Gummihjulsvagnar, Enasladdar och harvar från Ribbingebäck

– om redskapsproducerande verkstäder i Uppsala län I

BO LARSSON

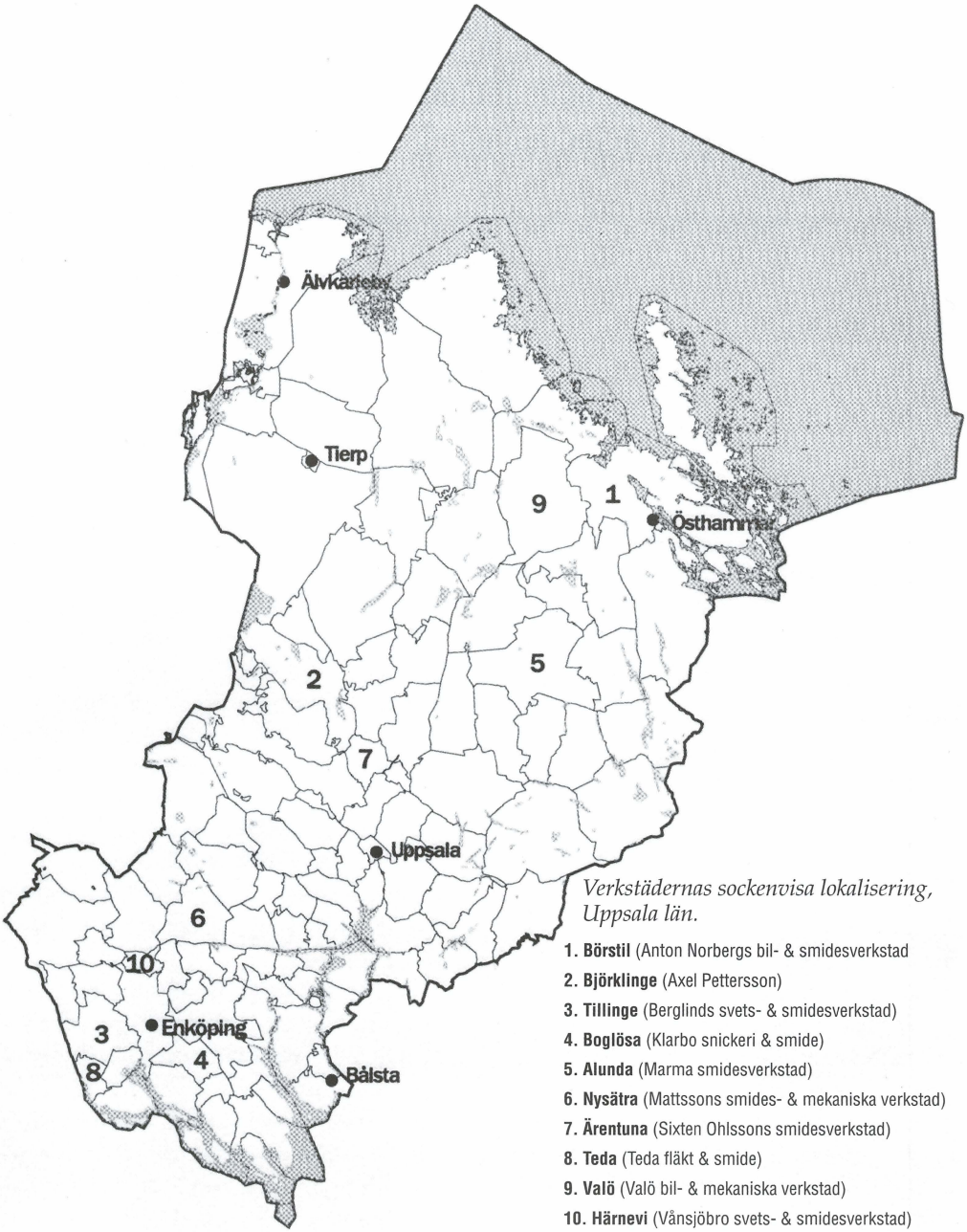
En kväll för snart 90 år sedan tittade en åttaåring in genom fönstret till en bondes smedja. Det han såg fascinerade honom. Gnistorna flög över golvet när bonden med kraftiga slag bearbetade järnet.

Jag tyckte det var helt fantastiskt och jag stannade länge och följde intresserat arbetet. Jag minns att jag fick en rejäl åthutning när jag kom hem med mjölken, för att jag hade varit borta så länge. Men jag tror att den här kvällen fick en livsavgörande betydelse för mig.

Pojken hette Allan Grundström och blev med tiden själv smed och verkstadsägare. Hans verkstad är en av tio "huvudpersoner" i denna artikel. Syftet med den är att presentera en kategori företag som vi förut haft mycket liten kunskap om; de som varken var bysmeder eller storindustrier men som ändå tillverkade redskap och maskiner åt behövande jordbrukare.[1]

Uppkomsten av dessa verkstäder började redan i slutet av 1800-talet. Då hade den industriella revolutionen i vårt land nått så långt att ett närmast symbiosliknande förhållande med jordbruket uppstått. Industrin behövde arbetskraft, vilket den fick från jordbruket. Jordbruket behövde kraftfulla maskiner och redskap, vilket det fick från industrin. I norra Uppland grundades redan då flera verkstäder med jordbruksmaskiner som sitt främsta område. Dessa utvecklades till relativt stora företag, med i ett fall upp till 150 anställda.

Här är det dock betydligt mindre rörelser som står i centrum; verkstäder som nästan alla grundades under 1930- och 40-talen. Vid denna tid inträffade en ny stark mekaniseringsvåg inom jordbruket, med traktorn och gummihjulsvagnen som viktiga produkter. I det följande ska jag presentera dessa företag med avseende



Verkstädernas sockenvisa lokalisering, Uppsala län.

1. **Börstil** (Anton Norbergs bil- & smidesverkstad
2. **Björklinge** (Axel Pettersson)
3. **Tillinge** (Berglinds svets- & smidesverkstad)
4. **Boglösa** (Klarbo snickeri & smide)
5. **Alunda** (Marma smidesverkstad)
6. **Nysätra** (Mattssons smides- & mekaniska verkstad)
7. **Ärentuna** (Sixten Ohlssons smidesverkstad)
8. **Teda** (Teda fläkt & smide)
9. **Valö** (Valö bil- & mekaniska verkstad)
10. **Härnevi** (Vånsjöbro svets- & smidesverkstad)

Tabell 1. De tio undersökta verkstäderna

Företag och ort	startår	slutår	största antal anställda	viktiga produkter
Anton Norbergs bil- & smidesverkstad, Östhammar, Börstil sn	1917	1982	ca 8	vagnar, traktorkärror, bilreparationer
Axel Pettersson, Sjöhagen, Björklinge sn	ca 1900	1975	ca 4–5	vagnar, bondsmide, ombyggnad till traktordrift
Berglinds svets- & smidesverkstad, Nykvarn, Tillinge sn	troligen 1932	2000	5	vagnar, bondsmide, ombyggnad till traktordrift
Klarbo snickeri & smide, Klarbo, Boglösa sn	ca 1935	1990–91	ca 4	vagnar, bondsmide, Klarbosladden
Marma smidesverkstad, Marma, Alunda sn	1939	1980-tal	ca 5	vagnar, traktorkärror, bondsmide
Mattssons smides- & mekaniska verkstad, Mosta, Nysätra sn	1944	1959	ca 15	Brunnsborrning, bondsmide, RB-harven
Sixten Ohlssons smidesverkstad, Storvreta, Ärentuna sn	1946	1989/90	ca 6	kälkar, traktorkärror, bondsmide, legoarbete
Teda fläkt & smide, Fröberga, Teda sn	ca 1930	fortf. i bruk	4–5	fläktar, höinjektorer, tröskverksrep. bondsmide, legojobb
Valö bil- & mekaniska verkstad, Valö sn	1947–48	fortf. i bruk	6	traktordrag, ombyggnad till traktordrift, bilreparationer
Vånsjöbro svets- & smidesverkstad Härnevi sn	1936	1976	ca 5	Enasladden, byggnadssmide, legojobb

på vissa nyckelord: grundare, start- respektive slutskede, anställda och produkter. Först vill jag dock tacka alla de personer jag intervjuat inför undersökningen. Utan att de så beredvilligt delat med sig av sina erfarenheter hade vare sig denna artikel eller den föregående och mer omfattande rapporten varit möjlig. Jag vill också be de läsare som känner till fler verkstäder av detta slag att höra av sig till mig på Upplandsmuseet. Jag är tacksam för all information.

