



En bild som ger
det mesta om
yrket.
— Mörker,
dimma, halka
och långa natt-
timmar

LANDBACKENS SAILORS

Ett svep om långtradare och långtradarchaufförer

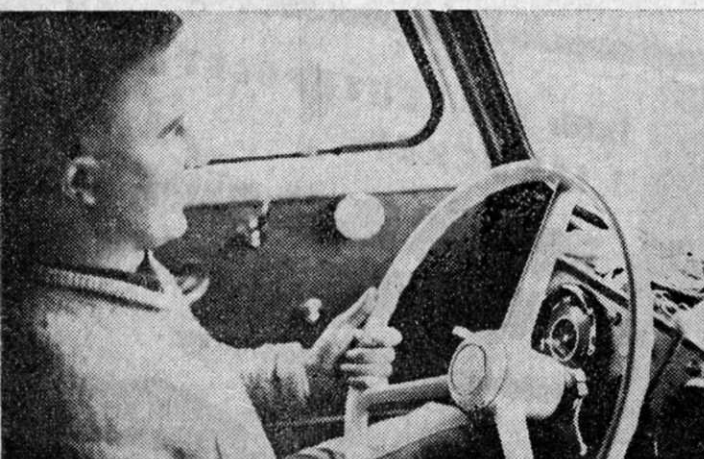
**HELA MOTORFÖRARELITEN SAM-
LAS PÅ LÖRDAG!** brukar rubrikerna
lyda när det drar ihop sig till nåt för-
nämligare bilrally. Vi tvivlar inte på
att en massa verkligt skarpa rattvri-
dare kommer att samlas den lördan —
men vi är bergis på att landets verkliga
elitförare kommer att ha annat för sej.
Dom kommer som vanligt att vara

Text: TORE ERIKSSON Foto: GÖRAN THUNSTRÖM

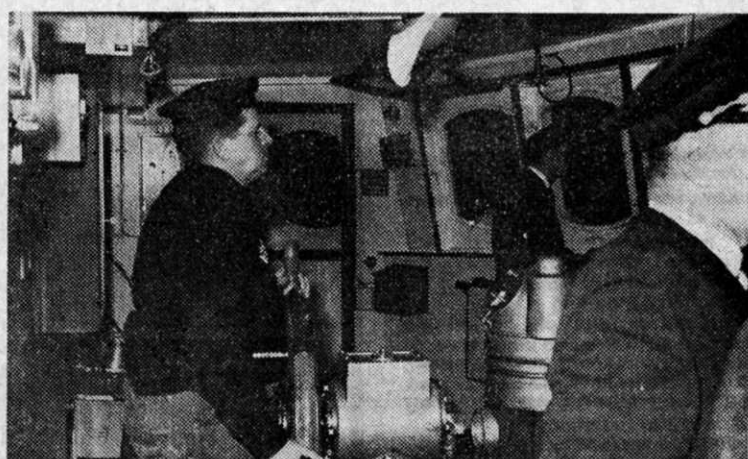
spridda från Bagdad i söder till Narvik
i norr.

Ty proffs är proffs, och gäller det
kunnighet, tålighet mot fysiska på-
frestningar, vägrutin och förmåga att

ta sig fram överallt och reda upp vil-
ken oväntad situation som helst, så är
långtradarchaufförerna de verkliga
mästarna. (I tungvikt och alla kate-
gorier.)



Trygg hand på ratten. Rekords chaufför, Valter Lindfors,
i styrhytten...



...och trygga händer på ratten. Fast färjans rorgångare styr
fartyg och nitton bilar samtidigt

SÄRSKILT DE SOM RULLAR I UTLANDSFART. Om ni tycker att ordet »elit» är för stort tilltaget, ska vi ta några kalla siffror. 38.000 man jobbar inom yrkesmässig lastbilstrafik i Sverige. Därav närmare 4.000 i långtradarfart. Av dessa 4.000 är 3-400 (siffran varierar säsongmässigt och efter tillgången på frakter) sysselsatta i regelbunden utlandstrafik. Den ringa procenten garanterar att urvalet blir noga sållat.

