

EN HISTORIK ÖVER AKTIEBOLAGET FABRIKEN ORION.

=====

Nedtecknad under jubileumsåret 1948 av en av firmans grundare - Fabrikör Erik Wirén - och renskrivet år 1954 av hans son, Erik-Gustaf Wirén.

Nedskrivningen av denna historik gjordes alltså några månader före Erik Wiréns död den 10 december 1948.

=====

VELOCIPEDENS HISTORIA.

Velocipedens historia daterar sig från 1790-talet. Den första velocipeden gjordes då av fransmannen de Sivrac och den bestod av två efter varandra ställda trähjul förenade med varandra medelst ett trästycke, över vilket man satt grensle och gav fart medelst sparkar mot marken. Den kallades "snabbförare".

Denna uppfinning förbättrades år 1817 av den bodensiske baronen K. von Drais (dressinens uppfinnare), som å sin sparkvagn gjorde framhjulet styrbart och förenade hjulen genom en träbom, på vilken fanns en sadel. Den fick i England år 1818 en smäckrare järnkonstruktion och namnet "käpphäst".

År 1855 fann fransmannen Michaux att man, utan att fötterna vidrörde marken, kunde behålla jämnvikten och frambringa hastigheten genom att flytta drivkraftens anbringningspunkt direkt på styrhjulet och förse detta med vevvarmar samt pedaler, som kringvreds med fötterna. Efter fleråriga experiment fick Michaux sin velociped duglig och erkänd. Snart räknade velocipedsporten många utövare. Genom världsutställningen år 1867 spreds ryktet om det nya fortskaffningsmedlet vida och samma år infördes velocipeden i Sverige. Den första i Sverige tillverkade velocipeden var utställd i Stockholm år 1869.

Efter en serie utvecklingsstadier med den naturliga formen av tvenne lika höga hjul, gick utvecklingen sedan till konstruktion av en maskin med ett omåttligt högt framhjul, ca 125 cm samt därbakom ett litet stödhjul ca 25 cm. Denna form användes, så länge man höll fast vid pedalernas anbringande direkt på hjulaxeln utan utväxling.

Omkring 1880-talet uppfanns den s. k. kedjemaskinen (säkerhetsmaskinen), där drivkraften omkopplades till bakre hjulet. Mekanisme består av två olika stora vertikalt ställda kugghjul och över dem en ändlös, löpande kedja. Det större kedjehjulet sitter främst på trampkurveraxeln, varå även pedalerna äro fästade.

År 1888 uppfanns den pneumatiska gummiringen till hjulen, i vilkens inre luftrör luft inpumpades. Denna förbättring minskade vikten och stötarna mot vägbanans stenar kändes ej.

Acc
989/26

Av 1890-talets cyklar importerades de flesta från Tyskland. Framhjulet på dessa var 30" och bakhjulet 28". Vidare anbringades ett metallnav, i vilket kulskålarna för kulorna voro inpressade. Navflänsarna voro borrarade och gängade för 3 mm ekrar. Ekrarna voro raka med ena ändan gängad och den andra med slaget nithuvad. Det var rätt besvärligt att gänga ned en eker i navet utan en särskild skruvklämna. På 1900-talets början uppfanns frihjulsnaven, av vilka en del medförde nästan livsfara, enär de vid bromsningen skar ihop och "ryttaren" ohjälpligt slog omkull.

De pneumatiska gummiringarna voro i allmänt bruk i slutet av 1890-talet. De fästes på skenan med ett tjockt, segt klister, s.k. cement. Vid punktering var det nästan omöjligt att laga en ring. Ett annat system var att denna typ av ringar hade insidan uppsprättad cirka 25 cm med snörhål liknande de i en känga. Genom ringen drog man en luftslang, varuti ventilen var fästad. Luftslangen var vulkaniserad i båda ändarna ca 10 cm. För att dra den in genom den enkeltubiga ringen måste man ha ett långt snöre med en vikt i ena ändan för att rulla den runt och ta ut den genom snöröppningen samt på så sätt dra igenom slangen och snöra igen öppningen samt klistra fast ringen på skenan. Dessa ringar kallades "Morgan Write-system". Så kom också nästan samtidigt de s.k. Wulst-ringarna och Dunlop-ringarna - desamma som nu används. De togo död på de enkeltubiga med undantag för racercyklar. Dunlop-ringarna började tillverkas i Sverige omkring år 1900.

