

# Kortare historik över Åsbrink & Co.

## Starten

Företaget startades 1931 av ett danskt företag H. Meisner Jensen, som önskade en filial i Sverige. Anledningen kan sökas i en ambition att utveckla asfaltbeläggningen av vägar i Sverige. Denna hade kommit mycket längre i Danmark. Man sökte därför någon som kunde sköta filialen och anställde en kapten Åsbrink i dåvarande Kungliga Byggnadsstyrelsen som chef. Därav namnet Åsbrink (Co var H. Meisner Jensen). Kapten Åsbrink avled emellertid 1932 varför ny chef måste anställas. Valet föll då på civilingenjör Pontus Gerdman. Han skötte ensam företaget tillsammans med sin hustru Marta. Några kontorsrum hyrdes på Kärleksgatan i Malmö.

## Tidig utveckling

De första 3–4 åren var företaget en ren agenturfirma utan egna konstruktioner och tillverkning. Företaget hade bl a agenturen för Amman asfaltverk i Schweiz och stenkrossar från den engelska firman Frederick Parker Ltd. Stenkrossar såldes under namnet *KUBIT*. Företaget utvecklade sig mycket snabbt och kontoret flyttade 1932 till Fiskehamnsgatan 1C i Malmö med sju anställda och därefter 1937 till Ön i Limhamn med ca tjugo anställda tjänstemän. Firman var en av landets ledande inom vägmaskinbranschen och i samarbete med kundkretsen såg många nya konstruktioner dagens ljus, t ex maskiner för vägbyggnad, vägunderhåll och gaturengöring. Asfalt- och järnmaskiner, kross- och sorteringsanläggningar, vägbältar, tankvagnar, pump- och kompressoraggregat m fl ansågs vara mycket moderna för sin tid (30-talet). Företaget representerade även den tyska firman Humboldt-Dent Motoren A G Köln som byggt världens första fyrtaktsmotor och världens första motorlokomotiv. Fram till krigets utbrott 1939 var framtiden mycket ljus med stort konstruktionskontor i Malmö och försäljningskontor i Malmö, Göteborg och Stockholm. Tillverkningen av egna konstruktioner lades ut på entreprenad hos olika företag såsom AB Ljungman, Vellinge och AB Plåtindustri, Limhamn.

## Kriget

Krigsutbrottet september 1939 medförde stora förändringar för företaget. All nyanläggning och underhåll av vägar fick stå tillbaka, varför dess produktion ej längre gick att sälja. All import upphörde och stora delar av den svenska industrin fick ställa om och i stället tillverka material till det svenska försvaret och civiltförsvaret.

Genom goda kontakter med myndigheterna kom företaget igång redan i början av 1940 med nödvändiga produkter för civiltförsvaret. Utrustning för skyddsrum växte snabbt. Svenska staten, representerad av Luftskydds-inspektionen, beställde luftrenings-

aggregat för skyddsrum (1500 st). Kungl. Armeöverstyrelsens sjukvårdsstyrelse beställde stora leveranser av bl a sjukhussängar (ca 100 000). Annan utrustning för skyddsrum var gastäta luckor, splittersäkra branddörrar och luckor, övertrycksventiler, torrtoaletter, vattentankar och sjukvårdslådor. Bensindrivna generatorer, såväl transportabla som stationära, från 2 kVA till 18 kVA tillverkades. För uppvärmning av bostäder var Sverige hänvisat till skogsavverkning med många stubbar som följd. Därför konstruerades en stubbrytare som döptes till *ROTOP*.

Eftersom det inte fanns någon import under kriget uppstod det ett behov av många maskiner som tidigare importerats, bl a en bänksvarv BS II och BS III som tillverkades i mycket stor mängd (ca 1000 st). Snart uppstod drivmedelsbrist och ransonering infördes. Gengastekniken blev därför räddningen för transporter m m. Många företag i Sverige tillverkade därför gengasaggregat, så även Åsbrinks (som företaget så småningom kallades i dagligt bruk). Nämnas kan ett gengasaggregat för lättviktsmotorcyklar som salufördes under namnet *SPERCO*. Ett tusental tillverkades, varav 500 st såldes. Resten skrotades eftersom smörjolja ej beviljades till den typen av transportmedel.

