

## Historien om en bilverkstad.

På 1940-talet fanns två bilverkstäder i Röstånga, Röstånga Bilverkstad som låg uppe vid Marieholmsvägen och Flinks Bilverkstad som låg i Kolema på Humlegatan 3, bredvid Röstångagården och gamla idrottsplatsen.

Stig Waldemarsson var i mitten av 40-talet som anställd vid Röstånga Bilverkstad som drevs av Astrid Callmer. Stig körde också buss

åt Göranssons Buss på linjen mellan Örkelljunga och Eslöv. Under bussturerna träffade han sin blivande hustru Elsa. De gifte sig 1946 och flyttade 1947 till Sösdala där Stig fick anställning på en verkstad. Stig trivdes dock inte i Sösdala och som anställd utan flyttade tillbaka till Röstånga där han den 1 maj 1948 övertog handlanden Flinks Bilverkstad. Efter en del

övertalning flyttade även brodern Waldemar med hustru Ewy till Röstånga där de hyrde in sig i ett hus på Billingeång ägt av lantbrukare Ivar Fors. Waldemar och Stig blev kompanjoner och drev tillsammans först Flinks Efterträdare, sedan Br. Waldemarssons Bil- och traktorverkstad. Efter några år flyttade Waldemar med familj in i lägenheten på Humlegatan som tillhörde verkstaden. I verkstaden som med



*Verkstaden på Humlegatan 3.*

den tidens mått, tidigt 50-tal, var stor och välutrustad huserade Waldemar som verkställare och fördelade arbetet mellan de anställda montörerna. Man hade i snitt 2–4 anställda. Stig var den som i huvudsak skötte kontoret och fick ansvara för ekonomi, reservdelar och lagerhållning och se till att verksamheten gick runt. På den tiden var bilreparationer ett hantverk, utbytesdelar var knappast uppfunna och plåtarbeten för att laga rostskador både på chassi och kaross var vanligt förekommande. Lantbruksmaskiner som traktorer, skörde-tröskor och mjölkmaskiner utgjorde en stor del av kundunderlaget. Många reparationer skedde ute på landet hos lantbrukarna. För att kunna ta sig ut till kunderna med verktyg och reservdelar hade man dels en Volvo Duett för mindre transporter, dels en liten lätt lastbil som dessutom kunde tjänstgöra som bärgningsbil. Den första lite mindre lastbilen var av märket Ford och när den skulle användas för bärgning, lyfte man på och skruvade fast en vinschställning på flaket. Vinschen var egentillverkad och vevades för hand. Den senare lastbilen av märket Chevrolet försågs också med en monterbar vinschanordning som man anskaffat från Stockamöllan och som använts för att vinscha

upp timmer på lastbilar. Denna drevs av bilens motor via en speciell växellåda.

Verkstaden hade tre inkörsportar där sammanlagt 4–5 personbilar eller traktorer kunde tas in. Innanför den vänstra porten fanns en smörjgrop som flitigt utnyttjades. På den tiden bestod den regelbundna servicen till stor del av så kallad rundsmörjning tillsammans med olje- och filterbyte. Det var innan de självsmörjande lagrens tid och det fanns fullt av smörjnipplar på kardanaxel, hjulupphängning mm i vilka det skulle pressas in fett. Till en början skedde det med handsprutor men så småningom fick man en tryckluftsdriven spruta som gjorde smörjarbetet avsevärt lättare och snabbare. Sedan skulle oljenivån i växellåda och kardanväxel kontrolleras och vid behov fyllas på. Detta skedde från handdrivna pumpar som satt i stora fat på pirror. Det var oftast ett tvåmannajobb då någon fick vara i gropan och hålla munstycket och kolla nivån men någon annan fick dra veven till pumpen. Oljan för motorn förvarades antingen i stora fat i ett särskilt skåp på gården eller i burkar på en eller två liter.

Längs med smörjgropen mot ytterväggen fanns en lång arbetsbänk av grovt trä med ett antal skruvstäd och hyllor för diverse verktyg. Till höger fanns en stationär slipmaskin med smärgelskiva och stålborste, en pelarborrmaskin och en specialmaskin för att slipa ventiler. Den senare maskinen kunde ställas in på olika slipvinklar beroende på vilken fäsning mot motorblocket som ventilen hade. När grovslipningen var gjord med maskinen fick man finslipa för hand. Det gick till så att lite slippasta ströks på ventilhatten, ventilen sattes tillbaka på sin rätta plats i topplocket och sedan trycktes ett handtag med sugpropp fast på ventilhatten. Genom att rulla handtaget mellan händerna finslipades ventilen.