DET SÄGER SIG SJÄLVT att ingen vettig åkare sätter en lastbil värd cirka 140.000 pistoler, plus en last, som om det vill sig kan ha millionvärde, i händerna på vilken raggare som helst.

KÖRSKICKLIGHETEN behöver inte ens nämnas. Den är en självfallen förutsättning. (Den som sitter och skryter med sin körförmåga på ett långtradar-fik har snart »gjort bort sej» i gänget.) En långtradarchaffis har inga blommor att hämta för slikt. Det är hans jobb, och därmed jämnt. Året om.

Du mal på i åttio kilometer (vanliga kontinenthastigheten för tung trafik) timma ut och timma in längs ishala tyska autostrador om vintern. Kolsvart natt. Tjock dimma. »Autobahn» är rak och enförmig. Du vilar med händerna

terrängen eller törnar ihop med någon annan trafikant.

Så har många dött.

NÄR DET GÄLLER LANGTRADAR-YRKET ligger det nära till hands att dra jämförelser med sjöfolk av gamla stammen. Det har något av samma typ och livsinställning. Skandinaverna på långfarten är inte många — efter några år känner de flesta varann, åtminstone till utseende och öknamn. (Ingen riktig »långtradare» tycks undgå att bli försedd med öknamn.) Yrkesstoltheten och sammanhållningen är stark, och sak samma vad du råkar in i för trassel utomlands — råkar du en landsman och kollega så är du bärgad, broder! Om han på minsta vis kan hjälpa dej.

GÖTEBORG — KIEL — HAMBURG — RUHR — GÖTEBORG i dimma och våghalka. Vanlig, vintrig rutinresa.

LANGTRADAREN K 3540 med två-axlat släp — summa fem axlar, 18 däck plus två reservdäck, sammanlagd vikt 14 ton — startar från Hisingen och rullar ut på rikstväan med kurs på Varberg och europafärjan. *Förare:* Valter Lindfors från Göteborg, egen

åka skridsko och be till Gud. En tröst är i alla fall att det inte finns några turister ute om nätterna så här års. Vad gör man om det kommer en däre åkande i nittio knutar på höger sida av vägen? Nåja — den som sitter i långtradaren har största chansen att klara sej. Men till vilket pris?

Valter Lindfors är 30 år, fiskargrabb från Möja, rospigglurig och energisk för två. Körkort har han haft sen han fyllde arton, trafik kort sen han blev mogen för slikt, och sin första egna lastbil köpte han för tre år sedan. En väl begagnad Scania Vabis med 135 hk motor, årgång 1950.

— Den kärran glömmar jag nog aldrig. Den var provad och nött, men gav aldrig upp. En gång hankade den sej till Hamburg och hem med fullt lass och två spruckna kannringar.

— Glöm inte papperen — vad du än gör! säger Valter. Och berättar hur det kan gå när man glömt körkortet hemma, som han gjorde vid en resa Holland—Belgien. Det gick fint att slippa in i både Holland och Belgien — men när han skulle ut ur Belgien blev det stopp. I tre dygn fick han sitta vid belgisk-holländska gränsen,



Somna inte, slappna aldrig av — så här har många dött på nattliga autostrador

i lätt körställning på ratten — servo-styrningen är trygg och pålitlig. **MEN LUTA DEJ INTE FÖR LANGT FRAM-AT!** När armbågarna börjar vila mot rattens underkant, kan det bli för bekvämt.

Du har kanske kört föregående natt, och bokat med lastning och lossning under dagen. Du har kört den här traden i månader, och har inte nybörjarens hälsosamma skräck till hjälp när det gäller att hålla dej vaken. Om du vilar mot ratten kan det hända att du somnar till någon sekund och börjar glida åt höger (inåt hytten).

