

GUNNAR W. ANDERSONS SKAGERSHOLM



Alf Gunnarson

MMXXI

INNEHÅLL

FÖRORD

GUNNAR W. OCH
MILUS ANDERSON

PÅ SJÖN SKAGERN

DONATORN
GUNNAR W. ANDERSON

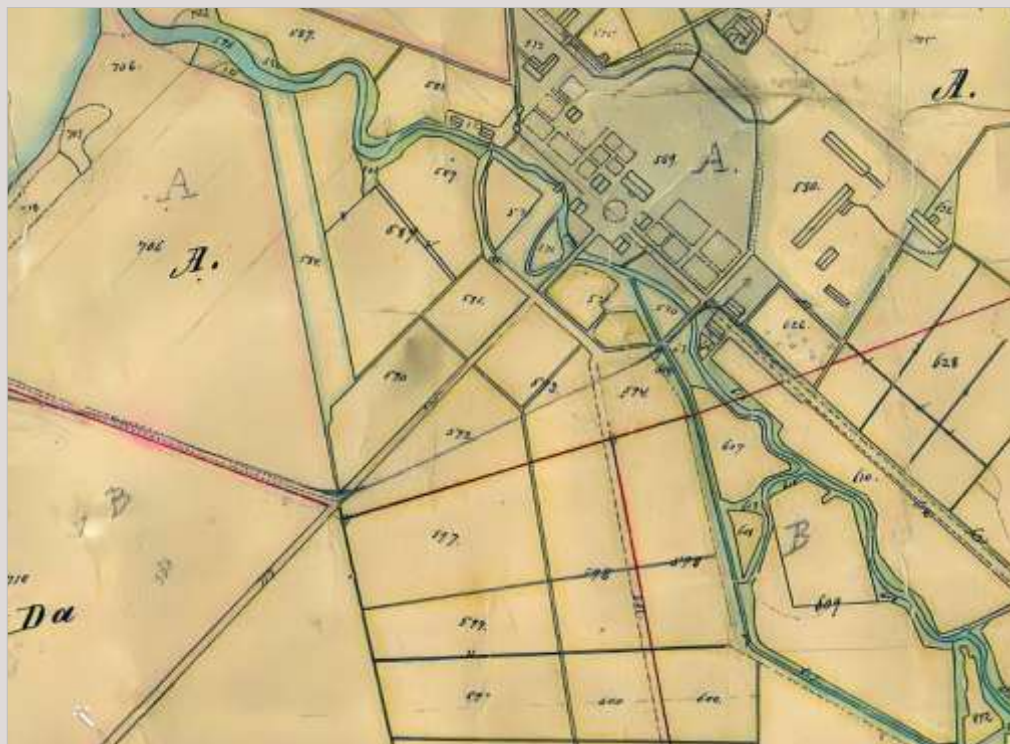
SKAGERSHOLM PÅ
NYÅRSDAGEN 1940

RYSSLOKOMOTIVEN

AVSLUTNING

FÖRORD

Utan ån och åns vattenhjul hade Skagersholm haft en annan historia. När det tjugonde seklet tagit sin början var vattendraget inte längre till så mycken nytta men ån rann där den runnit som om ingenting hänt. Skagersholm laga skiftades så sent som år 1905. De här båda kartorna är från den förrättningen:



De föregående berättelserna finns på adresserna:

<http://mossebobladet.se/SKAGERSHOLM%201851%20den%2024%20juni.pdf> (del ett)
<http://mossebobladet.se/SKAGERSHOLM%201870%20den%20sista%20december.pdf> (del två)

/ Alf

GUNNAR W. OCH MILUS ANDERSON

De nya ägarna, direktör Gunnar Wilhelm Anderson (35) och Emilia (Milus), född Kanka (36), kom till Skagersholm. från Stockholm, i november månad år 1923. De var gifta sedan sommaren 1918 och de hade inga barn. Hon var violinist och han kom att spela i den högsta divisionen av dåtidens svenska industrivärld.

Gunnar W. var uppvuxen i Trollhättan, där fadern var köpman. Föräldrarna hette Per Wilhelm Andersson (född 1864 i Flakeberg) och Axelina Serafia Larsson (född 1862 i Särestad). Gunnar Wilhelm var äldst bland fyra söner och en dotter. Hans farföräldrar var hemmansägare i Flakeberg och morföräldrarna handelsidkare i Särestads socken.



Skarpa ögon ser både Särestad och Flakeberg på kartan och ryggåsstugan står i Flakeberg.

Gunnar W. Andersons CV:

Studentexamen i Skara 1907.

Studerade vid Göteborgs Handelsinstitut.

Arbetade i Norrköping och Varberg (textilindustri).

Representant för Abraham und Gebrüder Frowein i Skandinavien 1911– 14.

Från 1914 egen firma i Stockholm, med inriktning mot Ryssland (Sovjetunionen).

