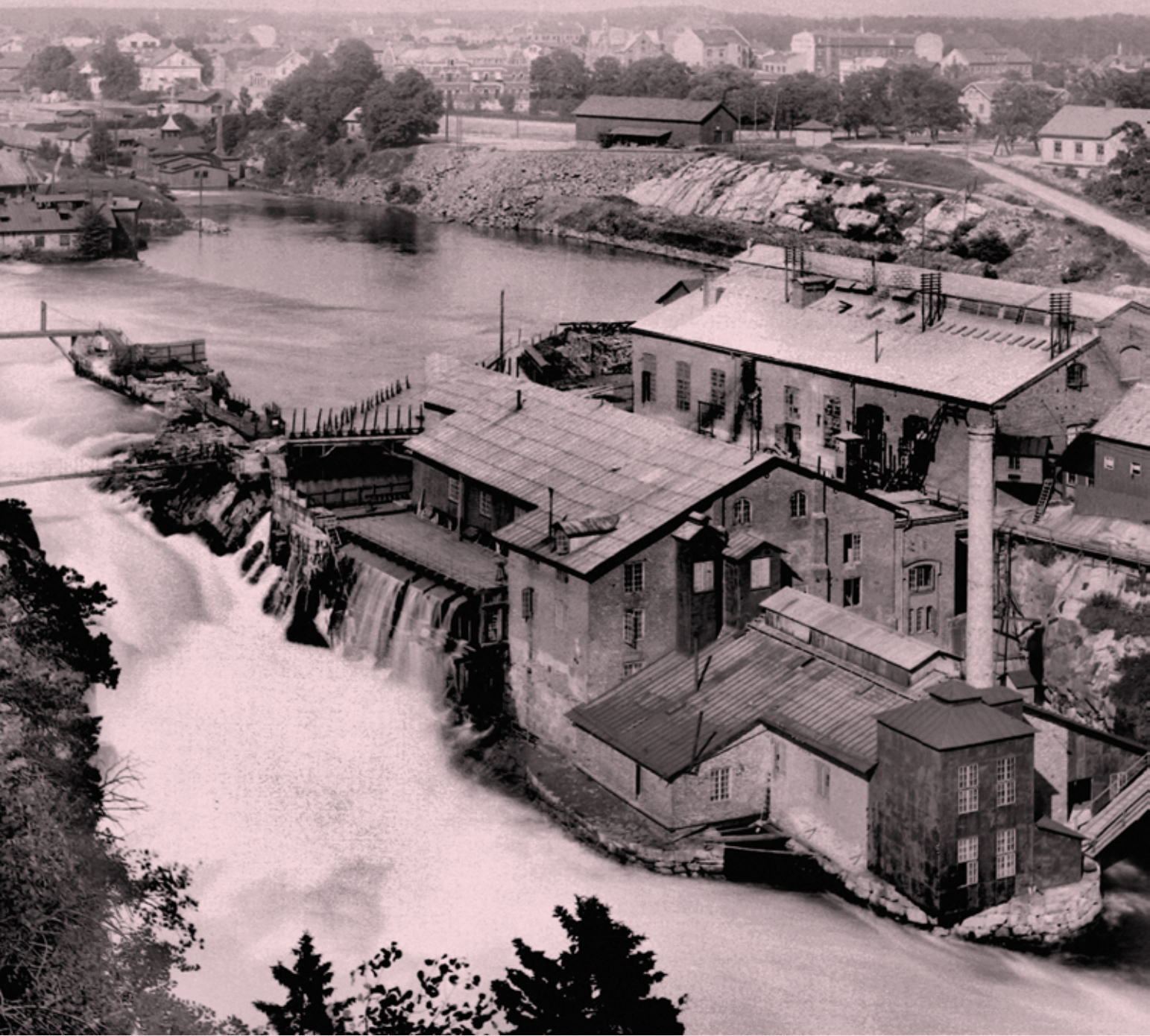


TROLLHÄTTANS HISTORIA

# FRÅN SÅGAREBY TILL TEKNIKSTAD





Karta över Trollhättan från 1922.

