

Något om Hannäs-bon Yngve Boll hans liv, gärning och nyttiga roll

av

Carl-Erik Ståhlbom

1995



.....

Yngve som vid brandens utbrott befann sig utanför verkstaden, rusade in på kontoret för att försöka rädda något, men i stället för att riva åt sig fakturorna med kundernas obetalda räkningar, fick de anställda till sin förvåning se honom komma ut med en back sockerdricka i vardera handen, och han var lika lugn som vanligt:

- det kunde ju behövas lite dricka, när det var så varmt.

.....

..... ryktet om Yngves gräsklippare och trädgårdstraktorer spred sig, så han behövde inte annonsera. För honom var inte förtjänsten det viktiga utan tydligen tillfredställelsen att hålla på med något som beredde honom själv och andra glädje.

.....



NÅGOT OM HANNÄS-BON, YNGVE BOLL,
HANS LIV, GÄRNING OCH NYTTIGA ROLL.

Jag sitter hos makarna Yngve och Barbro Boll i deras villa i Fredriksberg i Hannäs och samtalet kommer in på gångna tider. Yngve är en av dessa mycket verksamma personer som har varit med om mycket under ett långt och omväxlande liv; jag ber honom berätta något om sig själv och om hans f.d. Rumma Bilverkstad, ett av dessa många, små eller stora, företag som tillsammans hör med till Hannäs sockenhistoria under 1900-talet.

Min bön kommer lite överraskande för honom, ty han är en man som inte går och tänker på det som varit utan lever i nutiden, trots sin höga ålder fortfarande alltid sysselsatt med något. Alla, som själva helt oväntat skall redogöra för händelser och milstolpar under ett långt liv vet, hur svår en sådan redogörelse är. Men efter någon betänketid börjar han berätta, sekunderad av sin goda Barbro. Till det jag här nu försöker återberätta fogar jag också sådant, som jag i likhet med många visste förut, samt egna intryck och reflektioner:

Yngve föddes den 17-2-1914 i Mantorp i Hannäs, i den stuga, där senare sömmerskan, tillika ägarinna till jordbruksfastigheten. Frideborg Edstrand bodde.

Men innan Frideborgs bosättning i Yngves födelsehus skedde, flyttade hans föräldrar, Ernst och Selma, till tvåvåningshuset Breviksnäs, som var beläget nära Storsjön och intill "kyrkvägen" Kulltorp — Rumma. Familjen blev ägare till detta, vackert men lite ensligt liggande hus, i en till synes vild men underskön natur; vägen slingrade sig utmed sjön, även upp och ned, på sjösidan branta stup, där sjön under sommarens vackra dagar sågs glittra mellan träden, vid andra sidan av vägen reste sig skogklädda och mäktiga höjder (och så är det fortfarande; tack och lov!).

Här i Breviksnäs växte Yngve upp med sina sju syskon, i följande födelseordning: Erna, Yngve, Harald, Siri, Holger, Uno, Karl och Stellan.

Pappa Ernst försörjde familjen med de arbeten som då fanns på landsbygden, när de fanns; men när de inte fanns, så satt han inte sysslolös utan lärde sig tillverka korgar av lämpligt material, som han fick gå omkring i skogarna och välja ut och bära hem.

Efter tillverkningen blev det många och långa, och tröttande, försäljningsfärder, då han inte hade andra fortskaffningsmedel att tillgå än cykel under sommaren och sparkstötting under vintern. Han gjorde sig känd som en duktig korgmakare, och det var som sådan han, naturligt nog, blev mest känd på orten. (Sonen Holger fortsatte senare med korgtillverkningen, men mest på fritiden, och gör så än men sedan länge såsom pensionär.)

Yngve konfirmerades som trettonåring 1927, och fick genast där- efter börja som "drängpojke" i Mantorp hos Helge Karlsson; hos honom arbetade Yngve i 3 år, och begynnelselönen var 20 kronor i månaden och senare 30 kronor.