Startskede

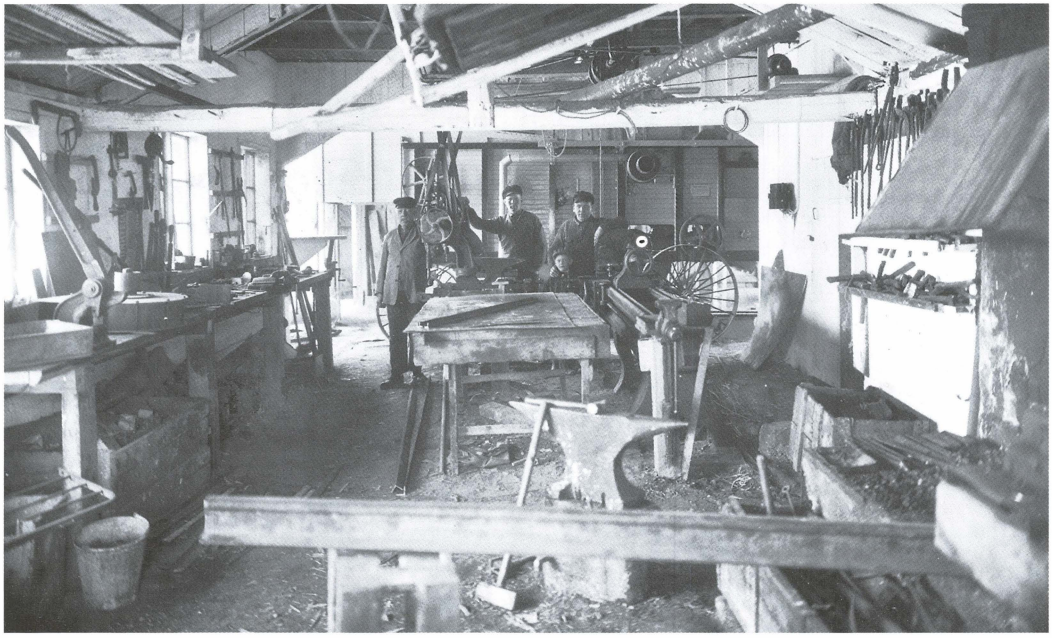
Tabell 1 visar de tio företagen med avseende på vad som kan kallas basfakta. Både företagens geografiska placering liksom deras tidsmässiga uppkomst är spridd, men några mönster går att uppfatta. Det finns t ex en viss koncentration till Enköpingstrakten, med fem verkstäder lokaliserade nästan i en ring runt staden (se karta). Den placeringen beror knappast på en tillfällighet. Området är klassisk jordbruksmark och bör ha varit väl lämpat för verkstäder som producerade jordbruksredskap.

Tidsmässigt skiljer det nästan 50 år mellan den äldsta och den yngsta firmans etablering. De allra flesta började dock sin verksamhet under 1930- och 40-talen; fem stycken under det förstnämnda decenniet och tre under det andra. Här hade den ovannämnda nya mekaniseringsvågen stor betydelse. Traktorn och, som vi kommer att se, inte minst gummihjulsvagnen var viktiga produkter för dessa företag.

Arv eller intresse

På ett individuellt plan kan företagsetableringarna hänföras till intresse och/eller arv.[2] Av de verkstäder som startade på 1930-talet räknar jag Klarbo snickeri & smide, Marma smidesverkstad och Vånsjöbro svets- & smidesverkstad till den förstnämnda kategorin. Allan Grundström, ägaren av Marma smidesverkstad, är kanske den som allra tydligast kan hänföras till denna. Hans inledningsvis beskrivna barndomsupplevelse satte djupa spår. Redan som 12-åring kom han i smideslära varefter han arbetade i flertal verkstäder innan han 1939 blev sin egen.

De två återstående av de firmor som etablerades under 1930-talet – Teda fläkt & smide och Berglinds svets- & smidesverkstad – kan båda sägas ha arv som orsak till grundandet. Den sistnämnda firman existerade mellan 1930-talets början och år 2000. Elis Berglind köpte vid den förstnämnda tidpunkten ett före detta slakteri och gjorde om till verkstad. Även dessförinnan hade han i några år haft ett liknande företag, men "smått och ynkligt" som hans son och efterträdare Kurt Berglind uttrycker det. Att jag har placerat Elis Berglind i arvskategorin beror på att också hans far var smed. Denne hade sin verkstad på den västmanländska sidan av den närbelägna landskapsgränsen.



Teda fläkt & smide grundades 1932 av Uno Carlsson, mannen längst till höger. Framför honom står sonen Tore som arbetade inom företaget i nästan hela sitt aktiva yrkesliv. Övriga personer är från vänster Tore Carlssons farfar Karl Fredrik Karlsson samt Lennart Rehn, anställd på verkstaden. Foto från 1930-talets mitt. Privat ägo.

Kurt Berglind, företagets sista ägare, tog över 1955 när fadern gick bort. Hans övertagande exemplifierar ovanligt tydligt innebörden av ordet "arv". Kurt Berglind var bara 20 år 1955, och hade inte pappan dött hade han nog arbetat med annat. Han tyckte att verkstadsarbetet var oerhört tråkigt när han var i övre tonåren. Ansvaret för firman kunde han dock inte lämna över till sin mor, även om det var hon som till en början stod som verkstadens officiella ägare.

De tre firmor som etablerade sig under 1940-talet grundades i en konjunkturmässigt säkrare period. Produkter som gummihjulsvagnen och andra tekniska nyheter slog igenom ordentligt efter andra världskriget och det torde varit enklare att få en rörelse på fötter. Men även grundarna av dessa verkstäder hade naturligtvis individuella orsaker till sin etablering. I uppdelningen mellan arv och intresse är det här uteslutande intresset som råder.

Folke Mattsson. Bilden troligen tagen när Folke Mattsson 1957 tog sitt mästarbrev, observera finbyxorna. Privat ägo.

Folke Mattsson är kanske det tydligaste exemplet. Ursprungligen från Alunda, och med en far som arbetat som rallare och snickare, började han i 18-årsåldern (Folke Mattsson var född 1916) som smideslärling. Han hade sedan flera olika anställningar fram till 1944, då han startade sin egen verkstad i Mosta, Nysätra socken. Att jag så påtagligt hänför honom till intressefaktorn beror på hans reaktion efter den auktion som hölls när han 1959 gjorde konkurs. Folke Mattsson var då mycket ledsen och yttrade att han hela sitt liv önskat en egen verkstad.[3]

Slutskede

Under 1950-talet tog den process fart som en forskare kallat "steget från muskelkraft till maskinkraft". Från andra världskrigets slut till 1990-talets början halverades antalet arbetstimmar inom jordbruket trots att produktionen ökade. Orsaken står att söka i faktorer som större och rationellare brukningsenheter och förbättrad husdjursavel, men även i en ny och effektivare maskinteknik. Parallellt med den tekniska utvecklingen ökade dock konkurrensen från utländska tillverkare av jordbruksredskap. Även om denna var hård under hela 1900-talet, accentuerades den särskilt från och med 1960-talet. Den utvecklingen gjorde sig gällande även för de företag det är fråga om här. Vånsjöbro svets- & smidesverkstad lade ner 1976, då ägaren gick i pension och anställda övervägt men inte vågat ta över driften. En orsak var att större och effektivare maskiner tävlade om marknaden.

Ännu en rörelse som upphörde på 70-talet var Axel Petterssons smedja i Björklinge. Då hade Sven-Olof Pettersson, sonson till grundaren, slutat redan 1970

medan hans far fortsatte något år över pensionsåldern, om än i liten skala. Produktionen under de sista åren bestod till stor del av byggnadssmide.

Tre av verkstäderna upphörde under 1980-talet: Anton Norbergs bil- & smidesverkstad, Marma smidesverkstad samt Sixten Ohlssons smidesverkstad. Den förstnämnda 1982 och enligt Håkan Norberg, den dåvarande ägaren, på grund av ett flertal faktorer: lokalerna var slitna, det var mycket att stå i och betalningen var inte bra. När Håkan Norberg fick erbjudande om arbete på Forsmarks kärnkraftverk accepterade han det. Vid det laget var dock verkstaden inriktad på bilar och bilreparationer. Jordbruksprodukterna hade till största delen försvunnit i och med 1950-talet, även om tillverkningen av traktorkärror hängde med ännu något decennium.

För Marma smidesverkstad är det svårare att ange ett exakt årtal för firmans upphörande. Enligt Allan Grundströms son Christer ville fadern aldrig sluta arbeta, trots att han – född 1905 – passerat pensionsåldern med god marginal. Det blev i stället sjukdom som fällde avgörandet. Allan Grundström drabbades 1985 av lungcancer men "körde", enligt sonen, "på i sina blåkläder" ett tag till. Det sista besöket i verkstaden ägde rum hösten 1986. Christer Grundström hade lovat en bonde att vässa ett par plogspetsar och gick för att fråga sin sängliggande far om råd.

Allan Grundström 1978. Foto Christer Åhlin, Upsala Nya Tidning.

Hörrudu, sa jag, hur ska jag hålla den här och i vilken ordning ska jag göra det här för att smida ut den? Han svarade inte så mycket på det så jag gick ut igen, tänkte att det blir vad det blir. Det dröjde fem–tio minuter så kom han ut i sin gamla mundering. Träskor, han gick alltid i träskor, såna här med påspikade däck från bilar. Han var bara en och sextio så han blev lite längre. Framför allt så... ja, det var väl mjukt att gå på, på betonggolven här. Då kom han ut så, precis sme'klädd. Svetten rann. Flytta på dig, sa han. Och så tog han den där spetsen så här i den där klykan. Man greppar den med en speciell tång. Då hade jag eld i fyr'n där, så han stoppade in den där spetsen.

Det var liksom en kåpa över fyr'n så här. Han var ju alldeles slut, så han stod så här och lutade huvudet mot den här kåpan och värmde den här spetsen så att den blev knallröd. Jag tänkte faan det här kommer ju smälta ned! Och så tog han bara ett djupt andetag och ställde sig vid fjäderhammaren, maskinen där. Och så smidde han ut den där spetsen. Precis som det skulle ha varit. På en och samma värmning. Och så tog han den där... Jag ser det här framför mig, han tog den där spetsen bort från fjäderhammaren och så kastade han in den i fyr'n igen, bredvid elden. Nu såg du hur det gick till, sa han. Så slängde han den där tången. Sen var han aldrig ut där mer, vet du. Så det var faan otroligt! Han var totalt färdig! Det var sista knycket, alltså. Verkligen sista knycket! Det var en rysare.

