

# Industrihistoria i Väst

*Tidskrift för föreningen Industrihistoria i Väst*



NR 1    2024    ÅRGÅNG 20

## Innehåll

- 3 Ledare: Industristaden vi delar – i delar. *Mats Sjölin.*
- 4 Notiser.
- 5 Bygglov för nya museimagasin. *Björn Ohlsson.*
- 6 I Sätilla är det stickat som gäller – på samma plats sedan 1896. *Björn Ohlsson.*
- 12 Ankomst Göteborg. *Mats Sjölin.*
- 13 Gyllenhammars väg till de svenska köken. *Magnus Brink.*
- 22 Bomull och kullager. *Johannes Daun.*
- 24 Från Atlet till Logisnext – nu upphör tillverkningen i Mölnlycke. *Elisabeth Ek.*
- 34 Industriarv i bild.

Tidskriften ges ut av föreningen Industrihistoria i Väst

**Hemsida:** [www.industrihistoriaivast.net](http://www.industrihistoriaivast.net)

**E-post:** [info@industrihistoriaivast.net](mailto:info@industrihistoriaivast.net)

**Plusgiro:** 126 25 70-3

**Postadress:** Industrihistoria i Väst, c/o Riksarkivet i Göteborg, Box 19035, 400 12 Göteborg

**Ansvarig utgivare:** Mats Sjölin

**ISSN:** 2002-2913

**Redaktionskommitté:** Christine Fredriksen, Kenth Lärk och Björn Ohlsson

**Redaktör:** Kenth Lärk

**Layout:** Karl-Magnus Johansson

**Tryck:** Typografia

**Omslagsbild:** Nuh Cebrayil Patat, som brukar kallas Gabriel, svetsar master (lyfttornet på trucken) på Robot o8 på Logisnexts fabrik i Mölnlycke. Foto: Björn Ohlsson.

# Industristaden vi delar – i delar

Industrisamhället är så mycket mer än fabriker.

Efterkrigstidens industriella expansion skapade en stor efterfrågan på arbetskraft. Bristen var särskilt stor i Västsverige. Industriföretagen sökte arbetskraft i Norrland, i de nordiska länderna och senare även i södra Europa. Men det saknades bostäder åt alla nyanlända.

Redan på 1950-talet intensifierades bostadsbyggandet i Göteborg. Erfarenheterna av de stigande fastighetspriserna i väster gjorde att staden valde att, med hjälp av bulvaner, köpa upp mark i nordost. Där fanns stora områden som var förhållandevis gles befolkade. Att staden föredrog en expansion i Angered och Bergum framför en utbyggnad på Hisingen berodde på att på Hisingen behövdes marken för industrins expansion. Stadsplaneidealet var att i möjligaste mån skilja industri och bostäder åt.

Att bygga en ny stad i Angered – Bergum framställdes som en drömstad. Stadssekreteraren meddelade 1962 att jämte Brasilia i Brasilien skulle den

nyplanerade staden bli störst i världen. Att Angered inte motsatte sig en inkorporering i Göteborg berodde på att man ville komma närmare till sjukvård och annan offentlig service. Angered tillhörde fram till inkorporeringen 1967 Älvsborgs län där centralortens service låg nästan nio mil bort. Fortfarande på 1980-talet planerade Göteborg för att 175 000 människor skulle bo i nordost. Trots att befolkning redan på sjuttioalet hade börjat att minska i Göteborg.

Hammarkullen var det tredje området för bostadsbyggande i nordost. Ett område som från 1911 fram till inkorporeringen främst var omnämnt som ett stenbrott och ägdes av Göteborg. Sten som längs älven levererades till Frihamnens utbyggnad. I dag har Angered omkring 50 000 invånare.

Mats Sjölin, ordförande i  
Industrihistoria i Väst



# Notiser

## Fyra föredrag om fordon

I vår anordnar Göteborgs stadsmuseum fyra föredrag med fokus på fordon. I samband med föredragen kommer fordon från museets industrihistoriska samling att visas upp i foajén.

Den 24 januari berättar Sören Nyeboe om Volvo, den 21 februari talar Claes Rydholm om motorcykeltillverkaren Typhoon, den 20 mars handlar det om den franska bilen Farman med Owe Persson och den 17 april är cykeln i fokus med föredrag av Roger Arnesson.

Läs mer på: <https://goteborgsstadsmuseum.se/aktiviteter>

## Valberedning har ordet

Vi vill påminna er om att skicka in nomineringar till föreningens årsmöte den 13 mars 2024.

Ett antal val ska genomföras. Namnen inom parentes är de personer som för närvarande har respektive poster.

Vi ska välja styrelseordförande på ett år (Mats Sjölin) och fyra ledamöter på två år (Johannes Daun, Elisabeth Ek, Christine Fredriksen, Kenth Lärk). Dessutom en ersättare på två år (Margaretha Persson).

Det ska också väljas en revisor på ett år (Ulla Karlström) samt en revisorsersättare på ett år (Veronica Kinn)

Kontaktuppgifter till Valberedningen: Liz Gunnarsson, [liz.gunnarsson@alvsborgsarkiv.org](mailto:liz.gunnarsson@alvsborgsarkiv.org), 0705253907, Yahya Can, [yahya.can@volvocars.com](mailto:yahya.can@volvocars.com), 0739809861

# Bygglov för nya museimagasin

I somras blev det klart, Mark- och miljööverdomstolen tog beslut om att inte ge prövningstillstånd för ett tidigare beslut av Mark- och miljödomstolen att avslå ett överklagande, vilket innebär att projektet Nya magasin i Göteborg har beviljats bygglov.

Den nya magasinsbyggnaden kommer att byggas i Äspered i Gunnilse, cirka 13 km nordost om centrala Göteborg. Byggnaden kommer att vara 14 000 kvadratmeter stor och ska inrymma cirka 1,2 miljoner föremål från de fyra kommunala museerna: Göteborgs stadsmuseum, Sjöfartsmuseet Akvariet, Konstmuseet och Röhsska museet.

Under hösten pågick upphandlingsprocessen och i början av 2024 kan förhoppningsvis en totalentreprenör för bygget presenteras. Byggherre är det kommunala fastighetsbolaget Higab. Inflyttning är beräknad att påbörjas i början av 2027 och hela flytten beräknas ta tre år.

Sedan mer än två år tillbaka pågår ett intensivt arbete med inventering och packning av föremål i de kulturhistoriska museernas samlingar. Detta har också inneburit att många tusen föremål har fotograferats och nu är tillgängliggjorda med bilder i Göteborgs stadsmuseums databas Carlotta. Den hittas på Göteborgs stadsmuseums hemsida, klicka på »Sök i samlingarna«.

| Björn Ohlsson är etnolog och sekreterare i Industrihistoria i Väst

Så här är det tänkt att den nya magasinsbyggnaden ska se ut, enligt förstudien. Visionsbilden är skapad av Liljewall arkitekter.