Vid 17 års ålder övergick Yngve till att vara "lösarbetare" och prövade på följande arbeten: Skogsarbete, sågverksarbete, cementarbete (vid Öjsjön i Hannäs), han var rödfärgare, målare och murare, han var vida omkring; det senare blev möjligt genom hans köp av motorcykel, med vilken han åkte till Tuna i Vimmerby-trakten, där han "skrädde" timmer och bjälk till husbyggnader (skrä timmer innebar, att "för hand" plana stockens sidor med "skräyxa" i stället för planing med sågklinga i sågverk).

Yngves intresse för teknik och motorer kom tidigt till uttryck i att han tog körkort redan 1933, då han var 19 år; därefter kom bilar och motorer att bli en del av hans liv.

Under slutet av 1930-talet övertog han så Olof Hydéns Taxibil i Hannäs, genom förmedling av vännen Sven Hydén, Olofs broder. Bilen var en Chevrolet, vilken fick gå i livlig trafik under krigsåren, dels tack vare gäsgasen men kanske mest p.g.a. Yngves körglädje i förening med ungdomens behov av att få "komma ikring"; så bilen gick ofta "både natt å da".

Efter kriget kom Yngve på en annan idé: Tillsammans med Bertil Johansson, som gått i smedlära hos smeden Nils Dahlberg i Grävsäter (kommen från Björsäters socken), skulle de starta en gemensam bil- och smidesverkstad i Rumma i Hannäs. Men starten erbjöd problem för kompanjonen Bertil, som behövde ett startkapital; banken krävde borgen och de tillfrågade bönderna sa till Bertil: Skriver han på (en annan tänkt borgenär), då skriver ja på, inte annars; alla tillfrågade borgensmän sa likadant, och följden blev att ingen skrev på.

Men Yngve skrev på en växel åt Bertil på 200 kronor (en blygsam summa 1995, när detta berättas, men den hade ett helt annat värde, när växeln skrevs). Så köpte de byggtomt av hemmansägaren Hjalmar Andersson, Kullen, och cementsten till väggarna av Yngves farbror, Otto Boll, i Rumma, byggare och sågare, båda köpen till humana priser. Efter komplettering med annat nödvändigt byggnadsmaterial byggde de verkstaden själva.

Det blev ingen stor verkstad, men de hade byggt förståndigt i så motto, att de hade "rättat munnen efter matsäcken" och valt det lilla formatet undvikande tyngande skulder.

Bertil hade eldhärd och smedstäd i den bortre halvan och höll mest till där, meda Yngve reparerade motorcyklar i den främre halvan innanför gaveldörrarna. Men för bilreparationer fanns inte plats utan de fick ske ute i det fria.

De startade vid rätt tidpunkt men skötte sig tydligen också bra mot kunderna, eftersom kundkretsen ständigt ökade. Det fanns fullt upp med arbete både för en smed och för en motormänniska, och de samsades bra på den trånga ytan, man frestas att säga, att den bidrog till att de "kom varandra nära".

1946 insåg Yngve, att han behövde en större verkstadsyta och komma under tak med bilarna och arbeta i rumsvärme under vintern. Men för Bertil som smed räckte verkstaden till.

De kom således överens om att dela på sig, innebärande att Bertil övertog Yngves del i verkstaden, och att Yngve byggde en egen och större verkstad vid sidan om den första, som rymde ett par bilar åt gången.

Det fanns vid denna tid fortfarande ett behov av smeder men ett långt större behov av bilreparatörer, ty efter kriget kom ju bilismen igång, så Yngve fick anställa medhjälpare.

Men Yngve var också med om annat arbete av rent idéell natur: Vid denna tid, åren efter kriget, blommade också de demokratiska tankarna med åtföljande föreningsliv allmänt upp, så också i Rumma, då ganska folkrika by. Man upplevde där behovet av en samlingslokal, där alla kunde träffas och ha roligt tillsammans.

Yngve mindes den krigsbarrack på en ö i Arkösund, som där blivit överflödigt, hur Rummaborna förvärvade den, hur de under en sommar monterade ned den och flottade den till fastlandet, varifrån

Hugo Blomqvist med sin lastbil fraktade den till Rumma, ej långt från bilverkstaden på andra sidan allmänna vägen.

Alla byns män, gamla som unga, bönder, drängar och arbetare hjälpte till med barackens återuppbyggande, oavsett politiska åsikter och partitillhörighet.

