

Skiljebo-Janne

Gustav Vilhelm Emanuel Jansson föddes 1904 i Västanfors församling. I en syskonkull bestående av sex barn föddes han sist. Fadern var byggmästare, och som seden var, följde de äldsta söner faderns bana.

Byggfirman svalde väl inte alla söner, så när Gustav kom upp i arbetsför ålder fick han söka sin utkomst på annat sätt. De första erfarenheterna fick han som lantarbetare på en av Fagersta bruks utgårdar, Hedkärre gård.

Efter att några år ha harvat och plöjt gårderna däruppe vid gränsen mellan Västmanland och Dalarna, tröttnade han på drängjobbet, och började som snickarlärling, om det nu hette så på den tiden, hos sina två äldre bröder, som nu hade etablerat sig som byggmästare.

Den praktiska kunskap han förvärvade hos sina bröder skulle han ha stor nytta av i sitt framtida värv.

Efter att ha gjort sin värnplikt vid I2 i Stockholm bildade Gustav familj, han gifte sig med sin Astrid 1927. I samma veva lockade motordrivna fordon honom att sadla om när det gäller arbete. Han började köra buss i Västanfors med omnejd. I några år rattade han bussar på linjen Västanfors – Riddarhyttan – Köping.

Längtan att driva eget låg kanske i blodet, för i slutet av nittonhundratre-tio-talet började han aktivt leta efter en lastbil med tillhörande tillstånd, som var till salu. Napp fick han 1939, en åkare i Badelunda, en socken som ligger utanför Västerås, ville sälja sin bil. Gustav avyttrade den nybyggda villan i Hedkärre och flyttade till Västerås. Första tiden, utan familj, bodde han på Bjurhovda gård, i en torpstuga, men snart lyckades han skaffa en lägenhet i Skiljebo, Årbylundsgatan, så nu kunde hela familjen flytta dit.

Badelunda var på den tiden egen kommun, så Gustav fick endast utföra transporter inom kommunen. På den tiden var det väldigt noga angivet på trafiktillståndet var



Federal typ 180C från 1939. Köptes av Gustav Jansson i juni 1939. Ch nr 98553. Den kördes på kolgas, ett Hässleholmsaggregat. Motorn var på 86 hk. I juni 1949 sändes den till skrot. Lastförmågan var strax över tre ton. En av Gustavs äldre söner, Olov, står framför bilen.

man fick utföra transporter. Att ta ett uppdrag i Västerås Stad var otänkbart, han fick allt hålla till i Skiljebo med omnejd. Ett tag hade han hand om renhållningstransporten i kommunen, Det var inte lika stor apparat som i dag, med regelbundna tömningar av sopkärl, utan utfördes mest efter beställning.

Så kom krigsutbrottet, och samtidigt pågick förhandlingar mellan Västerås och Badelunda kommunfullmäktige angående en sammanslagning av kommunerna, eller rättare sagt, inkorporering av Badelunda till Västerås.

Några åkare i Badelunda, där ibland Gustav, hade tidigare sonderat möjligheten om att få ansluta sig till Västerås LBC,



Scania-Vabis U4102, typ 2L13. Alltså med Scania's fyrcylindriga förkammarmotor på 90 Hk, och med det avlyftbara skåp som omtalas i artikeln. Gustav köpte den här bilen 1948. Den lastade 4450 kg, och år 1952 byttes den bort Hamnade-via ett antal åkare i Västerås -senare i Sörmland 1955. Ch nr 77759.



1952 års nyförvärv. Ett exemplar av den nästan legendariska typ LS 65. I detta fall Ch nr 85560. Den lastade 8370 kg. 1957 byttes den in hos Alvenius Bil, och blev A5319. Hitintills hade man använt enaxlig kärra. Nästa bil skulle få tvåaxlig vagn. Leveransfoto från Alvenius Bil.

men då fått nobben. ” Inga lantisåkare i vår central.” Revirtänkandet var starkt i dessa tider.

Men i och med att kriget satte ”svängrem” på svenska folket, och då speciellt åkeribranschen som drabbades av allt från tvångsrekvirerade fordonen till brist på bränsle och däck, så förändrades abrupt de gamla gällande normerna.

Statsmakterna verkade för en större centralisering inom åkeribranschen, det gällde att verka så rationellt som möjligt

på att Gustav och en annan åkare från Badelunda, Strand, fick bli medlemmar i lastbilcentralen i Västerås. Detta skedde 1941.