# I Sätila är det stickat som gäller

– på samma plats sedan 1896

## Björn Ohlsson

---

*1896 startade Johannes Nilsson ett företag för tillverkning av vävda tyger på en gård i Grebbeshult strax utanför Sätila i Västergötland. Än i dag lever företaget vidare på samma plats, men nu är det stickade produkter som gäller.*

*Sätila of Sweden är ett av få svenska konfektionsföretag som fortfarande har produktion i Sverige. Nu har man också tagit hem en del av sömnaden till den gamla, men mycket moderna, fabriken. Huvudägare är Lennart Grebelius, barnbarn till mannen som startade verksamheten.*

---

Den 17 oktober åkte 18 medlemmar i föreningen till Sätila i Marks kommun i norra änden av sjön Lygnern. Här togs vi emot av företagets vd Sara Nevander, som bjöd på fika och sedan berättade engagerat och informativt om företagets långa och intressanta historia och den nuvarande verksamheten.

## Ångbåt från Fjärås

I början var produktionen inriktad på vävda tyger av lin och bomull, och det mesta arbetet utfördes av kvinnor i kringliggande gårdar och torp.

En stor del av garnet kom från Amerika med båt till Göteborg och transporterades med tåg till Fjärås i norra Halland för vidare färd med

ångbåten Isa af Lygnern, byggd av Lidköpings Mekaniska Verkstad, till Sätila i andra änden av sjön. Ångbåten var i drift från 1889 till 1923. Parallellt med den textila produktionen bedrevs ett traditionellt jordbruk ända fram till 1950.

1943 togs fabriken över av andra generationen genom Johannes son Kjell Grebelius. Han importerade tyska stickmaskiner och produktionen ökade. På 1950-talet fick företaget ett officiellt namn, AB Nilssons Triksåfabrik.

## Stickade mössor

Redan 1910 hade företaget införskaffat sin första handdrivna stickmaskin och med nya moderna stickmaskiner skedde en snabb utveckling av produktionen, med stickade mössor, vantar, sockor och tröjor. Från slutet av 1960-talet stickades det endast mössor i fabriken.

På 1970-talet började de svenska slalomåkarna bli framgångsrika, särskilt Ingemar Stenmark. Mössorna handstickades av skidåkarnas möd-

I sticksalen finns 18 stickmaskiner av det tyska märket Stoll, den senaste inköpt 2022. Här arbetar 3–4 stickare när produktionen är i full gång, berättar vd:n Sara Nevander, iklädd Sandö Sweater, en jacquardstickad tröja i mjuk lammullsmix. Foto: Björn Ohlsson.





rar, men Nilsson Trikáfabrik fick till slut ta över produktionen. Mamma Gunborg Stenmarks mössa finns fortfarande kvar i ett kassaskåp i Sätila.

Under några år tillverkades stora mängder av den populära Alpinmössan, ett år var produktionen uppe i 100 000 Stenmarksmössor. Som mest producerade fabriken en miljon mössor på ett enda år. Detta satte verkligen Sätila på kartan. Särskilt som företaget 1975 bytte namn till det mer gångbara Sätila of Sweden.

1985 tog Kjells son Lennart över och då hade fabriken 100 anställda samt lönsömnad för att klara produktionen.

Ola Lindström körde igång en av stickmaskinerna som stickar fully fashion. Det är en teknik där man stickar en hel del och inte skär i materialet. På så sätt minskar man spill i produktionen. Foto: Björn Ohlsson.



### Flyttade hem sömnad

Under 1980-talet flyttade sömnaden utomlands, till Estland och Polen, förutom provsömnaden. Men stickeriet var kvar i Sätila och det har blivit en allt viktigare del av varumärket. Devisen är: samma plats, samma passion, samma tradition, som vd:n Sara Nevander sa i sin presentation.

Hon framhöll också att stickningen är ett moment som är svårare än sömnaden att bygga upp på nytt. Men nu har företaget tagit hem en del av sömnadsproduktionen och renoverat den gamla sysalen. Här arbetar sex sömmerskor med att färdigställa de stickade produkterna: mössor, tröjor,



Mariia Chestakova är en av de sex sömmerskorna som arbetar i den nyrenoverade sysalen, som under många år varit lager. Foto: Björn Ohlsson.





Ola Lindström visar upp en stickad del till en tröja. Foto: Björn Ohlsson.

vantar med mera. Två av dem, samt en stickare, är nyanlända invandrare från Ukraina. För att kunna sy i egen regi har de investerat i en ny tvättanläggning, eftersom de flesta stickade produkter ska tvättas före sömnaden.

### 18 anställda

Sara Nevander anställdes på företaget 2005, men började sedan arbeta inom shipping ett par år 2012–2015, innan hon återvände som produktionschef. 2017 tog hon över som vd. Hon är också tillsammans med ett par andra anställda delägare i företaget.

I dag har Sätilla of Sweden 18 anställda, elva arbetare i produktionen och sju tjänstemän, varav en är designer. De flesta bor i bygden och vissa har arbetat många år i företaget, sömmerskan Ann-Christin i 52 år och stickaren Janne i 40 år.

Omsättningen uppgår till cirka 28 miljoner kronor. Det mesta säljs under eget varumärke och de största återförsäljarna är Naturkompaniet, Åhléns och turistbutiker i storstäderna. Men tillverkning sker även till andra företag som Houdini och Nudie Jeans.

Den dominerande kundgruppen är människor mellan 40 och 80 år, som har ett liv utomhus. Sverige är den största marknaden, men även i Norge, Finland och Tyskland är viktiga marknader.

### Lågsäsong i fabriken

När vi är på besök är det lugnt i fabriken. Alla 18 stickmaskiner står stilla. Det är tid för underhåll. Varje maskin plockas isär och gås igenom, bland annat rengörs de tusentals nålarna. Den mesta av produktionen sker under våren inför högsäsongen höst/vinter, när de värmande ullprodukterna behövs som mest. Sara framhåller att det är en tuff marknad just nu, men hon är övertygad om att det kommer att vända, och några uppsägningar av personal är inte aktuellt.

Den huvudsakliga råvaran till produkterna är ull som blandas upp med en mindre mängd konstfiber, polyamid, som bland annat förbättrar elasticiteten. Ullen kommer i huvudsak från Argentina och tas om hand av spinnerier i Europa. I Sverige finns sedan flera decennier inga tvätterier för ull och inga spinnerier, så därför är det svårt att använda svensk råvara.

Hållbarhet är ett centralt begrepp i företagets policy, både vad gäller miljö och socialt ansvar. Det innebär bland annat att transporterna klimatberäknas, att företaget klimatkompenserar verksamheten genom planteringsprojekt i Nicaragua samt att man stöder Naturskyddsföreningen. Lokalt sponsrar företaget Sätilla Trail, ett motionslopp som arrangeras varje år av Sätillas orienteringsklubb OK Råven.

| Björn Ohlsson är etnolog och sekreterare i Industrihistoria i Väst

# Ankomst Göteborg

Ny bok: *Destination Göteborg – berättelser om liv, migration, religion och språk* av Ratiba Hanoush, Charlotte Hythén-Cavallius, Maria Löfdahl och Lena Werner (Bokförlaget Korpen 2023).

