

Die nordische Legende

# HAKAN UND DAS UNGETÜM

Illustr. S. 24

Der junge Mechaniker Yves Ballenegger berichtet uns von seinen Erlebnissen in Schweden. Eine Erzählung aus dem Land der Träume...

Die Reise im nördlichen Teil Europas führte mich vergangenen Sommer in das Landesinnere von Schweden, genauer gesagt nach Dorotea. Wenn Sie jemals Gelegenheit haben sollten, dieses gewaltige Land zu durchqueren, dürfen Sie sich diese Kleinstadt inmitten des Königreichs nicht entgehen lassen. Denn dort lebt ein kleines Volk von unbeugsamen, verrückten Transporteuren...

Was für andere das Gold, ist für Dorotea der Wald. Und wer von Holz spricht, muss auch von Transport reden. In Indien den Elefanten aufgebürdet, finden sich diese Lasten hier auf den Rücken riesiger Monstren wieder; Ungetüme mit einer Länge von 24 Metern, einer Breite von 2,60 Metern und einem Gewicht von 56 Tonnen (im Winter 60 Tonnen). Begegnen Sie einmal einem solchen Ungeheuer!

Das Abenteuer begann auf dem Verladebahnhof in Dorotea: Der Bahnhofsvorstand – Sie werden ihn einen Verräter nennen, aber seine Tat ist schnell entschuldigt – hilft mir, ein derartiges Ungeheuer aufzustöbern. Drei Telefongespräche, und er findet eines, das mich in einer halben Stunde abholen würde. Wirklich sympathisch, diese Einheimischen – Merci!

Dann zittert die Erde vor meinen Füßen! Beim Thor, welch eine Masse! Ganz in rot und blau, mit sieben Paar Füßen... Eine riesige Schnauze, mit einem ebenso eindrucksvollen Stossfänger geschützt, und dem Namen in Grossbuchstaben auf die Front gebannt: Scania. Hakan Nilsson, seit 25 Jahren ein Meister dieser Stras-

sen, beruhigt mich: Er hatte die Bestie selbst gezähmt. Ich zeige ihm mein Vertrauen und steige schliesslich auf das Monstrum.

Eine ungeheure Leistung bewegt uns vorwärts: Hakan spricht von 470 Pferden. Und er weiss, was er sagt: Seit acht Jahren führt er in eigener Rechnung Holztransporte aus. Er weiss auch, was er macht: Mit Leichtigkeit lenkt er die 18 500 kg des leeren Ungetüms über Asphalt, später über lose Pisten und schliesslich mitten in den Wald.

Am Ladeort angelangt, vereint sich das Ungeheuer von Meister Nilsson dank eines genialen, hydropneumatischen Systems, mit seinem treuen Helfer, dem Kran Jonsered. Er wird sich nach dem Laden wieder von Scania lösen,

um Gewicht für das Holz zu sparen. Die Baumstämme, die allesamt von einer kleinen Einheit an Männern, mit Motorsagen bewaffnet, abgeholzt wurden, stehen bereit. In nur 20 Minuten sind die 37 Tonnen Holz geladen.

Um das Laden zu erleichtern, schiebt sich die hintere Halterung pneumatisch nach vorn, während die Befestigungsriemen mittels Druckluft betätigt werden. Welch paradiesische Zustände!

Doch auch im Paradies sind die Wege nicht immer eben: Bevor Hakan den magischen Wald verlassen kann, muss er mit seinem Ungetüm eine an sich unmögliche Wendung vollbringen!

Nachdem auch das Unmögliche geschickt getan ist, verweilt «man» noch bei einer kurzen Kaffeepause. Nun bin ich sicher, dass Hakan auch in Begleitung seine guten Gewohnheiten nicht vergisst. Ich profitiere, um ihm einige Einzelheiten aus seinem Leben zu entlocken. Dieser Transport-Dompteur fühlt sich im Sommer besonders wohl. Dann dauert in diesem Land der Tag fast 24 Stunden. Zudem weiss er, dass ihm die 4 Kronen (Fr. 1.–), die er pro 10 km verrechnet, abzüglich aller Kosten, monatlich 5 500 Franken einbringen.

