

RESA PÅ TJUGOTALSVIS

På Industrimuseet i Göteborg står en fyrsitsig, öppen bil. Den är ljuvligt vagnsblå. Linjerna är spänstiga. Kylaren bär järnmärket, ringen och pilen, Volvos symbol. Den svagt spetsiga aktern slutar med reservhjulet - nästan en meter i diameter.

Bilen är magnetisk. Kring den samlas årligen tusentals elever från stans alla skolor. Det slår aldrig fel, grabbarna rusar direkt på bilen. De ser inte Edisons generator, inte Jacquards underbara vävstol, inte John Ericssons varmluftsmaskin. De ser bara Volvobilen. Kommentera sakkunnigt alla detaljer. Granskar instrumenteringen, konstaterar snabbt att bilen har startmotor men bromstrummor bara på bakhjulen.

Nå, grabbar, frågar intendenten, vilken årsmodell tror Ni det är? Några vilda gissningar men till slut ett svar som är något-sånär vettigt. Justering till 1926-27 plus en kort berättelse om två män som för snart 35 år sedan gav sej bara den på att bygga en svensk bil - och som lyckades.

Det lyser i pojkögonen. Intresset för Göteborgs industrihistoria har fått en inte så liten knuff. Nu är det nästan lätt att lära ut en del om buteljblåsning, om spinning och vävning, om kemisk industri och papperstillverkning. Kul att gå på museum säger grabbarna när dom går. En sista smeksam blick på Volvon och någon kanske säger: Jo jag tänkte... motorn i Volvokärran har 28 hästar... jag skulle fråga alltså... farsans Amazon har en sextihästare, men motorn är inte större än den gamla bilens... inte utanpå iallafall... Jo, Du förstår säger intendenten...

Det var på våren 59. Liseberg öppnade, allt vad Göteborg hade av flaggor blåste och fladdrade. I den krumeluriga Konsthallen visades under namnet "Farfars Bil" en lång rad gamla fina automobiler. Industrimuseet hade ett finger med i spelet och ur samlingarna hade sju bilar valts ut. Alla värdiga representanter för Göteborg som bilstad. Bland dem befann sig den blå Volvobilen, den första och äldsta Volvobilen. Den kördes för egen maskin till utställningen.

Det blev ännu mera vår 59. Volvon puttrade hem från Liseberg och Farfars Bil. Hur Volvon kunde veta att sommaren 59 skulle bli århundradets vackraste sommar? Inte vet jag. Men den kom aldrig tillbaka till Industrimuseet den sommaren. Den rullade istället ut till Volvos Serviceskola. Den fick nya däck med mycket mönster på, den fick bromsband och packningar och alla möjliga onödiga lampor som var nödvändiga för att de stränga besiktningsmännen skulle bli mindre stränga. Den fick nummerplåtar fram och bak där det stod OA 5822. Volvon kände sig lika nyfödd och pigg som för 33 år sedan när den hade nummer O 5822. Några tänkte att det var ett lustigt sammanträffande det där med numret. Sedan tänkte dom att på 33 år har det blivit 100.000 bilar mera i Göteborgs- och Bohus Län.

Det blev sommar 59. Fyra lyckliga människor äntligen på väg mot äventyret. I framsätet satt Han och Hon. Han tänkte att det duggade ju lite grann, men inte så mycket att sufflett-en måste fällas upp. I baksätet satt båda pojkarna, med bruna skinnhuvor och mörkröda skoljackor. Det är tidig söndagsmorgon på Mölndalsvägen. Det bär söderut. Inte en bil så långt ögat kan se. Härligt ändå att man kom iväg så tidigt. Undrar om trafikfyren vid Mölndalsbro är i gång?

Titta, titta där. Ur gräskantens långa morgonskugga, ur Mölndalsåns vatten, har en andfamilj gjort sej lös. Ut på vägen rullar hela raden, två större i täten, en hel rad mindre efter. Han vid ratten vaknar upp ur sina nyss-ivägfunderingar, släpper gasen. Bromsar alldeles för hårt och får ett kast på den morgonhala stenvägen. Han tänker äntligen att han inte kör sin vanliga PV, att han är 20-talsbilist nu, med bromsar bara på två hjul, att han måste lära sig köra på 20-talsvis.

Vi rastade vid Ätran och såg vattenvirvlarna under Tullbron på väg ut mot Kattegatt. Den yngste av pojkarna, esteten, som alltid först ser det som andra inte ser förrän senare tyckte det var underligt att så mycket sten kunde se ut att väga så litet. Alla såg nu bågen som tycktes göra ett spänstigt språng ovanför valven. Då berättade Hon om en slottsarkitekt från rokokotiden, Carl Hårleman, som ritade denna, en av världens vackraste broar men inte fick uppleva den dag för jämnt 200 år sedan då bron öppnades för trafik.

Vattnet under bron porlade på sin väg mot havet. Volvon rullade mjukt över bron på sin väg mot Öresund och den äldste av pojkar-
na tänkte högt att det varit orätt att man tagit tull förr i
världen av dem som färdades över bron, men tillade sedan att
det kanske varit ännu mera orätt att inte bygga någon bro alls.

