

HÖRBY BRUK och EKEBY-kärran



Från bysmedja till modern verkstadsindustri
En historisk återblick av Börje Andersson

Innehåll

Innehåll	3
Förord	5
Hjulet och skottkärran	7
Bysmedjan	8
Nils Birger Erikssons idé	10
Produktionen tar form	11
Stugan blir trång	14
Byggnaderna i Hörby	14
Kraftsamling i Hörby	17
Luftgummihjulet	19
Snabbare klipp	21
I krigets skugga	22
Bergengrens blir ägare	26
Sortimentet utökas	27
Farväl till mjölkkärran	27
Nya skottkärror	29
Bulktransportvagnar	31
Flakvagnar	31
Magasinkärror	33
Speciella kärror och utrustning	34
Lek o trädgård	36
Lennart Book, vår meste chef	37
60-talet, teknisk förnyelse	38
Bättre arbetsmetoder	38
Kraft	41
Kapning	41
Bearbetning	42
Sammanfogning	47
Lackering	49
Montering	50
Intern transporter	52
Externa transporter	55
Material och leverantörer	56
Stål	56
Trä	56

Färg.....	56
Andra material och komponenter	57
Lokalerna byggs till	58
Människan i arbetet.....	67
Lättare arbete	67
Bättre arbetsmiljö	67
Fackligt inflytande.....	68
Kortare arbetstid	69
Arbetskraft.....	69
Personalaktiviteter	72
Ekonomi.....	73
Ägareförhållande	73
Kostnaderna.....	74
Marknaden i Sverige	76
Exportmarknaden	77
Samarbete med Trallfa	78
Nya lösningar med elektronik.....	79
Robotar i verkstaden.....	79
Kontorsrationalisering	80
Dator på kontoret.....	83
Ny pulverlackering 1991	84
Konjunkturanpassning.....	85
Störningar på gungmarknaden	85
Hörby Bruk köper Fogelsta	86
Framtiden?	86
Bilaga: Produkter 2001	87

Förord

Det gläder mig att få skriva denna historik. Hörby Bruk är ett bra exempel på hur ett företag förändrats i takt med den tekniska utvecklingen. Denna har varit stark under 1900-talet och påverkat våra liv mer än någonting annat. Om framställningen har fått en teknisk prägel kan det bero på detta, eller också på att jag som tekniker haft den stora glädjen att få medverka i denna process som anställd vid Hörby Bruk mellan 1961 och 1999.

Gunnar Eriksson och John Eriksson, söner till företagets grundare Nils Birger Eriksson, har bidragit med information och foton från den tidigare delen av verksamheten, Erland Andersson med information från framför allt 50-talet. Hörby Bruks VD Roland Lundgren och ägare Hans Bergengren samt Karl Axel Bergengren har lämnat tillgång till material i företagets arkiv. Här finns bl a många fotografier som Lennart Book sparat, men foton har även tillhandahållits av Lars Green, Harry Helgesson, Ester Månsson, Kjell Nilsson och Nils-Ove Nilsson. Tack alla Ni för information, foton och annat material som Ni bidragit med.

Hörby i augusti 2001
Börje Andersson



Hjulet och skottkärran

Trots all ny teknik är det svårt att finna en enskild teknisk konstruktion som har haft större betydelse i mänsklighetens historia än hjulet. Skottkärran är ett transportredskap där ett enda hjul ingår som en huvudkomponent. Den skånska benämningen rullebör uttrycker på ett bra sätt vad det är fråga om, en bår där den ena änden bärs upp av ett hjul som rullar på marken. Genom att flytta fram lasten så att en större del kommer på detta hjul har man lättat bördan ytterligare. En viss del, omkring 20 %, måste dock ligga på skalmarna för att det skall gå att balansera skottkärran. Skottkärran har använts yrkesmässigt inom många områden. Efter andra världskriget påbörjades en mekanisering av de tunga och mest frekventa transporterna framför allt inom bygge och lantbruk. Trots detta har behovet av skottkärror inte minskat. Skottkärran fyller fortfarande ett stort behov som komplement och inom småskalig verksamhet och är i många fall ett ekonomiskt transportalternativ.

Under självhushållningens tid tillverkades skottkärran vanligen av trä hemma på gården. Den kunde då förses med ett enkelt skivhjul i trä eller, om det skulle vara riktigt bra, ett träkerhjul beställt hos en hjul- eller vagnmakare. Precis som på större vagnshjul hölls hjulet samman av en stålring, som också utgjorde slitbana. Stålringen monterades genom att den i rödglödgat tillstånd slogs fast kring lötarna, som bildade den yttre träringen. När stålringen kylde krympte den och satt ordentligt fast om måtten var de rätta. Det krävdes stor yrkesskicklighet. Tillpassningen måste vara noggrann och monteringen snabb så att träet inte blev bränt. På en skottkärra skulle stålringen helst ha en rundad profil för att det inte skulle uppstå sidosvängningar vid körning. Hjul med bana, ekrar och axel helt i stål blev också en vanlig lösning.

Bysmedjan

År 1916 öppnade N B Eriksson egen smedja i Truedstorp utanför Ekeby i nordvästra Skåne. Han hade tidigare lärt till hovslagare på Alnarp och arbetat som maskinmontör på Arvikaverken. Sedan han i 20-årsåldern fått sitt smeddiplom ansvarade han för utsädesbolagets verkstad i Svalöv.



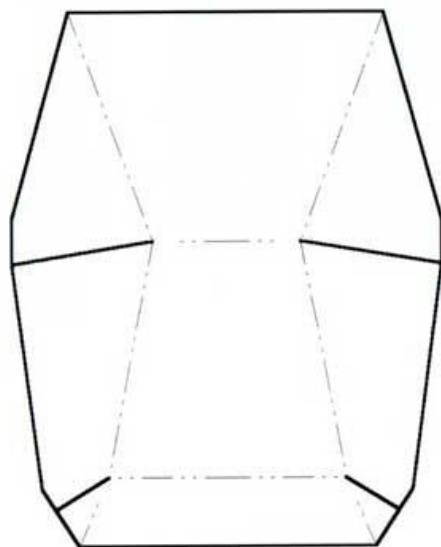
Smedjan i början av 1920-talet



Smedjan var typisk för den tiden. Rakt fram syns ässjan, kolfyren för upphettning av stålet till smidbar temperatur. Till vänster därom smidesstället och bakom detta hänger alla verktyg lätt tillgängliga. Hitom stället syns en rund yta i golvet. Det är locket över den kylbassäng som används vid montering av hjulringar. Eriksson tillverkade nämligen också vagnar, dvs ståldetaljerna, i samarbete med en vagnmakare i närheten som gjorde träkonstruktionen. Till höger på bilden står Eriksson vid svarven och längst ut i kanten syns en bormaskin. Lägg märke till att maskinerna drivs med flatremmar från remskivor på en axelledning i taket. Detta var det vanliga drivsättet på den tiden. Kraften kom från en elmotor. I mitten sitter barnen Gunnar och Astrid på ett jordbruksredskap. Reparation av lantbruksmaskiner var ett vanligt jobb för smeden, troligen är motorcykeln också ett reparationsobjekt.

Nils Birger Erikssons idé.

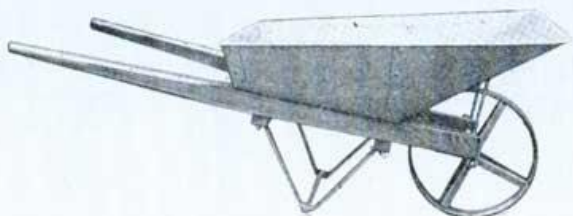
Är man smed arbetar man helst med stål. Det borde gå att göra skottkärrekorgen i plåt, tänkte Eriksson. Han satte igång att rita mallar hemma på köksgolvet, för att klippa ut och bocka plåten på bästa sätt och sedan nita ihop det hela till en skottkärrekorg. Ekebykärran var född. Den premiärvisades på Landskronautställningen 1926.



Så här klippte Eriksson ut plåten till skottkärrekorgarna

*Prisbladet på nästa sida togs fram till
Landskronautställningen 1926*

EKEBY-KÄRRAN



Med skamlar av ek och korg av plåt

Tillverkas i 4 typer och storlekar

- N:o 1. Avsedd för koloni och trädgård, rymd ca 75 l.
vikt 35 kg. Pris 24 kr.
- N:o 2. Avsedd för schaktningsarbete, rymd ca 100 l.
vikt 40 kg. Pris 28 kr.
- N:o 3. För stall och ladugård, rymd ca 110 l., vikt
40 kg. Pris 30 kr.
- N:o 4. För stall och ladugård, med järnskamlar, rymd
ca 110 l., vikt 45 kg. Pris 30 kr.

Tillverkas och försäljes av

N. B. ERIKSSON

TRUEDSTORP, EKEBY

TELEFON 83 Ekeby

Produktionen tar form

Förutom korgen tillverkades följande delar i stål. Hjul med fäste, benstöd och de stag mot korgens framsida, som fick benämningen styvor. Skalmar och tvärpinnar som gjorde konstruktionen vridstyv var av trä och köptes från Sven Persson i Kågeröd. Det mesta arbetet utfördes med mänsklig kraft. Så t. ex. slogs fyra fyrkantiga hål i korgens botten med durchslag och slägga, ett ganska snabbt men arbetsamt sätt att göra hål.

Nitning var den dominerande metoden för sammanfogning av stål. Så sammanfogades förutom korgen de tre delarna för benstödet, hjulringen med de fyra dubbelekrarna och dessa med axeln. Denna roterade med hjulet. Lagringen utgjordes av öglor skruvade i sidostyckena - skalmarna.



Ett nytt hjul konstruerades, som också blev patenterat. Det kännetecknades av en oljebehållare i mitten på navet. Detta hjul svetsades. I början användes gassvets. En låga av acetylen ger vid förbränning i syrgas tillräckligt hög temperatur för att smälta järn. Acetylgasen framställdes på platsen i ett gasverk, som laddades med kalciumkarbid. Eriksson var snabb med att införa nya metoder. Svetsning med elektrisk ljusbåge infördes redan i början av 1930-talet. För oljebehållarna i hjulnavet användes sk kolbågsvetsning med vattenglas som flussmedel, men svetsning med belagda elektroder kom alltmer till användning.



Smedjan i Truedstorp, omkring 1930. Den vänstra 2-våningstillbyggnaden inrymmer skottkärretillverkningen. Personerna till vänster är Jönsson, Bror Johan (åkare) och, Erik Persson. I främre ledet ses barnen Gunnar, Anna-Lisa, John och Astrid. Till höger står Eriksson själv och fru Hulda. En i bakre ledet är "Vilshultaren" och en målare Engström, men namnen på de övriga har inte gått att få fram.

Efterhand som tillverkningen ökade gjordes en tvåvånings tillbyggnad speciellt för skottkärretillverkningen. I bottenplanet tillverkades korgarna och på andra våningen målades delarna medelst pensel och monterades samman. Hjul, benstöd och styvor tillverkades fortfarande i smedjan. Här tillkom säkerligen också nya verktyg och mallar, som underlättade produktionen av skottkärror. En stor maskin, som senare fick smeknamnet "Svarte Petter" anskaffades för klippning och stansning av hål i plattstålsdetaljerna. Den kompletterades senare med verktyg för bockning. Hålen som på smevis slogs med durchslag i korgarnas botten var dock ett problem. Måttet från kanten till hålen var så stort att varken pelarborrmaskinen eller "Svartepetter" nådde in. Lösningen blev att vända upp och ned på borrmaskins pelarstativ och montera det i taket så att det inte var i vägen.

Stugan blir trång

Knappt 10 år efter lanseringen hade Ekebykärran slagit igenom på marknaden. Trots att ett lager byggts vid Böketofta järnvägsstation, varifrån kärrorna sändes på järnväg, räckte inte lokaler och kapacitet till. Därför planerades en ny fabrik i Kågeröd. Allt var förberett och det var klart att sätta igång med bygget. En politiker motarbetade dock detta, kanske för att han hade egna intressen i en trävarufabrik och var rädd för konkurrens om arbetskraften. Eriksson sålde ändå smedjan, flyttade med familjen till Billesholm, där även hjultillverkningen förlades. Övrig tillverkning fick tillfälligt husera i lagret i Böketofta. "Svarte Petter" följde med. Den drevs här med rem från en traktor placerad utanför byggnaden.

Ett tips från svågern Magnus Hansson i Hörby blev räddningen ur detta provisorium. Det gällde Hörby Bruks lokaler. Dessa stod i huvudsak oanvända och ägdes av Frosta Härads Sparbank. Eriksson nappade på detta, köpte fastigheten år 1936 för 35000 kr och blev ägare till mer än 1000 kvadratmeter industribyggnad. Här fanns det plats för expansion.

Byggnaderna i Hörby

De äldsta fabriksbyggnaderna i Hörby uppfördes 1902 av Hörby Gjuteri och Mekaniska Verkstad då detta företag grundades. Man tillverkade värmeledningspannor, gaskök, pumpar m. m. Lönsamheten var mycket dålig och 1909 gick företaget i konkurs första gången. Verksamheten fortsatte dock under samma namn ännu några år. 1917 bildades aktiebolag och fabriken byggdes till. Den blev då mer än dubbelt så stor som tidigare. Dessutom byggdes den pampiga fasaden som en skärm framför hela byggnaden mot centrum. På fasaden sattes namnet "HÖRBY BRUKS AKTIEBOLAG".



Så här såg den stora skrytfasaden ut efter tillbyggnaden 1917. I fasaden till höger syns tydligt gränsen mellan den gamla delen och tillbygget

1917 - 1918 byggdes också de 15 bruksvillorna på Bruksgatan och Parkgatan. De var uteslutande avsedda för anställda vid bruket och var alla likadana. Trots ombyggnader framträder fortfarande dess egenartade arkitektur med sina smala gavelfönster och sin spetsiga takresning.

Man tillverkade under åren 1917 - 1919 huvudsakligen torvmaskiner men även järnvägsvagnar och andra stålkonstruktioner och plåtarbeten. Efter första världskrigets slut fanns det inte längre någon efterfrågan på torvmaskiner. 1920 gick företaget i konkurs. Mellan 1920 och 1936 stod byggnaderna delvis tomma och delar av lokalerna hyrdes ut som lagerlokaler åt olika företag.



Arbetsstyrkan vid Hörby Gjuteri och Mekaniska verkstad utanför den ursprungliga västra fasaden (omkring 1915). Den unge mannen i hatt i främre ledet är Sven Eklöf.



Arbetsstyrkan vid Hörby Bruk omkring 1940 utanför norra porten. Från vänster Sjöbeck, Göte, Johan Kjellsson, Gunnar Eriksson, Gösta Nilsson, Tage Nilsson, Johannes, Viktor Nilsson, Karl Andersson, Sven Eklöf och N B Eriksson

Kraftsamling i Hörby

Eriksson inredde bostad i den sydvästra delen av byggnaden. Sedan började en intensiv period med flyttning och uppbyggnad av produktionen i Hörby. När allt var samlat på ett ställe kunde större kraft ägnas åt företaget och dess utveckling av produkter och metoder. När N B Eriksson flyttade sin verksamhet till Hörby, antogs Hörby Bruk som firmanamn.



