

En tidning från
**Teknikens
Värld**

Pelle P - mannen bakom P1800 ★ Destination Sverige: Legendariska Lapporten ★

BILHISTORIENS FÖRSTA GT - I himmelriket med Lancia Aurelia Coupé

KLASSISKA BILAR

**NY
TIDNING!**

NY AVDELNING: VAR DET BÄTTRE FÖRR?

MINI MOT MINI
Countryman 1968 möter Clubman 2011

Nr 8, 2011
Pris: 69 kr,
79 Nkr, 8,90 Euro

**STORT!
BRETT!
BILLIGT!**

KÖPGUIDE
15
BILAR MED
POP-UP-LYSEN

TEMA: TERRÄNGLIMOUSINER

SÜVERÄN LYX

INTERNATIONAL ★ JEEP ★ RANGE ROVER

FARSANS MORRIS
I familjen sedan ny, 1957

VOLVO P958-X1

Provkörd: Den allra första
prototypen för P1800.

MERCEDES PULLMAN

Tillverkad för presidenter och
påvar - ratad av vår egen kung.

ALFA ROMEO 164

Körglädje och mysig körställning
- välkommen som klassiker, Alfa.

TIDSAM 4536-08
08
7 388453 606905



Vissa vägar etsar sig fast som en tatuering i minnet. Hänförande landskap eller antalet kurvkrökar per kilometer kan göra ett evigt intryck i hjärnbanken.

E10 mellan Kiruna och Riksgränsen är oförglömlig för sin magiska nutidshistoria.

TEXT HANS HEDBERG | FOTO GLENN LINDBERG, BORG MERSCH

HISTORISK RESA I RALLARNAS SPÅR

S om en hälsning in till äkta same-land sträcker E10-asfalten ut sig längs med Torneträsk, landets näst djupaste sjö. Vägen invigdes så sent som 1984, tidigare var det biltåg på järnvägsvagn som gällde om du ville ha bilen med dig över fjället. Skenorna löper oftast ett stenkast bredvid E10-sträckningen för att ibland ta annorlunda spårval.

Den svenska gruvdriften krävde tidigt transport av den svarta malmen men hamnen i Luleå räckte inte till. Narvik på norska sidan låg bättre till. I november 1902 låg rälsen färdig, men kung Oscar II väntade med invigningen tills ljuset och sommarvärmen kommit tillbaka. Då hade de 5 000–6 000 rallarna försvunnit från bygden för andra jobb i nybyggarsverige.

KRING FÖRRFÖRRA sekelskiftet var området mellan Narvik och Kiruna fullt av småbyar och arbetsläger som huserade människorna som byggde denna första moderna transportlänk i det annars karga samelandet. Lönen för rallarna var avsevärt högre än i fabrikena långt söderut. Samtidigt var jobbet oerhört slitsamt och krävande. Något som bland annat rallarkyrkogården i Tornehamn berättar om.

Fortfarande går det att vandra vissa partier av rallarnas materialväg, som byggdes för att järnvägen skulle bli till. Eller gör som jag och fotograf-Glenn, ta bilen. Sista årsmodellen, 1975, av Volvo 164 känns helrätt när vi studerar det svenska stålets hållfasthet. Just vårt exemplar har importerats från USA via Norge och vi hjälper till att transportera bilen över kölen.

Katterjåkk ligger strax efter Riksgränsen,

här går det att bo i lägenhetshotell med betydligt bättre standard än rallarna bodde i för drygt hundra år sedan. Byn var annars ett av huvudnaven i järnvägsbyggandet. Sjukstuga med apotek, affär, bageri, stallar och kapell byggdes fort upp. Vissa av byggnaderna står fortfarande kvar, även om besök sker på egen risk på grund av eftersatt underhåll. K-märkta upplyser de oss nyfikna informationsturister om dåtiden.

Den raka B30-sexan tar oss vidare västerut. Vägen slickar Torneträskes södra strand, eller Vässejävri som sjön heter på nordsamiska.

Arkarna, de kubiska lådorna på skidor med hål i golvet, vilar sig längs stenstränder i den bleka sommarsolen och vill inget hellre än att vintern ska komma. Så fort trygg sjöis »



► Med svenska rallare och snus sade järnvägskung James Hill att han kunde bygga en järnväg "ända in i helvetet". Det slets även hårt på hemmaplan, som här på Malmbanan, norr om Kiruna runt år 1900.