

UTVANDRAREN

När Jon Remmers återvände till sin barndoms Järvsö i Klassiker 7/13 väcktes tanken att jag skulle göra en klassikerresa till min barndoms Olofström där jag tog mitt körkort för exakt 30 år sedan. Har bygden hunnit bli en Klassiker, eller försöker den glömma sin historia och jaga efter det moderna – ständigt 10 år efter sin tid?

Text och foto: Per Runeson

Resmål

Västra Blekinge

- Kärra: VW Golf GLI cabriolet 1985
- I kupén: Per Runeson
- Resa: 8 mil
- Soppa: 5,5 liter
- Olja: Kollade inte ens
- Tjuvstopp: 2 (har inte vant mig vid den nya kopplingen än)
- Till salu-skyltar: 32





SÖLVESBORG



Vi börjar resan i Sölvesborg, hamnstaden, dit plåten för Volvos karosser fraktas med båt på stora rullar, som sedan förädlas vidare till skärmar, tak och dörrar några mil längre norrut. Nere i hamnen ser det mycket modernt ut. En gångbro i metall har landat tvärs över sundet, som ett nytänkande inslag i en traditionell miljö. Brons bärande delar är inspirerade av Gunnar Asplunds berömda tingshus i staden. Modigt, särskilt med tanke på att Sölvesborg är hemorten för politiska krafter, som tycks önska att hela Sverige vore Klassiker-land, typ Skansen. För egen del tycker jag att gammalt och nytt ska finnas sida vid sida. Nåväl, Jimmy verkar inte vara hemma, så vi lämnar den debatten och kör norrut.

Vägen går i mjuka vindlingar mellan Ryssberget och Vångaberget. Hastighets-

begränsningen är för en klassiker behagliga 80 km/h. En cabriolet ska egentligen inte köras fortare, och trots att vårt resällskap har insprutningsmotor på 1,8 liter och 112 hk, så känns den inte som en sportvagn med dagens mått. Motorstyrkan räcker ändå väl till en klassikertur – värre är det med säkerhetsutrustningen. Den konservburkstunna plåten, de nätta yttermåttan, och avsaknaden av säkerhetsfunktioner utöver SHB (SäkerHetsBälte) gör att man gärna ökar avståndet till framförvarande, och sänker tempot ytterligare en smula.

Till vänster om oss ser vi spår av att här också gått en järnväg. Dock finns inga järnvägsspår längre – sedan många år är

den forna järnvägsvallen cykelbana. Att Sölvesborg-Olofström-Elmhults järnväg hade Skånes första och längsta (60 m) järnvägstunnel har fallit i glömska, liksom mycket annat i denna avfolkningsbygd. En väg som kallas Tunnelvägen är det tydligaste avtrycket som finns kvar.

Vi befinner oss på gränsen mellan Skåne och Blekinge, så varken Ryssberget till höger eller Vångaberget till vänster om oss når upp till skyarna. Ryssbergets högsta punkt är 157 möh, Vångabergets 150. Nere i dalgången mellan dem löper Holjeån parallellt med vägen. En gång i tiden var vattnen de snabbaste transportlederna. Numera är ån mest använd av paddlande turister, och i vissa delar kan inte ens en kanot ta sig fram. Bygderna är stenrika – till skillnad från dess invånare –

JÄMSHÖG



OLOFSTRÖM

så om man är rädd om sin farkost bär man den förbi stenarna i forsarna. Men Holjeån var en gång i tiden den kraftkälla som satte igång industrin i bygden, tillsammans med Snöflebodaån och Vilshultsån som rinner samman mitt i byn. Precis vid Bruket. Järnbruket, grundat 1735, som så småningom blev metallbearbetning, emaljeringsverk och 1927 karosstillverkning på uppdrag av den nya SKF-avknoppningen Volvo. Pappersbruk fanns här också en gång, men det brann ner till grunden redan 1741.