Fasaden sedan Eriksson inrett bostad och kontor i sydvästra hörnet av byggnaden.



Flygbild över Hörby Bruk och omnejd. Vi ser utlastning av skottkärror vid norra porten. Bortom Hörby bruk syns Scans anläggningar samt järnvägen och över denna landsvägsviadukten.

Luftgummihjulet



Det första luftgummihjulet med gjuten fälg.

Luftgummihjulet, som uppfanns av John Boyd Dunlop 1888, var nog det som allra mest bidrog till den snabba utvecklingen av cykeln och bilen. Nu hade turen kommit till att införa det på skottkärran. Gummiteknisk sakkunskap erhöles genom att anställa ingenjör Sven Eklöf. Han hade arbetat på Hörby Bruk före konkursen 1920 men drev nu en vulkverkstad i centrala Hörby, inne på en gård mellan Nya Torg och Storgatan. En fälg av gjutjärn för 16 tums hjul (ytterdiameter 400 mm) konstruerades. Den tillverkades av Kockums i Kallinge. Däcken köptes till en början från Värnamo Gummifabrik. Snart blev dock ett nystartat företag, Bröderna Karlsson i Forsheda huvudleverantör av däck. Denna däcktillverkning lade grunden till Forsheda, som i dag är en ledande leverantör av industrigummi. Vissa försök gjordes också i Hörby med att tillverka ett massivgummihjul genom att vulka fast en gummibana på en svarvad stålring. Det kom dock i skymundan för luftgummihjulet.

Alla nummer av Ekebykärran kunna mot ett merpris av kr. 40: — pr st. levereras med det nya luftgummihjulet.

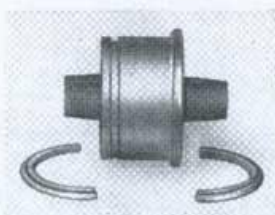
Text i en prislista från 1937. I samma prislista kostar en "normalskottkärra" (nr 2) 26 kr. Luftgummihjul var alltså förhållandevis dyra, men blev ändå eftertraktade.

Även en mindre fälg för 13 tums hjul (ytterdiameter 325 mm) togs fram. På denna lilla fälg ansåg man att det var för svårt att kränga på däcket, så det blev en patentrösning där däcket ena sida hölls på plats av två ringhalvor i ett svarvat spår. Däcket trycktes av lufttrycket ut över en ansats på ringhalvorna och hindrade dessa att glida upp.

Patenterad delbar fälg

för mindre luftgummihjul.

Utan



skruvar

Det är omöjligt att montera mindre gummidimension än 16" på fast fälg. Efter många experiment har det lyckats mig att konstruera en delbar fälg utan rostande skruvar.

Denna fälg är synnerligen lätt att montera!

Däcket, med slangen inlagd, tryckes på fälgen, varefter de båda ringhalvorna insätts i spåret, ringen pumpas och däcket fasthålls orubbligt.

Katalogbild över patentfälg.

Snabbare klipp

Att klippa plåt manuellt var ett tungt jobb. För att underlätta detta anskaffades en gradsax, fabrikat Norrtälje. Med denna utfördes kantklippningen snabbt och smidigt, men den klarade inte inklippningen i sidor och hörn. Till detta skaffades en annan typ av maskin med bara ett par cm långt skär, som genom korta snabba slag klipper sig fram genom materialet. Vanlig benämning - Pullmax. Arbetet hade blivit lättare, kapaciteten hade ökat, försäljningen ökade och leveranserna ökade. En lastbil inköptes för transport till järnvägsstationen och kunder i närområdet. Allt såg ljust ut i slutet av 1930-talet.



Gunnar Nilsson kantklipper plåt till skottkärrekorgar i Norrtäljegradsaxen

I krigets skugga

Men mörka tider stundade. Den 1. september 1939 gav Hitler order om att invadera Polen och andra världskriget var ett faktum. Trots vår landsfader Per Albin Hanssons övertygande ord "vår beredskap är god" och Sverige aldrig direkt var med i kriget, påverkades livet starkt av detta. Många varor ransonerades, många män i arbetsför ålder blev inkallade till beredskapstjänst. Även fordon inmönstrades av staten för användning i försvaret. Så skedde med den nyligen anskaffade lastbilen. Som ersättning tillverkades då en fyrhjulig handdragen transportvagn för transporter till järnvägsstationen. Denna vagn blev sedan en ny produkt i sortimentet. Men Eriksson ville gå ett steg längre. Med hjälp av elkunskap från närmsta grannen, elverket, konstruerades och tillverkades en eldriven flakbil, som var en bättre ersättare för lastbilen. Den drevs med NiFe-batterier. Ett stickspår till järnvägen diskuterades också, men kostnaden blev för hög. Med anledning av kriget byggdes också ett skyddsrum som blev extra förstärkt av stångstålsförrådet ovanpå.



Det här egentillverkade elfordonet fick under krigsåren ersätta den lastbil som staten hade beslag på.

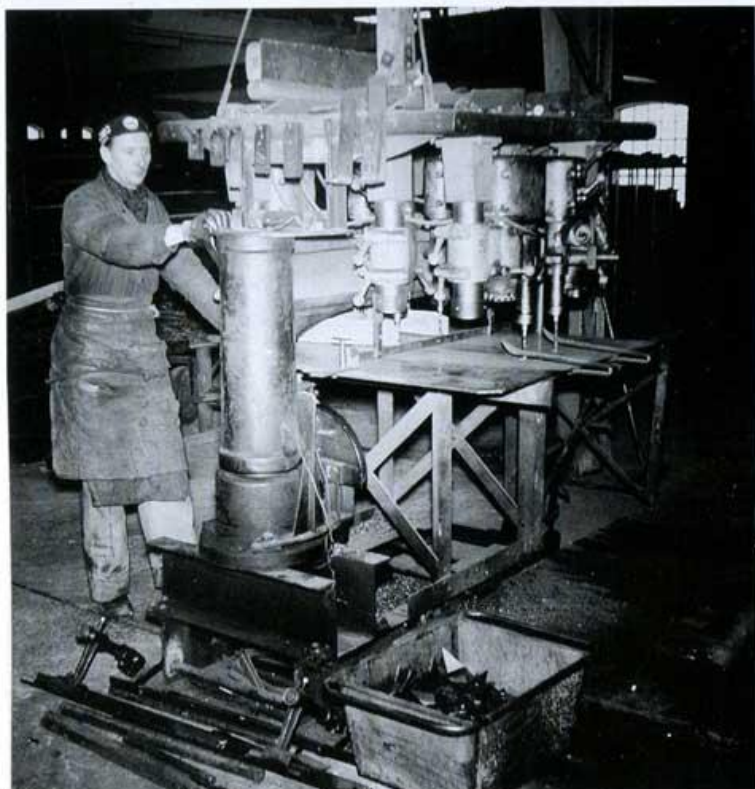
STATENS PRISKONTROLLNÄMND

har den 17 juli 1948 fastställt priserna å
Ekebykärrorna med järn- & luftgummihjul
och kommer följande priser att tillämpas.

Leverans kan ske endast i mån av tillgång på plåt.

Regleringar och materialbrist varade strängt taget hela 40-talet. Ändå satsade man på investeringar som gjorde att arbetet gick snabbare och lättare och blev billigare. En kantpress anskaffades för bockning av korgplåten så att ytterligare ett tungt arbetsmoment kunde utföras med maskinkraft. Borrningen av hålen i korgen snabbades upp med en egentillverkad bormaskin, som borrade 6 hål i taget. 6 bänkbormaskiner av fabrikat Arboga monterades med stativet upp och ned i en träplatta, som var rörligt upphängd i taket. En snickeriavdelning inreddes 1944 i den äldsta byggnaden närmast Slakterigatan. I fortsättningen behövde man bara köpa ämnen från sågverk i st f färdiga skalmar och tvärpinnar. På grund av plåtbristen tillverkades också en surrogatkorg i trä med samma form som en plåtkorg. 1946 uppfördes en särskild byggnad för snickeriet samt lager och utlastning. En ny panncentral byggdes i källaren under snickeriet, nära för eldning med spillvirke. Även kontoret fick i fortsättningen värme härifrån via en kulvert. I lagret byggdes en grop där lastbilen kunde backas ned så att flaket kom i nivå med golvet för bekväm lastning. Lastbilen hade anskaffats så fort drivmedel blivit tillgängliga efter kriget.

De dyra gjutna fälgarna för luftgummihjul ersattes av lättare och billigare pressade i stålplåt. Dessa tillverkades av PM Liljeqvist i Anderstorp.



Ragnar Månsson borrar korgplåt med den första specialbormaskinen, 6 hål samtidigt

Priserna, som i stort sett stått stilla under 30-talet hade ungefär fördubblats under 40-talet. Fler tillverkare dök upp, konkurrensen ökade.

Protokollutdraget på nästa sida ger en bild av priser och konkurrensläge på 40-talet

Avskrift.

Protokoll över inköp, ~~förskaffning~~ av: **skottkärror**

(D.-nr U 39)

Dag för utbudandet: **12 april 1944** Anbudens öppnande: **22 april 1944**

Sätt för utbudandet: **skriftlig anmoden.**

Kvantitet: **100 st. 100 liters skottkärror med skalmar av prima ek, korg av 2,5 m/m plåt med vinkeljärn runt korgen samt i frampartiet, smidda självsmörjande hjul med ekrar, plan löpbans och genomgående stålaxel. Hjuldiameter 12" å 13" och bredd 2 1/4".**

Anbudsgivare	Pris kronor pr st.	Anmärkingar
1. Stockamöllans A-B, Stockamöllan	54:-- exkl.oms.	2 m/m plåt, succ. före juli månads utgång, friblivande, odelad order, netto
2. Hörby Bruk, Hörby	36:-- exkl.oms.	Ekebykärran 2 A, 110 lit. 2%, fåv Malmö, 14 dagar efter erhållen plåt.
3. A-B Julius Elöör, Stockholm	38:20 exkl. oms.	S.J. modell, fritt Ormatorp, 1½, dellev. 14 dagar, slutlev. 8 - 8 veckor.
4. A-B Iverson, Malmö	36:30 exkl. oms.	110 lit., 50 st. 3 veckor, rest. 2 veckor sedan plåt erhållits, fritt förrådet, 2% kassa.
5. Heimer & Co., Malmö	36:50 exkl.oms.	14 dagar, fritt Malmö, 2%
Anbud inkom ej från		
A-B Wilh. Jonsson & Co., Malmö, Rundqvist & Schultz A-B, Stockholm, P.J. Håkansson & Co., Trönninge.		



Stämpel kr. 2:--
Lösens " 2:45
kr. 4:45

Beslut den **8 maj** 1944.
Närvarande: Tjfrörrådsintendent L. Schöldström
Tjfr Byråsistent B. Höglund

Lägsta anbudet från Hörby Bruk, Hörby, antogs såsom förmånligast för S.J. Järnvägsstyrelsen hade givit sitt tillstånd till upphandlingen.

Justeras:
L. Schöldström

Vid protokollet
B. HÖGLUND Bestyrkes
& tjänstens vägnar

B. Höglund
Statens Järnvägar
Förordningsstyrelsen
Malmö

Bergengrens blir ägare

Det hade nu gått snart 25 år sedan Ekebykärran introducerades på marknaden. Metoder för bearbetning och hantering hade ständigt förbättrats. Hörby Bruk var nu en väl fungerande verkstadsindustri med 16 anställda och ca 1,5 Mkr i omsättning. Men N B Eriksson, som hade passerat 60-årsstrecket, ville nu dra sig tillbaka. 1949 sålde han företaget till Fastighetsaktiebolaget Jörgen Kock, vars aktier var fördelade mellan godsägare Anders Bergengren Hjularöd och hans två söner Karl Axel Bergengren och Anders G Bergengren. Bolagets fastigheter i Malmö hade då avyttrats. Omedelbart efter övertagandet ändrades bolagets namn till AB Hörby Bruk. Köpeskillingen var 539000 kr varav 211000 avsåg fastigheten. Karl Axel intresserade sig mycket för Hörby Bruk och var den pådrivande när det gäller företagets fortsatta utveckling.

När man köper ett företag har man naturligtvis idéer om hur företaget skall utvecklas. Det kan vara nya marknader, nya produkter eller ökad lönsamhet genom satsning på produktionen. Denna gång var det tillkomsten av nya produkter, som satte sin prägel på utvecklingen några år framåt.

Med Erikssons avgång skulle handlaget med stål försvinna. Vad var då naturligare än att anställa en kunnig smed, Erland Andersson, som med sin kunskap och idériokedom skapade och testade alla de nya produkter, som kom till under 1950-talet. Många av dessa utgör fortfarande basen i transportprogrammet. Erland tjänstgjorde som verkmästare fram till 1979.

Sortimentet utökas

Ekebykärran har blivit ett begrepp och är än i dag ett välkänt varumärke. Den ursprungliga modellen, skottkärra med plåtkorg, var den dominerande produkten fram till mitten av 1950-talet. 30 år hade gått sedan introduktionen och mer än en halv million kärror hade tillverkats. Antalet varianter på försäljningsprogrammet hade ökat från 4 till omkring 25. Dessutom kunde kunderna välja mellan glidlagrat och kullagrat hjul. Det var dags att börja gallra och standardisera, vilket också skedde under följande 10-årsperiod. Detta gav rationaliseringsvinster, men också plats för nya produkter.

Farväl till mjölkkärran

En produkt som varit med från början, men försvann ur sortimentet på 1950-talet, var en skottkärra för två mjölkkanor samt en variant med två hjul som tog tre mjölkkanor. I stället för dessa modeller kom cykel- och paketkärror till användning. Ett par årtionden senare transporterades all mjölk med tankbil.

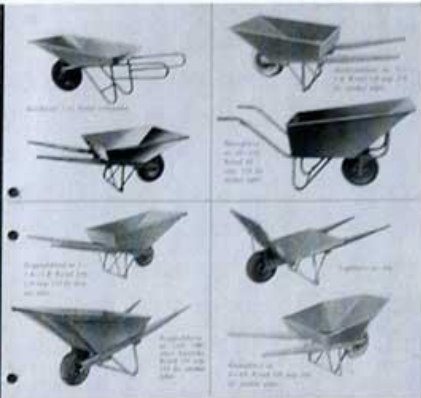


Nils Birger Eriksson testar den "vanliga" mjölkkärran

8 fakta som talar för att EKEBY-KÄRRAN är den bästa!