Våren 1920 fick han närkontakt med den sovjetryske folkkommissarien Leonid Krasin, som ledde till avtal om leverans av lokomotiv till Ryssland, sedan han köpt aktiemajoriteten i företaget Nydqvist & Holm i Trollhättan. Han tecknade ett gigantiskt avtal med ryssarna om leverans av tusen godstågslök, mot kontant betalning i guld. De tusen loken *bidde* så småningom till femhundra lok under åren 1922 – 24, även det jättemånga lok, som kunde levereras efter att flera andra företag i Sverige blivit inblandade.

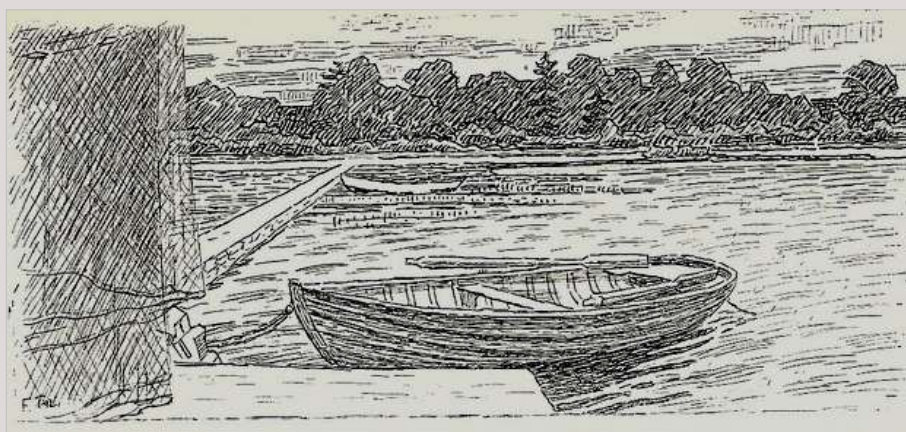
Gunnar W. Andersson och hans ungerska maka mantalsskrev sig således i Skagersholm på hösten 1923 och det torde ha varit många tjänsteresor, eftersom han var vd på Nohab fram till 1926.

Efter den här mycket översiktliga beskrivningen av Gunnar W. Anderssons djärva affärsförbindelser (fakta från Wikipedia) lämnar jag hans affärsverksamhet ett tag och försöker se hur han och Milus hade det på sitt Skagersholm, från år 1918 och ett par decennier framåt. Jag återkommer till lokomotiven i slutet av berättelsen.

PÅ SJÖN SKAGERN



Ur Finnerödjaboken.



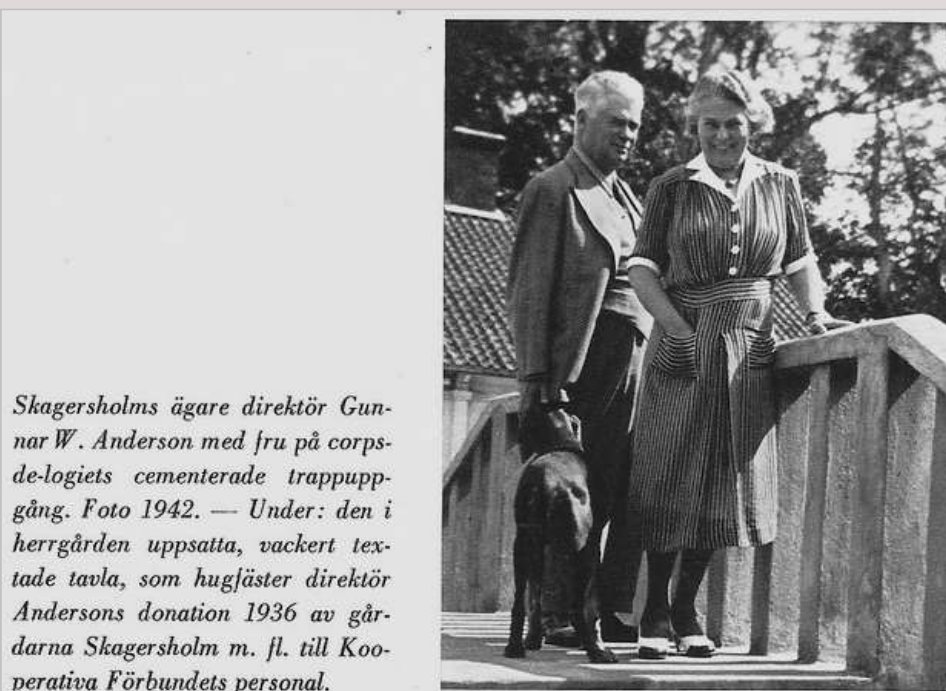
En av Frans Timéns kapitelinledande teckningar.

DONATORN GUNNAR W. ANDERSON



Gunnar W. Anderson var visserligen en äkta västgöte men en främling i Finnerödja socken. Snål var han inte. Ett exempel: år 1939 gav han Finnerödja församling en check som räckte till att förse kyrkan med en ny orgel.