## FRÅN SÅGARBY TILL TEKNIKSTAD

**FÖRFATTARE** Daniel Larsson

**BILDURVAL** Annika Hjortkap

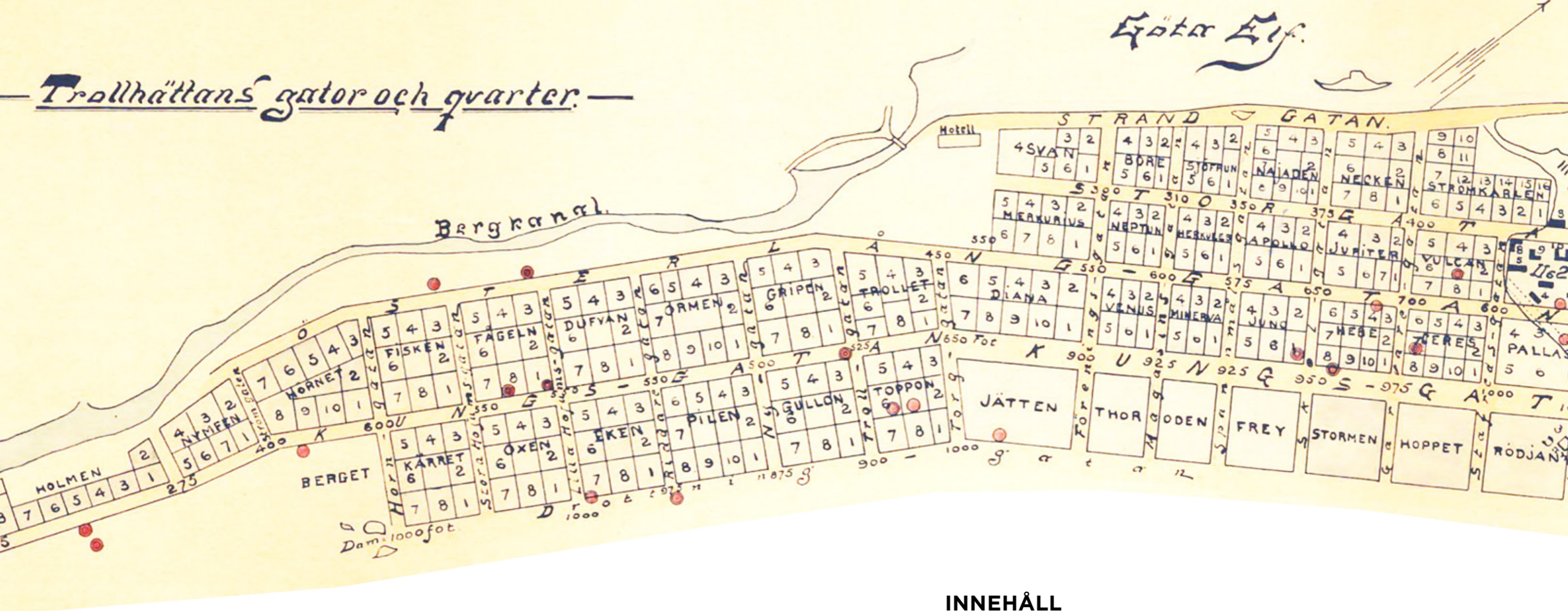
**BILDER** från Innovatum Bildarkiv

**FORM** Karin Andén

**OMSLAGSBILD** De gamla industrierna på Önan med staden i bakgrunden. TB-1116.

Skriften framställd inom ramen för Interreg-projektet Marifus

Innovatum 2014



Karta över Trollhättans gator och kvarter från 1900.

## INNEHÅLL

- 7 Före kvarnarna
- 12 Stadens rötter - sågarbyn
- 19. Rättigheter, el och politik i Sveriges största by
- 23. Upp- och nedgångar mellan två krig
- 26. Välfärd och bostadsköer - Trollhättans rekordår
- 30. Efter rekordåren



## FÖRE KVARNARNA

**S**träcker vi blicken riktigt långt tillbaka i tid, säg 10 000 år, så såg bygden kring dagens Trollhättan ut på ett helt annat sätt än idag. Marknivån låg lägre och stora ytor var täckta av vatten. Men det finns spår av människor. De äldsta hittar vi på Stallbackaöarna och i dalgången norr om Upphärads tätort där rester från de som levde där för 6 000 år sedan har bevarats i den fuktiga marken. Ben från vildsvin, sötvattensmusslor och kronhjort vittnar om vad man livnärde sig på.

Överlag är det annars magert med arkeologiska fynd här. Kanske kan det förklaras med att undersökningarna har varit få, kanske beror det på att människorna inte var så många i trakten. Det mesta tyder på det senare. För när vi flyttar blicken fram i tid, mot stenåldern, blir intrycket likadant. En av bondestenålderns stora uppfinningar var ju keramik, ett vanligt fynd på andra platser. Men de är få kring Trollhättan. Det finns heller inga spår av dösar och gånggrifter, alltså den typ gravar som är så vanliga i Bohuslän och på Falbygden.

På bondestenåldern dominerades skogarna av lövträd och genom pollenanalyser i sjösediment från Hullsjön vet vi att ek var vanligast. Vid övergången till bronsålder, för 3 800 år sedan, blev bestånden av lövträd större, och sjöarna och våtmarkerna fler. Från tidig bronsålder finns även tecken på att skog röjdes och att gräs, säd och andra växtarter ökade. Detta visar att man börjat odla på enstaka åkerlappar. Ökad förekomst av gräs, halvgräs, ljung och ene i slutet av perioden berättar också att boskapen var viktigare än jordbruket. Vilka tamdjur som betade i markerna vet vi nu inte, men troligen var det kor, grisar, får och getter, arter som vi vet fanns på andra håll vid den här tiden.

