

# FÖRETAGSMINNEN

## BILARNA FÖRE BENZ

Mercedes firar bilens 125-årsjubileum.  
Men vem var det som uppfann den?



## KVINNOR BAKOM RATTEN

De första kvinnliga taxichaufförerna  
började arbeta i Stockholm 1956.



# Skållklubben

internationell branschförening för turism

Trädgårdsmästaren  
i skärgården

Läkare i strid  
med överheten

Svenska  
**TURIST  
KARTAN** 1

1:300 000



Korsord  
Politikernas frisör  
Bröder av stål  
Silverbestick



ISSN 1101-747-3



9 177110 1747002

04



# I Teutoburgerskogens träskmarker

Jag till chefen, tillika ansvarige utgivaren: "Öh, jo det är så att vi har fått in en krönika som ... jaa ... den kritiserar i princip allt vi står för ... Vad skall jag göra med den?"

Chefen: "Vad kul! Publicera!"

Så efter att ha tjatat om att alla företag har en historia

och berömt var-  
enda liten firma  
som använder sig  
av historisk mark-  
nadsföring har vi

nu en krönika som säger det hela vid fotknölnarna. Särskilt angrips Werthers kolakarameller för att de använder sig av Teutoburgerskogen (och därmed indirekt av *die Hermannsschlacht* 9 e.Kr.), i sin marknadsföring. Och Werthers kolor fanns ändå med i tyska originalet av Alexander Schugs *History Marketing*, vilken vi själva sett till att ha kommit ut i svensk version som ett gott exempel på hur man använder sin historia – Ja, vad skall en stackars redaktör säga?

Fast, nog mår man bra av att kritiseras ibland. Johan Hakelius, för det är han som har skrivit krönikan, sätter fingret på en öm punkt. För vilken historia som helst är ju inte givande att lyssna på; det krävs naturligtvis att det man berättar inte bara är roligt utan även sant och relevant. Fallet med hur Västerbottensostens skapare, Ulrika Eleonora

Lindström, skildras som en lättfotad slarva, i stället för som den stora innovatör inom livsmedelshistorien som hon är, är något jag

kritiserat tidigare. Se t.ex. mitt inlägg (snabblänk: <http://alturl.com/sq9oy>) på CfN-bloggen!

Historia är ju inte heller ofarligt. När germanerna och deras anförare Hermann lyckades besegra de romerska härarna i Teutoburgerskogen

år 9 e.Kr. så var de om några *the good guys*: på ena sidan en teknologisk, högutvecklad stormakt som

lagt under sig nästan hela den kända världen. På andra: några enkla germanstammar som bara vill få ha sina liv i fred. När sedan Kleist skrev sitt berömda drama om slaget i början av 1800-talet, studenter sjöng skämtvisor om det, och man några årtionden senare började bygga det gigantiska Hermannsmnesmärket var Tyskland fortfarande en samling svaga små och medelstora länder, som hade lidit svårt av Napoleons härjningar och starkare grannars maktambitioner. Snart blev Hermanns monument dock en symbol för Bismarcks förtryck av socialdemokrater och katoliker, och redan under Weimarrepubliken blev det ett vallfartsmål för nationalsocialister, och Hermann en symbol för tyskarnas rätt att attackera sina grannar.

Men på rätt sätt förordar jag naturligtvis att man berättar sin historia – och så även företagets och varumärkenas. Jag skyr inte som Hakelius varor med ädlare anor än jag själv; kommer aldrig att glömma minen på mina amerikanska kurskamrater i Trier i slutet av 1980-talet, när de läste etiketten på ölen de drack. De liksom stannade upp innan polletten föll ner och de förstod: Bryggeriet var verkligen från år 1040 – 452 år äldre än Amerikas upptäckande.

*Edward Blom, chefredaktör*

**"vilken historia som helst är ju inte givande att lyssna på"**



Bilden på framsidan är broschyren *Aktuellt* från Esselte med reklam för kartförlaget GIA:s Sverigekarta. Esseltes historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

**Ansvarig utgivare:** Alexander Husebye, [alexander.husebye@naringslivshistoria.se](mailto:alexander.husebye@naringslivshistoria.se), 08-6349914

**Chefredaktör:** Edward Blom, [edward.blom@naringslivshistoria.se](mailto:edward.blom@naringslivshistoria.se), 08-6349929

**Bildredaktör:** Margarita Feldman

**Projektledare:** Anna Linderöth

**Redaktionsråd:** Per-Ola Karlsson och Eva Ersson Åbom

**Grafisk form och produktion:** Matts Hildén och Elin Lagerlöf, [www.silviamedia.se](http://www.silviamedia.se)

**Repro & tryck:** åtta.45, tel: 08-55 33 48 00

**Kontakt:** Centrum för Näringslivshistoria  
Grindstuvägen 48-50, 167 33 Bromma,  
tel: 08-6349900, [www.naringslivshistoria.se](http://www.naringslivshistoria.se)

**Företagsminnen på Facebook:**  
[www.facebook.com/foretagsminnen](http://www.facebook.com/foretagsminnen)

ISSN: 1101-7473



CENTRUM FÖR NÄRINGSLIVSHISTORIA

*Företagsminnen* ges ut av Centrum för Näringslivshistoria, världens största näringslivsarkiv. Bli företagsmedlem på [www.naringslivshistoria.se](http://www.naringslivshistoria.se)!

## PRENUMERERA!

*Företagsminnen* utkommer med fem nummer per år. Prenumerationsavgiften är 200 kr inklusive moms. Beställ på [www.naringslivshistoria.se](http://www.naringslivshistoria.se)



**34** Genom Bröderna Hedlunds stålkonstruktioner möjliggjordes byggen som t.ex. Katarinahissen.

**8** Stockholm välkomnade de första kvinnliga taxichaufförerna 1956.



Frisersalongen med en spännande historia.

**30**



**14** Klubbar med medlemmar som glatt ropar skål till varandra finns spridda över hela världen.

## UR INNEHÅLLET

- 12 Praktikertjänst - uppstickare inom vård och omsorg
- 18 Gustaf Möllenberg och silverbesticken
- 21 Erik Nilssons handelsträdgård
- 26 Bilen 125 år
- 33 Politikerskvaller från frisören

## ALLTID I FÖRETAGSMINNEN

- 4 Udda föremål
- 5 Krönikan
- 6 Noterat
- 24 Ur arkivet
- 39 Ögonblicket
- 40 Recensioner
- 42 Aktuell forskning
- 44 Gårdagens nyheter
- 46 Fråga Företagsminnen
- 50 Korsord

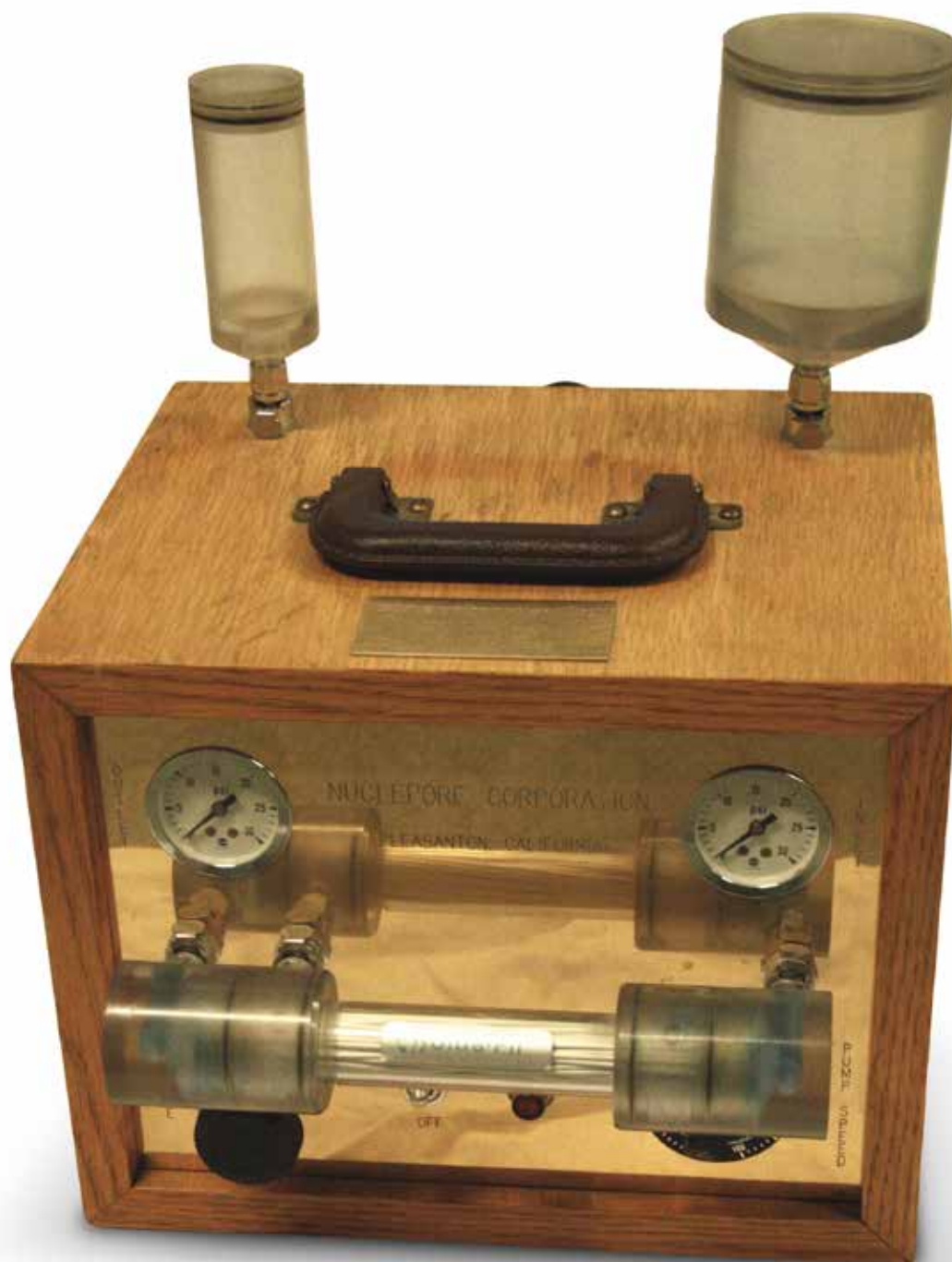


# UDDA FÖREMÅL

Denna vidunderliga mackapär är en present till Albert Bonnier jr på hans 75-årsdag från Nuclepore Corporation i Pleasanton, Kalifornien. Enligt de efterforskningar som har gjorts ska apparaten användas som ett strålningsfilter, främst inom mikrobiologin. Teknik och patent är utvecklade av P. Buford Price, professor vid Berkeley universitetet

i Kalifornien. Till saken hör att Albert Bonnier jr samlade på märkliga saker att ställa på skrivbordet, och många av dem ingår i dag i Bonnier AB:s historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Vi i redaktionen är väldigt nyfikna på hur denna apparat egentligen ska användas. Så om du har några upplysningar får du gärna kontakta oss och berätta!





# En kola är bara en kola

TILL OCH MED nasare av simpel kola trycker på oss berättelser om stordåd i Teutoburgerskogens dimmiga forntid. Nej, inte massakern på tre romerska legioner år 9 e.kr., utan första koket av Werthers original år 1903.

Det är så allting är numera. Varje disktrasa, handkräm, cykel och gurkinläggning har sin egen Grimberg, satt att författa ett heroiskt ursprung. Eller, i avsaknad av det, åtminstone en Stefan-å-Krister som levererar historiebuskis. Du kan inte komma i närheten av Norrmejerier, utan att en skälmskt leende mejerist sticker armbågen i sidan på dig och berättar att Västerbottensost minsann uppstod när pigan Ulrika Eleonora Lindström 1872 blev så grundligt uppvaktad av en dräng, att hon alldeles glömde bort ystningen.

Alla dessa berättelser. Ibland önskar man att Lucrezia Borgia hade låtit sin giftring svepa över morgonkaffet, så att man stilla fick somna in.

Nu heter den här tidskriften som den gör, så jag ska försöka att tassa fram varsamt. Det är varken fel på företag eller minnen. Det finns mycket gott att säga om kombinationen av de tu. Men kola är trots allt bara kola, om ock i gyllene påsar.

Som om någon längre brydde sig.

Det finns klasar av konsulter därute som kan förklara precis varför de bör få betalt för att hitta på en saga som beskriver din produkt. I korthet går det ut på att tala om vad det är som gör din produkt unik. Och skälet till att det är så viktigt att tala om att din produkt är unik, är förstås att den inte är det. Det finns tiotals, hundratals, kanske tusentals alternativ till just det du vill kursa. Fanns inte det, behövdes ingen särskiljande berättelse.

Om det bara handlade om något så enkelt, skulle man kanske kunna stå ut. Men krämarnas lust till historieberättande verkar svämma över alla företagsekonomiska bräddar. Det finns, i brist på bättre ord, något skitförnämt över dessa berättelser. De är ett försök att ge djup och ädel lyster



FOTO: ANNA KLINT

till trivialiteter. För Gud förbjude att företagsamhet skulle handla om något så krasst som att vilja sälja.

Det är därför historia kommer så väl till pass. Vi fungerar ju så att vi uppfattar allt som redan skett som lite finare än det som sker just nu. Och ju längre sedan det skedde, desto finare. Konsulterna som hjälpte Werthers original skulle ha kunnat skriva att karamellen kokades för första gången 1903 i Werther, Nordrhein-Westfalen, men de skrev Werther, Teutoburgerskogen. Därmed förankrade de kolan 1894

Det finns något skitförnämt över dessa berättelser.

”

extra är bakåt i tiden. Och genast känns det lite som om det söta långkoket snarare är en ideell kulturverksamhet, på gränsen till uråldrig ritual, än industriell kommers.

Saken är den att tiden ger själ. Och i en värld där det inte bara är så att personer är varumärken, utan även så att varumärken gör anspråk på personlighet, måste även en kola och en ost få sin historia skriven och publicerad.

Alla dessa berättelser.

Det är inget fel på företagsminnen. Men en kola är trots allt bara en kola. Och nästa gång jag stöter på olivolja eller ett par gummistövlar med bättre anor, intressantare bakgrund och en innerligare själ än min egen, vägrar jag att hållas ansvarig för mina handlingar.

JOHAN HAKELIUS är skribent, debattör och författare. Han medverkar regelbundet i bl.a. *Axess* och *Aftonbladet* och har ett förlutet som chefredaktör för *Finanstidningen* och som biträdande politisk redaktör för *SvD*.

# NOTERAT

## Historisk telefon för 196 000 kr

Bukowskis har sålt en tidig Ericsson-telefon för den imponerande summan 196 000 kr. Det är mycket sällan ett näringslivs- och teknikhistoriskt objekt går för de summorna i Sverige. Enligt auktionsfirman rörde det sig om en av de 20 allra första telefoner som Lars Magnus Ericsson tillverkade under november–december 1878.

En källa på Tekniska museet i Stockholm ställer sig dock lite tveksam till detta, eftersom de första 20 enligt vissa källor samtliga skulle ha tillverkats av ljus furu (se bilden), och den nu sålda är av mahogny, metall och läder.

”Jag vill inte vara mer precis än att den troligen är en av de första femhundra från tiden 1879–1880” meddelar källan till *Företagsminnen*.



## Retroburgare

*History Marketing* blir allt mer populärt. McDonald's har under våren till och med erbjudit sina kunder en exakt kopia av sin första hamburgare från 1955 under devisen ”We're taking you back to 1955”. Redaktionen utsände fann den förvisso inte i nivå med dagens mer fullspäckade varianter, men uppskattade ändå att ges tillfälle till denna empiriska historielektion.



Även konkurrenten MAX arbetar med historia: De har historiska bilder uppsatta på många restauranger och missar aldrig ett tillfälle att kalla sig ”Sveriges äldsta hamburgerkedja”, eftersom de startade sin första grillkiosk redan 1968, fem år innan Paul Lederhausen tog McDonald's till Sverige. *Företagsminnen* väljer inte sida i hamburgerkriget, utan säger: Må bästa historia vinna!





## Företagsarkiv blir tapet

Tapetföretaget Mr Perswall använder sig gärna av riktiga föremål som fotograferas och blir till mönster. Nu senast hörde de av sig till Ericsson och bad att få låna en av deras gamla telefoner ur det historiska arkivet hos Centrum för Näringslivshistoria. Avsikten var att fotografera den som tapetmodell. Sagt och gjort: nu finns en synnerligen läcker tapet mönstrad med bakelittelefoner. Tapeten ingår i en serie med temat kommunikation där andra tapeter pryds av brev och röksignaler.

## Arkiv är hett i Hollywood

Under våren och sommaren har Hollywood med regissören David Fincher i spetsen invaderat Stockholm för inspelning av första delen av Millenniumtrilogin. Filmen, *The Girl with the Dragon Tattoo*, är baserad på Stieg Larssons roman *Män som hatar kvinnor*. Centrum för Näringslivshistoria blev kontaktat av produktionsbolaget bakom filmen, då man var på jakt efter äkta fotografier och handlingar med näringslivshistorisk anknytning att ha som rekvisita. Flera av centrets medlemmar ställde upp på utlåning av material, bl.a. Ericsson, Electrolux, Skanska och ICA och nästan samtliga arkivarier på CfN har varit engagerade i det digra arbetet att plocka fram lämplig arkivrekvisita ur de historiska arkiven. Filmen har premiär 21 december 2011.



## Stockholms enda gruva

Atlas Copco har under sommaren invigt ett nytt huvudkontor i Sickla. Från kontorshuset finns en ingång till en underjordisk märklighet. Under Sickla köp kvarter, strax utanför Stockholms tullar, har nämligen Atlas Copco en egen gruva, den enda i tätorten Stockholm. Gruvan består av tre kilometer gruvgångar på 20 och 40 meters djup, och har använts av företaget sedan 1938 för att testköra nya produkter och visa upp dem för kunder. Under jorden finns även ett exklusivt gruvmuseum. Alltså ett företag som bokstavligen talat vilar på sin historia.

## Stenbeck som teater

Efter Ingvar Kamprad som blev opera är det nu dags för Jan Stenbeck. I vår har det nyskrivna stycket *Fursten* premiär på Uppsala stadsteater med Allan Svensson i huvudrollen som Stenbeck. En recension lär säkerligen dyka upp här i *Företagsminnen*. Nu är det bara att hoppas att det hela blir en trend för det finns många företagare vars historia är värd att berätta. Vem skulle t.ex. inte vilja se ett drama om den excentricke Axel Wenner-Gren?





