

Edward Blom om öl
som doftar historia.



Företags**historia**

MÄNNISKORNA, HÄNDELSENA & PRYLARNA

NR **2**
PRIS 69 KR
2015

TEMA:

*På resande
fot*

Om bilssestrar och företagen
som öppnade dörren till utlandet.

SPORTKLÄDER FRÅN
Bollebygd

SILLFABRIKEN PÅ
Klädesholmen

KOCKUMS

Malmövarvets
uppgång och fall.

Spisen SOM
ALDRIG BLIR OMODERN



INTERPRESS 7588-02



7 388758 806901
RETURVECKA V 33

DESSUTOM: DESIGNPRINSEN • STOCKHOLMS MODERSMJÖLKCENTRAL • PLASTENS HISTORIA

Miss a inte!
KLASSISK
REKLAMAFFISCH
SOM UTVIK

Arla firar 100 år!



Rosa har varit det populäraste konamnet ända sedan 1915.

Mejeriet på Dalagatan i Stockholm stod klart 1921, och var verksamt i drygt 60 år.



Förpackningen har varierat, innehållet har varit detsamma. Den här kom 1958.



Yoggi® lanserades 1971 och Crème Fraîche 1982.

Den randiga förpackningen kom 1992.



1915

2015



upptäck
det goda



I år är det hundra år sedan några kloka svenska mjölkbönder gick samman för att sälja sin mjölk. På Hotell Kronprinsen i Stockholm lades 1915 grunden till det som kom att bli kooperativet Arla, som idag är både lokalt och globalt. Fortfarande med bönder som ägare. Fortfarande med samma syfte som för 100 år sedan, att sälja mjölken och ge tillbaka förtjänsten till bönderna.

För oss på Arla är mjölken en gåva från naturen som vi är väldigt rädda om. Under åren som gått har vi utvecklat många naturligt goda och nyttiga mejerivaror som blivit en självklar del av dagens alla måltider. Vi jobbar hårt för att göra vägen till Sveriges matbord så god som möjligt och det är vi extra stolta över. Det är självklart för oss att visa omtanke om både djur och natur. Svenska kor får beta gräs i öppna landskap och varje gång du väljer Arla, så gör du något bra för en Arlabonde nära dig. För visste du att sju av tio svenskar har en Arlagård som sin närmaste mjölkgård? Eller att vi är världens största producent av ekologiska mejeriprodukter? På arla.se kan du läsa mer om vår 100-åriga historia, våra ägare mjölkbönderna, våra produkter och dessutom ta del av matinspiration och mycket mer.

Nu höjer vi mjölkglaset och skålar för ett helt sekel tillsammans. Vi ser fram emot minst hundra år till.



Ekomjölken såg dagens ljus 1991 och är idag populärare än någonsin.



Supermodellen Emma lanserar minimjolk som ett superfood 1990.



Arla Köket®, provlagad matinspiration.



Elin Rydström på Lovön, en av 396 Arlabönder i Mälardalen.



Jordgubbsfilen revolutionerade mejerihyllan 1997.



Så 80-tal.



Katarina på Källsby gård, en av 3385 Arlabönder.



Naturens egen sportdryck.



Företagshistoria

Chefredaktör Sara Johansson
Ansvarig utgivare Anders Sjöman
Bildredaktör Margarita Feldman

MEDVERKANDE

Anders Carlsson, Mats Carlsson-Lénart, Stellan Björk, Jöns Posse, Börje Isakson, Edward Blom, Olle Wilson, Per Dahl, Elby Kwok Drewsen, Katarina Danielsson, Martin Borg, Jenny Stendahl, Gustav Svensson, Sandra Gustafsson, Magnus Brink och Lina Wiberg.

Korrektur Ståhlberg & Kapla
Art Direction Johan M Sandell
Produktion Some Guys
Tryckeri Dixia, Solna

PRENUMERATION

Företagshistoria utkommer med 4 nr/år
foretagshistoria.prenservice.se
c/o Titeldata
112 86 Stockholm
Kod: 332 1002

KONTAKT & ANNONSER

redaktionen@foretagshistoria.se
08-634 99 56
www.foretagshistoria.se

UTGIVARE

Centrum för Näringslivshistoria
Grindstuvägen 48-50
167 33 Bromma

Reception 08-634 99 00
Fax 08-634 99 35
Epost info@naringslivshistoria.se

Omslagsfoto Från filmen "Lita på mig, älskling", 1961. Foto: Francis Bruhn.
Ur Fotograf Francis Bruhns arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.
Bildbehandling Emil Ceres

ISSN 2001-7936

Det är vägen som ÄR MÖDAN VÄRD

LEDARE

SOMMAREN NÄRMAR SIG och många har säkert redan sina semesterplaner klara. Kanske blir det en charterresa till någon solig strand, en weekend i en storstad eller en kryssning till något av våra närmaste grannländer. För många har möjligheten att resa till en ny miljö under ledigheten blivit något av en självklarhet. Annat var det i charterhistoriens vagga 1955, då en resa till Mallorca verkligen inte var för alla och då bara själva flygresan kunde innebära fyra mellanlandningar och en övernattningsnatt. Idag går det mesta både smidigare och snabbare. Semesterplanerna görs ofta upp digitalt av resenären själv, och därmed har också resebolagen fått en ny roll. Den personliga kontakten har minimerats, men kraven på funktionalitet och god service består.

Själv tycker jag att Sverige duger alldeles utmärkt under sommarhalvåret, och jag ser fram emot att åka både söderut och norrut. Den frihet bilen ger är många gånger oöverträffad. "Nu kör vi dit kylaren pekar" konstaterades i tidningen *Bilekonomi* redan 1938, angående kopplingen mellan bil och semester. Jag tror att det är fler än jag som fortfarande kan relatera till känslan som den meningen uttrycker.

Men det handlar inte bara om resor. Det här numret rymmer även lite klassisk svensk industrihistoria genom varvet Kockums uppgång och fall och berättelsen om hur plasten gjorde sitt intåg i Sverige. Vi bjuder också på något helt annat, en företagshistoria som nog är okänd för väldigt många. *Stockholms Modersmjölkcentral* har genom åren hjälpt många spädbarn att få välbehövlig näring. *Sandra Gustafsson* har gjort en djupdykning i deras arkiv och delar med sig av det hon hittat här.

Med det önskar jag god läsning och trevlig sommar!

Sara Johansson
Chefredaktör





ERICSSON

PROTECTED EVERYWHERE NOW.

Data needs to be guarded in the Networked Society. As more and more information is stored online, the importance of protecting data, integrity and privacy for people, businesses and society increases by the day.

Our technology and services enable change and change-makers around the world. The opportunities are everywhere now – take them!

Innehåll

FÖRETAGSHISTORIA

6

NOTERAT

8

RESEBYRÅERNA
ÖPPNADE VÄRLDEN

13

FRÅN HAMN TILL HAMN

16

ETT FOLKHEM PÅ HJUL

21

KRÖNIKA:
ELBY KWOK DREWSÉN

22

PROFILER: SIGVARD
BERNADOTTE

26

ÖGONBLICKET: 23 MAJ 1936

28

PRYLEN: AGA-SPISEN

30

KOCKUMS

37

SILLFABRIKEN

40

STOCKHOLMARNAS AMMA

44

SPORTKLÄDER FRÅN
BOLLEBYGD

48

PLASTENS HISTORIA

52

UR ARKIVET

54

RECENSERAT

59

KRÖNIKA: EDWARD BLOM

63

REKLAMKLASSIKER





noterat

NYA ANSIKTEN HÄLSAR VÄLKOMMEN

Porträttgalleriet Stockholm Hall of Fame som möter resenärer som kommer till Arlanda har genomgått en betydande förändring. Det nya galleriet består av 93 bilder och över hälften av deltagarna är helt nya. Bland porträtten märks, förutom ett stort antal nutida Stockholmspersonligheter, även *Josef Sachs* som grundade varuhuset NK 1902. Galleriet kommer att uppdateras med jämna mellanrum och Arlandas resenärer kan därför räkna med en mängd nya bekantskaper på väggarna framöver.



60 ÅR MED GOTT KLIMAT

När **Carl Munters** grundade sitt företag 1955 hade han sedan länge arbetat på innovativa lösningar för hur luften bäst kan kylas, avfuktas och optimeras för människor och industri. *Munters* har numera växt till ett globalt företag med 2 600 anställda i över 30 länder. Huvudkontoret finns dock kvar i Sverige, närmare bestämt i Kista. Många av *Carl Munters* patent används fortfarande i företagets produkter.

Modebilder FRÅN TRE DECENNIER

I **fotoutställningen** *Folkhemmets mode* på Nordiska Museet i Stockholm visas 39 stilfulla bilder från 1930-1950-talen ur museets rika bildsamling. I utställningen visas både modellbilder och vardagsmode fångat av framstående fotografer som *Erik Holmén*, *Sten Didrik Bellander* och *Kerstin Bernhard*. Många av fotografierna har hämtats från Nordiska Kompaniets företagsarkiv. Utställningen pågår fram till den 23 augusti.

FOTO GUNNAR LUNDH/NORDISKA MUSEET



GB-GUBBEN fyller 50 år

I ett halvsekel har *Clovve* varit symbolen för *GB Glace*, vilket glasstillverkaren firar på olika sätt under året. Bland annat lanseras "*Glassikern*", där den numera medelålders *Clovve* uppmanar alla som funderar på en svensk klassiker att i stället göra en "glassiker". Ät fyra utvalda glassar och rapportera att du är klar genom att ta en selfie med *GB-gubben*, dela sedan bilden på sociala medier med hashtaggen *#glassiker*. För varje rapporterad "glassiker" skänker *GB* 50 kronor till *Rädda Barnens* sommarläger.

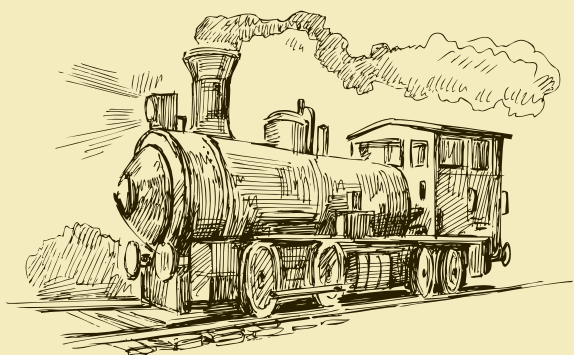


BILD UR UNILEVERS ARKIV HOS CENTRUM FÖR NÄRINGS- OCH HISTORIA



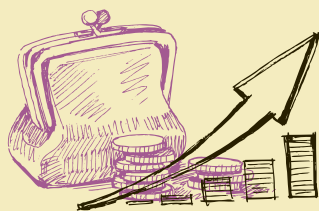
60 år MED SYSTEMBOLAGET

Systembolaget som vi känner till det idag, bildades 1955 efter en sammanslagning av en mängd olika lokala systembolag som tidigare funnits över hela landet. Motboken som hade använts sedan 1917 togs också bort då, och i år firar man alltså 60 år.



JÄRNVÄGSMUSEET har fyllt 100

Sveriges Järnvägmuseum i Gävle har funnits i hela 100 år. Den 23 maj firades detta med en mängd olika event. Man visade bland annat upp tåg från varje årtionde från 1850 till 1915. Sveriges Järnvägmuseum drivs av Trafikverket och har en världsunik samling från järnvägens mer än 150-åriga historia.



HISTORISKA LÖNER

En **bondpiga** hade 1865 en årslön på 52 kronor. 1945 var en normal årsinkomst för en banktjänsteman 7 500 kronor. I Stockholm tjänade en kvinna inom verkstadsindustrin 37 kr i timmen 1980. *Handels-högskolan* vid Göteborgs universitet har skapat en ny databas som visar vad svenskarna haft för löner under 125 år. Den historiska lönedatabasen, med namnet **HILD**, innehåller officiell lönestatistik för åren 1865-1990.



Adlig livstil I NY UTSTÄLLNING

På **Jönköpings läns museum** visas just nu utställningen *Prakt & Makt - Brahe och 1600-talets adliga livsstil*. Den visar hur 1600-talets svenska elit ville framstå inför omvärld och eftervärld, vilken betydelse släkthistoria, krigarideal, bostad och heminredning, fest och begravning kunde ha. Utställningen ger nya infallsvinklar på ett omvälvande sekel av modernisering, krig, lyxkonsumtion, sociala spänningar och ekonomisk kris. Ur 1600-talet föds också början till det moderna Sverige. Och i brytningen mellan gammalt och nytt återfinns greven av Visingsborg, riksdrotsen *Per Brahe den yngre* och hans familj. Utställningen pågår till den 10 april 2016.

RESEBYRÅERNA

ÖPPNADE

världen

TEXT MATS CARLSSON-LÉNART



Vänster. Illustration ur Skandias arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



RESEHISTORIA. Att resa för upplevelsens skull blev möjligt tack vare järnvägarnas, ångbåtarnas och hotellens intåg på 1800-talet. Men det behövdes också någon som förmedlade och paketerade alla delarna i en resa.



Engelsmannen Thomas Cook brukar kallas den förste resebyråmannen. Den första resan han fixade var en 18 kilometer lång gruppresa med tåg mellan två städer i Leicestershire. Året var 1841, och gruppen bestod av 541 nykterhetsivrare från Leicester som skulle hålla ett massmöte i Loughborough. Cook bokade biljetterna och sydde ihop ett paket med resa och måltider för gruppen. Sedan rullade det på för Cook med stora och små resor, och 1872 bildade han vid 64 års ålder, tillsammans med sin son John Mason Cook, resebyrån *Thomas Cook & Son* i London. Far och son kom dock inte överens, och efter några år tvingades gamle Thomas pensionera sig och flytta hem till hemtrakterna i Leicestershire.

Cooks var inte bara världens första riktiga resebyrå utan också länge den största, med kontor i alla världsstäder. John Mason Cook dog efter att ha ådragit sig dysenteri när han 1898 personligen ledde den resa till Palestina han ordnat för den tyske kejsaren Wilhelm II. Sedan blev det John Masons söner som tog över *Cooks resor*, som ju än i dag finns kvar under namnet *Thomas Cook Group*. Familjen Cook förlorade dock kontrollen över resebyrån redan på 1920-talet.

SVERIGES FÖRSTA RESEBYRÅ

I Sverige är skapandet av det moderna resandet och resebranschen inte så kopplat till speciella personer och företag. Reslystna personer som hade råd vände sig ofta till Cooks i London, men 1897 grundades *Stockholms Resebureau*, som med sitt kontor i det då helt nya Operahuset var Sveriges första. *Stockholms Resebureau* var svensk agent för Cooks.

År 1899 grundades *Göteborgs Resebureau*, och denna förvärvade 1904 resebyrån i Stockholm och passade samtidigt på att ändra namn till *Nordisk Resebureau*, vars "huvudbyrå" låg i Palace Hotels byggnad vid Brunnsparken i Göteborg. *Nordisk Resebureau* skulle under flera decennier vara en ledande aktör i den tidiga svenska resebranschen. Företaget både ordnade egna gruppresor, sydde ihop individuella paket och svarade för utländska besökares arrangemang i Sverige.

SJ OCH AMERIKALINJEN

För precis 100 år sedan, år 1915, öppnade SJ sin första resebyrå på Klarabergsgatan i Stockholm. Den blev början till Sveriges största resebyråkedja, *SJ Resebyrå*, som efter hand öppnade kontor i varje svensk stad av betydelse och även i viktiga städer i utlandet. SJ-resebyråerna sålde inledningsvis främst tågbiljetter men blev med tiden även en stor säljare av flyg- och båtbiljetter.

År 1915 startades även *Svenska Amerika Linien* (SAL), och det blev plötsligt snabbare och bekvämare för svenskar som ville resa till Nordamerika. SAL hade ett eget nät av agenter över hela Sverige, till exempel advokater i landsorten som mellan rättsfall och bouppteckningar även sålde biljetter till Amerikabåtarna. ➤



Ovan. Resande på perrong till järnvägsstation, 1930-tal.
Ur NK:s arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

EUROPA ÖPPNAS

Efter första världskriget började världen lite smått öppnas upp av nya researrangörer. Bland de första var *Couriers resor* i Köpenhamn som även annonserade i svenska tidningar och för vilka bokhandlare i olika svenska städer agerade ombud. Courier var en slags föregångare till charterarrangörerna som började poppa upp drygt 30 år senare - konceptet var semesterresor i grupp till ett billigt pris "utan att därför arrangementens behaglighet och trevnad går förlorad" som Courier skrev i en annons 1922. I programmet det året fanns bland annat en tolvdagarsresa till Rhendalen och Paris - inklusive ett besök i Verdun där världskrigets blodiga slag stått blott några få år tidigare - för 525 danska kronor.

VANDRARHEMMEN KOMMER

Men framför allt var det inrikesresandet som växte och frodades i Sverige på 1920- och 30-talen. Inte minst var det *Svenska Turistföreningen* (STF) som byggde upp ett nät av vandrarhem runt hela landet, ett enkelt och billigt alternativ till vanliga hotell. Till vandrarhemmen hade just vandrare och cyklister företräde, bilister togs emot i mån av plats.

