

Snömaskinstillverkarna i Arjeplog.

Efter andra världskrigets fanns de som inspirerats av den tekniska utvecklingen och inte minst de motorstarka bandförsedda militärfordonens förmåga att ta sig fram i obanad terräng.

I Arjeplog hade verkstadsägaren Verner Forsenberg,* efter krigsslutet, omkring 1944/45, varit över till Norge och införskaffat några tyska armebandvagnar, som bedömdes ha den teknik, motorstyrka och tyngd, som krävdes för att i kyla, stora snödjup och svår terräng bli funktionsdugliga, som civila nyttofordon. I Nurrholm uppmärksammades också den nya tidens möjligheter och inför en stundande julhandel rekvirerades Forsenbergs omtalade tyska vidunder för en över dagen planerad inköpsresa till Arjeplog.

Vintervägen, 10 km över Uddjaur, var traditionsenligt försedd med gran/björkruskor - spikrakt utmärkt - till den väglösa byn. Vägen preparerad, väl underhållen det vill säga bultad med häst för byns och andra resandes behov, som brukligt var från tidig höst.

Vägens bärighet visade sig dock inte tillräcklig för det tyska f.d. stridsfordonet. Men varför följa en simpel körväg för häst! Förarna av detta tyska oövervinneliga fordon i teknikens framkant valde nu sin egen väg över Uddjaur's is och snö. Problemet var, att på sidan av vägen fanns inte bara snö utan som vanligt vid stora snötyngder, även vatten på isen. Kylan, snön och vattnet på isen skapade problem med framkomligheten, som de tyska armekonstruktörerna nog inte kunnat förutse.

Shoppingresan till Arjeplog för beställarna, bröderna Johan och Bror Modig med fruar, blev så äventyrlig och mödosam att den aldrig upprepades. Hästens renommé som dragare och transportör, oavsett väder och vind, var därmed, åtminstone för en tid, återupprättad!

Byggandet av snömaskiner, tog under 1950 talet en ny inriktning. Utvecklingsarbetet fokuserades på att bygga lätta bandfordon som i likhet med skidor och slädar gick ovanpå snön. Därmed kan nog sägas att grunden för den moderna snöskotern var lagd.

I Arjeplog fanns visioner om hur morgondagens snöfordon borde utformas. Konkreta idéer ledde till olika prototyper och testkörningar. Under slutet av 1950 talet och fram till i början av 1970 talet konstruerades och serietillverkades inte mindre än tre olika modeller av snömaskiner i Arjeplog. Med 1970 talets början kom de första riktigt utvecklade modellerna av dagens moderna typ av skotrar och som då helt kom att ta över marknaden.

*Det berättas att Verner Forsenberg var en person med genuint motorintresse. Bristen på bensin medförde, att många bensindrivna bilar under krigsåren fick byggas om till gengasdrift. Tävlingar med gengasbilar anordnades, främst i södra Sverige, där Verner F sägs, ha deltagit med stor framgång. Han var även en av flera framgångsrika boxare i Arjeplogs dåtida boxningsklubb, där bland annat sedermera landslagsboxaren i mellanvikt, Sven Öhlund fostrats.

I samband med en rallytävling i mellansverige med gengasbilar tog han tillfället i akt att ställa upp i svenska mästerskapen i boxning, som då anordnades i Stockholm. Han nådde till sist finalen i tungviktsklassen, där dock motståndaren blev för svår.

Verner Forsenbergs framfart på rallybanan med sin gengasbil och de hårda nyporna i boxningsringen gjorde att Dagens Nyheters sportkrönikör gav honom det respektingivande namnet "gengasskräcken"!

Härken

Den första "serietillverkade" snömaskinen i Arjeplog kom ut på marknaden i slutet av 1950 talet och gick under produktnamnet "Härken". Konstruktören var ingenjören och ägaren av bilverkstaden Auto-service i Arjeplog "Abbe" Hellander. Abbe Hellander kunde med sin skolade tekniska bakgrund utarbeta kompletta ritningar och underlag för serietillverkning.

Härken försågs till en början med en Vespa skoter motor på 250 cc från italienska Piaggiofabrikerna. En av Abbe Hellanders medarbetare, Harald Lestander, berättar att den italienska leverantören avbröt leveranserna av motorer då man ansåg att de skulle utsättas för större påfrestningar än de var avsedda för och på sikt skulle skada märkets anseende.

