

Stolthet och fordon

Med förare som höll måttet

Om produktutveckling och tävling som marknadsföring vid Nymans i Uppsala återspeglad i några tidigare anställdas minnen av arbetet under brytningstiden då båtmotorer avlöste de tvåhjuliga fordonen som fabriken huvudprodukt under 1950- och 1960-talen.

Grundkurs ”Industrihistoria - samhällets omvandling”
AK1203 - Vt 2009

Författare: Lennart Göransson
Handledare: Maths Isacson
Datum för ventilering: den 27 maj 2009



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	sid 1
Syfte och avgränsning	2
Metod och material	2
Definitioner och beteckningar av central betydelse	2
Historiskt om Nymans Verkstäders fabrik i Uppsala	2
Den ursprungliga produkten och sedan ...	3
Hoppet om ytterligare försvarsbeställning 1946	3
Crescent - en cykel att vara stolt över	3
Tävlandet som konst och reklam - på cyklar med design	3
Exponenter för en företagskultur	4
Hans Bodin, mc-förare	4
Monark tog över tvåhjulingarna	6
Båtmotorerna	6
Carl-Eric Zander, konstruktör och båtförare	6
Gudrun Waernulf, sekreterare på Nymans reklamavdelning	11
Sammanfattande diskussion	12
Noter	12
Bilaga	15
Käll- och Litteraturförteckning	17

Framsidas ovala foto är från Nymans Vänners hemsida. Det visar en båt försedd med en Crescent 350cc i klass SB, standard. Herrfotot visar Crescentmotorns utvecklare 1961. Främst står övering. Folke Bäcklin och i övrigt står utan angiven ordning. Gösta Stillerud, chefskonstruktör för båtmotorer och gräsklippare, ing. Anders Nylander, chefskonstruktör för cyklar och mopeder, Björn Karlström, formgivare, ing. Ture Åkerfeldt, ing. Eerik Lember, ing. Herbert Larsson, ing. Heinz Pichl, ing. Ernst Lesta, ing. Yngve Fredriksson och från experimentavdelningen: Anders Karlén, Gösta Hodin, Erik "Orsa" Bohlin, Olof Andersson, Ulf Warnicke, Lennart Andersson, Rolf Engström, Nils Granell, Curt Forsström, Lennart Pettersson; Carl-Eric Zander saknas. Bild från StureFoto 1961, ur Jean-Paul Darphins bok "Nymans Verkstäder, cykelgiganten ...", s. 150.

INLEDNING

Det fordonstillverkande verkstadsföretaget Nymans (se definitionerna nedan) i Uppsala, som upphörde 1979 efter några decennier av strukturförändringar och fusioner, har en historia som innehåller mycket av det som kan kallas den högindustriella epokens typiska kännetecken.¹⁾ Förändringarna i sätten att färdas är också en av de viktigaste förändringsprocesserna i samhällsomvandlingen under 1900-talet. I tidigare anställdas minnen och i litteratur, tidningsartiklar och annonser framträder bilden av ett initiativrikt företag med utvecklingsförmåga.²⁾

Ofta har företagets produkter och olika tävlingsframgångar stått i centrum i den officiella bilden liksom den väldesignade reklamen har gjort.³⁾ Jag har valt att främst redovisa hur företagets historia avspeglar sig i några tidigare anställdas minnen av arbetet och i deras ansvarstagande i den rådande företagskulturen, vilket jag i likhet med många

uppsalabor vill kalla "nymansandan". Något av den andans reflexer utåt mot det offentliga genom äldre tidningsklipp, bildmaterial och glimtar ur reklamproduktionen kompletterar intervjupersonernas berättande.

Tävlingsförarna uppnådde ett lokalt kändisskap och ofta också ett nationellt sådant inom idrotten. I flera fall blev förare internationellt kända.⁴⁾ Produktutveckling, tävlingsverksamhet och marknadsföring blev mycket tätt förbundna under Nymans sista decennier och de blev även varandras ömsesidiga förutsättningar. Detta kommer till uttryck i intervjuerna.

Syfte och avgränsning

Huvudavsikten är att redovisa några minnen från produktutveckling, tävlingar och marknadsföring under företagets brytningstid från 1950-talets början och till 1960-talets slut. Huvudvikten läggs vid några enstaka aktörers minnen av sin "upplevda verklighet" i arbetet.

I Jean-Paul Darphins bok om "Nymans Verkstäder - cykelgiganten i lärodomsstaden Uppsala" ges en beskrivning av företagets rationaliseringsverksamhet, teknikutveckling, finansieringsproblematik, försäljningsverksamhet och marknadsföring samt av personalpolitiken och av olika sociala aspekter på företaget. Mycket av detta faller utom ramen för uppsatsen. Däremot har Darphins bok utgjort ett stöd vid skisserandet av den nödvändiga historiska ram inom vilken de individuella upplevelserna skedde. Uppsatsens huvuddel rör två för "nymansandan" representativa tävlingsförare och deras dubbelroll som viktiga personer i företagets marknadsföring. De icke redovisade intervjuerna har tjänat som kunskapsuppbyggande och gett underlag till avgränsning och fokusering men också till reflektioner. Nymans teknikhistoria är alltså inte i huvudfokus utan mera ett upplevelsernas "scengolv". Tävlanternas tradition ska ses som den "väg" där mc- och båtförare for vidare framåt.

Metod och material

Bandinspelade intervjuer har gjorts med nio tidigare anställda hos Nymans. Tyvärr har lång tid gått sedan verksamheten upphörde och många av de då anställda finns inte längre kvar. De som har minnen blir allt färre. De flesta reklamverksamma personerna är idag borta, vilket mycket har begränsat möjligheten att skildra den direkta ledningen av reklamverksamheten inifrån. Några reklammotiv finns dock med som exempel.

Hur upplevde de intervjuade sin roll i produktutvecklingen och som indirekta medverkande i marknadsföringen? Hur påverkade den offentliga uppmärksamheten? "Hur gick det till?" och "Vad var din insats i det som skedde?" Det är frågor som samtalen har kretsat kring. Citat har fått dominera för att det personliga ska komma till uttryck. På en del ställen har jag lagt in /stödord/ i citaten för att underlätta läsningen. Intervjuerna är 1-2 timmar långa. Telefonsamtal och brevväxling har kompletterat.

Ett av dragen i marknadsföringen var att man sökte anknytning till kända personer. Av tids- och utrymmesskäl har jag begränsat mig till några korta noteringar om detta. Detsamma gäller för reklamexemplen i bilagan. De ska ses som nödvändiga kompletteringar och som en del av företagsandans förutsättningar.

Arkivmaterial har studerats liksom några hemsidor. Äldre tidningsartiklar och reklammaterial från Nymans är andra använda källor liksom industrihistorisk litteratur och uppgifter hos Föreningen Nymans Vänner.

Definitioner och beteckningar av central betydelse

"Den högindustriella perioden". Syftar på tiden från 1930-talet och ett 50-tal år framåt.

"Nymans". Används genomgående om verksamheten i uppsalafabriken från Nymans Verkstäders epok fram till att Volvo Penta övertog den nya produktionsplatsen på Boländerna 1973. Alternativt används förkortningen NV.

"Brytningstiden för Nymans". Då mc- och cykelmarknaderna krympte under perioden kring år 1960.

"Nymanbolagen". Tiden från den sammanslagning med andra företag som innebar ny bolagskonstruktion 1947.

"Monark-Crescentkoncernen" och "MCB". Avser tiden från 1960 och fram till 1973.

"Volvo Penta". Beteckning på Volvokoncernens båtmotorfabrik i Uppsala, förvärvad från MCB 1973. Ingick i Volvo Bergslagsverken, ett dotterbolag till Volvo. Nedlades 1979 och resterna övertogs av ett mindre verkstadsföretag.

Historiskt om Nymans Verkstäders fabrik i Uppsala

Företaget var i mitten av 1900-talet den största industriarbetsplatsen i Uppsala. Cykelepokens tävlingsframgångar innebar att märken som Hermes och Crescent satt djupt i människors medvetande inte bara i Uppsala utan också utanför Sveriges gränser. I arbetet med efterföljande produkter fortsatte och utvecklade Nymans sitt kreativa sätt att "färdas" på marknaden. Företagets produktionsplats i Uppsala kom dock efter en kedja av fusioner och samarbetsavtal att förlora sin länge dominerande ställning som tillverkare av tvåhjuliga fordon. Båtmotorepoken blev en ytterligare höjdpunkt men samtidigt en slutfas.¹⁾ Volvos inträde och därefter utträde ur verksamheten lämnade bara kvar en viss legotillverkning som såldes till ett mindre verkstadsföretag, vilket även det har gått ur tiden.²⁾ Flera av de produkter som utvecklades i uppsalafabriken har dock blivit fortsatt värdefulla efter det övertagande som skett från andra industriföretags sida.³⁾ Företagskulturen och ansvarstagandet som präglade Nymans anställda har ofta omnämnts och denna avspeglas också i attityderna i f. d. anställdas berättelser.

Den ursprungliga produkten och sedan ...

Cykeln var till en början en hantverksprodukt som tillverkades på en rad orter i landet i liten skala. I Uppsala framställdes cyklar på bland annat Bröderna Nymans finmekaniska verkstad mitt i dåvarande stadskärnan med en blygsam början på 1880-talet. Efter ett par decennier med växlande framgångar kom cykelproduktionen att bli alltmer storskalig fast då i kv. Noatun i stadens dåvarande utkant. I mitten av 1900-talet var Nymans också största cykeltillverkare i norra Europa, snäppet före Monark i Varberg. Under 1950-talet uppgick till slut antalet anställda i dåvarande Nymanbolagen till 1.500 varav cirka 1.200 i Uppsala. Det var ett resultat av samgåenden med andra cykelföretag som till exempel Wiklunds och Lindblads i Stockholm. Den 25 februari 1958 tillverkades det 4-miljonte fordonet i fabriken och till slut den 12 mars 1963 tillverkades den sista crescent-cykeln.¹⁾

Efter cyklarna kom successivt i några etapper motorcyklar, mopeder, motorsågar, trädgårdsmaskiner, diskmaskiner och slutligen båtmotorer i blickpunkten. Under Andra världskriget hade tillverkats granater till försvaret. Bland legoprodukterna blev komponenter till Volvo och SAAB med tiden viktiga.²⁾

Hoppet om ytterligare försvarsbeställning 1946

I branta sluttningar vid Gamla Uppsala visade Nymans år 1946 sitt förslag till motorcykel med sidovagn för armén. De inbjudna var följande, inklusive den motorkunnige och intresserade Prins Bertil: 21 högre officerare, 4 tekniker, 13 journalister, 7 ämbetsmän, 2 kommunalpolitiker, 2 polisföreträdare, 2 läkare, 8 företagsledare, 2 bankdirektörer, 2 kyrkliga företrädare och 1 advokat, summa 65 personer.¹⁾ Prins Bertil med flera kunniga var nöjda med provet.