Under mellankrigstiden föddes även *Reso*, en organisation med bl.a. Kooperationen och arbetarrörelsen bakom sig. Resos koncept var "folksemester", och en av de första anläggningarna som köptes av Reso var Insjöns hotell i Dalarna (1939). Reso blev snabbt en stor aktör i den svenska resebranschen med ett stort antal hotell och semesteranläggningar samt även resebyråer.

"INTERBUSS" TILL PARIS

Ganska snart efter andra världskrigets slut kom det svenska resandet ut i världen i gång på allvar. En pionjär var den halländske mångsysslaren *Ernst Carlson* i Vessigebro som på Skeningevecken i Östergötland år 1947 lät specialbeställa Sveriges första riktiga turistbuss. Denna hade biograffätöljer, panoramafönster och kök ombord och var något helt nytt på vägarna. Genom ett krigshärjat Tyskland rattade Carlson år 1950 sina första resor med upplevelsesugna svenskar till Paris. I Paris blev resenärerna i Carlsons "Inter-Buss" guidade av en ung student med stort intresse för kultur- och konsthistoria. Han hette *Hans-Erik Börjeson* och blev senare på 1950-talet, med sin resebyrå *HEB-resor*, en av det svenska charterresandets pionjärer.

Nedan. SJ Resebyrå på Vasagatan i Stockholm.
Foto: Seved Walther/ Sveriges Järnvägsmuseum.



CHARTERN FÖDS

Just charterflyget och dess födelse har blivit ett omskrivet kapitel i den annars inte särskilt väldokumenterade svenska resebranschens historia. Att flyga passagerarplan var fram till 1950-talets mitt något dyrbart och exklusivt, men under efterkrigstiden blev passagerarflygplanen både fler och större, och i kombination med att allt fler ville ut och se världen uppstod charterresan.

Mallorca blev det första svenska solcharterresmålet, och det "upptäcktes" för svensk del av flygbolaget *Transairs* försäljningschef *Göte Rosén* när han hämtade en sjuk svensk på ön 1951. Den första charterresan till Mallorca dröjde dock till 1955 då *Knut Oskar Gustavsson*, känd som "busskungen i Örebro", tog klivet in på flygresemarknaden.

Under den första chartersäsongen till Mallorca fick flygplanet på sin väg mellan Bromma och Palma mellanlanda i Göteborg, Malmö, Stuttgart och slutligen Marseilles. Väl framme där hade det hunnit bli kväll, och passagerarna fick övernatta innan resans avslutande etapp över Medelhavet nästa dag (planet hade inget tillstånd för nattflygning).

Nedan. Semesterbild från resa till Rimini, Italien 1960-tal.
Ur Resemuseum Skåklubbens arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



KANARIEÖARNA

Om Göte Rosén upptäckte Mallorca för svenskarna, så hette Kanarieöarnas upptäckare *Bertil Harding*. Han var en äventyrlig, flygande bondson från Värmlandsnäs, och vid jultid 1957 landade *Harding Travels* första chartrade flygmaskin från Sverige i Las Palmas. Harding byggde snabbt upp ett stort researrangörsföretag och introducerade nyheter som rökfri avdelning på flyget och barnpassning på resmålet. Men 1964 gick Hardings verksamhet över styr i den allt hårdare konkurrensen om chartergästerna. Istället drog Bertil Harding vidare till det lilla västafrikanska landet Gambia som han 1965 öppnade som ett tidigt långresmål för svenska charterresor, i samarbete med *Vingresor*.

KÄNDA NAMN ÄN I DAG

Vingresor, senare bara *Ving*, grundades i Göteborg 1956 som en avdelning av det stora resebyråföretaget *Nyman & Schultz*. ➤



Ovan. Reklambild ur Resemuseum Skåklubbens arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

På 1960-talet gick Vingresor samman med den ungdomsinriktade arrangören *Club 33* och blev snart ett stort, självständigt reseföretag - branschledande inom svensk charter. Ving introducerade många innovationer inom semesterresandet, bl.a. golfresor, specialresor och försäljning av charterresor i egna butiker.

Fritidsresor, ett annat av de annars rätt få äldre reseföretag som överlevt med samma namn in i vår egen tid, grundades 1961. Fritidsresors stora innovation var fritidsvåningen, som ett alternativ till vanligt hotellrum.

INTERNETREVOLUTIONEN

Kring 1990 inleddes en brytningstid i den svenska resebranschen. De sedan länge väl inarbetade namnen på resebyråerna försvann; SJ sålde 1989 överraskande sin stora resebyråkedja, och i spåren bildades bl.a. den nya privatresebyrån *Ticket*. Kooperativa Reso sålde sin stora resebyråkedja till norska *Bennett* 1991, medan Nyman & Schultz såldes till amerikanska *American Express* 1993. Samtidigt började något som hette internet komma, vilket så småningom skulle revolutionera inte minst resebranschen. Allt fler, såväl företag som privatpersoner, övergick till att boka sina researrangemang själva med datorn, och en stor del av resebyråernas traditionella arbetsuppgifter rycktes bort.

Inte bara resebyråerna såldes utomlands under brytningstiden, utan det gällde även de stora svenska charterarrangörerna. År 1994 sålde SAS sin researrangörsgroup *SLG* med bland andra *Ving*, *Always* och *Spies* till brittiska *Airtours*. I dag ägs Ving av den globala resekoncern som bär världens förste resebyråmans namn, den tysk-brittiska *Thomas Cook Group*. Fritidsresor såldes 1998 till brittiska *Thomson* och några år senare i sin tur till tyska *TUI*.

FÅ SVENSKA FÖRETAG

Även nyare svenska reseföretag, grundade under de senaste 20 årens internetera, har övergått i utländsk ägo eller flyttats utomlands, exempelvis *Travel Link* och *Mr Jet*.

Bland de större svenska reseföretag som ännu är svenskägda, finns resebyråkedjan *Resia* med ett 50-tal resebutiker. *Resia* har rötterna i den i västra Värmland år 1959 grundade skidresearrangören Bengt-Martins samt i Alingsås resebyrå. En annan svenskägd resekoncern är *Bergkvarabuss* i Kalmar som bland annat äger de stora bussresearrangörerna *Scandorama* och *Ölvemarks*. •

*Nedan. Flygvärdinnor från SAS, ca 1950-1960-tal.
Ur Skandias arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.*



FRÅN HAMN

TILL hamn

TEXT MATS CARLSSON-LÉNART

FÄRJETRAFIK. Kring 1960 började färjetrafiken som vi känner den i dag komma i gång. För hundratusentals svenskar blev billiga sjöresor över Ålands hav och Kattegatt den första skymten av utlandet.

Det var sommaren 1959 som en ny era startade - inte bara för Sveriges kommunikationer med utlandet utan även för vår livsstil i stort - korta dagsturer eller kryssningar med färjor skulle snart bli en del av folkhemmet och välståndet. Platsen var Gräddö ångbåtsbrygga på Rådmansö i Roslagen. Därifrån avgick den 1 juni färjan *Viking* på sin första ordinarie tur över Ålands hav, till Mariehamn och vidare till Galtby i Finland. Det 99 meter långa fartyget hette ursprungligen *Dinard* och byggdes redan 1924 för att ta passagerare över Engelska kanalen. Men efter att ha varit brittiskt lasaretsfartyg under andra världskriget byggdes hon om för att även kunna ta ombord 70 bilar. År 1958 skulle *Dinard* skrotas, men i stället kom några ålänningar och ville köpa henne.

VIKINGLINJEN

Inför den första färjesommaren på Ålands hav 1959 hade *Dinard* fräschats upp och fått ett nytt namn. *Viking* var den första i den långa raden ålandsfärjor som under de närmaste 30-40 åren bara skulle bli större och lyxigare. >

Nedan. Fören av båten Svea Jarl vid Skeppsbron i Stockholm och båten Gondul vid Stadsgården. Ca 1950-1960-tal. Foto: JC Lund. Ur Stockholms Rederi AB Sveas arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.





Ovan. Båt från Silja Line till Helsingfors vid Slussen. Foto: Erik Forsgren. Ur Forsgrens produktions arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Vikinglinjen startades under ledning av sjökapten Gunnar Eklund i Mariehamn. Han hade under världskriget skadats när det fartyg han tjänstgjorde på torpederades, och kunde inte längre jobba till sjöss. Eklund tillhörde de många ålänningar som kände sig isolerade och missnöjda med sin arkipelags förbindelser till omvärlden. Den enda reguljära linje som fanns över huvud taget till och från Åland för sextio år sen, var ångbåtarna mellan Stockholm och Åbo som vid okristliga tider på natten eller morgonen angjorde Mariehamn där de stackars ålänningarna fick ta plats i lastrummet och sitta där i 6-7 timmar. Hytterna på rederierna "De samseglandes" ångbåtar var främst förbehållna de som reste hela vägen.

KONKURRENS FRÅN SLITE OCH SILJA

Ålänningarnas isolering var en orsak till att färjetrafiken, som skulle komma att bli en storindustri, alls startade. Men det åländska Vikingrederiet, som *Gunnar Eklund* då skötte hemifrån sin lilla villa i Mariehamn, skulle snart få konkurrens - bara några få dagar senare i juni 1959 öppnade det gotländska rederiet *Slite* en linje mellan Simpnäs, längst norrut i Stockholms skärgård och Åland. Färjan på den linjen var inte någon gammal färja som Viking utan ett litet men ganska nybyggt lastfartyg som redaren *Carl Bertil Myrsten* och hans syster *Inga* byggde om för att kunna ta ombord 25 bilar via ramper.

Nyfikenheten på de nya Ålandsfärjorna var mycket stor, och lockade av låga priser och fint väder kom passagerare från när och fjärran. Färjorna blev en succé från början.

Inte heller de gamla ärevördiga finländska och svenska rederierna i "De Samseglande" satt överksamman. De bildade det nya rederiet *Silja*, och 1961 började deras nya färja *Skandia* trafikera linjen Norrtälje-Mariehamn-Åbo. Den hade plats för hela 175 bilar! Ungefär samtidigt startades också linjen Grisslehamn-Åland, senare bekant som *Eckerölinjen*.

För att kunna hävda sig i den allt hårdare konkurrensen började några av småredarna, bland andra *Gunnar Eklund* och *Carl Bertil Myrsten*, efter några år samarbeta och bildade år 1966 marknadsföringsbolaget *Viking Line* vars röda färjor kanske mer än några andra fartyg kommit att symbolisera Ålands- och Finlandstrafiken. Huvudkonkurrent på Östersjön var förstås *Silja*. Detta förhållande består fortfarande även om ägarförhållandena i båda rederierna förändrats. *Silja* ägs numera av estniska *Tallink* medan Vikings huvudägare är de anrika *Lundqvistrederierna* på Åland.

"TURA" TILL HELSINGÖR

Men det var inte bara på Östersjön som färjetrafiken utvecklades på 1950- och 60-talen. Över Öresund hade det funnits båtförbindelser och färjor sen urminnes tider, men innan den nordiska passfriheten infördes 1952 var det inte något större folknöje att resa mellan Sverige och Danmark. Efter att passtvänet slopades började nya rederier ta upp konkurrensen med de gamla järnvägsägda färjorna över Sundet. I rask takt öppnade bland andra *Linjebuss*, *Centrumlinjen* och *Moltzau* nya linjer, och något senare kom de för Sundet så karakteristiska flygbåtarna. Inledningsvis var det framför allt danskar som reste till Sverige för att handla, men den skattefria försäljningen ombord lockade på båda sidor om Öresund. Med tiden blev det ett begrepp att "tura" mellan Helsingborg och Helsingör, alltså sitta kvar på färjan flera vändor för att äta, dricka eller bara njuta.

TRAFIK PÅ KATTEGATT

Lite längre norrut - över Kattegatt - hade det funnits ångbåtstrafik mellan Göteborg och Frederikshavn i Danmark sedan 1800-talet, men det var först 1935-36 som det blev riktig fart på den linjen. Just då rådde nämligen extra stor svensk-dansk samhörighet, efter att Danmarks kronprins Frederik gift sig med den svenska prinsessan Ingrid.

Ungefär samtidigt tog rederiet *Göteborg-Frederikshavnslinjen* i trafik den nya ångaren *Kronprinsessan Ingrid* som var något av en föregångare till de mer folkliga fartyg som skulle följa några decennier senare. Så småningom började rederiet allmänt kallas *Sessan-linjen*. År 1955 tog Sessan i trafik sitt första fartyg som byggts även med tanke på bilar – *Prinsessan Margareta*. Sverige och svenskarna blickade utåt Europa, och framtiden sågs som ljus även i väster.

I det läget fanns det även utrymme för nya entreprenörer på Kattegatt. Kanske inte den främste av dem från början, men den ende som skulle överleva på sikt, var skrothandlaren *Sten Allan Olsson* från Donsö i Göteborgs södra skärgård. Olsson hade redan i sina tonår i början av 1930-talet börjat köpa och sälja skrot, och 1946 blev han även ägare till sitt första fartyg. Sten A. Olsson förstod att det finns ett oerhört sug bland västsvensarna att se vad som finns på andra sidan havet och få en liten känsla av Kontinenten. År 1962 öppnade han i blygsam skala en linje mellan Göteborg och Skagen på Danmarks nordspets, men från 1963 var det färjetrafik mellan Göteborg och Frederikshavn som gällde för Sten Allans rederi. Från 1965 kallade han sin verksamhet för Stena Line. Stena och Sessan utkämpade i ett tjugotal år en stenhård konkurrens om västsvenskarnas gunst, innan utmanaren Stena till slut tog över anrika Sessanlinjen och dess färjor 1981.

BONNIERS UTMANADE

En annan utmanare på Kattegatt, som var betydligt mer känd från början men som i dag är bortglömd i färjesammanhang, var

Bonniers. Redan 1959 startade Albert Bonnier med medarbetare rederiet *Lion Ferry* i Halmstad som det året började trafikera linjen Halmstad-Århus med färjan *Prins Bertil*.

Samtidigt startade norska intressen *Europafärjan*, som trafikerade linjen Varberg-Grenå. Även om 1959 och 1960 blev rekordår i svenskarnas semesterfirande och konsumtion över huvud taget, fanns det inte plats för två färjerederier mellan Halland och Danmark, men Bonnier lyckades genom att sälja färjan *Prins Bertil* få kapital att köpa upp den norska konkurrenten och bli ensam herre över färjelinjerna i södra Kattegatt.

Lönsamheten blev bättre, och *Lion Ferry* utvecklades till en liten resekonzern. Men Bonnier-koncernen som på 1960- och 70-talet omfattade företag i en rad branscher, ville så småningom fokusera på det publicistiska, och därför fick *Stena Line* köpa *Lion Ferry* 1982. Då trodde många att linjen Varberg-Grenå skulle läggas ner, men så blev det inte.

VÄRLDENS STÖRSTA FÄRJEREDERI

Stena Line som alltså med tiden stärkte sin ställning alltmer, blev så småningom hela världens största färjerederi. Men den S-märkta koncernens början var alltså vildvuxen, och Stena var exempelvis ett av rederierna som i mitten av 60-talet gav sig in i huggsexan på Ålands hav. Stenas linje Stockholm-Mariehamn fanns kvar ända till 1975. •



Ovan. En båt från Silja Line på färd från Stockholm, åker in mot Helsingfors hamn år 1970. Foto: Erik Forsgren. Ur Forsgrens produktions arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Ätt FOLKHEN på hjul

TEXT OLLE WILSON

BILSEMESTER. Med ökad fritid och tillgång till bil fick svenskarna nya resvanor. Nu var det bara att packa bilen och åka dit kylaren pekade.



Höger. Campingbild från tidningen *Bilekonomi* 1954. Ur OK ekonomisk förenings arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



”Campar man kan man också helt utnyttja den fullkomliga frihet som bilen erbjuder.”

Att kunna ta ut fem veckors ledighet under året är i dag en självklar rättighet. Betyddigt kärvare var det för 1930-talets anställda som måste tillbaka till sina jobb redan efter två veckors ledighet. Samtidigt var den lagstadgade semesteren som infördes 1938 något av en revolution, då man innan dess inte hade rätt att ta ledigt över huvud taget.

CAMPANDETS GENOMBROTT

Turismen fick i och med denna förändring ett genombrott, och allt fler svenskar gavs möjlighet att upptäcka världen. ”Nu kör vi dit kylaren pekar”, konstaterades det 1938 i tidningen *Bilekonomi* som IC gav ut. Budskapet var att bilsemesteren borde innebära ett friare liv och inte vara så inrutat som vardagen. I stället borde den bilburna fritiden inspireras av seglingens mer oplanerade livsstil. Kort sagt: man började campa. Med tält i bagaget kunde man i verklig mening köra dit kylaren pekade. ”Campar man kan man också helt utnyttja den fullkomliga frihet som bilen erbjuder”, menade man.

