





Åke och hans värld

Ett tekniskt snille med många innovationer på sin meritlista – det är bara en kort beskrivning av Åke Persson på Laxo Mekan. Svensk Åkeritidnings Bosse Norvinge hälsar på.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

En flygmaskin ska jag ha när jag blir stor, sa lille Åke och pekade på en propellerförsedd trälåda på köksgolvet.

Så blev det.

Teknikintresset hos Åke visste inga gränser. Han disponerade ett bord i köket och kökssoffan var full av grejer på familjens arrendegård utanför Örebro.

Nu har närmare 80 år passerat sedan innovationerna i köket. Men Åke är i allra högsta grad verksam i Laxo Mekans tekniska värld.

För att försöka beskriva Åke Perssons intressanta livsresa i rätt ordning tar vi oss snabbt tillbaka till tiden runt andra världskriget, och ungdomens tid. Redan då fanns affärssinnet.

När Åke gick i praktisk realskola under ransonerings-

tiderna födde han upp kaniner som slaktades och såldes till hugade restauranger med god förtjänst.

– Kaninerna låg utanför kupongsystemet så där gick det att göra pengar, berättar Åke.

För pengarna köpte han sedan diverse delar och byggde därefter sin egen motorcykel.

Efter ett och ett halvt år i verkstadsarbete blev det tre år på Tekniska gymnasiet i Örebro.

– Under tiden på Teknis skaffade jag mig extrajobb här och var. Bland annat hämtade jag bilar i Stockholm. Tog tåget upp och körde nya Mercedes och DKW ner till bilförsäljarna. Det blev 50 kronor per bil, vilket var mycket på den tiden.

Examensarbetet på Teknis blev avgörande. Han konstruerade nämligen en stenbrytarbil.

51



” Just nu håller jag på med ett utvecklingsprojekt på snabbblässidan, det är roligare än att sitta hemma och lösa korsord. Jag har nog tagit ut 40 patent varav 10 som har gett någonting. Man får vara ute i tid annars blir det ingenting.

Efter skolan ryckte Åke in för militärtjänstgöring på I3 och under tiden köpte Åke en surplusbil från Rickardssons i Arboga. Det blev en fyrhjulsdreven Ford Canada med bensen V8 som skulle få just stembrytarkranen.

Först passade han dock på att göra sig en hacka på lastbilen.

– Som rekryt hyrde jag ut den till kronan under militärtiden och fick in lite pengar. När jag sedan muckade så byggde jag tillsammans med en kompis om den till stembrytare hemma på ladugårdsbacken.

Till stembilen tillverkade Åke egna hydraulcylindrar som svarvades på I3:s verkstad under kvällarna.

– Vi arbetade från april till juni 1952 innan den var färdigbyggd och sedan bröt vi sten under ett halvår.

FÖRUTOM ERFARENHET och sprängarlicens lade halvåret med stembrytaren grunden till det framgångsrika företag som Åke fortfarande driver.

– Jag fick tips om att Atlasverken var till salu, som då ägdes av tre delägare. En hade jobbat med tippar, och de två andra var grovarbetare som nog ville ha bort han som kunde något. Så de sålde till mig – en affär på ungefär 100 000 kronor, berättar Åke och fyller på med att alla dokument över affären finns bevarade i arkivskåpet.

Säljarnas underliggande tanke var nog att kunna köpa tillbaka företaget inom ett år.

– De trodde nog inte jag skulle klara av det här. Men det gjorde jag, säger Åke och myser lite självbelåtet.

Han försvinner iväg och blir borta en stund. Han återkommer med ett stort flygfotografi och lägger upp det rätt över skrivbordet.

– Från början var det bara en ladugård säger Åke och pekar på en vit liten byggnad, knappt synbar bland alla stora tegelbyggnader. Vi skarvade till den några omgångar och 1959 byggde vi en del på 800 kvadratmeter. Sedan dröjde det inte länge förrän det blev 2 000 kvadrat.

Jag försöker lokalisera byggnaden där vi sitter idag men Åke slår snart försöken ur hågen.

– Nej, nej, detta är den gamla anläggningen och den ligger en kilometer bort, där bygger Atlas Copco

borrhaggregat idag, förklarar Åke och klargör resten av historien.

– Jag sålde Atlasverken till HIAB, en affär som fullföljdes 1967. Meningen var att vi skulle bli ett påbyggnadscenter för HIAB men det var en massa trassel inte minst efter att de köpte krantillverkaren FOCO, vilket inte alls var en bra affär, menar Åke som ändå byggde upp en produktion från 350 till mer än 1 200 byggnationer per år.

– 1974 var det kris i företaget, dels på grund av FOCO-affären och att man beslutade sälja påbyggnadsrörelsen. Vi kom inte överens så jag fick gå men hade första tjing på det man skulle sälja ut, så jag köpte liftdumper- och flaktillverkningen.

Sedan gick det undan.