Den nästan svindlande donationen hade han verkställt tre år tidigare (1936), då han (och vid den tiden fränskilda hustrun) hade skänkt Skagersholm, Västeräng, Backen och Soldattorpet till Kooperativa Förbundet. Troligen blev den nyheten en chock i socknen och en nagel i ögat på många, även för invånare som handlade i stationssamhällets Konsum- butik. Hade donatorn vetat fortsättningen på donationens handhavande hade han kanske valt en annan utväg men det blev som det blev. KF hämtade en del inventarier från Skagersholm och placerade dessa på Vår Gård, som inte ligger i Vårgårda (Gunnar W. Andersons hemtrakter) ☺ utan i Storstockholm. Därefter sålde KF donationen och Skagersholm fick vara ifred för semestersugna Konsum- anställda.



Skagersholms ägare direktör Gunnar W. Anderson med fru på corps-de-logiets cementsluttande trappuppgång. Foto 1942. — Under: den i herrgården uppsatta, vackert textade tavla, som hugfäst direktör Andersons donation 1936 av gårdarna Skagersholm m. fl. till Kooperativa Förbundets personal.

SKAGERSHOLM PÅ NYÅRSDAGEN 1940



Torpsboga 1				Östergårds socken			
Torps, ägare, och tillhörande st. m. under stads- skattebete.				Stadsbete, ägare, och tillhörande st. m. under stads- skattebete.			
Torps, ägare, och tillhörande st. m. under stads- skattebete.				Stadsbete, ägare, och tillhörande st. m. under stads- skattebete.			
Torps, ägare, och tillhörande st. m. under stads- skattebete.				Stadsbete, ägare, och tillhörande st. m. under stads- skattebete.			
1	Hj. Torner, Wilhelm Andersson	Bredtor	89 3/4	Torsholmen	2	83 1/2	85 1/2
2	St. Emelina, Andersson f. Rönke		88 1/2	St. Emelina	1	85 1/2	86 1/2
3							
4							
5	Per Vilhelm Andersson	Bredtor	64 1/2	Kalsholm	1	88 1/2	89 1/2
6	St. Hedra, Serafia Andersson f. Rönke		88 1/2	St. Hedra	1	89 1/2	90 1/2
7							

Frånskilda med. Laga. Kräftorunnit vidst. d. 1/4 1935

Romersk katolsk församling. d. 2. d. 6

Jag ska bläddra igenom Finnerödja Församlingsbok 1929- 1939 och presentera de Skagersholmare som vaknade på nyårsdagens morgon 1940 och (kanske) funderade på den stränga kylan, det förbannade kriget eller den förestående frukostens färdigställande.

Gunnar W. Anderson (50) och hans frånskilda fru Milus (51) ser lite ensamma ut på bilden här uppe, med slottet bakom sig. Kanske hade de haft en nyårsfest kvällen före och kanske hade de inga stora planer för nyårsdagen. Man vet inte och behöver inte veta. År 1935, på hösten, hade Gunnar W. Anderssons föräldrar, Per Vilhelm Andersson (71) och Axelina Serafia (73), flyttat till Skagersholm, där modern avled kort tid därefter och fadern levde till sommaren 1939.

Milus Andersson (född Konka) var kanske Finnerödja sockens enda katolik. Skilsmässan 1935 torde ha orsakats av den då förestående stordonationen till Kooperativa Förbundet. (Fast om detta har jag ingen aning),



Röda näckrosor i Skagersholm.

TRE TJÄNARE OCH EN STUDERANDE

Ulla Maria Karlsson	tj.	23	$\frac{20}{5}$	Skallberg	v			Isoprodukt	37
Rolf Fritiof Andersson		19	$\frac{14}{5}$	Frolleåskan	v			H. Lash	98 $\frac{2}{11}$
Inger Sofia Mayaraka Andersson	Stud.	22	$\frac{8}{9}$	Karlstad	v			Frolleåskan	38 $\frac{11}{8}$
Maria Andersson	kokerska	94	$\frac{9}{4}$	H. Ullerud	v			Koppab. l.	37 $\frac{14}{12}$

En ung tjänarinna (16) och en kokerskan(45) samt två unga släktingar.

FÖRVALTARE

Jonas Gustaf Blad	dyrtidig. Förvaltare	88	$\frac{12}{1}$	Uggelrum Skb.	v	K.		Wimmer	29 $\frac{8}{12}$
h. Hanna Paulina f. Karlsson		78	$\frac{25}{1}$	Östra Emulsten	v	12 $\frac{2}{5}$		"	"
h. Sig. Gumborg Margareta Blad		44	$\frac{31}{5}$	Östra Emulsten	v			"	"
h. Hanna Alfrid Ingegård Blad	dyrtidig. Förvaltare	16	$\frac{5}{4}$	Finnerödja	v			"	"

Familjen kom 1934. Dötrarna hade flyttat till Hedemyra och Örebro på hösten 1939.

