

Ett kungligt besök i Trollhättan 1837

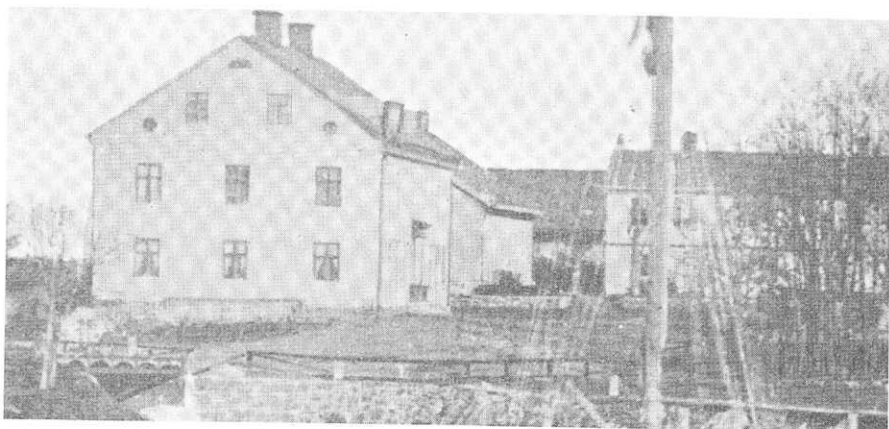
Artikeln är skriven år 1942

Av Werner Johnsson

Kungliga besök ute i landet förr i tiden var långt ifrån ovanliga trots de svårigheter, en långfärd erbjöd med den tidens fortskaffningsmedel. Visserligen gjorde man väl inte en sådan resa i onödan, men å andra sidan kunde dagsetapperna inte bli så långa, och man måste övernatta här och var. Många platser kunde då få äran att hysa kungligheter under en sådan långfärd.

Konungen vistades vissa tider i Norge, och färden till och från Kristiania genom Väst-sverige togs ofta över Vänersborg, där man ibland övernattade. Det kunde då ibland hända, att även den lilla fattiga sågarebyn Trollhättan fick med av den kungliga glansen genom ett besök av de höga resenärerna. Vilken stor apparat, som måste sättas i gång för själva resan och för konungens värdiga mottagande, kan måhända följande rader ge en föreställning om. I oktober 1837 kom meddelande, att konungen med uppvaktning skulle övernatta i Trollhättan. Det blev bråda dagar för Slussbolagets direktion, som hade att stå för mottagandet.

Trollhättan var vid denna tid en by med omkring 600 innevånare, till största delen fattiga sågarefamiljer. Här skulle nu beredas nattlogi för konungen med hela hans svit av höga dignitärer och betjäning. Man förfogade visserligen över ett nybyggt värdshus, men det hade bara nio något så när acceptabla rum utom slussdirektionens svit på fyra rum. De höga herrarna fick därför inkvarteras hos byns ståndspersoner, dvs. slussbolagets tjänstemän och förvaltarna vid sågarna.



Trollhätte Värdshus, där konung Karl XIV Johan bodde i oktober 1837. Foto från 1867.



Prins Oscars Friskola fick inkvarterna några i kungens följe. Den byggdes 1834 och revs 1908. Målning av Gustaf "Siluettklipparn" Larsson.

Vidare hade man den gamla gästgivaregården att tillgå, men den kunde på sin höjd användas av betjäningen. De enklare inom denna inlogerades i skolsalen, och kökspersonalen fick ligga i värdshusets kök. Allt skulle ses över, så att det var i bästa skick. Så skulle det ordnas med middag. Mat och viner skulle skaffas från skilda håll, servis och duktyger kompletteras, prydnadsföremål upplånas mm. Bland mycket annat anskaffades ett försvarligt kvantum Eau de Cologne från Göteborg. Konungens svaghet för sådant var tydligen bekant.

Det var heller inte något litet följe, konungen bestod sig med. Hans närmaste svit utgjordes av excellensen greve Magnus Brahe med kammartjänare och betjänt (det poängterades särskilt att excellensen skulle ha dubbelsäng), hovmarskalken baron Koskull, kabinettskammarherren greve E Lewenhaupt med betjänt, kabinettskammarherre Weiderman, kabinettskammarherre Ihre med betjänt, statssekreterare Grip med betjänt, andre sekreteraren i kungliga kabinettet baron Mandelström, förste livmedikus Edholm, major Lagersträhle och löjtnant Leijonflycht. Det krävdes säkerligen åtskilliga resvagnar för de många höga herrarna.

Men så kom därtill hela raden av personal av alla de slag. Det var hovmästare Hellström, hovkvartermästare Hybner, bokhållare Lundgren, köksmästare Lundholm och toffel-täckare Holm. Vidare ett antal kockar, en källaredräng, två kökslärningar, två köksdrängar och en skafferidräng. Hovbetjäningen bestod av fyra löpare och fem hovlakejer, hovstallet av två livkuskar, en vagnmästare, två hingstridare och till slut fyra livpos-

tiljoner och fem livgardister och hästjägare. Det var alltså en anseelig kavalkad, som drog fram utefter vägarna.

Ute vid Gärdhems gästgivaregård, en halv mil från Trollhättan, mötte en av Slussbolagets direktörer, överstelöjtnant Warberg i full parad och anmälde sig som representant för Slussbolaget. Närmare byn stod poster utställda, som signalerade ankomsten. Sista biten gick genom byns enda gata, som var upplyst av 30 marschaller, vilket nog kunde behövas, då den i vanliga fall inte hade någon belysning alls. Framför värdshuset ägde så mottagandet rum, då konungen hälsades välkommen av den övriga slussdirektionen. Över dörren till värdshuset voro uppsatta två rader av lampor och en transparang med lämplig, underdånig inskription. Förstugorna voro festbelysta och i trappan posterade soldater.

Hedersvakten utgjordes av 25 man ur Västgöta-Dals regemente. Från Vänersborg hade fraktats till Trollhättan sex stycken kanoner, och vid konungens ankomst och avresa liksom vid skålar under middagen brassades det på. Musik saknades inte. Det var 15 man ur Västgöta-Dals regementes musikkår, som skötte om den förströelsesdetaljen, för att använda ett modernt ord. På stranden voro uppställda tjärtunnor, som tändes då vagnarna närmade sig. Man kan lätt tänka sig, vilken uppståndelse det skulle ha varit i sågarebyn. Allt vad där fanns av befolkning och många till, voro ute för att beskåda märkvärdigheterna.

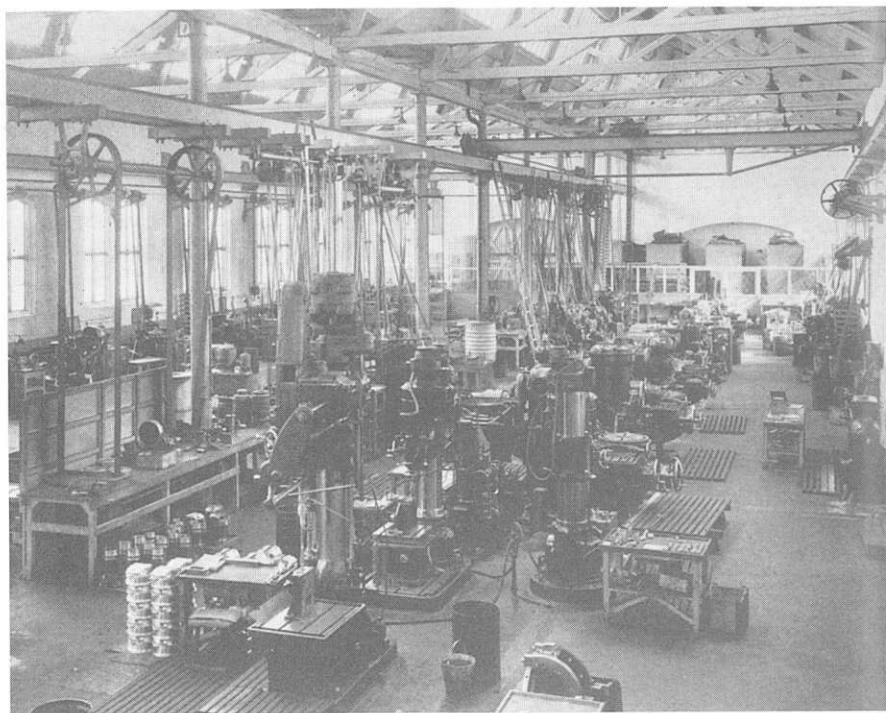
Och tidigt följande morgon var kavalkaden färdig att bryta upp för att draga vidare på sin färd. Samhället återtog sitt vanliga utseende efter all prakt och ståt, som utvecklats under det korta besöket.

När Storgatan snobbades till

Den 26 oktober 1865 konstaterar kommunalnämnden att man fått "stora gatan" till större delen färdiggjord, med trottoarer på båda sidor och dessa medelst stenhällar och rännstenar skarpt skilda från vägen.

Med anledning av detta beslöts att hos kungl. befallningsman söka 5 kr vitesförbud för envar att använda trottoarerna för ridande, åkande eller bördors bärande, ävensom för lösa kreaturs drivande utefter denna gata.

Ännu ett steg för gatans trevliggörande togs denna dag. Nämnden beslöt att sex gatlyktor anskaffas av bästa sort för fotogen såsom belysningsämne. Dessa lampor skulle uppsättas i rak linje på Storgatans östra sida och i hörnet av de fem tvärgatorna samt den sjätte på lämplig plats närmare vid eller på torget.



Flygmotor 1930—1955

”Redan före det svenska flygvapnets tillkomst hade genom statsmakernas föranstaltande igångsatts en utredning av frågan, vilken flygmotortyp som vore lämpligast för tillverkning i Sverige. Genom beslut den 8 juni 1925 bemyndigade Kungl. Maj:ts arméförvaltningens fortifikationsdepartement och marinförvaltningen att gemensamt uppgöra grundlinjer för ett samarbete mellan staten och svensk industri beträffande tillverkning inom landet av flygmotorer samt inleda förhandlingar med en eller flera lämpliga svenska verkstäder angående de villkor i övrigt under vilka tillverkningen kunde upptagas. Sedan nämnda ämbetsverk vid utförandet av den förra delen av detta uppdrag låtit verkställa vissa utredningar, tillsattes av ämbetsverken under år 1924 en särskild kommitté, kallad motorsakkunniga, med uppdrag att utreda vilken motortyp som borde göras till föremål för tillverkning inom landet. Motorsakkunniga avgåvo i skrivelse i slutet av år 1925 till förenämnda ämbetsverk rapport över den av dem verkställda undersökningen. De sakkunniga förordade en luftkyld motortyp om cirka 400

hästkrafter och beträffande valet av motortyp inom den angivna effekten förklarade de sakkunniga, att de motortyper, som kunde ifrågakomma, utgjordes av den av The Bristol Aeroplane Company i Bristol tillverkade motortypen Jupiter och den av Armstrong Siddeley Motors Limited i Coventry tillverkade motortypen Jaguar. I slutrapport i augusti 1926 förordade de sakkunniga tillverkning av Bristolbolagets Jupiter VI.

Utredningen överlämnades av de nämnda ämbetsverken till *Flygstyrelsen*, vilken den 1 juli 1926 börjat fungera. Redan vid avgivandet av förslaget till medelsbehov för budgetåret 1926/1927 hade den nyutnämnde chefen för flygvapnet framhållit nödvändigheten av att åtgärder vidtoges för åstadkommande av inhemsk flygmotortillverkning. Framställningen föranledde emellertid icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd."

Så börjar en utförlig framställning av förhistorien till flygmotorindustrins tillkomst, vilken på bolagsstyrelsens uppdrag utarbetats av dess sekreterare, advokaten Fred Holmgren, som sedan 1930 deltagit i styrelsens överläggningar.

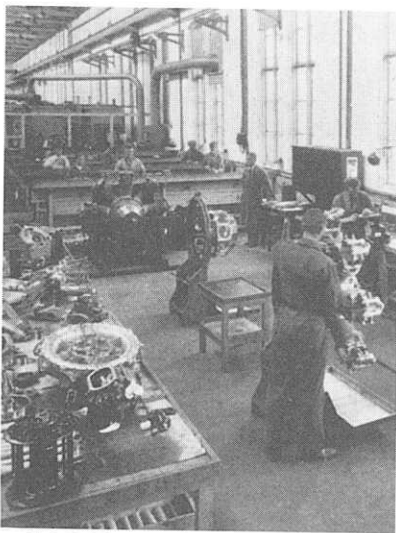
Det skulle dock föra för långt att här mer än helt kort referera till denna intressanta epok.

Det stod länge strid om, vilken motortyp som skulle väljas. Somliga förordade Siddeleys Jaguar medan de motorsakkunniga som ovan nämnts förordade Bristolbolagets Jupiter VI. Tvisten slöts år 1930, då Flygstyrelsen träffade ett licens-avtal med Bristolbolaget. Det blev emellertid inte Jupiter, som kom att tillverkas. Bristolbolaget fick under utredningstiden fram en motor Pegasus I, som hunnit längre i utvecklingen och denna valdes som tillverkningsobjekt. Vidare diskuterade man om flygmotorindustrin skulle drivas i statlig eller privat regi eller eventuellt direkt av den utländske licensgivaren.

Det återstod sedan att välja den privata industri, som skulle träffa avtal angående tillverkningen. Flygstyrelsen förordade det företag, som lämnat lägsta anbudet. Men Kungl Maj:t gick emot Flygstyrelsens förslag och anmodade den 28 mars 1930 Flygstyrelsen att träffa avtal med Nydqvist & Holm. Av vissa skäl bröts

emellertid ett särskilt bolag, Nohab Flygmotorfabriker AB, ut ur Nydqvist & Holm. Verksamheten skulle dock ske inom Nydqvist & Holms verkstäder. Strax därefter beställde Flygstyrelsen 40 motorer av Nohab Flygmotorfabriker.

I fortsättningen kommer flygmotortillverkningen, utvecklingsarbetena och civiltillverkningen att endast helt lätt beröras i denna artikel. Dessa verksamhetsområden behandlas i särskilda artiklar.



Nohab Flygmotorfabrikens monteringsavdelning omkring år 1935.

Bilden på föregående sida visar Nohab Flygmotorfabrikens maskinverkstad på 1930-talet.



Överstelöjtnant John Nyström, styrelsens ordförande 1930—38.



Direktör Gunnar Dellner, bolagets verkställande direktör 1930—39.

En svensk flygmotorindustri, låt vara av små proportioner, hade nu skapats och arbetet med tillverkningen av de beställda motorerna kunde påbörjas.

Den 16 maj 1930 höll Nohab Flygmotorfabriker konstituerande bolagsstämma i Trollhättan. Aktiekapitalet skulle utgöra 500.000 kronor och Nohab erhöll likvid i aktier för den tomt och därå befintlig byggnad, som överlätits till Nohab Flygmotorfabriker. Samtidigt utsågs till styrelseledamöter:

Direktör Gunnar W Andersson, skeppsredare Gunnar Carlsson, överdirektör Hugo Hammar, överstelöjtnant John Nyström, direktör Gunnar Dellner med advokat Fred Holmgren och direktörsassistenten E Aljurén som suppleanter.

Till verkställande direktör utsågs Gunnar Dellner. Chef för verkstaden blev ingenjör Karl Larsson, som varit i Nydqvist & Holms tjänst sedan 1912, först som verktygsmaskin konstruktör, sedan som

föreståndare för verktygsritkontoret och därefter som chef för verkstadskontoret. Ingenjör Larsson, som var en skicklig och kunnig ingenjör, bidrog mycket till motortillverkningens utveckling. Han avled i september 1939. Kontrollingenjör blev civilingenjör C I Dalhammar och kontrollant från Flygstyrelsen numera chefen för Kungl Flygförvaltningens Motorbyrå, flygdirektör Bengt af Geijerstam.

Det nybildade bolaget fortlevde som dotterföretag till Nydqvist & Holm Aktiebolag och var intimt förbundet med moderföretaget fram till år 1937, då Nohabs aktier i bolaget övertogs av det nybildade Svenska Aeroplan Aktiebolaget.

Förhistorien till denna aktieöverlåtelse var i korthet följande: Flygplanstillverkning pågick sedan 1931 vid Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping och Centrala Flygverkstaden på Malmslätt. Även Götaverken i Göteborg hade flygplantillverkning på sitt program.



Ingenjör Karl Larsson, verkstadschef 1930—39.



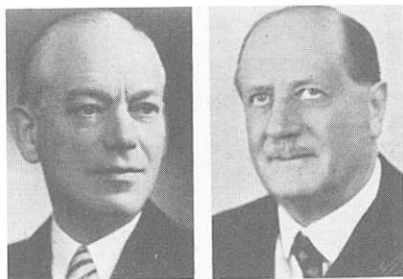
Verkmästare Robert Karlsson hade hand om den direkta arbetsledningen från 1930 till 1936, då han avled.



Ovan ses en bild från avsyningen på Nohab Flygmotorfabriker. Bilden är tagen år 1935. Fr.v. Gunnar och Arthur Pehrsson, Karl Andersson, Albert Andersson och Frans Rolander.

Som jämförelse visas nedan en bild från avsyningsavdelningen på Flygmotor år 1945. Summa 5 man på den övre bilden och 44 på den nedre. Man stod och avsynade 1935 men sitter 1945.





År 1936 inträdde disponent Evert Wijkander och dr Sven Wingquist i bolagets styrelse.

Vid 1936 års försvarsbeslut angavs även riktlinjer för flygplantillverkningen och Kungl Flygförvaltningen, som Flygstyrelsen omdöpts till, trädde i förbindelse med sådana företag, som kunde ha förutsättningar för sådan tillverkning — däribland Nohab Flygmotorfabriker. Förhandlingar fördes med Kungliga Flygförvaltningen, vilka resulterade i att Svenska Aeroplan AB skulle bildas för flygplantillverkning. Konstituerande stämma med detta företag hölls i april 1937 och aktieägare voro AB Bofors och AB ARS, ett förvaltningsbolag tillhörande Elektroluxkoncernen. Svenska Aeroplanbolaget förvärvade samtliga aktier i Nohab Flygmotorfabriker och flygmotortillverkningen skulle flyttas till nya lokaler i anslutning till flygplansfabriken vid Älvstad. Flygmotorbolagets lokaler skulle återgå till Nohab. Aeroplanbolaget hade dessutom tecknat halva aktiekapitalet i det nybildade AB Förenade Flygverkstäder i Linköping, som huvudsakligen sysslade med konstruktionsarbete. Den andra hälften av detta bolags aktiekapital tecknades av AB Svenska Järnvägsverkstäderna.

SAAB:s aktier i Nohab Flygmotorfabriker övergick år 1939 till AB ARS och AB Bofors. De aktier det förstnämnda bolaget innehade övergick redan året därpå till Finans AB Svetro.

Svenska Flygmotor Aktiebolagets uppkomsthistoria avslutades år 1941 då namnbytet beslöts. Samma år förvärvade AB Volvo i Göteborg aktiemajoriteten från Finans AB Svetro och aktiekapitalet ökades till 4.000.000 kr.

Den i starten utsedda styrelsen genomgick under den första tiden en del smärre förändringar. 1936 inträdde dr Sven Wingquist och disponent Evert Wijkander i styrelsen. Efter det att Volvo övertagit aktiemajoriteten fick styrelsen följande sammansättning: Doktor Sven Wingquist, direktör Assar Gabriellson, disponent Evert Wijkander, direktör Gustav Larson och direktör Nils Frenne.

Från denna tid har bolagets utveckling och expansion skett mycket snabbt. Stora investeringar i maskiner och byggnader gjordes och 1942 höjdes åter aktiekapitalet denna gång till 8.000.000 kr.

År 1940 träffades det första s.k. ramavtalet med Kungl Flygförvaltningen. Det avsåg tillverkning av STW C3 och ytterligare en motor (DB-605), som emellertid inte specificerades i avtalet. DB-605 berördes av ett tilläggsavtal, som träffades 1942.

I mitten av 1942, då något avgörande i andra världskriget fortfarande icke kunde skönjas tog Styrelsen upp frågan angä-



Direktör Assar Gabriellson och direktör Gustav Larson har varit med i Flygmotors styrelse sedan 1941.

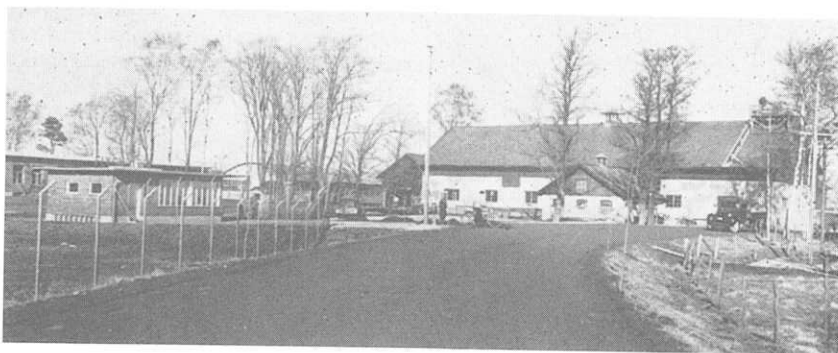


Flygmotorverkstaden vid Älvstad byggdes omedelbart intill Älvstad gård (ovan). Vakten hade svinstian som närmaste granne under den första tiden. Hönshuset låg närmast verkstaden. Det hände ibland att hönor och tappar förrirade sig in i verkstaden. Militär bevakade porten under de första krigsåren (nedan).

ende verkstadens förläggande i berg i samband med utbyggnadsplanerna. Man funderade därvid på att utspränga bergverkstäder, som samtidigt skulle tjänstgöra som skyddsrum. Det kom senare även upp förslag om att hela verksamheten skulle flyttas till annan ort. Ingetdera av dessa förslag realiserades emellertid, då man bedömde saken så, att en dylik flyttning skulle allvarligt inverka på tillverk-

ningskapaciteten. Man beslöt emellertid bygga en monteringshall ovan jord, ett provhus med två provbockar, en personalbyggnad innehållande restaurang och omklädningsrum samt panncentral m.m. Tidigare hade beslut fattats om byggande av ett motorlaboratorium för forskning och självständigt konstruktionsarbete.

Hösten 1942 övertog direktör Erland Forslund ledningen av produktionen och





Direktör Forslund kom till Flygmotor 1942 och direktör Engellau året därpå. Här ses de båda under en förhandling med verkstadsklubben. Fr.v. Felix Linnarsson, Karl Larsson, Torsten Larsson, direktörerna Engellau och Forslund, klubbordföranden Carl-Hugo Carlsson, Arne Andersson, Sven Borg och Gustav Gartman.

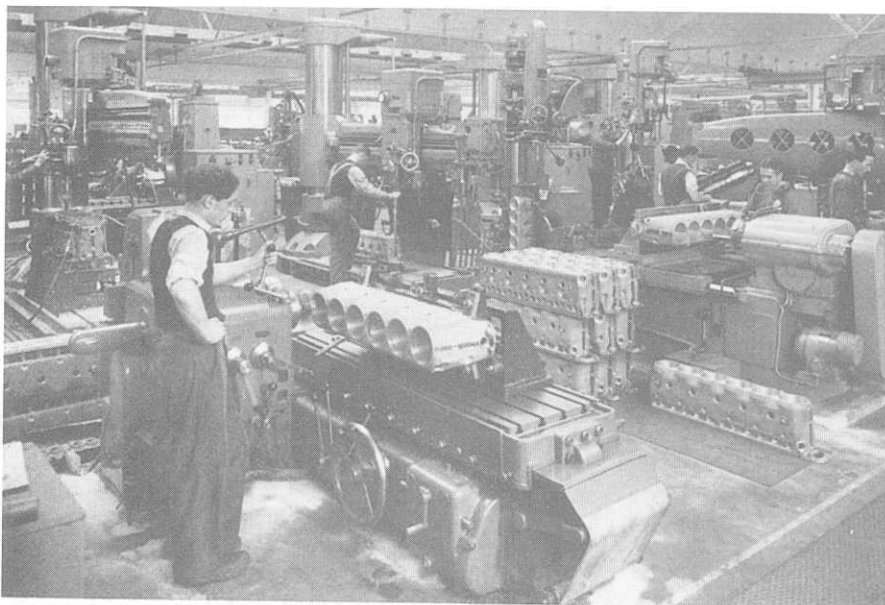
inträdde samtidigt som vice verkställande direktör i bolaget. I juni 1943 tillträdde civilingenjören Gunnar Engellau befatt-



ningen som bolagets verkställande direktör. De tidigare omnämnda nybyggnaderna blev färdiga under detta år. Det nya motorlaboratoriet togs omedelbart i bruk för utvecklingsarbeten, som sedan dess pågått med olika projekt. Denna verksamhet behandlas utförligare i ett särskilt kapitel.

Vid övergången från kolmotor-tillverkning till reaktionsmotor-tillverkning uppkom under en kortare tid svårigheter med att hålla den stora arbetsstyrkan sysselsatt. Bolaget tog därför upp tillverkning av dieselmotorer för Volvo. Vid sidan om detta "utfyllnadsarbete" diskuterades flera olika projekt för en civilproduktion som skulle löpa parallellt med flygmotor-tillverkningen och komplettera denna. Frågan löstes 1946 då Grafiska Maskin Aktiebolaget förvärvades. För att ge ökat utrymme åt denna tillverkning byggdes år

En uppsättning TW-motorer i monteringsavdelningen. Det var parkettgolv på den tiden i nuvarande C-verkstaden.



Av DB-605 tillverkades en mycket stor serie. Bearbetningen lades upp mycket rationellt och vissa detaljer tillverkades i särskilda liner. Här en bild från cylinderblockslinjen.

1948 en monteringshall för grafiska maskiner.

Företagsnämnden började sin verksamhet 1948. Till ordförande i nämnden valdes direktör Gunnar Engellau och till vice ordförande utsågs herr Gösta Nydén.

Bolagets semesterhem vid Bokenäs blev under 1948 färdigt och invigdes vid midsommartiden. Anläggningen, som senare i form av en stiftelse skulle överlämnas till de anställda, blev fullbokad redan under de första semesterperioderna och har varit fullt utnyttjad sedan dess.

I bolagets styrelse, som sedan 1941 varit oförändrad, skedde år 1949 den förändringen att direktör Assar Gabriellsson utsågs till ordförande efter dr Wingquist, som avsåg sig återval. Dr Wingquist avled senare år 1953.

Bolaget kunde år 1949 se fram mot ett mycket omfattande tillverkningsprogram.

Den kapacitet, som beräknats för tillverkning av tryckpressar, täcktes av en orderstock, som skulle räcka till slutet av 1952 och för flygmotortillverkningen förelåg en leveransplan för olika motortyper fastställd till slutet av 1957.

För att ge ökat utrymme för den utökning av tillverkningsavdelningarna som kunde skönjas, började bolaget planera ett nytt kontorsbygge. Det gamla kontorsutrymmet i anslutning till verkstäderna skulle då disponeras om till maskinverkstad.

Sedan 1947 förelåg planer på byggande av ett nytt motorlaboratorium och definitivt beslut härom fattades år 1949. Vidare beslutades att ett nytt ritkontor för projekt- och konstruktionsavdelningarna skulle uppföras i anslutning till den gamla laboratoriebyggnaden. Det nya motorlaboratoriet blev färdigt 1952.



De gamla planerna på en bombsäker bergverkstad hade inte glömts bort. 1950 beslöts i samråd med Kungl Flygförvaltningen att en bergverkstad skulle byggas. Arbetet kom omedelbart igång och verkstaden invigdes den 3 juni 1953. Till denna verkstad flyttades monteringsavdelningen och i första hand de specialmaskiner, som anskaffats för motortillverkningen. De verkstadsutrymmen, som monteringsavdelningarna tidigare haft, byggdes om till maskinavdelning för tyngre maskiner till tryckpresstillverkningen.

Genom byggandet av bergverkstaden utökades verkstadsutrymmet väsentligt. Planerna på att bygga ett nytt kontor för att därigenom frigöra verkstadslokaler behövde därför inte realiseras. Frågan blev emellertid senare åter aktuell och planerna togs upp igen.

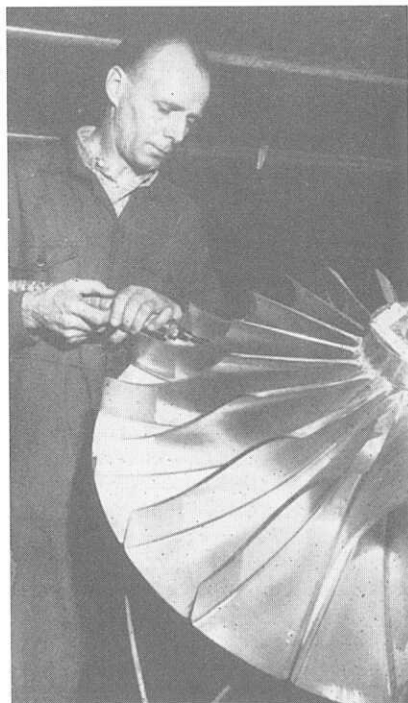
Under år 1950 fick bolaget ett nytt ramavtal med Kungl Flygförvaltningen godkänt av Kungl Maj:t. I detta avtal

förutsågs en fortlöpande tillverkning av olika motortyper för Flygvapnets räkning fram till 1960.

Övergången från kolvmotor till reaktionsmotorer innebar en genomgripande förändring, som fick stora verkningar inom företaget. Maskinparken fick till stor del bytas ut och kompletteras. Provetrustningarna måste byggas om och den tekniska personalen fick börja brottas med helt nya problem. Reaktionsmotorn födde ett helt nytt tekniskt tänkande, som man måste lära sig.

Schaktning för grunden till det nya motorlaboratorium som började byggas 1949 (t.v.)

Ett kompressorhjul, som putsas av Isidor Persson, får illustrera reaktionsmotortillverkningen (nedan)



Ett omfattande forsknings- och utvecklingsarbete sattes igång på detta nya verksamhetsfält. Detta och övrigt utvecklingsarbete inom flygmotortekniken har ägnats ett särskilt kapitel längre fram.

För att ge utrymme åt den ökade tillverkningskapacitet, som kommer att erfordras vid tillverkning av kommande motortyper, vidtogs redan på ett tidigt stadium en del dispositioner.

Sälunda uppfördes en ny byggnad för råmaterialförrådet, som flyttades på våren 1955 för att ge plats för en utvidgning av verkstäderna. Dessutom kommer verkstaden att kunna utvidgas ytterligare, när det nya kontoret, som påbörjades 1954 blir färdigt och de nuvarande kontorslokaler kan tas i anspråk som verkstadsutrymme.

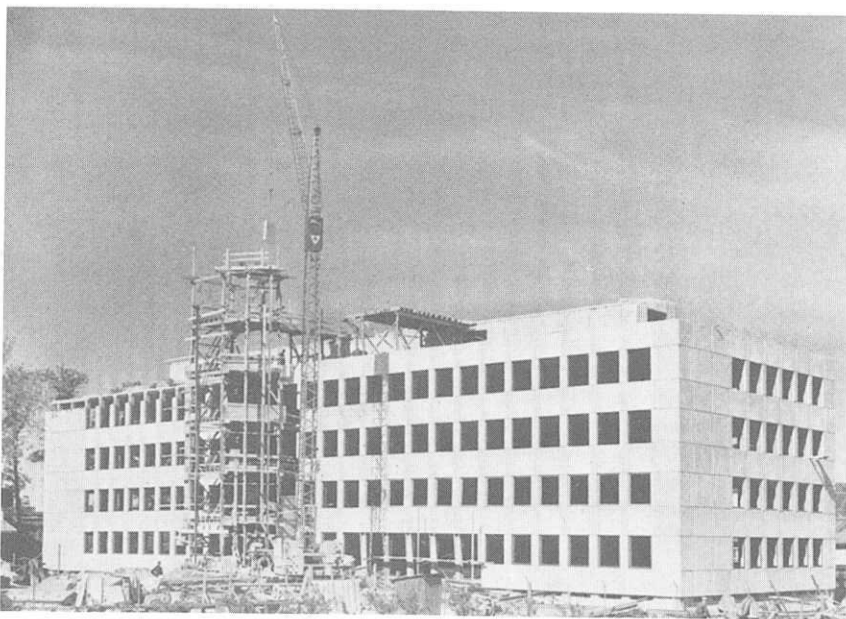
Slutligen planeras en utbyggnad av bergverkstaden, varvid samtidigt nedfarten till denna skall få en mera rationell

utformning med rulltrappor, som kommer att bli de längsta i landet.

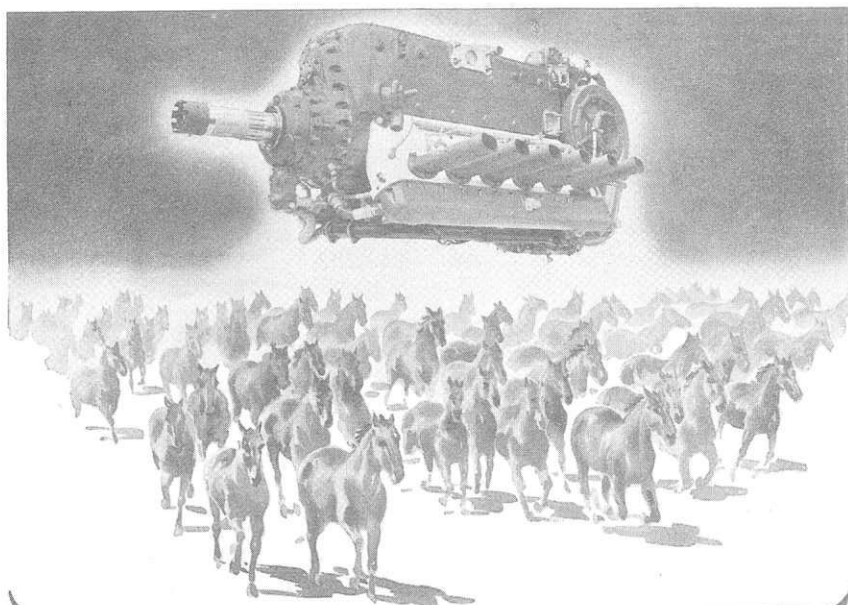
Trots dessa utvidgningar kommer vår tillverkningskapacitet inte att räcka till utan en del av tillverkningen måste ske på annat håll. Avtal härom träffades 1954 med Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström i Finspong och Carl Gustafs Stads Gevärsfaktori i Eskilstuna.

Närmast på programmet står byggande av ett nytt personalhus med större restaurang och omklädningsrum, en ny byggnad för läkarmottagning samt iordningställande av nya provhus för ännu större motorer. Kan vi därtill lyckas få tillräckligt antal kvalificerade anställda så är vi väl rustade att möta de problem, som kommande stora arbetsuppgifter har i beredskap.

En bild på det nu pågående kontorsbygget får avsluta denna återblick på Flygmotors utveckling.



Faksimiltryck från tidskriften "Teknik för alla", april 1945.



**1500 "hästar"
väga endast**

**750
kg**

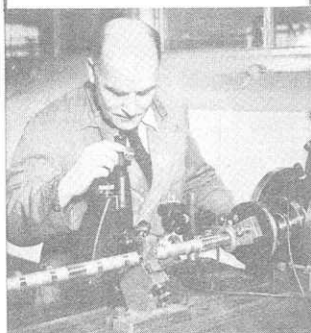
En flygmotor skall ha låg vikt i förhållande till den effekt, den utvecklar. Materialet måste av denna anledning vara av sådan kvalitet och detaljerna givas en sådan utformning och ett sådant utförande, att materialets egenskaper kunna utnyttjas till det yttersta. Vår luftkylda stjärnmotor, typ STW.C3, utvecklar 1065 hkr och väger 660 kg. Den vätskekylda radmotorn, typ DB.605, som utvecklar 1500 hkr, väger endast 750 kg — alltså bara $\frac{1}{2}$ kg per utvecklad hkr.



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN

Högsta kvalitet

fordrar noggranna mätanordningar. Bilden nedan visar kontrollmätning av en kamaxel.



Trollhättans första automobilomnibuss

Av Kathleen Håkansson

Trollhättans första buss kördes av min farfar, Hegart Levin Gustafsson under ett par sommarmånader 1921. Det var bokhandlare Henning Larsson som inköpt en buss från Tyskland där den gått som rödakorsambulans under första världskriget. Hegart Gustafsson kom till Trollhättan 1919. Då hade min blivande farmor fått arbete i Stridsbergsvillans kök och i oktober 1920 blev farfar anställd på AB Stridsberg & Björck som hjälpmontör på elektriska avdelningen samt som privatchaufför för direktionen.

Han föddes 1897 i ett torp sydöst om Prässebo och har, på morssidan, sina rötter i Strömängen, under Koberg. Efter militärtjänsten på I 17 i Uddevalla jobbade han en period i Norge som chaufför och skaffade sig norskt körkort. Det var i mars 1920 och i november samma år fick han det svenska körkortet. Han har berättat att han under sin tid på "Stridsbergs" fick lära unga fru Åqvist att köra bil. Greta Carstens minns henne då hon kom körande för att veckohandla i sin mors, fru Spjut, Frukt- och grönsaksaffär på Kungsgatan. Unga fru Åqvist var danska och gift med J. O. Åqvist som då var vd för AB Stridsberg & Björck och sväger till Ernst Stridsberg.

Då farfar och farmor gifte sig fick de låna den privata bilen för att köra en stadsrundtur. Det var Valborgsmässoafton 1921 och häggen blommade. Deras första hem blev det lilla torpet "Paradiset" som ligger alldeles intill "Paradisskolan" och som givit skolan dess namn. Hegart slutade sin tjänst som montör och privatchaufför i juni samma år och blev istället Trollhättans förste busschaufför.



Hegart Gustafssons norska respektive svenska körkort från 1920.



Hegart Gustafson var privatchaufför för direktionen, Stridsberg & Börck. Bilden är tagen någon gång mellan oktober 1920 och juni 1921. Foto privat.

Han var 24 år då han, den 12 juni 1921, anställdes som busschaufför av firma H. Larsson & Co. som inköpt en ”24-personers omnibus”. På den tiden gällde det också att ha god kännedom om motorer och kunna reparera både motor och vagn. Bokhandlaren H. Larsson hade sin butik i hörnet Kungsgatan – Garvaregatan, där det under senare tid, i många år, fanns en bokhandel.

I detta sammanhang kan nämnas att herr Albert Johansson, våren 1920, inlämnat en motion till Stadsfullmäktige om ”utredning angående inrättande av automobilomnibustrafik inom staden”. Denna motion gick därefter på remiss till drätselkammaren som i sin tur, i början av juni, remitterade frågan att utredas av en kommitté bestående av byggnadschef Carling samt herrar Danieli, Unger, Albert Johansson och Hansson.

I maj 1921 kunde man läsa en notis i den lokala pressen att ”Enligt förkljudande har en enskild person för avsikt att inom kort öppna reguljär automobiltrafik i Trollhättan. Till att börja med lär endast en bil med plats för 24 personer komma till användning.” Vidare, den 11 juni, meddelas att ”Bilomnibustrafik lär – som vi förut meddelat – inom närmaste tiden komma att upptagas mellan Trollhättans B. J. Station och Åkersberg.” ... ”Blir befodringsavgiften så lågt tilltagen som man har anledning vänta, torde geschäftet säkerligen komma att löna sig. Inte minst ur turistsynpunkt har Trollhättan behov av ett dylikt trafikmedel. Eventuellt torde turerna komma att utsträckas till motsatta delen av staden, närmast då Skrälleberg.”

Bokhandlare Henning Larsson hade inköpt en buss som han fick besiktigad den 9 juni 1921 och inregistrerad hos Konungens befallningshavande i länet dagen efter. Registreringsnumret var P929. Hans ansökningshandlingar om trafiktillstånd bordlades i Drätselkammaren då de ansågs ofullständiga. Det var inte enkelt att få trafiktillstånd från myndigheterna på denna tid.

Lokalpressen och allmänheten fortsätter att bevaka händelseförloppet i busstrafiken. I mitten av juni kunde man läsa på "fria ord" under rubriken "Trollhättan – världens värsta dyrorrt?" "...Dessutom förljudes att samma förträffliga stadsstyrelse gör alla möjliga svårigheter för att förhindra tillkomsten av den planerade och synnerligen välkomna automobilomnibusens trafik, vars rimliga taxor skulle kunna göra ett slut på det nuvarande ockret med biltaxorna. Gatorna skulle nämligen inte tåla – nu i sommartorkan! – autobussens belastning av 5.5 ton vid fullsatt vagn! Och samtidigt kör varenda dag, som Gud ger, statens lastbil med en belastning av 7 ton på samma gator. Humbug!" Stadsstyrelsens svar på denna insändare kommer efter fem dagar där man bland annat meddelar att busstrafiken fått provisoriskt trafiktillstånd fram till den 1 juli. Strax därefter förlänger man det provisoriska körtillståndet i väntan på utredning och att man ska arbeta fram en taxa och ordningsföreskrifter.

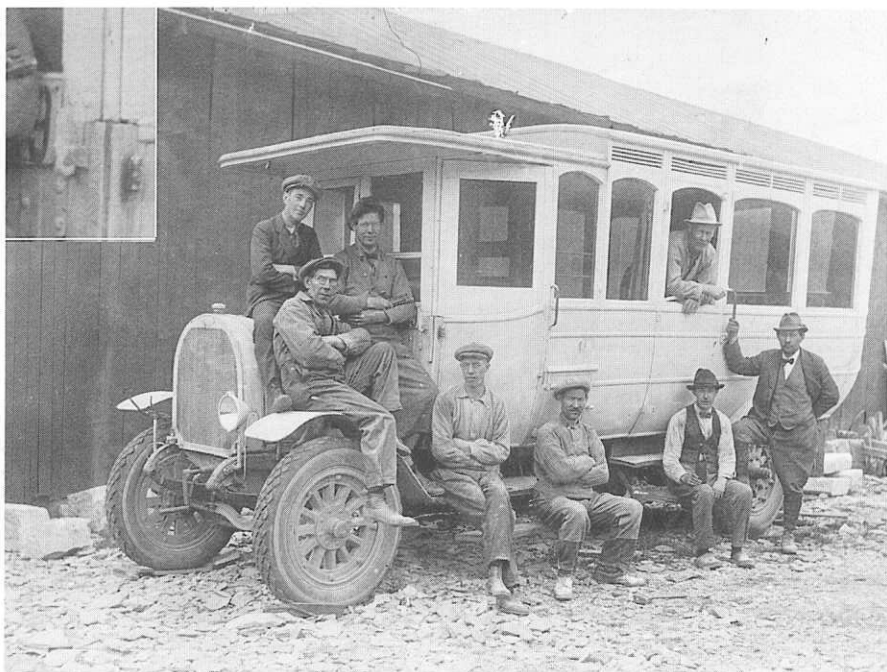
Den 5 juli beviljades firman H. Larsson & Co. tillstånd att "inom staden idka yrkesmässig trafik med automobilomnibussar i enlighet med företedd turlista och mot vissa föreslagna avgifter". Med hänsyn till den tillsatta kommitténs utredning om busstrafiken i stadens regi, lämnades tillståndet endast tillsvidare och med sex månaders uppsägning. Kammaren ansåg att bussarna endast borde få köras på stenlagda gator och vägar och man tyckte också att bussarna skulle få en mer tilltalande färg samt att konduktörerna skulle förses med lämpliga uniformstecken.

Fler notiser följde händelseförloppet: "Bilomnibussen som tagit sig någon veckas semester är fr.o.m. fredagen åter ute och kuskar. Drätselkammaren har lämnat nådigt tillstånd till trafikens provisoriska fortsättande i avvaktan på reglemente."

I mitten av juli föreslår den tillsatta kommittén att man ska se tiden an eftersom en enskild person nu löst busstrafiken och något senare anser drätselkammaren att utredningen om kommunalt driven trafik numera är onödig.

Man kan förstå att alla restriktioner och tillfälliga tillstånd försvarade förutsättningarna för att driva busstrafik och den 1 augusti slutar Hegart Gustafsson sin anställning pga, som det står i anställningsbetyget, "inskränkningar i trafiken". Firma H. Larsson & Co. gick i konkurs. Två företagare, handlande Nylén och dir. Spjut, medlemmar i samma hantverksförening hade gått i borgen för honom. I samband med konkursen övergick bussen i deras ägo. Stenhuggare Oskar Spjuts dotter, Greta Carstens, minns som 10-åring denna händelse. Hon bekräftar uppgifterna och har överlämnat ett foto på omskrivna "automobilomnibuss".

Stadsturerna kördes till Strömslund, Skoftebyn och Dannebacken-Stavred. Vid Drottningtorget samlades många resenärer och alla ville förstås åka till "sin" stadsdel. Men tu-



Trollhättans första buss "ombändertagen" och parkerad på stenbuggeriet. Stående längst till höger dir Oskar Spjut och sittande på motorhuvun längst till vänster sonen Evald Spjut. Observera slutsiffran i registreringsnumret (P 929) i bildens infällda delförstoring.

terna gick i rättvis ordning så det var bara att vänta på nästa avgång från Drottningtorget.

Även turer mellan Trollhättan, Sjuntorp och Lilla Edet började köras, bl a för de många textilarbetarna i Sjuntorp. Det hände då och då att bussen gick sönder under färden vilket ställde till problem. Hegart hade sin sväger Gustaf Albinsson boende i Trollhättan. Gustaf var 38 år och hade varit anställd på Kraftverket sedan 1907. Han ställde upp med reservbuss, en Fordlastbil av T-modell, då "det gamla vidundret till buss från franska fronten" renoverades. På en familjträff avslöjade Hegart att han tänkte skaffa tillstånd på turen Trollhättan – Lilla Edet men Albinsson förekom honom. Efter det att Firma H. Larsson & Co. gått i konkurs insattes Albinssons Fordlastbil på turen Trollhättan – Lilla Edet. En tid körde Gustaf och Hegart var sin buss på sträckan.

En gång på väg till Sjuntorp fick Hegart stopp på bussen ungefär vid Lindveden. Strax efter kom Albinsson körande men stannade inte utan åkte bara förbi och vinkade. Vid Glösemosse, där vägen ofta var blöt och lerig, blev Albinsson stående. Då Hegart kom ifatt med sin buss, gjorde han samma sak. Vinkade och åkte förbi.

En annan episod som berättats mig var på turen från Sjuntorp till Trollhättan. Vid Sjölandabackarna blev bussen stående i brant uppförslut. Hegart frågade passagerarna om någon hade lite snus. Jodå, det fanns det. Han satte någon att trampa ned kopplingen, hoppade ur bussen, kröp under och slängde in lite snus i lamellerna. Lämnade tillbaka ”dåsen” och satte sig vid ratten och körde vidare. Från snusägaren hördes: ”Å, f...n, inte vesste ja att bussar går på snus”.

Efter dessa ”bussäventyr” arbetade Hegart en tid som lastbilschaufför på Jernbolaget och kom 1925 till Ferro där han stannade fram till sin pensionering.

Ur ”Minnestavlor av general Carl Fredrik Akrell” (år 1798):

Äntligen var vi vid Trollhättan, målet för mina ivrigaste önskningar! Jag var överlycklig, då, genom min morbrors allsmäktiga förord, jag fick en anställning vid då pågående kanal- och slussverksbyggnad, under den förtjänstfulle direktör E. Nordvalls ledning. Min egentliga befattning var att tillhandagå denne utmärkte man med ritningar, samt att komplettera kanaldirektionens arkiv av kartor, och slussverksritningar. Genom direktör Nordvalls välvilja lämnades mig ett önskat tillfälle att, vid de storartade arbetena, inhämta bekantskap i åtskilligt som framdeles kunde bli av nytta och användbarhet i min tjänsteutövning som ingenjörsofficer. Morbror Lagerheim avreste till Göteborg, men min far kvarstannade några dagar, för att på grund av tillgängliga geometriska mätningar, avfatta en situationskarta över Trollhättan med där utstakade och under arbete varande kanal- och slussverk med mera, vilken karta, på direktionens anmodan, sedermera av honom också utgavs.

Det återstående av sommaren förfلöt ganska angenämt, under ständig sysselsättning och under daglig sammanvaro med de båda direktörerna Nordvall och Svedenstjerna, vilkas välvilja jag lyckades tillvinna mig. Även min fysik vann betydligt i utveckling under denna tid. Jag hade dittills varit ovanligt småväxt. Jag fick av jämnåriga och bekanta därför uppbära smälek och kallades alltid lille Akrell. Mitt lynne led och retades därav. Det gav anledningar till tvister och obehag, till skygghet och tillbakadragenhet. Till min stora glädje började jag nu växa ganska märkbart för varje vecka så att jag innan hemresan måste skaffa mig en ny garderob, vilket åter för min kassa föll sig ganska olägligt.

Tal vid bostadsrättsföreningen Myrans 50-års jubileum lördagen den 12 april 1952 på Hotel Bele

Av Åke Tengblad

Det var något väldigt inspirerande det här det måste jag säga. Att få föra "Myrungarnas" talan vid det här tillfället det var en stor heder. Jag skall inte hålla något högtidstal utan jag skall bara i all enkelhet berätta några minnen ifrån Myran.

Far och mor bodde till en början i Strömslund, Kråkstan, som det hette på den tiden. Huset låg på en klippa och ägdes av Konrad Olsson, metodist som mina föräldrar. I ena ändan av gårdens uthuslänga hade Konrad Olsson sin snickarbod och i den andra fanns en liten sal där man höll söndagsskola. På vardagarna vanlig småskola och någon gång i veckan bönemöte. I gården bodde ytterligare ett par metodistfamiljer. Och klippan benämndes faktiskt stundom "Sions höjd". Det låg en biblisk luft över min barndoms Strömslund. Där fanns ett ställe som hette Kanaan och ett som hette Egypten och på en utav höjderna byggdes i tidens fullbordan en liten metodistkyrka som fick namnet Tabor. Men även djävulen hade sin fasta borg. Det var den lilla finkan som låg alldeles nedanför Sionshöjden och som varje lördagskväll fylldes med berusade, ibland illa blödande bärsärkar. Inte sällan var jag personligen vittne till blodiga bataljer, särskilt vid den s.k. genvägen. En skogsstig som genade mellan två kurvor utav den serpentinformede landsvägen ner till Trollhättan. Så nog behövdes det lite metodism i allt det där.

I samma gård som vi bodde min moster Anna. Hon var gift med en man som hette Bergström och hade en son, Viktor, som var några år äldre än jag. Denne blev min barnoms beskyddare och beundrade förebild. Han kom sedan så småningom, även han, ner till Myran. Han skulle ha varit med här ikväll och han har fått en inbjudan. Han är en av de 120 som har blivit inbjudna och han har svarat med följande brev som jag tillåter mig att läsa upp. Relaterat Worcester, United States den 8 april 1952. "Kära Myrbarn. Inbjudningen som jag fått till Myreträffen var sannerligen helt oväntad och kärkommen. Den förde mig tillbaka till många minnen från mina barnaår i Strömslund, Trollhättan och Myran. Det skulle verkligen ha blivit en träff, som man aldrig kommer att glömma, men tyvärr hur mycket jag än önskar att närvara så kan jag dock inte komma. Jag önskar att ni alla får det trevligt och angenämt och sänder jag härmed en hjärtlig hälsning till Myreträffen den 12 april och alla som kommer ihåg mig. Vänligen Viktor Bernström". Brevet kom idag. Ja, jag kan säga att jag träffade Viktor för fyra år sedan i Worcester. Jag var i hans hem en underbar dag och ni kan vara övertygade om att vi då, även vid det tillfället, kollationerade gamla Myreminnen.

Vilka högtidsstunder var det inte när Viktor och jag följdes åt med middagsmat till våra



På Myrans gård i hörnet Kungsgatan – Stora Hojums gatan, i samband med jubileet.

fäder, som båda arbetade på Nydqvist & Holms verkstad. Vägen gick nerför genvägen, över Kung Oscars bro, förbi Kungsgrottan, kyrkan och fram till Utsikten. Verkstan låg ju dåför tiden på kanalens västra sida. När klockan slog tolv och den väldiga verkstadspipan dånade kom dom svarta gubbarna, tog sina matkorgar och satte sig att äta med en av ståtligaste utsikter som detta land någonsin kunnat erbjuda. De såg fallen i hela deras mäktiga sträckning, de lövrika sluttningarna ner mot Hojums varp, Olidehålan med den mörka granskogen och längre bort på andra sidan den väldiga Kopparparklinten.

En hel timme varade middagsrasten och den blev innehållsrik. Vi byggde hus och vi anlade trädgårdar och vi hoppade omkring på stenarna nere vid fallstranden. Vi letade efter jättegrytor och rundslipade småstenar och vi spanade efter de blanka laxarna och undersökte här och var de förekommande ålkistorna. Kom regn, så höll vi till inne i verkstan och där var det inte mindre spännande. Med stångjärnshamrarna och bessemerugnen och ångloksspannorna där far arbetade som filare och den glimmande metallavdelningen där nypolerad koppar och mässing blänktes som guld och där Hjalmar Nilsson höll till. Och de sotiga karlarna de var muntra och snälla mot oss och de visade oss maskinerna och hjälpte oss till rätta. Gamle gubben Nydqvist stultade ännu omkring som en sträng men rättvis far emot sitt folk. Varje arbetare hade därhemma ett fotografi utav honom och sonen Herman och sonsonen Antenor sittande vid ett bord utanför disponentbostaden. Ännu rådde den gamla patriarkaliska lugnet, men snart skulle stormen komma.

År 1903 slutade min barndoms första skede. Det året flyttade vi till Trollhättan. Far hade jämte några likasinnade, det var metodister och annat hederligt och rejält folk, bildat en byggnadsförening med namnet Myran. De var ialles 30 familjer. De satsade 500 kr var, lånade resten. Somliga fick låna även dom 500 kronorna förstås. Så byggde dom ett för den tidens Trollhättan ett enormt hus i tre våningar, 30-mannahuset populärt kallat eller vanligen rätt och slätt, Myran. Maken fanns inte vare sig i Vänersborg eller i Uddevalla. Städer som utav det unga, framåtskridande och sturska samhället redan vid denna tid betraktades som efterblivna.

Byggnadsföreningen skötte själv alla sina angelägenheter genom en styrelse, där far under några år var sekreterare. Sammanträdena hölls i ett källarutrymme, vice värdskapet alternerade. Det var kort sagt ett föredömligt företag präglat av god sammanhållning och ekonomisk klokhet. Efter ett kvartssekel så hade andelarna, vill jag minnas, stigit till det åttadubbla värdet. Året 1903, frampå höstkanten, stod alltså huset färdigt och vi flyttade in i denna stora gemenskap. Snart nog begynte barnungarna krylla fram i tiotal på tiotal. Vi började. Redan några veckor efter inflyttningen, så föddes min bror Börje. Och det namnet hade hela 30-mannalaget kommit överens om långt i förväg. Det skulle anses vara ett gott omen. Och det blev det. Ty det kom fler i rask följd, både hos oss och hos dom andra. Vilket härligt liv. Att skildra våra tusen äventyr. Ja, det skulle bli en stor bok. Våra gäng. Våra bataljer inbördes eller med grannflockarna i Oxen och Fridhem. Våra långa strövtåg i de omgivande skogarna. Våra skattgömmen. Alla våra sinnrika och lyckade försök att göra livet surt för den för tillfället fungerande vicevärden som älskade ordning. Hagström och Karl Olsson minns jag med särskild respekt. Den förre blev för övrigt efter hand en symbolisk och legendarisk figur inte minst genom sin ögonsten, den beryktade komposten. Mitt i all sin besynnerlighet rörande monument över de egenskaper som utgjorde Myrans storhet. Träget arbete, flit, ordningssinne, trofast pliktuppfyllelse. Karl Olsson var en sträng och fruktad ungdomens fostrare. O ve den syndare, som av honom ertappades på bar gärning

Men även hos honom, liksom hos dom andra gubbarna och tanterna fanns det, ja särskilt hos tanterna förresten, förståelse och humor. Det ska tacksamt, mycket tacksamt noteras. Alla mina kära kamrater och leksysstrar, närvarande och frånvarande. Jag tackar verkligen för ett gott kamratskap och för gemensamma minne från en barndom, fattig i fråga om yttre villkor, men rik på vänskap och spännande upplevelser.

Där var t.ex. Karl Johansson. Jag begagnar självfallet det gamla namnet i det här sammanhanget. Han var diktaren. När jag en gång hade fallit i onåd hos en utav föreningens medlemmar, säkert icke utan min egen förskyllan, då skrev Karl en smädedikt emot denne. Få dikter, om någon, har berett mig en så oblandad glädje. Eller det var John Nilsson, min gode vän. Han hade en härligt tekniskt orienterad fantasi. Han beskrev på de mest fascinerande sätt spännande ting han skulle uppfinna och tillverka. Allting skulle gå med fjäder, Klockfjäder nämligen. Och så var det Bäcklunds och Nordahls och Thunblads och Frödéns och Niklas Nilssons och Wallmans och alla dom andra. Jag kan inte räkna upp dom just nu. Men jag kan ännu, tror jag, ange i vilka lägenheter dom

bodde. Bland dom som kom till något senare var Claesson, den livlige och entusiastiske mannen. Och så var det Hjalmar Karlsson som var kvick i alla bemärkelser både i huvudet och munnen och hela kroppen. Dessa betraktades redan då som kommande män i Myrans stat och dom svek inte förhoppningarna. Det har varit en alldeles särskild glädje att få råka just dessa två idag.

En bemärkt plats i minnet intar pojkbarna Wärme. Fastän familjen snart emigrerade till Amerika. Särskilt minns jag Adolf. Han var den klart lysande stjärnan i vår första idrottsorganisation, som hette klubben Sten. Som gav sporadiska uppvisningar på Myrans gård, varvid de fönsterittande mammorna avkrävdes en avgift av ett öre per person. Denne beundransvärde yngling var framförallt styv i att stå på händer. För evigt inristad på själens näthinna är bilden utav Adolf med de knubbiga händerna stadigt stödda mot marken och dom stora, bara, otroligt svarta fötterna, vajande mot skyn som stolta segerfanor.

Då och då firades gemensamma kaffefester för hela huset. På midsommaraftonen reste vi majstång på gården. Utanför gårdsstaket låg en obebyggd tomt – ”Fri tømta” - en förträfflig lekplats. Där slog vi ”munk” ett slags primitivt kägelspel, där vedträ utgjorde kägolorna. Eller också ägnade vi oss åt att ”peta sorna”. Det är inte så många nu som vet vad det är. Men det var ett otroligt spännande spel med käppar och små jordhål. Ja, så slog vi boll, och sån där bränseld eller långboll som det nu kallas. Varje vår firade vi sannskyldiga orgier i att pota kula. Lerkulor var dyra på den tiden så vi fick i stor utsträckning forma och bränna dem själva. Dessutom använde vi knappar, vilka allt efter form och utseende taxerades olika. Dom dyraste, det var eleganterna, dom där fina fyrhåliga byxknapparna på vilka man kunde läsa dom mystiska orden ”for gentlemen”. Dom allra uslaste och billigaste det var ”selleflasen”. Selleflas det betyder sillfjäll, vilket jag meddelar för den händelse, mot förmodan, någon i fornspråket obildad person skulle vara närvarande. Och det betecknade sådana där små tunna linneöversyddade metallknappar, som särskilt sedan linnen hade blivit avslitet var alltför lätta före att man skulle kunna pota med dem utan att subba. Emellan dessa båda ytterligheter - eleganterna och selleflasen - fanns en rik sortering utav olika slags fyrhålingar, tvåhålingar och lubbussar.

Fortbollen, detta dom äldres gissel och dom yngres hälsokälla, var till en början knappast känd. Den lanserades först utav en senare generation med såna pålitliga och förhoppningsfulla busfrön som Johan Bäcklund t ex och några flera.

Nedanför Myran gick kanalen fram. Fantasins port emot stora världen. Där kom båtarna. Våra egna som gick i regelbunden trafik mellan Göteborg och Vänersborg. Den vita Turisten, den svarta Älvkungen och den gröna Necken, Vidare, för att nu inte tala om den lille J G Schwan, och Lompelena som vi ägnade ett förälskat förakt. Och så dom stora vita stockholmsbåtarna Ceres och Venus och Baltzar von Platen och allt vad dom hette. Om de små dalslandsbåtarna som vi kallade för kaffebrännare som gick uppför Dalslands kanal. Det var Capella och Werner Eriksson med flera. Vi höll också väl reda på alla de regelbundet återkommande lastbåtarna såsom Otterbäckens och Vielle

Montagne (Vjej Montanj) som det heter, men vi sa Ville Mon-tag-ne. Ibland förenklat till Ville Kom-å-ta-mej. På den tallbevuxna kanalbanken, där hade vi en kär lekplats. Tallarna var blankslitna från roten och ända upp. Där hade många par pojkbuxor gått all världens väg. Kom vi så långt ner som till slussarna vid Åkersberg, så hade vi där ett sannskyldigt paradis. Våldiga ekar och härligt gröna grässlånter, mjuka kullar med många slags blomster, främst majnycklar. Älven flöt här bred och blank och det vita Skålsbo glimmade som en juvel på andra sidan. Slussningen var ett nöje som vi aldrig tröttnade på.

Österut sträckte sig skog och kärmark. Där fanns Tefateklinten. Jag förmodar att det var vi själva som döpte den så, som ett slags pendang till det utav oss missuppfattade namnet Kopparklinten. Där fanns också Svarta ma'a, ett litet dygt kärr, där vi badade när vi var för lata att gå till riktigt vatten. Och längre bort utbredde sig ett stort naturens under – Slättbergen. Ett par vidsträckta, av inlandsisen planslipade bergytter, smyckade med små spegeldammar och stora sjöar av lysande ljung med en och annan liten martall. Sedan tog skogen slut. Och man kom ut på Håjums våldiga sandbankar. Också ett av våra favorittillhåll. Där häckade hundratals backsvalor och där växte ymnigt, den eljest i trakten blott sparsamt förekommande backsippan. Där kunde man rasa fritt och rulla ut för de ändlösa gröna slänterna så att himmel och jord dansade runt för en. Och leka kurragömma bland stenar och träd medan en givmild sol slösade sitt ljus över de härkiga markerna. Efter hand utsträckte vi våra vandringar allt längre åt olika håll. Torsered och Öresjö, Hultsjön, Hullsjön, Halle- och Hunneberg med outtömliga möjligheter till lekar och naturupplevelser. Högt älskade vi utfärderna på älven, bland alla öarna i norr. Den som inte hade en egen båt kunde få hyra en eka eller en dörj utav gamle farbror Harling, som därmed även hos oss sökte inplanta ett elementärt båtvet. Själv rodde han oss över till Kallbadhuset på andra sidan kanalen. Och vem kommer inte till döddagar ihåg hans kärva ideligen upprepade ”sett stell i båten gössar”.