- 1) Stålar i högsta kvalitet och väl utvalda för att ge bäst resultat. Fästet är enkelt.
- 2) Rengöring är en förutsättning för hållbarhet och säkerhet. Den är lätt att rengöra.
- 3) Lådan är tillverkad av ett speciellt material som gör att den inte rostnar.
- 4) Rengöring av hjulen är en förutsättning för säkerhet. Den är lätt att rengöra.
- 5) Rengöring av hjulen är en förutsättning för säkerhet. Den är lätt att rengöra.
- 6) Rengöring av hjulen är en förutsättning för säkerhet. Den är lätt att rengöra.
- 7) Rengöring av hjulen är en förutsättning för säkerhet. Den är lätt att rengöra.
- 8) Rengöring av hjulen är en förutsättning för säkerhet. Den är lätt att rengöra.



Denna folder från 50-talets slut visar stommen i den tidens produktsortiment.

Nya skottkärror

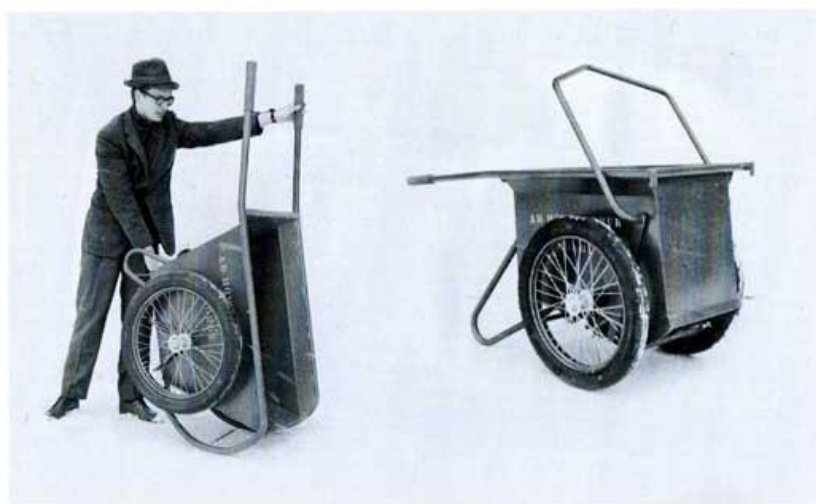
När vissa modeller av skottkärran med träskalmar försvann tillkom nya, som var speciellt anpassade för olika ändamål. Förutom lantbruk och byggbransch började villaägare efterfråga lättare trädgårdskärror.



Några skottkärremodeller från början av 1960-talet



Ett par av de första fodervagnarna och en skyffelkärra för spannmål



Betongkärror anpassade för människan. Här visar jag 175-liters kärnan i tipläge

Bulktransportvagnar

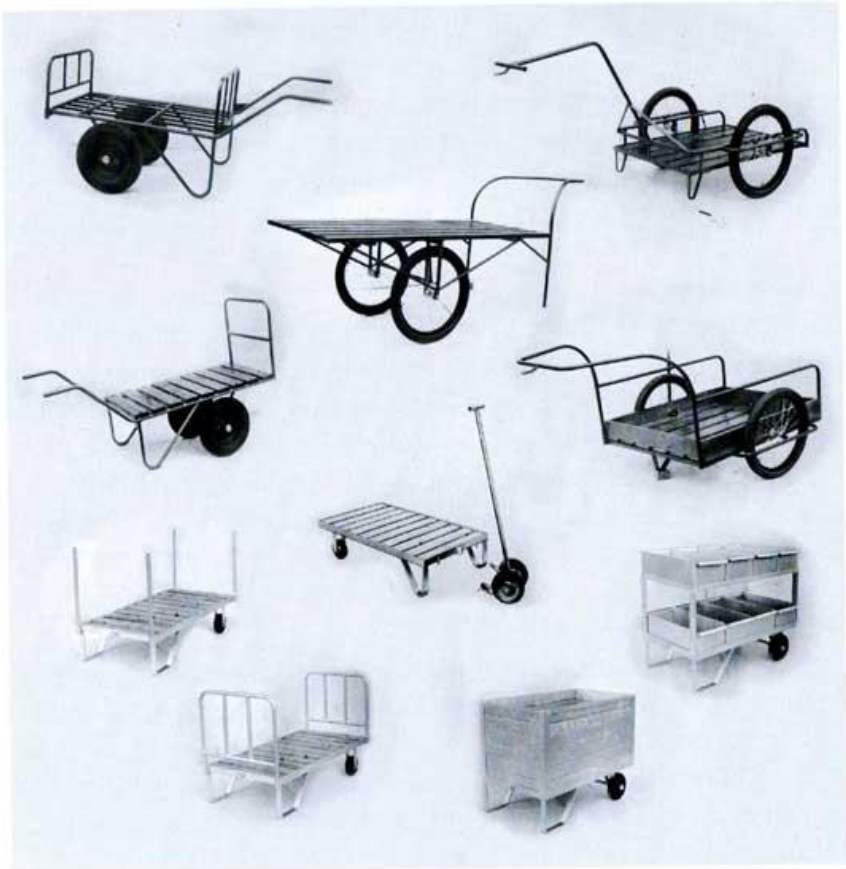
Skottkärran lämpar sig utmärkt för mindre bulktransporter överallt. Den är ju terränggående! För större laster och volymer behövdes andra modeller. I stallar och andra lokaler med hårda plana golv passade en fodervagn rymmande 500 liter bättre. Efter hand har nya fodervagnsmodeller tillkommit. En del har försvunnit igen. Några av modellerna har på senare tid visat sig vara mycket användbara som avfallsvagnar på byggen.

2-hjuliga betongkärror konstruerades på 60-talet i samarbete med Arbetsfysiologiska Institutet, som gjorde omfattande tester för att mäta arbetsbelastningen vid kärningsarbete. Genom att använda stora hjul och placera tyngdpunkten lågt klarade man balansen med endast 5 % av lasten i skalmarna. 500 kg betong kunde lätt transporteras av en man på horisontellt underlag. På grund av högre pris och större krav på landgångar blev det dock inte den succé som man hoppats, men en modell finns kvar i programmet.

Flakvagnar

Redan omkring 1940 hade en handdragen 4-hjulig flakvagn med hel framvagn och vändkrans kommit till, delvis på grund av eget behov. Grundmodellen hade flakstorleken 1 x 2 m. Senare tillkom en större och en mindre storlek. En trehjulig modell blev inte så långlivad. Fyrhjulsvagnen omkonstruerades på 1960-talet. Den är fortfarande en av de populära produkterna i sortimentet. Ett par tvåhjuliga flakkärror, blockkärror och perrongkärror, tillkom också i början av 50-talet liksom s k skyffelvagnar för godshantering i förråd och lager.

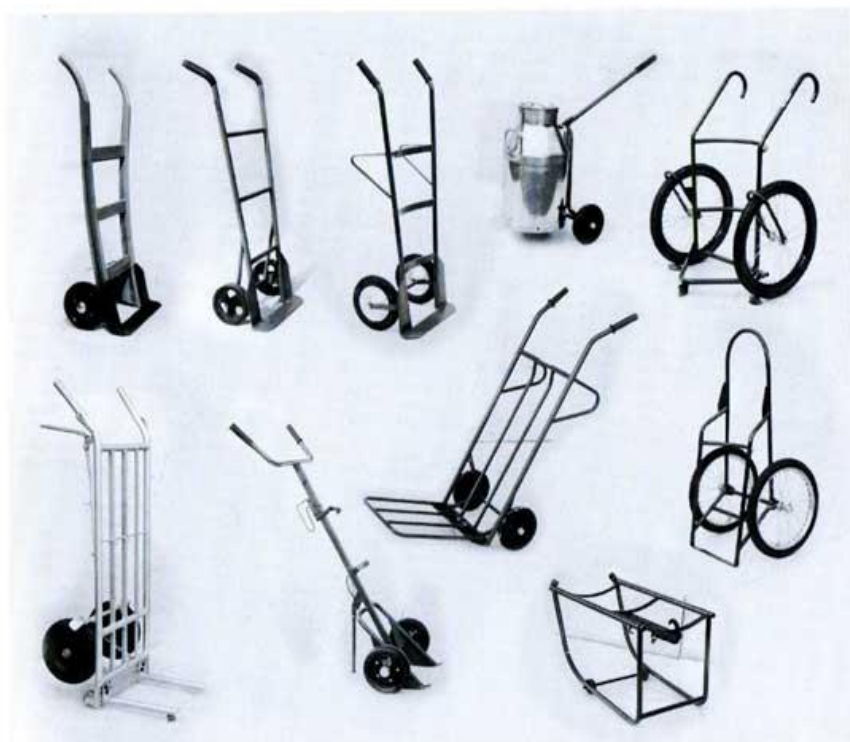
Traktorsläpvagnar med handpumpad hydraulisk tippanordning, var en lite grövre produkt som man satsade på. Några levererades till Hjuläröds gods, men större beställningar från annat håll uteblev. Förmodligen hade vi inte de rätta försäljningskanalerna för denna produkt. Dessutom var produktionen inte anpassad för en tyngre tillverkning som denna.



Paketkärror har förekommit i många varianter. Pallvagn med lös framkärra (förställare) var en intressant lösning för lättare internt transporter.

Magasinkärror

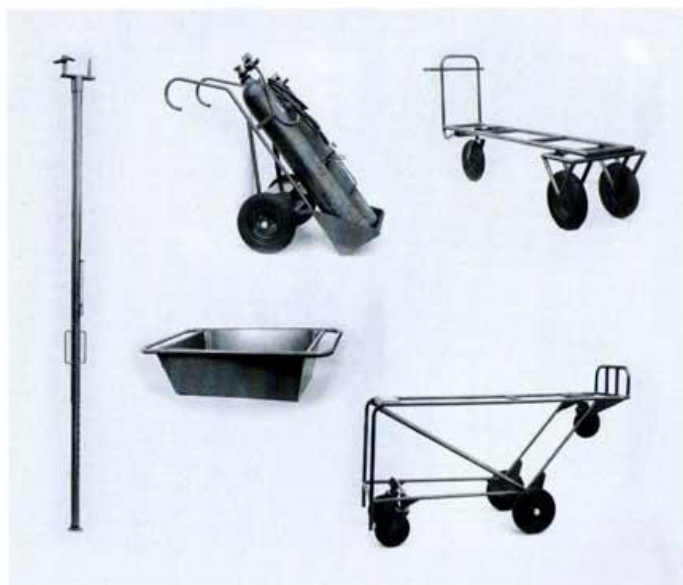
Genom kontakten med Hjularöd var det naturligt att satsa på transporthjälpmiddel för lantbruket. På 50-talet var fortfarande många människor sysselsatta inom denna sektor. Flera modeller av magasinkärror kom till. Vissa försågs med större hjul och benämndes då fältkärror eftersom de var lämpliga för användning ute på åkerfälten. Den traditionella säckkärren kompletterades med modeller med utfällbar lastplattform. Dessa modeller har blivit mycket populära då de kan användas för många olika typer av gods.



Med utgångspunkt från säckkärren konstruerades "brytkärror" för många olika slags gods.

Speciella kärror och utrustning

Ovanstående grupper av kärror är användbara inom alla områden, men kärror och annan utrustning för mera speciellt bruk togs också upp. Hit kan räknas fatkärror, fatvaggor, svetskärror, sopkärlskärror och speciella kärror för byggelement och skivor av olika slag. Inom byggnadssektorn, som också sysselsatte många människor, hade man börjat leverera tegel på små träpallar. För dessa tillverkades ett stort antal pakettegelkärror under ett par tiotal år framåt. Som komplement tillverkades landgångsbockar, murbockar och murbruksbaljor. En produkt som ställde till stora problem för produktionsplaneringen var byggnadstämp. Det kunde med kort varsel komma stora order, som fordrade snabb leverans. Naturligtvis hade vi alltid fel modell på lager. Genom vår specialisering på manuella transporter blev vi så duktiga på detta att det var fördelaktigt för företag som AGA, Tetra Pak, Elga m fl att låta oss tillverka de kärrmodeller, som de själva tidigare tillverkat, svetskärror, pappersvagnar, distributionskärror, butikskärror m fl.



Några produkter avsedda för byggbranschen



Kärror och utrustning för speciella ändamål

Lek o trädgård

Denna produktgrupp är den senast tillkomna. Det började med att Lennart Book 1964 tog hem en amerikansk modell av en barngunga. Vi undersökte, konstruerade om för att den skulle passa in i vår produktion och beslutade sätta igång att tillverka. Många var skeptiska, det var ju bara en leksak. Men det blev en lyckoträff. Efter några år utgjorde gungorna nästan en tredjedel av försäljningsvärdet. Lekprogrammet har sedan kompletterats med rutschbanor, svänggungor och en del tillbehör.

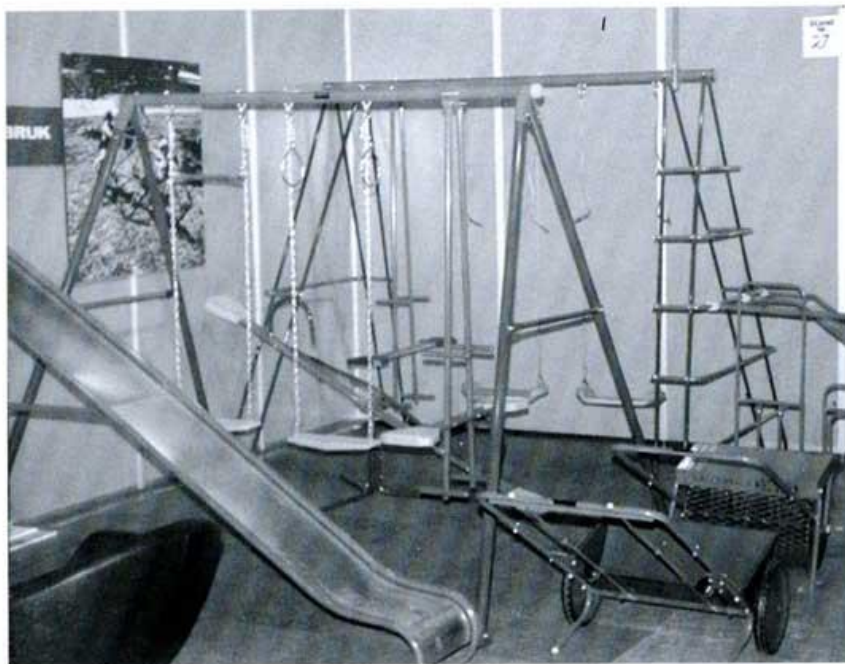


Bild från en av de många mässor där vi visade våra lek- och trädgårdsprodukter

Lennart Book, vår meste chef

När Eriksson sålde och lämnade företaget var det naturligt att Sven Eklöf blev chef. Men han skulle uppnå sin pensionsålder i början på 60-talet. Därför anställdes en yngre ingenjör 1957, Lennart Book, som sedan kom att leda Hörby Bruk från 1962 till 1989. Lennart började med att ta fram nya produktkataloger, så att alla de nya produkter, som kommit till under 50-talet, blev presenterade för kunderna. Resultatet visade sig genom en ökande orderingång. Nu var det bara att tillverka. Men produktionsapparaten var uppbyggd för skottkärretillverkning. Det nya sortimentet tillverkades i stor utsträckning hantverksmässigt. Nya metoder och maskiner behövdes. En period med stark expansion hade börjat.