TRÄDGÅRDSMÄSTARE

Carl Albin Carlsson	Trädgårdsmästare	88	$\frac{35}{1}$	Storåskan	v	K.			
h. Elsa Sofia Carlsson f. Glad		03	$\frac{34}{1}$	Storåskan	v				
h. Karl Åke		24	$\frac{18}{1}$	Storåskan	v				
h. Ingrid Linné		27	$\frac{1}{5}$	"	v				
h. Karin Margit		21	$\frac{18}{1}$	Finnerödja	v				
h. Bengt Tage		34	$\frac{38}{1}$	"	v				
h. Lars Erik		39	$\frac{12}{2}$	Karlstad	v				

Carl Albin Carlsson (51), från Dannike socken (i trakten av Borås) och Elsa Sofia (snart 38), från Närke, med det trevliga efternamnet, hade tre söner och två döttrar att ta hand om, utöver växthuset. Den yngste sonen var inte ens ett år och den äldste var femton.

RÄTTARE

h. Ida Kaldenia Johansson	Kaldenia	90	$\frac{24}{12}$	Fagered	v	33 $\frac{2}{12}$		Hallands län	33 $\frac{2}{12}$
h. Johan Richard Gustafsson	Rättare	82	$\frac{26}{5}$	Brastaberg	v	33 $\frac{9}{12}$	28 $\frac{40}{12}$	Fagered	31 $\frac{8}{12}$

Han (57) hade kommit till Skagersholm 1931 från Fägre och hon (49) från Fagered i Halland 1933.

Eustaf Hjalmar Eriksson	Förvaltare	96	$\frac{19}{1}$	Finnerödja	v	28 $\frac{24}{5}$		Pag 478	31 $\frac{1}{11}$
h. Edit Viktoria Eriksson f. Karlsson		05	$\frac{7}{10}$	"	v			"	"
h. Eustaf Allan		28	$\frac{3}{11}$	"	v			"	"

Förre rättaren och hans familj arrenderade numera Storängen.

LADUGÅRDSKARL

Alfred Mauritz Sundquist	Ladugårdskarl	04	$\frac{21}{7}$	Väby	v	K		Degerfors	35 $\frac{28}{11}$
h. Hanna Margareta f. Oskarsson		11	$\frac{14}{7}$	Degerfors, Orf.	v	1930		"	"
s. Per-Olof Mauritz		31	$\frac{4}{12}$	Mr	v			"	"
d. Yvonne Sofia Margareta		33	$\frac{28}{4}$	Degerfors	v			"	"
s. Sven-Erik		38	$\frac{6}{10}$	Ättra	v				

Familjen kom 1935 från Lyrestads socken, Han var äkta närking och hon från Degerfors.

STATARE

Gustav Eideen Mollström	statar	98	$\frac{10}{10}$	Källby	v	K	$\frac{21}{3}$	Vad	36 $\frac{5}{11}$
h. Ellen Margareta f. Nyman		04	$\frac{1}{7}$	Lova	v	"		"	"
h. Son n. a. Karl Erik Mollström		28	$\frac{23}{7}$	Lasse	v			"	"
d. Inga-Maj		31	$\frac{7}{5}$	Forslund	v			"	"
s. Erika Birja		34	$\frac{27}{11}$	Vad	v			"	"

Familjen hade kommit till Skagersholm, från Vads socken, på hösten 1936.

JORDBRUKSARBETARE

Sven Eideen Elias Pettersson	jordbruksarb.	00	$\frac{10}{10}$	Ör. l. Lidinge	v	K	$\frac{24}{12}$	Nysund	38 $\frac{15}{11}$
h. Elsa Viktoria Villstén f. Pettersson		03	$\frac{5}{2}$	Ör. l. Karlunda	v			"	"
s. Sven-Erik		25	$\frac{24}{3}$	Viby, Ör. l.	v			"	"
s. Sigfrid Pettersson		28	$\frac{8}{12}$	Ör. l. Långser	v			"	"
d. Birja Viktoria		30	$\frac{19}{10}$	Nysund, Ör. l.	v			"	"
s. Sven-Erik		37	$\frac{9}{3}$	Ör. l. Karlunda	v			"	"

Familjen hade kommit från Nysunds socken 1938.

Gustav Eideen Nordberg	Jordbruksarb.	95	$\frac{24}{5}$	Fallöpinge stad	v	K	$\frac{29}{10}$	Nysund	39
h. Ester Maria f. Pirath		05	$\frac{2}{10}$	Ör	v			"	"
d. Ingrid Maria		28	$\frac{24}{1}$	Lova	v			"	"
d. Karin Alice Olin		29	$\frac{5}{12}$	Lova	v			"	"
d. Elinborg Viola		32	$\frac{16}{2}$	Finnerstjärna	v			"	"
s. Gustav Allan		36	$\frac{22}{1}$	"	v			"	"

Från samma socken 1939.

RYSSLOKOMOTIVEN



På sidan 4 finns en mycket kortfattad beskrivning av den affär som gjorde Gunnar W. Anderson så pass rik att han var försörjd resten av livet. Här följer ytterligare information om den affären. Jag ska citera ur tre olika källor och försöka klara det på ett rimligt antal sidor.