– På elva månader byggde jag upp den nuvarande anläggningen, fick igång en produktion och hade kö på folk från HIAB-FOCO som ville jobba för mig, säger Åke med ett leende, samtidigt som han lutar sig tillbaka på kontorsstolen.

– När jag sålde till HIAB var vi ungefär 80 man och när vi hade full produktion på HIAB-FOCO var vi 180.

När Åke på 60-talet köpte Atlasverken jobbade åtta man där, och nu var det dags att bygga upp ett nytt företag men Åke hade redan en del i bakfickan. Redan 1960 hade han köpt Laxå Svets och Mekaniska, ett företag med anor tillbaka till 1947 som gjorde timmerbankar och som Åke drev samtidigt som han var på HIAB.

– Vi valde sedan att ändra namn till Laxo Mekan. Ett kortare och internationaliserat namn.

DET FANNS ALLTSÅ ALDRIG några planer på att ge sig in i jordbruket, som pappa?

– Nej, det var en arrendegård, och pappa började senare bygga flak hos mig.

Meningen var att Laxo Mekan skulle fortsätta i släkten men Åkes son gick bort 2001.

– Vi hade förberett ett övertagande men efter en tid för Scania i Moçambique och även med en egen verksamhet kom han hem och var sjuk i malaria.

Åke är tyst en stund.



– Jag ville ha någon som var engagerad i företaget och frågade Tomas Himberg om han ville bli min ställföreträdande. Idag har Tomas 60 procent av bolaget och håller på att ta över.

Åke har dock inte helt släppt taget helt och teknikintresset är fortfarande stort.

– Just nu håller jag på med ett utvecklingsprojekt på snabbblåsidan, det är roligare än att sitta hemma och lösa korsord. Jag har nog tagit ut 40 patent varav 10 som har gett någonting. Man får vara ute i tid annars blir det ingenting.

Han ser tillbaka på sina projekt, och det finns en hel del som är värt att återberätta.

– Under HIAB-tiden fick jag uppgift att skriva förutsättningar för en ny tipp. Den gick under arbetsnamnet TAF – Tranås-Atlas-Foco och kom igång i början av 70-talet. Då hade vi en produktion på 20-30 tippor i veckan men till slut lades allt ner eftersom de tyckte att vi bara skulle bygga och sälja kranar. På slutet av 60-talet var Sverige ett krantätt land och alla skulle ha kran.

– När jag började på 50-talet fanns det tippor på praktiskt taget alla lastbilar men idag ska alla ha lastväxlarkrok.

LASTVÄXLAREN ÄR EN historia för sig. Sellbergs som använde wireflakssystem tyckte inte de fungerade så bra, så de kontaktade Åke och frågade om han inte kunde komma på något bra. Åke hittade en annons på ett kroksystem från Bennes Saphem men begrep inte hur det fungerade så det blev en resa till Frankrike.

– När jag fick se kroken tänkte jag att det här borde jag hittat på själv, så vi köpte licensrätten för Norden.

Själv tycker Åke att det sitter krok på för många bilar idag.

– Jag säger så här, om du inte behöver lastväxlaren så lämna den hemma. Lägg den i Laxo-snabbblås. Du tjänar 1 till 1,5 ton i lastförmåga.

På frågan om den mest lyckade produkten kommer svaret blixtnabbt.

– Det är snabbblåset, det gav ju fler möjligheter.



VEM ÄR ÅKE PERSSON?

Ålder: 83 år **Bor:** I villa som jag byggde efter att jag sålt till HIAB 1967. **Familj:** Fru Aina **Förtroendeuppdrag:** Styrelseordförande i Laxo Mekan. Tidigare ordförande i Lastfordonsgruppen under 26 år, vice ordförande SMS Sveriges Mekanstandardisering och i styrelsen för Örebro flygplats. Plus ett antal andra bolag **Intressen:** Det mesta men i huvudsak teknik, flygning och affärer **Kör:** Volvo XC70 **Motto:** Gör ditt bästa av din förmåga **Främsta styrka:** Kombinationen av intresset för teknik och ekonomi. Att i samarbete med engagerade och kunniga medarbetare utveckla företaget med dess produktion. **Största svaghet:** Dålig på att skriva och författa **Ångrar:** Att jag inte bjöd till lite mer i HIAB-affären men det är inget jag grämer mig över. **Drömmer att få göra:** Att leva ett engagerat och aktivt liv med vänner och familj. **Lyssnar på:** Det mesta förutom hårdrock **Senaste bok:** Olof Stenhammars memoarer – Det ordnar sig **Favoritväg:** Luftvägen

En bil ska klara av mycket, vara anpassad och tekniskt uppfylla föreskrifter av olika slag.

Åke blir tyst en stund och tittar på flygfotot, och jag förstår att han åker långt tillbaka i tiden igen. Han pekar åter på den vita ladan mitt i bild.