Du vaknar blixtnabbt, rätar upp dej med ett ryck av förskräckelse, ratten snurrar till — och trettiofem tons vikt av lastbil och släp brakar ut i

åkare och ägare till två bilar. *Last:* På bilen: 7 ton skeppsproviant till Broströms m/s Atland, lossningsplats Kiel. *På släpet:* tredjedelen av ett monteringsfärdigt trähus från Eksjö, vikt 5 ton, lossningsplats Hamburg. *Extra-last i hytten:* Rekords fotograf och skrivare — sammanlagd vikt med grejor och apparatur cirka 150 kilo, tur och retur Ruhr.

Tidig vinter och kallgrader. Det har snöat i veckan, men västkustdimman har gjort sitt under ett par dygn. Ingen snö på vägen, men underfruset regn här och var — vilket är hundra gånger värre. Men vi har god tid på oss till färjan.

— Blåkörning i sånt här väglag är inte att tänka på, säger Valter. Börjar man halka, så är det bara att fortsätta

i väntan på att papperen skulle komma med posten.

Eller när han var på hemväg från Göttingen (vars djävulska långbackar är beryktade i långtradarkretsar) och upptäckte att han förlorat både pengar och kreditkort. Oljan i tanken skulle inte räcka så värst länge till. Tre möjligheter öppna — telegrafera hem, kursa ett reservdäck eller hålla utsikt efter en skandinav.

Han stannade på en parkeringsplats och lade sej att sova på saken. På morgonen råkade han — inte en skandinav, men en tysk som talade svenska.

— Och, hast Du mir gesehen, grabben lånade mej femtio mark tvärt på stubben. Han jobbar för mej numera.

(Landbackens sailors, var det ja.)



Valter Lindfors vid sina två ägandes »dieselelefanter»

Starka doningar.

Numera har Valter bättre don att köra med. Två stycken Scania Vabis 75 Super, med 205 hk dieselmotorer och turboladdare. 5 växlar — med tillsatslåda tio växelsteg.

Den vagn vi sitter i är nyast. Specialbeställd tremanshytt med dubbelkoj och klädska. Något får man satsa på bekvämlighet när det gäller ens andra hem.

Den andra Scania är för ögonblicket på hemväg från Ruhr, med den omtalade tysken vid ratten. Han och Valter ska skifta bil vid tyska gränsen.

Färjan — livsnerv och diktator.

Vi svänger in på planen framför färjeläget i Varberg. I god tid — vilket sannerligen inte händer varje gång.

Det här med färjorna är ett särskilt kapitel. Om färjorna säger långtradarfolket som Fredrik den store sa om parfymerna. — Tur att dom finns, men synd att dom ska behövas.

Överfarten är dyr. Frakten för en långtradare med släp på den lilla biten Hålsingborg—Helsingör kostar 500 kronor. Vår färja — Europafärjan Varberg—Grenaa — tar 800 kr. Men så kräver också ett »landsvägståg» lika stor plats som 3—4 personbilar.

Och så var det detta med att passa tiderna.

— Det var värre förr, när det bara fanns ett par färjelinjer att välja på, säger Valter. Då fick gubbarna kämpa om platsen. Men den här färjan är alla tiders. Här om dan väntade den i en halvtimme på en grabb som fått punktering bortom Aarhus. Han ringde färjan, och dom sa — Okej, men sno dej hit.

Europafärjan har speciellt lagt an på långtradarfolket — vilket är klokt gjort av ett bolag som vill hålla seglatsen uppe över vintersäsongen. Den här turen är bildäck bokad för 13 lastbilar med släp, 2 lastbilar utan släp och 8 personvagnar.

Dags för första pappersexercisen. Tullklarering, men inga razzior den här gången. Vi rullar ombord.

Brukar du ha svårt för att lirka din lilla kärra ombord på semesterfärjan? Då ska du aldrig drömma om att kunna klara samma trick med en långtradare, broder!