Ordet barrack säger oss, att det inte var något stort hus, men det var från första stund på sin nya plats ett Folkets Hus med tanke på att både arbetsgivare och arbetare var med vid dess tillkomst; barracken blev den blygsamma början på det senare ansenliga hus, som efter tillbyggnader, etappvis, rymmer både biosalong och danssalong och är vida känt som "Rumma Folkets Hus".

Under hela tiden från 1946, då Yngve byggde egen verkstad, och de följande 20 åren var för honom mycket jäktiga och händelserika, ty han ägnade sig inte åt att bara laga bilar utan ägnade sig samtidigt åt bilhandel. Liksom alla i hans familj hade han sinne och blick för affärer; detta i förening med hans bilkunskap och personliga kontakter med verkstadskunderna gav honom många tillfällen till bilaffärer, han var vad man kallar "snäll", lyssnade på kunderna och engagerade sig för deras önskningsar, hade han vid tillfället ingen bil som passade kunden, så såg han till att de fick en som passade både önskemål och kassa, här ett par självupplevda exempel under 1960-talet:

Jag åkte en kväll med Torsten Johansson, Strandvillan, Hannäs, i dennes bil. Han sade till hos Yngve i verkstaden. Jag hade länge haft körkort men ingen bil, och passade nu på att fråga Yngve, om han hade någon bil som passade min magra kassa. Han pekade då genast på en äldre Opel utanför verkstaden och sa: "Du kan ta den där för 150 kronor." Utan att invänta svar gick han in i verkstaden för att där hjälpa en kund som hade brått, medan jag stod kvar gapande av förvåning, jag sa till Torsten: "Han skojade väl, det finns väl ingen som säljer en gångbar bil för 150 kronor?" Torsten sa: "Han skojade inte, han skojar inte i affärer, slå till genast".

Jag slog till och åkte glad hem i min första bil, den gick säkert och jag åkte säkert, ty Yngve såg också till, att jag inte lämnade honom utan obligatorisk trafikförsäkring, skyddande andra trafikanter. Denna billiga bil gick felfritt i mer än 2 år, tills motorn sprack en vinternatt som en följd av mitt slarv med glykolpåfyllning.

Min andra Yngvebil blev en SAAB för 400 kronor, en tidig modell med kylning utan fläkt. Den gick i flera år, bl.a. en semesterresa i de norska fjällerna, där den gick "kokande" uppför de branta backarna, bl.a. uppför Sognefjäll, mer än 1400 m. över havet, där snödrivorna på ett ställe, 4 m. höga, kantade vägen. Bilen var lastad med 2 vuxna, 2 ungdomar och bagage för tältliv; så "Yngvebilarna" var väl värda sitt pris.

Yngve hade teknisk fantasi, här ett typiskt exempel:

Han kom vid tillfället åkande i sin då eleganta sportbil, Karman Ghia på Björka-vägen i Hannäs på väg till sin verkstad, då bilen stannade p.g.a. för låg bensinnivå i bensintanken. Nu var det en tidsödande gångsträcka till bensinpumpen vid verkstaden och han hade bråttom. Då var det grusväg, och han såg variationerna av potatisstora stenar vid vägrenen och i dem - räddningen! Han plockade stenar i tanken via påfyllningsröret och höjde därmed bensinnivån tills bilen åter gick.

Under slutet av 1950-talet var Yngves fästmö, Barbro Rosén, lärarinna i Stavsjö, men hon bytte så sin tjänst där mot samma tjänst i Fredriksbergs skola i Hannäs (som hon blev trogen till sin pensionering).

Fästetiden började med att Yngve och vännen Sven Hydén (också

en duktig bilreparatör och själsfrände inom teknik) började skjutsa Barbro och hennes vännina Anna-Lisa (som senare gifte sig med Sven) till missionshus och kapell, där flickorna medverkade i sånggrupper. Det var under denna tid som Yngve kom att upptäcka glädjen och tryggheten i tron på en god gud, en tro som hos honom stilla lyser och värmer.

Han och Barbro gifte sig 1960, och Yngve flyttade till henne i skolans övre våning, där de bodde till 1968.