Versalerna IC stod för *Bilägarnas Inköpscentral* och var ett kooperativ som bildats 1926. Det levde kvar till 1969 då man bytte namn till OK. Målet för IC var att göra bilägandet så ekonomiskt som möjligt, och då var förstås camping ett sätt att hålla kostnaderna nere. Ett annat argument som IC framhöll var att tältandet sågs som en form av hälsosamt friluftsliv.

FOLKLIG BILKULTUR

År 1946 infördes tre veckors semester som gjorde att ännu längre bilutflykter kunde göras, och efter kriget var det återigen möjligt att ge sig ut i Europa. Men det var först på 1950-talet som bilsemesteren fick en bredare folklig förankring, då välståndet gjorde det möjligt för allt fler att skaffa bil. När Sverige förvandlades till bilsamhälle under 1950-talet fick bilen en annan innebörd än den haft tidigare. I boken *Har vi råd med bilen?* från 1956 konstaterade författaren att ”Bara för några årtionden sedan var bilägandet ett fåtalsprivilegium. Privatbilen var en överklasslek-sak, ett klassmärke. Men så är det inte längre.” Formuleringen kan tyckas väl skarp men bilen var från början en lyxartikel som bara några få hade råd med. ➤



Ovan. Reklambild för Primus portabelt gasolkök, 1960-tal. Ur Primus AB:s arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



Ovan. Picknick med solande vid vädkanten. Foto: Gösta Nordin.
Ur Fotograf Gösta Nordins arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



Ovan. Vy över St Eriksmässan, 1956-1958. Foto: Gösta Nordin.
Ur Fotograf Gösta Nordins arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Den folkliga bilkulturen blev möjlig genom det välstånd som växte fram efter andra världskriget, där det också fanns möjligheter till större fritid. Ett ökat behov av biltutor vittnar om denna utveckling, och IC erbjöd en praktisk Sverigekarta där alla bensinstationer tydligt hade markerats.

Till campandet hörde en mängd olika prylar som skulle göra bilsemestrarna praktiska och bekväma: väskor med matserviser, gasolkök och hopfällbara bord. Luftmadrassen var en teknisk finess som uppstod vid denna tid då det fiffiga och effektiva sättet att göra saker förstärkte känslan av att leva modernt och rationellt.

RULLANDE FRITIDSHUS OCH MOTELL

Antalet campingplatser ökade under 1960-talet då många skaffade sig husvagn som semesterbostad. Ett dotterbolag till IC, *Termoindustrier* i Eskilstuna, tillverkade husvagnar i glasfiberarmerad plast. Priset för det rullande fritidshuset var 5 500 kronor, och då ingick gasolkök och matbord som vid sängdags förvandlades till en bäddbar brits.

Mer ledighet och bättre ekonomi för den större delen av befolkningen innebar att bilturismen ökade i landet. Vid sidan av pensionat och hotell, som varit de tidiga bilisternas natthärbärgen, uppstod ekonomiska alternativ som bilcampingplatser och enklare uthyrningsrum för turister och yrkesförare. Redan strax efter kriget hade oljebolaget *Esso* provat med enkla övernattningsrum för långtradarchaufförer, men man insåg snart att behovet av bilanpassad nattvila var betydligt större. Sverige hade blivit moget för motell.

IC insåg tidigt detta, och redan 1952 öppnades det första motellet. Det låg i Njurunda strax söder om Sundsvall, intill Riksväg 13 som nuvarande E4 hette då. Anläggningen rymde förutom bensinförsäljning och bilservice även en liten kiosk och servering. Byggnaden var ganska blygsam och påminde mer om ett bostadshus, men skylten utanför ledde bilresenärerna rätt. I tidningen *Bileko* som IC gav ut presenterades motellet som det första i Sverige. Att företeelsen var ny intygas av att ordet motell behövde ges en förklaring i texten. Detta första motell var mer att betrakta som vandrarhem i anslutning till bensinstationen, men snart uppfördes motell av mer amerikanskt snitt, utformade som rader av små hus där bilen parkerades framför en egen ingång. År 1962 invigdes i Öjebyn utanför Piteå en anläggning av den modellen.

SEMESTERPAKET

OK Motorhotell erbjöd på sjuttioalet semesterpaket med fri biljetter till olika lokala evenemang. I Sundsvall kunde sju dagarsgästerna gå in gratis på Folkets park och utan kostnad åka med *Vasabåtarna* till Finland. OK gav också ut en resehandbok med titeln *Udda resmål i Sverige* som tipsade om sevärdheter inom landets gränser. På OK-stationerna ordnades dessutom turistavdelningar som en service för semestrande bilägare.

År 1974 satsade OK på uthyrning av husvagnar till en kostnad av 80 kronor per dygn. 450 husvagnar inköptes och placerades ut runt om i Sverige. Den som ville kunde också komplettera med att hyra en kanadensare. ➤

En poäng med hyresvagnarna var att man inte måste släpa en egen husvagn över stora avstånd, och förstås den ekonomiska vinsten att inte behöva lägga ut pengar på något som bara utnyttjades en kort period under året.

BILSEMESTRANDET MINSKAR

Charterresor till andra länder har ökat stadigt sedan dess, vilket gjort att bilsemestrandet i Sverige minskat. Många väljer att långtidsparkera sin husvagn i stället för att vara ute längs vägarna, och tält har mer kommit att förknippas med ungdomsfestivaler och fjällvandring. Samtidigt blir fyrhjulsdrivna bilar med terrängegenskaper allt vanligare. Så det bilburna naturintresset har inte avtagit med åren, däremot har formerna för det ändrats. •

Olle Wilson är chefredaktör på det nystartade magasinet **USA-klassiker**. Han är också konstvetare och gav 2012 ut doktorsavhandlingen *Raffinerade rum – Bensinstationer och precisionskultur i Sverige 1926–1956*.

*Ovan. Sommarbild. Foto: Gösta Nordin.
Ur Fotograf Gösta Nordins arkiv hos
Centrum för Näringslivshistoria.*

PERSONLIG SERVICE i en digital värld

KRÖNIKA



RESOR. Kärleken förde mig från Hongkong till Sverige 1987, där jag började arbeta tillsammans med min nyblivne make i vårt företag som specialiserade sig på frakttransporter från Sverige till Kina.

EFTER ETT PAR ÅR fick jag möjligheten att arrangera en resa för våra kunder till Kina, varpå jag fick insikten att det var betydligt roligare att arbeta med människor än med frakt. En affärsidé var född, och vi startade ett bolag som specialiserade sig på resor till Kina.

Med lite tur i början väcktes smaken av framgång, vilket gav mig mod, motivation och energi till att gå vidare i resebranschen. Från ett litet team på bara två personer växte vi snabbt och kunde anställa ytterligare några personer. Jag minns tydligt vår stora whiteboardtavla där vi för hand uppdaterade vår dagliga försäljning så att den var synlig för alla.

Solen sken dock inte alltid över oss. Som nykomling i branschen med liten budget, mötte vi tuff konkurrens och kämpade ett intensivt marknadsföringskrig. Vid den tiden var kanalerna mer begränsade än i dag, med tyngdpunkten på katalogdistribution och annonsering i dagspress. Tillsammans med mina dedikerade kollegor gick vi igenom enorma utmaningar. Att ge upp vid hinder har dock aldrig varit ett alternativ för mig. Under min uppväxt, som ett av fem syskon i en fattig familj, lärde jag mig att ingenting är enkelt men att allt är möjligt. Med hårt arbete och en stark vilja att lyckas, utsågs Lotus Travel till ett av årets Gasellföretag 2003. Trots terrorattackerna i USA 2001 och den efterföljande SARS-epidemin, fortsatte Lotus Travel att växa.

En viktig framgångsfaktor har troligtvis varit vår övertygelse att fortsätta prioritera hög kvalitet i en prispressad bransch, vilket resulterat i nöjda och återkommande kunder. Hög kvalitet är dock inget unikt i dag, utan något våra kunder förväntar sig. Dagens kunder är betydligt mer pålästa och har högre förvänt-

ningar, tack vare den massiva tillgången till information via internet. Den digitala utvecklingen vi gått igenom sedan 90-talet då de första webbplatserna kom, följt av onlinebokningen och etableringen av sociala medier, har givetvis haft en enorm påverkan på det landskap vi verkar i.

Den tekniska utvecklingen har också bidragit till framväxten av en helt ny marknadsplats. När vi startade i början på 90-talet, förlitade sig hotell och flygbolag kraftigt på agenter där vi hade möjlighet att få provision och andra fördelar genom att sälja deras produkter. I dag verkar både B2B- och B2C-företag på samma arena med samma mål, att nå slutkunden.

För att fortsätta vara konkurrenskraftig i vår bransch ligger utmaningen i att ständigt hålla sig uppdaterad och att ta tillvara de nya verktyg som den digitala utvecklingen för med sig. Samtidigt ser jag en stor möjlighet i att fortsätta värna det personliga bemötandet i en alltmer digitaliserad värld. Våra resenärer kräver alltmer unika och individanpassade upplevelser, och här blir balansen mellan digital utveckling och personlig service avgörande för fortsatt framgång. •



Elby Kwok Drewsen är grundare och vd för reseföretaget Lotus Travel.

Designprinsen SIGVARD BERNADOTTE



*"Prins, prins, det är väl
inte så märkvärdigt.
Det har visserligen sina
fördelar att vara
den man är, men
samtidigt kan man
förbanna det öde som
lät en födas till prins..."*

UR PRINS SIGVARDS DAGBOK, MARS 1927.

NAMN: SIGVARD BERNADOTTE AF WISBORG
LEVNADSÅR: 1907-2002
KÄND FÖR: HAR DESIGNAT BRUKSFÖREMÅL
 SOM MARGRETHESKÅLEN, MARABOUS
 LOGOTYP OCH MÖNSTRET VIRRVARR.

TEXT JÖNS POSSE

PROFILERN. *Den 7 juni 1907 födde HKH prinsessan Margaret sitt andra barn - Prins Sigvard, svensk arvfurste och hertig av Uppland. Hans far var kronprins Gustaf Adolf och hans farfar Gustaf V. Han föddes in i en sluten, traditionsbunden och patriarkalisk värld men valde att gå sin egen väg och bröt med allt det som han som svensk prins förväntades representera.*



Ovan. Bernadotte termos
 designad för Georg Jensen.
 Bild från georgjensen.com.

Brytningen blev total när han mot sin fars uttryckliga vilja gifte sig den 8 mars 1934 med Erica Patzek från Berlin som inte var av kunglig börd, utan en kvinna av folket. Prins Sigvard visste att enligt dåvarande svensk grundlag fick han som prins inte gifta sig med "enskild mans" dotter. I sådant fall skulle han förlora arvsrätten till den svenska tronen, sina privilegier, titlar och sin kungliga status. Han trotsade ändå sin far och farfar och blev därmed utesluten ur den kungliga familjens gemenskap.

KONSTHÖGSKOLA

Efter studenten på Lundsberg våren 1926 skrev Sigvard in sig vid Uppsala universitets filosofiska fakultet. Tiden i Uppsala ägnade han, utöver studierna, till att spela teater vilket han upplevde att han hade talang för och gärna ville ha som yrke, något hans far sa definitivt nej till. Skulle hans son bli en komediant och gycklare? Efter avlagd fil. kand. var Sigvard den förste Bernadotten som hade akademiska betyg.

Den 12 augusti 1927 inträffade något på Sofiero som påverkade resten av Sigvards liv. Den kände arkitekten Ferdinand Boberg och hans hustru Anna som var på besök, bad att få se de teckningar som han hade gjort. Till hans stora förvåning ansåg de att teckningarna var alldeles utmärkta. Sigvard borde gå på konsthögskola hävdade de bestämt. Fru Boberg lovade att prata med hans far. Efter ett tag kom ett brev där hans far uttryckte sin glädje över sonens beslut att bli konstnär. Prins Eugen hade också lagt ett gott ord för Sigvards planer. På hösten fick han börja måla hos den kände konstnären Olle Hjortzberg.

Hösten 1929 kom han in på Konsthögskolan och valde Dekorativa skolan där Olle Hjortzberg undervisade i dekorativ konst för utsmyckning av offentliga miljöer och teaterdekorationer. ➤



Ovan. Sigvard Bernadotte i arbete, 1961. Foto: Hans Hammarskiöld. Ur Föreningen Svensk Forms arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Följande år deltog eleverna på Dekorativa skolan i arbetet med Stockholmsutställningen som banade väg för funktionalismen. Temat var "Konstnären till industrin." Där och då föddes begreppet industridesign konstaterar Sigvard i sina memoarer.

Sigvard Bernadotte och en klasskamrat blev erbjudna att rita modernt silver för *Nordiska Kompaniet*, NK. Sigvard ritade cigarettaskar, skålar och fat som en silversmed sedan utförde. Silverföremålen ställdes ut på NK och väckte stort uppseende med sin strikta funktionalistiska 30-talsstil. Genom olika kontakter fick Sigvard en inbjudan att träffa verkställande direktören på *Georg Jensens Silversmedja* i Köpenhamn. Ett kontrakt skrevs som lade grunden till ett betydelsefullt samarbete som varade ända fram till 1980.

FÖRDJUPAT SAMARBETE

Under de följande åren prövade Sigvard på olika kreativa arbeten som förde honom och hans hustru till 30-talets Berlin och den tyska filmindustrin där han arbetade under pseudonymen "*Herr Holgers*." I två år var han anställd som regiassistent i Hollywood där han även försökte sig på att vara skådespelare.

Under den här perioden ritade Sigvard även silverföremål för *Georg Jensen*. Han skriver i sina memoarer att "*det var helt omtumlande att både se och kunna känna på silverpjäserna som de skickliga silversmederna hade gjort efter mina ritningar. Det var en helt annan upplevelse än att bara se dem som skisser på ett papper*". Sigvards silverföremål bröt mot Jensens välkända och ofta överlastade traditionella stil, med sitt funktionalistiska och nya formspråk. Samarbetet med Georg Jensens silversmedja utvecklades och fördjupades snabbt. Efter lyckade utställningar kände Sigvard att han blev tagen på allvar och anförtrordades allt fler uppgifter. Han och hans hustru bodde då i det av Tyskland ockuperade Danmark där han fick uppdraget att göra dekoration-

erna i den nyrenoverade *Apolloteatern* på Tivoli i Köpenhamn. Efter skilsmässa från Erica 1943 gifte han om sig med danskan Sonja Robbert. Tillsammans fick de sonen Michael. Paret flyttade till Sverige och in på Kungliga slottet med barn och barnsköterska i avvaktan på det kommande krigsslutet.

BERNADOTTE & BJÖRN

Av en tillfällighet träffades Sigvard Bernadotte och den danske arkitekten *Acton Björn* i Köpenhamn. De kom i samtal, och snart stod det klart att de hade samma syn på och inställning till den industriella formgivningens betydelse. Acton hade ett litet ritkontor i Köpenhamn där det även fanns plats för Sigvard. År 1949 startade de firman *Bernadotte & Björn Industri-design A/S*. Det var tidvis en svår uppgift att övertyga de danska företagsledarna om vikten av design. Oftast hade de inställningen att det bara gällde att "snitsa till en grej." Sigvard och Acton underströk att de utgjorde en mellanhand mellan producent och konsument, och vikten av att produkterna skulle vara konsumentvänliga i sin utformning. Ofta möttes de av argument som "så har vi aldrig gjort förr" eller "det går inte!". För att visuellt beskriva vad de menade med industridesign lät de en modellmakare göra verklighetstroga modeller i trä, gips, lera eller plast - helst i full skala - som de sedan visade för den presumtiva kunden. I sina memoarer skriver Sigvard att han kommer ihåg den första modellen av Odhnersnurrar, som de hade fått i uppdrag att förnya. Dåvarande vd:n för *Facitkoncernen* granskade en lång stund tyst modellen från alla håll och sa helt stilla: "Precis så här skall den nya maskinen se ut". Detta var början till ett mer än tjugoförårigt samarbete.

För att nämna några andra mycket kända produkter som Bernadotte & Björn Industridesign formgav: *perstorpsplattan Virrvarr*, *Margretheskålen*, *Bernadottekannen* och *Röda Klara*.

M M M M...

Ovan. Logotyp-prototyp för Marabou, 1968.
Ur Mondelez arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.



Ovan. Den klassiska Margretheskålen designad av Bernadotte & Björn. Bild från F&F of Scandinavia.

Höger. Annon i tidningen FORM från 1961. Ur Föreningen Svensk Forms arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Perstorp och Sigvard Bernadotte presenterar ett nytt mönster!

Sigvard Bernadotte säger själv:

virrvarr

ÄR ETT MÖNSTER SOM VILL VARA BÅDE LUGNT OCH LIVLIGT!

Då Sigvard Bernadotte komponerade sitt nya mönster för Perstorp bifogade han ett brev som motiverade varför han lärt sin uppgift på det sätt som han gjort. Vi tycker att denna motivering bättre än någon annan beskrivning klargör svikten med det nya Perstorp-mönstret..... och därför vill vi delgiva Er det i så mån!

Det uppdrag att utforma ett nytt mönster för Perstorp-Plattan som jag fått av Er svarar jag mig på läst då jag nu överlämnar "Virrvarr".