Der Winter ist schwieriger. Auch wenn ihm der Transport von 60 Tonnen erlaubt ist, wird das Leben härter. Mittlere Temperaturen von



■ Scania unterwegs.  
Scania en route.

–20 °C, die manchmal bis –35 °C sinken können, zwei Meter Schnee und fünf Stunden Licht gehören zum Alltag. Während dieser Periode wärmen sich die Monstren im Stillstand an der Steckdose auf. Bei –20° ist das Eis noch griffig wie Asphalt. Sobald es sich aber erwärmt (–7°), ziehen Hakan und Scania eine gemütlichere Gangart vor und vergessen für eine Zeit lang das Bremspedal.

Um sich in diesem Kampf gegen die Elemente zu behaupten, baute Hakan vor den Pranken des Scania Sandgefässe ein, die er von der Kabine aus bedient. Und wenn sich das Ausrutschen auch dadurch nicht vermeiden lässt, hebt er die gezogenen Räder an, um



■ Hakan, der Dompteur und sein Monstrum.  
Hakan, le dompteur et son monstre. Photos: Y. Ballenegger

den Anpressdruck auf den getriebenen Rädern zu erhöhen; und das selbst bei beladenem Fahrzeug! Dann haben die Rentiere im Winter die selbstmörderische Angewohnheit, sich vor die Füsse von Scania zu werfen, der sich mit seinem Stossfänger entsprechend zu wehren weiss. Doch sein Meister wacht darüber, dass er sich nicht an den Tieren vergreift.

Das Leben ist zudem sehr teuer: So kostet das Bier im Restaurant ganze 5 Franken und auf allem und jedem sind Taxen und Steuern zu bezahlen. Und um dem Ganzen die Krone aufzusetzen, sind die Ungeheuer bei den Leuten nicht gerade beliebt. Komisch, denn glücklicherweise – und das trotz der grossen Bussen, die bei Übergewicht zu erwarten sind – unterhalten die Dompteure ausgezeichnete Beziehungen zur Polizei (sagen sie selbst).

Sie haben das Recht, acht Stunden am Tag und zweimal pro Woche sogar 11 Stunden zu arbeiten; nachts und sonntags eingeschlossen. Um ihr Gewerbe auszuführen, müssen sie während zwei Jahren in die Schule, und während einem Jahr einen Zugwagen führen. Danach erhalten sie die Bewilligung für den 24 m-Anhängerzug.

Nach diesen aufschlussreichen Informationen führt mich Hakan 60 km weiter, an den Entladeort. Zu

dieser Jahreszeit beginnt es bereits leicht einzunachten. Das Ungetüm weiss sich zu helfen: Eine ganze Batterie leistungsstarker Scheinwerfer macht die Nacht auf einigen hundert Metern zum Tage. Dort angelangt, steht bereits eine Cousine von Jonsered, dem treuen Kran, bereit. Das eingefleischte Duo leistet wiederum ganze Arbeit. Eine grosse Menge Holz ist bereits geliefert: Noch eine Fahrt, und ein anderer Dompteur wird die Zügel des Monsters übernehmen. Während dem Rest der Nacht gelangt dieses Holz nach Umea, einer grossen Metropole im Golf von Botnien.

Dann führt mich Hakan in seine luxuriöse Grotte, wo uns seine charmante Frau Gemahlin mit einer schwedischen Spezialität verwöhnt: Die Smörebröds (beachten Sie in einem kommenden Artikel die Rubrik «Ihre Rezepte, Madame»). Ein grosses «Merci» an die Nilsson!

Danach haben wir uns getrennt. Und dann: Nichts... Ich glaube, ich bin mitten im Kanton Waadt, in einem Konvoi kleiner 28-Tonnen-Saur(i)er, erwacht. Habe ich dieses fantastische Abenteuer vielleicht nur geträumt?