"Uppsalatillverkad armémotorcykel vann sakkunnigas gillande. Intressant demonstration av nykonstruerad militärvagn på Tunåsen" skrev UNT.²⁾ Dock uteblev beställningen och man nöjde sig med de gängse mc-modellerna. Projekteringskostnaden uppgick till 350.000 kronor och arbetet sträckte sig över flera år.^{3) 4)}

Crescent - en cykel att vara stolt över

Redan från början fäste Nymans stor vikt vid reklam. Men också andra, till exempel konkurrenten Lindblads i Stockholm gjorde så. En av Lindblads omsorgsfulla annonsutformningar ser ut som följande: Överst visas en vacker skulptur, så en rubrik *"Innan mästaren signerar sitt verk"* med en beskrivning av kvalitetskontrollen av Crescent, *"en cykel som ni kommer att hålla av och vara stolt över"* och under ett foto av en Crescent. Två år senare slogs företagen ihop. Crescent övertog av Nymans och efterträdde senare Hermes som huvudprodukt.¹⁾

Tävlandet som konst och reklam - på cyklar med design

En förgrundsgestalt för tävlingscyklisterna var den legendariske danske cyklisten Frode Sörensen. Efter sin internationella karriär var han anställd som Nymans tävlingsledare åren 1948-60.

"...Ju bättre maskinen passar dig ju större chanser att nå goda resultat, du skall måttbeställa precis som hos en skräddare och välja det bästa för att anamma det rätta..."

...fötterna skall placeras rakt på pedalerna, det ger bästa kraften... Klacken skall aldrig föras neråt, innan du når ner till den s. k. dödpunkten vippar du täspetsen ytterligare neråt för att med en vippning bakåt 'smeka' foten över dödpunkten... hela åkningen måste bli rytmisk och välkomponerad som en Straussvals...

... Hushålla ... med krafterna, låt dig inte luras att dra för långt, håll också ett öga på den som bryter sig ur - det kan vara ett "blåbär" som handlar på order ...¹⁾

Sedan Harry Snell från Borås erövrat VM-guld 1948 nämndes Crescent som "Världsmästarcykeln". Som markering tillfördes ett pepitarutigt mönster på cykelramen, en association till målflaggan. Den orange färgade cykeln med de fem olympiska färgererna i dekoren och de gula tröjorna på Nymans tävlande var också identitetsskapande attribut.²⁾ Detta verkade säkert förstärkande på den anda som präglade företaget och personalen. Det var mycket vanligt till exempel att anställda köpte Nymans cyklar.

Tävlandet var allmänt i cykelbranschen ända sedan tidigt 1900-tal. Motorcykeltävlingar och båtracing följde senare samma mönster.³⁾ Som en viktig del av marknadsföringen hade Nymans under hela 1900-talet ett stort antal framgångsrika och med tiden internationellt kända sportstjärnor, av vilka många var anställda. Tillsammans med den mindre cykelfabriken Fram, som även den höll ett stall med tävlingsförare på cykel, skapades på 1960-talet en grund för Uppsalas epitet "Sveriges Cykelstad".⁴⁾

Som andra företag experimenterade Nymans med nya, alltmer rationella tillverkningsmetoder, med nya material och med design. Omvärldsprocesser som förändring i lagar och regler, billigare importprodukter, en med tiden mättad marknad för cyklar och bilismens expansion i förening med bättre inkomstlägen för de flesta medborgare skapade nya efterfrågemönster. Allt större utvecklingskostnader och kapitaltillgångar krävdes för att ge vinster.⁵⁾ Tävlingsförarnas roll var dubbel. Dels fick de under hårda förhållanden testa nya fordon och medverka till förbättringar. Dels blev de reklamskyltar genom sina tävlingsresultat.⁶⁾ Men även externa, kända personer förekom som inslag i PR-arbetet: skönhetsstävlande damer,⁷⁾ kulturarbetare⁸⁾ och kungligheter.⁹⁾

Exponenter för en företagskultur

Flera metallarbetare, bland andra klubbordföranden Göte Wallin,¹⁾ som också var ordförande i LO:s samorganisation i Uppsala, FCO, deltog i kommunalpolitiken. Nymanbolagens VD Gustaf Grahn var länge ordförande i Uppsala Stadsteaters styrelse och hade också många andra sociala plikter och ansvar.²⁾

I en skrift som utgavs av den 10-årsjubilerande Företagsnämnden i Nymans anger Gustaf Grahn en ton som kan ses som ett uttryck för det som många kallat "nymansandan": *"Man har på allt flera håll inom vårt lands näringsliv fått kännning av den åtstramning av konjunkturen som kommit det sista året... Tvåhjulsmarknaden har ju sedan flera år svårt trängts av bl. a. bilismen.... Problem kommer emellertid inte att saknas och endast genom ett gott samarbete mellan alla dem som arbetar i vårt företag kommer de att kunna lösas. Det är bl. a. som ett viktigt hjälpmedel härvidlag, som jag betraktar vår företagsnämnd, i vilken vi de gångna tio åren haft en utmärkt form för samverkan."*

I samma publikation uttalar sig Charles Forsell, metallklubbens dåvarande ordförande: *"...Vi är med och diskuterar hur företaget skall skötas ... Ju bättre ekonomi ett företag har desto större trygghet ger det oss anställda. Och i ett stabilt företag är det ... lättare att göra anspråk på en förtjänsthöjning ..."*³⁾

Stadens på 50-talet främste politiker, Tycho Hedén (s), brukade enligt äldre socialdemokraters minne, ställa frågan i Arbetarekommunens ledning: "Har ni talat med pojarna på Nymans?" när det gällde att förbereda större beslut i Drätselkammaren.⁴⁾

Hans Bodin, mc-förare

Hans är född den 12 augusti 1928 och bodde som liten i Tobo bruk i Norduppland där fadern var murare. Efter en tids arbetslöshet flyttade familjen 1930 till Årsta i Uppsalas utkant.

"Jag fick inte börja som murare, sa farsan. Jag började som springpojke i en speceriaffär. Sedan skulle jag få komma in och bli biträde. Men då sade jag upp mig och åkte ner till Uppsala Bil & Gummi på Storgatan och frågade om jag kunde få anställning. ... Det gick bra. Sedan kom jobb på Esso-macken på Bangårdsgatan med Åke Eriksson som bas. Han var med i SMK Uppsala.¹⁾ I och med det vart det kontakt med ... motorcyklar och grejer.

Sedan fick jag låna en cykel, en Puch 125:a av en kille. Och så en söndag sa farsan, 'va ska du göra för nå'nting?' Jag ska åka ner på Vaksala torg och titta för SMK kör en tävling ... jag ska åka runt och titta lite, hur dom åker. Och det vart ju det, att när jag kom ner där, Harry Wallin, gamla glasmästarn, han skötte start och grejer. 'Hörru' Hasse, du ska åka!' sa han.

På morron efter sa farsan, 'ja, jag ser att du var ute och åkte motorcykel igår. Det står i tidningen, Hans Bodin etta' sa han. Då sa morsan, 'det där håller du inte på med!' Jag skulle prova bara, sa jag."

Den klubb Hans kom att tävla för var SMK Uppsala där några av nymansförarna var med då. De övriga var med i UMCK. I tävlingar framträdde de anställda tillsammans som NV:s fabrikslag och körde på NV-tillverkade fordon. År 1953 den 22 augusti blev Hans anställd på Nymans. Några tävlingar med Puch 125 bidrog säkert. Då fick han istället en DKW, en "Rödmyra 125:a".²⁾ Och han började åka på den.

Hans berättar, att Nymans servicechef Arthur Lundgren,³⁾ som var chef för bolagets tävlande motorcyklister, hade ringt upp och frågat om han var intresserad. Hans var lite av mekaniker och ville få skruva och arbeta med mekaniska saker som han gjort hemma på gården förut, och med lastbilar och personbilar på jobbet. Någon verkstadsutbildning före det praktiska hos Nymans, det hade inte Hans. Och några direkta förärförebilder hade han inte heller.

"Sedan vart det 'kåsor' och det.⁴⁾ Det visade sig att stora tävlingar, längre sträckor, där trivdes jag. Korta sträckor det gillade inte jag. Så jag har åkt tio novemberkåsor och jag har brutit en av dom. I och med att jag bröt en så fick jag inte komma med i 'Kåsa-klubben' - för det måste man ha gjort minst tio. Jag har två femteplaceringar som bäst, -53 och -54, och -54 vann jag också Midvinterpokalen i Strängnäs ...

... /då var det/ minus 27 grader kallt, när vi startade på morronen. Jag körde med tratt.⁵⁾ Hade inte glasögon. De som hade glasögon dom hade ju halsdukar lindade och dom som inte hade det, dom kylde kinderna. Då var det en gräns som hette 27 grader som man inte skulle få starta i. Men dom tyckte det att det skulle sjunka så att det skulle bli varmare fram på dan. Men det vart inte det. Det började blåsa ... utav sjutton också."

Han säger att ungefär 15 NV-förare var anställda då. "Guld-Elon" Forsberg, Hasse Andersson, Gunnar Johansson, "Mörten" Söderlund, "Stickan" Bernström, Göran "Musse" Jansson, Ebbe Nilsson och en som hette Gustavsson med flera var det.⁶⁾ De fick ut två tävlingscyklar per år att slita på. Det ingick i jobbet. Arthur Lundgren delade ut cyklarna.

"Jag har åkt sju stycken sexdagarslopp.⁷⁾ Där tog jag två guld, två silver, två brons och bröt en gång. Då körde jag in i ett stenröse för att rädda en gubbe som kom och sprang ut på vägen. ... jag åkte på en sådan där sprängsten som låg upplagd. Jag flög över alltihopa som tur var /skrattar/ men framgaffeln satt ini motorn. Det var ingenting att göra åt. Det var i Växjö...."

Det där talade han inte om för sina föräldrar, medger han skrattande.

”Midvinter -54/-55 ... Då körde jag ikull. Man hade skidor när man åkte på vintern. Dom stog lite snedställda så här, i lite vinkel /visar/. När man kom och svängde så tröck man ner ytterskidan och sedan bromsade man opp, när man skulle svänga. Men så hade jag fått en smäll på den skidan så den var vickad åt det här hållet. ... och jag gick på skallen med cykeln och allt. När jag reste mig opp då hade kulan här slagits ur så armen hängde och slängde. Jag fick opp cykeln. Efter mycket om och men fick jag igång cykeln med en hand. Och fick sparka i växeln och gasa till. Bakhjulet slirade som tur var, för det var halt. Hade det varit torrt hade det inte gått. När jag kom till kontrollen så tar jag upp tidkortet, sparkar ur växeln lite försiktigt, lämnar tidkortet till killen. Och när han kommer tillbaka och jag hade stoppat tidkortet i fickan på jackan, då sa han, 'du kan ju inte fäsen fortsätta, armen hänger ju här nere'. Ja, sa jag men det är ingen fara, känn på kopplingen hur lätt den går.... Och då sparkade jag i växeln och for.

När jag kom in till kontrollen vid målet så stod Harry Larsson där, generalen för alla Hedemora TT.⁸⁾ 'Vad har du gjort?' sa han. 'Armen hänger här, kulan ligger nedanför. Vi ska skära upp jackan så du kommer av med den!'. Du skär inte sönder min jacka! Nu tar vi bort den här armen först, sa jag. Sedan trär vi ner den där efteråt.”

Ställen som förarna hade, de gick på hela 1.000-1.200 kronor då år 1955. Men det stod företaget för.

