



En riktig Lundberg-traktor. Om man tittar närmare så ser man att det egentligen är en ombyggd "vanlig" jordbruks-traktor där man vänt hytten bak och fram. En succé som banade vägen för Bröderna Lundbergs stora framgångar.

En bakvänd framgång

Text | Steve Sandström. Foto | Hans-Jörgen Ramstedt

Idén om att lastens tyngd borde ligga på traktorns bakre stora hjul var inte ny. Inte ens idén om att vända hytten bak och fram var ny. Men Bröderna Lundberg skapade en ovanligt lyckad baklastare som marknaden ville ha. Och därigenom inleddes en av Skellefteås viktigaste industriepoker.

Förmodligen har varenda svensk åtminstone någon gång sett en baklastare från Bröderna Lundbergs i Skellefteå. Och det är inte konstigt, det tillverkades i runda tal 33000 stycken från starten till dess produktionen lades ner 1983. Men historien om de två framgångsrika entreprenörerna började långt tidigare.

Ett stenkast bakom Eddahallen i Skellefteå ligger Norrbackagatan. Här hade familjen Lundberg sin hemgård. Både bostadshus och en stor ladugård fanns på den stora tomten. Och det var i den senare som Bröderna Lundbergs föddes som rörelse år 1945.

Bröderna Lundberg är båda sedan länge borta. Men deras allra förste anställda – Jan Stenberg – var med från allra första början och kan berätta om hur epoken Lundberg tog sin början.

– Arbetet bestod huvudsakligen i reparationer av delar till byggnadsföretaget Bäckström & Strömberg, till exempel pumpdelar. Men man skodde även hästar och byggde odlingsplogar som användes för att bryta ny mark. När de 1947 började till-

verka den så kallade jordbrukslyften, en plog som satt på hjul och bättre följde markens kontur så att fårorna fick jämnt djup, kom ett första stort lyft för verksamheten. 15 000 plogar tillverkades fram till 1956.

År 1951 hade verksamheten vuxit sig för stor för befintliga lokaler.

–Vi var trångbodda och lokalerna var inte bra arbetsmiljömässigt. Skärvätskorna frös till exempel på nätterna när det var kallt...

Företaget byggde nya lokaler på Mullberget och flyttade in.

Samarbete med Volvo BM

Den stora utvecklingen för företaget skulle komma med baklastarna.

– Vi hade redan tidigare byggt framlastare. Men de var tungstyrda när man saknade servostyrning, och Kolbolaget i Skellefte-



Sedan Samme Lindmark tillsammans med partnern Helge Karinen övertagit Lundbergs efter bröderna Birger och Göran började problemen.

– Det starka bandet till Volvo BM som tidigare varit en tillgång blev en stor belastning när Volvo BM fick problem på grund av ofördelaktiga växelkurser och höga räntenivåer.

hamn bad Lundbergs ta fram en lösning på detta. De ville att lastens tyngd skulle ligga på den bakre axeln.

Liknande lösningar fanns redan på andra håll, både i Sverige och utomlands. Men bröderna Lundberg skapade en lösning som attraherade användarna och som hade en stor marknad.

– Den första baklastaren byggdes av en gammal Fordson traktor. Och den fungerade bra för att lossa kolbåtarna. Därefter byggde vi successivt fler baklastare, bland annat åt Arv. Andersson.

Försäljningen av baklastare tog fart, och den gröna baklastaren blev en allt vanligare syn.

– 1957 valde Birger och Göran att inleda ett samarbete med Volvo BM i Eskilstuna. Istället för att bygga om färdiga traktorer köpte man chassin från Volvo och byggde baklastarna på dem.

Eftersom man tidigare byggt om traktorer av olika märken – Fordsson och Nuffield för att nämna två – så fick man nu en mer rationell produktion. Och det var med detta som den stora utvecklingen kom.

– Jag vet inte vem som initierade den första kontakten mellan Volvo och Lundbergs, men resultatet var att chassit kom att utvecklas. De anpassades till våra behov.

Det mest troliga är dock, enligt Göran Lundbergs son Melwyn, att kontakten mellan de bägge företagen initierades av Volvo BM som bland de olika baklastare som vid den här tiden tillverkades runtom i landet tyckte Lundbergs lösning var bäst.

Jan Stenberg fortsätter:

– Den allra första maskinen vi tillverkade, H10-35, tillverkades i 851 exemplar mellan 1954 och 1959. Mellan 1959 och 1961 tillverkade vi 1221 exemplar av H10-350.

Därefter kom 1961 den stora framgången med modellen LM-218, ett stort lyft för både Lundbergs och Volvo BM. Den tillverkades i 7394 exemplar fram till 1970. Det fanns även andra maskiner och varianter, men inte några storsäljare som dessa.

Ritade på golvet

Jan Stenberg var alltså först att arbeta åt Göran och Birger. Även brödernas kusin Olle Lundberg, som är den enda som omkommit i en arbetsplatsolycka på Lundbergs, var en av de första medarbetarna. Olle var först fastanställd och fick därför anställningsnummer ett.

Genom åren lärde Jan naturligtvis känna bröderna ordentligt.

– De var genomgående ärliga och riktigt rejäla människor. Från början jobbade de till 10-11 på kvällarna och slet verkligen hårt. Uppdragen hade blandad karaktär, liksom betalningen. En gång minns jag vi fick en fiol som betalning!