Redan vid sex års ålder fick vi lämna den ohämmade lekens paradis. Åtminstone de utav oss som vid denna ålder skickades till en s.k. stavskola, som förestods av en gumma vid namn Malin. Hennes mest framträdande attribut var en lång linjal samt en svart katt. Varför hon också gemenligen benämndes Katt-Malin. Vi hennes elever i den ädla stavningskonsten kallades gemenligen Katt-Malins ongar. Undervisningen tillgick så att vi satt runt ett stort slagbord som helt fyllde ut stugans enda rum. De som hade innerplatserna de fick springa över bordet för att komma dit och ”dån”. Malin stavade före och vi efter och kunde vi inte så slog hon oss på fingrarna med linjalen. I köket stod syster och lagade knäck.

På hösten 1905 började jag, och en del Myrbarn med mig, i prins Oscars skola, Götiska förbundets stiftelse. Den låg mellan kyrkan och den gamla prästgården, där den nya trafikkanalen går fram. Min lärarinna var fröken Ida Karlsson en förnämlig, mönstergill fostrarinna. De svenska småskollärarynnorna torde ha betytt mer för vårt folks kristna fostran än några andra, präster och predikanter inte undantagna. Läsekonsten lärde vi oss ur Rhodes ABC-bok med tuppen som främsta inspirationskälla. En tupp som



Från Myrans jubileumsfest den 12 april 1952. Lokal: Hotell Bele.

1:a raden uppfifrån från vänster

Erik Tengblad, Göran Karlsson, Sten Hagström, Sixten Johansson, Harris Larsson, Helge Gustavsson, Karl-Erik Andersson, Gunnar Wallman, Gun Wallman, Majbritt Johansson, Arne Hassman, Gunnar Johansson, Sven Persson, Rut Persson, Aina Abrahamsson, Olga Karlsson, Karin Bäcklund, Arne Karlsson, Edit Bäcklund

2:a raden uppfifrån från vänster

Johan Bäcklund, Gun Emanuelsson, Gustav Emanuelson, Larsson, Evy Hagström, Britta Karlsson, Erik Johansson, Greta Johansson, Bror-Axel Karlsson, Erik Johansson, Anna Johansson, Valborg Gustafsson, Elsie Andersson, Anna Andersson, Per Olsson, Ida Olofsson-Emanuelsson, Lennart Fälsberg, Britta Fälsberg, Iris Karlsson, Greta Nordahl, Carl Claesson

3:e raden uppfifrån från vänster – sittande

Ellen Olofsson, Emelia Mattsson, Amanda Thunblad, Annie Nordahl, Matilda Mårtensson, Arnberg, Oskar Karlsson, Ella Olsson, Elin Karlsson, John Andersson, Gothild Andersson

4:e raden uppfifrån från vänster – sittande längst fram

Hjalmar Karlsson, Ivan Karlsson, Stig Abrahamsson, Ellen Hassman, Anna Tengblad

kunde värpa ettöringar och karameller åt flitiga barn. Godsaker vankades dock, trots möjligen förekommande flit, ytterst sällan. De inskränkte sig i regel till en knäck i veckan, på lördagarna. Ett stycke kandissocker, och när man någon gång hade varit snäll, samt för tio öre chokladkulor en gång om året, på examen.

Min bästa kamrat i skolan var John Nilsson, som jag förut har talat om. Han råkade vid denna tid ut för en svår olycka. En klasskamrat råkade skjuta honom med en spikspetsad pil i ena ögat. Detta var min barndoms, så långt jag kan minnas, största sorg. Jag sörjde förtvivlat. Jag bad i min aftonbön för Johns öga. Men inget hjälpte. Ögat var förstört och kunde inte botas. Jag avskydde och föraktade den usle förövaren. Han hade, menade jag, nog gjort det med vilja, för han siktade på John. Och jag väntade varje dag Guds straff över syndarens olycksaliga huvud. Och det kom också. Vår väg till skolan gick längs kanalen över svängbron och sen tillbaka på andra sidan. Det var en lång omväg. Mitt emot skolan låg Stämporten. Där kanalen vid behov kunde stängas av. När en båt passerade på detta ställe, då gick den så nära kanalväggarna och så långsamt att man bekvämt kunde springa över båten som på en bro och så hoppa ner så gott som direkt på skolgården. Detta var förbjudet, men vi gjorde det naturligtvis ändå. Nu hände sig en dag att vi några stycken, bland dem John och jag, samt den olycksalige prickskytten gjorde den manövern, men i farten råkade den sistnämnde tappa sin ABC-bok i vattnet mellan båten och kanalkanten. Besättningen fiskade upp den med en pyts, men boken var genomblöt och förstörd. Jag såg klart Guds straffande hand. Vilket dock inte hindrade att vi sen alla tre, både skytten och John och jag, ivrigt hjälptes åt att lägga träpinnar mellan blana (bladen) för att de om möjligt inte skulle kleras ihop.

Vi var proletärbarn men lyckliga. Våra hem var fattiga men det var en hederlig fattigdom. Med frisk luft och rena seder. Vi bodde trångt. Mor och far och efter hand sex barn, i till början ett rum och kök. Vi bodde trångt men tron spände ett högt valv över det trånga hemmet. Varje dag började och slöts med bibelläsning och bön på knä. Metodistkyrkan var vårt andra hem. Där höll vi till ett par tre kvällar i veckan och naturligtvis varje söndag, ofta hela dagen med avbrott bara för måltiderna. Klockan 10 var det söndagsskola. G V Bark var föreståndare, John Harding, Viktor Nordahl, bröderna Gustafsson, min far och andra tjänstgjorde som lärare. Olärda män som dock kunde sin bibel och konsten att bedja. Vi hade roligt i söndagsskolan. Men vi fick vara aktiva läsa och berätta, sjunga och spela och framföra dialoger. Och så dessa fester. Julfesten då granen doftade och ljusen glimmade och transparangerna strålade ut julbudskapet i mångfärgat sken. En påhittig präst konstruerade en julgran som kunde svänga runt. Och så vankades gottpåsar med papperskarameller, bullar och pepparnötter. Ett slags små kakor som jag sen aldrig träffat på i livet. Slutligen kom tomten. Självtjänstgjorde jag ibland i rollen. Ett gammalt pälsfoder utgjorde dräkten. Festen slöts med bön och lovsång.

Jag minns med djupaste beundran de talrika familjesammankomsterna. Särskilt under julhelgen, då efter måltiden samtalet självfallet gled in på trosfrågor och bibelspörsmål.

Vilken intellektuell livaktighet bland dessa hantverkare och industriarbetare. Vilken lidelse för sanning och logisk klarhet och vilken förmåga att forma tankarna i ord.

I raden utav långa och enformiga dagar glimmade det till ibland av en verkligt stor händelse. Så som t.ex. 1909 då samhället knakade i sina fogar. Den stora nöden grinade oss i ansiktet. Och ändå står storstrejkssommaren för mig i ett rosigt skimmer. Jag fick då nämligen rå om far dagarna i ända. Och det var gemensamt för oss alla. Ofta drog vi ut hela lag i skogarna kring Hultsjön och Björndalen för att plocka blåbär. Då genljöd markerna utav glättigt skämt och munter sång. Vi köpte nysilad mjölk vid bondgårdarna till vår enkla matsäck och vi badade i någon sjö efter väl förrättat blåbärsvärv och vandrade sedan hem i kvällningen till mor och maten. Från dessa tillfällen minns jag bland andra Niklas Nilsson, en utav Myrans urinnevånare och en glädjespridare utav stora mått.

Ja där har ni, kära vänner, några glimtar från vårt tidigaste "Myrliv" med dess fem fasta punkter; Hemmet, verkstan, vännerna, kyrkan och naturen. Vad Myran betydde för oss alla börjar vi nu förstå. Det hela är något ganska enastående, något att vara tacksam för. Det är en ovanlig sak, att barnen i en sådan samfällighet, då huset firar sitt halvsekel, kan på detta sätt träffas och uppliva den gamla vänskapen och de kära minnena. Vi vänder oss idag med en vördsam hyllning till dem utav Myrans pionjärer, som ännu är i livet och vi stannar i andakt inför minnet av de hädangångna.

A. Carlson

Myran, Trollhättan.

Alltid välsorteradt lager av
prima Specierier och Mjölsorter

Observera! Varje Fredag nyrostat
Kaffe av de kända blandningarna
2,40, 2,50 och 2,75

Rikstelefon 15.

A. Carlsons Specierier i Myran. Ur 1914 års almanack från Trollhättan

Trollhättetraktens milstenar

Av Lars Myrén

Milstenarna i Trollhättetrakten är till mycket stor del bevarade, men det verkar som att varje sten för sin individuella vård beroende på var den finns belägen. Kanske finns det skäl att i detta sammanhang tänka på vad Verner von Heidenstam skrev i sin dikt Milstenen. "Hell dig, grå eremit, du vandrares vän! Låt oss språka, ty sval är ekarnas skugga. Stolt på ditt ärrade bröst, du bär under mossan, tredje Gustavs namnbokstäver i ristning".

De flesta milstenar i vår trakt är emellertid från året 1754, det vill säga från konung Adolf Fredriks tid. På de större milstenarna kan man läsa namnchiffret AF. De andra initialerna AM på dessa stenar står för Adolf Mörner och han var landshövding i Älvsborgs län, då milstenarna senast ersattes med nya.

Det finns tre typer av milstenar: helmilstenar, halvmilstenar och kvartsmilstenar. Helmilstenarna är vackrast med kungakrona och namnchiffer medan kvartsmilstenarna är



Till vänster den vackra helmilstenen i Hulan, Velanda i sitt postament. Till höger ses den lilla halvmilsten strax norr om Gärdhems korsväg, med texten 1/2 Mil och året 1754.

mindre med texten 1/4 Mil och året 1754. Den gamla svenska milen är knappt 11 km och när man färdas längs en äldre väg kan man se milstenar med knappt tre km mellanrum (fjärdingsväg).

Låt oss göra en 1700-talsfärd längs den gamla vägen från Göteborg och norrut i våra trakter. Vi startar i Hulan, som ligger en km sydväst från Velanda samhälle. Där kan vi titta på den mycket vackra helmilstenen i sitt postament. Vi har med oss "Underrättelser rörande allmänna vägarna i Väne Härad".

Där kan vi läsa att vägen är "slät och sandig". Vi fortsätter mot Gerdhem. Nu passeras vägen mot Velanda Säteri till höger 1/4 mil. Efter en stund ser vi Gerdhems kyrka utmed vägen till vänster. Strax är vi framme vid tingsstället (Väne Härad ting). Där finns enligt vår bok "tvenne Giästgifware med särskilte Hus af Träd, rymlige och beqvämlige". Huvudvägen fortsätter mot Hullsjö. Den enda avtagsväg som finns är den mot "Bursleds Giästgifwaregård". Vi fortsätter mot Hullsjö efter 500m ser vi en 1/2-milsten på vänster sida. Vägens beskaffenhet är nu fast lerväg, med små backar. Framme vid Hullsjön ser vi en liten 1/4-milsten, delvis trasig och skymd av växtlighet. Efter ytterligare 1500 m kommer vi fram till den första vägen som gick till Trollhättan, strax invid Hullsjö Nolgård. Där står en vacker sten med texten "Till Trollhättan".

I Halland finns en historia om milstenar. Där sattes nya milstenar upp år 1666 av landshövding Iohan Håård och dessa har förutom kungligt namnchiffer initialerna IH. När Karl XI som "Gråkappan" gjorde sina inspektionsritter och kom till Halland blev han förbannad över landshövdingens förmäthenhet att på det viset göra sig evig. Detta sade han också rakt ut till Iohan Håård. Men Iohan svarade: - Med förlov, Ers Majestät, IH betyder icke alls Iohan Håård Det betyder "I Halland".

Enligt krögare- och gästgivareordningen av år 1627, skulle avståndet till de närmast liggande gästgiverierna anges på skyltar vid värdshusen. På så sätt kunde skjutsningarnas längd och därmed taxan bestämmas. Milstenarnas införande kan sägas ske genom 1649 års krögare- och gästgivareordning där det i sjunde paragrafen står: "När Wägar-na således äro rödde och lagade, skola the mätas med snören, så att alla mijler blifwa lika långa. Wid hwar mijl upsäthas wisse stenar och kännemarken, den resande man till rättelse". I 1734 års lags byggningsbalk står att häradet var skyldigt att vid varje hel mil å landsväg anbringa stolpar eller större stenar, och vid varje halv- eller fjärdedels mil mindre stenar, på vilka milstolpar eller stenar miltalet skulle angivas. Dessutom bestämdes att "där väg löper till stad, socken, bruk, sjöhamn eller annan kunbar ort", skulle märken sättas upp som visade, "till vad ort den väg låge".

Våra milstenar är fornminnen och de är skyddade enligt lag.

Ur Trollhättans Veckoblad den 14 december 1878:

Djäv ångbåtsfärd. Då ångfartyget "Trollhättan" fört af kapten A. Skärberg på resa till Göteborg i onsdags afton anlände till Åkersström, befanns inloppet till slussen spärrat av en tjock ismassa. Efter att förgäves ha sökt bryta sig igenom isen, beslöt kapten Skärberg att gå utför fallet, något som med lotsen Manne Olssons hjälp lyckligen verkställdes. Inget ångfartyg lär förut ha gått ned för fallet med undantag av ångfartyget "Necken", fört af kapten B. Clase, som för några år sedan, då slussen var sönder, även han biträdd av den erfarne lotsen Manne Olsson, utförde samma vägstycke.

Olyckshändelse. Förliden lördags förmiddag inträffade den olyckshändelsen, att då mjölnardrängen från Strömsbergs kvarn och arbetskarlen Jonas Andersson skulle föra upp en lastfärja med mjöl, linan med vilken färjan drogs, brast och farkosten rusade med strömmen utför fallen. Farkosten sönderslogs, men av lasten, som utgjordes av 25 säckar vetemjöl och kli, räddades en del, ehuru naturligtvis i skadat skick, strax nedanför Flottbergsströmmen. Med stor oförskräckthet sökte Jonas Andersson med båtshaken rädda färjan, och det var först i sista ögonblicket som han kunde förmås kasta sig på den vid kvarnen befintliga försvarsmuren. Färjan som förolyckats, lär kosta 150 kronor.

Å Trollhätte Apotek:

Färsk fin Nizza-Matolja, fin och ordinar Härolja, Hårvextbalsam, Kinapomada, Eau de Cologne, Ess-bouquet, Jockey Club, Springflowers m. fl. Märkbläck med och utan lut, Fläckvatten, Diamantkitt, Braständare, Aseptin och Amykos, enkel och dubbel, Annatto (smörfärg), Fernissa till vattentätning af skodon, läder och skosulor, Dipumpar, Nestlé's Barnmjöl, Vattenreningsblock och apparater, Maltextrakt samt äkta Cocostvål, naturliga och artificiella Mineralvatten.

Trollhättans Kakel- & Lerkärlsfabrik

Av Lars Myrén

År 1872 flyttade Axel Rudolf Björnberg från Stora Mellby till Trollhättan. Björnberg började tillverka lerkärl i liten skala den 4 oktober 1873 på Skrälleberg. Nästan från början blev F L Rosengren anställd och han jobbade sedan hela sitt liv vid kakel- och lerkärlsfabriken. Den lilla verkstaden utvidgades efterhand och efter tillbyggnad år 1877 sysselsattes fem arbetare.

Fabriken fick inte ligga kvar därute på Skrälleberg. Den tidens tanke var att man skulle centralisera och koncentrera samhället. Kanalverkets dåvarande chef, kapten Schwan, sade helt enkelt upp kakelfabriken och anmodade den att flytta in till centrala Trollhättan.

Rudolf Björnberg köpte då, år 1883, trähuset på kvarteret Rödjan nr 3, Kungsgatan 10 där höghuset numera ligger. Dåvarande trähuset var uppfört av herrar Leonard Pettersson, smeden Schinkler och John Svensson. Det var avsett att det skulle användas till hotell. Så blev det inte. Huset för kakelfabriken, som nu uppfördes på samma tomt, var av trä.

En eldsvåda år 1890 lade emellertid hela kakelfabriken i aska. Året därpå lades grunden till den nya fabriken, en byggnad av sten, där arbetet snart åter tog sin början. År 1891 började man också med nymodigheten att göra vit glasyr på kakel i de nya lokalerna.

År 1897 överlämnade Björnberg fabriksrörelsen till ett aktiebolag, som bestod av, utom Björnberg själv, endast fabriakens arbetare, som skulle betala sina aktier genom en tillkommande andel i fabriakens vinst. Aktiekapitalet var 75000 kr. Björnbergska kakelfabriken i Trollhättan firade hösten år 1898 sin 25-åriga tillvaro. Anläggningarna hade år efter år tillökats och omfattade då ett ganska vidlyftigt komplex. År 1898 tillverkades över 1200 kakelugnar och dessutom bortåt 20000 kakel till köksspisar. Lerkärlsfabrikationen påbörjades även detta år.

Trollhättans Kakelugns- och Lerkärls-A.-B.

rekommenderar sina tillverkningar af **Hvitglaserade Kakelugnar** af alla slag, **PraktKakelugnar**, **Emaljmålade** samt **Färgglaserade** och **Majolika**. — Säljas med eller utan sättning. — Hvitglaserade **kakel till köksspisar**, **Kakelugnsnsmide** och **eldfast tegel** — allt till billiga, bestämda priser.. — Garanteras för ett solidt och bra arbete. 1028

Annons från oktober 1903.

Trollhättans Kakel- & Lerkärlsfabrik

försäljer och uppsätter

KAKELUGNAR

SPISKAKEL och PLATTOR m. m.

TELEFON 6.

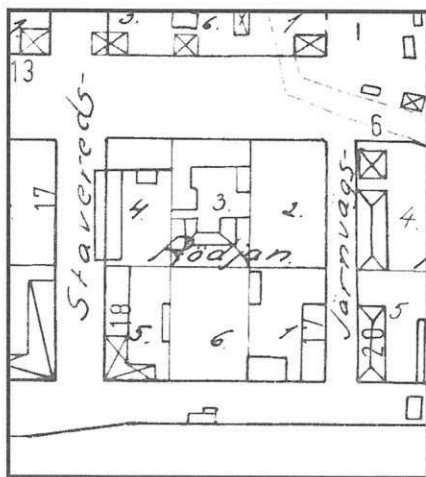
Annons från september 1923.

Med anledning av jubileumsdagen och som erkänsla för troget arbete överlämnade emellertid fabriksör Björnberg den 4 oktober som gåva till de äldre arbetarna de aktier, som de annars skulle ha inlöst med blivande vinstandelar.

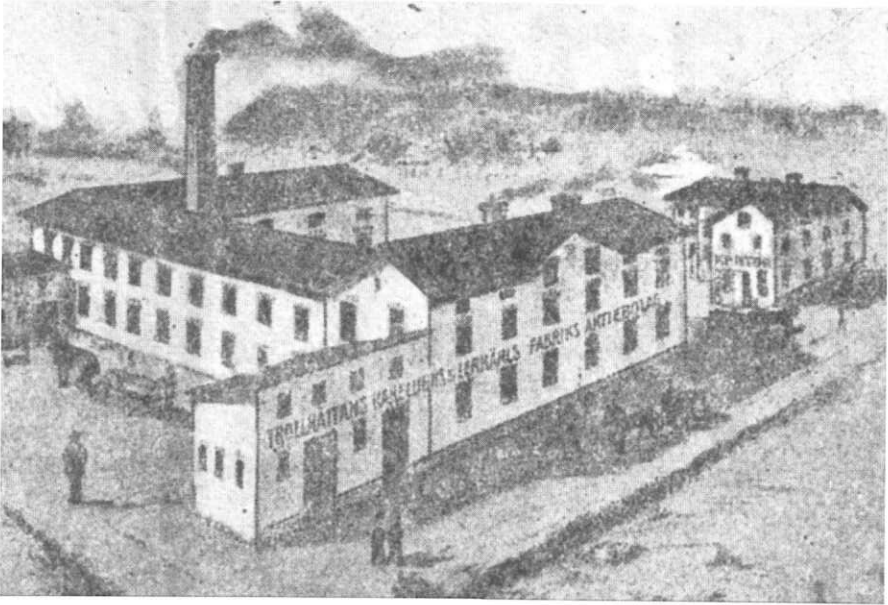
Äldste arbetaren F. L. Rosengren fick 2 aktier samt Karl Eriksson, verkmästaren J. E. Spetsberg, August Karlsson, J. Andersson, J. A. Magnusson, A. F. Andersson, Karl Brink, V. Björkander, Svante J. Hedenmark och A. E. Samuelsson fick vardera 1 aktie.

Kakelugnmakeriet hade sin glansperiod i Trollhättan i slutet av 1800-talet. Rudolf Björnberg var en av de ledande i hantverket och kakelugnarna i husen runt hans verkstad blev en verklig uppvisning i det svåra yrket. Hans rykte som kakelugnsmakare spred sig också utanför staden även om det idag är svårt att hitta några värmekällor som signerats av honom. En son till Rudolf Björnberg fortsatte att driva verkstaden efter faderns död år 1918 och ända fram till 1928 var det fortfarande liv och rörelse i verkstaden på Kungsgatan.

Hr Björnberg var en kakelugnsmakare med fantasi. Han tog ofta upp äldre stilar och gjorde ugnarna, inte bara till goda värmekällor utan också till vackra prydnader i rummen. I



Kvarteret Rödjan omkring år 1924



Den nya kakelfabriken fullt färdig år 1892 med Järnvägsgatan i förgrunden. Den lilla stugbyggnaden i vänstra övre delen av bilden är slöjdskolan på nuvarande, Drottningtorget. Från trähuset i Rödjan 3 ned till slöjdskolan var helt obebyggt, på nuvarande Kungsgatans östra sida.

husen, som ligger intill, har han visat goda prov på sitt hantverk. De flesta rummen i lägenheterna var försedda med kakelugnar och det fanns inte två som var lika. Där fanns fyrkantiga, sexkantiga och runda ugnar och de flesta av dem var rikt ornamenterade.

Fabriken nådde sin högsta utveckling omkring år 1910. Med åren 1908-1910 började värmeledningen göra intrång, som vuxit undan för undan. Bolaget upplöstes år 1913 och fabriken övertogs av A. R. Björnbergs äldste son fabrikör Elmer Björnberg. Redan förut, åren 1908 och 1912, hade en del fabrikslokaler omdanats till lägenheter. Fortsättning av detta gjordes år 1917, så att endast en del av den ursprungliga fabriken fortfarande användes för kakeltillverkningen.

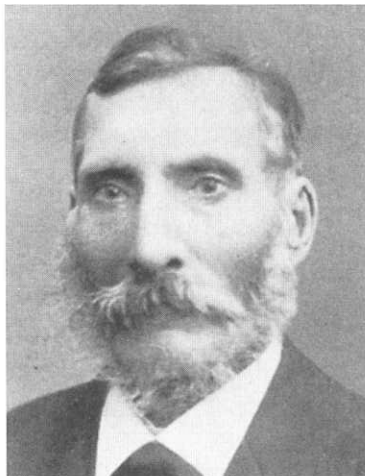
På tomt nummer 4 i kvarteret Rödjan hade av A R Björnberg uppförts år 1901 det stora stenhuset, som stack ut i Staveredsgatan, och 1912 affärs- och bostadshuset utmed Kungsgatan. Elmer Björnberg avled år 1928 och fabriken revs år 1965.

Mina minnen från Trollhättan

Av Leonard Pettersson

(Smeden Leonard Pettersson 1831-1919 arbetade på verkstan och bodde under senare delen av sitt liv i kvarteret Diana och han skrev år 1908 en serie berättelser från sitt liv.)

Många förändringar ha inträffat i Trollhättan under den tid jag minns tillbaka. Född 1831, således 77 år gammal, har min mesta arbetstid förflutit här. Vid sju års ålder eller år 1838 började jag arbeta. På den tiden fick man börja tidigt, i synnerhet om något av det stöd som man hade genom sina föräldrar föll bort. Så var förhållandet i mitt hem. Jag var då nio år. Far var cirkelsågare vid »Dockan», och därför kom jag dit. Där fanns då en såg med två ramar och cirkelsåg.



Leonard Pettersson

Trollhättans industri utgjordes på denna tid huvudsakligen av sågar och kvarnar. Därför var det inte mycket att välja på i vad det gäller arbete.

Här fanns Dicksonska sågverken med tillsammans sju ramar och cirkelsåg. Dessutom fanns sågen Nr 3 med fyra ramar och cirkelsåg. Sågarna Nr 4 och 5, som tillhörde en Wikström i Vänersborg, hade även den fyra ramar och cirkelsåg. Slutligen fanns en såg vid Önan och en kvarn vid Toppöfallet. Det var som Sehlstedt sade om Sundsvalls-trakten "att vart man såg, så såg man såg vid såg". Så långt ögat nådde, möttes det i sågarnas närhet av väldiga spånhögar, ibland högre än hustaken. På denna, den gamla goda tiden behövde man inte betala 75 öre för en säck sågspån. Inte heller behövde man köpa ved. Bränsle fanns i överflöd för så gott som ingenting.

När arbetet med anläggning av de nya slussarna år 1838 tog sin början utvecklades Trollhättan hastigare eftersom befolkningen då ökades. Man började med Åkersbergs slussar och fortsatte sedan upp i Trollhättan, sedan man börjat utvidga kanalen efter de nya slussarna. Kanalutvidgningen var färdig år 1844. En stor mängd av kronans folk, soldater, kom hit under dessa år, utkommenderade på arbete för viss tid. Även då var bostadsbristen kännbar, varför baracker uppsattes att inhysa arbetsstyrkan uti. En tid användes även prins Oscars skola som soldatbarack.

Med kanalens fullbordande blev det mera fart på sjöfarten. De gamla ranka trähjulbåtarna och de små staksegelarna med sina röda segel slopades och ersattes med nya större

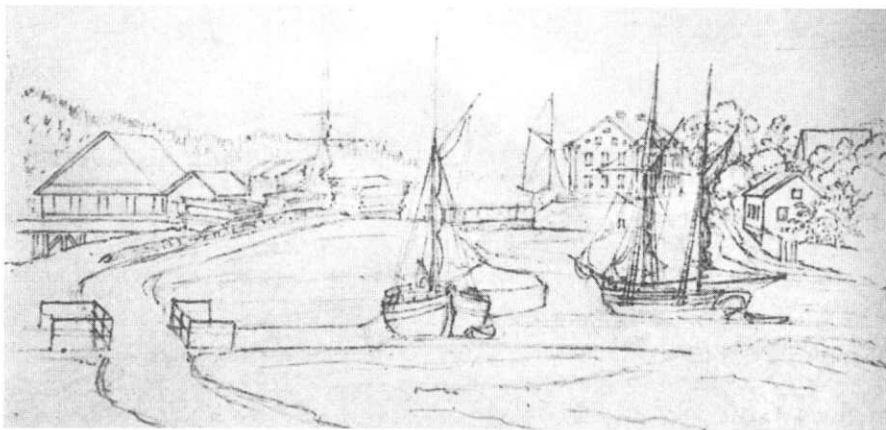
fartyg. På dessa kunde man lasta sågtimret direkt uppe i Värmland och Dalsland för att transportera hela vägen till Göteborg. Förut hade timret flottats från Vänersborg till Trollhättan och Lilla Edet där även flera sågar fanns. Mycket virke flottades även ända ned till Göteborg. De gamla hjulbåtarna var även opraktiska för att de måste ta in så mycket ved för eget behov, att utrymmet i hög grad inkräktades.

Bland de första gamla hjulbåtarna som trafikerade kanalen minns jag Polhem, Daniel Thunberg, Amiral von Platen, Erik Nordevall, Vättern, Värmland och Vestergötland. När i slutet av 1840-talet de nya järnbåtarna med en skruv i änden omtalades, betraktades de liksom ett riktigt underverk. En båt av järn, som skall kunna flyta på vattnet, det var ett underligt ting. Så småningom fick man se att det gick. De första dylika underdjur som färdades fram på kanalen bar namnen Vestergötland och Göteborg och var byggda vid Motala verkstad.

Industrier

I mitten och slutet av 1840 talet uppstod flera större industriella anläggningar inom Trollhättan. Nästan samtidigt som Mekaniska verkstaden började bygga anlades även en klädesfabrik av en herr Hofgren från Lidköping, ett oljeslageri av herr Dahllöf och det första pappers bruket av J A Strömdahl från Uddevalla. Därtill kom något senare ett bomullsspinneri vid Önan.

Så började det gamla att försvinna. Den första förändring jag minns var Önasågens slopande. Den fick så småningom förfalla. Den största fastighetsägaren på Trollhättan var vid denna tid en mycket framstående man, Gustaf Jocknick, bror till överste Jonas Jocknick bekant från sitt tappra deltagande vid slaget vid Leipzig under befäl av stam-



Kanalen med dragbron år 1855 från söder. Teckning av M Kylberg. Till vänster syns Dicksonska sågarna och till höger värdshuset och kanalbolagets byggnader.

fadern till vår nuvarande kungaätt. Nämnde Gustaf Jocknick ägde som sagt mycket inflytande inom Trollhättan i synnerhet över sågarna.

Sågen Nr 3, som den kallades ägdes av brukspatron Brynolf Eriksson i Göteborg. Den var belägen på samma plats där ingenjör Stridsbergs riktareverkstad nu ligger. Emellertid var det då som nu vissa år högt och andra mycket lågt vattenstånd. I senare fallet fanns inte tillräckligt med vatten för driften utan flyttades sågen dit där härdhuset och valsverket nu står. Där blev det fart av. De stora sprängnings- och andra anläggningskostnaderna nödgade emellertid ägaren, att trots de ytterst billiga virkespriserna, snart sälja Nr 3. Han ägde dessutom Docksågen eller sågen vid skeppsdockan. Vid dockan bodde förvaltaren, en drivande man, morfar till år nuvarande kyrkoherde.

På denna tid fanns inte kyrka på Trollhättan utan skolan tjänstgjorde som sådan. Skolläraren var även predikant. Skolprästen hette Laurent och blev sedan kyrkoherde i Bärebergs socken. Efter Laurent kom Lindblad, som först var adjunkt i Gärdhem hos komminister Baumbach. Laurent, fader till nuvarande G T Lindblad, stannade till sin död 1857. Han avled i kolerafarsoten som utbröt på Trollhättan den 24 september 1857. Redan tre dagar därefter den 27, räknades bland dess offer "skolans lärare Lundblad, som beklagligtvis till stor förlust för inrättningen och samhället samt för maka och flere små barn borttrycktes i dess verksamhetsålder", som ett samtida protokoll berättar om. Epidemin upphörde i november varför skolan som varit stängd under densamma öppnades åter den 23 i samma månad.

År 1859 skapades Trollhättans församling, som en del av Gärdhems Pastorat. Då kyrka inte fanns på platsen invigdes Prins Oscars skolsal till sådan. Till den ledigförklarade första kyrkoherdebefattningen sökte flera. Kallade till prov blev adjunkten Kullberg från Skara, kommunister Hummel från Alingsås samt den sedermera valde P M Åberg. Han var också rätte mannen att ordna det nya samhället och på alla områden spårades hans verksamma hand. År 1861 byggde Trollhätte kanalverk kyrkan som invigdes den 18 september år 1862.

Hantverket

På västra sidan om det senare byggda gamla varmbadhuset och på samma plats där efteråt garvare Blomqvists bankstamp låg, fanns förr i världen en hammarsmedja. Där fanns räck-, knipp-, och spikhamrar mm. Smedjan arrenderades under min barndom av en smed från Upperuds bruk, som hette Salomon Lundberg och senare av bröderna Anders och Johan Schinkler. Smedjan var ursprungligen byggd för att användas under kanalbygget och härstammade sålunda från 1700-talet.

Den största vattenmassan i älven gick då inte fram på samma ställe som nu utan intill nuvarande svängbron där Kaveldammen senare byggdes. De stora fallen i nuvarande älvfåran är sålunda i betydande grad gjorda och uppstod då älvens vatten på grund av dammen tvangs att gå utefter västra älvstranden. Vid Tröskeln i närheten av Polhems sluss låg som förut är nämnt det första av Dahllöf byggda oljeslageriet som kallades för



Trollhättan sett från kyrktornet år 1862. Till vänster de Dicksonska sågarna, mitt i bilden prins Oscars skola och bakom skolan syns gaveln på Trollhättans hotell. Vid denna tid hade Trollhättan cirka 2000 innevånare. Lägg märke till båten vid stämporten.

”hamna”. Där nere var min mor född år 1792 innan kanalen var färdig. Hennes far var smed och hade invandrat på Polhems tid från Karlskoga bergslag i Värmland, där hans förfäder i flera led även varit smeder.

Guldfynd

Att Trollhättan varit bebyggt sedan gråaste forntiden fick man bevis för då man sprängde grunden till sågen Nr 3. Man hittade då i en klyfta intill Gullöfallet en hel hop guldbestående av ringar, spiralformigt lindade, smala guldstänger samt släta runda bitar av guld. Troligen var det forntidens mynt eller också prydnader. Man var vid upphittandet inte så noga med fyndet, då ingen visste att det var guld. Mycket kom bort. Längre fram blev man rädd att vända sig till Stockholm, där staten löste in vad som fanns kvar.

Laxfiske

Många var de utlänningar, isynnerhet engelsmän, som i min barndom bosatte sig vid Trollhättan för laxfiskets skull. Sådana var till exempel den bekante björnjägaren Lloyd, baron Andrew och överste Fasteskog. Här var då mycket gott laxfiske såväl ovan fallen både vid Ladugårds- och Stallbacka ström som mellan och nedanför fallen.

Så började man bygga laxfisken, vilka blev till stort hinder för laxens gång, i synnerhet det som byggdes nedanför Kopparklinten på västra sidan om Olidehålan. Till Hojums varp ville laxen gå för där fick den vara i fred. Inga vägar fanns på denna tid vid varpets stränder, utan endast den vilda skogen mellan de branta klipporna. Då var naturen ännu

kvar i sin härliga, vilda skönhet. Den enda vägen utmed fallen var den så kallade Spånvägen på östra älvstranden. Den kallades så, eftersom den var täckt med ett tjockt lager sågspån, i stället för sand.

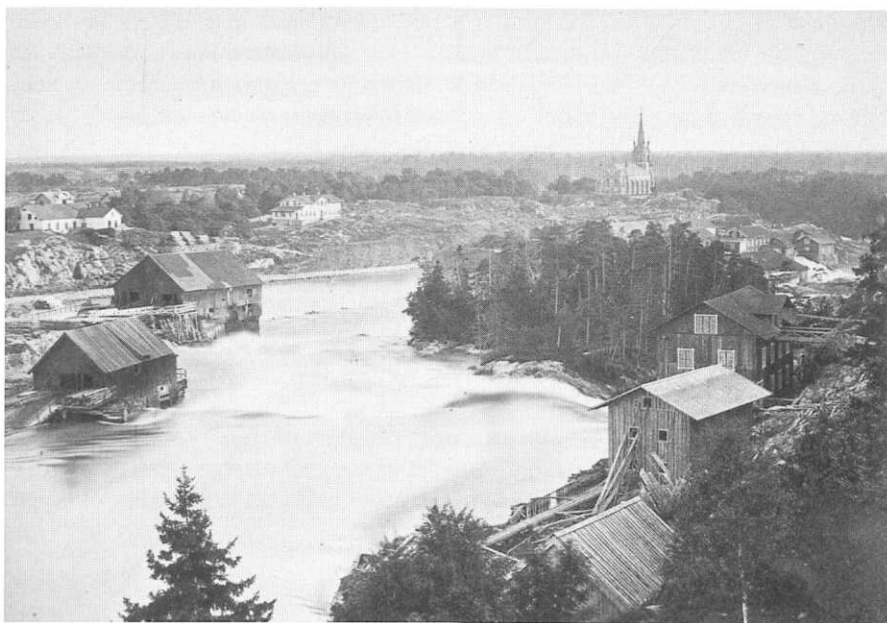
Det var inte lätt att fiska på älvens stränder då, när vildmarken gick ända ner till vattnet. I synnerhet fick man pröva på detta om man fått en stor lax att arbeta med.

Gullöfärden

Vintern 1843 var kölden så stark att Kafveldammen frös. Man kunde köra sten på älven från sågen Nr 3 till Önan nedanför prins Oscars skola. Vid Toppön frös isen ut i riktning mot fastlandet. Till sist blev den öppna rännan så smal att man kunde lägga plankor över och ta en promenad dit. Och så fick Gullön troligen sitt första besök av människor. Men redan andra dagen brast iskanten så plankorna störtade ner och vägen blev avbruten. Då var tre man kvar på ön och stod så utan förbindelse med den övriga världen. Nu blev en faslig uppståndelse på platsen och man rådslag hur de tre upptäcktsresandena skulle kunna räddas. Slutligen sprang några man bort till skolan och hämtade en lång brandstege. Den räckte verkligen över från den ena iskanten till andra och så kom karlarna undan med blotta förskräckelsen. Till minne av Gullöfärden hade alla som varit där över medfört käppar som skurits där, stenar och andra föremål som sedan såldes till de resande. Under de timmar som vägen till ön var fri hade några glada själar passat på att sätta upp en minnestavla där. Den bestod av en gammal vindflöjel av järn härstammande från 1700-talet, som placerades i mitten. På ena sida fastsattes en gammal anslagstavla från omnibustrafikens dar och på andra sidan likaledes en uttjänt tavla varpå lästes: "Här serveras ång- och karbad." Det kuriösa minnesmärket kvarstod sedan till dess det av väder och vind tvingades skatta åt förgängelsen. Nedanför härldhuset vid Gullöfors fanns i älven en så kallad "ia" det vill säga en plats där vattnet gick runt i ständigt kretsgång. Där kastade man på denna tid ner ved, virke, bark och spån som man ville bli befriad från. Hela massan, som var så tjock att man kunde gå på den, dansade runt, runt oupphörligt. I hela år kunde man se samma märkesstycken dansa där, innan trängseln blev så stark att ytterlagret tvangs så långt ut att det greps och bortfördes av strömmen. Man kallade denna plats "stick ian".

Min mor berättade att på 1700-talet innan kanalen var påbörjad växte skogen ut på öarna där Polhems sluss nu är. Föräldrarna hade några kor. Dessa släpptes ut i skogen om morgnarna och kom åter på kvällen. På denna tid fanns inga förbud för vare sig för det ena eller det andra. I allmänhet hade varje familj på Trollhättan en eller två kor och som sagt, vallskogen inpå stugknuten.

Visserligen var, jämfört med nuvarande, avlöningarna små och dåliga förr i tiden, men så hade man också då många förmåner, som inte finns nu. Ved och annat bränsle fick man så gott som för ingenting. De många kvarnarna i Trollhättan lockade folk från vida sträckor utåt landsbygden, eftersom mjölet även var billigt. När så kanalbyggnaden började och innevånareantalet ökades kom slättborna ut ifrån Skaraborgs län dels för att



Trollhättan från Strömsberg omkring 1874. Från vänster syns på östra stranden Prins Oskars skola, prästgården och den drygt tioåriga kyrkan. Foto Robert Dahllöf.

avyttra sina lantmannaprodukter och dels för att köpa virke vid sågarna, där sådant fanns i överflöd.

Vid svåra vintrar och torksomrar, var sågarna och kvarnarna vid Trollhättan de enda, som var i gång. Då kom ännu mera långväga främlingar hit. Jag minns år då man måste fara landsvägen hit ända från Lidköping och Skara-trakterna för att få säden mald. Bönderna kom vanligen i sällskap. Det kunde hända att man såg karavaner på ända upp till 50 forbondelass efter varandra. Vid sådana tillfällen var det gott om matvaror på platsen, ty som sagt, alla hade med sig något, som de försökte sälja.

Jag minns mycket väl när man köpte en tunna råg för 7 à 8 riksdaler, ett tjog ägg eller en mark smör för 12 skilling, en mark ost 4 à 8 skilling. En tunna potatis gällde 1 banko (1,50), en tunna havre 2 banko (3 riksdaler), ett får 3 à 4 riksdaler och en spädkalv 2 riksdaler. Men så hade man inte större dagpenning än 24 skilling. Det ser sålunda ut som om det inte tjänar något till att uppjaga dagpenningen ty utgifterna följa med jämna steg.

I missväxtår kunde produkterna fördubblas i pris. I synnerhet var den svåra snöintern 1838 en faslig tid. Nästan all samfärdsel var avstängd på grund av köld och snö. Detta år och det följande året kallades av de gamla för "de svåra åren". För att bidra till förtjänsten då allt var så dyrt måste kvinnorna hjälpa till med väv och spinnrock.

Knappast något av vad man behövde till beklädnad köptes utan tillverkades inom familjen. Lin och hampa odlade man själv, fåren gav ull och sedan gjorde fliten och skickligheten resten. Det var på hemslöjdens tider detta, då man föraktade att köpa fabriksgjort tyg. Man gick i vadmal, som kanske flera generationer slitit på.

Men denna tid hade även sina djupa skuggsidor. Då fanns husbehovsbränningen och brännvinsbrännerier fanns i legio. Ett låg i Trollhättan, i kvarteret Trollet, ungefär där herr Emil Rhodins nya hus nu är, mitt emot kanalbolagets kokhus. För utspisande av kanalarbetarna fanns i Gripen 3a ett kokhus med anställda kockar samt matskjul och på tomten bredvid, Gripen 3b, låg kanalbolagets materialbodnar.

Vidare låg ett bränneri vid Källstorp, ett vid Torsered, ett på Ängen, ett vid Åkersström, ett vid Skogssäter samt ett stort antal i Gärdhem och Tunhem såsom vid Lund, Bryggum, Fristorp, Hol, Ryr med flera platser.

Sannerligen behövdes det styrka för att motstå frestelsen till superi på den tiden. Den som inte söp ansågs inte för en riktig karl. På sågarna till exempel stod alltid ett fat brännvin där arbetarna "tog ut" det vill säga köpte minst ett par gånger om dagen. Brännvinet hörde bokstavligt till det dagliga brödet.

År 1858 stiftade några män och ynglingar en så kallad bildningscirkel i Trollhättan samt den första sångföreningen. Denna togs snart livligt i anspråk.

Flera konserter gavs och jag minns särskilt att sångarna uppträdde vid "friskolan Prins Oscars" invigning till församlingens första kyrksal, vilken värdighet denna beklädde ända till nuvarande kyrkan blev färdig år 1862. Två år förut eller år 1860 bildades skarpskyttekåren på platsen. Bland dess medlemmar upptäcktes flera goda sångare varmed kåren förstärktes.

Då kvartettsången bland arbetarna inom Trollhättan i år kan fira halvsekeljubileet av sin tillvaro, torde det intressera att höra, vad som var uppslaget till dess framkomst.

År 1858 stod Antenor Nydqvists bröllop. Då hade hans vänner, ingenjören vid kanalverket C Wallström, materialförvaltaren K A Strand, sedermera befälhavaren för platsens skarpskyttekår, löjtnant Strömstedt, en löjtnant Sundelius, samt en ångbåtskapten Zethelius, inövat en del fyrstämriga sånger, som de sjöng vid festen. Sådan sång var på den tiden mycket sällsynt i Trollhättan. På bröllopet var även verkstadens arbetare närvarande, som gäster och de blev mycket förtjusta i vad de hörde. Särskilt minns jag att Bellmanssången: "Vem är, som ej vår broder minns" slog an, och under det festen pågick, beslöt några av de unga arbetarna att själva bilda en manskör och fyrstämrig sång.

Ett så gott och kordialt förhållande har inte rått varken förr eller senare inom Trollhättan, som under dessa sångens och skarpskytterörelsens första tider. Det hela uppbars av en sällsynt varm entusiasm, en hängivenhet, som glödde lika innerligt hos arbetare som arbetsgivare. Skarpskytteuniformen var lika för alla och samlade folk av skilda åldrar och stånd till gemensamma intressen. Det var som om den bidragit till utjämning av den på denna tid för övrigt ganska stora klasskillnaden och framkallat jämlikhetssyn-



Friskolan Prins Oscar som användes som Trollhättans församlings första kyrksal. Idag finns en minnessten på platsen, som ligger längs kyrkestigen mellan klaffbron och kyrkan.

punkter vid arbetet mot ett gemensamt mål. Inte minst sången blev ett ytterligare förbrödringsband inom kåren. Då sången och musiken som sagt hittills varit sällsynther satte allmänheten ett synnerligen stort värde på då sådant bjöds samt uppmuntrade sångarna på alla sätt. Den förste som ställde sig i spetsen för sångutbildning och sångutövning bland allmänheten var vår före detta skollärare, numera sparbankskamreren J. Engblom. Efter honom blev en kamrat till mig, filaren och lokomotivuppsättaren J. Öberg anförare för sångkören. Öberg var mycket musikalisk däribland särdeles god fiolspelare.

Största uppräckningen gavs emellertid av en häradsskrivare Wibelius, som flyttade till samhället på 1860-talet. Wibelius var själv en skicklig och driftig före detta Uppsala-sångare och under hans taktpinne tog sången stark fart.

Alla bruk, såväl i Trollhättan som i Värmland och på andra ställen, hade rörelsen förenad med handelsaffär, där arbetarna fick ta ut behövliga specerier som sill, kaffe, socker, snus, tobak, bröd och svagdricka. Så var fallet också vid sågarna i Trollhättan. Dessa gick natt och dag med skifte klockan sex på morgonen, klockan tolv på dagen och klockan nio om aftonen. Klockan tolv på dagen "slogs sågen igen" för att gejderna, det vill säga järnskoningen på sågramarna skulle få svalna. Matsäck hade man med i sågen. Att aptitsuparna inte fattades kan man vara viss om. Jag högaktar dock de gamla

sågargubbarnas minne. Trots den rikliga användningen av brännvin frestade de mig som pojke aldrig att supa, då de visste att jag inte ville förtära sprit.

Sällan såg man barn eller ungdom berusade förr i världen, men väl de äldre ganska allmänt. Så fanns inte heller öl på den tiden utan kraftigt hembryggd dricka i varje hem. Allt var tarvligare då. Om också inte allt var värt beröm, som förekom i det dagliga livet, måste man ge sitt erkännande åt den förnöjsamhet, som ändå rådde med vad som fanns och i "förnöjsamheten är ju en stor vinnare" heter det.

Affärlivet

Den förste handlande jag minns på Trollhättan var en som hette Lundgren och ägde spinnfabriken på Önan. Sedan kom en handelsföreståndare Strandberg. Då låg handelsboden samt doktorsbostaden i parken där kanalverkets administrationsbyggnad nu är belägen vid torget. Utskänkingen, krogen, låg där ingenjör Pihls hus nu står.

Efter Strandberg kom J Pettersson och övertog handelsboden och senare dennes biträde W Hallberg från Vänersborg. Så öppnades affärerna: Johan Svensson som ännu är kvarlevande på platsen, J Olsson från Göteborg samt bröderna Nilsson, som hade både manufaktur och diversehandel. Sedan följde den ena affären efter den andra.

År 1867 startade arbetareföreningens handel, som ryckt framåt oupphörligt, samt gästgiveri. Förste gästgivaren hette Pettersson. Han hade före kanalbolagets förvärvande av Hojums gårdar ägt dessa. Gästgivaregården utvecklades så småningom till "Grand hotell". Källarmästarna var först den omtalade Pettersson och därefter Fogelberg, Hemgren, A Friberg, Hällström, Velandér (endast en kort tid), Andersson och F Magnusson.

Under arbetet på kanalen saknades dessutom inte smygkrogar inom samhället. Nästan i varannan eller tredje stuga såldes mat och brännvin. Ingen brydde sig om detta. Det ansågs vara helt i sin ordning. Vid varje barack fanns en så kallad "futt" där brännvin och svagdricka såldes till arbetarna.

Vid Åkersberg fanns tre stora baracker samt en vid Olidan inne i skogen. Där låg en avdelning pionjärer kommenderade hit från Stockholm till kanalarbetet. Dessa förde ett vilt liv med supning, dans och slagsmål varenda söndag. Det var visst inte underligt att Trollhättan blev illa beryktad, ty hit samlades folk från alla håll och visst inte lätt att hålla ordning på alla bråkmakare. Den gamla infödda befolkningen var dock inte så svår som ryktet vetat berätta. Visst var de i gräl ibland och inte så sällan i handgemäng men vanligen slöts gruffet genom förlikning. Aldrig begagnade man kniv, dagg eller andra mordvapen. Ännu gällde den gamla ärliga svenska nävrätten.

År 1867 bildades arbetareföreningen. Då ditflyttades arbetarnas musikaliska intressen. Musikinstrument inköptes varjämte föreningen bekostade lärare, som ledde musikkårens övningar mot att denna spelade vid föreningens festligheter. De initiativ som togs bar sedermera riklig frukt och utvecklade sig till våra nuvarande goda musikkapell. Särskilt må som en nitisk befrämjare av musikintresset bland arbetarna nämnas namnet



Wilhelm Hallberg och Johan Pettersson tillhörde de tidiga inom handeln i Trollhättan.

Jarl Wennergren, vars insats därvidlag ännu ej av den stora allmänheten kunnat fullt bedömas och uppskattas.

Kasta "bakar"

Det är lite som roar folk säger man. Begäret att tjäna pengar på de resande är av gammalt datum i Trollhättan. Så länge jag minns tillbaka har det funnits pojkar, som följt de resande till fallen. Andra brukade passa på och kasta "bakar" (ytterbräderna av sågade stockar) varav det fanns oerhörda mängder, ner i strömmen för att främlingarna skulle få se hur virket slungades upp och ner i virvlarna. Detta var ett vanligt nöje som vanligtvis inbringade arrangören några slantar som drickspengar.

Vid riktigt högtidliga tillfällen, när storfrämmande väntades till Trollhättan som till exempel när Dickson kom med ett sällskap engelsmän då ordnades med andra förlustelser. Platsens arbetare gjorde vanligen i ordning en farkost bestående av någon gammal mer än halvrutten eka. Denna förseddes med styre så att den gick rätt. Därpå förfärdigade man en docka, stor som en karl, iklädde den mankläder samt fäste den vid rodet som styrman. Under stort tillopp av människor utom de resande, släpptes så båten i älven ovanom Gullöfors. Under ljudligt hurrande, seglade trasgubben med sitt skrabbiga fartyg rakt utför fallen, gjorde några tumlanden och försvann. Även tomfat och dylikt kastades i älven och fick gå utför fallen till turisternas nöje.



Gullöfallet år 1873 då fallen var fria och laxstillgången var god. Vid denna tid sökte sig många, bland annat engelsmän, till Trollhättan för att fiska lax.

Koleran

När man följt maka, barn, föräldrar och de flesta anhöriga och vänner till den sista vilan besöker man gärna den plats där deras stoft gömmts, ty där kommer mången allvarlig tanke om livets värde och mål. Över gravarna vilar det lugn som verkar välgörande även för en levande. Trollhättans nuvarande kyrkogård anlades 1834 under den första koleraepidemin. Förut körde man liken bort till sockenkyrkan i Gärdhem dit Trollhättan hörde på denna tid. När så koleran nämnda år bröt ut, började man på att begrava liken på nuvarande kyrkogården, som senare blev invigd till Trollhättans allmänna begravningsplats. Ordspråket säger ju »att det inte finns något ont som inte har något gott med sig» och så var det även nu. Hade inte den hemska sjukdomen brutit ut hade man sannolikt ännu i många år fått köra den en mil långa landsvägen till Gärdhem. Nu dog så många att detta inte kunde medhinnas. Befolkningen var inte så stor på långt när som nu, varför kyrkogården senare utvidgats tre gånger.

Då koleran för närvarande står så att säga vid Sveriges portar, torde några av mina min-

nen från de år då den hemska gästen hälsade på i Trollhättehemmen kunna intressera.

I 1834 års epidemi dog många. Man hyste en gränslös fruktan för sjukdomen och smittan. Så fort någon angripen dog, kördes han genast till kyrkogården. Tyvärr gjorde man flere gånger inte ordentliga undersökningar om döden verkligen inträffat. Det påstods med all tillförlitlighet att man begravt personer, som fått kramp så att de förefallit, döda, men i verkligheten inte varit det. Man lät vid ett tillfälle öppna en grav, från vilken man hört skrik, och då funnit personen verkligen död, men han hade sparkat sönder gaveln på kistan. De täta dödsfallen, fasan för smittan och den dåliga kontrollen kunde gott ha förklarat möjligheten att det blev på detta sätt.

Efter ett uppehåll på 16 år kom koleran åter till Trollhättan år 1850 och 1851. Följande år var hon borta, men 1853 uppträdde hon igen. Då minskades befolkningen betydligt på platsen, ty antalet döda var mycket stort. 1857 års kolera var kanske hemskast. Då hälsade sjukdomen på även i mitt hus. Min svägerska dog den ena lördagen kl. 9 på aftonen och min bror, det vill säga hennes man följande lördag på samma klockslag. Jag kan i detta sammanhang inte låta bli att berätta en omständighet som inte kan förklaras men som inte desto mindre är sann. Den bestyrker talet om att en människa kan ha förkänning av sin förestående död. Då vi en dag i mellanliggande veckan gick hem från vårt arbete, min broder sorgsen över den förlust han lidit, sade han plötsligt: Ja, om lördag dör jag också. Jag sökte trösta och uppmuntra honom med att han ju var fullt frisk, och att han skulle slå bort dessa tankar. Lördag eftermiddagen klockan tre insjuknade han i kolera. Han låg i plågorna och väntade på kvällen och frågade om inte klockan var nio snart. När denna timme slog dog han. På sex timmar bröt alltså den fruktansvärda sjukdomen ned och förde till döden en frisk, stark man. Han hade arbetat hela veckan.

Överallt i husen grasserade sjukdomen. Den som varit med om en kolera farsot under dessa tider måste av fullaste hjärta säga: Gud bevara oss för denna ohyggliga gäst. När epidemin bröt ut 1850 angrep den en hel mängd sjömän på kanalen. För att skydda Trollhättan inrättades en kolerakarantän nere vid Åkerssjö.

Samtidigt anlades även en kolerakyrkogård i närheten av Skoftebyn. Det blev sålunda tvenne kyrkogårdar här, båda framkallade av just denna sjukdom. Den tredje kyrkogården återfanns för ett par år sedan, var på denna tid okänd. De gamle hade visserligen reda på att de skulle ha funnits en kyrkogård vid Djupandal men man trodde, att därmed menades dalen nedanför före detta Utsikten. Som bekant anträffades kyrkogården delvis under golvet i mekaniska verkstadens smedja. Aldrig kunde jag drömma om att jag bokstavligen trampat på de döda i över 40 år.

Visserligen påstod man att det spökade i gamla smedjan, men aldrig har jag sett något, fast jag arbetat där både tidigt och sent. Denna gamla kolerakyrkogård blev anlagd vid kanalbyggnaden under Kristoffer Polhem och hade därför i mina barnår redan hunnit glömmas.

Det torde även vara av intresse att höra hur man förhöll sig, då den hemliga gästen upp-

trädde på platsen. I allmänhet kan säga att fruktan för smitta var oerhört stor. Då man ännu inte hade klart för sig renlighetens betydelse, som skyddsmedel mot farsoten, försökte var och en att göra sig oemottaglig för smitta, genom att proppa sig full av allehanda mer eller mindre olämpliga saker.

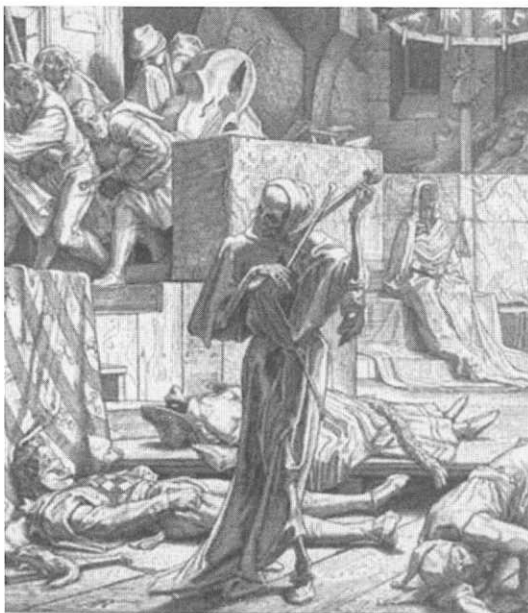
I mina barnår fanns inget apotek i Trollhättan utan all medicin hämtades från Vänersborg. Det första apoteket uppsattes på 1870-talet av apotekare Björklund. Före hans tid fanns från 1850-talet ett av doktor Rinman ordnat medikamentförråd. Men före denna tid återigen fanns endast huskurer att tillgå.

De hem eller huskurer som användes vid kolerafall var gnidning med varma omslag. Dessutom uppvärmdes vissa delar av kroppen med stenkrus, fyllda med varmt vatten eller också lades upphettade sandpåsar kring den sjuke. Gnidningen skulle motverka krampen.

Under själva plågorna användes inte medicin. Som skyddsmedel mot koleran dracks av de friska tjärvatten samt kamfer eller malört blandad i brännvin. Många bar även i band om halsen små påsar som räckte ned på bröstet. Påsarna innehöll åtskilliga ämnen däribland svavel. Påsens innehåll spridde en stark och frisk lukt omkring sig och trodde man detta hindrade påsens bärare att inandas smitta. På 1850-talet gick även frossan i trakten. Det är en svår sjukdom. Inte så mycket för den dödliga utgången som därför att den var så långvarig och satte alldeles ned krafterna hos den som råkat ut för henne. De huskurer som användes mot frossan var starkt, hett kaffe med brännvin uti, för att hindra frysning samt för samma ändamål så kallad Lura, som bestod av sammanblandat brännvin och svagdricka med peppar och socker uti. Denna dryck användes även vid andra tillfällen. Så påminner jag mig en stapelavlöpning, då de Itagarna bjöds på denna kraftiga dryck.

Skräddare Hallberg

I förra hälften av 1800-talet levde i trakten ett original, en gammal sockenskräddare från Gärdhem vilken var vida bekant inte minst på Trollhättan.



Koleran blev en fruktad och grym gäst i många hem, även i Trollhättan.

Han hette nämligen Hallberg men var vanligast känd under öknamnet Stufven, vilket dels tydde på hans profession och dels på hans menlösa och enfaldiga levnad.

Stufven var födder och kläckt någon gång på 1700-talet och lade inte ifrån sig sax och pressjärn förrän år 1860.

Som Trollhättan på denna tid inte var så rikligt försedd med hantverkare som nu och då Stufven var synnerligen billig fick han till sist nästan hela sitt arbete på denna plats. Otaliga är de minnen som Stufven lämnade efter sig, när döden äntligen kom och presade honom i graven. Bland annat ägde han ett outtömligt förråd av gamla visor och psalmer i sitt minne. Det fanns troligen ingen enda psalm i gamla psalmboken som inte Stufven kunde. När han satt och sydde klämde han i med den ena sången efter den andra.

Troligen finns många gamla ännu i Trollhättan som minns Stufven och hans egendomliga sångröst. Inte en enda söndag saknades den gamle skräddaren i Gärdhems kyrka och där var man i tillfälle att höra hans sångarförmåga. Hans ovanliga röstresurser bidrog inte lite till att dra folk till kyrkan. I gamla Gärdhems kyrka fanns ingen orgel men om lokalen än var aldrig så packad och sången aldrig så stark hördes ändå över alla Stufvens genomträngande stämma.

Sången skulle ledas av gamle klockare Bergstädt, som nog även han kunde sjunga. Att övrrösta mästare Hallberg dög han dock inte till.

Till de mest framträdande egenheterna i Stufvens liv hörde emellertid hans svaghet för pråliga och granna kläder. När han kom ner till Trollhättan på sina skräddarresor var han iförd sin gentilaste uniform, som var originell nog. Själv hade han förfärdigat den. Mössan hade en kolossal kulle sammanflikad av en massa olikfärgade lappar i allehandas skrikande kulörer. De blå vadmalsbyxorna lystes upp av breda gula revärer. Detta för att inte behöva sammanblandas med de smalt rödreväriga soldatbenen vilka Stufven djupt och innerligt föraktade. Ovanför det blå partiet sken en lång bjärt röd väst försedd med ett stort fickur, en riktig rova, som hängde på en grov mässingskedja. Där denna fästes vid västen hängde en stor knippa med flera sorters klocknycklar och sigill med mera vilka vid varje steg dinglade och slog Stufven på magen. Av ovanstående framgår att Stufven måste väcka uppmärksamhet när han kom klivande i all sin härlighet. Han blev också mycket belåten då man berömde hans vackra dräkt och hans smakfulla klockkedja.

I flera decennier vandrade Stufven i stuga och ur stuga med sax och pressjärn, alltid grann och alltid färdig att med högan röst klämma till med en stump och han var inte den som söp bort sin tid. En ihärdigare arbetare fann man inte: Ett par timmars sömn var tillräckligt för honom och denna slummer togs inte i sång utan där han satt. Bäst arbetet pågick på kvällen domnade handen bort, nålen stannade och Stufven sov. Men som sagt redan efter ett par timmar vaknade han igen, nålen fortsatte som inget hänt och så gick arbetet oavbrutet. Att vara lärpojke under en sån mästare var sannerligen inget latmansgöra. Två stycken blev sedan egna mästare här på Trollhättan.

Den siste av Stufvens lärjungar var den för inte så länge sedan avlidne manufakturhandlaren O. Svensson, vilken hade sin lilla affär i hörnhuset av kvarteret Trollet intill torget. Otaliga historier gick om Stufven, de flesta naturligtvis avsedda att, skämta med hans egenheter. Så berättades att gubben en gång under sina senare levnadsår, han blev ju bortåt 90 år vid sin hädanfärd, blev av några gamla skämtare inbjuden på gästgivargården dvs. nuvarande Grand hotell. Mycket folk var som vanligt samlat där och man ville ha Stufven att sjunga. Belöningen skulle utgå i form av tredalrar. Gubben var mycket svag för styvern och dröjde inte länge med, att sätta i för full hals några av sina gamla låtar. När sedan arvodet skulle utbetalas hade man emellertid hittat på att lägga tredalern i botten på ett rykande, toddyglas och förklarade att penningarna fick tas först sedan glaset var urdrucket. Nu råkade »Stufven» i bryderi. Han var rädd för sprit och ville inte dricka sådan. Men han älskade å andra sidan penningen mycket högt och ville inte gå miste om tredalern. De närvarande hade mycket roligt åt gubbens frestelse. Till sist föll han naturligtvis, och så blev slanten hans.