De första stolparna med direkttelefon sattes upp redan vid starten år 1899. Taxi Stockholms historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

# Kvinnliga taxiförare

*- Fruntimren kommer att få det svårt med fyllona. Men annars går det nog bra. Med de orden välkomnades de första kvinnliga taxi-chaufförerna i Stockholm 1956. Att de alls släpptes in i yrket berodde på att det var brist på manliga sökande. Passagerarna mötte pionjärerna med nyfiken vänlighet - i dag blir ingen förvånad om det sitter en kvinna bakom ratten.* | EWONNE WINBLAD



BESLUTET ATT ANSTÄLLA kvinnliga taxichaufförer hade fattats vid ett extra styrelsemöte med Taxi Trafikförening på Restaurant Metropol i december 1955. Beslutet var enhälligt, den svåra bristen på yrkeschaufförer gjorde att man måste tänka nytt och djärvt. Kvinnorna skulle få samma anställningsvillkor som männen – nio och en halv timmes arbetsdag med en timmes rast. Ersättningen var 22:26 kr per arbetspass och dessutom 12 procent på inkört belopp. En bra dag kunde en chaufför tjäna 100 kr, en vanlig dagskassa låg på 40 kr.

## Räds varken fan eller trolLEN

Ett femtiotal kvinnor anmälde sitt intresse, av dem föll mer än fyrtio bort redan i första sällningen. Nu väntade körträning, teorilektioner, prov för trafik kort, förhör om alla Stockholms gatuadresser och läkarundersökning. Utdrag ur körkortregistret och strafflöshetsintyg var en förutsättning för att komma vidare.

– Jag kan redan alla Stockholms gator och räds varken fan eller trolLEN, sa Harriet Jonsson till *Aftonbladets* reporter när hon gick in till den första lektionen. – Köra bil kan jag redan, jag har kört skåpbil de senaste åren i min mans åkeri. Jag tror inte att karlarna ska bli besvärliga heller!

Hennes kollega Gun Carlsson var bilkårist, privatchaufför och väl förtrogen med bilmotorer. – Min make är mycket bortrest och barnen är stora så jag kan rå över min tid. Nattpassen är jag inte orolig för!

De första kvinnorna kom från olika håll in i taxirörelsen. Maud Hansson arbetade på dagarna som kartriterska

fördes till de kvinnliga chaufförernas nackdel, men farhågorna infriades inte.

– Det har inte varit mer våld mot kvinnor än mot män, säger i dag Taxi Stockholms verkställande direktör Tanja Ilic. – Våld mot taxiförare har minskat, vi har nu kameror i bilarna och det har ytterligare ökat säkerheten. Föraren har också en nödknapp som ger larm till alla kollegers bilar, man kan snabbt få hjälp om så behövs.

Pionjärerna möttes redan från början av positiva attityder från kunderna och så har det fortsatt. Taxi Stockholm har en hög andel kvinnor bland kunderna, säger Tanja Ilic. – Vi samarbetar med Lottakåren, Bilkåristerna och vår egen stödförening, Dorisarna, för att hitta fler kvinnliga chaufförer.

Men trots ansträngningar att locka kvinnor har i dag Taxi Stockholm inte mer än 200 kvinnor bland sina totalt 4 200 chaufförer. Det borde vara fler tycker vd:n, som har en majoritet av kvinnor i sin ledningsgrupp – fem kvinnor och tre män. Styrelsen är däremot solitt manlig, endast vd:n och tjänstemannarepresentanten är kvinnor.

## Sexism och pistolhot

Helena Wästfelt är en av Taxi Stockholms få kvinnliga åkare och har varit med sedan 1964. Hon började köra taxi som extraknäck, trivdes bra och blev kvar. Sedan 1984 är hon åkeriägare med en anställd manlig chaufför.

– När jag började kunde man få en och annan kommentar: Å fasan, har dom skickat ett fruntimmer! Jag minns en gång när jag hämtade upp en karl på Strandvägen. ”Har dom skickat dig och jag som har så brättom!” Han skulle på

# Jag kan redan alla Stockholms gator och räds varken fan eller trolLEN

och räknade med att bara ta nattpassen. Det skulle innebära att hon började klockan 18.30 och körde till 04 på morgonen. – Trött? Nej, det kommer att gå bra! Jag har haft körkort sen 1932 och har både trafik kort och busskort. Att köra bil är min hobby.

Henny Thörngren hade vana från körningar från Bergs hovkonditori där hon hade kört ut tårter och kartonger med kakor i flera år. – Jag har redan lokalkännedom och hittar i stan. Sonja Hawerfors hade haft körkort i mer än 20 år och varit handelsresande i Norrland de senaste tio åren. – Jag är inte rädd för körningen!

## Uppmärksammade ”töser”

Taxitöserna, som de kallades, väckte till en början stor uppmärksamhet i pressen. Tönen i reportagen var aningen avvaktande men artigt uppmuntrande mot de modiga kvinnor som vågade ge sig in i ett yrke som sågs så klart manligt. Framför allt var det risken för överfall som an-

en begravning på Skogskyrkogården, jag hade tur med rödljus och kom dit på rekordtid. Då bad han om ursäkt för sin kommentar och betalade rikligt med drinks.

– Något våld har jag inte råkat ut för. Man bestämmer ju själv vem man tar upp i bilen. Om någon är full tar jag inte den kunden, på kommunikationen med kollegerna kan man informera om att man vägrat en kund av säkerhetsskäl.

– En enda gång har jag tittat in i en pistolmykning. Det var på 70-talet när knarkligorna var i full gång i söderförorterna. Jag blev ifattåkt och stoppad av en civilklädd polis som ryckte upp baddörren och grep min kund med dragen pistol. Kunden fick vackert betala körningen, sedan åka vidare med polisen.

När Helena Wästfeldt började på 60-talet hade chaufförerna båtmössa och blå uniform med S:t Erik, Stockholms skyddshelgon, på de blanka knapparna. I dag är det mindre av uniform och större frihet i klädseln för både manliga och kvinnliga chaufförer.



32  
 tga  
 37  
 Tel. 40 45 67  
 Renstiernsg. 17  
 Tel. 40 92 00  
 Hornsplan  
 Tel. 68 21 21

FRAMKÄLLNING  
 KOPPLERING  
 FÖRSTÖRING AV  
**AMATÖR-FOTOGRAFIER**



**"Kom med i vårt glada lag!"**

Pröva droskföraryrket! Bliv kvinnlig droskförare! Ett trevligt och omväxlande arbete. Goda förtjänstmöjligheter. Lika lön för lika arbete. Har Ni god hälsa och god vandel — god körvana och god lokalkännedom i Stockholm? I så fall ring eller besök någon av våra trafikinspektörer angående utbildning etc. De träffas alla vardagar mellan kl. 9.00—12.30 (annan tid efter överenskommelse). Telefon 22 28 80.

**Taxi Trafikförening u. p. a.**  
 Rådmanngatan 48, Stockholm

47 144

I Taxi Stockholms historiska arkiv finns alla de gamla legitimationskorten för "droskförare". Därmed kan man få ansikten på de tidiga kvinnliga chaufförerna.



## Dorisarnas Doris

En annan som har varit med länge är Doris Nordlind som började som chaufför 1973 och som givit namn åt Taxi Stockholms kvinnliga stödförening Dorisarna, som bildades för att ge de kvinnliga förarna en mötesplats där de kan stötta varandra. – Jag rekommenderar gärna kvinnor att bli

Doris Nordlind är 70 år i dag, har lämnat taxiyrket och arbetar som teaterproducent i Haparanda. – Jag har nytta av all min erfarenhet från Taxi, van att tala med vem som helst och få kontakt med alla.

Taxi Stockholms vd Tanja Ilic vill gärna se fler kvinnor bland chaufförerna. – I dag säger kunderna ofta när de sät-

# En enda gång har jag tittat in i en pistolmynning.

ter sig i en taxi med en kvinna bakom ratten: vad kul, en kvinnlig förare! Min önskan är att det blir så vanligt att man inte reagerar alls, utan ser det som den naturligaste sak i världen att föraren är en kvinna.

chaufför. Det är ett lämpligt yrke för en kvinna, vi har känsla för service, har lätt och ta folk och bra bilförare är vi också.  
– En enda gång har jag fått en kniv i ryggen. Det var en berusad finsk kille som ville fortsätta att dricka sprit i baksätet. Jag sa nej – då drog han kniv. Jag är från Tornedalen och talar flytande finska, och jag höjde rösten och bad honom dra ända in i ... Ja, du förstår vilket ställe jag rekommenderade. Han la ner kniven, betalade och drog sin väg. Annars har jag inte råkat ut för hot.

.....

EWONNE WINBLAD är journalist och författare med förflutet bl.a. som chef för *Pt* respektive *Rapport*. Hon har skrivit flera böcker om kvinno- och näringslivshistoria och är aktuell med boken *Annonisdrottningen* på Atlantis förlag.

## Taxikvinnor under åren

1899: År 1899 bildades Stockholms Droskägareförening. Det fanns då 129 registrerade droskägare som tillsammans hade 175 droskor och 1 390 hästar. Droskägarna diskuterade på ett av sina första möten den nya uppfinningen automobilen som först setts på Stockholmsutställningen två år tidigare. Taxametern blev obligatorisk för dem som ville bedriva taxirörelse. Detta år sattes ett par stolpar med direkttelefon upp i staden. Där kunde hästskjutsarna stå och vänta på körning.

1956: De första 10 kvinnliga taxichaufförerna anställdes. I dag har Taxi Stockholm 200 kvinnliga chaufförer.

1983: Taxi Stockholm fick ett nytt trafikledningssystem som innebar att bilarna bokades av datorer.

2002: De första biogasbilarna infördes. Målet är att under 2011 ha 95 % miljöbilar. Samtliga bilar ska ha dubb-fria och HA-olfjefria däck och alkoholås.

2010: För första gången är vd:n en kvinna, Tanja Ilic. Hon är civilekonom, har en mastersexamen i pedagogik och språk från Uppsala universitet och har dessutom studerat i USA, England, Kroatien och Tyskland.

2011: Taxi Stockholm består i dag av 900 droskägare som sysselsätter 4 200 förare varav 200 kvinnliga. Varje dygn transporterar 1 500 taxibilar 45 000 resenärer. Under ett år uppgår antalet köruppdrag till 8,4 miljoner.





Privat sjukvård har naturligtvis funnits betydligt längre än offentlig. Här är det syster Gunnel som tar emot på Livförsäkringsaktiebolaget Thules mottagning på 1950-talet. Skandias historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

# Uppstickare inom vård och omsorg

*Praktikertjänst grundades för att underlätta för unga privatpraktiserande läkare och tandläkare. Företaget har startat många nydanande och lyckade satsningar inom vård, tandvård, barnomsorg och missbrukarvård. Trots detta, eller kanske för att det lyckades för bra, förföljdes det länge av politiker.* | ANDERS JOHNSON

DET HAR SNART gått 30 år sedan den politiska debatten om enskilda alternativ inom välfärdstjänsterna tog fart. Två händelser under 1983 satte bollen i rullning, dels företaget Pysslingen som lanserade en ny typ av barnomsorg, dels läkaren Joakim Santesson som öppnade CityAkuten i Stockholm för att människor med mindre allvarliga problem snabbt skulle kunna få vård utan att behöva köa på en sjukhusakut.

Framför allt Pysslingen gav upphov till ett stort rabalder. Riksdagen ändrade statsbidragsbestämmelserna så att pri-

vata daghem inte skulle kunna få bidrag. Pysslingen kunde dock övervintra genom att erbjuda arbetsledarentreprenader åt kommunerna.

Regeringen Bildt genomförde flera reformer 1991–94 som skapade bättre villkor för enskild verksamhet inom vård, omsorg och utbildning. Därefter har dessa alternativ i stort sett accepterats av de flesta politiker, myndigheter och fackliga organisationer, även om tvisteämnen inte har saknats.



## Mycket ny kunskap

Ett företag som har haft en central roll för att utveckla enskilda välfärdstjänster är Praktikertjänst. Exempelvis är både Pysslingen och CityAkuten en del av Praktikertjänsts historia. Företaget grundades 1960 och till 50-årsjubileet utgav man *Praktikertjänst femtio år*, författad av Marie Dahlberg och Hans Magnus Fajerson. Boken ger mycket ny kunskap, även för den som relativt noga har följt de senaste decenniernas politiska diskussioner om de enskilda alternativen.

Det var Läkarförbundet som tog initiativ till att bilda Praktikertjänsts föregångare, Läkartjänst AB. Kåren av privatpraktiserande läkare var vid denna tid tämligen ålderstigen. Samtidigt fanns det många unga specialister som ville etablera sig som privatpraktiker om detta kunde ske på rimliga villkor. Men inte minst det just beslutade ATP-systemet skapade betydande problem. Lösningen blev därför att de läkare som ville etablera sig som privat-

manningen. Några lagliga hinder fanns inte för detta men Fajerson ville först höra hur socialminister Sven Aspling (S) såg på saken. Svaret blev att det skulle tolkas som en ovänlig handling om Läkartjänst skickade läkare till Saudiarabien, även om det rörde sig om korttidsuppdrag.

## Korrupt sjukvårdsdirektör

Läkartjänst drev med framgång laboratorier i Stockholm. Lite för framgångsrikt, skulle det visa sig. En dag kom nämligen landstingets sjukvårdsdirektör Thorsten Thor till Fajerson och berättade att han hade beslutat att köpa ut laboratorierna. Fajerson blev rätt förvånad eftersom han inte hade haft någon avsikt att sälja. Thor meddelade då att han hade talat med Socialdepartementet om att ta bort försäkringsersättningen för privat laboratorieverksamhet. Motivet för detta var, enligt Thor, inte att de privata laboratorierna fungerade dåligt, utan att de fungerade mycket bättre än landstingets: ”jag får kritik för att

# En tysk etablering låg nämligen, enligt Riksbanken, inte i Sveriges intresse.

praktiker blev anställda i Läkartjänst.

Attityden från politiker och myndigheter var inte direkt uppmuntrande till detta initiativ. Läkartjänst och de anslutna läkarna stötte därför på många problem under de första åren. Hans Magnus Fajerson, som var vd 1960–1977, vittnar i boken om denna tuffa tid.

En av dem som gick till attack mot Läkartjänst var SSU-ordföranden Ingvar Carlsson som ansåg att läkarkåren redan hade för stor makt. Försäkringskassan vägrade att godkänna de anslutna läkarnas anställningsavtal. Frågan kom att drivas genom hela rättsapparaten. Fajerson hävdar att Läkartjänst kan ha räddats av en ren teknikalitet. Under den rättsliga prövningen ändrades nämligen lagstiftningen så att Försäkringsdomstolen ersatte Regeringsrätten som högsta instans i denna typ av mål. Därför fick hela processen göras om och det dröjde till 1963 innan slutdomen föll. Då hade Läkartjänst redan nått en så etablerad position att verksamheten inte kunde förbjudas.

Planerna på att etablera verksamhet i Tyskland, och därmed kanske lägga grunden till en ny svensk exportnärning, föll dock på att Riksbanken vägrade ge nödvändiga tillstånd. En sådan etablering låg nämligen, enligt Riksbanken, inte i Sveriges intresse.

När Skånska Cementgjuteriet fick en förfrågan om att bygga flera nyckelfärdiga sjukhus i Saudiarabien på villkor att svenska läkare initialt skulle svara för arbetsledningen, ställdes frågan till Läkartjänst om de kunde stå för be-

mina laboratorier inte fungerar lika smidigt som dina och jag vill ha slut på det”.

Fajerson blev även vd för Tandläkartjänst AB, som bildades 1964. År 1977 ändrade det namn till Praktikertjänst och genom en fusion absorberades Läkartjänst i detta bolag. Skälet var en lag om skatt på fåmansbolag som riksdagen antog 1976 och som hotade hela Läkartjänsts existens. Läkartjänst kunde eventuellt betraktas som ett fåmansbolag i lagens mening, något som Regeringsrätten dock avvisade senare med tre röster mot två.

Praktikertjänst har alltså överlevt många allvarliga hot och har nu i ett halvt sekel bidragit till många nydanande verksamheter inom bland annat sjukvård, tandvård, missbrukarvård, rehabilitering och barnomsorg. Det finns en del att lära av den historien, också för framtiden.

ANDERS JOHNSON *är skriftställare och författare till många böcker om näringslivshistoria.*

## Läs mer

Marie Dahlberg och Hans Magnus Fajerson: *Praktikertjänst femtio år*. Beställ boken på [www.ptj.se](http://www.ptj.se)



# *Skål för turism*





# *mens historia!*

*Visste ni att den äldsta internationella sammanslutningen för turism heter SKÅL International, trots att den är grundad i Paris? Och att klubbar med medlemmar som glatt ropar skål till varandra finns spridda över hela världen. Det och mycket annat kan man lära sig av handlingarna i Resemuseets arkiv. | VADIM AZBEL*



I Resemuseets arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria finns det turistbilder från hela världen bevarade. Här ses ett gäng glada turister tävlar i säckhoppning i Rimini någon gång under 1960-talet.



**S**TRAX EFTER ANDRA världskrigets slut, i november 1945, när Europa fortfarande låg i ruiner, publicerade *Aftonbladet* en intervju med Stockholms skålklubbs ordförande. Hans namn var major G. Åsbrink och han redogjorde för den redan då smått mytiska berättelsen om skålklubbens bildande:

År 1932 hade några franska resebyråmän blivit inbjudna till Sverige av AB Aerotransport (föregångaren till SAS) i samband med en kampanj för ett nytt passagerarflygplan – som hade 12 passagerarplatser att erbjuda i stället för åtta, vilket var standard. Under sin vistelse här hade fransmännen lärt sig såväl ordet *skål* som de sedvänjor som hörde ihop med ordet. Och väl hemma i Paris bestämde sig herrarna för att bilda en *Skålclub de Paris*, ett initiativ som blev så pass populärt att klubben redan samma år fick över 1 000 medlemmar.

Nu handlade det förvisso inte om ett sällskap för dryckenskap utan en social branschförening för turism, men hela idén hade väckts av den trivsamma samvaro, och det givande utbyte, man haft under Sverigeresan. Namnet valdes såväl för att hedra sina värdar som för att betona vänskapen i föreningen, ty man skålar inte med sin ovän.

Fyra ytterligare lokala skålklubbar tillkom på kontinenten, och 1933 bildades den första svenska motsvarigheten:

Stockholms skålklubb, vars första ordförande hette David Helsing. Enligt stadgarna skulle ändamålet vara: "Att sammanföra inom turist- och reselivet verksamma personer, att anordna föredrag och diskussioner i ämnen, som beröra turist- och reselivet, samt att bistå medlemmarna och verka för ett sunt och gott kamratskap."

### Skållegor över hela världen

Snart bildade fransmännen även en paraplyorganisation för skålklubbarna: *Association Internationale des Skål Clubs* (A.I.S.C.), en internationell vänskapsförening för *Amicallé du tourisme* som i dag heter SKÅL International. Skålklubbrörelsen bredde ut sig till allt fler länder och knöt samman personer som arbetade med turism, transporter och resor världen över.