Medlemskapet i lbc medförde naturligtvis för Gustavs del att utbudet av transporter väsentligt ökade när allt återgick till det normala efter krigsslutet. Västerås befann sig i en väldig expansion i slutet av fyrtiotalet, det byggdes hyreshus på flera områden, bl.a. hela den så kallade



Slump eller inte, men Gustav Jansson köpte bilarna när resp. modell gått några år ,och så att säga stod på sin kvalitetsmässiga höjdpunkt. Det här är LS7150 Regent, årsmodell 1957. Ch nr 151980. Den lastade 8370 kg, och den byttes in 1961, för att troligen bli timmerbil i Tortuna. Gustav själv står bredvid bilen.

under rådande förhållanden. Detta, plus en klarsynt ombudsman på åkeriföreningen gjorde att Västeråsåkarna till slut gick med

Aseastaden. Många av centralåkarna var sysselsatta med byggnadstransporter dessa tider, även Gustav. Ett annat stående

uppdrag var att köra koks. De flesta hus värmdes på den tiden av kokspannor. Det var ett lortigt, slitigt arbete, men väl betalt, så många ville ha dessa uppdrag.

Jag nämnde tidigare om den expansiva nybyggnationen som skedde i staden. Det gamla revs och nytt byggdes. Detta i kombination med en kraftig befolkningsökning, ca: tiotusen nya innevånare per decennium, skapade en marknad för flytt och bohagstransporter. Vissa företag, t.ex. Västerås Expressbyrå var

specialiserade på sådana uppdrag, men vid hög beläggning behövde de hjälp av andra åkare.

Det var då Gustav kom på en fiffig ide, han köpte ett flyttskåp, som han lätt kunde montera på flaket på sin lastbil. Ett slags föregångare till lösflaksystemet på sätt och vis. Han byggde upp en anordning bestående av stora träbockar, utrustade med taljor och kätting för att kunna lyfta skåpet av och på flaket. Allt efter behov. På detta sätt breddade han sina möjligheter att skaffa uppdrag. När skåpet inte användes stod det upphängt på sina bockar vid Gustavs villatomt i Skiljebo.

Lastbilcentralen var under denna tid ombud för det rikstäckande expeditionsföretaget Godstrafik och Bilspedition. De sysslade med inrikes fjärrtrafik, en verksamhet som kraftig ökade efter kriget. Företaget hade linjetrafik på de flesta större orterna i Sverige, de första från Västerås var Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping.

Särskilda åkerier var kontrakterade för att upprätthålla trafiken på respektive linjerelation. De kallades följaktligen för linjetransportörer, eller linjeåkare. Det uppstod samma problem för dessa som för bohagsåkarna, de behövde hjälp när godsmängden översteg deras kapacitet. Och det gjorde det ofta, för i regel var dessa enbilsåkare som snabbt fick problem med lastkapaciteten.

Oftare och oftare fick nu Gustav rycka in för att hjälpa till på fjärrtrafiksektorn. I början var det mest körningar på Stockholm och runt om i Svealand,

men efterhand blev det längre turer. **Nittonhundrafemtio två tröttnade** den åkare som trafikerade linjen Västerås – Göteborg, troligen Göte Ohlssons Åkeri, på sitt uppdrag och sade upp sitt avtal med GBS, eller som man då började kalla det för, Bilspedition. Gustav som kört några uppdrag för nämnda speditör på den linjen, och tydligen gjort detta till belåtenhet, blev nu från företagets huvudkontor i Göteborg tillfrågad om han var villig att överta denna linje. Han tackade genast ja, och blev på detta sätt linjetransportör på linjen Västerås – Göteborg. Detta befestades med ett så kallat transportöravtal. I år, 2002, är det jubileum, femtio år som transportör för Bilspedition. Visserligen har både åkeriet och Bilspedition bytt namn, men i grunden är det samma företag som för femtio år sedan.

Första åren trafikerade Gustav linjen med en tvåaxlad Scania 4: a, en så kallad "skakfyra". Efter bilen hade han en enkelaxlad kärra. Inte mycket att komma med, tycker man i dag, men på den tiden förslog det.