Stufven begagnade aldrig, varken sommar eller vinter, strumpor, men påstod det oaktat att han aldrig varit sjuk under sitt långa liv. Ett minne härav kan jag berätta.

Några skojsmakare hade en gång narrat Stufven att köpa en gammal eldgaffel, i vars övre ände det fanns en stor mässingsklump och inbillat honom att denna var en stor kuriositet. Stufven kom ned till mekaniska verkstaden för att sälja sitt fynd och naturligtvis tjäna mycket pengar på det.

Försiktigtvis kom han först bort till mig, som han kände, enär han varit vår hus och livskräddare och frågade, om jag trodde att verkstaden ville köpa hans eldgaffel. Jag svarade undvikande och fortsatte för att komma in på något annat.

– Törs mästern Hallberg ut när det är så kallt? Jag tycker mästern skulle frysa om fötterna.

Det var bortåt 30 grader kallt den dagen och gubben var klädd i ett par stövleskor eller avskurna stövlar.

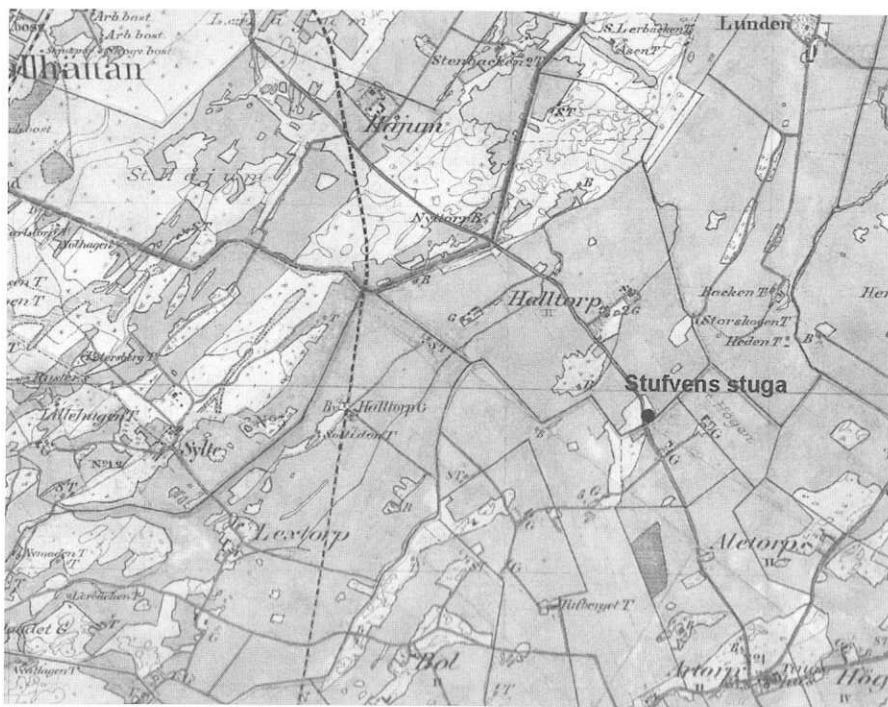
– Här ska Petterson få känna på, sa Stufven, lyfte upp foten och drog av stövleskon och sannerligen var inte foten så varm att det ångade av den.

– Men var har mästern strumporna, fortsatte jag förvånad.

– St, st-st-strumpor (gubben stammade mycket) ha-ha-har jag aldrig ha-haft på min fo-ot, svarade den gamle Stufven, som nu tydligt bevisade att, fastän man är skräddare, kan man vara ägare till både varmt hjärta och varma fötter.

Men gubben Hallberg hade även haft sin del av livets sorger och vedervärdigheter.

I en liten stuga inte långt från Gärdhems kyrka bodde Stufven tillsammans med sin gamla mor. Där var hon född och där tänkte hon även få sluta sina dagar, om blott icke lymlar och missdådare varit. En gång då mästern Hallberg befann sig på en av sina skrädдарresor tänkte en samvetslös människa på den lilla stugan, varvid gumman blev innebränd. Även det lilla Stufven under sitt strävsamma och ordentliga liv skrapat ihop



Stufvens (Anders Olofsson Hallberg) stuga, "Stuvekullen", egentligen Halltorp 1:3, låg nära vägen in mot Lundens gård på vägen mellan Trollhättan och Gärdhems korsväg.

blev även lågornas rov. Någon brandförsäkring eller ersättning kom naturligtvis inte på fråga på den tiden.

Brott och straff

I Gärdhem fanns en gammal spöpåle vilken vi inte försummade att med hemlig rysning betrakta då vi gick till konfirmationsläsning i Gärdhem. Vid pålen var fäst en grov järnkedja i vars nedre ända var fastsmidd en ring avsedd att sättas om halsen på den syndare som skulle spöas. Nog var detta straff rätt men verkade även till skräck och varnagel i dessa vilda tider, då slödder från alla kanter fanns samlat i och för kanalarbetet.

Även soldaterna som arbetade vid kanalen fick ofta prygel. Jag såg flera gånger sådana som fick 25, ja ända till 48 par spö allt efter brottets art. Det var en ohygglig syn att se en sådan avstraffning. Blodet flöt ner från den sönderslitna ryggen och jämmerropen skar för varje slag genom luften.

Andra straffformer, mindre rysliga var kyrkostraffen. Då skulle den brottslige under gudstjänsten stå på knä på den så kallade skampallen, som var en träbänk vilken



Smeden Leonard Petterson bodde i huset till vänster på bilden under senare år.

vanligtvis placerades mitt i kyrkan där gångarna skär varandra. Somliga tog denna exponering mycket lugnt och det berättas om en spefågel att han på själva julottan nödgades stå på skampallen. Händelsen tilldrog sig dock inte i Trollhättan. Kyrkan var alldeles överfull av människor som kommit såväl för helgen som för kyrkoeffets skull. Sedan gudstjänsten börjat anlände till kyrkan församlingens vördade patronus, den strame greve, låt oss kalla honom Silfversvans.

Långsamt gående stora gången framåt spejade sig greven förgäves runt omkring efter plats, då till allmän häpnad syndaren på pallen reser sig från sin knäböjande ställning och med en artig gest inbjuder greven ta plats bredvid sig. Herr greven lär ha föredragit att stå.

Om Trollhättan år 1890 i lexikon

Trollhättan, stor by och fabriksort inom Väne härad, Elfsborgs län, Vestergötland, ligger på östra sidan om de berömda Trollhättefallen och på bägge sidor om Trollhätte kanal. Byn, som utgör ett konsistoriellt pastorat af tredje klassen inom Väne kontrakt af Skara stift, innefattar 3 1/2 mantal, med en areal af 1,002 har och 5,295 innevånare (1890). Många handlande och hantverkare, sparbank, bankkontor, station å Bergslagernas järnväg. Prydlig kyrka i modern gotisk stil. En liten del af vattenfallens stora drivkraft har här kommit i industrins tjänst och redan framkallat ett blomstrande fabriksliv. Främsta rummet bland fabrikerne intar den firman Nydqvist & Holm tillhöriga Trollhättans mekaniska verkstad, med gjuteri och skeppsdocka, Sveriges första lokomotiv verkstad. Vidare märks pappersbruk, oljeslageri, Önans pappersmassefabrik, tre maskinremfabriker, teknisk fabrik, kvarnar, sågverk m.m.

Trollhättefallen, Sveriges mest berömda vattenfall, bildas af Göta Elf inte långt från dess utlopp ur Väneren, i det att den ansenliga floden på en längd av omkring 1 km i flere avsatser störtar sig utför en höjd av tillsammans 33 m. Det översta vattenfallet är det 7,7 m höga Gullöfallet, så kallat efter den mitt i fallet belägna klippan Gullön Strax nedanför följer det största av fallen, Toppöfallet, där floden, efter att ha famnat den lilla Toppön, som erbjuder en förträfflig, av alla besökande turister känd utsiktsplats, med ett dövan-de larm störtar utför den 13 m höga hällen, sammanpressad mellan bergväggarna till endast omkr. 20 m bredd. Efter det tredje fallet, Stampströmsfallet (2,6 m), följer ett litet lugnvatten, kallat Hojoms varp, vilket snart avbrytes av de tre Helvetesfallen (tillsammans 8,3 m), på vilka slutligen följer det sista fallet, Flottbergsströmmen (1,3 m). Den vattenmassa, som störtar utför Trollhättefallen, beräknas till i medeltal 2,200 kbm i sekunden. Först i senaste tid har någon del av den ofantliga drivkraft denna vattenmas-sa erbjuder börjat användas i industrins tjänst, så att dessa mäktiga vattenfall och deras omgivning ar ännu framstå i nästan hela sin ursprungliga vilda skönhet. Trollhättefallen besöks mycket av turister.

Trollhätte kanal. Redan i förra hälften av 1500-talet framkastades tanken att med en kanal kringgå Trollhättefallen, men sedan Karls grav vid Vänersborg under Karl IX:s tid blivit utförd, kom saken icke allvarligt i fråga förr än 1749. De, enligt Polhems plan, påbörjade arbetena, av vilka »Polhems sluss» utgör ett minne, förstördes emellertid till stor del av floden 1755. Efter ytterligare några smärre försök bildades 1793 ett bolag, som på 7 år fullbordade kanalen (med 8 slussar), vilken dock erhöi jämförelsevis små dimensioner. Den hade kostat 1,5 Mkr. Sedan Göta kanal blivit färdig, måste T. kanal ombyggas. Denna nya kanal, vars 11 slussar erhöi samma dimensioner som Göta kanals, framdrogs vid sidan av den gamla, öster om fallen. Arbetena påbörjades 1837 och fullbordades 1844 med en kostnad av 3,1 Mkr, varav 2,2 Mkr statsanslag. Kanalens längd är 3 km. och sänkning 33 m. Bägge kanalerna begagnas fortfarande, den gamla av smärre farkoster. Trafiken är ganska livlig. År 1888 passerades kanalen av 4,422 ångfartyg samt 2,893 segelfartyg och båtar om tillsammans 620,885 tons dräktighet. Kanalavgifterna utgjorde 308 tkr. Kanalens angelägenheter handhas af »Direktionen över Nya Trollhätte kanalbolag».

Kungsgatans reklamblad, julen 1928

Av Lars Myrén

Reklamblad ser vi ofta i våra brevlådor numera. Detta är inget nytt fenomen även om omfattningen ökat kraftigt på senare år. Artikeln baserar sig på material från ett reklamblad som kom ut inför julen 1928. Reklambladet har åtta sidor i A4-format och innehåller förutom annonser även historia, historier och goda råd.

Anmälan

Allting här i livet lär ju ha sin speciella mening. Meningen med utgivandet av denna lilla tidskrift är det således vår uppenbara skyldighet att här nedan deklarerar. Vår mening, eller vi kasta om det litet, tidskriftens uppgift är i första hand att fästa ärade allmänhetens uppmärksamhet på den mängd väl sorterade och välskötta affärer, som är belägna på stadens stråkväg, Kungsgatan, samtidigt som vi så långt vår förmåga sträckt sig försökt ge våra läsare en dosis lättsmält lektyr, att ta som ett litet mellanmål nu i den stora julbrådskans och julstökningens tid.

Vi tar också tillfället i akt att be Er göra oss en tjänst. Ögna inte igenom våra annonser på det där halvt likgiltiga sättet utan läs igenom dem med litet eftertanke. Det finns mycket där, som kan gagna Er att ha kunskap om och samtidigt Ni gör oss en tjänst, är det till fördel även för Er själv, det är vår fullaste övertygelse. Till slut ha vi nöjet

<p>RESTAURANG</p> <p>BELE</p> <p>är stans bästa och populäraste lärasfe MATSTÄLLE.</p> <p>—</p> <p>Lämpliga lokaler för FESTILLSTÄLLNINGAR.</p> <p>Tel. 650.</p>	<p>NYA KONDITORIET Tel. 576 (Inneh.: FRIEDR. VAHINGER) Tel. 576 Kungsg. 18 Trollhättan</p> <p>REKOMMENDERAS</p> <p>Förstklassiga tillverkningar av Tårter, Bakverk, Konfektyrer.</p> <p>Besök Julutställningen!</p> <p>Obs. Kaffeservering</p> <p>från "CAFIX" kaffebränningsapparat där varje gäst får sin kaffebeställning särskilt bryggd och själv kan förvisa sig om bryggningsprocedurens hygien.</p> <p>Gynna Nya Konditoriet ty där erhåller Ni alltid det bästa kaffet.</p>	<p>HARALD ANDERSSON Telefon 348</p> <p>Försäljer till platsens lägsta priser i förhållande till kvaliteten</p> <p>ALL SLAGS VED såväl hel som sågad och huggen.</p> <p>ANTRACIT, KOL, KOKS, TRÅKOL samt BRIKETTER</p> <p>Tidsenliga krossnings-, sorterings- o. harpningsverk. Samtliga varor dubbelharpade. Hemkörning ombesörjes.</p>
--	---	--



Stopp!

Kafé "JAVA"

måste vi besöka, där få
vi alltid gott kaffe,
smörgåsar, vienerbröd
m. m., m. m.

Tel. 721.

Kungsg. 51.

Våra

Kläder

Äro både i passform,
tillverkning o. kvalitet
av högsta klass. Pri-
serna äro absolut de
lägsta.

Olssons
Herreklipping

Tel. 425. Kungsgat. 26.
TROLLHÄTTAN.



Gå till

Nya Skomagasinet

Kungsgatan 26

och gör *Edra Julinköp av*

Skodon, Galoscher o. Bottiner

Dam- och Herrdamasker, Tofflor
m. m., m. m. Alltid nya varor till
lägsta priser.

Nya Skomagasinet

Trollhättan.

Telefon 610.

önska Er en God Jul med många, många klappar samt ett Gott Nytt År, som vi hoppas skall bli lyckosamt för både Er och oss.

Kungsgatans historia

Genom att signaturen med enastående energi under årtal har undersökt alla tillgängliga gamla källor i Sveriges olika arkiv har det nu lyckats att i samråd med en här i staden mycket känd fornforskare åstadkomma det huvudsakliga materialet för att kunna skriva Kungsgatans historia. De senaste data och händelser har det dock gått lättare att få fram enär signaturen för att vara sanningsenlig helt enkelt knyckte detta ur våra nyare uppslagsböcker,

Enligt vad hävderna berätta skall således vår Kungsgata vara den första Kungsgatan i Sverige. Den blev nämligen döpt av ingen mindre än riksföreståndare Karl Knutsson, som därför att han ej själv fick kungatiteln, tyckte att han kunde vara liberal och ge bort den. Och som vår nu så berömda Kungsgata redan då var en grann gata, var det ju ganska naturligt att sedan Karl Knutsson sett gatan han ej alls skulle tveka i valet mellan vår gata och eventuella konkurrenter.

Vi gör nu ett litet hopp tillbaka i tiden, anno 1527. Då var ju Gustaf Wasa kung i Sverige och, allt fortfarande enligt krönikan, efter det Västerås riksdag var avslutad var konungen så trött och uppsliten att han beslöt rekreera sig. Han styrde då färden, helt naturligt förresten, till de redan då för sin skönhet beryktade Trollhättefallen, vars vilda storslagenhet i hög grad lär ha imponerat och förtjust honom. På Kungsgatan, då som nu platsens förnämsta gata, dukades det i det fria för konungen och hans hovfolk, älgar stektes hela på spett (kungen hade skjutit några stycken strax bortom fallen), mat och drycker inmundigades i stora mängder, allt under gemytligt støj och glam. Festen slöts ej förrän långt fram på natten, då konungen och hans folk gjorde uppbrott för att på hästryggen fortsätta resan till Göteborg.

<p>Jul- och Nyårs= Tårter samt alla sorters MARZIPANVAROR beställes förmånligast i <i>Svea Conditori</i> Telefon 378. Telefon 378. Kungsgatan 20.</p>	<p>När Ederl bo Ni sätta vill Nybergs möbler hör därtill. Möbler utan vank och brist kan Ni köpa där förvisst. Gör ett besök i <i>Nybergs Eftr.</i> Möbelaffär Telefon 135.</p>	<p>Grammofoner och Skivor! Musikinstrument av alle slag. Banjos av Levins välkänt goda fabrikat. All- tid färska strängar. Delar och tillbehör. Tapeter! Bårder och guldlistor. Stor sortering i allt. Trollhättans Musikaffär E. THALEN Kungsg. 13. Tel. 142.</p>
--	---	--

Mycket mer om vår Kungsgata har signaturen sett i arkivens gamla luntor, men som utrymmet är begränsat, får väl det skrivna vara nog för denna gång. Underlåtas kan dock ej att omtala vad en av våra nyare uppslagsböcker har att säga om Kungsgatan i vår goda stad.

Bland de vackraste gatorna i vårt avlånga land, intar onekligen Kungsgatan i Trollhättan en rangplats. Den prydes av praktfulla lindar och grönskande rabatter, vita, skinande hus stå som soldater på vakt vid sidan av gatan. Allt där andas ljus, värme och trevnad, en vacker gata, där endast goda och lyckliga människor kunna bygga och bo.

Så långt uppslagsbokens kanske alltför vackra utgjutelser. Men, handen på hjärtat, ärade läsare, är det inte nästan som om det vore i närheten av sanningen?

Trollhätte-Historier

Gamle trollhättepojken Emanuel, vilken själv tror sig vara en Herkules, berättar för gubbarna i laget under frukostrasten. Det var för några år sen. Jag hade varit uppe till bolaget och köpt mej några liter och jag hade tatt mej några jamare och skulle just gå in på ett kafé på Kungsgata då jag tyckte att folk titta på mej så konstigt. Jag såg efter om jag hade lortat ner mej eller om byxera hade gått i sönder, men det var allt ålrajt. Då tog jag mej med hanna bak ryggen och va tror i det var som hade hoppat upp och nöpet sej fast där? Jo, det var en polis.

Bra parerat. Calle Neck möter Fridén, glad och god, en vacker vårdag på Kungsgatan, stannar och hälsar, men tycker att det just inte är nå'n glädje att hälsa på honom när han är så full. Varpå Friden svarar, att det hade gått fullkomligt lika bra om du bara hade gjort en kalle neck.

En riktigt varm förmiddag skulle Carl hjälpa sin far att såga ved. Vedboden låg i ganska obehaglig närhet av ett annat uthus som i värmen spred en allt annat än behaglig doft. Carl rynkade näsan och sade: Det var tusan vad det luktar illa far. Vartill far gemälde: Då skulle du varit med i möras, då ja va ena te å lokta.

<p>BOUSTEDTS Handelsträdgård och Flora Blomsterhandel Inneh.: Åke Boustedt Kungsg. 21. Tel. 283.</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>Årstidens Blommor och Kruk- växter, Plantor, Frö och Grön- saker, Frukter m. m. 1:sta klass binderi. Särskilt framhålls för Julen våra Gravkransar i rikli- gaste sortering på platsen.</p>	<p><i>Förtening</i></p> <p>av kopparkärl med rent eng. tenn utföres bäst hos</p> <p>I. PRIM Koppar-, Bleck- och Plåtslageri</p> <p>Telefon 249.</p>	<p></p> <p>Kungsgatans populäraste affär är</p> <p>Direkt</p> <p>Dit gå vil Kungsgatan 63</p> <p>Tel. 559.</p>
--	--	--

Kungsgatans Orakel

har förbarmat sig över vår tids frågande mänsklighet och därför på sitt eget lilla sätt, besvarat en mängd frågor som kommit oss tillhanda.

Fråga: Hur skall jag kunna råda bot för min pigas porslinskrossning? - Fru Mia.

Svar: Avskeda pigan och sköt disken själv.

Fråga: Var skall jag nu om kvällarna, sedan Javas kiosk kommit bort, kunna få köpa färska huvudstadstidningar. - Ständig lösnummerköpare.

Svar: En lätt fråga att besvara. Gå till B. J:s Pressbyråkiosk, den lär vara öppen ibland eller till ynglingarna i hörnet av Österlång- och Torggatorna, men då får Ni passa på, ty de äro borta när det regnar, är kallt eller blåser litet. Slutligen kan Ni ju gå på Stadt om Ni önskar betala en femöring mer för tidningen; risken för detta är dock minimal ty Stadt brukar för det mesta ha slutsålt, på sina tidningar.

Fråga: Vilket är det bästa medlet för bibehållandet av slankhet? - Eva. Svar: Alternativ I: Låt bli att äta. Alternativ II :Ät mera frukt och grönsaker och köp det hos....Det var så sant ingen gratisreklam... Förresten kan Ni nog själv fortsättningen.

Fråga: Jag har sedan två månader tillbaka sällskapat med världens vackraste flicka. Kan jag giva henne en julklapp och i så fall, vad bör jag giva henne? - Acke Svar: Visst kan Ni giva henne både julklapp och annan klapp. Ni och världens vackraste flicka böra gemensamt studera denna tidskrifts annonsspalter, efter detta möter det nog ingen svårighet för Eder att ordna, julklappsköpet.

Fråga.: Vad är kärlek? Mamma säger att det är livets högsta lycka, men pappa säger att det är en lätt övervunnen barnsjukdom, själv vet jag ingenting. - Lisa, 13år. Svar: Tja, man skulle ju kunna svara att kärleken är för livet vad saltet är för ägget och löken för biffsteken, det så att säga sätter piff på det hela. Förresten kunna vi nog hålla med både Lisas mamma och pappa i denna sak. Skalder, författare och dylikt folk hålla emeller-

Gör ett besök

och

övertyga Eder själv!

Våra oerhört låga priser på Herrkostymer, Ullstrar, Paletäer, Goss* o. Yng* lingakläder. Herreklipping o. Arbets* kläder ger Eder ett gott utbyte genom köp i

Engelska Skrädderiet

Många Goda Uppslag

för

Julkappsinköp

gives vid ett besök i vår affär just nu. Vi exponera en massa varor på ett lätt åskådligt sätt. Priserna passa alla.

Förlovningsringar

Vackra modeller.

Pris 15—50 kr.

Markéns Guldsmeds-

Kungsgatan *affär* Telefon 660
Vid Drottningtorget



Silkekragsyddare för herrar 1,25 pr st. Herrstrumpor i extra prime hellyllekaal, vita, 1.—kr. paret. Svarta damstrumpor, eng. hellylle, med söm, 1,85 paret. Grå damstrumpor i prima hellylle, obet. fel. 1,90. Kulörta damkalsonger, plyschorad insida, 1,75 paret. Flanellnattlinnen och -nattskjortor 3,50 st. Barnkalsonger i triå från 50 öre paret. Damunderkjol i grå trikåstickning 1,85 st., m. m., m. m. Ävenså utsållas en hel del fabriksklumpar och pronsaker till under de gällande inköpspriserna.

Götaboden

tid styvt på kärleken, dess heliga väsen osv. och som vi ej våga stöta oss med dem, så är nog det bästa svar vi kunna giva lilla Lisa, att vänta och se.

Frågor: Varför köpte inte postverket Erikssonska fastigheten? Varför är belysningen på Kungsgatan placerad uti allen? Varför går klaffbron upp, när båten som skall passera, ej alls, är i närheten? Varför var brandstyrelsen emot att brandchefen, skulle få litet bättre betalt? Varför är dåliga gator och dålig belysning på EgnaHem? Svar: Därför att praktiskt och intelligent folk skall, ha något att bli förbaskade över.

Frågor: Varför regnar det så mycket nu för tiden? Varför blev inte hr Dahl riksdagsman? Varför sa Strindberg, att det är synd om människorna? Svar: Därför att dumma personer, skola ha något att fråga om.

Ville

Ville kom med spänstig gång och någonting i blicken som kom mig att ana, att något ovanligt och stort var å färde. »God dag, Ville», sade jag, »vart skall du bära hän en sådan här vacker sommar dag». »Jag», deklamerade Ville, »skall ut och löga mig i havets salta bölja, som sen skall jag vysja mig till ro, till ro». »Hm», sade jag. »Skall du kanske gå ner till älven för att bada?» »Stämmer», sa Ville, »Jag skall för första gången i mitt liv besöka Trollhättans nyuppförda kallbadhus. Det skall förresten bli riktigt roligt att där få uppliva gamla ungdomsminnen att få dyka från kandidaten och magistern», fortsatte, Ville. »Du skulle, se mig dyka», utropade han entusiastiskt. »Tja, varför inte», svarade, jag. »Men har du tid», undrade Ville. »Nog kan jag offra, litet av min tid för dig, gamle vän», replikerade jag. »Men du bör inte alls låta mig hindra dig» framhärdatte Ville. »Nog om detta, jag följer dig» avbröt jag. Samtalet tystnade. Vi roddes över älven och stodo inom kort innanför kallbadhusets väggar.

»Tror du det är kallt i vattnet», frågade Ville. »Det kan det väl knappast vara, som solen har bränt hela dagen», svarade jag. »Jag skulle själv inte ha ett dugg emot ett dopp i

denna tropiska värme, men jag kommer direkt från middagen, har förresten inga simbyxor med, så det får väl vara till litet längre fram i sommar, men du, Ville, kommer säkert att med dina dykningar och simkonster bereda mig en riktig högtidsstund», fortsatte jag litet ironiskt. »Jag tror jag först doppar mig i den grunda bassängen», tyckte Ville. »Visst inte», svarade jag, »här ha vi nyckeln till magistern, det blir nog bäst att du dyker direkt därifrån, du kommer fortare i vattnet på det viset», tröstade jag. »Ja, men det är visst över tio år sedan jag sist hoppade från magistern», menade Ville fundersamt. »Vanan sitter nog i. Seså, stå inte där och sjåpa dig nu.» tyckte jag. Ville gick långsamt, liksom en gammal man, vilken är bruten och trött på livet, uppför stegen. »Härlig utsikt härifrån», sade jag, när vi från den svikten, som simmare och dylikt folk plär kalla magistern, skådade ut över land och vatten.

Ville hade blivit så märkvärdigt tyst, han bröt tystnaden med att säga: »Nej, vet du vad jag tror ändå jag går i vattnet från den grunda bassängen, vattnet är bestämt kallt, och jag tror jag har lätt att få kramp». »Gör som du vill», svarade jag med en viss skärpa i rösten, »jag går emellertid härifrån nu, har sett nog av dina dykningar och simkonster.» Jag vände mig stolt om och började nedklättringen. »Men du skriver väl inte om det här i tidningen», skrek Ville. »Det har jag inte tänkt på, men det var ju ingen dum ide, jag tror, mig bestämt kunna få fram en liten artikel om folk som har en nästan sjuklig rädsla för allt vad vatten och bad heter.» svarade jag med hånfull anstrykning min f.d. vän Ville. Men, vad nu då, jag kunde knappast tro mina ögon. Den rackarn till Ville hade totalt lurat mig. Jag såg honom ta en snabb sats, samt göra en dykning så flott och elegant, att jag ej sett maken sedan olympiska hopptävlingarna i Stockholm 1912. När Ville kom i vattnet demonstrerade han för mig alla olika sorters simsätt samt avslutade det hela med konstsim. Men det sista såg jag bara som hastigast, ty upprörd i min själ över så mycken falskhet, var jag redan på väg ut från badhuset.

<p>När</p> <h1>Radio=</h1> <p>apparaten</p> <p>eller Hörtelefonerna krånglar, inlämna dem omedelbart till LUND- QVISTS ELEKTRISKA för reparation, sedan blir det toner i den.</p>	<p>Björnberg & Hansons Eftr. <small>(A. Hallonqvist)</small> Kungsg. 12 Trollhättan Telefon 213</p> <p>försäljer till lägsta priser:</p> <p>Specerier, Delikatesser, Kon- server och Färska Frukter. Nyrostat Kaffe i utsökta kvalitéer och blandningar.</p> <p><i>Prima varor. Reel behandling. Varorna hemsändas.</i></p>	<p>Innan Ni köper</p> <p>Edra</p> <p>Julpresenten</p> <p>se först vad vi ha att erbjuda Eder!</p> <p><u>Slöjdmagasinet</u> Kungsgatan 15.</p>
--	---	--

Barndoms- och ungdomsminnen

Artikeln är skriven år 1953

Av Karl Eriksson

I mitt barndomshem intill Lunnen brukade mina föräldrar de första åren de bodde där alltid ha en gris som uppföddes, slaktades och till största delen försåldes på hösten, för att på våren köpa en ny att föda upp och sälja. Samtidigt hade de ett tiotal höns. Men så hände det ett år att en nära fullvuxen gris dog och måste nedgrävas. Ingen försäkring fanns att få någon hjälp av. Så beslöt de att stoppa grisuppfödningen och i stället ägna sig mera åt hönskötsel, ty som far uttryckte det, dog en höna, så var ju förlusten ringa mot att mista en nära slaktfärdig gris. Följden blev att de lade an på uppfödning av höns och ankor i stället. Även tog de emot ruvägg från andra hönsägare, som hade Leghornshöns, som ju är dåliga ruvare, till kläckning. Särskilt minns jag bryggare Hogmans, som då nyligen flyttat till Trollhättan och öppnat bryggerirörelse i det gamla magasinet bakom Th. Nilssons musikaffär, där nu Eskilstunaboden är belägen. Han kom upp en kväll till oss med 13 ägg för att få köpa en ruvhöna, men som de inte fått i ordning någon bod ännu ville han att vi skulle sköta om alltsammans åt honom. Det blev 11 kycklingar så ha vart storbelåten. Hur det sedan blev med hans hönseri vet jag inte så noga, de flyttade ju sedan inom några år till Koster eller Strömstad.

Ett attentat i ankdammen

Men låt oss gå tillbaka till Hjulksvarn. Medan mjölmagasinet stod kvar och var i bruk, fick vi mycket spillsäd och sopmjöl, som arbetarna där kom till oss med. Innanför detta magasin, åt skogen till, fanns en liten damm vari våra ankor hade sitt tillhåll. Dammen låg inte på vår tomt utan strax utanför denna. En höst hade vi nio halv vuxna ankungar som låg i dammen; då en pojke med en bössa knallade på och sköt ihjäl en del och sårade en del av dem. Endast en anka undkom oskadd. Troligen trodde han att det var änder som låg där. Men så kom mor och jag hem och fick se förödelserna och blev storligen förfärad. Det blev ett problem vad vi skulle göra av alla dessa i en hast. Men av en händelse kom Prinse-Lina hem till oss i ett ärende och hon var ju van vid både det ena och det andra, så hon tog hand om dem, slaktade de sårade, gjorde dem i ordning och gick till Krönleins med dem, där hon var bekant förut som leverantör av fjäderfå och de tog emot allesammans. Den överlevande, som sörjde sina kamrater så att hon slutade äta, vadan även denna måste slaktas några dagar senare. Pojken kom några dagar efteråt och talade om att det var han som var gärningsmannen, men han var vid tillfället berusad, så han hade inte reflekterat på att inte de andra flugit upp då han sköt den första av änderna, som han i första ögonblicket tog för givet att det var.



Nöjeslivet i Trollhättan är inget nytt fenomen utan har gamla anor.

Kanalторget plats för cirkus och tivoli

På Barkebacken, numera Kanalторget, var det i min barndom ett rörligt liv. Cirkus, menageri, karuseller och allehanda nöjesanordningar förekom allt som oftast. Särskilt minns jag Jules Tivoli med sitt stora Orkestrion, som ju skulle ersätta 30 mans blåsorkester med både trummor och även andra slaginstrument. Detta tivoli kom tillbaka många gånger, de senaste gångerna uppsattes detta tivoli invid dåvarande BJ:s stenkross i närheten av Djupebäck, där en del av Bengtssons brädgårdar senare kom att byggas. Detta orkesterverk hördes vida omkring. Det var placerat på en särskild vagn. Allt drevs av eget elektricitetsverk, som i sin tur drevs av en fotogenlokomobil, även den på hjul. Men jag behöver kanske inte närmare gå in på beskrivningen av instrumentet, ty jag tycker mig minnas att det varit med Jules Tivoli även på någon Barnens Dags-fest eller marknadsfest på senare tid. En av de melodier jag mest kommer ihåg från detta instrument var "Persisk marknad", som jag tyckte särskilt mycket om.

Men tillbaka till Barkebacken. Många äldre trollhättebor minns nog de många små ekor och roddbåtar som var placerade i den mad som kallades "Andreases mad", intill Barkebacken, vid nuvarande överroddkuren till kallbadhuset. En liten träbro förde över inloppet till denna mad, där farkosterna låg väl skyddade för svallvågorna från passerande ångbåtar. Gamle båtbyggaren Eriksson strax intill stod invid sitt lilla låga virkesskjul och arbetade på sina ekor och båtar.

Ett litet minne från denna plats. Där tvärgatan går ihop med kanalvägen i en brant sluttning, var en kväll med svår halka, min mor och jag på hemväg och som vi gick arm i arm för att stödja varandra, gjorde vi utan att släppa varandra en halvomvändning och satte oss båda på ändan. Vi kunde inte annat än skratta, då vi tänkte på hur komiskt det sett ut om någon fått se oss då, hur vi arm i arm vände oss till hälften och satte oss så fint som helst.

En olycklig karusellfärd

Ännu ett minne från Barkebackens nöjesliv. Jag var då en liten parvel och skulle i en äldre halvbroders sällskap åka karusell och skulle sitta i hans knä. Det gick inte så värst lång stund förrän jag kräktes i hans knä, så hans byxor måste tvättas då vi kom hem. Sedan dess har jag aldrig tålt att åka runt på något sätt.

Även något längre norrut efter kanalvägen, strax norr om järnvägsbron var en förvaringsplats, där småbåtar och ekor kunde ligga väl skyddade för svallvågorna. Det var Hjul-kvarnsbäckens utlopp i kanalen. Ända fram mot sjöspårets banvall kunde man ro vissa tider då vattnet var högt. Men när senare vass börjat växa upp där, syntes båtar och ekorna knappast, ty då låg de nästan gömda av vassens rika flora. På gamla fotografier och vykort kan man ännu se den lilla bro som låg över bäckens utlopp i kanalen.

Men nu lämnar vi denna del av berättelsen och förflyttar oss litet längre fram i tiden. Vid Garvaregatan där nu det höga planket med skylten Nejman Exportaffär är beläget, var i min ungdom ett vanligt lågt trästaket utmed gatan, och på gården framför det gamla trähuset med två skorstenar, i vilket f. ö. Blinde Konrad en tid bodde, låg ett lapp-läger förlagt med kåtor, lappar och renar. De var ute och körde omkring på gatorna om dagarna och på kvällarna tog emot besökande som mot avgift ville beskåda lapparnas bohag och deras arbeten av horn och ben osv. En av kvällarna var en konsert anordnad i Metodistkyrkan där tal, sång och musik förekom. En lappflicka i nationaldräkt sjöng en förtjusande vacker sång, vari hon tolkade sin hembygds kärlek, att hur vackert det än må vara i övriga Sverige, var ändå Lappland det bästa och käraste för dem däruppe.

I början av min ungdom var jag med min far ute lite varstans och målade. På ett av de ställen, vi var, hette Åker eller Åkra och ägdes av en fabrikör Dahlberg, var beläget i skogen ovanför Vårvik och stod obebott på grund av ombyggnad. Ny ladugård höll "Janne i garveriet" på att timra upp. Alla dessa hus skulle nu rödmålas med vita knutar och fönster.

Nybyggarverksamhet för en pastor

Far min och jag tyckte att detta ställe skulle passa synnerligen bra för en viss pastor B, som då en tid varit anställd i en av stadens frikyrkor. Denna familj hade många små barn, som det skulle vara skönt för, att få bo härute på landet. Som stället dessutom innehöll mellan 2-3 tunnland jord, kunde de ha gris och höns och även senare en ko.

Men all jorden låg i träda, så mycket arbete fordrades för att få ordning på det hela. Men familjen i fråga blev hjärtans glad när jag kom och berättade om fyndet jag gjort och det fordrades inte lång betänketid innan de var redo att hyra det forna torpet. Herr B och jag hjälptes åt, då målningen var färdig, med att hacka sönder plogvältorna för att få sätta lite tidig potatis. Tiden var ju tämligen långt framskriden på sommaren, ty detta var ju vid midsommartiden eller strax före, men som det var fin sandjord och lämplig väderlek, blev det ändå en bra skörd första året.

På hösten efter potatisskörden hyrde han en häst och plöjde så upp hela åkerjorden. Kan nämna att han var van vid jordbruksgöromål ända sedan barndomen. När han följande vår sått i till grönfoder på förslag av en fröfirma i Göteborg, så sade andra jordbrukare där på trakten, att den prästen måste inte vara klok, som sått blommor på största delen av jorden. Men när han sedan skulle skörda det han sått, en grönfoderskörd så tät och vacker, så han med svårighet kom in med lien, då blev det annat ljud i skällan. Sedan hässjades alltsammans på störar och hässjelinor. Således blev han så att säga en föregångsman där på trakten. Kon, som han den hösten köpt, blev fet och frodig av det kraftiga fodret från att förut varit mager och givit litet mjölk. När jag hjälpte honom med skurning och rengöringen inomhus, innan familjen skulle flytta in första sommaren fick jag av brovakten Svenssons i Sköttla (närmaste grannen) namnet "Prästens piga", ett namn jag fick behålla hela tiden jag var däruppe. Han hade nämligen en gång gått förbi då jag höll på som bäst med skurningen av verandan.

Ett knivöverfall av misstag

Under den tiden jag var hos pastor B fick jag ofta låna hans gångbiljett för att passera banan och järnvägsbron. En mörk och ruskig höstkväll mötte jag just i kurvan, där nu Stribis fabriker ligger, en rätt ung man som med dragen kniv rusar fram från sitt gömställe invid banvallen och hotade mig med orden. "Nu din f-e usling skall du döden dö. Jag har legat här och skulle passa dej när du kom." Jag måste upprepa gånger förklara för honom, att jag inte var den person som han troligen förväxlade mig med. Och på hans fråga om jag inte var den och den fick han omsider klart för sig sitt misstag, när jag omtalat vad jag hette och att jag bodde vid Hjulksvarnelund. Han var mycket ångerfull och bad att jag för all del skulle lova att inte anmäla honom, ty antagligen var han en smula berusad samt troligen var det något av svartsjuka det gällde. Nog blev ja inte så litet darrande i knäveckan just då, inget folk i närheten, ingen bebyggelse och därtill kolsvart nattmörker. Men, som sagt, kom jag från detta äventyr helskinnad.

Nattvakt

Om min tid som nattvakt här i staden har flera av mina bekanta bett mig berätta en del av de många intressanta händelser som då inträffade. Men av två orsaker vill jag inte skrift uttala mig om detta, men i helt privata sällskap kan jag ibland berätta därom. Så att jag hellre vill hålla mig till de mera nöjsamma inslaget i händelserna. Vid denna tid,

år 1917-1922, fanns här i stan ett lite sällskap av unga män, söner av rika och förnäma föräldrar, som levde livet leende som man brukar säga. De hade sitt tillhåll på Stads-hotellet till bortåt tvåtiden på natten, och när de sedan skulle ge sig av på hemhållet, så brukade det bli ett leverne på gatorna så det stod härliga till. Särskilt Valborgsmässoaftnarna slog rekord i uppsluppenhet och upptåg. Där detta sällskap drog fram genom gatorna överallt i centrala staden kännetecknades dess framfart av stegar, anbragta på de mest otänkbara ställen, trädgårdsgrindar och trädgårdsstolar upphissade i flaggstängerna och all löst de kunde komma över upp hissades eller lades upp på taken av små vedbodas eller andra små bodas. En av dessa aftnar kom jag gående på min rond upp emot BJ-station och då var såväl körbanan som trottoaren spärrad av en lång brandstege mellan Bengtssons brädgård och det träräcke som då fanns vid sidan av trottoaren. Jag orkade själv inte flytta undan den utan måste be polisen följa med mig upp sedan på nästa rond. Framför stationshuset var två av bänkarna utflyttade mitt i spåret. De blev ett tungt arbete för mig at ensam bära upp dem på planen igen. Men som tur var så gick inga tåg nattetid under och efter första världskriget. Ja detta var den dåtida ungdomens nöjesliv som tog sig sådana uttryck.

En av de unga herrarna i detta sällskap, vi kan ju kalla honom hr K, var ovanligt generös mot mig. Om nätterna stod han många gånger, ibland ensam, ibland med någon av sina kamrater och väntade på att jag skulle komma på min rond och låsa upp porten, då han för det mesta glömt portnyckeln. Och varje gång tog han upp en näve pengar ur byxfickan, tog tag i min hand och lade innehållet i den utan att titta på pengarna. En del gånger kanske det bara blev någon femtioöring i småmynt, men andra gånger kunde det vara bortåt 5 kronor eller så.

Ett intressant skådespel blev jag vittne till en efternatt på sommaren. Det hade börjat ljusna och när jag på min rond på Föreningsgatan gick förbi Stenssons charkuteri (numera J. A:s Livsmedel) fick jag se två stora råttor promenera efter varandra på de grova belysningskablar som då för tiden var placerade på de ledningsstolpar som stod nästan mitt i trottoaren. I det samma kom en av poliskonstaplarna, som jag gjorde uppmärksam på saken. Vi stod sedan en stund och undrade, när de kom till korsningen av ledningarna, vilken väg de skulle välja. Men de var nog ganska hemmastadda, ty de fortsatte rakt ner mot Arbetareföreningens magasin där försvann ur vår åsyn.

Stallbacka och Malöga

Av Lars Myrén

Om namnet Malöga kan man läsa i ortnamnskommitténs utredning från år 1906 att namnet är känt sedan år 1334. Malöga bildade redan under medeltiden dessutom egen socken i Väne härad, men socknen försvann sedan under reformationen. Delar av den gamla Malöga by bildade senare egendomen Älvstad.

Malöga Kassaregården har troligen fått sitt namn efter det gamla västgötska dialektordet "karsare" som betydde gårdfarihandlare. Namnet Persgårderna kommer från Per Tohlsson som levde på gården 1681-1714. Malögagårdarna och även Stallbacka brändes och skövlades av danskarna under Nordiska sjuårskriget 1564, Brännefejden 1612 och under Gyldenlöwefejden 1676.

Stallbacka var under medeltiden kronoegendom och platsen för stallarna till slottet Ekholm. Rasmus Ludvigsson skriver på sin kartskiss från 1550-talet om "Stallbacka, som varit ladugård till Ekholmen". Gustav II Adolf donerar Stallbacka till Lennart Torstensson i januari 1620. År 1696 blev Stallbacka rustningsstom under Västgöta kavalleri och häradsskrivareboställe.

År 1718 skriver Christoffer Polhem, en av våra verkligt stora tekniker, till kung Karl XII med en önskan att få disponera Stallbacka Gård under den tid när han inleder arbetet med slussbyggnad i våra trakter. Byggnadsarbetet avbryts ju tyvärr senare samma år då kungen stupar i Norge. Gården indrogs till statsverket år 1869. Under 1910-talet revs Stallbacka gård och där anlades Cyanidverket.



På 1892 års karta syns gården Stallbacka, Malöga by och gården Elfstad. Dessutom finns Slottsön, där slottet Ekholm för länge sedan låg och Ladugården där idag Överby köpcentrum ligger.

Exploateringen av Stallbacka och Malöga

Av Lars Myrén

I mars månad år 1910 började Olidestationen vid Trollhättefallen att leverera elkraft med en effekt av 40 MW. Kraftstationen byggdes ut successivt och år 1921 levererades hela 111 MW. Detta tillsammans med att kraftöverföring inte var så enkelt vid denna tid gjorde att det blev naturligt att försöka anlägga industrier i Trollhättan med ett stort behov av elkraft.

Kungliga Vattenfallsstyrelsen ägde också markområden vid Stallbacka gård och Malöga Persgården och försökte därför att där få till stånd etablering av industrier, som förbrukade mycket elkraft.

Trollhättans Elektriska masugn

Trollhättans elektriska masugn, även kallad Järnkontoets försöksverk, med en elektrisk masugn för 2000 kW, anlades år 1909-10 på statens industriområde vid Stallbacka. Järnkontoet bekostade för att till svenska järnhanteringsens nytta slutgiltigt utexperimentera den av ingenjörerna Grönwall, Lindblad och Stålhane uppfunna metoden för tillverkning av tackjärn i elektrisk ugn. Sedan Järnkontoet slutfört sina försök, inköptes verket 1913 av det för ändamålet bildade AB Trollhättans elektriska masugn, vars aktiekapital var 400 000 kr. År 1917 byggdes ännu en ugn, för 3000 kW. Den elektriska energin levererades från Trollhätte kraftverk.

Wargöns AB köpte år 1929 företaget från Strömsnäs Järnverks AB i Degerfors. Tillverkning av järnlegeringar och eldfast sten blev nya produkter. Även kromlegeringar började tillverkas. Företaget hade vid denna tid knappt 100 anställda.

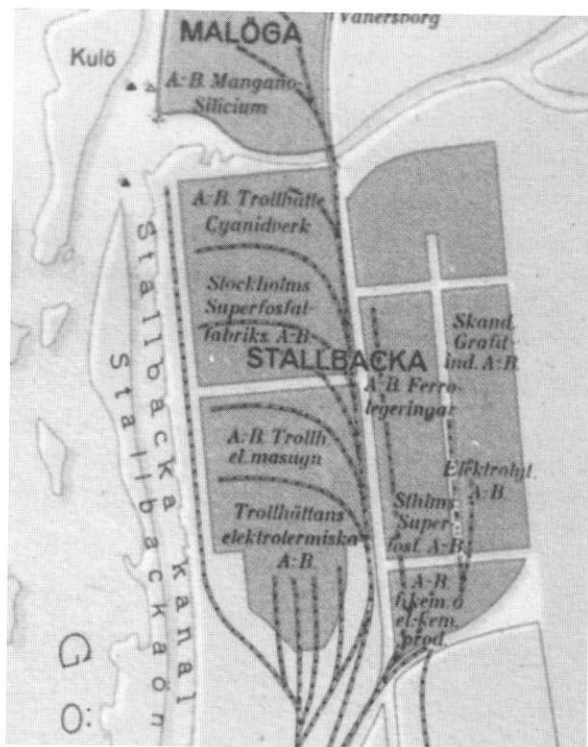
Trollhättans Elektrotermiska AB

År 1910 startade också Elektrotermiska. Produktionen bestod av förädling av bly och zinkmaterial. Elektrotermiska var år 1916 den största industrin på Stallbacka och hade då 340 anställda. Produkterna var finzink och raffinadbly i tackor. Senare under 1910-talet började även tillverkning av koppar, som dock lades ner efter några år. Verksamheten klingade av under 20-talet och antalet anställda minskade till 120 under år 1925 och verksamheten upphörde i huvudsak år 1935. Viss verksamhet bedrevs dock under krigsåren. År 1947 såldes anläggningen till Wargöns AB.

Wargöns AB

Wargön som nu ägde både Trollhättans Elektriska masugn och Elektrotermiska, som låg intill varandra, utvecklade ferrokromtillverkningen vidare med nya anläggningar och år

Stallbacka- och Malögeområdet år 1922 då industrietableringen redan är mycket omfattande. Det första var Järnkontolets försöksverk eller som det senare hette AB Trollhättans elektriska masugn. Stallbacka gård låg där Cyanidverket senare byggdes.



1960 var antalet anställda cirka 200. Några år senare såldes anläggningarna till AB Ferrolegeringar, som ju låg på andra sidan Stallbackavägen.

AB Ferrolegeringar

Ferrolegeringar startade sin verksamhet i Trollhättan år 1912 för tillverkning av ferrokrom. Senare under 1910-talet började också tillverkning av ferromangan och kiselaluminium. En kraftig expansion skedde under 1920-talet med huvudprodukten lågkolhaltig ferrokrom, som var en viktig råvara för framställning av rostfritt stål. Antalet anställda var 150 under år 1928. På 30-talet arrenderades och senare köptes Mangano-Siliciums anläggningar för produktion av ferromolybden, ferrowolfram och vanadin. Olaussons smältverk köptes år 1943 av Ferro och där byggdes en fabrik för tillverkning av kromalun. Ferrolegeringar hade under 60-talet mer än 600 anställda.

Stockholms Superfosfat Fabriks AB

Fosfatbolaget började sin verksamhet i Trollhättan år 1915 med uppförandet av en fabrik för tillverkning av ammoniumperklorat. Kalciumkarbidfabriken började byggas

år 1917. Platinaverket tillkom på 1920-talet. Klordioxid som var en biprodukt i kloratfabriken fick också en stor marknad inom området blekning av papper. År 1954 tillbyggdes kloratfabriken och under året hade bolaget mer än 200 anställda. Ytterligare tillbyggnad av kloratfabriken gjordes år 1982.

AB Trollhättans Cyanidverk

Fabriken grundades år 1916 och hade som huvudprodukter cyanidväte, kiseljärn, blodlutsalt och pottaska. Antalet anställda var 50 under år 1918. Företaget upphörde år 1922 och verkställande direktör var Lars Yngström.

AB för Kemisk och Elektrokemisk produktion

Bolaget startade år 1915 och produktionen bestod av röd och gul fosfor för tändsticksindustrin. År 1917 såldes fabriken till AB Förenade Tändsticksfabriker och antalet anställda var cirka 30. På 50-talet hade produktionen utökats med tillverkning av vit fosfor, fosforsyra och fosformetaller och antalet anställda var då cirka 40. Fosforfabriken i Trollhättan, började på grund av sin ålder och sin litenhet bli ett problem. Fabrikstomten var också för liten för att medge utbyggnad. Inför utlöpanget av bolagets kraftkontrakt med Trollhätte kraftverk beslöts därför att flytta tillverkningen till Månsbo. Den stod färdig 1955, då driften i Trollhättan nedlades. AB för Kemisk och Elektrokemisk Produktion fungerade därefter enbart som ett försäljningsbolag för amorf fosfor, fosforsyra och andra fosforprodukter.

Höganäs Billesholms AB

Höganäsbolaget startade 1916 en elektrotermisk anläggning på Stallbacka för kalcinering av antracit. År 1920 nedlades denna tillverkning och i stället påbörjades en fabrikation av kiselkarbid och konstkorund. Den senare tillverkningen överflyttades så småningom till Höganäs, och sedan slutet av 20-talet har enbart kiselkarbid "SICTO" tillverkats i Trollhättan. Årsproduktionen av detta material, som i hårdhet tävlar med diamanten och som har förnämliga eldfasta egenskaper, var ca 2000 ton och produkten användes i Höganäsbolagets egen tillverkning av högeldfasta produkter som slipmedel vid tillverkning av slipskivor, slipduk och slippapper. En viss del av tillverkningen gick på export.

Elektrolytiska AB

År 1915 anlade, ingenjörfirman från New York, Hamilton och Hansell en fabrik vars produkt skulle bli kaliumklorat. Fem år senare hade fabriken 55 anställda och under 20-talet hade fabriken cirka 40 anställda. AB för Kemisk och Elektrokemisk produktion tog över verksamheten år 1940.

Stallbacka - gården som blev industriområde

Artikeln skriven år 1963

Av David Ottervall

Stallbacka, industriområdet strax norr om Trollhättans stad, betraktas med rätta som en anhopning av rök och illaluktande gaser från fabriker med elektrokemiska produkter på tillverkningsprogrammen. Ett halvsekel har förflutit sedan den gamla kronogården förvandlades till ett koncentrat av tung kemisk industri.

Ursprunget till namnet Stallbacka kan härledas till 1300-talet i samband med tillkomsten av Ekholms slott, numera Slottsön i Göta Älv. På den tiden utgjorde Stallbackalan en utbuktning i älven med den strida strömmen som omgav Ekholmen. Denna utbuktning avskildes från fastlandet genom utgrävning av Stallbackakanalen omkring år 1830, vilket gav förbättrade möjligheter för fartygstrafiken, främst för mindre båtar.

Historien berättar, att Kung Håkan efter förlorad strid mot Konung Albrekt d.y. av Mecklenburg blev herre över Västergötland och Göta Älvdal och till dess skydd uppförde en del befästningar invid de gamla färdvägarna, bland annat då på Ekholmen för skydd av Malöga färjeläge, där numera Flygmotor och Saab har sina fabriker. Färjeläget utgjorde förbindelsen mellan Västsverige och Dalsland. Genom sitt läge på ön mitt i de strida strömmarna ägde borgen ett inte föraktligt naturligt skydd.

Hövitsman på Ekholms slott under den första tiden av 1360-talet var riddaren Erik Kettilsson Puke, och slottet blev inom kort residens och säte för fogden inom länet. Vid regenters och ämbetsmäns resor till och från Dal och Norge fick sannolikt Ekholm tjäna som uppehållsort för de resande. Slottet blev i fortsättningen utsatt för många tvister och strider intill början av 1500-talet, då trakten härjades av danskar, som brände och raserade slottet.

Planer på att bygga upp slottet på nytt dryftades men uppgavs. Flera forskning på Ekholmen har gjorts, bl.a. av den kände arkeologen Djurklou år 1869. Trollhättebygdens Fornminnesförening har också företagit grävningar och funnit lämningar efter stenrunder och brända byggnadsrester.

Ekholmen hade förbindelse med fastlandet med stenbroar över älven såväl åt öster som väster. Vattenståndet var på den tiden betydligt lägre än nu. På östra sidan av älven var slottsstallarna förlagda, och därifrån har vi namnet Stallbacka. På västra sidan låg ladugårdarna, som är bakgrunden till namnet Ladugårdsbyn.

Stallbacka var under medeltiden kronoegendom och i mitten av 1500-talet platsen för Naglumssunds kungsgård. Gårdens ägor omfattade ungefär samma område, som förut tjänat Ekholms slotts hushållning, nämligen vissa delar av Stallbacka jämte öarna i älven, även som Malöga och Ladugårdsbyn samt möjligen även Hedeäng. Naglumssunds upp-

gift var att tjäna som avelsgård för ett flertal kronogods men furnerade även olika alster.

Under senare delen av 1500-talet övergick äganderätten till Stallbacka till olika innehavare, bl.a. till den kända Forstenasläkten. Vid 1683 års reduktion drogs Stallbacka in till Kronan och blev förlänt greve Anders Torstensson, men år 1696 tog återigen Kronan hand om gården och använde den till häradsskrivareboställe samt rustningsstom under Västgöta kavalleri. Den siste häradsskrivaren på 1880-talet var Ossian Johansson, vars son innehade jordbruket. Gårdsbyggnaderna var belägna strax söder om Stallbackaån ca 100 meter från Stallbackakanalen på vacker gräsbevuxen mark, omgiven av lövträd, således omedelbart norr om Fosfatbolagets fabriksområde.

Manbyggnadens siste hyresgäst var Fosfatbolaget år 1915 under kloratfabrikens byggnadstid, då bolaget utnyttjade huset till kontor för de tjänstemän, som efter "lärotid" i Månsbo placerades i Trollhättan. Det kanske kan vara av intresse att veta, att dessa, förutom fabrikschefen Arvid Schwanbom, var kamrer Gustaf Svantesson, maskinmästare Axel Ericson och förrådsförvaltare John Detterberg.

Stallbacka industriområde

Stallbackas gräns gick utmed Stallbackaån fram till Dannebacken ned till Hjulquarns området och därifrån ut mot älven och upp efter kanalen. Från gamla BJ:s bangård gick ett järnvägsspår ned till Hjulquarns strandområde, där Strömsbergs kvarn hade ett magasin för kvarnprodukter. När Stallbackaindustrin kom till, förlängdes järnvägsspåret upp till fabrikena.

Under tiden 1910-16, då ombyggnaden av Trollhätte Kanal pågick, ordnades även planläggningen av det nuvarande industriområdet. Inom detta område fanns flera stora sumpmarker, som fylldes med sprängsten från kanalarbetet och under tiden gjordes mätningar i Stallbackaån med tanke på att här utbygga ett hamnområde för industrier utmed den norra delen av Stallbacka. Dessutom planerade man att den under kanalombyggnaden utförda hamnanläggningen vid Stallbackakanalens södra del skulle utsträckas längre norrut. Men av detta blev som vi vet intet.



Under första världskrigets svåra bristår sattes potatis på Fosfatbolagets fabrikstomt men med magert resultat.

En av anledningarna till att den tunga kemiska industrin hamnade i Trollhättan var Vattenfallsstyrelsens önskan att få köpare av kraft vid källan, då transmitteringen av elenergi långa vägar visserligen på sin tid var möjlig men dock kostsam på grund av de stora avstånden till avnämarna och därmed följande förluster.

Pionjärindustrierna på Stallbacka 1913 var Trollhättans Elektriska Masugn, Ferrolegeringar och Trollhättans Elektrotermiska AB. Sedan kom A. Karlssons Metall- och Maskin AB:s Smältverk på den tomt, som sedermera inköptes av Fosfatbolaget (villa "Ensamheten" var detta smältverks kontor). Fosfatbolaget startade 1915 samtidigt med Olaussons Smältverk, det sistnämnda nedlagt 1921 och därefter övertaget av Ferrolegeringar, AB Mangano-Silicium-Ferrolegeringars nuvarande "Mangano" - Cyanidverken - nu Nejmans -, Elektrolytiska AB och AB för Kemisk och Elektrokemisk Produktion, Höganäs-Billesholms AB och Skandinaviska Grafitindustri AB, Salpeterverken, som även planerade ett verk på Stallbackaområdet, nöjde sig med oavslutad grundgrävning på kullen mitt emot "Markis" samt en pampig kontorsbyggnad på Fagerstrandsområdet.

Efter freden vid första världskrigets slut tog det en plötslig ända med en del av de av kriget och konjunkturerna profiterande och i största hast uppkomna industrierna på Stallbacka. Mangano-Silicium och Cyanidverket drabbades först av depressionen och nedlades, sedan följde i samma spår Olaussons Smältverk och så småningom även Karlssons Smältverk och Elektriska Masugnen.

Under senare år har Tändstickstrustens båda företag nedlagts, Elektrotermiska har sålts till Wargöns AB och Höganäsverket har flyttat till Skåne. Snart nog stabiliserades såväl marknadsförhållandena som de ekonomiska förutsättningarna, och av den grupp, som med ett ord kallas Stallbackaindustrin, återstår förutom Fosfatbolaget även Ferrolegeringar, Grafitbolaget och Wargöns AB, varav de två förstnämnda kraftigt expanderat. Till området har på senare år dragits industrier av skiftande art, Nejmans Skrotaffär, Grundbergs Mek. Verkstad, Centralföreningen, bilfirmor och en firma som kläcker ägg!

Den naturliga kommunikationsleden till Stallbackaområdet är Göta Älv med Stallbackakanalen, som bl.a. trafikerar av tonnage med Fosfatbolagets stora råvaror kol, kalksten och salt.

Industrihamnen i södra delen av området, på sin tid byggd av Vattenfall, spelade under tidigare år en större roll än i våra dagar som lossningshamn för råvaror till industrier utan egna kajer.

Stallbacka har även egen järnväg. Den anlades med anknötning från BJ:s järnvägsstation av Trollhätte Kanalverk och övertogs av SJ år 1950. Den gamla järnvägslinjen, trafikerad av imposanta ånglok drevs av staten efter självkostnadsprincipen och hade stickspår till Industrihamnen. Spåren tog slut vid Nejmans, men just i dagarna förlängs linjen upp till Saabs fabriker på Malögaområdet i norr.



Stallbackavägen var i ett miserabelt skick under 1920-talet och gjorde sannerligen skäl för öknamnet "Hålvägen".

När det gäller kommunikationer kommer givetvis Stallbackavägen också in i bilden. Den hade på sin tid herostratisk ryktbarhet tack vare det miserabla skick den efter varje regnskur hamnade i, och öknamnet "Hålvägen" gjorde faktisk skäl för sig. Staden har nu övertagit underhållet av vägen, som permanentats. Det är avsevärda kvantiteter gods till och från industrierna som årligen transporteras på denna väg, som även trafikerades av en busslinje till Saab och Flygmotor.

Arbetslivet

Lugna arbetsförhållanden har under ett 40-tal år varit rådande på Stallbacka industriområde. Så var inte fallet i begynnelsen. Gamla tidningsurklipp från 1918 vet berätta om en storkonflikt med åtföljande strejk och lockout vid de inblandade industrierna, och i denna konflikt spelade dåvarande syndikalister en väsentlig och föga smickrande roll, som t.o.m. vållade de organiserade arbetarna bekymmer.

Industrin företrädades då av Trollhättans Elektrokemiska Arbetsgivareförbund, som numera spelat ut sin roll. I sammanhanget drar man sig till minnes namn som Jakob Forssell, ordförande i förbundet, överingenjör Sven Danieli och ombudsmannen ingenjör Josua Sohlström. Konflikten 1918 gällde prislistorna vid företagen, som de organiserade arbetarna godkände men syndikalisterna förkastat. Konflikten blev långvarig och först efter fyra månaders strejk kunde arbetet den 18 augusti 1918 återupptas, sedan statens förlikningsman vid ett tidigare tillfälle misslyckats med ett medlingsförsök.

Fosfatbolaget hade år 1922 en strejk, som bottnade i en tvist om lossningsackord vid hamnen. Det har sagts att konflikten kunnat undvikas, men man var väl hetare på den

tiden. I samband härmed citerar vi en med svart text på röd botten komponerad affisch med följande lydelse:

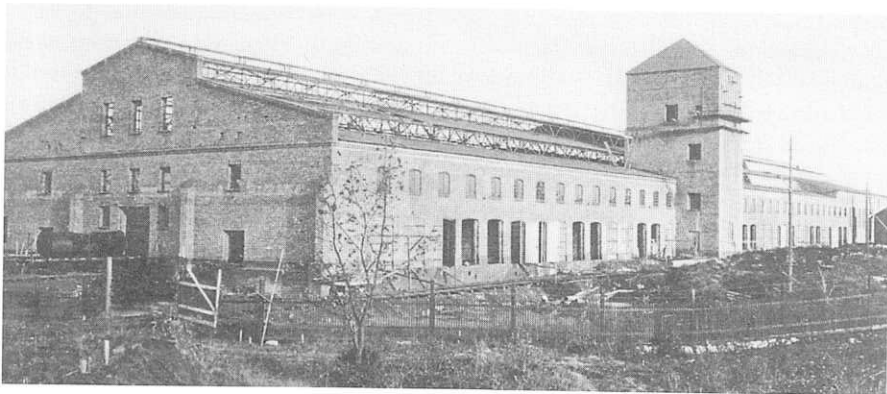
Obs! På grund av att underhandlingen strandat mellan Stockholms Superfosfat Trollhätteverk Stallbacka och samtliga vid nämnda verk anställda arbetare, förklaras allt arbete därstädes i blockad. Och uppmanas en var om sin heder mån arbetare, att ej där söka eller taga anställning tills annorlunda meddelas. Bli ej förrädare! För L S Kommitterade.