Efter denna korta översikt av velocipedens första år, övergår jag att närmare beskriva

ORIONS HISTORIA.

I början av år 1897 reste min gode vän och kusin Carl Viktor Sundén till USA för att studera mekanik. Han hade förut arbetat vid Vede-vågs Bruk samt under några år varit ledare av flera industriföretag, bl. a. Gärdsta Tröskverksfabrik, Ullersäter, och Linde Snickerifabrik.

Den mekaniska industrin låg Sundén helt i tankarna. Han lovade vid avresan till Amerika, att om något lämpligt yppade sig för omsättning i Sverige, skulle jag få bli med på ett hörn. Brevledes stodo vi i kontakt med varandra och i slutet av året kom hans förslag. Vi skulle börja tillverka cyklar i Sverige, där cykelindustrin ännu låg i sin linda. I Stockholm vöro 11.527 cyklar inregistrerade den 8 juni 1898, de flesta av tyskt fabrikat. Jag tackade ja till förslaget. En tredje kompis blev med i företaget, nämligen Fred. E. Carlsson, en kusin till oss, vilken arbetade i USA som urnakare.

DEN FÖRSTA SERIEN CYKLAR PLANERADES FÖR PRODUKTION.

Delar till ett 50-tal cyklar inköptes av Sundén, medan han ännu var kvar i Amerika. Det var sammansättningsdelar, såsom nav, träskenor, kedjor, ekrar med nipplar och bricker för träskenor m.m. Även en del verktyg anskaffades. Så en dag i medio av mars månad år 1898 kom telefon från Göteborg, att de båda kompanjonerna voro i Sverige och det inköpta materialet likaså. Nu stodo vi inför starten.

År 1898 i april månad började vi att se oss om efter en verkstadslokal i Lindesberg för tillverkning och hopsättning av cyklar. Velocipeden hade blivit det moderna fortskaffningsmedlet.

LOEALFRÅGAN LÖST.

En nyuppförd smedja i kvarteret Pipan, nuvarande Lindesbergs Automobilverkstad, vilken var byggd och avsedd för smedja och hästskostall, hyrdes för ett pris av kr. 250:- per år. Men då lovade gårdsägaren att lägga in cementgolv, vilket ej fanns förut.

Ångmaskin och transmissioner var det första som monterades upp, där- efter inköptes en järnsvarv samt en bormaskin, press m.m. Efter någon vecka voro maskinerier samt arbetsbänkar färdiga. Så kom frågan vad firman skulle heta, och efter många namnförslag blev det Fabriken Orion, C.V.Sundén & Co.

Själv begrep jag inte så mycket av hela tillställningen med maskiner och dylikt, men jag var mycket intresserad av det. För oss tre att ensamma jobba med allt var otänkbart. Vi måste skaffa oss arbetare. Erik Persson i nuvarande firma Elg & Persson, Ludvika, Karl Jansson, nu chef i firma Nyrea, Ystad och Verner Granberg, numera montör vid elverket i Lindesberg, voro de första, som anställdes i Fabriken Orion.

Rör till ett 50-tal cyklar inköptes och kapades. Bakgaffelrören glödgades och bockades. Härför inköptes en skruvpress, sedan gjordes av gjutgods särskilda modeller att bocka rören i. För att ej dessa skulle bli ovala och veckade, fylldes de med hartz (numera användas stålfjädrar). Såväl styren som rören för damcyklar bockades i särskild bockapparat med rullar ursvarvade efter rörens grovlek. Även dessa rör fylldes vid bockningen med hartz.

Rören inpassades på de hejade och från USA levererade svarvade sammansättningsdelarna, därefter borrades och nitades de för att hålla samman för lödningen, vilket skedde med s.k. slaglod. För att det skulle bli lättflytande tillsattes pulvriserat borax.

En större lödapparat av tjock kopparplåt beställdes. Den rymde cirka 30 liter s.k. gasolja och var kalltryckt till 5 kg samt försedd med två brännare, vilka sluttade snett framåt så att lågorna sammanfördes på en punkt. En för lödningen gjord ässja av järn med höj- och sänkbar hylla med eldfast tegel tillverkades. På hyllan placerades den del av ramen, som skulle lödas.