Behovet av arbetskraft var stort i Sverige på 1960- och 1970-talet. Många kom från länder i Europa, men också från länder utanför Europa för att hjälpa till med att bygga upp den svenska industrin. De mötte nya regler och traditioner. De förde även med sig nya förhållningssätt till samhället.

Ali Top var född 1938 i Turkiet. 28 år gammal kom Ali till Göteborg. Han arbetade först på Volvo och senare som svetsare på Götaverken. Eftersom Ali hade studerat till imam i både Bagdad och Kairo blev han senare Göteborgs första imam.

Rama valde att flytta från Syrien till Göteborg 1997 för att leva i ett icke-arabiskt samhälle. Hon fick erbjudande om att bo i Hjällbo som då hade tomma lägenheter. De första tre månaderna bodde hon gratis. Framtill 2004 var Hjällbo ett svenskt mångkulturellt område.

»Jag var den enda personen med mörkt hår i området när jag flyttade hit, men nu är det bara mörka hår som syns här«, berättar Rama.

Om Ali Top, Rama och andra immigranter berättar Ratiba Hanoush, Charlotte Hythén-Cavallius, Maria Löfdahl och Lena Werner om i boken *Destination Göteborg – berättelser om liv, migration, religion och språk*.

■ Mats Sjölin är ordförande i Industrihistoria i Väst



# Gyllenhammars väg till de svenska köken

**Magnus Brink**

*Gyllenhammars havregryn är över hundra år efter grundandet en klassiker i de svenska köken. Men hur kommer det sig att vi äter havre med samma namn som en Volvo-direktör?*

Pehr G. Gyllenhammar är den mest namnkunniga ur familjen Gyllenhammar som chef för Volvokoncernen och under årtionden en av de mest kända svenskarna. Men långt innan dess gjorde Oscar Gyllenhammar (1866–1945) ett avtryck med havre som står sig till våra dagar.

Oscar Gyllenhammar började 1882 på spannmålsfirman C.L. Berggren i Göteborg. Bakom denna firma låg hans morbror Carl Leopold Berggren. Berggren var mycket framgångsrik med spannmålexport till Storbritannien och skulle senare grunda Göteborgs Kex. Den unge Gyllenhammar, med

Leopold som mellannamn, fick arbeta som spannmålskontrollant i Göteborgs hamn. Innan han gick vidare i karriären deltog han i förhandlingarna som ledde fram till att Göteborgs Kex bildades.<sup>1</sup>

## Danskt storkapital skapar Gyllenhammars

Gyllenhammar utsågs 1900 till chef för Göteborgs Ris- och Valskvarn, ett bolag med Det Østasiatiske Kompagni (ØK) som huvudägare. ØK utvecklades till ett av Nordens största bolag genom handeln med Asien. En del i strategin var att äga verksamheter som skapade avsättning för handels-



varorna. Den Danske Landesmands-banks direktör Isak Glückstadt och etatsrådet Hans Niels Andersen var initiativtagare till kvarnen i Göteborg.

Danskarna hade storslagna planer vid grundandet 1898. De ville skapa en marknad för ris i Sverige. Nya matvanor skulle skapas med ris som lättlagad frukost och lunch. Verksamheten var också tänkt att expandera till Norge och Finland, men även export till Danska Västindien fanns i tankarna. Förutom danskarna var ledande näringslivsföreträdare från Göteborg med i styrelsen med namn som Seaton, Henriques och Magnus.

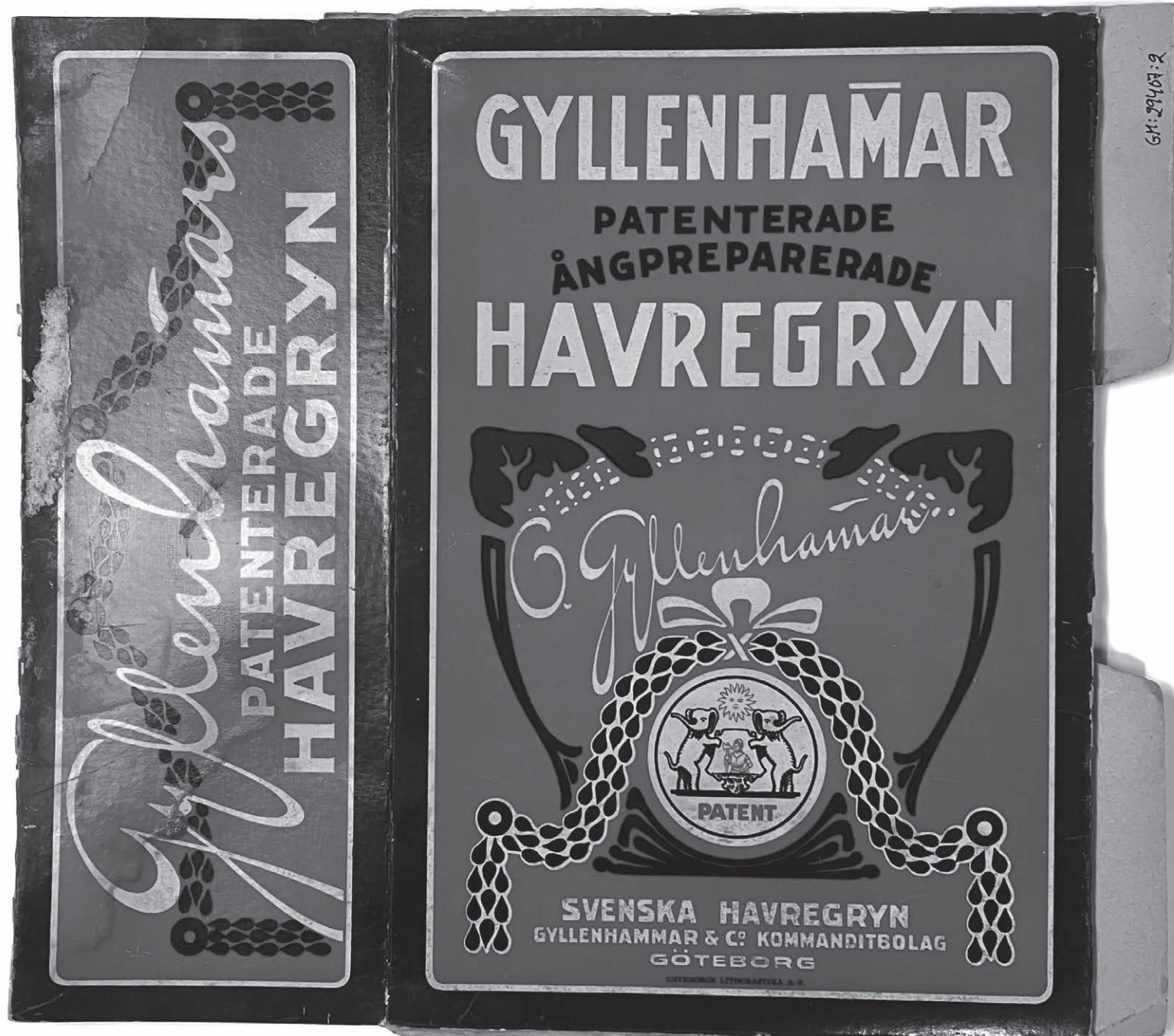
Kvarnen som uppfördes i Sörhal-len på Hisingen fick därför väldiga dimensioner. I juli 1899 väckte projektet uppmärksamhet när ångaren City of Dublin leverade 47 000 säckar oskalat ris. Det var en av de största ångarna som anlöpt Göteborg. 150 personer arbetade i dagar med att lossa lasten.<sup>2</sup>

### Patenterat havregrynmjöl

Men storkvarnen gick dåligt och skadades av konflikter och på det drog en kraftig storm ner taket och riset vattenskadades. När vd:n Gustaf Reu-

Gyllenhammar satsade på eleganta förpackningar i sin marknadsföring. Notera även signaturen O. Gyllenhammar i mitten med sitt karaktäristiska m med ett streck ovanför. Förpackningen är från 1973 och ingår i Göteborgs stadsmuseums samlingar (inv nr GM:29407:2).