Det är ett mönster som (någon till trots) vill vara både lugnt och livligt - livligt tillräckligt för att kunna användas även i stora ytor. Jag anser det betydelsefullt att ett mönster som skall kunna utnyttjas i så många sammanhang (och för så lång tid i tiden) som Perstorp-Plattan skall, inte får vara påträngande eller alltför tidsbundet till sin utformning. Detta har jag tagit hänsyn till - liksom till Er önskan att inte få ett alltför traditionellt mönster.

Det är min förhoppning att Vi i "Virrvarr" skall finna realiserad den förenade vi eftersträvat.

Med vänlig hälsning
Sigvard Bernadotte

PERSTORP PLATTAN
— DEN SVENSKA PLASTPLATTAN MED VÄRLDSRYKTE

SNABB UTVECKLING

Utvecklingen gick mycket snabbt. År 1959 hade firman flyttat till större lokaler. I firman var det nu 18 personer anställda vilket innebar att Bernadotte & Björn Industridesign var störst i Skandinavien. Nackdelen var att Sigvard fick allt mindre tid till att själv rita. Hans viktigaste uppgift blev alltmer att skaffa nya uppdrag till firman, samtidigt som han var inspiratör och idégivare för de unga medarbetarna. Ingenting fick lämna kontoret utan att både Sigvard och Acton hade gett sitt godkännande. Designen och formspråket skulle vara så enhetligt att man skulle kunna se att en produkt var formgiven av Bernadotte & Björn Industridesign. Sigvard uttrycker i sina memoarer att det var tråkigt att inte själv få tid till direkt eget skapande arbete, och att det kändes konstigt att sätta sitt namn på produkter som han enbart i periferin hade varit med om att skapa.

De svenska kunderna blev allt fler. Därför beslöts 1957 att ett kontor i Stockholm skulle öppnas. Firman fick allt större och intressantare uppdrag: en svit på *Grand Hotell* i Stockholm,

kontor på Handelsbanken, och - framför allt - den svenska paviljongen på världsutställningen i New York 1964-65 där Sigvard var chefsdesigner.

BERNADOTTE DESIGN OCH AID

På hösten 1959 gifte sig Sigvard med *Marianne Lindberg-Tchang*. Efter ett gemensamt beslut 1964 beslöt Sigvard Bernadotte och Acton Björn att gå skilda vägar. Allt tyder på att de skildes som vänner. Sigvard fortsatte att arbeta i sitt eget företag, *Bernadotte Design*.

Bernadotte Design och den brittiska designbyrån *Allied Industrial Designers, AID*, slog ihop sina verksamheter 1969. Under den perioden skapade AID den mycket välkända logotypen *Marabou*. Efter tre år avvecklades Bernadotte Design, och det blev allt tystare om designprinsen Sigvard Bernadotte. Men den pionjär han hade varit, och den stora betydelse och det brinnande intresse han hade för industridesign, har betytt mycket för svensk industridesign. •



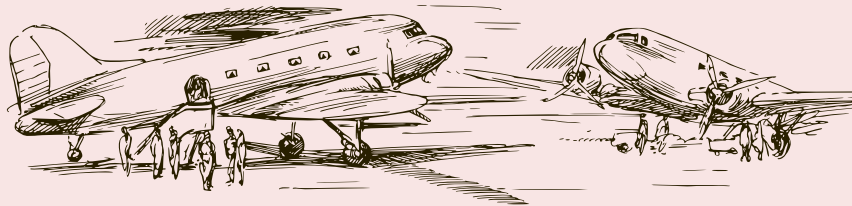
TEXT ANDERS CARLSSON
BILD TT

BROMMA FLYGPLATS

DEN 23 MAJ 1936 KL 14.25



ÖGONBLICKET. *Det regnade. Det var dimmig. Trist väder för vilken invigning och bandklippning som helst, men än mer olyckligt när det handlade om att klippa banden till landets nya stolthet: Bromma flygplats.*



Kanske var det för att blidka den huttrande skaran dignitärer som hela invigningsceremonin denna lördag i maj drog igång fem minuter före utsatt tid. Det var något som radions utsände på plats, *Sven Jerring*, såg som helt naturligt när det handlade om en plats för den nya tidens moderna och snabba kommunikationer.

Högtidstalaren själv, konung *Gustaf V*, som tillsammans med borgarrådet i Stockholm, *Yngve Larsson*, förrättade invigningen, var också övertygad om de stordåd som skulle komma att uträttas här i det som bitvis ännu var den lantliga idyllen Riksby: "Var förvissade om att denna storartade anläggning skall på ett tillfredsställande sätt fylla de stora krav som numera ställas på en modern flygplats." sa konungen bland annat i sitt invigningsanförande.

Med invigningen avslutades en process som startat 1918, nio år efter att de första flygningarna i Stockholm genomförts. Redan 1920 anlades en sjöflygstation vid Lindarängen där de första reguljära passagerarflygningarna till och från Stockholm startade. Samtidigt började utredningen av den så kallade flygplatsfrågan som snart landade i slutsatsen att det var i Skarpnäck som huvudstadens flygplats skulle ligga. Det redan befintliga militära flygfältet i Barkarby ansågs ligga för långt utanför staden. Men inte heller Skarpnäck visade sig hålla måttet, och slutligen föll valet på Riksby med sitt flacka landskap och möjligheten att vid behov bygga ut fältet.

Med hjälp av ett så kallat nödhjälpsarbete - det tidiga 1930-talet plågades av hög arbetslöshet - sattes spaden i jorden 1933. Budgeten var inledningsvis på 1,6 miljoner kronor, men den sprack och den nya flygplatsen kom i sin helhet att kosta 5,7 miljoner, en för tiden närmast svindlande summa pengar. Men så fick huvudstaden också mycket för pengarna: Fyra landningsbanor,

de första asfalterade i Europa, en femtio meter lång terminalbyggnad i renodlad funkis, signerad *Paul Hedqvist*, och en 100 meter lång hangar med verkstads- och kontorslokaler.

Allt detta kunde de närmare 1 000 hedersgästerna nu beskåda. Sven Jerring ansåg sig kunna se drygt 500 höga hattar bland deltagarna, men de flygplan som skulle förgylla invigningen satte dimman stopp för, och de blev kvar i Malmö och Köpenhamn. Starkt försenad landade till slut ett första flygplan på den nya flygplatsen, och Prins Bertil kunde stiga ner på plattan som den första passageraren på Bromma flygplats.

Dagen därpå var allt tvärtom. Solen strålade från en klarblå himmel, och söndagen blev en enda lång flygfest som lockade över 100 000 stockholmare. Det gjorde invigningen av Bromma till det största publika evenemang som någonsin genomförts i Sverige. De som kom fick ta del av det yppersta som modern teknik då frambringat, från hisnande flyguppvisningar till besök ombord i dåtidens Jumbo, en *Junkers G38* från Lufthansa.

Kanske föddes där och då den kärlek till Bromma flygplats som levat kvar sedan dess. Trots miljödebatter, nedläggningshot och buller - faktum är att de första protesterna mot flygplansbullret kom redan under 1940-talet - så vill i dag 52 procent av de boende i närområdet behålla flygplatsen, medan 72 procent av de stockholmare som definierar sig som borgerliga vill ha kvar flygplatsen. Än större är tilltron och behovet av flygplatsen ute i landet. Bromma är synonymt med Stockholm, men det är till stor del resenärer från Umeå, Kalmar, Ronneby, Östersund, Göteborg och andra orter som drar nytta av flygplatsen och som menar att flygplatsens väl och ve är mindre en stockholmsfråga än en angelägenhet för hela Sverige. Precis som den var vid invigningen för 79 år sedan när Stockholm och Sverige fick sin första riktiga internationella flygplats. •

AGA-SPISEN

STOCKHOLM - LIDINGÖ

PRYLEN. *Uppfinnarens omtanke om hustrun och pigan sägs ligga bakom tillkomsten av en av världens mest berömda spisar.*

TEXT KATARINA DANIELSSON / MUSTANG MEDIA
BILD UR AGA GAS ARKIV HOS CENTRUM FÖR NÄRINGS- OCH LIVSHISTORIA



Texten tidigare publicerad i boken Svenska Klassiker – små historier om stora framgångar. Utgiven av Historiska Media, 2014.



Ovan. Storkök i Hässleholm utrustat med AGA-spisar 1946.

Gustaf Dalén, en av Sveriges främsta uppfinnare, som gjorde Aktiebolaget Gasaccumulator (AGA) världsberömt med sin helautomatiska AGA-fyr, stod även bakom flertalet andra viktiga produkter - bland annat olika typer av gaser för både industriellt och medicinskt bruk. AGA Sedator, en bärbar apparat för lustgas, delades till exempel ut av staten till landets alla barnmorskor i början av 40-talet.

Han verkar ha varit en genuint omtänksam person, herr Dalén. År 1912 förlorade han synen när en acetylgastub exploderade i samband med ett test av tryckhållfasthet. När röken skingrades efter smällen låg direktören på marken med blodigt ansikte och svåra kroppsskador och frågade bekymrat om någon annan var skadad. Strax efter olyckan tilldelades han Nobelpriset i fysik, men delade ut en stor del av pengarna som extra veckolön till företagets anställda, samt instiftade en fond på Chalmers tekniska högskola.

Hans blindhet hindrade honom inte från att fortsätta leda AGA mot nya marker och bland annat uppfinna vad som först skulle bli ett bränslesnålt och effektivt hjälpmedel i köket för alla husmödrar och pigor, men som med åren växt till att bli en eftertraktad designikon i hela världen.

AGA-spisen presenterades på marknaden 1929 efter sju års funderande och experimenterande från Daléns sida. Anledningen till uppfinningen sägs vara att han tyckt synd om sin fru och pigan när de slet med den omoderna vedspisen i köket. Hans egen spis gjordes ursprungligen för kokseldning och underlättade arbetet enormt genom att bara kräva ett minimum av passning och genom att kunna brinna ett helt dygn på en enda påfyllning. Dessutom värmde den upp hela köket. Spisen utvecklades till att kunna drivas på både gas, olja, ved och el. Och den står där den står - ett halvt ton gjutjärn gör den till en utmaning för många bjälklag.

I konkurrensen med elspisen lades tillverkningen i Sverige ner 1957, men patentet togs över av engelska AGA Rayburn. Gustaf Daléns uppfinning levereras numera i både guldgult, pistasch, diesel och choklad. Och smakar det så kostar det, en ny AGA-spis i klassisk stil med tre ugnar kostar ungefär lika mycket som en ny bil av mindre modell. Men det är kanske inte särskilt upprörande om man tänker på att spisen förmodligen står kvar i köket för resten av livet och är en oemotståndlig statuspryl för alla matälskare, medan bilen tappat sitt värde så snart den körts in i garaget. Ungefär som att jämföra en boeuf bourguignon med en varmkorv. •

Malmö STOLTHET VAR STÖRST I VÄRLDEN

KOCKUMS. Västra hamnen i Malmö, i dag fylld av blanka kontorshus och exklusiva bostäder, var under stora delar av 1900-talet hemvist för stadens ekonomiska motor: Kockums.

TEXT MARTIN BORG / MUSTANG MEDIA
BILD HISTORISK BILDBYRÅ



A

v det som började med en lokal tobaksindustri och utvecklades till ett världsledande skeppsvarv, är det i dag nästan bara plats- och gatunamnen som vittnar om det förflutna: *Dockan*, *Stapelbäddsparken*, *Varvsgatan*. De fysiska spåren försvinner ett efter ett.

SYMBOL FÖR MALMÖ

På vardagseftermiddagar uppstod länge ett välkänt fenomen i centrala Malmö. Gatorna korkade igen, och köer uppstod när en till synes oändlig ström av människor vällde in från Västra hamnen. Alla visste vad det handlade om och fann sig i att vänta ett par minuter: Kockumsarbetarna hade slutat för dagen och spred sig genom centrum som en enda lång orm av cyklister och fotgängare. Alla kände någon som jobbade där, och företaget blev med tiden en viktig del i den malmöitiska lokalpatriotismen. Man hade *Malmö FF* och man hade *Kockums* - båda två viktiga symboler för landets tredje största stad.

Som mest jobbade mer än 6 000 personer på Kockums. Allting började i blygsam skala på 1820-talet med en tobaksfabrik som *Frans Henrik Kockum* fick överta av sin släkt. Med gott affärssinne och lyckade satsningar kunde han 1840 starta en mekanisk verkstad vid Davidshallstorg som successivt expanderade. Produkterna var många och skiftande: allt från husgeråd, spisar, jordbruksredskap och spottkoppar till bränneriapparater, paraplyställ och äggklädningsmaskiner lämnade verkstaden och spreds över landet. När södra stambanan började byggas ut 1860 skrevs kontrakt med SJ, och järnvägsvagnar blev en viktig del av produktionen. När Kockum dog 1875 övertogs företagsledningen av hans son, Frans Henrik Kockum d.y., som målmedvetet fortsatte expansionen. Runt sekelskiftet 1900 innefattade *Kockums mekaniska verkstads AB* gjuteri, smedja, filarverkstad, timmer- och kopparslagarverkstad jämte kontors- och lagerlokaler. De stora flyttströmmarna in mot städerna vid den här tiden möjliggjorde utvecklingen, och Kockums var nu en av Malmös största arbetsgivare. ➤

Nedan. Sjösjättning av fartyg på Kockums.



SKEPPSVARVET EXPANDERAR

Redan i början av 1870-talet hade den del av verkstaden som utförde reparationer på båtar placerats i ett eget bolag som etablerade sig i hamnen. Där började man också snart att bygga helt nya båtar, och flera verkstäder och maskinhus uppfördes efter hand. Kockums hade nu två starka ben att stå på: varvet i hamnen och den mekaniska verkstaden vid Davidshallstorg. Runt sekelskiftet förstod företagsledningen att en samordning av de båda industriområdena skulle ge mer vinst och ökad konkurrenskraft.

Steg för steg flyttades därför delar av verksamheten till varvet i hamnen där utrymme och expansomöjligheter fanns. Både en häftig brand på den mekaniska verkstaden 1904, som hotade den numera tätt liggande stadsbebyggelsen, och det faktum att varvsverksamheten växte starkt, påskyndade flytten.

Runt sekelskiftet levererades flera båtar till den svenska flottan, bland andra pansarskeppen med de pampiga namnen *Äran*, *Manligheten* och *Tapperheten*. År 1914 levererades den första ubåten, *Svärdfisken*. Förutom fartygen tillverkades fortfarande broar, järnvägsvagnar, lyftkranar och jordbruksmaskiner i lokalerna i Malmö medan *Kockums Jernverk* och *Emaljerverk*, med fabriker i Blekinge, specialiserade sig på stålprodukter och emaljerade

varor. Familjeföretaget blomstrade. Isbrytare, pansarskepp, tankbåtar och ubåtar lämnade Västra hamnen i en jämn ström, och sjösättningar blev vardagsmat. Svenska staten var från början en stor kund. Med undantag för nedgångar i samband med världsdepressionen i början av 1930-talet, uppvisade Kockums en stadig tillväxt och expansion fram till mitten av 1970-talet. År 1939 arbetade 2 300 man på Kockums, tio år senare 4 000.

STÖRST I VÄRLDEN

Under 1950- och 1960-talen hade Kockumsvarvet vuxit till en jätte, även med internationella mått. Specialiteten var stora lastfartyg, och ubåtar producerades regelbundet. År 1952 och 1953 levererade Kockums mest tonnage av alla varv i hela världen. Men den hårdnande konkurrensen medförde förändringar som inte alltid var positiva. Produktionsmetoderna blev annorlunda, och allt fler delar av verksamheten automatiserades vilket medförde att hela yrkesgrupper blev överflödiga. Personalomsättningen var under många år hög, och interna konflikter mellan arbetsgivare och fackförbund saknades inte. År 1965 sattes produktionsrekord på Kockumsvarvet samtidigt som ekonomiska problem uppenbarade sig på allvar. Kriserna skulle nu komma att avlösa varandra och förvandla en världsledande svensk varvsindustri till ett konkursbo. ➤

Nedan. Som mest arbetade 6 000 personer på Kockums.

Höger. Varvets specialitet var produktion av stora lastfartyg och ubåtar.







Ovan. 1965 sattes produktionsrekord på Kockumsvarvet.

OLJEKRIS OCH STADIG NEDGÅNG

Den internationella oljekrisen som på allvar bröt ut 1973 träffade Kockums med full kraft. Orderboken var visserligen vältecknad med 15 fartyg inplanerade för produktion de kommande åren, men krisen innebar stora problem för beställarna - de hade helt enkelt inga pengar. I flera fall blev Kockums tvingade att ta tillbaka byggda och beställda fartyg, samtidigt som orderingången var lika med noll. Varvskrisen var ett faktum, och 1979 övertog statliga *Svenska Varv AB* både Kockums och en rad andra svenska varv i samma besvärliga situation. Tiderna var förändrade för alltid. Under 1984 och 1985 lyckades Kockums inte ta hem en enda order. För att lyckas med att ta hem en order för en kryssningsbåt var man tvungen att lägga sig omkring 100 miljoner kronor under själva tillverkningskostnaden för att matcha de asiatiska rederierna. Det var ett läge som inga statliga subventioner eller stödpaket kunde råda bot på.