*Sven Eklöf avgår med pension, Lennart Book tar över som chef
1962*

60-talet, teknisk förnyelse

Bättre arbetsmetoder

Våra produkter var relativt enkla till sin konstruktion och inte svårare att tillverka än att "vem som helst" med en relativt enkel verkstad skulle kunna göra det. Det gällde nu att tillverka så billigt att det inte blev intressant för "vem som helst" att göra det. Vi måste rationalisera. Detta skedde dels genom att investera i snabbare maskiner, vi fick ofta "nya leksaker" som Karl Axel Bergengren uttryckte det, men framför allt genom att med hjälp av arbetsstudier systematiskt analysera och förbättra metoderna. Arbetsgivaren såg kanske arbetsstudier främst som ett hjälpmedel att sätta rättvisa ackord, men de metodförbättringar dessa studier resulterade i var av betydligt större värde. Små insatser gav ofta stora besparingar. Vi hade också stora möjligheter att redan vid konstruktionen av en produkt anpassa denna till de metoder vi använde i verkstaden. En egen verktygsavdelning tog snabbt och smidigt fram nya rationella verktyg utan onödiga omvägar och försenande kontakter. Även kompletta specialmaskiner blev tillverkade här. Här följer en kort översikt över teknik och metoder som använts i vår verksamhet.



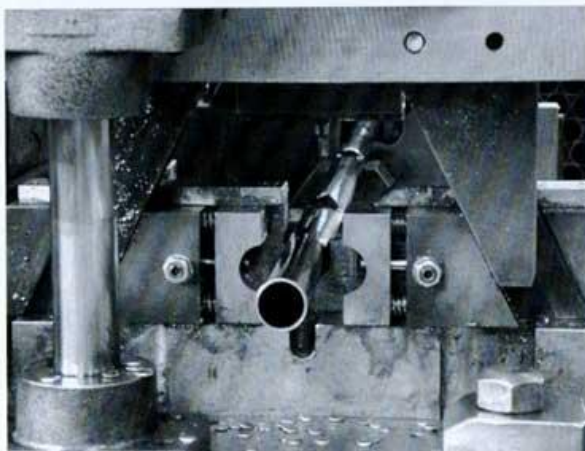
Verkmästaren John Eriksson i samtal med arbetsstudiemannen Herman Persson



Nils Ove Nilsson tillverkar verktyg med precision



Fräsning i verktygsavdelningen. Nils Pålsson, mångkunnig maskinreparatör fixade allt snabbt och smidigt.



Ett egentillverkat verktyg för stansning av rördetalj till barnunga uppsatt i en excenterpress. Hål stansas både vertikalt och horisontellt i ett slag.



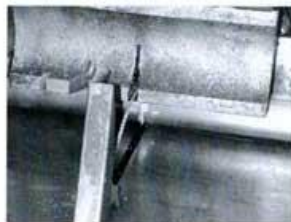
Nils Ove vid en egentillverkad bormaskin för rör bestående av Suhner borrenheter med pneumatisk matning och automatisk borrykel.

Kraft

Elkraft hade blivit den vanligaste energikällan. Den distribuerades nu till en eller flera elmotorer på varje maskin. Axlar och remmar i taket hade helt försvunnit. Vi köper in högspänd el som transformeras ned till 380 V (3-fas, 50Hz) i egen anläggning. För att klara nya maskininstallationer byggdes elcentralen om 1960 och försågs med en transformator på 250 kVA. Nu kunde vi ansluta en ny punktsvetsmaskin som klarade att svetsa skottkärrekorgarna som tidigare nitats. Ett rörsystem installerades för distribution av tryckluft, som förutom till sprutlackering och pumpning av luftgummihjul blev en utmärkt energiform för att driva lätta smidiga handverktyg och för automatisering.

Kapning

Stålmaterialet i skottkärnan utgjordes av plåt och plattstål. Plåten klipptes i gradsax. Norrtäljesaxen byttes ut 1967 mot en Ursviken som i sin tur ersattes 1985 med en smidigare och modernare med numerisk inställning av bakre anslaget. För klippning av stångstål anskaffades en hydraulisk sax. I de nya produkterna förekom också rör. Dessa kapades som brukligt i en bygelsåg. Olika sätt att kapa snabbare undersöktes bl a kapning med stora tunna roterande slipskivor. Det gick snabbt men precisionen var dålig och det bildades skarpa kanter, skägg, på snittytan. Dessutom uppstod en kraftig gnistbildning. Den metod som uppfyllde våra krav och beräknades ha bäst lönsamhet var cirkelsågning med klinga av snabbstål. Den första cirkelsågen som var av märket Kaltenbach installerades omkring 1962 – den senaste 1999! När det gäller större partier har det visat sig mest lönsamt att låta rörtillverkaren leverera färdigkapade längder.

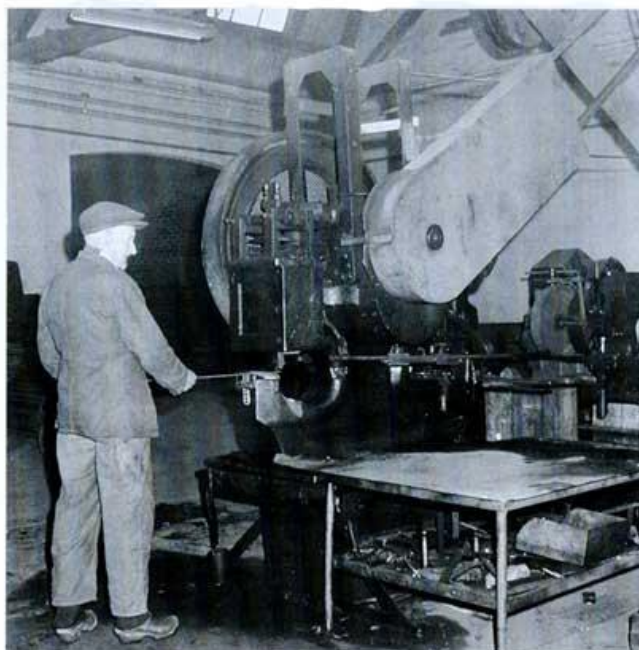


Bearbetning

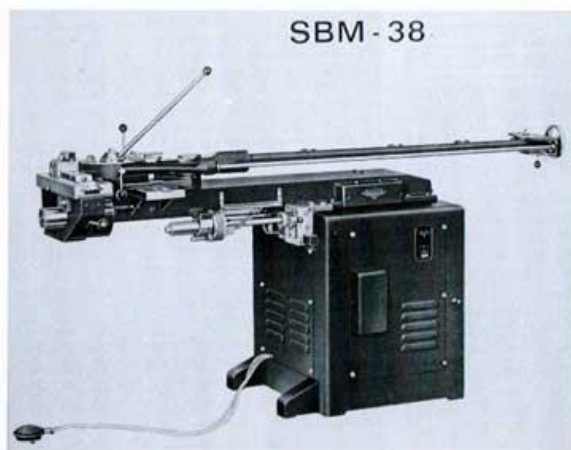
Håltagning är ett vanligt arbete på en ståldetalj. Enklast var det i allmänhet att borra, men när partistorleken blivit tillräckligt stor var det mer lönsamt att stansa hålet i en excenterpress, om det var möjligt. Hade man tur kanske ett befintligt verktyg kunde användas. Även andra hålformer än runda kunde lätt stansas. Det gick snabbt att klippa, stansa och bocka detaljer i en excenterpress, speciellt om verktyget kunde utformas så att både kapning och formning utfördes i ett slag.. Verktyg tillverkades för stansning och bockning av delar till benstöd, styvor och hjulfästen. Dessa hade tidigare tillverkats i "Svarte Petter" som nu skulle skrotas. En specialbyggd tryckluftshydraulisk stansmaskin ersatte 1962 den tidigare nämnda bormaskinen för skottkärrekorgarna. Den var endast avsedd för plana plåtar, så vi fick tyvärr återgå till borrar när vi började djuppressa korgarna, eftersom hålen då måste göras efter pressningen. Vi tillverkade då en specialborrmaskin med tryckluftsdrivna borrenheter i stället. Andra specialborrmaskiner tillverkades för rörskalmarna till vissa skottkärror samt till ben och bommar i barngångorna.

Många axlar svarvades för kullager, men nya enkla hjulkonstruktioner avsedda för släta axlar har kommit alltmer till användning. Till det fåtal produkter som fortfarande kräver svarvade axlar köper vi färdigsvavade axeltappar.

Rörbockning fordrar speciella maskiner och verktyg. Vi förnyade maskinerna efter hand som det kom fram moderna modeller. 1971 anskaffades en Herber SBM 38. Detta var en för den tiden rationell maskin som drevs mekaniskt med en snäckväxel. Upp till 10 bockar på ett rör kunde utföras i en följd. Inställbara anslag för längd, vridningsplan och bockvinkel underlättade förflyttningen av röret mellan de olika bockarna. 1989 ersattes den av en ny Herber med hydraulisk drivning och NC-styrning. Det var nu bara att skjuta in ett rakt rör i maskinen och ta ut det färdigbockade.



*"Svarte Petter" i Hörby på 60-talet innan den skrotades.
Karl Andersson hade fått in den rätta arbetsrytmen.*



*Rörbockmaskinen Herber SBM 38 anskaffades 1971 och gjorde
god tjänst till 1989.*



Berta Helgesson bearbetar rör i excenterpressen

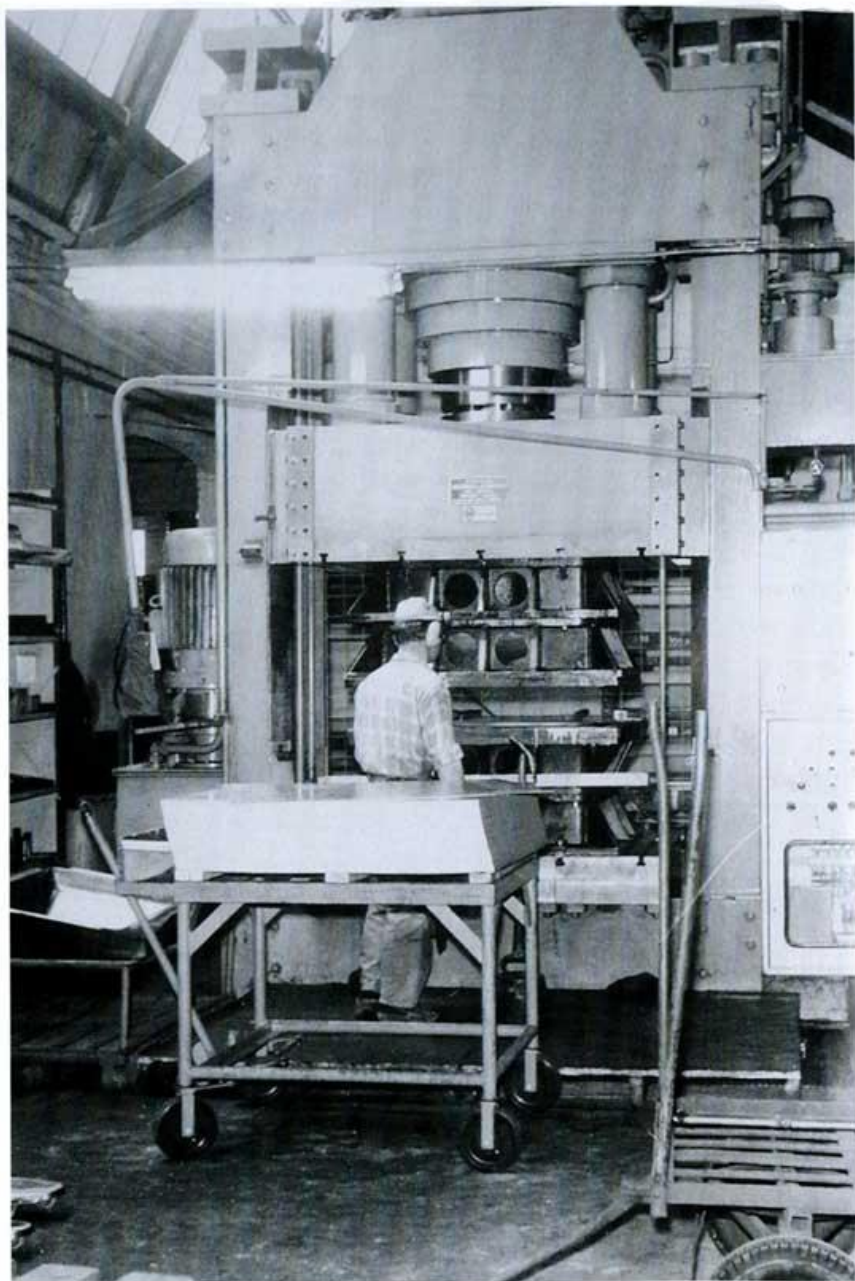


Bernhard Månsson bockar rör i pressbockmaskinen, som är snabb om röret bara har en bock.

En av de största enskilda maskininvesteringarna var en hydraulisk press för djupdragning av korgar. Kostnad inklusive installation ca 200000 kr. Den köptes 1966 från tillverkaren Jochnick o Norrman i Värnamo och klarade en dragkraft på 5 MN (500 ton) och en tillhållarkraft på 3 MN (300 ton). Vid djuppressning glider materialet på ett sätt som är svårt att förutberäkna, speciellt som en skottkärrekorg har en osymmetrisk form. Omfattande tester gjordes för att utvärdera placering av bromslinjal, optimala krafter och lämpligaste smörjmedel. Nästan hela tillhållarkraften behövde utnyttjas för att inte plåten skulle buckla sig. Korgen kunde nu pressas i ett stycke helt utan skarvar. Arbetsmomenten reducerades till dragning, renklippning och kantrullning. I de flesta modellerna rullades ett rundstål som förstärkning in i den sista pressoperationen. I dragpressen utförde vi även ett legoarbeta, djupdragning av en tvättho i rostfritt stål till Nimoverken i Hova. Eftersom materialet blir hårt vid kallbearbetning behövdes en mellanglödning till 1050 grader Celsius som gjorde det mjukt igen så att pressningen kunde fullföljas. Här för anskaffades en anläggning för induktionsglödning 1970. En spole av vattenkylda kopparrör kring den delvis djupdragna tvättho matades med ström från en ASEA-byggt roterande omformare. Denna levererade 100 kVA, 450 V växelström, 3830 Hz.



Sven Svensson och Gunnar Nilsson färdigställer punktsvetsade skottkärrekorgar. Snart skulle alla korgar bli djupdragna i pressen som syns i bakgrunden.