Bostads- och försörjningsbekymmer

Stallbackaindustrierna hade till en början besvär med att skaffa bostäder till personalen, om nu inte bilden var så vidsträckt som i våra dagars nöd. Man startade på 20-talet ett särskilt fastighetsbolag - Stallbackaindustrins Bostads AB - i den vällovliga avsikten att söka bemästra situationen med lägenhetsbygge och fastighetsinköp. I nuvarande kvarteret Järven i Trollhättan investerades kapital för ändamålet.

Men det var inte bara bostadsförsörjningen som var ett problem. Livsmedelsbristen under första världskriget var svår med bl.a. underskott t.o.m. på den elementära jordbruksprodukten potatis. I dessa kålrötternas svåra år fann man på att söka sätta potatis på bl.a. Fosfatbolagets fabriksomt och plöjde till den ändan upp några fåror i det allt annat än luckra underlaget. Resultatet blev magert. Till och med sättpotatisen förintades. Det blev sålunda ett tämligen misslyckat projekt, men den goda viljan fanns.

Begynnelseåren präglades av en hausseartad expansion och ljusa tongångar hos industrimän med mera optimism än realism i handlandet. Åren efter kriget 1914-1918 blev en svidande vidräkning med dem, som på Klondykemaner satsat utan täckning. Det blev många och svåra år för de industrier, som med energi och framsynthet lyckades betvinga depressionen till båtнад för dem själva och samhället. Stallbacka av idag har visat sig ha ett betydande värde för landet.



Trollhättans Elektrotermiska AB från söder.

Ferrolegeringar på 60-talet

Av Ingvar Lander (1966)

Frisk satsning och tro på framtiden kännetecknar AB Ferrolegeringars handlande. Just nu realiserar man ett investeringsprogram, som kostar 30 miljoner kronor, varav åtskilliga miljoner läggs ner på anläggningar för att rena avgaserna.

Ingenjör N. G. Lindberg berättar: "AB Ferrolegeringar, eller i dagligt tal enbart Ferro, är ju för trollhätteborna känt som den fabrik på Stallbacka, som ryker mest och värst. Vi vill inte förneka, att vi spyr ut mycket rök genom våra skorstenar, men vi är inte ensamma "rökare" i Trollhättan och trakten däromkring. Det är inte enbart för kråkorna vi eldar. Vi framställer också produkter, som är mer uppskattade än röken, främst ferrokrom, ferromolybden och ferrovanadin samt eloxerade aluminiumdetaljer".

Den svenska metoden

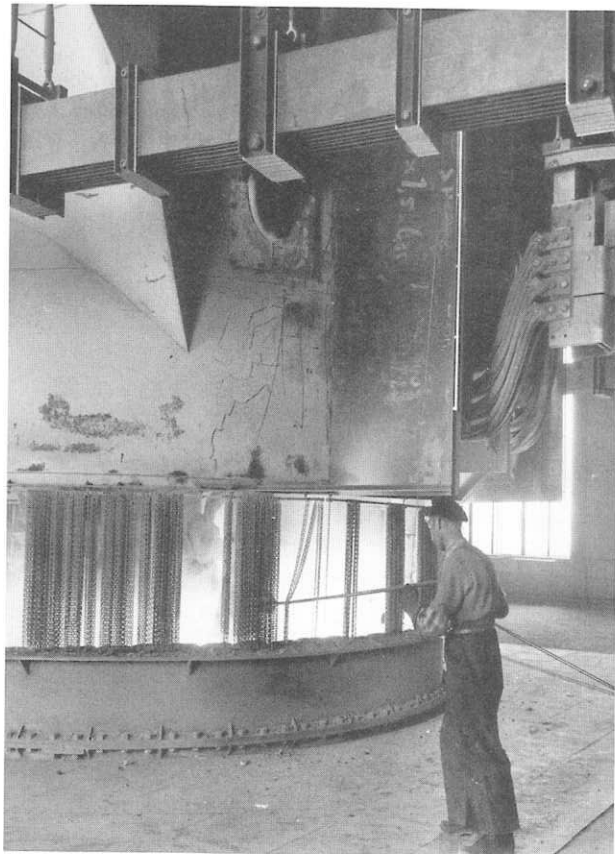
Ferro grundades 1912 av några svenska industrimän, vilka i Trollhättan ämnade starta tillverkning av ferrokrom för export. Företaget kom dock snart på obestånd, som så många andra Stallbackaindustrier på den tiden och övertogs därför efter några år av en tysk malmhandlare som hette Paul Grünfeld. Han insåg de fördelar ett ferrolegeringsverk i Trollhättan erbjöd, nämligen riklig och billig elkraft samt goda transportmöjligheter på den nybyggda kanalen.

Verket byggdes snabbt ut och hade 1916 nio ugnar om vardera 1 000 kW. Slutet av kriget och åren närmast efter blev en svår period för företaget, men nu lades grunden till den senare framgången.

Det rostfria stålet hade upptäckts 1913 i England och Tyskland och här öppnade sig nu ett stort användningsområde för kromlegeringar. Men för framställning av rostfritt stål fordrades en ferrokrom med låg kolhalt, för vilket det ännu inte fanns någon billig framställningsmetod. I Trollhättan utvecklades då omkring år 1922 en metod, som senare kom att bli helt dominerande i världen fram till omkring år 1950 och som mycket riktigt i all facklitteratur kallas "den svenska metoden". Genom sitt tekniska försprång blev Ferro mycket framgångsrikt och var under slutet av 20-talet och under 30-talet Europas ledande tillverkare av lågkolhaltig ferrokrom.

Under det andra världskriget led Ferro svårt genom brist på råmaterial och av stängning från exportmarknaden. I de krigförande länderna växte sig konkurrerande företag starka och erövrade Ferros gamla marknader. Dessutom visade det sig efter kriget, att Ferros tekniska utrustning var föråldrad. Ett nybyggt verk togs i bruk år 1952 och efter något år började man här tillämpa en modernare fransk metod, vilket så småningom visade sig vara mycket lyckosamt. Kapaciteten utvidgades väsentligt år 1960 genom tillkomsten av ytterligare ett nytt verk.

Ugn för tillverkning av kiselkrom. Foto: Sven Stertman



Totalt finns nu sex elektriska smältugnar och den installerade ugnseffekten uppgår till 39 000 kW. För närvarande pågår uppförandet av en ny stor ugn för kiselkromframställning med en effekt av cirka 25 000 kW. Denna ugn beräknas komma i drift under senhösten, men några månader senare kommer en gammal ugn att rivas. Den installerade ugnseffekten kommer därmed att vara cirka 60 000 kW.

År 1935 förvärvades det så kallade Mangano-området på västra sidan om Stallbackavägen och norr om Stallbackaån. Här har bedrivits tillverkning av ferromolybden och ferrovanadin, men denna verksamhet har under de senaste åren etappvis flyttats ned till Ferro-området och den sista etappen genomförs under hösten. De nya anläggningarna ligger i anslutning till den 100 m höga skorsten, som nu är under uppförande. En tidigare omfattande tillverkning av ferrowolfram lades ned för ca tio år sedan.

På Mangano-området finns kvar en anläggning för nedmalning av ferrokrom och andra legeringar och mineral. Denna anläggning har för några år sedan utökats väsentligt.

Omsättning 45 miljoner kronor

Som tidigare nämnts inköptes Ferro för femtio år sedan av en utländsk intressent och sedan dess har företaget varit i familjen Grünfeldts ägo. Ferro ingår nu som en del av en internationell koncern, där de övriga företagen driver legeringstillverkning i Tyskland, England och USA samt krommalmsgruvor i Turkiet och Rhodesia.

Av våra legeringar går ca 50 % på export med England som största avnämare medan däremot eloxerad aluminium enbart används på den skandinaviska marknaden.

AB Ferrolegeringar, som har sitt huvudkontor i Stockholm och enda tillverkningsställe i Trollhättan, hade 1965 en omsättning av 145 milj. kr varav produkter tillverkade i Trollhättan hade ett saluvärde av 111 milj. kr. Antalet anställda i Trollhättan är för närvarande 530, varav 110 arbetsledare och tjänstemän.

Stora investeringar

Som alla trafikanter på Stallbackavägen kunnat se, har det under de senaste två åren rått en febril investeringstakt på Ferro. Förutom den förut nämnda fullständiga nyordningen av ferromolybden och ferrovanadinframställningen, uppförs en ny laboratorie- och personalrumsbyggnad. Tyngdpunkten ligger dock vid den nya kiselkromugnen med dess lagersilo och automatiserade råmaterialhantering samt förlängningen av tapphallen, där en travers med 150 tons lyftkraft installeras. Det är snart bara kontoret, som är lika blygsamt som förut.

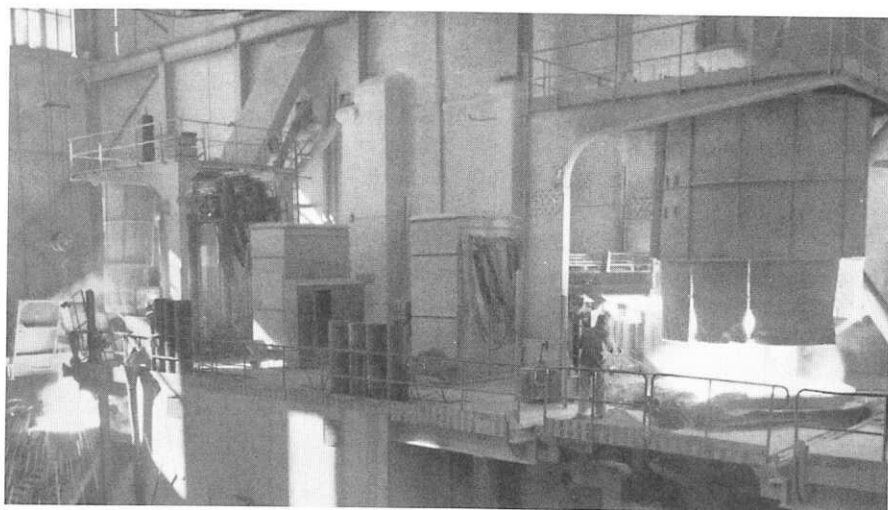
I detta investeringsprogram, som totalt kostar ca 30 miljoner kronor finns det två punkter, som är särskilt intressanta för utomstående. Från den nya molybdenrostugnen leds avgaserna genom ett elektrofilter, som förstörats till nära dubbla kapaciteten. Den renade och nästan helt stoftfria gasen leds därefter till den nya höga skorstenen. Skorstenen har gjorts så hög för att koncentrationen av svaveldioxidgas skall bli tillräckligt låg vid marken. Den nya kiselkromugnen förses med ett elektrofilter till en kostnad av cirka 2,5 miljoner kr. När filtret trimmats in och driften i den gamla ugnen lagts ned, räknar vi med att stoftutsläppet från vårt område skall ha bringats ned till långt under hälften av vad det är för närvarande. Och då hoppas vi, att vårt rykte hos trollhätteborna skall bli litet bättre.

Här är en "katalog" över Ferrolegeringars produkter:

Ferrokrom

Man skiljer på tre huvudtyper av kromlegeringar för användning vid ståltillverkning nämligen lågkolhaltig ferrokrom (ferrokrom affiné eller suraffiné), högkolhaltig ferrokrom (ferrokrom curburé) och kiselkrom med låg kolhalt.

Kiselkromen framställs direkt i en elektrisk reduktionsugn från krommalm, kvarts och koks. Processen kräver tillförsel av stora mängder elenergi. En mindre del kisel krom säljs



Ugnar för tillverkning av lågkolad ferrokrom.

men huvudparten används direkt i flytande tillstånd för tillverkning av lågkolad ferrokrom.

Vid tillverkningen av lågkolhaltig ferrokrom utgår man från krommalm, kalksten och mellanprodukten kiselkrom. Kalksten bränns i en oljeeldad rullugn och smälts sedan med krommalm i en elektrisk ugn. I den följande komplicerade processen tillförs kiselkrom och slutresultatet blir lågkolhaltig ferrokrom och en praktiskt taget kromfri avfallsslagg.

Som tidigare nämnts har Ferros huvudprodukt under nästan hela företagets verksamhetstid varit lågkolhaltig ferrokrom och så kommer det antagligen att förbli inom överskådlig framtid. Produktionen uppgår nu till ca 25 000 ton per år. Högkolad ferrokrom tillverkas i en elektrisk reduktionsugn från krommalm och koks med tillsats av slaggbildande ämnen. I många fall är en direktframställd legering inte tillfyllest och då måste legeringen underkastas ytterligare raffinering med en slagg bildad av krommalm och bränd kalk. Årsproduktionen av högkolhaltig ferrokrom uppgår till ca 10 000 ton.

Knappast någon av våra väsentliga råvaror finns i närheten. Krommalmen kommer huvudsakligen från Ryssland, Turkiet och Rhodesia, kalkstenen från Gotland och England och koksen mest från England. Det är bara kvartsen från Dalsland, som ligger nära till och så naturligtvis elkraften.

Ferromolybden

Råvaran för ferromolybden är molybdensulfid, som vi huvudsakligen får från Chile och USA. Molybdensulfiden rostar i en så kallad etageugn för bortbränning av svavlet och

överföring till oxid. Molybdenoxiden reduceras med kiseljärn i en silikotermisk process utan tillförande av elenergi. Produktionen uppgår till cirka 1 800 ton/år. Ferromolybden användes främst för syrafasta stål och för snabbstål och andra verktygsstål. Vidare ingår molybden i små mängder i en mängd lålegerade stål och användningen har vuxit så snabbt under de senare åren, som tillgången på molybdensulfid tillåtit.

Ferrovandin

Vanadinsyra (vanadinpentoxid) är vår råvara för tillverkning av ferrovandin. Vanadinpentoxid reduceras med aluminium i en aluminotermisk process utan tillförande av elenergi. Årsproduktionen uppgår till cirka 400 ton. Ferrovandin användes i många legerade stål typer och i praktiskt taget alla legerade verktygsstål. Det största enskilda användningsområdet är för snabbstål.

Kronsilver

I en särskild anläggning, kronsilveravdelningen, utför Ferro sedan år 1957 elektrolytisk ytbehandling (eloxering) av aluminiumdetaljer. Här behandlas främst aluminiumprofiler för byggnadsindustrin som fönsterbågar, fasadbeklädnad mm. Den tidigare anläggningen för naturfärgad eloxering har nyligen kompletterats med en anläggning för färgeloxering.

Slagg förbättrar jorden

En del av den slagg, som bildas vid tillverkning av lågkolad ferrokrom, säljs som jordförbättringsmedel. Det är ingen lysande affär, men den betalar det mesta av transportkostnaderna för övrigt slagg.



Fosfatbolaget

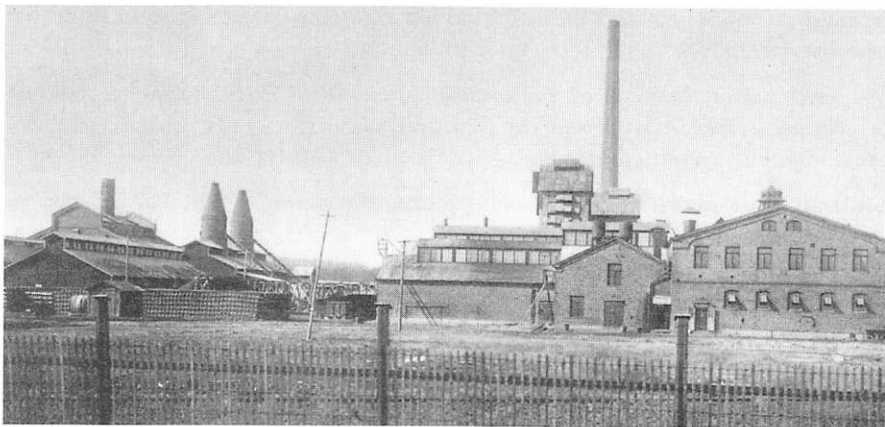
Artikeln är skriven år 1946 vid bolagets 75-års jubileum.

Även om Fosfatbolagets anläggningar i Trollhättan tillkom under det första världskriget för att främst tillgodose den ökade efterfrågan på perklorater, bör verket inte betraktas som någon krigskonjunkturbetonad anläggning. Dess produkter har funnit avsättning så väl under krig som fred.

Fosfatbolagets styrelse beslöt 1915 att öka tillverkningen av perklorater, men de kraftresurser som fanns vid anläggningen Månsbo var inte tillräckliga och en utbyggnad av kraftstationen i Avestaforsen var inte att tänka på, vid den tidpunkten. För den skull uppfördes i stället en helt ny fabrik på Stallbackaområdet vid Trollhättan intill Stallbacka kanal och med järnvägsspår in på fabriksområdet. Den för fabrikationen erforderliga kraften köptes från Trollhätte kraftverk, till en början 2000 kW. Fabriken byggdes för en tillverkning av 750 ton ammoniumperklorat och 475 ton kaliumperklorat per år och kunde igångsättas i januari 1916. I stort sett försågs den med samma tekniska utrustning som dess föregångare i Månsbo och arbetsättet var också detsamma. Förutvarande driftingenjören vid Månsbo, Arvid Schwanbom, blev fabrikenes förste disponent och många av de övriga anställda kom även från Månsbo.

Kloratfabriken

Under fabrikenes första verksamhet användes vid elektrolysbaden platinaanoder och endast ammoniumperklorat tillverkades, i genomsnitt ca 500 ton per år. Under åren



Fosfatbolagets anläggningar med till vänster karbidugnen och kalkugnen med det två tornen. Till höger klorattillveknigen.

1920-21 nedlades klorattillverkningen såväl vid Månsbo som vid Trollhättan, och de värdefulla platinaanoderna togs bort och såldes. Inom Fosfatbolaget hade försök tidigare gjorts att ersätta platinaanoderna med stavar av magnetit och sådana kom till användning, när kloratfabrikationen i Trollhättan åter togs upp 1924. Vid tillverkning av perklorat kan sådana anoder däremot inte användas. Magnetitelektroder tillverkas numera vid Ljungaverk så att Fosfatbolaget är oberoende av förutvarande import av dessa för klorattillverkningen nödvändiga och ur ekonomisk synpunkt lämpliga anoder, som har en förhållandevis lång livstid.

Avsikten var att även tillverka kaliumklorat, men med undantag för år 1920 då 1100 ton tillverkades, fick denna produkt icke någon större betydelse, ty vid försäljningen av Månsbo år 1925 förband sig Fosfatbolaget att under 20 år inte tillverka kaliumklorat. Tillverkningen av natriumklorat och ammoniumperklorat har däremot ständigt pågått. Det förstnämnda saltet fick en ny användning nämligen som utrottningsmedel av ogräs t. ex. på järnvägsbankar och andra ställen, där växtlighet inte är önskvärd. Natriumkloratet säljes dels i mindre mängd som råsalt, dels och huvudsakligen som raffinerat salt blandat med 5% soda för att minska eldfarligheten. Det är denna produkt, som under namn av "Klorex" fått en alltmer ökad användning som utrottningsmedel av ogräs, även på odlad mark. Stora kvantiteter exporteras under olika namn. För att få fram dessa produkter har fabriken på senare år moderniserats och försetts med nya maskiner för kristallisation, vakuumbort tork m.m.

Förr emballerades natriumkloratet i kaggar och fat av trä, men sedan ett tiotal år tillbaka användes svetsade terneplatekärn med lock av Trollhätteverkets konstruktion så att eldfaran hos emballaget eliminerats.

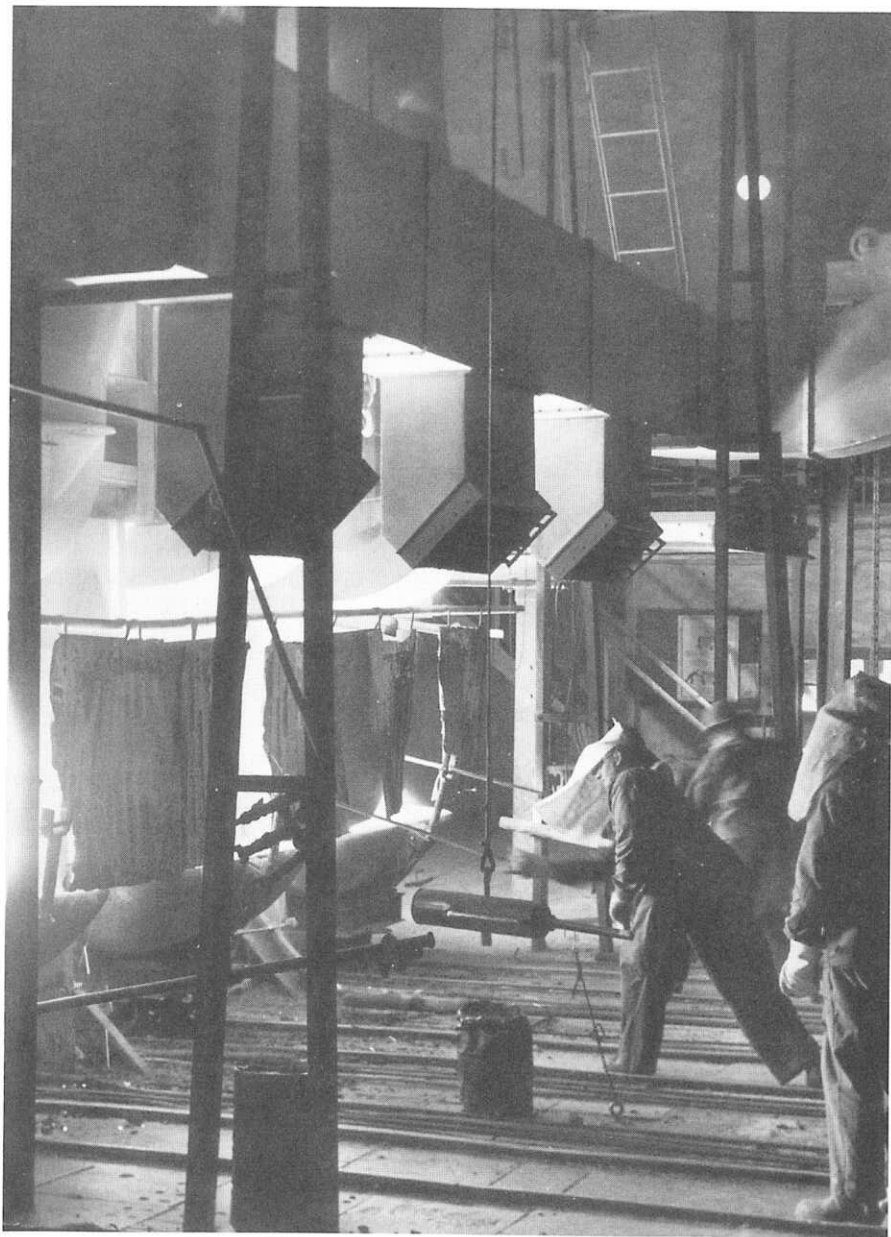
För ammoniumperkloratet användes av samma orsak särskilt utexperimenterat emballage, bestående av dubbla kraftpapperssäckar i järnbandade, spåntade och limmade trälådor. Med hänsyn till att de här nämnda, ganska eldfångda produkterna åtminstone under tider med normala handelsförbindelser exporteras till långt avlägsna länder har emballagefrågan måst ägnas ett ingående studium.

Vid såväl natriumklorat som vid ammoniumperklorattillverkningen har fabriktionsloppet särskilt under det senaste decenniet rationaliserats för att minska ångförbrukningen och antalet arbetare samt för att förenkla apparaturen.

Vid Trollhätteverket har i mindre skala upptagits tillverkning av 70-72 % kemiskt ren överklorosyra, som fått användning på kemiska laboratorier i samband med snabbanalyser, speciellt av järn och järnlegeringar.

Karbidfabriken

Knappt hade verksamheten pågått mer än ett år förrän Fosfatbolaget även vid Trollhättan byggde en karbidfabrik, med en ugn av samma typ som de dåtida ugnarna vid Ljungaverk, dvs. en trefasugn för 4500 kW. Sedan 1932 är denna ugn försedd med Söderbergs



Tappning av karbidugnen var ett krävande arbete och det var mycket varmt och farligt för den som inte var kunnig. Smältorna kördes sedan på vagnar till en första krossning, där de slogs sönder manuellt med slägga på ett skakande galler. Sedan transporterades karbiden vidare till ytterligare krossning, sortering och förpackning. Foto: Sven Stertman.

självmätande elektroder och har en kapacitet av ca 35 ton karbid per dygn. Moderna anordningar för karbidsmältornas transport ha ävenledes införts. De till karbidfabriken hörande kalkugnarna, med en tillverkning av 25 ton bränd kalk per dygn, ha på senare år genom tekniska förbättringar fått en till 35 ton bränd kalk per dygn ökad kapacitet.

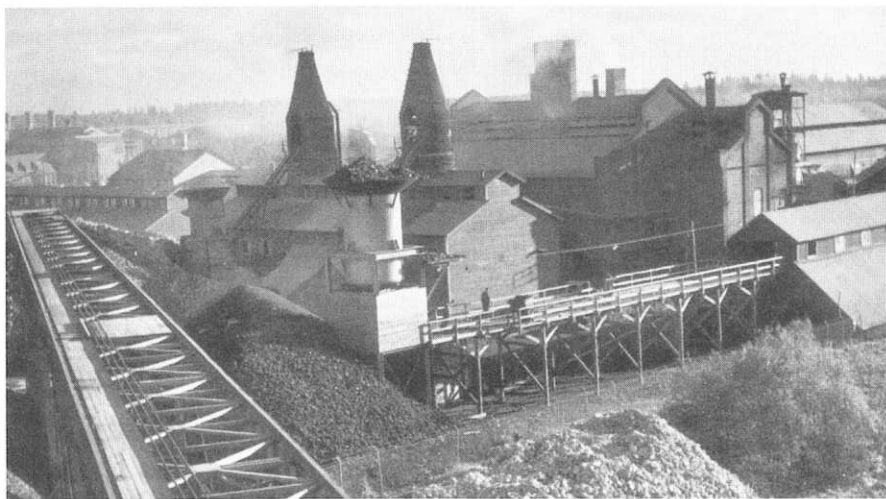
Även frågan om lämpligt förpackningsmaterial för karbid har bearbetats vid Trollhätteverket. Detta har lett till en ny konstruktion av svetsade transport- och förvaringskärll av plåt försedda med ett väl tätande lock, som lätt kan öppnas, även om kärllena behandlats omilt vid transporter och därigenom blivit deformerade.

I förbigående må här nämnas, att Fosfatbolaget 1918-21 även ägde Olaussons smältverk som också låg på Stallbackaområdet. Avsikten var att där tillverka såväl karbid som ferrolegeringar, men någon större produktion kom icke till stånd.

Till Trollhättan flyttades på 1920-talet ett vid Månsbo använt valsverk för valsning av platinaplåtar till anoder. I detta liksom i ett trådtrageri bearbetas platina till plåt och tråd med mera för laboratoriebehov, en hantering som verket är ensamt om i vårt land.

Från 1926 tillverkas vid Trollhätteverket en reningsmassa för acetylen, »renatylen», bestående av ett poröst tegel, som behandlats med bikromat och svavelsyra. Det har till uppgift att vid rening av acetylen uppta svavelväte och fosforväte. Tillverkningen har uppgått till 10-20 ton per år.

Trollhätteverkets produkter äro således ammoniumperklorat, kaliumperklorat, klorex, renatylen samt calciumkarbid. Vid verket sysselsätts ca 160 arbetare. Näst Ljungaverk är Trollhätteverket det äldsta verk, som är kvar i Fosfatbolagets ägo.



Till höger syns karbidfabriken byggnader med de två kalkugnstornen mitt i bilden. I förgrunden till vänster syns högbanan och kortet är taget från lastkranen.

Grafitbolaget

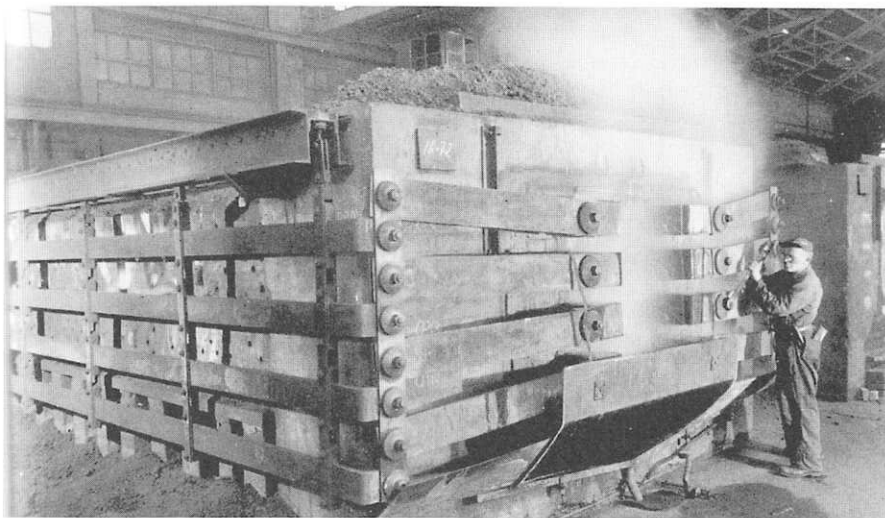
Av Sven Johansson (1966)

Av de rökiga industrierna på Stallbackaområdet är väl Grafitbolaget det verk, som ryker minst. Men det är ju också ett av de mindre, för att inte säga det minsta med för närvarande ett 100-tal anställda.

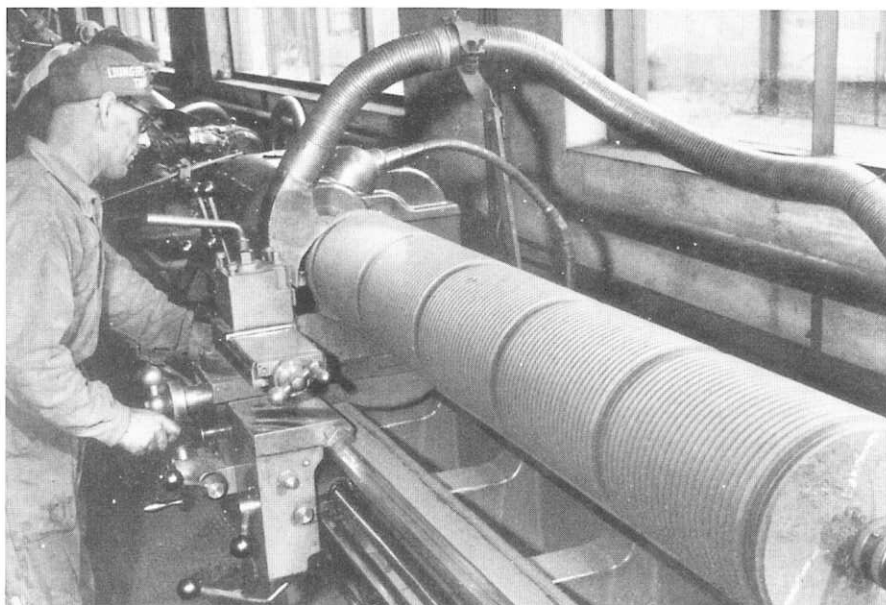
Grafitpulver

Skandinaviska Grafitindustri Aktiebolaget, som det officiellt heter, grundades 1917 av fil dr Jakob Forssell. Den närmaste anledningen var att Telegrafverket stod inför risken att under rådande avspärning bli utan de lokalbatterier, som då användes till varje telefonapparat inom största delen av vårt land. Telefontjänsten var därför beroende av dessa batterier, som bestod av en grupp seriekopplade s.k. torrelement, vari grafitpulver av hög renhetsgrad var den viktigaste beståndsdel. Lagertillgången i Sverige på sådant pulver var på våren 1917 mycket knapp och blockadspärren hindrade varje tillförsel. På Telegrafverket räknade man med att tillverkningen av torrelement måste upphöra inom ett år, om inte en inhemsk produktion av grafitpulver kunde komma till stånd.

Det gällde därför att handla snabbt. Från början var projektet tänkt som ett provisorium avsett endast för att täcka det tillfälliga nödbehovet av grafit för torrelement. Men dr Forssell, som i Amerika under flera år arbetat med elektrotillverkning, ville trygga



I denna grafiteringsugn omvandlas kol till grafit.



Grafitelektroden sattes samman med skarvnipllar i grafit. Här svarvas dessa nipplar.

företagets framtid genom att bygga den tillämnade fabriken så att den kunde anpassas för tillverkning av grafitelektroder för den elektrokemiska industrin och för elektriska stålugnar, varav ett betydande behov fanns inom de nordiska länderna. Det blev därför inget samröre med Telegrafverket när företaget startades utan ett helt fristående bolag bildades. Uppförandet av fabriksbyggnaderna i Trollhättan började omedelbart. På sommaren 1918 kom de första leveranserna av grafitpulver för torrelementtillverkningen och de, som hade ansvaret för det svenska telefonväsendet, kunde åter andas lugnare. Att dr Forssell så snabbt kunde effektuera Telegrafverkets önskemål var förvisso en fin prestation.

Elektroder

Sedan förhållandena stabiliserats efter krigsslutet övergick bolaget till produktion av grafitelektroder. Bristen på rörelsekapital under 20-talet hämmade emellertid bolaget i dess utveckling och det var med svårighet företaget kunde överleva de första tio åren.

Vid denna tidpunkt övertogs aktiemajoriteten av National Carbon Company i USA (sedermera införlivat med Union Carbide Corporation). Detta företag övertog bolagets bankkulder och tack vare liberalare amorteringsvillkor lättades det ekonomiska trycket för bolaget och det fick så att säga luft under vingarna och arbetade sig efter några år fram till en solid ställning.

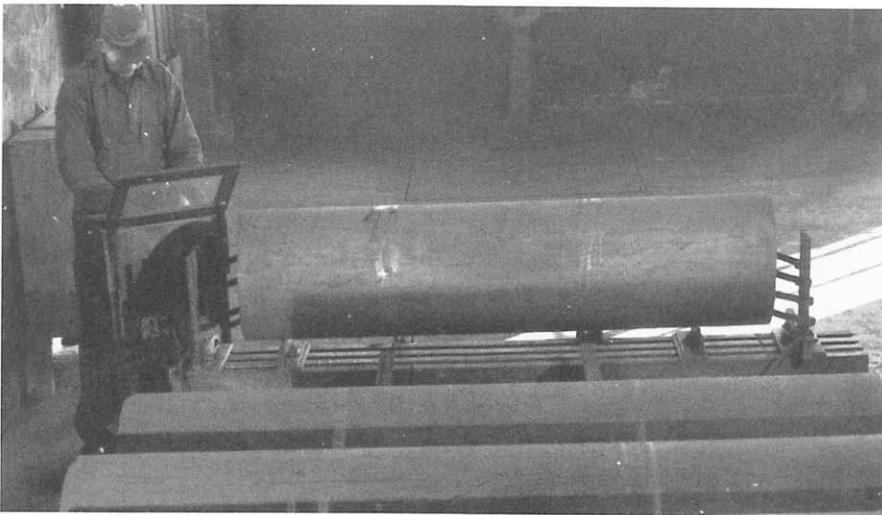
Åren 1937-38 ökades kapaciteten genom om och tillbyggnad av fabrikslokalerna och 1957-58 följde en andra utbyggnad, varigenom den årliga tillverkningskapaciteten steg till ca 7000 ton. Praktiskt taget alla grafitelektroder bearbetas före leverans i särskilda verkstäder.

Tillverkning av grafitelektroder tillgår så att råämnen av kol upphettas i elektriska ugnar till 2700 °C varigenom kolet omvandlas till grafit. Råämnena, som importerats från USA, framställs av petroleumkoks med beck som bindemedel. Genom pressning ges råämnena olika form och storlek. De minsta har efter omvandlingen till grafit en diameter på 1/4 tum och de största når en diameter på upp till 24 tum och väger ca 1100 kg stycket.

Karbate

Bolagets avsättningsområde omfattar huvudsakligen de nordiska länderna och större delen av leveranserna går till den elektrokemiska industrin och till driften av elektriska ugnar. Grafit är ju ett material, som lätt kan bearbetas, och det har gett upphov till en framställning av specialdetaljer, som vuxit från år till år. Företaget har också varit med på ett hörn, när det gällt leveranser av grafit för atomreaktorer och raketer. Under senare år har bolaget även upptagit karbate på sitt leveransprogram, en specialbehandlad grafitprodukt kommer bl.a. från moderföretaget i USA, Union Carbide, av vars mångskiftande produktion bolaget förmedlar betydande leveranser till sina kunder.

Bolagets grundare, dr Forssell, överlämnade 1947 ledningen till ingenjör Sven Trued och när denne år 1963 knöts till annat företag utsågs ingenjör Leif Karlsen till företagets chef. Det kan till sist nämnas att omsättningen förra året uppgick till 22 miljoner kronor.



Grafitelektroderna kontrolleras noggrant innan leverans. Här sker mätning av elektriskt motstånd. Grafitelektroder är förbrukningsartiklar i elektrostålugnar och i elektriska gjuteriugnar.

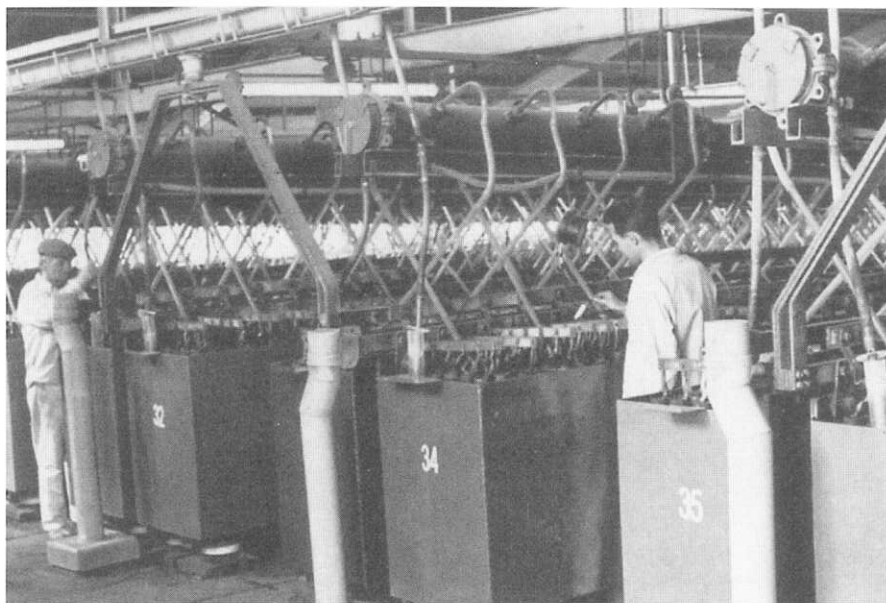
Praktikant på Fosfaten

Av Lars Myrén

Under några somrar i början av 1960-talet hade jag förmånen att vara praktikant på Stockholms Superfosfat Fabriks Aktiefabrics Trollhätteverk. Så hette det faktiskt, men vi kallade det "Fosfaten". Fosfat med stora bokstäver stod det också på den stora kran, som lastade råvaror till Fosfatens ugnar nere vid Stallbackakanalen.

Mitt praktikantjobb innebar att jag var hjälpredda på den mekaniska verkstaden, där allt reparations- och underhållsarbete utfördes. Där fanns goda resurser i form av duktigt folk, smedja, allehanda verktygsmaskiner och specialverktyg. Ofta var vi ute i fabriken på underhållsarbete eller nyanläggning. Det var magert med skyddsutrustning förutom hjälm, som alltid skulle bäras. Det tog ett tag innan den kändes invand och självklar att bära. Vi vanliga arbetare hade bruna hjälmar medan verkmästare och ingenjörer hade vita. Vi fick ofta byta kläder på förrådet, speciellt om vi hade varit och arbetat med något på kloraten.

Förmodligen var det minst lika farligt med karbiddammet. Ibland exploderade karbiden, för om den kom i vatten utvecklades acetylen, som tillsammans med syre var explosivt.



När vi hade varit och arbetat på kloraten gällde obligatoriskt klädbyte vid dagens slut.

Jag hade bara jobbat som springpojke tidigare nere i stan, så det var nytt med fabriksvissla, unikabox och ombyte till företagets skyddskläder för att inte tala om den enorma röken och ljuset från både Ferro och Fosfaten, som hela tiden fanns i bakgrunden. Vi hade ingen matservering, så jag fick lita på det som mamma har skickat med på morgonen. Maten åt jag tillsammans med de andra gubbarna i matsalen. Matsalen låg intill rummet, där vi hade våra klädsåp.

Ett jobb som jag fick tidigt var att reparera sönderbrända elkablar till karbidugnen. Elkablar bestod av en kopparvajer, som skulle fästas i speciella kabelskor. Det innebar att såga till cirka en meter av den grova kopparvajern och sedan ta upp 15 cm i båda ändarna genom att dra isär alla kardeler så att man skapade en mindre diameter genom att dra i respektive kardel. Detta var ett tidsödande arbete. Sedan monterades dessa i kabelskorna och låstes genom att en konisk kil slogs in från baksidan och de överblivna kopparrådarna kapades. Detta gjordes på verkstaden, som var en bra miljö att arbeta i. Gubbarna på verkstaden var hyggliga för det mesta och lärde gärna ut hur man skulle göra jobbet. Verkmästare eller förman passerade ibland för att kolla att jag jobbade rätt och framför allt att jag jobbade, när de kom. Annars var uppsynen lite mer bister.

Underhåll av transportörer på karbidugnen och i kalkugnarna var ett annat jobb som aldrig tycktes ta slut. Kedjor och skopor eller räls och vagnar gick hela tiden sönder. Utrustningen var hårt använd i en svår miljö. En vertikal skoptransportör med kedja för att få upp karbiden till sorteringstrumlingen besiktigades ofta genom en lucka, där man stack in händerna och kände på fyra bultar samtidigt som en annan reparatör tryckte snabbt på knappen till elmotorn nere i bottenplanet för att flytta till nästa skopa. Det gällde att inte ha händerna inne i kedjan, då den andre tryckte på knappen. Man lärde sig varandras rytm och när jag märkte att en bult var lös eller borta så slog jag hårt på plåtväggen med skiftnyckeln en gång och då slutade han att trycka och jag kunde reparera genom att sätta dit en ny bult, dra åt eller byta länk. När jag var klar slog jag två gånger på plåten och då tryckte han på knappen igen, så jag kunde kolla nästa skopa. Till slut kom jag till sista skopan som jag markerat med ett kritkryss då jag började besiktiga. Miljön var inget vidare med mycket damm, oväsen och värme. När jobbet var klart gick vi till karbidugnsarbetarnas pausrum där vi drack vatten och tog ett par påsar med salt, som smakade så bra när man var genomsvettig och trött.

En märklig historia var lönen. Jag tjänade 4.10 i timmen. Så en dag var det dags för verkmästaren att ha semester. Förmannen blev då ansvarig för löneunderlaget. Några dagar senare, då det var dags för löner frågade förmannen vad jag hade i lön. Inte mycket sa jag, bara 4.10. Hm, sa förmannen och när jag ett par dagar senare hade fått min avlöning så stod det 7.10 per timma. Jag blev ju glad för detta men sa inget. Lite förvånad blev jag några veckor senare för när verkmästaren hade kommit tillbaka hade jag 4.10 igen.

Ja, det hände en hel del på Fosfaten och jag har fortfarande ärr kvar sedan den tiden då jag slog "rundpallare" med slägga och lyckade få en rejäl grad i min hand då jag inte hade slipat dornen tillräckligt ofta.

Aeroplanfabrik i Trollhättan snart färdig

Artikeln skriven år 1938

Med något av amerikansk fart växer den stora aeroplanfabriken utanför Trollhättan fram. Vinterkylan har dock kommit med en styrka som i någon mån lägger hämsko på den rastlösa verksamheten.

Det är en egendomlig förvandling som fälten ute på Älvstads gård genomgått på några månader. Våldiga byggnader ha vuxit upp ur marken, omkransade av byggnadsställningar och upplag. Landskapet är snöklätt, vilket kanske ger bygden mäktigare linjer än eljest. Den vida slätten, som inom kort skall bli flygfält, sluttar långsamt ned mot den nu isbelagda Göta älv, medan Halle- och Hunneberg reser sig i nordöst. Som mörka jättekvistar står röken ur Vargöns skorstenar mot den vintrigt vita omgivningen.

Kommer man från Trollhättan och fortsätter förbi Älvstads gård, möter man omedelbart väster om vägen anblicken av de väldiga anläggningar, som ska rymma Svenska Aeroplanaktiebolaget. Och ännu så länge är det bara början. De nu kontrakterade byggnaderna ska stå klara den 1 april, men till våren skall man också börja bygga en fabrik för tillverkning av NOHAB:s flygmotorer. Det blir en överflyttning från den nuvarande verkstaden vid Nydqvist & Holm till den nya fabriken på Älvstad. Denna fabrik kommer enligt vad direktör Gunnar Dellner meddelar att bli ungefär tre gånger så stor som den nuvarande flygmotorfabriken.

När de omfattande byggnadsarbetena så småningom nått sin fullbordan, kommer fabriksområdet att se ut så här: I mitten och med fasaden mot vägen ligger det stora kontoret, som försetts med en tornliknande överbyggnad. Mot norr och i omedelbar anslutning till kontoret får själva aeroplanfabriken sitt säte i en byggnad med 3600 kvm. golvyta, d. v. s. en fyrkant på 60 meter. I samma länga men vidare mot norr bygges monteringshallen, som blir en enda stor hall med 40 meters fri spännvidd. Här är golvytan 2400 kvm.

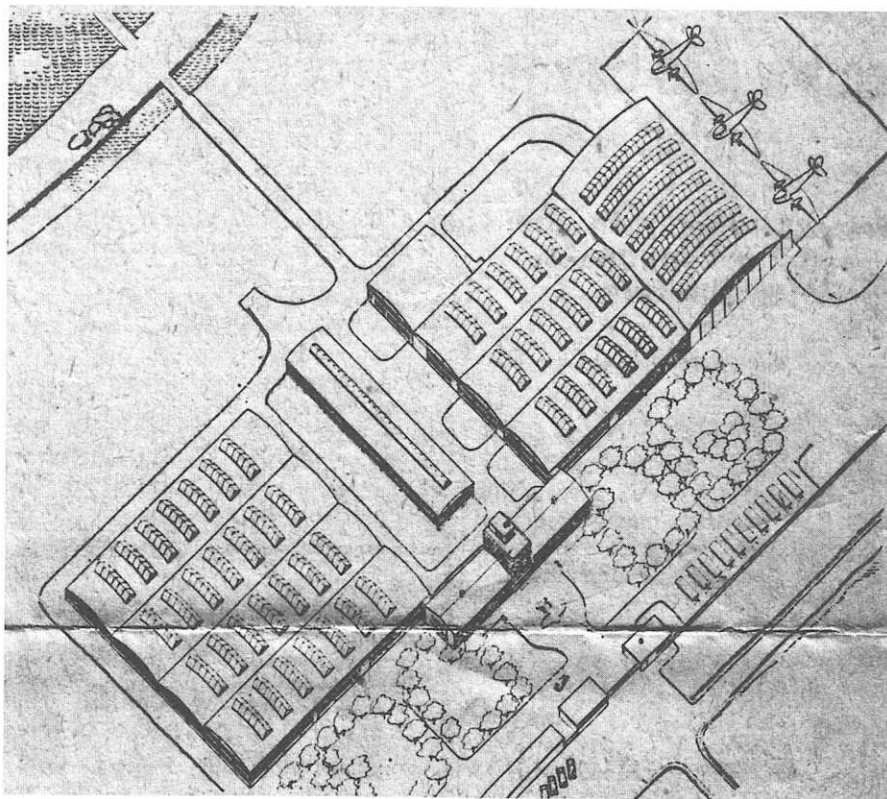
Vid södra ändan av aeroplanfabriken ligger målareverkstaden, en starkt rektangulär byggnad med dimensionerna 15 x 70 meter. På västsidan av fabrikskomplexet ligger en byggnad som inrymmer ångcentral, kompressorhus och vattenverk och har en golvyta på 25 x 25 meter. Söder om de nu nämnda byggnaderna finner man flygmotorfabriken. Från vägen sett har man alltså kontorsbyggnaden med tornet i mitten, till höger aeroplanfabriken med monteringshallen och till vänster motorfabriken.

De byggnader som nu är under uppförande torde kosta ungefär miljonen. Tekniska Byggnadsbyrån i Stockholm är entreprenör och chef för byggnadsarbetena är byggmästare A. V. Olsson. Vid en rundvandring på byggnadsplatsen framhåller hr Olsson, att det säkert borde gå att få byggnaderna färdiga till den 1 april, även om kylan nu är besvärlig och verkar hindrande. Man har ett 100-tal man i arbete därute. F. n. håller man

på att sätta glas i taket till den stora aeroplanverkstaden, väggarna ha redan fått sina stora glasytor. Under januari hoppas man få lagt in golv i verkstaden och sedan är det meningen att börja på med inmontering av maskiner. Byggnadsmaterialet är armerad betong utom till kontorsbyggnaden som uppföres av tegel.

Det är sålunda ett rörligt liv som råder ute på Älvstads fordom fridfulla gården. Snart nog skola människans jättefåglar surra över Halle och Hunneberg dagligen och sänka sig på slätten mot Göta älv som blivit flygfält.

Kanske blir det ännu mera liv och rörelse därute än man först beräknat, ty som bekant ifrågasattes det att Trollhättan skall bli förläggningssort för en av flygflottiljerna. I så fall blev Karlstad utan och det är väl inte alls otänkbart, att det går den vägen.



Perspektivskiss av hela anläggningen. I mitten kontoret (med tornet), till höger aeroplanverkstad och monteringshall, bakom kontoret måleriverkstad, längst till vänster flygmotorfabriken, som skall byggas till våren.

Malöga – min barndoms by

Av Agnes Green (1963)

Minnen finns inom en, samlade liksom i ett minnenas arkiv. När man blir gammal tar man fram dem, minne för minne. För mig står minnena från min födelseby, Malöga, fram i skarp relief.

Malöga, vilket märkligt namn det är. Malöga, hur har man kommit på ett så underligt namn. Först då jag läste Gustav Lundens bok "Trollhättan genom tiderna", fick jag lösningen på namngåtan. Ursprungligen skrevs namnet Malöghä. Mal = strandgrus, öghä = kulle eller höjd. Så ledes ungefär grushög. Inte alls så romantiskt som jag, i mina funderingar, gärna hade föreställt mig.

Jag föddes i ett soldattorp, eller som man där i byn kallade det, soldatstom. Min far var Anders Johan Blomquist, född den 9 juni 1853. Han tjänade Väne kompani av Hallands regemente sedan den 6 oktober 1872. Utnämndes den 9 januari 1877 till vicekorpral, den 22 april 1885 till korpral och den 31 december 1888 till distinktionskorpral samt belönades den 21 januari 1901 med svärdsmedaljen. Detta är citat ur han avskedspass utfärdat den 10 september 1903. Enligt samma pass hade han beviljats avsked den 31 december 1902, efter trettio års tjänst. Hans rotenummer var 440.

När jag tänkt på min barndoms by har jag ofta föreställt mig stående uppe på höjden. På byns språk heter det "höjjen". Jag står först med blicken vänd mot slätten nedanför "höjjen", med Hunneberg vid synranden och med ryggen vänd mot den egentliga Malöga by som bredde ut sig med bondgårdar, lotsstugor och andra hus, utefter byvägen som löpte längs med Göta älv. Där nere på slätten, en, kanske två kilometer bort låg mitt hem. Det var en av två små grå stugor, "stommene". Till vänster låg Thunbergs stuga. Där bodde soldat Sven Thunberg med familj. Han var något yngre än min pappa.

I den nästa stugan bodde vi och i tredje, som var lite mindre än de andra, bodde min farfar Johannes Blomquist, som också på sin tid varit soldat. Farfar bodde ensam i sin stuga. Farmor hade dött strax efter min födelse. Han bodde i denna stuga tills han var över nittio år. I den fjärde stugan bodde soldat i Mejer med familj.

Dessa fyra stugor alla omålade men vackert grå, färgade endast av tiden. De låg där liksom en sort för sig, en bit från den övriga byn. Så vänder jag mig i tankarna helt om på min utsiktsplats. Vänder mig och ser ut över den samlade byn. Där har vi släkt i många stugor och gårdar. Jag vrider huvudet lite åt vänster. En bit ifrån "höjjen", kanske inte synligt därifrån men jag vet ju. Där ligger först Helgesgården, en kusin till min mor äger den. En liten bit ifrån där, bara ett stenkast, låg en liten stuga där även släkt, till mor, bodde. Sedan var det Kassaregården, ägaren där även kusin till mor. Därefter Nolgården, den kunde vi räkna in bland släktens gårdar. Men måntro om inte den var större och mer betydande än de andra.

Storleken på gårdarna hade jag ju faktiskt inget begrepp om. Men för mig var de ju alla betydande i jämförelse med soldatstommane. På andra sidan byvägen låg "herrgårn" Elfstad. Det var en fin gård. Alldeles i klass för sig själv. Rättaren där hade en dotter, som jag kände något och redan hon var ju otroligt fin i mina ögon. Hur skulle då inte patrons barn vara.



Mangårdsbyggnaden på Elfstad Gård.

Så är jag då framme vid själva "höjjen". Där hade många släktingar sina hem. Alldeles vid byvägen, vid höjdens fot, låg lotsstugorna. Där var August Olssons, Erk-Magnus och Olle-Johan och uppe på höjden Edvard Olssons. I dessa familjer var mamma kusin med en av makarna. Också på själva höjden i en liten röd stuga bodde min innerligt rara morbror Olle och moster Mari, syskon, båda ogifta.

Vad jag kan förstå, efter beskrivningen i Lundens bok av Malöga höjd, låg morbror Olles stuga ungefär på den plats där en gång på 11-1200-talen en offerkyrka låg.

När jag låg sjuk i kikhosta ordinerade hon att man skulle bränna (= rosta havrekorn) och lägga i en blåskjortebenling (en ärm av en blåskjorta) på bröstet. En annan gång hade jag gulsot. Då ordinerade hon att jag skulle dricka avkok på gult silke. Om jag blev bra tack vare eller trots detta spelar ju ingen, roll.

Bortom "Unnataket" låg en liten stuga där en familj Björkman, "Mänsker" bodde. Vad vedernamnet betydde vet jag inte. Längre bort låg min morbror Edvard Hallbergs gård och ännu längre bort gården Tet, Familjen där var vi också släkt med på något sätt.

Något stycke från byvägen, ned mot slätten, låg ännu en bondgård, rätt stor tror jag. Där bodde Petter Björkman med sin snälla, snälla Beata.

Jag måste återgå till moster, Maja-Katrina igen. Jag kom just ihåg ett uttryck som jag hörde en gång. Hon stod vid fönstret just som solen höll på att gå ned och säger då: "Sola e häng blek, i môra blir då vackert vär." Ordet môra kan man ju inte skriva som det låter då vårt språk inte har ett sådant vokalljud. Men den vokal jag här tecknat med o och en bock över utläses som i de engelska orden girl eller sir. (Flicka-herre).

Min egentliga lekkamrat var en av Thunbergs pojkar, som jag var skolkamrat med i Krokens skola i tre år. Skolan låg strax intill Forstena, bekant genom Lennart Torstensson. Vår klass var med då Torstenssonsstenen avtäcktes. Det var väl 1901 eller 1902.

Förunderligt väl minns jag min barndoms by, trots att vi ju bodde en bit från själva den stora byn. Men som vi hade så många släktingar där kom jag väl i tidig barndom i



Malöga Kassaregården, som idag finns bevarad på Forngården.

kontakt med folket på och omkring "höjjen". Den var liksom ett nutidens moderna centrum i bebyggelsen. Däromkring var det som början till världen låg för mig.

Dessa farbröder, lotsarna, var det ju något speciellt med. Det föreföll mig att vara ett förnämligt yrke, detta att vara lots. Tänka sig att riktiga skeppare och kaptener inte kunde styra sina båtar själva, emellan Malöga och Trollhättan, utan att behöva lots. Då måste ju dessa lotsar, vara kolossalt duktiga. Man var ju redan som barn medveten om att man måste kunna någonting mycket bra, för att få vissa uppdrag.

Min egen pappa var duktig att skriva, efter den tidens och byns sätt att se. Jag vet att det kunde komma personer hem och be pappa om skrivhjälp. Det kändes på något sätt gott att ha en sådan pappa. Mamma, som var sex år äldre än pappa, hade endast gått en vecka i skola. Hon hade väl fått lära sig bokstäverna och stava, samt förmodligen något om kristendom.

Men hon läste, trots detta, alldeles utmärkt med frasering och betoning. Skriva däremot var det sämre med. Men jag har ett par brev av hennes hand. Det är rariteter. Hon hade som ung varit barnpiga hos en rektorsfamilj i Lidköping. Under den tiden hade hon tillägnat sig en viss kulturell prägel. Hon var, förstår jag nu, en intelligent kvinna.

När de äldsta barnen gick i skola, med den tidens utanläxor förhörde mamma dem väl och lärde sig då nästan lika mycket som barnen, i vissa ämnen åtminstone. Hon hade ett fantastiskt minne och var duktig i huvudräkning minns jag. Det förefaller ju nästan otroligt att jag själv är född av en mor som ingen skola fått. En vecka är ju inte att räkna som skola och nu har jag själv barnbarn, som går i skolor så utomordentliga att man förvånar sig. Från den tid min mor skulle ha gått i skolan vad åldern beträffar och till nu är ett hundra år.

Det är en revolutionerande förändring. Men låt oss återgå till Malöga by. Lotsarna August, Erk-Magnus, Olle-Johan och Edvard var inte bara lotsar. De flottade också "moser" till Trollhättan. Moser var det samma som man nu kallar massaved. Förmodligen skulle de till pappersbruket i Lilla Edet.

Ja, så var det släkten på gårdarna. Oscar och Lotta i Helgesgården, Magnus och Maria i Kassaregården, Edvard, och jag kommer inte ihåg hustruns namn, i Mellangården, morbror Edvard och Augusta Malmberg. I dessa gårdar var man ju ibland på kalas. Och det var givetvis upplevelser.

Men jag tror ändå att julkalasen hemma var de allra roligaste. Rummet var ju rätt stort. Granen ställdes mitt på golvet och så tråddes lekarna. Det var skära havre, räven raskar och alla andra ännu idag vanliga lekar och när man blev trött lekte man sittlekar. Trakteringen, ja sannerligen jag kommer ihåg någonting om den. Den var väl, ur min synpunkt, inte så viktig. Men nog minns jag att mamma bakat kakor och säkert kunde bjuda en hel del. Nog var vi väl minst tjugotalet personer vid ett sådant kalas, men jag har inget minne av trängsel. Minns bara, att det var roligt. Hos släkten och andra familjer på gårdarna var ju utrymmet stort och trakteringen säkert rikligare. Jag minns i alla fall inte att jag tyckte det var roligare än hemma.

I slutet av 1800 och början av 1900-talen kom läsareväckelsen till dessa trakter. Man hade stugmöten. Vi fick följa med föräldrarna till en del sådana möten. Jag kommer just inte ihåg något annat från dessa möten utom att det var olidligt hett och trångt. Jo, sången minns jag också. Några spelade gitarr och så sjöng man de gamla läsarsångerna. Något husförhör, som kyrkoherden i Västra Tunhem höll, kommer jag inte ihåg men jag vet att jag var med på något.

Ett par mörka minnen har jag också. Det måste ha varit de allra första åren av 1900-talet som Restad, då så kallat hospital, byggdes. Sju pojkar från Malöga arbetade där och rodde över älven mornar och kvällar. Jag minns inte om det var vår eller höst men endera var det. En dag, efter slutat arbete, rodde de över älven på färd mot hemmen. Det var en kolossal storm. Båten kantrade och alla sju kom i vattnet. Endast en kunde ta sig iland. Han flöt i land på en "flake" från båten. Alla de andra sex omkom. Av dessa var tre bröder. Alla dessa var sysslingar till mig. Ännu i denna dag tycker jag mig känna rysningar när jag tänker på händelsen.

Den andra mörka upplevelsen var då Elfstads ladugård brann ned till grunden och massor av djur innebrändes. Det var i januari, jag tror den tjugoförsta, år 1904 på min tioårsdag. Då fick jag gå med fram till byn. Vi hade ju så många släktingar där. Det var kallt, halt och isgata. Det var hemskt att höra djurens råmande och att se hur de väl kommit ut, prompt ville in i elden igen. Det var verkligen en hemska upplevelse.

Sista åren i Malöga bodde vi i den stuga, som Mejers tidigare bott i. Mejer hade avgått ur tjänst tidigare än pappa och familjen hade flyttat. Detta var den stuga, som tidigare då regementet hade hästburna trupper, hade varit ryttartorp. Vi bodde i denna stuga från 1902 till 1904 då vi flyttade till Trollhättan.

Stugan var exakt lik den vi bott i förut, stommen 440, och i vilken åtta barn Blomquist sett dagens ljus. Jag var den yngsta och min mor var fyrtiosju år då jag föddes. När vi således 1902 flyttade in i före detta ryttartorpet hade mina föräldrar sålt sina tre kor och de redskap som eventuellt kunde finnas. De hade väl nu en liten slant disponibel. Varför vi flyttade vet jag inte. Kanske skulle vår stuga rivras. Men den revs i varje fall, inte med detsamma.

Mejers stuga hade visst köpts av en av rotebönderna och jag förmodar att pappa hyrde den av rotebonden den tid vi bodde där. Någon ny soldat skulle ju inte komma efter pappa. Systemet med indelta soldater stod på avskrivning.

När vi flyttat vårt enkla bohag till Mejers stuga och gick sista vändan hade vi bara två djur i följe. En katt och en liten skär griskuling. Den verkligt stora händelsen kom några dagar efter flyttningen. Pappa for, ja detta innebar att han gick fram till byn vid älven och lånade båt av någon och rodde, den ganska långa vägen till Trollhättan.

När han kom hem på kvällen hade han en järnspisel med sig. Det var en sensation i vårt hem då. Han murade in järnspiseln i den öppna härden i köket. Hur han fick hem järnspiseln från byn vet jag inte. Inte kunde han väl bära den på ryggen? Det kändes på något vis som om välståndet kom in vårt hem med järnspiseln.

En annan gång följde mamma med till Trollhättan, snart efter järnspiselfärden. Det blev sena kvällen innan dom kom hem. Vi undrade vad dom skulle ha med sig hem. Vi visste inget. Så äntligen kom de.