Lödapparaten fylldes med gasolja och pumpades upp tills den påsatta manometern visade 3 kg. tryck. Brännarna värmdes upp med sprit och så skruvades gasen på, vilket åstadkom ett väldigt brus. Då delarna i ramen var nästan vitvarma östes slaglodpulvret på med en härför gjord tillplattad järntenn. Det smältes, så att slagloden rann runt och in i alla delar och skarvar och gjorde ramen hållfast som en massiv bit. Då den var färdiglödd och något avsvalnad, doppades delen i starkt såpvatten tills slaggen efter boraxen föll av och ramen var lättare att fila ren. Numera torde alla cyklaramar vara svetsade.

Lödningsproceduren tyckte jag såg tämligen enkel ut, varför jag tog denna del av arbetet på min lott. En dag kom jag under mitt vardagliga arbete i "hänryckningsstadiet". En av pojkarna skulle smörja den

lilla ånghästen, där den stod i hörnet av verkstaden och stretade och pustade, för att hålla huvudtransmissionen i gång. Remskivan på ångmaskinen snodde därvid runt på axeln med ett, vad jag tyckte hjärtskärande skrik. Jag trodde "smörjaren" kom emellan remmen, och hans förmenta dödstjut höll rent av på att ta livsglädjen ur min kropp. Rätt snart blev ångmaskinen utbytt mot elkraft.

Filning och putsning av ram betalades med kr 1:- per hel ram. Fyra ramar var maximum per dag om 10 timmar.

Efter hela denna procedur kom riktning samt lackering av ram och framgaffel. Riktningar av såväl ram som gaffel måste göras mycket noggrant för att cykeln skulle gå lätt. För lackeringen användes svart färg med en torktid av omkring två timmar efter varje strykning. Lackeringsrummet måste noggrant städas och t.o.m. fuktas med vatten för att vara dammfritt. Torkning skedde i en härför gjord torkugn av trä, beslagen in- och utvändigt med asbestpapp och plåt i storlek $1\frac{1}{2}$ m bred och 0.8 m djup, placerad på en ca 3 dm hög ställning av järn. Bottnen i ugnen var av järnplåt, ovanpå denna var en lös plåt av järn med ett mellanrum av ca 15 cm, på vilken ramen ställdes och som därtill tjänade att uppta eventuell spillfärg. Torkugnen var försedd med dubbeldörrar. På ena dörren var ett fönster 20 cm högt och $2\frac{1}{2}$ cm brett, vari placerades en termometer, så att man såg värmegraden. Denna skulle vara för första strykningen 160 gr och för andra, eventuellt även tredje strykningen 140 - 150 gr. Lacken skulle vara benhård men ej spröd. Ramen måste slipas med stålull och noggrant tvättas och torkas mellan varje strykning samt vara spegelblank.

Att utföra detta arbete väl var en stor konst. Sprutlackering fanns givetvis icke på den tiden.

Sedan lackeringen var färdig skulle vevlagerskålarna samt därtill hörande hylsa med konor inpassas. Vevarna voro s.k. snett tudelade I vänsterveven var fästad en skruv, vilken gick genom högerveven, sedan de inpassats i vevhysan samt fästs medelst en konisk mutter. Denna konstruktion vevar godtogs senare även av Husqvarna. De genomgående hela vevarna, s.k. Fauber vevlager, voro patenterade och mycket dyrbara. Crescentvevarna voro tudelade liksom en kugg, men ej på långt när så starka i fästet.

Hjulen skulle nu monteras, vilket var knepigt nog första gången. Att få ekrarna att sitta rätt och skenorna att ej vinda eller hopp samt alla ekrar lika spända var en konst. Träskenorna voro av hickory och oborrade. För borrhningen användes en särskild maskin med indelning. Det användes 32 ekrar för fram- och 36 ekrar för bakhjul. Ekrarna voro raka och en särskild nyckel fordrades för att dra ekern, tills den blev spänd. Under ekernippeln användes en kupig bricka försedd med taggar för speciellt träskenor. Något år därefter såldes s.k. James stålskenor. Dessa voro av stålplåt, enkla och tunna, och om en eker gick av, skevade hjulet. Så kom de s.k. dubbla Westwoodskenorna, som användas även nu. Dessa har varit i bruk sedan omkring år 1902. Träskenorna kommo efter några år bort från marknaden, utom då det gällde tävlingscyklar.

Sedan man fått ekrarna rätt insatta i såväl nav som skena, gällde det att få dem väl spända och att se till, att skenan ej hoppade eller svängde. Då man fått ringarna påmonterade, vilket var ganska svårt på träskenor, skulle hjulen åter riktas innan de insattes i cykelramen.