Medlemmarna i klubben vänder sig till varandra med hälsningsfraser som: "Bäste skålbroder", eller "Käre skållega". Utskick och cirkulär börjar med: "Skållegor!" eller "Skålklubbsmedlemmar!" och samtliga framträdanden och skrivelser avslutas sedvanligt med ett "Skål!"

### Resemuseets arkiv

De Svenska skålklubbarnas historiska handlingar kan numera studeras på Centrum för Näringslivshistoria i Bromma, där de utgör en del av "Resemuseets arkiv". Arkivet har donerats av Kalmar högskolas institution för





Under 1950- och 1960-talen växte turistnäringen kraftigt när allt fler fick råd med vinter- eller somrarsemestrar. Resemuseets arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

turismutbildning. Initiativtagaren och eldsjelen bakom projektet var Anders Steene som i slutet av 1980- och i början av 1990-talet satte igång med att samla in och systematisera resebranschens historiska dokument, som villigt donerades av bl.a. äldre före detta researrangörer och resebyråanställda. Syftet var ursprungligen att skapa ett spe-

och tyg. Här finns det hylla upp och hylla ner med fantastisk bildmaterial i form av fotoalbum och vykortssamlingar samt en imponerande samling av facklitteratur bestående av guideböcker, reseböcker, reseskildringar och bild- och foto-böcker. Allt detta och mycket mer hittar man bland pärmar, boxar och skinnband som pryder arkivhyllorna.

## Utskick och cirkulär börjar med: Skållegor!

ciellt resemuseum i Kalmar, men när det inte lyckades har nu i stället handlingar och föremål ställts till forskningens förfogande på Centrum för Näringslivshistoria.

Arkivet är en guldgruva för den som ämnar förkovra sig i rese- och turistbranschens utveckling genom tiderna. Samlingen innehåller, förutom skållklubbarnas historia, även handlingar från andra branschorganisationer, resebyråer och mycket annat. Ett intressant material är från Linjebussresorna 1947–1967, bl.a. de första bussresorna i efterkrigets Tyskland, med bilder på småbarn som samlades kring svenska turister för att be om godis och cigaretter. Man kan även hitta material från SAS och SJ:s transportverksamhet, för att inte tala om saker från den turistrelaterade industrin: allehanda krimskrans i plast, porslin, trä

### SKÅL i dag

I dag finns tre skållklubbar i Sverige. Stockholms skållklubb fyller 78 år och SKÅL International, med sitt huvudsäte i Bryssel, fyller 79. Sammanslutningen är världens äldsta och största förening inom rese- och turismbranschen och lika populär som när den startades. Dess medlemmar utgörs av ledande representanter för rese- och turistföretag och än i dag sker mötena i en trivsamt, vänskaplig anda. För studenter och unga anställda inom branschen finns dotterorganisationen *Young Skål*.

Skål!

VADIM AZBEL är arkivarie vid Centrum för Näringslivshistoria.



Än i dag finns många silver- och nysilverbestick kvar från Möllenburgs tillverkning, som dessa på Berhard & Weiss Antikhandel. Tyvärr har många knivar tappat bladen genom åren eftersom hartset upplöses av ålder och maskindisk. Foto: Fredrik Weiss.

# Mannen som spred silver till svenska bord

*Vid 1800-talets början var matsilver något som endast få hade råd med. Först när presstekniken och galvaniseringen introducerades kring 1800-talets mitt moderniserades besticktillverkningen radikalt och det blev möjligt att producera matsilver till en större massa. Först ut var Gustaf Möllenburg.* | FREDRIK WEISS

Under 1800-talet hade industrialiseringen gjort att borgerskapet växt sig större och starkare och fler hade fått det bättre ställt. Nya vanor och seder hade tillkommit hos den borgerliga klassen, och med dem följde ofta nya typer av varor. Ett exempel på detta är de luxuösa och storslagna middagar som började hållas i bättre belevade hem. Maträtterna skulle ätas på vackra porslinsserveriser från Rörstrand eller Gustavsberg. Glasserviserna fick ofta skärslipade glas. Till detta behövdes också stora uppsättningar med matsilver.

Efterfrågan gjorde att guldsmederna måste skapa snabbare och mer effektiva tillverkningsmetoder. Den stora lösningen kom kring mitten av 1800-talet. Då började galvanisering användas inom matsilversmidet. Det blev nu möjligt att skapa legeringar som efterliknade silvrets skinnande och blanka yta. Den legering som kom att bli vanligast i Sverige var nysilvret – en blandning av koppar, zink och nickel där det är den sistnämnda metallen som gör att den silverimiterande ytan uppstår. Metoden slog igenom i mitten av 1800-talet och nysilvret kom snabbt att bli succé.



En viktig teknisk förutsättning för nysilverbestickens framgång var att presstekniken hade slagit igenom under 1800-talets första hälft. Detta innebar att besticken kunde pressas i färdiggjutna former, så kallade stansar, i stället för att smidas. Det gick därför att framställa betydligt större kvantiteter både snabbare och effektivare. Eftersom stanspressningen kunde användas både för det riktiga silvret och för nysilvret krävdes det heller ingen större omställning hos smedjorna.

Pressningen gick ofta till på det sättet att den tredjedel av besticket som skulle bli skaft pressades i ett stanspar, medan själva skedbladet eller gaffelns tandparti pressades i ett annat. Det obehandlade partiet i mitten fick samma profil med hjälp av ett verktyg som kallades för räffel-

lek. Detta innebar att de snabbt fick en ledande roll, både inom silver- och nysilverproduktionen, och kring mitten av 1800-talet arbetade över 40 personer i hans verkstad.

Men i slutet av seklet hade andra tillverkare kommit ikapp och till och med gått om. C. G. Hallbergs Guldsmedsaktiebolag och Guldsmeds Aktiebolaget blev de ledande företagen. Möllenberg klarade inte att stå emot längre än till 1927 då verkstaden stängdes för att senare skänkas till Nordiska museet. I dag finns smedjan, inklusive pressen från 1840-talet, att beskåda på Skansen.

## Olga och den gammelfranska modellen

Nysilvrets popularitet gjorde att stansarna spred sig i landet. En och samma modell kunde tillverkas av flera olika

# De mest populära modellerna var antagligen Olga och den gammelfranska.

skavare. Knivbladen var ofta gjorda i ett helt annat material – kolstål som är stål där kol har tillsatts och därför är hårdare än vanligt stål. Ofta fästes det i skaftet med hjälp av harts. Tyvärr har det visat sig att hartsen inte klarade av att hålla knivbladen på plats, vilket har gjort att många knivar gått sönder. I dag är det brist på knivar i nysilver. Bladen tenderade också att rosta och de var svåra att putsa.

I och med att nysilverbesticken blev billigare att framställa, gick den tekniska utvecklingen och formgivningen snabbt framåt. Nya bestickdelar uppfanns. I slutet av 1800-talet då det fanns som flest olika redskap, kunde en matsilverservis – förutom matkniven, matskeden och matgaffeln – även innehålla smörgåsbestick, dessertbestick, fiskbestick, tesked, kaffe- och mockasked och bakelsesked. Till detta tillkom osthyveln, ostkniven, kompottskeden, smörkniven, syltskeden, såsskeden, assiettgaffeln och stekbesticken. Det kan inte ha varit helt enkelt för den ovane att hålla reda på alla bestick – men dukningarna var helt magnifika!

## Viktiga aktörer

Möllenberg var ett av de företag som tidigast kom igång med nysilvertillverkningen. Företaget grundades av Gustaf Möllenberg (1796–1851) som var född i Dädesjö socken i Småland. Efter sina lärlingsår i Växjö och Jönköping reste han till Stockholm och avla sitt mästarprov, en kaffekanna i silver. Samma år, 1823, öppnade han sin verkstad och butik på Drottninggatan 14 i Stockholm. En stor fördel var att Möllenberg var snabb på att ta upp nya influenser och tekniker. På 1840-talet köpte han in en rejäl press, stor nog att forma silverplåtar i en tallriks stor-

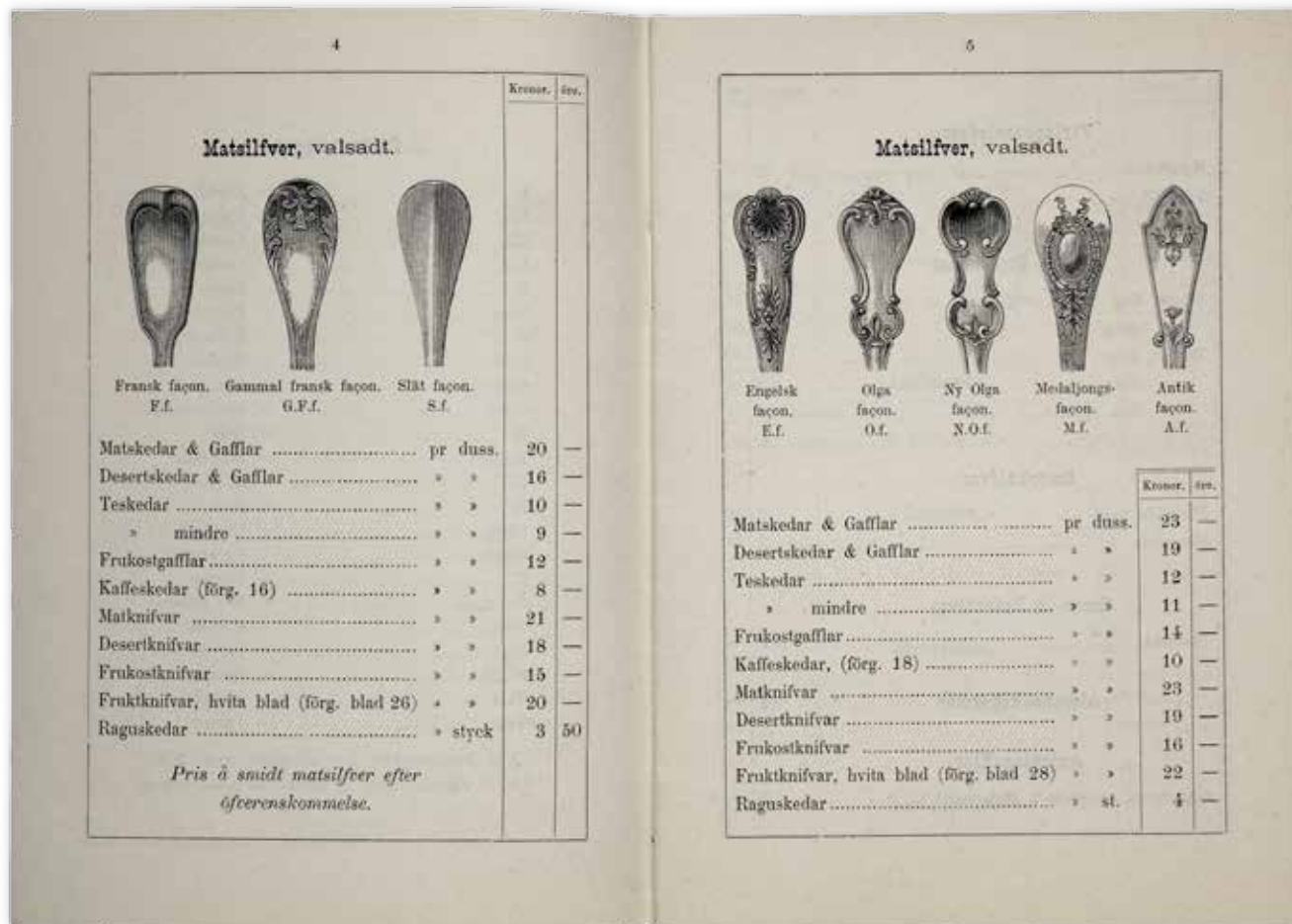
verkstäder. Nya modeller togs fram, samtidigt som stansar från utlandet importerades, och som mest fanns det över 100 olika modeller i Sverige.

De mest populära modellerna var antagligen Olga och den gammelfranska. Olga började tillverkas i Sverige på 1830-talet och populariteten skulle bestå under hela århundradet. Modellen hade sitt ursprung i England och var genom sina mjukt svängda former ett tidigt exempel på den kommande nyrokokon – en av de många nystilar som skulle dominera formgivningen under det resterande århundradet.

I toppen på Olgas skaft återkommer rocailen, ett av de mer vanliga dekorelementen under rokokon. De två räfflorna utmed kanten var vanligt förekommande på flera modeller. Räfflorna hade inte enbart ett dekorativt syfte, utan de skulle även skydda mot kantstötter och hack.

Möllenberg var en av de viktigaste producenterna av Olga i Stockholmsområdet, medan Erlandssonska verkstaden i Kristianstad försörjde södra Sveriges behov.

Den andra riktigt populära modellen var den gammelfranska, eller franska liljan som den också kallas för. Den hade ett skaft som var äggformat i toppen, och som var dekorerat med akantusblad som växer ut från den innersta räfflan. Den gammelfranska modellen började tillverkas i Frankrike kring 1700-talets mitt. Kring 1770-talet lär den ha kommit till Sverige, om än i blygsam skala. Först på 1800-talet fick den sin verkliga popularitet. I slutet av seklet hade modellen kommit att bli så förknippad med Sverige att till och med fransmännen kallade den för Palmes Suédois.



Priskurant över nysilvervaror från Guldsmeds-Aktiebolaget i Stockholm, aug 1891. Kungliga Biblioteket.

## Stålet anfaller

Nysilverbesticken fortsatte att vara populära en bit in på 1900-talet, men när första världskriget bröt ut sjönk försäljningen av förklarliga skäl, av såväl nysilver- som silverbestick. Men den riktigt stora dödsstöten kom när engelsmannen Harry Brearly uppfann det rostfria stålet. Det passade utmärkt för bestick – och nu slapp man

också de rostande kolstålsbladen. På 30-talet var det inte längre nysilverbesticken som efterfrågades, utan det var de moderna rostfria besticken som folk ville ha.

.....  
 FREDRIK WEISS är fil.mag. i konstvetenskap, journalist och arkivarie. Tillsammans med Torbjörn Bernhardsson driver han *Bernard & Weiss Antikhandel*

## Nysilvrets historia

Nysilver var ursprungligen beteckningen på en legering av koppar, zink och nickel. Enbart koppar och zink ger mässing, men genom att även tillsätta nickel uppkommer en färg snarlik silver. Legeringen kallas även nickelmässing, alpacka eller tyskt silver.

På 1600-talet kom de första nysilverföremålen till Europa från Kina, där man länge känt till hur man tillverkade Packfong som de kallade legeringen. Först på 1770-talet lyckades man i tyska staden Suhl

efterhärma nysilvrets utseende genom att skapa vitkoppar – Problemet var att denna innehöll arsenik och därför var giftig. 1823 utfästes ett pris i Tyskland till den som kunde lösa problemet att framställa en metall som gick att göra bestick av, såg ut som silver, men kostade betydligt mindre och inom ett år hade två olika personer lyckats lösa nysilvrets gåta var och en för sig.

I mitten av 1800-talet uppfanns det galvaniska badet, vilket gjorde det möjligt att på ett enkelt sätt

ge andra metaller ett florstunt lager av silver. Eftersom nickelmässingen inte såg fullständigt ut som silver började man nu försilvra den med galvaniseringsteknik. Sedan 1900-talets början är det sådan försilvrad nickelmässing som vi vanligtvis menar med nysilver och inte legeringen i dess rena form. Även försilvrad mässing, som också kallas nysilver, var länge vanligt i Sverige, men har nackdelen att den gula metallen syns när försilvringen slits ner.





I handelsträdgården på Runmarö drev Erik Nilsson upp grönsaker, frukter, bär och blommor. Hans odlargärning började vid 14 års ålder och varade hela livet. Hans trädgård var en av många, enbart i Stockholms län fanns drygt 1700 handelsträdgårdar som försåg stadens marknader med de ömtåliga trädgårdsvarorna.

# Trädgårdsmästaren i skärgården

*Erik Nilsson inledde sin yrkesbana som handelsträdgårdsmästare på Runmarö i Stockholms skärgård vid 14 års ålder och upphörde att odla först när synen försämrades i åttioårsåldern. Arealen omfattade knappt ett halvt hektar - med som mest tre växthus och hundra drivbänkar. Blommor, grönsaker, rotfrukter och bär fraktades med båt till torget i Sandhamn.* | INGER OLAUSSON

STORA MÄNGDER GRÖNSAKER, rotfrukter, blommor, frukt och bär odlades i handelsträdgårdar under 1900-talets första hälft. Produktionen ökade tjugo gånger från 1880-talet till 1930-talet, och importen ökade lika mycket. Kopplingen mellan trädgårdsföretag och städer var mycket stark. Den växande stadsbefolkningen hade begränsad möjlighet till egen odling. De flesta trädgårdsprodukter är ömtåliga och skrymmande färskvaror som behöver konsumeras snabbt efter skörd, och korta avstånd till marknaden var därför viktigt.

Materialet från Erik Nilssons handelsträdgård på Runmarö är rikt och unikt. Intresset för trädgård är i dag

stort, men det återspeglas inte i samlingarna i landets arkiv och det finns knappt någon forskning om trädgårdsnäringens historia. Enbart i Stockholms län fanns fler än 1700 handelsträdgårdar från 1930-talet och fram till 70-talets mitt. Företagen har inte lämnat många spår efter sig.

## 14-årig odlingsentusiast

Erik Nilssons intresse för trädgårdsodling väcktes efter en säsong hos en odlare på Runmarö. Han trivdes med arbetet och hans far sa då att ”ska du jobba med sånt så kan du väl odla här hemma”. Som 14-åring, 1929, plante-



På torghandeln i Sandhamn fanns det en förmögen kundkrets som efterfrågade Erik Nilssons trädgårdsprodukter. Bild i privat ägo.

rade Erik 200 jordgubbsplantor i föräldrarnas trädgård, följt av ytterligare 1 000 våren därefter. De första åren fick varje odlingsland ett uppslag i anteckningsböckerna – jordgubbsodlingen, fruktträdgården, vitkålsodlingen, hallonodlingen och från 1932 drivbänken och blomsterodlingen. Därmed blev det tydligt hur mycket arbete, gödsel och andra resurser som lades ner på respektive odlingar och resultaten utvärderades. Ett exempel är följande:

*Hallonodlingen vart under 1932 bra. Sammanlagt plockades 38 liter hallon till ett pris av 28 kr. Detta är ju egentligen dåligt på 150 buskar, men de hava ej heller fått någon vidare god skötsel var för en vinst på 5 kr dock uppstod. Jordgubbslandet som är ungefär 4 gånger så stort lämnade emellertid ett netto på 85 kronor, dock var här fråga om rekordskörd. Jordgubbarna är emellertid de avgjort bästa.*

Anteckningarna om jordgubbar återkom flera gånger:

*Jordgubbsodling är utan tvivel den mest lönande av all trädgårdsodling. Inga andra odlingar kunna upp-*

*visa liknande vinster. Skall därför plantera så mycket jordgubbar som någonsin är möjligt.*

Redan under de första åren fanns ett brett sortiment av frukt, bär, grönsaker och blommor till försäljning och det blev aldrig så att han satsade på enbart bärodling, annars var just jordgubbsodlingen i Stockholms skärgård omfattande. Bären odlades i stora mängder på flera skärgårdsöar från slutet av 1800-talet, till exempel på Möja och Harö, och såldes i Stockholm.