Med denna hydrauliska press formas skottkärrekorgarna genom djupdragning i ett stycke utan skarvar.

Sammantogning

Bågs svetsning med belagda elektroder hade använts sedan 30-talet och blivit den vanligaste sammanfogningsmetoden. På 60-talet ersattes den av en ny bågs svetsmetod, MIG-svetsning. Elektroden består här av en omkring 1 mm tjock tråd som matas fram från en rulle genom en slang till svetspistolen. Smältan skyddas för oxidation av en skyddsgas. Till en början användes ren koldioxid, senare olika blandningar av argon och andra gaser som gav bättre svetsegenskaper. MIG-svetsning lämpar sig väl för automatisering. Fälgar till skottkärror svetsades under en period i en rundsvetsautomat som övertogs från Lyckeåborgs Bruk. Att bygga en automatsvets för svetsning av bommar till barnungor diskuterades ofta, men utrustningen skulle bli dyr eftersom svetsen följde en mer komplicerad kurva. Dessutom hade vi redan rationella fixturer och snabba svetsare. Men så kom robottekniken som gjorde det möjligt att automatisera denna typ av svetsning. En Motoman svetsrobot installerades 1987 och en 1988. Punktsvetsmaskinen, som installerades 1961, var i första hand avsedd för att svetsa de skottkärrekorgar som tidigare nitats, men även verktygskärror och verktygslådor för svetskärror blev svetsade på detta sätt. Punktsvetsmaskinen byttes 1987 ut mot en ny, som nu har sin största användning för motståndssvetsning av fotstöd på barnungor. En nykonstruerad serie av fodervagnar punktsvetsas också.



ESAB KB 250, den vanligaste svetsomformaren för svetsning med belagda elektroder



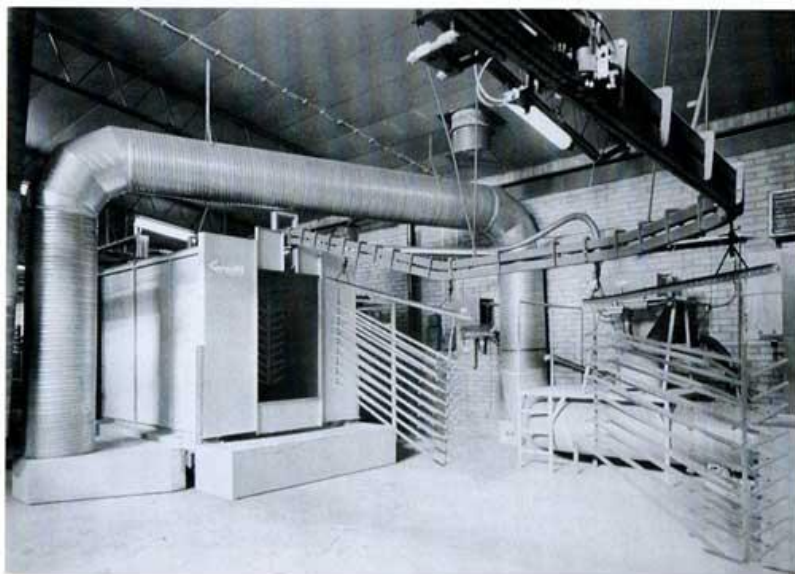
Gert Andersson svetsar fodervagn. Den roterbara fixturen gör att han ensam klarar arbetet och har en bekväm arbetsställning vid svetsningen. Lägg också märke till upphängningen av slangpaketet.



Erik Persson har uppställt för MIG-svetsning av axlar.

Lackering

Penselstrykning med linoljefärg ersattes med sprutmålning. De målade detaljerna fick stå och lufttorka över natten i sprutmålningslokalen. En ny lackeringsanläggning bestående av triavfettning, doppkar och en oljeeldad brännugn av fabrikat Ballard anskaffades 1968. Godstransporten sköttes automatiskt av en Hjort-conveyor med hissar vid tri- och doppkar. Den manuella hanteringen inskränkte sig till på- och avplockning. De 3 doppkaren var av egen tillverkning, rymde vardera 3 kubikmeter färg och måste vara fulla för att fungera. Att byta kulör var inte att tänka på. Andra kulörer än dessa 3 fick sprutlackeras. Dopplackering var en billig lackeringsmetod. 1977 byggdes anläggningen om med en pulverlackeringsbox parallellt med doppkaren. Pulverfärgen tillfördes genom ett par pistoler som rörde sig upp och ned. Här blev pulvret elektrostatiskt laddat för att fastna på godset. Omkring hälften gick dock förbi och föll till golvet där det transporterades tillbaka med hjälp av en filtermatta. För att förbättra kvaliteten kompletterades förbehandlingen med en spolstation mellan triavfettningen och pulverboxen.



Rördetaljer till barnunga applicerade med pulverfärg.

Montering

Speciella monteringsplatser hade tidigare byggts upp för skottkärrorna. Handnycklarna ersattes på 60-talet av tryckluftsdrivna mutterdragare. Montering av hjul, handtag, flak mm på övriga kärror förlades till en mer generell monteringsplats vid utlastningen. Kartonger för gungorna försluts med klammerhäftare som har automatiserats med tryckluft.



Oscar Göransson, närmast, monterar skottkärror och Sture Persson monterar däck på fälgar.



*Laget på lagret.
Karl Andersson, Stig Edvinsson, Kjell Nilsson, Allan
Wilhelmsson och Helmer Larsson*

Interna transporter

Den gamla traversbryggan som fanns kvar sedan gjuteriets dagar i början av 1900-talet byggdes i början av 60-talet på med eldriven telfer och åkmotorer. Därmed kunde man hantera hela plåtpaket och stångstålsbuntar. Balkarna med traversspåren förlängdes ut genom den stora fasaden så att lastbilar kunde köra under 1963. Man slapp den manuella omlastningen plåt för plåt resp stång för stång. För att klara ett ökande materialflöde anskaffades 1964 vår första gaffeltruck som var av fabrikat ASEA. Standardlastpallar 0,8x1,2 m och boxar infördes då som lastbärare och ersatte efter hand våra egna flakvagnar och pallvagnar. För korta flytt anskaffades gaffellyftvagnar och så småningom ledstaplare på vissa platser.



Under den gamla traversbryggan från 1917, just försedd med eldriven åkmotor, skall det bli stålförråd. "Svarte Petter" står längst bort bakom pelaren rakt under åkmotorn?



Bernhard Månsson på den första gaffeltrucken (ASEA)



*Visst kan man transportera en skottkärra med en skottkärra..
Kjell Nilsson och Allan Wilhelmsson kör.*



Kjell lastar med praktisk ledstaplare

Externa transporter

Det mesta godset levererades både ut och in på järnväg. Till de största kunderna, som exempel Rundquist o Schultz i Stockholm och Ferro i Ulricehamn lastades hela järnvägsvagnar. Vår egen lastbil användes för transporter till och från järnvägen samt till närområdet. Några kunder hämtade själv, bl a Thomée i Malmö och Otto Molin i Kristianstad, ibland även Paulssons Järn och Ahlins i Helsingborg. Järnvägar lades ned på många håll på grund av den ökande konkurrensen från lastbilstrafiken. Hörby var järnvägsstation på banan Eslöv – Långebro, som lades ned i etapper under 60-talet. Den sista delen Eslöv – Hörby gick med godstrafik till 1967 då den lades ned helt. Efter järnvägsnedläggningen hämtades styckegodset med lastbil av Svelast och vi körde under en övergångsperiod till Höör och lastade hela järnvägsvagnar. För detta ändamål bytte vi 1966 till ny lastbil och en 2-axlig släpvagn. Lastbil och släp såldes 1982 till Sture Nilssons Åkeri i Höör, som är ett av de privata åkerier vi nu anlitar för våra transporter.



Här lastades många järnvägsvagnar

Material och leverantörer

Stål

är ett traditionellt konstruktionsmaterial i Sverige och det material vi bearbetar mest.. Det har hög styrka i förhållande till sin volym. Vi köper det i form av plåt eller stång. Plåten får vi levererad utklippt till det format vi behöver för de större partierna, t ex skottkärrekorgar eller i standardformat för den blandade tillverkningen. För automatkörning i excenterpress använder vi stålband på spole. Plåttjocklekarna ligger mellan 1,25 och 4 mm. I stora drag har plåttjocklekarna halverats under de senaste 50 åren dels för att få en lättare och billigare produkt men också för att materialkvaliteten ha blivit bättre och behovet har gått mot mindre kärnmodeller. Stångstålet kan ha form av plattstång, L-och U-profiler eller slutna rör, runda eller rektangulära. Vanligen är rören kalldragna, vilket gör att ytan är slät och fri från glödskal och oxid, dessutom har de genom kalldragningen fått en ökad hållfasthet. Sträckgränsen kan ibland vara nästan dubbelt så hög som för varmvalsat material. Vid svetsning tillförs även stål med svetstråden. De viktigaste leverantörerna av stålmaterial har i många år varit

Tibnor (tidigare Söderberg o Haak) som bl a får plåt från SSAB, Bröderna Edstrand,

Heléns stål som importerar finsk plåt,

Heléns rör,

Rautaruukki som ofta levererar rör från sitt företag Nordisk Simplex i Köpenhamn.

Trä

Skottkärreskalmar och flak tillverkade vi själva mellan 1944 och 1990. Flera av maskinerna specialbyggdes för träskalmar när snickeriet startade. Allt trä till skottkärorna köps numera färdigbearbetat från underleverantörer i Polen.

Färg

Detta är ju också ett material som ingår i de flesta produkterna. Från början användes linoljefärg. Den ersattes först av

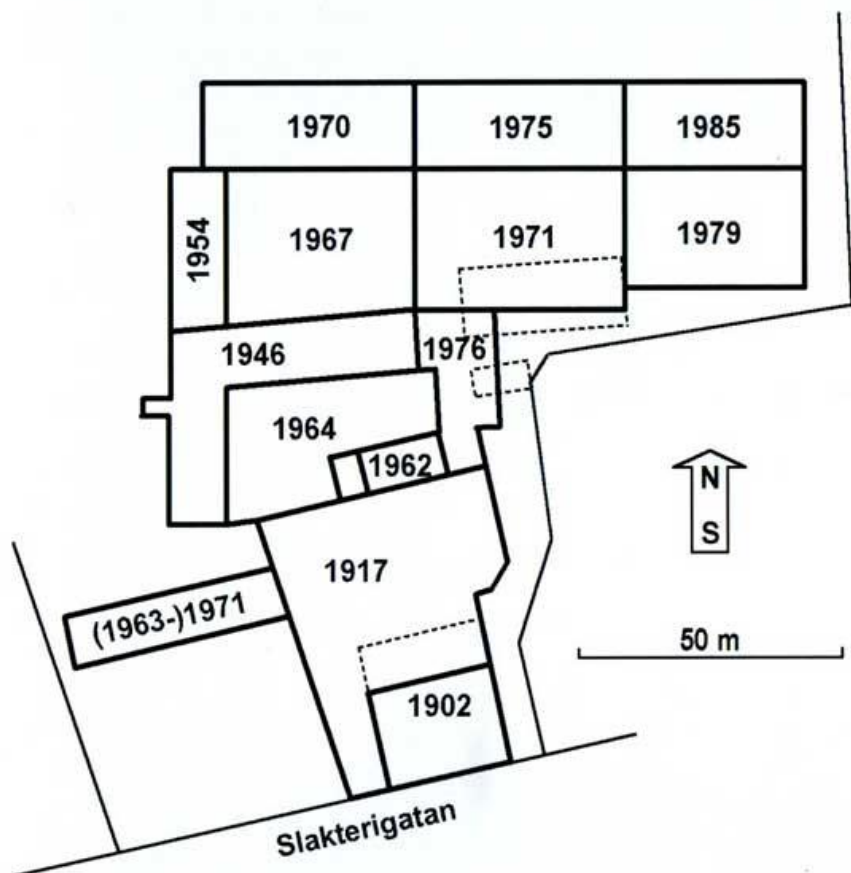
lufttorkande sedan ugnstorkande alkydlack. Numera används polyesterpulver för all lackering.

Andra material och komponenter

Hjulet, som består av däck och slang samt fälg, är den dyraste delen på en kärra. Värnamo gummi och Trelleborg har varit de största däckleverantörerna. Numera importeras en stor del av däcken från Hwafong i Taiwan. PM Liljeqvist var under många år vår största leverantör av fälgar. Ett annat företag i Bergengrens ägo, Lyckeåborgs bruk i Blekinge, tillverkade under en period länkhjul. De tog då också fram plåtfälgar för våra skottkärror, speciellt de lätta glidlagrade modellerna. Glidlagren utgjordes av metallbussningar, men har ersatts av bussningar i polyamid (nylon). Fälgar helt i plast, HD-polyeten, har blivit vanligt. Handtag till kärror med rörskalmar och sitsar till barngångorna är exempel på andra detaljer i polyetenplast. Naturligtvis ingår stål i en mängd komponenter som skruvar, muttrar, brickor, pinnar, fjädrar o s v. Vår största kund Thomée är också stor leverantör av bult. Plast har börjat bli ett alternativ till stål för skottkärrekorgar.

Lokalerna byggs till

Eriksson hade börjat utbyggnaden med snickeri, måleri och lager på 40-talet samt en virkesbarack. Nu följde några decennier med stark expansion och utbyggnad.

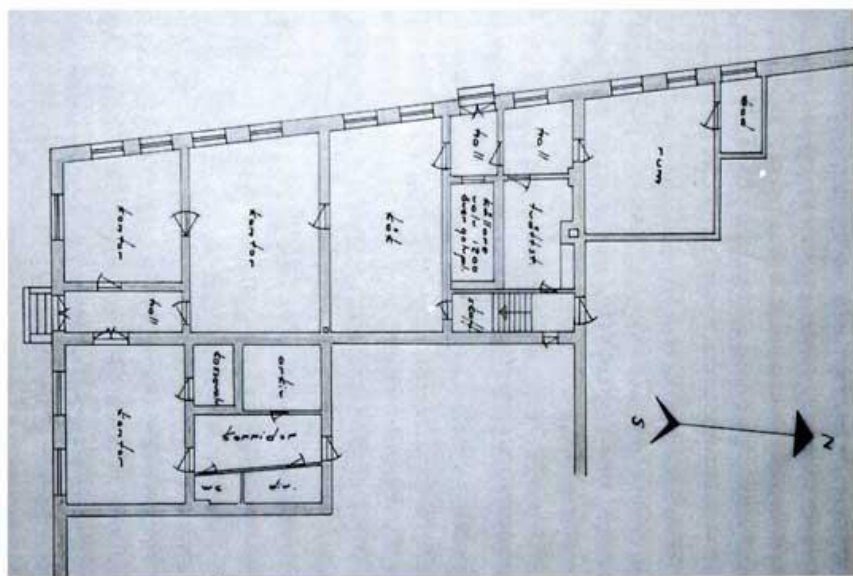


Hörby Bruks byggnader år 2000

Plan över 1900-talets byggande.

