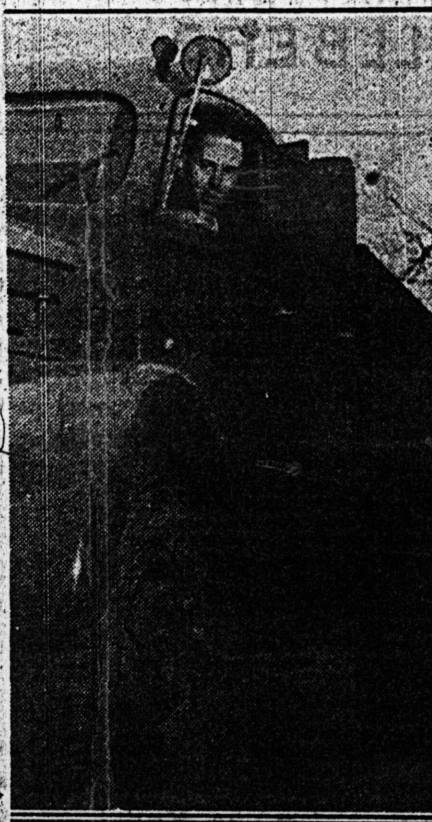


"Långtradarna" börjar åter komma igång på våra vägar

Rayonbestämmelserna för lastbilstrafiken lättades den 1 nov. i år beträffande de s. k. "långtradarna." Efter detta datum får lastbilar med en kapacitet över fem ton köra hur långa sträckor som helst, medan för mindre vagnar den gamla bestämmelsen om fyramilsrayonen fortfarande är i kraft.

Trafiken har väl inte nått några större proportioner ännu, på grund av svårigheterna att skaffa lämpliga vagnar. Inom bilindustrin, liksom på andra områden, dras man med oerhört långa leveranstider. En, som redan satt igång med långkörningar, är åkeriägare K. I. Sjöström, som fick sin nya sju-tonnare samma dag som befrielsens timme slög för "långtradarna".

— Vi kör för det mesta på södra delarna av landet, berättar han. I regel gör vi två resor per vecka. Häl-singborg har vi haft en hel del fraktfart på. Det gör en tripp på 54 mil, men vägarna är finfina åt det hållet och resan är klar på dagen. Vi är alltid två förare på bilen, och vi turas om allt efter som vi är i form. För det mesta kör vi tio mil i taget innan vi byter. Men ibland kan man vara ur form och då kanske bytet får äga rum oftare. Den, som för tillfället vilar, har tillgång till lig-plats i hytten. Sömnens blir mini-



Åkeriägare K. I. SJÖSTRÖM vid rat-ten till sin 7-tonnare.

mal. Det räcker inte med att vara sömning, man måste vara ordentligt uttröttad om man skall kunna somna in när bilen går.

Uppåt Dalarna har jag varit på en (Forts. d. sid. 3: Långtradare.)

Långtradare

(Forts. från 1:a sidan.)

resa i höst, men jag vill inte gärna göra om den. Vägarna där uppåt är litet för smala och krokiga för en så här stor bil. Hade jag mött någon i kurvorna, där jag var tvungen att hålla ut ordentligt, så hade det nog blivit en skaplig smäll. Men jag hade turen med mig och kom helskinnad både dit och därifrån. Under hela min tid som långtradare har jag inte råkat ut för någon olycka, vare sig sammanstötning eller dikeskörning. Det ginge säkert att hålla sig för skratt om man skulle lägga sig i diket med full last. Det blir omkring tretton ton, det, och då är man inte uppe på vägen igen i en handvändning. Punkteringar räknar jag inte, för det är en sak som hör till. På den här vagnen kan jag byta ring på en kvart, och det är ju inte så farligt. Matfrågan löser vi på det sättet att vi tar mat med oss i termoskär, berättar hr Sjöström vidare. Några uppvärmningsanordningar för mat behöver vi alltså inte ha i bilen.

BÖNDAGSPAKATET:

Vår kristna tro

Kunderna är glada åt att lastbilarna kommit i gång igen med långkörningarna. Järnvägen har ju inte kunnat skaffa vagnar i tillräcklig mängd, och en hel del lättnader blir det även för den, fast man får väl inte räkna med att järnvägens representanter skall komma och tacka för konkurrensen. Men än så länge räcker det åt både järnväg och lastbilar och blir nog litet över i alla fall, slutar hr Sjöström, som före kriget skaffat sig tio års vana vid "långtrading"

och efter ett uppehåll på fem och ett halvt år är glad att kunna sätta igång igen. Hans vagn gör ett imponerande intryck av samlad kraft. Det är en Scania Vabis med sex-cylindrig dieselmotor, som utvecklar 135 hästkrafter. Man skulle kunna tro att ett sådant åbäke vore svårt att styra, men ägaren försäkrar att den är nästan lika lätt att manövrera som en personbil. Vackra glantar också för ett sådant åk — 42 000 kr. J—s.