NOHABS LOKOMOTIV DROG IGÅNG SVERIGES EXPORT

Alldeles vid kanten av Trollhätte kanal låg i nästan 150 år en storindustri som byggde tusentals lok vilka exporterades över hela världen

I början av 1830-talet var två tonåringar från Södertörns landsbygd studenter på det då nystartade Teknologiska Institutet i Stockholm (dagens KTH). Antenor Nydqvist och Johan Lidström delade ett brinnande intresse för tekniska framsteg och utvecklade en vänskap som med tiden skulle göra dem till grundare av ett av företagen som gjorde Sverige till ett av världens ledande industriländer. Efter avslutade studier flyttade Antenor Nydqvist till Göteborgstrakten där han fått plats på Mariedals spinneri. Där arbetade redan den 13 år äldre göteborgaren Carl-Olof Holm som delade unge Nydqvists entusiasm för tidens nya möjligheter. Genom Nydqvist blev Holm även tidigt bekant med Johan Lidström. Trion talade mycket om framtiden – nya tekniska lösningar och affärsidéer kopplade till dessa. Man sökte efter en lämplig plats vid ett vattenfall och skrev 1846 till Nya Trollhätte Kanalbolag och hörde sig för om möjligheterna att bygga en verkstad vid de då ännu vilt forsande fallen i Trollhättan. De tre fick omedelbart ett positivt svar. Kanalchefen Nils Ericson ville mycket gärna ha avancerade industrier vid den nya större kanal som byggts förbi Trollhättefallen.

Den första tiden för företaget var tuff. Ungkarlarna Nydqvist och Holm bodde på jobbet, de sov i sina kontorsrum på balkongen ovanför verkstaden. Lidström hade familj och hyrde in sig i en stuga. Men efter något år kunde alla tre grundarna flytta in i ett nybyggt bostadshus, med gemensamt hushåll där Lidströms fru lagade maten. Även Nydqvists mormor ingick i hushållet. År 1850 kom koleran till Trollhättan. Den 35-årige Johan Lidström blev ett av de första offren. Uppfinnargeniet Lidströms död chockade kompanjonerna, men Lidströms bortgång tycks inte ha påverkat företagets snabba utveckling särskilt mycket. Firman hade grundats i rätt tid – Sverige blomstrade, och inte minst fanns det en stor efterfrågan på virke, vilket gynnade

Nohab som både tillverkade strömsnurror som kunde driva sågverk och lokomobiler, d.v.s. ångmaskiner som visserligen inte var självgående men möjliga att flytta.

Samma år som Lidström avled öppnade Sveriges första järnväg, Frykstad- Clara Elf i Värmland. Men Nydqvist & Holm började tillverka lokomotiv först 1865. De första åren var lokproduktionen ganska blygsam men så småningom rullade 50–60 ånglok per år ut från verkstäderna i Trollhättan. År 1912 byggdes det tusende loket. Företaget som då hade 1 300 anställda leddes fortfarande av Antenor Nydqvist som då hunnit bli 95 år gammal. Men även turbinproduktionen hade utvecklats sedan företaget grundades 65 år tidigare. Nohab gjorde exempelvis turbinerna till de första stora statliga kraftverken i Sverige, allra först till det som byggdes i Trollhättefallen 1907. År 1912 är även ett bra exempel på att Nohab var ett företag som gjorde nästan allt. Det året levererade man bland annat jättelika skruvar till slussarna i Panama- kanalen. 236 skruvar, var och en 9 meter lång och 900 kilo tung. Och så däckar, alltså båtupphängningsanordningar för livbåtarna på Titanic. - - -

Herman Nydqvists tid som Nohabs ledare blev dock kort. Kriget och de första åren efter blev tuffa för Nohab som tvingades till nedskärningar. Räddningen blev att Lenin med regering i det nya Ryssland, det gigantiska Sovjetunionen, snabbt behövde många tusen nya lok. Nohab fick en order på 1 000 lok! – den största beställning ett svenskt industriföretag fått dittills. Den som ordnade affären var en ung Trollhättefödd affärsman, Gunnar W. Andersson. Han fick kontakt med en delegation från Moskva som reste runt och beställde lok i väst. Med ett sovjetiskt förskott köpte Andersson aktiemajoriteten i Nohab av den sjuklige Herman Nydqvist i juni 1920. I oktober samma år skrevs kontrakt. Betalningen (350 miljoner kronor) skulle ske i rent guld.

Ryssordern medförde att arbetsstyrkan på Nohab i ett slag ökades från 800 till 2 700 personer. Men det räckte inte. Gunnar W. Andersson tvingades köpa andra fabriker för att klara åtagandet. Leveranserna kunde dock ändå inte genomföras i tid, vilket ledde till att ryssarna halverade ordern till 500 lok. I slutändan tjänade Nohab nästan inget alls på ryssordern och stod kring 1925 på randen till konkurs då en ny utländsk order räddade upp situationen. Det var Turkiet som beställde 100 lok och 1 500 järnvägsvagnar. Fler utlandsbeställningar följde, och Nohab blev under mellankrigstiden ett ännu mer tydligt exportinriktat företag. Gunnar W. Andersson däremot avgick som vd 1926 och sålde Nohab till nya ägarintressen.