Skottkärremontering, 1954. Efter monteringen är skottkärorna mycket skrymmande. Det var en stor fördel att monteringen kom nära utlastningen.

Utökade kontorslokaler, 1959. Den bostad Eriksson inrättade i sydvästra delen av stora fabriksbyggnaden låg bra till för att bygga om till kontor.



Ritning från 1958 enligt uppmätning av Lennart Book före ombyggnaden.

Lokal för svetsning av kantjärn på korgar, 1962.

Ny lay-out, traversutfart, 1963. En bred öppning för traversen togs i den stora skrytfasaden. Maskinerna flyttades om för att kunna lagra stångstål under traversen. Kapmaskinerna ställdes upp i skeppet söder om traversen och plåtavdelningen i det nordligaste skeppet. Vi fick ett bättre materialflöde. **1964** förlängdes traversbanan omkring 30 m så att vi fick en förrådsyta för stångstål. **1969** kompletterades med tak och **1971** med väggar. Nu kunde allt stångstål hanteras under tak.



Västra fasaden med traversport, 1963



Traversbanan förlängd 30 m. "Gula villan" i bakgrunden tillhör Hörby Bruk. Den inrymmer 2 lägenheter som hyrs ut i första hand till brukets personal. Detta hus, som påstås ha varit epidemisjukhus, har nu rivits, år 2000.

Svetshall, 1964. Gårdsplanen mellan gamla fabriksbyggnaden och snickeri-måleri-lager byggdes in. Svetsning fordrar kraftig ventilation och ventilationsluften måste värmas upp. Ett ventilationssystem med oljeeldad varmluftspanna installerades. I stora fabrikslokalen hade vi strax innan bytt ut gamla vedeldade varmluftspannor mot nya oljeeldade.

Ytbehandling, förpackning, lager, och lastkaj 1967. Nya ljusa trivsamma arbetslokaler och bekvämare lastning.



Svetshall under byggnad, 1964.



Den nya svetshallen blev tillfällig utställningslokal vid den högtidliga invigningen.



Exteriör av tillbyggnaden 1967. I den fyrkantiga behållaren till vänster blåses kutterspån från snickeriet

Personallokaler, 1970. Utökning till ett tvättrum för 60 män och ett för 10 kvinnor samt ett lunchrum på andra våningen.

Paushörna, 1971. Ett bullerskyddat avkopplingsutrymme med varmdrycks- och läskautomat.

Kallager, 1971. Den ökande försäljningen krävde utrymme för säsonglagring.

Utställningshall, 1972. En permanent plats för visning av våra produkter i anslutning till kontoret. Verkstaden fick tränga ihop sig lite.

Utlastningen försågs med tak 1969 och väggar 1970.



Utlastning under tak. Egen lastbil, åkare och egen släp under lastning. I bakgrunden under taket syns Ljungmans som övertagit fabriken efter Addo.



Utställningslokalen under arbete.



Utställningslokalen tagen i bruk

Förlängning av utlastningshall, 1975. Säsonglagringen fordrade plats. Vi hade under ett par år hyrt Scans nedlagda fabrikslokaler för detta ändamål.

Tillbyggnad av svetshall, 1976. Den behövdes för den ökade produktionen av transportkärror och barnungor.

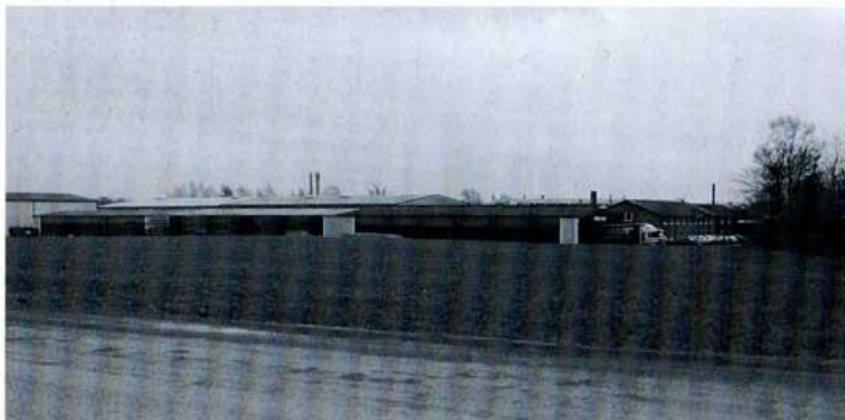
Lagerbyggnad, 1979. En värmeisolerad byggnad med stor takhöjd användbar både för produktion och lager.

Utlastningshallen förlängs 1985 och lastkajen förses med vägg, stålbryggor och vädertätningar. **1988** isoleras hallen närmast lastkajen. Nu kunde lokalen värmas upp med varmluft från pannan i monteringen. Bekvämare att lasta ut och mer väderskyddat.

Kontor inreds i en del av utställningshallen, 1986

Kallförrådet blir pulverlackering, 1991. Taket isoleras utvändigt, en sedan länge önskad åtgärd.

Med denna listade utbyggnad hade byggnadsytan blivit mer än 10000 m².



Fasad åt norr vid 1900-talets slut.

Människan i arbetet

Lättare arbete

Hittills har jag beskrivit produkter, material, maskiner och lokaler. Men den viktigaste produktionsfaktorn är nog ändå människan. På hantverkstiden arbetade samma person med en produkt från början till den blev färdig. Arbetena utfördes ofta med mänsklig muskelkraft och kunde vara fysiskt ansträngande, men också omväxlande. Maskiner gjorde arbetet lättare och snabbare. Genom att i stället för att göra en sak i taget göra ett helt parti och dela upp tillverkningen i flera steg kunde effektiviteten ökas. Så började den industriella tillverkningen, men samma person följde ändå produkten till den blev färdig – såg slutresultatet och kunde glädja sig åt vad han utträttat. I strävan efter ökad effektivitet och ekonomi, blev det större partistorlekar och mer komplicerade maskiner. Det blev effektivare och enklare om människan organisatoriskt knöts till maskinen i stället för till produkten. Varje person utförde med sin maskin sin del i en tillverkningskedja. Mallar, fixturer och anhåll i verktygen bestämde måtten, allt tidsödande arbete med mätning och tillpassning hade fallit bort. Det kanske mest typiska ser vi i excenterpressningen där till slut människans enda uppgift blivit att plocka in och ut från maskinen. Ett enda sekundsnabbt slag och så är detaljen formad, tusentals bitar på en dag. Tekniken har underlättat arbetet men detta har i stället blivit enformigare.

Bättre arbetsmiljö

Tusentals likadana rörelser under en dag är inte naturligt, det kunde leda till förslitningar. På andra håll hade det inträffat olyckor vid excenterpressar. Kopplingen, som var mekanisk, ofta av s k kiltyp, kunde någon enstaka gång missa att koppla ur, maskinen gjorde ett dubbelslag. Rutinmässigt var operatörens hand i verktyget för att plocka bort detaljen just när pressen gjorde andra slaget och olyckan var skedd. Kraven på pressar skärptes allteftersom nya säkra lösningar blev möjliga. Många av de nya reglerna gällde retroaktivt. En lösning som vi använde var att plocka med gripverktyg, ofta försedda med magneter, så att

operatören aldrig behövde föra in handen i verktyget. Grindskydd kom också till användning. Men så kom pressar med koppling och styrsystem som var helt säkra med tvåhandsutlösning. Med detta körsätt blev det lönsamt att tillverka verktyg även för våra små partistorlekar, varför vi bytte till sådana pressar. De största partierna körs nu helautomatiskt med tångmatarverk.

Buller var vanligt i mekaniska verkstäder. Olika sätt att minska bullerexponeringen kom till användning. De bullrande kolvkompressorerna blev placerade i före detta skyddsrummet, vars tjocka betongväggar utgjorde en bra ljudisolering. Arbetsplats för slaggning av svetsfogar placerades i ett annat ljudisolerat utrymme. Slaggaren fick naturligtvis bära hörselskydd, men störde inte någon annan. Med övergången till MIG-svets försvann behovet att slagga. Kolvpumpen till den stora dragpressen byggdes också in i ett eget rum med bullerslussar för ventilationsluften. En paushörna försågs med bullersluss i ingången för att även öronen skulle få en vilopaus.

Fackligt inflytande

Naturligtvis var facket intresserat av säkerhet och miljö. Den lokala metall klubben utsåg ett skyddsombud för verkstaden och SIF en för kontoret. Som stöd fanns en arbetarskyddslag från 1949 som kompletterats efter hand med specialregler för farliga maskiner t ex pressar och snickerimaskiner. Arbetarskyddslagen ersattes av 1978 års arbetsmiljölag. Nu har reglerna EU-anpassats (1995) med bl a krav på CE-märkning av maskiner, vilket innebär att leverantören garanterar att maskinen uppfyller grundläggande hälso- och säkerhetskrav.

Förutom arbetsmiljön verkade fackförbunden under 70-talet för att de anställda skulle få större inflytande på arbetsförhållanden och viktiga förändringar i företaget. Ett flertal lagar kom till. Lagen om anställningsskydd (LAS), medbestämmandelagen (MBL, 1976) och lag om styrelserepresentation för anställda. För handläggning och information om viktiga frågor i företaget bildades 1972 en företagsnämnd vid Hörby Bruk bestående av 2 representanter för arbetsgivaren, 3 för metall och 2 för tjänstemän

och arbetsledare. Skyddskommitté bildades 1976 för att arbeta med säkerhets och miljöfrågor samt företagshälsovård. Metallfacket hade stöd av en stark organisation som ställde upp med ombud vid förhandlingar. Som motvikt hade Hörby Bruk anslutit sig till Verkstadföreningen, VF (numera VI).

Kortare arbetstid

Arbetet har blivit lättare och arbetsmiljön bättre. Dessutom har arbetstiden förkortats. I början av 1900-talet blev det normalt med 48-timmarsvecka inom industrin och så var det fram till i slutet av 50-talet. Arbetstiden förkortades därefter i 3 steg. 45 h/vecka var genomfört 1960, 42,5 h/vecka 1970 och 40 h/vecka 1973. Lördagen blev till följd av dessa reformer en ledig dag, vi fick 5-dagarsvecka. Förutom kortare arbetstid har vi hittat på något som kallas semester. Det började med 12 dagar 1930, därefter 3 veckor 1951, 4 veckor 1963 och 5 veckor 1978. Kanske kan arbetstidsförkortningen vara en kompensation för en ökad enformighet men det är ju ändå den ökade produktiviteten som gjort det möjligt. Trots fortsatt ökade resurser har arbetstiden stannat vid 40 h/vecka. Veckoarbetstiden har faktiskt ökat om vi ser på familjearbetstiden eftersom kvinnorna arbetar mer nu. I de senaste avtalsförhandlingarna har man dock kommit överens om en förkortning med 84 min/vecka, som skall vara genomförd den 1 mars 2003.

Arbetskraft

Antalet anställda hade ökat från 16 vid Bergengrens övertagande 1949 till 75 i mitten av 70-talet. Därefter följde en långsam minskning eftersom försäljningen inte fortsatte att öka i samma takt som produktionen rationaliserades. I stort sett har arbetskraftsförsörjningen varit god med undantag av åren 1987 – 1989 då vi hela tiden saknade folk. Visst fanns det svetsare som slutade och fick jobb på Åkermans i Eslöv eller på Öresundsvarvet i Landskrona som lockade med högre lön. Men vi kunde anställa och lära upp nya även om det naturligtvis var en extra kostnad. De flesta jobben i verkstaden är s k tempojobb och kräver ingen särskild utbildning. Vi anställde många lantbrukare som sålde sina gårdar och flyttade in till tätorten. De anpassade

sig lätt till nämnda typ av arbete och hade ibland erfarenhet från reparationer på sina lantbruksmaskiner.



Personalen i början av 1950-talet.

*Från vänster Sven Eklöf, N B Eriksson, John Eriksson,
Sven Svensson, Magnus Hansson, Herman Persson,
Olle Eriksson, Karl Andersson, Ragnar Månsson,
Erland Andersson, Tage Nilsson, Gunnar Nilsson och
Gunnar Eriksson.*



Personalstyrkan den 1 oktober 2001

Rad 1 (överst fr v): Roger Ahlkvist., Ulf Johnsson, Jan Nilsson, Bengt-Åke Ingemansson, Tommy Sjöholm, Bertil Andersson, Stig Edvinsson, Håkan Falk, Stig Kronqvist., Gustav Nyberg, Tommy Niklasson,

Rad 2: Lars Green, Magnus Sigvardsson, Magnus Jönsson, Bo Nilsson, Jan-Erik Andersson., Magnus Persson. Ronny Toth. Rolf Berntsson, Ingemar Falk, Bengt Andersson, Jimmi Alfonsson, Tomas Jönsson

Rad 3: Jeanette Sandqvist, Hans-Ove Nilsson, Carin Knutsson, Bernhard Månsson, Gun Ljungsrtröm, Kjell-Åke Andreasson, Roland Lundgren, Kurt Tallberg, Lars Lindeborg.

*Rad 4 (nederst fr v): Gert Andersson, Erik Persson, Martin Lenander, Martin Hellman, Michael Nilsson, Sven Roos
Ej närvarande: Kjell Nilsson, Rolf Rundgren*

Personalaktiviteter

Naturligtvis uppstår på arbetet sociala kontakter mellan arbetskamrater, men aktiviteter utanför det dagliga arbetet kan ge en ökad samhörighetskänsla. Under många år hade Hörby Bruk en egen idrottsförening som medverkade i olika sammanhang som t ex korpfboll, skytte, företagscykling, marknadsloppet och arrangerade utflykter mm.



Korpfbollslaget när det var som bäst?



Grisfest på gräsmattan.

Ekonomi

Ägareförhållande

Vid köpet av Hörby Bruk 1949 var aktiekapitalet 35000 kr. Det ökades 1951 till 175000 kr och 1953 till 250000 kr. 1971 ändrades ägareförhållandet så att Karl Axel Bergengren fick 52 % och Hans Bergengren 48 % av aktierna. Aktiekapitalet ökades också 1971 till 500000 kr, 1977 till 1 Mkr och 1987 till 2 Mkr. År 1990 inleddes Hörby Bruk som ett dotterbolag till Futuritas, vars ägare är Hans Bergengren. Hörby Bruk har haft hög soliditet, d v s det egna kapitalet har varit stort i förhållande till lånat. Ägarna Bergengren har nästan aldrig tagit ut någon vinst utan denna har kunnat användas för företagets fortsatta utveckling, vilket varit positivt.