Två resor i veckan hanns med, avgång från Västerås på söndag och onsdag. Körtiden låg på tio - tolv timmar för enkeltur, det var inte precis några motorvägar som då slingrade sig fram mellan och genom samhällena. Ytterst få vägar hade annat än grusbeläggning. Det fanns gått om "skräckavsnitt", där det gällde att hålla tungan rätt i mun. De mest ökända var genom Östansjö och Lyrestad, backarna vid Finnerödja, och sist men kanske värst, vägen mellan Alingsås och Göteborg. Den sträckan krävde sin man, speciellt på vintern, då det kunde vara rejält halt i backarna. I regel var det tvåmans besättning, på långtradarna, så när det var halt i uppförsluten fick en man springa bredvid bilen och sanda.

Väl framme på bestämmelseorten var det bara att sätta igång med lossningsarbete, några åtta timmars arbetsdagar var det inte tal om. I bästa fall kunde det bli någon timmes slummer i hytten om det uppstod väntetid någonstans. Framåt sextiden på kvällen var man som regel klar med lastningen, återresan mot Västerås kunde då ta sin början. Man turades om att köra, under förutsättning att båda hade körkort, så den som hade "frivakt" kunde då lägga sig att vila. Sova var det väl inte tal om, så som det skumpade och bullrade. Det var förresten inte mycket till sovutrymme i dåtidens hytter heller, lagom så att det gick att sträcka ut sig.



Regenten står vid Bilspeditionens magasin i Göteborg. Åke Jansson(t.v.), med lotsen Affe.

1953, när sonen Åke skaffat körkort, började han att arbeta i åkeriet. Och det var nog behövligt, Gustav hade det sista året, efter det att Göteborgstrafiken tagits över, i stort sett arbetat dag och natt. Nu blev det en drägligare arbetsbörda, man var ju två som kunde hjälpas åt med både lastningsarbete och körningen.



Ove Jansson med Regenten, här har han ännu inte "fyllt körkort".

En normal arbetsvecka för de två började redan på söndag eftermiddag. Framåt femtiden var det dags att ge sig i väg i riktning mot Göteborg. Ungefär halvvägs, vid Mariestad eller rättare sagt Hasslerör, var det dags för tankning av bilen. Där låg en bensinstation som var livligt frekventerad av långtradarchaufförer, dels för sitt strategiska läge, mitt i mellan Stockholm och Göteborg. Dels därför att ägaren var

en sympatisk man som även såg till att chaufförerna hade möjlighet att "tanka" sig själva där.

I ett litet rum på gaveln av stationen fanns det kaffe, smörgåsar och läskedrycker. Lokalen som tjänade som matsal var inte stor, tio – femton kvadratmeter max, inredd med väggfasta bänkar och med ett stort bord placerat i mitten. På bordet fanns ett fat med smör, en stor skål med kokta ägg, och så naturligtvis massor av kaffekoppar. Man

kan föreställa sig smörets kondition under varma sommarkvällar, flytande form, naturligtvis. Någon prislista fanns inte, det var upp till var och en att lägga en slant i en cigarrlåda som stod på en bänk. Vissa åkte väl snålskjuts på de ärliga, men förr eller senare drabbades "snikarna" av tråkningar. Även sovmöjligheter tillhandahölls,

i källaren fanns en sovsal fylld med trevningssängar, påminde faktiskt om ett logement. Chaufförerna kunde där få sig ett par timmars sömn och vila utan att störas av motorbuller och skakningar. Man kan väl säga att detta var embryot till den senare så stora motell expansionen.

Utöver det ovan nämnda tank och kaffestoppet, måste man stanna minst en gång i timmen för att kolla däckens



U2567 ch nr 407983. Åkeriets första turbo, en LS7550 S.

kondition, och detta speciellt vid tunga lass och varm väderlek. Chauffören gick då runt fordonet med en hammare i handen och bultade på däck, det hördes då på ljudet om det var något fel på dessa.

Framåt sjutiden var man framme i Göteborg och lossning av fordonets last kunde påbörjas. I regel var detta klart till lunch. Godset som lastats i Västmanland var i regel varor från bruken i Bergslagen, den största enskilda befraktaren för **Gustavs del** var Ramnäs Bruk, som med sin produktion av ankarkätting hade fullt upp att försörja alla de skeppsvarv som var verksamma i Göteborg vid denna tid. "Hemlasten" var av mer varierande art i och med det stora antal företag som fanns, dagligen avgick stora mängder färg från den rikligt förekommande kemiska industrin. Ett fast inslag var uppdrag för Turitz & Co, det företag som ägde alla EPA varuhus i landet. Det hade sitt centrallager i Gammlestaden och det var därifrån alla affärerna i gruppen fick sina varor. Hos denna firma handlastade vår åkare en billast varje dag han befann sig i Göteborg. Det var lådor och kartonger i alla sorts storlekar, från en kubik till näst intill en tändsticksasks storlek, alltså väldigt svårlastat gods.