”Jag fick ur armen och så vart det bil till sjukhuset. Och där vart jag opererad. När jag vaknade, sa läkaren, 'vet du var du är någonstans?' Ja, Örebro lasarett. Vad är klockan? Jag ska på prisutdelning klockan fem. Då satt armen så här /visar/. ... vi vann lagmärket då. Hasse Andersson, Gunnar och jag. Så nog har man plågats allt. Men det där skulle dom inte göra idag heller. ... vid ett gärde där det var så här mycket snö /måttar/ då sitter jag och gasar. Jag skrek åt killarna framför 'Ur spår!' ... Det gick sakta så in i helvete ... Jag gick ut på sidan i den djupa snön och gick förbi dom, åkte ifrån dom. 'Fan va du var vild!' sa killarna, när dom kom i mål. Jag körde ju med en hand. ... Märkeslaget måste vi ju rädda, sa jag. Vi vann över Monark och Husqvarna då.”

Hans minns att det brukade stå om tävlingarna i tidningarna och folk hemma följde med och läste. Men han beklagar att han inte sparar alla tidningsartiklar som skrevs.

”Det hade varit roligt att ha idag. Tidningen Racing har jag kvar hemma ... där det stod mycket om en annan då efter några tävlingar. Vi hade inte dubb som idag. Dom som åker kåsor och i skogen, dom har dubbar som är så här långa, vet du. Det existerade inte då. Det var bara att halka fram.”

Hans föräldrar hade hjärtat i halsgropen så efter tävlingarna ringde han alltid hem till dem. Chefen, Artur Lundgren, styrde över vilka som skulle åka i tävlingarna av de anställda förarna. Så här berättar Hans om när han var uttagen som reserv till ett lopp i England:

”Gunnar Johansson skulle åka men låg i lumpen då. Dom visste inte om han skulle få ledigt. Men så kommer han kl 3 på natten till England och startar kl 7 på morronen. I sixdays som det heter. ... fick jag åka dan före på banan dom skulle åka ... Och kollade. Så hade jag genomgång med killarna och visade hur det var med besvärligheter.... Där var det så na där varvlopp inlagda. ... på ett flygfält. Där åkte jag på banan några varv och tog tid. Då visade det sig att ... det kom killar ut från en hangar som låg på sidan där. Och skrek att jag skulle försvinna därifrån. Så ... talade jag om varvtiden ... /för kompisarna/.”

Deras konkurrenter körde monark- och husqvarnacyklar.⁹⁾ Det var status att komma med svenska cyklar, säger Hans och berättar att ett år så hade de DKW-motor med märket synligt på sina NV-motorcyklar. Men de slipade bort dem så det skulle se ut som helsvenska fordon. Utomlands var engelska, tyska och italienska förare deras konkurrenter. Ett tag gick Gunnar Johansson över och körde Java för en tjeckisk cykelfabrik. Det var mest på motocross.

NV-förarna fick gå kurser som leddes av Arthur Lundgren. Hans visar stolt ett fint NV-märke som man fick tillsammans med kursbevis.

”Vi hade fin sammanhållning allihopa, det var ingen som ville vara kung eller så.”

Hans läser ur ett gammalt tävlingsprotokoll som finns i Nymans Vänners samlingar:

”... i 250-kubiksklassen fick Hans Bodin, Gunnar Johansson, Elon Forsberg (lag), Karl-Erik Sjöblom (senior) och Bengt Fröbom (junior), guldmedaljer. Det var från sexdagars 1955 det.

Vi hade egna mekaniker och en motorcykelverkstad nere här på fabriken, och det var Elon Forsberg, 'Mörten' Söderlund och 'Becke' Fröbom som skötte om den. Men Gunnar Johansson och Bill Nilsson, när dom hade gjort i ordning cyklarna på verksta'n så ville dom ha ner dom till Suttungs gränd /serviceavdelningen/ till mig för att jag skulle ställa in tändningen på dom. 'Men det är inte så jävla noga' sa Elon Forsberg. Det är noga, sa jag, att tändningen står rätt. Annars kan du bränna kolvar och allt.”

När man körde långa sträckor som Hans gjorde, var det extra viktigt att tändningen stod rätt.

”En gång jag inte hade ställt in tändningen, då bröt både Gunnar Johansson och Bill Nilsson. Det brände hål i kolven för tändningen stod fel.”

Hans fick också sysslan att sköta servicetjänster åt sektionen ”Hem och trädgård”, som gjorde gräsklippare och diskmaskiner. Även då måste han resa mycket. Men han var väldigt noga med att ta ut semester. Och inte heller hade han skjutit på sitt bröllop fast det kolliderat med datumet för en Novemberkåsa. Arbetstidsreglerna var dock rörliga. Något 7 till 4 jobb hade han inte. Kraven på förarna var hårda och de fick bjuda till för äran, för NV och kamraterna. På fritiden spelade han både bandy och fotboll med Almtuna IS till han var 50 år.

”... i Sjuhäradsstrosfén. Jag var med i ett lag och då åkte jag Sachs 150. Där höll inte krysskilarna på motordrevet så jag fick stup i ett stanna och skruva bort ytterkåpan, skruva loss muttern och sätta dit en ny låsgrej. Jag vet inte hur många gånger ... Och då jagade han mig Arthur Lundgren, gosse. Mellan alla jävla ... gav mig råd och allting och jag kom i mål och vi vann före Monark, fast jag hade legat och skruva så. ...”

Så gick även motorcykeleran mot sitt slut. Företaget hade också provat olika möjligheter att fortsätta både med cyklar och motorcyklar. Hans minns att när Bambinocyklarna för barn kom 1956 så ville Nymansbolagen ha något som riktigt slog i reklamen. Då blev det Kalle Anka-serier. Knattarna kom med där och så ritade man in de vuxna, Kalle, Jocke och Kajsa som kom på större cyklar. Fyra häften blev det. Malmros Reklambyrå avtalade med Walt Disney-bolaget om detta. Det kostade pengar. Sedan ordnades en svensk tecknare.¹⁰⁾

”Ingen hade gjort så förut. Antingen var det 3.000 eller 5.000 kronor det kostade. Jag vet inte säkert.”

År 1962 tog Monark över definitivt efter något års förhandlande. Då hade Nymans slutat med tävlingarna. Det var inte alls roligt, minns Hans och läser vidare i en pärm där Föreningen Nymans Vänner samlat en historik över NV-tiden:

”Ja, jag fick ... frågan igår. ’Varför slutade vi göra motorcyklar?’ Här står det: ’En kraftig och långtgående tillbakagång för motorcykelförsäljningen i Sverige samt sammanslagningen med Monark medförde att motorcykel tillverkningen lades ner i början av 1960-talet ... Även idag år 2000 finns mer än 1.500 NV-motorcyklar inregistrerade hos Vägverket.”

Hans visar på en bild av en NV 40 Royal Bullet. En fyrtaktare på 350 kubik. Och berättar att den legendariske föraren Erik Orsa-Bohlin¹¹⁾ åkte på den i många sexdagarslopp. Ingen annan fick tävla på den. Bilismen bredde ut sig. Och mc-epoken gick mot sitt slut. På frågan hur man tänkte sig framtiden, svarar Hans att det var bara att hänga med. Cyklar och mopeder kom till Varberg och Husqvarna tog motorsågarna. Bara båtmotorsektionen, ”Hem och trädgård” och legotillverkningar för bilindustrin var kvar i mitten av 60-talet.¹²⁾

Hans var anställd i 26 år fram till 1979. Men guldklocka, det hade man avskaffat. Då var han 51 år och köpte en cykelfirma uppe i Salabackar. Den drev han i 19 år och är nu snart 81 år. Han var med och bildade Föreningen Nymans Vänner 1996 och är med i styrelsen och bland annat visningsvärd för föremålsutställningen i före detta Nymansfastigheten i kv. Noatun, som idag är kontoriserad. Föreningen har växt. Inte bara uppsalabor är med. Även utrikes finns medlemmar. Många hundra är anslutna nu. Man träffas och byter och vårdar minnen och reservdelar.

Monark tog över tvåhjulningarna

Verkstadsföretagets glansperiod hade krävt omfattande investeringar. Efterföljande försäljningstoppar men också nyemissioner av aktier täckte länge dessa. Fusioner med andra cykelproducenter sågs redan före 1950-talet som nödvändiga och hade gjort fabriken till den största tillverkaren i norra Europa då Nymansbolagen skapades. Produktbytesaffären med Husqvarna AB och att AB Monark i Varberg trädde in som kapitalstark partner år 1960 innebar konsekvenser vid 1960-talets början. En koncern kom till där Varbergfabriken tog hand om tvåhjulningarna. Uppsala- fabriken stolthet, Crescent och NV-motorcyklarna var förlorade.¹⁾

Båtmotorerna

Båtmotorerna blev ny huvuduppgift för fabriken vid uppgörelsen med Monark. Glansen från den långa rad av ”cykelhjältar” och ”motorcykelstjärnor” som gjort fabriken känd även internationellt levde dock länge kvar. Ledningen och de anställda hoppades att med uppfinningsrikedom och kvalitetsarbete så skulle även båttracing få samma roll som de tvåhjuliga fordonen. Och det började bra.

En sällsynt stark serie av tävlingsframgångar gav skjuts åt inte bara hemmaförsäljningen utan också goda exportframgångar. Men nya satsningar krävde nya pengar om de amerikanska och japanska konkurrenterna skulle övervinnas. Volvokoncernen köpte 1973 den mest vitala delen av den kvarvarande produktionen i den då MCB-ägda fabriken, tillverkningen av utombordsmotorer. Men redan i december 1979 lades båtmotorverksamheten ned. Och Volvo sålde resterna av företaget och den ärorika tiden var över. ”Cykelstaden Uppsala” hann inte bli ”Båtmotorernas stad”. Volvos strategi höll inte för fabriken. Men Nymans mänskliga reklampelare, tävlingsförarna, hade hållit måttet, liksom de kreativa produktutvecklarna hade gjort.¹⁾

Carl-Eric Zander, konstruktör och båtförare, berättar

Carl-Eric Zander är född den 20 februari 1940 och växte upp bara ett par kvarter från dåvarande Nymansfabriken i kv. Noatun i Uppsalas östra utkant. Fadern arbetade på cykelmonteringen där.

”Han sa att jag tycker inte du ska börja på Nymans. Men ... jag hade en äldre bror som låg lite före i tiden så fanns det några slantar, så gick det till honom. Det var naturligt så. Men ...man kunde få en utbildning på

Nymans. Man hade en lärlingsskola. ...Det måste varit 1955... Så kom jag in på den... Man fick lära sig en massa saker från grunden om ... fabriken och ...Man räknade ut omkretsen på runda saker och allt sånt här. Och jag tyckte det där var roligt. Och har det där från pappa att jag var ganska praktisk. ... Det kanske låter lite skrytit men jag fick faktiskt högsta betyg. ”

Carl-Eric erbjöds arbete på utvecklingsavdelningen. Det var inte i linje med faderns önskan.

”...det var få som kom från lärlingsskolan dit.... Anders Karlén, han var chef ... Där fanns människor som kunde olika saker. ... en person som jag kom att fråga ut ... Det var Erik Orsa-Bohlin. ... Han höll på med mycket udda saker där. Mycket med motorer. Och jag hade ju läst om det där hur det var att cykla. Och jag försökte fråga honom hur var det att cykla sexdagars.¹⁾ ’Äh’, sa han, ’det var inget märkvärdigt’. Jag kom på mig själv senare, att jag sa likadant. Jag tror det ligger lite i idrottsmän /-s natur/ som kommit någonstans, att man tycker att man... /och / hälften är tur också. Men han kunde lära ut ...