### Förmögen kundkrets i Sandhamn

Sommartid fanns en förmögen kundkrets i Sandhamn som efterfrågade trädgårdsprodukter och dessa blev Erik Nilssons kunder. Vattenvägen från Runmarö går över Gråskärsfjärden och är ca 4,5 sjömil. Erik var inte ensam om att sälja grönsaker och bär i Sandhamn, men anteckningarna från 1932 tyder på att han var framgångsrik:

*Grönsakerna gingo även utmärkt trots hård konkurrens, särskilt ärter och blomkål rönte strykande åtgång.*



Produkterna såldes ur torglådor som Erik själv hade snickrat ihop. De fylldes hemma i trädgården och drogs ner till båten på en pirra. Lådorna var tunga även innan de hade fyllts, så det var säkert slitsamt att få dem i och ur båten, fullastade med trädgårdsalster. I Sandhamn ställdes de upp på bockar och produkterna behövde därför inte packas om. Grönsaker och rotfrukter såldes i papperspåsar, blommorna bands med bast till buketter och slogs in i silkespapper.

Försäljning skedde till mer än 80 procent under juni–september och främst i Sandhamn. Under den övriga tiden på året ökade försäljningen något över tid, vilket kan tyda på att Runmaröborna då köpte mer trädgårdsprodukter. Om försäljningen 1932 skriver Erik följande:

*Under tiden 15 juli – 15 augusti var den verkliga högsäsongen och förtjänades under denna tid cirka 300 kronor men så gjordes också 3 resor i veckan, tisdag, torsdag och lördag. Sedan slopades tisdagsturen samt så småningom även torsdagsturen. Detta gäller Sandhamn. Hemma på Runmarö såldes även rätt bra, cirka dubbelt så mycket som i fjol.*

## Ett allt bredare sortiment

Odlingarna påbörjades tidigt på våren för att få salufärdiga produkter i juni. Drivbänkar och växthus var en förutsättning för en tidig produktion. För ett litet företag som Eriks med direktförsäljning till kunder var en diversifierad produktion en förutsättning. Trädgårdsföretagen specialiserade sig allt mer på ett fåtal växtslag, men Eriks kunder efterfrågade ett brett, varierat sortiment. Erik breddade i stället utbudet över tid, framför allt av blommor, både i buketter och som krukväxter.

Man får intrycket att Erik noggrant planerade företagets utveckling och sparade ihop pengar till kommande investeringar. Verksamheten byggdes upp stegvis och det syns tydligt i materialet att detta resulterade i en breddad produktion och ökande intäkter. De första drivbänkarna inbar att småplantor och primörer kunde drivas fram tidigare på säsongen. Året efter att det första växthuset byggdes utökades sortimentet med tomater, slanggurka, krysanterum och pelargoner, och försäljningen ökade med nära 60 procent. Med ett växthus fanns möjlighet att odla antingen gurka eller tomater, men när det andra växthuset stod klart fungerade ett som gurkhus och ett som tomathus.

## Att bemästra torkan

Torkan var ett återkommande problem på Runmarö. Uppgifter om detta återkommer i materialet och illustrerar hur svåra odlingsförhållandena kunde vara. År 1932 skrev Erik att det inte hade kommit en droppe regn under perioden 25 juni–17 juli och mycket arbete lades ner på att vattna odlingarna. Det gick åt 4 800 liter i jordgubbslandet under denna torkperiod.

Det finns även anteckningar om torkan i en almanacka från 1943. Den 6 juni 1943: ”Vid denna tid var torkan myck-

et besvärlig och vattning med sjövattnet i stor skala begynte denna dag”. Den 8 juli samma år: ”På kvällen denna dag kom äntligen ett litet regn, det första sedan snösmältningen i januari.” Den 10 augusti: ”Vid denna tid var torkan definitivt slut. Härefter föll ofta regn i ganska stora mängder.”

Avståndet till Nore träsk, den insjö som ligger närmast Eriks trädgård, är ca 600 meter. År 1950 investerades i 625 meter vattenledningsrör. Erik gjorde en egen konstruktion vid sjön för att kunna pumpa och leda vatten ned till sina odlingar och därmed säkra behovet av bevattningsvatten under kommande torrsomrar.

## Tjäremulsion och DDT

Användningen av kemiska växtskyddsmedel var en självklarhet för de flesta trädgårdsmästare vid denna tid. Debatten att det skulle vara något negativt hade inte kommit igång, utan det sågs som en revolutionerande hjälp i arbetet att få fram produkter av hög kvalitet. Från mitten av 1940-talet ökade Eriks inköp av växtskyddsmedel. Växthusen medförde att insekter och sjukdomar frodades i den varma, fuktiga miljön och beroendet av kemikalier ökade. År 1950 köptes flera olika medel mot insekter, till exempel tjäremulsion för besprutning av fruktträd och Toxidol-emulsion, ett koncentrat av insektsdödare som bland annat innehöll DDT.

## Intensiv produktion på liten yta

Trädgårdsföretagen var relativt små vid denna tid. I företagsräkningen från 1931 framgår att upp till tre personer sysselsattes vid 75 procent av landets alla handelsträdgårdar. Erik Nilssons handelsträdgård hade en odlingsareal på mindre än ett halvt hektar. Från 1939 finns arealuppgifter om närmare 600 trädgårdsföretag i Stockholms län och den genomsnittliga arealen per företag var knappt tre hektar.

Utöver trädgården var Erik engagerad i föreningsliv, politik och kyrka, vilket tyder på att Erik hade tid över till annat än odlingarna. Han arbetade med att förbättra möjligheterna att bo, leva och driva en verksamhet på ön. Erik hittade en produktionsform och ett sortiment som fungerade för hans överlevnad. Han gick bort våren 2008, nära 93 år gammal, och lär ha sagt att om han fick börja om sitt liv skulle han återigen ha valt trädgårdsmästaryrket.

.....  
INGER OLAUSSON är hortonom och doktorand i agrarhistoria vid Sveriges lantbruksuniversitet i Uppsala. Avhandlingen behandlar handelsträdgårdarnas utveckling under 1900-talets första hälft.

## Nytt tillskott till arkivet

Materialet från Erik Nilssons handelsträdgård har nyligen donerats till Centrum för Näringslivshistoria och är både ett stycke trädgårdshistoria och ett värdefullt bidrag till forskningen om entreprenörskap i skärgården.



# UR ARKIVET

Kalla kriget är i full gång och *Expressen* gör ett illustrerat reportage om den nya anläggningen i Katarinagaraget på Södermalm i Stockholm. Den innehåller bland annat: en bensinstation, ett garage och ett atombombssäkert skyddsrum. Tidningsklippet återfinns i Atlas Copcos historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

## Världens STÖRSTA atombomb-sk

### Katarinaberget rymmer 20 000, 550 bilar i fred

Världens största atombomb-skyddsrum är färdigt. Det är beläget under Katarinaberget i Stockholm. De första pennstrecken på ritningarna drogs upp för sex år sedan. I dag har man lagt ut 21 miljoner kronor på bygget.

I fredtid ska tusentals användas som garage med dag- och nattparkering för 550 bilar. I krigstid får 20 000 människor sin tillflykt i skyddsrummet under en månad. För längre tid kan 5 000 människor vistas där.

Skyddsrummets längd är 1,5 km. Enbart för sprängningsjobben har man lagt ut 2,5 miljoner kronor. Tunneln sträcker sig i tre riktningar från Katarinavägen upp till Björns värdgård vid Tyrbrosvägen på Söder.

Utan inlåtternas vid Katarinavägen och Tyrbrosvägen går det också trappor i två och tre plan från Mossbacketorg och alltså fram till Andreaskyrkan vid Högbroergatan. Ingångar finns också vid T-linjestationerna vid Medborgarplatsen och Slussen.

#### Detonationsportar

I fredtid slussas bilarna ned i de tre våningar som utgör skyddsrummet. Bilen passerar enligt drive-in-metoden ett kontrollbås där en garageförman sitter. Här behövs bilisten bara uttala sina husnummer så letas han vidare till rätt plats.

Efter parkering eller smörjning kan sedan bilisten välja att köra ut på Katarinavägen eller på Tyrbrosvägen.

För att komma in i skyddsrumsvåningarna från tunneln passerar man ett par väldiga detonationsportar. Dessa finns vid vardera änden av våningarna.

Portarna är avsedda att ta emot den största delen av en tryckvåg vid en bombfallning. Varje port har två väggar 27 cm.

Stora dörrar för detonationsportarna finns vidare gånghälsor som man måste passera innan tillträdet blir fritt till tunnelystet.

#### Minnska paniken

Hela tunneln har delats upp i sektioner för att i krigstid minska panikkänslorna hos de 20 000 som söker skydd. Varje sektion är målad i olika färger. En del färger har en lugnande inverkan på folk.

Alla inlåtter till tunneln går i raka vinklar. Detta har gjorts för att minska tryckvågen vid en explosion. I varje vinkel har man vidare sprängt in en detonations- och stöttväggsbricka som smular upp och minskar kraften i tryckvågen.

Alla inlåtter har försesat med s k panikricken. Dessa ska hindra folkmassor från att rusa in i skyddsrummet.

Om tunneln ska användas under en längre tid får 5 000 människor plats. Då placeras köjer efter sektionväggarna. Stora livsmedelsförråd läggs upp. Allt är ordnat för att några tusen stockholmare ska kunna leva tryggt i Katarinaberget under ständiga anfall.



Den stjärn- och utfarten till det jätteåta bergarummet är belägen på Katarinavägen och direkt ned i rummets tre våningar eller också efter utskning av vägar.



1932 började de egentliga sprängningsarbetena i tunneln. Här syns de tre våningarna i bergarummet. Man har sprängt bort 105 000 kubik berg. Ingen olycka har inträffat under det jätteåta arbetet.



REPORTAGE:  
JÖRGEN EINESTAD (text)  
MAGNUS GERNE (teckn.)



Arkitekt Allan Werner har arbetat i sex år med världens största skyddsrum. Det har varit jobbigt, men roligt, är hans kommentar.



# Skyddsrum färdigt

BENSINMACK  
Björns Trädgård



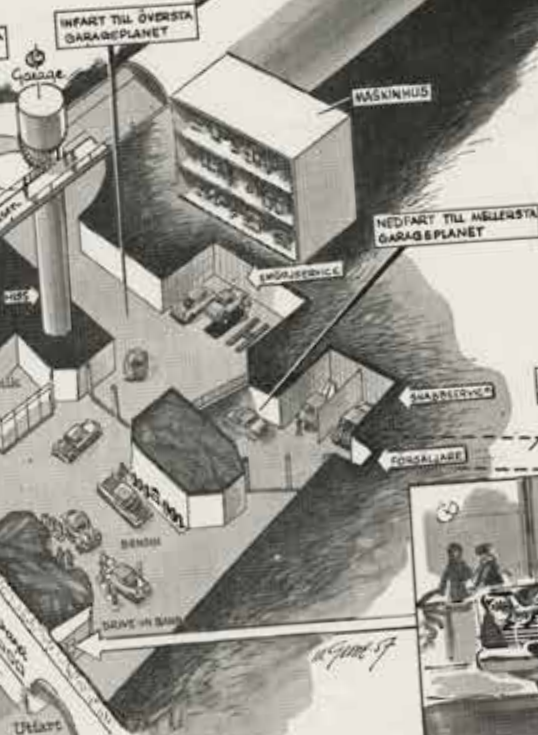
Under åsängens, Antingen kan man bege sig ut på Katarinavägen igen.



PERSONER SOM SKALL MÖTA SINA BILAR SÅH TAR HUVUDEN NER TILL GARAGEET KONTROLLRUMS I ETT TV-ÅGA I HISSENTRÉN



Mosebacke Torg



INFART TILL ÖVERSTA GARAGEPLANET

MÅSKINUS

NEDFART TILL MÖLLENSTA GARAGEPLANET

SPÅRSERVICE

SMÅRESERVÄR

COFFELIÄRE

PLANERAD FÖRBINDELSEGÅNG MED T-BANESTATION SLUSSEN



Vid utarten på Katarinavägen har Enskilda Banken en drive-in-bank. Bilisterna behöver inte stiga ur. Rutan till banklokalen har skottstreck glas.



TVÄTTPLÅTS

BETONGPORTAR

MÅSKINUS

DETONATIONS FICKOR

Andreaskyrkan

## 6 års arbete

Arkitekt SÄR Allan Werner, som svarat för bergsrummets utformning, drog de första pennstrecken 1950. I augusti 1951 under tecknades ett avtal mellan stadens civilförvarningsnämnd och Bilägarnas Intresseförening i Stockholm. IC tog sig ett projekt för skyddsrummet-garaget mot att sedan få hyra lokalerna av staden i 25 år.

Och här är några data som arkitekt Werner lämnat om "staden i staden".

- Förste sprängskottet lönas 1952.
- 105 000 km berg har sprängts bort.
- 50 000 lastbilslaster har forslat undan bergsmassorna.
- Dricksvattenförsörjningen klaras av två kranor på 40 respektive 90 meters djup.
- Anläggningen är självförsörjande med el-ström. Den detaljplan sköts av sju generatorer.
- En postercentral är placerad i ett maskinhus vid Tjärhovsgatan. Den väntar upp tamaris i fredtid.
- 120 st kylskåpsrummar håller temperaturen på oåterlig nivå då skyddsrummet är fullbelagt.
- Vattentill kylskåpsrummen pumpas upp från Sjöströmmen och går via kylbassänger vidare.
- Den samlade frägas kloran får 20 000 människor av 960 toaletter — därav 200 toaletter.
- Två fem-våningars maskinhus finns vid vardera änden av tunneln. Här fryses filter för rening av luften från gas och radioaktivt damm.
- Hissar och portar i den glastiska anläggningen är TV-bevakade.



Vid utarten på Katarinavägen har IC lagt upp en stor bensinstation. Allt på enligt självbetjäningssystemet. IC har vidare hand om garageplatserna i tunneln under 25 år.



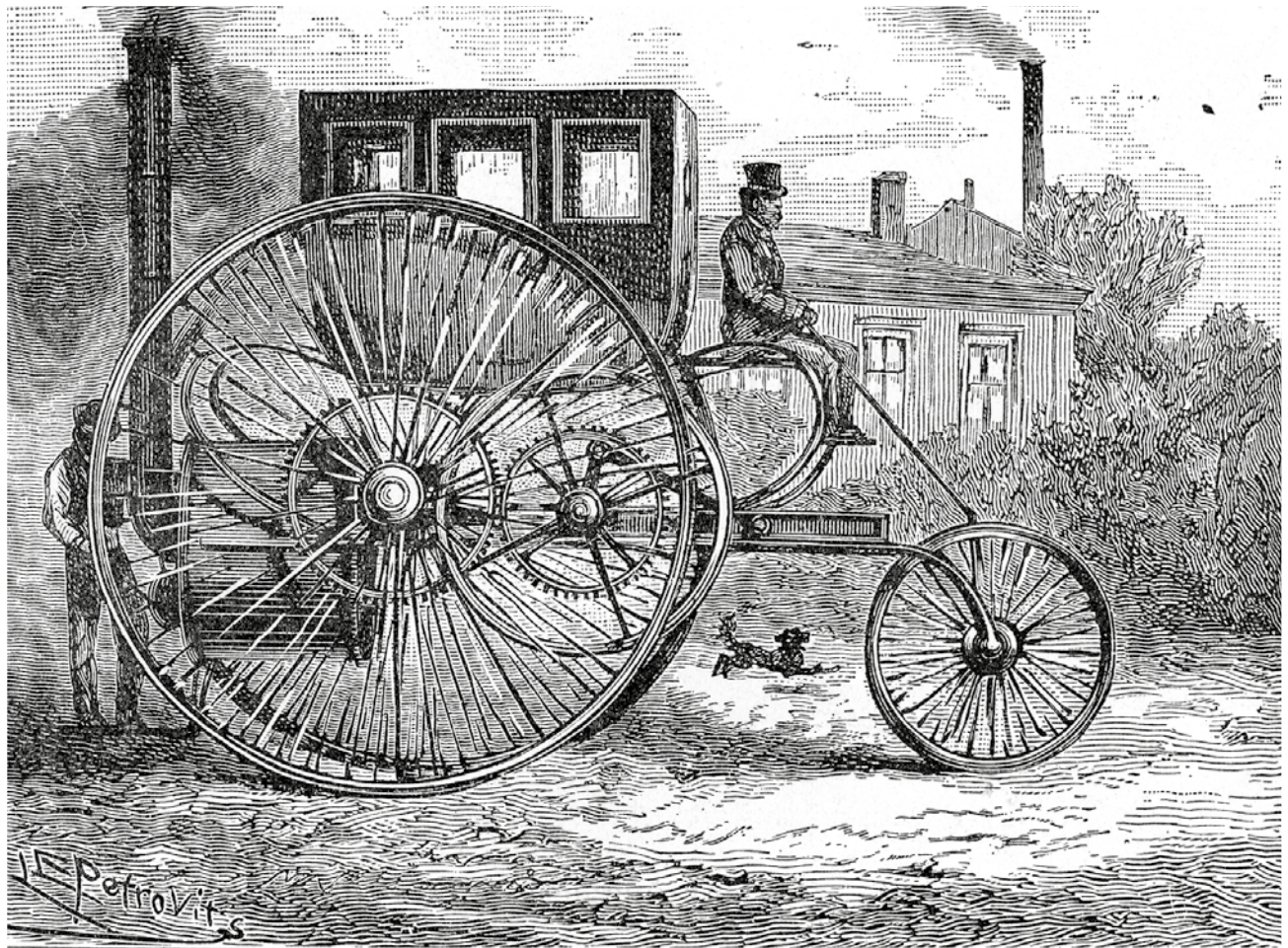


Fig. 20. Trevithiks ångvagn, 1801.