Foto: Björn Ohlsson/Göteborgs stadsmuseum.





ter hamnade i konflikt med styrelsen kom chansen för Gyllenhammar, som på många sätt var klippt och skuren för uppgiften. Han hade arbetat med spannmål och han var dessutom gift med en danska, Carla Zahlman. Han hade också under flera år arbetat för den dansk-svenska sockerbruksägaren Jacob Lachmann i Ystad. Lachmann tillhörde de drivande i kvarnen i Göteborg.

Under Gyllenhammar sattes fokus på vad som kunde göras med havren. 1902 började havren paketeras i fyrkantiga paket till konsument och

I dag finns denna byggnad kvar från Gyllenhammars tid i Sörhallen och del i AB Göteborgs Ris- och Valskvarn stora kvarnkomplex. Foto: Magnus Brink.

inte i omärkt lösvikt. Detta var Gyllenhammar först med vilket gav företaget en stark ställning.<sup>3</sup> Framgången var välkommen när riset inte fick fäste som produkt. 1905 konstaterade ledningen ett ”kraftigt uppsving” och att den varit ”oväntat stor”. Nu satsade det på havren och fler produkter skulle lanseras: havrebröd och havreskorpor men även skeppsbröd.<sup>4</sup>

Havren tog snabbt över som helt dominerande del i verksamheten. Bolaget tog patent på automatisk ångpreparering av havregryn i slutet kärl. Företagets havregryn marknadsfördes som ”Gyllenhammars patenterade havregrynmjöl”. 1904 inledde Gyllenhammar en stor reklamoffensiv utifrån patentet med ångpreparerade havregryn. Kvarnen går på offensiven med annonser som förkunnar hur ångprepareringen gjort att havren ”befriats från alla skadliga ämnen och bakterier”. Det beskrevs även som att havren var ”sjukdomsförhindrande” och underlättande matsmältningen och ”njurarnes verksamhet”.<sup>5</sup>

Men hur ligger det egentligen till? Var det Gyllenhammar som ”uppfann” de ångpreparerade havregrynen? Gyllenhammar sägs ha lärt sig ångpreparering, processen att ångskälla och valsa grynen, under sin tid i Skottland.<sup>6</sup> Men Gyllenhammars patent var ursprungligen ett patent av kvarnmästaren Max Zöger som re-

dan vid starten av kvarnen 1898 värvats från Hamburg.

### Satsningar skapar varumärket

Gyllenhammar drev på stora satsningar på reklam. De första varumärkena var ”Elephant” och ”Sanity” innan Gyllenhammars lanserades. Att namnet Gyllenhammar lanseras är helt enkelt för att det lät bättre än Göteborgs Ris- och Valskvarn.<sup>7</sup> Men det var först 1913 som skriften Gyllenhammars med ett m med streck över varumärkeskyddades.<sup>8</sup> Gyllenhammar var under en period en av landets största annonsköpare. Flera av bolagets annonser gestaltades av konstnären Fred Proessdorf som även formgav förpackningarna.<sup>9</sup>

De stora reklamsatsningarna gav ett uppsving som inte bara satte Vårgårda i skuggan utan även skapade en omskriven konflikt mellan bolagen. Vårgårda som börjat med havregryn långt tidigare blev irriterade över Gyllenhammars reklam.<sup>10</sup> Patentet ansågs av konkurrenterna med Vårgårda i spetsen vara en bluff och det blev arga ordväxlingar i pressen. I december 1904 bröt ett annonskrig ut mellan Gyllenhammar och Vårgårdas ägare Knut Aron Heyman.

Den infekterade konflikten höll i sig i flera år men lugnade senare ner sig.<sup>11</sup> 1909 träffades parterna och kun-

de då till och med gå samman i en kartell genom att göra prisöverenskommelser.<sup>12</sup> 1914 bildades Grynbolaget, en kartellverksamhet med målet att hålla priserna uppe och hantera överkapaciteten i kvarnarna. Bolaget hade sitt kontor vid Kanaltorget i centrala Göteborg som fick öknamnet ”Kartelltorget”. Gyllenhammar ska ha varit den som var drivande i bildandet av kartellen.<sup>13</sup>

1915 rapporteras om att världens största havregrynsfabrik startats för ”Gyllenhammars hafrekraftmedel”. Gyllenhammar satsade även på export till Tyskland. Där gjordes det reklam för Gyllenhammars med märket Göta och det fördes fram att kvarnen var Europas största i sitt slag.

Det fanns också planer på att uppföra en kvarn för att bearbeta sojaböner 1912. Det skulle bli den första i sitt slag i Sverige och ersätta import från Hull och Köpenhamn. Det var framförallt utvinning av olja som var planen. Sojabönsolja hade blivit en stor utmanare till andra vegetabiliska oljor. För ØK låg intresset i importen från Manchuriet att slippa åka med tomma båtar efter att ha skeppat timmer, pappersmassa och järn till Asien.<sup>14</sup>

### Wallenberg ersätter danskarna

Danskarna tappade intresset när risdelen minskade och havren tog över.

Spiken i kistan blev Isak Glückstadts bortgång. 1912 lämnade danskarna och Wallenbergsfären genom Oscar och Knut Wallenberg tog över. Även skeppsredaren Dan Broström gick in i bolaget. Det fanns redan ett nära samarbete mellan ØK, Broström och Wallenberg genom Svenska Ostasiatiska Kompaniet.<sup>15</sup>

Under första världskriget gick det mycket trögt för bolaget med få rislaster och havre som beslagtogs. Även Wallenbergarna tappade intresset i en tid av världskrig och överkapacitet i den svenska kvarnindustrin. Men

Gyllenhammar hade inte intresse eller finansiella möjligheter att ta över verksamheten. Göteborgs Ris- och Valskvarn likviderades därför 1922. Men Gyllenhammar kom tillbaka med ett nytt upplägg och köpte loss maskinerna och varumärkena.