I inre delen av verkstaden stod en maskin för balansering av hjul. Hjulen fästes på en justerbar fläns och lyftes på maskinen. Sedan spanns hjulen upp i hastighet och om det var obalans började det efter ett tag wobbla fram och tillbaka. Ett ritstift ritade en figur på en pappskiva. När man snurrat hjulen åt båda hållen kunde man avläsa på pappskivan var på fälgen man skulle knacka fast motvikten och hur stor den skulle vara. Ungefär samma princip som i dag men mer omständligt och tidsödande men med gott resultat.

Ljusinställningen skedde väl först "på gehör" mot en vägg men när den obligatoriska bilprovningen kom in i bilden krävdes annan utrustning. Den första utrustningen som an-

**WALDEMARSSONS BIL- & TRAKTORVERKSTAD**  
 TEL. Verkst. 106 ROSTÅNGA Postgiro 24 85 29  
 Bost. 198

Alla slags Bil- & Traktorreparationer

Reservdelar i lager Oljor & Däck



*Ett fullgott arbete utlovas och hälsas  
 Ärade Kunder välkomna*

skaffades krävde en del förberedelser. Ute på gården göts en betongplatta i absolut våg och ca tio meter därifrån en annan mindre platta under ett litet skärmtak. På den mindre plattan fanns en ställning på hjul där det satt ett instrument som inte visade ljusbilden men som mätte ljusflödet från hel och halvljus. Strålkastarna justerades så att ljusflödet hamnade inom rätt toleransområde. Senare ersattes den utrustningen med en tidig variant av det som än i dag används på bilprovningstationerna, där man kan se ljusbilden. Detta blev nödvändigt i och med att de asymmetriska ljusen blev allt vanligare.

I de båda högra portarna tog man in sådana fordon som krävde lite längre reparationstider. Vanligt förekommande var reparation av rostskador på karosseri och chassi. Skadade delar klipptes bort med plåtsax och nya delar klipptes till av karosseriplåt som svetsades fast. Tröskellådor, dörr- och skärmkanter var oftast mest utsatta men det hände även att delar av golven fick bytas ut. Efter svetsningen slipades skarvarna med maskin och för hand, spacklades och efterslipades. Innan målning kunde ske så finslipades området för hand med våtslippapper. Sedan blandades färgen till och förtunnades noga med thinner så att den skulle kunna användas i tryckluftsprutan. Efter maskering av delar som inte skulle målas så skötte Waldemar sprutlackeringen som skulle göras i ett antal lager.

I ett litet utrymme längst till höger i verkstaden fanns batterilagret och en gammal batteriladdare. Där stod alltid ett antal batterier på laddning, sammankopplade med långa kablar och med påfyllningshattarna lossade så att gaser från laddningen kunde strömma ut. En hantering ganska fjärran från i dag.

På våningen ovanför de tre portarna hade man lager. Bilar som skrotades plundrades ofta på användbara delar så som generatorer, startmotorer, fjädrar, förgasare mm. Där förvarade man också nya hjul i de vanligaste dimensionerna samt diverse delar till avgassys-

tem. Det fanns även ett litet rum där de anställda kunde byta om och äta sina medhavda smörgåsar eller lunch. Någon avancerad tvättmöjlighet fanns inte mer än en liten tvättho nere i verkstaden och den värsta oljan och fettet fick man ta bort med tvättfotogen i ett utrymme nere på gården. Där tvättades också motordelar och andra delar som demonterats för att repareras så att man hade rena delar att jobba med.

Generellt var både Waldemar och Stig noga med att hålla så rent det gick i och kring verkstaden. Olje- och fettfläckar tvättades bort från golven och de sopades regelbundet. På lördagen – man jobbade på den tiden även på lördag förmiddag – så blev det en större städning av lokalerna och ofta fick även gårdsplanen en uppsnyggande räfsning.

Stig huserade mestadels på kontoret som var ett rum i den tillhörande lägenheten. Löner betalades ut av Stig veckovis och all fakturering och bokföring skedde för hand med papper och penna. Räkningar betalades manuellt på Skånska Banken eller på posten. På kontoret fanns mängder av små reservdelar så som strömbrytare, reläer, brytarspetsar, packningar av olika slag och allt undanstoppat i mängder av hyllor och fack. Någon datoriserad lagerhållning fanns ju inte men Stig hade koll på var saker och ting fanns och kunde leta fram det som behövdes. Även på delar av ovanvåningen i huset hade man inrett med hyllor för reservdelar. Och hade man inget hemma så beställdes det hos auktoriserade verkstäder eller grossister och leveransen skedde oftast med bussgods till busstationen uppe vid Nynäsmacken eller på den tiden järnvägen fanns även per tåg.