MONTERINGEN AV DEN FÖRSTA CYKELN.

Den första Orion-cykeln monterades i maj månad år 1898. Alla penaler, som behövdes plockades fram. Det var vevlagerskålar, kulor samt brickor för kulorna (då fanns ej kullagerkransar) muttrar och skruvar, långa och korta för stänkskärmarna, vevvar och pedaler m.m. Allt detta tog sin tid. Och så påstod chefen, att man skulle montera minst fyra cyklar per dag och vi, som arbetade en hel dag med en cykel. Stag till skärmarna gjorde vi själva. De voro pressade platta för skärmen med två hål samt med gängade skruvar, vilka höllo fast skärmarna. På andra ändan av staget var en vinkel, gängad för mutter. Denna vinkel gick genom ett s.k. öra, som var fastlött i nedre bakgaffelröret samt framgaffeländan. På så sätt blevo hjulen lätta att taga bort utan att man behövde lossa stagen.

På damcyklar var detta särskilt bra. Till dem användes silkes-snören som skyddsnät, vilka drogos genom hål i skärmen och genom trianglar, som voro fästade i bakgaffelröret medelst skruv. (Skyddsnät för damcyklar fanns ej då). Några s.k. frinav fanns icke heller. I stället användes broms på framhjulet. Denna var monterad inuti framgaffelröret med ett fyrkantigt rör, som gick i en bricka med fyrkantigt hål, vilket var fastlött i gaffelkronan och som med en fjäder höll bromsplåten. Bromsplåten bestod av stålplåt, i vilken var fastlödd en bricka för bromsstaget och fjädern, staget var gängat ca 15 cm. På stagets övre ända var pålött en klyka för bromshandtaget, som med en ring med urfräst hals och skruv var fästad vid styrstången.

Bromshandtaget var av fjäderstål och så konstruerat, att det gick genom styrstångshalsen i härför fräst spår. Såväl styren som bromsar och sadelstolpar tillverkade vi själva. All förnickling gjorde en firma i Eskilstuna.

Motigheter och svårigheter som alltid vid en nystartad tillverkning undkom man ej. "All vår början bliver svår" är ett ordspråk som ständigt gäller. Sundén som studerat yrket och ägde en naturbegåvning i det mekaniska, klarade av svårigheterna. Ja, så var det första cykeln färdig, och alla skulle naturligtvis provåka den.

Efter det att denna första cykel var klar och grundligen beskådad och avprovad av olika spekulanter, var det att sätta i gång för fullt. Det blev stor brådska, ty många ville ha ORION-cyklar. Priset, kronor 250:- för de första, var ej någon som prutade på. Vår argaste konkurrent sålde då Nordstjärnan (Wiklunds fabrikat), som var så stark, att man t.o.m. kunde åka två stycken på en cykel. Våra pojkar, som naturligtvis höllo på att Orion-cyklarna voro lika starka, togo sig före att med Karl Jansson och Granberg i spetsen prova av dem grundligt för att visa konkurrenten, att även våra cyklar med träskenor höll.

En middagsrast pumpades ringarna ordentligt, på cykelns sadel satt Jansson och så placerades en annan på ramen, en tredje på styrstången och en fjärde stod på bakhjulets stigpinnar. På detta sätt åkte de fyra runt och förbi konkurrentens affär. Det väckte stor uppståndelse. Resenärerna kommo åter utan olyckshändelse. Både ram och träskenor stoppade. Den nuvarande lagen - "en man på en cykel" - fanns ej då.

Cykelköpare skulle allt mera ha uteslutande de starka Orion-cyklarna. Ett tiotal kunder ville ha cykel redan till midsommar, varför vi fick jobba både natt och dag under den lilla tid som återstod till midsommarafton.

I början hade vi fullt upp med att få två cyklar färdiga per dag. Dagen före midsommarafton gick Sundén och jag upp vid 5-tiden samt arbetade hela dagen och natten med undantag av några timmars vila på var sin filbänk och så fortsatte vi i högsta tempo för att få midsommaraftons eftermiddag fri. Det blev först vid 4-tiden på e.m., då vi tog var sin cykel och reste till mitt föräldrahem vid Striberg - cirka 3 mil. Vi såvo gott påföljande natt.

För varje hästskjuts vi mötte, måste vi stiga av cyklarna. I annat fall hoppade hästen av vägen och olyckan var ett faktum. Detta var alltså midsommaren år 1898.