Annat gods avhämtades direkt hos berörda firmor, bland annat stod ett par fiskgrossister för regelbundna uppdrag. Lastningen avslutades vid Bilspeditionens magasin, numera kallas det terminal, där det så kallade styckegodset skulle plockas på fordonet. Framåt klockan sju på kvällen var Gustav med besättning färdiga att lämna

Göteborg med destination Västerås, eller rättare sagt Arboga, lossningsarbetet startade nämligen där.

I stort följdes samma rutiner vid hemfärden som vid resan ned till Göteborg. Tankning och kafferast vid Hasslerör, sedan körning fram till strax före Arboga, där man i mån av tid kunde få sig någon timmes vila i lastbilshytten innan arbetet med avlastningen började.

Strax efter lunch var fordonet tömt på varor, i regel var Västerås sista lossningsort, man befann sig med andra ord på hemmaplan då. Det var nu tisdagseftermiddag och lossningsarbetet var avslutat.

Det var nu dags för underhåll av ekipaget, det skulle tvättas och smörjas. Den första tiden skedde det hemma vid Gustavs villa i Skiljebo, senare fram mot slutet av femtitalet, vid OK nya station på Djuphamnsvägen. När detta "lortarbete" var avklarat fick de äntligen koppla av, en resa, den första av veckans två var avklarad. Nu skulle man vara ledig till onsdag morgon, då det åter det var dags att lasta upp fordonet för en ny tripp till Göteborg.

Som synes hade man gott om tid för lossning och lastning på hemmaplan, två



dagar, tisdag och onsdag, och det behövdes säkert med tanke på det fysiskt betungande arbetet, allt hanterades för hand, pallar och pallyftare var ännu okända begrepp. I Göteborg däremot skulle allt hinnas med på en dag, och det gick i regel bra, mycket tack vare de korta avstånden mellan kundstoppen.

Ungefär likadant fungerade det ända fram till senare delen av femtitalet, då det anställdes en lots i Göteborg. En lots var en chaufför som åtog sig att lossa och lasta fordonet på "bortaorten", anställd bara de dagar bilen var i Göteborg.

I och med detta kunde man åtminstone sommartid gå ner på enmansbesättning, en stor vinst för åkeriet, Gustav och Åke. Dessutom kunde chauffören, om dagen var lättarbetad och lotsen klarade sig själv, ta in på ett av de många daghotell som låg i den gamla stadsdelen "Nordstan", och på det sättet få en ordentlig vila inför hemresan.

Några år in på sextitalet skulle trafiken ändras om. Det skulle bli daglig trafik mellan Västerås och Göteborg i stället för det gällande, två dagar. De ökande godsvolymnerna krävde denna förändring. Enligt det avtal som Gustav tecknat med Bilspedition hade han utvecklingsrätten på linjen. Men av okänd anledning avstod han från erbjudandet till förmån för en kollega vid namn Jensen, som han varit god vän med i många år. Men av oklara skäl fick inte denne Jensén uppdraget, utan det fick ett åkeri ifrån Göteborg, Ivar Ohlssons Åkeri. Kanske ville man på Bilspeditionens huvudkontor ha en åkare från "hemstaden".

Förändringen medförde för Gustavs del att han fick gå från att ha kört två resor per vecka till att köra enligt ett rullande system, två resor ena veckan, tre den andra veckan. Bilen vändes alltså varje dag, och därmed var det slut med lugna tempot med en lossnings och en lastningsdag.

De ökande godsvolymnerna i början av sextitalet lockade Gustav till att anskaffa ytterligare ett fordon, en trailer som han dels skulle använda vid godstoppar på Göteborgslinjen, dels också för transortuppdrag i närområdet.