Klockan 11.30. Färjan lägger ut, till fyra timmars överfart. Snyggt fartyg med norskt befäl och dansk besättning. Rekordsmannar får specialtillstånd

att äntra kommandobryggan, där en trygg dansk står och sköter ratten för alla kärrorna nere på bildäck. Rymlig brygga med deccanavigator och alla moderna tillbehör. Kapten och andrestyrman demonstrerar.

— Här är kontrollen för stabilisatorfenorna, säger styrman. Dämpar slingringen till ett minimum, och det



Skillnad på åkdon. Möte vid Hohenkamp i Hamburg

kan behövas. Kattegatt är ett blåshål, och många av bilarna därnere har värdefull och ömtålig last. Men inte så mycket som en skinka har dräsat av krokarna i dom danska slaktarbilar ens...

Nere i matsalen är det. Vintervardagskväll. Inga snygga semesterbrudar, inga glada färjefyllon, ingen trängsel. Några viltsna privatbilar sitter vid fönsterborden, och vid ett långbord i mitten tronar stampubliken. Långtradargubben — vardagsfolket i tröjor och läderjackor. Och snacket går.

— Vad är det för väder söderut? — Mötte »Jätten» på fiket i Kungsbacka, och han sa att det snöar i sydtyskland. — Stämmer. Kapten har hört rapporterna. Varning för ishalka därnere. — Fy fan! Jag som ska till München!

Värre är det för Bengt Andersson — kallad »Micki» för hårsnaggens skull — och hans avlösarkompis. Dom ska klättra över Alperna till Italien med

tjugo ton skeppsproviant för Broströms m/s Kronoholm. Med färskproviant och julgotter över isiga Brennerpasset.

— Ni har väl extra slädmedar till släpet, grabbar?

— Jo. Å kommer vi inte fram till jul, kan vi ju alltid kaka upp lasset. Skepparns julskinka å skansens nöter...

Kul att råkas ibland. En halvtimmes snack innan man går ner till kojerna och får tre timmars dyrbar sömn. En långtradarchaffis bör kunna sova när-somhelst, hursomhelst och varsomhelst — utom vid ratten!

☆☆☆

Något om liftare.

Vi rullar ner på kajen i Grenaa. Tullexercisen börjar på nytt, och medan den pågår bjuder rederiet på långtradarfika i »futten» vid färjeläget.

Här vid färjeläget brukar liftarbrallisarna stryka tätt som ett sillstim om somrarna. Och brallis ska man nog vara om man ska ha nån chans att få lift. Som en glad ekenskis i en IRA-bil sa: — Tar man opp en liftare, så e're ju för att man e ensam å behöver hjälp för å hålla sej vaken. Å ja skulle vilja se den karlslok som kan hålla mej vaken!

Men fruntimmer kan också vara

riskabla. T.o.m. ett så anständigt fruntimmer som en nunna.

En dansk långtradarchaffis såg en gång en stackars nunna i dok och allt stå och vinka vid ett parkeringsställe. Det störtregnade, och dansken var en vänlig själ. Han plockade upp henne i hytten.

Milen rullade undan. Nunnan tummade på radbandet och teg, och dansken sa inget han heller, för nunnor var dom fruntimmer han var sämst hemma på att snacka med. Men så råkade han titta ner mot durken — och vad fick han se? »Nunnans» kjol hade hasat upp, och därunder skimrade ett par grovhåriga, muskulösa och allt annat än kvinnliga ben. Det var samma år som tidningarna var fulla av »autostradamördarens» blodiga bravader, och dansken blev en smula kallsvettig. Men inte värre än att hjärnan fungerade — han var ju långtradarchaffis. Så han bromsade in och sa. — Jag tror att presenningen lossnat på

höger sida. Var snäll och öppna dörren och se efter!

Nunnan öppnade dörren och glutta-
de ut — och dansken knuffade »henne»
huvudstupa ur hytten, slog igen dörren
och drog på en rivstart. En portfölj
låg kvar på högersätet, och när han
fick tid att undersöka den hittade han
två pistoler (laddade) plus en stor
dolk.

Den grabben tar nog aldrig upp nån
liftare mer.