Den sommaren var den torraste i mannaminne. Detta hindrade inte
Volvon från att i Köpenhamn ha vatten i bensinen. Det var
"myllre-dags", rusningstid alltså. Mitt i en trafikknut stod
vi med dum uppsyn och utan 28 hästkrafter. I fem minuter under
det trafiken strömmade omkring oss på ett strömlinjeformat
danskt sätt utan signalhorn eller fula ord. Plötsligt hade vi
minst 100 hästkrafter. En jättelastbil med ett bekant märke,
en pil och en ring på kylaren hade bromsat in. Ett ansikte
och en bogserlina stacks ut högt ovanför oss. Ansiktet talade
göteborgska och sade. Ta denne tampen, så drar ja dej te verk-
stan.

På Volvoverkstaden röjde man upp i Amazonhögen och beredde plats
för gamlingen från Hisingen. Då vi enligt överenskommelse nästa
morgon infann oss var bilen klar. Nyputsad och fulltankad.
Belåten inspektion. Vad var detta? Reservpackning till topplocket,
det hade vi ingen förut? Jo, förklarade man leende, där var ett
lille läckage och satte vi in ny packning och en i reserv.
Kylaren (som, det visste vi, hade släppt 10 droppar pr dygn)
hade man haft ur och lagat. För säkerhets skull. Också var
bromsarna justerade och en ny medbringare till magneten hade man
svarvat, för säkerhets skull. Lycklig rejse.

Att resa på 20-talsvis, i en öppen bil är att resa på riktigt.
Bilens tak är himlen, genom vindrutans smäckra metallkonstruk-
tion silar fartvinden. Sikten är så fri den nånsin kan bli.
Runt om ser man genom en panoramaruta av det mest förstklassiga
slag. Alla i bilen ser och upplever samma saker vilket skapar
trivsel och samhörighet. Händelserna och livet på och omkring
vägen etsas på ett särskilt sätt in i medvetandet och resans alla
små enskilda episoder bindes till en klart mönstrad väv som när
som helst kan rullas upp och upplevas på nytt. Som en äkta saga,
ett äventyr.

Besök hos Volvoförsäljarna hörde till rutinen. Allmän förtjusning och beundran. Fotografering och notiser. I Jönköpingsbladet skrev man: En ädling bland bilar, en svensk Rolls Royce, den allra första Volvobilen, behagade i dag vila ut i vår stad efter en mångmilafärd över det småländska höglandet. Gammalt verkstadsfolk släppte allt dom hade i händerna och började minnas. Så här kunde det låta. Den där bulten minns jag mycket väl. Jojomen. Den kunde man inte ta ur förrän man lossat den andra bulten. Det var dumt. Ja det var dumt. Jag sa till han Gabrielson flera gånger att han skulle ändra på den saken.

I de större städerna ville man gärna visa den gamla vagnen för sina kunder. Så kom det sig att den till omväxling (med milslukningen) stod utställd i en hel rad skyltfönster. Någon fixerad tidtabell för vår resa hade vi inte så det gick an. Men toppen av försäljarambition fick vi uppleva i en stad uppåt landet. Där glömdes man helt enkelt bort oss arma resenärer. På utsatt tid och plats befann vi oss. Men ingen blå älskling syntes till. Vi rantade runt på stans övriga garage i tanke att vår fattningsförmåga tagit skada av luftombytet. Till slut gick vi till det sista ställe vi tänkt på, nämligen det där bilen lämnats. Där stod den, mycket prydlig, rent av skön att skåda, men inlåst bakom en glasruta. Eftersom klockan visade för mycket för fortsatt resa den dagen hade vi fått tala väl med vår hotellportier om förlängt uppehållstillstånd. Han tyckte nog det var höjden av distraktion att inte veta var man ställt sin bil, men var i övrigt tillmötesgående. Vi berättade så skonsamt som möjligt att vi återfunnit bilen - i ett skyltfönster. Jaså, jaha i ett skyltfönster, jaha. Matsalen är öppen om herrskapet vill supera.

Som centralfigur i detta äventyr står vår älskade Volvobil. Varje fristund och varje kväll vårdade vi den ömt. Varje morgon beredde den oss ny glädje och stolthet genom att vänligt och värdigt gå igång. Vi upplevde med den något av det som varje verklig 20-talsbilist måste ha känt. Saligheten i att ha en trogen tjänare som kunde strejka, men aldrig gjorde det av pur tillgivenhet till sin herre. Den kvitterade vår ömhet och stolthet varenda minut, varenda meter av de trehundra femtio mil och de trettio härliga dagar vi reste tillsammans med den sommaren 1959.

Det var tystnad vid Motala Verkstad. Inga svetslågor fräste oljud för ögat. Traverserna vilade utan knirk och stön. Inga bångande slag från plåtverkstans hammare. Ty det var helgdagskväll. De få människor som rörde sig i skymningen talade tyst. Bron var öppen i krysset av väg och vatten. Volvon stod vid kanten av vattenvägen. Såg med milda stå-ljusögon vattnet glida förbi allvarligt och tyst som om Baltzar von Platens stenansikte speglat det till ro. Såg två segeljakter med himmelshöga master passera. Den sista jaktens sidor var intensivt blå och glänsande. Den låga stålbron gled som en grå skugga tillbaka. Mötet mellan vattnens och vägarnas blå sommarbarn var över.