Orsas sista jobb, det var att ... utveckla motorsågen²⁾ som sedermera kom ... i andra händer. I Husqvarna då. Men ... det krävde att man testade den där noga ... ibland gjorde han det i skogen hemma i Orsa.

... det var högt i tak på experimentverkstan. Anders Karlén, han kunde komma med en skiss. Han var väldigt duktig på att rita och så sa han, hör du du, släpp vad du har. Jag vet att det inte går men det är ini helvete bråttom. Det var ungefär så det gick till under alla år.

...på experimentverkstan så fanns det ju inga ritningar i begynnelsen. Om man ville ha en motorsåg .. så var det någon som började på den. Sedan när man kom en bit så började man rita på den.

Man tittade naturligtvis på det som fanns på marknaden. ...dom som var på experimentverkstan kunde väldigt mycket rent praktiskt och ... dom började göra lite prototyper och sedan när den första prototypen var ute och studerad då så kunde man göra riktiga ritningar och så tog man fram då slutprodukten. ... det var ett unikt gäng som jobbade där. Jag vet inte hur dom hade samlat ihop dom men alla var händiga och väldigt duktiga.

... dels Anders Karlén och så en som kunde svarva och någon som kunde bygga ramar till exempel, böja runda rör så att det började bli en cykel ... Vi var åtta eller nio stycken ... var och en hade sin specialitet.³⁾

... först så kom en slags beställning från huvudkontoret ... då fick man börja se sig om hur man skulle göra ... motorn var mest komplicerad. Och det skulle inte löna sig i början att ha en egen motor. Utan då var man ut ... och såg var man kunde köpa ... mest i Tyskland, där Fichtel & Sachs fanns och DKW⁴⁾ ...så kunde man bygga en ram och lite finesser runtomkring.

Man valde ju motor utifrån storleksordning som ... Var det en 125:a så var det till en motorcykel som inte skulle gå så långa sträckor. Folk skulle åka till jobbet ... då gör vi en ram till den. Så kanske de ville ha en pakethållare ... då hade man matsäck med. ...

...det fanns ett produktlag på Nymans där man träffades ... hos /VD/ Gustaf Grahn ... också försäljarna med ...kunskap om vad kunderna ville ha och sedan fick det där produktrådet ... bestämma att vi tar fram en motorcykel, det tycks finnas marknad för det. På ett sånt här företag är det ofta så att VD är inte tekniker utan kan ekonomi och ledarskap och annat.... så fick teknikerna säga att det här skulle vi kunna göra.

...på 50-talet började man inse att man kunde göra reklam med produkterna. Att tävla på cykel, det tog man upp väldigt tidigt. Fick man många segrar så sålde man mycket Hermes. de yngre /ville längre tillbaka/ ha Hermes. ... senare kom Crescent ...

...på experimentverkstan var ingenting omöjligt.... vi hade alltid ett eget objekt. Till exempel Orsa-Bohlin som höll på med motorcyklar under en lång period, kunde ju senare hjälpa till och ge tips när mopeden kom till. Då kunde Anders Nylander som ritade mopederna ...prata med Orsa om ... hållfasthet. Och finns det några leverantörer som har någonting vi kan använda på en moped? Vi gjorde ju inte allt till produkterna på Nymans. ...Och så satte man ett eget namn på det för att dölja. ...sedan såg man att vi kan göra mera pengar om ... /det är vi som/ ... gör grejer till dom ... så köpte man då maskiner och anställde folk ... ”

Genom verkstadstester, provkörning och till slut tävlingar utrönade man om fordonet skulle hålla. Carl-Eric tror inte att det fanns någon plan inom bolaget för hur man skulle klara utvecklingen. Det kom upp en ide och så försökte man genomföra den. Ta till exempel en gräsklippare. Det krävdes en stor plåtpress för att kunna göra en överdel till en sådan, och det hade man inte. Det var billigare att köpa en färdig överdel av någon som hade en press.

”... när det gällde mindre saker så gjorde vi det själva... det hängde mest på om det fanns pengar att köpa maskiner och om dom skulle betala sig ... hälften av dom grejer som fanns inom fordonen, det var inköpta saker. Speciellt när det gällde motorer. ...när vi kommer längre fram i tiden, när båtmotorerna började ...Då gjorde vi väldigt mycket själv och ritade mycket själv men lade ut jobbet. Låt säga att vi ritade en motor tillsammans med någon annan i Västtyskland, det kunde vi göra. Vi hade en som hette Hans Müller /i Västtyskland/ som var väldigt duktig att skissa på motorer...

... Hans Müller hade en ide att vi ska göra så här och så skissade vi på den och sedan bestämde vi hur stor ska den här motorn vara och vad behöver vi för effekt... vad ska motorn användas till. På skitiga vägar eller ska ni tävla med den eller ska den gå i vatten som alla båtmotorer? ”

Vilken marknad var de ganska kraftiga motorer, som Carl-Eric tävlade med, avsedda för? Var de motorerna gjorda i experimentsyfte? Tänkte man sig en viss målgrupp för dem så det var strikt ekonomiska motiv bakom?

”... det vart ju en utveckling av olika produktgrupper. Det började med cyklar, motorcyklar och efter det kom mopeder ... när man gick med på att man kunde ha mopeder i Sverige, då hade det spritt sig över hela Europa ... våra människor gick ut i Europa och tittade vilka som kunde leverera en mopedmotor ... på sex månader annars fick man inte vara med på marknaden i Sverige, då visade det sig att det fanns inte en enda motor i hela Europa att köpa. Alla, tyskar holländare, alla, de hade köpt ... Då tog vi kontakt med Hans Müller ... och på tre veckor fanns det en skiss ... beräkning att det där skulle kunna vara lämpligt till ... en Autoped. Då lag vi ut motortillverkningen i Västtyskland ... och det gick otroligt fort. ... denna Autoped. ... det fanns ett litet formellt fel på den. ... de visade sig gå alldeles för fort. Man fick bara köra 30 km/tim. Så vi måste strypa den genom att trycka in en ring i hålet /i cylinderns bränsleinlopp/ så att det vart lite mindre. ... ägarna upptäckte det där, så kunde man ju peta bort den där ringen. Det visade sig att mopeden gick 60 km/tim. ... en stor succé. ... konkurrenterna som trodde att de hade satt oss på pottan. ... dom sålde ju till gubbar och gummor. ... Myndigheterna kunde inte göra så mycket ... så göt vi om det ... vi sålde mycket. Vi var störst ...

... När det gäller den andra frågan ... om tävlingar ute. Så är det så att när man gör en motoriserad sak så måste man alltid testa den där motorn ... när det gäller motorcyklar ... man hade Erik Orsa-Bohlin. Han körde väldigt många tävlingar och han var 50 år redan då, när han var ... I skogen och körde långa tävlingar som Novemberkåsan ... och han hade fysik, det var inte många som kunde slå honom. Sedan gällde det då att öka ut det där lilla teamet som tävlade ... på så sätt testade man motorerna. Det där kom också upp när det gällde båtmotorer längre fram, då får vi hoppa fram i tiden...

... Det var i början på 60-talet med den där Autopedmotorn Hans Müller hade ritat. Med den hade vi en stor framgång ... Och Müller som satt därnere han tjänade pengar. ... den mest erkända konstruktören i hela Europa. ... han fick betalt av Nymans för att ta fram prototypen och rita den. Vi kunde till och med producera delarna på olika håll i Europa eller i Sverige. ... ett bra sätt för oss att lösa de här utvecklingarna för det behövdes mycket pengar. ... i det här fallet behövde man inte låna upp så mycket ... utan kunde ... betala Hans Müller så fort vi börjat sälja ... Då kunde vi betala tillbaks till banken ...

... Hans Müller var ... mannen bakom DKW-motorn. Bilmotorn.... vi kom underfund med att när vi gjorde större och större motorer ... så kunde man producera billigare nere i Tyskland ... när vi kommer in på båtmotorer till exempel. ... De var väldigt duktiga på att gjuta i aluminium ... Det här var i början på 60-talet ... Då började man prata om att man skulle göra en liten båtmotor så slapp man sitta och ro. För det var många som tyckte om att fiska. Då kom Hans Müller på att ... Autopedmotorn, ... kan vi göra en båtmotor av också ...

... Vi hade fått in en tysk konstruktör som hette Heinz Pichl. Han var ett fenomen en verkligen innovativ person ... Han brydde sig inte om ett dugg hur många timmar han jobbade. ... det här måste jag klara av och så gjorde han det. ... kom Hans Müller att rita den första båtmotorn NV Marin. ... ett stort steg för oss att gå ut med och jobba i världen med det. ... mer än något år så ... han såg att vi hade framgång ... han hade tjänat pengar på den där lilla båtmotorn. ... han tänkte att dom ska göra större motorer. ... plötsligt så kom han hit med en ritning på en trecylindrig 500-kubiksmotor ... en enorm skillnad mot en liten encylindrig 50 kubikare som Autopedmotorn ... var inte det riktigt läge för Nymans att ha den där lilla motorn och sedan plötsligt hoppa till en 500 kubikare.”

Ledningen insåg att nästa motor borde bli bara lite större än den första. Heinz Pichl satte igång med det steget.

”Han satt här hela nätterna ... att konstruera den första tvåcylindriga motorn. Men såg ju också den här 500-kubikaren. ... reklamavdelningen och utvecklingsavdelningen ... hade börjat fundera. 'Den där på 500-kubikaren skulle vi väl kunna lägga beslag på utan att vi behöver den /nu/? Vi skulle kanske kunna göra en tävlingsmotor av den för framtiden? Då kanske vi kan sälja mera småmotorer?' ... så kom en sådan där ... hit och jag och Ture Åkerfeldt och ... några mer ... /skulle/ försöka göra någonting av den...

... Det kunde vara 1962 eller så. ... Vi gjorde en rigg⁵⁾, ett rör rätt ner och så kunde man sätta en sådan där på en akterspegel. Det var väldigt populärt att tävla med små racerbåtar då i Västtyskland. Det hade man börjat med i Sverige också. Det fanns bara en tillverkare som levererade till Sverige då. Den tillverkades i Hamburg. Och tillverkaren själv /Dieter König/ tävlade med den.

... Nymans trodde det att skulle vi ... vara med och tävla så skulle vi få bra PR ... om vi lade beslag på den och gjorde en tre, fyra stycken ... att tävla med så skulle inte Hans Müller göra sig av med den utan den skulle vara vikt för oss till vi behövde Gösta Stillerud som höll i det, Åkerfeldt och dom ... att ta hit den där motorn och se vad man kunde göra...

... konstruktionen var Müllers ... Man göt alltså själva motorn i aluminium. Men även kolvarna och cylindrarna. ... dom var oftast i stål förut... en båtmotor får vatten på sig och kan rosta och det är inte så bra. ... Och en sådan motor vart ju lättare...

... Vi hade ju ingen båt ... och kontaktade en direktör nere i Kungälv ... han ägde ... ABC-fabrikerna .. Bröderna Claesson... han var trefaldig europamästare på ... 500-kubikare. ... Åkerfeldt och jag skulle bygga riggen ... en

dag kom dom och sa till mig att nu kommer den där Marcus Claesson⁶⁾ ... kan du rigga upp den där ... För då hade vi köpt en bromsbänk... som klarade så stora motorer... /men/ det där krävde att man byggde en bassäng under golvet Det var en märklig historia att bygga upp.

