckegods fanns det gott om på alla linjer. Beläggningen var överhuvudtaget hög både ut och hem.

- Men ingenting hade fungerat utan våra duktiga chaufförer och vår duktiga kontorspersonal, säger Rolf och Stig med eftertryck.

Hur skicklig man än är kan incidenter hända ibland. Ett exempel är då ett antal kartonger med A4-papper hamnade på vägen i närheten av Växjö. Chauffören märkte inget men när åkeriet blivit varse om missödet skickades Börge ut att för röja och han hittade enligt uppgift från de andra runt bordet en bra men kanske lite okonventionell städmetod.

- Sopsäckarna jag hade med mig räckte ju inte långt så jag satte eld på resten av kartongerna!

Pontus Gröndahl, som ju byggt upp en i veteransammanhang välkänd kopia av pappa Birgers LS76:a, hör till det yngre gardet.

- Jag började 1989 och körde hemikring först. Sedan blev det extrabil över hela Sverige fram till 2004, säger Pontus.

Tiden går fort när man har roligt och vi pratar vidare om reparationer längs vägarna, undermåliga regummeringar, punkteringar, hjulskifte i svinkyla och en massa annat innan träffen börjar lida mot sitt slut. Rolfs sammanfattning passar perfekt:

- Tänk vilken utveckling det har varit under de 55 år som gått sedan åkeriet startades. Man kan undra om den fortsätter lika mycket under de kommande 55 åren. □



44,2 mil från Växjö och Stockholm. Tankning och rast i Sjögestad, en av 30 mackar och motell längs sträckan och ett av åkeriets stamställen där ekipagen ofta servades. Helmer grejar med något i hytten.



Den nya anläggningen i mars 1984 med en prydlig Volvo F12 Globetrotter parkerad jämte.



▲ Vardag på Ikea i Älmhult och Pontus är en av alla chaufförer som lossar eller lastar sina ekipage.



◀ KF i Lammhult 1999. – Troligen lastade jag Stockholm, säger Pontus Gröndahl.



Pontus Gröndahl lotsade bland annat Börge Johanssons F12:a i Lessebo 1991. Börge var anställd mellan 1968 och 2009. Han fortsatte köra extra ända fram till september 2016.



Den 19 april 1969 var Helmer Olofsson på väg till Stockholm med detta imponerande ekipage som då gick på dispens. Bulldoggen var först försedd med skåp innan den byggdes om till dragbil.



Flottan uppställd 1994. Något år senare avyttrades åkeriet till ett konsortium.