



Det började så nätt med SONETT

Carl-Åke Blomstrand

Förman vid ASJ biltillverkning under 60-talet

Bilhistoria och andra historier

DET BÖRjade SÅ NÄTT MED SONETT

Betyg

Förman Carl-Åke Blomstrand född 2 maj 1922 har under tiden 28 april till den 29 februari (?) 1968 varit anställd . . .

Naturligtvis kan jag inte ha varit anställd från april till februari samma år. Rätt är att jag började på "Sonettfabriken" den 28 april 1966 och slutade den 29 februari 1968.

Hur gick det då till på "Waggonfabriken" i Arlööv? När jag blev ombedd att skriva ned mina minnen från tillverkningen av de första Sonettserierna, sade jag ganska omgående ja. Jag hade faktiskt haft tankarna i den riktningen tidigare. När jag smakat lite på uppgiften, blev jag tveksam.

Ämnet är minst sagt kontroversiellt. Jag kan inte berätta om tillverkningen utan att beröra de förhållanden som rådde och de personer, som var inblandade. Många av dessa personer är ju fortfarande i livet. Det kan inte i alla avseenden bli smickrande omdömen.

Sonett-tillverkningen kan emellertid inte bli fullständigt dokumenterad om inte alla fakta kommer med. Jag tror heller inte att någon annan kommer att skriva denna historia. Nu får den bli på mitt sätt.

Naturligtvis har jag minnesluckor och naturligtvis kan jag minnas fel i en del detaljer, men det förändrar inte mitt helhetsintryck. Vi byggde bilar av – efter förhållandena – hög kvalitet och med fantastiskt fina köregenskaper trots inkompetens, slarv och nonchalans från en del högre befattningshavares sida och trots skandalöst usla arbetslokaler från – ja just 1800-talet.

Hur det kom sig

Jag hade en tid gått arbetslös som många andra under denna tid. Jag hade blivit permitterad på g a bottenkonjunkturer i den bransch jag arbetade i. Så blev det aktuellt med tillverkningen av Saab Sonett i Arlööv. Tack vare en kontakt på Waggonfabrikens lastmaskinsida kom jag in genom en bakdörr. Så går det till för det mesta. Jag kände till projektet Sonett och jag visste mycket väl, tack vare mitt flygintresse, vem Björn Andreasson var. Rudolf Abelin (ansvarig för plastkarossen) var också välbekant från en byggledarkurs för segelflygplanbyggare som jag deltog i 1942. Rudolf var chef för den kursen. För övrigt visste jag inte så mycket i detalj. Jag visste inte att ASJ i Arlööv var "rena natta".

En drivande faktor i sammanhanget var min sen barnsben sjukliga böjelse för bl a sportbilar. Det intresset delades inte av allt för många av de inblandade.

En del hade av allt att döma aldrig tittat under en motorhuv . . .

Yttre förutsättningar

En före detta tillverkning av järnvägsagnar med toleranser + – flera tum och ofta tillpassning av detaljer på plats vid enstyckstillverkning, skulle plötsligt ställas om till toleranser omkring + – 0,5 mm för detaljer tillverkade för seriemontering. Alla vet ju hur svårt det är att lära gamla hundar att sitta.

De här vovvarna blev stående länge.

Förutsättningarna

Kåken var en träbyggnad från sekelskiftet avsedd att svälja järnvägsagnar. Vardera ändan var försedd med jättelika dubbelpor-tar för ändamålet. Väggarna bestod av regelverk med utvändigt enkel brädklädsel och med enkla gjutjärnsfönster. Byggnaden var

med andra ord ett enkelt brädsjul. Höjden i lokalen var väl cirka 10 meter.

Det är lätt att förstå vad de stackars värmeelementen kämpade mot. På vintern var värmen dräglig på "balkongen" d v s en del av byggnaden med en öppen andra våning över del där man svetsade bandvagnsskrov. Här samlades värmen vid taknocken. Redan första vintern såg man sig nödsakad att sätta plastskynken för samtliga fönster för att i någon mån minska värmeförlusterna. Det gjorde nu inte så mycket. Glasen var så smutsiga och förstörda att man ändå inte kunde se ut genom dem. Temperaturen vintertid kom som regel aldrig över 16–17 grader. En morgon väggrade man att arbeta då temperaturen var omkring 12 grader. Jag vill minnas att det var då plastskynkena kom upp.

Byggnaden var på längden avdelad med en cirka 3 meter hög vägg. Bakom denna halvvägg svetsade man, som sagt skrov till en typ av arméns bandvagnar. Oväsendet från svetsaggregaten och plåthammarna var besvärande, men än värre var all rök och svetsdamm, som lagrade sig över allt på vår avdelning. Allt måste skyddas med plastskynken. Någon form av lunch- eller kafferum existerade inte utan montörerna fick fika vid sina arbetsplatser. Toaletter och tvättrum var ett dåligt skämt. En svinstia skulle verka Hilton vid en jämförelse. Arbetslokalerna var med enkla ord en skandal. Jag kan inte låta bli att berätta två episoder som belyser förhållandena.