I jakten på en annan och större motor blev det senare den italienska märkeskonkurrenten Lambretta som levererade motorerna till Härken. Banden/mattorna till Härken tillverkades av SKEGA i Skellefteå.

Maskinen fick god bärighet, eftersom konstruktören valt att fästa samman och parallellställa de två mattorna. En nyhet i tiden var också att motorn placerades inne i mattorna.

Bland kunderna fanns förutom lokala privata användare större företag som visade intresse. däribland Vattenfall, Televerket och Försvaret, som också genomförde egna tester och visst utvecklingsarbete. Nymanbolagen i Uppsala, dåtida stor tillverkare av bland annat cyklar visade intresse av att förvärva konceptet och starta serietillverkning. Ägarfrågor och finansiering ledde slutligen till att snöfordonstillverkaren "Nordwerk" i Uddevalla tog över rättigheterna till snömaskinen Härken, med rötterna i Arjeplog. Uppskattningsvis har ett 15 tal maskiner tillverkats i Arjeplog under de sista åren på 1950 talet.

Se bilder av [Härken](#) här.

Fjällräven.

I början på 1960 talet presenterades en ny snömaskin på den lokala marknaden. Initiativtagare och konstruktör var fjällbon Seth Fjellner. Konstruktionen byggde i sin enkelhet på iden om en bandförsedd motorcykel, som föraren stående baktill kunde köra och manövrera. Genom att luta maskinen kunde föraren styra färdriktningen som en konventionell motorcykel.

Snömaskinen lanserades under produktnamnet Fjällräven och fick ett bra mottagande. Motorn var en 280 cc, Sachs motor, därmed också kraftfullare än sin föregångare Härken. Den var robust ansågs fungera väldigt bra, med omdömen som "att så här skall en snömaskin vara gjord"

En av de första privata ägarna var Arjeplogaren Petter Fjällström, hemägare i Nurrholm, där maskinen fick komma till användning såväl vid nätfiske på Uddjaur, som vid virkestransporter från den egna skogen. Även de stora företagen med verksamhet i främst inlandet visade intresse, liksom militären, som utförde egna tester i Arvidsjaurområdet.

Motorcentralen i Arjeplog genom ägaren Torsten Westerlund kom i ett tidigt skede att involveras i utvecklingsarbetet av Fjällräven. När intresset för Fjällräven ökade startades en serieproduktion i Motorcentralens lokaler. Under 3-4 år i början av 1960-talet tillverkades 33 stycken "Fjällrävar"!

Se bilder av [Fjällräven](#) här

Sputniken

Den första serietillverkade "Sputniken" lanserades på den lokala marknaden i början av 1960-talet. Den första prototypen utvecklades av Bertil Holmgren, Slagnäs. I Arjeplog utvecklades maskinen vidare, av Gustav Ederlöv och sonen Bengt, som byggde ytterligare två maskiner. Bengt Ederlöv hade tidigare under ett antal år varit anställd som servicechef för Europa hos Kanadensiska Bombardier (Skidoo).

I Ryssland hade man 1957 skickat upp den första rymdfarkosten, som fått det ryska namnet "Sputnik". För att anknyta, får man anta, till den högteknologiska utvecklingen ute i världen, var det naturligt att den ryska rymdfarkosten också fick ge namn åt nya snömaskinen i Arjeplog!

Sputniken var till skillnad från sina lokala föregångare försedd med två separata mattor/drivband, med motor och drivaxlar placerade mellan dessa. I likhet med Härken hade Sputniken ett dragfordon med en släpkälke, varifrån föraren sittande kunde manövrera maskinen.

Efter prövning av olika motoralternativ blev valet en fläktkyld, Sachs 2-takts, 10 hkr motorcykelmotor på 191 cc, med 4 växlade växellåda. Motorn användes bland annat i den tyska trehjuliga minibilen Messerschmitt, som tillverkades åren 1955-1964. För att backa bilen kunde motorn startas om och gå baklänges, denna typ av backväxel anses vara en föregångare till exempelvis Ski-doo's elektriska back, som i vidareutvecklade form används även idag.

Backväxeln var av naturliga skäl en mycket användbar köregenskap och bidrog säkert till att denna tredje generation, lokalt utvecklade snömaskin, fick ett positivt mottagande.

Efter att lämpliga produktionslokaler kunde disponeras i centrala Arjeplog bildades bolaget Arjeplogs snömaskiner med bröderna David och Olle Sundström som drivande krafter. Företaget tillverkade omkring 35 maskiner fram till senare delen av 1960-talet.

Se bilder av [Sputniken](#) här