TILLVERKNINGEN VAR IGÅNG.

Vi tillverkade första året de cyklar - 50 stycken - till vilka delar blivit hemtagna. För följande år planerades produktionen till 100 cyklar och delarna för dessa beställdes. Och medan vi under hösten och vintern väntade på leveransen, kunde vi göra en hel del förarbeten.

ACETYLENBELYSNING.

Nu blev det modernt med s.k. acetylenbelysning, varför Sundén började rita upp ett praktiskt acetylengasverk, på vilket vi fick patent. På så sätt kunde vi arbeta med cyklarna under vår och sommar samt med gasverk och dessas montering under höst och vinter.

Acetylengasverket var både praktiskt och enkelt att sköta och karbidgasen mycket "upplysande" i förhållande till de dåvarande fotogenlamporna. Vi fick in många beställningar, en del av betydande format. Den första installerades på härvarande apotek, sedan kom Palmgrens garveri, Brukspatron Olsson, Östanby, Dahlins i Karlskoga samt hambelysningen i Otterbäcken. Och många flera kunder följde.

År 1899 fingo vi ett erbjudande att köpa en tomt intill vår verkstad, för att där kunna bygga en större verkstad. Den "stora tomten" fick ej styckas, enligt vad ägaren upplyste. Skulle vi köpa den, måste det bli hela området som tillhörde Linkvreten, väster om järnvägen. Det var kvarteret Hornet och norra delen av kv. Pipan (nuvarande kv. Orion) samt en

del efter järnvägen - ett s.k. reserverat område för järnvägen. Dessutom skulle till köpet höra en del mark norr om Norrtullsgatan, som ej var intagen i den dåvarande stadsplanen.

Norrgränsen gick vid nuvarande Rådman Ericsons tomt samt från järnvägen till Österlånggatan eller Nedre gatan som den på den tiden kallades (nuvarande Kristinavägen).

Hela detta område jämte området där nuvarande godsmagasinet är beläget och vidare fram till Bytesgatan kostade kronor 6.500:- (sextusenfemhundra) Det var omkring $2\frac{1}{2}$ tunnland jord.

En lada med loge samt körvandring för tröskverk (strax nedanför nuvarande netzska villan) ingick icke i köpet. Fri körväg från tomten över järnvägen från nuvarande järnvägstunneln till Björkhyttvägen, förbehöll sig säljaren.

Detta område inköptes senare av Disponent Kullgren, där han så småningom tänkte uppföra ett stort manufakturverk.

Åldringar i stadens styrelse beklagade, att en ny industri utöver den dåvarande snickerifabriken skulle tillföras staden, där lugn utan störande inslag rådde.

Nu blev det ett byggande. Gamla bostäder revs och flyttades. Det gamla trevliga Linkvretens gård inköptes av snickare Wahlkvist. Byggnaden togs ner och flyttades över till hans tomt. Ladugård och flygelbyggnad revos. En ny villa av sten i pampigt format sattes upp något norr därom, där ladugården förut stod. Villan äges nu av Rådman Wijkström. (Sedermera har den inköpts av Logen "Odd fellow".) En ny gata byggdes efter järnvägen fram till manufakturverket. Nya tomter delades upp, kartlades och bebyggdes. Ingen känner nu igen egendomen Linkvreten.

Då nya namn skulle bestämmas för en del nya kvarter i staden vid den något år senare gjorda stadsplanen, fick norra delen av kvarteret Pipan namnet Orion, vilket ju var rätt naturligt efter vårt firmanamn Orion. Varje kvarter blev sedermera indelat i fyra byggnadstomter på ca 800 kvm. i varje tomt.

År 1900 flyttades järnvägens godsmagasin, vilket förut låg på östra sidan om järnvägen till sin nuvarande plats. Stadens köpmän hade köpt tomt av oss och skänkt den till järnvägen för att få magasinet "på rätt sida".

BEKYMMER MED CYKELTILLVERKNINGEN

I början av 1900-talet blev det tull på cyklar och cykeldelar. För de förra med kr. 25:- per st. för de senare kr. 2:- per kg. Cyklarna stego i pris. Samtidigt byggdes en större velocipedfabrik i Gävle, som skulle konkurrera ihjäl alla andra. Fabriken ifråga var för optimistisk och den gjorde en stor och präktig konkurs, varvid cyklarna såldes till ca kr 100:- per st. Detta innebar ett stort bakslag i vår försäljning. Folk i allmänhet hade ej gott om pengar, varför det nödvändigaste måste få företräde. Timpenningen var 25 öre och inkomsten blev därför inte större än att den behövdes till kläder och livsförnödenheter.