## Hur gammal är egentligen bilen?

*I år har den tyska biltillverkaren Mercedes med dunder och bång firat bilens 125-årsjubileum. Men var det verkligen deras grundare Karl Benz som uppfann bilen – och vad skall man då säga om alla de självgående fordon som redan skapats före hans konstruktion.* | HARRY NIEMANN

OM DET SKA vara helt korrekt borde bilen på latin heta *ipsomobil* och på grekiska *autokinet* d.v.s. ”den självrörliga”. Den 29 januari i år firade Daimler AG med ett officiellt högtidlighållande bilens 125-årsjubileum på Mercedes-Benz Museum. Bland gästerna återfanns förbundskansler Angela Merkel. På Daimler är man väl medveten om sin statusfyllda position i samhället. Men något mer blygsamt är företaget faktiskt i det informationsmaterial som har publicerats med anledning av bilens jubileum: ”I ärlighetens namn bör det sägas att bilar med ång- eller eldrift existerade redan tidigare.” Ja precis – och jag vill lägga till att

det också fanns bilar som drevs på gas och ligroin (så kallade man bensin förr i tiden). Det skulle i så fall betyda att det nya och epokgörande med Karl Benz uppfinns bara var att han installerade en förbränningsmotor i ett fordon.

Men finns det då egentligen något kvar som förtjänar att nämnas i historieböckerna om Karl Benz (1844–1929) bidrag till uppfinns av bilen? Och är hela 125-årsjubileet i själva verket bara ett medvetet försök från Daimlers sida att strö glömskans mjöldagg över generationer av uppfinnare och uppfinns och i stället producera en hyllningsskrift över sig självt? I vilket fall som helst hörs



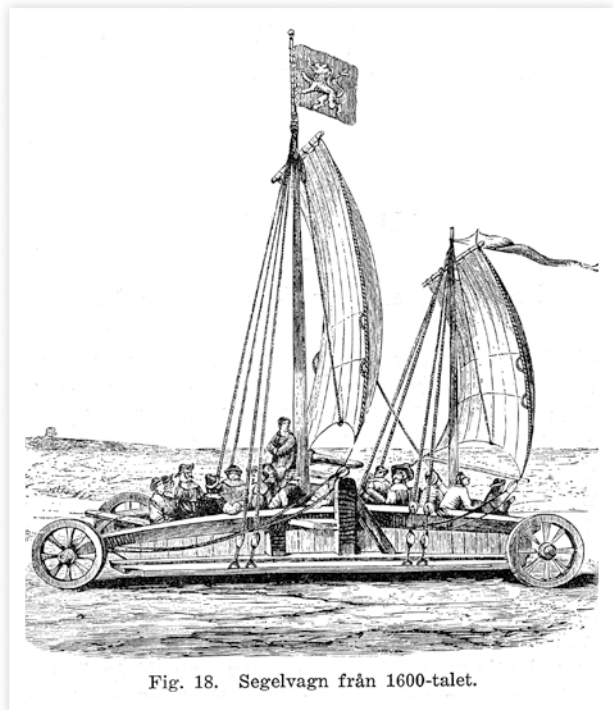


Fig. 18. Segelvagn från 1600-talet.

Det fanns många försök med motordrivna fordon före Karl Benz uppfann den egentliga bilen år 1886. Dessa märkliga exempel är tagna ur *Uppfinningarnas bok*, 1925-1939.

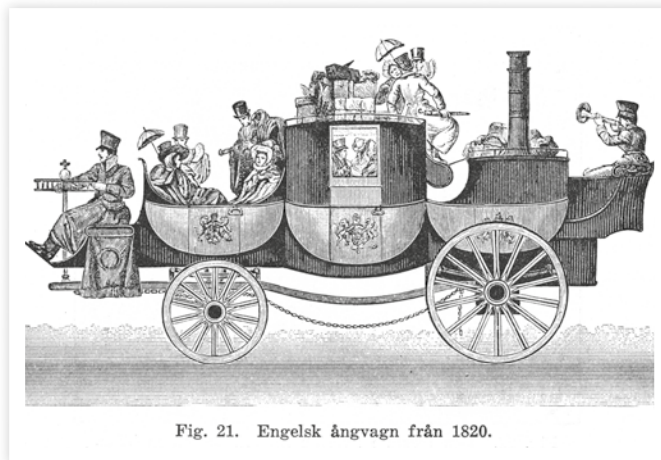


Fig. 21. Engelsk ångvagn från 1820.

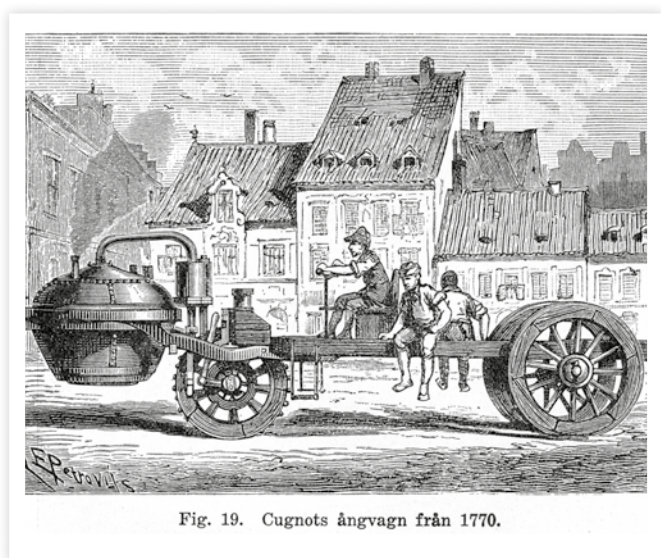


Fig. 19. Cugnots ångvagn från 1770.

allt fler röster som tycker sig kunna bevisa att tiden redan långt tidigare var mogen för det självrörliga fordonet och att det faktiskt hade funnits bilar av många olika slag. Och då talar vi om ett bra tag tidigare.

## Murfärder och puffande djävlar

Om vi bortser från alla landfordon som har drivits med vindkraft och den fjäderdrivna vagn som konstruerades av Leonardo da Vinci (1452-1519), var Nicholas Cugnot (1725-1804) först. I Paris presenterade han 1769 sin ångvagn, som alltså var ett fordon med yttre förbränning. Militären visade intresse för den, men då Cugnot hade missat att bygga in bromsar i sin konstruktion slutade provfärden med att ångvagnen körde rakt in i en mur. Det fick militärens intresse att svalna betydligt. Detta var 242 år tillbaka i tiden. Cugnots trehjuliga ångvagn förvaras fortfarande på det tekniska museet *Conservatoire National des Arts et Métiers* i Paris.

I England fick James Watts uppfinning av den dubbelverkande ångmaskinen 1768 fler personer att försöka sig på fordonskonstruktion. T.ex. Richard Trevithick (1771-1833), som redan 1797 uppfann en ångvagnsmodell - och vars 1801 konstruerade ångbuss *Puffing Devil* kunde transportera passagerarna i upp till 8 km/h. Denna post-

diligens som var utrustad med ångmaskiner, väckte stort uppseende och förorsakade en rad spektakulära olyckor under 1800-talets första år: dess ångkammarmarknall påminde närmast om en bombexplosion.

Järnvägsbolagen - som likaså uppstod under dessa år - kände sig hotade av konkurrensen från dessa så kallade "road locomotives". År 1864 lyckades de i England driva igenom "the red flag act": den innebar att en man måste springa framför fordonet med röd varningsflagga. Andra ångbussar som uppnådde en maxhastighet av ca 15 km/h byggdes 1826 av Goldsworthy Gurney (1792-1875), och under de följande åren av Walter Hancock (1799-1852) och Church. Från 1836 finns uppgifter om att ungefär 700 färder med ångbilar årligen företogs i England. I Frankrike konstruerade klockgjutaren Amédée Bollée (1844-1917) 1873 en ångbuss som han kallade *L'Obéissante*, "Den lydiga". På sin färd från Paris till Le Mans 1875 erhöll "Den lydiga" förare 75 dagsböter för "oaktsamhet i gatutrafiken".

## Evolutionära återvändsgränder

Om vi går in på elbilar, lär en fransman vid namn M. Gustave Trouvé ha byggt en trehjulig med återuppladdningsbar blyackumulator. Det 12 km/h snabba fordonet pre-



Karl Benz uppfinning gav snart upphov till en hel industri; här syns arbetare vid Benz & Co i Mannheim fem år efter att den första fungerande bilen patenterats. Mercedes-Benz Museum.

senterades på den internationella elektricitetsutställningen 1881 i Paris. Tillförlitligare dokumentation har vi för Werner von Siemens (1816–1892) elmotordrivna fordon, t.ex. världens första trådbuss som presenterades 1882 i Berlin.

Men också fordon med inre förbränning förekom, som det fordon som uppfanns av schweizaren Francois Isaac de Rivaz (1752–1828). Redan 1807 hade han skaffat sig patent i Frankrike på sin atmosfäriska vätemotor. År 1813 byggde han in den i en stor handvagn, som tillryggalade en sträcka på 26 meter med 3 km/h och där varje tändning måste utlösas för hand. Ett liknande fordon men med en bensinmotor utan kompressor byggdes 1870 av österrikaren Siegfried Marcus (1831–1899). Inte förrän 1888 kunde Marcus sedan presentera en funktionsduglig bil med fyrtaktsmotor. I Frankrike patenterades en tvåtakts kompressorlös gasmotor 1860 av fransmannen Etienne Lenoir (1822–1900). Ett exemplar av den kan fortfarande beskådas på Gasmotorenfabriks museum i Deutz. Innesluten i ett trehjuligt gatufordon som kallades *Hippomobile* lär Lenoir enligt egen uppgift ha färdats den nio kilometer långa sträckan från Paris till Joinville-le-Pont, men mer än så blev det inte. Inte heller den fyrtaktsmotor som år 1884 utvecklades av Edouard Delmare-Deboutteville (1856–1901) och Leo Maladin (1849–1918) överlevde försöksstadiet, utan exploderade till slut.

En sak var gemensam för alla dessa uppfinningar: de fick inga efterföljare. I nästan samtliga fall var det alltså

fråga om evolutionära återvändsgränder. Det har olika förklaringar i skilda fall: Än berodde det på att ångmaskinerna i diligensen var alltför farliga, än på att det saknades ordentliga batterier för elbilen, än på att de kompressorlösa gas- eller ligroinmotorerna var för svaga för att kunna driva ett självriktigt fordon.

### Karl Benz ändå unik

Om man förstår evolution som en process där egenskaperna hos föräldragenerationen i en levande varelse eller en teknologi överförs till nästa generation, så var det bara *ett* fordon som lyckades med detta: Benz patenterade motorvagn. Karl Benz konstruerade den redan 1885 och kunde till största delen ostörd prova ut och förfinna den. Fordonet var en teknisk totallösning med ram, kuggstångsdriv och fungerande fyrtaktsmotor med elektrisk tändning och bensindrift. Benz nämner inte denna motor i sin patentansökan för ett "fordon med gasmotordrift" av den 29 januari 1886, då en motor av detta slag sedan 1876 stod under patentskydd av Nikolaus August Otto (1832–1891). I stället talade han om en liten gasmotor "av vilket system som helst".

Till skillnad från realiteten bakom det skyddspatent som amerikanen Georges Baldwin Selden (1846–1922) anmälde 1879 men som utställdes av patentmyndigheten först 1895, fanns det bakom Benz patent ett reellt och fungerande fordon. Dess färder är otvetydigt belagda genom press-





Modellen *Benz Viktoria* var den första bil som tillverkades i större skala, 1892–1900 såldes den i över tusen exemplar. Ed. Burckhardt, som syns på skylten, var ett företag som sålde Benz bilar till England. Mercedes-Benz Museum.

rapporter från 1886. Så skrev *Neue Badische Landeszeitung* den 3 juli samma år:

*En med ligroingas driven velociped, byggd i Rheinische Gasmotorenfabrik av Benz & Cie och om vilken vi redan har rapporterat i denna tidning, har tidigt i dag provkörts på Ringstrasse och klarat provet med gott resultat.*

Gottlieb Daimlers (1846–1900) åkförsoök med motoriserad diligens genomfördes först på hösten 1886. Dessutom kom Benz Wagen typ 1, som i detta utförande byggdes i fem exemplar, att utgöra den viktigaste förebilden för fabriksproduktion av bilar. Redan typ 3 fanns i 25 exemplar – det var för övrigt den modell i vilken Bertha Benz tillsammans

med sönerna Eugen och Richard gjorde den berömda första längre bilfärden från Mannheim till Pforzheim. Den följdes av Benz modell "Victoria" med fyra hjul och axelstyrning, och därefter av "Velo". Det var det första fordonet i bilhistorien som tillverkades i större skala. Mellan 1893 och 1900 tillverkades och såldes den i 1 200 exemplar. Därmed kan man säga att Daimler-Benz AG (och dess nutida efterträdare Daimler AG) har goda grunder för sitt anspråk på att vara upphovet till dagens globalt utbredda biltrafik. Det är Karl Benz och hans uppfinning vi har att tacka för den.

DR HARRY NIEMANN *är pensionerad chef för Daimlers historiska arkiv och museum. Han har skrivit flera böcker om Mercedes historia och har även ett förflutet som racerförare.*

## Mercedes-Benz Museum

Mercedes-Benz Museum i Stuttgart är ett av världens mest påkostade företagsmuseer. Museet fick en ny spektakulär byggnad år 2006, där man kan se allt märkligt som företaget har skapat från Karl Benz första modell till det allra senaste inom fordonsteknik. Förutom de fantastiska bilutställningarna, finns även restauranger, shop, konstutställning och konferenslokaler. Museet har kostat miljardbelopp och mer än 3,5 miljoner människor har redan besökt anläggningen! Det är öppet för

allmänheten under kontorstid tisdagar–söndagar.

Mercedes-Benzmuseet ingår som en del av Mercedes-Benz Classic som även inkluderar ett förnämligt historiskt företagsarkiv, egna forskningsprojekt och bokutgivning, liksom renovering och försäljning av veteranmercor. Mercedes är starkt engagerat även i den allmänna näringslivshistorien och stod nyligen värd för VdW, de tyska näringslivsarkivariernas organisations, årliga konferens.



Frisörerna Herbert Patzer och Ingemar Lindgren arbetar på Sveriges äldsta aktiva frisörföretag, Frisören, med anor sedan 1859 i Gamla stan.

# VÄLKAMMAT *i maktens korridorer*

*En liten frisersalong med två stolar och en anspråkslös skylt på Storkyrkobrinken 11 i Gamla stan i Stockholm döljer en lång och fascinerande historia. Företagsminnens utsände klippte sig kort med sjömansvågor i luggen och fick sig en lektion i stockholmiana på köpet. | MATTS HILDÉN & EVA HILDÉN SMITH*





Överst till vänster: Kundaskfat med 50 års inrökning på nacken. Överst till höger: Ett gasmunstycke för desinficering av rakknivar tittar fortfarande ut ur väggen. Nederst till vänster: Stilfull vägghängd galgförvaring. Nederst till höger: Ingemars lager av hårborstar, som enbart används en gång per kund innan de tvättas.

I DESSA TIDER av retro-mode med populära tv-serier som *Mad Men* (välkommat 1960-tal i New Yorks reklamvärld) dyker det upp unga frisörer som specialiserar sig på retro-klippningar. Som en orubblig klippa på trendernas nyckfulla hav har frisersalongen Frisören i Gamla stan i Stockholm stått stadigt sedan 1859, vilket gör detta företag till Sveriges äldsta frisersalong. Den nuvarande innehavaren, Herbert Patzer, Djurgårdare, och hans medarbetare Ingemar Lindgren, AIK:are, har arbetat sida vid sida i lokalen i 39 år. Fotbollen har knappast hållit dem samman, men båda berättar om det personliga förhållande man får till sina kunder som frisör, nästan likt en relation mellan läkare och patient, och att det har fått dem att jobba vidare på samma ställe upp i 70-årsåldern.

### Hårdhänta metoder

Efter förrättat värv kammar Herbert bort hårrester med en bomullspreparerad kam, Ingemar däremot borstar ur gamla hårstrån med en grov borste. En uppfriskande och något omild behandling som garanterat får en att vakna

till. Han håller sig med en stor låda borstar, och varje gång han har borstat klart, förpassas den använda borsten till ett litet skåp, i väntan på tvättning.

Ännu på åttiotalet hade man ett skåp med personliga lådor i tygklädd papp för de mest förnäma kunderna, dessa lådor innehöll en personlig uppsättning med borste, kam, finkam och viska (som man borstar bort hår från axlarna med).

Frisörens inredning är sparsamt uppdaterad, det mesta möblemanget är i teak från tidigt 60-tal. I lokalen finns många spår från svunna tider för den uppmärksamme: ett gasmunstycke tittar fram ur väggen, vilket användes för att sterilisera rakknivar över öppen låga. En teckning av den nyligen hädangångne konstnären och gamla stan-profilen Hans Arnold, vittnar om klientelet.

Kvar i lokalen finns också kartotek för att hålla ordning på kunder och när de senast klippte sig, så att frisörerna kunde ringa upp kunder när det hade gått en månad sedan sist. Systemet slutade användas i mitten av 70-talet. Kunderna från den tiden kom tillbaka utan påminnelser och gör det i många fall än i dag.



Gruppen bildades år 1927 från den första lokalen på Myntgatan 1a, på denna tid drevs verksamheten av Per Olof Bengtsson.

Motstående sida ovan: Gästbok med bl.a. storspionen Stig Wennerströms autograf under Prins Wilhelms autograf. Stig var prinsens adjutant 1960, detta var alltså under tiden då han spionerade för Sovjetunionen! (Riksdagsmannen Torsten Bengtsson, som motionerade om att burfåglarna skulle släppas fria finns även med på samma sida.)

Motstående sida nedan: Personlig box innehållande extra förnäma kundens kammar och borstar.

## Unik autografsamling

Gunnar Sträng, Olof Palme, Göran Persson, Carl Bildt ... listan över kända politiker, hovmän, konstnärer, domare med mera blir oerhört lång när man bläddrar i Frisörens gästbok, som hållits sedan 1949, och som nu är uppe i två välfyllda volymer. Även den blivande spionen Stig Wennerström finns med. Herbert tar ett bloss och berättar:

– Mest fåfång av alla politiker vi klippt var Torsten Nilsson [Bland annat socialdemokratisk kommunikations-, försvars-, social- och utrikesminister]. Inför viktiga framträdanden kom han ofta in och fönade vågor i håret för att se tjugigåring ut. Egentligen var hans hår rakt.

Det märks att Herbert och Ingemar tränat munlädret i många timmar med ett mer än genomsnittligt sofistikerat klientel. Deras kunskap om Stockholm, politik och samhälle är stor och verkligen underhållande.

## Reinfeldt svek traditionen

Efter Göran Persson bröts en mycket lång trend då statsminister Fredrik Reinfeldt uteblev från Frisören. Enligt rykten klipper han sig själv i hemmet med hjälp av en trimmer. Herberts dom är hård:

– Han skulle se mycket bättre ut med en något längre saxklippt frisyr.