1966 inträffade en svår olycka med Rumma-verkstaden: En anställd var under en bil i "smörjgropen" och svetsade, då bilen plötsligt fattade eld. Svetsaren kom ut oskadd liksom arbetskamraten men den explosionsartade branden ödelade verkstaden på kortare tid än halvtimmen.

Yngve som vid brandens utbrott befann sig utanför verkstaden, rusade in i kontoret för att försöka rädda något, men i stället för att riva åt sig fakturorna med kundernas obetalda räkningar, fick de anställda till sin förvåning se honom komma ut med en back sockerdricka i vardera handen (det kunde ju behövas lite dricka, när det var så varmt), och han var lika lugn som vanligt.

Yngve byggde fortast möjligt ny bilverkstad på samma plats, och denna den tredje i ordningen ännu större, så att det blev bättre plats för billackering. Denna bilverkstad sålde han någon tid efter färdigställandet till Börje Johnsson och Bengt-Gunnar Johansson (nya kompanjoner) som drev den ett antal år, innan de i sin tur sålde den till Lars-Erik Berglund. Denne lät strax intill bygga en mycket stor lackeringshall för nytillverkade lastbilar.

Hur gick det då för "Bertil Smed", en gång Yngves kompanjon? Jo, det gick, ty han var en erkänt skicklig smed. Men han hamnade efter några år i en brytningstid, omkring 1950, för smeder; när traktorernas hästkrafter ersatte hästarnas, då minskade hästskoningen för smederna. Järnsmidet minskade, när fler och fler anlätade svetsare. Bertil hade arbeten med gummi-hjulsvagnar och liknande, ty han var rik på idéer, men det var inget överflöd på smedjobb; hans bästa förtjänst var en tid, när han gjorde "lego-arbeten" åt Facit i Åtvidaberg.

Bertil avled oväntat en sommarnatt under sömnen år 1972. Hans gravsten är ritad av undertecknad, som var kyrkväktare då: Ett smedstäd finns nedtill på stenen, och på det ligger smed-hammaren, symboliserande att Bertil gått till vila. Ovanför städet finns ett mörkt moln som skymmer solen, men dess strålar skymtar ovanpå bakom molnet.

Smedjan revs senare, men den är också värd att bli ihågkommen med en anteckning, ty den var i all sin enkelhet början till det mycket större som finns på den byggtomten i dag.

Då nu Yngve sålde verkstaden året efter branden, alltså 1967, så började kunderna komma till hans bostad i Fredriksberg, men dit kom de självklart inte med trasiga bilar, men de hade gått om trasiga gräsklippare. Yngve tog då och hyrde Klockarbolets då outnyttjade och tomma ladugård, och så var han åter igång med reparationer.

Samma år byggde han sommarstuga i Rumma utmed Storsjön. Hans intresse hade då också väckts för ångmaskiner, varför han köpte en mindre sådan från en ångbåt som gått på sjön Sommen. Ångmaskinen hade dragit Sommen-båtens generator, men Yngve ville ha den som modell för ett eget ångmaskinsbygge till sin eka på Storsjön.

Han byggde ångmaskinen, provkörde den och placerade den i båten och ångade iväg. Det gick bra ända tills han stående höll på att mixtra med motorn, då han tappade balansen och föll överbord, vilket slutade med att fick ta sig iland, simmande.

han

1968 flyttade Yngve och Barbro in i den förstbyggda (byggd 1957) av de två lärarbostäderna (vilken de senare fick köpa 1983).

Samma år, 1968, började Yngve "rycka in" som taxichaufför åt Sture Svahn, som stod för skolskjutsarna i socknen och såsom boende i den fick köra de flesta skjutsarna till läkare i Åtvidaberg eller till lassarettet i Linköping. Detta taxikörande, som tidvis förekom nästan dagligen, höll han på med fram till 1989 eller i cirka 20 års tid tills nådda 75 års ålder; varför man här med full rätt kan tala "trogen tjänst".

Om

Samtidigt med taxikörandet åt Svahn höll Yngve på med lagning av gräsklippare så fort han fick stunder därtill, så någon tillbakalutad pensionärstillvaro blev det aldrig, och det ville han ju inte heller ha.