■ Vor der Abfahrt wird der treue Kran Jonsered abgeladen. Déchargement de Jonsered, la fidèle grue, avant de partir.

Le sang de cette région, comme celui d'une grande partie de ce pays, est l'industrie forestière. Et qui dit bois, dit transports. En Inde on transporte le bois avec des éléphants. En Suède, il semble qu'il soit transporté sur le dos de monstres fabuleux, pouvant mesurer jusqu'à 24 m de long pour 2,60 de large et déplacer 56 tonnes (60 en hiver). Il fallait les affronter!

C'est à la gare ferroviaire de Dorotea que l'aventure a commencé: le chef de gare – un traître me direz-vous, mais qui s'est bien vite fait pardonner – m'a aidé à dénicher un de ces monstres. Après trois téléphones, il en a trouvé un qui allait passer me prendre une demi-heure plus tard. Sympa les indigènes, merci!

Et puis, la rencontre... Par Thor! Quelle bête! Forte de ses sept rangées de pattes, habillée de bleu et de rouge. Une gueule béante, difficilement muselée par un énorme pare-chocs grillagé et son nom tatoué sur la face: Scania. Hakan Nilsson, le maître, sur la route depuis 25 ans, m'a rassuré en me disant qu'elle était déjà domptée. Pour finir, c'est confiant que je suis monté avec lui sur la bête.

Elle ronronne d'une formidable puissance. Hakan dit qu'elle a avalé plus de 470 chevaux. Il sait ce qu'il dit, depuis 8 ans qu'il transporte du bois pour son compte. Il sait aussi ce qu'il fait: il dirige les 18 500 kg de la bête vide avec aisance sur l'asphalte, puis sur une piste non goudronnée et, enfin, en pleine forêt.

Arrivé sur le lieu de chargement, la bête du grand maître Nilsson s'harnache, grâce à un ingénieux

système hydropneumatique, d'une magnifique grue répondant au doux nom de Jonsered. Elle la relâchera après le chargement, de façon à gagner du poids pour le bois. Il aura fallu vingt minutes à Hakan pour charger les 37 tonnes de corps nus des sapins. Des troncs décimés au cours d'une longue bataille par un petit commando d'hommes armés de tronçonneuses et aidés d'effrayants engins débardeurs.

Pour aider au chargement, le ranchet arrière du monstre est ramené pneumatiquement vers l'avant; les tendeurs d'arrimage sont eux aussi actionnés grâce à l'air comprimé. Le paradis! Mais les chemins du paradis sont parfois difficiles: après avoir chargé dans cette forêt magique, Hakan a dû, pour sortir, faire une manœuvre digne d'un demi-tour dans le village d'Epesses!

Avant de partir, on s'arrête pour une petite pause café. Nous avons beau vivre une aventure intrépide, Hakan n'en a pas perdu ses bonnes habitudes. J'en profite pour lui arracher quelques renseignements sur sa vie surprenante. L'été, ce dompteur-transporteur est heureux: il fait jour presque 24 heures sur 24 et il sait que les 4 couronnes (1 Fr.) qu'il facture pour 10 km parcourus lui rapportent, toutes charges déduites, un salaire d'environ 5 500 francs par mois.

L'hiver ça se gâte. Bien qu'il lui soit permis de transporter 60 tonnes, la vie est plus dure. Des températures moyennes de -20° qui poussent jusqu'à -35°; 2 mètres de neige et 5 heures de clarté par

**Légende nordique**

Illustr. p. 23-24

**HAKAN ET LA BÊTE**

Il est des voyages qui débouchent sur l'imaginaire. Tel celui d'Yves Ballenegger, jeune mécanicien, qui nous raconte son périple en Suède.