Genom åren har givetvis kundunderlaget ändrats även i övrigt, Herbert anlägger en bekymrad min:

– Jämställdhet i all ära, men det går ju ut över oss herrfrisörer när det hamnar en massa kvinnor i riksdag, regering och domstolar häromkring.

## Utmanande sluskmode på 70-talet

Herbert Patzer började som frisör redan 1955 i närheten av Bremen och på frågan vilket hårmode som har varit roligast genom tiderna svarar han något överraskande:

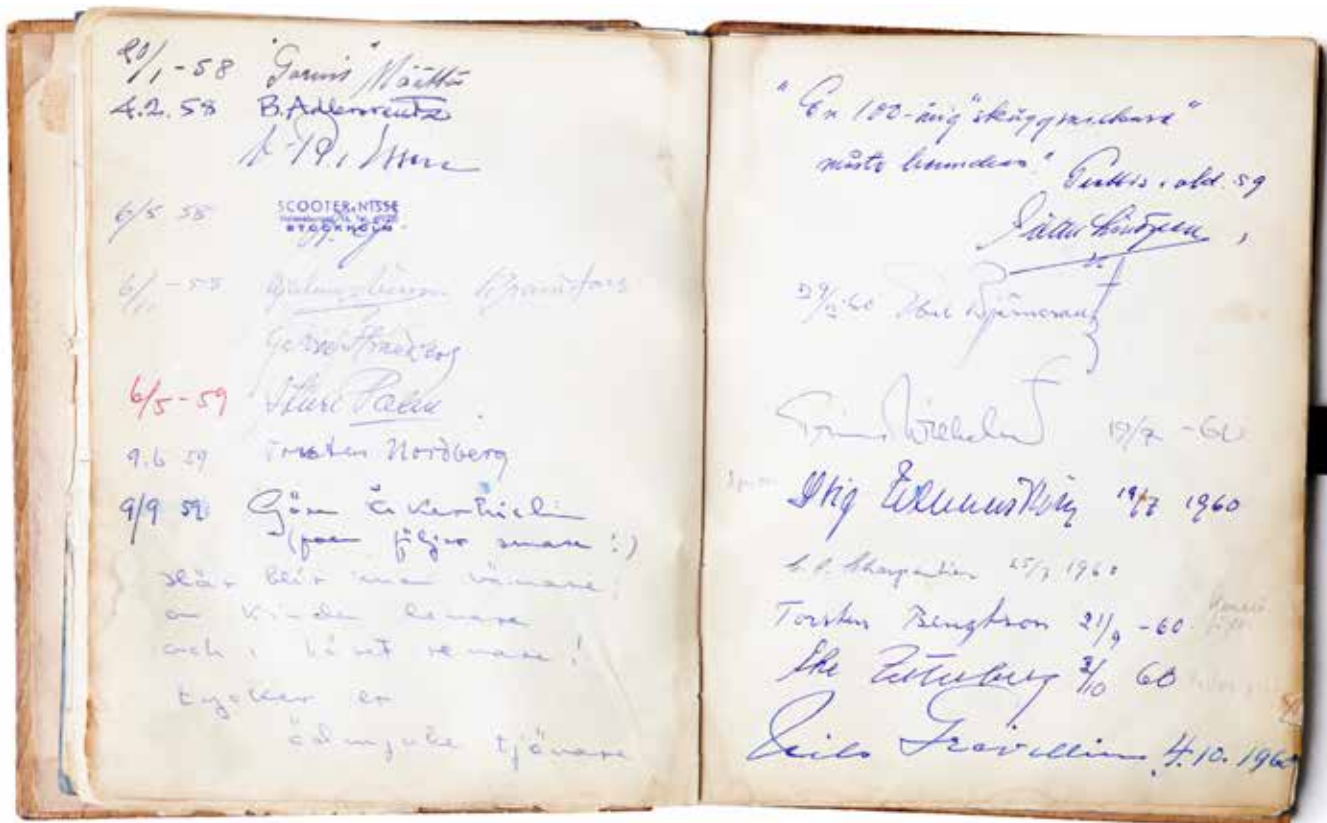
– Ur ett frisörperspektiv var det långa hårmodet som följde på Beatlesepokern roligt. Svenskaras hårkvalitet är ju ur vårt perspektiv inte så bra, det är ofta ”rättfärgat och självstripigt”, vilket gör det svårt att få till långa frisyrer. På 70-talet använde vi oss av metoder som stödpermanentning för att ge stadga och form. Svårt men utmanande!

## Sex ägare på 152 år

Salongen grundades 1859 av Otto Dahlberg. Den övertogs 1883 av Bernard Dahlberg (ej släkt). Därefter övertogs salongen av Per Olof Bengtsson 1908, för 500 kronor. På den tiden hade Gamla stan dåligt rykte, hans släktingar hemma i Finspång trodde att han hade blivit galen som frivilligt hade börjat jobba i slummen. Per Olof drev den fram till 1943, då Henriksson tog över. När nästa innehavare, Kjellberg, tog vid 1949 fanns det 25 frisörer i Gamla stan, och salongen hade tre glödlampor. År 1975 togs rörelsen över av Herbert Patzer som driver den än i dag. I början av 70-talet fanns ungefär 10 frisörer i Gamla stan. Till dagens adress på Storkyrkobrinken 11 flyttade man 1931. Då revs nämligen stora delar av Myntgatan och kvarteret däromkring för att ge plats åt det nya kanslihusannexet. Inom kort flyttar man igen på grund av renovering, så passa på. Det är inte aktuellt att stänga, Herbert är ju bara 72 år!

.....  
MATTS HILDÉN är grafisk formgivare och driver reklambyrån Silvia Media AB. EVA HILDÉN SMITH är fotograf och driver LaBelle Rockette Fotografi AB.





## FRISÖRSKVALLER PÅ HÖGSTA NIVÅ

Även den mest respektabla person kan lätt hänfalla åt snaskigt skvaller i form av veckotidningar i väntstolen hos frisören. Hos salongen Frisören kan man dessutom ta del av förstklassigt historiskt skvaller på regeringsnivå. Nedan återges några historier som uppsnappats.

Statsminister Tage Erlander klippte sig hos Frisören på den tiden då en del publikationer fortfarande befann sig i gränslandet mellan seriösa tidskrifter och snuskiga herrtidningar, som till exempel Lektyr och FIB. Tage Erlander var omvittnat närsynt, men enligt uppgift hindrade inte det honom från att läsa blaskorna hos Frisören. De fula sidorna granskade han med en slags scanningsteknik för att inte missa någon kroppslig fägring. Under utstötande av repetitiva "Oj! Oj! Oj!" förde han tidningssidan vertikalt upp och ned



framför ögonen på en decimeters avstånd under långa stunder.

En tid senare tyckte Frisörens frisörer att måttet var rågat, blaskorna hade blivit för snuskiga! Man tog tag i problemet handgripligt - innan någon tidskrift lades ut i salongen bläddrades den nogsamt igenom, och alltför ekivoka sidor skars loss med en rakkniv. Var de censurerade sidorna sedan hamnade förtäljer inte historien.

Statsminister Thorbjörn Fälldin klippte sig hos Frisören. Vid ett tillfälle deklarerade han redan innan klippningen att han hade bråttom. Frisören hastade på, men efter förrättat värv dröjde sig statsministern kvar för lite småprat.

Frisören frågade till slut om inte Thorbjörn hade bråttom, varpå denne sävligt svarade: "Det blir inget bröllop förrän prästen kommer!"





# ETT FÖRETAG



*Två bröder, Jonathan och Petrus Hedlund, kom att spela en stor roll för Stockholms och hela Sveriges bebyggelse. Genom deras stålkonstruktioner möjliggjordes byggen som aldrig tidigare sett dagens ljus. Men allting började med två strykjärnsskaft ...* | ANDERS JOHNSON





# LAG AV STÅL

Invigningen av Slussen den 15 oktober 1935 med Nya Katarinahissen i förgrunden. Under 1930-talet byggdes hela trafikmaskineriet kring Slussen om. Bröderna Hedlund levererade 1932 de största helsvetsade balkar som dittills hade gjorts i Europa. De fick transporteras per järnväg eftersom stadens vägbroar inte hade tillräcklig bärighet. Stockholms stadsmuseum.



UNDER ANDRA HALVAN av 1800-talet inträffade den mest genomgripande förändringen av järnhanteringen sedan medeltiden. Genom götstälprocesserna omvandlades stålframställningen från hantverk till storindustri. Detta skapade bland annat förutsättningar för en förnyelse av byggnadskonsten genom stora byggnadsverk med bärande stålkonstruktioner. Eiffeltornet i Paris samt de första skyskraporna i Chicago och New York var några pionjärverk från 1800-talets sista decennier.

I Sverige kom företaget Bröderna Hedlund att bli ledande stålbyggare. Det grundades i Stockholm 1911 av bröderna Petrus och Jonathan Hedlund. De hade genom sin uppväxt på Munkfors Bruk, där fadern var bruksbyggmästare, fått insikter både om stål- och byggnadsteknik. Jonathan hade dessutom arbetat några år i Chicago.

### Det började med två strykjärnsskaft

De båda bröderna startade verksamheten i en liten byggnad vid Hälsingegatan/Norra Stationsgatan i Stockholm. Jonathan ledde verkstadsarbetet till sin död 1940 och

och broar runt om i landet. Man tillverkade byggnadskonstruktionerna i den egna verkstaden, som kraftigt utvidgades 1922, och stod själv för monteringen på plats.

### Märkesbyggnader

Många av de märkesbyggnader som uppfördes i Stockholm under mellankrigstiden bars upp av Hedlunds stålkonstruktioner, bland annat Konserthuset, Stadsbiblioteket, Filadelfiakyrkan, Citypalatset, Esseltehuset och Medborgarhuset. Det stora prestigeprojektet var Katarinahissen där företaget både monterade ner den gamla hissen (vilket skildras i Per Anders Fogelströms roman *I en förvandlad stad*) och uppförde den nya.

Gångbron över Katarinavägen vägde 40 ton och sattes samman uppe på Mosebacke. Natten till söndagen den 12 september 1935 drogs bron från Mosebacke över till KF-huset. Petrus Hedlund satt själv på bron medförande pilsner och smörgåsar för att kunna fira broslagningen tillsammans med de arbetare och hedersgäster som hade samlats på KF-husets tak.

” Lokalbefolkningen lär i många år efteråt ha använt sig av svenska kraftuttryck.

Petrus var företagets direktör fram till 1951. Även deras syskon Ellen, Olle och Sven kom att arbeta i företaget.

Den första inkomsten var 75 öre för att laga två strykjärnsskaft. Det var framför allt genom leveranser till Stockholms stad, som på 1910-talet genomförde omfattande investeringar i sina tekniska anläggningar, som Bröderna Hedlund kunde etablera sig som stålbyggare i stor skala. Företaget levererade konstruktioner till bland annat vattenverket i Norsborg, vattenkraftverket i Untra vid Dalälven och till frihamnen vid Värtan.

År 1917 fick företaget sin första order på en stor industribyggnad, nämligen till Bofors fältartilleriverkstad. Därefter följde många leveranser till industribyggnader, kraftverk

Bröderna Hedlund blev under 1930-talet pionjärer med att introducera svetsningen i svensk stålbyggnadsindustri. Företaget uppförde 1934–35 landets första helsvetsade bro, Pålundsbron, alltså södra delen av Västerbron. Genom att använda svetsning i stället för nitning kunde bronsvikt minskas från 1 950 ton till 1 200 ton.

Sven Hedlund var firmans svetsexpert. Svetsade balkar kom att bli en viktig specialitet för Bröderna Hedlund. Företaget tillverkade även grova svetsade rör för exempelvis vattenverk och gasverk.

Under 1930-talet gav sig Bröderna Hedlund ut på exportmarknaden. Den mest spektakulära exportordern gällde en landsvägsbro över Babolfloden nära Kaspiska havet i Iran. Förman Bertil Wassberg och två av Hedlunds montörer samt lokal arbetskraft uppförde den 92 meter långa bron under sex månader 1935. Lokalbefolkningen lär i många år efteråt ha använt sig av svenska kraftuttryck.

Sven, Olle, Jonathan, Petrus och Jonas O. Hedlund vid den senares 70-årsdag 1919. Det var brödernas far Jonas som tyckte att bröderna skulle starta en smidesfirma i Stockholm. Han bedömde att stadens förväntade expansion skulle skapa stort behov av byggnadssmide. Bröderna Hedlunds historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.





Bröderna Hedlunds stål balkar tillverkades för stora byggnader men också för mera speciella stålkonstruktioner som kraftledningsstolpar, fyrton och radiomaster. För stålbyggaren innebar det allt som oftast arbete på hög höjd. Bröderna Hedlunds historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



## Stod stadigt under krig och kris

Andra världskriget skapade en hel del problem för Bröderna Hedlund. Många anställda inkallades till beredskapstjänstgöring, handeln med omvärlden skars av och staten införde regleringar för att styra råvaror och produktion. Precis som under mellankrigstidens kriser beslutade Petrus Hedlund att man nu skulle satsa på att bygga ut den egna verksamheten när efterfrågan på företagets produkter sjönk. Han ville att företaget skulle stå väl rustat när kriget var över.

Bröderna Hedlunds byggnader vid Norra Stationsgatan hade blivit alltmer opraktiska. En stor tomt köptes därför i Södra Hammarbyhamnen där en ny anläggning stod klar 1943. Detta var Sveriges största plåtverkstad med sju skepp och järnvägsspår in i verkstadshallen.

som ägare kunde nu stora satsningar göras i Bröderna Hedlund som 1968 bytte namn till Gränges Hedlund.

Under det första decenniet i Grängeskoncernen uppförde Hedlunds stålkonstruktioner till bland annat Åhléns City, Kulturhuset och Filmhuset. Samtidigt utvecklades Gränges Hedlund till ett världsomspännande stålbyggnadsföretag med flera fabriker som uppförde konstruktioner till exempelvis kolkraftverk, gasanläggningar, lagerbyggnader, varv, hamnar, flygplatser och broar.

## Styckade och sålda

I mitten på 1970-talet drabbades Grängesbergsbolaget av mycket stora problem till följd av gruv- och stålkrisen. År 1980 köptes Gränges av Electrolux, och Gränges

# ” Petrus Hedlund satt själv på bron medförande pilsner och smörgåsar.

Petrus Hedlund var under 40 år den dominerande gestalten i företaget och kallades i pressreferaten för ”landets störste smed”. Han var en framgångsrik affärsman som med stor skicklighet parerade flera lågkonjunkturer. En orsak till detta var att han inte tog stora risker under de goda tiderna utan skapade tillräckliga buffertar för att klara lågkonjunkturerna. Han lyckades också lägga om företagets produktionsinriktning i takt med marknadens förändringar.

## Del av större koncerner

År 1950 sålde Petrus Bröderna Hedlund till Defibrator och året därpå avgick han som företagets ledare. Under det kommande decenniet uppfördes bland annat Femte höghuset vid Sergels Torg och höghuset i Wenner-Grens Center. Den senare byggnadens stålkonstruktioner uppfördes i rekordfart, 25 våningar på 25 veckor.

År 1961 köptes Bröderna Hedlund av Grängesbergsbolaget som framför allt var intresserat av det stora rörverk som Bröderna Hedlund då uppförde i Jordbro söder om Stockholm. Grängesbergsbolaget hade nämligen fått en stor sovjetisk order på gasrör. Plåten skulle tillverkas vid företagets nya järnverk i Oxelösund men Grängesbergsbolaget skulle inte hinna bygga ett eget rörverk för att få de första leveranserna klara i tid. Dessutom passade Bröderna Hedlund bra in i Grängeschefen Erland Waldenströms strategi att bredda företagets produktionsinriktning.

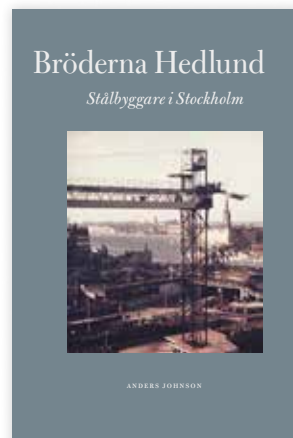
Grängesbergsbolaget ansågs vara ett av Sveriges viktigaste och mest prestigefyllda företag. Som dotterbolag kom Bröderna Hedlund in i näringslivets finare salonger med omfattande internationella kontakter. Med Gränges

Hedlund hamnade nu på försäljningslistan. År 1985 såldes rörverket i Jordbro till det finska stålföretaget Rautaruukki och året därpå såldes Gränges Hedlunds ståldivision till statliga Finnboda varv. Den sista stora beställningen Gränges Hedlund fick innan samgåendet var stålkonstruktioner för Globen.

I den årliga redogörelsen för de statliga företagen som regeringen redovisade för riksdagen 1987, skrev industriminister Thage G. Peterson (S) att förändringarna i Finnboda 1986 ”markerar att en ny era startat”. Vidare hävdade Peterson att ”marknadsutsikterna för den industriella verksamheten är lovande [...] Finnbodas nya inriktning och affärsvolym ger nu en stark bas och goda förutsättningar för en fortsatt framgångsrik utveckling.”

Peterson blev inte sannspädd. År 1988 såldes Finnboda till en privat intressent. Tre år senare gjorde företaget konkurs och rörverket i Jordbro lades ner, exakt 80 år efter att Petrus och Jonathan Hedlund hade startat sin firma.

.....  
ANDERS JOHNSON *är skriftställare och har skrivit ett stort antal böcker om näringslivs- och samhällsfrågor, ofta ur ett historiskt perspektiv. Artikeln bygger på hans nyutkomna bok Bröderna Hedlund – Stålbyggare i Stockholm som har producerats av Centrum för Näringslivshistoria på uppdrag av Petrus och Augusta Hedlunds Stiftelse.*





# Ögonblicket



Den svenska glödlampstillverkningen började i blygsam skala runt 1890 och brottades länge med en hel del problem kring kvalitet och efterfrågan. Under 1920-talet kraftsamlade den svenska belysningsbranschen för att uppmuntra ökad användning av elbelysning, både i hemmen och i det offentliga rummet. Ansträngningarna lyckades och ända sedan dess har glödlampan varit den vanligaste ljuskällan i de svenska hemmen. Man kan därför föreställa sig att när denna dam, någon gång under slutet av

1940-talet, satt och synade glödlampor i Osrams fabrik i Stockholm inte i sin vildaste fantasi kunde föreställa sig att denna succéprodukt skulle komma att förbjudas sextio år senare. År 2008 röstade Europeiska kommissionen genom ett förslag att stegvis fasa ut användningen av traditionella glödlampor inom EU. Inom kort får det bara säljas mer energieffektiva lampor inom Sverige. Foto: Ateljé Uggla, Stockholm. Osram AB:s historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

# Recensioner i urval

BÖRJE ISAKSON är journalist och författare och har bl.a. medverkat i tidningar som *Teknikens Värld*, *Månadsjournalen* och *Dagens Industri*. Han har skrivit flera böcker om historia, den senast utgivna heter "Två dygn som förändrade Sverige. 1809 års revolution."

