



# Volvo i Götö

i dröm och verklighet

... och i kriser och r

Pensionerade Volvoarbetaren Göte Kildén berättar här ett kapitel ur Göteborgs, Volvos och sin egen historia. Att Volvo är latin och betyder "jag rullar" visste faktiskt också tjejerna i nian på 60-talet. Att Volvo och Saab var juvelerna i den svenska kronan visste också varenda unge. Eller var de det?

Myter, sanningar, bevingade ord ("ännu vet ingen hur gammal en Volvo kan bli" ... eller hur var det?), maktkamp, överproduktionskris, försäljningar som aldrig blev av och försäljningar som blev av. Och Sveriges viktigaste industriskifte. Vårt eget Volvo... som aldrig var vårt. Och nu har ordförande Li tagit makten.

**Ordförande Li** har nu tagit över Volvo personvagnar och med orientalisk artighet anser han att "vi nu tillhör samma familj". "Han älskar Volvo och Göteborg". Volvobilen ser han som "en fjättrad tiger som nu ska släppas lös och få jaga fritt. De nya jaktmarkerna blir i Fjärran Östern, men tigern ska ha kvar sitt hjärta i Sverige", understryker han. Företagsledning, forskning och utveckling, liksom viktig produktion, ska inom överskådlig tid vara kvar i Sverige.

När jag var liten låg "min korvkiosk" vid Lundbyverken – som då var Volvos hjärta på Hisingen. Praktiskt och lönsamt nog mellan spårvagnens dåvarande ändhållplats vid Gropegårdgatan och fabriksporten. Dit kom en packe med eftermiddagstidningen GT som vi sålde utanför grindarna. Pengarna vi fick in omsattes för det mesta direkt på plats. En grillad "halv special" med bostongurka var min favorit. Det var en modernitet som ännu inte gick att få hemma hos morsan...

En bit bort, uppåt Toredalsgatan, hade vi en fotbollsplan. Allt som oftast dammade nya probilar förbi i rasande fart och från grästuvorna följde vi med stort intresse alla nya modellbyten som passerade revy. När de första Volvo P 1800 kom i början på 1960-talet blev bollen liggande.

Allt spel stannade. För där på vår egen gata var det Helgonets bil som fräste fram! Simon Templars eller Roger Moores bil! Den första boken om Helgonet hade faktiskt lämnat tryckpressarna samtidigt som den första Volvon rullade ut från verkstadsldan vid Gropegården och långt innan han hamnade bakom ratten på en P 1800 hade brorsan och jag sträckläst alla böcker som kommit ut i Zebra-serien.

Bilen hade först tillverkats i en liten serie i England (Jensen) och lyckades bli "planterad" som Helgonets snabba vita åk i en succéartad TV-serie efter Leslie Charteris berömda deckare. Seglaren Pelle Pettersson hade designat en slank italiensk skönhet som passade till Templars svarta kalufs och alltid kritvita skjortor. Jaguar kom bittert att ångra att man först sagt nej till att visa upp sin E-type.

Efter uppmärksamheten från TV-serien blev den vita sportbilen en framgång för Volvo som tog hem tillverkningen till Göteborg där den självklart också blev vår favorit. Vi tävlade om vem som sett flest.

Javisst. Helgonet körde P 1800. Så han var nästan svensk. På gatan hemma fanns mest PV 544. Men också en och annan blänkande ny Amazon som stilenligt vaxades om söndagarna. Jobbade man inte på varven eller var



till sjöss var det Volvo som gällde. Den myndige finansministern Gunnar Sträng hade dessutom förkunnat att "det som var bra för Volvo också var bra för Sverige".

Volvo var vårt. Volvo var vår värld. För alltid...

**Men senare** i livet förstod jag att Volvo inte var vårt "på riktigt". Det fanns så kallade ägare i bakgrunden. Människor som blott och bart levde av att andra arbetade. I sin tjänst hade de också starka verkställande ledare ålagda att ta fram nya vinster.