...utan vi tog helt enkelt /först istället/ ett stort vattenkar. Och så monterade vi den där tävlingsmotorn med två byglar och drog fast den ... där /ute på fabriksgården mitt i kvarteret/ ... så kom ... Marcus Claesson, han måste ha vägt upp mot en 90 kilo. Och jag hade hört ... att om man ska åka racerbåt då får man inte väga mycket ... Men han var ju trefaldig europamästare ... Ture Åkerfeldt, Gösta Stillerud, jag och Marcus Claesson som stod därute ... det vart ett fruktansvärt ljud för vi hade ingen ljuddämpare ... Och så drog vi på och varvade upp. Vi hade gjort en bromsskiva för vi hade ju ingen propeller och så kunde vi mäta effekten. ... det såg lovande ut och bra ... så small det till och ... den skar ihop. ... jag vart väldigt chockad. ... Då säger Marcus Claesson... 'det här känner jag på mig att det kommer att bli väldigt bra'. ... Ja, sa jag men nu gick den ju sönder? 'Jo', sa han 'men ... Det här tycker jag ni ska jobba vidare med'. Och Gösta Stillerud han var entusiastisk ..."

Men visionen av det här, vart var Nymans på väg?

"Nymans har ju alltid haft för lite pengar. Även om man tjänat mer och mer för varje år. Man ville åt en ny marknad ... det var fler och fler som skaffade sig båtmotor ... i Amerika var det enormt populärt att åka båt och Nymans hade lärt sig av cyklisterna och motorcyklisterna att man sålde mera om man lyckades visa sina produkter i lite svårare förhållanden och det skulle vi göra på sjön också.

... Man åkte på avlånga banor som gick längs stränderna. Den första tävling jag såg, den gick i Mora och där stod väl 5.000 och tittade på.

... att vi skulle nog vara två förare... vi valde ... Hans Andersson som varit Nymans mest framgångsrike motorcyklist. En ganska annorlunda person än Marcus Claesson. Hasse vägde inte så särskilt mycket. Jag hade för mig ... att det måste gå lite fortare om man inte väger så mycket... Men när det gäller den här sporten kom vi fram till att så stor skillnad var det inte. Det skiljde väldigt lite därför att de här båtarna vi körde, dom vägde inte mer än mellan 60 och 80 kilo... man stod på knäna och så höll man i ratten med högerhanden och med vänsterhanden så hade man gasen och så körde man i vänstervarv. Och den första stora tävlingen var i Mora. Och vi tog oss runt.

... min uppgift /då/ kom vi fram till att det skulle inte alls vara att tävla egentligen. Men däremot måste jag åka mycket med en båt... ute på Korsbacken⁷⁾ eller i Mälaren.... jag åkte nog tio gånger mera båt än de som tävlade.... Det var för att kunna testa ut vad ska vi göra, kan vi förbättra...

... Även om vi inte vann så var det enorma reportage i DN, Svenska Dagbladet, Upsala Nya Tidning ... Jag kunde inte drömma om att det var så mycket PR däruppe och att det var så mycket folk.

... vi hade två utombordare. En encylindrig, en två cylindrig. Och den var alltså på åtta hästar. Och ... drömmen att komma till 50 hästar ... Ingen i dom andra tävlingsklasserna ville hjälpa oss på traven. ... det tyckte jag var ganska bra för man behärskar inte någonting om man inte gör det själv. Och min filosofi var tvärt emot vad tyskarna hade. Dom hade propellern djupt ner i vattnet för att uppnå stabilitet. ... Jag hade bara ett blad i vattnet i taget. Då vart det mindre friktion. Man kunde åka fortare. Och dom tyckte ju att vi inte var kloka.

... Dieter König, /i Hamburg/ han levererade mycket olika sorters motorer och så tävlade han så han var en konkurrent. ... en väldigt trevlig person.... Trots att vi var konkurrenter. ... efter varje tävlings slut så hade man prisutdelning och ibland ... fest och då var man hur bra kompis som helst ... en hård kamp framförallt mellan König och oss, för resten av dom motorer som fanns, dom försvann snabbt.

... Hasse Andersson och Marcus Claesson dom körde första och andra året och vi lyckades komma trea i andra året och det var våran bästa placering.

... de tävlade i USA och Japan, men lite européer kom /hit/... vi lärde oss väldigt mycket av det här och jag tror att det skjutsade på att även standardmotorerna blev fler och fler. Vi lärde oss mycket av tävlingsdelen. Men den gav också enorm publicitet. ... det kunde stå en helsida i Svenska Dagbladet ... sportredaktören där tyckte att det här var fantastiskt. Dom var lyriska. ...

... när Mora hade gått och vi hade tredje plats då var vi mogna för att göra ytterligare lite förbättringar. ... så göt vi en aluminiumrigg som var mycket stadigare än vad tyskarna hade... ... man gick till styrelsen och sa att tävlingsreglerna är sådana att man måste göra 100 motorer för att få åka i standardklassen på bensin.⁸⁾ Och det var ju betydligt lättare än det här som vi hade börjat med, nämligen att åka på metanol, för det gick ännu fortare /med bensin/. Men eftersom vi experimenterade och inte hade 100 stycken så var vi tvungna att börja på den värsta klassen. ... vi gör 100 motorer och så får dom komma hit och titta och homologisera⁹⁾... Så är vi godkända i hela världen att tävla med dom....

... Det var ett stort Grand Prix uppe i Siljan i Mora varje år. Som var mycket omskrivet ... det kom hit 90 personer och köpte varsin motor Dom sa att vi är så trötta på dom här tyska motorerna. Man får aldrig några reservdelar och de bara går sönder men de här som ni kör på bensin. ... de går aldrig sönder. ... hela gårdsplanen var upptagen av en massa tävlingsbåtar. Dom kom på en söndag ... vi skulle montera ... visa hur dom skulle använda dom och vilka propellrar ... sedan /erövrades/ oändliga segrar i den klassen /med den NV-motorn/. ...

vi exporterade redan då väldigt mycket utombordare. Och den här reklamen ... den kostade ju ingenting för oss men hade varit enormt dyr om vi hade köpt den. Och det gjorde att trots att firman alltid höll i pengarna, det här satsade dom mycket på. En del anställda tyckte kanske att det var en lekstuga men reklamen gjorde att det satte en enorm skjuts på utombordarna och kom ju att sluta med det att vi vart väldigt snabbt Europas största producent av utombordare. ...bara USA ...och så Japan som var lite större.

... det här gav så stor reklam, så ökade försäljningen och kraven kom på nya och större motorer. ... ökade produktionen ända fram till att Volvo så småningom kom in i bilden. Men det var långt senare ...tredje året ... så det kom hit en kille från USA som hette Dick O'Dea och en japan som hette Akira Nakamura. Och dom ville ha en sån här standardmotor för dom hade hört talas om den. Det gick inte många dagar förrän det kom telegram från båda länderna att de hade satt nya rekord Så fort gick det...

...En vecka fick vi hit en japansk tidning som ingen kunde tyda. Men det var en jättestor bild på framsidan när han kom med den här motorn. Han sa att det var ett svenskt under som gjorde att han kunde vinna. Och han hade satt japanskt hastighetsrekord. ...den reklamen, den hade varit fruktansvärt dyr om det inte gått på det här sättet. Det gillade bolaget...

...Hela min tid så vet jag ju det att det var alltid en penningfråga på allting. Men trots allt så får jag säga att Nymans förstod ju att man måste göra reklam för sin vara. Och det hade man ju börjat med, som vi tog upp i början här. Cykeltävlingar för att kunna sälja cyklar. Nu var det en ny produkt. Båtmotorer...företaget krävde mer och mer av oss. ... vi skulle kunna sätta svenskt rekord. Ja, då ska ni göra det, sa man. Det får kosta vad det kosta vill. ... vi fick gå till /båtracing-/ förbundet och dom fick utse en dag och så kom det hit kontrollanter. Och instrument. Det var inget litet jippo. Nästan varje år så kom ledningen, 'vi måste ha ett världsrekord'. Och för mig så lät det otroligt. Hur kan man kräva det? Men dom gjorde det. 'Vi behöver det' ... så kom det sig att jag noterade ... sex olika världsrekord i den här klassen ... det var väl liksom mitt jobb. Eftersom jag provade ut allting. Då ville dom att då får du göra det här ... /det/ var inte riskfritt men det var roligt och... det gav ju mycket tillbaks...."

Carl-Erics första världsnotering blev i klass CS på Rydboholmsbanan utanför Vaxholm den 15 juni 1963 med 126,21 km/tim. Man körde i båda riktningarna med flygande start och högst 20 min. mellan åken. Snittfarten räknades fram. Lagom svag motvind var bäst. Uppmärksamheten måste vara skärpt.

UNT skrev i en fyraspaltare med foto dagen efter: "...gick allt perfekt men i motvinden var det sämre och det var ytterst nära att ekipaget gjort en volt. Han lyckades emellertid klara sig helskinnad över mållinjen. Efter en stund gjordes ytterligare ett försök men nu var man på det klara med att vinkeln på motorn skulle ställas om efter den första medvindssträckan. Och se! - Det var ett lyckat schackdrag. ..." ¹⁰⁾

Senare tillkom sju världsrekord i olika klasser. Det fjärde blev legendariskt. Det var den 5 juni 1964. Då blev Carl-Eric först i världen över "vattenvallen", 150 km/tim, med en klass D-motor. Farten mättes till 151,46 km/tim.¹¹⁾

"...det fanns dom som gick in för det här och jag vet särskilt en som sa att 'jag åker med livet som insats för jag tycker det är roligt'.... de första tio åren var väl jag och ytterligare någon involverade i utlandstävlingar. ... jag hade inte semester på tio år. Hur det gick till vet jag inte. Men jag fick ju betalt för det. Men efteråt ...har jag kommit på att jag förstörde nog mycket också. Jag hade inte tid med dom jag kände. Dom bara läste i tidningen att jag var där och där och det var svårt... inte ens mina närmaste. Jag var aldrig hemma. "

Carl-Eric bildade aldrig familj. Och brodern i Västerås såg han sällan under 15 års tid.

"Det var ju ingen som ville sitta hemma .. /och vänta på mig/ ... och jag var aldrig här. Och var jag i Uppsala så var jag här och jobbade på kvällarna...min pappa ... han var glad när det lyckades. Så han ångrade nog inte att jag hamnade här för jag fick ju se mycket av Europa ... Det var svårt när man kom in på öst. Det värsta ... det var när man kom över gränsen till Polen. Barnen kom fram och tittade på det konstiga vi hade med oss och jag var så tagen ... jag kunde inte se barnen stå där, smutsiga, hungriga. ... Vid ett tillfälle när det var frågan om att sätta ett världsrekord i Västtyskland så fick jag se i verkligheten Albert Speer som fortfarande var i livet. Och ytterligare några stycken av det mera hemskare slaget...."