Christer Grundström har sedan 1970-talets början en egen firma, belägen i sin fars lokaler. Hans huvudsakliga tillverkning rör dock inte jordbruksredskap, utan minigolfbanor.

Två firmor upphörde i början av 1990-talet respektive år 2000, och två är fortfarande igång. Gemensamt för dem alla är dock att de redan tidigare slutade med produktionen till jordbruket. Hos de ännu existerande verkstäderna på 1960- och 80-talen, för Berglinds svets- & smidesverkstad i början på 90-talet (de sista åtta åren ägnades huvudsakligen åt reparationer och underhåll av tidigare byggda traktorkärror) och hos Klarbo snickeri & smide på 80-talet. Enligt ägaren till den sistnämnda kom sedan "de stora företagen och då kunde inte vi hänga med."

Mattssons smides- & mekaniska verkstad i Mosta är med sin tidiga konkurs speciell i sammanhanget. 1959 var produkter till jordbruket fortfarande en gångbar vara, även om den perioden började lida mot sitt slut. Orsaken till upphörandet ligger troligen därför inte i utvecklingens gång. Kanske har sonen Lars Mattsson och vännen och den f d anställde medarbetaren Ivar Eriksson rätt, när de båda pekar på Folke Mattssons skapelselusta som möjlig orsak till upphörandet. Om fadern, enligt Lars Mattsson, "var duktig på det här med att göra grejor, så var han lika dålig på ekonomi". Ivar Eriksson är inne på samma spår när han berättar om hur Folke Mattsson tillverkade en egen brunnsborrningsmaskin.

Det var inte lönande vet du, att hålla på så. Det fanns så fina maskiner. Jag köpte en 1948 och den går ju än. Men han ville konstruera fram en själv. Det var ju det som han gick på knä för, om man säger så.

Anställda

I tabellen ovan är mängden anställda relativt vagt angiven. Det beror på att de anställda personerna varierade i antal under åren, också för en och samma firma, och mina intervjupersoner har haft svårt att minnas det exakta antalet.

Mattssons smides- & mekaniska verkstad. Från vänster Ingvar Torngren, okänd, Ivar Eriksson, Folke Mattsson. Foto cirka 1950, privat ägo.

Under exempelvis Mattssons smidesverkstads femtonåriga livstid skiftade numerären från en eller två upp till femton personer.[4] Därtill kommer att tillfälligt anställda inte tycks ha varit ovanliga vid arbetstoppar. Teda fläkt & smide hade ett rum iordningställt för sådana personer och Axel Pettersson i Björklinge fick ofta besök av "luffarsmeder", vandrande gesäller, som stannade en längre eller kortare tid. I Vånsjöbro hände det att extrapersoner anställdes under vintern, ofta lantbrukare vars egen verksamhet inte var i full gång. En vinter var de tio som arbetade och ägarens svägerska Marianne Eriksson skämtar om att deras chef då skaffade sig långrock. Nu hade han kåk, båt, bil och tio anställda – "nu ska jag bara gå här och inspektera".

Kvinnorna

I min intervju med Christer Grundström finns följande citat:

Jag vet med fullständig säkerhet att han [Allan Grundström] började klockan fem. Klockan 10.00 var det mat. Då skulle personalen, dom här gubbarna, ha mat. Och då gick han in... han kunde säkert inte steka ett ägg, vet du. Min mor var hemmafru såklart, hon hade ett jämnt göra att åka cykel, driva in pengar, betala räkningar och föra bok och sånt där. När hon dog så köpte han en kokbok som står här än idag.

Citatet är talande på flera sätt. Dels pekar det på hustrun, kvinnornas, betydelse för verkstadsarbetet, dels visar det på en i våra dagar sällsynt anställningsform; att kost ingick i lönen. Jag ska börja med det förstnämnda.

I min undersökning har jag endast stött på en kvinna som arbetat på verkstadsgolvet. Det är Marianne Eriksson som 1949 anställdes i Vånsjöbro. Att hon började där berodde på ägaren, Nils-Evert Eriksson, som tillika var hennes svåger. Han tyckte inte att hon skulle fortsätta sitt dåvarande arbete som barnflicka utan bad henne komma till honom. Då skulle hon slippa "gå där med svältlön". Begynnelselönen blev fem kronor om dagen, två kronor mer än på den föregående tjänsten. Marianne fick lära sig att svetsa och så småningom var det hon som lärde ut hantverket till sin blivande make, Åke Eriksson. Enligt honom var hon berömd för sina släta svetsfogar. "Det där måste vara Marianne", kunde kommentaren låta när någon beskådade en jämn och snygg fog.

Marianne Eriksson arbetade heltid i verkstaden fram till 1955. Efter giftermål med Åke blev hon hemmafru. Fortfarande kunde hon dock, vid behov och fram till första barnet, göra sporadiska insatser på verkstaden. Hon trivdes där, och mötte inte några nedsättande kommentarer angående sitt kön. Däremot kunde sådana förekomma bland tjejkompisarna. Det ansågs finare att arbeta som jungfru i staden än att hålla på med smutsigt jobb på en "skitig" verkstad.

Marianne Eriksson är den enda kvinnan i min undersökning som hållit på med verkstadsarbete. Men kvinnor spelade många gånger ändå en roll för före-

Åke och Marianne Eriksson år 2000.
Foto Bo Larsson, Upplandsmuseet.

tagens levnad. Jag tänker främst på ägarnas hustrur, som uträttade ett tyst och kanske inte alltid uppmärksammat arbete. Av mitt intervjumaterial framgår det att i minst sex av verkstäderna ansvarade hustrun under någon period för bokföring och/eller matlagning till de anställda.

Klarast har kvinnornas betydelse uttryckts för Marma smidesverkstad och Berglinds svets- & smidesverkstad. Om sin mamma Evy säger Christer Grundström att "hon hade ett slit". Mamman skickade räkningar och hon skötte maten. Hon var bara 50 år när hon dog 1963. "Jag minns henne bara som plågad, får jag säga. Ett slit var det! Här nere där det är gräsmatta nu var det potatisåkrar."

Kurt Berglinds mamma skötte hushållet för honom när han övertog rörelsen efter sin fars bortgång och fram till att han gifte sig med sin fru Ulla-Britt. Ulla-Britt Berglind skötte sedan bokföring, städning, tvätt och såg till att han kunde komma in till dukade bord.

Lönen

Kost – och i vissa fall även logi – ingick ofta i lönen för verkstädernas anställda. Hos Allan Grundström tydligen så sent som i början av 1960-talet, att döma av citaten ovan. I övriga intervjuer där ämnet förekommer, tycks löneformen dock ha gällt tidigare perioder. Allra tidigast förekommer den hos Axel Petterssons smedja i Björklinge. Kristian Westerberg, bror till Axel Petterssons hustru Hanna, skriver i en minnesskrift om sin tid som lärling hos systerns make:

> Ja, när jag var sexton år gammal kom jag i smedslära hos min svåger i Björklinge, det blev ej några sötebrödsdagar må ni tro börja sex och sluta åtta på kvellen en halv timmes midda, 25 öre om dagen samt mat och husrum.

Kristian Westerbergs lärlingstid hos svågern ägde rum vid tiden för förra sekelskiftet, omkring år 1900. De andra exemplen härrör från senare tider. Hos Teda fläkt & smide fanns ett rum iordninggjort där mer tillfälliga arbetare kunde övernatta. Under vilken period detta gällde är dock oklart. Hos Elis Berglind bodde – särskilt under andra världskriget – anställda ovanpå smedjan och åt sina måltider i boningshuset. Ivar Eriksson, anställd hos Folke Mattsson mellan 1947 och 1954, åt under sina första anställningsår maten hos sin arbetsgivare. Han började arbetsdagen klockan sju, åt frukost klockan nio för att fyra timmar senare få middag. Ivar Eriksson framhåller dock att detta inte var något exceptionellt. Arbetade man åt någon, en bonde eller någon annan, fick man alltid mat under arbetsdagen.

När Ivar Eriksson åt hos Folke Mattsson var bara han eller någon till anställd. De år som verkstaden hade många anställda hade dessa maten med sig. Det hade också Sören Silén, som arbetade på verkstaden i Vånsjöbro mellan 1967 och 1976. Även han började sin arbetsdag klockan sju på morgonen. Halvtio hade han en kvarts kafferast liksom vid tretiden på eftermiddagen. En halvtimmes matrast mitt på dagen gav honom tid att äta den medhavda matlådan, varmhållen i värmeskåp eller värmd på en gammal spis. Viktigt var dock att det gick fort. Sommartid gällde det att hinna få en sovstund på gräsmattan utanför, andra årstider var det "skitgubbe" som gällde. "Det var det viktigaste, att man åt så fort som möjligt så att man hann spela kort."

Kost och logi var naturligtvis bara delar av lönen. Kristian Westerberg fick 25 öre om dagen i kontant ersättning när han omkring 1900 arbetade hos sin svåger i Björklinge. Ett halvsekel senare fick Marianne Eriksson i Vånsjöbro fem kronor i dagslön. Något år därefter – under 50-talets första hälft – betalade Arne Käll i Valö sina montörer två kronor i timmen för reparationer av traktorer och maskiner. Då tog han själv tre kronor av den betalande kunden. Ivar Eriksson, Mattssons smides- & mekaniska verkstad, är osäker på sin lön – "tänk att man aldrig skrev upp det" – men gissar på fyra eller fem kronor i timmen.