En höstdag då vinden tog i lite extra hårt, började det knaka i det gamla trärucklet och hela byggnaden började svaja i sidled. Vi fick skyndsamt utrymma lokalerna och kunde återvända först sedan man stöttat upp byggnaden mot det intilliggande gju-teriet, som var byggt i tegel.

Intill vårt skjul låg en nyare byggnad i betong. Den var avsedd för reparation och översyn av lastmaskiner. En dag bröt en

mindre eldsvåda ut i denna byggnad. Vi såg chefen för vårt brandförsvaret komma rusande och rycka upp den ena dörren efter den andra till våra brandslangskåp.

Samtliga skåp var tomma!

Var brandslangarna fanns fick vi aldrig reda på. Branden blev så småningom släckt utan att större skador uppstod men brandslangarna kom trots detta inte på plats under min tid. Jag vet inte om det blev någon påföljd för de ansvariga. Enligt min uppfattning skulle de skakat galler något år. "Brandchefen" blev typiskt nog sedermera politiker i hög befattning på heltid i kommunen.

Nu kanske någon frågar sig hur facket kunde finna sig i allt detta. Förklaringen ligger förmodligen i att de flesta anställda hade ärvt jobben från far och farfar och hade aldrig sett en modern arbetsplats.

Fackets representanter var av allt att döma samma andas barn, tänkte mest på sig själva och gick helt företagets ärenden. Skandal även i detta avseende. Jag har 12 år bakom mig på Tetra Pak, ett i alla avseenden toppmodernt företag. Det var upplagt för kontroverser mellan mig och minas k chefer och fackets företrädare. Som vår verkstadsingenjör uttryckte sig när vi redan efter ett par veckor rök ihop: "Du skall inte komma hit och ändra på något. Så här

har vi gjort sedan 1890, och det har gått bra". Kommentarer är ju överflödiga.

Han var "född" på ASJ, och påstods ha varit portföljbärare till verkstadschefen under sin lärotid. Han var 25 år och i mitt tycke en ganska oerfaren tekniker, men han kunde de fackliga avtalen på sina fem fingrar — men det bygger man ju inga bilar med.

Personalgalleriet

Högste chef och dessutom chef för lastmaskinsidan var en dir Bergwall. Om han var intresserad av biltillverkningen, så lyckades han dölja det effektivt. Vi såg bara till honom vid ett par tillfällen då han hade besökare att visa runt. Inget tydde på att han skämdes för vår usla barack.

Verkstadschefen — ing Liljeröth — var en liten försynt man i övre medelåldern. Han gjorde vad han kunde av en omöjlig situation och var fin att prata med.

Vice verkstadschefen och tillika chef för plåtverkstaden som modifierade chassierna var verkställare Molin. Han var en veteran på ASJ och hans avdelning gjorde i början nästan inte en enda detalj rätt. Han tålde inte kritik och blev min svurne fiende från början i synnerhet sedan han fått kritik via mig för den dåliga precisionen på plåt-detaljerna . . .



De första 10 bilarna hade en "grill" av ett metallnät, se bilderna t v. Senare kom "fotskrapan" — dock redan på vissa förseriebilar.

Verkstadsingenjören kunde en del om bilar, men som sagt mer om fackliga detaljer. Det hände att vi kom överens, ibland nästan bra överens.

Som "förman" delade jag ansvaret med Olof Skarstedt. Han var en något äldre f d "bilskojare" som kunde det mesta om bilar. Han kallades allmänt Bil-Olle, som ett men efter hans verksamhet i beg bilbranschen. Vi kom mycket bra överens, men han var inte mannen som bekymrade sig i onödan.

Han hade mer än jag accepterat att de gamla vovvarna inte kunde lära sig sitta. Vi har fortfarande sporadiska kontakter.

Montörerna var cirka 20 till antalet, de flesta kunniga bilmontörer och ganska unga. Det fanns några jugoslaver, ett par äldre ASJ-veteraner och så tre tonårsgrabbar från en verkstadsskola. Utöver detta fanns en plastspecialist från Flygindustri (f d Halmstad Flygindustri, Kockums Flygindustri och slutligen Saab-Scania Flygdivisionen — hela tiden med den ursprungliga grundaren Abelin som chef).

Plastspecialisten hette Löfström och lärde mig allt om armerad plast. Han hamnade sedermera på Malmö Tekn Museum, som renovator. En mycket duktig och mångsidig herre.

Till sist hade vi en naturaliserad dansk som hade hand om de elektriska installationerna i Sonetten. Han kunde allt om bilar och bilars elektriska system — och visste om det. Den teoretiska bakgrunden var för honom dock dold i ett förvirrat töcken, men vad gjorde väl det.

Installationerna var perfekta.