Han skulle själv köra denna bil, och var därför tvungen att anställa en ny chaufför som skulle jobba ihop med Åke. Valet föll på Anders Landin, en kille i Åkes ålder, verkligen duktig och kompetent. Han skulle med undantag av en tid som egen företagare, bli åkeriet trogen tills sin död år 2000. Enligt författaren av dessa rader var Anders en av de absolut dugligaste chaufförer som funnits, och om det hade funnits ett "Hall of Fame" för yrkesförare, skulle han ha en självskriven plats där.

"Skiljebo – Janne" var som många av dåtidens fåbilsåkare en duktig arbetare,

eller man kanske skall säga, en duktig hantverkare, däremot var inte den merkantila förmågan lika utvecklad. Kontorsarbete var en plåga, och blev därför sällan väl utfört. Så länge hustrun Astrid fanns så blev väl det viktigaste gjort, men efter att Gustav blivit änklings 1962 så upphörde det stödet. I och med den bristfälliga bokföringen fick han betala alldeles för mycket i skatt under flera år. Helt naturligt urholkade detta åkeriets ekonomi, så i mitten av sextitalet var det ett allvarligt läge. Skulderna till fordringsägarna och kronofogden var ohållbart stora.

Våren 1966 återvände den yngste sonen Ove till hemstaden efter ett par års militär och FN tjänst. Meningen var att han skulle fortsätta på den militära banan, men han övertalades av Gustav att ta tjänstledigt ett tag för att hjälpa till med att få åkeriet på fötter.

Den första saneringsåtgärd som vidtogs var att avyttra "extrabilen", trailern. I och med detta måste tyvärr också Anders lämna företaget. Han följde med trailern och anställdes av den nya ägaren. Men för Anders del var det inte enbart negativt, det som hände. Efter ett par år övertog han själv det fordon han körde, och blev egen företagare ända fram till 1976, då han återigen började hos "Jansson familjen", då i Arosfrakt AB.

För bröderna Åke och Ove i första hand men även för Gustav stundade tuffa tider. Efter att lyckats få till en avbetalningsplan hos kronofogden gav man "järnet" för att rädda åkeriet. Gustav körde ut styckegods i Västerås med omnejd, medan bröderna skötte linjebilen. Dom turades om att köra Göteborgsresorna och hjälptes åt med lossningen i Västmanland. Den enda lediga tid dom fick var när bilen var i Göteborg och en lots tog över lossnings och lastningsarbetet. Den som var kvar i Västerås jobbade som lots åt kollegan på linjen.

Ordning på papperen kombinerat med hårt arbete gav resultat. Redan hösten – sextioåtta var skulderna i stort sett reglerade, och man hade återigen fått hopp inför framtiden. Nämnas skall att godsvolymerna ökade kraftigt under denna tid, detta bidrog också till den snabba förbättringen av ekonomin.

När en ny bil inköptes 1968, återköptes den begagnade, bortbytta bilen tillbaka.



Kommande affärskontakt. Fagerstaåkaren Ragnar Persson, står här och myser utanför sitt garage i Västansfors. Sexton Scanior upprådade för fotografering. Åkeriet spaltade av Göteborgstrafiken, vilken som framgår av texten, överläts till Gustav Jansson.

Foto från Göte Swärd.

Det behövdes nu två bilar per resa för att klara av godsmängden. I samband med detta anställdes Bo Forsgren som chaufför. Någon lindrig av arbetsbörda blev det inte, nu var det ju tre man som skulle klara av två bilar. Arbetsspassen per vecka var säkert uppe i dubbla antalet timmar jämfört med en vanlig arbetare. Ett år gick det, sen var det dags att anställa en chaufför till, Lennart Norgren, och i med det blev arbetsbördan lite mänskligare.

Samma år, 1969, uppnådde Gustav pensionsåldern och började med ålderns rätt minska ned på arbetet. I regel var han ledig när bilarna befann sig i Göteborg, alltså varannan dag.

Detta år ombildades åkeriet från enskild firma till aktiebolag, med bröderna Åke och Ove som huvudägare. Gustav kvarstod endast som minoritetsägare. Lönsamheten blev bara bättre och bättre, man hade på endast tre år lyckats förvandla ett näst intill "konkursbo" till ett väldigt lönsamt litet företag.

Linjetrafiken inom Bilspedition mellan Göteborg och Västmanland sköttes i början av sjuttioalet av tre åkerier. Störst var Ragnar Perssons Åkeri AB i Fagersta, som hade västra delen av länet inklusive Fagersta som sitt upplastningsområde. De stora bruken Kolsva, Wirsbo och Fagersta, som alla tre var stora godsavnämare låg inom detta område. Perssons åkeri hade daglig trafik från detta område till

Göteborg med minst ett par bilar om dagen i varje riktning.