År 1986 togs beslut att lägga ner den civila fartygsproduktionen, och Kockums inriktade sig helt på militära fartyg. Under 1990-talet räddade en stor ubåtsorder till Australien sysselsättningen, men utvecklingen gick långsamt nedåt. År 2002 monterades den enorma och symboliskt viktiga bockkranen ner, vilket för många blev det definitiva slutet på Malmö som varvsstad även om verksamhet fortfarande finns kvar i dag. Under namnet *SAAB Kockums* erbjuds framgångsrik specialisering på modern undervattens teknik i Malmö, och ett varv för konstruktioner av främst ubåtar finns i Karlskrona.

Under de mer än 150 år som *Kockums mekaniska verkstad* (från 1977 *Kockums AB*) existerade i Malmö, tillverkades 597 fartyg, 13 000 järnvägsagnar, mer än 50 ubåtar och ett oräkneligt antal dieselmotorer, ångpannor, broar och lyftkranar. •



Undrar du något om svensk företagshistoria?

På **skolwebben.org** har vi samlat texter, bilder och filmer om näringslivets historia. Materialet berör flera olika ämnen och passar för undervisning på gymnasiet och grundskolans senare år. Du som är lärare hittar även lärarhandledningar och annat användbart lektionsmaterial här.

SKOLWEBBEN.ORG – webbplatsen som berättar näringslivets historia



Gå med i Centrum för Näringslivshistorias vänförening!

Ett medlemskap stöttar bevarandet av näringslivets historia och medlemmarna ges möjlighet att uppleva företagshistoriskt intressanta miljöer, bekanta sig med unikt arkivmaterial och träffa en och annan näringslivsprofil av idag. Och inte minst - att under trevliga former träffa andra med samma intresse för företagshistoria.

Medlemskapet kostar 280 kr/år och då ingår även en prenumeration på tidskriften Företagshistoria.

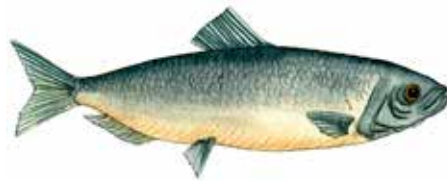
Läs mer på naringslivshistoria.se/vanforeningen.

SÄLLSKAPET NÄRINGSLIVSHISTORIENS VÄNNER

TEXT MATS CARLSSON-LÉNART

Holmen

SOM HADE 25 KONSERVFABRIKER



SILLFABRIKEN. Den extremt huspackade lilla ön Klädesholmen blev för närmare 100 år sedan ett centrum för sillkonservertillverkning. I dag tillverkar en enda kvarvarande fabrik mer än de 25 gamla fabrikerna tillsammans. Problemet är nu att den nya fabriken inte får plats på ön.

Nedan. Arbete vid Hakefjordens brygga 1967. Bild från Klädesholmens Sillmuseum.



Den första sillkonservfabriken i Sverige grundades 1864 på *Gullholmen* i Bohuslän. Inlagd sill i olika former blev snabbt populär i landet, inte minst som ett huvudnummer på det svenska smörgåsbordet vars genombrott skedde på de järnvägsrestauranger som inrättades på varje större tågstation - allt eftersom det svenska järnvägsnätet byggdes ut under 1800-talets senare hälft. Men det var inte Gullholmen utan ett annat bohuslänskt ö-fiskeläge, ett par mil söderut längs kusten, som med tiden skulle bli den stora konservfabriksorten - Klädesholmen som ligger i havet, några hundra meter väster om den stora ön Tjörn.

EFTERFRÅGAD PRODUKT

Strax efter första världskriget började fiskarefamiljerna på holmen starta små konservfabriker i sina magasin och sjöbodar. Det här var när inlagd sill inte längre bara var något som restauranger köpte till sina smörgåsbord, utan även hade blivit en efterfrågad konsumentprodukt som snart fanns på var mans festbord, inte minst på julen.

För fiskarna var det lönsamt att själva förädla fångsten, och så småningom började man även köpa sill från andra fiskelägen för inläggning. I rask takt startades en rad konservfabriker på ön (som egentligen är två öar, *Klädesholmen* och *Koholmen*, som skiljs av ett smalt sund och förbinds med en liten bro). Välståndet ökade, och ö-samhället hade som mest 925 invånare.

Som mest fanns hela 25 konservfabriker, och Klädesholmen var på 1930- och 40-talen en av Sveriges mest företagstära orter, då det utöver konservfabrikerna sedan tidigare också fanns ett större antal företag som höll på med fiskberedning.

Till skillnad från konservfabrikerna på fastlandet, till exempel i Lysekil, var Klädesholmens konservfabriker små och familjära. Disponenter och förmän lyste med sin frånvaro, och ägarna arbetade själva i produktionen. Men arbetskraft behövdes förstås, mer än vad som fanns på den lilla ön i havet. Därför annonserades efter unga flickor från när och fjärran som ville "gå i silla" som det hette i Bohuslän. Flickornas flinka fingrar var det som behövdes när sillfiléer i ett rasande tempo skulle bli till gaffelbitar. Karlarna hade på sin lott att krydda sillen.

HÅRT ARBETE

Arbetet i de ofta dragiga magasinerna var hårt och delvis ohälsosamt. Kvinnorna fick ont i axlar och händer, och under menstruationsperioder hände det att de svimmade under arbetet. I slutet av 1930-talet var den västsvenska konservindustrin som allra störst, sett till antalet anställda - cirka 3 000. Endast en mindre del av dessa arbetade i Klädesholmens konservfabriker, som visserligen var många men små. Efter kriget ökades mekaniseringen, och företagen började bli färre och större. Det var också svårare än tidigare för konservindustrin att locka de unga kvinnorna att skära sillbitar - det sågs inte som särskilt fint, och arbetet var slitigt även om betalningen var förhållandevis bra.



Ovan. Under 1930-talet var ca 3 000 personer anställda inom den västsvenska konservindustrin. Många av dessa var kvinnor, och arbetet var hårt och delvis ohälsosamt.



Ovan. Efter första världskriget blev inlagd sill en efterfrågad konsumentprodukt som snart fanns på var mans festbord. Ur Åhléns arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

År 1962 genomfördes århundradets största fusion inom svensk konservindustri när familjen Amelns företag *Abba*, som hade sina stora fabriker i Kungshamn, gick ihop med *Sveriges Förenade Konservfabriker (SFK)*, med huvudanläggningar i Lysekil och Göteborg. Resultatet blev *Abba-Fyrtornet*, som förutom sillkonserver även tillverkade bland annat fiskbullar och den år 1954 introducerade - och oerhört populära - Kalles kaviar.

FORTSATTE SMÅSKALIGT

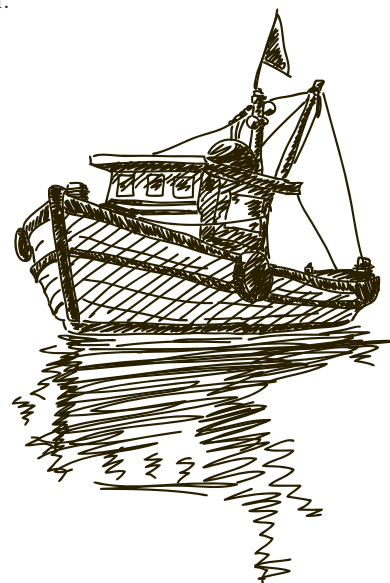
Men på Klädesholmen satt man i båten och fortsatte med sin småskaliga produktion och sina traditionella produkter. Många konsumenter föredrog de lite mer udda konservermärkena från den lilla holmen framför stora Abbas produkter. Men sakta men säkert blev även Klädesholmens konserverfabriker färre på 1960-, 70- och 80-talen.

År 2002 fanns blott en handfull företag kvar, och fyra av dessa gick då ihop och bildade *Klädesholmen Seafood AB*, i dag den enda kvarvarande konserverfabriken på "konservön". Den nya företagsbildningen innebar en nytändning av Klädesholmens sillindustri, med bl.a. satsning på nya marknader och även nya produkter och smaker. "Årets sill", där en expertjury med kända personer utser den bästa av fyra nya inläggningar, har genomförts sedan 2009 och ytterligare bidragit till att befästa platsen Klädesholmens betydelse som svensk sillhuvudstad.

En annan sida av Klädesholmens strävan att hålla silltraditionerna levande är restaurangen *Salt & Sill* som grundades 1999 och vars paradnummer är "plankan" med de bästa lokala sillarna.

Men paradoxalt nog lämnar nu företaget Klädesholmen Seafood själva Klädesholmen.

Produktionen har varit så framgångsrik att den måste flytta till en större och modernare anläggning, och en sådan får inte plats på den lilla ön utan placeras i stället i ett industriområde på andra sidan sundet som skiljer holmen från Tjörn. En nästan hundraårig era av industriell sillinläggning på Klädesholmen går därmed i graven i år. •





Ovan. Sjuksköterska pastöriserar
donerad bröstmjolk i Modersmjölk-
centralens labb.

Stockholmarnas AMMA



TEXT SANDRA GUSTAFSSON
BILD UR ARLA FOODS ARKIV HOS CENTRUM FÖR NÄRINGS-
LIVSHISTORIA



STOCKHOLMS MODERSMJÖLKSCENTRAL. *Genom Stockholms Modersmjölkcentral har mängder av spädbarn fått donerad mjölk. Verksamheten har tillhört landstinget sedan 1985, men dess historia börjar 1940 som en egen ekonomisk förening med nära samarbete med Mjolkcentralen, sedermera Arla.*

Synen på amning och bröstmjolk har varierat genom historien beroende på kulturella föreställningar, traditioner och rådande vetenskapliga rön. I dag befinner vi oss i en tid där forskningen framhåller att det är viktigt att amma om man kan, och att det är särskilt viktigt att förtidigt födda och sjuka spädbarn ges bröstmjolk. Läkare ordinerar vid behov bröstmjolk från donatorer till dessa barn. *Stockholms Modersmjölkcentral (MMC)* är en enhet på Sachsska barn- och ungdomssjukhuset som arbetar med att förse barnsjukhusen i Stockholms län med bröstmjolk. Bröstmjölken kommer från olika givare och genomgår pastörisering och bakteriekontroll innan den levereras till neonatalavdelningarna i Stockholm.

AMNINGSKULTUREN

Under 1600-, och 1700-talet var amningsfrekvensen låg bland både de högre och lägre samhällsklasserna. Den låga amningsfrekvensen berodde dels på okunskap, dels på lokalt skrock att bröstmjölken var förtrollad, och dels på att det ansågs ofint att amma själv. Men den berodde huvudsakligen på att arbetsförhållandena i städerna och inom jordbruket försvårade möjligheterna till amning. Barnen gavs i stället från ett tidigt stadium eller redan från födelsen kommjolk som ofta var okokt. Läkarkåren insåg under 1700-talet att den höga spädbarnsdödligheten i Sverige och andra europeiska länder hade ett samband med den låga amningsfrekvensen och bruket att ge kommjolk. För att reducera spädbarnsdödligheten, som hade en negativ inverkan på folktillväxten, inledde läkare och myndigheter folkuppfostringskam-

panjer vid mitten av 1700-talet kring vikten med amning. Även personer utanför läkarkåren som *Rousseau* och *Carl von Linné* involverade sig i upplysningskampanjerna och propagerade för vikten med amning och ett nytt familjeideal. Carl von Linné gav 1752 ut avhandlingen *Amman* såsom styvmoder där han framhöll att barn som ammadades hade en högre chans att överleva spädbarnsåldern än de som gavs kommjolk.

FILANTROPI OCH SAMHÄLLSANSVAR

Intresset som hade väckts under 1700-talet kring amningens betydelse för spädbarnsmortaliteten, avtog mot mitten av 1800-talet. Men det väcktes på nytt internationellt och i Sverige vid sekelskiftet 1900 då man insåg att den höga spädbarnsmortaliteten bland medel- och arbetarklassen hade en negativ inverkan på staten i form av förlust i arbetskraft och var ett hot mot välfärden. Det låg i samhällets intresse att barnadödligheten reducerades, vilket innebar att en ny syn på barnhälsovården växte fram med nya perspektiv på barnets bästa och samhällets behov.

Det nya perspektivet och intresset för barnhälsovård medförde att olika filantropiskt inriktade föreningar bildades för att tillgoda dessa behov. Modersmjölkcentralen var en av dessa filantropiskt inriktade föreningar som uppstod, och inriktade sig på att samla in bröstmjolk från kvinnor som var villiga att donera mjölk mot en ur MMC:s synvinkel symbolisk ersättning. Studier hade vid denna tid påvisat att förtidigt födda spädbarn hade en högre chans att överleva om de fick bröstmjolk. ➤

*Nedan. Gösta Johansson levererar mjölk till Modersmjölkcentralen 1969.
Foto: Svenskt Fotoreportage.*



Höger. Dr Rudolf Ullman och dr Ulf Nordvall på Modersmjölkcentralen 1945. Foto: Hernried.

VIKTIGA ÅRTAL:

1909 – Första modersmjölkbanken öppnas i Wien.

1919 – Första modersmjölkbanken startas i Tyskland.

1940 – Stockholms MMC bildas.

1 april 1985 – Stockholms läns landsting övertar MMC som förläggs till Södersjukhuset.

2012 – Sachsska barn- och ungdomssjukhuset övertar verksamheten.

Läkare hade av den anledningen börjat skriva ut bröstmjolk på recept under början av 1900-talet. Tidigare hade vissa barnsjukhus sedan början av 1900-talet haft ammor anställda på heltid, men det var svårt att värva nya ammor.

FÖREBILDER I ÖSTERRIKE OCH TYSKLAND

Modersmjölkcentralen i Stockholm var ingen ny företeelse utan hade föregångare i liknande centraler som bildats tidigare under 1900-talet i Österrike och Tyskland. Dessa spred sedan trenden med bröstmjölksinsamlingscentraler till övriga Europa. *Doktor Ulf Nordvall*, som var en av initiativtagarna till föreningen, hade 1938 kontakt med den tyska centralen för insamling av bröstmjolk apropå planerna att starta en i *Stockholm*. Centralen i Tyskland var i sin tur intresserad av hur verksamheten i Sverige utvecklades.

Verksamheten startade på prov 1940 och var ett uppskattat initiativ hos barnsjukhusen. Det sågs som ett viktigt bidrag till samhällsansvaret i och med att man bidrog till att rädda arbetskraften. Utländska tidningar från bland annat Tyskland, Storbritannien och Finland beskrev verksamheten som föredömlig och ett viktigt bidrag till samhällsansvaret i samband med att verksamheten startade.

Den första Modersmjölkcentralen invigdes 1941 i lokaler som *Arla* upplät gratis på Dalagatan 7. Arlas roll bestod även i att bistå verksamheten med utrustning för att kunna pastörisera den donerade mjölken, och *Arla* stod också för transporten av bröstmjölken till barnsjukhusen. Donatorerna hade även möjlighet att lämna flaskorna med bröstmjolk i närmaste mjölkbutik, så ordnade *Arla* med transporten av flaskorna till MMC:s lokaler.

VILKA VAR DONATORERNA?

Då amningsfrekvensen var tämligen låg under nästan hela 1900-talet, och vände först vid mitten av 1970-talet, rådde det periodvis brist på donatorer. För att få tag på fler lämpliga donatorer efterlyste föreningen donatorer i tidningarna samtidigt som man



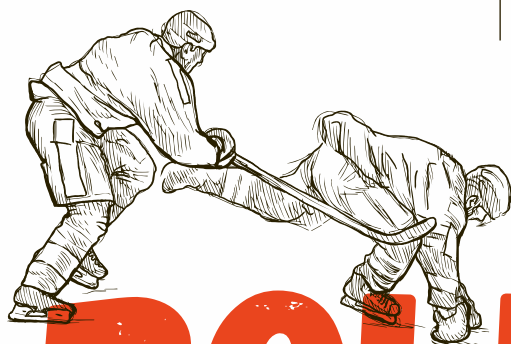
marknadsförde nyttan med verksamheten. Modersmjölkcentralen var inte allmänt känd bland folk, och många kvinnor var inte medvetna om att de kunde donera mjolk och få ersättning för det. Hur många kvinnor som donerade bröstmjolk per år mellan 1940 och 1985 varierade mycket, men låg i genomsnitt på cirka 100 donatorer per år under 1970-talet.

Varje donator journalfördes under tiden som de var aktiva. I journalerna antecknades donatorernas hemförhållanden, yrke, sjukdomar som de testats för, och från 1978 antecknades även deras rökvanor. Journalkorten avspeglar därmed samhällsförändringar. Vad som antecknades i journalerna varierar beroende på aktuella faktorer som ansågs kunna påverka mjölkens kvalitet. Till exempel upphörde man att testa donatorerna för tuberkulos vid slutet av 1970-talet då sjukdomen ansågs ha utrotats under 1970-talet.