"Studera karosstillverkning!" var uppdraget som kom via telegram från Gustaf Larsson och Assar Gabrielsson till Carl Granfors, en ung ingenjör vid Olofströms bruk, på studieresa i USA i slutet på 1920-talet, finansierad av Kommerskollegium. Hans industrispionage blev framgångsrikt. Bruket investerade i ny utrustning för att kunna pressa större plåtar till bilkarosser. Det dröjde dock ganska länge innan man fick tillräcklig presskraft att kunna pressa ett helt biltak. Cariocan som tillverkades 1938 hade pegamoid (konstläder) mitt på taket, eftersom man inte kunde göra hela taket i plåt. Det dröjde också ganska länge – fram till 1939, alltså 13 år – innan det slöts ett skriftligt avtal om samarbete mellan företagen. "Gentlemen's agreement" räckte länge på den tiden. Carl Granfors, som blev både överingenjör och direktör vid bolaget, fanns kvar i ledningen till 1965. 1969 köptes Bruket – som nu hette Svenska Stålpressningsaktiebolaget – av Volvo.

Men nu ska vi inte gå händelserna i förväg. Första anhalt är Jämshög. Den gamla kyrkbyn som hamnade i skymundan när Holje by blev Olofström och centralort i köpingen. På kyrkogården i Jämshög finns en minnessten, inte om traktens bilfabrikörer, men väl dess litteratörer. Nobelpristagaren Harry Martinssons namn står hugget i sten tillsammans mindre kända, som Sven Edvin Saljes och Pehr Thomassons. Martinssons Aniara är en framtidsskildring av det mörkare slaget, publicerad i en tid då framtiden oftast



utmålad i ljusa färger. Då det revs för att få luft och ljus. De gamla gårdarna i Olofström revs på 1950-talet för att ge plats åt de moderna Domushuset. Man fortsatte att riva på 1980-talet för att ge plats åt nytt bibliotek och hotell, som just heter – Aniara!

I Jämshög, däremot, som hamnade i rivningsraseriets bakvatten, klarade sig både skolan och gästgiveriet. Ålderdomshemmet där Harry Martinsson tillbringade en del av sin fattiga uppväxt är rivet, men

Jämshögs järn finns kvar i sina klassiska lokaler i grannskapet, och erbjuder allt man kan önska från en järnaffär. Bensinförsäljning har man inte haft så länge jag kan minnas, men spåren i form av belysningsstolpar finns kvar. Och en Puch Alabama, extrautrustad med bagagelåda från Blekinge Mejerier i Karlskrona som står utanför, verkar vara helt autentisk. Att texten på lådan föreskriver att den får användas "endast för mejeriets varor" är nog inget juridiskt problem för ägaren längre, eftersom mejeriet lades ner den 15 september 2006, efter att ha integrerats i allt större mejerikoncerner.

Mitt emellan Jämshög och Olofström ligger bildmuseet. Sannolikt Sveriges Jakob-tätaste museum. Här finns inte mindre än tre exemplar av ÖV4 från 1927. Dessutom en komplett vagn i delar. Museet visar i övrigt upp en härlig blandning ur Volvos historia, med tonvikt