År 1930 ville staten att Sverige skulle ha en egen flygmotorproduktion. Frågan gick till den innovativa och flexibla "verkstan" i Trollhättan som startade Nohab Flygmotor – det företag som senare i många decennier hette Volvo Flygmotor. År 1937 ville staten få i gång svensk militär flygplanstillverkning och igen gick frågan till Nohab som då bildade Svenska Aeroplan Aktiebolaget. Saab var under sina första år inrymt i Nohab-verkstäderna i Trollhättan, innan produktionen flyttades till Linköping 1939. Samtidigt hade Nohab fått en ny ägare, Bofors AB, och företagsnamnet ändrades till Bofors- Nohab AB.



Det där är ju ett stycke mycket intressant industrihistoria, med världsvida perspektiv. Här följer ytterligare information.

RYSSLOKEN FRÅN TROLLHÄTTAN

Det borde ha blivit en lysande affär. Våren 1920 fick en herre vid namn Gunnar W Andersson en beställning på 1 000 godstågslök från Sovjetunionen. Problemet var att för att effektuera beställningen var han tvungen att först köpa Nohab i Trollhättan, sedan ytterligare ett antal mekaniska verkstäder, och dessutom ett järnverk och en järngruva. Första världskriget, ryska revolutionen och det efterföljande inbördeskriget hade gått hårt åt det ryska järnvägsnätet. Av de 25 000 lok som rullade i Ryssland 1914 fanns bara 5 000 kvar år 1920. När saker lugnat ner sig var det dags att åter pumpa i gång den ryska björnens blodomlopp med hjälp av nytt

rullande material. Men det revolutionära Sovjetunionen var ekonomiskt utfrys av stormakterna. För att bryta blockaden skickades den ryske handelsministern och före detta generalen Leonid Krassin ut i Europa. Efter att ha besökt Stockholm och ätit en god middag på restaurang Gothem på Djurgården begav sig Krassin till Köpenhamn. Där skrev han in sig på Hotel d' Angleterre som *Représentant plénipotentiaire du gouvernement soviétique pour les commandes de materiel roulant à l'étranger*. Tanken var att han med hjälp av en svensk agent vid namn Carl Lion diskret skulle förhandla med tyska Krupp- koncernen, som efter kriget hade börjat tillverka ånglok. Men en annan svensk, en herre vid namn Gunnar W. Andersson, hade fått nys om affären. Andersson knackade på Krassins hotelldörr och föreslog ett annat upplägg.

Efter ett antal duochbror- skålar kunde Andersson den 15 maj 1920 lämna hotellet med ett fantastiskt kontrakt i fickan och dessutom ett personligt förskott på sju miljoner kronor. Enligt kontraktet skulle Andersson leverera 1 000 godstågslokomotiv à 350 000 kronor styck, att betalas i rent guld. De sju miljonerna, utbetalade i guldtackor, skulle Andersson använda dels för att skaffa råmaterial till de första hundra loken, dels för att inköpa ett lämpligt företag där tillverkningen kunde ske. Det blev Nohab i Trollhättan. Aktiebolaget Nohab – Nydqvist och Holm AB – ägdes huvudsakligen av sin direktör Herman Nydqvist. Han överlät nu alla aktier utom 50 på Gunnar W Andersson. Produktionen av lok satte i gång. Den röda fanan vajade över fabriken, för enligt kontraktet fick Nohab inte ta några andra order än den sovjetiska. *Det var en affär. Big business, inget annat*, berättade sonen Antenor Nydquist 1972 för författaren Arne Reberg.

Det var också Antenor Nydqvist som förde befälet över det ångfartyg som den 6 november löpte ut från Stockholm för att hämta 22 ton guldtackor i Tallinn – eller Reval, som staden då fortfarande hette. Det skulle bli flera sådana resor. Förutom besättningen medföljde sex pistolbeväpnade vakter. *Vi hade varnats för att en rysk emigrantorganisation kände till transporten, och att de skulle försöka kapa guldets så snart det kommit ombord.*

Men allt gick väl. Guldtackorna fördes ner i lastrummet, som försågs med dubbla lås. I Stockholm överlämnades guldets till Riksbanken, som ordnade med försäljning till mer normal valuta. De beställda godstågsångloken var av en typ som redan fanns i Ryssland, konstruerade av firman Hartmann i Lugansk 1912. De vägde 80,6 ton och hade fem kopplade axlar. Loken skulle byggas så att alla delar kunde bytas ut – hjulsatser, cylindrar, kolvar, vevstakar, koppelstänger med mera. Köparen hade också, enligt kontraktet, rätt att sända en ingenjör till Trollhättan som kontrollant. Loken byggdes för den ryska spårvidden 1 524 mm. De kunde därför inte köras på svenska spår, utan gick med lastfartyg till sovjetiska hamnar. Nohab ökade sin arbetsstyrka från 780 till som mest 2 641, men man insåg snart att företaget inte ensamt skulle kunna klara orden. Därför inköptes först Munktells mekaniska verkstad i Eskilstuna. Därefter Forsbacka järnverk i närheten av Gävle, som hade både egen järngruva och gjuteri, och Lidköpings mekaniska. Samarbetsavtal skrevs med Jönköpings, Motala, och Karlstads mekaniska verkstäder. Beställningar placerades också i Tyskland.