Utvecklingen växte så småningom från den lilla verkstaden som blev trång och omodern. Firman hade under många år haft avtal att göra service på Linjebuss Eslövsenhets bussar och en stor nackdel var att man aldrig kunde ta



in dem under tak. En "carport" uppfördes visserligen men det var ändå utomhus och den täckte bara en liten del av bussen. Under många år letade bröderna alternativa möjligheter, bland annat ville man bygga en ny verkstad på en tomt i korsningen mellan Billingevägen och Långarödsvägen men man kom aldrig överens om köp med markägaren. Ett nytt tillfälle uppbar sig när mejeriet i Röstånga skulle läggas ned vilket skedde 1969. Mejeriet på Kolemavägen 8 som låg så gott som granne med verkstaden inköptes och byggdes om till en modern verkstad. En porthöjd som möjliggjorde att både bussar och höga lastbilar kunde tas inomhus och en stor smörgjrop med hydraulisk lyft var de mer påtagliga förbättringarna. I den högra porten fanns smörgjropen som kunde rymma minst två personbilar eller en stor buss eller lastbil. I den vänstra porten kunde man ta in två personbilar och där fanns också en lyft för personbilar. Det gamla ostlagret blev förvaringsplats för bildäck och batterier, kylrummet som var välisolerat fick husera kompressorn, den gamla mjölkbutikens blev till kontor och den gamla ångpannan byttes mot en oljeeldad panna.

På våningen ovanför verkstaden fanns gott om utrymme för reservdelar och de anställda fick bättre tvättmöjligheter med möjlighet att duscha och ett separat lunchrum. Båda långt ifrån vad som skulle vara standard vid nybyggnad i dag men bra mycket bättre än det var på det gamla stället. Ute bredvid den gamla nedlagda brandstationen uppförde man två ramper där man kunde köra upp bilar för att göra reparationer utomhus. En avramperna användes i huvudsak till att rengöra bilar undertill innan underrederbehandlingen och för själva behandlingen.

Många anställda har passerat genom åren. Två trotjänare förtjänar att nämnas särskilt. Gunnar Friberg, RIS-legenden, som började på verkstaden direkt efter skolan, i början cyklades från hemmet mellan Kolema och Forestad och som stannade kvar i firman under hela sitt arbetsliv. Gunnar var högt uppskattad av bröderna och var bland annat den på verkstaden som fick utbildning på och svarade för renovering av automatväxellådor till Linjebuss. En annan trotjänare var Kjell Klemedsson som kom till firman lite senare än Gunnar men som också stannade kvar så länge bröderna ägde verkstaden. Kjell var också högt uppskattad och sågs nog som en specialist på att reparera rostskador med speciellt läggning att klippa till, forma och svetsa fast bilplåt.

Detta är en berättelse om en verkstads utveckling på tiden innan datorteknik och avancerad elektronik hade gjort sitt inträde i biltekniken. När man verkligen gjorde reparationer på det mesta på verkstaden och utbytesdelar var sällsynt om ens förekommande. Det var när man kunde ta sig an en bilmotor utan att vara skapt som en ål och när en tappad skruv i motorrummet föll rakt igenom och genast kunde hittas under bilen. Det var före internet och innan webb- och datorbaserade system hade gjort sitt intåg. När reservdelar beställdes från katalog och efter telefonkontakt med leverantören. När bokföring, fakturering och korrespondens skedde för hand och räkningar betalades på banken eller posten med kontanter. Nog var väl inte arbetsmiljön den bästa i alla fall inte i den gamla verkstaden med kalla, trånga och mörka lokaler och personalutrymmena var inte mycket att skryta över. Men det fungerade med den tidens mått. Inte skar väl bröderna guld



*Gamla mejeriet på Kolemavägen 8.*

på sin verksamhet och knappast de anställda heller men man hankade sig fram och levde ett drägligt liv. Och det räckte till att ge oss barn en bra uppväxt och start på livet och visst var det lite spännande att bo och leva nära verkstaden och att nu i backspegeln kunna reflektera över hur utvecklingen har varit.

Verkstaden såldes år 1988 och levde vidare under namnet Bröderna Waldemarssons Eftr. och numera BrW Bilcenter.

*Bo Waldemarsson och Birgit Pehrsson*