Förlustelseställen och bio voro okända nöjen. Svårigheterna blevo oss övermäktiga och därför upphörde vi med cykeltillverkningen. Fredrik Carlsson separerade ur firman och efter att en kort tid ha drivit affär i Eskilstuna, återvände han till USA.

NYA TILLVERKNINGAR.

Sedan vi fått den nya verkstaden färdig, fanns det gott om utrymme, i all synnerhet som det elektriska ljuset undan för undan trängde ut acetylenbelysningen.

I stället konstruerades och tillverkade vi järnvägsdressiner och järnvägstrallor. Fordonen hade ny konstruktion. Hjulen bestod nämligen av tre på högkant bockade stålringar, varvid de båda ytterringarna tjänstgjorde som styrskenor.

Bär- och styrskenorna voro av fjäderstål samt bockade och vällda (svetsaggregat fanns ej då). Bärskenan var av $1/4'' \times 1''$ och styrskenorna $1/8'' \times 1\frac{1}{2}''$. De voro ganska hårdbockade på högkant. Härför användes bockmaskin med ursvarvade spår efter ringens tjocklek. Ringarna borrades, dels för nitning dels för hål i ekrarna. Vi tillverkade även ekrar av 5 mm rundjärn samt med slagen skalle och krökt som en cykeleker. Andra ändan på ekern var en dubbelvinkel, som fästes i hål i flänsbrickan på navet, i vilket var inpressade härdade stålbusningar. Ekern spändes genom att man vred navet runt. Detta var höger- och vänstergångat. Hjulets mittring slipades därefter i roterande slipmaskin, tills den blev absolut rund.

Dessa hjul hade 6 - 7 ekrar av $3/8''$ rundjärn, vars ena ände ingångats i mittelringen som var av $3/4''$ järn. Den andra ändan på ekern var fästad i ett nav av gjutgods. När allt var monterat svarvades hjulen runda.

Denna nya konstruktion av hjul blev mycket efterfrågad, i all synnerhet som man utan möda åkte på rälsen, även om denna var belagd med rimfrost eller snö. En sats på tre trallhjul med axlar för glidlager samt krampor och skruv för fastsättning betingade ett pris av kronor 31:50. Trallorna kostade kr 45:- och dressin med kedjeutväxling kr. 85:-. Priset på en järnvägsvelociped var kr. 250:- - 275:-. Vi fingo en tid en mycket hård konkurrens från en firma i Deje, vars innehavare var en person som hette Theodor Berg. Sedermera en gammal god vän och känd som Fabrikör Berg i Bergbolagen AB, Lindesberg.

Jag tror att Fabriken Orion var först i hela världen och i varje fall i Sverige att ha konstruerat och tillverkat järnvägsvelocipeder, där hjulen bestodo av tre på högkant ställda hjulringar. Den första järnvägsdressinen beställdes av Baningenjör Wällgren för norra distriktet. Vi fingo sedan av honom tillåtelse att prova alla järnvägsfordon på bangården i Lindesberg - förvisso en stor ynnest.

EN NY INDUSTRI.

År 1903 byggde firman en kakelfabrik. Vi ansågo det vara en livsbetingelse för ett samhälle att få till stånd så mycket industri som möjligt. Kakelfabrikation skulle vara en god

affär påstod "kakelugnsmakare".

(Ett litet observandum är kanske på sin plats. Jag har efter olika diskussioner fått den bestämda uppfattningen att kompanjonerna Wirén och Sundén blevo påtvingade kakelfabriken. De hade gått i borgen för den person som skulle sätta igång denna fabrikation, men när fabriken stod färdig hade han inte något kapital att igångsätta driften. Och för att då inte förlora pengar tack vare borgensförbindelsen de hade iklätt sig, så föredrog de att själva övertaga det hela. - E.G. Wirén).

En verkmästare från Örebro blev den, som utsågs att sköta fabrikationen. Vi voro naturligtvis nyfikna att se de första kakelpannorna då ugnen öppnades. Men ve och fasa. Den dyrbara glasyren sprack sönder och såg ut, som om den var överdragen med spindelnät. En expert på området gav oss rådet att slå igen hela tillverkningen. Trots att han var chef för en kakelfabrik i Uppsala, lovade han dock att sända en fackman hit och ta hand om och hjälpa oss med tillverkningen.