Göteborg var en stad med skilda världar, och för dess societet runt S:t Sigfridsplan i Örgryte var det på många sätt både mer betydelsefullt och mer glamoröst när Pehr G Gyllenhammar, son till försäkringsdirektören Pehr Gyllenhammar (för övrigt en del av samma maktsfär som sin gode vän, Olof Palmes far, försäkringsdirektören Gunnar Palme), gifte sig med sin Christina, dotter till Volvos vd Gunnar Engellau, än när kronprinsen Carl Gustav åktade sin brasilianska Silvia.

Sak samma för det planerade tronskifte som sedan följde, när "PG" tog över efter svärfar. Det var viktigare än när Carl Gustav två år senare tog över kungakronan efter sin farfar Gustav VI Adolf. För att göra bilden komplett

**Där på vår egen gata var det Helgonets bil som fräste fram! Simon Templars eller Roger Moores bil!**



**Volvo var vårt. Volvo var vår värld. För alltid... Men senare i livet förstod jag att Volvo inte var vårt "på riktigt".**

av det som varit den verkliga "Göteborgsandan" hade P G Gyllenhammars syster Anne tidigare, "förmäls", med Göteborgs-Postens ägare Lars Hjärne. "PG" är alltså morbror till deras son Peter Hjärne. I dag ägare till Sveriges största tidningskoncern Stampen AB...

**PG Gyllenhammar** fortsatte sin svärfar Engellaus försök att ratta Volvo ut i den stora världen. Han sökte marknader, volymer och vinster inte minst i Nordamerika. Volvo personvagnars varumärke förknippades inte med den tiger som ordförande Li nu vill se på språng utan snarast med en trygg och säker packåsa. En "bussig" familjebil.

"PG" försökte också säkra en fortsatt långsiktig personbilsproduktion genom en rad strategiska initiativ: Bland andra "Norgeaffären" där den norska staten skulle få 40 procent av aktieinnehavet i utbyte mot olje- och gasrättigheter i Nordsjön; försöket till fusion med Wallenbergarnas SAAB/Scania samt "Renault-affären" där den franska staten skulle bli huvudägare..

Men med Volvos "otydliga ägarintressen", som det heter numer, gick dessa försök om intet. Den svenska kapitalismens starkaste intressen, med bergsingenjörerna från familjen Wallenberg som inspektörer, ville följa en huvudådra som löpte åt ett annat håll än den som "PG" försökte bryta. Med de begränsade volymer som kunde vinnas gick det inte längre att tjäna pengar på att producera personbilar. Svensk personbilstillverkning var helt enkelt till salu.

**Själv hade** jag efter ett halvårsjobb vid Volvos nybyggda reservdelslager under ett drygt decennium lämnat Gropegården bakom mig för att se på världen utanför Hisingen. Men kom efter något decennium tillbaka till "vårt" Volvo för att stanna för gott. Inte för att bygga nya sportbilar åt Helgonet. Men väl för att under 27 år arbeta som montör/materialhanterare vid Volvo Lastvagnar. Jag var hemma igen. Bokstavligen på min "mammans gata".

Under dessa år arbetade jag också som fackligt och politiskt aktiv socialist. Under tjugo år var jag gruppordförande för Lastvagnars tunga monterings. Först i Lundby. Sedan ute på Tuve.

Bakom scenen till vårt dagliga fackliga gnet kring löner, försäkringar och arbetsvillkor rasade hela tiden maktkampen om Volvos framtid. Verkstadsklubbens socialdemokratiska ledning hade en tradition där dess ordförande "gjorde upp i vd:ns kök". Hos den fanns inte ens en idé om att Volvo på allvar skulle kunna bli "vårt". Det började med den gamle ordföranden Bengt Ekeblad som alltid "var överens med PG" efter kaffet i dennes kök. Fackets ledning sa ja till norrmännen. Till SAAB/

Scania. Till "årets svensk" Refaat El-Sayed och hans "gravade hund", Fermenta. När Ekeblad gick i pension satte sig Olle Ludvigsson på hans plats i köket och sa ja till fransmännen. "PG" föll.