Summan låter kanske något osäker i ljuset av vad hans arbetskamrater på andra verkstäder tjänade, men också själva löneutbetalningen kunde ibland komma i farozonen. Per-Erik Lundin var under andra världskriget anställd på Marma smidesverkstad och arbetade dessförinnan hos smeden Einar Karlsson i Jälsta. Hans spontana reaktion när lönen kommer på tal är att

> dom aldrig hade några pengar, så man kunde inte få några. Jag kommer ihåg att när jag jobbade hos Jälstasmeden fick jag restskatt men jag hade ju inte fått några pengar. Jag skrev [till skattemyndigheten] och sen hörde jag aldrig något mer. Nej, man kunde få två kronor till lördagskvällen, det var bara så.

Per-Erik Lundin var ung då, åt gjorde han på arbetsplatsen och behövdes det bodde hans mor i närheten. Ändå har han i efterhand funderat på hur han klarade det. Hans svar till sig själv – och till dem som säger "vad dum du var som jobbade" – är att "vad skulle man göra?".

Den frågan behöver Sören Silén aldrig ställa. Hans tid på Vånsjöbro smidesverkstad inföll under en för Sverige gynnsam tid. När han började 1967 var hans timlön fyra kronor, 1976 – då företaget upphörde – låg den på tio kronor. Om de första åren på verkstaden säger Sören Silén att han "nog aldrig haft så mycket pengar som då". Han bodde billigt hos sina föräldrar, en liter bensin till Amazonen kostade 75 öre (full tank 30

kronor) och en 37:a brännvin kostade 18 kronor. När han i 20-årsåldern gifte sig och flyttade ihop med sin fru låg hyran för en tvårumslägenhet på 235 kronor. Med den nettolön på 1200 kronor i månaden han då hade, "hade man bra med pengar över".

Fackföreningarna

Under tre av mina intervjuer med de verkstadsanställda har medlemskap i fackföreningar diskuterats. Det gemensamma för dessa tre är att ingen – under den tid de arbetade på just den verkstaden – var medlem. Per-Erik Lundin på Marma smidesverkstad var inte med trots att facket fanns representerat på arbetsplatsen och trots att Allan Grundström själv varit fackföreningsordförande.[5] Inte heller var Ivar Eriksson hos Folke Mattsson medlem i fackföreningen. Den fanns inte ens representerad på arbetsplatsen, mest beroende på, tror han, att "ingen tog tag i det". I verkstaden arbetade mest unga grabbar från landsbygden, vars föräldrar heller inte var medlemmar i någon förening. Det var annorlunda när Ivar Eriksson började arbeta i Uppsala, då "var man på mig med detsamma om medlemskapet".

I Vånsjöbro var varken Sören Silén eller hans arbetskamrater medlemmar. Enligt honom fanns det inget behov, lönemässigt låg de alltid lite över vad kollektivavtalet förespråkade. Visserligen kunde det hända att någon från fackföreningen kom och ville värva dem, men "vi förstod aldrig varför vi skulle betala till dem. Vi fick vad vi skulle ha ändå."

Anställda – en berättelse

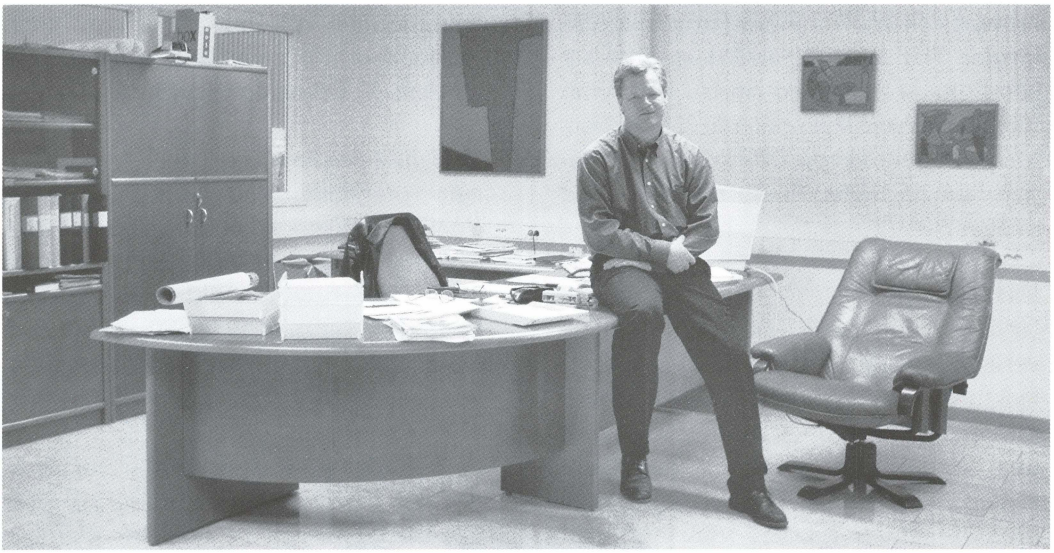
När Sören Silén slutade sitt arbete på Vånsjöbro svets- & smidesverkstad 1976 berodde det på att företaget lades ner. Då hade han arbetat där sedan 16-årsåldern (Sören Silén är född 1952). Han får avsluta detta avsnitt om verkstädernas anställda, genom att berätta om sin tid i Vånsjöbro.

Det var nog 1967 jag började. Min bror jobbade redan där, så det var nog därför jag också ville dit. Jag åkte ner på mopeden och frågade. Jag minns att det var en måndag och han sa "nej, jag har inget jobb". På tisdagskvällen ringde han och sa att han hade arbete.

Jag gick yrkesskolan först några veckor innan jag började hos honom, men jag tyckte inte att jag lärde mig någonting. Hos Evert fick jag inte lära någon teori, inga beräkningar och ingen matematik. Men jag lärde mig att borra och svetsa, jag lärde mig yrkeskunskapen mycket lättare.

Den första tiden stod jag och gjorde små brickor, borrade och gängade. Sen fick jag börja svetsa ganska omgående och det var det jag arbetade mest med sedan. Det fanns ett litet plåtskjul där ute. Det var där jag stod och svetsade ihop den här Enasladden. Det var 20 grader kallt där på vintrarna och 30–40 grader varmt på somrarna. Så det var... Ja, det var roligt.

Jag fick lära mig mer och mer och sen kom



det nya lärlingar som jag fick visa. Man fick göra allting, kan man säga. Från att svetsa beställningsarbeten till Sparrsätra mekaniska till att måla och sätta ihop Enasladden. Den tog det lång tid att lära sig – tre till fyra år. Det fanns inga ritningar till den utan man måste få in allting i huvudet, veta och känna hur den fungerade. Det fanns kanske nån skiss på något mått som man sparade, eller att man skrev upp balkarnas längder. Dom kommer jag fortfarande i håg i huvudet, de hette 42:an, 48:an och 52:an, efter storlekarna.

Mot slutet av min tid där kunde man få någon ritning ibland, på något man skulle göra. Det var inte så vanligt, men man kunde få en ritning och sen göra produkten från början till slut. Det är ju mycket roligare att jobba på det viset, än att till exempel stå på Bacho och göra skiftnycklar och tempoarbete.

Men visst, tempoarbeten förekom även om de var sällsynta. Det där första jobbet jag gjorde, när jag borrade och gängade brickor, var ett sådant. Det var små plattjärn eller fästöron som det skulle vara två gängade hål i. Dom kunde komma i serier om 3000 stycken.

Sen kommer jag ihåg att vi under några år gjorde ett löpande band för en av balkarna till Enasladden. Alla människor i verkstaden var med på det här bandet och jag satt och svetsade pinnfästen hela tiden. Men det var bara den här balken, när den var färdig och sladden skulle sättas ihop var själva tempojobbet borta.

Verkstaden hade först varit ett gammalt mejeri och inga väggar var borttagna. Det var flera små rum och ett stort rum mitt i. I något av de här små rummen fick man in en svarv kommer jag ihåg, större än så var de inte. Vi

T.v.: Sören Silén år 2000, på kontoret till ett av sina två företag. Foto Bo Larsson, Upplandsmuseet.

T.h.: Personalstyrkan på Vånsjöbro svets- & smidesverkstad strax innan upphörandet. Från vänster Åke Eriksson, Håkan Olsson, Sören Silén samt ägaren Nils-Evert Eriksson. Privat ägo.

åt i det rummet där pannan fanns, i pannrummet kan man säga. Toalett fanns, men inga duschmöjligheter. När man ställde ifrån sig väskan på morgonen så måste man vara noga med att dra igen den, framför allt på höstarna. Annars kunde man ha en råtta i väskan när man skulle äta. De sökte sig in för värmens skull.

Det var väldigt svart i verksta'n också. Svetsröken... det fanns inte så mycket av fläktsystem och grejor. Jo, mot slutet fick vi mer och mer men i början så visste man inte så mycket om det. Så därför var det ju svarta tak och svarta väggar, det var mörkt.

Facket och yrkesinspektionen var dit och tittade. Maskinerna blev godkända men just personalutrymmena var inte så bra; vi skulle ha ett annat matrum och ett annat duschrum. Evert fick dispens eftersom han sa att han skulle sluta -76, men skulle någon annan ta över måste han investera i mycket sånt. Men vi hade ju suttit där i många år och tänkte inte så mycket på det. Vi trivdes ändå.

Någon stämpelklocka fanns inte, utan vi skötte tiderna själva. Sen blev det ju arbetstidsförkortningar också. När jag började arbetade vi 45 timmar i veckan, sen blev det 42 och ännu senare 40. Vi slutade tidigare på fredagarna då, för vi jobbade fortfarande till halvfem de andra dagarna. Och det var ju också nåt fantastiskt tyckte man, att man fick åka hem tidigare.