Reskamraten

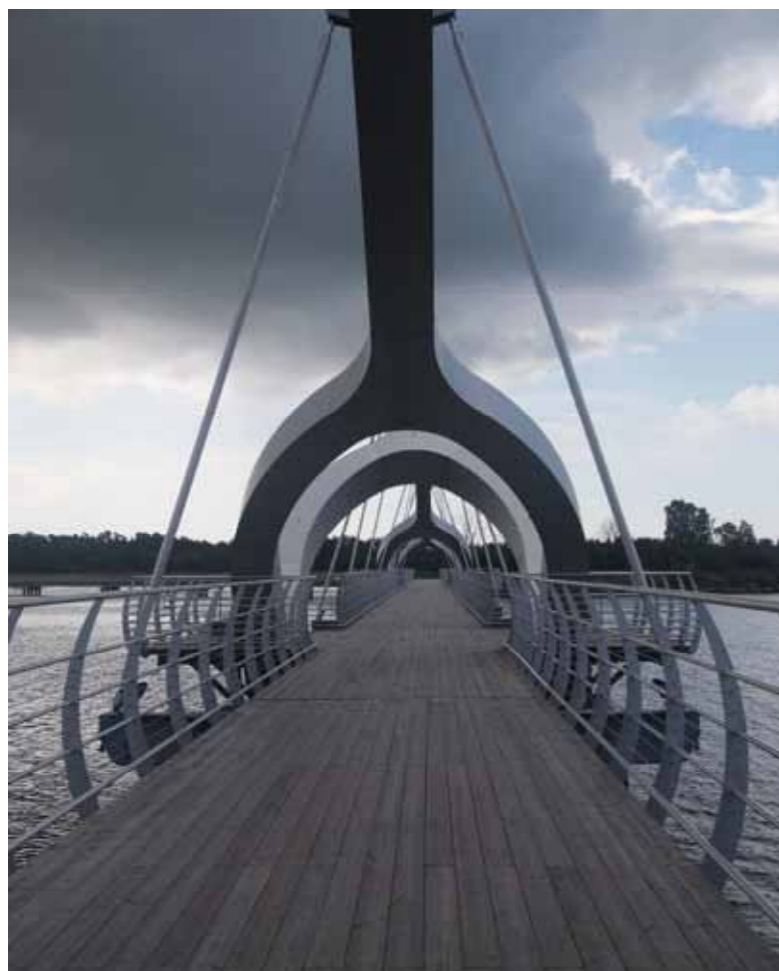
VW Golf GLI cabriolet 1985



70-talare eller 80-talare? Cabrioleten lanserades 1979, och detta är första årsmodellen då Golf mk1 tillverkades på "övertid" när mk2 hade lanserats. Jag letade efter en bil som inte fått det som beskrivs som "skärmbreddare och stötfångare i snygg färgavstämning med bilens övriga lack", vilket definitivt gjorde bilen till en 80-talare.

Denna bil såldes ny av Michelsens bil i Tomelilla 1985, rullade 14 år i Helsingborg, där den fick ny lack och hamnade sedan i min ägo i Lund. Bilen är inte perfekt, men är värd att vårda, utan att jag är rädd för att använda den, mestadels på småvägar i Skåne och Blekinge.

Reklambladsprosan beskriver "Golf Cabriolet är mycket mer än en bil. Den är en njutning... Känslan av frihet kan inte beskrivas. Du måste uppleva den". Den tekniska beskrivningen får läsaren att kraschlada i verkligheten: "Bromsar: skivbromsar med invändig kylning fram, självjusterande trumbromsar bak... Däck och fälgar: GLI 175/70 HR 13, fälgar 5 1/2 J x 13." Sportvagn? Lagom i 80!





på 50- och 60-talen, kombinerat med lokalförankringen i hur Bruket utvecklats genom åren. Utanför museet finns en rad fina klassiker till salu. Två tidiga Volvo 140, en Amazon, ett par PV, en P1800 ES Nästan som raden av begagnade bilar utanför Motorkompaniet på 1970-talet.

Så är vi framme vid Bruket i Olofström. Det är inget att ta miste på, trots att det idag står både Volvo, Finnveden, och ABB på fabriksbyggnaderna. Dessutom finns den gamla klockan i form av en krona kvar som roterar över Södra fabriken. Den sitter där på nåder, eftersom den inte ingår i Volvo-koncernens grafiska profil. Men någonstans finns en känsla för historiska värden, så den har fått sitta kvar. Kronan har ju dessutom placerats på en Volvomodell, som inte tillverkades här, utan i Italien! Och en period var den logotyp för den automationsutrustning som togs fram för att förenkla plåtpressningen. Dopp-in-mataren som omvandlade en enkel cirkulär rörelse från en elmotor, till ett avancerat lyfta-flytta-släppa-mönster i pressfabriken, när plåtämnen skulle tas ur en press och flyttas över i nästa.