Efter ett interregnum med ett maktvakuum under Zetterberg/Gyll tillträdde Wallenbergs torped Leif Johansson. Denne var son till SKF:s vd Lennart Johansson, alltså från en annan göteborgsfamilj i stadens industriadel, av tradition med sin förläning direkt under – just wallenbergarna. Skolad genom chefsjobb i dennes olika börsbolag, som Facit och Electrolux, var hans uppdrag kort och gott att så snart som möjligt sälja Volvos personbilsproduktion.

Redan tidigare hade wallenbergarna sålt av sitt SAAB till General Motors och nu stod Volvos personvagnar på tur. 1999, bara två år efter Johanssons tillträde, fick verkstadsklubbens ordförande, Olle Ludvigsson, säga ja till "amerikanarna". Det legendariska Ford, (med den nazianstuckne antisemiten Henry Ford som grundare), köpte ut hela Volvos personvagnsdel. "PG:s" dotter Cecilia Gyllenhammar kunde komma med sitt eleganta efterord:

"Jag är byggd av Volvo, det är Volvo som skapat mig – och Göteborg, min uppväxtstad. Men Volvo har sjabblats bort av Stockholmsfolk som slickar Wallenbergare i arslet."

**De senaste** årens ekonomiska kris har snabbt förstorat en strukturell överproduktionskris inom världens totala personbilsproduktion. Gamla marknader är mätta så att de storknar. Efterfrågan stagnerar accentuerad av energibrist och svåra miljöhot. Samtidigt är Rysslands och Asiens nya marknader hungriga på nya bilar.

I denna situation har vi missat ett gyllene tillfälle. Vare sig Mona Sahlin eller Lars Ohly har ens försökt att få upp frågan om ägandet av fordonsindustrin på dagordningen. De har helt och hållet lämnat över till marknadskrafterna och gett Wallenbergs industrisfär och dess borgerliga regering helt fria händer. Aldrig har frågan om en socialisering av fordonsindustrin varit mer självklar. Aldrig har det stått mer klart att "vårt" Volvo och "vårt" SAAB skulle kunna drivas på ett helt annat sätt. Under löntagarstyret med forskning och produktion helt inriktade på så miljövänliga bilar. Men aldrig har heller så få pekat på denna lika fantastiska som spännande möjlighet. I den fackliga världen är det bara ett fåtal händer som har höjts för att ägandet ska upp på agendan.

**Logiken blir** som den blir. Kamrat ordförande Li tar makten över Volvo Personvagnar. En kinesisk miljardär ska försöka avla om packåsan till en tiger. Med stöd av toppen för Kinas Kommunistiska Parti och den kinesiska regeringen. I praktiken har samtidigt den ryske miljardären Alexander Antonov genom sitt ombud Victor Muller tagit över SAAB. Trollhättans stolthet ska bli en rasande rysk björn...

I de sista avsnitten av serien med Simon Templar stred Helgonet framförallt mot grymma "kommunister". Både ryska och kinesiska. Jag undrar jag om Roger Moore skulle kunna tänka sig att på nytt köra en Volvo. Om det skulle bli några retroinspelningar av succén. Skulle han känna sig "bekvämt" med att sitta bakom ratten på en bil där glansen kommer från öster och den "gula faran"? För en gammal maoist som "erraren" Frank Baude i Göteborg måste definitivt ägarskiftet vara svärsmält. Hans gamla dyrkade KKP står nu som ekonomisk garant för Volvo Personvagnar. Det var nog inte så han riktigt tänkt sig att den kinesiska kulturrevolutionen skulle nå Sverige...

Nåväl. Om vi tänker oss ett fackligt och politiskt Monopolspel. Då är vi, det arbetande Sverige, åter på ruta ett. Tärningarna kommer att rulla. En ny kamp kan börja. Märkvärdigare än så är egentligen inte detta historiska skifte.

Göte Kildén