Jo, det var minsann en lampa och vilken lampa sedan! Det var en tjugolinjers lampa för det första och på hög fot. Foten och stapeln var av ljus marmor med metallbeslag. Oljehuset hade kulört glas med ornament. Kupan hade tulpanform, av mattslipat glas med figurer på. Det var sannerligen en riktig herskapslampa. Den vi hade förut var bara fjortonlinjers med grå metallfot och vit kupa av den där vanliga sorten. I köket hade vi bara en åttalinjers lampa att hänga på väggen.

Oj, så fint vi fick! Vi hade en stor virkad vit duk att ha på runda rumsbordet när vi skulle ha fint. När nu mamma lade på denna duk och satte den nya lampan på den., Då kunde man näppeligen se något vackrare, tyckte jag. Man hade väl ett estetiskt sinne som fann sig tillgodosett. Jag yvdes inte på något vis men det var ju så vackert.

Pappa var händig och hade själv snickrat en hel del av vårt bohag. Vid denna tid fick pappa något arbete vid Trollhättans kanalverk vid ett förråd. Han var borta hela veckorna. Kom hem lördag kväll och måste iväg orimligt tidigt måndagsmorgnarna för att hinna i tid. Jag förmodar att han började klockan sex, på den tiden. Och hans arbete var ända nere vid slussarna.

Det var en hel del av de manliga Malögaborna som arbetade i Trollhättan, hos Nydqvist & Holm eller Stridsberg & Björk. De rodde fram och åter var dag. Men det var ju inte så långt som till slussarna. Mamma lagade mat och packade pappas randiga nattsäck varje söndag. Det skulle vara mat för hela veckan.

Malögaborna kallades för Maljebor, och ofta kallades de manliga för maljehunnar. På Trollhättan fanns denna tid många original. Ett av dessa original var en gubbe som kallades "Mose göttvär". En kväll när arbetarna från Malöga var på hemväg från Trollhättan, mötte de "Mose göttvär" och som, det var sommar och varmt skulle dom skoja med gubben och sa: "I da e dä masit gött vär". Snabbt kom svaret: "Jaa, då kan la inte vara hunnevär var da heller." Han tog hem poängen.

I början av 1900-talet reste många ungdomar från dessa trakter till Amerika. Min bror hade som artonåring rest år 1899. Nu ville min sextonåriga syster resa. Min mor hade en gift kvinnlig kusin i Amerika och dit fick syskonen komma först, för att så söka sig ut i arbetslivet. Men resan kostade pengar och dem var det ont om. Ett par flickor från Ladugårdsbyn på andra sidan älven, hade varit i USA några år och var nu, sommaren 1903, hemma och hälsade på. De tillhörde en familj som mina föräldrar kände. De hade även varit hemma hos oss och hälsat på under Sverigebesöket. Det var då min syster totalt gripits av Amerikafeber. Dessa flickor skulle resa tillbaka i september och då skulle syster Anna få sällskap med dem om biljett kunde ordnas. Syster bad pappa, när han var hemma över en söndag, att han skulle hjälpa henne med biljett. Hon skulle ju betala tillbaks så fort hon kunde. Men pappa lovade inte. Och så for han åter till Trollhättan för en ny veckas arbete.

På måndagen kom de två flickorna hem för att höra om Anna skulle följa med. Men pappa hade ju inte lovat, Syster, som ville till Amerika, var en resolut liten kvinna. Om hon skulle gå ända till Trollhättans slussar kanske hon kunde beveka pappa. Beslut och handling var ett hos henne. Tog hon så sina två yngre systrar med sig, skulle pappas hjärta vekna, trodde hon. På tisdags morgon startade vi vår Trollhättefärd. Systemen som hade amerikafebern, sexton år, nästsystemen fjorton år och så jag nio år. Det kändes som äventyret med stort ä direkt. Om inte systrarna varit i Trollhättan förut vet jag inte, jag hade i varje fall inte varit där.

Båt fick vi låna av släkten framme i byn. Systrarna var nog mycket ovana att ro. Vi bodde ju långt från älven. Längre än till Stallbacka rodde dom heller inte. Sedan var det att gå och gå. När vi kom till Trollhättan rastade vi en stund. Gick på ett konditori. Vi hade väl fått lite pengar av mamma. Här åt jag mitt livs första wienerbröd till ett glas hallonlemonad. Vilken fest. Så fortsatte vi då och kom till slussarna och träffade pappa. Fantastiskt var detta Trollhättebesök, trots att jag inte minns mycket mer än att vi gick och gick. Jo, så också att pappa lovade Anna hennes USA-biljett. Och det var ju huvudsaken. Alla tre var vi väl glada när vi var hemma igen och nog kan jag tänka att nioåringen var ganska slut.

Så kom september. Syster Anna reste och vi hemma sörjde. Att resa till USA då var det samma som att vara förlorad för de anhöriga, Själv trodde jag aldrig att jag skulle överleva denna hemska skilsmässa. Det var ganska många ungdomar från Malöga som denna tid reste till drömlandet i väster. Den första april 1904 flyttade vi till Trollhättan, som då endast var stationssamhälle och hade omkring 6000 invånare.

Men Malöga, min födelseby, har ofta stått i förgrunden vid mina återblickar i tanken på barndomens och ungdomens platser. Jag som är en Malöga-Trollhättebo i försörjningsringen sedan mitt tjugofemte år, sedan 1919.

Trollhättan har jag besökt rätt ofta, mitt föräldrahem var ju där. Till Malöga kom jag år 1922 i sällskap med bror som år 1910 reste till England men som vid denna tid flyttat till Belgien.

Redan då var ganska mycket förändrat i Malöga. Vårt barndomshem var borta. Alla träd som funnits på tomten var borta. Bara syrenbersån fanns kvar. Vi gick omkring och återupplivade minnen. Där hade den trampade vägen till ladugården och uthusen varit. Där hade brunnen varit och där borta där vår rågåker varit, där låg ännu stenen som vi kallat hjulsten. Den såg ut som en missbildad sockertopp.

Som barn tyckte jag den var ofantligt stor. Den var inget märkvärdig, men den fanns, kvar. Jag tyckte mig höra marken och stenarna viska. Minns du? Minns du? Ack ja, nog minns jag. Farfars gamla stuga låg kvar. Vi gick dit. Den såg så skröplig ut att man fick en känsla av att, om man skulle peta på den, skulle den rasa. Och så har åren gått. Ytterligare hade fyrtio år gått då jag våren 1962 åter fick åka till Malöga. Det var min son som tog mig med dit.

Men var är min barndoms by? Borta! Raderad! Visst var där nu en ståtlig anläggning. Jag hade ju hört allt som hänt. Men jag hade ju inte kunnat föreställa mig hur det skulle vara ändå. Visst försvinner byar lite varstans och visst behövs bilar och flygplan. Tiden står ju inte still. Snarare rusar den. Men en by med månghundraåriga anor, som är totalt borta. Det var nästan en chock.

Jag minns Malöga som en levande by. Många av dess innebyggare kommer jag ihåg som verkliga personligheter.

Jag ber min son stanna en stund på den gamla bygatan så att jag skulle få minnas. Och jag minns dem, många, nästan alla. Det var Erk-Magnus med skepparkransen, Edvard med sitt mörka vackra hakskägg, den andre Edvard också med hakskägg och med en arm utan hand efter en olyckshändelse. Det var den mörke rolige skrattande tjugige moster Larssons son, den runda Augusta med sitt smittande skratt, den timida rara Maria, moster Maja-Katrina, med glimten i sina gamla ögon och med sin bunschai eller hjärtvärmare och alla andra. Alla som var personligheter på sitt sätt.

Ja alla dessa är nu döda, flera av dem för länge sedan. Även många av deras barn är döda. Och här finns ingen av alla dessa människors efterkommande nu. Det är som om någon kramar om min själ och en kyla smyger sig över mig. Ja, den gamla byn är död. Fullkomligt.

Men ur det gamla har stigit det nya. Livet går vidare. Malöga finns på ett nytt sätt, funktionsdugligt i högsta grad. Men barndomens by Malöga finns inte, förutom inom mig i minnen och tankar.

Rysstiden på Nohab 1920-24

Av Lars Myrén

(Artikeln bygger bland annat på material av Werner Johnsson, Bengt Sjölin, Gösta Svensson och Nohabs 75-årskrift samt arkiv.)

Då det första världskriget efter mer än fyra års kamp slutade på hösten 1918 var stora delar av Europa förstörda. För återuppbyggnaden gällde det framför allt att få igång kommunikationerna. Bristen på rullande materiel var stor och tog lång tid att fylla. Nohab med sin specialisering på lokomotiv borde därför under de närmaste åren få gott om arbete. Man kunde räkna med gyllene tider för verkstaden. Men att det skulle bli sådana i så stor utsträckning och i så verklig mening, hade nog ingen ens vågat drömma om.

År 1920 inträffade nämligen en händelse, som väckte något av sensation och framkallade livliga diskussioner både man och man emellan och i pressen över hela vårt land. Verkstaden fick på en gång en beställning på inte mindre än 1000 lokomotiv till Ryssland, den största lokbeställningen i den svenska och även utländska loktillverkningens historia.

Den ryska beställningen skapade en högkonjunktur för Nohab, vars hela kapacitet togs i anspråk för att fullgöra denna väldiga leverans. Det märkliga inträffade alltså att då den svenska industrin hade en lågkonjunktur, var Nohabs prestationsförmåga ansträngd nästan till bristningsgränsen. Den ekonomiska kris som drabbade den svenska industrin efter kriget kom därför att bli knappt märkbar för Nohab och Trollhättan. Först då fredskrisen var över och man på andra håll var på väg mot bättre tider drabbades Nohab av en kris vid ryssbeställningens avveckling.

Rysstiden betecknar en märklig epok inte bara i Nohabs och Trollhättans historia utan även i den svenska industrins.

Förhållandena i Ryssland

Världskriget hade tagit hårt på det väldiga Rysslands krafter. År 1917 började på grund av motgångarna under det långvariga kriget krigströttheten alltmer att breda ut sig inom de ryska leden. Soldaterna deserterade från sina förband särskilt sedan regeringen för att lugna oron börjat stycka de stora jordagodsens och dela ut jord bland bönderna.

En revolution utbröt i mars 1917. Tsarregimen störtades, och en liberal-socialistisk regering trädde till med bl.a. Kerenskij som förgrundsfigur. Den blev inte långvarig utan följdes av oktoberrevolutionen samma år, då bolsjevikerna under Lenin kom till makten. Det gamla Ryssland bröts fullständigt ned och en kommunistisk samhällsordning skulle med ett slag genomföras.

Nu följde några års inbördeskrig mellan vita och röda, varvid de förra understöddes av de i världskriget segerrika ententemakterna. Landets redan förut illa åtgångna produktionsapparat blev härigenom än ytterligare sönderslagen, och ett elände utan motstycke,

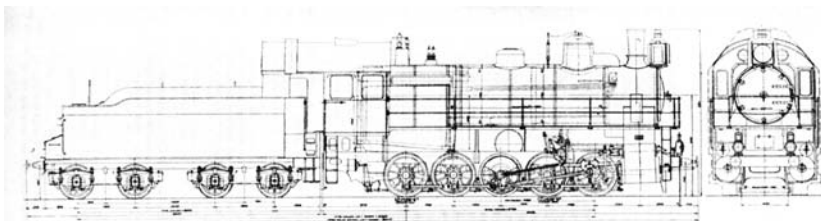


Fig. 2. Lok lit. R.

Ryssloken

Loket är konstruerat av Hartman i Lugansk år 1912 för Vladikavkazbanan med vissa förbättringar fastställda av professor Lomonosoff inför Nohab-beställningen.

Denna loktyp är rent 10-kopplad med tvillingcylindrar och överhettning och är försedd med 4-axlig tender. Själva loket, som väger 80,6 ton vilar på fem axlar, som är sammanbundna med koppelstänger. Loket är motsvarande det svenska Litt R dvs ett malmtågslokomotiv.

Huvuddimensionerna är spårvidd 1524 mm, drivhjulsdiameter 1320 mm, ångtryck 12 bar, total hjulbas inklusive tender 15,8 m och total längd 20,5 m. Största höjd 5,2 m och total tjänstevikt 132,1 ton inklusive tender.

Dragkraften är 17 500 ton och max hastighet är 50 verst/tim som motsvarar 53,5 km/tim.

Ångpannan ligger ovanligt högt. Avståndet mellan räls och pannans centrumlinje är 3,1 m. Eldstadens eldyta är 18 kvadratmeter.

Ångdomen har en diameter på 712 mm och en godstjocklek på 16 mm. Tuberna är 4,7 m långa och pannan är isolerad med blå asbest. Ramverket består av 32 mm tjocka plåtar.

Tendern är byggd för 23 kubikmeter vatten och 5 ton kol.

Loken målas i en mörkgrön färg. Buffertbalken och maskineriets urfräsningar är röda och hjulringarna vita.

Kontrollarbetet vid tillverkningen är omfattande och utförs av ryska järnvägskommissionen.

Provkörning gjordes flera gånger. Vid första provet på verkstaden är klädseln till pannan borttagen och då kontrolleras täthet och slidinställning. Vid det andra provet skall alla påpekanden från tidigare prov vara åtgärdade och provet gjordes på det utlagda provspåret. Därefter utfärdas en speciell akt för varje lok med godkännande av loket.

Priset var inledningsvis 230.000 kr per lok.



i vissa fall rent kaos, uppstod. Försöken att med ett slag genomföra en renodlad kommunism, den s.k. krigskommunismen, ökade ännu mera villervallan. Produktionen avstannade då fabriker saknade råvaror, sakkunnig ledning och arbetsdisciplin.

Genom bolsjevikrevolutionen 1917 utestängdes Ryssland från gemenskapen med västerlandet. Motsättningen ökade ännu mera, då Sovjetregeringen förklarade, att den inte tänkte betala de skulder till utlandet, som tsarismen eller Kerenskij-regimen gjort. Ententemakterna svarade då med blockad av Ryssland på hösten 1919. En blockad som i praktiken egentligen redan varit ett faktum sedan oktoberrevolutionen.

Redan 1917 hade sovjetregimen sänt en representation till Sverige under ledning av en rysk ingenjör, V Vorovskij, som sedan 1915 varit anställd i en firma här. Då bolsjevikerna beslagtogs även all svensk egendom i Ryssland, svarade Sveriges regering med att hemkalla sina ombud i Ryssland och utvisa Vorovskij. Före sin avresa överenskom denne med svenska utrikesdepartementet, att Sovjet skulle få ha en representant kvar för rent konsulära angelägenheter. UD gick med på detta, dock skulle det vara en svensk. Till generalkonsul utsågs därför riksdagsman Fredrik Ström. Rysk handelsrepresentant efter Vorovskij blev advokat Vilhelm Hellberg. Han utförde ett stort arbete för att få de ingångna avtalen fullföljda.

Den 16 januari 1920 hävde ententemakterna blockaden mot Sovjet. Svensk industri visade sig genast intresserad av att även Sverige skulle återuppta handelsförbindelser med Ryssland. Men man ville inte förhandla med den ryska staten som sådan. Affärerna skulle därför gå genom den ryska kooperationen, Allryska Förbundet av Konsumtionsföreningar, Centrosojus.

Vad som gjorde läget nästan katastrofalt i Ryssland var att kommunikationerna var i så eländigt skick. Hela transportväsendet stod 1920 inför sitt sammanbrott. Trafikminister Leonid Krassin insåg snart att med arbetaresovjeterna och de kommunistiska medhjälparna skulle det aldrig gå att få någon ordning på det hela. Han lyckades verkligen också få en ändring till stånd, så att de gamla förvaltningarna i stor utsträckning insattes i sina forna befogenheter.

Främst gällde det emellertid att skaffa rullande materiel. Av de 25 000 lokomotiv, som fanns före kriget, var högst 5 000 användbara. Den egna fabrikationen var inte att räkna med ännu på lång tid, utan nya lok måste anskaffas från utlandet. Handelsagenter sändes därför ut för underhandlingar. Dessa stötte emellertid på en hel del svårigheter. Utlandet hyste misstro till bolsjevikregimen. Man var långt ifrån säker på att den skulle kunna hålla sig kvar vid makten. Om den störtades, hade man inte någon garanti för att dess efterföljare skulle godkänna dess ingångna kreditavtal osv. Ingen kredit kunde därför erbjudas. Ville Sovjet göra affärer, fick de betala kontant.

Underhandlingar mellan Sovjet och svenska firmor

Sovjetregeringen vände sig i första hand till Skandinavien, vars industri befann sig i gott skick eftersom de stått utanför kriget.

Vad det gäller Sverige, vår dock läget 1919 inom verkstadsindustrin ganska bekymmersamt även om det frammot årsskiftet ljusnade något. I början av 1920 ökades åter svårigheterna genom strider på arbetsmarknaden, Åttatimmarslagen hade trätt i kraft den 1 januari och den drog med sig många tvister. Det gällde om timlönen och ackordsatserna skulle höjas i proportion till arbetstidens förkortning. Då i mitten av januari 30 000 arbetare börjat strejk, svarade arbetsgivarna med lockout, som började den 2 februari och varade ett par månader.

Danmark var emellertid genast villigt att uppta affärsunderhandlingar med ryssarna. På våren 1920 reste därför en 15-mannadelegation från Centrosojus till Köpenhamn. Ledare för den var Leonid Krassin, sam då var folkkommisarie för utrikeshandeln. Då delegationen passerade Stockholm, hade han överläggningar med Sovjets handelsrepresentant, advokat Vilhelm Hellberg, om möjligheterna av affärsförbindelser även med Sverige.

Denne kunde meddela, att dagligen offerter strömmade in från svenska firmor på varor, som de ville exportera till Ryssland, t.ex. åkerbruks- och skördemaskiner, verkstadsmaskiner, separatorer mm. En medlem av Krassindelegationen stannade därför kvar i Stockholm för underhandlingar med Sveriges Allmänna Exportförening. En del framgångar kunde också snart noteras. Handelsdelegationer kunde sålunda utbytas mellan Sverige och Ryssland.

En av advokat Hellbergs goda vänner och medhjälpare vid detta begynnande handelsutbyte mellan Sverige och det bolsjevikiska Ryssland var direktör Gunnar W Andersson. Denne som under det närmaste decenniet kom att spela en betydande roll i Nohabs historia, var född i Trollhättan den 2 februari 1889 och son till en mycket känd trollhättebo, köpman Wilhelm Andersson. Han avlade studentexamen i Skara 1907, genomgick Göteborgs Handelsinstitut och fick sin första anställning hos en firma i Norrköping. Därefter blev han korrespondent vid Varbergs yllefabrik och senare chef för denna. Åren 1911-14 var han verksam inom världsfirman Abraham und Gebrüder Frowein, Elberfeld, som dess representant inte bara i Skandinavien utan även i Ryssland, som han lärde känna mycket väl. År 1914 grundade han en egen firma i Stockholm. Denna gjorde framför allt affärer på Ryssland, vilka förmedlades av en f.d. studiekamrat, då bosatt i Sankt Petersburg. Efter oktoberrevolutionen 1917 sålde han bl.a. stora partier liar och skärar, tillverkade vid en liefabrik, vari han var intresserad. Dessa affärer förmedlades av ingenjör Vorovskij i Stockholm. Sedan denne utvisats, gick de genom advokat Hellberg. Med denne knöt Gunnar W Andersson mycket goda förbindelser.



Gunnar W Andersson från Trollhättan.

Några svenska industriföretag, som var intresserade av ett handelsutbyte med Ryssland, bland dem Munktells i Eskilstuna, Stridsberg & Biörk i Trollhättan, Forsbacka Järnverk, AB Malcus Holmqvist i Halmstad m.fl., uppdrog åt Andersson att på deras vägnar föra underhandlingar med den ryska handelsdelegationen. Då denna passerade Stockholm fick han företräde för Krassin och gjorde sig underrättad om de möjligheter som fanns för affärer med Sovjet.

Krassin förklarade omedelbart, att vad Ryssland behövde var järnvägsmateriel, främst lokomotiv. Han hade kommit för att skaffa 5 000 sådana, varav hälften skulle tillverkas i Tyskland. Ett avtal kunde därför inte komma i fråga med svenska firmor om inte dessa åtog sig en betydande del av denna leverans. De andra industrivarorna kunde man ganska lätt få fram, även om leveranstiden var mycket kort. Delegationen hade vidare order att inte köpa något som kunde tillverkas i Ryssland, för att spara på det guld, som skulle användas till kontantbetalningen av lokomotiven.

Gunnar W Andersson hade alltså först att undersöka om denna beställning kunde placeras i Sverige. Han var inte alldeles obekant med sådana affärer. Redan förut hade han sökt placera utländska lokbeställningar på den svenska marknaden. År 1919 hade han varit i förbindelse med en representant för den polska regeringen och då fått förfrågan om leverans av ett stort antal lokomotiv. De svenska verkstäderna kunde emellertid inte åta sig uppdraget i den omfattning som polackerna önskade och ordern kom därför att placeras i USA.

Även nu var de svenska verkstäderna trots orderbrist inte särdeles hågade att göra lokaffärer med Sovjet. Framför allt var det den korta leveranstiden som gjorde, att man inte ansåg sig kunna reflektera på detta.

Det var stora pengar som stod på spel och Gunnar W Andersson beslöt att köpa ett företag och själv sätta sig i spetsen för en sådan tillverkning. Hans tankar gick främst till Trollhättan. Han kände sedan sina pojk- och uppväxtår väl till Nydqvist & Holms loktillverkning.

Men för att köpa Nohab fordrades det pengar och mycket pengar. En hel del hade han förtjänat på föregående affärer, bankerna kunde väntas träda emellan och ryssarna skulle få lämna förskott eftersom de var så ivriga på beställningen. Gunnar W Andersson tog då kontakt med Nohab. Eftersom han själv inte personligen kände Herman Nydqvist, vände han sig per brev till en bekant, en ingenjör vid verkstaden, med förfrågan, om denne ville förmedla köpet av företaget. Denna hans hänvändelse togs inte på allvar utan som ett mer eller mindre lyckat skämt. Snart visade det sig dock, att det var allvarligt menat. Gunnar W Andersson kom i förbindelse med Herman Nydqvist och denne, som på grund av sjuklighet inte orkade nämnvärt delta i ledningen av verkstaden, var inte ovillig att sälja.

Med företaget på hand reste Gunnar W Andersson efter Krassin till Köpenhamn. Med honom följde som teknisk expert en f.d. verkmästare vid Nohab, som skulle göra kostnadsberäkningar på loken. I Köpenhamn vidtog nu överläggningar med ryssdele-

gationen angående leverans- och betalningsvillkoren, varvid advokat Hellberg tjänstgjorde som mellanhand. Efter ett par veckors underhandlingar slöts så den 15 maj 1920 avtal mellan Centrosojus, representerat av Krassin, och Gunnar W Andersson om leverans av 1000 stora godstågslokomotiv till ett pris av 230 000 kr pr styck, en affär alltså på 230 mkr, en rekordbeställning för svensk lokindustri. En viss procent av vad loken kostade, skulle betalas i förskott och resten vid deras leverans. Betalningen skulle i guld deponeras i bank i Stockholm. Gunnar W Andersson fick i förskott 7 mkr varav 4 mkr för att köpa verkstaden i Trollhättan och 3 mkr för anskaffande av råmaterial till de 100 första loken. Till nödvändiga utvidgningar av verksamheten skulle Sovjet bidra med räntefria lån.

Samtidigt träffades genom Gunnar W Andersson avtal mellan en svensk industrikoncern och Centrosojus om leverans av industrivaror, såsom jordbruks- och mejerimaskiner, vartill senare kom transformatorer mm. Även för dessa skulle betalning ske i guld i Stockholm och förmedlas genom en svensk bank.

Då Krassin i slutet av maj 1920 återvände till Stockholm, kunde han meddela pressen, att 1000 lokomotiv hade beställts vid de svenska verkstäderna. Det var en nyhet som väckte åtskilligt uppseende.

Detta avtal visade sig vara av den allra största betydelse för Sovjet. Ryska handelskommissariatets officiella organ skriver att: ”Sverige kom att inta den första platsen i sovjetrepublikernas handelsutbyte och utgjorde det lufthål, genom vilket de kunde upprätthålla ekonomiska förbindelser med yttervärlden.”

Gunnar W Andersson tar över Nohab

Med denna 230 mkr beställning på fickan och 4 mkr i förskott för inköp av något lämpligt företag upptog Gunnar W Andersson de slutgiltiga förhandlingarna med Herman Nydqvist om övertagande av Nohab. Köpet av hans aktier med undantag för 50, som behölls för sonens räkning, till ett pris av nära 5,2 mkr undertecknades den 19 juni 1920. Beträffande de aktier, som SKF innehade var Herman Nydqvist berättigad att inom viss föreskriven tid återköpa dessa. Så skedde, varefter Andersson övertog även dessa. Han kontrollerade därmed 5947 av de 6000 aktierna i bolaget.

Meddelandet om köpet av Nohab slog ned som en bomb. Underhandlingarna hade förts i största hemlighet. Nohabs direktör Andreas Ljungman sade sig stå helt utanför och SKF förklarade att överlåtelsen hade skett fullkomligt utan dess vetskap.

Köpet väckte det största uppseende och diskuterades livligt i svensk press. Det blev oro inte bara i Trollhättan och rykten var i omlopp, att ”Bolsjevikerna skulle lägga sig till med en av Sveriges ledande lokverkstäder”. Ingenjör Herman Nydqvist svor sig fri från all vetskap om att sovjetregeringen hade legat bakom anbudet. Detta hade förmedlats av ett svenskt bankkonsortium. Gunnar W Andersson intervjuades självfallet om detta. Han förnekade i sin tur att Nohab skulle bli ett ryskt företag. Det skulle förbli svenskt, även om det skulle arbeta för rysk räkning. Gentemot de på sina håll ganska häftiga

Historier från Verkstan

I avdelning 60 på Nydqvist & Holm jobbade på 1920-talet tre gubbar intill varandra, som allmänt kallades »de tre rävarna». Det var den röde räven som hette Karl Bengtsson och var rödhårig, det var den släte räven, som hette Emil Dahlman och var skallig samt silverräven, som var jag - Tutarns Erik, mitt hår var silvervitt. Bland oss hade utvecklats en teknik att sprida upplysning om saker vi ville ha fram. Tekniken gick ut på att vi för varandra berättade de mest våldsamma lögnerna men allvarligt och till synes sannolikt, dock alltid så att någon utomstående kunde höra våra samtal. Oss emellan betvivlades givetvis inte sanningshalten i historierna.

Till avdelning 60 hade under »rysstiden» kommit en slipare från Göteborg som hette Floberg och bodde i Strömslund. Han var en mycket uppmärksam lyssnare men på tok för godtrogen. Han gick egentligen på vad som helst.

En dag berättade jag för Karl Bengtsson att vår verkstadsingenjör Sundberg (Hoas kallad) skulle sluta och flytta och för den skull avsåg sälja av en del grejor han inte ville släpa med sig. Bl.a. skulle han sälja kostymen han hade på sig, en bra cheviotkostym för bara 25 kr. Jag skulle ha köpt den direkt, men storleken passade inte.

Floberg hade haft ett långt öra åt vårt håll. En stund senare stegade han iväg till Sundberg, mönstrade honom ytterst noga uppifrån och ner och så sa han:

- Jag tar den. Ingenjörn får 25 kr på fredag.

Sundberg var ju ett enda frågetecken.

- Jo, kostymen så klart, sa Floberg.

- Nej far åt helvete, sa Hoas, säg åt de där dj-a rävarna att inte sälja kläderna av kroppen på mig förrän jag är död!

En annan gång hade jag fått en burk surströmming av en bekant som jag hjälpt med trädgården. Jag fick inte ha surströmmingen hemma för Julia, min hustru hon tyckte inte om doften, så jag tag med den till verkstan. Jag hade just öpp-

nat burken när Floberg kom förbi. Emil Dahlman berättade för Floberg att Erik hade en så god sill som han bjöd på. Floberg var alltid glad i mat så han kom.

För att han inte skulle bli skrämmd av doften måste jag skynda på honom en aning. Så jag tog en stor strömming med mycket sås på och langade upp. Och just när han fick den, sa jag:

- Källman kommer! (Källman var en fruktad överingenjör). Floberg slafsade i sig strömmingen på tvären och strök in såsen i de yviga mustascherna.

På eftermiddagen möttes vi igen och jag frågade om han ville ha en ny sill.

- Tack, tack min snälle Erik, sa han, men den ja' feck i morse har inte stannat där den ska vara.

Den där surströmmingen använde vi kanske lite mera till att skoja med och sprida odör med än att njuta som svensk delikatess. På den tiden var surströmmingen praktiskt taget okänd i Västsverige och njöts huvudsakligen av norrlänningar. ,

Svante Börjesson, som då jobbade i 60, fick en strömming med sig i nypan när han gick in till Zetterström i ritningsförrådet och medan Zetterström letade efter ritningen Svante begärde, gömde han fisken bak en trave papper.

På eftermiddagen gjorde jag mig ett ärende in till Zetterström, där doftade minst sagt apa. Jag sniffade in luften så där och då förekom jag av Zetterström, som sa:

- Den där jäkla Börjesson var inne här på förmiddagen och han måtte ha släppt sig för här lokta skit utan all mätta sedan dess. Han får aldrig komma in här mer.

Zetterström ville vara lite fin av sig och var väldigt generad över odören på sitt kontor.

Ja, så kunde det gå till i 60 på Nydqvisten på den tiden.

angreppen framhöll han, att man här hemma borde vara tacksam över att en så stor beställning kunnat placeras i Sverige, där tusentals personer just då gick arbetslösa och där utsikterna var mycket små att kunna bereda dem arbete.

Från rysk sida såg man kanske saken något annorlunda. Lomonossoff förklarade t.ex. i juli 1921 att Nohabs fabriker helt kontrollerades av Sovjetregeringen.

Den från den 31 maj 1920 ajournerade bolagsstämman hölls den 29 juni. Vid denna presenterade sig helt nya aktieinnehavare och en helt ny styrelse tillsattes. Medlemmar i denna blev direktör Theodor W Jeansson, chef för Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna, grosshandlare Urban Grönqvist, grossör i ylle och bomull i Malmö, direktör Hans Theobald Holm, chef för Bofors, direktör Gunnar W Andersson och advokat Axel Forssman. Suppleanter blev ingenjör Antenor Nydqvist och direktör Andreas Ljungman.

Vid sammanträde med styrelsen den 1 juli blev Gunnar W Andersson styrelseordförande och Hans Th Holm vice styrelseordförande.

Direktör Andreas Ljungman begärde nu entledigande från sin befattning som verkställande direktör. Till hans efterträdare utsågs Gunnar W Andersson med ingenjör Antenor Nydqvist som vice verkställande direktör.

Kontrakten med Centrosojus

Nu vidtog ett noggrant utformande av överenskommelsens detaljer. Från rysk sida slutfördes dessa av den ryske lokexperten professor Georg Lomonossoff, som av utrikeskommissarie Tjitjerin utrustats med fullmakt härtill. Hans titel var inte mindre pampig än de kapitalistiska staternas diplomaters. Den var nämligen "Représentant plenipotentiaire du gouvernement Soviétiste-russe pour las commandes de matériel roulant à l'étranger".

Lomonossoff hade före revolutionen varit professor vid en teknisk högskola i Sankt Petersburg och var specialist på järnvägar och dess materiel. Under tsartiden avancerade han till generals grad. Efter revolutionen gjorde Lenin honom till biträdande trafikminister. Han skickades till Amerika för inköp av järnvägsmateriel och fick sedan hand om hela förvaltningen av det ryska järnvägsnätet.

I slutet av juli och början av augusti 1920 besökte professor Lomonossoff verkstäderna i Trollhättan för att fastställa vissa detaljer rörande de lokomotiv, som Krassin beställt av Gunnar W Andersson. Denna beställning det nu var meningen att föra över på Nohab.

Emellertid stod det klart för vederbörande att Nohab ensamt inte skulle gå i land med denna leverans. Flera andra firmor måste engagera sig i denna. Härvidlag skulle främst Bofors-Gullspång och Munktells i Eskilstuna komma i fråga. Lomonossoff besökte även dessa. Han var mycket belåten med dem och ansåg att deras kapacitet var så stor att de tre tillsammans skulle kunna inom den bestämda tiden leverera de 1000 loken. Han begärde en arbetsplan för tillverkningen, som skulle vara färdig senast den 15

september. I denna skulle också anges, vilka arbeten Bofors och Munktells skulle åta sig. I anslutning till detta förklarade Gunnar W Andersson att han skulle överföra den ryska beställningen på Nohab, så snart denna arbetsplan blivit godkänd av beställaren. Han skulle därefter till Nohab inbetala det förskott på 3 mkr, som Sovjet lämnat för materialanskaffningen, under sex års tid med 500 tkr pr år i den ordning han fick utdelning från Centrosojus. Material skulle beställas till loken i den mån som Andersson inbetalade dessa belopp. Beställningarna hos Bofors och Munktells skulle dock ske omedelbart genom Nohab.

Den 15 okt. 1920 slöts avtal mellan Centrosojus, representerat av professor Lomonosoff, och Nohab. Genom detta annullerades överenskommelsen mellan Gunnar W Andersson och Centrosojus av den 15 maj i Köpenhamn. Centrosojus beställde 1000 lokomotiv av en rysk serie med samma antal 4-axlade tendrar. Det var godstågslokomotiv, tillverkade efter en jämförelsevis ny typ, som fanns i Ryssland och konstruerats av firman Hartman i Lugansk för Vladikavkazbanan. Själva loket vägde 80,6 ton och vilade på fem axlar, samtliga förbundna med koppelstänger. Dessa ansågs som veritabla jätteloken men voro i själva verket inte större än de svenska F-loken eller malmtågsloken littera R.

Köparen skulle ha rättighet att sända en sakkunnig ingenjör till Trollhättan som kontrollant. Denne skulle tillåtas göra vilka prov han önskade. Sådana skulle även få göras hos underleverantörer till Nohab. Den 18 oktober meddelade Lomonosoff, att ryska järnvägskommissionen uppdragit åt ingenjör John Setterberg, Nydqvist & Holms förre verkstadschef, att tillsvidare vara kontrollant vid Nohab.

Lokomotiven hade en spårvidd av 1,524 m (5 fot). Då de skulle levereras, skulle de placeras på hjul till den Stephensonska spårvidden 1,435 m (4 fot 8,5 tum), den normala spårvidden för det svenska järnvägsnätet, och så föras till överlämningsplatsen.

För varje lok med tender skulle köparen betala 230 000 svenska kronor, exklusive transporten. En fjärdedel av priset för 500 lok och tendrar, dvs. 29 mkr, skulle betalas senast den 17 december 1920. Den första i varje månad från den 1 januari 1921 skulle överlämnas 4 mkr, tills 25 % av betalningen för de återstående 500 loken inlevererats. Slutlikvid skulle lämnas vid övertagandet av loken i Ryssland.

Enligt detta kontrakt skulle 530 lok levereras senast den 1 oktober 1921, 320 lok senast den 31 december samma år och 150 lok under år 1922.

Samma dag den 15 oktober slöts emellertid ett kompletterande avtal. Nohab fick däri förplikta sig att inte åta sig andra beställningar utan skulle ställa hela sin kapacitet till förfogande för lokleveransens fullgörande. Beträffande priset antogs nya beräkningsgrunder. Ett självkostnadspris skulle fastställas. Till framställningskostnaderna (löpan- de organisationskostnader, råmaterial, löner, skatter och räntor på upplånat kapital) skulle läggas 10 % av aktiekapitalet. Detta, som var 6 milj. kr beräknades efter 180 % kurs till 10,8 milj. kr. Centrosojus, som givetvis skulle ha rättighet att kontrollera beräkningarna, skulle även betala skillnaden mellan detta självkostnadspris och 230 tkr, om det översteg denna summa.

För Nohab undertecknades kontrakten av direktör Gunnar W Andersson vilken såsom hemort för firman angav dess nyupprättade kontor i Stockholm, Fredsgatan 3.

Betalningen av loken är inte den minst unika detaljen i denna affär. Som nämnts skulle betalning ske kontant. För detta skulle till Sverige införas 56 ton guld, avsedda till betalning av 500 lok. Ytterligare 34 ton guld skulle senare levereras. Betalningen skulle förmedlas av Nordiska Handelsbanken. En överenskommelse slöts mellan Centrosojus, Nordiska Handelsbanken och Nohab. Om tillräckligt med guld inte kunde införas, skulle Centrosojus vara förpliktad att ge Nordiska Handelsbanken skriftlig order att betala ut resterande summa ur där deponerade fonder.

Ett par dagar senare, den 21 oktober 1920, träffades dock en annan överenskommelse, nämligen att Centrosojus, senast den 1 december 1920 skulle till Nohab som förskott på betalningen lämna 10 ton fint guld i mynt. Detta representerade ett värde av 26 milj. kr. Guldets skulle levereras av Centrosojus i Revals hamn fritt ombord på svenskt skepp. Det skulle där överlämnas i med ryskt ämbetssigill försedda kistor till en representant för Nohab. Denne hade rätt att företa stickprov bland lådorna före fartygets avgång och förse samtliga lådor med Nohabs sigill.

Guldets transporterades till Sverige i två omgångar, den första med ångfartyget Eskilstuna III, som av Nohab inköpts för ändamålet. I november 1920 var direktör C H Lindhagen i Reval i anledning av detta. Andra sändningen ägde rum de första dagarna av år 1921 med ångfartyget Meteor. Nohabs representant i Reval var då vice verkställande direktören Antenor Nydqvist. Allt skedde emellertid i största hemlighet. Bevakningen utgjordes av stadiga polismän från Stockholm.

Nordiska Handelsbanken hade ansvaret för transporten från Reval. I Stockholm överlämnades de med båda sigillerna försedda lådorna till dess representant, som omedelbart lät föra dem till riksbanken. Det guld, som inte skulle deponeras där, upplades i bankens eget hus, Malmstorgsgatan 3 i Stockholm. Det skulle omedelbart uppvägas och dess värde beräknas. Levererades det i tackor, skulle banken pröva dess finhet.

Dessa 10 ton guld skulle av banken under tiden december 1920 - mars 1921 säljas på världsmarknaden till bäst möjliga pris, varvid den skulle ha i 0,5 % i kurtage. I och med att banken övertog guldets, påtog den sig även alla betalningsförpliktelser mot Nohabs underleverantörer intill ett belopp av 23 mkr. Det av banken sålda guldets, gottskrevs Nohab, och förpliktade den sig att betala högsta möjliga ränta. Bankens garanterade också att dessa 10 ton guld endast skulle användas att betala loken med.

I andra omgången fördes 9,65 ton fint guld från Reval till Stockholm. Dess värde beräknades till 25 mkr. Av detta belopp skulle 15 mkr deponeras i banken i Nohabs namn. Detta skulle utgöra förskott för inköp av material till loken men även räntefritt lån till utvidgning av verkstäderna i Trollhättan. Nohab ägde att förfoga över dessa 15 mkr endast med bifall av befullmäktigad representant för Centrosojus. De övriga 10 mkr skulle användas till beställning av järnvägsmaterial, maskiner m.m.

Utom dessa guldmängder hade Centrosojus för avsikt att överföra till Sverige ytterligare 40 ton guld, som skulle utgöra förskott på betalningen av de övriga loken.

Om guldet inte kunde säljas till acceptabelt pris på världsmarknaden, skulle det omräknas till svensk valuta enligt kursen i London 10 dagar efter det guldet kommit till Stockholm, varvid dock avdrag skulle ske för vad frakten till London skulle ha gått på. I stor utsträckning präglade myntverket i Stockholm svenska mynt av det ryska guldet och de fick så mycket att göra att man måste arbeta på övertid.

Denna ryska guldexport uppmärksammades ute i världen och framkallade en hel del opposition. Frankrike ville ha den stoppad, då det ansåg sig ha större rätt till det ryska guldet än andra på grund av sina lån till Ryssland, som det inte fått inlösta. Även USA protesterade. Man gav dock så småningom med sig, och rätt mycket guld såldes i Paris för vidare befordran till USA.

Den korta leveranstiden, inte mindre än 850 lok före 1921 års utgång, var den allra största svårigheten. Det var klart, att här måste en jämkning ske, eller också fick de tas från annat håll. I överenskommelsen den 21 oktober 1920 lämnades också den möjligheten öppen för Gunnar W Andersson att beställa 800 lok vid verkstäder i Tyskland. Centrosojus skulle i så fall betala 25% eller 57 tkr i förskott på varje sådant lok. Det blev emellertid en jämkning i leveranstiden, som fastställdes till 130 stycken inom 10 månader, dock senast 1 okt. 1921, ytterligare 20 stycken före detta års utgång, 150 stycken 1922 och 175 vartdera av åren 1923-1926.

Men inte ens dessa överenskommelser blev definitiva, utan de annullerades för ett nytt avtal av den 13 mars 1921, som slöts i Berlin. Underhandlingar hade då en tid pågått där mellan Lomonossoff och representanter för Nohab. Viktigaste skillnaden var beräkningen av priset. Detta skulle nu vara självkostnadspriset, beräknat på sätt som förut bestämts. Leveranstiderna fastställdes till för år 1921 50 lok och för år 1922 200 lok samt för åren 1923-25 250 lok per år. Vid försenad leverans stadgades böter med 2 tkr pr lok och månad, vid för tidig skulle en premie av 3 tkr per lok och månad betalas ut. Säkerhet för det räntefria lånet skulle vara hypotek på Nohabs samtliga tomter, byggnader och lagerbestånd med prioritet efter det till Nordiska Handelsbanken hörande första hypoteket på 7 mkr. Lånet på 10 mkr skulle betalas tillbaka 1924 och 1925, det på 5 mkr redan 1921 och 1922. De ställdes nu till Nohabs fria förfogande och förbehållet om godkännande av Centrosojus innan pengarna utbetalades bortföll. Utom alla förskott, som Nohab dittills fått skulle senast den 1 februari 1922 ytterligare 7 mkr ställas till förfogande. Senast den 15 september åren 1922, 1923 och 1924 skulle 14 mkr lämnas som förskott för de lok, som skulle byggas följande år.

Arbetet ansågs nu ha så avsevärt ökat för bolagsledningen och verkställande direktörens krafter så tagna i anspråk att en meddirektör måste anställas. Härtill utsågs herr Carl Hubert Lindhagen från den 1 december 1920. Vid bolagsstämma den 14 december 1920 utträdde advokat Axel Forssman ur styrelsen. Hans efterträdare blev ingenjör Antenor Nydqvist och till suppleant efter denne valdes C. H. Lindhagen, Eskilstuna.

Utvidgningar

Nohab ensamt kunde inte klara av denna gigantiska beställning på den korta tid, som stipulerats i kontrakten. Mycket av arbete måste därför lämnas till andra verkstäder inom landet, vilka härigenom fick sysselsättning. Dessa beställningar var så mycket mera välkomna, eftersom orderbristen var stor just då.

Så mycket som möjligt utfördes dock i Trollhättan och i varje fall skedde uppsättningen av loken här. Nohabs verkstadsbyggnader räckte inte till utan utvidgningar måste göras. Detta hade ju också förutsetts vid underhandlingarna med ryssarna, som beviljat räntefritt lån för detta.



C. H. Lindhagen, G. Lomonossoff och Antenor Nydqvist.

Tomtköp

Några större tomtköp behövde inte göras då tomtmarken räckte väl till för utvidgningarna. Det var endast ett område på 8 000 kvadratmeter söder om verkstadsområdet som den 4 mars 1922 inköptes av Kungl. Vattenfallsstyrelsen för 20 tkr. Området fick beteckningen littera P. Lagfart beviljades den 25 januari 1923. Det utnyttades den 15 juli 1922 till Nordiska Handelsbanken, som använde det till upplagsplats.

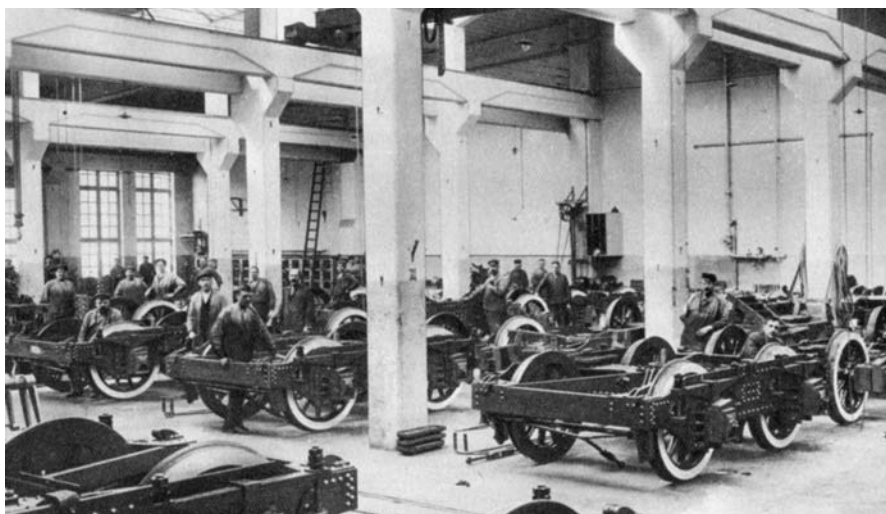
Samtidigt gjordes också ett byte med Kungl. Vattenfallsstyrelsen, då ett område, tillhörande littera F om 1745 kvadratmeter, utbyttes mot ett lika stort område från 0,5 mantal Åker. Lagfart beviljades även på detta byte den 25 januari 1923. Verkstadsområdet hade nu en yta av 189 000 kvadratmeter, varav en tredjedel var bebyggd.

Nybyggnader

Lokproduktionen måste i hög grad ökas, då vid full leverans inte mindre än fem lok i veckan skulle färdigställas. Vad som främst behövdes var en maskin- och uppsättningsverkstad. Ett kontrakt om uppförande av en sådan byggnad undertecknades den 9 februari 1921 med AB Armerad Betong i Malmö.

Byggnadssumman beräknades till 2,5 mkr. En stor del av arbetarna till bygget togs från Trollhättan, varigenom arbetslösheten inom detta fack där minskade betydligt.

Det nya verkstadskomplexet, nr 80, som inrymde plåtslageri, maskinverkstad och monteringshall, hade dimensionerna 129 x 119 m och en golvyta av ca 15 400 kvadrat-



Montering av boggier för tender på Munktells i Eskilstuna. Tendern vilar på fyra axlar anordnad i två stycken tvåaxliga boggier med 1,8 m hjulavstånd. Hjulen har 1,03 m diameter.

meter. Den byggdes åt söder i omedelbar anslutning till de gamla uppsättningsverkstäderna nr 60 och 61 och hade två långskepp som fortsättning på den senare och åtta tvärskepp utanför den förra. Dessutom fanns en utbyggnad för sanitära anläggningar. Hela monteringshallen, som löpte både genom gamla och nya uppsättningsverkstaden och hade genomgående traverser, blev nu 232 m lång. Byggnad nr 80 taxerades 1923 till 2 mkr.

På hösten 1921 beslöt man bygga ett nytt verkstadskontor invid nya pannverkstaden och i denna inrymna tvätt- och omklädningsrum för ca 600 man. I övre verkstadskontoret inreddes tre mindre rum för de ryska kontrollanterna.

Nohab växer ut till en koncern

Då det var klart, att Nohab inte ensamt skulle ha möjlighet att fullgöra denna väldiga leverans, gjordes i de första kontrakten förbehåll för att en mycket stor del av beställningen skulle få placeras på annat håll, t.ex. i Tyskland. Så blev emellertid inte fallet, utan så gott som allt arbete utfördes i Sverige. Men då måste ett flertal verkstäder som underleverantörer utföra detaljarbeten av många olika slag. För att skaffa sig bestämmanderätt över tillverkningen och för att bättre kunna kontrollera arbetets gång, införlivade Nohab med sig några stora företag. Nohab växte ut till en koncern.

Förvärv av Munktells i Eskilstuna

En bland de större verkstäder med vilka underhandlingar om samarbete upptogs, var Munktells Mekaniska Verkstads AB i Eskilstuna. Munktells arbetade i regel på lager, och

dess produktion kunde därför relativt lätt anpassas efter Nohabs krav. Hit skulle tillverkningen av tendarerna förläggas. Munktells skulle dock i viss utsträckning få fortsätta sin specialtillverkning av tröskverk och borrarverktyg.

Sedan olika former för samarbete diskuterats, beslöt man slå samman de båda företagen. Det hade nämligen snart visat sig vara nödvändigt, att Nohab fick fullt ut bestämma, hur och i vilken utsträckning arbetet i verkstaden skulle bedrivas.

För att underlätta sammanslagningen köpte Gunnar W Andersson 4280 aktier å nominellt 1000 kr för 1350 kr pr styck eller 5,7 mkr. Aktiemajoriteten förvärvades på för försäljarna mycket förmånliga villkor. Minoriteten var dock en smula orolig och gav luft åt sitt missnöje.

Den 24 mars 1921 beslöt Nohabs styrelse att överta köpet. Om det skulle ske helt eller delvis, skulle senare bestämmas. Till Gunnar W Andersson skulle kontant betalas 800 000 kr.

Munktells var en gammal välkänd firma, grundad redan 1832 av J. Th. Munktell. Dess specialitet var jordbruksmaskiner, främst tröskverk, men den hade inte varit helt främmande för loktillverkningen. Där byggdes Sveriges första lokomotiv Förstlingen, vilket följdes av många andra. År 1879 hade företaget ombildats till aktiebolag. Det var på 1920-talet en fullt modern anläggning med traverser och maskiner av nyaste typer. Överingjör var sedan 1918 Ernst Josef Thunberg, född 1875.

Till Nohab försålde AB Munktells Mekaniska Verkstad med tillträde den 1 januari 1921 vissa fastigheter till ett värde av 3 mkr samt maskiner och inventarier för 5 mkr eller tillsammans 8 mkr, siffror som vid överlåtelsen var preliminära.

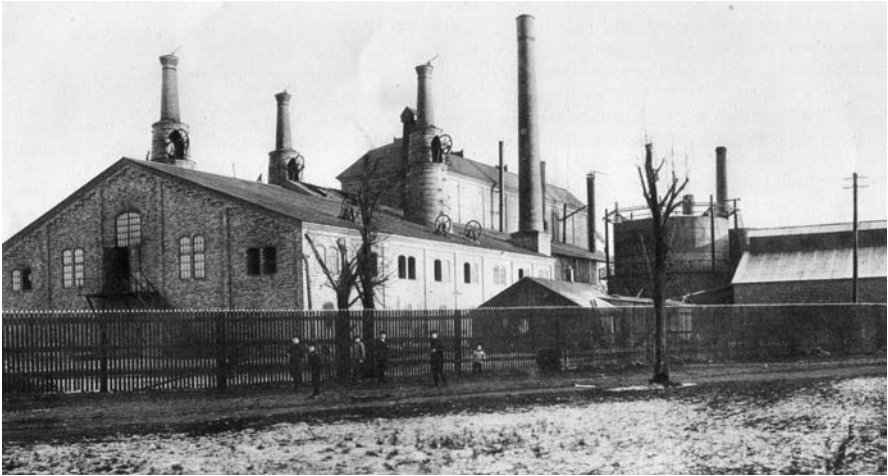
Praktiskt taget hela det gamla fabriksområdet och gjuteriet övergick i Nohabs ägo. Tomten var år 1922 på 121 000 kvadratmeter och verkstädernas golvyta 19 000 kvadratmeter. Järngjuteriet, som var Skandinavians största, hade en kapacitet av 10 tusen ton pr år.

Munktells behöll några verkstäder och i dessa fortgick arbetet som förut. I ett tilläggsavtal den 1 januari 1921 förband sig Nohab att i Eskilstuna tills vidare för Munktells räkning tillverka maskiner och gods i den utsträckning detta kunde ske utan hinder för Nohabs loktillverkning. Särskilt gällde det att färdigställa maskiner och gods, som var kontrakterade.

I mars 1921 kunde dock Gunnar W Andersson meddela Lomonosoff, att Munktells arbetade helt med ryssbeställningarna. Nohab fick då förbinda sig att Munktells även i fortsättningen uteslutande skulle arbeta för dessa. Gjuteriet, som inte hade fullt upp att göra, fick dock tillåtelse att ta emot andra uppdrag.

För Eskilstuna blev detta köp av stor betydelse även om det inte sågs med blida ögon av dess innevärdare. Munktells arbetsstyrka på 800 man utökades till 1500.

Nohab övertog gentemot Munktells betalningsansvaret för dess obligationslån av år 1909, 1914 och 1917. Sedan firman den 14 och 30 juni, 1922 trätt i likvidation och den 18 juli 1922 försatts i konkurs, förföll dessa till betalning och Nohab fick svara för en för Munktells till AB Mälareprovinsernas Bank ingången borgen på två miljoner kronor. Nohab för-



I december 1921 köpte Gunnar W Andersson Forsbacka Jernverks AB för Nohabs räkning.

band sig även att genom ett nytt obligationslån medverka till de förras övertagande.

Då arbetet för ryssbeställningen var slut, började Nohab i Eskilstuna tillverkning av motorvältar och traktorer.

Munktells hade förbehållit sig rättighet men inte skyldighet att, då lokleveranserna till Ryssland upphört, dock senast den 31 december 1925, återköpa den försålda egendomen. Så skedde även.

Köpet av Forsbacka järnverk

Av största betydelse för ryssbeställningarnas effektuerande var, att Nohab kunde få fram råmaterial av bästa slag. De ryska kontrollanterna voro mycket kinkiga och allt som inte var av högsta kvalitet, kasserades obönhörligen.

Särskilt viktigt var det att tillgången på utmärkt järn och stål inte tröt. Det kunde emellertid befaras, att de svenska järnbruken och valsverken skulle bilda en ring för att motarbeta Nohab. Sovjetregeringens insteg inom svensk industri genom Nohab-koncernens förmedling började nämligen alltmera oroa svenska järnverks- och bergslagskretsar.

Järn hade tagits från Avesta, men ryssarna godtog inte det, som levererats därifrån. Enda möjligheten var alltså att skaffa sig ett eget järnverk och underhandlingar gjordes om inköp med flera sådana. De koncentrerades snart kring Forsbacka Jernverks AB.

Forsbacka, beläget nära Gävle, är som industriort av gammalt datum. Redan i början av 1600-talet fanns där en tackjärnsmedja, och år 1651 erhöles privilegium på ytterligare en. Järnverket har sedan tid efter annan ombyggt och utvidgats, och på 1920-talet ansågs det som ett av de mest betydande i Sverige för tillverkning av högvärdigt stål.

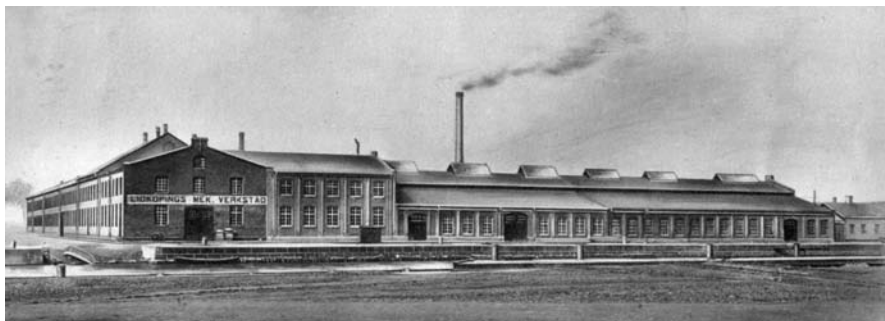
Bolaget hade egna gruvor i Bergslagen med tillgång på malm av yppersta kvalitet. Malmen från Bispberg t.ex. är den renaste i världen med mycket lite fosfor. Bruket hade en gammal förnämlig arbetarestam, som under generationer sysslat med stålgiutning varför de bästa produkter kunde framställas.

På sommaren 1921 gjordes en hel del undersökningar och utredningar om Forsbacka av ingenjörerna Karl Kjällman och Antenor Nydqvist. Det befanns då, att bolagets ställning var mycket prekär. Gunnar W Andersson och C. H. Lindhagen diskuterade, huruvida Nohab skulle köpa aktierna eller låta det gå i konkurs och överta bolaget för bankskulderna. De beslöt sig för det senare alternativet.

I början av oktober 1921 samlades på Skagersholm, Gunnar W Anderssons egendom i Tiveden, några bankmän såsom Billing, Malmborg och Andell, direktör Claes Andersson i Reymersholmsbolaget, disponent Sjögren och direktör Axel Fornander, de sistnämnda representanter för Forsbacka Jernverks AB, för att diskutera, hur man skulle göra med bolaget. Nohab beslöt att överta det, varefter det skulle utvidgas. Ett plåtvalsverk skulle uppföras och stålgiuteriet byggas ut. För detta skulle Nordiska Handelsbanken lämna lån på tre miljoner kronor, vilket av Nohab skulle betalas tillbaka den 15 september 1922, då ryska förskottet nästa gång kom att betalas.

Den 14 december 1921 förvärvade Gunnar W Andersson för Nohabs räkning Forsbacka Jernverks AB genom att överta betalningsansvaret för bolagets förbindelser på 10 mkr. Därmed hade Nohabs behov av stålgiutgods säkerställt, och firman kunde nu garantera, att det ryska leveransprogrammet skulle kunna hållas. Nohabs styrelse ansåg, "att bolaget härigenom i hög grad gjort sig oberoende av underleverantörer och samtidigt ökat sina förutsättningar att kunna fortsätta och befästa sin ställning i den tävlan med de kontinentala lokomotivfabrikerna, som förr eller senare torde bli ofrånkomlig".

År 1922 trädde bolaget i likvidation, varefter namnet ändrades till Margrethills Jernverks AB. Som chef kvarstod direktör Axel Fornander. Denne var född 1876 och blev överingenjör vid Forsbacka 1908. Han var verkställande direktör 1920-24.



Nohab köpte Lidköpings mekaniska Verkstads AB i februari 1922.

Lidköpings Mekaniska Verkstads AB blir dotterbolag till Nohab

Den 7 februari 1922 övertog Nohab 6000 aktier i Lidköpings Mekaniska Verkstads AB. Detta företag, som upprättats 1874 främst specialiserat sig på verktyg, var beläget vid Vänern och hade goda sjöförbindelser genom Göta Kanal och järnvägsförbindelser över Göteborg. Bolaget hade varit nära lierat med Nordiska Kullagerfabrikerna och råkat i en svår situation genom dessas konkurs.

Verkstadens tillverkning av specialmaskiner för järnverksverkstäderna, svarvar och slipmaskiner m.m. kunde komma loktillverkningen väl till pass. Den 12 september 1924 utvecklades detta engagemang.

Beställningar placeras även på andra verkstäder

Att tillverka fyra gånger så många lok per år som någonsin förut var mer än Nohab även med dotterbolag kunde prestera. Beställningar placerades därför även på många andra bruk och verkstäder. Med Karlstads Mekaniska Verkstad och Vagn- och Maskinfabriken i Falun inleddes ett nära samarbete. Sedan gammalt hade sådant även etablerats med Bofors. Av de första 300 ångpannorna beställdes 154 på annat håll. Atlas Diesel tillverkade 50, Motala Verkstad 39, Jönköpings Mekaniska Verkstad 20 osv. Beställningar placerades även i utlandet, framför allt hos tyska firmor. Den ojämförligt största delen av tillverkningen skedde dock i Sverige.

Under de svåra depressionstiderna med arbetslöshet på många platser och driftsinskränkningar och lönedepressningar nästan dagligdags betydde dessa beställningar en stor lättnad, och en inte oväsentlig arbetsmängd tillfördes den svenska marknaden. Många svenskar fick nytta av detta både direkt och indirekt.

Lokbeställningen reduceras till hälften

Den 28 juli 1922 annullerades kontraktet av den 13 mars 1921, Den viktigaste nyheten i den överenskommelse, som då träffades, var att beställningen nedskrevs från 1000 till 500 lok. Orsakerna till denna märkliga reduktion var många, några t.o.m. av utrikespolitisk natur.

Överenskommelsen mellan Gunnar W Andersson och Krassin den 15 maj 1920 hade varit den första i ljusningen för det ryska internationella handelsutbytet. Ryssland var då berett att betala snart sagt vad som helst för att få utrikeshandeln i gång. Den 17 mars följande år ledde Krassins nästan årslånga underhandlingar i London till resultat, och en anglorysk handelsöverenskommelse träffades, varigenom Sovjetregimen erkändes.

Emellertid blev det Tyskland som Ryssland främst kom att närma sig. De båda länderna hade många gemensamma intressen att bevaka gentemot segrarmakterna. Tysklands ekonomiska ställning var emellertid kritisk och det kunde omöjligt betala det väldiga skadestånd, som ålagts det i Versaillesfreden. För att bringa reda i det ekonomiska virr-

varret utlystes en konferens i Genua till april 1922. Där skulle Europas ekonomiska och finansiella återuppbyggnad dryftas. Bland de många experter och politiker, som där var närvarande, märktes även Tysklands och Rysslands utrikesministrar Rathenau och Tjitterin. Dessa åstadkom en verklig knalleffekt genom att sluta en separat överenskommelse. Enligt denna, den s.k. Rapallo-traktaten, avstod Ryssland från alla skadeståndskrav gentemot Tyskland och förband sig till ett livligt handelsutbyte med detta land. Det skulle i Tyskland placera beställningar för fyra miljarder riksmark. Detta var i själva verket en framgång för Krassins handelspolitik vari Tyskland alltid skjutits i förgrunden, medan Lomonosoff ivrade för ett starkare handelsutbyte med de skandinaviska länderna.

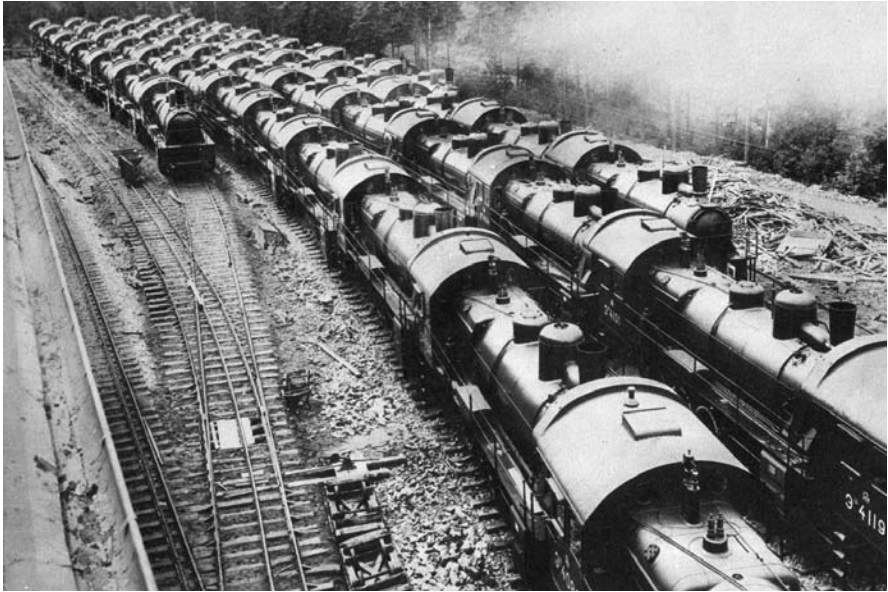
Mot denna bakgrund får man se nedskrivningen av den ryska lokbeställningen. Halva denna eller 500 lok flyttades över från Sverige till Tyskland. Där kunde för övrigt ett betydligt billigare pris fås. År 1922 t.ex. hade Nohab offererat två lok till Västgötabanan för 148 tkr pr styck, medan samtidigt tyskarna lämnade offert på 74 tkr eller halva priset.