I Linköping fanns, och finns, firman "Birger Andersson Cykel & Motor AB", som var storsäljare av cyklar, gräsklippare och trädgårdstraktorer. Nu var det vanligt att hans kunder lämnade de trasiga motormaskinerna hos honom, då de köpte nya där, för att därmed undvika kostsamma reparationer..

Hos denne storsäljare åkte Yngve under årens lopp efter lassvis med motorklippare. Yngve köpte dem billigt, lagade dem och sålde dem billigt, undra på att han ibland var "nerringd" av köpare; ryktet om Yngves gräsklippare och trädgårdstraktorer spred sig, så han behövde inte anno sera. För honom var inte förtjänsten det viktiga utan tydligen tillfredsställelsen att hålla på med något som beredde både honom själv och andra glädje.

En dag kom Yngve på idén att köpa sig en praktisk skåpbil, som han kunde "proppa full" med diverse, ja, även använda som semesterbil som gick att ligga och sova i. Det blev den japanska "Daihatsu", som var lätt, smidig och praktisk men med ett något ovanligt utseende, hög och smal upptill.

Med Daihatsun företog de sommaren 1985 en Europafärd och genomåkte flera länder, bl.a. i Östeuropa. Vid gränskontrollen till Östberlin körde de östtyska poliserna spegelvagnar under bilen, för att se om det under den doldes för staten farliga saker.

Yngve och Barbro hade stor glädje av denna bil, för den fungerade ju som ett rullande tält och såsom en kombination av förarhytt med vidhängande husvagn.

Men frågan var om inte folket på gatorna i Paris var ännu gladare, när de stirrade på den, i deras ögon tydligen löjligen bilen, ty deras översvallande glada nunor kunde Yngve och Barbro knappast missförstå; detta blev ett av deras gladaste minnen från resan — delad glädje är ju dubbel glädje.

Bilägarnas stolthet över denna sin bil framgick av den dekal de fäst på den, och på vilken man än i dag läser orden: "ALDRIG MER EN ROLLS ROYCE".

Det hände ofta att Yngve fick bilgaraget och bodarna så fyllda av säljfärdiga gräsklippare, trädgårdstraktorer och diverse motorer att han inte kunde förflytta sig där utan att ta höga kliv över dem, då hände det att han gjorde en lagerrensning. Den tillgick så att han packade Daihatsun och for till Södertälje Veteranmarknad, där han hyrde en försäljningsplats, varvid också Barbro var med och sålde, vilket roade henne mycket, ty Yngves "grejer" var lättsålda.

Men när de efter dessa lagerrensningar åkte hem igen, hände det ofta, att Yngve köpt ännu mer än han avytttrat, så att Daihatsun gick hem sprängfylld, liksom Barbro av skratt.

Till omväxling med Södertäljeresorna blev det också säljresor till Eskilstuna och till Söderköping.

Ett av Yngves hobbies var att snickra och bygga; under 1979-81 byggde han den andra sommarstugan, denna på åsen vid Annorlunda där hans bröder Stellan och Kalle hade byggt hus. Men Yngve fick sällan tid att vara i sina stugor, förmodligen beroende på att han fann det roligare att hålla på med något annat än att "ta igen sej".

Men en mindre bod, som han höll på att bygga hemma på hustomten, blev inte gammal, efter ett ingripande av en högre makt ovanifrån: Barbro hade ropat in Yngve till köksbordet och han lydde kallelsen efter att ha kastat en sista öm blick på sin skapelse.

När så Yngve efter måltiden kom ut igen, såg han till sin stora förvåning inte ett spår efter boden, förrän hans blickar föll på en angränsande åker och en brädhög där, bestående av sönderbrutna och spretiga bräder; en tromb hade åstadkommit förflyttningen på den i övrigt så ljuvliga sommardagen.

Både Yngve och Barbro har stor humor och visade det också då, Yngve lär ha tagit det hela med ett något dämpat leende, lugn som vanligt medan Barbro långt efteråt hjärtligt skrattande berättade om Yngves flygande bod (läs "flygande tunna").

Detta var litet om Yngve Boll, en av dessa företagsamma och flitiga Hannäsbör, som efterlämnat spår i socknens historia under 1900-talet, och när detta skrivs, alltjämt verkar.

C-E S