– Där gjorde vi prov att slå framstammar. I den högre delen hängde vi upp en vikt i taket. Vi hade fått ett fast-flak från Vägverket byggt av trä. Vikten passerade framstammen i högre fart än när vi släppt iväg den, berättar Åke och skrattar.

– Det rasade sågspån och halm från bjälkarna i taket samtidigt som det yrde flisor av flaket. Idag finns inga regler på framstammar men istället har de blivit helt tokiga i detta med underkörningsskydd, tycker Åke som under sina år jobbat mycket med standardiseringar.

Om framtiden tror han att de svenska påbyggarna har alla möjligheter.

– Jag ser saker vi gjorde för 30 år sedan som först nu dyker upp på de importerade fabrikaten. Vi var tidigt ute med dumprar, höghållfaststål, aluminium, plywood – och framförallt är vi påbyggare för den svenska åkaren.

Vi pustar ut en stund med en kopp kaffe i kundmottagningen och Åke berättar om att Laxo Mekan idag sysselsätter 40 man i Örebro och 15 i Laxå. Och efter en snabb förevisning av ett modernt snabbblåssystem beger vi oss över asfaltplanen till Åkes privata museum.

DET FÖRSTA SOM MÖTER oss i hallen när ljuset tänts är Åkes stenbrytarbil – den som finansierade köpet av Atlasverken 1953.

Åke förevisar dess konstruktion innan vi går vidare bland traktorer och andra fordon. Vi passerar en säck med gengaskol och stannar till vid en hästkärva av trä.

– Den här använde man till att köra timmer och med en dyngbotten kunde man köra gödsel eller så användes den som höskrinda – alltså dåtidens snabbblås.

Åke rycker tag i en blänkande hydraulkolv från hyllan.

– Att konstruera hydraulcylindrar var det första jag gjorde när jag började. Redan 1955 kunde vi erbjuda hårdförkromade cylindrar.

I hallen kan man följa timmerbankens utveckling från de första tunga utlösbara bankarna via den första aluminiumbanken till de moderna med inbyggda spännare. Här finns en exposé på vanligaste motorerna från T-Ford och framåt, kranar från HIAB, FOCO och Tico genom olika tider, tillsammans med traktorer, motorcyklar, personbilar och lastbilar – och Åke vill visa allt.

En Scania-Vabis L51, en gång ägd av pappa till den gamla Volvochefen Sten Langenius är en av flera lastbilar. Åke passar också på att starta sin Volvo från 1928 och låter topventilssexan gå på tomgång en stund för att vi ska få höra den fina gången. Bredvid den står en Scania-Vabis för lättbentyldrift från 1938 utan hytt och flak och en amerikansk Reo från 1928 som varit bryggarbil i Örebro, som gnistrar och blänker.

I nästa lokal tornar två stora motordrivna arkivskåp



upp bakom några motorcyklar och en lyxig Cadillac från 1937. Åke startar upp skåpen och hyllorna fulla med pärmar rullar upp med allt från instruktioner, prislistor och bokföring till mobiltelefoner från det glada 80-talet samt böcker, broschyrer och tidningar.

– Jag har Svensk Motortidning från 1905 då den startade, berättar Åke stolt samtidigt som han låter hyllorna rulla förbi med det mesta från svunna tider.

De sista prylarna vi tittar på är en gammal telefonväxel och företagets första datamaskin på fantastiska en megabyte, ovanpå står ett färgfotografi på Åkes flygplan.

Flygning har varit ett stort intresse sedan 1965, och Åke har snart samlat ihop 5 000 flygtimmar.

– Jag såg vilken nytta jag hade av flygplanet i verksamheten när man skulle ut i Europa på möten och mässor. Vi sparade ju både dagar och övernattningar, berättar Åke som flugit som sydligast till Malaga och som nordligast till Spetsbergen.

– Flygplan hyrde jag av flygklubben tills jag kring 1980 köpte ett eget, en Cessna 414 från 1974, ett tvåmotorigt plan med tryckkabin som kan gå upp till 6 000 meter. Det är utrustat i två omgångar, motorerna är utbytta och hela avioniken är uppdaterad.

Flygplanet ägs inte av Laxo Mekan utan ingår tillsammans med museet i Åkes sidobolag Lindtor Maskin AB, ett resultat av goda aktieaffärer.

Åke har trafikflygcertifikat och extraknäckte fram till 65 års ålder inom taxi- och linjetrafikflyget.

– Nu flyger jag ofta med en andrepilot och varje år krävs flygläkarundersökning och uppflygning för Transportstyrelsens kontrollant, som att ta körkort varje år. Jag är ju faktiskt 83 år, säger Åke som nu för tiden ändå flyger imponerande 100 timmar om året.

Tänk, närmare 80 intressanta och innovativa år har gått sedan den gången Åke Persson byggde den propellerförsedda ladan på köksgolvet.

” En flygmaskin ska jag ha när jag blir stor, sa lille Åke och pekade på en propellerförsedd trälåda på köksgolvet. Så blev det.

bosse.norvinge@akeri.se