

LASTBILENS HISTORIA I FÄRILABYGDEN

Berättad av Erik Nyberg, Färila

Man tror att Erik Göransson var den förste lastbilsåkaren. Han var bosatt i Yg och han körde åt Ygs Ångsåg, enligt några gamla kort. Det berättas att han tillverkade den första släpvagnen från en bakdel av en Ford. Det påstås att det var den första här i landet med den revolutionerande konstruktionen, speciellt för sågade trävaror och timmer. Göranssons åkeri var även en yrkesskola för Birger Göransson, Pelle Ferm och Erik Ferm som lärde sig att köra bil där, Deras åkerier som i dag drivs av deras söner har utvecklats i rätt riktning och är i dag 1987 riktigt stora och väl skötta företag med många anställda.

När det köptes en lastbil på den gamla tiden så fanns ingen hytt att köpa, utan då levererades lastbilen endast med vindruta. Det var att snickra ihop en hytt av bräder, celluloid till sidorutor och ingen värme. Vindrutetorkarna fick man vicka på för hand.

De första lastbilarna var treväxlade men det dröjde inte så länge förrän det kom en fjärde växel som vi kallade för "krypen", och då trodde man att problemen med att forcera de branta backarna skulle vara lösta, men det blev större lass i stället. Det var ett steg framåt ändå med "krypen".

Det var träekrar i hjulen och de hade den benägenheten att torka sönder under somrarna när det var varmt, och jag vet att pappa Paul kunde lägga hjulen i vatten så att träet svällde och då kunde man använda dem några dagar till.

Jag måste få berätta om vägförhållanden i början på 30 talet. På tallmoarna var det att kroka kring stubbar så gott det gick. På vägen mot Risarven, innan den byggdes om, var nog myrarna de värsta problemen. Det var stora hål i myrarna och det höggs granris och ibland hela träd för att man skulle kunna ta sig fram. Under vintrarna körde vi på isen mellan Nilsvallen

och Kärrbacken för det gick snabbare än att köra den dåliga vägen.

Det kördes mycket på isarna på den tiden och många körde igenom med mycket besvärliga bärgningar som följd.

I slutet av 30 talet körde vi mycket timmer från Sandsjö och Hamra. En vinter var det 11 lastbilar och 14 hästar som körde utför Hamraberget (5 km långt) efter samma väg. På den tiden var vägen smalare och krokigare än idag, så det var mycket stora problem att mötas.

En annan väg måste jag tala om och det är den så kallade Movägen (Föne - Skålavall). Vägen gick i huvudsak på tallmon och det var nästan bara lös sand att köra i. Ljusnan har ätit sig in i mon vid Nygrav så där fick vi göra större och större krokar kring. Sedan skulle Skråttmyran passeras och på den tiden stod där vatten på myran så det blev att kroka förbi den också. I dag går vägen rakt över myren. Bron över Sorgaån var ett problem. Vi fick köra ut varje gång och kolla att stöttorna som var under bron stod på plats och att brädorna låg så att det gick att köra över bron.

Bilarna gick inte så fort och vägen hade sina problem så det var oftast tid till att dricka kaffe som man sålde för 10 öre koppen på Sorgagården innan färden fortsatte mot Skålavall. Dagens lastbilar är utrustade med kaffekokare så chauffören kan dricka sitt kaffe under färden.

Omkring 1933-1934 kom Chevrolet med en sexcylindrig motor och hjul av järn, 1935 kom en lastapparat för timmerlastning. Det var ett stort framsteg. En annan konstruktion som kom vid den tiden och visade sig växa riktigt bra var dubbelmontaget av bakhjulen. Det var många som tvivlade på den nyheten.

Nu är jag framme vid en tid som jag helst inte vill skriva om. Kristiden med bensinransoneringar, sedan gengas och brist på däck och motorolja. Motoroljan framställdes av tjära och fast det var dålig kvalitet på motoroljan så var det förbud på att byta olja.

Däck var det svartabörshandel med och i slutet av kristiden kom det stålskenor som det låg ett mycket dåligt däck i och

vad tungt det gick.