På våren 1922 avvisade svenska riksdagen en handelstraktat med Sovjet och även detta inverkade. En sådan hade Gunnar W Andersson ivrigt arbetat för, särskilt i samband med väldiga planer hösten 1921 på turbinleveranser till Ryssland, som skulle gå löst på en miljard svenska kronor.

I kontraktet från den 28 juli 1922 angavs också ett nytt pris. För de första 350 loken skulle som förut betalas 230 tkr pr styck men för de 150 följande endast 160 tkr fritt ombord ångare i Trollhättan. Betalningssättet skulle bli som förut, nämligen 25 % i förskott ytterligare betalning allteftersom tillverkningen fortskred och slutlikviden vid leveransen i Ryssland. Amorteringen av 10-miljonerslånet skulle börja från och med det 151:a loket, som levererades 18 aug. 1922, och därvid hypoteket efterhand återlämnas.

För Nohab var minskningen av lokleveransen ett svårt slag. Stora utvidgningar hade gjorts för 1000-lokbeställningen, och dessa kunde inte en mera normal tillverkning helt utnyttja. Engagemangen i dotterbolagen måste avvecklas, och då blir förluster att räkna med. De till helt nyss så lysande tiderna hade hastigt börjat förmörkas.

Genom nedpressningen av priset blev förtjänsten inte heller stor. För de första 50 loken hade man räknat med en kostnad av 280 tkr pr styck på grund av vissa engångsutgifter. Dessa skulle visserligen ha kunnat slås ut på alla 1000 loken, men det hade ju varit detsamma som att ligga ute med förskott. I februari 1922 räknades det med att loken gick på 145 tkr + 40 tkr i omkostnader. 160 tkr var därför i minsta laget. Indragningar måste göras, och då uppstod åtskilliga kontroverser mellan Nohab och de ryska kontrollanterna. Underhandlingar upptogs med den ryska järnvägskommissionen om ersättning för extra arbeten, som blivit en följd av den ryska kontrollen och vilka Nohab enligt kontrakten inte var skyldigt att utföra. Det rörde sig även om vissa utlägg i samband med transporter. I april 1924 satte man tydligen allt på sin spets och förklarade, att om inte uppgörelse kom till stånd, skulle Nohab inställa lokleveranserna till Ryssland. Det tog skriv. Den 6 juni 1924 slöts ett nytt avtal, då ett tillägg på 4 mkr



Ett femtiotal färdiga rysslök i väntan på att lastas på ångaren Neebing år 1922.

beviljades Nohab på grund av de nya krav, som ställts av de ryska kontrollanterna. 354 lok hade då levererats, och Centrosojus gick med på ett tillägg av 22 tkr för vardera av de närmaste 66 loken och 31 tkr för vart och ett av de 80 senare. Utbetalningen skulle ske genom Nordiska Handelsbanken. Denna gick för övrigt i borgen för att parterna uppfyllde sina förpliktelser gentemot varandra.

Nu blev det även uttryckligen fastslaget, att loket, sedan det färdigställt och betalning i vanlig ordning gjorts av Centrosojus, var dettas egendom och att ingen, vem det vara må, kunde göra anspråk därpå. Det skulle överföras till en av Centrosojus hyrd del av verkstadsområdet, som avspärrades och till vilken ingen utom Centrosojus ombud hade tillträde.

Nu skulle också Gunnar W Anderssons mellanhavande med bl.a. Nohab regleras. I Krassinavtalet den 15 maj 1920 hade han garanterats viss utdelning av de aktier han hade för avsikt att förvärva i Nohab. Genom att han avstod från denna honom tillkommande rätt, hade nedprutningen av priset i avtalet den 28 juli 1922 möjliggjorts. För denna sin uppoffring hade han mottagit gottgörelse av den ryska järnvägskommissionen. Nohab förklarade sig inte ha någon fordran på Gunnar W Andersson för detta vare sig direkt eller genom ryska järnvägskommissionen.

Men den ersättning Gunnar W Andersson skulle ha av Nohab för överlåtelsen av kontraktet under hösten 1920 var inte heller reglerad ännu. Sedan han förvärvat 5947 av de 6000 aktierna, överlät han kontraktet på Nohab mot att han fick en viss procent på

beställningens värde. Beloppet skulle inte understiga det, som Krassin vid beställningens undertecknande förskottsvis utbetalat till direktör Andersson personligen, nämligen 7 mkr. Då ryssarna betalade självkostnadspriset för varje lok lades hans ersättning till detta. Då sedermera ett fast pris åsattes loken, avdrogs från försäljningssumman det belopp, som kunde anses tillkomma honom.

I april 1924 fixerades hans ersättning till 7 mkr, vilket bekräftades av Nohabs styrelse.

Tillverkningen

Produktionsvärdet var under denna tid var för år 1920 6 mkr, år 1921 28 mkr, år 1922 43 mkr, år 1923 29 mkr, år 1924 22 mkr och år 1925 4 mkr. Av siffrorna, särskilt om de jämföras med dem från tiden före och efter dessa år, framgår klart den onormalt högt uppdrivna tillverkningen vid verkstaden under rysstiden.

Loktillverkningen

Produktionen dominerades helt av loktillverkningen. Praktiskt taget hela verkstadens kapacitet var tagen i anspråk för denna. Det gällde att spänna alla krafter för att leveransen skulle kunna fullgöras på fastställd tid. Loktillverkningen i procent av det totala produktionsvärdet var år 1920 40 %, år 1921 98 %, år 1922 98 %, år 1923 95 %, år 1924 96 % och år 1925 52 %.

Nohab gjorde verkligen skäl för beteckningen lokomotivverkstad under denna period. Hösten 1920 och våren 1921 byggdes först några förut beställda lok. Det var 10 stycken till Norges statsbanor och ett till Gotlands järnväg. Tillverkningen av ryssloken började så fort det var praktiskt möjligt. Men det var en lång väg från den första konstruktionsritningen till det färdigställda och leveransklara loket. Trots forcering dröjde det mer än ett år innan det första kunde avlämnas.

Av de 500 lok, som beställningen till slut kom att omfatta, sändes till Ryssland år 1921 33 lok, år 1922 182 lok, år 1923 117 lok och år 1924 168 lok. Det första loket levererades den 2 sept. 1921 och det 500:de den 22 dec. 1924.

Den stora beställningen kunde inte i sin helhet fullgöras vid Nohabs verkstäder i Trollhättan. Många detaljer på loken gjordes på andra håll inom landet och även utomlands. Pannplåtar t.ex. levererades i juni 1922 av Krupp i Tyskland. Monteringen av samtliga lok gjordes dock i Trollhättan. Allt skulle vara precisionsarbete, så att alla viktigare detaljer kunde passa till vilket lok som helst. Ett lok skulle kunna sammansättas av delar från olika verkstäder. Detta var en nyhet för verkstaden, där serietillverkning i så stor utsträckning inte förut förekommit. Endast beträffande apparatutrustningen förekom några variationer. Ett enda lokomotiv var olika de andra. Det var nr 4499, som byggdes som likströmslokomotiv, system Stumpf. Tendrarna tillverkades inte i Trollhättan utan vid Munktells i Eskilstuna, där 16 stycken beställdes redan i december 1920.

Organisation och kontroll

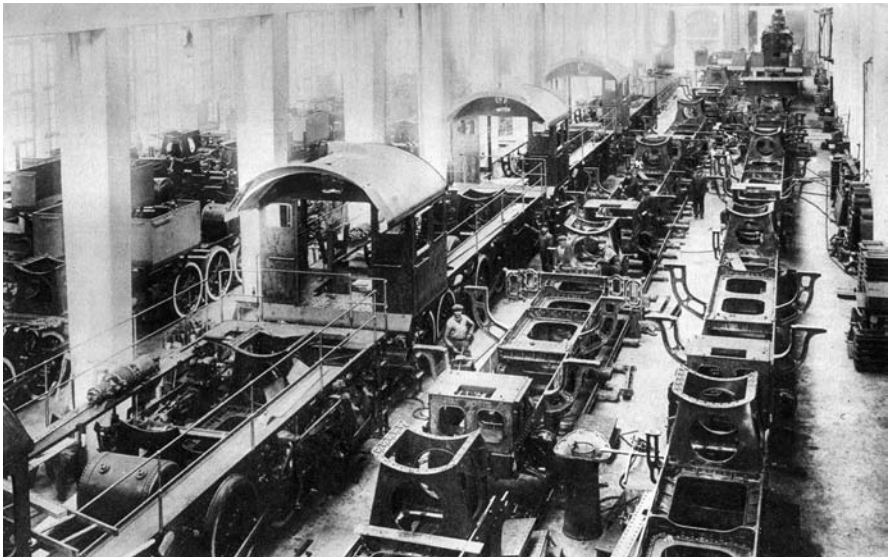
Ryssarna underkastade sina beställningar i utlandet en mycket noggrann kontroll. De länder, där dessa gjorts indelades i olika distrikt (rayons) med vart och ett en ansvarig chef och ett större eller mindre antal kontrollanter. Sverige utgjorde två sådana distrikt, mellan vilka Göta Kanal ungefär utgjorde gräns.

Som förut nämnts, uppdrog ryssarna redan den 20 oktober 1920 åt ingenjör John Setterberg att vara kontrollant. Ännu i slutet av 1921 var han kvar som överinspektör.

Till högsta chef för handelsdelegationen i Sverige hade utsetts Kergentseff, som var stationerad i Stockholm. Lomonosoff uppehöll sig mest i Berlin, men han var dock fortfarande högsta instansen, då det gällde lokbeställningar.

Ansvarig chef för kontrollen var professor W Fraehn som under sig hade kontrollanter för olika detaljer, såsom "kamraterna" Filippoff, Vasilieff, Dobrowolskij, Sergej Machoff och många andra. Till kontrollant av självkostnadsprisets beräkning utsågs den 12 september 1921 ingenjör Alexander Konstantinovitj Snopkoff.

Med tanke på de stora mängder betalningsmedel av olika slag, som under dessa år strömmade ut från Sovjetryssland skulle man kunnat tro, att kontrollen över dessas användning inte var så särdeles noggrann. Det var den emellertid och t.o.m. i hög grad. Ryssarna var så kinkiga, att det ibland närmade sig trakasserier. Särskilt kasserades ång-



Monteringen av rysslök på Nohab år 1922. Förbindningen mellan stag och ramplåtar sker med cirka 1200 bultar i stället för nitar, som var brukligt i svenska konstruktioner. Förarhyten är rymlig med stora fönster och är nertill i 3 mm plåt medan den övre delen och taket är utförd i 2 mm plåt.

pannor, inte så mycket av Nohabs tillverkning som av andra fabrikers. Nohab anställde också en särskild specialist, ingenjör Skogsborg, för att kontrollera pannstillverkningen.

Det kasserade skulle räknas in i självkostnadspriset. Men då väl mycket underkändes, ville Lomonosoff få införd en bestämmelse att blott 4 % skulle få tas med i detta, något som man från Nohabs sida givetvis inte ville gå med på. Orsaker till detta förslag var emellertid inte bara sparsamhet med sovjetguldet utan även, att man ville öva påtryckning på Nohab att godta nedskrivningen av beställningen i juli 1922.

En del material provades redan på respektive tillverkningsplatser, och intyg härom bifogades. Kontrollanten gjorde sedan stickprov och godkände eller kasserade hela partiet.

Då själva godset provats, upplades det i förråd i väntan på bearbetning. Före denna skedde en slutlig översyn, så att inte underhaltigt material, som händelsevis förbisetts, skulle komma till användning. För den vidare bearbetningen uppgjordes av verkstadskontoret en noggrann operationsplan i samråd med verkmästarna för användning av maskiner o.d. En sådan var nödvändig för att inga stockningar i produktionen skulle uppstå.

Pannplåtar, huvudramplåtar, hjulringar, hjulcentra, vevstakar, koppelstänger, fjädrande ramstag m.fl. viktiga delar underkastades noggrann kontroll av verkstadens avsynare efter varje operation. Därefter besiktigades de av de ryska kontrollanterna. Blev de godkända försågs de med kontrollstämplar. Sådan fordrades för att detaljen skulle komma till vidare användning. Därmed var den även godkänd till betalning. De olika detaljerna fördes sedan till uppsättningsverkstaden, där den slutliga monteringen följde.

Kontrollen gav upphov till en hel del irritation. I november 1921 klagas över att rysarna uppställde allt flera fordringar och att det inte var lätt att ställa sig dessa till efter rättelse. Meningskiljaktigheterna blev ibland ganska stora, och verkstadsbefälet var otåligt över de många anmärkningarna, som man tog för rena trakasserier.

Detta beredde ledningen stora bekymmer, ty man fick akta sig för att komma alltför mycket på kant med kontrollanterna. Särskilt gällde det att undvika kontroverser med ingenjör Snopkoff, som hade att bestämma priset på loken. Gunnar W Andersson hemställde dock till slut hos Lomonosoff, att kontrollen inte skulle göras så, att fabrikationens onödigtvis fördyrades eller försvårades.

Transporter

Då monteringen av ett lok var färdig ägde provkörning rum. Den första besiktningen av loket under gång skedde inom verkstaden, då förekommande bristfälligheter genast kunde avhjälpas. Därefter provkördes det på ett spår, som byggets från verkstadsgården nedåt Åkerssjö. Sedan detta prov godkänts, var loket klart att levereras. En sista provkörning ägde sedan rum i Ryssland omedelbart före överlämnandet. Då även denna var godkänd, övertog de ryska myndigheterna lokomotivet, och Nohab kunde utkvittera slutlikviden.

Transporten från verkstaden i Trollhättan till Nicolajjärnvägen vid Petrograd, där

överlämnandet skedde, var inte utan sina besvärligheter. Enklast hade ju varit att låta loken rulla på de svenska järnvägarna till Haparanda, därefter genom Finland till Viborg och över ryska gränsen till Petrograd. Det gick dock inte för sig utan vidare, ty ryssloken var byggda för en större spårvidd än vad de svenska banorna hade. Detta avhjälpes emellertid genom att man använde särskilda transportvagnar med hjul av den svenska spårvidden, på vilka loken placerades.

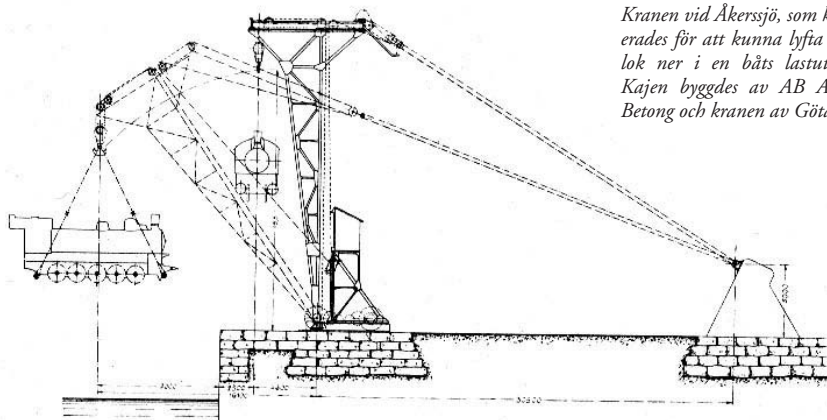
Men det fanns andra svårigheter, som måste undanröjas. De ryska loken voro en meter högre än vad som var tillåtet för de svenska. Om man minskade hjuldiametern något och tog bort skorstenen, kunde de föras fram, fastän nått och jämnt, under svenska broar och genom tunnlnarna. Det var därför lika så gott att montera ned loken och föra hjul, pannor, ramar m.m. på vagnar genom Sverige över Haparanda till Torneå, där en monteringshall kunde uppföras för lokens sammansättning.

I Finland var spårvidden lika med den ryska, d.v.s. fem fot, och loken kunde alltså här rulla på egna hjul. Särskild transitlicens var visserligen nödvändig för att föra loken genom Finland, men sådan var inte svår att få. Värre var, att de finska järnvägarna inte var byggda för så tunga lok som de ryska. Därför kunde de inte färdigmonteras i Torneå utan måste föras i tre delar genom Finland till Viborg där den slutliga monteringen skedde. Sedan kunde de för egen ånga köra till Petrograd. Transporten genom Finland var inte utan sina risker, och loken måste stå under ständig bevakning för att inte utsättas för sabotage.

Nohabs representant i Viborg var en ingenjör Henriksson. Då de första loken monterades, närvarade även direktörerna Gunnar W Andersson och C H Lindhagen.

De i Eskilstuna tillverkade tendrarna stötte till transportkolonnen i Storvik. Allt som allt fraktades 18 lok denna väg i sex transporter. De tre första loken levererades den 2 september 1921 och det sista den 15 november samma år.

Transporten denna väg var alltså mycket omständlig och därför även dyr. Billigare och



Kranen vid Åkersjö, som konstruerades för att kunna lyfta 80 tons lok ner i en båts lastutrymme. Kajen byggdes av AB Armerad Betong och kranen av Götaverken.

bekvämare vore det att föra loken per båt från svensk hamn direkt till en rysk, då demontering och remontering undveks. Flera platser var på förslag. Bl.a. arbetades det mycket för att få transporterarna över Stockholms frihamn. Man stannade emellertid för Landskrona. För att föra loken dit behövdes ingen nedmontering i Trollhättan. Blott skorstenen, övre delen av förarehytten och hjulen togs av och placerades i lådor, som lastades på en särskild vagn. I Landskrona sattes de avtagna delarna på igen, och loket lyftes fullt färdigt ombord på en ångare Odin, en f.d. tysk kryssare, som ombyggt för fredligt bruk. Uppgörelse hade träffats med Öresundsvarvet och Landskrona Nya Mekaniska Verkstads AB om lastningen.

Från Landskrona transporterades loken till Reval, där de sattes på spåren och för egen maskin gick till bestämmelseorten. Denna väg fraktades 87 lok i 23 omgångar. Det största antal som togs på en gång, var sex. Första transporten ägde rum den 24 nov. 1921 och den sista den 26 juli 1922.

Men även detta var ett omständligt och besvärligt transportsätt. Det bästa var givetvis att lasta loken på ångare i Trollhättan och därifrån föra dem direkt till bestämmelseorten Trollhättans dåvarande hamn- och kajmöjligheter tillät dock inte lastning av så stora och tunga föremål. Särskild kaj måste byggas, om detta skulle gå, för sig. En olägenhet var också att kanalen var stängd en viss tid varje år men då kunde transporterarna som förut gå över Landskrona.

Saken diskuterades redan tidigt med den ryska järnvägskommissionen, och den 11 september 1921 medgav Lomonosoff ett lån på 450 000 kr för en hamnanläggning med



Neeping från Newcastle lastas med elva rysslök för färd till Reval.

järnvägsspår i Trollhättan. Kostnadsförslag skulle vara uppgjort för den 1 oktober. Betalning av lånet skulle ske genom avdrag på de 900 sista loken.

Först hade man för avsikt att lägga denna hamn vid Stallbacka, industriområde i norra delen av Trollhättan, där lastkaj dessutom behövdes för därvarande industriers räkning. Dit skulle dras ett spår med fem fots spårvidd från Nohabs verkstadsområde.

På grund av en del mellankommande hinder blev det inte något av med denna plan, utan kajen byggdes närmare verkstaden, vid Åkerssjö. Överenskommelse om lån för detta från Centrosojus undertecknades den 12 oktober 1921.

Området arrenderades av Kungl. Vattenfallsstyrelsen till utgången av år 1949. Kajen skulle utföras enligt ritning och på ett sätt, som godkänts av Kungl. Vattenfallsstyrelsen. Nohab fick även rättighet att anlägga järnvägsspår till kajen och för egen räkning trafikera detta. Trafikhastigheten på spåret fick inte överstiga 20 km i timmen och provkörning av loken var inte tillåten på denna bansträcka.

Då trafiken för säsongen 1921 upphörde på Trollhätte kanal och denna och även Åkerssjö tömdes på vatten, började arbetet. I januari 1922 tecknades kontrakt med AB Armerad Betong i Malmö om byggande av kajen.

En lyftkran av inte mindre än 80 tons kapacitet uppsattes. Med denna kunde loken fullt färdiga lyftas ombord på lastångaren. Den levererades av Götaverken i slutet av juni 1922. Då var också kajbygget i det närmaste avslutat.

För transporterna inköpte ryssarna ett engelskt fartyg, Neebing, som per gång kunde lasta 11 lok med tendrar. Hänvändelse gjordes nu till finska regeringen att få transportera loken över Hangö. Detta beviljades emellertid inte, utan de fick som förut gå över Reval.

Den första transporten från Trollhättan med Neebing avgick den 30 juli 1922. Inlastningen av loken var något av en sensation för trollhätteborna och stora människomassor var samlade vid Åkerssjö för att se på märkvärdigheterna. Och en ståtlig syn var det att se de jättestora lokomotiven som små leksaksföremål sväva i luften och lyftas ombord.

Lastningen gick med fart, och i regel tog det inte ens två hela dagar för Neebing att lyfta ombord de elva loken med deras tendrar. År 1922 hann man med 10 transporter med 110 lok, den sista gick den 27 december. År 1923 gjordes 11 färder med 117 lok och år 1924 gjordes 16 färder med 168 lok.

Ekonomi

Mot slutet av perioden överlät Gunnar W Andersson en del av sitt aktieinnehav. Vid bolagsstämman den 10 april 1924 var fördelningen direktör Gunnar W Andersson 5601 aktier, ingenjör Antenor Nydqvist 370 aktier, kamrer Nils Junggren 25 aktier, dir Th W Jeansson 2 aktier och direktör C H Lindhagen 2 aktier. Aktieutdelningen var under år 1920 70 kr, år 1921 180 kr och de tre åren 1922-24 30 kronor per år.

År 1921 träffades avtal med Nordiska Handelsbanken och Vänersborgs Enskilda Bank om utgivande av ett obligationslån på 6 mkr att amorteras på 20 år och att löpa med 8 % ränta. Detta dyra lån konverterades den 15 april 1931 till 5,5 % och slutbetalades år 1941.

I juni 1922 var ställningen en smula oroande för Nohab. Det cirkulerade rykten om att pengarna voro slut för företaget, och bankmännen voro nervösa. Starka krafter var i rörelse mot företaget. De svenska verken begärde bankgaranti för beställningarna. 2,2 mkr behövdes före månadens slut och bankerna ville inte lämna kredit. Gunnar W Andersson bedrev brådskande underhandlingar med Lomonossoff i Berlin och München om att få förskott på den till den 15 september kontrakterade betalningen på 14,4 mkr. Men så fick firman betalt för en del "akter", d.v.s. delar av loktillverkningen och stormen kunde ridas ut.

Styrelse

Av den styrelse, som utsågs den 2 juli 1920, kvarstod direktör Gunnar W Andersson, ingenjör Antenor Nydqvist och direktör Th W Jeansson hela perioden ut. Advokat Axel Forssman avgick redan den 14 december 1920. Ingenjör Antenor Nydqvist blev då ordinarie ledamot och till suppleant efter honom utsågs herr Carl Hübner Lindhagen, Eskilstuna. Vid bolagsstämman den 20 juni 1921 valdes till andra suppleant överingenjör Karl Kjällman.

År 1923 utträdde dir Hans Th Holm och grosshandlare Urban Grönqvist ur styrelsen. Deras efterträdare som ordinarie ledamöter blev direktör C H Lindhagen och överingenjör Karl Kjällman. Till suppleanter utsågs direktör Ernst Allgoth och överingenjör N Thorsten Nilsson.

Denna styrelse kvarstod till den 7 maj 1925, då en högst väsentlig ändring skedde.

Företagsledare

Nohab bestod sig under rysstiden med många direktörer. Verkställande direktör var Gunnar W Andersson. Meddirektör och under en tid verkställande var C H Lindhagen och vice verkställande direktör Antenor Nydqvist. Övriga direktörer var L E Skagerlind och Ernst Allgoth.

I och med att Antenor Nydqvist den 1 juli 1920 blev vice verkställande direktör inträdde tredje generationen av den Nydqvistska familjen i företagens ledning.

Antenor Karl Herman Nydqvist är född i Trollhättan den 3 aug. 1893. Efter studentexamen 1913 reste han utrikes för studier och avlade 1918 examen vid Technische Hochschule i Zürich. Därefter praktiserade han som ingenjör vid Nohab 1918-20. Han var ledamot av bolagets styrelse 1920-29, verkställande direktör 1926-27, ledamot av styrelsen för Nohab Flygmotorfabriker AB 1931-36.

På bolagsstämma den 31 juli 1923 meddelade direktör Gunnar W Andersson att han



Många medarbetare anställdes för att klara ryssbeställningen. Här en bild framför det leveransklara lok nummer två färdigställt år 1921.

inte längre kunde fungera som verkställande direktör då han under lång tid framåt måste vistas utrikes på affärsresor. Till hans efterträdare utsågs C. H. Lindhagen, som innehade denna post i två år.

Då Nohab var en firma med vidsträckta internationella förbindelser, ansågs det vara av vikt att huvudkontoret placerades i en pampigare miljö än vad Trollhättan kunde åstadkomma. Dess representation borde ju ske på ett för de stora affärerna likvärdigt sätt. Firmans huvudkontor och hemort flyttades därför från Trollhättan till Stockholm. I september 1920 kunde Gunnar W Andersson börja använda ett förnämligt inrett kontor på Fredsgatan 3 vilket senare flyttades till Norrmalmstorg 2.

Förvaltningspersonal

Förvaltningspersonalen ökade högst betydligt under denna tid. Antalet anställda var i genomsnitt under åren 1920-24, 167, 204, 266, 248 respektive 230 personer. Det största antalet inom denna grupp anställda var 280 personer, vilket noterades 1922.

Utbyte ägde rum på några av de ledande posterna. Kontorschefen John Elmer avgick den 1 november 1922.

Som överingenjör anställdes den 15 maj 1923 ingenjör Thorsten Nilsson. Han är född den 18 april 1882. Efter examen 1905 vid Chalmers Tekniska Institut var han ett år anställd vid Nydqvist & Holm och företog därefter studieresor i USA och Tyskland. Efter hemkomsten innehade han anställning vid olika svenska järnvägar och blev sedan arbetschef vid Motala Verkstad. Därifrån flyttade han till Nohab. Sin anställning här innehade han till den 30 augusti 1932. Under denna tid tog han aktiv del i många underhandlingar med främmande länder och var även representant för Persiska kompaniet i Teheran.

Den 15 maj 1921 hade hans broder Sixten Nilsson även han från Motala Verkstad, anställts som verkstadsingenjör vid Nohab. Han slutade denna befattning den 31 december 1929.

Assistent till verkstadschefen blev den 21 november 1921 ingenjör Adrian Byström, född 1872, tidigare verksam i Ryssland. Han hade även till uppgift att som verkstadsingenjör övervaka rysslökstillverkningen. Adrian Byström lämnade sin tjänst den 21 november 1925.

Som verkstadsrevisor anställdes den 1 december 1922 Helge Gustaf Ludvig Kolthoff, förut kapten vid A6. Han skulle övervaka arbetet i verkstäderna, undersöka och kontrollera att man inte använde för mycket folk för ett arbete att förmän och verkmästare var på sina platser osv. Han skulle till cheferna rapportera sina iakttagelser och ge förslag till de ändringar, som kunde behövas. Han slutade som revisor den 31 juli 1924.

De alltmer vidgade förbindelserna med utlandet gjorde en utökning av korrespondensavdelningen nödvändig. Som chef för denna anställdes den 1 oktober 1921 Tage Kuhlau.

Till inköpschef antogs den 3 juli 1922 Gustav Albert Brunskog, som var född 1880. Efter avslutade studier fick han anställning vid olika industriföretag i Sverige. År 1901 reste han till Tyskland, där han bland annat var anställd vid en firma i Hamburg i 14 år, därav fem som prokurist. År 1919 flyttade han tillbaka till Sverige och blev inköpsassistent, sedan materialförvaltare, vid AB Arvikaverken i Arvika. Han avgick med pension i juli 1945.

Som kamrer anställdes den 19 juli 1922 Henning Aronson. Reduktionen av lokbeställningen till Ryssland föranledde indragningar beträffande tjänstemännen. Många avskedades, dyrtidstilläggen slopades, och lönereduktioner och andra besparingsåtgärder vidtogs.

Arbetare

Medeltalet per år av anställda arbetare för åren 1920-24 var 780, 1303, 2047, 2153 respektive 1746. Det högsta antal, som vid något tillfälle var sysselsatta inom verkstaden, var 2641 man, vilket uppnåddes under år 1922.

Arbetslöner och pensioner

Arbetsstillgången var till en början mycket god, efterfrågan på yrkeskunnigt folk stor och arbetslönerna steg. Ovanligt var inte att mer än avtalsenliga löner utbetalades. Den genomsnittliga timpenningen steg 1922 över 2 kr. Under detta år utbetalades 8,3 mkr i arbetslöner.

Vid nedskrivningen av lokbeställningen låg Nohab betydligt före i fråga, om tillverkningen. Detta gjorde att driftsinskränkningar och en kraftig nedskärning av tim- och ackordslönerna måste göras under hösten 1922. Då började i direktörernas brevväxling ett ord alltmera förekom som inte funnits där förut, nämligen ordet spara. Verkstäderna drevs dock hela tiden, även om det ibland skedde med reducerad arbetsstyrka.

Nedsättningen av arbetslönerna framkallade helt naturligt missnöje på arbetarehåll, och strejk utbröt den 19 januari 1923. Den varade i två månader och avblåstes den 19 mars. Det löneerbjudande, som gjorts av bolagsledningen vid strejkens utbrott, måste då i det stora hela accepteras av arbetareparten.

Ett led i inskränkningarna var pensioneringen av många äldre arbetare. Andra fick stanna kvar mot betydligt nedsatt lön. Dessa åtgärder var givetvis inte populära och skapade stark irritation i samhället. De föranledde också åtskilliga häftiga anfall på företagets ledning i pressen.

Pensionerna var som förut 250 kr om året, vilket ju inte var mycket att leva på under den dyrtid som rådde. Två arbetare, som varit anställda mindre än 30 år, fick endast 200 kr. Många trotjänare, som hela sitt liv arbetat på verkstaden, fick nu lämna den. År 1924 pensionerades t.ex. en arbetare Holmberg, som varit anställd sedan 1860, d.v.s. i 64 år.

Bostäder

På grund av den stora arbetslöshet, som rådde på andra håll, strömmade skaror av arbetssökande till Trollhättan. En sak, som i hög grad verkade hindrande personalanskaffningen, var bristen på bostäder. Trångboddheten hade redan förut varit stor i Trollhättan och byggnadsverksamheten hade legat nere under större delen av kriget. Firman måste därför själv på ett eller annat sätt skaffa bostäder åt sina nyanställda arbetare. Flera projekt planerades i detta hänseende.

Den 16 december 1920 tecknade Nohab 80 aktier i Arbetarebostäder, belägna i kvarteret 30, nuvarande kvarteret Järven, till de tio det förut innehade. Härigenom fick bolagets arbetare företrädesrätt till ett större antal lägenheter i dessa fastigheter.

Planer fanns också på att bygga egna arbetarebostäder i kvarteren Svea och Göta, men de kom aldrig till utförande, då en annan möjlighet snart yppade sig, som bättre kunde avhjälpa bristen.

I kvarteret Polisen inom Hjulksvarns Egnahemsområde i norra delen av Trollhättan hade en av Stallbackaindustrierna, AB Elektrosalpeter börjat bygga bostäder för sina arbetare. Då detta bolag lade ner sin verksamhet i Trollhättan sålde det den 8 juni 1921 till Nohab dessa påbörjade byggnader jämte det material, som fanns upplagt, för 200 000 kr. Samma dag inköpte Nohab av Kungl. Vattenfallsstyrelsen de sex tomter där dessa byggnader voro belägna, sammanlagt 4016 kvadratmeter för en köpeskilling av 12 tkr. Bebyggelsen skulle fullbordas i överensstämmelse med den av arkitekt Anders Roland upprättade och av Kungl. Vattenfallsstyrelsen godkända planen. Husen skulle vara färdiga till den 1 juni 1922. Före detta datum ägde Nohab företrädesrätt att köpa tomterna 7-11 i samma kvarter. Denna rätt blev dock aldrig utnyttjad.

AB Armerad Betong byggde husen färdiga. Arbetet gick raskt undan, och redan den 1 november 1921 kunde inflyttning ske. Sammanlagt fanns här 126 eldstäder, fördelade på en trerums-, fyra tvårums- och 50 enrumslägenheter och dessutom tio enkelrum.

Även genom direkt hjälp med borgen försökte bolaget öka antalet bostäder. Arbetare, som byggde sig egna hem, kunde få sådana. De fick dock förplikta sig att hyra ut de lägenheter, som de inte själva hade behov av till vid Nohab anställda.

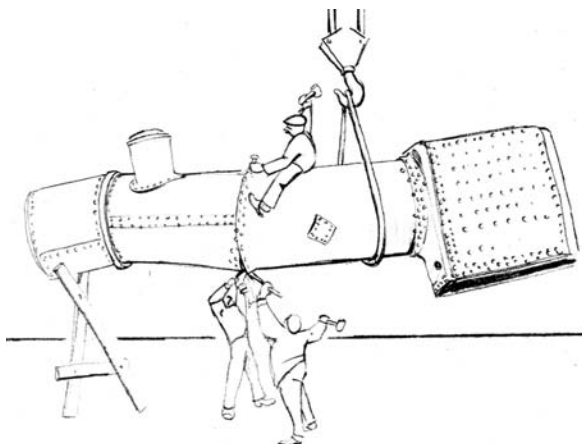
Rysstiden i Trollhättan

Början av år 1920 var en bekymmersam tid för staden Trollhättan. Fredskrisen hade medfört en svår arbetslöshet, som ytterst kännbart drabbade ett så typiskt industrisamhälle som Trollhättan. Staden måste ordna nödhjälpsarbeten av olika slag, men dessa förslög inte långt. Det var ont om pengar och priserna på livsmedel och andra nödvändighetsvaror var högt uppskruvade. Hela 30 % av samhällets innevånare var uppförda på restlängd för försummad skattebetalning. Missnöje och olust var förhärskande. Nöden stod för dörren på många håll.

I detta läge kom ryssavtalet nära nog som en räddare. Nu blev det plötsligt gott om arbete, lönerna steg och pengar strömmade in. Unga pojkar, som nyss lämnat skolbänken, hade veckoavlöningar, som gamla tiders arbetare aldrig skulle ha drömt om att komma upp till. För många gick pengarna lika fort som de kom. Nöjeslokaler och restauranter hade högkonjunktur. Stadens handlande hade gyllene tider.

Något onormalt, feberaktigt låg i detta hastiga uppsving. Det kunde innebära vissa risker. Den gamla ledningen som man vant sig att lita till i kritiska tider hade avkopplats. Nya män hade kommit i stället som man inte visste något om och som inte kunde ha den genom generationer nedärvda känslan av ansvar gentemot företaget och samhället. Betänksamt folk skakade på huvudet. ”Vart bär det hän med verkstan?” var den stående frågan. ”Går det väl i denna våldsamma fart, är det tur.”

Mitt under den ryska epoken i verkstadens historia gick dess förre innehavare, Herman Nydqvist, ur tiden. Han avled den 2 sept. 1922 i en ålder av något över 60 år. Trots allt



En teckning från en julfest för ryssarna på Stadshotellet år 1922. Till bilden hör texten: "Huru kontrollanterna föreställde sig pannarbetet vid vissa verkstäder." Denna bild och några till demonstrerades på festen av C H Andersin.

jäktet gav man sig verkligen tid att låta arbetet avstanna under själva jordfästningen som en hyllning åt den forne chefen. Vid hans grift talade förre överingenjören Erik Andersson på medarbetarnas vägnar och kontorschefen Oskar Jansson för tjänstemännen. De gamla arbetarnas tack framfördes av smeden J. Å. Wickelgren.

Det stora namnet var nu Gunnar W Andersson. Trollhättepojken som köpte verkstan och som gjorde affärer på 100-tals miljoner. Redan från början bildades det legender om honom där ledmotivet var att skära guld med täljknivar. Hans namn gick ut över landet, och hans affärer diskuterades ganska ingående, ibland i kanske inte helt smickrande ordalag.

På hösten 1921 figurerar hans namn i in- och utländsk press även i samband med organiserandet av hjälpen till de ryska barnen. Nöden i Ryssland var vid denna tid fruktansvärd. Direktör Allgoth skriver om detta från Moskva bl.a.: Ögonvittnenas beskrivning är hårresande. Hundratusentals barn svälter ihjäl. Nyfödda barn stryps och dränks i floderna. Tiotusentals överges av föräldrarna och får själva försörja sig. I den svenska hjälpkommittén var Gunnar W Andersson en av de ledande, och han övertalade Kergentseff att bli ordförande. Själv skänkte han fullständig beklädnad, kostymer, klänningar, underkläder, strumpor och skor till 5000 barn, en gåva värd omkring 250 000 kronor. Direktör Anderssons välgörenhet blev mycket omtalad. Direktör Allgoth meddelar att notis om hans gåva varit införd i ryska pressen. ”Du skaffar Dig en gloria kring Ditt huvud, som väl i framtiden kan vara bra att ha”, skriver denne med hänsyftning på de underhandlingar och handelsavtal, som just då pågick. Något handelsavtal blev det dock inte för Gunnar W Andersson.

Gunnar W Anderssons stjärna var i stadigt stigande ända till våren 1922. Hösten 1921 hade varit de svindlande projektens tid, då de affärer som diskuterades, rörde sig om miljarder svenska kronor. Efter den tiden antog planerna något mera normala proportioner. Svårigheter av allehanda slag började också tillstöta. Själv vistades han inte mycket i Trollhättan utan var för det mesta ute på resor eller skötte affärerna från Stockholmskontoret. Någon direktörsbostad hade Nohab till en början inte. Gunnar W Andersson köpte dock den s.k. Wijkmarkska villan i kv. Najaden 4-5 vid Strandgatan för 65 tkr med tillträde den 1 okt. 1922. Här residerade sedan för det mesta direktör C. H. Lindhagen, som var satt i spetsen för företaget i Trollhättan. Den gamla firmans nyförgyllning kunde nu visas upp vid de representationsfester, som här gick av stapeln och som gav genljud i samhället.

Ett markant inslag i dåtidens Trollhättan utgjorde de ryska kontrollanterna. De syntes ofta ute och stadshotellet hade strålande rygstider. Visserligen fanns det väl inte vodka att tillgå på Stadshotellet men champagne är ju också drickbart för en rysk tovaritj. Vilket nog samt bevisades!

Stora fester hölls av och för de ryska ledarna, till vilka i enlighet med de nya idéerna även representanter för arbetare och fackföreningar var inbjudna. En av dessa må refereras.

Den 3 febr. 1921 var stor bankett anordnad i stadshusets festsal för den ryska handels-

delegationen. I banketten deltog sålunda professor Lomonosoff med fru och svit av framstående ryska tekniker. Sovjets svenske representant advokat Wilhelm Hellberg, dr. Hannes Sköld, som tjänstgjorde som tolk, representanter för Nohabs ledning med direktör Gunnar W Andersson och ingenjör Antenor Nydqvist i spetsen, fackföreningsmän och representanter för Trollhättans stad och pressen. Bordet var ståtligt dekorerat i rött och vitt. Direktör Andersson talade på engelska för professor Lomonosoff som svarade på ryska, vilket tolkades till svenska av dr. Hannes Sköld. Bland de många talen märkes för övrigt ett av Gunnar W Andersson för stadens representanter, vari han uttryckte sin glädje över att han haft framgång i sina ansträngningar ”att få förlagd till födelsestaden en i Sveriges ekonomiska historia förut inte överträffad industriell tillverkning, som skulle utveckla staden till att av landets förnämsta industricentra”. Han bad om stadsfullmäktiges stöd vid sina framställningar rörande driftens fortsatta utveckling.

Stadsfullmäktiges ordförande, riksdagsman A. L. Johansson, en gång arbetare på Nydqvist & Holm, lovade stadsfullmäktiges välvilliga prövning av de olika projekten.

Samkvämet efteråt var mycket animerat, så att vissa divergerande meningar, frigjorda genom de av Nohab-ledningen generöst spenderade våtvarorna, ibland kom till ett kanske väl markant uttryck.

Till bostad för den ryska kontrollkommissionen uppläts villan Gransäter, belägen på Fagerstrand i Trollhättan. Ryska järnvägskommissionen hyrde den från 1 november 1921. Den förutvarande direktörsbostaden hade stått tom, sedan direktör Andreas Ljungman lämnade sin befattning. Då Gunnar W Andersson inte ville bosätta sig i Trollhättan och Antenor Nydqvist bodde på Elfhög uthyrdes den av Nohab till ryssarna. Den kallades av Trollhätteborna för ryssvillan. Möbler anskaffades från skilda håll och då Lomonosoff i augusti 1921 besökte Trollhättan var den i ordning. En svensk, Åselius, utövade värdskapet där och tog emot de ryska gäster som tid efter annan vistades i Trollhättan. Då vajade på Gransäter sovjetflaggan med hammaren och skäran. Ibland, fast efter en hel del diskussion, även den blågula.

Efter rysstidens slut såldes villan men köptes i mars 1928 tillbaka av Nohab och blev åter bostad för firmans verkställande direktör.

En sensation i Trollhättan var även ångaren Neebing, inte minst tack vare dess mörkhyade besättning. Dess strandhugg med jämna mellanrum lämnade även vissa ganska påtagliga minnen hos många bland stadens skönheter, särskilt dem i Skoftebyn.

De gyllene tiderna tog emellertid en ände för Nohab och därmed även för Trollhättan. Efter reduceringen av lokbeställningen började det se hotande ut för framtiden. Det skulle inte bli lätt för Nohab att skaffa så stora order att anläggningens hela kapacitet kunde utnyttjas. Mycket nytt folk hade strömmat till Trollhättan, tyvärr inte alltid av allra bästa kvalitet. Det kunde bli ett ganska besvärligt problem för staden, om dessa inte kunde beredas sysselsättning. Svåra tider stundade.

Trollhättan får stadsprivilegier.

Av Lars Myrén

Trollhättans väg mot stadsrättigheter blev lång och besvärlig. De första initiativen togs redan i början av 1890-talet. Ernst Stridsberg föreslog i december 1892 kommunalstämman att det var på tiden att Trollhättan blev en stad, inte minst i jämförelse med Örnsköldsvik som blev stad med bara 1 100 innevånare. Trollhättan hade ju faktiskt hela 5 500 innevånare.

Stridsberg föredrog vidare om stadens vattenkraft, bekväma kommunikationer och det korta avståndet till Göteborg, Han tog också upp det märkliga faktum att hela Trollhättan låg på ofri grund, dvs. all mark ägdes av Kanalbolaget. Detta gjorde också att skatteintäkterna i Trollhättan var mycket små och till och med hade sjunkit på senare tid genom att arbetare börja flytta till Strömslund, där de kunde köpa sina egna tomter.

Hans motion gick ut på att tillsätta en kommitté för saklig och noggrann utredning om tiden var inne att hos Kungl. M:t försöka få stadsrättigheter för Trollhättan. Motionen bifölls och ett anslag på 300 kr beviljades till en grupp ingenjörer för att utreda frågan. Gruppen bestod av, förutom Stridsberg själv, Herman Nydqvist, E L Albert och J Pihl.

I mars år 1894 kom gruppens betänkande till kommunalstämman. Kanalbolaget ville förklara frågan vilande. Fyrskalan, som ännu var i bruk, gjorde att röstningen slutade med en återremiss till stadskommittén med 14 857 röster mot 904.

Kommittén återkom i december 1896 med ett nytt förslag där delar av Vassända Naglums, Gärdhems och Västra Tunhems kommuner skulle ingå i den nya staden. Även nu röstade Kanalbolaget mot detta och föreslog uppskov och remiss till kommunalnämnden. Kanalbolaget vann röstningen med 45 152 röster mot 32 561. Kommunalnämnden tillstyrkte det nya förslaget i december 1897. Kanalbolaget visade ännu en gång sin makt och fick uppskov med 41 768 röster mot 38 082.

På detta sätt fortsattes striderna ända tills i december 1915 då, efter 23 års arbete, stadskommittén äntligen kunde lämna en slutredogörelse att Kungl. Kammarkollegium och Kungl. M:t fattat positiva beslut.

Stadsfullmäktige sammanträdde första gången den 4 jan år 1916. Till ordförande valdes kyrkoherde A Stenström och vice ordförande A L Johansson, som även var riksdagsman.



Det första stadsfullmäktige år 1916 i IOGT-lokalen

Trollhättans kommunala utveckling

av *Emil Rhodin (1944)*

Vår stad är ung, men orten och trakten kring Trollhättan var bebyggd redan under den grå forntiden. Bautastenar och gravhögar bär vittne om detta. I Harald Härdrådes saga omnämnes Trollhättan.

Hur Trollhättan såg ut på en tid, då årtalen skrevs med tresiffriga tal, är det inte svårt att föreställa sig. Inga fabriker fanns och vattenfallen fick fritt följa den fåra de en gång i tiden i plöjt åt sig. Dess stränder höljdes av praktfull skogsvegetation. Även när tankarna fly tillbaka till min barndom, alltså före den stora omvandling som här skett, ser jag framför mig de storslagna naturscenerierna. Älvens mäktiga vattenmassor störtade ned för Gullö- och Tjuvfällen med ett åskliknande dån, som aldrig tystnade. Fallen kantades av höga, mäktiga och vackra skogbevuxna stränder.

Fallens underbara storslagenhet och det oerhörda dånets spelar ännu sin gamla melodi i mitt minne. Naturens majestät hade här framskapat en skönhet, som inte kan av mänsklig förmåga beskrivas.

Trollhättan var förr en pilgrimsort för naturdyrkare. Nu söker man förgäves efter Brudslöjan och Silverbäcken, som under sin muntra lek dansade sin väg fram för att förena sig med fallen. Trollhättefallen med dess otillgänglighet har vållat människorna en hård kamp under tider som gått. Planer ha uttänkts, som kommit till korta men det mänskliga snillet stävjade ändå till sist vattnets våldsamt.

Trollhättan blev egen kommun med eget pastorat år 1857 och skildes från Gärdhems socken och Tunhems pastorat. De gårdar som då bildade Trollhättans socken var 3 1/2 mantal, nämligen Stora Håjum 1 mantal skatte, Stavered 1 mantal, Lilla Håjum 1/2 mantal frälse, Hjulckvarn 1/4 mantal frälse, Olidan 1/8 skatte och 1/8 frälse samt Åker 1/2 mantal frälse. Taxeringsvärdet år 1864 för jordbruksfastighet var 142 000 riksdaler och annan fastighet 454 200 riksdaler. Invånareantalet var 1871 personer år 1860 och 2147 personer år 1865.

Bland den tidens industrier må nämnas Nydqvist & Holms mekaniska verkstad med skeppsdocka och gjuteri. Tillverkningsvärdet uppgick år 1864 till 172 000 riksdaler. Där sysselsattes då 80 arbetare. Setterbergs oljeslageri hade år 1863 ett tillverkningsvärde av 118 000 riksdaler. Detta nedbrann vid nyår år 1864, men började åter sin verksamhet i augusti samma år. Vidare fanns det skeppsvarv och docka, som sysselsatte 20 arbetare, en trämassfabrik, vilken drevs i stor skala och som tillhörde Rosendahls fabriker i Göteborg och som år 1864 taxerades till 75 000 riksdaler. Dessutom fanns ett pappers-



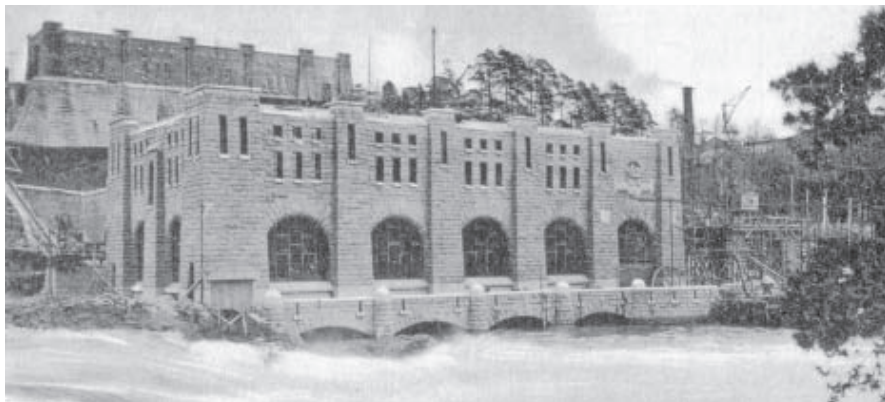
*Emil Rhodin f. 1875,
drätselkammarens förste ordförande,
stadskamrer och senare stadsdirektör.*

bruk som samma år hade ett tillverkningsvärde av 8 000 riksdaler, Öjebro kvarn samt en del större sågverk, som sysselsatte många människor och hade ett tillverkningsvärde per år av mellan 8 och 900.000 riksdaler. Slutligen må tilläggas att det fanns apotek, postkontor, handlande och hantverkare samt gästgivaregård. Under senare delen av 1870-talet blev Bergslagsbanan färdig till stort gagn för samhällets utveckling. Därtill kom Stridsberg & Biörcks sågbladstillverkning.

I början av 1900-talet uppbars huvudsakligen Trollhättans kommun av Nya Trollhätte Kanalbolag, Nydqvist & Holm samt Stridsberg & Björk. Kanalbolaget var det dominerande företaget. Bolaget ägde kanalen, vattenkraften och nästan all mark, där bebyggelse skett, fränsett Staveredsmosse. Ytterst få byggnader för bostäder vilade på fri grund. Orsaken till detta förhållande var, att tvist rådde mellan staten och bolaget angående äganderätten till marken och vattenkraften, den s.k. kungsådran. Utvecklingen i samhället hämmades oerhört härigenom. Bolaget ansåg sig inte kunna sälja tomter för bebyggelse förrän frågan om äganderätten avgjorts. År 1904 skedde uppgörelse mellan staten och bolaget jämte en del enskilda, och staten blev ägare av marken vid Göta älvs stränder vid Trollhättan, vattenkraften och kanalleden.

De naturens krafter, som här skildrats kunde till sist stävjas. Vår svenska ingenjörutbildning i början av 1900-talet har visat sig vara synnerligen gedigen. De tekniska resultat som dessa ingenjörer på olika områden har skapat, har på ett markant sätt gjort sig gällande på skilda områden och så även i Trollhättan. Naturkrafterna visade sig kunna ledas in på de färor, de unga ingenjörerna bestämt. Människosnillet förstod att tämja de vilda forsarna där naturen hittills syntes ensam vilja vara härskare.

År 1910 reste sig Trollhättans kraftstations första utbyggnad som ett monument över snillrika svenska ingenjörers och en duktig arbetarestams arbete. Arbetschef i dessa arbeten var dåvarande löjtnanten i Väg- och Vattenbyggnadskåren sedermera generaldirektören vid Vattenfallsstyrelsen Gösta Malm. Han jämte de duktiga medhjälparna lade grunden till ett för Trollhättan mycket betydelsefullt utvecklingskede.



Trollhättans kraftstations första utbyggnad var färdig år 1910.

Den tekniska utvecklingen möjliggjorde sålunda att fallens oerhörda naturkrafter kunde betvingas. Man såg nu möjligheter att omskapa vattenkraften i de vilda fallen till elektrisk energi för ljus vida omkring och kraft till industrierna. Visserligen skövlades häri-genom den storslagna natur som gjort Trollhättan vida känt och som dragit hit turister från alla världens hörn. Men i Trollhättan framskapades i stället nu vår största elektriska kraftkälla. Man drömde om att här inom kort skulle uppstå landets kanske förnämsta industristad. Genom att staten blivit ensam bestämmande över ortens dåvarande och framtida gestaltande och utveckling fann man att ett sällsynt tillfälle hade skapats att förverkliga drömmar om en idealstad, utförd efter tidens reella fordringar. Då industrin är ett av de kraftigaste medlen att befordra en stads framgång och tillväxt, hade man all anledning att anta, att Trollhättan i detta hänseende skulle slå alla föregående rekord. Kungl. Maj:t beviljade 110 000 kr till en stadsplanetävlan, vars resultat skulle angiva riktlinjerna för samhällets utformning. De tävlande avlämnade sina förslag år 1908 och fyra av dessa prisbelönades. Trollhättans bebyggande och utveckling skulle på ett storslaget sätt bringa på skam deras mening, som under den bekanta striden om Trollhättefallen, syntes ha utgått från misströstan om att staten skulle kunna exploatera den väldiga naturkraften till industrins bätnad.

Staten hade inte förut i den utsträckning, som skedde i Trollhättan, deltagit i affärsdrivande verksamhet. Ett stort hinder i Trollhättans utveckling till idealstad var att i och med att staten blev ägare bortgick den förhärskande skattebetalaren, kanalbolaget. Den tiden var staten skattefri för såväl fast egendom som rörelse och ändring av detta skedde inte förrän åren 1921 och 1928. Hade denna avsevärda skatteminskning inte kommit, hade programmet kunnat fullföljas och Trollhättan hade blivit den tilltänkta idealstaden.

De kvarvarande industrierna och övriga enskilda fick dra skattebördan, vilket fick till följd att samhällsutvecklingen inte i den utsträckning, som varit önskvärd fick leda mot det utstakade målet. Kommunalmännen kände skattetrycket, som fördubblats, och de arbetade kraftigt för en ändring. Men intill dess en sådan ändring skedde och nya skatteköllor uppstått måste de inrikta sig på att inskränka utgifterna, för kommunen till det nödvändigaste.

Trollhättan blev en kraftens och ljusets centralpunkt och dessa båda mäktiga hävstänger kunde inte undgå att ge fart åt det i stagnation befintliga samhället. Här uppstod större elektrokemiska industrier, den ena efter den andra, vilka under krigsåren drevs med mycket goda resultat, och i sin mån bidrog till samhällets sunda ekonomiska ställning.

Vid tiden för kraftkällans första utnyttjande, såg man ingen möjlighet att på längre avstånd transportera den elektriska kraften utan alltför stor kraftförlust. Kraften måste utnyttjas närmare kraftkällan, ansåg man, och det var från denna utgångspunkt som dåvarande chefen för statens anläggningar, major F. W. Hansen vid ett tillfälle förutspådde, att inom tjugo år skulle uppstå ett Trollhättan med kanske 50 000 innevävare. Kraftöverföringsproblemet löstes emellertid och Trollhättan måste nöja sig med en måttlig utveckling.

Tidigare har nämnts att ett anslag utlämnades till ett pris vid stadsplanetävlan som utlystes i december månad år 1906 av Trollhättans kanal och vattenverk. De tävlande skulle vara färdiga med sina förslag 1 november 1907, då en särskild prisnämnd skulle ta

upp förslagen för granskning. Fyra pris kommer att utdelas, första pris på 4 000, andra 2 000, och tredje och fjärde på 1 000 kronor vardera. Förutsättningarna för pristävlingen var synnerligen ståtliga. Den siktade bl.a. till bevarande av området kring fallen i största möjliga utsträckning. Vidare tänktes ett egnahemsområde på Sylte Kronogårds ägor samt industriområden vid Åkerssjö samt i närheten av Bergslagens järnvägsområde.

Utvidgningen av bebyggelsen förutsattes skola ske i östlig riktning från det dittillsvarande området. Vidare skulle plats upptas för skolor, församlingshus, sjukhus, bibliotek, idrottshus samt eventuellt ytterligare en kyrka.

Så tänkte man sig alltså på den tiden bland mycket omdömesgilla och erfarna män krafthuvudstaden Trollhättans utveckling. Mellanliggande tider har betänkligt rubbat beräkningarna. Vissa projekt har övergivits och andra delvis förverkligats och åter andra stå ännu olösta. Men tiden korrigerar allt och man måste böja sig för den obönhörliga utvecklingen.

Under seklets första årtionde anlade Trollhättan systematiska vatten och avloppsledningar samt började ett rationellt ordnande av gatu- och vägväsendet. Vatten och avlopps nätet avsåg då blott den centrala delen av nuvarande samhället samt vissa utomplansområden, som upplåtits för egnahemsbyggen. Dessa anläggningar var färdiga 1909. Nya arbetare till ett antal av omkring 600 kom till Trollhättan i samband med kraftstationsbygget, vilka utökades med dem som var anställda vid de nyss påbörjade vattenlednings- och dräneringsarbetena. Vi kommunalmän hade en bekymmersam tid, dels för anskaffande av bostäder och dels beroende på strejk, som uppstod vid gatornas ledningsarbeten. Månad efter månad rådde stillastående vid våra upprivna gator. Vattenfallsverket byggde baracker som bostäder åt en del av sina arbetare och kommunen försökte få fram egnahemsbebyggelse. Kronan ägde marken och föreslog att förlägga ett egnahemsområde öster om staden vid den s.k. Stensmedjan. Detta område som var mycket bergigt med åtföljande kostbart bebyggelsesätt var inte tilltalande, vilket föranledde att ett förslag framkom från ett par personer, att staten borde upplåta Skrällebergsområdet under i förslaget angivna motiveringar.

På grund av detta uppgjordes av Kanalverket en plan över området och bebyggelsen kom i gång år 1908. Priset på tomterna med vägar och dräneringar till dessa varierade mellan 85 öre och 1 krona 50 öre per kvadratmeter. Vattenledningen till respektive tomter utlades av kommunen. Kanal- och Vattenverket godkände själv bebyggelsen och utförde en del mönster på egnahemsvillor. Området blev välordnat och torde än i dag kunna, vad exteriören beträffar, mycket väl tävla med samhällen från nuvarande tid. En särskild arkitekt hade anställts av Vattenverket.

Redan förut har nämnts, att staten var skattefri för både fastighet som rörelse. Detta fick för de närmaste åren efter statens övertagande av Trollhätte kanalbolags egendom obehagliga verkningar för kommunens ekonomi och dess skattebetalare. Kanalbolaget betalade vid denna tid cirka 38 procent av kommunaldebiteringen. Statens inköp av Önans fabrik, hotell Utsikten och Villa Forslid förorsakade även minskning i skatteinkomsterna. Den 1 oktober 1912 övertog staten Gullöfors dåvarande fabrik, varigenom ytterligare ett högst betydande skatteobjekt försvann. Kommunalnämnden hade bekymmer över skatteminskningen.



Plan över eignahemsanläggningen på Stafvered, Hjulkvarn och Stallbacka.

Den beslöt år 1907 att uppvakta dåvarande finansministern och i en längre motiverad skrivelse framhålla de exceptionellt stora svårigheterna som uppstått för Trollhättans kommun. Jag var en av de delegerade och det var för övrigt den första gången jag blivit i tillfälle att vara med om en sådan uppvaktning. Vi framlade för statsrådet en längre skrivelse över kommunens syn på förhållandena. Skrivelsen hade, med stöd av de uppgifter nämnden lämnat, upprättats av professor Fahlkrantz. Statsrådet var intresserad av detta säregna fall och lovade att ta vår synpunkt i välvilligt beaktande. Vi hemställde om att staten skulle påta sig att betala kommunalutskylder i likhet med den enskilde, då staten nu börjat affärsdrivande företag. Stadsrådet framhöll att frågan var så omfattande att någon snar lösning i sådan riktning inte kunde tänkas. Följden blev emellertid att Riksdagen beslöt delta i kostnaden för Trollhättans vatten- och dräneringsledning med 100 000 kr. Men härmed förenades det villkoret, att ledningarna skulle läggas $\frac{1}{4}$ meter djupare än i det godkända förslaget, dvs. djupet ökade från $1\frac{1}{4}$ meter till $1\frac{1}{2}$ meter. Dessutom skulle grova ledningar i tre gator kunna taga emot avlopp från området öster om Nydqvist & Holms dåvarande järnväg. Dessa åtgärder föranledde att kostnaden inte blev mindre för kommunen. De av ingenjör Gimberg och kapten Nordenstral framlagda förslagen hade beräknats kosta 400 547 kronor. Anläggningskostnaden uppgick för samma arbeten till 508 542 kronor. När den utvidgning, som sedermera erfordrades företagits, slutade kostnaden på 755 000 kronor. Tomterna, som ägdes av staten hade betalats med 973 000 kronor enligt Kanalbolagets värdering av tompriserna inom det gamla stadspanelagda området. Staten värdesatte dem år 1914 till 1 237 718 kronor eller 264 718 kr högre.

I början av 1900-talet var den kommunala beslutanderätten baserad på det antal fyrkar den skattskyldige hade att rösta för. Varje fyrk hade en röst och ingen med färre än sex fyrkar hade rösträtt. Frånsett kravet på god frejd var rösträtten knuten inte vid personen utan vid förmögenheten. Juridiska personer till exempel aktiebolag och omyndiga var, om än genom ombud, lika röstberättigade, som några andra skattskyldiga. Det ingalunda förutsedda resultatet blev att i många kommuner mer än i hälften av rösterna låg i en enda persons händer, vilken alltså ensam kunde diktera beslut i varje fråga. Trollhättan hade Kanalbolaget den dominerande ställningen, varav följde att de kommunala besluten av större vikt i allmänhet löstes på det sätt bolaget önskade. Men dess representanter hade förståelse för samhällets bästa och meningsskiljaktigheter mellan Kanalbolaget och kommunens medborgare förekom sällan. År 1900 ändrades rösträttsbestämmelserna inom kommunen. Därefter fick ingen rösta med högre röstetal än 5 000 röster. För att inte släppa å sin rätt att göra sig gällande röstade kanalbolaget för 5 000 och dess aktieägare för 5 000, då de ordnat det så att dessa grupper bildade två juridiska personer. Detta bör nämnas för att visa hur det kunde ställa sig med antalet röster vid en kommunalstämma. När jag valdes till suppleant i kommunalnämnden på hösten 1903 fick jag 58 067 röster och år 1906, då jag valdes till ordinarie ledamot 54 722 röster. Den graderade skalan hade i samband, med kommunalskattelagen nått sin fulländning, år 1900 begränsades den till 5 000 röster, år 1909 till 40 och år 1918 hade rösträtten löpt cirkeln runt och återvänt till utgångsläget, till den urgamla jämlikhetsprincipen.