Men det var inte samma tempo då, samma tidspress. Det var friare. Hände det något ute gick man och kollade. Vi var ju alldeles bredvid ån. Gick isen där så var det tillåtet att gå ut och titta. Och på sommaren, om det var en riktigt varm dag, så kunde Evert bjuda på mellanöl. Det var ingen absolut tidspress med böter och sånt, utan man kunde göra såna där saker. Det är det jag kommer ihåg mest, tror jag. Det är som att göra lumpen, det tråkiga har man glömt.

Efter tiden på Vånsjöbro svets och smidesverkstad startade Sören Silén en egen

verkstad. Med sig från sin föregående anställning fick han en del maskiner, men också tillverkningen av vissa produkter. Framför allt gällde det trappor och trappräcken, en vid sidan av jordbruksartiklarna stor vara i Vånsjöbro. De räckena tillverkas än, i ett av de två företag Sören Silén nu har.

Produkter

Det kanske mest slående draget hos dessa verkstäder är deras samtidiga mångfald och specialisering. Enbart i Vånsjöbro tog sig den kombinationen uttryck i följande varor och tjänster:

- Redskap och maskiner – Enasladden i olika utföranden och utvecklingsstadier, Vånsjösladden, gummihjulsvagnar, traktorkärror, kapsågar, konstruktioner för hässjehålsgörande, traktorsitsfjädring och drivningsanordning för självbindare. Verkstaden tillverkade även ett flertal av maskinerna till den egna produktionen.
- Byggnadssmide i form av balkonger, trappor och trappräcken.
- Så kallat bondsmide, dvs. service åt jordbrukarna i form av plogbillsvässning, hjulskoning, reparationer av allehanda verktyg och maskiner.
- Legotillverkning åt andra företag.

Ingendera av dessa fyra kategorier var verkstaden ensam om att producera. Tvärtom förekom de – om än i varierande omfattning – hos majoriteten av de undersökta företagen. Innan jag övergår till att kommentera enskilda produkter vill jag därför berätta något om de tre sistnämnda grupperna.

Byggnadssmide

I Vånsjöbro var detta en av de största produkterna. Tillverkningen av trapp- och balkongräcken började redan innan Åke Eriksson anställdes 1954 och fortsatte fram till dess att firman upphörde. Åke Eriksson hade själv, under många av sina 22 anställningsår, räcken som huvudsaklig syssla. Det var inte utan att han blev trött på dem. Han berättar att de firade jubileum när de levererat 1000 räcken till *en* kund och att det funnits planer på en liknande 2000-ordersfest. Kunden, som "sålde på Forsells i Norberg", avled dock innan kvantiteten uppnåddes och andra försäljare kom in i bilden.

Även hos Allan Grundström i Marma var byggnadssmidet viktigt. Sonen Christer minns hur han som liten följde med fadern på kvällarna när denne skulle sätta upp räcken. I och med samhällets tillväxt på 1950- och 60-talen kom villabebyggelsen och därmed också efterfrågan på sådana produkter. Christer Grundström har pärmar med mallar bevarade och av räckena "finns det hur många som helst kvar i samhället".

Bondsmide

Termen "bondsmide" omfattar reparationer av jordbruksredskap och jordbruksmaskiner liksom hjulskoning, vässande av plogbillar, ristar och dylika sysslor. Alla här omtalade företag har sysslat med bondsmide. Det var ett arbete som var med från grundandet av verkstaden, om än ofta i kombination med tillverkning av något slag.

Det är framför allt två sysslor som kommer på tal när ämnet berörs: hjulskoning och vässande av plogbillar. Det förstnämnda var – som naturligt är – mest frekvent innan gummihjulen slog igenom och innebar att de dåvarande trähjulen skoddes med ett band av järn. Lars Mattsson, sonen till Folke Mattsson och barn när denne etablerade sig i Mosta, minns hur gummi var en bristvara vid tiden för andra världskrigets slut och hur järnhjul – i de fall de kunnat ställas åt sidan – åter fick plockas fram. Hjulen lagades då inte undan för undan, utan man sparade dem tills det fanns 25–30 stycken att arbeta med. Efter eventuella reparationer på ekrar, nav och lötar och efter märkning av sammanhörande hjul och järnringar, gjordes en stor brasa upp på gården:

Ringen måste ju värmas för att den skulle expandera och vara möjlig att trä på och alla dom här ringarna låg inne i brasan. Sen tog man den ring och det hjul som hörde ihop, och när ringen träddes på la man allting på en stor kvarnsten. Sen snabbt ner i en stor gryta med vatten och så drog man runt hjulet i ekrarna. Om man inte kylde det brann ju trät upp. Två man la på ringen på brasan, tog ur den ur brasan och trädde på den på trähjulet. Och sen var det en som hade att göra hela tiden med att kyla det. Ingvar hade börjat då, han var yngst och lärling och skulle väl ha skitjobbet så han fick stå där. Och jag kommer ihåg hur det knakade och smällde i trät när ringen krympte. Det for ju upp vatten hela tiden och han var genomsur när han höll på med det. Bara rann vatten om killen och ånga och slitigt och bråttom som det alltid är när det är varmt. Det var som en cirkus det där!

Vässandet av plogbillar var ett återkommande arbete, som intensivast höst och vår. I Vånsjöbroverkstaden arbetade Nestor Widén mycket med bondsmide. Anställd i två omgångar mellan 1958 och 1968 var plogbillarna ett av hans största göromål. Särskilt intensivt blev det på höstarna då bönderna kommit igång med plöjningen; då höll de honom sysselsatt i ett par månader. Något särskilt lätt arbete var det inte, en bill kunde väga fyra till fem kilon och vara 13, 14 eller upp till 16 tum lång. Dessa stycken skulle han hålla med tång, först i elden och sedan under fjäderhammaren. Det senare kändes: "Ja, o ja! Det minsta man höll billen snett förstår du, då flög ju nästan en annan i golvet!"

Arbetet var dock välbetalt. Det var en av de få uppgifter i Vånsjöbro som var belagt med ackord. Nestor Widén vill

minnas att han hade någonstans mellan 2 och 2:50 kronor per bill och att han hann vässa 25 till 30 om dagen. Med en fast timpeng på från början fem och sedan cirka tio kronor, utgjorde tillägget ett väsentligt lönetillskott.

När Nestor Widén 1968 öppnade en egen verkstad var det på Nils-Evert Erikssons inrådan och uppmuntran. Han fick med sig kundkretsen från Vånsjöbro:

Alla reparationer, det fick jag från Evert. Det slutar jag upp med, sa han. Det ska du få. Så jag hade fullt upp när jag fick verkstaden färdig. Då kom dom. Sen lagade jag allting, plogar och harvar och såmaskiner och tröskor...

Nestor Widén pensionerade sig vid mitten av 90-talet. Plogbillsvässningens upphörande förlägger han dock till det föregående decenniet. Med de fyrskäriga växelplogarnas genombrott köpte bönderna nya billar när de gamla var utslitna.

Legotillverkning

Att vara underleverantör åt ett annat företag var inte lika vanligt hos de undersökta företagen som byggnads- och bondsmide, men förekom ändå hos fem av dem. I Vånsjöbro var legotillverkningen relativt stor och bestod bland annat av detaljer åt den mekaniska verkstaden i Sparrsätra och till Bacho i Enköping. Enligt Åke Eriksson var åtminstone en man ständigt sysselsatt med detta under 60-talets senare hälft och 70-talets början.

Sören Silén sysselsatt med legoarbete, Vånsjöbro svets- & smidesverkstad. Foto cirka 1975, privat ägo.

Även i Marma var den betydande. År 1948 levererade Allan Grundström produkter åt Dannemoraverken för drygt 4000 kronor. Dessutom tillverkade han, enligt Christer Grundström, tusentals tänger åt Fagersta bruk.[6] Detta ägde rum under verkstadens första 10–15 år och samtliga vidarebefordrades till Ryssland. Allan Grundström tillverkade därutöver ytterligare en produkt åt samma bruk. Christer Grundström minns inte vad detta var, men säger att en oerhörd massa hål borrades i den och att beställningarna uppgick till både tio- och tjugotusen detaljer. Vid verkstadens stora borrmaski-

ner satt alltid folk "och borrade dessa hål till förbannelse".

Betalningen för arbetet var låg men riskerade att bli lägre om inte alla detaljer höll fullgott skick. När Allan Grundström en gång slutfört en beställning och levererat fakturan, fick han en "motfaktura" vars summa översteg den han själv skickat. Det visade sig att hålen på en liten andel av detaljerna satt fel, vilket Fagersta bruk själv åtgärdat. Varken Allan Grundström eller sedermera Christer Grundström blev glad: "Det var så djävla grymt. Han satt ju totalt i händerna på dom där!"