## Utsåld Nobelprisindustri

TORUN NILSSON: *När Sverige sålde Nobelprisindustrin, Historien om Astra, Pharmacia och Kabi*, SNS FÖRLAG

I MITTEN AV 1990-talet tillhörde svensk läkemedelsindustri världstoppen. Under femårsperioden 1989–1995 mångfaldigade Astra, Pharmacia och Kabi sin omsättning samtidigt som vinsterna sköt i höjden och läkemedelsexporten steg.

Bara något år senare var samma industri på väg ut ur Sverige. Pharmacia – som hade gått samman med Kabi – fusionerades med amerikanska Upjohn, och Astra slogs ihop med brittiska Zeneca. De svenska delarna krympte och svensk läkemedelsindustri tappade sin glans.

Hur kunde det gå så? Det är den fråga som Torun Nilsson försöker besvara. Resultatet är en intressant och inträngande skildring av svensk läkemedelsindustris uppkomst – den har anor från 1800-talet – utveckling och förvandling.

Boken visar också att det som skedde inte bara berodde på läkemedelsföretagen. Såväl politik som ekonomisk och teknisk utveckling, trender inom företagsvärlden, och globalisering har spelat in. Det gör Torun Nilssons bok intressant för betydligt fler än dem som är intresserade av läkemedel eller forskning.



## Barock kokkonst - med kravlande kräftor

ULRICA SÖDERLIND: *StorMatsTiden, Mat och dryck under svenskt 1600-tal*, CARLSSONS

MED HJÄLP AV kokböcker från 1600-talet berättar Ulrika Söderlind om "mat och dryck under 1600-talet". Och den som tror att det handlar om en mager kost bedrar sig.

Nu ska emellertid genast sägas att det handlar om adelns och aristokratins matvanor. Trots det häpnar man när Brita Cruus – som drev gästgiveri i Barkaby – i sin dokumentation presenterar en middagsmeny med 13 rätter (även om några bara består av påron respektive sallat) och en lika omfattande aftonmåltid.

Ulrika Söderlind går igenom det burgnare 1600-talsköket på ett sätt som får det att vattnas i munnen.

Dock känns somliga specialiteter, som skivade testiklar av gumse, en smula främmande. Men mycket lockar till egna experiment för den som har gott om tid, även om de gamla kokböckerna ofta saknar uppgifter om temperatur och koktider.

1600-talets kök bjöd också på underhållning. Med hjälp av diverse (för djuren säkert plågsamma) trick fick gästerna uppleva hur till synes kokta kräftor började kravla omkring eller se hur en "anrättad" höna började springa över bordet.

StorMatsTiden bjuder på en tidsresa som kan företas såväl i läsfåtöljen som vid spisen.





## Förtjänstfullt om svensk WC-tillverkning

BENGT NORLING: *Muggar och ställ, En berättelse om Gustavsbergs sanitetsporslinsfabrik*, BOKFÖRLAGET ARENA

TITELNS ”MUGGAR” ÄR DETSAMMA som vattentoaletter, ”ställ” är tvättställ (d.v.s. handfat) och under rubriken lyder ”En berättelse om Gustavsbergs sanitetsporslinsfabrik”.

Det första patentet för vattentoalett utfärdades redan 1775 i England, men först under 1930-talet fick den sitt genombrott i Sverige. Och 1938, sedan Gustavsberg hade köpts av KF, byggdes företagets anläggning för sanitetsporslin. Produktionen kom igång året därpå och omfattade wc-stolar och tvättställ.

Åtta år senare, 1947, invigdes också en anläggning för tillverkning av badkar.

Det utökade bostadsbyggandet efter krigsslutet gjorde att Gustavsbergs sanitetsporslin gick strålande, mellan

1937 och 1957 ökade försäljningen från 3 till 75 miljoner kronor.

Efter en svacka under 1950-talet tog försäljningen ny fart i och med det så kallade miljonprogrammet, som inleddes 1965. Men under 1980-talet stagnerade försäljningen, Gustavsberg började sälja av olika verksamheter och 1993 såldes sanitetsporslinsfabriken.

Fabriken ägs i dag av franska Villeroy & Boch, men problemen har fortsatt och en nedläggning har varit nära. Men Gustavsberg har överlevt, en ny fabrik är på gång i Gustavsberg och chansen verkar stor att vi även i framtiden kan få wc-stolar med ett ankare på spolknappen.

Men bakom porslinskalet finns nu en helt annan teknik än den som inrymdes i Gustavsbergs första wc-

stolar. Och Bengt Norling skildrar förtjänstfullt också den teknikutveckling och de designförändringar som har skett.



## Tillkomsten av Volvos sportbil P1800

MATS ERIKSSON & KENNETH COLLANDER: *Volvo P1800 – från idé till prototyp och produktion*, TRAFIKNOSTALGISKA FÖRLAGET

ÅR 1957 BESLUTADE Volvo att tillverka en sportbil enligt designskisser av Pelle Pettersson. Men företaget hade inte kapacitet att själv producera bilen i Sverige. Och de tillverkare de kontaktade i Tyskland och Italien tackade av olika skäl nej.

Volvo vände sig då till Storbritannien, och under 1958 skrev de kontrakt med Pressed Steel om tillverkning av karosser, och med Jensen Motors om sammansättning och leverans av färdiga bilar.

Det blev inledningen till ett par problemfyllda år. Pressed Steel kunde inte producera fullgoda karosser och Jensen Motors hade problem med såväl karosserna som den produktion de själva åtagit sig.

I början av 1960 presenterades trots allt Volvo P1800 och under

1961 började leverans till kunder. Men kvaliteten var så dålig att några återförsäljare vägrade att sälja modellen.

Volvo var illa ute, försäljningen täckte inte utgifterna och företagets anseende riskerade att bli allvarligt skadat. Volvo beslöt att säga upp kontraktet med Jensen och sätta samman bilarna i Sverige. Karosserna kunde de emellertid inte tillverka själva, Pressed Steel fick fortsätta.

Slutet blev till sist lyckligt. År 1968 tog Volvo också över karosstillverkningen och i dag är Volvo P1800

– som Volvo slutade tillverka 1973 – en klassiker. Eriksson och Collanders skildring av Volvo P1800:s historia är utförlig och detaljrik, främst avsedd för entusiaster. Men den berättar samtidigt om ett ganska okänt skede av Volvos historia.



# Aktuell forskning

OSKAR BROBERG är forskare och studie-  
rektor på Handelshögskolan vid Göteborgs  
universitet. Han arbetar för närvarande  
med ett forskningsprojekt om entreprenör-  
skap inom svensk digital reklam.

## Rekommendabelt om näringslivshistoria som akademisk disciplin

AMATORI, FRANCO OCH COLLI, ANDREA: *Business History – Complexities and Comparisons*, ROUTLEDGE

DISKUSSIONEN OM HUR näringslivshistoria (Business History) skall definieras som akademisk disciplin har pågått i många år. Grundfrågan är i vilken utsträckning man önskar en smal definition och därigenom en tydlig ämnesidentitet, eller om man hellre ser näringslivshistoria som en integrerad del av ekonomisk historia.

En följd, på gott och ont, av det senare alternativet är oklara gränser för det ena ämnets början och det andra ämnets slut. Under senare år har ett antal handböcker i ämnet skapat nytt bränsle till denna debatt, framför allt genom böckerna *The Oxford Handbook of Business History* och *Creating Nordic Capitalism*. I den nyutkomna boken *Business History. Complexities and Comparisons*, (Routledge, 2011) ger de italienska ekonomihistorikerna Franco Amatori och Andrea Colli uttryck för en integrerande ambition som ligger närmast den breda definitionen av disciplinen näringslivshistoria. En sådan ansats öppnar upp för mer generella förklaringsmodeller av företagandets roll för ekonomisk utveckling. Detta är förstas spännande, men det öppnar även för kritiska synpunkter om man

lägger alltför stor tyngd vid företagets roll i samhällsutvecklingen. Debatten lär fortsätta.

Amatoris och Collis teoretiska utgångspunkter är Joseph Schumpeter, Alfred Chandler och en dos institutionell teori. Utifrån dessa landar författarna i slutet av boken i tre huvudsakliga förklaringsfaktorer för att förstå de senaste två hundra årens ekonomiska utveckling: teknologiska system, det moderna företaget och den lokala kontexten. Författarna placerar sig därmed i en teoretisk mittfärd inom den näringslivshistoriska forskningen. Dispositionen och omfånget gör dock att boken ändå ter sig annorlunda på några avgörande punkter.

Boken, som totalt bara är 262 sidor lång, är uppdelad i sex delar om sammanlagt 24 korta kapitel. Till skillnad från de tidigare nämnda böckerna har Amatori och Colli valt ett kronologiskt upplägg, där författarna först och främst återger den västerländska kapitalismens utveckling de senaste två hundra åren, med tyngdpunkt på 1900-talet. Upplägget gör att boken i mångt och mycket liknar en allmän lärobok i ekonomisk historia och där-

med understryks en bred definition av ämnet näringslivshistoria. Företag och företagande är den röda tråden i historieberättandet, men skildringen uppehåller sig förvånansvärt mycket kring generella utvecklingsprocesser och tillväxtfaktorer.

Genom att framställningens röda tråd handlar om att ”berätta historia” innebär boken inte någon egentlig problematisering av ämnet som sådant. Det är tydligt att författarna i första hand har velat skriva en lätt-tillgänglig lärobok. Detta är dock en lovvärd ambition som de också har lyckats med, språket är lättläst och dispositionen är klar. För den som är välbekant med ämnet innehåller inte boken några revolutionerande påståenden, men referenserna är genomtänkta och garanterar läsaren en uppdaterad 1900-talshistoria.

Författare som utger sig för att berätta global historia faller lätt i fällan att bli alltför västerländskt orienterade. Amatori och Colli är inga undantag. Huvuddelen av texten behandlar Europa och USA, med några insprängda delar om exempelvis Japans snabba industrialisering och om





Argentinas och Sydkoreas olika moderniseringsstrategier. Mot slutet av boken tilldelas också Kina och Indien ett kort kapitel vad gäller utvecklingen kring 1990/2000. Med en sådan disposition skriver författarna knappast in sig i den globalhistoriska traditionen, men givet de begränsningar som det korta formatet ger visar de i alla fall på viktiga utvecklingsvägar utanför de snävt västerländska.

En motsvarande argumentation kan föras vad gäller valet av företaget/företagande som berättelsens motor. Jag tycker i princip att detta är motiverat i en näringslivshistorisk skrift, men samtidigt framstår författarnas fokus på storföretag i mitt tycke som något ensidigt:

*As our work claims to take a global view of the situation, we readily admit that for us the large corporation is the irreplaceable motor of development, the tool by which nations compete for global leadership. (s. 253)*

Den uppblomstrande entreprenörskapsforskningen har under de

senaste femton åren visat med all önskvärd tydlighet hur ekonomisk strukturomvandling är ett delikat samspel mellan små och stora aktörer. Globala storföretag må vara mer synliga (och mer välbeforskade) men många gånger kommer entreprenörskapet från små underleverantörer eller nya fristående aktörer. Med tanke på att författarna särskilt nämner Schumpeter som en teoretisk utgångspunkt, hade man önskat diskussion om förhållandet mellan små och stora aktörers förmåga att frambringa innovationer.

Avslutningsvis vill jag utfärda en läsekommendation för

*Business History. Complexities and Comparisons.* Boken vänder sig i första hand till studenter inom ekonomi och till en intresserad allmänhet som vill fördjupa sina kunskaper om förhållandet mellan företagande och ekonomisk utveckling. Speciellt för den första gruppen synes boken vara välbehövlig. I ljuset av de rop på bättre historisk medvetenhet som följde i spåren av den senaste finanskrisen framstår denna bok som något som borde bli obligatorisk läsning på landets handelshögskolor. Möjligen kompletterad med en skarp bok om de finansiella aktörernas roll de senaste två hundra åren.

## Anmärkning: termen näringslivshistoria

Det bör påpekas att tidskriften *Företagsminnen* och dess utgivare Centrum för Näringslivshistoria (liksom NäringslivsArkivens Förening) har en betydligt bredare definition av termen näringslivshistoria än någon av de båda som omnämns i recensionen. Vi betraktar inte näringslivshistoria som en direktöversättning av business history (företagshistoria). För oss är näringslivshistoria allt som handlar om företag i historien; det kan vid sidan om ekonomihistoriska och historiska studier även innefatta exempelvis etnologiska och språkvetenskapliga, bara studieobjektet är arkiv från näringslivet.

# GÅRDAGENS NYHETER

TEXT: PER WICKSTRÖM



## Hausse och baisse på börsen

Den svenska fondbörsens första guldålder inföll redan på 1910-talet. Det var spekulanternas decennium, järnvägsaktierna skapade börsrally och Grängesberg var det hetaste bolaget. År 1918 nådde rekordomsättningen 1 586 miljoner kronor.

Sedan kom bakslagen, med svarta söndagen på Wall Street 1929 och Kreugerkraschen 1932. När det var alltför turbulent stängde man helt enkelt börsen, ibland veckor i streck. När andra världskriget bröt ut 1939 sjönk aktiviteten dramatiskt.

Avsluten blev så få att man på allvar funderade på att lägga ner börsen, det fåtal mäklare som var aktiva kunde lika gärna göra upp sina affärer utan fondbörs, tyckte kritikerna.

Efterkrigsdecennierna var sömniga. Först 1972 slogs omsättningssiffran från 1918, och riktig skjuts blev det inte förrän på 1980-talet. Att stänga börsen i tre veckor, som man gjorde 1931, skulle knappast vara tänkbart i dag, än mindre lägga ner den helt på grund av det ringa intresset för aktieaffärer.

**Citatet: *”När obehagliga saker behöver uträttas är det oftast för tidigt – ur politisk synpunkt. Och när de kan uträttas är det oftast för sent – ur ekonomisk synpunkt.”***

KJELL-OLOF FELDT, OM OBEHAGLIGHETER







## Lederhausens varma fiskar

Paul Lederhausen, som startade McDonald's i Sverige, var med i *Direktörernas kokbok*, en Timbroutgåva från 1980. Lederhausens bidrag heter, en smula vitsigt, "MacRill":

Panera fyra makrillfiléer i söt svensk senap och ströbröd. Stek dem i brynt smör, plocka upp fiskarna och håll 3 dl vispgrädd, en tsk honung och två knippor dill i pannan. Låt det koka ihop, och lägg sedan i makrillen och låt det puttra i fem minuter.

Fiskrätten "MacRill" har dock, så vitt redaktionen känner till, aldrig serverats på en McDonald's-restaurang. På bilden syns en familj köpa fisk på ICA-hallen i Tranås år 1963.



## Kvinnan bakom allt

Fru Maria Strömberg är kanske inte näringslivshistoriens mest välkända profil. Men hon var på sin tid känd för att ibland låna ut pengar till dem som ville starta företag.

I början av 1876 fick hon besök av en ung värmlänning, som både hade hunnit med att vara gruvarbetare och smedlärling. I Stockholm arbetade han på Öller & Co Telegrafverkstad, och hade sparat ihop till en dryg tusenlapp. Hans arbetskamrat Carl Johan Andersson hade fått lika mycket.

Maria Strömberg trodde på den unga värmlänningen och lånade ut ytterligare startkapital. Värmlänningen hette Lars Magnus Eriksson och redan två år senare sålde han sina första telefoner.



## Utdöd företagslang

Ord i näringslivet har ibland en kort livslängd. Få skulle i dag ta *yuppienalle*, *börsmoppe* eller *soessedusch* i sin mun. Att de två sistnämnda var benämningar för Porsche och NMT-telefon minns allt färre. Och att någon i dag skulle kalla sin kostym för *börspjamas* är inte heller så sannolikt.

Men även det förflutna har sina utdöda begrepp. *Skinnarviksbavanna* (usla cigarrer) *Inkilning* (brännvin eller tårta från nyanställda) och *25-öresingenjör* (tekniker utan akademisk examen) har alla en doft av förfluten tid, även om inkilningstårtor säkert kan förekomma fortfarande.

För djupare studier i utdöda slangord rekommenderas *Svensk slangordbok* av Haldo Gibson (Läromedelsförlagen, 1969). Där återfinns exempelvis *skinngök* för ingenjör, *olle* för feltillverkade glasbuteljer och *nödtop* för den svenska restaurangklassikern smör ost och sill, SOS.



# Fråga Företagsminnen

## När tillverkades första pulvermoset i Sverige och vad var bakgrunden till det?

Daniel Hagenfeldt, Örebro

POTATISEN STAMMAR URSPRUNGLIGEN från Anderna, kom till Europa som kuriositet på 1500-talet och blev vanlig på de svenska middagsborden först i början av 1800-talet. Den var ursprungligen en ren fattigmansföda, men mot senare delen av 1800-talet blev franska varianter som pommes de terre frites populära – och så även pommes duchesse, en variant av potatismos som kom att ingå i anrika Sjötungas Walewska.

Redan under det sena 1800-talet började även en livsmedelsindustri att växa fram och lyckades ta fram kemiska produkter som smakestrar, köttextrakt och liknande. Fram till början av 1950-talet berörde detta dock i ganska liten grad hushållen. Smörsurrogatet margarin (som hade blivit kvar efter 1:a världskriget), vanillin (vaniljsmak gjord av rötad gran), liksom en och annan pulverpudding torde vara de enda konstigheter som fanns i ett vanligt svenskt kök.

I takt med att allt fler gifta kvinnor började arbeta mot slutet av 1950-talet gavs dock mindre tid för matlagning. Samtidigt var framtidsoptimismen stark och det var inne att äta allt som var nytt och industriellt. Det fanns ingen gräns på alla de nya produkter som lanserades. Torrmjöl, äggpulver, kakmixar, färdiga efterrätter bara att blanda med vatten, gräddpulver, fiskpinningar, snabbmakaroner, köttfärsås på burk, snabbkaffe, sockerersättningsämnen etc. Att halvfabrikaten kanske inte smakade så bra som riktig mat spelade mindre roll, det var enkelt att tillaga, och framförallt var de moderna.

Det är i detta sammanhang som potatismospulvret lanseras för allmänheten. I Sverige hade försvaret redan börjat intressera sig för pulveriserad potatis efter kriget eftersom det behövde lätttransporterade livsmedel. (Enligt Procordias nutida marknadschef skall de ha varit inspirerade av amerikanska armén som skall ha varit



Potatismospulverpaket i butik, 1968. ICA:s historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

först ut.) Det

svenska försvaret tog i alla fall kontakt med Ekströms och 1951 började de tillverka potatismos för militära ändamål.