### Kommanditbolag med Stokkebye och Heyman

1922 bildas istället Svenska havregryn, Gyllenhammar & Co kommanditbolag tillsammans med P.O. Stokkebye Kvarnaktiebolag och AB A Heyman i Vårgårda. De tre konkurrenterna

gjorde nu gemensam sak. Själva tillverkningen och produktionen lejdades nu ut av Gyllenhammar till Stokkebye i Agnesberg. Kommanditbolaget hade precis som kartellbolaget kontor på Kanalortet. Slut var dagarna när Gyllenhammar behövde ta sig ut till kvarnen på andra sidan Göta Älv och höra dånet från de malande kvarnarna.<sup>16</sup>

Kommanditbolagets parter kom överens om att ingen fick leverera paketerade havreprodukter åt någon konkurrent de kommande 50 åren. Parterna kom överens om att Stokkebye skulle leverera och i andra hand

Heyman.<sup>17</sup> Havregryn på förpackning skulle säljas under varumärket Gyllenhammars medan de andra fick sälja i säckar. Det fanns särskilda kontrollanter i fabriken som skulle säkra att allt gick rätt till.

De tidigare konkurrenterna lyckades inte helt hålla en borgfred. Gyllenhammars stora konflikt var med Stokkebye. De olika tvistemålen hamnade i skiljedomstol vid Stockholms handelskammare. Stokkebye tvingades 1927 avgå både som chef för Stokkebye och ur kommanditbolaget som en följd av att han manipulerat

På 1920-talet flyttades tillverkningen ut till AXA-kvarnen i Agnesberg, där den blev kvar till i början på 1970-talet. Foto: Oscar Bladh, Järnvägmuseet.

Gyllenhammars havregryn, i sin karakteristiska förpackning, på en butikshylla. Foto: Magnus Brink.





havrepreiserna. I hans ställe trädde sonen Einar Stokkebye in.

En konflikt startade när produktionen tillfälligt hamnade i Vårgårda efter att Stokkebyes kvarn brunnit ned 1922.<sup>18</sup> Heyman var förfärad över hur Gyllenhammar marknadsförde havremusten. 1926 väcktes även kritik mot Gyllenhammar i pressen. Gyllenhammars reklam ansågs lura fattiga mödrar genom att sälja in den dyra havremusten som något bättre än vanligt havremjöl.

Professorerna Herlitz och Jundell

gick till angrepp mot det ”geschäft” som de tyckte Gyllenhammar bedrev.<sup>19</sup>

### Havrekungen abdikerar

Kommanditbolaget hade sin storhetstid fram till 1930-talet då Kooperativa förbundet tog upp konkurrensen. Priserna pressades och vinsterna minskade. Oscar Gyllenhammar var trots stigande ålder fortsatt aktiv i verksamheten och hans underskrift O. Gyllenhammar fanns med i säljutskick på 1930-talet.

Gyllenhammars must (havrevälling) var en annan stor produkt som under namnet Gyllenmust fortfarande säljs. Foto: Göteborgs stadsmuseum.



Gyllenhammar blev en varumärkesspecialist och 1938 hade han hunnit registrera hela 74 varumärken för bland annat havremust, barnmjöl, havrekraft och sundhetsmjöl. Det varumärke som lever kvar idag, det så kallade elefantmärket med krigare och yxa registrerades 1923. Att elefanter kom med tros ha sin bakgrund i de danska intressenternas risimport från Thailand.<sup>20</sup> Gyllenhammar var återigen före sin tid där det var varumärket, marknadsföringen och bolags

gets know-how som var det centrala.

Gyllenhammar som med åren blivit en näringslivspersonlighet i Göteborg överlät 1934 sitt bolag till personalen genom AB Gyllenhammars intressenter.<sup>21</sup> Sveriges havregrynsskuggning abdikerade. Gyllenhammars fortsatte att tillverkas i Agnesberg fram till 1979 då produktionen flyttades till Järna. Numera ingår Gyllenhammars i Lantmännens varumärkesportfölj.

■ Magnus Brink, författare

### Noter

1. Lennart Berggrens arkiv.
2. *Göteborgs-Posten*, 1899-07-07.
3. Kulturens årsbok 1987.
4. Styrelseberättelser från Lennart Berggrens arkiv.
5. Annon i *Nyaste Snällposten*, 1905-06-10.
6. ”Från kvällsgröt till grötfrukost”, Inga Arnö-Berg, *Fataburen* 1989 (Nordiska museets och Skansens årsbok); <https://www.matkult.se/mjolratter/grot-och-valling.html>
7. Det stora annonskriget i havregryns historia, Lennart Berggren.
8. [http://www.sverigekontakt.se/wp/wp-content/uploads/2019/12/Sverigekontakt\\_1904\\_low.pdf](http://www.sverigekontakt.se/wp/wp-content/uploads/2019/12/Sverigekontakt_1904_low.pdf)
9. ”Kära, kära havre”, Ulla Berglindh, *Sverigekontakt*, nr 4/2019 [http://www.sverigekontakt.se/wp/wp-content/uploads/2019/12/Sverigekontakt\\_1904\\_low.pdf](http://www.sverigekontakt.se/wp/wp-content/uploads/2019/12/Sverigekontakt_1904_low.pdf)
10. Det stora annonskriget i havregryns historia, Lennart Berggren.
11. Lennart Berggrens arkiv.
12. Det stora annonskriget i havregryns historia, Lennart Berggren.
13. Lennart Berggrens arkiv.
14. Consul Stuart J. Fuller, *Daily Consular and Trade Reports*, Utgåva 1–76; Tidningsurklipp.
15. <http://kommandobryggan.se/Bryggan/asok2.htm>; Wetterberg, Gunnar, *Wallenberg: ett familjeimperium*, Bonniers, Stockholm, 2013.
16. Lennart Berggrens arkiv.
17. Utlåtande angående vissa rättsförhållanden på grundval av ett den 10 juni 1922 dagtecknat avtal...
18. Lennart Berggrens arkiv.
19. Lennart Berggrens arkiv.
20. Lennart Berggrens arkiv.
21. Tidningsurklipp/internet (*Göteborgs Handels- Och Sjöfartstidning*, 1945-03-05); *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, 1936-12-21.

# Bomull och kullager

Ny bok: *Från bomullstråd till kullager* av Carl-Johan Davoust (2023).

Carl-Johan Davousts bok handlar om släkten Johansson Mark som under 1800- och 1900-talen hade en ledande position inom den västsvenska textilindustrin, och sedermera inom en rad andra näringar.

Berättelsen börjar med förläggargården Seglered Mellangården i Marks härad och ”Mor Anna”, som fick flera barn som skulle växa upp och bli textilfabrikörer. Sonen Johannes Johansson grundade handelsfirman Johansson & Carlander, som sedan drev bland annat Gamlestadens Fabriker och Sjuntorps spinneri. Hans bror August J:son Mark drev bland annat Lana Kamgarnsspinneri och brodern Claes Johansson drev och utvecklade det som blev Krokslättis Fabriker. Här ser vi ett tydligt exempel på hur kapital och branschkunskap som förvärvats inom Sjuhäradsbygdens textila förläggarverksamhet kunde omsättas till industrisatsningar.