För att få någon reda och ordning måste all den dyrbara inredningen i ugnarna byggas om helt. Fackmannen ifråga var själv modellör och gjorde nya mönster och nya modeller av kakelugnar. Efter några månader var allt omändrat och färdigt.

När nu igångsättningen av kakelbränningen var ett faktum, voro vi naturligtvis åter nyfikna att se hur det skulle se ut. När ugnen öppnades var det helt annorlunda. Inte en glasyrspricka fanns på ett enda kakel, så nu var det bara att sätta igång med försäljningen. Den omnämnde fackmannen var Gabriell Forsell, vilken sedan blev anställd som verkmästare.

Barrveden för brännugnarna köptes till kr 7:- - 8:- per famn = ca $2\frac{1}{2}$ meter. Det åtgick 400 - 500 famnar per år. Arbetarna förtjänade 20 - 22 öre per timma och hade 10 tim. arbetsdag. Priset på tegel i format 12" x 6" x 3" var kr 30:- per 1.000 st fritt Lindesberg. Anmärkas kan att vana murare tjänade ca 38 öre per tim. och för byggnadsarbetare var timpenningen 25 - 28 öre. Man kunde inackordera sig för kr. 30:- - 35:- per månad, och skatten var minimal.

RÖRMOKERI.

De första åren då stadens vatten- och avloppsledning byggdes - det var 1905 - 1906 - voro vi rörmokare och hade nästan alla arbeten härför om hand. Bland ett 10-tal var blivande rörnätsförman Fyhr den bäste och skickligaste.

Vi hade nu kakelfabrik, mek. verkstad samt rörmokeri med 40 - 50 anställda. Allt kontorsarbete d.v.s. bokföring, fakturering, avlöningarna och övrigt skötts av Fröken Kärve (min svägerska och blivande Fru Wilander) samt av mig. Det fordrades många gånger både 10 - 12 timmars arbetsdag för att hinna med allt.

Såväl brev, som räkningar och förslag skrevs för hand och kopierades i kopiepress. Genom att man med en våt svamp eller borste fuktade pappret i kopieboken, lade in brevet mot den fuktade sidan och skrövade till pressen, fick man ett avtryck på kopiebokens tunna papper. Det blev arkivkopian.

Fabriken Orion

LINDESBERG

År 1910 sålde vi fastigheten för den mekaniska verkstadsrörelsen till Oriel Blombergs Bolag, som drev tryckerirörelse. Bolaget hade tidigare hyrt den övre våningen.

Sundén hade samma år separerat från firman och tagit plats som verkstadschef hos Firma Carl E. Jansson Mek. Verkstad, föregångaren till AB Lindemaskiner. Övergången innebar också en överenskommelse att Carl E. Jansson övertog alla maskiner och verktyg varjämte inneliggande beställningar även överflyttades.

Själv fortsatte jag med försäljning av cyklar samt reparationer av dessa och annat. Lokal disponerade jag i hörnet Kristinavägen/Bytesgatan vid Järnvägsparken. Under första världskriget började jag även med tillverkning av fotpumpar och under 1920-talet togs även tillverkning av cykelhandpumpar upp på programmet.

Vintertid - efter cykelsäsongen - hade vi även kakelfabriken igång fram till år 1916, då den såldes till Disponenten Gustaf-Adolf Andersson, som där skulle driva vaddfabrikation. Även den bredvidliggande gården Kulleborg såldes. Alla fabriksinventarier och maskiner realiserades, men till ganska hyggliga priser efter tidsförhållandena just då. Efter några år trängde värmeledningar undan nästan all tillverkning av kakelugnar, och dessa hör numera till kuriosas.

Att vi ej varit sysslolösa och utan bekymmer under hela denna tid kan envar förstå. 1899 - 1900 byggde vi verkstaden, numera Blombergs Tryckeri. 1900 - 1901 gården Kristinavägen 36, 1901 - 1902 byggdes Kakelfabriken och nästan samtidigt Kulleborg. Dessutom hunno Sundén och jag med att under mellantiderna fria, gifta oss och sätta bo. Men det fick förstås ske som övertidssysselsättning.