Det sista rekordet tillkom i Milano den 13 mars 1969. Carl-Eric beordrades dit av ledningen. Men först skulle han till Gävle för att träffa en kund på en fredag, på lördag skulle han vara i Sälen och sedan åka Vasaloppet på söndag, som han brukade. På måndag måste han vara i Milano. Det började dramatiskt redan hemma. Han krockade med en lastbil på fredag utanför Gävle på väg till Sälen. Per telefon lyckades han med tur hyra bil och ordna likviditet till ett bilköp för hemresan. Skidorna var i spillror så han lånade skidor till loppet. På måndag var han med 30 nedresta svenskar i Milano. De ville se honom sätta ännu ett världsrekord, nu i klass CU. Och rekordet löd på 118.03 km/tim.

Mediafolk var med och det blev publicitet. Carl-Eric säger, att hans chef Gösta Stillerud fortfarande talar om att han kan inte heller förstå att de lyckades så bra. De hade rätt timing och kom i rätt tid och fann rätt personer som Hans Müller. De blev Europas största utbordartillverkare. Den direkta reklamen kostade inte mycket. Om pressen säger han:

"...dom svenska tidningarna ringde till oss och sa har ni någonting? Dom ställde upp på vad som helst ... varje år när Båtmässan var... Där fick jag naturligtvis alltid ställa upp. Bara visa upp mig. Stora kundträffar, där fick jag också lägga mycket tid ... alla ville träffa en. Det förstod man inte då. Jag tyckte det var lite fänigt kanske. Vad

kan jag göra för dom? Men /bara att de fick/ höra lite grann och se lite och vem det var. Dom sålde på det och berättade säkert för sina kunder så dom sålde på det ... på en tioårsperiod åkte jag med de 100 största kunderna till något land i Europa på någon konferens. Det är det som gör att jag inte hade någon fritid på nästan hela min karriär i Nymans. Jag hade inte tid för annat. Jag vart väldigt bra behandlad här och det blev inga ekonomiska problem eller någonting. Jag var mera nöjd. Men det var baksidan, man kunde inte leva ett riktigt liv. ...det finns en veteranförening i Sverige för dom som höll på och då kommer naturligtvis dom här gamla rövarhistorierna fram i dagsljus igen. Även om inte alla finns kvar idag så... jag kanske ska säga en sak som var väldigt frustrerande. Det var att i det så kallade firmalag vi hade, så omkom tre stycken. Det var vid olika tillfällen och ändå så hade vi sagt att säkerheten måste gå först. Men ändå tre dödsfall vart det. Det var inte så kul på ett sätt att försöka jaga dom här världsrekorden. ... Skulle man slå runt eller går det här?"

Men Carl-Eric hade tur när han åkte upp i luften och havererade två gånger. Det gick snabbare att accelerera om det var svag motvind. Då kom båten tidigare upp ur vattnet och friktionen minskade. Men gick det för fort så... De olyckorna som hände ledde till nya säkerhetsregler.

"... Ja jag har varit nära också. Ändå ska jag säga att Gösta Stillerud som var högsta ansvarig för det här, han var nog med att 101 % ska vi lägga på att klara säkerheten. Så att Nymans dom höll inte igen några pengar när det gällde att skydda oss själva. Och vi försökte göra det så tryggt vi kunde.

...Under tio år så levde man så här. Jag bodde här borta på S:t Olofsgatan då. ... en onsdag till exempel, då kunde det komma tio ... av det här laget hem till min lilla lägenhet på 14 kvm. Då skulle det taktikpratas och det var den enda kväll jag inte var här och jobbade. Så jag hade inga timmar alls för mig själv. Det är klart man växte ihop med det där. Man vart som någon stor familj ...Men det var roligt att vi fick ut lite andra saker ur det hela."

I början av 1970-talet exporterades cirka 4.000 motorer till ett 80-tal länder till ett värde av cirka 80 mkr - i 1996 års 'nuvärde' 260 mkr - vilket var oöverträffat i Europa.¹²⁾

Bland Carl-Erics minnen av de intensiva tävlingsperioderna finns också minnet av reklamavdelningens "framfart":

"Det hände regelbundet att Lennart Nilsson däruppe, gav uppdrag till Sture Karlsson - Sturefoto - som skötte Nymans fotografering. Det kunde vara vilken udda tid som helst på dygnet, som han ringde ut Sture på jobb."

När Volvo kom in i bilden 1973 övertog de utombordarna. Och de hamnade då under Harald Wiklunds ledning i Volvo Penta. Motorerna döptes om från Crescent till Volvo. Carl-Eric säger att när P G Gyllenhammar ville lägga ner tillverkningen, då hotade Wiklund att avgå. Men det fick han inte. År 1979 var forna Nymans båtmotorepok över.¹³⁾

Carl-Eric fick erbjudande att flytta med till Göteborg men tackade nej. Han fick då i stället ett års lön plus tjänstebilen. År 1996 tog han tillsammans med goda vänner och med stort stöd av kommunägda Industrihus AB, som äger det ursprungliga kv.Noatun, ett initiativ till bildandet av Föreningen Nymans Vänner. I taket i ett av trapphusen i den kontoriserade fastigheten hänger sedan länge en av de tävlingsbåtar som Carl-Eric körde med Crescentmotorn.

Gudrun Waernulf, sekreterare på Nymans reklamavdelning

Ingen av de centrala aktörerna som reklamchef Olle Östblom, och hans biträdande, Lennart Nilsson, är kvar i livet idag. Gudrun Waernulf, administratör på reklamavdelningen, har varit uppgiftslämnare och intervjuats i likhet med Gunnar Grahn, f. d. ekonomichef. Men ingen av dem hade någon egentlig insyn i den direkta ledningen och utformningen av reklamarbetet. Hon var till att börja med på serviceavdelningen, där förarna ingick. Gudruns chef då var Arthur Lundgren, "en underbar människa", säger hon.

"Stämningen ... och länge fick man en halv månadslön som julklapp."

Gudrun är utbildad sekreterare och talar tyska och engelska men även någon franska, spanska och italienska, vilket kom väl till pass. År 1960 blev hon sekreterare till Olle Östblom. Själva reklamutformningen och kampanjerna skapades under lång tid av Malmros Reklam AB i Stockholm. Hos dem spelade bland annat tecknaren Olle Jonsson en viktig roll vid genomförandet av den uppmärksammade Kalle Anka-idén och andra uppdrag från Nymans.

I numret från 1960 skymtar både Universitetsbibliotekets och Domkyrkans siluetter liksom Povel Ramels Knäppupturnés långtradarfordon, vilken man anknöt till i reklamen det året. I 1958 års version syns bland annat Kungstornen i Stockholm. Det får antas att målgruppen varit en annan det året. Trafikregler och trafiketik förkunnades för barn och föräldrar med hjälp av någon instruktiv myndighetsföreträdare. Säkerhetstemat och Crescents kvalitetsdetaljer vävdes också in i handlingen. Barnen fick skicka in kuponger från annonser i pressen och i populära serietidningar och sedan fick de ett exemplar av tidningen gratis per post.

Ytterligare fanns där ett drygt halvt dussin anställda på avdelningen, bland andra dansken Frode Sörensen, som var tävlingsansvarig. Det var en väldig konkurrens mellan "de blå" från Monark i Varberg och "det gula stallet" med crescent-förarna från Nymans innan sammanslagningen skedde, berättar hon.

Det var en spännande tid med många utåtriktade kontakter, resor, deltagande på mässor och vid kundmöten. Där skulle hon och några kollegor alltid bistå. Ofta var man med på sin fritid, om förarna skulle träna eller tävla. Det kändes inte som arbete för det var roligt att se hur det gick och man trivdes så bra tillsammans i arbetet också, uppger hon (för foton, se bilaga).

SAMMANFATTANDE DISKUSSION

1. Givetvis ger det begränsade urvalet av intervjupersoner inte så mycket underlag för generella slutsatser. Men deras berättelser kompletterar den ”hårda” historien om produkter, teknik, arbetskraft och kapital, vilken ofta skrivs mera ”uppifrån”.
2. Intervjuerna och olika tävlingsreferat ger belägg för att en ”nymansanda” fanns, vilket för tävlingsförare och deras närstående i arbetet bland annat innebar ett starkt ansvarstagande, en vilja att arbeta mot tydliga mål, ett gott kamratskap och lojalitet med företaget. Den sammanhållning och breda gemenskap som finns idag hos Föreningen Nymans Vänner upprätthåller en slags fortsatt ”nymansanda”. Man förstärker varandras minnen och är stolta över sina insatser. Alla nio intervjuade är medlemmar i föreningen och mötesuppslutningen är god enligt intervjupersonerna.
3. Det finns gott om uppsalabor och många f. d. nymansanställda som har minnen av Nymans. Det stämningsbevarande och föremålsvårdande arbete som Nymans Vänner bedriver borde ses som en god miljö för mera industrihistorisk forskning. Att arbetsplatsen länge spelade en stor roll på Uppsalas arbetsmarknad och att impulserna till idrotten och kommunalpolitiken varit betydande är två ytterligare skäl. Jean-Paul Darphins kapitel om VD Gustaf Grahns många engagemang ger en imponerande bild av honom. Kanske också metallordföranden Göte Wallin kan studeras i det perspektivet?
4. Vilken roll spelade Gustaf Grahn, som var mycket kulturmedveten och teaterkunnige, för den ofta väldigt kreativa marknadsföringen?
5. Tyvärr har det inte varit möjligt inom uppsatsarbetets ram att studera räkenskaper och ekonomiskt material från fabriken senare historia och in på Volvo Penta-åren, vilket tillsammans med produktdesignens och reklamens historia är exempel på intressanta teman (se bilder i bilagan). Om mera minnen av reklamarbetet är tillgängliga är svårt att veta. Gudrun Waernulf har i alla fall sparat egna foton från arbetet.
6. Hur olika grupper av anställda utvecklade sitt sätt att göra avgränsning mellan arbete och fritid, är också ett tema.
7. Det lokala kändisskap som ”utövades” av förarna, särskilt i Hans Bodins generation och tidigare, är kanske idag svårare att uppnå? Kanske inverkar att banden, både till landsbygden och mellan många uppsalabor, förut var starkare än de är idag, i Sveriges största ”småstad”? Kanske var den lokale kändisen också en regional sådan, när tidningen som nyhetsmedium saknade konkurrens av andra medier och sportsidorna lästes av flera?
8. Kan tävlingsförarnas våghalsighet ibland relateras till det faktum att mycket stod på spel, särskilt då det var risk för att produktcyklerna skulle bli allt kortare och nya magiska resultat kunde ge möjlighet att förlänga dessa? Men intervjuerna ger inget svar på den frågan.
9. De industrianställdas boende- och flyttningsmönster i Uppsala blev ett samtalsämne i den oredovisade intervjun med Rut Larsson, växeltelefonist på Nymans i 38 år.
10. De tre metallarbetare som frågats ut om sina upplevelser i ”nymansandan” talade om den maximala kvantifiering som kom att prägla produktionsarbetet och med tiden skapade orationella situationer. Hur ackorden som löneform kom i konflikt med företagets mål både före och under Volvo Penta-perioden och hur frågan hanterades är också ett tema. Hur kom arbetarnas roll som bärare av ”nymansandan” att förändras under intryck av Nymans brytningstid?
11. Gunnar Grahn, tidigare ekonomichef i Nymanbolagen, har reflektioner om de ekonomiska krafter som drivit ut cykelproduktionen till länder utanför Europa. Och Lars-Erik Larsson, tidigare kvalitetschef på Volvo Penta-fabriken, som hoppades legoprodukterna skulle förlänga arbetsplatsens livslängd, har liksom metallarbetarna erfarenhet av ledningsfilosofins och arbetsorganisationens betydelse.