Den 28 juli 1922 annullerade ryssarna kontraktet. Antalet lok skrevs ner till 500, och priset sänktes radikalt. Sovjetunionen hade nu erkänts internationellt, och den ekonomiska blockaden hade hävts. Sovjet ville hellre göra affärer med Tyskland. De nya villkoren gjorde att vinsten i det närmaste uteblev. Under 1925 och 1926 avslutade Nohab engagemangen med de mekaniska verkstäderna runt om i Sverige. Forsbacka järnverk – eller Margretheshill, som det nu hette – gick i likvidation. Nohab stod inför konkurs, men räddades av en ny lokbeställning från ett annat land som nyligen genomgått en revolution – Turkiet. Det var nog bara Gunnar W Andersson som gick med rejäl vinst. Han tjänade personligen sju miljoner kronor på rysslokkaffären utan att ha behövt satsa en enda krona.

Populärteknik (Karlanders Sempler)

När Lenin köpte flygplan och järnvägslok från Sverige

Lennart Andersson 2015

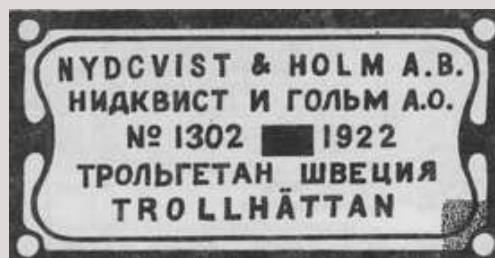
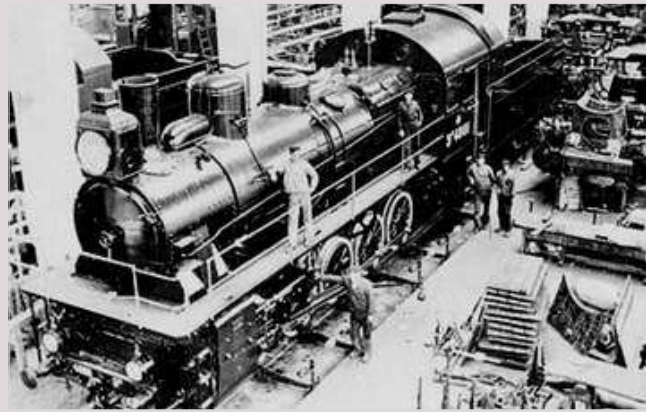
Efter revolutionen 1917 isolerades Ryssland från omvärlden. Inbördeskriget mellan de röda och vita arméerna samt brittiska, franska och andra interventionstrupper förödde landet. Sverige var den första nation som återupptog handelsförbindelser med den nya regimen i Moskva, vilket resulterade i den största beställningen någonsin på järnvägslok. Dessutom levererades i hemlighet krigsflygplan. När den ryska tidskriften Ekonomist kom ut med sitt första nummer för 1922 krävde Lenin att utgivningen skulle stoppas och tidskriften stämplas som kontrarevolutionär. I en av de artiklarna beskrev A. N. Frolov vad han ansåg vara olagliga affärer, bland annat de beställningar av järnvägslok som gjorts i Sverige och andra länder. Hans slutsats var att dessa beställningar, i bästa fall, var ett stort misstag.

Från Sverige hade inte mindre än ett tusen lok beställts från en fabrik som tidigare aldrig producerat mer än fyrtio lok per år. Hur kunde man betala ut enorma förskott till detta företag, undrade Frolov, motsvarande 15 miljoner guldrubel? Dessutom misstänktes en del av pengar ha "försvunnit". Med andra ord, gått ned i privata fickor. Före 1922 hade Sovjetryssland inga normala diplomatiska förbindelser med andra länder. Under ett antal år hade Ryssland tidigare varit tredje största exportland för Sverige och revolutionen hade inte medfört några drastiska förändringar i detta förhållande, trots att handeln minskade i stort. I praktiken blev Sverige något av ett fönster mot Västeuropa för ryssarna. Under inbördeskriget anslöt sig det officiella Sverige till den internationella blockad mot landet som utlystes. Industrin var oskadad efter första världskriget och ville i stället återuppta handelsförbindelserna. Åren 1918 och 1920 var Sverige, trots blockaden, Sovjetrysslands största handelspartner! Från Sverige köptes jordbruksmaskiner, motorer, telefoner och telegraf- utrustning, transformatorer, verktyg och spannmål, och 1920 fick Nydqvist & Holm (Nohab) i Trollhättan den förmodligen största enskilda ordern på järnvägslok någonsin till en och samma leverantör.