Tre år senare, 1954, ansågs pulvermoset moget för att släppas till allmänheten. Trots den pulverpositiva tidsandan togs moset först emot en aning styvmoderligt av konsumenterna, antagligen för att det var så klistrigt i konsistensen. Men i takt med att produkten utvecklades kom den att på 1960-talet börja sitt stora segertåg.

Medan t.ex. gräddpulver helt slogs ut under den motreaktion mot pulvermat som kom med Gröna vägen på 1970-talet har potatismospulvret överlevt fram till i dag och starkt påverkar det svenska folkets matvanor. Särskilt bland barn är det vanligt att pulvermoset till och med favoriseras framför det hemlagade.

Experiment hade naturligtvis pågått även i andra länder; enligt engelskspråkiga Wikipedia är det kanadensaren Edward Asselberg som ges äran åt att ha uppfunnit *instant mashed potatoes* – fast det var elva år efter Ekströms, så där bör nog någon gå in och lägga till Felix som pionjär. Fast redan i forntiden i Anderna mosade och saltade indianerna potatis för att kunna bevara den länge och sedan röra ut den med vatten, så intet är nytt under solen – inte ens pulvermos.

EDWARD BLOM, *Företagsminnens chefredaktör samt chef, särskilda projekt vid Centrum för Näringslivshistoria med särskild inriktning på livsmedels- och handelshistoria. Han gör även tv- och radioprogram om mat, dryck och historia.*



**STÄLL EN FRÅGA:** Har du en fråga om näringslivets historia, om personer, företag eller produkter. Mejla den till [foretagsminnen@naringslivshistoria.se](mailto:foretagsminnen@naringslivshistoria.se) så får du svar från Centrum för Näringslivshistorias team av arkivarier och historiker.



---

---

VARJE FÖRETAGS

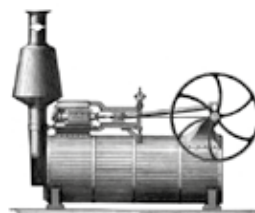


HIST  RIA



ÄR UNIK

*så drar*



*du*



NYTTA

AV DIN



CENTRUM FÖR NÄRINGSLIVSHISTORIA

---

---

Varje företags historia är unik och en viktig del i varumärket. Historien hjälper dig också att tolka samtiden och bättre förstå framtiden. Ofta är det både värdefull och underhållande kunskap om såväl näringsliv som samhällsutveckling.

Centrum för Näringslivshistoria har i mer än 30 år hjälpt svenska och internationella företag att använda sin historia till nytta för sig själva, journalister, forskare och alla andra som är nyfikna på det som varit. Vi ger aktuella skeenden ett historiskt sammanhang i allt från föredrag och seminarier till böcker, utställningar och interaktiva webbplatser.

Vi har världens största näringslivsarkiv. Här finns material från fler än 7000 företag – dokument och böcker, fyra miljoner fotografier, filmer, hundratusentals ritningar och tiotusentals föremål, reklamprodukter och designmaterial. Även stora mängder arkiverat digitalt material.

Låt våra experter ta hand om ditt företags historia. Bli medlem redan i dag i den ideella föreningen Centrum för Näringslivshistoria och stöd bevarande och berättande av den svenska näringslivshistorien. Kontakta vd Alexander Husebye på [alexander.husebye@naringslivshistoria.se](mailto:alexander.husebye@naringslivshistoria.se) eller 08-634 99 14 för mer information.

BESÖK GÄRNA [WWW.NARINGSLIVSHISTORIA.SE](http://WWW.NARINGSLIVSHISTORIA.SE)

# MEDLEMMAR I CENTRUM FÖR N

Advokat ASW AB  
Advokat Christenson AB  
Advokatfirman Thomas Tendorf  
Advokatfirman Lindberg & Saxon  
Advokatfirman Cederquist KB  
Advokatfirman Delphi  
Advokatfirman Nova AB  
Advokatfirman Sackemark Brantheim  
Björck KB  
Advokatfirman Södermark HB  
Advokatfirman W&Ö  
AGA Gas AB  
AGRIA Djurförsäkring  
Ahlbins Zacco AB  
Ahlsell  
Ajasto Almanacksförlaget AB  
Akzo Nobel  
Alecta  
Alfa Laval  
ALMI Företagspartners Stockholm  
Anders Otto Swärds Stiftelse  
APL AB  
Apotekarsocieteten  
Apoteket AB  
Arbio AB  
Arla Foods AB  
Astra Zeneca  
Atlas Copco  
Axfood  
BEEP  
Belysab, Belysningsbranschens Service AB  
Bilprovningen  
Björk & Berries  
Blomsterfonden  
Bokbinderimästareföreningen i Stockholm  
Bonnier AB  
Brandkontoret  
Bruzaholms Bruk  
B. Wahlströms Bokförlag  
Bydegårdarnas Riksförbund  
Byggnadsämnesförbundet  
Bästads Gymnasium  
Carlsberg Sverige  
Cederroth International  
Centralarkivet i Markaryds kommun  
Chefsekreterarna Stockholm  
Christenson & Roth Advokater  
Clas Ohlson  
CorpNordic Sweden AB  
D. Carnegie & Co

Danowsky & Partners Advokatbyrå  
Deutsche Gesellschaft zu Stockholm  
Dometic Holding  
Ekhagastiftelsen  
Electrolux  
Elekta  
Entreprenörföretagen f d Plåtslageriernas  
Riksförbund  
Ericsson  
Ersta Diakoni  
Esselte  
Estrella AB  
FABEGE  
Falu Gruva  
Familjebostäder  
FAR SRS  
FAR SRS Förlag AB  
Fastighetsarbetsgivarna  
Flood Advokatbyrå  
Flygtekniska Föreningen  
Forma Publishing Group  
Fritidsbranschernas Service AB  
Färg- och Lacktekniska Föreningen  
Föreningsarkiven i Stockholms län  
Försäkringsbranschens Arbetsgivareorga-  
nisation  
Försäkringsförbundets service AB  
Garpco AB  
Gekås Ullared  
Grafiska Företagen  
Grand Hotel Holdings AB  
Grant Thornton Sweden  
Gröna Lunds Tivoli  
Gylling & Co  
H & M Hennes & Mauritz  
Hakon Invest AB  
Hald & Tesch Brand  
Hamilton & Co Advokatbyrå  
Handels Utredningsinstitut  
Handelshögskolan i Stockholm  
Heidelberg Sverige  
Henkel Norden  
Hornmark KK  
Hufvudstaden AB  
Hushållningssällskapens Förbund  
Husqvarna  
Hökerberg & Söderqvist Advokatbyrå  
ICA AB  
ICA-handlarnas Förbund  
IFL vid Handelshögskolan i Stockholm

Ifu  
IKEA  
Industriarbetsgivarna  
Informationsförlaget Heimdahls  
Institutet för Näringslivsforskning  
Institutet för värdering av fastigheter  
Investment AB Kinnevik  
IR Bolaget  
Ivar Lundh & Co  
J A Lindblads Förlag AB  
JCDecaux Sverige AB  
Jehander Sand o Grus AB  
Jernhusen AB  
John Mattson Fastighets AB  
Juridiska Biblioteket  
Juristfirman Wiestahl AB  
Järnhandels Intresseförening  
KAK - Kungliga Automobil Klubben  
Keolis Nordic AB  
Komm! Sveriges Kommunikationsbyråer  
Konstnärernas Riksorganisation  
Kooperativa Förbundet  
Kraft Foods Sverige AB  
Kreab Gavin Anderson  
Kris- och Traumacentrum AB  
KTH Executive School AB  
Köttbranschens Riksförbund  
Landahl Öhman Advokatbyrå KB  
Landshypotek  
Lantbrukarnas Riksförbund LRF  
Lantmännen  
Lernia AB  
Lind & Co  
Lind & Co Tidskrifter  
Livsmedelsföretagen (Li)  
Lokaltidningen Mitt i Stockholm  
Länsförsäkringar AB  
Länsförsäkringar Stockholm  
Magnusson Advokatbyrå  
MAQS Law Firm Advokatbyrå AB  
Mariebergs Arkivbyrå  
Martin Olsson HAB  
Mats Dahlström Revision AB  
Micasa  
MQ/Jaller Klädcenter AB  
Nasdaq OMX  
Natur & Kultur  
NCC  
Nordea  
Nordia Law Advokatfirma

## NYA MEDLEMMAR OKTOBER 2011



### Bilprovningen

Grundades efter Riksdagens beslut 1963, med trygghet och trafiksäkerhet som främsta uppgift. Idag driver Bilprovningen över 180 bilprovningsstationer i Sverige.



### Svenska Bussbranschens Riksförbund

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, en branschorganisation för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver yrkesmässig verksamhet. Anorna går tillbaka till 1905 och Svenska Lokaltrafikföreningen.



### Teko Sveriges textil och modeföretag

Den gemensamma bransch- och arbetsgivarorganisationen för svenska textil- och modeföretag. Med rötter tillbaka till 1907 då Svenska Textilindustriförbundet grundades.





Nordiska Kompaniet  
Nordstjernen  
Norma Sweden AB  
Norstedts Förlagsgrupp  
Norstedts Juridik  
Odhner & Co Belysning  
OK, ekonomisk förening  
Oriflame Cosmetics AB  
Osram  
Packhuslaget  
Pangea design  
Pensionsstiftelsen Mervärde  
Pensionsstiftelsen Optimal  
Pernod Ricard Sweden  
Peter Roth Advokatbyrå  
Petrus och Augusta Hedlunds stiftelse  
Pri Pensionsgaranti  
PricewaterhouseCoopers AB  
Primus  
Procordias Pensionsstiftelse  
Procordias Pensionsstiftelse II  
Ricoh AB (fd Carl Lamm AB)  
Rottneros AB  
Röda Korsets Sjuksköterskekårs Intres-  
seförening  
SAAB, Bofors Support AB  
Salus Ansvar  
Sandrew Metronome AB  
SBAB  
SCA Hygiene Products  
SCA Svenska Cellulosa Aktiebolaget  
Scandinavian Airlines System (SAS)  
Scania  
SEB  
Sefina Svensk Pantbelåning AB  
Semper  
Setterwalls Advokatbyrå  
SHR, Sveriges Hotell & Restaurang  
företagare  
SIS, Swedish Standards Institute  
SIAR, Forskningsstiftelsen  
Sievert AB  
Sinf Konsult AB  
Sirius International Insurance Corp.  
Skandia  
Skandia AB  
Skogsindustrierna  
Skolfastigheter i Stockholm AB  
Snickers Workwear, Hultafors Group AB  
Sollentuna Kommun

Sophiahemmet  
Sparinstituten Pensionskassa  
Spendrups Bryggeri AB  
Spårvägens Idrottsförening  
SSAB  
Stampen  
Stiftelsen Bokbranschens Understöds- och  
Utbildningsfond  
Stiftelsen Borgerskapets Enkehus och  
Gubbhus  
Stiftelsen Branschorganisationernas kansli  
Stiftelsen Olle Engkvist Byggmästare  
Stiftelsen Telefondirektören H.T. Ceder-  
grens Uppfostringsfond  
Stiftelsen Tornspiran  
Stockholm Business Region AB  
Stockholm Saltsjön  
Stockholms Bleck & Plåtslagarmästare-  
förening  
Stockholms borgerskap  
Stockholms Hamnar  
Stockholms Handelskammare  
Stockholms Hantverksförening  
Stockholms Jernkramhandlareförening  
Stockholms Läns Hemslöjdsförening  
Stockholms Stads Bostadsförmedling AB  
Stockholms Stadsmission  
Stockholmshem  
Stockholmsmässan  
Stokab  
Strömma Turism & Sjöfart AB  
Svensk Energi  
Svensk Fastighetsförmedling  
Svensk Filmindustri  
Svensk Fjärrvärme  
Svensk Form  
Svensk förening för informationsspecialister  
Svensk Handel  
Svensk Handelstidning Justitia AB  
Svensk Kärnbränslehantering  
Svensk Mjolk  
Svenska Bankföreningen  
Svenska Bokhandlareföreningen  
Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Svenska Fotbollförbundet  
Svenska Försäkringsföreningen  
Svenska Handelsbanken  
Svenska Hundskyddsföreningen  
Svenska kyrkans Församlingsförbund  
Svenska McDonald's

Svenska Pappers- och Cellulosaingenjör-  
föreningen  
Svenska Shell AB  
Svenska Spel  
Svenska Uppfinnareföreningen  
Svenskt Näringsliv  
Svensk-Thaiändska Föreningen  
Sveriges Advokatsamfund, Stockholmsavd.  
Sveriges Aktiesparares Riksförbund  
Sveriges Bagare & Konditorer  
Sveriges Bryggerier  
Sveriges Bygg & Järnhandlareförbund  
Sveriges Kommuner och Landsting  
Sveriges MarknadsUndersökningsköpare  
Förening (SMUF)  
Svetsteknik AB  
Swedbank  
Systembolaget  
Sällskapet för Folkundervisningens Be-  
främjande  
Sällskapet Järn, Maskin, Metall  
Taxi Stockholm  
Teknikföretagen  
Teko Sveriges textil och modeföretag  
TeliaSonera  
The Linde Group  
Thure och Karin Forsbergs Stiftelse  
Tibnor  
Timbro  
Tore Ulf Chartering AB  
Trafikförsäkringsföreningen  
Transportgruppen  
Trygg-Hansa  
Trygghetsfonden  
Trygghetsrådet  
Ung Företagsamhet  
Unilever Sverige  
Uppfinnarkollegiet  
Vasaterminalen  
Veteranklubben Alfa  
Vin & Sprithistoriska Museet  
Wilhelm Becker AB  
ÅF AB  
Åhléns

Genom medlemskapet visar företag och organisationer sitt stöd för näringslivets historia. Många är både medlemmar och använder våra tjänster.

## Grönköpings Veckoblad

### Lind & Co Tidskrifter AB

Ung tidskriftsproducent som sommaren 2006 införlivade väletablerade humortidningen Grönköpings Veckoblad i verksamheten.

# BLI MEDLEM!

Vi hjälper företag att dra nytta av sin historia. Ta reda på mer genom att gå in på [www.naringslivshistoria.se](http://www.naringslivshistoria.se) eller kontakta vår vd Alexander Husebye på 08-634 99 14

**TAXI**  
220000  
3

**DE NÄRVARANDE**  
FULL GAS  
KLEN GICK BORT SIG  
ÄR VAN I FINT NAMN  
KIOSK GOTLANDSK DESIGN

HAR GÅTT ÖVER GRÄNSEN  
RUNT RINKEN  
TECKNA

GER ÅLSTÄND  
ÄR KANSAS

WOLFA  
VILSNA

DE Fyra STATERNA I UTVECKLING

SES PÅ SAVANN

GEORGIA SVÄRES I RÄTT

ÄR FF HARK  
BINDEORD  
BÖR ÄKTA HISTORIA VARA  
I POST-ADRESS

HÖRS VID SKADA

EN RIKTIG FEST  
SMÅSKORET UTAN STUNS

ÖVERENS MÖJLIG ELLER SYN

FLÄTTYP DEN ÄR FÖRE FINALEN

SMÅSKORET UTAN STUNS

SÄGS TILL ÄLCKLING HAR ORV

OM OSS SOVPLATS

SÄRSKILD HÄLLTYP PÅ BÄRDRIK  
DE SES PÅ URET  
KOMMUN I SCHWEIZ  
DEN HÖGA LEDAREN ESTIMERA  
REHÄLLARE TILLTAL  
VILL VI OM SOMHÄREN  
KÖR I EKEN HÖRS MISSNOJD  
KAN HAN LÖPA  
AVSEES  
TORKPLATSER  
PÅLS OCH AS PRATADE  
DALKARL SÄNSTEN FINNS  
GÖDER OM HÖJA GRANLADE  
NY-SILVER  
TAR OSS UPP-NER  
BORBEL

ÄR HARK  
BINDEORD  
BÖR ÄKTA HISTORIA VARA  
I POST-ADRESS

HÖRS VID SKADA

EN RIKTIG FEST  
SMÅSKORET UTAN STUNS

ÖVERENS MÖJLIG ELLER SYN

FLÄTTYP DEN ÄR FÖRE FINALEN

SÄGS TILL ÄLCKLING HAR ORV

OM OSS SOVPLATS

SÄRSKILD HÄLLTYP PÅ BÄRDRIK  
DE SES PÅ URET  
KOMMUN I SCHWEIZ  
DEN HÖGA LEDAREN ESTIMERA  
REHÄLLARE TILLTAL  
VILL VI OM SOMHÄREN  
KÖR I EKEN HÖRS MISSNOJD  
KAN HAN LÖPA  
AVSEES  
TORKPLATSER  
PÅLS OCH AS PRATADE  
DALKARL SÄNSTEN FINNS  
GÖDER OM HÖJA GRANLADE  
NY-SILVER  
TAR OSS UPP-NER  
BORBEL

Av Hans G. Svensson

## Lös korsordet och vinn böcker!

Skicka in korsordet till: [info@naringslivshistoria.se](mailto:info@naringslivshistoria.se) eller **Företagsminnen korsord**, Centrum för Näringslivshistoria, Grindstuvägen 48-50, 167 33 Bromma.

Glöm inte att bifoga ditt namn och din adress. Dragning bland de rätta svaren sker 28 november 2011.

1:a pris: Ewonne Winblads bok *Annonsdrottningen, om Sofia Gumaelius* (Atlantis förlag) inklusive dvd:n *När Sverige blev rikt*.

2:a-3:e pris: *Stråhattar och batterier – en bok om kvinnors entreprenörskap då och nu* (Centrum för Näringslivshistoria). **Förre numrets vinnare och rätta svar hittar du på [www.naringslivshistoria.se/korsord](http://www.naringslivshistoria.se/korsord)**

**Alla böcker finns även till salu på [www.naringslivshistoria.se](http://www.naringslivshistoria.se)**



**Baksidan:** Reklamaffisch för Corona smörgåsmat, ritad av Sten Nyström på Hakonbolagets reklamavdelning, tidigt 1940-tal. ICA:s historiska arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



I NÄSTA NUMMER AV FÖRETAGSMINNEN

# BRANOBEL

Rysslands största bolag och en av världens största oljeproducenter ägdes och drevs av Alfred Nobels bröder.

AGA-bilen, det bortglömda svenska bilmärket som rullade som taxidroskor i Berlin.

Johan Hansson grundade förlaget Natur och Kultur som snart firar 90 år.



**FÖRSÄKRA DIG OM DITT EGET SPÄNNANDE MAGASIN.**

*För 200 kr inklusive moms får du 5 nummer av Företagsminnen.*

*Beställ på [www.naringslivshistoria.se](http://www.naringslivshistoria.se).*



”charmados”



**CORONA** smörgåsmat  
FÖR HEM OCH FRILUFTSLIV

© 1998 CORONA BUTTER AB

agosto