Gengasen finns det mycket att skriva om. De första aggregaten som kom var eldade med kol men så småningom kom ett med vedeldning. Det var överlägset kolaggregatet. Men det fordrade en noggrann skötsel om det skulle fungera bra. Det var något som vi kallade kolbädd som skulle ses över varje dag. En gaskylare och renare skulle spolas rena med vatten minst två gånger per vecka. Gengasen var mycket giftig att andas in (koloxid). Det var många olyckstillbud och under sommartiden var brandfaran stor.

Ett minne som jag har från kristiden var när man besökte samtliga lastbilscentraler och inspekterade däcksutrustningar för att utfärda inköpslicenser för inköp av nya däck. Färila lastbilscentral låg på den tiden på Pampgården. C. C Johansson var föreståndare. Samtliga åkare var kallade. Vi stod på Pampgården med våra bilar och endast en åkare saknades och han var bosatt i Stocksbo. Efter en lång väntan kom bilen och vilken syn. Inte ett däck var helt och bilen hoppade som en skadeskjuten kråka. Däcktrasorna flaxade runt alla däck. Samtliga gapskrattade utom åkaren som var gravallvarlig men hans möda blev dåligt lönad, han fick som vi andra endast licens för två däck per bil.

Under kristiden började skogsbilvägarna att byggas. Skogsägarna blev ålagda att ta fram ved till bränsle. För den delen byggdes en av Färilas första skogsbilvägar som var vägen från Näsberg mot Gebbarn. En Caterpillar bandtraktor togs dit och det var en stor sensation. En massa åskådare från när och fjärran kom för att beundra vidundret som kördes dygnet runt och alla veckans dagar.

1942 bildades Färila Lastbilscentral och vi var visst 17 lastbilar. 1969 slogs Färila och Ljusdals lastbilscentraler ihop till nuvarande Ljusdals lastbilscentral. Jag kan nämna att jag var med att bilda både Färila och Ljusdals lastbilscentraler och det har visat sig vara en bra organisation för åkerirörelsen. Några år efter krigsslutet kom dieselmotorn och den används än idag men med vissa förbättringar. En bättre lastapparat som vi kallade HIAB vajerkran kom 1948-1949. Den har sedan utvecklats till en hydraulisk kran som idag lastar ett timmerlass tre

travar ca 40 ton på 6 minuter. Den hydrauliska tippen kom i slutet av 30-talet. I dag har en lastbil många hydrauliska funktioner.

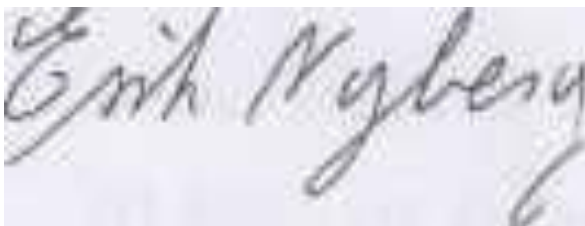
Den första Chevroletlastbilen var fyrcylindrig och hade 40 hästkrafter. Sedan kom olika större lastbilar som t.ex. G M C och någon hade också REO. 1934 fick Birger Göransson sin första Scania. Ford kom med en bra bil på -30 talet. Det fanns flera Fordar i Färila. Före kriget fanns även några Studebaker och Oldsmobil. När den första Volvon kom till Färila minns jag inte. I Föne fanns en åkare Persson, "Masen" kallade vi honom. Det måste vara efter kriget som han hade en som vi tyckte stor lastbil av märket Krupp.

Var det rätt vind så hördes bilen ifrån Föne och hit upp till Storbyn, Nu finns det i huvudsak Volvo och Scania som är mycket bra lastbilar och hästkraftsantalet har nu kommit upp till 400-500 på de stora timmerbilarna.

De automatiska växellådorna börjar nu komma. Tänka sig att man börjar att köra ifrån Härjedalen och till kusten utan att behöva röra växelspaken om det inte finns något hinder så som t.ex. järnvägsbommar i vägen. Vem kunde drömma om något sådant när man började som åkare.

En annan sak att på ett 8 timmars pass kör omkring 60 mil. Ofattbart på 30-talet.

Färila MIDSOMMAR 1987

A photograph of a handwritten signature in cursive script, which appears to read "Erik Nyberg". The signature is written in dark ink on a light-colored background.