Västerås och östliga delarna av länet trafikerades av Gustav och hans linjekollega Ivar Ohlssons Åkeri, båda med varannandagstrafik. Ojämnheten skapade naturligtvis problem, speciellt bemanningsmässigt, svårt att anställa folk för att arbeta varannan dag. Bilspedition och åkarnas intresseorganisation var medvetna om problemen och arbetade aktivt för minska ned antalet transportörer på respektive linjerelation så att det skulle kunna skapas rationella enheter, både ekonomiskt och med rätt antal fordonsenheter.

Chansen att lyckas med detta i Västmanland yppades när Ragnar Persson erbjöd bröderna Jansson att köpa hans linjebilar som trafikerade Göteborg. Ragnar som var en klok och framgångsrik åkare, hans åkeri var ett av de större i länet, förstod att den enda möjligheten att renodla trafiken på Göteborgslinjen var att han avyttrade sin del till någon av de andra två. I och med att hans företag var så stort och hade många andra viktiga uppdrag, påverkades inte åkeriets struktur nämnvärt av en försäljning av Göteborgstrafiken. Omvänt hade det inte fungerat, Gustav Janssons åkeri hade ju bara Göteborgstrafiken att livnära sig på. "Bilmässigt" stämde det också bra, även Ragnar Persson var varmt "Scaniasinnad".

Gustav var till en början lite skeptisk till att göra en så stor affär. Och det med rätta, från att ha två bilar skulle åkeriet plötsligt ha sex, sju. Det var ju ändå bara fem år sedan konkurshotet hängde över åkeriet.

Men för bröderna var det ingen tvekan! Detta var ju den stora chansen till att kunna skapa ett strålande företag. Visserligen var det mycket arbete som väntade, men känslan inför utmaningen var starkare än rädslan för arbetet.

Det skulle till en början bli ansträngt med ekonomin, det tog ju ett tag innan pengarna skulle börja rulla in.

Men tack vare de tre sista årens goda resultat var likviditeten god, så den saken skulle säkert lösa sig.

Köpet blev av, personal anställdes, en del av Ragnar Perssons chaufförer som

företaget. Men när åkeriets kontor, som sköttes av sonen Ove, var beläget i ett av rummen i hans villa i Skiljebo, kan man säga att han ändå hade en form av daglig kontakt med företaget. Dessutom dök han i regel upp vid garaget framåt frukostdags för att umgås med chaufförerna.

På gamla åkares vis hade han ofta en avvikande uppfattning om hur företaget skulle skötas än vad sönerna hade, men det var nog mest ett spel för galleriet.

I samband med att en fotografering av åkeriets fordon och personal skulle ske 1974 var Gustav naturligtvis med. Man kan se att han där han står mitt ibland all personal, med "långtradarna" bakom som en kuliss, är mäkta stolta över sitt "gamla" företag.

var säkert den första nya efterkrigsbilen hos Gustav Jansson. Lika säkert är att det fanns en annan "amerikanare", nämligen en Federal, den är dokumenterad på foto!

Slutet av fyrtiotalet var den tidigare nämnda Scania 4: an aktuell. Efter den inköptes en Scania 135, förmodligen femtiotre eller femtiofyra. Näst i tur var en regent, en Scania Regent, och samtidigt anskaffades den första släpvagnen, en BRIAB. Scania-Vabis hade kommit med en turbomotor, och nu blev det en sådan, en LS75 S.

Därefter var det dags för en av Scantias få "missfoster", de var inte så många genom tiderna. En frambyggd 76:a, en bil man var näst intill tvungen att montera ner hytten på för att byta olja.

Den därpå följande Scaniamodellen



V-åtton har kommit för att stanna. De blev rätt många genom åren.

kört bilarna tidigare följde med över. När det gällde nyanställningarna var det inga problem, man kände de flesta i branschen som var duktiga. Och de duktigaste blev det som anställdes! Undrar om något åkeri någonsin haft en sådan kår av elitchaufförer som Åkeri AB Gustav Jansson hade under åren 1971 till 1976. Dom måste särskilt äras, det var till stor del deras förtjänst att företaget blev så framgångsrikt under dessa år. Det var inte någon konst att vara chef över en sån unik samling "supermänniskor". Med risk att glömma någons namn måste ändå nämnas. Bo Forsgren, Lennart Norgren, Ingmar Mäkelä, Roine Mäkelä, Vilhelm Ljungström, Kjell Backman, Egon Lindholm, Bertil Landström, Tore Johansson, och sist men kanske viktigaste! Sven Olof Johansson, företagets starke man i Göteborg. Heder åt sådana chaufförer!