Cet été, j'ai eu la chance de pouvoir me lancer à la découverte du nord de notre bonne vieille Europe et j'ai décidé d'aller prospecter dans le centre de la Suède. Si vous

traversez ce pays de démesure, ne manquez pas Dorotea. C'est une petite ville au beau milieu du royaume, dans laquelle sévissent d'irréductibles transporteurs fous.

jour. A cette période, les monstres à l'arrêt sont branchés sur le réseau électrique pour protéger leur cœur et leur sang du gel. Par -20° la glace adhère comme de l'asphalte, mais dès que ça se réchauffe (-7°) Hakan et sa bête préfèrent se la jouer pépère et oublier la pédale de frein: une vraie patinoire.

Pour gagner cette nouvelle bataille contre les éléments, Hakan a installé vers les pattes de Scania des réservoirs de sable qu'il commande depuis la cabine. Et quand ce n'est pas suffisant pour éviter le patinage, il relève les pattes infirmes de la bête pour favoriser l'adhérence des pattes motrices; même en charge.

Et puis, en hiver, les rennes ont des tendances suicidaires qui les poussent à se jeter sur la route, qu'ils ne voient pas, juste devant Scania. Scania qui, malgré son

pare-chocs (là-bas autorisé par la loi), a une furieuse envie de les manger tout cru! Mais son maître veille, il estime qu'avec ses 470 chevaux dans le ventre, il vaut mieux lui éviter de bouffer du renne.

De plus, la vie est très chère: par exemple 5 francs la petite bière au restaurant, et des taxes par milliers et pour n'importe quoi. Pour couronner le tout, ces héros ne sont pas très bien vus par le peuple. Bizarre, car heureusement, et malgré les grosses amendes de surcharge qui peuvent leur être infligées, les dompteurs de monstres entretiennent d'excellents rapports avec la police. Ce sont eux qui le disent.

Ils ont le droit de travailler 8 heures par jour et 11 heures deux fois par semaine, la nuit et le dimanche compris. Et pour avoir le droit d'exercer leur métier, ils doivent

faire deux ans d'école et conduire un porteur durant une année avant d'obtenir le permis camion-remorque 24 m.

Après m'avoir fourni des renseignements divers, le grand chef Hakan m'a emmené décharger à 60 km de là. A ce moment-là de l'année, il faisait déjà un peu nuit, et la bête s'aidait d'une multitude de puissantes lanternes, qui éclairaient sur plusieurs centaines de mètres comme en plein jour.

Sur le lieu de déchargement une cousine de sa grue était présente pour aider le couple infernal à travailler. Il y avait là déjà un gros tas de bois. Encore un voyage, puis ce sera un autre dompteur qui reprendra les commandes du monstre. Ils retransporteront ce bois pendant le reste de la nuit en direction d'Umeå, grande métropole au bord du golfe de Botnie.

Ensuite, j'ai été conduit dans la

luxueuse grotte de Hakan, où sa charmante épouse nous a fait déguster une spécialité suédoise: les smörebröds (cela fera l'objet d'un futur article dans la rubrique «et vos recettes, Madame»). Merci les Nilsson!

Après, nous nous sommes quittés. Et puis, plus rien... Je crois que j'ai été réveillé dans le canton de Vaud par un convoi de petits Sauser à 28 tonnes. Ai-je rêvé cette aventure fantastique?



## Protection Juridique Privée



Avez-vous pensé aux avantages de la **Protection Juridique PRIVÉE?**

Vous et votre famille méritez un **soutien total** en cas de:

- Problèmes de contrats (vente, location, leasing, etc.)
- Procédures pénales ou administratives
- Litiges avec vos assurances
- Problèmes de voisinage
- Litiges avec l'employeur
- Questions familiales

**IMPORTANTE REDUCTION POUR MEMBRES «ROUTIERS SUISSES»  
PROTECTION JURIDIQUE PRIVÉE seulement Fr. 95. – par année**

Nous vous renseignons très volontiers!

CAP  
8c, avenue de Champel  
1211 Genève 12, (022) 47 50 50

DAS  
24, Seilerstrasse  
3011 Berne, (031) 25 24 51