Utanför Bruket dyker Volvo ÖV4 upp igen, nu som relief på vaktkuren utanför huvudentrén. Gjutformen till reliefen gjordes av de skickliga modellsnickarna på bruket – det är inte bara tillverkningen av Morgan som kräver snickare. Framtagning av pressverktyg har krävt modellsnickare långt in i modern tid innan de datorbaserade CAD-verktygen helt tog över.



Arbetskraft av olika slag behövs i karosstillverkning: svarvare, fräsare, riktare, svetsare, verktygsmakare. Den

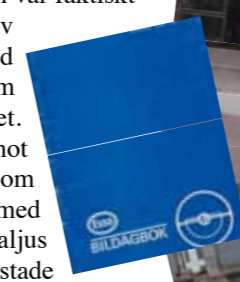
svenskfödda arbetskraften räckte inte till, utan rekryteringen sträckte sig ut i Europa. Flyktingar från olika kriser, såväl som medborgare från länder med sämre ekonomisk utveckling lockades hit: från Baltikum efter andra världskriget, Ungern 1956, från forna Jugoslavien och Finland på 1960-talet. 25 nationaliteter fanns representerade bland de anställda.

Bruksorten präglades också konkret av Bruket. Ett spår är staketen i villakvarteren som byggdes på 40- och 50-talen. Det som blev kvar av plåtrullarna när fläktrotorn eller någon annan del var klar kunde användas som staket. Många av plåstaketen är utbytta, men några finns kvar i korsningen Bruksgatan-Smedgatan – en händelse som ser ut som en tanke. Dags att K-märka!

Centrumhusen som byggdes på 1950-talet finns kvar, ombyggda men oförstörda. Till moderniteterna hörde försäljningshall för bilar, mitt i byn. Jeppssons sålde Volkswagen här på 50-talet, som framgår av det vackra, kolorerade vykortet, men sedan blev det skoaffär i olika former. Nu är det presentbutik.



Uppe på Högavångsbacken låg Motorkompaniet – Volvoförsäljaren – där de anställda kunde köpa sina rabatterade bilar, och under de galna inflationsåren på 70-talet, sälja till högre pris ett år senare som begagnade, åtminstone i kronor räknat. Far envisades med att köpa Volvo 142 "standard", till yngste sonens stora besvikelse. Den blå 69:an och den röda 71:an med svart gummimatta och vinylklädsel, den gula 72:an med den gamla aluminium-grillen i stället för den nya i plast. Den vinröda 74:an var faktiskt en De Luxe, men sedan blev det en mörkgrön 244 75:a med den gamla B20-motorn som bara såldes första modellåret. Lystna blickar kastades mot dem i bekantskapskretsen som hade 142 Grand Luxe 72:a, med metalliclack, Marchall extraljus och radio! Men fars 72:a kostade 2,98 per mil, inklusive värde-minskning, enligt hans uträkningar i bildagboken så "standard"-strategin var kanske inte så dum ändå?



Försäljningshallen står tom, men Olofssons Bil och Motor finns kvar som bilverkstad, med sin klassiska firmabil – en mörkbrun Volvo 245 -82. Någon nybilsförsäljning av Volvo finns inte i denna Volvobygd, där det på 80-talet väcktes ett ramaskri när det socialdemokratiska kommunalrådet köpte en BMW 520 av den konkurrerande bilhandlaren. Han svek! Och jag följer i hans spår genom att göra denna resa i en VW

Golf. Jag har faktiskt inte ägt någon Volvo. Barndomen blev en slags vaccination. Och nog måste även Fredrik Nyblad

Nedanför backen låg Nynäs. Logotypen i gult och blått stod som garant för att det var "svensk" bensin. Axel Andersson öppnade macken, sonen Tommy tog över, och nu är det sonsonen Markus som driver den. Den är flyttad några hundra meter söderut, och är inte längre "svensk". Under många år var den omskyldad till Shell, men nyligen har den fått den klassiska Gulf-logotypen på pumparna – ett trevligt nostalginslag. Oavsett logotyp, så säljs här mer livsmedel än bildelar. Men på moderna bilar kan man knappt öppna motorhuven, så marknaden för tändstift, brytarspetsar och luftfilter på macken är inte så stort längre.