År 1931 blev jag uppsagd på de affärslokaler jag disponerade vid hörnet Kristinavägen/Bytesgatan. Därför började vi planera för att bygga på egen tomt i kvarteret ORION 2 efter Järnvägsgatan. Planen upptog butik och reparationsverkstad samt ett stort rum jämte kontor i nedre våningen. Sju gästrum och sällskapsrum en trappa upp blev ett lämpligt annex till Wiréns Pensionat, som drevs av min fru sedan början av 1920-talet.

Efter något år öppnades en dörr mellan butiken och det större rummet, som iordningställdes för reparation och försäljning av radioapparater.

Den nya stadsplanen visade, att den s.k. Bergsmansgatan skulle sammanbindas med Järnvägsgatan och bilda pulsådern från norr och förbi järnvägsstationen. Affärsläget skulle därför - sett på längre sikt - bli alldeles utmärkt. Stadsplanen blev dock ej fastställd. Ett större bostadshus med butik för en bilreparationsverkstad uppfördes mitt i den föreslagna gatan, och så förföll tanken på en storgata.

Min son Erik-Gustaf kom till firman år 1928. Han avlade real-examen år 1926 och ägnade sig sedan åt journalistyrket, men ödet ville annorlunda. Jag sjuknade år 1928 i blindtarmsinflammation, den följande läketiden efter den brustna blindtarmen drog ut i månader. Och för att firman skulle kunna fortsätta var det nödvändigt att Erik-Gustaf fick begära tjänstledigt för att hjälpa till med affärerna i stället.

Tillverkningen av hand- och fotpumpar växte, år 1936 började

vi också en produktion av cykelstöd, och rörelsens omfattning växte att vi år 1937 måste göra en tillbyggnad på 12 meter i två våningar på södra delen av tomten i anslutning till den tidigare befintliga fastigheten. Nu blev det ännu trängre i butiken tidvis, då alla packlådor för pumpar och cykelstöd skulle sändas.

Vi planerade att ändra nedre våningen i fastigheten ORION 1 efter Kristinavägen för vår sport- och radioaffär, vilken utvidgades allt mer och mer. Åren 1940 - 1941 gick denna plan i fullbordan. Vi gjorde en påkostad och snygg affärslokal, kanske den trevligaste i hela Lindesberg.

Så fick vi då möjlighet att använda hela nedre våningen i den andra fastigheten efter Järnvägsgatan till verkstad samt något år senare övre våningen till kontor och lager. Cykelstödsproduktionen hade stigit i höjden och år 1941 var vi uppe i en tillverkning av ca 500.000 stöd. Flera olika konstruktioner hade då sett dagens ljus och de allra flesta voro patentsökta.

Vi köpte rör från Tyskland när priset därifrån var betydligt lägre. Naturligtvis tilltog konkurrensen och flera olika stödfabrikat sökte sig ut på marknaden. Men vi hade varit först med de tvåbenta stöden och kunde också räkna oss som den största tillverkaren. För att genom nyheter behålla vårt grepp om försäljningen började vi också tillverka lättmetallstöd, vilkas vikt var ungefär hälften av de förutvarande av samma konstruktion.

År 1944 skaffade vi sprutlacker. Härigenom blev färgåtgången betydligt mindre och torktiden på färgen kortare. Två man lackerade ca 800 stöd per dag inklusive montering av skruv och mutter, bricka och överbygel inklusive avsyning och emballering.

Efter sex år, alltså år 1947, utbyggdes verkstaden ytterligare fram till tomtgränsen mot Orion 1.

År 1942 kom en helt ny produktion in i bilden. Genom en av våra affärskontakter hade vi fått förfrågan på smörjsprutor av viss typ. Vi offererade dem och fick den första ordern av ca 12.000 st. Under årens lopp har smörjsprutsprogrammet byggts ut och för närvarande tillverka vi ett dussintal olika typer.

Under strejkåret 1955 passade vi på att gräva ut hela källarvåningen under den gamla verkstadsfastigheten, som byggdes åren 1931 - 1932 och som då inte hade annat källarutrymme än pannrum och koksrum.

Källarvåningen ger nu plats för vårt lager av råmaterial och halvfabrikat.

Firman har för närvarande närmare 40 anställda. En stor del av våra produkter går på export.

Erik Wirén

Utvecklingen från pappas död vill jag försöka berätta om på annan plats. Årsredovisningarna ger dock en tämligen klar bild över firmans verksamhetsbana.

Lindesberg, i juni 1958.