*Aktieägaren Karl Axel Bergengren , till höger i bilden, avtackar 1979 en trogen medarbetare, verkmästare Erland Andersson , vars arbete under 3 årtionden haft stor betydelse bl a för utformningen av produkter och verktyg.
Till vänster VD Lennart Book.*

Kostnaderna

Den största kostnaden i våra produkter är materialet som utgör grovt räknat 50% av försäljningspriset. Den rörliga lönedelen utgör 10 – 20 %. För att få grepp om lönekontot samtidigt som den enskilde arbetaren gavs tillfälle att tjäna lite mer användes ackordlön under många år. Små partier och många arbeten som var svåra att mäta gjorde att vi slopade ackordlönesystemet 1977. I samband härmed testades även olika former av arbets- och meritvärderingssystem. Jag tror alla människor har olika uppfattning om värdet av olika krav och egenskaper. Om en av två eller flera personer som haft lika lön plötsligt fick lite mer uppstod avundsjuka och en otrevlig stämning. Vi återgick till de gamla rutinerna där naturligtvis förhandlarna på ett smidigt sätt väger in både arbetets krav och personens meriter. Under 90-talet infördes en liten rörlig del i lönen som beräknas med utgångspunkt från den kollektiva prestationen i hela verkstaden.

En kostnad eller kanske snarare ett likviditetsproblem är den upplagring som behövs för att klara vårsäsongen. Alla vill ha sina gungor och trädgårdskärror den 1 april. Den hårda tolkningen som metall gjorde av lagen om anställningsskydd innebar att vi inte kunde anställa extrapersonal under våren som vi gjort tidigare, vilket ytterligare ökade upplagringsbehovet. Metall har numera en mildare tolkning och vi har åter möjlighet att visstidsanställa. Med anledning av den stora kapitalbindningen i lagret införde Lennart Book alltid köpstopp under våren – men han upphävde det aldrig!

Lagerkostnad och ställkostnad hatas av många ekonomer. Kanske beror det på att om man försöker minska den ena ökar den andra eller att begreppet ställkostnad missförstås. Att ställa in maskinen när ett nytt parti skall påbörjas går snabbt med modern teknik, men det finns så mycket annat som skall göras för varje parti oberoende om detta är stort eller litet, som t ex planera och besluta om produktionsorder, ta fram orderhandlingar, arbets- och följekort samt arbetsinstruktioner, köpa in material, förbereda verktyg, muntliga instruktioner- och metoddiskussioner, ordna till

arbetsplatsen ta fram material och lastbärare, ställa in, kontrollera och justera under inkörningen och komma in i rätt arbetsrytm m m. Rationaliseringsåtgärder riktade mot ställkostnaden ger i allmänhet inte lika stort utbyte som vid rationalisering av styckkostnaden, vinsten kan ju bara räknas en gång per parti.



Bundet kapital !

Marknaden i Sverige

Skottkärran var förr ett yrkesmässigt redskap inom bl a lantbruk och bygge. Den användningen har minskat men i stället har privata villaägare blivit stora användare. Järnhandeln har hela tiden varit en viktig försäljnings- och distributionskanal. Större delen av försäljningen går dock inte direkt till järnhandeln utan via ett mindre antal större grossister. Några av dessa som haft stor betydelse men som försvunnit är Rundqvist o Schultz i Stockholm, Hall i Alvesta, Ferro i Ulricehamn samt Paulssons Järn och Ahlins i Helsingborg. Försvunnit har också konsignationslagren hos J A Linder i Göteborg, Järnhuzell i Karlstad, Duribolaget i Stockholm och Gullmarshus i Luleå. Sistnämnda lager kom till för att göra det lättare att konkurrera med Br Fransson på Norrlandsmarknaden. Bland nuvarande grossister har Thomée, HDF, Järniakedjan och Tibnor tillsammans ca 65 % av försäljningen i Sverige. Flera postorderföretag har under senare år tagit upp vissa av våra produkter i sina kataloger.

Naturligtvis har vi inte fått vara ensam på den svenska marknaden. Stockamöllan var en stor tillverkare av skottkärror med träkorg och tog också upp en modell med helsvetsad plåtkorg, men denna blev inte konkurrenskraftig. De lade ner skottkärrtillverkningen och började med gaffeltruckar i stället, omkring 1950. Den största konkurrenten genom tiderna har varit Bröderna Fransson i Fogelsta. De hade ungefär samma sortiment som vi förutom att de även tillverkade bilsläpvagnar. Ofta var Fogelstas och våra produkter så lika att priset blev enda konkurrensfaktorn. Vi lyckades också hålla ungefär lika stora marknadsandelar, vardera 35 – 40 % av den svenska marknaden. Bland övriga tillverkare märks Håkansson i Trönninge. Danska tillverkare har vid några tillfällen "stört" den svenska marknaden.

Exportmarknaden

Under 60-talet började Lennart Book söka exportkontakter framför allt i de nordiska länderna Danmark och Norge samt Finland men även företag i Österrike och Schweiz blev goda exportkunder. Det var i huvudsak barnungorna som exporterades samt svetskärror till AGA i Schweiz. I slutet av 70-talet uppgick exporten till ca 25 % av faktureringen.

Det är glädjande att Roland Lundgren nu beslutat göra nya satsningar på exportmarknaden. Eftersom vi redan har en stor del av den svenska marknaden är nog ökad export det enda sättet att få större partistorlekar i produktionen. Detta är nödvändigt för att kunna genomföra de rationaliseringar som behövs för att hänga med i konkurrensen. År 2000 var exportandelen åter uppe i 25 %.



Utvecklingen har varit ganska jämn fram till den stora konjunkturedgången i början av 90-talet. En liten svacka kan dock skönjas i mitten av 50-talet. 1980 hade en importerad lågprisgunga börjat säljas i Danmark. Vi fick ta fram en nedbantad modell, Can-Cangungan, för att återta marknaden.

Samarbete med Trallfa

En dag 1982 kom en representant från Trallfa i Norge in till Lennart Book och föreslog att vi skulle lägga ner skottkärretillverkningen. De hade nämligen byggt upp en högautomatiserad produktion av skottkärror och kunde producera 200000 skottkärror per år, vilket skulle räcka för hela den skandinaviska marknaden. (Trallfa står för trallefabriken men är mer känt för sina målningsrobotar som från början kom till just för målning av skottkärrekorgar). Det blev ett samarbete där Trallfa fick leverera de mindre trädgårdskärrorna, som vi hade minst lönsamhet på och vi fick leverera alla övriga transportkärror som Trallfa hade lagt ner tillverkningen på. I början på 90-talet köpte Trallfa Danska Ravendo. Planer fanns då att utöka samarbetet att även omfatta Ravendo. Dessa planer avbröts emellertid eftersom Trallfa och Ravendo blev uppköpta av danska Ginge. Samarbetet med Trallfa fortsätter som tidigare.



Robotsvetsning av barngungor.

Nya lösningar med elektronik

Robotar i verkstaden

Maskinerna har ersatt muskelkraften och övertagit själva bearbetningen. Måtten bestäms också av maskin och verktyg. Men nockar och anslag måste ställas in manuellt när ett arbete påbörjas. Med hjälp av elektronik och NC-teknik (NC=numerical control) slipper man även detta. I stället matar man in värden med tangenter eller tumhjul. Maskinen räknar sedan pulser under rörelsen tills det läge uppnåtts som motsvarar det inmatade värdet. Så sker i gradsaxen (Hjo 1985), rörbockmaskinen (Herber ABM40CNC 1989), kantmaskinen (Göteneds 1996) och den nya sågen (Kaltenbach 1999). Ofta kan värdena sparas i ett minne så att man slipper mata in dem på nytt. Detta är framför allt viktigt vid mer komplicerade rörelsemönster med många punkter som t ex i svetsrobotarna. Här behöver man inte mata in siffervärden, utan rörelsmönstret registreras genom att manuellt köra från punkt till punkt och med en knapptryckning beordra maskinen att läsa av läget, eller rättare ett värde för vardera av de 7 rörliga axlarna. En inbyggd dator beräknar vägen mellan punkterna. Även krökta kurvor kan beräknas. Vi fick vår första svetsrobot 1987. Lennart Book var en försiktig man och ville gärna ha klart för sig konsekvenserna innan han fattade beslut som kostade pengar. Det rörde sig ju om ca 1 miljon kr. Vi kan nog tacka Lars Arne Olsson, arbetsledare i bl a svetsavdelningen, för att han tjatade så mycket om den här roboten. När Lennart såg hur väl det fungerade dröjde det inte mer än ett år innan vi hade ytterligare en svetsrobot. Nyligen (maj 2001) har den tredje svetsroboten installerats.

Kontorsrationalisering

Det enklaste kontorshjälpmidlet, papper och penna, är nog också det som genom tiderna haft den största betydelsen. Ofattbara mängder information har under århundraden skrivits ned för hand, sparats för eget behov eller skickats till någon annan någonstans på vårt jordklot. Svårtydda kråkfötter har nu ersatts med maskinskrift. När N B Eriksson köpte Hörby Bruks fastigheter 1936, var köpbrevet utfärdat av Frosta Härads Sparbank handskrivet, men på 1940-talet blev de flesta viktigare affärshandlingar maskinskrivna. Jämsides med de mekaniska skrivmaskinerna kom räknemaskiner, dels additionsmaskiner dels s k räknemaskiner, samt speciella maskiner för bokföring. De handdrivna maskinerna ersattes efter hand med elektriskt drivna modeller. På 70-talet kom elektroniska räknemaskiner byggda med integrerade kretsar, s k räknedosor, med mer än 10 siffrors noggrannhet och med tekniska funktioner. Detta innebar en revolution när det gäller beräkningar. Tänk om jag haft en sån när vi skulle bygga svetshallen 1964. Inga av de befintliga väggarna var parallella eller vinkelräta mot varandra. Alla takbalkar blev olika långa, den längsta omkring 18 m, och upplagen i den låga änden på olika höjd. Här behövdes 5 siffrors noggrannhet men räknestickan klarade bara 3. Det blev till att slå i tabellverk med trigonometritabeller och interpolera fram den sista siffran. Titta gärna i taket vid den låga balkänden! Med räknedosa hade nämnda beräkningar utförts på en liten bråkdel av den tid det tog då.

Ofta behövs en kopia på en handling. Karbonpapper var det vanliga sättet att få en kopia, men så kom olika fotokemiska kopieringsmetoder, s k fotostatkopiering. Värmekopiering på speciellt preparerat papper var en billigare metod, men kopiorna hade dålig beständighet. De moderna kopieringsmaskinerna har ersatt alla tidigare system och ger både bra och billiga kopior.



Rolf Berntsson med kontorsutrustning, omkring 1960.

Ibland behövdes flera kopior, t ex arbetskort till verkstaden. För detta anskaffade vi 1965 en Ormig radöverföringsmaskin. Principen var s k spritduplicering. När originalet skrevs ut på ett speciellt papper placerades ett s k spritkarbon med färgsidan mot originalets baksida. Den färg som då fastnade på originalets baksida räckte till mer än 50 kopior. Med en sinnrik mekanik överfördes endast en rad från originalet till varje arbetskort. De fasta uppgifterna, ämnesmått, skiss, maskininställningar samlades på ett instruktionskort som sparades för att användas i kommande partier. Ett enkelt och för den tiden mycket rationellt system, som används än i dag. Fast nu lagras den orderspecifika informationen i dator med vars hjälp även arbetskorten skrivs ut.

Mycket pappersutbyte förekommer mellan kontor och lager. Genom tillbyggena hade lagret kommit mer än 100 m från kontoret. Visst kunde det vara välbehövlig motion att per sparkcykel transportera papperen denna sträcka, men det blev i varje fall effektivare med den rörpostanläggning som installerades på 1960-talet.

Telekommunikationerna har betytt enormt mycket för sättet att få kontakt och utbyta information med andra företag. På 30-talet kunde t ex en kund i Stockholm beställa ett telefonsamtal till Hörby 383, som var Hörby Bruks telefonnummer, och på mindre än en timme hade flinka telefonister på telefonstationerna manuellt kopplat ihop ledningarna så att man kunde samtala med varandra. Det var mycket snabbare än att skicka brev. Telenätet automatiserades sen och man kunde själv slå numret på en fingerskiva, uppkopplingstiderna blev korta. Fingerskivan har sedan ersatts med knappar. Telefonen är fortfarande ett av de viktigaste kommunikationsmedlen, men har kompletterats med telex (under en kort period) samt telefax och e-post.



Besök av Lundin från Rundquist o Schultz, en av de största kunderna. Från vänster N B Eriksson, Lundin, John Eriksson, Gunnar Eriksson, Sven Eklöf och Hulda Eriksson.

Dator på kontoret

På 50-talet började de allra största företagen skaffa datamaskiner, som då var mycket dyra. Banker var bland de första, och fick därmed möjlighet att ge bättre service till företagen. Vi behövde inte sitta och stoppa pengar i kuvert längre, utan lönen gick direkt in på ett bankkonto. Speciella system, t ex Kontek, användes för att manuellt men ändå rationellt få fram de listor som behövdes för löneutbetalningen. Nästa steg kom 1977 då vi införde VF datalön och började läsa in sifferunderlaget för löneutbetalningen på en floppy disk som sändes till I-data för vidare behandling.

Vår första dator installerades 1982. Det var en IBM 34 med 64 kB arbetsminne och 27 MB hårddisk. Vi betalade 155000 kr samt 2000 kr/mån i underhåll. Dessutom behövde varje arbetsplats en bildskärm och ett tangentbord, då kallad displaystation, som kostade 15000 kr/st. Förutom löner kunde vi nu sköta order, fakturering och lagerbokföring med hjälp av datorn. Detta fungerade smidigt, men man var ganska låst vid de inprogrammerade rutinerna. Så fort man önskade ändra någon rutin eller ville ha en annan utformning på en lista, måste en programmerare från Tyringekonsult kopplas in.

Elektronik och datorer utvecklades under 80-talet i en rasande fart. En persondator (PC) hade snart bättre kapacitet än vår IBM 34. 1990 skaffade vi den första persondatorn för ordbehandling. Det var en PC 286, märke Facit S212, med 1 MB ramminne och diskettstation men utan hårddisk. Operativsystemet var DOS 3.30, priset 19000 kr. Ordbehandlingsprogrammet hette Cicero. Året därpå, 1991, bytte vi till persondatorer även för de administrativa funktionerna, PC 386-or sammankopplade i ett nätverk. Nu hade vi fått ett flexiblare system, Bravo, som även omfattade ett system för material- och produktionsstyrning (MPS). Utvecklingen på detta område går fortfarande snabbt. Både datorer och program har redan uppdaterats vid ett par tillfällen. De nya programmen har man försökt göra så att de klarar allt och passar alla företag. Tyvärr har de därmed fått "elefantsjuka" och inte blivit så smidiga att arbeta med som man skulle önska.