På andra sidan Östra Storgatan finns konkurrenten, också den drivs av tredje generationen näringsidkare. Farfar Sällström var smed, sålde cyklar under eget märke – Ejloj (det gamla ortnamnet Holje baklänges) – men gick sedan alltmer över till bilreparationer. Sonen Torsten och sonsonen Tomas fortsatte med reparationer, VW-försäljning och såg till att kunderna alltid kunde "ha Esso i tankarna", tills det blev Statoil av det gamla Standard Oil.

i vissa stunder hålla med om att det finns roligare bilar än Volvo 244? På min lista över de 32 bilar jag provkörde under det första körkortsåret för 30 år sedan, står 12 Volvo, 10 Saab, tre VW, två BMW, två Audi, Ford, Honda och Simca. Och jag har inget minne att jag fick visa upp något körkort hos någon bilhandlare, men det är kanske minnet som sviker?





annan gren av företaget gick över till skrivmaskiner, vilka förfinades med mekanik och elektronik under namnet Facit, tills man i början av 1990-talet fick kapitulera till förmån för datorn. Fickurstillverkningen togs över av Carl Borgström i samband med Haldas likvidation 1920, och startade sedan tillverkning av fiskeutrustning. Detta sker fortfarande i den vackra funkisfabriken under namnet ABU-Garcia, där förledet en gång stod för AktieBolaget Urfabriken! Svängsta har också sitt centrumhus från 60-70-talen, bevarat i ett någorlunda oförstört skick.



Vi kör vidare österut till nästa å – Mörrumsån. Här ligger Ebbamåla bruk, som grundades 1885, också det inspirerat av amerikansk tillverkningsindustri och drivet av vattenkraft från ån. Här gjöts pisar och vagnshjul, samt verktyg till andra fabriker, som Bruket i Olofström. Men 1966 stängdes bruket, för att efter 30 års Törnrosasömn väckas upp av Anna-Karin och Anders Randver, som rustat upp det, och kan visa både järngjutning vid sommarens ”järnnätter” och ”lägga på en rem” på den centrala kraftaxeln i verkstaden, så att maskinerna startar.