Kort sagt, vi hade över lag duktiga och trevliga montörer som kunde sitt yrke. var lättare att samarbeta med dem än med cheferna. Förmodligen kom dom snart underfund med att både jag och Bil-Olle kunde bilar, och att vi inte drog oss för att själva rycka in i det praktiska arbetet.

Tycker ni det börjar bli långrandigt? Det får ni finna er i, för här handlar det om historisk dokumentation på hög nivå (hm!).

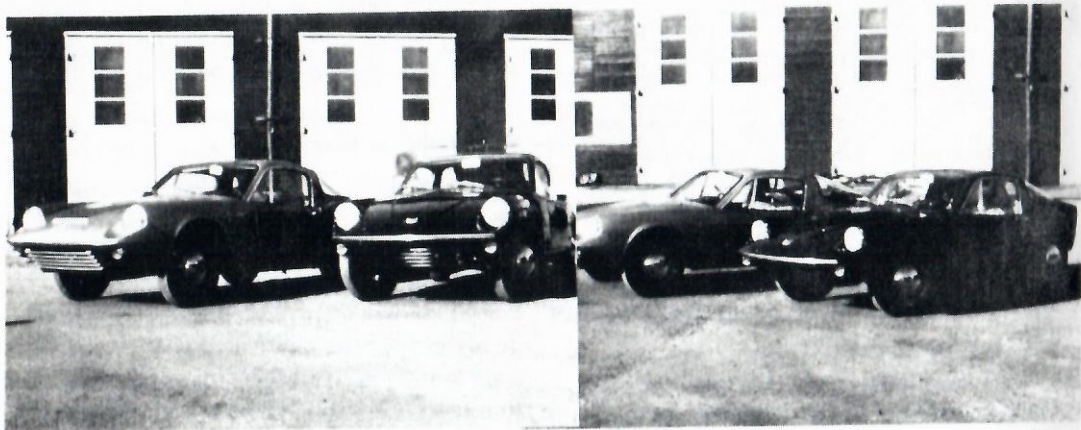
Att seriebygga bilar

För att seriebygga bilar krävs ritningar för lämplig bil. För det ändamålet har man ett konstruktionskontor. Även där rör sig (ibland) ett antal personer. Vi hade ett ritkontor med en äldre chef, som inte blandade sig onödigt mycket i arbetet. Den drivande kraften var naturligtvis Björn Andreasson, som dock inte var anställd, utan fungerade som konsult. Han var ju ansvarig för konstruktionen av bilen. Hans huvudsakliga gebit som flygplanskonstruktör hade satt sina tydliga spår i Sonett-chassits uppbyggnad. Som alla Sonett-ägare vet, är chassit en mycket styv, stabil och lätt konstruktion i plåt.

Konstruktionschef var en yngling vid namn Grahn. Han var inte okunnig när det gällde bilar i allmänhet och höll själv på med ett hemmabygge baserat på Saab-komponenter. Han kämpade en ojämn kamp mot tiden. Vi hade byggt över 20 bilar innan ett något så när komplett ritningsunderlag fanns tillgängligt.

Grahn hade till hjälp en nitisk skara omfattande tre konstruktörer, som troligen inte sysslat med bilar tidigare. En var halvmexikan, duktig konstruktör och gudabenedad ritare. En var f d pilot (Tunnan). Även han var skicklig ritare men som konstruktör väldigt försiktig. Den tredje i sällskapet var ganska ung, men hade dock nått en god standard. Inget ont att säga om konstruktionsavdelningen. Dom jobbade under hård tidspress — och klarade det.

Sidoordnade var två tidsstudiemän. En försynt typ och en som aldrig fattade att vi arbetade under omöjliga förhållanden. Han gick efter läroboken, vars författare aldrig hört talas om Waggonfabriken. Hade han känt till förhållandena i Arlööv, hade



han förmodligen skrivit en särskild lärobok för ASJ . . .

Jag höll på att glömma bort vår förträfflige förrådsman. Han var en äldre man, som gett sin hälsa åt ASJ och som tack hade han fått en reträttplats som förrådsman på bilavdelningen. Problemet var bara att han i huvudsak varit gårdskarl och diversearbetare och hade svårt att skilja på millimeter och gamle Withworth.

Författare till historiken är Carl-Åke Blomstrand, han arbetade som förman vid tillverkningsbandet i Arlöv och har mycket att delge oss i vår strävan att dokumentera sonetten för eftervärlden.

Carl-Åke är känd i motohistoriska kretsar och vet vad som är av intresse för eftervärlden vad gäller dokumentation av gamla fordon så vi kan säkert se fram emot många intressanta artiklar framöver.

Det vållade oss en del problem.

Saab höll sig på den tiden med båda gängsystemen väl blandade som i ett pokerspel.

Ibland hade vi hjälp av en duktig svetsare, men tyvärr var han helt oförmögen att läsa ritningar. Fick han en pappmodell av det han skulle tillverka, gick det emellertid alldeles utmärkt.

I nästa avsnitt handlar det om bilen vi byggde – din Sonett!