Ersättningen låg under 1940-talet på 4 kr per liter, medan genomsnittsvekolönen för kvinnor inom industri- och handelssektorerna jämförelsevis låg på 7 kr. Det är tänkbart att flertalet lockades att donera bröstmjolk av främst ekonomiska skäl, men att de samtidigt även bidrog till ett välgörande ändamål hade säkert också betydelse. Majoriteten av donatorerna var under 1960-talet hemmafruar, men under 1970- och 1980-talen försvinner hemmafrun gradvis och de förvärvsarbetande kvinnorna blir i majoritet i stället.

LANDSTINGET TAR ÖVER

Föreningen hade periodvis problem med lönsamheten vilket förvärrades under 1970-talet, och man önskade att *Stockholms läns landsting* skulle täcka förlusterna för att verksamheten skulle kunna fortsätta. År 1984 beslöt styrelsen slutligen att föreningen skulle upplösas och att landstinget skulle överta verksamheten, vilket skedde den 1 april 1985. I dag är det cirka 150 kvinnor per år som donerar bröstmjolk. År 2013 uppgick den totala mängden donerad bröstmjolk till 1 100 liter. •



SPORTKLÄDER FRÅN

BOLLEBYGD



SPORTJOHAN. *I dag är sportindustrin en av de mest globaliserade industrierna där gymnastikskor och matchtröjor fraktas över hela världen från de sydostasiatiska fabrikerna. I Olsfors i Bollebygd minner Sportjohans lokaler om en svunnen tid då sportkläder tillverkades i Sverige.*

TEXT MAGNUS BRINK



Sportjohan är historien om ett företag som dominerade en liten ort i textilens och postorderns bygd Sjuhärad. Sportjohan grundades av *Bernt Johansson* redan 1959. Då var namnet Idrottsföreningarnas inköpscentral, först 1965 blev namnet Sportjohan. Att det blev ett sportföretag inom postorderbranschen var ingen överraskning. Den sportige Bernt spelade och var ledare i *IF Olsfors* under många år, och fadern var även han med i textilbranschen med fokus på sport. *Kalle Johansson* drev KJ:s trikå sedan 1944 och hade då sysslat med tillverkning av skyddsrockar, nattlinnen och förkläden under de första åren. År 1947 hade en första maskin för trikåttillverkning köpts in, och tillverking av underkläder för kvinnor, män och barn följde. År 1962 lade fadern om produktionen till idrottskläder: fotbolls-tröjor, byxor och overaller.

Sonen Bernt hade inblick i industrin och följde i faderns fotspår. Under flera år var det dock inte huvudsysslan. Bernt visade sig vara en tecknartalang, och det var så han tidigt fick sitt första jobb vid Allmänco i Borås som katalogtecknare. Vid sidan av drev han den egna rörelsen Sportjohan tillsammans med hustrun Florence under 16 år. De riktade sig mot Föreningssverige och främst fotbolls- och ishockeyklubbar. Under de första åren bodde "Sportjohan" med familj i Borås, men när han valde att bygga ett eget hus i Olsfors var det såklart ett hus där källaren byggdes för att vara skolager.



SPORTJOHAN I ELITSERIEN

Allt tog fart 1969 då Bernt tog steget och köpte en lokal i Olsfors och tog över textiltryckeriet från Lapidus. Tryckeriet var en förutsättning i Föreningssverige där varje klubb ville ha det egna namnet i tryck, och senare även sponsorernas, på tröjor och byxor. Samtidigt flyttade KJ Trikå in i samma lokaler och integrerades 1972 med Sportjohan. Sportjohans produktions- och designchef Per-Ingvar Johansson ser tillbaka på 1970-talets framgångsår när hela hockeysverige hade Sportjohan. Han minns hur han designade Tre Kronors matchställ och hur alla lag i Elitserien hade tröjor designade och tillverkade i Olsfors. Just att man hade tillgång till egen tillskärning, eget stickeri och textiltryckeri var en stor konkurrensfördel och visade sig genom att 60 procent av tillverkningen var specialproduktion.

Tröjorna designades i Sportjohans ateljé. Per-Ingvar var svensk hockeys designer, och han minns hur ny design möttes med skepsis, som när de ringde från Björklöven och dömde ut de nya tröjorna. ➤

Höger. Sömmerskor i arbete.
Bild från Borås Tidning, 1980.

Vänster. Sportjohan blev Bernt Johanssons livsverk.
Bild från Borås Tidning, 1980.





Ovan. Textiltryckeri blev viktigt för Sportjohan under många år.



"Virus" Lindberg såg ingen användning av de nya tröjorna som dömts ut vid ett sammanträde efter snabbt påseende. Per-Ingvar stod på sig och menade att de fick ju ta upp tröjorna och använda dem på isen med strålkastarljus - och då var plötsligt tröjorna utmärkta.

Ishockeyn var den stora sporten för företaget. Hockeyklubbarna var bra kunder, och gillade de tröjorna köpte de all utrustning från Sportjohan. På fotbollssidan var man också en av de stora, som levererat till IFK Göteborg, Öis och Gais. Sportjohan var också märket för IF Elfsborg under flera år.

Under 1970-talet expanderade företaget och byggde ut i Olsfors där det gamla Sportjohanhuset kompletterades med nybyggda lokaler på var sin sida om ån som löper genom samhället. Framgångarna manifesterades genom en roterande neonskylt på taket till huvudbyggnaden. Bernt Johanssons katalog trycktes i 200 000 exemplar, och katalogmodeller var namn som *Reine Almqvist*, *Thomas Ahlström* och en ung *Torbjörn Nilsson*. Utbudet i postorderkatalogen var brett med de egna produkterna tillsammans med utländska märken.

Sportjohan importerade en hel del från låglöneländer, främst bollar och skor som man själva aldrig tillverkade. Det var textilen som var den starka sidan. Katalogerna från 1970-talet andas mycket nostalgi, men samtidigt slås man av hur dessa sportkläder skulle kunna säljas i dag som vintage eller i nyproduktion. År 1981 hade Sportjohan 120 anställda. Verksamheten hade utvidgats till Fredrikstad i Norge och Tavastehus i Finland samtidigt som en ny fabrik och dataanläggning stod klar i Olsfors.

KÄRVARE TIDER

Bernt Johansson är vid den här tiden ledaren för det familjeägda företaget där döttrarna är med i katalogen, och där Bernt Johansson håller i det mesta. Han anställer idrottsstjärnor som den allsvenska skyttekungen Reine Almqvist. Bernt Johansson är Sportjohan. Han sponsrar IF Olsfors som får all utrustning utan kostnader, från matchtröjor till tejp, och han är under många år ordförande i föreningens fotbollssektion. IF Olsfors kan få bra spelare genom att erbjuda dem arbete vid Sportjohan. Det är ingen tillfällighet att IF Olsfors storhetstid hänger samman med Sportjohans. Sportjohan kan glädjas åt framgångarna i tidningsartiklar, och PR när försvaret väljer Sportjohan som leverantör av 70 000 gymnastikskor. 1970-talet var Sportjohans storhetstid då det gick rakt uppåt.

Men under 1980-talet kom betydligt kärvare tider för Sportjohan. Konkurrenten hårdnade, och produktionen flyttade utomlands. Sportjohan tvingades frångå idén om att all egen produktion skulle förbli i Olsfors. Produktionschefen Per-Ingvar Johansson minns problemen:

- Tillverkningen av overaller lades utomlands, men vilka problem det blev! Vi fick skicka tillbaka overaller varje vecka för att få fel fixade.





Vänster. Sportjohans kataloger blev populära i många hem.



Följden blev att man inte kunde hålla leveranstider, och fick stora omkostnader för att åtgärda tillverkningsfelen. Per-Ingvar Johansson menar också att ett problem var att man inte hängde med i konjunkturerna, eftersom man var för stora och hade för stora kostnader i sämre tider.

Bernt Johansson tvingades sälja sitt livsverk 1998 till norska *Mote-gruppen* och dess dotterbolag *Sportmann* som man samarbetat med under flera år. Då hade Sportjohan tvingats ställa in alla betalningar. Sportmann på sin sida hade dragit nytta av Sportjohans kunnande och kontakter under många år. Bernt Johansson kunde som ingen annan få tag i tyger av rätt kvalitet berättar tidigare anställda. Försäljningen innebar att familjen Johansson sålde sina 70 procent av företaget i samband med rekonstruktionen. Företaget hade då 95 anställda. Utan Sportjohan i ledningen följde flera ägarbyten och konkurser de kommande åren.

KORTVARIG NYSATSNING

År 1999 gjorde företaget en ny satsning när man åter fanns på Örgryte IS och Färjestad BK:s matchtröjor, men det höll bara ett par år. År 1999 genomförde man också en splittring av bolagen där postorderdelen ägdes av Sportmann AB medan försäljningen till föreningar och företag ägdes av Sportmann tillsammans med *Sportex* i Göteborg. Detta ledde också till att man lade administration och försäljning i Göteborg. Postorderdelen fick nu namnet *Sportmann Sverige AB*, och man hade som mål att få exportframgångar - så blev det inte. Personalen riktade stark kritik mot den norska ledningen och dess vanskötsel när konkurssen stod nära 1999 och 20 anställda fick gå.

I stället såldes det kvarvarande Sportjohan snabbt vidare till *Sportus*. Sportus hamnade i en akut ekonomisk kris sedan pengarna tagit slut för satsningen på e-handel. Sportjohan hade i sin tur inte bara en stor förlust utan en rad skulder till bank och leverantörer. Vintern 2000-2001 tog Klubbhuset och Roger Holmgren över Sportjohan, och antalet anställda gick från 40 till 22. Nu skulle man koncentrera sig på att sälja till klubbar. Tillverkningen låg i Estland, men kvar i Olsfors fanns tryckeriet och lagret. Lokalerna hade börjat bli ödsliga. Postorderverksamheten skulle moderniseras med näthandel. Läget var hela tiden osäkert, och de anställda var efter de senaste årens turbulens nästan vana vid att gå under konkurshot. I februari 2002 var den slutliga konkurssen ett faktum, och klassiska Sportjohan lades ner.

I en liten annons i Borås Tidning 2002 förkunnades utförsäljningen hos Sportjohan. Grundaren Bernt Johansson upplevde inte konkurssen, han dog i en hjärtinfarkt 2001. I Bollebygd minns man inte heller de sista turbulenta åren och alla olika ägare, hellre då 1970-talets storhetstid. I Olsfors påminner lokalerna om det som en gång var. Sportjohan dominerar fortfarande orten, även om nya verksamheter flyttat in i lokalerna. Det är som i många andra mindre orter runt om Borås som i dag är sömniga villaförorter med stolta men delvis glömda textilindustritraditioner. Men så plötsligt upptäcker besökaren en betongvägg med företagets första logotyp ingjuten. •



PLASTENS HISTORIA. Den första tekniska "plasten" framställdes av ost (!) av den tyske alkemisten B. Schobinger redan på 1530-talet. Hans avsikt var att ersätta djurhorn i samband med intarsia-inläggningar i olika möbler och föremål. Sedan dess har utvecklingen för detta material gått raskt framåt.

Perstorp

INTRODUCERADE

TEXT JÖNS POSSE
BILD PERSTORP HOLDING AB

PLASTEN





Vänster. Träkolanläggning på Skånska Ättiksfabriken.

På 1860-talet uppfann den engelske kemisten och metallurgen *Alexander Parkes* det första konstgjorda plastliknande materialet, som kunde användas praktiskt. Materialet som han kallade *Parkesin* tillverkades av ricinolja, kamfer och färgämnen. Parkes tanke var att det skulle ersätta både gummi och elfenben.

År 1868 lyckades amerikanen *John Wesley Hyatt* vidareutveckla tillverkningsprocessen av *Parkesin* och framställde ett material som han kallade för *Celluloid*. Materialet kunde användas till en mängd olika föremål som till exempel lösgommar, knivhandtag, tennisbollar, fotografisk film, glasögonbågar och dockor. Tyvärr var celluloid ett extremt brandfarligt material, vilket orsakade tragiska händelser.

År 1908 uppfann den belgiske kemisten *Leo Baekeland* materialet Bakelit, som var ett osmältbart konstmaterial som bestod av fenol och formaldehyd blandat med trämjöl. Bland annat tillverkade svenska Ericsson telefoner i *Bakelit*.

LÖSTE PLASTENS GÅTA

Industrin för tillverkning av konstmaterial började växa under 1920-talet. Utvecklingen gick långsamt på grund av att ingen riktigt förstod hur det nya materialet rent kemiskt var uppbyggt. Den tyske kemisten *Hermann Staudinger* genomförde en serie undersökningar som ledde till att man förstod molekylernas struktur, sammansättning och vikt. När polymerernas kemiska struktur blev känd kunde utvecklingen av polymerindustrin - plastindustrin - komma i gång på alvar. För denna forskning om plastens uppbyggnad belönades Hermann Staudinger med Nobelpriset i kemi 1953.

Genom att tillsätta olika mjukmedel och stabiliseringsmedel utvecklades plasten till ett material med nya formegenskaper, användningsområden, färger och strukturer. Flera plaster uppfanns. På 1920-talet kom bland annat alkylid och vinylklorid. Under 1930-talet kom material som polystyren, polyeten och polyamid. Råvaror för framställning av de tidiga konstmaterialen var kol och cellulosa, vilka nu ersattes av petroleum och naturgas. Detta medförde att plaster blev billiga att tillverka.

PERSTORP

Svensken *Wilhelm Wendt* utbildade sig till civilingenjör i kemi vid Tekniska högskolan i Stockholm. Efter avlagd examen gjorde han en studieresa till Tyskland och Frankrike. Där fick han kunskaper i hur bokvirke kunde användas i framställningen av olika kemiska produkter.

År 1881 grundade Wilhelm Wendt företaget *Stensmölle Kemiska Tekniska Industri* i närheten av Perstorp. Han lät bygga en träkol-sanläggning för produktion av ättiksyra, tjära, träkol och träsprit. *Perstorps Ättika* blev snabbt en stor försäljningsframgång, och företaget bytte namn till *Skånska Ättiksfabriken*. Företaget hade en positiv utveckling. Bland annat producerades träsprit (metanol) och teknisk acetone.

Efter faderns bortgång 1895 ärvde Wilhelm skogs- och jordbruksegendomen *Gustavsborgs Säteri* som hans far förvärvade i början av 1860-talet. På fastigheten fanns stora bokskogar som Wilhelm kom att förfoga över. Hans entreprenörskap la grunden till många produkter, som till exempel formalin, hårdplast, formgods och laminat, vilka under stora delar av 1900-talet kom att förknippas med Perstorp. >



Vänster. Perstorps grundare William Wendt.

INDOLACK

En indisk kemist som doktorerat i kemi vid *Technisches Institut der Universität* i Berlin anställdes på företaget. Efter en hel del experimenterande resulterade hans arbete 1918 i det första plastmaterialet (polymeren) i Skandinavien. Materialet fick namnet *Indolack* efter sin upphovsman. Experimenterandet fortsatte med att man blandade Indolack med beck, tjära och trämjöl som utfyllnad. Det nya materialet var mycket likt den Bakelit som uppfanns av Leo Baekeland 1908.

Perstorps första plastprodukt var ett handtag till en elektrisk knivströmbrytare. Under första världskriget var det stor spännvid i företagets produktion. Allt från eget glasbruk för tillverkning av ättiksflaskor, belysningsglas till England till en egen möbelfabrik och bokparkett.

Genom en olyckshändelse 1924 avled *Wilhelm Wendt*, och hans äldste son Otto övertog ledningen av företaget. Hans bror Guy fick ansvaret för plasttillverkningen. 1940-talet och andra världskriget medförde en expansion för det familjeägda Perstorp. År 1945 var Perstorp Skandinaviens största och modernaste plastindustri med över 10 000 olika plastprodukter i sitt sortiment. Allt från fingerborgar, gruvhjälmars och toalettsitsar till telefonkåpor.

Under andra världskriget och efterkrigstiden rådde brist på gummi och olika metaller. Här visade sig plasten vara ett bra alternativ, och ofta var den att föredra framför traditionella material. Konsumtionssamhället blev ett begrepp där den billiga plasten blev en symbol för det nya samhället, konsumtionen och välståndet.



FAKTARUTA

- Plast är samlingsnamnet för en stor grupp halvsyntetiska eller syntetiska material som används inom allt från bilindustri, rymdteknologi, medicinsk teknik och hushållsprodukter till enkla förpackningar.
- Det finns två huvudgrupper av plast, termo- och hårdplast. Termoplasten mjuknar vid smältning och kan formas om. Hårdplast kan inte smältas ner utan att dess kemiska struktur förstörs.
- Sedan mitten av 1900-talet har användningen av plast ökat med omkring 9 procent per år, globalt sett. I dag uppgår tillverkningen av plastprodukter till mer än 230 miljoner ton per år.
- En ny beräkningsmetod visar att nästan 37 procent av plastförpackningar, eller 68 419 ton plastmaterial, återvanns under 2013.
- Ordet plast kommer från grekiskans *plastikos* som betyder "lämplig för gjutning".