★ ★ ★

Klockan tio på lördagsmorgonen är
vi framme vid tyska gränsen. Klockan
tolv kommer Horst Kelling — han
med dom femtio marken på autobahn
— över gränsen med Valters andra
Scania. Bilarna tas in på servicesta-
tionen för tvättning, och laget Horst-
Valter kastar sej huvudstupa in i pap-
perskvarnen. In på expeditioner, ut ur
expeditioner...

Frampå eftermiddagen antrar Val-
ter in i »sydscanian» för att jaga upp
mot färjan med sjutton ton hejarsmide
från sotiga Ruhr. Horst övertar »nord-
scanian» — och oss — och kör mot
tullspärren. Där finns en väg (akta er
för överlass gubbar!) och på vägen
står en arm syndare. En stockholms-
bil som visat sej vara fem ton för tung
i gumpen.

— Inte nog med det, säger Horst.
Otursgubben saknade tillstånd att
hämta frakt i Tyskland. Blir dyrt, det
där.

Horst Kelling, 32 år gammal, bosatt
och barnfödd i Hamburg, är ett kort-
vuxet, runt och temperamentsfullt
geni på livets praktiska områden. I
synnerhet på konsten att föra LKW
(Lastkraftwagen) smärtfritt genom
Tyskland. (Det vet vi nu — efter att
ha färdats med honom några dar.)

Många åkare har gått in för det här
»skiftssystemet». Låter någon kontinent-
specialist överta vid gränsen. Man vin-
ner lastningstid, och slipper anlita
lotsar.

Vi slipper loss ur spärren och rullar
mot Kiel. Horst har bekymmer. Han
hade väntat sej att komma till Ham-
burg i natt — men det står ett svenskt
tråhus i vägen. En tredjedel av huset
har vi på vårt släp. De andra två tred-
jedelarna ska komma rullande till
gränsen på söndag, med en annan bil.

Hela huset måste förtullas samtidigt,
så vårt släp får stå kvar.

Det blir Kiel—Krusaa, och tji sön-
dag i Hamburg.

Måndag.

Broströmsmatroserna har fått sitt
krubb, efter en sen lossningsövning vid
kanalkajen i Kiel. Vi har tillbringat
lördagskvällen hos »Mutter Lehman»
utanför Flensburg — de skandinaviska
chaufförernas stamhak där i trakterna.
(Mutter Lehman har nio döttrar som
jobbar i firman och serverar de största
wienerschnitzlarna norr om Österrike.)
Vi har sovit i långtradarhytt — synd
om hyttens rättmätige innevärdare som
fick slafa på förarsätet. Vi har hämtat
tråhus vid gränsen, och fått sällskap
av Villy, som kör för Liljeholm i Gö-
teborg. Vi har varit hemma hos Horst
i Hamburg, och — det var faktiskt
toppen — när den trötta långtradar-
chaffisen fått tofflorna på och ville
njuta av TV, vad fick han se? Jo, vind-
rutan på en långtradarbil. Bakom ru-
tan satt en kille och rattade för fullt.

Det var H 8 — jugoslavisk film om
en långtradar som kolliderar med en
buss. Tvi tusan, sa Horst och stängde
av apparaten.

Och nu står vi uppe vid Hohenkamp
i Hamburgs finare borgarkvarter och
lossar ett enkelt svenskt tråhus, som
är nånting mycket fint härnere. Agen-
ten berättar att han sålt hundra hus
under de senaste månaderna. Men man
tänker i sitt stilla sinne att det inte
skulle skada om firman skickade med
en montör vid lossningen. Timmer-
mansgubbarna som lossar verkar en
aning desorienterade, hur styva yrkes-
män dom än är, och hur dom ska hitta
alla småbitar inom rimlig tid vid hop-
monteringen är mer än man begriper.

Tisdag morgon.