NOTER

Inledning

1. Isacson, M: *Industrisamhället Sverige*, 2007, s. 23-34.
2. Darphin, J-P: *Nymans Verkstäder - cykelgiganten i lärdomsstaden Uppsala*, 2:a uppl, 2008, s. 119 ff.
3. Ekström, G: *Älskade cykel*, 2001, innehåller exempel på Nymans o. a. cykelfabrikers reklamtryck, märken m. m.
- 4.1. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder, nr 1-3*, opagerade.
- 4.2. Zander, C-E, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder, nr 4*, s. 39 ff.

Historiskt om Nymans fabrik i Uppsala

1. Ibid.
2. *Prometek Verkstadsklubb 100 år*, metallklubbens jubileumsskrift 2003, opagerad.

3. Stillerud, G: *Hur en mopedmotor genererar Europas största utbordarindustri*, 1996, folder i Nymans Vänners arkiv.

Den ursprungliga produkten och sedan ...

- 1.1. Darphin, a. a., s. 43-54.
- 1.2. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder, nr 1*, opagerad.
2. Darphin, a. a., s. 69, 84 o.114.

Hoppet om ytterligare försvarsbeställning 1946

- 1.1. Nymans Verkstäder: *Program för demonstrationer av Terränggående motorcykel med sidvagn armémodell 1943...*, 1946, folder åtta sidor. Upplandsmuséets arkiv.
- 1.2. UNT: *Nyhetsartikel*, 14/6 1946, s. 1 o. 9., fyra spalter med foton.

1.3. Darphin, a. a., s. 132.

2. Westling, A., o. Ehn, M., prod: *Videodokumentär med Gösta Stillerud*, 30 min, Nymans Vänner 2009.

Crescent - en cykel att vara stolt över

1.1. UNT 7/5 1946: *annons från AB Lindblads*.

1.2. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder*, nr 1, 'Crescent historik'

Tävlandet som konst och reklam - på cyklar med design

1.1. Svenska Cykelförbundets kalender 1946, del II, s. 4 o. s. 13. Kungliga Bibliotekets samlingar.

2.1. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder*, nr 1, opaginerad.

2.2. Darphin, a.a., s. 70-77 o. 119-127.

2.3. Cykelhistoriska föreningens hemsida:
<http://www.cykelhistoriska.se/hermes.html> 1/3 2009.

3.1. Darphin, a. a., s. 7 ff.

3.2. Zander, C-E, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder*, nr 4, s. 39 ff.

4. Samtal med Evert Sandén, maj 2009, f. metallarbetare vid Nymans.

5. Darphin, a.a., s. 74-84.

6. Darphin, a. a., s. 7 ff.

7.1. Föreningen Nymans Vänner nämner misstaget att inte uppmärksamma Hillevi Rombin vid en 'casting' ett par månader innan hon utsågs till Fröken Sverige och senare Miss Universum.

http://www.nymanssuppsala.se/hemsidan/personligheter/bmiss_sweden.htm 2/4 2009

7.2. UNT, 30/11 1989: *artikel om "Guld-Elon" Forsberg av Olof Richard Sjöholm*, med foto från Sexdagars 1951 visande segerkyssen från årets Miss World, Kikki Håkansson.

7.3. Samma belöning fick Gunnar Johansson efter sitt segerår 1952 då Nymansskölden i guld utdelades. *Uppgifter av C-E Zander, översikt om NV-stallets tävlingsverksamhet 1951-60*. Föreningen Nymans Vänners arkiv.

8.1. Olle Jonsson, f. reklamman och tecknare hos Malmros Reklambyrå, april 2009: *Brev till uppsatsens författare: Knäppupprevyns turné med artisterna Brita Borg, Martin Ljung m fl. 1960 ordnades i samarbete mellan Malmros byrå och Nymans. Fyrfärgsbroschyrer, färgannonser i dags- och veckopress och lokal annonsering producerades. Årets Kalle Anka-tidning vittnade också om detta (uppsatsens bilaga).*

8.2. Ibid. Den kände tecknaren Rit-Olas årliga "Julpuddingar" innehöll Nymans-teman i annonsform efter beställning åren 1959-63 av Olle Jonsson vid Malmros Reklambyrå.

8.3. Personaltidningen "Inom ramen", december 1951: "Medvind jämt", *vals med text av Lasse Dahlquist*. Upplandsmuséets arkiv (bild i uppsatsens bilaga).

8.4. Carl-Eric Zander berättar om då artisten och uppsalasonen Owe Thörnqvist tillsammans med Uppsalas dåvarande revykung Rune Ek roade vid en personalen sammankomst och råkade köra omkull på en motorcykel i stora matsalen. Och kanske OT:s låt 'På festplatsen' kan ses som en hyllning till något cykelmärke som gjorde det möjligt att ta sig till Folkparken ute i Vittinge?

'goddag lilla damen,
vill ni inte hoppa upp på ramen,
hoppa upp och var med,
på min velociped'

9.1. UNT, 14/6 1946, s. 1 o. 9. där Prins Bertils medverkan framhålls.

9.2. Nymanbolagen: "PM angående konungens besök 1951", Upplandsmuséets arkiv.

9.3. Pressmeddelande från MCB-koncernen 5/3 1966: 'Prins Bertil inviger ny uppsalafabrik'. Upplandsmuséets arkiv.

Exponenter för en företagskultur

1. Bergqvist, B: *Arbetarrörelsen i Uppsala*, 1992, s. 153.

2. Darphin, a. a., s. 169 ff

3. Nymans Företagsnämnd: "Vi ser framåt", 10-årsskrift 1958. Upplandsmuséets arkiv.

4.1. Samtal med Evert Sandén, maj 2009, f. metallarbetare vid Nymans.

4.2. Samtal med Hans Alsén, f. kommunalråd (s), f. landshövding m m, maj 2009.

Hans Bodin, mc-förare vid utvecklingsavdelningen

1.1. SMK, Svenska Motor Klubben, är en klubb för svensk bil-, motorcykel- och motorbåtssport. som bildades 1907.

<http://www.ne.se>

1.2. I uppsalaavdelningen valdes i mitten av 1950-talet Arthur Lundgren till ordförande och Gunnar Grahn, båda var chefspersoner hos Nymans, valdes som vice ordförande. Såväl Hans Andersson som Hans Bodin och Gunnar Johansson och en tid "Guld-Elon" Forsberg var medlemmar där och erhöill samtidigt utmärkelser. Övriga nymansförare var med i Uppsala Motorcykelklubb - UMCK.

Uppgifter från Hans Bodin till författaren samt referat i odaterat tidningsklipp hos Uppsala Industriminnesförening från ett årsmöte 1955 (eller -56?) i SMK Uppsala.

1.3. År 1956 eller -57 vid SMK Uppsalas årsfest utdelades förtjänstmärken till K-E Sjöblom (silver), Sixten Wesslén, Gunnar Johansson, Hans Andersson, Hans Bodin och Elon Forsberg, (samtliga guld). *Likaledes odaterat klipp hos Uppsala Industriminnesförening.*

2. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder*, nr 3, opaginerad. År 1951-1952 gjorde Nymans en mc med beteckning NV 11A och 11B med DKW-motor och 123 cc cylindervolym. Den döptes efter sin färg till "Rödmyran" och hade maxfart 75-80 km/tim.

3. Se not 1.2 ovan.

4. Kåsor syftar på den årliga motorcykeltävlingen Novemberkåsan som körs i Sverige på olika orter, vilken är en av Sveriges största och äldsta mc-tävlingar. Den har körts sedan 1915, med avbrott endast för Andra världskriget och högertrafikomläggningen 1967. Den omfattar en dag- och en nattetapp och går i skoglig terräng och på dåliga vägar med en körsträcka av cirka 30 mil. <http://www.ne.se/>

5. Syftar på ett cylinderformat plaströr som spändes framför ansiktet för att motverka att det kraftiga luftdraget att kylde ner ansiktet. *Uppsatsförf. förklaring.*

6. En översiktlig meritlista finns bl. a. på http://www.nymanssuppsala.se/hemsidan/mcalbum-filer/nv_paa_taevlingsbanan.htm 19/5 2009.

7.1. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder*, nr 3, opaginerad, avsnittet MC-tävlingar

7.2. De internationella reglerna för sexdagarslopp säger att det skall gå att köra prickfritt och då får inte banläggaren lägga in några utslagssträckor. Motor- och förarkondition skall vara det som blir utslagsgivande. Reglerna kom också att ändras med åren. Detaljer och åter detaljer, små som stora kan bli ödesdigra för utgången. Förarna får inte ta hjälp av någon med att sköta om, respektive serva, sin maskin. När

endast någon mil kvar till målet återstår efter sex dagar och ett bagatellfel uppstår kan hela tävlingen vara över, något som borde tära på psyket...

Återgett efter pärm med historiskt material i Föreningen Nymans Vänners arkiv.

7.3. En presentation av 16 NV-förare och deras olika tävlingsmeriter i olika tävlingslag, inkl. Sixdays, 19/5 2009
<http://www.nymansuppsala.se/hemsidan/nymanbolagen.html? /Motorcyklar> och sedan [NV-stallet/](#)

7.4. Motorcykel: Tvåhjuligt (ibland tre- eller fyrehjuligt) motorfordon, konstruerat för högre hastigheter än 45 km/h. Lätta motorcyklar har förbränningsmotorer med slagvolymen högst 125 cm³ och effekten högst 11 kW, tunga motorcyklar har ännu kraftfullare motorer. I Sverige finns det två klasser och de kräver olika typer av körkort.
<http://www.ne.se/>

7.4. Cykelsexdagars definieras, 19/5 2009:
<http://www.cykelhistoriska.se/6dagars.htm>

7.5. Se också om Rit-Olas skildringar, 19/5 2009,
<http://www.sfi.se/sv/svensk-film/Filmdatabasen/?itemid=4322&type=MOVIE&iv=Comments>

8.1. TT står för 'tillförlitlighetstävling' och OT står för 'orienteringstävling'. Motorsportorganisationen SVEMO:s regler säger att dessa tävlingars ändamål är 'att fostra skickliga och hänsynsfulla motorcykelförare samt att bidraga till fulländning av motorcyklar lämpade för användning i dagligt bruk. Tävlingen skall för den skull ordnas så att deltagarna under växlande förhållanden prövas och övas i sin förmåga att handhava och framföra motorcykel, att läsa karta och motstå fysiska påfrestningar.'

Pärm med historiskt material i Föreningen Nymans Vänners arkiv.

8.2. SVT-inslag har funnits på länken
http://svt.se/svt/jspcrosslink.jsp?d=33557&a=1189251&lid=senasteNytt_1101142&lpos=rubrik_1189251

8.3. Till motorcykelsport hör grenarna dragracing och roadracing på asfalt, backe på väg, enduro och trial i terräng, isracing på isrundbana, motocross och speedway på jord-/grusbana samt supermoto (blandning av motocross och roadracing). Snöskotertävlingar räknas också som motorcykelsport. Bilsport och motorcykelsport är administrativt åtskilda i såväl Sverige (Svenska bilsportförbundet respektive Svenska motorcykel- och snöskoterförbundet, SVEMO) som internationellt.
<http://www.ne.se>

8.4. Motocross: Motorcykelsport på 1-2 km lång kuperad terrängbana med hopp. Motocross delas in i olika klasser med hänsyn till motorernas cylindervolym. Inomhustävlingar kallas supercross. Sporten föddes i Storbritannien på 1920-talet och fick sitt nuvarande namn när den på 40-talet spreds till franskspråkiga länder.
<http://www.ne.se>

9. Ehrnvall, U, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder, nr 3*, opaginerad, näst sista sidan, 'Konkurrenssituationer'.