FRAMGÅNGSRIK INDUSTRIDESIGN

Plast hade många olika användningsområden, allt från byggmaterial och husgeråd till textilier. Sverige blev ett föregångsland när det gällde industridesign vid sidan av Italien och Tyskland. I Sverige och Danmark var *Sigvard Bernadotte* och *Acton Björn* pionjärer att använda plast inom design. Gemensamt drev de Skandinaviens första konsultbyrå för industridesign. Detta hade stor betydelse för produktion och utveckling av plastprodukter både till konsumenter och till industriella ändamål. Den av *Ralph Lysell* designade telefonen "*Kobran*" som tillverkades av Ericsson är en annan eftertraktad designklassiker.



Ovan. Kobratelefonen. Ur Föreningen Svensk Forms arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

BÖRSNOTERING

År 1945 var Perstorp Skandinaviens största plastindustri, och under 1950-talet utvecklades Perstorp i takt med det svenska folkhemmet och lanserade modernt designade och färgglada hushållsartiklar. Den nya tekniken att formspruta plastartiklar möjliggjorde även anpassade produkter för den industriella marknaden.

Utöver plasttillverkningen lanserade Perstorp flera kända produkter. År 1955 introducerades den kända *Perstorps-skivan* på marknaden med det klassiska mönstret "*Virrvarr*". (Mer om Virrvarr kan du läsa om på sid 22-25.)

Året därpå ökade företagets omsättning med 50 procent. I samband med framgången satsade företaget 1955 på tillverkning i Brasilien. Under 1950- och 60-talen utvecklades Perstorp till ett modernt storföretag och bytte namn till *Perstorp AB*. År 1970 börsnoterades företaget och inledde internationalisering med kemi, plast och laminat som bas.

År 1970 förvärvades företaget *Hammarplast*, ett företag som grundades 1947 av bröderna *Carl och Hugo Hammargren* i Tingsryd. *Hammarplast* var redan då en stor tillverkare av plastprodukter för hem och hushåll. Några klassiska plastprodukter från tiden är tv-kannan, tv-brickan och tv-muggen tillverkade av *Hammarplast*.

NYA TIDER FÖR PLASTINDUSTRIN

Under 1970-talet började kritik riktas mot produkter tillverkade av plast. De ansågs "plastiga" och blev en symbol i radikala kret-

sar för slit och släng-mentaliteten i samhället. Tillverkarna mötte kritiken med att höja kvaliteten på plastmaterialen, och de unika egenskaper plasten har utnyttjades av designer i formgivningen av plastprodukter. År 1985 förvärvade AB Bonnierföretagen *Hammarplast AB*.

År 1984 lanserades *Pergo (PERstorps GOLV)* laminatgolv på marknaden, och på några år växte det till att bli en världsprodukt. Skandinavians största formspruta med 3 000 tons blåskraft monterades 1985 i Perstorp, och den gröna, välkända soptunnan började tillverkas. Under denna period avyttrades produktionen av konsumentprodukter i plast. Hårdplastverksamheten har även den sålts, och kvar inom plastområdet finns nu bara de mest avancerade komponenterna inom rymd- och flygindustrin. •



Ovan. Vad vore köket utan alla plastprodukter? Ur HSB:s arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

Ur arkivet



Medarbetarna på Centrum för Näringslivshistoria väljer ut sina personliga favoriter bland arkivens skatter.

DET KOM ETT BREV ...

...den 29 augusti 1940 till direktör Gösta Browall på AB Wilhelm Beckers i Stockholm, i vilket en direktör A. Palmborg påpekar två problematiska faktorer rörande dryck:

"att priset på kolsyrade drycker är högt och undan för undan stiger", samt "att läskedryck eller 'vatten' inte alltid finns tillhands när det som bäst behövs".

Dessa problem har gett herr Palmborg uppslaget till en "tablett för framställning av kolsyrade drycker". En idé som vid tillfället för brevets tillkomst är inlämnat för erhållande av patentskydd. Denna tablett ska inte bara framställa kolsyra, utan även underhålla kolsyran i redan "pärlande" drycker som då under obegränsad tid blir "tilltalande både för ögat och blir smaklig och njutbar", eftersom ett glas läskvatten eller en grogg relativt snabbt "slår av sig". Tabletten ska också kunna användas för tillverkning av buteljerad, kolsyrad dryck.

Jag finner brevet i AB Wilhelm Beckers arkivmaterial under efterforskningar till en jubileumsbok inför Beckers 150 årsjubileum i år. Och även om denna lilla historia inte passar i boken blir jag nyfiken på hur det gick för Palmborg och hans uppfinning. Brevet är signerat A. Palmborg, samt med adress Inedalsgatan 2A, och det kan då gå att vidare söka efter Palmborg i Stockholms Adresskalender från 1940. Jag får då veta att "A" står för Arne. För att gå vidare kan man vända sig till ett biografiskt lexikon. I Vem är vem? Svealand utom Stor-Stockholm från 1964 finns ingen Arne Palmborg med, men väl en Märta Palmborg f. 1914 i Marstrand senare gift med dir. Arne Palmborg f. 1898. Märta var läkare och studerade under 1940-talet i Stockholm och tog en licentiatexamen 1948 varefter hon arbetade på flera sjukhus i Stockholmsområdet. Hon blev senare provinsialläkare i västra Sverige. Om denna Arne hon var gift med är samma A. Palmborg som ville patentera sin kolsyretablett, går tyvärr inte att styrka till hundra procent utifrån de uppgifter jag har till hands eftersom brevskrivarens födelsedatum saknas. Men om vi följer Arne Palmborg i Adresskalendern, får vi veta att han 1941 flyttat till Hantverkargatan 54 K, och 1946 bor även en med. kand. Märta Palmborg på samma adress. År 1947 finns paret inte längre med i Stockholms Adresskalender.

Tyvärr återfinns inte direktör Browalls svar till Palmborg i AB Wilhelm Beckers arkivmaterial. Jag hittar heller inga registrerade patent från den aktuella tiden gällande denna kolsyretablett i *Svensk Patentdatabas*, eller patent med upphovsman Arne Palmborg. Troligen finns vid denna tid redan en tablett av liknande slag som används vid framställning av kolsyrade drycker i större företag. Den tablett som föreslås av herr Palmborg verkar vara mer för privat bruk, lite likt de brustabletter vi köper på apotek och i livsmedelsbutiker i dag. Den konstgjort kolsyrade dryckens historia sträcker sig tillbaks till 1700-talet. År 1770 lyckas Uppsala-professorn *Torbern Bergman* som den första i världen framställa kolsyrat vatten på konstgjord väg, och drygt hundra år senare, 1874, startar Stockholms apotekare mineralvattenföretaget *Apotekarnes Mineralvatten AB*. Den första källan som visar på att läsk sålts i Sverige kommer enligt uppgift från år 1835, då apotekare *Fredrik Kjerner* på Djurgården anlagt en lokal för försäljning och konsumtion av mineralvatten som han "efter avnåmnares behag även försatte med bär-, frukt- och lemonadessenser".

TEXT LINA WIBERG, ARKIVARIE HOS CENTRUM FÖR NÄRINGSLIVSHISTORIA
BILD UR BECKERS ARKIV HOS CENTRUM FÖR NÄRINGSLIVSHISTORIA

Stockholm den 29 augusti 1940.

Till Direktören Herr Gösta Browall,
A.-B. Wilh. Becker,
S t o c k h o l m 1.

Tvenne faktorer

a t t priset på kolsyrade drycker
är högt och undan för undan
stiger,

a t t läskedryck eller "vatten"
inte alltid finnes tillhands
när det som bäst behöves,

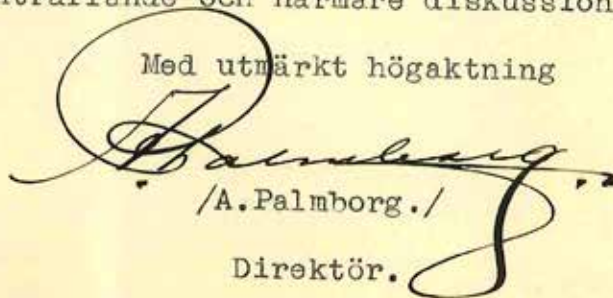
gävo mig uppslaget till "tablett för framställning av kolsyrade drycker", som är inlämnad för erhållande av patent-skydd. Jag vill framhålla att det icke blott gäller framställning av kolsyrad dryck med olika smakkorrigens utan även underhållande av kolsyra. Därigenom erhåller man en dryck som genom sitt "pärlande" under obegränsad tid är tilltalande för ögat och blir smaklig och njutbar. Alltså kunna dessa tabletter komma till användning även vid köpt, buteljerad kolsyrad dryck för ytterligare kolsyreutveckling, då ett glas läskvatten eller en grogg relativt snabbt "slår av sig". Tabletter kunna också användas för tillverkning av buteljerad kolsyrad dryck.

Genom låg framställningskostnad kunna tabletterna trots lågt utförsäljningspris giva god vinstmarginal.

Artikeln ifråga skulle jag vilja överlåta på ledande företag huvudsakligen efter principen royalty.

Jag avvaktar med intresse meddelande från Direktör Browall för sammanträffande och närmare diskussion.

Med utmärkt högaktning



/A. Palmberg./

Direktör.

Adress: Inedalsgatan 2 A,

Telefon: 51 73 23 /denna vecka säkrast 10-12 och 15-17,
nästa vecka 12-1/2 13 och efter 17.30./



HÖGTRYCK – SAS OCH OMVANDLINGEN

HANS SJÖGREN

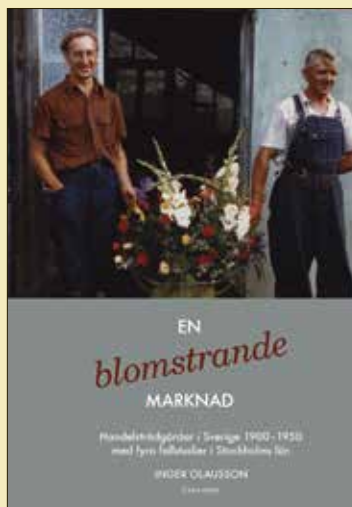
Dialogos förlag

SAS finns i media snart sagt varje dag. Samtidigt är det påfallande lite skrivet om flygbolaget ur ett bredare, mer analyserande och eftertänksamt perspektiv. Märkligt med tanke på den ovanliga ägarkonstruktionen med stater och näringsliv i tre länder, och att flygbolaget i unga år var ett av de mer innovativa i den internationella flygbranschen - och framför allt: att det nu genomgår ett stålbad utan motsvarighet. Därför är det välkommet att Hans Sjögren, professor i ekonomisk historia och institutionell ekonomi vid Linköpings universitet, nu tagit sig an det skandinaviska flygbolaget med fokus på hur ett statligt ägande av ett stort företag fungerar.

Det är ett komplicerat bygge vi får oss presenterat, där inte så lite nationell prestige och olika kulturer - svensk, norsk och dansk - ska samsas för att hålla verksamheten i luften. Talande nog har den dominerande delen i boken just rubriken "Balansakten". Trots allt har ledningen i SAS under åren klarat den, både i förhållande till de tre staterna och till en helt ny marknad med snabba och osentimentala beslut.

Återkommande brukar det förutspås SAS snara död. Efter läsningen av *Hans Sjögren* verkar den risken trots allt avlägsen. Bara det borde motivera andra än de flygintresserade att läsa boken!

/ Anders Carlsson



EN BLOMSTRANDE MARKNAD

INGER OLAUSSON

Carlsson Bokförlag

Detta är en doktorsavhandling om "Handels-trädgårdar i Sverige 1900-1950 med fyra fallstudier i Stockholms län". Och det kan vara intressant i tider när allt fler vill ha närodlade, ekologiska varor. Att författarinnan valt Stockholms län för sina fallstudier är inte så konstigt som det kan verka. Fram till 1950-talet fanns nämligen de flesta handelsträdgårdarna runt Stockholm. Och det berodde på att där fanns både gödsel, från till exempel hästar, och närhet till den största konsumentgruppen. Senare förändrades bilden. I och med att transporter förbättrades tog Malmöhus över tätplatsen.

Inger Olausson skildrar handelsträdgårdarnas framväxt, från att ha varit sidoföretag till herrgårdar till att bli specialiserade småföretag, hur produktionen - och sortimentet - ökades med hjälp av drivbänkar, växthus och nya bekämpnings- och gödslingsmedel, hur både konsumtionen av frukt och grönsaker ökade - liksom konkurrensen från importvaror. Men allt detta är historia för specialintresserade. Bara en av de studerade trädgårdarna finns kvar - som blomsterhandel.

/ Börje Isakson



BERGTAGEN, BERÄTTELSEN OM NORBERG OCH JÄRNMALMEN

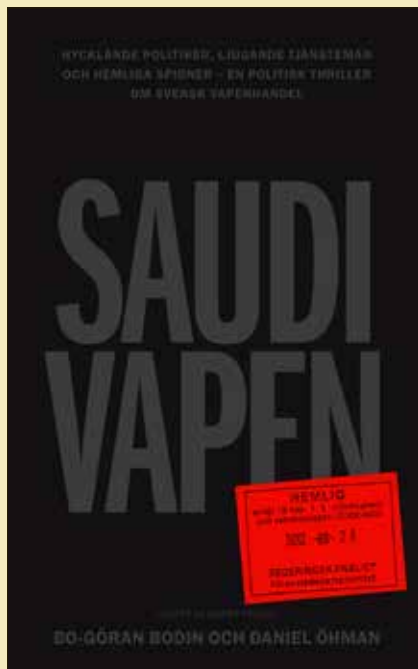
ULRIKA FLODIN FURÅS

Votum & Gullers Förlag

Författarinnan, som också är fotograf, presenterar en bildrik berättelse som inte i första hand handlar om det titeln påstår. Den skildrar snarare en nedläggningsbyggs kamp för att överleva.

Från 1000-talet fram till början av 1980-talet levde Norberg av järnmalm. Men 1981 lades masugnen i Spännarhyttan ner. Det var den sista i en rad nedläggningar. Sedan dess har kommunen och dess invånare jobbat för att få fart på besöksnäringen. Det har skett genom satsningar som Norbergsfestivalen, en elektronikfestival i Mimerlaven, Mossegruveparken med gruvmuseum vid Kärrgruvan, vandrarhem i Grubbyn, guidningar i bergsmansgården *Brategården* med anor från 1500-talet, försök att framställa järn på medeltida vis i *Nya Lapphyttan* och en hel del annat. I vilken utsträckning det kan rädda *Norberg* framgår inte - de flesta invånarna överlever genom att pendla till andra orter. Men att Norbergs bergsmansarv kan vara bedövande vackert visar *Ulrika Flodin Furås* på ett storslaget vis.

/ Börje Isakson



SAUDIVAPEN

**BO-GÖRAN BODIN
& DANIEL ÖHMAN**

Albert Bonniers Förlag

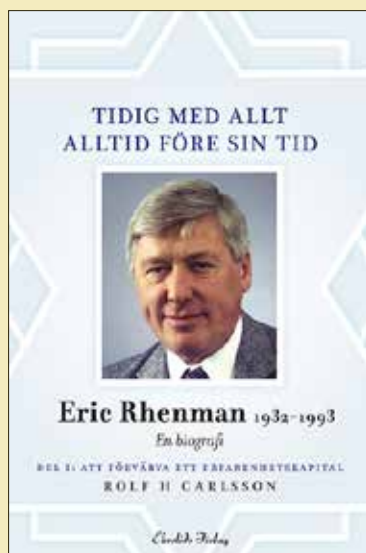
Historien har egentligen allt - diskussioner om vapensamarbete med en hårdför diktatur, hel- och halvljugande politiker och tjänstemän, bulvanföretag, hemliga sedelbuntar levererade i en gul plastkasse. Intima kontakter mellan försvarsindustri, politiker och myndigheter. Och slutligen en ministers fall - den 29 mars 2012 avgick försvarsminister *Sten Tolgfors*. Verkligheten är ibland vasare än tv-serier som *Vita huset* och *House of Cards*.

Det handlar om Dagens Ekos avslöjanden under mars månad 2012 om svenska planer på att bistå Saudiarabien i bygget av en "vapenfabrik". Reportrarna *Bo-Göran Bodin* och *Daniel Öhman* beskriver hela historien i boken *Saudivapen*. Boken är rappt skriven, och i början upplevde jag den som en riktigt så kallad bladvändare. Jag längtade tills jag kunde få tid att läsa vidare. De två reportrarna behandlar många viktiga problem i spelet mellan försvarsindustrin, politiken, den tänkta köparen Saudiarabien och media, och de har

välförtjänt belönats med rader av priser för grävande journalistik. Men efter ett tag blev läsningen jobbig. Det är en komplicerad historia, och strukturen på berättelsen underlättar inte förståelsen.

De 479 sidorna borde ha koncentrerats och redigerats. Det är svårt att få ett riktigt grepp om händelseutvecklingen. Men något som skiltras på ett mycket tydligt sätt är politikernas och de ledande tjänstemännens ansträngningar för att manipulera media, med vanliga tricks som att dementera sådant som över huvud taget aldrig sagts eller skrivits. Ett ofta effektivt sätt att vilseleda och ta loven av besvärande skriverier.