Göran, född 1915, var kanske den mest mekaniskt kunnige och Birger lite mer affärsman. Men ingen av dem tyckte om att arbeta med papper.

– Det gällde i allt. Ritningarna gjordes till exempel ofta med krita på golvet under den tidiga utvecklingen. Vi drog några streck på golvet och började bygga.

Göran arbetade med maskinarbete, till exempel svarvning. Birger svetsade från början, men kom sedan att arbeta med sådant som inköp som tog allt mer tid.

– Jag kommer ihåg att de köpte sig varsin lättviktsmotorcykel. Men de var inte mycket för utsvävningar, utan var i övrigt mycket sparsamma.

forts nästa sida

År 1969 kände förmodligen bröderna Lundberg att de nått vägsände med att själva utveckla verksamheten. Hjulen snurrade, men utvecklingen stod ganska stilla. De valde då att sälja företaget.

Nya ägare

Köpare var Samme Lindmark och Helge Karinen.

Helge var vid den tiden revisor i bolaget, och Samme Lindmark drev en mekanisk verkstad i Luleå sedan 1965.

– 1969 kom Birger och Helge till mig och frågade om jag var intresserad av att gå in i företaget. Och det var jag positiv till, säger Samme.

Och köpet blev av. Samme berättar om de bägge bröderna:

– De kommande åren lärde jag känna främst Birger mycket väl, men naturligtvis också Göran. Göran skötte ju mest konstruktionsavdelningen medan Birger var vd, anställde folk och så vidare.

I många beskrivningar har Birger framhållits som den avgörande kraften i bolaget. En bild som Samme menar i och för sig är riktig men något ensidig.

– Göran fick för lite erkännande för sin insats. Han var hjärnan bakom många viktiga konstruktioner, och utan dessa idéer och lösningar hade företaget aldrig kunnat nå den framgång som det gjorde.

Bröderna Lundbergs bedrevs vid tiden för övertagandet som ett gammaldags företag.

– Jag var inte van vid detta. Alla arbetade från klockan 7 på morgonen till 16.30 på eftermiddagen, sedan gick man punktligt hem. Där jag varit tidigare, vid Alimak till exempel, hade man jobbat när det behövdes, oavsett vilken dag eller tid det var.

Fast genom avtalet med Volvo fanns en väldigt god och långsiktig planering vilket gjorde att det sällan behövde bli bråttom med övertid som följd.

Volvoavtalet ett hinder

Så vad hände sedan Bröderna Lundberg sålt sitt företag? Samme berättar att de såg stora möjligheter med företaget, men att ett problem var att det var hårt uppbundet till Volvo BM.

– Det fanns ett avtal som förhindrade företaget att göra något som ens kom i närheten av Volvo BM:s egna produkter.

Från början hade avtalet varit gynnsamt då det gav Lundbergs en god säljkanal ut på marknaden.

– Men det visade sig alltså med tiden att det var en stor nackdel både att inte själva få styra över sin egen konstruktionsavdelning och sin egen försäljning. Det blev företagets olycka.

Under 70- och 80-talen hade företaget ändå en fantastisk utveckling.

– Sedan hände det ett par saker som var förödande. Volvo BM hade tillverkning av lastmaskiner i Arvika. Där tillverkade man alla midjestyrd maskiner som då kommit på marknaden. Lundbergs hade sin gamla konstruktion, och midjestyningen hade visat sig mycket effektiv och vann steg för steg marknaden.

Lundbergs maskiner gick visserligen fortfarande att sälja – främst på export – men klockan var snart slagen.

– Tillsammans med Volvo BM hade Lundbergs utvecklat en mindre form av midjestyrd maskin. Samtidigt hade Volvo BM i slutet på 70-talet utvecklat en vägghyvel, en riktigt häftig maskin. Volvo BM erbjöd ett byte – om vi helt släppte tillverkningen av lastmaskiner så skulle vi få tillverka vägghyveln istället.

Mot bakgrund av de prognoser man fått om tillverkning av flera hundra vägghyvelar om året såg man plötsligt en kraftig expansion framför sig på Lundbergs.

Vägghyveln ett fiasko

– Den nya fabriken på Hedensbyn byggdes för att klara detta. Men den väntade succén uteblev på grund av kronans kurs och höga räntor som gjorde det svårt att sälja våra produkter främst på export.

Det ledde till att marknaden mer eller mindre helt försvann för Volvo BM.

– Följden blev att man bestämde sig för att man nu inte hade råd med vägghyveln som blivit för dyr. Den var omöjlig att sälja och skulle läggas ner.

Lundbergs fick fyra år på sig att avveckla samarbetet med Volvo BM.

– Företaget fick det då väldigt jobbigt. Vi satsade på nya områden, bland annat den välkända Lundbergaren som utvecklats vid Lundbergs men tillverkades i Hudiksvall. Den flyttades nu "hem".

Företaget bytte sedan ägare igen 1983 när Parcon AB köpte företaget, och har sedan bytt ägare ett par gånger till innan det sattes i konkurs i början på 90-talet av dåvarande ägaren Valmet Oy i Finland.

Företaget har därefter återuppstått med en helt ny ägare – David Gustafsson – och tillverkar än idag en förfinad version av Lundbergaren.



Jan Stenberg var förste medarbetaren på Bröderna Lundbergs. Redan innan de anställde folk blev han deras springgrabb. Han var också siste man ut när företaget stängde efter konkursen i början på 90-talet.