Nya Trollhätte Kanalbolag, som ägde marken i Trollhättan, hade genom sin tomtpolitik givit anledning till att i intilliggande socknar nybyggnadskolonier uppstått, vilkas innebyggare hade sin utkomst från industrierna i Trollhättan. Dessa områden inkorporerades, med den nyblivna staden år 1916.

Då liksom nu dånade krigets åskor omkring vårt land. Men Vid detta tillfälle fick man vända blicken från det, mörka och hotande. Stjärnklar och vacker ingick nyårsnatten till år 1916. Bön för den nya staden hölls i den av en andaktsfull menighet fyllda kyrkan. På Karl Johans torg samlade sig stora folkskaror. På det nya ännu ej fullt färdiga stadshuset hade i transparang anbringats orden "Enigt arbete stadens framgång". Strax före klockan 12 kom fackeltågen från de inkorporerade områdena. Tåget utefter bergen på strandens västra sida var en hänförande anblick i den vackra vinternatten. Kyrkklockorna, ringde in det nya året. I ett anförande erinrades om vikten av sammanhållning i dessa svåra tider och uttalades den förhoppningen att den devis, som lyste på stadshuset alltid måtte bliva gällande i denna arbetets stad och att den vackra vinternatt, som förde oss in i det nya året måtte sia om en ljus framtid för vår stad, där arbetets ära skulle hållas i helgd, varken det utfördes med hand eller med hjärna.

Stadens första budget upptog en uttaxering av kr 4.85 per bevillningskrona. I densamma hade upptagits 9 000 kronor för planering av Strandgatan, Karl Johans torg och Storgatan vid kvarteret Svan 4, 14000 kr till iordningställande av Karl Johans torg, 4 200 kronor till planering av Drottningtorget samt 4 000 kr till planering av Skolgatan. Tråkigt var det för oss skyttar att det anslag av 75 kr, som utgått till skytteföreningen sedan 1860-talet indrogs med 19 röster mot 10. Vid sammanträdena strax efter beslöts bland annat inköp av hästar för brandkårens och renhållningsverkets behov för 4 000 kr. Vidare bestämdes om ledningsnätets övertagande på Fagerstrand. Preliminärt godkändes en av stadsingenjören Lilienberg i Göteborg utarbetad stadsplan för Håjum, Stavered och Dannebacken. Drätselkammaren hade begärt 550 kronor för flaggning och extra belysning vid kanalinvigningen, vilket fullmäktige inte beviljade. Åtgärden föranledde reservation mot beslutet av 10 ledamöter. I slutet av året framkom förslag att staden skulle ingiva koncessionsansökan för en smalspårig järnväg, Lidköping-Tun-Frambo. Sedermera inköptes Strömslunds egnahemsområde, Fagerstrand och Strömsberg. Efter ett samtal med överste F W Hansen framfördes fråga till stadens representanter huruvida intresse förelåg för eventuellt byte av en del av området öster om Nydqvist & Holms järnväg mot Strömsberg med tillhörande parkområde. Härpå erhöles det svaret från stadens representanter, särskilt från Strömslundshåll, att en sådan klenod som Strömsberg borde staden inte avhända sig. Följden blev att frågan fick förfalla.

Förbindelseled mellan stränderna öster och väster om älven var en fråga av framträdande betydelse för egnahems- och villakolonierna på andra sidan älven. Hela sträckan mellan järnvägsbroarna och dammbron hotades att bli igenfylld av kanalarbetarna. För Strömslund hade ett bibehållande av trafikmöjligheterna mycket att betyda, ju mer denna stadsdel växte desto mera gjorde sig behovet av förbindelse med kanalen gällande. Genom överenskommelse mellan staden och vattenfallsstyrelsen anlades en farled mellan älven och kanalleden söder om nuvarande kallbadhuset.

utredningar, beslöt slutligen riksdagen år 1921 att även kronan skulle erlägga skatt för de affärsdrivande verkens fasta egendom. Däremot dröjde det till år 1928 innan riksdagen beslöt att dessa verk även skulle erlägga skatt på rörelseinkomst.

Förut har nämnts att en tävlan anordnades för upprättande av stadsplan för kraftstaden Trollhättan. Civilingenjören Nils Gellerstedt i Stockholm erhöll första pris varjämte utdelades ytterligare tre pris. Med dessa olika förslag som grund fick förste stadsingenjören i Göteborg Albert Lilienberg i uppdrag att upprätta förslag till stadsplan av visst område i öster i omedelbar anslutning till dåvarande stadsplanen. Området omfattade en areal av 135 hektar. I samband med detta Vattenfallsstyrelsens uppdrag lämnade också dåvarande kommunen ing. Lilienberg i uppdrag att uppgöra stadsplaneförslag för områden norr om Bergslagsbanan, vilka områden voro i enskilda markägares ägo och gränsade intill kronans ifrågasatta områden. Av de enskilda ägarna intresserade sig endast ägaren av Dannebacken för förslaget och deltog jämte Vattenfallsstyrelsen och kommunen i kostnaden för förslagets upprättande. Direktiven för arbetena lämnades av de intresserade parterna. Detta förslag till stadsplan blev färdigt år 1914. Den 15 september 1915 antog stadsfullmäktige preliminärt stadsplaneförslaget. Planen hade före antagandet i författningsenlig ordning utställts, därvid Vattenfallsstyrelsen såsom förvaltningsmyndighet för statens till planläggning ifrågasatta mark, framkom med detaljerinran, vilken från stadens sida även blev beaktad.

Innan stadsfullmäktige för sin del definitivt band sig för stadsplanens utsträckande över det betydande område, som med förslaget avsågs, önskade staden emellertid bringa till stånd en klar och uttömmande reglering av markägarnas och stadens inbördes förpliktelser med avseende på stadsplanens genomförande. Strax efteråt inkom till drätselkammaren från Vattenfallsstyrelsen en framställning att de skulle utse var sin sakkunnig, vilka skulle uppgöra förslag till ordnandet av de mellanhavanden som ”förefunnes mellan staten och staden”. I februari 1917 meddelade kommunen att den utsett förste sekreteraren i svenska stadsförbundet Helge Lindholm till ombud och undertecknad att gå stadens ombud tillhanda med alla för ärendets utredning erforderliga upplysningar och handlingar. Som sin sakkunnige utsåg Vattenfallsstyrelsen härads hövdingen Gustaf Alexandersson i Stockholm.

Redan i slutet av år 1917 framkom ett förslag till att uppörelsen rörande stadsplanens realiserande skulle fattas på följande grunder:

- a) Till staden överlätas utan ersättning och med full äganderätt all den mark, tillhörande Kungl. Majt. Och Kronan, som enligt stadsplaneförslaget ingår i gator, vägar, torg och allmänna platser.
- b) Gator, torg och andra allmänna platser iordningställas samt förses med erforderliga trummor och ledningar för spill- och regnvattens avledande samt med permanent beläggning genom stadens försorg, men på vattenfallsverkets bekostnad. Ifrågavarande arbeten påbörjas i den mån Vattenfallsverket därom gör framställning, dock sist vid sådan tid, att varje särskild gatudel kan vara i behörigt skick upplåten till allmänt begagnande enligt härför i första kapitlet fastighetsbildningslagen stadgade regler.

- c) Det åligger staden att för all framtid i behörigt skick underhålla gator och övriga allmänna platser, sedan dessa blivit vederbörligen iordningsställda, ävensom att ombesörja och bekosta renhållning och belysning av desamma
- d) Rörande tomtmark, som i planen reserverats för offentliga byggnader, eftersträvas en anordning, som å ena sidan garanterar staden kostnadsfritt erhållande av marken, i den mån ett verkligt behov därav finnes, och å andra sidan säkrar Vattenfallsverket emot obehörigt intrång i utnyttjandet av dylik mark, som inte erfordras för något stadens behov.

Dessa huvudgrunder har tidigare vid åtskilliga tillfällen följts i stadsplaneavtal mellan Kronan och stad, exempelvis i avtalen om norra Djurgårdens läggande under Stockholms stadsplan. De kunna också sågas sammanfatta gängse praxis vis stadsplaneuppgörelser mellan enskilda markägare och städerna.

Stadens representanter betonade att de var villiga att på vad dem ankom medverka till varje av stadsplanen som vore förenlig med elementära krav på en god planläggning. Vad åter den ekonomiska sidan av saken angick ledde förhandlingarna inte till något gott resultat. Man kunde inte få något besked om vad Vattenfallsverket egentligen ville i denna angelägenhet.

Vid ett sammanträde gjorde emellertid byråchefen Fröman vissa uttalanden som synas kunna sammanfattas sålunda. Vattenfallsverket såg med jämnmod att stadsplaneförslaget inte kom till stånd samt förhöll sig att även utan dylik plan i fortsättningen göra de markupplåtelse på området, som stämde med verkets ekonomiska intressen.

Med hänsyn till Trollhättans ekonomiska ställning var det fullkomligt uteslutet att staden skulle på skattekonto, betala kostnaderna för ett kronan tillhörigt områdes förseende med gator, avloppsledningar och övrig stadsplanemässig utrustning. Det torde ligga i öppen dager att en sådan åtgärd överensstämmer med rätt och billighet. Det var då en högst allvarlig sak med hänsyn till den nya stadsplanelagstiftningen, om det kunde påvisas att staten såsom markägare velat undandraga sig de förpliktelser, den såsom lagstiftningsmyndighet stod i begrepp att pålägga markägarna i gemen eller överhuvud förfarit i en mot den eftersträfvade lagstiftningen helt och hållet stridande anda. För Trollhättan var det dessutom av vikt att genom detta exempel stadens ställning gentemot övriga markägare inte försvagades.

Vid Svenska Stadsförbundets kongress en del år senare i Norrköping ingav dess ordförande justitierådet Borgström en inlaga, vilken inlaga mycket detaljerat ingick på stadsplanekommitténs förslag. Ur motiveringen må anföras följande: ”Såsom belysande för ställningen i detta avseende kan nämnas, att Stockholms stad under en lång följd av år i allt väsentligt tillämpat de av stadsplanekommittén nu förordade reglerna för nya områdets planläggning och inte lämnat någon markägare i okunnighet om, att den på dessa villkor kan få stadsplan lagd över sin mark, utan att därför de många svävande stadsplanefrågorna i avseende stadens ytterområde kunnat bringas avsevärt närmare sin lösning.”



Trollhättans Stadsbus, som invigdes våren 1916

Denna de enskilda jordägarnas hållning är måhända inte så anmärkningsvärd då man betänker att Kronan åtminstone i ett fall funnit det med sina markägareintressen förenligt att gentemot kommunen intaga ungefär samma krassa ståndpunkt. Saken gäller Trollhättan.

Efter överenskommelse mellan nämnda kommun och Vattenfallsstyrelsen i egenskap av förvaltningsmyndighet för stadens omfattande egendomskomplex I hjärtat av staden, men utanför dess nuvarande planlagda område upprättades år 1914 av förste stadsingenjör A. Lilienberg ett förslag till ny stadsplan för Trollhättan, avseende i främsta rummet just statens ifrågasvarande markområde. Förslaget antogs preliminärt av stadsfullmäktige i september år 1919, sedan en från Vattenfallsstyrelsens sida framställd erinran blivit behörigen iakttagen. Rörande planens beskaffenhet rådde sålunda enighet mellan staden och Vattenfallsverket. Återstod att ordna de frågor, som sammanhänge med dess praktiska genomförande. Härom pågick förhandlingar mellan parterna under större delen av år 1917. Stadens ställning preciserades av dess ombud i en den 31 december 1917 dagtecknad skrivelse vars slutyrkanden utom i en jämförelsevis oväsentlig punkt, vilken uttryckligen angavs såsom stående öppen för fortsatta underhandlingar, helt och hållet sammanfallande med stadsplaneringskommitténs i nu framlagda regler för dessa förhållandens tillrättaliggande. Skrivelsen föranledde emellertid icke någon Vattenfallsstyrelsens ombuds åtgärd utan förblev trots upprepade påminnelser obesvarad. Några år därefter vände sig emellertid Vattenfallsstyrelsen direkt till staden i angivet syfte att förmå denna till en uppgörelse på lindrigare villkor. Härom pågick fortfarande sju år efter stadsplaneförslagets framläggande, förhandlingar, vilkas väsentliga föremål alltså var att frita kronan från förpliktelse, som stadsplanekommittén ansett böra påvila envar markägare i motsvarande ställning.

På våren 1916 kunde den nya staden inviga nytt stadshus innehållande förvaltningslokaler och efter dåtida fordringar ett tidsenligt hotell. Stadshusets huvudfasad mot Storgatan var prydd med en mängd svenska flaggor. Landshövding Husberg förrättade invigningen av stadshuset och byggnadskommitténs ordförande redogjorde för byggnadens tillkomst. Kommunalstämman hade beviljat ett anslag för stadshusets uppförande av 557,500 kronor samt till möbler, armatur med mera 25,000 kronor. Av anslagen blev det en behållning av 8,500 kronor.

I en kort återblick på vad som tilldragit sig i vårt rastlösa samhälle bör jämväl erinras om frågan om spårväg i staden. Förut har framhållits att i den stadsplanetävlan som förekom år 1907-1908 hade föreslagits spårvägslinjer åt skilda håll inom samhället. I slutet av år 1918 fick ingenjören vid spårvägskontoret i Göteborg Adolf Eriksson i uppdrag att utreda frågan om anläggande av spårväg i Trollhättan, jämte kostnaderna härför. Han överlämnade ett preliminärt förslag upptagande ritningar beskrivning och kostnadsförslag. Spårvägen var tänkt dragen från slussarna vid Åkersberg genom gatan vid södra ändan av trafikkanalen och Kungsgatan skärande Bergslagsbanan vidare österut förbi kvarteren Riktaren, Gjutaren, Bromsaren, Dykaren och Borraren samt genom Stallbacka industriområde. Hastigheten beräknades till 15 km i timmen. Den elektriska energin för driften skulle omformas till 600 watts likström. Vagnhall skulle uppföras i närheten av Bergslagens Järnväg och skulle rymma 16 vagnar. Vagnparken skulle bestå av tio motor- och fyra släpvagnar och varje vagn skulle rymma 20 sittplatser och 18 ståplatser. Endast förare, som även skulle tjänstgöra som konduktör, skulle finnas på vagnarna.

Med de höga priser som rådde år 1919 torde anläggningen, inte ha blivit räntabel på många år framåt. Hänvisande till de stora fördelar detta utmärkta kommunikationsmedel bjuder och utsikter till räntabilitet i framtiden framhöll utredningsmannen att möjlighet för utförande snart nog kunna förefinnas. Han framhöll att ett bolag borde bildas där industrin och enskilda vore intresserade. Det var en ekonomiskt dyr tid år 1919, och den sammanlagda summan för hela anläggningen uppgick till 1 777 000 kronor. Efter 1914 års priser hade anläggningen stannat vid en kostnad av 1 122 000 kronor. Driftkostnaderna efter förstnämnda års priser uppgick enligt beräkningen till 369,000 kronor och enligt priserna 1914 till kronor 140,000. Stadens ekonomiska ledning kunde inte förorda att staden påtog sig sådana utgifter, utan då spårvägsfrågan icke var av trängande natur fick ärendet förfalla.

I minnet av vad som förekommit från arbetet under en lång tidsperiod, inom vårt samhälls kommunala liv återstår många stora frågor, såsom elektricitetsfrågan, väg-, bro- och trafikfrågor med flera, men de får hanteras vid ett annat tillfälle.

Trots tider som för en industristad kunna vara nog så svåra och bekymmersamma har dock Trollhättan under de gångna åren genomgått en storslagen utveckling. Genom enigt arbete i god samhällsanda har för staden lyckliga beslut fattats. Göta älv med dess vatten har för Trollhättan varit den källa, varur kraften till stadens utveckling kommit. Ett bland vårt lands vackraste naturscenerier har måst offras. Den skummande forsen, som våra förfäder en gång beundrat och bävat inför har slagits i bojor. Naturen har fått vika för den framträngande kulturen.

Några år efter världskrigets slut arbetade industrierna under hårt tryckta förhållanden. Vad det innebar för en industristad som Trollhättan där de flesta industrierna hade en stor tjänstemanna- och arbetarstab, kan lätt tänkas. Men så inträdde ett lyckosamt skede i det att Nydqvist & Holms verkstäder fick beställning från Ryssland på 1,000 stora lokomotiv. Visserligen blev beställningen reducerad till 500 men den var ändå efter svenska förhållanden stor. Arbetet härmed gav samhället god hjälp att övervinna världskrigets efterverkningar. En av Trollhättans infödda söner, dir Gunnar W Andersson bör Trollhättan ha i tacksamt minne, då han var den drivande kraften för tillkomsten av denna beställning.

Om tre år fyller Nydqvist & Holm, denna världsbekanta firma, 100 år. Det är en ärofull bana, som denna firma kan se tillbaka på. Nohabs lok gå inte bara på svenska, ryska, turkiska och iranska järnvägar, man finner dem också i både Brasilien och Argentina. Där de frusta eller rusa fram bära de liksom så många andra fabriksmärken Sveriges namn omkring jordklotet och utföra sålunda en svensk ambassadgärning vältaligare än de flesta andra.

Under början av 1930-talet kom en kristid över hela vårt land, vilken inte heller Trollhättan kunde undgå. De större industricentra drabbades hårdast. Vår stad nedlade stora kostnader för mildrande av arbetslöshetens verkningar. Här igångsattes arbeten av skilda slag till skapande av utkomst för de behövande. Understöd utan motprestation förekom i förhållande till arbetslöshetens omfattning i mycket ringa grad. Framskapande av arbete var den bärande grundtanken i stadens arbetslöshetspolitik. Utgifter för arbetslöshetens bekämpande ha därigenom i regel frambringat något nyttigt.

Trollhättan har blivit Sveriges stora kraftproducerare, som krafthuvudstaden. Den är mittpunkten i det underbara arbetets spel, som skänker oss alla så mycket lättnad i livet, så mycken bekvämlighet på flerfaldiga sätt, förmåner som nutidsmänniskan knappast ägnar en tanke.

Samhällsekonomi bör utgå från att handla så, att man underlättar för kommande släkte, möjligheterna att lösa sina kommunala problem, men skatteförmågan bör vara det rättesnöre efter vilket man hör utgå vid bestämmandet härav. Lättheten att låna medför inte sällan ett eftersättande av den varsamhet och noggranna omprövning, som annars inom affärsverksamheten anses ofrånkomlig, innan beslut om utgifter fattas. Ökade utgifter medföra ökning av skatten. En låg beskattningsprocent är en förmån som skapar nya ekonomiska förmåner för kommunen då det visar sig att om skatten är låg dras nya skatteobjekt lättare till kommunen och därmed får kommunen nya medhjälpare vid betalning av utgifterna. Stark återhållsamhet med utgifterna och tillvaratagande av möjligheter till skattesänkning när sådana yppas, är därför en god åtgärd.



Ernst Stridsberg
Stadskommitténs ordförande
1893—1912.



Aug. Stenström
Stadskommitténs ordförande
1913—1915.

Trollhättans Stadskommittés Redogörelse

över dess verksamhet under tiden 1892—1915.

Söredragen vid

Trollhättans Kommunal- och Ryrkstämmor
den 30 December 1915.



Trollhättans Accidenstryckeri 1916.
L. J. Östlund, Trollhättan.

Trollhättans Kommunal- och Kyrkostämmor.

Sedan Kungl. M:t den 5 sistl. nov. i nåder, med avslag på förnyad begäran om egen jurisdiktion, fastställt villkoren för ekonomisk uppgörelse med de grannkommuner, varifrån områden skola inkorporeras med Trollhättans stad och bestämt, att stadsrättigheterna skola träda i kraft från och med den 9 januari 1916, anser sig Trollhättans stadskommitté, ha fullgjort även det nya uppdrag, som kommunalstämman lämnade den 2 febr. 1912 och kyrkostämman den 21 maj samma år, och anhåller vördsamt att med överlämnande av handlingar och protokoll bliva från uppdraget entledigad.

En återblick på stadskommitténs långvariga arbete visar, att den kom till stånd med anledning av en motion till kommunalstämman den 7 december 1892 av bruksägaren m. m. ing. Ernst Stridsberg »om tillsättande af en kommitté för saklig och noggrann utredning, huruvida tiden ej vore inne att hos Kungl. M:t söka erhålla stadsrättigheter för Trollhättan.»

Kommunalstämma hölls för ärendets behandling redan den 27 i samma månad, då en utredningskommitté tillsattes, och ett anslag av 300 kr. beviljades för kommitténs utgifter. De första kommitterade blevo: Ing. Ernst Stridsberg, J. Pihl, E. L. Albert, och Herman Nydqvist med postmästare Oscar Jansson, bankdirektör O. Fischerström och gjutmästare C. G. Andersson som suppleanter. Denna kommitté började genast ett intensivt arbete och hade sin utredning klar och kunde förelägga stämman sitt utlåtande den 27 mars 1894, men uppsköts ärendet på grund av sin »vikt och betydelse» till den 3 juni s. å., då en extra kommunalstämma skulle taga frågan under behandling, och skulle dessförinnan betänkandet införas i Trollhättans Tidning, »varigenom kännedom om detsamma skulle verksamt spridas.» Då frågan sistn. dag upptogs till behandling i stämman, möttes den av en anmärkningsskrivelse från Nya Trollhätte Kanalbolag,

som slutade med en begäran, att frågan måtte förklaras vilande och beroende på ny anmälan.

Under den därpå följande diskussionen framhölls, å *ena sidan*, med erkännande av kommittérades förebragta utredning, att åtskilliga moment krävde en sorgfällig och mera bevisande undersökning, å *andra sidan* betonades fördelarna på alla områden av att bliva stad och lämpligheten av att just nu ihärdigt sträva till detta mål. Vidare yrkade kamrer J. Engblom frågans återremitterande till stadskommittén, för utredning beträffande, dels huruvida kanalbolaget vid arrendetidens slut vore villigt lämna nya kontrakt till tomtinnehavare eller till billigt pris försälja tomter, och dels beträffande kostnaderna för stadens förvaltning m. m. och beslöts, efter omröstning, återremiss med 14,857 röster av 42 röstande mot 904 röster av 5 röstande, vilka senare avgåvos för kanalbolagets förslag, att ärendet skulle förklaras vilande. Kamrer J. Engblom invaldes i kommittén.

Den 26 januari 1896 valdes till ledamot i stadskommittén direktör O. Fischerström samt till suppleant redaktör H. A. Petérs.

Den 13 dec. 1896 kunde stadskommittén inför stämman föredraga ett nytt betänkande, vari föreslogs, att med den nya staden skulle införlivas vissa delar av Vassända-Naglums, Gärdhems och V. Tunhems kommuner, att kommunen skulle ikläda sig kostnaderna härför samt för tillhandahållande av nytt rådhus, för magistrat m. m. samt att bemyndiga stadskommittén att ingå till Kungl. M:t med begäran om nådigt bifall till stadsrättigheter om fastställande av uppjord avlöningsstat för magistrat och stadens tjänstemän och att med för kommunen bindande kraft vidtaga alla åtgärder för utövande av stadsrättigheter.

Även nu yrkade kanalbolaget på anförda skäl uppskov och remiss till kommunalnämnden, varemöt Trollhättans Arbetareförening i inlämnat protokoll förklarar att efter omröstning 850 personer förklarar sig för omedelbart avgörande av stadsfrågan och endast 52 personer för uppskov. Med 45,152 röster av 36 röstande mot 32,561 röster av 139 röstande beslöts emellertid att bordlägga frågan, och remitterades densamma till kommunalnämnden. Mot beslutet reserverade sig 16 stämmodeltagare. För tryckning av kommitténs betänkande med bilagor anslogs nödiga medel.

Så vilade frågan ånyo till den 30 dec. 1897, då kommunalnämnden inkom med sitt tillstyrkande av stadskommitténs hemställan. Äfven nu rönt frågan motstånd av kanalbolaget och nu av skäl att man borde avvakta avgörandet av pågående rättstvister emellan Kungl. M:t och kronan samt kanalbolaget före stadsfrågans avgörande.

Med 41,768 röster av 43 röstande mot 38,082 av 203 röstande beslöt stämman enligt kanalbolagets uppskovskrav, vilket beslut framkallade 34 reservationer.

Så hade då frågan fallit för lång tid, men den var icke död. Tvärt om. De framsynta män, som under fem långa år arbetat och kämpat för samhällets utveckling gav sig ingen vila. Det tysta arbetet fortgick och väntade att med nya erfarenheter och mera styrka söka resning i målet.

Vid kommunalstämma den 29 okt. 1901 hade redaktör Frans Karlsson väckt motion om stadsfrågans återupptagande och vidare hade ett hundratal röstgäande medlemmar inom samhället gjort en framställning i samma syfte, och förekom ärendet ånyo å stämman den 27 dec. 1901, och beslöt stämman att tillsätta en ny stadskommitté med uppdrag att inkomma med ny fullständig utredning i ärendet så snart som möjligt. Till ledamöter i denna kommitté utsågos: Ingeniör Ernst Stridsberg, ordf. direktör O. Fischerström, apotekare C. A. Leth, Ing. J. Pihl, E. L. Albert, bokhållare A. A. Holmberg och bokhandlare Edu. Petersson med redaktör Frans E. Karlsson, bruksförvaltare And. Kjelldahl, hand. Fritz Petersson och Doktor C. Alfr. Andersson som suppleanter. I stället för apotekare C. A. Leth valde stämman den 15 febr. 1903 herr And. Kjelldahl till ledamot i kommittén samt till suppleanter fabrikör P. Dahlberg och arbetaren F. A. Fredriksson, den senare efter hr Frans Karlsson. Ändtligen d. 29 dec. 1903 enade sig stämman om följande av bokh. A. A. Holmberg framställda förslag:

1:a) att samhället skall omdanas till stad under egen jurisdiktion i full överensstämmelse med stadskommitténs förslag;

2:o) att uppdraga åt stadskommittén, att efter utgången av 1904 års riksdag ånyo föredraga frågan och begära stämman bemyndigande att hos Kungl. M:t anhålla om stadsrättigheter, vilket beslut ytterligare bekräftades av stämman den 1 mars 1904.

Efter dessa beslut hade stadskommitténs förslag utan meningskiljaktighet bifallits av vederbörande stämmor.

Den 1 dec. samma år begärde stadskommitténs stämmans bemyndigande att söka de länge åtrådda stadsrättigheterna och ehuru förhållningspolitiken fortfarande sökte göra sig gällande, beslöt stämman att lämna sitt bemyndigande till, att »omedelbart hos Kungl. M:t. i underdånighet anhålla om stadsrättigheter med egen jurisdiktion för visst område inom Trollhättan med omnejd, allt i enlighet med kommitténs förslag och uppdrog åt kommittén att vidare handhava ärendet samt jämväl, om för erhållande inom stadsområdet av vid kanalens eventuella förändring uppkommande nya slussar eller av annan inträffande orsak, ytterligare mark från annan kommun än den redan förslagna erfordrades för den blivande staden, söka förvärva sådan mark».

En till Kungl. M:t ställd ansökan från Gärdhems kommun, att Trollhättans stad skulle vara skyldig med sig införliva $\frac{1}{4}$ mant. Sylte kronogård och $\frac{1}{4}$ mant. Sylte skattegård med Skoftebyn, i vilken begäran 76 innevånare i Skoftebyn och Väne Härads Vägstyrelse instämt föredrogs i stämman.

Den 5 okt. 1905 beslöt stämman i enlighet med stadskommitténs förslag att hos Kungl. M:t anhålla om bestämmande av de gränser, som angivits i stadskommitténs underdåniga ansökan om stadsrättigheter.

Sedan K. B. i Älvsborgs län gjort Skoftebyområdets medtagande till villkor för sitt förord till stadsrättigheter, blev genom kommunalstämmans beslut den 19 juni 1906 även detta medtaget och stadskommittén kunde den 13 juli samma år expediera denna fråga.

Frågans avgörande fördröjdes dock flera år, och stadskommittén gjorde stora ansträngningar att få remisshandlingarna från häradsrätten och tingslagit. Först i nov. 1910 blev frågan där färdig. Många och långa förhandlingar våldade också uppgörelsen med väghållningsdistriktet.

Emellertid förelåg frågan slutligen så utredd, att Kungl. M:t. den 29 sept. 1911 beviljade Trollhättan med de förslagna inkorporeringsområdena stadsrättigheter, men utan egen jurisdiktion. Utövningen av dessa rättigheter voro dock förbundna med det villkor, att ekonomisk uppgörelse skulle träffas med grannkommunerna i fråga om inkorporeringsom-

rådena. Skedde ej detta inom fem år, eller avgörandet överlämnats till Kungl. M:t skulle stadsrättigheterna förfallit.

Egen jurisdiktion ansågs dock så önskvärd, att ny underdånig ansökan därom ansågs böra ingivas. Att göra detta och förhandla om ekonomisk uppgörelse uppdrogs åt stadskommittén i vilken kyrkostämman insatte kyrkoherde Aug. Stenström och skolföreståndare Oskar Hellner.

Stadskommittén kom då att bestå av Ing. Ernst Stridsberg, dir. And. Kjelldahl, Ing. E. L. Albert, Ing. J. Pihl, kamrer A. A. Holmberg, bokhandl. Edu. Petersson, fabr. P. Dahlberg, kyrkoherde Aug. Stenström och skolförståndare O. Hellner med Fritz Pettersson och Dr C. Alfr. Andersson som suppleanter. De båda sistnämnda ha under tiden avlidit.

Ing. Stridsberg var ordf. till den 9 april 1913, då Aug. Stenström härtill utsågs. Den 9 okt. 1912 var underdånig skrivelse om egen jurisdiktion färdig och inlämnades till Kungl. M:t. Här förklarades frågan vilande i avvaktan på inkorporeringen, för att folkmängden i den nya staden skulle bli känd. Förhandlingarna med grannkommunerna blevo långvariga och svåra. Till en början kunde ingen utredning eller besked om anspråken erhållas.

För stadskommittén var då intet annat att göra än genom anskaffande av handlingar från Konungens befallningshafvande och Stat. Centralbyrån söka beräkna hur saken ställde sig.

Då ingenting hördes av från kommunernas kommittérad, inbjöd stadskommittén dem var för sig till underhandling. Dessa förhandlingar kommo tillstånd, men endast kommittéraden från V. Tunhem kunde förmås att framlägga några förslag. Stadskommittén vände sig nu till Sv. Stadsförbundet för att med dess hjälp överlämna ärendet till Kungl. M:ts avgörande. Härifrån framhölls, att det vore synnerligen värdefullt att från alla grannkommunerna få veta anspråken och erhålla en utredning om inkorporeringsområdenas ekonomiska betydelse.

Landshöfdingen åtog sig att för detta ändamål sammanföra kommunernas kommittérad med stadskommittén och om möjligt söka åstadkomma uppgörelse. Härvid mötte Vassända Naglums och Gärdhems kommittérad med förslag

som i huvudsak kunde antagas av stadskommittén utom i fråga om skattevederlagets storlek.

För att beräkna grannkommunernas nettobehållning av inkorporeringsområdena tillsattes subkommittéer. Sedan dessa slutfört sitt arbete, och kommittéerna på grund därav fattat beslut, skulle parterna ånyo möta inför landshövdingen.

Med Vassända Naglum kunde vid detta sammanträde överenskommelse träffas, men ej med Gärdhem, fastän stadskommittén erbjöd uppgörelse efter samma grunder, som antagits av Vassända Naglums kommitté. Med V. Tunhems kommitté återstod nu att förhandla.

Sedan det ej lyckats för stadskommittén att få sammanträde, sammankallade åter landshövdingen. Fastän stadskommittén erbjöd denna kommun uppgörelse efter fördelaktigare grunder, kunde uppgörelse ej ske. Åter igen var det skattevederlaget som hindrade. Härmed hade stadskommittén gjort sina yttersta försök och beslöt överlämna ärendet till Kungl. M:ts avgörande. Förslag till underdånig skrivelse uppsattes och utredning med en hel del bilagor verkställdes, och alla handlingar i ärendet samlades. Här-efter underställdes det hela sv. stadsförbundet till granskning. Från dess kommunala centralbyrå kom förslag till åtskilliga ändringar. Dessa godkändes och ytterligare utredningsbilagor utarbetades. Därefter redigerades den underdåniga skrivelsen av samma centralbyrå. Med några förändringar förelades sedan i början av detta år alla handlingarna härvarande kommunal- och kyrkostämmor, sedan de granskats och förordats av kommunalnämnd kyrko- och skolråd. Det hela godkändes av stämmorna, och stadskommittén fick i uppdrag att i samråd med stadsförbundet slutredigera den underdåniga skrivelsen och inlämna handlingarna. Kungl. M:t remiterade ärendet till vederbörandes hörande, med föreläggande av synnerligen kort tid, så att det skulle bliva möjligt att avgöra saken redan detta år.

Med anledning av grannkommunernas yttranden fann sig stadskommittén föranlåten att inkomma med slutpåminnelser.

Kungl. Kammarkollegium ställde sig i sitt underdåniga utlåtande i huvudsak på stadskommitténs sida, och avikelserna lutade nästan till Trollhättans fördel.

I enlighet härmed blev Kungl. M:ts beslut den 5 nov. detta år i inkorporeringsfrågan. Däremot bifölls ej begäran

om egen jurisdiktion, varom ytterligare en inlaga bifogats vid handlingarnas överlämnade.

Så har då detta långa kommitté-arbete blivit fört till slut.

Då stadskommittén härmed sent omsider får nedlägga sitt mandat, vill den uttala sitt tack till länets hövding och Svenska Stadsförbundet för värdefull hjälp, till stämmorna, som skänkt den sitt förtroende och välvilligt upptagit dess förslag, och uttala den förhoppningen, att den nya staden måtte gå en lyckosam framtid till mötes.

Våra bästa välönskningar följa den.

Trollhättan den 29 dec. 1915.

AUG. STENSTRÖM.

And. Kjelldahl.

Ernst Stridsberg.

J. Pihl.

E. L. Albert.

A. A. Holmberg.

Edu. Petersson.

Oskar Hellner.

P. Dahlberg.



F O Lundin på Källstorp stall

Av Pernilla Björnberg

Min pappa Mats Lindberg är uppväxt på arrendegården Källstorp, som låg där Källstorpsgården ligger idag. Det finns faktiskt några träd kvar än idag från den gamla trädgården. Ladugården var i vinkel och i en flygel låg stallet, där Frans Oscar Lundin bodde från cirka 1930 till sin död 1949.

F O Lundin fick sova i halmen på en hyllavsats i stallet mot att han mockade för hästarna. Han fick ingen annan lön utan levde på att sälja skosnören och överbliven mat, som han tiggde till sig från affärer. I Mattssons charkuteri fick han varje dag rester av



Frans Oscar Lundin på Källstorps gård, som var hans hem i ett tjugotal år. Han skötte hästarna på Källstorp och sålde skosnören var han kom åt. Han var känd som en humoristisk och förslagen man.



Korna föses hem för mjölkning, Albertsvägen mot Källstorps gård.

kött och korvstumpar i ett papperspaket som han hade med sig hem när han kom från stan. Han satte sig då oftast utanför stallet och alla hans katter skockades runt honom. Han öppnade paketet och gav katterna en i taget.

- Här får du lilla katta.

En av katterna var helsvart och den kallade F O Lundin för Billengren efter stadens sotarmästare.

Detta är inte det enda exemplet på att Lundin var en humoristisk och förslagen man. F O Lundin var så gott som döv och det var han inte sen att utnyttja när han sålde skosnören.

- Ska det vara några skosnören?

- Nej tack.

- Jasså två par, varsågod.

Det var bara att betala. Historien om hur F O Lundin blivit döv var att han i yngre år hade arbetat med att bryta torv vid Grunnebo. Där hade han farit illa och bland annat fått öroninflammationer, som han inte fått rätt behandling för.

Mats mamma Maja bjöd F O Lundin på kaffe och brännvin varje söndag och ibland spädde hon ut spriten med vatten. (Om det var av nykterhetsiver eller sparsamhet vet inte Mats.)

På grund av dövheten pratade F O Lundin väldigt högt och en söndag efter kaffet sa han extra högt.

- Dåligt brännvin de gör nu för tiden. Det gör ingen verkan alls eller gör hon det själv tro?

Mats och hans kamrater retades ibland med F O Lundin. Men lyssna på F O Lundins slughet. Mitt på ladugårdsbacken stod en elstolpe och på den fanns två strömbrytare, en till stallet och en till ladugården. När F O Lundin tänt ljuset på stolpen och gått in i stallet sprang Mats och kamraterna och släckte ljuset. F O Lundin kom ut rasande och pojkarna låg nöjda gömda i häcken. F O Lundin tände igen och proceduren upprepade sig. F O Lundin kom rasande ut igen.

- Pojkjävlar.

Men istället för att tända och gå in igen släckte F O Lundin i ladugården. Då kom nämligen ladugårdskarlen Sjöberg ut arg som ett bi och han var ung och pigg i benen och visste precis var hans son, Mats och de andra pojkarna låg och tryckte. Han tog pojkarna i nackskinet. F O Lundin tände och gick nöjd in till sig och leken var slut för Mats och hans kamrater.

Juldagen 1949 bodde inte Mats på Källstorp längre men var och hälsade på sina föräldrar. Han gick ut i stallet och skulle ge F O Lundin kaffe och brännvin. Det rörde sig inte i halmen när Mats sparkade på tröskeln. Mats klättrade upp för stegen till hyllavsatsen och såg F O Lundin ligga orörlig. Han hade avlidit i sömnen under natten. Polisen tillkallades och det var en hel del svårigheter med att få ner liket av F O Lundin. Tack vare likstelheten kunde man till sist hissa ner honom i rep som man bundit runt ben och hals.



Vägen från Strömslund genom Källstorps gård från väster.

Trollhättesonen O P Andersson

Av Lars Myrén

Olof Peter Anderson föddes den 7/7 1796 i Trollhättan och var son till Anders Pehrsson f 1771 och Maria Hansdotter f 1776. Sin utbildning fick O P Anderson i den Ahlbergska skolan på Velandan i Gärdhem, som leddes av skolmästare Tengblad. O P sattes tidigt att hjälpa sin far i dennes arbete vid kvarn och såg i Trollhättefallen, vilket lämnade dåligt med tid för bokliga studier. Att arbetet hos fadern i längden inte tillfredsställde ynglingens framåtanda och handlingslust är uppenbart.

Han flyttade i juli 1809 tillsammans med föräldrar och syskon till Torskogs bruk i Västerlanda. Ur stånd att motstå ryktenas lockelser, fylld av livsaptit och äventyrslystnad lämnade Olof Anderson i oktober 1814, arton år gammal, sitt föräldrahem. Målet var handels- och sjöfartstaden Göteborg.

Helt utan anknytning till Göteborg var han dock inte. Av inspektör Grönberg på Torskogs bruk hade han fått rekommendation till dennes släkting, Petter Grönberg, vilken var färg- och kemikaliehandlande (burskap år 1791) i Göteborg. Av Petter Grönberg blev han mottagen och anställd såsom handelsbetjänt och arbetade som sådan i sju år eller till 1821. Utrustad med en mindre vanlig merkantil begåvning och i övrigt ett gott förstånd inhämtade Olof Anderson värdefulla kunskaper och färdigheter under sin lärlingstid hos Petter Grönberg. Dessa kom honom väl till pass, när han år 1822 i kompanjonskap med ett biträde, A. F. Andersson, började egen rörelse. O P fick burskap som borgare, handlande, i Göteborg den 4/4 1823. Grundade firman O. P. & A. F. Anderson år 1825 och upplöste denna firma 10/1 1833 och fortsatte rörelsen ensam under firma O. P. Anderson.

Genom arbetsamhet och insiktsfull och klok ledning utvecklades O P Anderssons företag snabbt och säkert. Tydliga bevis för detta kan man läsa bl. a. i firmans leveranser av kalk till Göteborgs börs- och festivitetsbyggnad för en kostnad år 1844 av 116 riksdaler och år 1845 av 3494 riksdaler. Med dessa summor var O P Anderson en bland börsbyggets ekonomiskt sett största leverantörer, en omständighet som så god som någon vittnar om myndigheters och andras förtroende för Olof Anderson och hans företag. För jämförelse kan noteras att J. A. Kjellberg & Co levererade mattor för 4 878 riksdaler och Hoffman & Björkman, Stockholm, som levererade 15 kakelugnar för 3 633 riksdaler till Börsen.

För transport av råvaror till fabriken samt för distribution av företagets produkter anskaffade Olof Anderson ett antal ångbåtar lämpliga för flod- och skärgårdsfart. Som redare för dessa drev han vid sidan av firmatransporterna fraktfart i mindre skala på Göta älv, Vänern samt i den bohuslänska skärgården.

Under eget tak kom företaget år 1839, då fastigheten Norra Hamngatan 30 jämte anslutande fastighet mot Köpmangatan inköptes. I enlighet med tidens sed reserverades översta våningen mot Hamngatan såsom bostad åt ägaren och hans familj. Så småningom flyttades delar av fabrikationen, vilken varit förlagd till fastigheten vid Köp-



*OP Andersons gravplats på Svenska Kyrkogården mellan Stampgatan och Mölndalsån i Göteborg.
I bakgrunden syns Nya Ullevi. Foto: Leif Berg*

mangatan, till nya större lokaler på Spannmålgatan 20-22 (Lilla Klädpressaregatan 7) och kontoret till Norra Hamngatan 36, där även sonen Carl August tog sin bostad. Dessa fastigheter förvärvades på 1860-talet. Ett mindre kontor närmare anslutet till fabriken inreddes i fastigheten Lilla Klädpressaregatan 4.

I början omfattade rörelsen huvudsakligen handel med och framställning av byggnadsmateriel jämte en del kemikalier. Tillverkning och försäljning av sprit, antingen det nu gällde för industriellt eller för annat bruk, ingick enbart som en del i verksamheten. Först efter år 1850, alltså sedan sonen Carl August inträtt som delägare, kom spritframställning, -föredling och -försäljning att utgöra firmans huvudsakliga arbetsområde och inkomstkälla.

O P drog sig år 1862 tillbaka från affärerna. Under sitt liv åtog han sig och genomförde vid sidan av sin merkantila och industriella verksamhet ett flertal värv i det allmänna tjänst, bland annat inom Brandstodskommittén. Han var också medlem av klubben Enigheten i Göteborg.

O P Andersson avled 19/3 1876 i sin son Carls hem, Norra Stora Hamngatan 36 i Domkyrkoförsamlingen i Göteborg och gravsattes i familjegraven (nr 340) på Svenska Kyrkogården (belägen mellan Stampgatan och Mölndalsån).

Av bouppteckningen år 1876 framgår att det kapital, som han med sin företagsamhet skapat, i enlighet med god affärsmannased investerats, förutom i den egna rörelsens utvidgande, även i andra företag, främst inom det göteborgska näringslivet. Sålunda finner man avsevärda investeringar i bl. a. det år 1864 grundade Skandinaviska Kredit AB liksom i det på 1840-talet grundade Göta Kanal Bolag.

O P Anderson var enligt samtida vittnesmål ganska lång, med god hållning, blå ögon och blont hår. Han var öppen och livlig till sinnet med humoristisk läggning. Bland stadens borgare åtnjöt han stor uppskattning såsom företagare och var känd och välkänd för rättrådighet i såväl handel som vandel. Av bevarade avbildningar framgår utan tvekan att han ägde glimten i ögat.

Bland de många bemärkta Trollhättesöner som finns, torde O P Andersson vara den vars namn flitigast förekomma än idag.



O P Andersson

Industriella verk och anläggningar

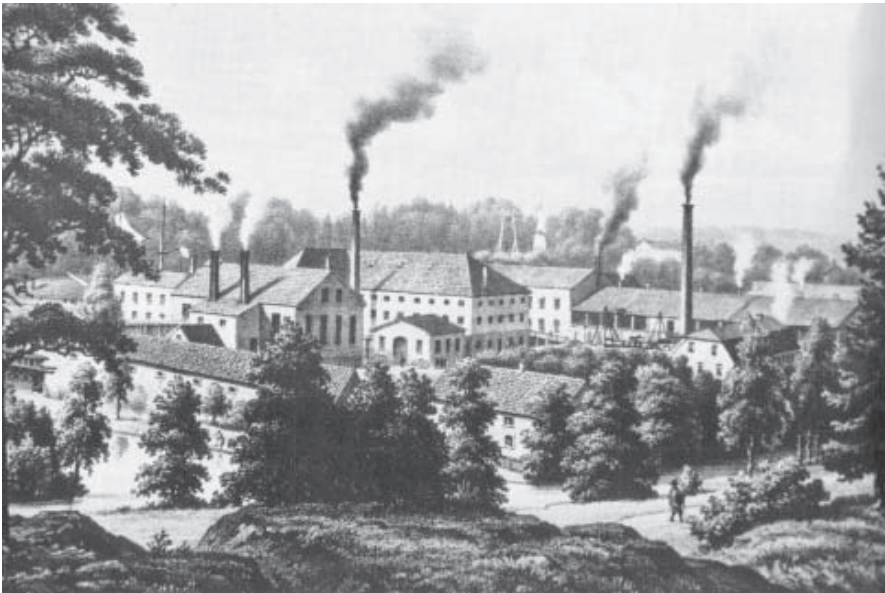
Av C J A Skogman (1884)

Trollhätte mekaniska verkstad

Verkstaden anlades år 1847 av herrar Lidström, Nydqvist och Holm. Sedan under 1848 en turbin om 10 hästkrafter insatts kunde beställningar utföras, ehuru endast i ringa omfång huvudsakligen av turbiner, samt maskinerier för kvarnar, sågar och dylikt. Lidström dog i kolera 1850, varefter hans andel i verkstaden inlöstes af de andra bägge bolagsmännen, som fortsatte rörelsen under firma Nydqvist & Holm. Holm utträdde 1871 ur firman som sedan dess innehafvs av Nydqvist ensam.

Allt ifrån 1850 har verkstaden varit stadd i fortgående rask utveckling, sedan den i betydande omfång börjat tillverka först ångmaskiner och sedan även lokomotiv. Till och med 1882 har där utförts inte mindre än 525 turbiner med tillhörande verk. Sedan lokomotivtillverkningen 1865 tog sin början har därifrån till svenska statens järnvägar till och med 1882 levererats 64 lokomotiv, till enskilda järnvägar inom Sverige 82 och till norska järnvägar 18 inalles 164 st.

Verkstaden med tillhörande byggnader upptog först 8 960 kvadratfot, år 1882 efter flera utvidgningar 61 880 kvadratfot. Tillverkningsvärdet har under tiden, från kr. 7 027 för år



Nydqvist & Holm år 1871

1848, stigit med 6 - 800 000 kr årligen under årtiondet 1873-1882. Det högsta var 1874 med kr 870,943. Arbetarnas antal, första året endast 24, har nu senast hållit sig omkring 360. Ytterligare betydande utvidgningar av verkstaden torde snarast komma att företas.

Därjämte har firman under de senaste 20 åren arrenderat den kanalbolaget enskilt tillhöriga skeppsdockan, däruti under denna tidrymd 810 segelfartyg och 252 ångfartyg blivit reparerade.

Den förre bolagsmannen, C. O. Holm avled den 2 Febr. 1881. I sitt testamente hade han gjort följande dispositioner, nämligen till Trollhätte kommun kr 50,000 därav varje femte år samlad ränta skall användas till kommunens bästa. Dessutom till behövande arbetare, som varit anställda vid Trollhätte Mekaniska verkstad minst 5 år, eller deras änkor och minderåriga barn, räntan av kr 8 000. Bidrag till anskaffande för Trollhätte kyrka af orgel och tornur kr. 8 000. Till förstärkande av överste Ericssons gåvobrev räntan av 2 000 och till 3 stycken så kallade "pauvres honteux" räntan av 3 000, samt till insättning i ränteanstalt för 20 under året födde fattige barn, räntan av 4 000 Kr.

Korndals aktiebolags pappersmassfabrik

Pappersmassfabriken på holmen Önan invid Toppöfallet anlades 1858 av Rosendals fabrikers aktiebolag, med det, enligt uppgift, första träsliperi i Sverige. Efter flerahanda utvidgningar och tillägg har fabriken nu 26 slipmaskiner, drivna av 14 turbiner med sammanlagt omkring 2 200 hästkrafter. Tillverkningen uppgår till 8-9 millioner skål-



Önans trämassfabrik 1871

pund pappersmassa, beräknad i torrt tillstånd, vilken uteslutande användes i bolagets egna pappersfabriker vid Mölndal. Arbetarnas antal är uppemot 200. Ytterligare utvidgning är påtänkt, men utrymme därför kan ej utan svårighet vinnas.

Trollhätte pappersbruk

Pappersbruket ägs av aktiebolaget av samma namn, som bildades 1873 av sin ännu varande disponent herr H. Ågren och övertog det förutvarande förfallna gamla, pappersbruket. Bolaget började med små tillgångar men har betydligt förkovrats. Dess tillverkningsvärde har ökats från 30 000 till 200 000 kr, huvudsakligen bestående av omslagspapper och papp, berett av lump, halm och trämassa och uppgående till 1 300 000 skålpund, vilket belopp genom nu senast företagen utvidgning snart kommer att ytterligare höjas. Verket drivs av fyra turbiner om 116 hästkrafter och sysselsätter 30-40 arbetare.

Trollhätte oljeslageri

Oljeslageriet anlades 1860 av herr A. Friberg och övertogs 1865 av ett nybildat aktiebolag med inbetalt kapital av 180 000 kr. Fabriken sysselsätter omkring 20 arbetare och tillverkar linolje- och linfrökakor till ett värde av omkring 350 000 kr. årligen.



Trollhättans oljeslageri år 1871

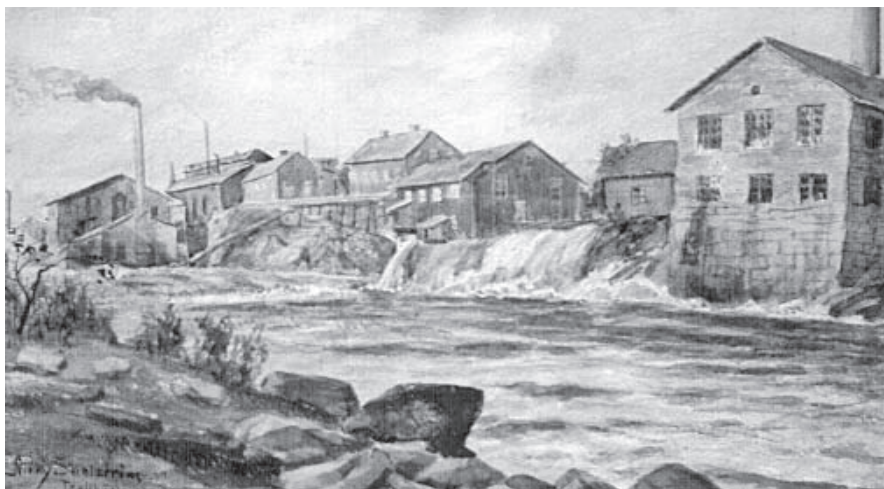
Stridsberg & Björks verk

Stridsbergs också kallat Gullöfors, består av valsverk för järn- och stålplåt, fabrik för tillverkning av sågblad, maskinknivar och hyveljärn samt filar. Dessutom två sågverk, de gamla Wikströmska sågarna nummer 4 och 5. Fabriken ursprungligen anlagd vid Torshälla 1868, flyttades till Trollhättan 1878-9. Verket drivs av två turbiner om 100 hästkrafter vardera. Dess tillverkningsvärde uppgick 1882 till kr. 382 600 och det sysselsätter omkring 160 arbetare, för vilka finns en sjuk- och begravningskassa inrättad. Fabrikens ägare är ingenjören Ernst Stridsberg.

Övriga anläggningar

Utom ovan upptagna större anläggningar finnas vid Trollhättan åtskilliga smärre, såsom en mjölkvarn (med 5 par stenar) tillhörande det till kanalbolaget av K. M. och Kronan upplåtna samt bolagets egna hemman Stora Hojum den så kallade Tröskelns kvarn (6 par stenar) på Önan bryggeri, kakelfabrik, garveri med mera.

Vid samtliga anläggningar större och smärre torde arbetarnas antal med säkerhet kunna antas uppgå till minst 800 af en befolkning som år 1883 utgjorde 4 100 personer.



Området kring Tröskelns kvarn. Målning av Nicky Sahlström 1898

En tripp till Trollhättan och en kväll på hotell Utsikten.

Med bästa vilja i världen är det i våra dagar inte möjligt att göra en "sentimental" resa, sådan som Sterne gjorde den på sin tid, även om man ger sig, som så många som resa och fara, på att pressa fram reseintryck ur varje "typ", som kliver in i kupén och landskapsmotiv från varje lämplig fläck utefter skenorna. Lyckligtvis slapp jag också besväret. Jag fick sitta ensam i kupén och undgick sålunda typerna. Jag somnade, och läsaren undgår följaktligen varje impressionistiskt landskapsmålningsförsök.

Det begav sig att jag kom fram från Göteborg till Trollhättan utan olyckshändelse. Intrycket av att vara framme, är visst det trevligaste intryck man får av en resa. Jag testamenterar denna värdefulla observation till vilken filosof, som åtar sig besväret med dess närmare utgrundande.

Fick fatt i en pojke, en pigg trasvarg, på vars mössa jag läste ordet cicerone. Min första fråga till denne gentleman var:

– Kan du säga mig vilket är det trevligaste hotellet på platsen? Är det Grand Hotel, eller hotell Utsikten eller något annat?

Den unge mannen hade hela mitt lekamliga välbefinnande i sin makt. Han tog sig en funderare och sade:

– Di säger, att det ska vara trevligt på Utsikten.

Måtte de andre källarmästarna på platsen förlåta den unge mannen dessa ord. Men jag tror visserligen att pojken inte ljög, inte i det fallet, men vad han sedermera durkade i mig på vägen till fallen, det kunde fullt tävla med de trovärdiga historier man får till livs av herrar ciceroner i ciceronernas hemland. Jag minns nu inte allt vad han sade, men en del kommer jag ihåg.

Vi passerade ett halvfärdigt trätabernakel och min fråga blev:

– Vad är det där?



Ciceronpojkar på 1880-talet, som hjälpte turisterna att hitta rätt. Här med sin chef, som hette Nisse Jansson.

Den lille karlen sade då utan minsta förlägenhet.

– Det är midianiternas kyrka!

Jag fick sedan veta att det var metodisternas.

På Grand Hotel hade man hissat trikoloren och jag undrade:

– Flaggar man alltid med trikoloren där?

– Nej, inte alltid, bara i dag, för det har visst kommit några tyskar till hotellet.

Att Trollhättan har så där omkring 15 000 innevånare visste jag inte förut, men fick reda på detta av denne levande Bædecker.

Kort sagt den angenäma samvaron med den unge mannen var ganska lärorik. Vad jag än frågade honom om, så aldrig var han i förlägenhet om svar.

På promenaden genom gatorna gjorde jag reflektionen att värre gator har jag inte trampat på många år. Dammet låg ett par tum tjockt på dem och vitpuddrade hela min lekamen. Det flög in i näsa, öron och ögon. Mina skor såg ut som mjölnares och min varelse blev som en mjölnaredrängs. Men man får finna sig i som resande dylika obehag. Kommunalpinnarne i Trollhättan verkar vara så rädda för att minska vattenmängden och därigenom storslagenheten i de berömda vattenfallen att de ej våga ta en enda skvätt från dem till att duscha gatan med. Det är blott när himlens slussar öppnas som gatorna i Trollhättan blöts.

Även i detta damm larvade Trollhättans jeunesse dorée, eleganta (och vackra) damer och sköna ynglingar i pittoreska vidbyxor. Milliontals mikrober och baciller svävade lätta omkring dessa i rullande dammoln, men kunde ej störa deras idylliska söndagsutflykt. Lyckliga ungdom.



Storgatan hade inte samma standard på vägbelägningen förr som idag.



Utsiktens Hotell ligger vid randen av Helvetesfallet.

Några frälsningssoldater kompletterade bilden och uthävde stridsrop. De sköna ehuru otvivelaktigt syndige ynglingarna gjorde visst inga affärer med soldaterna, men den ene frälsningsmannen fiskade upp en vacker flicka - nära fallet. Han talade ivrigt med henne och pekade högtidligt först på Helvetesvirvlarna och sedan upp mot höjden. Männe hon vart omvänd?

”Maria Lundbäck’s fotografiatelier” läste jag på en skylt. Och riktigt - när jag gick och titade i kortlådan, fann jag där idel bekanta, hemtrevliga Uddevallaanleten, åt vilka fröken Lundbäck’s särskilda skicklighet i retuschen t.o.m. förlänat ett intelligent utseende. Må hon ha denna oskyldiga puff, den ståtliga fröken Maria. Hon har en gång porträtterat undertecknad och förskönade mitt konterfej på ett så fint sätt, att jag måste ställa mig tre timmar framför spegeln för att noga studera alla de dittills för mig själv dolda skönheter, som hennes skarpa kamera upptäckt. Jag fann dem verkligen allihop och kom till den övertygelsen att kortet var riktigt likt mig.

Jag tänker inte beskriva Trollhättefallen. De är nämligen överraskande lika fotografibilderna.

Vad som förvånade mig var att man ej - åtminstone ej i svårare grad - lyckats förstöra naturens skönhet med de många industriella etablissemangen. Intrycket av det vilda och storslagna i dessa evigt dånande och brusande vatten, som framslungas mellan de höga klipporna, förkväver nästan tanken på de dock även i sin art storartade människoverken. Jag kom att tänka på den arabiska sagan om hur Salomo fångade onda andar, förvandlade dem till en liten rök och stängde in dem i kopparflaskor, som han förseglade med sin magiska ring och nedsänkte i havets djup. Så har även här forsens och djupens demoner fångslats av människosnillet, förvandlats till ånga och på den vise Salomos praktiska sätt buteljerats i verkstädernas och fabrikernas kopparpannor. Där ligger de nu naturens krafter och förrätta drängtjänst åt de svaga människobarnen. När vi behaga leda vi dem genom en tråd hit till Göteborg och låter dem mata våra elektriska lampor. Vi krusar inte längre för demonerna. Vi tar dem vid örönen, leda dem hit och göra dem till lykttändare.

Hotell Utsikten

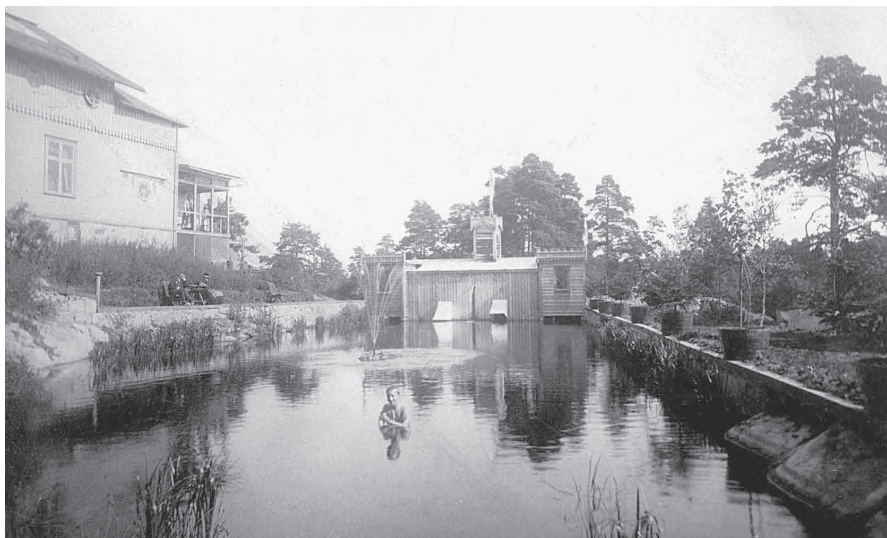
På ett bergstopp vid randen av Helvetesfallet ligger Utsiktens vackra hotell. Vägen dit är en smula lång från järnvägsstationen, men man behöver visst icke gå den, ty hotellets vagn väntar alltid vid tågens ankomst.

Läget är förtjusande. Helvetesfallet påminner något om Norrlands långsträckta forsar, och de närmaste omgivningarna är så norrländska som de möjligen kunna vara. Man kunde tro sig se ett parti från Ångermanälvens stränder, vars branta skogbevuxna sandkägler här dock ersatts med lika branta bergväggar, klädda med mörka barrträd och saftig grönska. Där nedanför skummar den ilande forsen i vita virvlar, som bryta sig mot det smaragdgröna bakvattnets svällande yta. Det susar och brusar oupphörligt från den nedstörtande vattenmassan, men man vänjer sig snart vid detta ljud. Efter en stund hör man det blott som ett slags sjungande ton och jag förmodar att infödingarna knappt hör det alls.

På platån uppe vid hotellet hade Andersson och Pettersson och Perkins och Jenkins mödosamt inhuggit sina berömda namn i den hårda graniten. Men åren går och tusentals fötter trampa den klippgrund som A. och P. och P. och J. helgat åt sina namns bevarande till eftervärlden, och så utplånas de så småningom och försvinna spårlost. Varför satte inte Andersson och Pettersson och Perkins och Jenkins sina namn på något ställe – t.ex. en vertikal klippvägg – där ingen annan än flugorna hade gått och knappast slitit ner deras gravyrer.



Hotell Utsiktens vackra fiskdamm efter ombyggnaden.



År 1887 fanns badet utanför Hotell Utsikten kvar. Det låg på östra sidan om hotellet.

Strax intill hotellet har anlagts en liten vacker fiskdamm med plaskande springvatten. Den lär förr ha använts till badort med ett slags "gemensamma bad" för herrar och damer, som källarmästaren en gång inrättade för besökande främlingar - tänk bara, ett litet Trouville högt uppe på berget ovanför Helvetesfallet! - men det gick inte i längden med denna präktiga franska sed häruppe. Saken var den att där till hotellet kom en mindre sedesamt anlagd tysk, som prompt skulle bada var dag och aldrig ville ta på sig simbyxor. Kanske tyckte han, att det var alltför franskt och följaktligen opatriotiskt att bada i simkläder - alltnog källarmästaren måste göra slut på de gemensamma baden.