### **Egen fabrikation**

Svårigheten att finna tillverkare för sina produkter tvingade bolaget att själva taga upp fabrikationsproblemet. Därför startades egen verkstad på Ön och efter några år även en fabrik på Ekonomigatan i Limhamn. Senare inköptes även AB Ventilatorverken i Malmö. Eftersom behovet av gjutgods ej kunde tillgodoses av underleverantörer startades AB Gjuteriverken med gjuteri först i Vellinge och sedermera även i Limhamn.

Ledningen insåg tidigt att kriget måste ta slut och därmed krigsproduktionen till myndigheterna. Eftersom företaget tidigare levererat väg- och anläggningsmaskiner ansågs grävmaskiner ligga bra till. 1940 påbörjades konstruktion och 1941 kunde den första maskinen levereras. Först efter kriget kom leveranserna riktigt igång och från slutet av 1940-talet och hela 1950-talet fram till början av 1960-talet såldes ca 500 st maskiner i olika storlekar. Kunderna var statliga myndigheter, t ex Kungl Järnvägsstyrelsen, stora entreprenörer inom väg- och husbyggnad, m fl.

1943 upptogs på allvar konstruktion av kompressorer som under ett tjugotal år utvecklades så mycket att verkstaden på Ekonomigatan togs helt i anspråk för tillverkningen. Speciellt kan nämnas transportabla och stationära högtrycks-kompressorer, 300 atö, som såldes till arme-, marin- och flygförvaltningarna. 1945 började bolaget konstruera brandstegar och 1951 kunde leveranser påbörjas. I samband härmed byggdes en verkstad i Huddinge, utanför Stockholm, där brandstegarna tillverkades. Även servicen för övriga produkter sålda i Mellansverige och Norrland sköttes här. Stockholmskontoret flyttades till Huddinge och ett försäljningskontor startade i Sundsvall.

## Nya vägmaskiner

När kriget slutade och vägarna skulle upprustas kom vägmaskintillverkningen riktigt igång med tyngdpunkten på vägvältar, sopmaskiner och slamsugningstankar, som blev stora försäljningsframgångar, särskilt på 50- och 60-talet. I samråd med Luftfartsinspektionen och Flygförvaltningen framtog snöröjningsmaskiner, en kombination av sopmaskin och fläkt. Snön sopades och blåstes samtidigt bort från startbanorna. Även en gräsklippningsmaskin levererades, där 3, 5, 7 eller 9 maskiner kunde seriekopplas och framföras i en hastighet av upp till 30 km/tim.

Inom byggnadsmaskinbranschen hade bolaget stora framgångar, speciellt med betongblandare av olika storlekar samt betongfickor, hisspel, dumprar, m m. Som representant för Kröll, Danmark, såldes många byggnadskranar.

Efterhand blev en del av produkterna omoderna och man hängde inte med längre. Hydrauliken fick sitt genombrott, grävmaskinerna var t ex lindrivna, vägvältarna ersattes med vibrationsvältar, varför dessa dominerande produkter försvann. I stället satsades på sopmaskiner och 1955 fick bolaget färdig en pneumatisk sopmaskin *VERRO* (från latinets *verro* = jag sopar), som patentsöktes över hela världen. Olika storlekar framställdes under namnen *Verro Minor*, *Verro City* och *Verro Strada*. Denna satsning blev en stor framgång med export till många länder, speciellt Schweiz under 70- och 80-talen.

## Nedgången

1962 avled bolagets ägare P. L. Gerdman. Framtill 1968 drevs företaget med en svärson som VD. Därefter såldes bolaget till ett investmentbolag (Företagsfinans) och slogs samman med ett företag i Lund vid namn Eiker och flyttade till Lund. Namnet blev Åsbrink-Eiker vilket senare ändrades till endast Verro som var ett bättre exportnamn.

Under Åsbrinksperioden framkom många udda maskiner som inte blev någon försäljningssuccé. Nämnas kan lerbetongverk, snöplogar, bilväghyvlar sandupptagare, bevattningsvagnar, målningsmaskiner för trafiklinjer, m fl.

I slutet av 70-talet började kräftgången, mest beroende på att produkterna började bli omoderna och på frånvaron av nysatsningar. Lönsamheten blev sämre och sämre och 1984 gick företaget i likvidation. De bästa produktionsgrenarna såldes ut till andra företag och fabriksanläggningen övergick till annan ägare.

Nedtecknat av *Stig Linde*,

Limhamn i januari, anno 2000.