10. Se not 8.1 till avsnittet 'Tävlandet som konst och reklam - på cyklar med design'

11. Presentation av Erik Orsa-Bohlin 19/5 2009
<http://www.nymansuppsala.se/hemsidan/nymanbolagen.html? /Motorcyklar> och sedan [NV-stallet/](#)

12. Darphin, a. a., s. 84.

Monark tog över tvåhjulningarna

1.1. Monark-Crescent AB. Ett resultat av sammanslagningen 1960 mellan Cykelfabriken Monark i Varberg och Nymanbolagen AB; ingår sedan 1999 i verkstadskoncernen Grimaldi Industri AB. Den ökande importen från de europeiska länderna och senare de asiatiska länderna blev så småningom övermäktig även för varbergfabriken, som numera tillsammans med bland andra Bianchi ingår i Salvatore Grimaldis nybildade Cycleurope som i huvudsak monterar från Asien importerade cykeldetaljer. Även om man i Vansbro tillverkar en del under märket Crescent.

Uppgifter från <http://www.ne.se/>

1.2. I intervju gjord 20/10 1992 med Olof Richard Sjöholm, f. tjänsteman vid Nymans, uppger denne för Upplandsmuséets antikvarie Kerstin Berg att VD Gustaf Grahn kallat upp honom och uppmanat honom att inte sälja de aktier han ägde. Grahn sökte på olika vis verka för att affären inte skulle komma till stånd. *Nedskrivnen intervju, Upplandsmuséets arkiv.*

1.3. Även Carl.Eric Zander blev uppkallad till Grahn eftersom även han ägde lite aktier, berättar han i intervjun förf. gjort. *Intervjuuppgift.*

1.4. Darphin, a. a., s. 77-84.

Båtmotorerna

1.1. Darphin, a. a. s.

1.2. Volvo Verkstadsklubb Uppsala: *Jubileumsskrift 1978*. IF Metall Upplands arkiv.

1.3. Prometek Verkstadsklubb: *Prometek Verkstadsklubb 100 år*, 2003, opaginerad. IF Metall Upplands arkiv.

Carl-Eric Zander, konstruktör och båtförare

1. Not 7.4 under avsnittet om Hans Bodin

2. Zander, C-E, red: *Nymans Vänners skriftserie om Nymans Verkstäder, nr 5*, opaginerad, avsnittet 'Hem och Trädgårds historiska bakgrund'. Nymans Vänners arkiv.

3.1. Darphin, a. a., s. 150.

3.2. Bildkomm. på uppsatsens s. 1 återger bildtexten.

4. 'Avsnittet Autopedens uppkomst' nämner Nymans kontakter med Västtyskland, 19/5 2009
http://www.raketsport.com/autopeden_.htm Länken anges: [Autopedens uppkomst](#) --->

5. '... en anordning för att bära upp ...' enligt
<http://www.wikipedia.se>

6. Marcus Claessons bakgrund och betydelse nämns 19/5 2009 på <http://www.nymansuppsala.se/hemsidan/marin-filer/bmarinhistoria.htm>

7. Darphin, a. a., s. 110, Om kursgården vid en sjö.

8. Klass CS. Medan klass C är en racerklass med stora frihetsgrader. *Uppgifter från <http://www.ne.se/>*

9. Termen betecknar den granskning som avgör om tävlingsorganisationens - i det här fallet den internationella - regler uppfylls av produkten. <http://www.wikipedia.org>

10. UNT 16/6 1963: *Artikel över fyra spalter med foto.*

11. UNT 6/6 1964: *Artikel över tre spalter.*

12. Stillerud, G. a. a.

13. Darphin, a. a., s. 84.



1. Kung Gustaf VI Adolf hälsar på hos Nymans våren 1951. Övering. Rödén bugar. VD Gustaf Grahn avvaktar med ryggen mot kameran. Foto av okänd fotograf, *Upplandsmuséets arkiv*.

2. Gunnar Johansson tog VM-guld i Bremgarten 1962 i tunga motocrossklassen. *Odaterat klipp i Uppsala Industriminnesföreningens arkiv*.

3. "Söta och sportiga Monika Abramson - för några år sedan Uppsalas isprinsessa - provvåker nya Autopeden 1954 med 24 tums hjul." *Nymanbolagens personaltidning "Inom ramen", oktober 1953*.

4. Vid kontrollen väntar serviceavdelningens Gudrun och Margareta på NV-förarna. Foto 1958(?) från *Gudrun Waernulfs album*.

5. Gudrun Waernulf t h med kamrat från reklamavdelningen flankerar Carl-Eric Zander. 60-talsfoto från *Gudrun Waernulfs album*.

6. Carl-Eric Zanders världsrekordmotor. Crescent 500cc med tre cylindrar. Foto från *www.nymansuppsala.se*





1. Kalle och knattarna passerar Universitetsbiblioteket i Uppsala. De klistar sedan affischer för Povel Ramels Käppupp-revy. *Ur Nymans specialnummer av Kalle Anka 1960. Kungliga Bibliotekets samlingar.*
2. Hugo Bohlin testar en NV-motorcykel på Nymans terrängbana. "Inom ramen", nr 1 1958.
3. Överkonstapel Karl-Erik Engström uppmanar till trafiksäkert uppträdande *Kalle Anka-tidningen 1960.*

4. Lasse Dahlkvists valslåt. "Inom ramen" 1959.
5. Rune Rillmo med Crescent motor får segerkransen i EM, klass C, 26/6 i Mora 1964. www.nymansuppsala.se
6. Guld-Elon Forsberg har åkt ärevarv på Stockholms Stadion efter seger i Sexdagarsloppet 1951. Kranskulla är Miss World, Kikki Håkansson. "Inom ramen" 1951.
7. Hans Bodin vid ett stämpelur modell Ä med Hermes märke bakom sig. *Foto Lennart Göransson 2009.*

Otryckta källor*Hemsidor*

http://www.nymanssuppsala.se/hemsidan/mcalbum-filer/nv_paa_taevlingsbanan.htm

http://www.nymanssuppsala.se/hemsidan/personligheter/bmiss_sweden.htm

<http://www.nymanssuppsala.se/hemsidan/nymanbolagen.html?>

<http://www.nymanssuppsala.se/hemsidan/marin-filer/bmarinhistoria.htm>

<http://www.cykelhistoriska.se/hermes.html>

<http://www.cykelhistoriska.se/6dagars.htm>

<http://www.sfi.se/sv/svensk-film/Filmdatabasen/?itemid=4322&type=MOVIE&iv=Comments>

http://svt.se/svt/jspcrosslink.jsp?d=33557&a=1189251&lid=senasteNytt_1101142&lpos=rubrik_1189251

http://www.raketsport.com/autopeden_.htm

www.ne.se

www.wikipedia.org

Brev till uppsatsförfattaren

Jonsson, Olle, f. reklamtecknare vid Malmros Reklambyrå, april 2009.

Telefonsamtal

Alsén, Hans 18/5 2009.
Sandén, Evert 18/5 2009.

Videoupptagning

"Gösta Stillerud", Westling, Anders och Ehn, Mårten för Föreningen Nymans Vänner, 2009.

Bandinspelade intervjuer

Sandén, Evert, Brundin, Ove och Högström, Bo, arbetare vid Nymans och senare Volvo Penta, 20/2 2009 hos Uppsala Industriminnesförening, Salagatan 16 A, Uppsala

Lars-Erik Larsson, kvalitetschef vid Volvo Penta i Uppsala, 17/3 2009, hos Uppsala Industriminnesförening, Salagatan 16 A, Uppsala.

Carl-Eric Zander, konstruktör, tävlingsförare vid Nymans, 24/3 2009, hos Uppsala Industriminnesförening, Salagatan 16 A, Uppsala.

Hans Bodin, tävlingsförare vid Nymans och servicearbetare, 30/3 2009, hos Föreningen Nymans Vänner, Salagatan 16 A, Uppsala.

Gunnar Grahn, f. ekonomichef vid Nymanbolagen AB, 6/4 2009 i hennes hem, Dag Hammarskjölds väg 246 A, Uppsala.

Rut Larsson, växeltelefonist vid Nymans och Volvo Penta, 20/4 2009 i hennes hem, Sparrisgatan 7, Uppsala.

Gudrun Waernulf, sekreterare vid Nymans reklamavdelning, 22/4 2009 i hennes hem, Karin Boyegatan 14, Uppsala.

Tryckta källor*Häften, foldrar*

Stillerud, Gösta: "Hur en mopedmotor genererar Europas största utbodarindustri", Föreningen Nymans Vänner arkiv.

"Volvo Verkstadsklubb 75 år", Uppsala 1978, IF Metall Upplands arkiv

"Prometek Verkstadsklubb 100 år", Uppsala 2003, IF Metall Upplands arkiv

Nymans: "Program för demonstrationer av Terränggående motorcykel med sidvagn armémodell 1943 samt 125 cc solomotorcykel modell NV 1946". Upplandsmusséets arkiv.

Ehrnvall, U, "Nymanbolagen AB, nr 1-4, utan tryckår, Föreningen Nymans Vänner

Zander, C-E, "Nymanbolagen AB, nr 4, 2004, Föreningen Nymans Vänner

Kungliga Biblioteket

"Kalle Anka i trafiken", Reklamproducenterna AB/Hbgs Litografiska AB, 1958.

Uppsala Univeristetsbibliotek

Upsala Nya Tidning:

Annons 7/5 1946

Nyhetsartikel 14/6 1946

Nyhetsartikel 16/6 1963

Nyhetsartikel 6/6 1964

Nyhetsartikel 30/11 1989

Uppsala Industriminnesförenings arkiv

Två odaterade dagspressklipp

I uppsatsförfattarens ägo

"Kalle Anka på äventyr med Crescent 1960", Reklamproducenterna/Allkopia, Stockholm 1960

Litteratur*Otryckt litteratur**Upplandsmuseet*

Intervju med Sjöholm, Olof Richard, 20/10 1992

Föreningen Nymans Vänner

Handlingar i pärm med anteckningar ur historien

Tryckt litteratur

Darphin, J-P: "Nymans Verkstäder, cykelgiganten i lärdomsstaden", andra upplagan. Kristianstad 2008.

Ekström, Gert och Husberg, Ola, "Älskade cykel". Värnamo 2001.

Isacson, Maths, "Industrisamhället Sverige". Tryckt i Polen 2007.

Bergqvist, Bertil, "Arbetarrörelsen i Uppsala", Uppsala stads historia VI:10. Uppsala 1992.

Svenska Cykelförbundets kalender II, "Frodes träningsråd". Stockholm 1946.

AB Nymanbolagen, "Företagsnämndens 10-årskrift 'Vi ser framåt'", 1958. Upplandsmuseets arkiv.