Redskap och maskiner

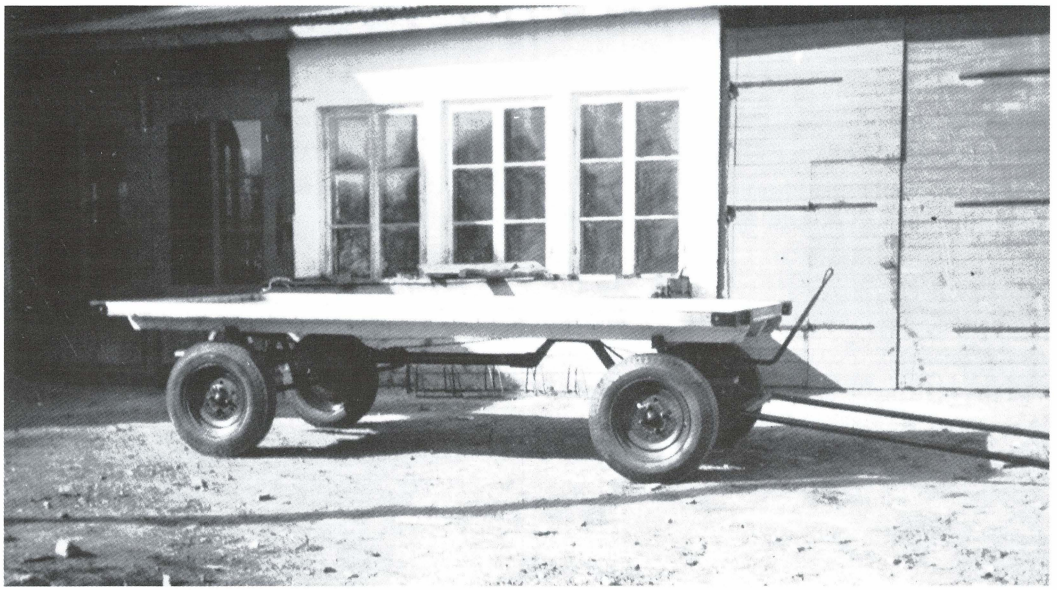
Den specialisering jag ovan anförde som ett av företagens typiska drag, tog sig uttryck i ett antal "hela" eller färdiga produkter. Vilka dessa var varierade mellan verkstäderna, men det gemensamma – förutom att de var jordbruksinriktade – var att de för en längre eller kortare tid till stor del dominerade tillverkningen i den berörda verkstaden. Enligt Kurt Berglind, ägaren av Berglinds svets & smidesverkstad, var det till och med så att det utan en sådan produkt – Klarbosladden, Enasladden, hans egna traktorkärror – "skulle vara väldigt svårt att ha en sådan här rörelse". I särklass för dessa produkter stod gummihjulsvagnen. I min intervju med Lars Mattsson ger han en karakteristisk bild av den:

Gummihjul var så oerhört eftertraktat. Jag minns att dom skulle åka till Trelleborg och hämta däck. Då var dom flera stycken och så fort de skulle äta måste två stanna kvar och vakta bilen. För att däck stals det! Idag skulle man haft en pansarbil om det varit samma förhållanden som då. Om en bonde hade en vagn stående ute på åkern så stal de däcken. Det var så oerhört eftertraktat.

Tiden Lars Mattsson talar om är under och strax efter andra världskriget. Att gummihjulsvagnar då var en värdefull produkt för jordbrukare är välkänt. Gummihjulen innebar att böndernas behov av dragkraft kunde halveras och att vagnarna kunde göras lägre vilket underlättade lastningsarbetet. Hjulen började användas på jordbruksvagnar under 1930-talet för att bli allenarådande under 1950-talet.[7]

Gummihjulens betydelse i jordbruket påverkade också många verkstadsägare. Även om gummihjulsvagnar inte var orsaken till deras etablering, var de en stor och väsentlig produkt och flera hade säkerligen inte klarat sin rörelse utan dem. Av de här tio undersökta verkstäderna är det endast tre som inte tillverkat vagnar av det slaget.

För fyra verkstäder var gummihjulsvagnarna en uttalat stor artikel. För Kurt Berglinds far var "hästvagnar med gummihjul" huvudprodukten och denne åkte runt bland bilfirmorna i Mälardalen för att få material till vagnarna. Hos Folke



Gummihjulsvagn tillverkad hos Mattssons smides- & mekaniska verkstad. Privat ägo.

Mattsson i Mosta tillverkades vagnarna i serier och gick åt fortare än de hann göras. När de sedan skulle levereras spände Folke Mattson sin personbil – en Nasch av 1938 års modell – framför dem. Sonen Lars satt i baksätet och höll uppsikt:

Så fort det började gå över 30 kilometer så började dom där vagnarna att fara kors och tvärs över vägen. Då fick man skrika åt farsan att sakta in igen. Det där var ett äventyr varje gång.

I och runt Östhammar var "Norbergsvagnen", gummihjulsvagnen som Anton Norbergs bil & smidesverkstad producerade, en välkänd produkt. Ett utdrag från utskriften av min intervju med Håkan Norberg, företagets sista ägare, får illustrera dess betydelse:[8]

En stor produkt för verkstaden var gummihjulsvagnar eller hästvagnar med gummihjul. De var mycket populära och alla skulle ha Norbergsvagnarna. Under krigsåren, när det var svårt att få tag på material, kunde verkstaden ha 70–80 vagnar på beställning, kunderna stod på kö för att få köpa. De var väldigt eftertraktade och det stod alltid i annonserna att det var Norbergsvagnar. Vagnarna var i ständig produktion.

Det var också många som ville betala i för-

skott för att få en vagn. Anton Norberg har berättat att många ville sticka åt honom pengar i förväg för att försäkra sig om ett exemplar. Men han kunde inte ta emot hur långt i förväg som helst, han måste också bli klar. Det var svårt under kriget att få tag på axlar och hjul och de fick jaga runt överallt, bland bilförsäljare "och så där", och köpa det som gick att få tag i.

Material till gummihjulsvagnarna fick man tag i på två sätt; antingen att kunder kom med bilar som slaktades eller så köpte man lösa axlar och hjul.[9] Dessa skaffade man dels från en firma i Småland, dels åkte man till Stockholm och Uppsala och köpte.

Håkan Norberg var som barn med på sådana uppköpsresor. Bland andra försäljare fanns vissa bestämda personer eller firmor som de sökte upp. Cegerblad i Skebobruk var en sådan. Han hade verkstad och ett stort skrotupplag, kanske skrotade man bilar där. Andra ställen de besökte låg vid infarten till Stockholm. Vid sådana tillfällen hade man en kärra efter bilen som man lastade så mycket det gick.

Produktionen av gummihjulsvagnar avtog mer och mer och mot slutet av 1950-talet var det inte längre lika stor efterfrågan. Den sista tillverkades nog omkring 1960. Det var framför allt under krigsåren som produktionen av dem stod på topp. Hur många vagnar som tillverkats under årens lopp vet Håkan Norberg inte, men det rör sig i alla fall om flera hundra.

Möjligen var produktionen av gummihjulsvagnar som allra störst hos Allan Grundström i Marma. Christer Grundström tror att det säkerligen tillverkades 800 sådana vagnar där, med koncentrationen lagd på 1940- och 50-talen. De var en "viktig grej" och en "jätteprodukt" och gjordes på ett speciellt sätt. Riktigt hur kan inte Christer Grundström redogöra för, men det hade att göra med den så kallade svanhalsen, kröken på stången under flaket som möjliggör att hjulen kan svänga. Stången gick också att förlänga eller korta av, genom att dra isär eller skjuta ihop den.

Material till vagnarna skaffade Allan Grundström genom det gängse sättet; han köpte och skrotade gamla bilar, företrädesvis amerikanare. På gården såg det, enligt sonen Christer, "för djävligt ut" och som ett skrotupplag. Men bilarna var perfekta för honom och hans kamrater som lekte i dem. Det hände också att intresserade personer kom och köpte både reservdelar och "hela" skrotbilar. Hade dessa då redan fraktats iväg, kunde Allan Grundströms kommentar lyda: "Typiskt att dom skulle fråga idag, när jag skickade biljäveln i förra veckan!"

Allan Grundströms vagnar såldes huvudsakligen genom återförsäljare. År 1948, i en räkenskapsbok som Christer Grundström haft vänligheten att låna ut, var Firma Svensson & Hedberg i Norrtälje den mest förekommande kunden. Det året tillverkade Allan Grundström 56 gummihjulsvagnar åt den firman och 19 åt mer strödda kunder. Den sammanlagda

Enasladden i den hydrauliska versionen. Sladdens funktion är att med sina raka järnpinnar bryta sönder jorden. Den används framför allt på hårda lermarker. Produktbroschyr, Kungl. Skogs- och lantbruksakademiens bibliotek och arkiv.

betalningen uppgick till närmare 26.000 kronor. Jämför man den siffran med vad räkenskapsboken anger som total inkomst – 42.254 kronor och 93 öre – uppgår ersättningen för gummihjulsvagnarna till lite drygt 60 procent. Deras betydelse för Allan Grundström går knappast att överdriva.

Gummihjulsvagnar var dock inte den enda stora produkten som kom ifråga för verkstäderna. Som nämnts hade flera av dem under kortare eller längre tid specialiserat sig på vissa andra maskiner eller redskap. I Vånsjöbro var Enasladden den stora produkten. Den började tillverkas mot slutet av 1940-talet och hängde med ända tills firman upphörde 1976. Den såg dock inte likadan ut hela tiden; i mina intervjuer framkommer åtminstone tre olika versioner. Den första var gjord av trä och konstruerad för hästar. Den andra, som tycks ha kommit till vid mitten av 50-talet, var traktoranpassad och tillverkad av järnbalkar. Till att börja med fick denna, när den skulle flyttas, lyftas upp och ner för hand eller med kran. Så småningom konstruerade Nils-Evert Eriksson dock en anordning för upphängning i traktorns lyftarmar. Den anordningen visade han upp på Elmiautställningen 1968 i Jönköping.

Den tredje versionen av Enasladden var hydraulisk, hjulförsedd och hade uppfällbara sektioner. Den kom till några år efter Elmiamässan och enligt Åke och Marianne Eriksson var det efter önskemål av en jordbrukare om lättare transportmöjligheter. De beskriver hur "Evert" då lade sig på sängen och funderade, med händerna knäppta över magen och blicken i taket. "Han var ju lite av en uppfinnare, så han grunnade väl ett tag och sen gjorde vi en konstruktion."