Som Davoust själv skriver är detta ”berättelsen om en släkt som förändrade Sveriges industrihistoria”. Författaren är själv del av släkten, genom att Peter K:son Mark var hans svärfar (Peter var i sin tur son till Knut J:son Mark och sonson till Johannes Johansson).

Framställningen kretsar framförallt kring företagshistoria från ledningens nivå: vem som satt i styrelsen, vilka företag som köptes upp och de avgörande affärsbeslut som fattades. Inriktningen är också rimlig, eftersom det är där vi återfinner de många personerna i släkten Mark. Läsaren får alltså räkna med att det blir många namn på personer och bolag att hålla reda på – det hade verkligen underlättat om boken visat ett släkträd.

Som företagshistorisk överblick är boken helt klart intressant. I framställningarna om företagen eller i nedslag såsom ”När nöden bodde i Göteborg” framkommer visserligen inte så många helt nya uppgifter – mycket står redan att finna i redan befintliga böcker. Vad Davoust dock bidrar med, är att ge en övergripande och smidigt framställd sammanfattning över de många och tongivande företag i Göteborgsregionen som var knutna till släkten Johansson Mark. Indirekt blir det också en framställning över vilket enormt inflytande ett fåtal personer kunde ha över det lokala näringslivet under industrialismens tillväxtskede.



Allra mest utrymme ges åt den framgångsrika bomullsindustrin Gamlestadens Fabriker, som övergick till att bli ett investmentbolag. Boken avslutas med ett längre avsnitt om en välgörenhetsstiftelse i Johannes Johanssons namn.

En av bokens förtjänster är dess ringa omfång, vilket gör den tillgänglig och lätthanterlig. Trots sitt breda ämne omfattar den nämligen inte mer än cirka 150 sidor, varav en tredjedel är helsidor med foton. Bokens första sex sidor är dessutom skrivna av den populära GP-kåsören Kristian Wedel.

Boken är snyggt formgiven, den har breda marginaler och luftig layout. Den är även rikt illustrerad. Många specialintresserade läsare hade nog uppskattat lite tydligare källhänvisningar till de historiska fotografierna, exempelvis de många intressanta fabriksinteriörerna.

För den specialintresserade kan här nämnas att ett flertal av företagen som nämns i boken har sina företagsarkiv bevarade på Riksarkivet i Göteborg, alltså före detta Landsarkivet.

Mailadress till författaren: [skanegatan@telia.com](mailto:skanegatan@telia.com)

Johannes Daun är industriantikvarie på Textilmuseet i Borås och styrelseledamot i Industrihistoria i Väst



# Från Atlet till Logisnext

– nu upphör trucktillverkningen i Mölnlycke

**Elisabeth Ek**

*I början av december gjorde medlemmarna i Industrihistoria i Väst ett mycket intressant studiebesök på Logisnexts stora anläggning i Mölnlycke, där det har tillverkats truckar sedan Atlet flyttade in 1972. Nu är det dock beslutat att all tillverkning i Mölnlyckefabriken skall läggas ner i slutet av 2024 och flyttas till Logisnexts fabrik i Järvenpää norr om Helsingfors i Finland.*

## De första åren 1958–1964

När Knut Jacobsson startade en truckfabrik med namnet Elitmaskiner 1958 skedde detta helt utan startkapital, organisation, färdiga produkter eller kunder. Hans affärsidé var att tillverka lagertruckar, som var både ergonomiskt och kvalitetsmässigt bättre än konkurrenternas, och ge rådgivning i logistik. Med hjälp av hans truckar för kompakta lager med smala gångar och hög stapling, skulle det gå att få in mycket gods per kvadratmeter.

Knut Jacobsson, född 1923 och småbrukarson från Hörbytrakten, var civilingenjör från Chalmers och hade drygt fyra års erfarenhet av massproduktion från Asea och Volvo. Under det sista anställningsåret på Volvos metodavdelning för logistik konstruerade han tillsammans med ett par kamrater från Chalmers en handdragen staplare, som blev den lättaste och mest stabila på marknaden. Truckarna, som fick namnet Atlet, såldes med hjälp av direktreklam.

Tillverkningen skedde i Bröderna

Grahns verkstad i Kode 1959–1963, men för övrigt skötte Knut Jacobsson till en början allt i företaget själv från en tvårumslägenhet i centrala Göteborg. Hans fru blev sekreterare, den förste konstruktören anställdes 1959 och den förste säljaren 1963. Efter ett par års tillverkning och försäljning av handdrivna staplare konstruerade man en åkstaplare (där föraren åkte med på trucken) med stabilisatorer, som kunde lyfta ett ton last till drygt fem meters höjd. Åkstaplarna, som började säljas 1961, blev mycket populära. Knut Jacobsson kunde anställa fler personer i företaget och bredda

truckprogrammet. Han använde sig av standardiserade moduler och byggde bara mot kundorder.

## Källered 1964–1972

När verksamheten expanderade blev det ohållbart att sköta företaget från den lilla lägenheten. Efter ett kortare mellanspel i en lokal på Ångpannegatan i Göteborg, kunde man i december 1964 flytta tillverkningen till en nybyggd fabrik på 750 kvadratmeter i Källered. Företaget hade då fjorton anställda, varav tio tjänstemän. Redan 1966 var lokalerna för små, och man hyrde en byggnad intill. Två år

Föreningens medlemmar fick en initierad och mycket intressant visning av fabriken i Mölnlycke av Martin Björkroth, chef för Mitsubishi Logisnext Europe AB. Här vid en låglyftande plattformstruck. Foto: Björn Ohlsson.





Martin Björkroth vid en ståstaplare från 1960-talet, som står vid ingången till produktionslokalerna. Foto: Björn Ohlsson.

senare hade personalen utökats till fyrtio personer, och hösten 1968 var produktionen den fyrdubbla jämfört med 1964.

Varumärket Atlet togs även som firmanamn 1966. Som första företag konstruerade man låglyftande plocktruckar för dagligvarulagren. Det var åktruckar, som sparade många steg för föraren. Därefter följde utvecklingen av höglyftande plocktruckar. Låglyftande truckar frigör bara lasten från körplanet för transport, medan höglyftande truckar har en större lyfthöjd.

Atlet blev marknadsledande under många år när det gällde båda typerna av truckar. För att få upp produktionsvolymerna beslöt man sig för att satsa på skjutstativtruckar i en marknad med hård konkurrens. En skjut-

stativtruck, som är lämplig på lager eftersom den kan användas i smala gångar, har ett teleskopstativ med rörliga delar som kan skjutas fram och tillbaka. Genom att konstruera marknadens första problemfria växellåda för eltruckar 1968, lyckades Atlet redan introduktionsåret ta tjugo procent av den svenska marknaden.