Vi har ockuperat hytten över nat-
ten. »Gjort stan» och pratat med drosk-
chaufförer, varav en stor procent här
i Hamburg tycks vara berlinare. (Vil-
ket är ännu värre än att vara stockhol-
mare i Göteborg.) Klockan sex på mor-
gonen purras vi. — Kurs på Ruhr!

Autobahn, autobahn, autobahn —
fin, bra och nödvändig, men inte rolig
så att det stör. Särskilt inte över
Lüneburgerheden. Dimma och halt på

asfalten. Innan Hannover har vi räk-
nat till tre dikeskörare.

— Småsaker, säger Horst. Den
värsta »halkrasch» jag sett och hört
talas om, var när 75 bilar i rad körde
in i varann på autostradan utanför
Köln. Vilket säger en del om nyttan
att hålla luckor — mina kära lands-
män är lika dåliga på den saken som
svenskarna. Men jag skulle inte vilja
köra långtradar i Sverige för allt
smör i Småland. Jo, jag har försökt.
Vänstertrafik och ratten på vänster
sida — så vettskrämd har jag aldrig
varit, varken förr eller senare. Undra
på att lasttrafik med släp bara får
hålla femtio kilometer i timman där-
uppe.

Horst kör som en yrkesman ska
köra. Lugnt, mjukt, malande och utan
växlingar i tempot. Scania är den
bästa vagn han någonsin kört, säger
han. Ingen dålig komplimang från det
hället.

Vi mal på mot Ruhr. Sover ett par
timmar, stannar och äter vid något
Raststätte, och så mörknar det. Tåt
dimma. När vi passerar en järnvägs-
viadukt kommer ett tåg. Röken väljer
upp över körbanan, och sikten försvin-
ner helt. — Många har brakat ner på
spåren här, säger Horst lugnt och obe-
kymrat. Han kan vägen.

Klockan nio på kvällen svänger vi
in till en fabrik i Werdohl i sotiga
Ruhr. Lastar in bilfjädrar som ska hem
till Volvo på Hisingen. Vi försöker få
tillstånd att plåta och se oss omkring,
men Streng verboten! Fabrikations-
hemligheter. På en och en halv timma
är lastningen klar, och vi jagar vidare
mot Hagen. Tar in styckegods i ett
kallt och kvällsovergivet godsmagasin,
som tillhör Schenker, Europas största
speditionsfirma med tyska statsjärn-
vägarna bakom.

Ett par timmars sömn — och så
börjar det långa malandet upp mot
Krusaa — färjan — Göteborg.

Jobbets essens.

Nu kan vi säga er vad långtradar-
jobbet är. Jobbets essens och vardag
är långa och sömniga nattimmar. Obe-
vekliga tider att passa. En matbit när
Gud och tidsschemat vill. Det är fram-

Forts. på sid. 34

Och milen rullar
förbi. Enformigt?
Ja, många, många
gångar...



Landbackens sailors

Forts. från sid. 7

för allt ett jobb för folk med ståltrådsnerver och hår på bröstet.

Långa timmar i mörker, sol över vägen uppåt Schlesvig-Holstein. Horst svär över alléerna längs den väg som ska hetas vara Europaväg nummer fyra. Smal som gamla Södertäljevägen — och träd därtill.

— Det är hembygdsföreningarna som vill ha alléerna kvar, säger han. Dom kallar sej naturvårdare — men jag kallar dom mördare. Här har många liv gått tillspillo.

Man förstår honom. E4 häruppe är ett nervkrig — särskilt mellan långtradarna. Trädgrenarna hänger lågt, och ingen vill ha lasset avskalat eller kapellet sönderrivet, så man kör mitt i körbanan. Vid möte gäller ofta vem som har de svagaste nerverna — han får först ge vika.

Torsdag natt rullar långtradaren K 3540 åter in i Göteborg, med Valter Lindfors vid ratten och med ett lass om 18 ton. Färdskrivaren utvisar att vi kört 2,600 kilometer. 653 i Sverige och 1,953 i utlandet.

Mera om och kring långtradaryrket i kommande nummer. ● ● ●