Hos Folke Mattsson i Mosta varierade

huvudprodukterna under åren. Gummihjulsvagnarnas betydelse har jag redan nämnt, två andra stora produkter var brunnsborrning och RB-harven (även kallad Ribbingebäcksharven). Brunnsborrningen började Folke Mattsson med vid slutet av 40-talet tillsammans med en av sin hustrus släktingar. De båda bildade ett separat bolag för den, men reparationer och dylika åtgärder tycks ha fallit på verkstaden. Brunnsborrningsfirman avvecklades troligen någon gång mot slutet av 1950-talet, efter att, när den var som störst, haft fyra till fem maskiner i gång samtidigt.

RB-harven kom till på initiativ från en jordbrukare bosatt på Ribbingebäcks gård i Järlåsa. Denne mer eller mindre lejde Folke Mattsson att tillverka den. Eftersom harven gick att få i upp till sex sektioner och eftersom dess styva och mejselformade pinnar var ställbara på djupet, blev marken den beredde mycket slät och fin. Lars Mattsson, som minns hur arbetet med harven började, beskriver tillkomstprocessen med följande ord:

Det var oerhört noga med hur såbotten skulle vara, för den här jordbrukaren gick alltid och sparkade i åkrarna när de höll på och utvecklade den här harven. Om jorden inte var slät när såmaskinen sedan kom hoppade billen på den, och fröna blev inte nedmyllade. Det blev osått en lång bit. Det var det som var grejen med RB-harven. I och med att man fick en väldigt jämn och fin såbotten kunde man köra dubbelt så fort med såmaskinen. Bönderna rationaliserade redan då, så mycket dom kunde.

RB-harven började tillverkas i början på 50-talet, en tid då det enligt Lars Mattsson började minska med bondsmide och kanske också med brunnsborrningen. Det gällde att fylla upp med nya produkter och RB-harven passade bra. Folke Mattsson lånade pengar till råvaran och köpte sedan järn, "i massor" och "tonvis". Det bör ha varit en lyckad penningplacering, för harven blev sedan en mycket stor produkt. Enligt Ivar Eriksson var den nog Folke Mattssons största produkt och Lars Mattsson säger att det kunde gå ut ett par hundra exemplar om vårarna. Ofta var det så bråttom med leveransen att målarfärgen inte hunnit bli torr. "Åkarna fick han nog hålla med handskar, tror jag. Så bråttom var det. Dom fick torka på järnvägen."

Den lyckade satsningen föranledde Folke Mattsson att köpa en excenterpress, den enda nya maskin han någonsin införskaffade. Att borra de nödvändiga hålen gick för sakta, de måste stansas. Verkstaden blev, som Lars Mattsson vill kalla den, en förhållandevis modern liten industri. Sin kundkrets hade den över hela Sverige, om än möjligen med en viss övervikt i Södermanland.

Harvens storhetstid varade dock endast en kort tid. Varken Lars Mattsson eller Ivar Eriksson är säkra på orsaken

till avvecklingen; om den möjligen konkurrerades ut av större och effektivare maskiner eller om det berodde på att jordbrukaren från Ribbingebäck dog. Klart är att harven försvann från sortimentet efter fyra eller fem år.

Kurt Berglind, Berglinds svets- & smidesverkstad, anser att det behövs en speciell produkt för att verkstäder av det här berörda slaget ska vara lönsamma. Hans egen huvudartikel var traktorkärror för spannmål, tillverkade av omgjorda lastbilar. Nedan ett referat från min intervju med honom:

Det Kurt Berglind inte använde av bilarna till kärror, exporterade han. Han hade en grekisk kontakt som köpte mycket. Han åkte runt i Mälardalen, köpte lastbilar – Scania eller Volvo – oftast i parti, fem eller sex stycken. Han fick själv sköta om hittransporten; antingen genom att själv köra dem, genom att leja någon eller genom bärgning. Under den expansiva tiden, kring 70-talet, var efterfrågan stor på kärrorna och kunderna fick ställa sig på en väntelista. Det kunde ta upp till två, tre år innan leverans. Men sen var det många andra som började tillverka kärror och det blev en hård konkurrens. Kurt Berglind sålde ändå bra på grund av kvalitet.

Många gånger var bönderna hos honom och tittade på bilen innan han började bygga. De kunde skräddarsy sina kärror: lämhöjd (beroende på skördetröskans "pip"), draghöjd (så att kärran gick snyggt efter traktorn), tippning med antingen slang (kopplad till hydraulurtaget) eller krafturtag, dragkrok bak... Många bönder kom med långa listor med önskemål.

Många kunde, när de kom med önskemålen, också säga: "Hörrudu, det här gör du väl för samma pris?" Så småningom lärde han sig dock att ta betalt också för sådant. I grunden låg alltid ett standardpris, 10 000 kronor i början, upp mot 60 000 kr i slutet.

Han levererade kärror ända ner till Skåne. Han träffade aldrig köparna men hade telefonkontakt – "så och så vill vi ha den" – och det var aldrig några problem. Det var aldrig några skrivna kontrakt, ett handslag räckte. "Det går inte att tjäna pengar på bönder, men de är ärliga och justa." Kurt Berglind har inte förlorat en spänn på en bonde, medan däremot en åkare snodde honom på 35 000 kronor.

Även för den statliga institutionen Ultuna, som var en stor kund, blev det aldrig något skrivet. Det var ett förtroende från båda sidor man inte kunde missbruka. "Det är det som är tjusningen med det här." Den största enskilda orden på åtta kärror gick också till Ultuna, vilket var mycket för Kurt Berglind när han var ensam. Men sammantaget var enskilda bönder den största kunden.

Kurt Berglind gjorde 20–25 kärror om året när det var som mest. Den totala produktionen måste röra sig om hundratals men han har aldrig räknat, har alltid tyckt att det är ointressant. Det tog honom tre–fyra veckor att bygga en kärra när han var ensam (något år på 70-talet fanns det dock upp till fem anställda). På slutet blev det dock så höga krav. Dels från myndigheter som ställde krav på

arbetsmiljön vilket ledde till att produktionen blev dyrare. Men dels också från honom själv, han hade svårt att lämna ifrån sig ett dåligt arbete vilket ledde till att han många gånger överarbetade kärrorna. Det förlorade han nog en del på. Arbetet blev jobbigt genom de höga kraven och de egna ambitionerna. Han har hört talas om en person som nu tar 90 000 kronor för en kärra, hade han själv tagit det priset kunde det kanske blivit bra.

Den sista kärran tillverkade Kurt Berglind 1992. Sedan dess har det mest blivit reparationer. Kärrorna måste ju också underhållas. När jag frågar honom om det finns kärror kvar, säger han att de till 99 procent är bevarade. De som nyligen blivit underhållna kommer att fungera i ytterligare 25–30 år.

Yrkesglädjen

Det finns faktorer som inte lika lätt som "start- och slutår", "antal anställda" och "viktiga produkter" låter sig fångas i en tabell. Dit hör bland annat motivation och ekonomi. Vad gäller motivationen, eller kanske hellre "lusten att konstruera", är det framför allt i tre av mina intervjuer som den kommer fram. Arne Käll i Valö uttrycker den mycket tydligt. I hans yrkesverksamhet var tillverkning och reparationer det mest engagerande, även om det – åtminstone under den senare tiden – var bilar han levde på:

Tillverkningssidan är den intressantaste, att klura ut idéer eller att hjälpa folk med reparationer de knappt tror är genomförbara. Att byta lite grejor i en bil, det är ju ingenting. Det kan vara fullständigt själsdödande, men det är ett sätt att överleva.

Även Folke Mattsson i Mosta var engagerad i konstruktioner. Jag har redan anfört vad sonen Lars Mattsson och vännen Ivar Eriksson säger om hans skapelselusta och dess inverkan på ekonomin. Det kan späs på med Ivar Erikssons yttrande om Folke Mattssons konkurs som vändningen i livet för honom. Efter den kunde han börja som konstsmed och utnyttja sin största talang; att konstruera och hitta på.

Också i Vånsjöbro var konstruktionsviljan stor, både hos ägare och anställda. Enasladden var inte den enda av verkstadens produkter som "grunnades fram". Enligt Åke Eriksson var det roliga på den tiden att konstruktioner var möjliga.

Jag kan tala om att vi gjorde en hel frontlastare åt en bonde. Vi gjorde hela ramen, fästjärn och allting. Idag skulle det vara omöjligt, det skulle kosta en förmögenhet.

Åke Eriksson var idégivare till traktorsitsfjädringen Åke som producerades omkring 1960. Enklast kan den beskrivas som en sits med en förbättrad och efter förarens vikt ställbar fjädring. Produkten togs fram till ett flertal traktormodeller –

Smederna Sven Johansson, Allan Grundström och Folke Mattsson uppvisningssmider på Olandstinget 1964. Foto Bo Larsson, Upplandsmuseets samlingar.

bland andra Volvo, Bolinder-Munktell, Ford och Ferguson – och varje märke krävde sin speciella anpassning. Det var "otroligt många timmars jobb" innan serietillverkningen kunde börja.

Sören Silén bekräftar sin tidigare arbetskamrats bild av deras chef som en man villig till uppfinningar och konstruktioner. Han talar om verkstadens sista år och hur Nils-Evert Eriksson då tillbringade en stor del av tiden på kontoret och hos kunder.