Under de första tio åren etablerades Atlet i flertalet länder i Europa. Åttio procent av tillverkningen gick på export 1972. Knut Jacobssons ursprungliga tanke var att utlandsförsäljningen skulle ske via återförsäljare. Det visade sig dock vara svårt att hitta tillräckligt kvalificerade sådana, varför han startade ett eget säljbolag i England 1969. På fjorton år hade Atlet vuxit till ett företag med hundratalet anställda och

Logisnexts fabrik i Mölnlycke stod klar 1972 och har byggts ut i flera omgångar sedan dess.





en omsättning på sexton miljoner kronor. Man hade egna säljorganisationer i Sverige och England och återförsäljare i det övriga Europa. Säljbolaget i England följdes senare av säljbolag i Tyskland (1976), Frankrike (1986), USA (1988), Holland (1990), Norge (2000), Danmark (2003) och Belgien (2006). Efter ett mångårigt samarbete köpte Atlet 1998 den tyska tillverkaren Lafis, som var specialiserad på små ledtruckar, truckar som manövreras av gående förare. Tillverkningen flyttades till Mölnlycke 2004.

### Mölnlycke 1972–2007

Verksamheten fortsatte att expandera. Efter en investering på tio miljoner kronor, kunde Atlet 1972 flytta in en modern fabriksbyggnad på 7 500 kvadratmeter i Mölnlycke, där det fanns utrymme för en åttadubbling av produktion och kontor. Även de lokalerna blev dock för små redan 1973, och 1975 byggde man därför ut produktionsytan till det dubbla. Utvecklingen av nya truckmodeller fortsatte och 1982 började man utveckla mobila dataterminalsystem, som gav en möjlighet att kontrollera både varornas placering och var det fanns lediga platser på lagerhyllorna. Uppgifterna överfördes trådlöst till en huvuddator.

Knut Jacobsson hade hela tiden tankar på att tillverka ergonomiskt riktiga truckar för att minska belast-

ningsskadorna på förarna. Ett ergonomiprojekt som startade 1988 ledde till en helt ny modell av skjutstativtruck kallad Atlet Tergo®. Genom en vrid- och tippbar stol, en elektronisk miniratt och förbättrad styrservo skulle problemet med belastningsskador vara löst. Med Tergo®, som började säljas 1994, var man först i världen med en truck med styrdator. Atlets kraftiga satsning på produktutveckling under 1990-talet gjorde dem ledande på alla områden.

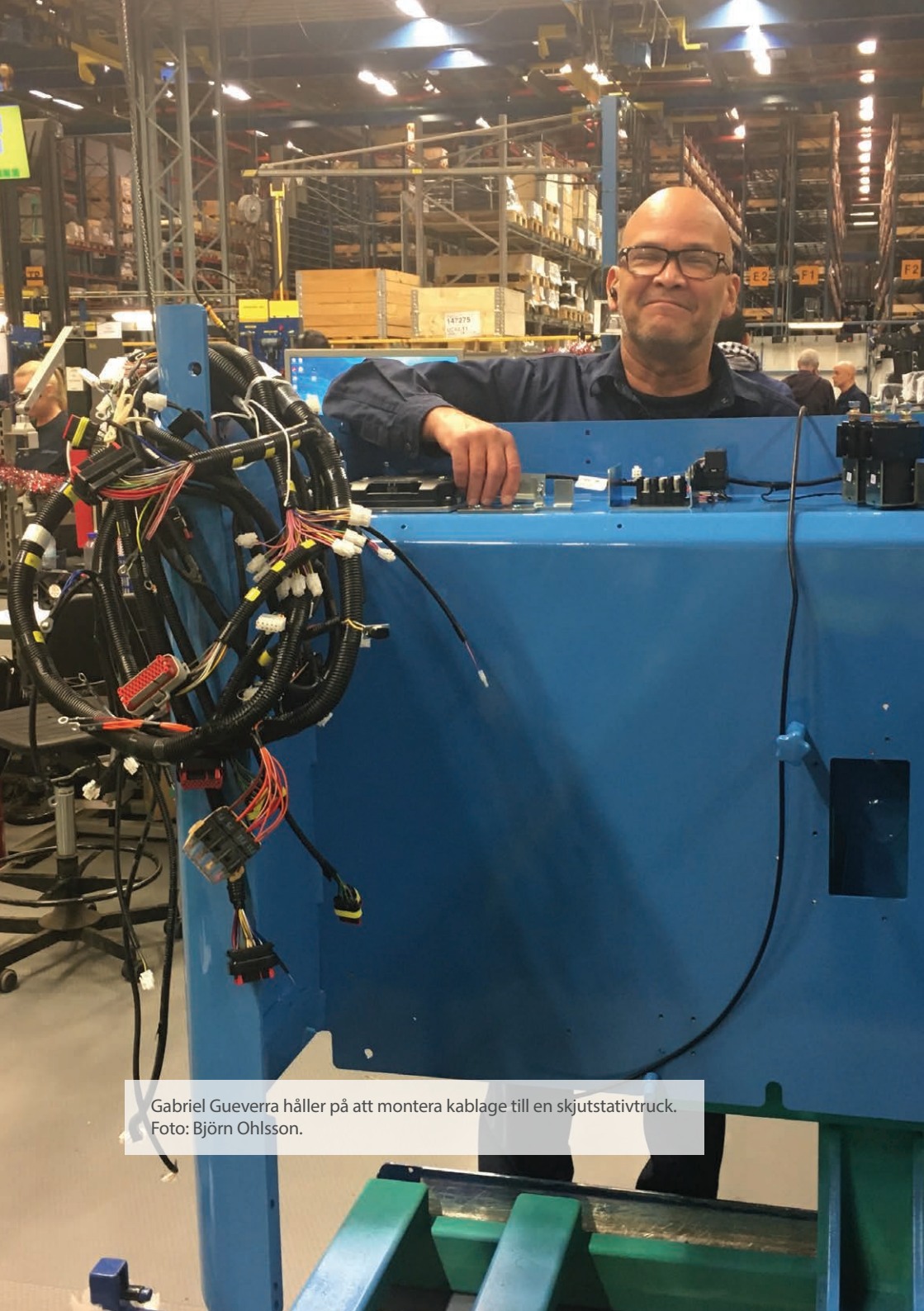
Många företag var intresserade av långtidshyrning av truckar inklusive serviceavtal, så kallat rental. Därför introducerade man 1980 Atlet Hyressystem för finansiering av svenska rentalaffärer, där Atlet ägde och servade kundernas truckar. För finansiering av utländsk leasing startade man 1987 Atlet Leasing.

Knut Jacobssons dotter Marianne Brismar övertog 1995 ansvaret som vd och koncernchef efter sin far, medan Knut Jacobsson blev styrelseordförande. Atlet hade då 800 anställda, tiotalet bolag, försäljning i större delen av världen och en stor verksamhet inom rental service och reservdelar. År 2007 hade Atlet drygt tusen anställda i tio länder och en omsättning på nästan två miljarder kronor. Det var det enda kvarvarande familjeföretaget av någorlunda storlek i branschen i Europa. Atlet hade hela tiden



Fabio Oliviera Santos arbetar med svetsning på Robot 131.  
Foto: Björn Ohlsson.





Gabriel Guevera håller på att montera kablage till en skjutstativtruck.  
Foto: Björn Ohlsson.

expanderat sedan 1958, med undantag av konjunkturedgångarna 1975–1976 och 1992–1993. De enda år man hade haft förluster var 1993–1994.