Gustav hade nu slutat att aktivt delta i

Ohälsa förmörkade Gustavs sista levnadsår, men han fick ändå uppleva expansionen av åkeriet under senare delen av nittonhundrasjuttioalet. Bildandet av Arosfrakt och nybyggnationen av garage och verkstad på Tunbytorp hann han också få uppleva.

Sommaren Nittonhundrasjuttionio, i sitt sjuttiosjätte levnadsår lämnade Gustav åkeribranschen för evigt.

Fordonshistoriker undrar väl vad för slags lastbilar Gustav ägde under resans gång. Ff är lite osäker om den första tidens bilinnehav, perioden trettionio till fyrtionio, men att det fanns en Ford i Gustavs ägo är säkert. Forden, en 46:a,

var desto bättre, Scania 110, ett frambygge även det. Modellen blev en succé, åkeriet köpte sitt första exemplar år nittonhundrasextioåtta, registreringsnummer U1708. Fem år senare fanns det fem stycken 110:or i företaget. Samma år, alltså sjuttiofyra, inköptes den första "åtton", Scania 140, om man skall vara noga. Just den modellen och den efterföljande 141 var verkliga "slitvargar" och tjänstgjorde till full belåtenhet många år på Göteborgslinjen.

Som läsaren säkert har konstaterat var åkeriet "Scaniafrälsta", det var endast de minsta distributionsbilarna som var av annat märke. Anledningen till att man höll sig till ett märke berodde nog mest på att "Jansönerna" trivdes med medarbetarna på Alvenius, allt från mekanikerna till disponenten.

Strukturen hos de företag och industrier som höll länets åkare med arbete under andra halvan av nittonhundratalet, och då speciellt tiden sextio, sjutti och åttitalet, har förändrats drastiskt till dags dato.

Då var fortfarande bergslagens stora bruk i "högform" och producerade en otrolig mängd varor som alla skulle transporteras, det mesta till exporthamnar. Detta var före stålkrisen, före neddragningar och sammanslagningar.

Skall man räkna upp de största fraktköparna är det väl lämpligt att börja norr ifrån.

Fagersta Bruk, en jätte inom metallurgin. Stålverk rörverk, linslageri, rostfritt stål och bergborrar.

Wirsbo Bruk, också de med olika produkter. Ledningsrör och smide. På senare tid även plaströr.

Ramnäs Bruk, som var världsledande på ankarkätting. Även klenkätting och rostfria diskbankar stod menyn

Surahammars Bruk. Den stora plåttillverkaren som också producerade järnväghjul till alla SJ: s tåg.

Hallstahammars AB och Bultfabriken. Därifrån utlastades åtskilliga ton varje dag.

Sörstafors pappersbruk som lades ner på sextioalet, men ersattes av Kolbäcks Metall.

Kohlsva Jernverk låg inte som de andra vid Strömsholms kanal utan vid Hedströmmens fåra. Dom hade också många "järn i elden", bland annat tillverkades kölar och stävar till fartyg där. Mottagare av dessa var i huvudsak varven i Göteborg.

Utöver dom klassiska bruken fanns en massa små och medelstora företag som såg till att fylla alla dessa "långtradar" som trafikerade linjer över hela landet med gods.

Under "miljonprogrammets" år transporterades mängder av byggmaterial, både till och från länet. En stor producent av byggmaterial var Strå Kalkbruk och Terrasitfabrik i Sala.

Samtliga nybyggda hyreshus i de sovstäder som omger våra tre storstäder, spacklades med sandspackel från Sala.

I Västerås blomstrade ASEA och Svenska Metallverken samt en flora av småföretag som växte upp i de storas hägn. Ett av de nya framgångsrika företagen var Lindénkranar, döpt efter sin grundare Elis Lindén. Han hade konstruerat en byggnadskran som blev en världssuccé. Oräkneliga långtradarlasters avgick från hans fabrik ute på östra Skiljebo.