/ *Stellan Björk*



TIDIG MED ALLT – ALLTID FÖRE SIN TID EN BIOGRAFI OM ERIC RHENMAN (1932-93). DEL I

ROLF H. CARLSSON

Ekerlids förlag

Den som söker på *Eric Rhenman* i de vetenskapliga bibliotekens samkatalog Libris får på ett ögonblick upp ett sjuttiototal titlar mellan 1958 och 1990. Många gör nog det, för *Eric Rhenman* är ett av de stora namnen inom organisationsteori. Man hör om honom, och om den thinktank *SIAR (Scandinavian Institutes of Administrative Research)* som han startade. Om han var så bety-

dande - i vad bestod hans insatser? Det mest intressanta avsnittet i *Rolf H. Carlssons* biografi över *Rhenman* är appendix två där *Rhenmans* arbeten fram till 1965 presenteras i korta drag.

Läsaren finner att många av de begrepp som i dag tas för givna när man diskuterar en organisations eller ett företags villkor definierades av honom. Ett gott exempel är intressentmodellen, som listar alla de olika grupper som en företagsledare har att förhålla sig till i sin vardag. Det är svårt att tänka sig någon kommunikationsplan över huvud taget som klarar sig utan en grundläggande intressentanalys.

På de 358 sidorna fram till appendix två presenterar så författaren *Eric Rhenmans* tidigare levnadsbana. Här har författaren lagt ned ett oerhört arbete på att komma nära livsmiljöer och närstående. Vi möter ett skolexempel på de möjligheter det gryende Västståndssverige gav de begåvade. *Rhenman*, som föddes 1932, växte upp i övre Norrland och på Gotland, förenar självförtroende, framåtanda och stor begåvning. Hans redan i unga år nedtecknade maningar till sig själv att arbeta, koncentrera sig, prioritera och sträva mot mål vore god läsning för dagens alla lättkränkta och självupptagna elever. Tyvärr slutar denna volym när det verkligen börjar bli intressant, när *Rhenman* ska grunda *SIAR*. Ty denna volym på 408 sidor är nämligen bara del ett av två. Kanske kunde en förlagsredaktör ha hjälpt författaren att koncentrera sin stora kunskap och samla de många skildringarna till samlade synteser.

/ *Per Dahl*



HAR DU OCKSÅ EN FRÅGA OM FÖRETAGSHISTORIA?
KONTAKTA REDAKTIONEN@FORETAGSHISTORIA.SE

FRÅGA: När och var började man använda kundvagnar? / *Staffan*

SVAR: Kundvagnen är någonting som följer med självbetjäningsbutiken. Man övergår från traditionell speceributik med betjäningsskiva med varor i lösvikt till att låta kunderna själva plocka färdigförpackade varor i korgar, s.k. "Self-Service". Själva kundvagnen uppfanns av affärsägaren Sylvan Goldman i Oklahoma city år 1937 och var helt enkelt två kundkorgar på en benställning med hjul. Syftet med kundvagnen var att göra det möjligt för kunderna att göra större inköp. Dessa kundvagnar kopierades såklart direkt av de svenska butikerna när de omvandlades till självbetjäningsbutiker. Hela konceptet för självbetjäning fanns redan i USA, och AB Köpmannatjänst i Västerås tillverkar kundvagnar redan 1947.

Den första självbetjäningsbutiken i Sverige sägs vara Konsum vid Odengatan i Stockholm som öppnades 1947. Dock vittnar ICA-tidningen 1947:1 om att köpmannen Paul A. Kågström i Skelleftehamn byggt om en del av sin butik till så kallad "Self-Service" redan under julen 1946. Kooperativa affärer ledde dock omvandlingen under tidigt 1950-tal. Det är därför svårt att säga vem som verkligen hade den första kundvagnen i Sverige, men det torde vara Konsum. Utifrån bildmaterialet från Paul A. Kågström i Skelleftehamn, 1946, syns kunder med rottingkorgar, medan man på foton från Konsums lansering av självbetjäningsbutiken 1947 ser kunder med kundvagnar.

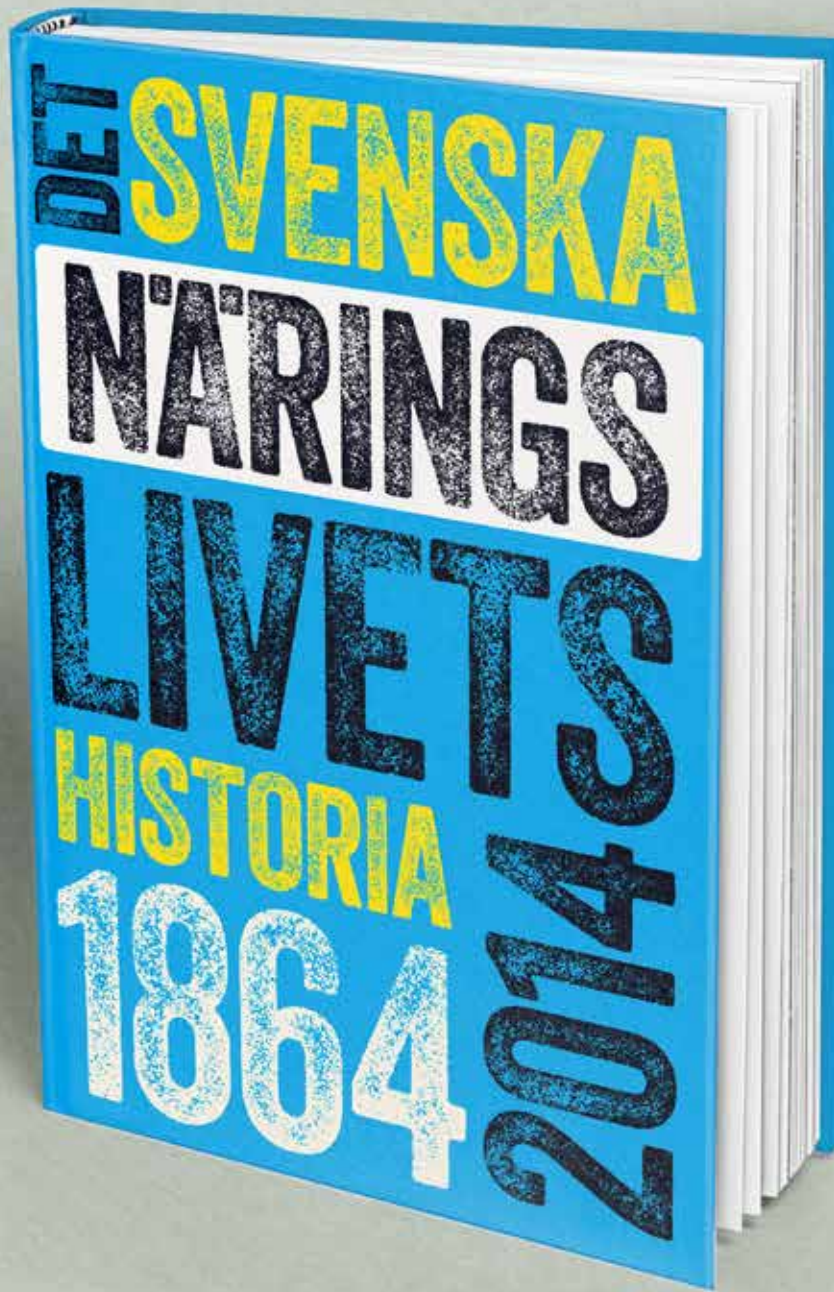
Jenny Stendahl, arkivarie hos Centrum för Näringslivshistoria.

BILD UR ICA:S ARKIV HOS CENTRUM FÖR NÄRINGSLIVSHISTORIA



NY BOK: SÅ FÖDS DET MODERNA SVERIGE

Några av våra främsta ekonomhistoriker skildrar företagens och välfärdens framväxt under 150 år. Boken utkommer på *Dialogos förlag*.





Minns du handelsboden, raketosten & ICAnder?

Här finns över 200 artiklar, mer än 2 000 bilder och flera timmar ljud och film. Allt från de första husmorsfilmerna till dagens populära reklamfilmer. Här finns förstås också ICAnder & MonICA .

GÄRNA EN LÄCKER ÖL MEN först en rejäl historia

KRÖNIKA

ÖLHISTORIA. Nyligen var jag på ett trevligt evenemang där olika Mariestadsöl signerade bryggaren Richard Bengtsson kombinerades med läckerheter av stjärnkocken Björn Frantzén. Det var slående hur mycket kulturhistoria som i dag används i lanserandet av drycker.

NÄR JAG Började intressera mig för öl i mitten av 1980-talet hade Sverige 8 bryggerier, i dag finns 150. Smaken och variationen har ökat enormt, och därigenom behovet av marknadsföring - och historia.

Mariestads Bryggeri grundades i slutet av 1840-talet av snusfabrikören Fredrik Rosenlind. Han var en av de första som började brygga det moderna bayerska lagerölet utanför Stockholm. Verksamheten slog väl ut och kom efter ett 20-tal år att få industriellt omfång. Mariestads vann guldmedalj på Stockholms-utställningen 1897 och köpte upp det lilla bryggeriet i Mellerud. Företaget drev även hotell och "bierstuben" i de båda städerna. Starkölsförbudet 1917-1955 innebar en downperiod, men därefter fick man åter ett upp-sving. År 1967 köptes bryggeriet av Grängesbergs bryggeri (dagens Spendrups) som 1972 blev tvungen att lägga ned produktionen i Mariestad. Men traditionen och varumärket levde vidare.

Efter att ha varit borta ett tag som varumärke blev Mariestads det perfekta namnet när Spendrups 1993 ville införa en ny produktportfölj med premiumöler förankrade i den svenska traditionen. Man hade Mariestads Bryggeri som avsändare och använde deras gamla logotyp, fabriksbyggnad och medaljer på etiketten. Historiska foton och föredrag användes i marknadsarbetet.

Carlsberg Sverige upplevde ett liknande behov (i början av 2000-talet) av ett namn som andades anor. Något de hämtade från ett av de hundratals bryggerier som ingår i deras historia. Dock inte från de stora, utan från lilla Eriksbergs bryggeri, grundat 1864 inte långt från Liseberg i Göteborg - och när det begav sig mest känt för sin svagdricka. Även här kom gamla medaljer till heders på etiketten.

Som gammal näringslivshistoriker är det roligt att se hur stora bryggeri-företag plockar upp historiska trådar vid lanseringen av nya öler. Det finns många fler exempel: Galatea återlanserade för några år sedan Stockholmsbryggeriets fina varumärke S:t Eriks för de öl deras bryggmästare Jessica Heidrich skapar, och gamla Carnegie-namnet pryder Carlsbergs mikrobryggeri i Hammarby Sjöstad. Ja, till och med Mellerud har åter kommit till heders. Det är helt enkelt så att få saker passar så bra ihop som en god öl och en god historia. •

Edward Blom är en tv-personlighet och skribent med särskild inriktning på matens, dryckens och näringslivets kulturhistoria. Vid sidan om anställningen i eget bolag är han även knuten till Centrum för Näringslivshistoria som fellow writer.

FOTO: EVA HILLEN SMITH



FÖRETAGSQuizet

Testa dina kunskaper om näringslivshistoria!

FRÅGEKONSTRUKTÖR GUSTAV SVENSSON

FÖRETAGET

5

Produkterna bär suffix som Prisma, Gemina, Top och Evero.

4

Deras första serietillverkade maskiner installerades 1953 hos Mjölkcenralen i Stockholm och Eskilstuna.

3

Den första delen av företagets namn är hämtat från den geometriska formen på den första produkten.

2

Grundades 1951 som ett dotterbolag till Åkerlund & Rausing. Är i dag världsledande inom sitt område.

1

I folkmun används ofta suffixet Pak för samtliga produkter, vilket också är den andra delen av företagsnamnet.

PROFILER

5

Var en av grundarna till internethandeln CDON.

4

Har en mindre roll som servitör i filmen Sällskapsresan 2 – Snowroller.

3

Innehade chefspositioner på Vingresor och Linjeflyg innan han 1981 axlade direktörskapet för den tyngsta svenska aktören i branschen.

2

Hans bok Riv pyramiderna! från 1985 anses vara en klassiker i genren ledarskap för företagare.

1

Han är den förste av hittills tre Jan som varit verkställande direktör för flygbolaget SAS.

PRODUKTEN

5

Lanserades 1979 och har sedan dess sålts i cirka 50 miljoner exemplar världen över.

4

Var från början 90 cm bred. Med start 1988 är den vanligaste bredden dock 80 cm.

3

Formgivare är Gillis Lundgren, som också ligger bakom många andra av företagets produkter.

2

Till 30-årsfirandet 2009 lanserades jubileumsutgåvor kallade BJÄSTA, JÄDER och KIABY.

1

Bokhyllan är en av IKEA:s mest kända produkter och finns i vart och vartannat hem i Sverige.

ÅRTALET

5

IBM bygger sin elektromekaniska dator Harvard Mark I. Den väger fem ton och har kapaciteten av en miniräknare.

4

Radioanropet "Stockholm-Motala" byts ut till "Sveriges Radio".

3

AB Astra börjar serietillverka penicillin.

2

Volvo avtäckar sin PV 444 i Kungliga Tennishallen i Stockholm.

1

Filmen Casablanca vinner tre Oscarstatyetter, däribland för bästa film.

ORTEN

5

Orten hette ursprungligen Farsta, ej att förväxla med Farsta i södra Stockholm.

4

Gabriel Oxenstierna lät ändra namnet år 1640 för att hedra sin far.

3

Den sjätte bokstaven i ortsnamnet har i modern tid bytts från ett f till ett v.

2

Originalmedlemarna i popgruppen Noice och syskonen Niclas, Pernilla och Linus Wahlgren är alla bördiga från denna ort.

1

Mest känd är orten ändå för sin porslinsfabrik där bland andra Wilhelm Kåge, Stig Lindberg och Lisa Larson verkat.



Välj Axess du också!

Vilka böcker sätter agendan i London, Paris och Berlin?

Vilka idéer präglar framtidsdebatten i USA och Kina?

Var är forskningen som vitalast i humaniora och samhällsvetenskap?

Axess öppnar fönstret mot det internationella samtalet. Vi lyssnar av och intervjuar.

Vi analyserar och recenserar. Vi skriver för dig som vill ha både bredd och djup. För dig som gillar vetenskap, bildning och tradition.

PJ Anders Linder

PJ Anders Linder, Chefredaktör

Prenumerera och få Axess TV Live, Axess Play och tidskriften Axess – allt i ett paket!

www.axess.se/prenumerera



NÄSTA NUMMER AV FÖRETAGSHISTORIA UTE DEN 22 SEPTEMBER

Estetik & funktion

Förpackningar och förpackningsdesign genom historien.

ETT VARUHUS FÖR ALLA

Modernistiska EPA skapade köplust hos den breda massan.

POPULÄRA GRISAR

Berättelsen om de röd vita godsakerna från Gränna.

Prenumerera på Sveriges enda tidskrift om företagshistoria!

Fyll i talongen eller gå den digitala vägen foretagshistoria.prenservice.se



☐ 4 nummer för 249 kronor

Kod: 332 1002

Fyll i namn och adress:

NAMN

ADRESS

.....

EPOST

Frankeras ej.
Mottagaren
betalar portot

FÖRETAGSHISTORIA

c/o Titeldata

SVARSPOST

20570342

110 12 Stockholm



REKLAMKLASSIKER

*Företagshistorien vimlar av fantasifulla och vackra **reklamaffischer**. Klipp ut och spara eller njut av dem som de är i tidningen!*

I detta nummer:

Reklam från Mjölkcentralen för att skölja ur mjölkflaskor, från 1947.
Bilderna märkt J. Olséns Lito Sthlm.

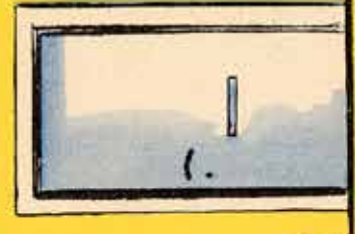
Ur Arla Foods arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria.

för frövaraden

CALD



i köket



i trapp.





uppgången
i mjölkbutikerna



— kölj ut flaskorna
innan de återlämnas



I 150 år har vi tänkt på resten av ditt liv.

Vi har alltid vetat att värde skapas över tid. Att tänka långsiktigt lönar sig, oavsett var i livet du befinner dig och vilka val du står inför just då. Därför har vi alltid varit förebyggande, inte efterkloka.

Vi har utbildat trafikanter för att minska antalet olyckor.

Anställt brandingenjörer för att bygga brandsäkrare hus. Stött forskning om friskvård för att sänka sjukfrånvaron. Vår 150-åriga historia har visat att långsiktighet lönar sig för alla. Därför tänker vi fortsätta tänka längre.

Se hur det gått till på skandiahistoria.se

skandia:
Tänk längre