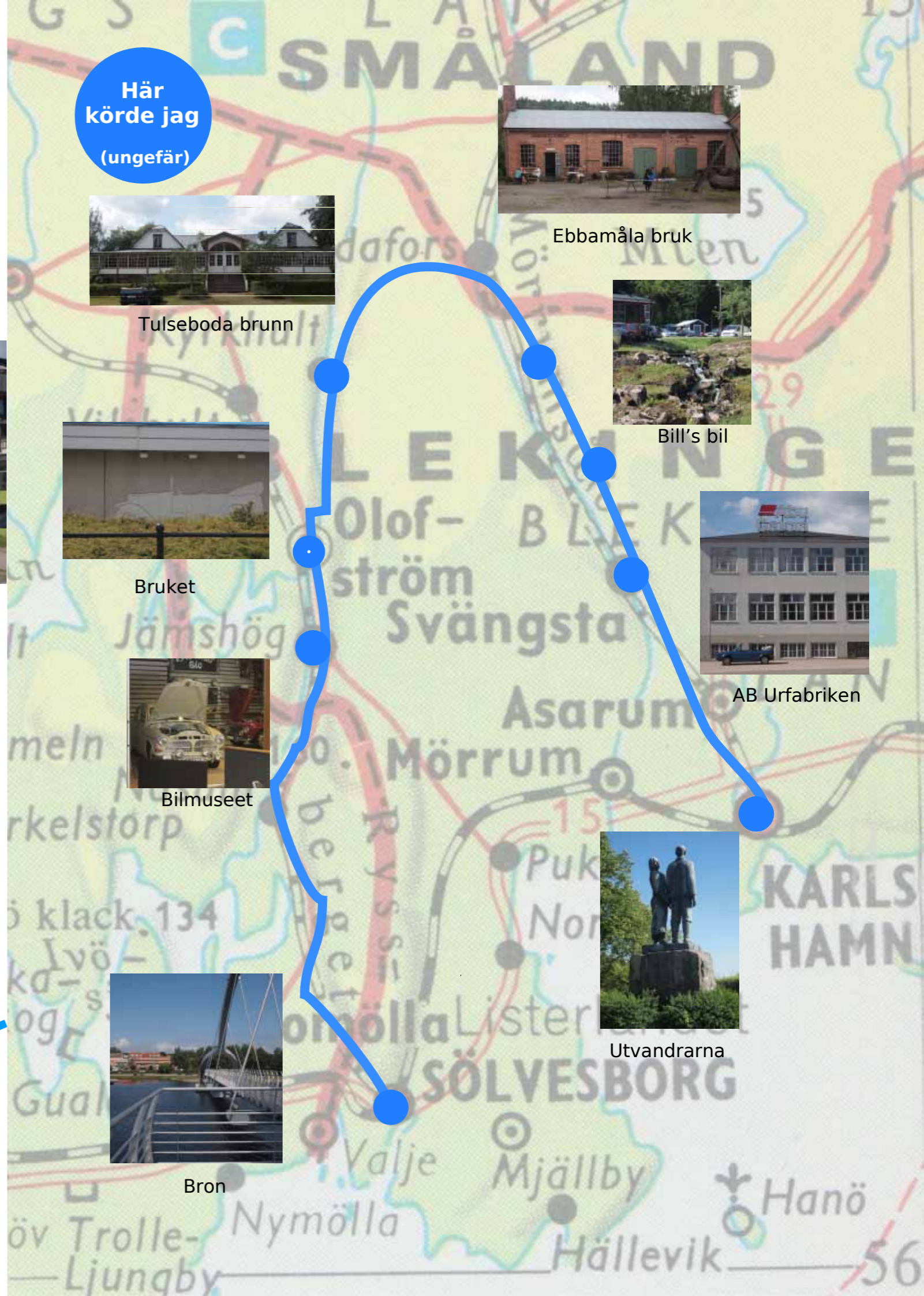
bil, så vi får söka oss genom byar med fantasieggande namn som Slensmåla, Letesmåla, Högaböke och Öjamåla. Bill's Bil får oss att stanna upp längs vägen, där de begagnade bilarna står uppställda mot en fantastiskt vacker fond av en porlande bäck. ”En riktig bilhandel” enligt hemsidan, med fokus på 10-20 år gamla bilar. Några blivande klassiker?

Nästa anhalt, den näst sista, är Svängsta. Här startade Henning Hammarlund 1887 Halda-fabriken som tillverkade fickur. Efterfrågan minskade när armbandsuren blev på modet. Genom olika företagsombildningar växte Halda AB fram, som tillverkade taxametrar för taxi och senare tidtagarur för rallybruk. En

Vi följer järnvägen den sista sträckan – inte ån – och hamnar i Karlshamn. ”Stan”, som vi sa i min barndom. Den stad som var utskepningshamn för många av 1800-talets emigranter till Amerika. Här står Utvandrarne staty – Karl-Oskar och Kristina ur Vilhelm Mobergs romaner. Han tittar framåt mot de nya vidderna, ovillig och oförmögen att se något annat än det nya landets fördelar. Hon ser sig tillbaka mot barndomens och ungdomens bygder med saknad och samtidigt med djup insikt om svältens grymma villkor. Kanske är det så för varje utvandrare - allt det gamla var inte bara dåligt, och allt det nya är inte bara bra? Men när man väl har kastat loss finns det ingen väg tillbaka...



SVÄNGSTA



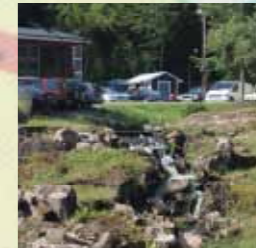
Här körde jag (ungefär)



Ebbamåla bruk



Tulseboda brunn



Bill's bil



Bruket



AB Urfabriken



Bilmuseet



Utvandrarne



Bron