Ny pulverlackering 1991

Denna anläggning innebar ett jättesteg för bättre miljö både på arbetsplatsen och i omgivningen samt en betydande kvalitetsförbättring. Sedan 60-talet använde vi trikloretylen för avfettning av godset före lackering. Vi förbrukade omkring 10 ton tri årligen. Nu installerade vi en trestegs förbehandling med vattenlösliga kemikalier. I första steget avfettas godset som samtidigt får ett tunt skikt passiverande järnfosfat. I steg 2 sköljs med rent vatten och sköljningen i steg 3 förbättrar passivering av ytan ytterligare. Olja och smuts samlas i steg 1. En anläggning för rening av detta bad installerades samtidigt. Pulverlackering blev den allena rådande appliceringsmetoden. Vi slapp de i våtfärg förekommande lösningsmedlen, xylene, lacknafta m fl. Jag är väldigt glad att vi fattade beslutet att söka frivillig miljöprövning och att investera denna lackeringsanläggning. Investeringskostnaden var ca 6 Mkr, den största hittills. Vi erhöll tillstånd enligt miljöskyddslagen för verkstadsindustriell verksamhet 1990.



Conveyor anläggning med på- och avplockningsstation.

Konjunktur Anpassning

Vi vet alla hur överhettningen på 80-talet vände och övergick till den djupaste lågkonjunktur vi haft sedan 30-talet. Det drabbade även Hörby Bruk eftersom byggandet nästan upphörde. Vi väntade i det längsta på en vändning, men 1993 blev situationen så ansträngd att ägaren Hans Bergengren gick in och vidtog de impopulära åtgärder som behövdes, nämligen att friställa ungefär hälften av arbetsstyrkan så att kapaciteten motsvarade försäljningen. De fasta kostnaderna hade vi tyvärr kvar.

Störningar på gungmarknaden

Förändringarna i Europa oroade oss. De fria östeuropeiska länderna med sina låga arbetslöner kunde bli svåra konkurrenter på marknaden. Det fick vi också uppleva då ett par svenska företag i början av 90-talet tog fram en nästan exakt kopia av vår Cancangunga, lade ut tillverkningen i Estland resp Polen och marknadsförde den här i Sverige och Danmark. Tillverkningen av Cancangungan har vi rationaliserat hårt. Den direkta lönekostnaden utgör därför så liten del i kalkylen att den inte är någon viktig konkurrensfaktor för denna produkt. Vi kunde möta med att anpassa priset och har därmed återtagit marknaden.

Hörby Bruk köper Fogelsta

1997 köpte Hörby Bruk den största svenska konkurrenten Fogelsta. Därmed fick vi plötsligt en ökad marknad. Vi kunde reducera och standardisera skottkärresortimentet och marknadsföra vårt vanliga produktsortiment även till Fogelstas tidigare kunder eftersom Fogelstas sortiment låg mycket nära vårt. Den därmed ökade försäljning har påverkat lönsamheten mycket positivt. Fogelsta hade försett sin dragpress med plockautomater. Dessa ville vi utnyttja varför hela pressen flyttades till Hörby.

Framtiden?

Jag har försökt skildra hur en idé, att göra korgen till en skottkärra i plåt, skapade grunden till Hörby Bruk och hur företaget genom att hela tiden anpassa sig till förändringar av teknik, marknad, samhälle och sociala förhållanden kunnat utvecklas till vad det är i dag. Utvecklingen går vidare. Det uppkommer ständigt nya möjligheter och nya behov. Maximala vikten för vad en människa vill bära sänks hela tiden och det är alltid lättare att rulla än att bära. Därför tror jag på ett ökat behov av lätta transportvagnar och kärror. Hörby Bruk kan genom en rationell produktion tillgodose marknaden med väl genomtänkta generellt användbara produkter av detta slag.

Bilaga: Produkter 2001

Några blad ur senaste broschyrer.

Ekeby skottkärror



ART. 1033. Trädgårdskärra Ekeby 21 G, omonterad.
Rymd: 85 liter.



ART. 1024. Trädgårdskärra Ekeby 90 G, omonterad.
Rymd: 90 liter.



ART. 1067. Skottkärra Ekeby 110 G.
Rymd: 110 liter.



ART. 1085. Skottkärra Ekeby 125 G.
Rymd: 125 liter.



ART. 1091. Skottkärra Ekeby 150 G.
Rymd: 150 liter.



ART. 1362. Skottkärra Ekeby 200 R, plastkorg, 2-hjul.
Rymd: 200 liter.

Liftgömsla av G3, godkänt enligt F111.
Inskruvning av F111/F12/12C med slagg



ART. 1140. Murbrukskärra B35 G. Rymd: 100 liter.
Kraftig murbrukskärra med 13" luftgummsjul. Endast 650 mm bred.
Kan erhållas utan lyftgömsla.

Liftgömsla av G3, godkänt enligt F111.
Inskruvning av F111/F12/12C med slagg



ART. 1123. Murbrukskärra B35 K. Rymd: 100 liter.
Murbrukskärra med kulögat hjul och infällbara skålar för herrar och
andra trånga utrymmen. Med eller utan lyftgömsla.

Magasin- & bagagekärror



ART. 2039. Lill-Handy. Vår minsta hopfällbara bagagekärra. Väger endast 2,5 kg, men lastar hela 50 kg. Levereras med spännrem och massiva gummihjul.



ART. 2035. Handy M. Vår mellan-storlek bland hopfällbara bagagekärror. Väger 5,5 kg och lastar 75 kg. Finns även med luftgummihjul.



ART. 2037. Stor-Handy M. Vår största hopfällbara bagagekärra. Lastar hela 150 kg. Finns även med luftgummihjul.



ART. 2029. Magasinkärra P3. Vår mest populära magasinkärra. Försett med utfällbar plattform för större gods. Lastar hela 250 kg. Finns även med massiva hjul, typ P2.



ART. 2030. Trappkärra. En kärra med hjulskärna för enkel körning i trappor. Lastar 250 kg.



ART. 2047. Handy Lett. Lätt bagagekärra av aluminium. Fälls upp och ihop med endast ett handgrepp. Stora punkteringsfria hjul för bra framkomlighet. Lastar 100 kg.



ART. 2032. Magasinkärra F1. Enkel magasinkärra i kräftigt utförande. Lastar 250 kg. Finns även med massiva hjul.



ART. 2055. Höggodskärra. En ryggertä kärra för både högt och lågt gods genom att höjden på handtaget är reglerbart. Stora hjul för bra framkomlighet. Lastar 150 kg.



ART. 2034. Magasinkärra F3. Magasinkärra F3 med svängt rygg för runda föremål. Lastar 300 kg. Finns även med mindre hjul.

Kärror & vagnar



ART. 2053. Cykelkärra Hobby. En nygamml kärra med lättslutade 20" ekerhjul. Lastar 100 kg. Tillbehör: Snabbkoppling för cykel.



ART. 2051. Paketkärra. Kraftig kärra för tyngre gods. Lastar hela 400 kg. Tillbehör: Snabbkoppling för cykel.



ART. 2003. Perronkärra. En väl beprövad kärra för många olika behov. Lastar 500 kg. Kan fås med låga och/eller höga gavlär, hörnstolpar eller kombination dets.

TILLBEHÖR TRANSPORTVAGNAR:

1. Parkeringsbroms verkande på bak-hjulen, vilket gör att den fungerar även under körning
2. Sidoljradatta
3. Fasta hörnstolpar
4. Flyttbara stolpar



ART. 2078. Transportvagn 3. Vagn med s k bibyttesing, kraftigt utformad. Lastar upp till 1500 kg. Finns i olika storlekar med lättslutade kullgraderade hjul. *Här extrautrustad med hörnstolpar.



ART. 2099. Skjutvagn 1250 L. Låg vagn utrustad med 2 st fasta hjul och 2 st svängbara länkhjul för stor smidighet. Lastar 550 kg. Kan även erhållas med massiva gummihjul. Tillbehör: Extra gavel och/eller stolpar.



ART. 2126. Dragvagn 1250. En liten, smidig dragvagn med svängkrans och parkeringsbroms. Lastar 550 kg. Tillbehör: Gavel, stolpar.



ART. 2096. Långgodsvagn. En mycket populär vagn för långt gods. Stålbart axelavstånd mellan 1750-2950 mm. Lastför måga 2200 kg. Finns även med större hjul och lastförmåga 3000 kg. Kan erhållas med flak.

Bulkvagnar

Bilden visar art.nr. 2006.



ART. 2012. FO6. En lättanterlig vagn med ett fast hjulpar och ett svängbart länkhjul, alla av massivgummi. Rymd: 200 liter.



Bulkvagnar. Hulsivtsade. Finns i två storlekar: 300 och 500 liter. Kan erhållas med luftgummi- eller massiva hjul. Försedda med bromsat länkhjul av massivgummi och kan erhållas med eller utan lyftöron.

Bilden visar art.nr. 2024.



Betongkärra. Mycket robust och lättullad kärra. Tippbygel underlättar töpning. Förstärkta korgkanter. Rymd 175 liter struket mått. Kan erhållas med eller utan lyftöron.

Bilden visar art.nr. 2023.



Tippkärra. Mycket robust, lättullad kärra. Tippbygel med stoppkäckar som underlättar töpning. Kan erhållas med eller utan lyftöron. Rymd 250 liter struket mått.

Verktyskärror

Bilden visar art.nr. 2016.



ART. 2014. Verktyskärra L. Vår populäraste verktyskärra. Den är låtbar och utrustad med två luftgumshjul. Kan även erhållas med massiva gumshjul.



Verktysvagnar. Finns i storlekarna 300 och 500 liters rymd, struket mått. Låtbara med kraftiga hänglöslöverfall. Försedda med bromsat länkhjul av massivgummi.



ART. 2018. Verktyskärra Musslan. En låtbar, en-hjuls verktyskärra, som är smal och lättkörd för bästa framkomlighet. Locket har spårrekanisem i lagplått läge och är också avtagbart. Rymd: 200 liter.

Svetskärror



ART. 2059. Svetskärra 20. En smidig liten svetskärra med massiva hjul. Kärran har snabböppning och plats för 2 st 20 liters gasflaskor.



ART. 2060. Svetskärra 40 M. Väbalarerad svetskärra som är lättkörd på ojämnt underlag. Plats för 2 st flaskor och inställbar för flaskstorlekar upp till 40 liter. Hållare för skyddshandske och svetstråd. Färs även med luftgummhjul.

Fathantering



ART. 2075. Fatpall. Ett utmärkt hjälpmedel för lagring och stapling av fat. Kan flyttas med gaffeltruck.



ART. 2074. Fatvagg. Perfekt för avtappning samt transport på jämnt och hårt underlag av hel- och halvfat.



ART. 2073. Fatkärra L. En stabil kärra med 12" luftgummhjul, öppen handställning för lättare hantering. Tar fat av olika storlekar och har justerbar läsnng. Stålskorras utformning gör att fates automatiskt glider upp på dem vid lastning. Färs även med 10" luft- eller massivgummhjul.

Trädgårds- & övriga kärror



ART. 301 I. Sandningskärra. Specialkärra för enkel sandning av större ytor. Reglerbar sandmängd. Utrustad med två et 10" luftgummhjul.



ART. 2040. Stolkärra. Praktisk kärra för flyttning av staplade stolar. Lastytans höjd läge är justerbart.



ART. 231 I. Tegelläskärra av universaltyp. Stålbärs horn och handtag för de flesta typer av tegelläskor. Sex-lagrade luftgummhjul med hullager. Max belastning 400 kg.

Bilden visar:

art.nr. 2441
volym 400 liter

art.nr. 2431
volym 300 liter

art.nr. 2421
volym 200 liter



Fodervagnar. Lättrullade stabila fodervagnar. Finns i utförande med tre eller fyra hjul, massiva eller luftgummen. Finns i storlekarna 200, 300 och 400 liter. Rikligt tillbehörsortiment.



ART. 2064. Städskärra Feja. Mycket lättövd kärra för rengöring av större ytor inom- och utomhus. Försedd med korg för sopsäckar, tyllor för redskap och 16" rulllagrade luftgummhjul.



ART. 3008. Sopsäckkärra. En smidig kärra för hantering av avfall och sopor. Finns även som sopsäckstält.



ART. 3001. Gallervält 500. Smidig vält med 500 mm bredd. Trumma av sträckmetall bryter jordkroppen samtidigt som jorden packas. Låsa för tyngden. Finns även i 1000 mm bredd som kan dras för hand eller kopplas efter traktor.



ART. 3004. Säm maskin 60. Spridare för gräsfrö och gödning, spridningsbredd 600 mm. Dess kraftiga konstruktion gör den väl lämpad för utrymning. Enkelt reglerbar spridningsmängd. Medbringare för sandning finns som tillbehör. Spridaren finns även i 1200 mm bredd.

Trädgårdens nöjesfält



Art. 4003 **CanCan**

Stabilt stålörstativ med svetsade benfästen. Enkelgungor med rep samt dubbelgunga. Säkra klämskydd och upphängningskrokar. Fotplattor för alternativ förankring. Kraftiga sitsar av UV-beständig plast.

Höjd 1,85 m. Längd 2 m. Platsbehov 2,57 x 1,85 m.
Vikt 20 kg. Fraktvoly 85 dm³.



Art. 4053 **CanDola**

Stabilt stålörstativ med svetsade benfästen. Enkelgunga med rep, dubbelgunga samt gondolgunga. Säkra klämskydd och upphängningskrokar. Fotplattor för alternativ förankring. Kraftiga sitsar av UV-beständig plast.

Höjd 1,85 m. Längd 2,15 m.
Platsbehov 2,72 x 1,85 m.
Vikt 32 kg. Fraktvoly 145 dm³.





Art. 4050 Duett

Stabilt stålrorstativ med svetsade benfästen. Enkelgungor med rep. Säkra upphängningskrokar och fotplattor för alternativ förankring. Kraftiga sitsar av UV-beständig plast.

Höjd 1,85 m. Längd 2 m. Platsbehov 2,57 x 1,85 m. Vikt 16 kg. Fraktvolym 85 dm³.



Art. 4051 Triett

Stabilt stålrorstativ med svetsade benfästen. Enkelgunga med rep samt dubbelgunga. Säkra klämskydd och upphängningskrokar. Fotplattor för alternativ förankring. Kraftiga sitsar av UV-beständig plast.

Höjd 1,85 m. Längd 2 m. Platsbehov 2,57 x 1,85 m. Vikt 19,5 kg. Fraktvolym 85 dm³.



Art. 4024 Svänggunga

Traditionell gungbräda, men dessutom med snurrfunktion. Fri placering på brädan ger jämvikt även om barnen väger olika mycket. Stabil konstruktion med sittbräda av ytbehandlat trä. Pilå och rördelar pulverlackerade. Tipsäker benstödskonstruktion.

Höjd 0,52 m. Längd 2,1 m. Vikt 13 kg. Fraktvolym 40 dm³.



Art. 4075 Mixi rutschbana

Bred rutschbana med höga sidor. Stabilt stativ och stega av pulverlackerade stålror. Bane i UV-beständig plast av högsta kvalitet.

Banhöjd 1 m. Banlängd 2,20 m. Platsbehov 2,31 x 1,16 m. Wellpappförstärkt plastförpackning. Vikt 17 kg. Fraktvolym 320 dm³.