### **Mölnlycke 2007–2023, nya ägare**

Under slutet av 1900-talet och i början av 2000-talet skedde det stora fusioner mellan olika truckföretag i världen. Trots att Atlet låg på fjärde plats i Europa när det gällde tillverkning av

lagertruckar, var det ett relativt litet företag. De hade haft ett samarbete sedan 2002 med Nissan, som tillverkade motviktstruckar (truckar med en motvikt bakom föraren för att balansera lasten på gafflarna). När Nissan ville komplettera sitt sortiment med lagertruckar, beslöt familjen Jacobsson 2007 att sälja Atlet till Nissan Forklift Trucks, ett dotterbolag till Nissan Motor Company. Tillverkningen av lagertruckar skulle ligga kvar i Mölnlycke.

2012 försvann varumärket Atlet med sin gula färg. Sedan 2022 heter truckarna Mitsubishi och är gröna. Här ses både stå- och sittstaplare. Foto: Björn Ohlsson.





Fem år senare, 2012, köptes Nissan Forklift upp av UniCarriers, som även köpte TCM, ett dotterbolag till Hitachi. Nissans och Hitachis truckverksamheter slogs ihop, och varumärket Atlet ersattes av varumärket UniCarriers 2013. Därefter köpte Mitsubishi Nichiyu Forklift Trucks upp UniCarriers 2016. Företagen slogs ihop till Mitsubishi Logisnext 2017, som blev den tredje största tillverkaren av truckar i världen. Mitsubishi Logisnext Europe BV, baserat i Nederländerna, bildades 2018. Det svenska tillverkande bolaget heter sedan 2020 Mitsubishi Logisnext Europe AB, och är ett helägt dotterbolag till Mitsubishi Logisnext Europe BV. Varumärket UniCarriers (före detta Atlet) byttes ut till Mitsubishi i februari 2022.

Den globala Mitsubishi Logisnext-koncernen, med bas i Kyoto, Japan, är en av världens ledande leverantörer av logistiklösningar med verksamhet i hundra länder och 12 000 anställda. Mitsubishi Logisnext Europe BV har 2 150 anställda, fabriker i sjutton län-

der, tre tillverkningsanläggningar i Sverige, Finland och Spanien, dotterbolag i nio länder och ett stort nätverk av återförsäljare. Mitsubishi Logisnext Europe AB i Mölnlycke är den största tillverkningsenheten i Europa med 300 anställda, en kapacitet på 16 000 enheter per år vid tvåskift och en omsättning på cirka 900 miljoner kronor 2022. Produktionen baseras fortfarande helt på inkommande kundorder.

I juni 2023 meddelade Mitsubishi Logisnext Europe BV, att de planerade att lägga ner fabriken i Mölnlycke i slutet av 2024 och flytta hela produktionen till den finska fabriken. Det drabbar cirka 250 anställda i produktionen, medan cirka 50–60 tjänstemän kommer att arbeta kvar i Mölnlycke med koncernens utvecklingsarbete. Försäljningsbolaget Logisnext Sweden AB, som också ligger i Mölnlycke, berörs inte av nedläggningen.

Elisabeth Ek är styrelsemedlem i Industrihistoria i Väst

## Källor

Jacobsson, Knut, Atlet från noll till ett miljardföretag (Mölnlycke: Atlet, 2008).  
SMS, Truckar, utarbetad av Sveriges Mekanstandardisering, SMS handbok 518: 1987 (Kungälv: Goterna, 1987).  
Årsredovisning, Atlet AB, 1987.  
Årsredovisning, Mitsubishi Logisnext Europe AB, 2021-04-01–2022-03-31.  
<https://logisnext.eu>

## Bli medlem i Industrihistoria i Väst!

Föreningens medlemmar utgörs av myndigheter, institutioner, företag och föreningar som inom regionen arbetar på det industrihistoriska fältet samt enskilda personer med intresse för industrihistoria.

Som medlem bidrar du till vår möjlighet att bilda opinion och sprida kunskap om och intresse för det industrihistoriska arvet. Som medlem kan du vara med och påverka vår verksamhet och lyfta fram frågor som du tycker är angelägna och intressanta. Du får också möjlighet att träffa likasinnade och att lära dig mer om Västsveriges industrihistoria.

Som medlem får du vår medlemstidning med artiklar om industrihistoria och nyheter om vad som är på gång inom vårt ämnesområde. Vidare får du kallelse till våra föreningsmöten samt inbjudan att delta i våra aktiviteter, i form av intressanta föredrag, guidningar, stadsvandringar och studiebesök. Tipsa oss gärna om föreningsaktiviteter och ämnen att ta upp i vår tidning.

Miss inte heller föreningens hemsida. På denna ges bland annat information om föreningens aktiviteter och tillgång till tidigare nummer av medlemstidningen, samt arkiv- och litteraturlänkar.

## Medlemskap

Du blir medlem genom att betala in medlemsavgiften till föreningens plusgiro 126 25 70-3 och skicka e-post eller brev med dina kontaktuppgifter till oss. Årsavgiften för enskilda medlemmar är 150 kr, för ideella föreningar 300 kr och för institutioner, myndigheter och företag 500 kr.



# Industriarv i bild

Eriksberg, Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB, var ett av de tre klassiska varven i Göteborg, tillsammans med Götaverken och Lindholmen. Verksamheten var från början inriktad på olika slags galvaniseringsarbeten. År 1871 startades ett skeppsvarv i anslutning till den mekaniska verkstaden på Hisingen och 1873 levererades det första fartyget, bogserångslupen Aktiv.

I mer än hundra år skulle det sedan byggas fartyg på Eriksberg. Vi gör ett nedslag 1969 via en artikel i Svensk Sjöfarts Tidning. Året betecknades som ett normalår på tröskeln till den kommande perioden med mycket stora fartyg.

Leveranserna detta år uppgick till åtta fartyg, tre för utländska och fem för svenska beställare. Totalt handlade det om 352 825 ton dödvikt. Den gigantiska bockkranen kom på plats. Det första stora lyftet med den rälsgående kranen gjordes i december. Under 1969 tog Eriksberg också i bruk en ny svetsverkstad. Två år senare, 1972, hade varvet 6 000 anställda. Det var den största arbetsstyrkan i Eriksbergs historia.

På bilden ser vi utrustningskajerna med både nybyggen och reparerer. Fartyget i mitten på bilden är ett produkttankfartyg på 15 000 ton dödvikt som levererades till BP tanker Co, London. Nedströms tankern ser man kvarnpipe som användes för leveranser av spannmål till Juvelkvarnen. Längst till höger i bild ser man Eriksbergs huvudkontor. Eriksbergshallen med sin karakteristiska text på tegelfasaden ser man till vänster i bild.

I samband med varvskrisen övertogs Eriksberg av staten. 1979 upphörde all nyproduktion vid varvet. I juni samma år levererades det sista nybygget, tankern Atland till Broströms.

Foto: Göteborgs stadsmuseum/Hjörnearkivet.







[www.industrihistoriaivast.net](http://www.industrihistoriaivast.net)