På hotellets nedre veranda fanns caféet och där var gudagott att vara i det intressanta sällskapet av en flaska svalkande pilsner. Över allt var smakfullt dekorerat med fotografier och vyer över fallen och omgivningarna. Hotellets ägare är tillika fotograf och bör göra en god extra recett på försäljningen av dessa fotografier, särskilt som de är utmärkta, tagna med en konstnärs blick för anslående pointer och väl utförda.

En ståtlig Hebe förde mig till mitt rum och presenterade den tjocka resandeboken, där jag med mycken högtidlighet ritade in mitt obekanta namn under Anderssons och Peterssons och Perkins och Jenkins autografer. Funderande en stund om jag skulle ligga ned min trötta kroppshydd i den mjuka sängen eller den svällande soffan. Funderade till slut ut, att jag skulle göra intetdera utan ringde på min ståtliga Hebe och sände henne med mitt kort till källarmästaren. Vilken kom och med sitt angenäma sällskap förhjälpste mig till en likaså angenäm afton.

Vi promenerade tillsammans upp för de branta trapporna till det höga utsiktstornet. Vad skall jag säga mer än att utsikten därifrån var förtrollande? I ett väldigt panorama,



Hotell Usiktens terrass var en fantasisk plats att vara på. Här skålar två damer på en bild från år 1905, med de ännu fria fallen och Oskarsbron i bakgrunden.

vars ram åt ena hållet bildades av Halle- och Hunneberg, hade man hela det mångberömda sceneriet upprullat för sig - en tavla som man ej glömmet.

I tornet förvarades en stor namnbok i vilken det var rätt intressant att bläddra. Namn och utgjutelser fanns på alla språk. Till och med Vergilius och andra latinska poeter hade fått släppa till sina tankar. Jag såg t.o.m. en inskrift på kinesiska. Som jag händelsevis är en smula hemma i det språket, kan jag nämna att den betydde ungefär: "Vid Confucius, så skönt som här har jag aldrig kinesat i Kina".



Robert Dahllöf

Hr Dahllöf umgås med en stor tanke, som kanske kommer att dra ännu flera kineser till Trollhättan. Han tänker inrätta sitt hotell till ett pensionat, där turister skulle få inackordera sig under längre eller kortare tid. Sådana pensionat finnas som bekant lite varstades på kontinenten, särskilt i Schweiz, och det lider inget tvivel om att idén också skulle bära sig bra i Trollhättan.

Här har ju främlingen allt vad han kan begära, den skönaste natur, stärkande barrluft, ett präktigt hotell försett med alla bekvämligheter, snabb kommunikation med alla delar av landet och viktigast kanske - allt detta för en kostnad som skall förefalla turisterna mirakulöst billigt. Schweiz har nu en gång blivit "Europas värdshus", och allt hålls där också i värdshuspriser. I ett pensionat där kan man väl knappast leva under 10-15 francs pr dag. Hr Dahllöf annonserar om helinackorderingar under oktober-april till ett pris av 100 kronor i månaden.

Kammarrådet Carl Bondes Memorial den 17 okt 1635 för lantmätaren Olof Träsk, vad han på resan till Trollhättan förrätta skall.

Först begiver han sig till slussarna vid Arboga, att granneligen deras lägenheter bese, på det han desto bättre kan avtaga och döma, hurudana orterna skola vara därnere i Västergötland vid Trollhättan, där slussarna byggas skola.

För det andra skall han, så snart han kommer ned till Trollhättan, tillfråga befallningsmannen Nils Jönsson, vilken där strax bredvid boende är, tagandes honom med sig att utvisa lägenheterna, som han mig Carl Bonde nu senast om graven till slussarna demonstrerade och viste. Ifrån Brätte och till hamnen vid älven måste granneligen aktas, att samma graf kommer i älven ovanför den lilla forsen, som Nils Jönsson bor utmed; sedan skall göras en sluss och brännas igenom det berget, han bor uppå, på det man kan pröva, om där finnes bara jord eller berg i vägen, alldenstund där är så hög backe som neder till älven; så lagandes, att samma grav icke kommer mot norska gränsen, utan ju längre från gränsen den kan göras, ju bättre är det.

För det tredje skall han och på samma resa bese lägenheten mellan Mariestad och Vättern, vilket sålunda ske skall, att han först begiver sig till Ullarva, därifrån till Skalkarike, sedan åt Hjälsstad och Mo, samt vidare till Belleforsån allt uppigenom till sjön Viken, som faller i Vättern vid Forsvik; granneligen avritandes vad lägenhet som kan finnas, att föra vattnet mellan bemälda sjö och Belleforsån, eller och mellan Vättern och en sjö benämnd Unden vilken man menar hava sitt utlopp åt Bellefors kyrka och sedan vid Mariestad dock först genom Odensåkersjön. Men på de orter, man icke kan bruka ån, skall då grävas var man kan, således att man går forsarna förbi och slussar upprättas.



Trollhättan år 1644 av Allart van Everdingen

Vid invigningen av Trollhättans nya samskolehus den 2 sept. 1900

Av J. Wallinder (skolans föreståndare)

Trollhättans idoga industrisamhälle med sin över 5000 eller, om man medräknat de väster om älven boende, som ha sin verksamhet fäst vid Trollhättan, omkring 7000 innevånare bör, synes det, äga både behov av och bärkraft för en undervisningsanstalt, som kan bibringa en något större mått av allmänbildning, än vad folkskolan avser. Detta så mycket mer, som den ekonomiska medelnivån för dessa 7000 jämförelsevis kan sägas vara allt annat än låg. Redan långt före det har också elementarundervisning givits på platsen, motsvarande de allmänna läroverkens lägre och mellanstadier, kanske även något därutöver, men inte i någon fast organiserad skola, där man det ena året kunnat med en något så när grundad säkerhet påräkna en följdriktig fortsättning även kommande år av den påbörjade undervisningen. Lärarinnor och manliga privatlärare ha tid efter annan i enskilda ganska blygsamma lokaler börjat privat elementarundervisning för uteslutande respektive flickor eller gossar, men synbarligen utan utsikt eller beräkning på att därvid grundlägga ett verk för framtiden. Det har knappast haft annat än en ren tillfällighetens prägel och denna tillfällighetsprägel har satt de allra flesta av samhällets medlemmar i valet mellan att antingen begränsa sina barns allmänbildning till folkskolan eller skicka dem till ett elementarläroverk på annan ort.

Det har visat sig även med de bästa förutsättningar från elementarlärares och lärarinnors sida inte ägt och antagligen inte på länge skulle komma att äga förmåga att erbjuda den nödvändiga ekonomiska grundvalen för skilda goss- och flickskolor av nämnda slag. Men å andra sidan har behovet av elementarundervisning på platsen på senare år gjort sig märkbart och i stigande grad gällande.

Som uttryck härav kan anföras en av samhällets välgörare avlidne patron C O Holm redan 1880 upprättade testamente, vari han anslår räntorna å sin donation till samhället i ett av de allra främsta rummen ”Till skolbyggnad för privat undervisning”. Ett förordnade som onekligen anger en framtidsblick vilken trängde igenom ett par årtionden.

Den 10 maj 1898 sammankallades utan tvivel efter mycket inre övervägande och dryftande i Tingshuset ett allmänt möte för att utröna samhällsopinionen rörande en genomtänkt plan för upprättande av en samskola på platsen. Det talrikt besökta mötet öppnades av bruksägaren mm Ernst Stridsberg och utsåg till sin ordförande pastorsadjunkten C A Källner. Med dessa namn är nämnda två av de personer som mer än andra ha inlagt intresse, möda och uppoffringar för upprättande av det läroverk som nu i ett års tid varit verklighet i Trollhättan.

För det samlade mötet framlades förslag till, när den blivit fullbordad, en femklassig samskola för gossar och flickor, ordnad och ledd på grundvalen av de erfarenheter, man ville hämta från redan befintliga samskolor i andra med Trollhättan jämförliga samhällen i vårt land. Sedan på mötet uttalats livliga sympatier för saken i fråga, tillsattes för dess vidare utredning



och befordran en kommitté bestående av herrar bruksägaren E Stridsberg, pastoratsadjunkten C A Källner, veterinär O Sylvén, bankdirektör O Fischerström, handlanden A N Håård, kyrkoherde K O Lundqvist, ingenjör H Nydqvist, fanjunkaren C Olzon och överlärare E Karlinder av vilka dock kyrkoherden Lundqvist inom kort utträdde ur kommittén.

Denna kommittés ettåriga verksamhet med inalles 13 sammanträden och däremellan en osparad verksamhet på enskild väg har man att tacka för att omsider på våren 1899 Trollhättans samskola blev en beslutad sak, vars oförtövade realiserande lades i händerna på en samskolestyrelse, huvudsakligen sammansatt av samma personer.

Samskolekommittén, vars ständige ordförande blev pastor Källner, företog sig utan dröjsmål att dels genom korrespondens dels genom personliga besök skaffa de flesta och bästa möjliga upplysningar om en samskolas organisation. I förra avseendet kan exempelvis anföras anvisningar och råd från rektor K E Palmgren i Stockholm och i det senare ett herr Karlinders besök vid Lysekils samskola. Det gällde också att, sedan man kalkylerat en eventuell samskolas ungefärliga utgifter, tänka sig, varifrån med skulle kunna fås till dessa utgifters bestridande.

Ur den ovan berörda Holmska donationen vågade man hoppas ett hyresbidrag på några hundra kronor. Av kommunen ville man begära ett årsanslag av 1000 eller 1500 kronor. Vidare gick man i författning om bildande av en samskoleförening, vars medlemmar skulle sammanskjuta 5 kronor årligen. Resten beräknade man att de blivande elevernas

inskrivnings- och årsavgifters kulle fylla ut till en summa av 5700 kronor till vilken summa man tänkt sig att skolans årsbudget till en början torde uppgå. Till anskaffande av de första inventarierna ansåg man sig kunna upptaga ett lån av 525 kronor. En värdefull hjälp härutinnan lämnade bruksägaren Stridsberg bl.a. genom löfte om en orgel åt skolan, ett löfte som han redan vid början av skolans verksamhet infriat.

För ett allmänt möte av för samskolesaken intresserade den 14 december 1898 framlades förslag om skolans öppnande med höstterminen 1899 ävensom förslag till reglemente, vilket allt med några mindre tillägg gillades av mötet. Till den föreslagna samskoleföreningen tecknade sig omedelbart vid mötets slut 22 personer.

I februari 1899 beviljade kommunalstämman 1000 kr av överskottsmedel åt skolan för höstterminen 1899.

Ett inte ringa bekymmer orsakades av svårigheten att finna en någorlunda användbar skollokal. En vid nyårstid införd annons om förhyrande av en sådan hade ännu i slutet av januari ej medfört något anbud och då ej heller ansträngningar på enskild väg att finna en sådan rönte någon framgång, var utsikterna för samskoleplanens förverkligande tills vidare ej de ljusaste, då i slutet av februari bruksägare Stridsberg gav saken ett alldeles nytt uppslag genom tillkännagivande, att han inlöst tomten Toppön nr 5 och vore villig att där uppföra en byggnad för samskolan, efter ritning som av kommittén skull komma att gillas. Det är naturligt att förslaget upptogs med odelad tacksamhet isynnerhet som herr Stridsberg långt ifrån att av detta företag vilja göra en spekulatión till egen fördel, tvärt om förklarade att han hellre själv ville vidkännas årlig förlust än att till en början av samskolan uttaga en hyra, som var för stor för densammas ekonomi att bära.

Helt naturligt samlades kommitterades förnämsta intresse och verksamhet nu mera kring byggnadsfrågan. Som det dock snart visade sig, att ingen samskolebyggnad skulle hinna bli uppförd till instundande hösttermin och då man inte heller ville frånga beslutet att redan då låta skolan träda i verksamhet, gällde det likafullt att för det första arbetsåret anskaffa en hyrd lokal. Omsider erhålls en förträfflig sådan i tingshuset, varest, tack vare tingshusintressenternas, särskilt att nämna häradshövdingen med mera C A Strandmarks, välvilliga tillmöteskommande, den stora salen och fyra rum på nedre botten mot en ganska rimlig hyra ställdes till skolans förfogande under dess första läsår. En kontraktsenlig uppgörelse härom skedde inte förr än i juli vid vilken tid skolan även i andra avseenden hunnit anta mera definitiva konturer.

Den 20 april sammanträdde den då av 65 tecknade medlemmar bestående samskoleföreningen, som efter tagen del av kommitterades åtgärder gillade dessa och reglementsénligt valde fyra medlemmar av skolstyrelsen: pastorsadjunkt Källner, överlärare Wallinder, veterinär Sylvén och handlanden Haard samt till deras suppleanter bokhandlare E. Pettersson och fabrikkör A. Svensson. Samma dag valde kommunalstämman för sin del till styrelseledamöter bruksägaren Stridsberg och direktör Fischerström med ingenjör J. Pihl till suppleant.

Återstod så att anskaffa en första uppsättning av lärarepersonal. Sedan tre fasta läroplatser i diverse tidningar varit utannonserade några veckor antogs i mitten av juni bland åtskilliga sökande till föreståndare och förste lärare dåvarande vid Mössebergs kuranstalt, privatläraren J. Wallinder, till första lärarinna fröken Beatrice Backlund,



Gamla Samskolan år 1930 med dagens Katolska kyrka bakom och Torggatan i förgrunden.

företvarande skolföreståndarinna på platsen, och till andra lärarinna fröken Signe Svensson. Med biträde av två timlärare, pastor C. A. Källner och fru Elisabeth Wallinder, ha dessa bestridit undervisningen under skolans första läsår.

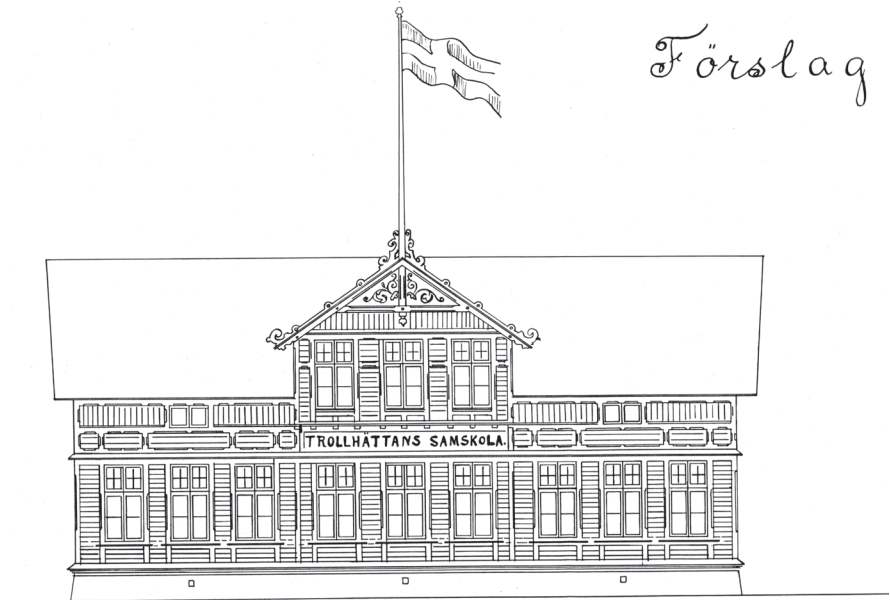
Detta arbetsår började den 28 augusti 1899, då 42 barn, därav något mer än hälften gossar, var anmälda till inträde i skolan. En av dessa slutade skolan åter på grund av sjuklighet helt snart, en annan återgick av annan orsak till folkskolan. De övriga 40 fördelades på 3 klasser och kunna i jämförelse med andra svenska samskolor sägas ange en ganska hög numerär till en början. Den hittillsvarande begränsade lokalen skulle inte utan svårighet ha tillåtit mottagandet av en enda elev mera. Också har, tack vare bland annat detta elevantal, skolans ekonomi under detta första år gått så väl ihop, att t.o.m. första uppsättningen av inventarier kunnat anskaffas utan upptagande av något lån. Andra orsaker till detta gynnsamma förhållande är, dels att Trollhättans kommun för detta år lämnat skolan 2 000 kr understöd, dels att Holmska donationens exekutorer ur denna fond givit skolan 1 500 kr.

I betraktande av bl.a. att skolans första kontingent av lärjungar var kommen från flera skilda skolor med mycket olika kunskapsförutsättningar, som krävt och ännu i viss mån kräva ett särskilt utjämnande arbete, kan det nu avslutade första arbetsåret betraktas som ett slags förberedande eller provår. För resultatet av detta första år är på dessa blad inte platsen att redogöra. Härutinnan hänvisas dels till den första offentliga årsexamen, som hölls förliden 14 juni, dels till den då utsända årsredogörelsen. Dock torde man inte väga för mycket, om man påstår, att samskolorna redan i sin begynnande tillvaro vunnit för sig en glädjande, välvillig opinion inom samhället, vilken ger anledning att hoppas, att man varken nu eller senare önskar, att det fullbordade faktum, som heter Trollhättans samskola, måtte vara ogjort eller av brist på förtroende åter bli intet. De som ha skolans ledning i sin hand, önska intet högre, än att hon alltid måtte motsvara en upplyst opinions förväntningar på en anstalt till samhällets gagn.

Då skolan nu står i begrepp att så att säga inflytta under eget tak, bör det bli jämförelsevis lättare än hittills att sköta henne så som man anser sig böra. Tingshuslokalen var både sund och prydlig och överhuvud så tjänlig som man någonsin kunnat fördrå av en lokal, som inte varit avsedd för skolbruk. Men dels var läsrummen ganska tränga i förhållande till elevantalet dels måste det ju verka i någon mån rubbade på skolarbetet att ett par dagar varje månad utrymma lokalen för tingsammansträden. Ja, att även däremellan understundom må åtgå för andra offentliga förhandlingar, som man även har rätt att hålla därstädes. Nu mer är sådana svårigheter uteslutna. Det nya skolhuset är uppfört av herrar Ullgren och Friman, Göteborg efter ritning som undergått många modifikationer till och med efter sedan arbetet fortskridit ett gott stycke. Vad till en början läget angår, så är detta utmärkt väl valt. Högt beläget med god tillgång på ren luft och friska vindar samt en fast berggrund, men en väl planerad och en tillräckligt rymlig skolgård, vidare med fria omgivningar, där åtminstone ej på länge något störande grannskap eller trafik är att befara, har skolan icke förtytt sig särdeles centralt läge inom samhället.

Bland flera alternativa förslagsritningar dels på en våning med två å tre överrum, dels två våningar utan överrum, dels två våningar med en frontespievåning, avsedd till bostadslägenhet valde styrelsen till en början den första och anspråkslösaste. Efter denna ritning

Förslag



Facad åt Torggatan.

påbörjades byggnadsarbetet förliden sommar. Men innan på hösten första våningen var rest ansåg man redan att den igångsatta samskolan häntydde på en utveckling som inom rätt kort tid skulle göra detta skolhus otillräckligt. Man beslöt då att genast övergå till det tredje alternativet med två skolvåningar och där ovanpå en bostadvåning för föreståndaren. Denna förändring lät sig så mycket lättare göra som grunden har en obegränsad bärkraft.

Det nu avslutade, omsorgsfullt utförda byggnadsarbetet visar en vackert panelad träbyggning, invändigt allestädes beklädd med oljemålad compo-board och försedd med ventilationskaminer av samma konstruktion som i Tingshuset. (Bostadvåningen med kakelugnar.) På nedre botten ligger innanför en vestibul och två tamburer dels den rymliga samlingsalen, användbar både till bönsal och gymnastiklokal (åtminstone för fristående gymnastik) samt med tre fönster åt norr, fyra åt söder, dels två lärum, höga och ljusa och tillräckliga för minst 20 barn i vardera, dessutom ett stort rum, som i det längsta skall reserveras åt skolans städerska. En trappa upp är belägna fyra lärum och ett lärarorum, lika ljusa och rymliga som nedre våningens rum, delvis större. Ännu en bred och vacker svängd trappa leder till föreståndarens bostadvåning, bestående av tre stora rum med kök och tambur. Av skolinredningen är en del (såsom katedrar mm) förfärdigade av herrar Ullgren och Friman, en del skolpulpetter förskrivna från Tidaholm, en annan del tillverkad av snickare Carlén i Trollhättan efter ritning av några av skolstyrelsens medlemmar. I stället för rullgardiner är fönstren försedda med långgardiner av oblekt väv med röda bårder,



Gamla samskolan under byggnad.

vilka på en gång pryda rummen och göra dem hemtrevliga, något som man ju särskilt i en samskola lägger vikt vid, och med lätthet kunna släppas för mot solen eller obehörigas blickar. Sömnadsarbetet är tjänstvilligt utfört av skolans kvinnliga lärarepersonal.

I sammanhang härmed kunna vi inte låta bli att antyda hur tacksam skolan alltid skall bli för sådana i och för sig obetydliga gåvor (böcker, tavlor mm) med vilka samhällsmedlemmar, som vilja skolan väl, kunna vilja hugna henne för att bereda henne något av den komfort och hemtrevnad, för vars skull man tills vidare måste betänka sig att belasta skolans inventarietkonto, men som man nu mer inser utgöra väsentliga moment i en skolas, i första rummet en samskolas, uppfostrande uppgift.

Frågar man efter samskolans rättsliga egendomsförhållanden är tills vidare blott så mycket visst, att bruksägare Stridsberg intill år 1906 är innehavare av skoltomten med därpå uppförda hus. För övrigt är skolans äganderättsförhållanden med ty åtföljande förbindelser ännu ingalunda förmligt ordnade mellan skolstyrelsen, samskoleföreningen, kommunen och möjligen andra intressenter. Det lär vara en uppgift, som föreligger, att för framtiden på ett tryggande sätt ordna dessa förhållanden, vare sig genom bildande av ett bolag eller på annat sätt. Hittills har dock intet drivit till ett sådant ordnande och här är därför allt för tidigt att upptaga denna fråga.

När tanken på upprättandet av en samskola vid Trollhättan först offentligt uttalades rönt den från åtskilliga håll inom samhället en principiell gensägelse. Annorlunda var ej att vänta. Så

plägar det vara allestädes där samskoleidén först vill tränga till förverkligande. I tal och skrift har åtskilligt sagts på platsen mot samskolans idé och likaledes till hennes favör. I det sista syftet har på inbjudan av samskolekommittén och samskolestyrelsen under loppet av år 1899 föredrag hållits i Trollhättan av rektor Forslind i Lysekil och rektor Palmgren i Stockholm. Nu är Trollhättans samskola ett faktum och det kanske skulle vara riktigast att låta detta faktum tala för sig själv, med tanke på ordspråket ”qui s'excuse s'accuse”, den som ursäktar sig anklagar sig själv, kan samskolan kunde man säga i praktiken försvara sig mot dem, som tvivla på henne, behöver hon inga ord till sitt försvar, kan hon det inte, hjälper inga ord.

Dock kanske det är mer än försvarligt att i detta sammanhang även från detta håll några ord i korthet uttalas om samskoleprincipen, särskilt i syfte att för samhället klargöra den uppgift man tänker sig Trollhättans samskola bör söka lösa.

Utän tvivel är samundervisning för gossar och flickor skolans ursprungligaste form naturligt nog då man ju har att betrakta skolan som från början ett avlägg från hemmets uppfostrande verksamhet. Också vilar folkskolan än idag på samundervisningens princip. Denna vill ju meddela ett allmänt medborgerligt kunskapsmått, som samhället har rätt att fordra av alla sina medlemmar utan hänsyn till kön. Så till vida är samskolan ingalunda något av den nya tidens många nyheter. Men på elementarstadiet kan hon kallas nyhet, som dock redan har ett par tiotal års erfarenhet bakom sig. Elementarundervisningen avsåg från början huvudsakligen att fostra adepter till statens eller kyrkans, till det offentliga livets tjänst och var på denna grund beräknad uteslutande för mankön. Nära nog intill våra dagar har man ansett kvinnan dels oförmögen att tillgodogöra sig denna elementarutbildning dels i saknad av rimlig anledning att ta del därav, då ju hennes livsuppgift alls inte var av samma slag och kvinnan ej ägde orsak att sätta sig in i och följa mannens verksamhet. Föreställningen om divergensen mellan könen i teoretisk förmåga och praktisk uppgift har till långt in på 1800-talet gjort elementarutbildningen till mannens ensak och hänvisat kvinnan till folkskolan och hemmets bildningsresurser.

Men uppfattningen har blivit en annan. Bland all annan nivellering under senaste århundradet är könsnivelleringen en och om man också ej på långt när vill utplåna gränslinjen mellan manlig och kvinnlig livsverksamhet vill man nu mer att kvinnan skall något så när vara mannens jämlike i allmänmänsklig mening och i förstående av hans arbete. Om denna förändring är av godo eller av ondo hör inte hit, i själva verket lär väl inte detta vara ett träd på både gott och ont, men det är ett historiskt faktum och ett faktum med vars kraft det inte är vart mödan att göra front. Sålunda började redan i förra hälften av det ändade århundradet elementarskolor för kvinnlig ungdom uppstå. Fredrika Brehmers namn har i detta avseende en god svensk klang, likaså J O Wallins och Anders Fryksells. Elementarskolornas för flickor undervisning har aldrig sammanfallit med gosskolornas, men den har inte kunnat hållas tillräckligt isär därifrån, för att inte tanken på att samla gossars och flickors elementarundervisning skulle ligga ganska nära till hands. Isynnerhet har detta varit faller inom mindre samhällen där skild undervisning för de bägge könen skulle ha blivit alltför dyrbar. Sedan ett par årtionden tillbaka har sådana samskolor börjat uppstå i vårt land, ehuru de först under 1890-talet har blivit att räkna i något avsevärt antal. Bland nitiska främjare av denna samskoletrend i Sverige kan främst nämnas K E Palmgren.



Gamla samskolan efter utbyggnaden av flyglarna.

Att elementarsamskolan i Amerika redan är ganska gammal och principiellt genomförd och detta till allmän eller åtminstone avgjort övervägande tillfredsställelse inom landet betyder ju ej så synnerligt mycket i gamla Sverige, där man ej utan vidare brukar anse gagneligt att tillämpa amerikanska förhållanden. Tyngre väger samskoleidéns principella genomförande i Finland både i enskilda och i finska statens skolor allt sedan början av 1800-talet och den allmänna belåtenheten därmed i Finland både å intelligensens och moralens vägnar. Där liksom på de flesta andra håll är det inte i första hand idén som sådan utan den ekonomiska hänsynen, som givit första impulsen och erfarenheten har sedan efterhand styrkt idéns riktighet. Som prov på finsk uppfattning av samskolans fördelar kan hänvisas till två uttalanden i Nr XIV av "I vår tids livsfrågor", år 1900.

Det är egentligen från två synpunkter man brukar angripa samskolan, en moralisk och en teoretisk. Det är etiskt vådligt heter det att på skolbänkarna sammanföra ungdom av båda könen. Den invändningen är en abstrakt tankeinvändning som saknar stöd i erfarenheten. Åtminstone har man oss veterligt aldrig gittat anförä något tillfyllestgörande bevis därpå, oaktat samskolan nu mer varken är en nyhet eller en sällsynthet. Vi har hört talas om omoraliska förhållanden mellan manlig och kvinnlig ungdom från skilda skolor men inte från samma skola, och vi finna detta naturligt, enär just samvaron mellan könen i allvarligt vardagsarbete, och under kontrollerande auktoriteter verkar preserverande mot etiska förvillelser, vilka annars lätt nog slå sig till herrar över oprövad ungdom som mötes blott i lek och lust, på kamratmöten, baler och flirtpromenader. Och om man invänder, att detta vårt resonemang må gälla barn, som från tidiga år har gemensamt arbete och endast intill 15-16 årsåldern, men ej för äldre ungdom, så svara vi från Trollhättans horisont, att det är endast för sådan ungdom man tänkt sig vår samskola vara till.

Den andra invändningen mot samskolan, den teoretiska går ut på att den manliga och kvinnliga intelligensen från början är rätt olika, om ej kvantitativt, så åtminstone kvalitativt och det är ett missgrepp att belasta flickans intelligens med samma tunga pluggarbete, som gossen måste underkasta sig för att komma fram i världen. Detta är visserligen inte ett tomt hot, allra minst i Sverige, där den rigorösa maturitetsexamen trycker sin hårda prägel på den manliga ungdomens hela elementarutbildning. Till och med oavsett en möjlig intellektuell olikhet är det misshushållning att låta hänsynen till en förestående maturitetsexamen verka tryckande på flickans uppfostran då det utan tvivel finns bättre användning av hennes tid och kraft. Visserligen, men härvid är att märka två ting. En privatskola i allmänhet och en samskola i synnerhet måste skötas med en annan urskillning och en annan hänsyn till lärjungeindividualiteten, särskilt också till skiljaktigheten mellan gossar och flickor, än vid de allmänna läroverken sker och behöver ske. Och denna urskillning och hänsyn är för därtill lämpliga lärare inte en så omöjlig sak i verkligheten, som det kan ställa sig på pappret för ett abstrakt teoretiserande. Större skiljaktigheter än de nu nämnda har man fått lov att klarera även i skolor med separat undervisning. En annan omständighet att märka är att när äntligen vår jäsande skolreform blir en verklighet och hur denna än kommer att gestalta sig, med visshet torde man i alla fall av den få hoppas att undervisningen i skolans lägre och mellanklasser skall bli i högre grad än hittills oberoende av hänsynen till maturitetsexamen, samt komma att prestera ett mera självständigt mått

av medborgerlig bildning. En sådan reform, när den en gång blir verklighet, måste högst gynnsamt inverka på samskolans undervisningsarbete.

För övrigt är vi inte så kortsynta, att vi vid en jämförelse mellan samskola och separatskola vila förlägga alla fördelarna på den förra sidan och alla olägenheterna på den senare. Var och en har sina fördelar och sina olägenheter och så skall det alltid bli med allt vad skola heter i denna ofullkomliga värld. Fråga är vilken form av skola i varje konkret fall är möjlig och är gagneligast. Och då man i Trollhättan beslutat sig för en samskola, är det med livlig övertygelse om den skolformens alldeles övervägande företräde inom vårt samhälle. Må denna skola i all framtid men handlingens tysta språk bevisa sitt berättigande och vederlägga kritiken. Att en sådan kritik finnes är för övrigt en hjälp för samskolan, som denna förutan kanske lätt nog skulle kunna falla in i självupplösande försoffning.

Enligt § 1 av vår samskolas stadgar är hennes ändamål ”dels att vara en avslutningsskola för gossar och flickor vid 15-16 års ålder, dels att bereda till inträde i allmänna läroverks eller högre flickskolors mellanklasser”. Klart är att uppgiften vore lättare att realisera, om den vore enkel i stället för dubbel, det vill säga om blott ettdera av de två nämnda vore ändamålet. Men nu kan det inte annorlunda vara och man hoppas att med skäligen hänsyn såsom förr nämnts till lärjungarnas olikartade begåvning och under trogen samverkan med hemmen kunna tillgodogöra bägge syftemålen. Antagligen kommer i framtiden flertalet av lärjungarna, så väl gossar som flickor, att avsluta sin allmänbildning i denna skola för att sedan vända sig till praktiska värv, som handel, industriell verksamhet, bokhålleri och annat. Och det är inte otänkbart att till de fem elementarklasser, som 1901 är ämnade att upprättas, man en gång skall finna det lämpligt att tillägga en sjuätte utan hänsyn till de allmänna läroverkens fordringar, blott såsom en avslutande allmänbildningsklass och på en gång en förberedelseklass för inträde i en eller annan tillämpningsskola.

Man vill också gärna hoppas att, för att begagna en styrelsemedlems ord vid senaste årsavslutning, Trollhättans samskola må bli ett litet bildningens tempel, där en både kristlig och mänsklig bildning må vårdas och därifrån i någon mån utsända strålar av förstånds- och hjärteupplysning inte blott till barnen, som för tillfället undervisas där, utan mer eller mindre medelbart även till de många hemmen, där det rastlösa nyttighetsarbetet i ett så övervägande industrisamhälle, som detta annars lätt kan bli till allt och de högre, ideella intressena till intet. Man vill fördenskull gärna ge skolan en sådan anda och prägel, att även lärjungarnas föräldrar och anhöriga må finna glädje i att följa sitt barn dit, både dagligen i sina tankar och understundom även i yttre måtto. Man vill därför fortfarande såsom en och annan gång redan under det först året i skolan anställa små fester, föredrag och föreläsningar av uppbygglig, bildande och roande art, vid vilka barnen och deras äldre och yngre anhöriga må mötas som aktiva eller passiva deltagare och gemensamt finna trevnad såsom på grunden av ett utvidgat hem.

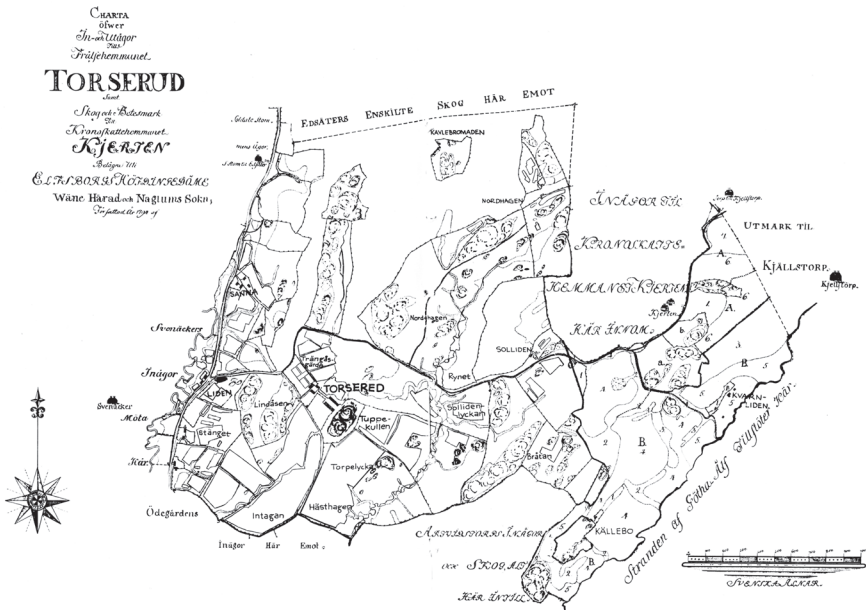
Må i det nya skolhus, som nu står färdigt att motta oss, samma milda försyn, som hittills tycks så nådefullt ha bekämt sig till skolan, också hädanefter alltid göra det, förhjälpa henne att fylla sin bestämelse, icke tillåta grova sulor att trampa ner den lilla planta, som redan skjutit upp sin brodd och hjälpa oss och våra efterföljare att rida ut de stormar, som för eller senare skola komma att övergå denna anstalt lika visst som allt annat mänskligt och ofullkomligt i världen.

Torsered

Av Ingvar Lander (1961)

Torsered's äldsta historia förlorar sig i medeltidens dunkel. Först från mitten av 1500-talet har man någorlunda säkra uppgifter om gårdens öden. Det är känt att Torsered under åren 1559-1573 (kanske även tidigare och senare) tillhörde fältöverste Åke Bengtson Färla, som bl a utmärkte sig under nordiska sjuårskriget 1563-1570. Han var storgodsägare och ägde bl a Onsjö och Skälsbo m fl gårdar i våra trakter. Dessa gårdar var utarrenderade och som arrendator på Torsered nämns en man vid namn Olof.

Nordiska sjuårskriget kom att mera direkt påverka Torsered's öden, ty år 1564 lär danskarna ha bränt ner gården under sina härjningar i våra trakter. På 1580-talet tillhörde Torsered ståthållare Christer Gabrielsson Oxenstierna, som också ägde Onsjö. Han överlät egendomarna omkring år 1590 till sin broder Erik Gabrielsson. År 1620 nämns Onsjö som sätesgård, vilken med underlydande hemman, bl a Torsered, tillhörde assessorn vid Svea hovrätt Ture Axelsson Natt och Dag. Han var gift med Ebba Posse, en dotterdotter till Christer Gabrielsson. Deras son Axel Turesson övertog Onsjö och dess underlydande hemman år 1626.



Karta över frälsehemmanet Torsered år 1794

År 1647 nämns en änka vid namn Elisabeth Gyllenhielm som ägare till gårdarna. Hon avlöstes på 1670-talet av en överste Erik Slatte. Redan 1672 bytte gårdarna åter ägare genom att de övertogs av Erik Åkesson Soop, tidigare landshövding i Uleåborgs län. Hans son, kapten Åke Eriksson Soop, ärvde gårdarna 1674 men fick inte lång tid glädje av varken Onsjö eller Torsered. Onsjö brändes av svenska trupper år 1676 och Torsered skövlades och brändes av danska trupper samma år. Åke Eriksson Soop dog år 1728 men hade redan tidigare överlåtit Onsjö och Torsered (m fl gårdar) till sin måg, löjtnant Carl Gustaf Frölich.

Tvister

Under 1700-talet och slutet av 1600-talet tycks ägarna till Torsered ha legat i upprepade tvister med sina grannar om var gränserna mellan respektive ägor gick. Först hade Åke Eriksson Soop och hans efterträdare en långvarig tvist med ägaren till Kerten. Senare tvistades även med ägarna till Edsäter och Ödegården. Det förekom årslånga rättegångar om olika markområdens rätta hemvist och den sista processen avslutades först år 1804. Fröhlich som hann avancera till major, dog 1748 men hade tidigare överlåtit egendomarna till sin måg Polycarpus Leijonstolpe och en av dennes söner Bengt Gustaf Gyllenspets sålde år 1757 Torsered, Skålsbo, Ödegården och Hälltorp till en faktor Olof Strömstedt, som i sin tur redan efter 5 år sålde till Peter Vilhelm Belfrage, löjtnant vid Västgöta-Dals regemente.

Nybygge

Därmed kom Torsered för första gången på mycket länge till en ägare, som själv bodde på gården och brukade den. Han ägde visserligen samtidigt Torpa egendom, Skålsbo och ytterligare gårdar, men av allt att döma har han bott på Torsered, där han lät uppföra en helt ny ordentlig manbyggnad innehållande fem rum och kök samt två mindre gavelrum. Han byggde vidare om ladugården och rev de gamla ruckel, i vilka bönderna, som tidigare brukat gården under Onsjö, bott. Den nya manbyggnaden hade fronten vänd mot "Tuppekullen" i sydost och ladugården låg strax nedanför kullen.

Bakom manbyggnaden anlade Belfrage en mycket vacker trädgård (på den plats där nuvarande manbyggnaden står). Vidare lät han bygga nya torpställen och Torsered hade åtta sådana, när egendomen såldes år 1791 till en assessor, D Wikström, som endast ägde gården till 1794, då överstelöjtnant Georg Carl von Döbeln köpte den. Den legendariske von Döbeln ägde Torsered endast 8 månader men hann i alla fall ordna en av tvisterna med grannarna, genom att han enligt Dahllöf helt enkelt "genom flathet och överdriven efterlåtenhet" avstod ett stycke omtvistad skogsmark till ägaren av Kerten.

Von Döbeln var energisk motståndare till bruket av brännvin, som flödade ymnigt i vårt land under denna tid. På Torsered har han troligen författat sina "Anmärkningar vid Förordningen den 5 nov 1797 angående det Tioåriga förlängda brännvinsbränningsarrendet". I dessa anmärkningar kräver han kraftig beskattning av det "överflödiga och skadeliga brännvinet". Några år senare inrättades ändock ett brännvinsbränneri på Torsered och försäljning av brännvin lär ha skett i en av Torseredes flygelbyggnader.

En herr O Holmgren köpte Torsered genom en auktion för 5.505 Riksdaler. Han lät bygga till två fristående flyglar framför manbyggnaden (enligt Dahllöf, men flyglarna finns som synes redan med på 1794 års karta. Antingen har kartan blivit kompletterad eller också var det Belfrage, som byggde flyglarna.) Den ena flygeln innehöll drängstuga och bryggghus och den andra magasin. Samtidigt byggdes stall och fåhus under samma tak och parallellt med dessa ytterligare ett fåhus. Slutligen byggdes en stor ladugårdslänga, som placerades så att en rektangulär gårdsplan omgiven av byggnader bildades. Holmgren var en energisk och duglig gårdsherre. Han odlade upp ny mark och på de 25 år han ägde Torsered lyckades han mer än fördubbla arealen odlad jord. Även skogen vårdade han väl och när han sålde Torsered, fick han mer än tre gånger så mycket som han själv betalat för den.

Nästa ägare blev kyrkoherde Sven Helander, som köpte Torsered år 1822. Han var kyrkoherde i Göteborg och vistades mest där, men han hade familjen boende på Torsered. Han tycks inte ha fått ut någon större avkastning av gården och försökte gång på gång sälja den.

Hattmakarens borg

Det lyckades först år 1833, då en hattmakare från Göteborg, C F Söderborg, köpte Torsered för 11.500 Riksdaler. Hattmakare Söderborg hade inga kunskaper i skötseln av en gård och brydde sig tydligen inte om att lära sig jordbruk eller att lyssna till förnuftigare grannars goda råd. Dahllöfs berättelse ger en lång rad exempel på hur hattmakaren vanskötte gården. Ibland föreföll hans åtgärder minst sagt underliga. Han gav sig till att riva ner ladugården, just när höet stod färdigt att slås och köras in. Magasinet rev han mitt i vintern utan att ha någon annan plats för spannmålen färdig.

Illa skötte hattmakaren också skogsavverkningen. En vacker björkpark höggs ned utan synbarlig anledning, varefter björkstockarna fick ligga och ruttna. Han lät falla stora mängder bra skog men lyckades inte sälja timret till pris, som översteg kostnaderna för huggning och transport.



En akvarell föreställande Torsered år 1911 av Johnny Millar.

Ny mangårdsbyggnad

Den under Helander och Söderborg tämligen vanskötta gården inköptes 1838 av riksdagsman J F Dahllöf för exakt 10 333 Riksdaler och 16 Skilling Banco. Den nye ägaren satte omedelbart igång med att återvinna odlad mark, som legat obrukad i ett par decennier och blivit övervuxen med mossor eller skog. Ladugården återuppyggs liksom bränneri, potatiskällare och kölna (= torkhus).

År 1842 byggde Dahllöf ny manbyggnad. Den placerades med fasaden mot nordost såsom den än idag ligger. Vidare byggdes flyglarna med drängstuga och magasin om och flyttades. Från den gamla manbyggnaden av år 1796, som samtidigt revs, togs virke till "tvenne omlag mellan dörrar och fönster". Dahllöf har tydligen med stort intresse ägnat sig åt gårdens skötsel. Han dikade, planterade skog, plöjde upp nya åkrar och underhöll byggnaderna. Han lät bygga ett tröskverk, som tidigare inte fanns på gården, och han lät reparera ladugårdarna till torpen Norra Nollhagen och Källebo. Manbyggnaden byggdes senare till med ett rum på sydöstra gaveln. År 1854 uppbyggdes och iordningställdes laxfisket nedanför torpet Källebo. Fisket hade då varit nedlagt i omkring en mansålder. Han byggde också 1854-55 ett sågverk vid älven.

År 1857-58 byggde Dahllöf Strömsberg, där tidigare ett litet oansenligt torp låg. Ett nytt torp byggdes ett par år senare och till detta röjdes ny mark. Dahllöf, som dog år 1868, bodde på Torsered till 1862, då han flyttade till Strömsberg och arrenderade ut Torsered till en bonde vid namn Torsten Andersson i Kvarnåsen. Torsered bytte ägare två gånger på 1870-talet. En herre vid namn N. Hällgren köpte gården 1873 och sålde år 1875 till lantbrukare Carl-August Olsson.

Scenförändring

Fram till 1880 var Torsered och Strömslund tämligen isolerade från övriga Trollhättan. Förbindelsen upprätthölls med roddbåtar. Den isoleringen bröts, då ingenjör E L Albert, som var ägare till Strömsberg från år 1880, tog initiativ till en väg och en bro över älven. Denna bro blev färdig 1889. Ingenjör Albert var en mycket framsynt man med stort intresse för allt som rörde utveckling och framåtskridande. Han flyttade in på Strömsberg år 1883 och kom att få stor betydelse för utvecklingen i Trollhättan och framför allt i Strömslund, där han bl a upprättade stadsplan för Sveriges första Egnahemsområde, för vilket han gav ut en byggnads- och ordningsstadga i bokform. Redan när Dahllöf flyttade till Strömsberg förlorade Torsered rollen som säte för ledande personer väster om älven. När ingenjör Albert övertog Strömsberg, blev denna scenförändring än mera märkbar.

Torsered inköptes år 1880 av en patron Johan Lindgren. Han började också sälja tomter och ge län för egnahemsbygge runt Torsered och det har berättats att han i några fall hade mycket humana villkor i köpekontrakten - köparen fick betala amortering och räntor, när han så kunde eller ville. Andra har däremot vittnat om att patron Lindgren har en ganska hård man, när det gällde ekonomiska frågor. Ett av patron Lindgrens initiativ ledde till ett totalt misslyckande. Han lät bygga en väderkvarn på Tuppekullen, men den fick aldrig, nog vind i seglen för att fungera och såldes senare och flyttades till trakten av Kungälv.

Patron Lindgren och ingenjör Albert sålde tillsammans vattenrätten vid älven till Gustaf de Laval, som hade planer på att bygga kraftverk vid Trollhättan. Två söner, Alfred och Viktor Lindgren övertog Torsered 1903.

Klaffbron vid Trollhättan 1915-58

Av Lars Myrén

I samband med ombyggnaden av kanalen i början på 1900-talet byggdes även en ny klaffbro i Trollhättan. Byggnadsarbetet gjordes år 1914-15 och bron tjänstgjorde fram till att dagens klaffbro invigdes år 1958. Bron ersatte den gamla svängbron, som invigdes år 1872.



Så här såg det ut i september 1913 där Grand Hotell kan ses mitt i bilden. Svängbron eller Carl XV:s bro, byggd 1872, syns till vänster om hotellet och till höger syns förvaltningsbyggnaden. Till vänster i bilden brovakstugan, som finns kvar ännu idag.



Den färdiga bron probelastas i oktober 1915



Grästensmurning av östra landfästet och maskinhuset i januari 1915

Gatubron vid Trollhättan är en dubbelarmad klaffbro, uppförd av fackverksbalkar med en sammanlagd teoretisk spännvidd av 34,5 m. Klaffarna är vridbart upplagda på fasta axlar. Brobanan har en fri bredd av 6 meter, varav 4 meter körbana och 1,2 meter gångbana på ena sidan och 0,8 meter skyddsbanda på andra sidan. Bron är belagd med 5 cm tjock, långsgående slitplank på tvärgående bärplank. Den överspänner en fri genomfartsöppning av 30 meters bredd. Vardera klaffen drivs med sitt särskilda maskineri, uppställt i maskinkamrar på vardera sidan om kanalen. Vridmotorerna, en för varje klaff, utvecklar vardera en effekt av normalt 40 hästkrafter. Bron kan öppnas eller stängas på 60 sekunder. Brokonstruktionen och maskineriet är levererade av Nya Aktiebolaget Atlas, den elektriska utrustningen av Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget (ASEA).



Gjutningsarbeten för klaffbronns östra landfäste i juli 1915



Instrumenttavla i klaffbrons manöverhytt i juli 1915



Monteringsarbetet har börjat i mars 1915



Bron börjar bli färdig i september 1915. I förgrunden till vänster den gamla svängbron och till höger den provisoriska brodelen, som användes under byggnadstiden.

Utdrag ur Trollhättans generalplan 1948

Historiska uppgifter

Vid arkeologiska undersökningar har konstaterats att öarna i Göta älv vid Stallbacka varit bebodda redan innan tiden för Trollhättefallens uppkomst. Undersökningarna av gjorda fynd ge vid handen att människor har haft sina boplatser så långt tillbaka i tiden som för 7000 år sedan. Trakten hade då ett helt annat utseende än nu. En lugn fjord sträckte sig från havet upp mot Stallbacka. Älven uppkom, när till följd av landhöjningen Vänern avskildes från Kattegatt. Vänern tog då sitt utlopp genom den i fjordbotten framträdande dalgången och bildade vid de kraftiga nivåskillnaderna i terrängen vid Trollhättan storartade vattenfall. Ända sedan 1500-talet har Trollhättefallen och trakten däromkring varit föremål för mätningar och avritningar av skilda slag. Kraften i fallen torde vid denna tid huvudsakligen ha utnyttjats till drift av kvarnar.

Den äldsta kända planritningen över trakten kring Trollhättan är uppgjord redan under Gustaf Vasas tid av Rasmus Ludvigsson, en framstående kännare av Sveriges jord och historia. Denna planritning uppgjordes i samband med en undersökning om de vägar, som från Värmland och Bergslagen ledde ned över Göta älv. På ritningen förekommer bl. a. namn, även namnen Trollhättan, Ekholmen, Stallbacka och Malöga.

Första gången Trollhättan nämns i historisk handling är dock inte på Ludvigssons planritning, utan redan år 1413 i Erik av Pommerns skattebok, där det talas om »Trollhätta qvarn» en kvarn, som malde säd åt det på en ö i Göta älv belägna på 1360-talet uppförda Ekholms slott.

Om bebyggelse och befolkning under i 1500-talet vet man inte mycket, men från 1600-talet ha vi tillförlitligare uppgifter, främst genom den år 1654 av lantmätare Kiettil Classon Felterus upprättade kartan över Älvsborgs län. Denna karta är intressant såtillvida, att den redovisar 1600-tals vägarnas sträckning, läget av färjstället över älven samt inte mindre än 14 s.k. »qvarnstuer» vid själva fallen. Från slutet av 1600-talet lämna jordböckerna noggranna uppgifter om verksamheten vid fallen. Här fanns år 1697 31 kvarnar och sågar, de flesta belägna på öar i älven.

År 1714 uppgjorde lantmätare Vilhelm Kruse en karta över Trollhätte strömmar med alla dess vattenverk. Som en kuriositet kan nämnas att på kartan är antecknat följande: »Trollhätte strömmar med alle sine wattuwerk uti Elfzborgz lähn, Wäne härad och Naglums sokn 1 mil söder ifrån Wengers utlopp, äro geometrice och i nogaste måtton afftagne anno 1714, då wattnet war lägre än det i manna minne tillförne varit. Säg- och miölqvarnar äro til antalet 31 och finnas här gient emot specificerade. Högsta och swåraste fallet är uti hufwudådran imillan stora Toppön och fasta landet midt för n:o 27 och kallas Tiufwefallet, derest wattnet faller stört utför berget, i detta fall lida mostorne största frestelsen och warda offta afbrutne, när de vid nederstörtningen råka til at fastna millan bottnklipporne. Här ut med strömfallet i bergzfloget säjes röfware fordom hafwa hafit deras tillhåld, hwilka bland annat bortsnappat en piga, men när hon efter nogre åhrs förlopp, emot förplichtelser, at icke skola dem uppenbara, fick låf gå hem till juhl at skaffa juhlehalm, lätt hon falla

strå efter sig hela vägen, alt in til røfwarenestet, således wordo de rögde och fasttagne med deras rof, som de til en stor myckenhet församblat hade.” Kartan är förvånansvärt noggrant utförd med hänsyn till de hjälpmedel, som på den tiden stod till förfogande.

I mitten av 1700-talet kan man tala om en begynnande industrialisering av såg- och kvarndrifter vid fallen genom att dessa sammanslogs till större enheter. Från denna tid daterar sig även det av kaptenen B. V. Karlberg och Polhem d. y. upprättade förslaget till slussled. Enligt detta förslag skulle fallen kringgås genom fördämningar och slussar samt gå förbi Olidehålan och utmytna i lugnvattnet nedanför Flottbergsströmmen.

Arbetet med den i förslaget ingående s.k. Kafledammen, varigenom den cirka 64 meter breda Kafleströmmen uppdämdes, blev färdigt 1751. Genom denna uppdämning försvann de s.k. Prästskedesfallen, som voro belägna vid Prästskedesholmen och 16 vattenverk ovan falltröskeln raserades. Kafledammen, som var 107 alnar lång och 7 alnar bred, var belägen mellan nuvarande Klaffbron och bron över Kraftkanalen. Slussen Tessin, som anlades vid Brinkebergskulle, blev färdig 1752.

Vid slussen på Malgön - Ekeblads sluss - påbörjades arbetet 1750 och blev färdigt 1754. Den invigdes den 9 aug. samma år i närvaro av konung Adolf Fredrik och kanaldirektionen Tessin, Ekeblad och Elvius. För den s.k. Polhems sluss blev sprängningen klar 1757. Slussportarna blev emellertid ej insatta, då den Polhemska planen aldrig slutfördes. För slussen vid östra sidan av Flottbergsströmmen - Elvius sluss - var sprängningen för ingångskanalen och själva slussen färdig då arbetet av flera orsaker i sin helhet avbröts. Flottbergsdammen avsåg att få lugnvatten från slussen Polhems utloppskanal till den övre kanalen i slussen Elvius. Denna damm var nästan färdig, då den blev förstörd av drivande virkesflottar. Detta hände år 1755.

Slussarna vid Brinkebergskulle blev färdiga 1777 och öppnades för trafik 1778. Slussen vid Åkerström fullbordades hösten 1779. Från Vänern var således segelfarten fri fram till den s.k. Kafledammen över Trollhättefallen och från Göteborg kunde trafiken passera till nersta fallet.

För att ordna varutransporter mellan dessa båda platser ålade regeringen år 1772 direktionen att sörja för anläggande av väg mellan Kafledammen och jordsten (vid Åkersvass). Man fann emellertid förslaget att bygga en väg för dyrt. När därför en lagman Reinhold Antonsson m.fl. inlämnade ett anbud att på vissa villkor uppföra en träbro från Kavledammen till jordsten antogs detta anbud. På en av C. Hillerström år 1780 upprättad karta över Trollhättan anges bl.a. läget för den Antonssonska träbron med järnbodar. Nämnda bro, på vilken huvudsakligen järn från Värmland forslades, började ungefär vid nuvarande stadshuset, hade nästan samma sträckning som nya trafikkanalen, gick förbi Olidan och över nuvarande Västergärdet fram till Åker och därifrån till älven. Transporten på bron började i maj 1778 och pågick till år 1800, då bron revs. Slussarna var då färdiga. Denna träbro var cirka 2 1/2 km lång.

Av speciellt intresse ur planteknisk synpunkt är den år 1794 av kommissionslantmätaren Magnus Meurlander upprättade kartan över stranden och tomtarna vid Trollhättan samt större delen av ägorna till hemmanen Åker och Olidan. Tyvärr har beskrivningen till denna

karta inte kunnat återfinnas. »Trollhätte strand» har genom å kartan vinkelrätt mot älven dragna parallella linjer uppdelats i 15 stycken cirka 85 meter breda kvarter, numrerade med siffrorna I-XV och skilda åt genom 30 meter breda tvärgator, som ej utlagts på marken, utan endast torde ha varit avsedda att tjäna som brandgator. »Trollhätte strand» omfattar på denna karta ungefär området mellan nuvarande Österlånggatan och trafikkanalen. Inom det kvartersindelade området fanns enligt kartan ett 60-tal byggnader. På Malgön upptar kartan väster om Ekeblads sluss tre vattenverk, samt å denna öster om slussen och Kavledammen inte mindre än 22 byggnader, varav de större säkerligen varit verk, som drivits av vattenkraft. På Önan upptar kartan fyra vattenverk jämte en hel del andra byggnader. Antonssonska träbron finnes noggrant utmärkt på kartan, även järnbodarna, vilka låg ungefär vid stadshuset. Den på kartan angivna landsvägen följer ungefär nuvarande Storgatan.

Det dröjde till slutet av 1700-talet innan arbetet med slussarna återupptogs på allvar. Ett bolag benämnt Trollhätte Kanal- och Slussverksbolag fick privilegier att bygga kanal och slussar. År 1800 kunde den första användbara slusslinjen öppnas för trafik. Härigenom förbättrades Trollhättans läge ur kommunikationssynpunkt, vilket bl.a. hade till följd att de industriella anläggningarna utbyggdes i väsentlig grad. I och med Göta Kanals öppnande för trafik 1832 och ångbåtens genombrott måste en ny slussled byggas. Denna fullbordades 1838-1844 under Nils Ericssons ledning.

I och med öppnandet av denna nya slussled och den år 1877 färdigställda bansträckan Göteborg-Trollhättan på Bergslagerernas Järnvägar skapades goda möjligheter för ett industriellt uppsving. Fallens kraft och stadens gynnsamma läge ur kommunikationssynpunkt utnyttjades också av ett flertal företagare, som vid denna tidpunkt i Trollhättan anlade större industrianläggningar. Sålunda anlades under denna period såväl mekaniska industrier som bomullsspinneri, oljeslageri, klädesfabrik samt pappersbruk. Invånareantalet steg i kommunen härigenom avsevärt. År 1820 utgjorde folkmängden cirka 500 och passerade redan år 1874 3 000 st.

En år 1863 upprättad och av Nya Trollhätte Kanalbolags Direktion gillad och till efterrättelse fastställd plankarta upptagande kvarter och gator torde vara att anse som Trollhättans första »stadsplan». Planen, som uppgjorts av överste Nils Ericson, omfattar kvarter på ömse sidor om nuvarande Storgatan. Under åren 1892-1893 upprättade kommissionslantmätaren G. G. Skårman en karta över samhällsbildningens centrala delar. Denna karta kom sedermera att ligga till grund för en den 14 oktober 1904 fastställd stadsplan inrymmande konglomerationens samtliga centralt belägna kvarter.

Efter långvariga processer i början på 1900-talet erhöll staden äganderätten till största delen av Trollhättefallen. Då problemet att omvandla mekanisk energi till elektrisk energi lösts vid denna tidpunkt, påbörjades arbetena med utbyggande av den första kraftstationen, och denna, den s.k. Olidestationen stod helt färdig 1920 med en totaleffekt av 130 000 kW. Parallellt med kraftstationsbygget drevs även arbetena med byggande av nya slussar och ny trafikkanal, vilka stod färdiga för trafik 1916. Billig elektrisk kraft och lämplig disponibel industritomtmark å det s.k. Stallbackaområdet bidrog till ett storartat uppsving och en kraftig utbyggnad på det industriella området.

Trollhättan blev stad den 1/1 1916. Staden kom att omfatta förutvarande Trollhättans kommun samt vissa delar av Västra Tunhems, Vassända-Naglums och Gärdhems kommuner. Denna inkorporering medförde att 5 084 personer överfördes från dessa landskommuner till staden, som redan från början fick nära 14 000 invånare. Stadens bebyggelse är av relativt sent datum och utan större kulturhistoriskt intresse.



1800-tals bebyggelse på Stavredsmosse.

Under forna tider utgjordes bebyggelsen å »Trollhätte strand» av enstaka små stugor. Uppkomsten av en bebyggelsekonglomeration sammanfaller med kanalarbetena, industrialismens genombrott och kraftanläggningarna.

Till en början uppfördes byggnaderna i terrängen utan samordnande planläggning. Först år 1838, då, Nya Trollhätte Kanalbolag övertog kanalrörelsen och blev ägare till de huvudsakliga markområdena, kom en ordnad bebyggelse till stånd och år 1863 uppgjordes, som ovan nämnts, plankarta för bebyggelsen. Genom broförbindelser över älven och genom förbättrade kommunikationer inom stadsområdet spreds bebyggelsen alltmer ut.

Väster om älven uppkom sålunda efter det att Kung Oskars bro invigdes år 1889 ett egna-hemsområde - Strömlund - det första i sitt slag i Sverige och grundlagt av ingenjören E. L. Albert, som redan från denna tid successivt byggts ut fullt planmässigt. Övriga stadsdelar är Skoftebyn i söder, Stavrelund, Dannebacken och Hjulkvarn i norr, samtliga på älvens östra strand. Den 1/1 1945 inkorporerades vissa områden av Vassända-Naglums kommun och stadens folkmängd fick härigenom ett tillskott på 1 047 personer. Arealen ökade från cirka 3 000 hektar till 7 500 hektar.

De imponerande fallen har nu försvunnit ur stadsbilden sedan den nya kraftstationen - Håjumsstationen - färdigställdes 1942.

Få områden i landet har genom - teknikens successiva framsteg fått sin karaktär så förändrad som Trollhättan, men trots de ingrepp, som skett i naturen är stadsområdets särpräglade topografi fortfarande en stor tillgång ur stadsbildssynpunkt. Det torde därför vara en av de viktigaste uppgifterna för framtidsplaneringen att inom ramen för samhällsprognosen söka bibehålla stadsområdets naturliga skönhetsstillgångar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Historia och Historier om "STRANNA"

Häftena 9:1 – 9:6 åren 2005-2007

Sida	
21	Carl Fredrik Akrell Ur "Minnestavlor"
151	Pernilla Björnberg F O Lundin på Källtorps stall
167	Carl Bonde Memorial för lantmätaren Olof Träsk
60	Karl Eriksson Barndoms- och ungdomsminnen
90	Agnes Green Malöga - min barndoms by
17	Kathleen Håkansson Trollhättans första automobilomnibus
83	Sven Johansson Grafitbolaget
3	Werner Johnsson Ett kungligt besök i Trollhättan 1837
74	Ingvar Lander Ferrolegeringar på 60-talet
179	Torsered
30	Lars Myrén Trollhättetraktens milstenar
33	Trollhättans Kakel- & Lerkärlsfabrik
54	Kungsgatans reklamblad, julen 1928
65	Stallbacka och Malöga
66	Exploateringen av Stallbacka och Malöga
86	Praktikant på Fosfaten

Sida	
	Lars Myrén
97	Rysstiden på NOHAB
129	Trollhättan får stadsprivilegier
154	Trollhättesonen O P Andersson
183	Klaffbron vid Trollhättan 1915-1958
	David Ottervall
69	Stallbacka - gården som blev industriområde
	Leonard Pettersson
36	Mina minnen från Trollhättan
	Emil Rhodin
130	Trollhättans kommunala utveckling
	C J A Skogman
157	Industriella verk och anläggningar
	Åke Tengblad
22	Bostadsrättsföreningen Myrans 50-års jubileum
	J Wallinder
168	Vid invigningen av Trollhättans nya samskolehus år 1900
	Diverse
5	När Storgatan snobbades till
6	Flygmotor 1930-1955
32	Ur "Trollhättans Veckoblad 1878"
32	Å Trollhätte apotek
53	Om Trollhättan år 1890 i lexikon
79	Fosfatbolaget
88	Aeroplanfabrik i Trollhättan snart färdig.
143	Trollhättans Stadskommittés redogörelse
161	En tripp till Trollhättan och hotell Utsikten
187	Utdrag ur Trollhättans generalplan 1948