På våren 1920 hade ryske folkkommissarien för utrikeshandel Leonid Krasin träffat en svensk som var intresserad av att göra affärer med Sovjetryssland, direktören Gunnar Andersson och han hade genast erbjudit sig att undersöka möjligheterna att bygga järnvägslok i Sverige. Snart hade han kommit överens med de ursprungliga ägarna till Nohab om att han, om han lyckades med att ro den ryska jätteordern i hamn, skulle få överta företaget. Den 15 maj undertecknades ett preliminärt avtal av Krasin om beställning på ett tusen lokomotiv för 230 000 kronor styck. Det guld som kom att levereras till Stockholm, tillsammans med diamanter och andra värdeföremål, kom inte bara från den gamla tsarryska guldreserven, utan var till stor del stöldgods som tagits eller exproprierats från banker och privatpersoner. I Stockholm smältes guldet ned och fick svenska guldstämplat i stället för ryska. Det var i själva verket en av världshistoriens största *pengatvättoperationer* som genomfördes.

De här tre beskrivningarna ger oss en bra bild av det som hände de där åren i början av 1920- talet. Att huvudpersonen var en Finnerödjabo gör ju sitt till att det känns meningsfullt att återberätta historierna (som jag kortat ner rätt så mycket). Med nödvändighet blev det en del upprepningar. Det finns såklart bilder på Nohab och de där loken. Här följer några:





AVSLUTNING

SAGAN OM PILABRITTA OCH VIKTORIA



Smalspårsjärnvägen Finnerödja- Skagersholm. Spårvidd 600 mm.

Det var en gång ett stort Bruk (Laxå) som så gärna ville ha ett litet tåg att tuffa till sig med. Avsikten var att tåget skulle pila fram och tillbaka mellan Finnerödja station och Skagersholm. Bruksherrn skrev därför ett artigt brev till Landshövding Sjöcrona i Mariestad och frågade om denne ville vara så nådefull att medgiva detsamma. Landshövdingen svarade att det från myndighetens sida inte fanns något skäl att hindra ett så framsynt och djärvt initiativ. Och då var saken klar. Brukets raska karlar satte spadarna i marken och ett smalt spår – jämnt en aln brett – var snart tillfinnandes. Vid sjön Skaqern anlades en hamn, där godset lastades om till båtar, för vidare befordran till goda och tacksamma mottagare på andra sidan vattnet. I början bestod dragkraften av sju par oxar och någon undrar kanske hur många hästkrafter sju par oxar motsvarade. Inte tillräckligt många, som det snart visade sig, ty redan efter ett år blev oxarna så slitna att de måste ta time out på obestämd tid. De befriade fyrfota - före detta - dragarna, sågs sedan gå och beta och ha det så bra på Skagersholms ängar. Bruket att bruka ånglok var på modet vid den här tiden, så den nämnda brukspatronen pungade ut 5 670 svenska kronor och begåvades med ett tämligen obegagnat fordon. Loket var av tyskt ursprung (dock inte av märket Märklin) och det blänkte och speglade sig så vackert i Skagersholmsviken när det kom till järnvägs ände. Nu ansågs det fina, lilla loket behöva ett passande namn.

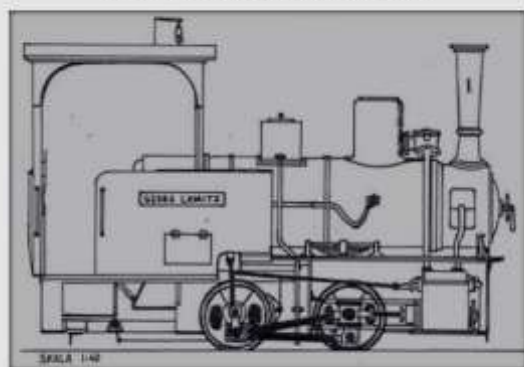


För det gamla ångloket såg det ut som så, där står en vagn som ska ta en järnväg under skogens grenar. Foto i Tidningen Mariestad. — Under en 100-årsminnare av Skagersholm, Kivimäns Thorsén Åkhus (1835–1935) och hans hustru Tora Lovisa Thorsén (1840–1901). Foto omkring 1900.



Med det här klippet ur www.mossebobladet.se och en bildsida ur Finnerödjaboken vill jag sammanfatta den här serien om Skagersholm, i tre delar: järnhantering var en viktig sak under nästan tvåhundra år på Skagersholm. Senare, i början av 1900- talet, fanns det i ett par decennier en smalspårig järnväg mellan Finnerödja station och Skagersholms hamn. Den hade spårvidden 600 millimeter. De ryska järnvägarnas spårvidd var (och är) 1524 millimeter. Jag vet inte om Gunnar W. Anderson hade något finger med i det spel som innebar nedläggning av banan. Ångloket *Pilabritta* eller *Georg Camitz* fick i alla fall tuffa vidare någon annanstans. Jag minns just nu inte var.

Här har vi en skissad närbild av ångloket:



Tillverkat i Tyskland år 1897.

Om jag vore lite elak skulle jag till slut kunna ställa frågan: *Visste Finnerödja församling att den nya orgeln 1939 var en donation med tvättade, sovjetryska medel?*

Men - dels är jag inte elak, så jag ställer inte frågan och dels spelar det förmodligen ingen roll var pengarna kom ifrån. Orgeln låter som den låter i alla fall. Eller hur Lars- Ove?

De två första delarna om Skagersholm finns redan i www.mossebobladet.se och det finns en film också, på den här adressen: <https://youtu.be/9-NeARR-Uzk>.