De två största aktörerna på "långtraderimarknaden" var SWB/ASG och tidigare nämnda Bilspedition. I Västmanland var ASG ojämförligt störst, skillnaden var nästan lite av Goliat och David "stuket".

Att ASG var så dominerande hade historiska rötter. Det delvis av staten ägda ASG hade köpt upp den lokale speditören SWB-Transport, och på det viset övertagit hela detta företags mångåriga verksamhet. SWB, - "Stockholm Västerås Bergslagens Järnvägar" - som var det ursprungliga namnet, bildades som ett privat järnvägsföretag för att trafikera det område som namnet antyder. I och med att det inte fanns någon konkurrens på transportområdet, SWB var ensam på marknaden, så var alla företag som hade behov av frakter hänvisade till dem. Detta "monopol", man hade även rederiverksamhet, varade fram till efter andra världskriget, då andra aktörer poppade upp, bland annat Bilspeditionens föregångare, Fallenius spedition.

Den allt bättre standarden på vägarna i landet kombinerat med att lastbilarna utvecklats otroligt de senaste åren baddade för ett annat alternativ till att sända gods på än järnväg, nämligen med lastbil på landsväg.

Men SWB var väl förberedda, hade redan byggt upp en speditionsverksamhet för landsvägstransporter, och i kraft av sina gamla kundkontakter tog dom lejonparten av det gods som lämnade järnvägen.

Ser man lokalt i Västerås så var förhållandet mellan aktörerna säkert tio mot en, då naturligtvis till ASG fördel. Man hade de stora företagen såsom ASEA och Metallverken som sina kunder. På Bilspeditionens sida fick man ta de små befraktarna samt leta sig ut i länet för att "ragga" kunder.

Ramnäs Bruk var ett av dessa. I stort sett kan man säga att Gustav under femti och sextioalet näst intill levde på detta lilla bruk. Varven i Göteborg förbrukade otroliga mängder ankarkätting.

I mitten av sextioalet fick Gustav ett välbehövligt tillskott av gods genom att Stråbruken i Sala lade över sina transporter på Bilspedition.

Längre fram i tiden, efter det att Ragnar Perssons bilar inköpts, övertog Wirsbo Bruk rollen som den största enskilda kunden, mycket beroende på att varvskrisen inte bara drabbade varven utan också "husföretaget" Ramnäs Bruk.

Kris drabbade också länets ASG åkare under det sena nittonhundratalet med resultat att nästan alla mer eller försvann. Detta gällde även de största, bland annat Bror Kvarnströms i Surahammar, Holger Johansson Västerås, Dreifaldts i Kolbäck, med flera.

Även antalet Bilspeditioners åkerier har minskat kraftigt, om man undantar Arosfrakt så finns endast ett par "fåbilsåkerier" kvar. Men till skillnad mot de gamla ASG - åkerierna som helt har försvunnit, finns fortfarande de före detta Bilspeditioners - åkerierna kvar, men numera uppköpta och ingående i Arosfrakt.

I det Arosfrakt som ägs till hälften av bröderna Åke och Ove och där nu deras barn, tredje generationen, är verksamma, och därför kan sägas vara arvet efter Gustav Janssons Åkeri. Den andra hälften av Arosfrakt ägs av bröderna Pettersson, även det ett gammalt Västeråsåkeri, men som tidigare hade sin linjetrafik inriktad på Skåne. I Bröderna Petterssons åkeri hade före samgåendet i Arosfrakt, tagits upp det gamla Salaåkeriet Eskil Wästlings. Såväl Petterssons som Wästlings var genuina Scania-åkerier!

Före samgåendet i Arosfrakt hade Gustav Janssons Åkeri haft sonderingar med Bilfrakt i Vänersborg om införlivande av trafiken Trollhättan-Västerås. Detta blev verklighet sedan Arosfrakt bildats.

Slut.

Malte Eriksson

(med förstklassig och nödvändig stöttning av Ove Jansson.)

Foton, när ej annat anges, från Åke och Ove Jansson.



Första LBS110:an i åkeriet Ove Jansson till vänster. Tyvärr är det blurp på den.



Stenbygaraget 1972-74 fr.v. Roine Mäkelä, "Ville" Ljungström, Bo Forsgren, Ingemar Mäkelä, Gustav Jansson, Ove Jansson, Åke Jansson saknas lennart Nygren, sven Olof Johansson, Tore Johansson, Kjell Backman