Så han var inte så mycket ute då. Ja, det var när han kom på några saker förstås, några nya saker. Då var han ute och testade och provade. Dom kunde han göra själv, alltså. Han ville ju uppfinna, han ville ju uppfinna nya saker.

Samlingsplats

Verkstaden som samlingsplats är en social aspekt som jag stött på i flera av mina intervjuer. I Vånsjöbro tycks denna funktion ha varit framträdande. Arne Ljung, pensionerad lantbrukare som känt Nils-

Evert Eriksson sedan 1930-talet och stadig kund hos honom, framhäver just detta. Vid besöken i verkstaden fanns det alltid någon annan bonde att tala med och även "Evert" själv kunde vara pratglad och fråga om sådant som hänt på bygden. För senare tider stämmer både Nestor Widén och Sören Silén in i resonemanget. Enligt den förstnämnde "var det bra många som kom in för att prata", både i Vånsjöbro och när han senare öppnade egen verkstad. Enligt den sistnämnde så stannade den genomsnittlige kunden kvar en bra stund.

När dom köpte sin skruv, vilket i regel tar två minuter, så var dom i alla fall kvar en halvtimme och pratade. Med dagens tidspress skulle det inte fungera, men då gjorde det det. Evert kände ju liksom alla runtomkring och alla skulle in till honom och språka en stund.

Ekonomin

Produkter, skapelselusta och annat är obönhörligen förknippat med ekonomi. Denna var inte alltid den bästa för verkstäderna, särskilt inte under de första åren. Folke Mattsson gick i konkurs och i Marma tycks ekonomin ha spökat många gånger. Jag har redan nämnt de svårigheter Allan Grundström hade under andra världskriget, något som chauffören och medhjälparen Erik Johansson instämmer i. Tiden är dock något senare, sent 1940-tal eller tidigt 50-tal.

Jag kommer särskilt ihåg en gång när jag var där och hjälpte honom att bygga en skrinda. Han tiggde tobak – jag rökte också på den tiden – hela dagen.
– Kan jag få ett stopp, frågade han.
– Ja, det är klart att du får, sa jag. Och när jag skulle åka hem på kvällen:
– Ah, får jag ett stopp innan du åker? Jag skulle åka ner och köpa, men jag har jävlar inte tid. Och förresten har jag inga pengar heller.
– Här har du paketet, sa jag. Det var hårt, vet du. Det var nog jävligt hårt för honom ibland.

Även Christer Grundström har minnen av detta slag. Han (född 1952) berättar hur han som barn kunde höra ordväxlingen när kronofogden satt i köket:

Så jag satt många gånger på andra sidan väggen och hörde dom här diskussionerna om att han skulle börja på Sandvik, som var en stor arbetsgivare då. Han skulle få ett förmansjobb där. Men han sa alltid att jag ska nog fan klara upp det här för det handlar om stolthet! Att det här är mitt yrke, jag står inte vid nån jävla maskin! Det här är mitt yrke och det här ska jag greja! Det gjorde han ju också, det var liksom bland de sista orden att han var tacksam att "jag är inte skyldig en käft en krona!" När den första pensionsavin kom så fick skattmasen ta det... Jag menar, det var ett långt liv och svårt att få ihop det!

Allan Grundström köpte sin första bil i början på 1960-talet. Det var en folkvagn av pickup-modell och den fick ersätta

både cykel och en handdragen kärra för verktyg. Christer Grundström säger att hans far kunde använda cykeln både till Gimo och till Uppsala. I Gimo kunde han köpa en järnstång och åka hem med den "fimpad" i två delar på axeln. Det dröjde ett tag innan Christer Grundström förstod varför fadern inte köpte två stänger på en gång; först när han fått betalt för det arbete han använde den första till, kunde han köpa ytterligare en. Det var, säger Christer Grundström, en ekonomiskt svår tid, men det fanns alltid mat på bordet.

I Vånsjöbro hade Nils-Evert Eriksson ett talande uttryck; han skulle "ut och björna". Det använde han de söndagar han cyklande försökte driva in betalningar. Marianne Eriksson:

Det var på 40-talet när jag började arbeta där. Då skulle han ut och försöka få ihop pengar utav dom där som hade skrivit upp. Ibland kom han tillbaka lika tomhänt, för dom hade inga pengar. Det var inte så roligt om han hade en växel som förföll eller nåt sånt där. Men det skulle ju betalas, även material och löner. Men sen blev det väl bättre och bättre.

Marianne Eriksson, som hjälpte Nils-Evert Eriksson att deklarera, tror att

Christer Grundström med den kärra hans far fraktade redskap och material i. I bakgrunden Allan Grundströms första smedja, nu dock utan skorsten. Foto 2000. Bo Larsson, Upplandsmuseet.

verkstadens ekonomiskt bästa tid inföll på 1960-talet. Men annars, säger hon, bekymrade sig "Evert" inte för räkningarna som skulle betalas. Det ordnade sig ändå. Den inställningen hade dock inte hennes make. När han vid upphörandet 1976 blev tillfrågad om han ville fortsätta driva verkstaden, var det ett av flera skäl till att han avböjde.

Slutord

Bondens yrke brukar benämnas som mer än bara ett arbete; det är en livsstil. Samma förhållande gäller de företagare jag presenterat här. För flera av dem var intresset för verksamheten så grundläggande att det var därför de startade sitt företag. Andra kunde ta över sin fars rörelse, men inte vara mindre hängivna arbetet.

"Livsstilen" påverkade också ägarnas familjer; deras barn men kanske framför allt deras hustrur. Många arbetstimmar ägnades bokföring och räkenskaper för att inte nämna den tid som lades på tvätt av arbetskläder och matlagning till anställda.

Också produktmässigt slog engagemanget igenom. Kanske inte så mycket dagligdags, rutinarbetet med legojobb, bondsmide och annat tog säkerligen större delen av tiden i anspråk. Men utrymme fanns för också mer kreativa processer: Nils-Evert Erikssons framgrunnande av Enasladdens hydrauliska version, Folke Mattssons konstruktioner, Arne Källs utklurande av idéer.

Tiden ebbade dock ut för verkstäder av detta slag. 1940 låg den svensktillverkade andelen av jordbruksmaskiner på nästan 100 procent, 1970 var den nere på hälften.[10] Hur stor del av dessa som gjordes av mindre verkstäder vet vi inte, men jag föreställer mig att ett av skälen till att många höll ut så länge som de gjorde var just deras kreativitet eller yrkesglädje. En livsstil släpper man inte så gärna.

Noter

1 Den inledande berättelsen om Allan Grundström är hämtad från Hans Lustigs skildring "Smia. Studie om uppländska bondesmidor" från 1983. Hela artikeln är ett bearbetat utdrag ur min rapport "Redskapsproducerande verkstäder i Uppsala län. En rapport om människor, jordbruksföremål, skapelselusta." Upplandsmuseet 2002. För flertalet referenser liksom för metod- och källdiskussion hänvisas till denna. Det ska också

sägas att dessa tio verkstäder endast utgjorde en liten del av det totala "verkstadsbeståndet" i Uppsala län. Exempelvis fanns det år 1940 omkring 100 verkstäder som åtminstone potentiellt kunde tillverka jordbruksredskap och jordbruksmaskiner.

2 Uppdelningen är ett sätt för mig att strukturera min framställning. Att en firma eller person hänförs till "arvskategorin" innebär naturligtvis inte att innehavaren av rörelsen saknade intresse.

3 Folke Mattsson blev sedan en välkänd konstsmed. Hans verk finns att beskåda på ett flertal platser och institutioner, bland annat i Uppsala domkyrka.

4 Vid intervjuer med flera personer om samma verkstad, är det sällan de anställda personerna uppges till samma antal. Mattssons smidesverkstad är det tydligaste exemplet. Ivar Eriksson, anställd mellan 1947 och 1954, uppskattar de anställda till sju personer som mest medan sonen Lars Mattsson anger dem till 14–15 personer och eventuellt ännu fler. Skillnaden beror på att Lars Mattsson även räknar med de som var sysselsatta i det separata brunnsborrningsbolaget (se nedan under Produkter).

5 Allan Grundström var aktiv socialdemokrat. Det engagemanget uppskattades inte alltid inom hans kundkrets. För sonen Christer berättade han om jordbrukare som menade "att den där fan kan man ju inte gå till, han är ju socialdemokrat".

6 De två företagen var närbesläktade. Fagersta bruk arrenderade och drev Dannemoraverken.

7 En lantbrukare jag mött i ett annat sammanhang beskrev skillnaden mellan järnhjuls- och gummihjulsvagnar med följande ord: "Det kan inte beskrivas! Du gled fram precis som med en bil med dom här [gummihjuls-] vagnarna!" Järnhjulen hade enligt honom avsevärt sämre bärighet, de skramlade och hjulens lötar torkade och ramlade av.

8 För tydlighets skull vill jag påpeka att detta inte är ett citat utan ett referat från renskriften av mitt samtal med Håkan Norberg. Jag använder detta framställningssätt ytterligare en gång i artikeln.

9 De sönderslagna bilarna har jag stött på i många intervjuer. Exempelvis berättar Kurt Berglind – idag själv ägare till två veteranbilar – hur hans äldre bror stod utanför smedjan och slog sönder gamla vackra bilar med slägga. Jämför också avsnittet om Allan Grundström nedan.

10 A:son Moberg, H. 1991 (1989). Jordbruksmekanisering i Sverige under tre sekel. Stockholm: LTs förlag. S 506.

Bo Larsson är antikvarie vid Upplandsmuseet, doktorand i ekonomisk historia samt knuten till Nordiska museets forskarskola.