*Västra Toppöfallet, Tjuvfallet, Nolfallet, Nolströmmen och Västra Gullöfallet på västra sidan om Toppön och Gullön.*

INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TB-923.

## **BRONSÅLDERN**

Fynden från den tidiga bronsåldern antyder att bygden inte förändrades särskilt mycket. Seden att begrava de döda i hållkistor lever kvar här när den har försvunnit på andra håll, och överlag tycks inte några samhällsförändringar liknande de i Bohuslän och Västergötlands centralbygd ha ägt rum i vårt område. Men mycket är osäkert kring detta. Vi rör oss i en tid som har lämnat sparsamt med rester och tolkningsmöjligheterna är givetvis många.

Under början av den yngre bronsåldern, från ca 1100-1000 före vår tideräkning, vet vi emellertid mer säkert att förändringar skedde. I rollen som handelsled mellan kusten och inlandet börjar Göta älvdalen träda fram på ett nytt sätt ur det historiska dunklet. Men forsarna i älven ställde till det för alla som ville frakta något där. Transporter som sökte sig uppströms fick helt enkelt vika av österut nedanför de första forsarna, och istället följa Skepplandadalen och den nordrinnande ån Nossan vidare upp till Väneren. Det är också i dessa trakter vi hittar större gravhögar och hållristningar med bilder av skepp. Varuflödet under denna tid börjar också få samma karaktär som på andra håll i Skandinavien. Vid sidan av den ökade handeln spreds till exempel konsten att gjuta brons, samtidigt som behovet av bruksföremål ökade, jordbruket utvecklades och befolkningen blev mer fast boende.

## **JÄRNÅLDERN**

Århundradena just före vår tideräkning började järnåldern. För att studera den är vi fortfarande hänvisade till rester av eldstäder, gravar, boplatser, jordsediment och pollenanalyser. Men fynden är fler och de avslöjar att viktiga förändringar skedde, inte minst i begravningssederna. I både Velanda och Björke finns tecken på att gamla gravplatser övergavs och nya anlades. Vapenfynden är dessutom fler och den nyvunna kunskapen om hur man framställer järn gav bättre möjligheter att bearbeta skog och mark.

En av järnålderns mest betydelsefulla platser i bygden är Vittenebo-platsen i Norra Björke, där Tapio Lund 1995 fann en guldhalsring i sin trädgård. Upptäckten basunerades ut i medierna och blev snabbt rikskänd. Det ledde till nya undersökningar och att fler föremål kom i dagern. De spektakulära fynden berättar att det en gång fanns en livlig hantverksplats här, med människor som haft kontakter både i Skandinavien och på kontinenten. Vittene tycks under järnåldern ha fungerat som en viktig länk i ett öst-västligt band av leder, söder om Hunneberg. De svårtillgängliga skogsmarkerna ned mot Risveden delade de västliga och centrala delarna av Götalandskapen, men upp mot Tunhem öppnar sig slätten, och vi anar ett stråk som troligen alltså var betydelsefullt långt före medeltidens inträde.

Fynd från folkvandringstiden på 500- och 600-talen efter vår tideräkning berättar om en tid fylld av oro, något som känns igen från hela Skandinavien. Tillvaron verkar ha präglats av konflikt och stora grupper människor i rörelse. Den växande handeln på älven bidrog till maktförskjutningar och ökade spänningar.

Kring 'Stora Edet' som forsarna vid Trollhättan kallades för länge sedan, började man dra skepp på land förbi vattenfallen, och på bergen längs Göta älvdalen finns rester av flera fornborgar från denna tid. Samtidigt började landskapet, paradoxalt nog, också allt mer att präglas av jordbruk. Åkrarna blev permanenta vilket innebar att rätten till mark hävdades på ett annat sätt än tidigare – och desstom var en kristen idévärld i antågande.

## **KRISTENDOMEN**

Kristendomen accepterades ganska sent här i bygden. Visserligen finns spår av en kristen kyrkogård från 1000-talet, men ingen av de andra kyrkolämningarna i kommunen är äldre än från 1100-talets mitt. Den runsten som finns i Velanda är vigd åt asaguden Tor och är daterad till

1000-talet. Det är den enda förkristna runstenen i Västergötland. Vårt område hamnar därmed i skarp kontrast till Skarabygden med sina många kristna gravar och monument redan från 900-talet. Allt tyder på att det fanns en stark landskapsaristokrati i trakten, makthavare utan de band till kyrkan som var vanliga på andra platser.

När kyrkan väl var etablerad infördes en organisation, en indelning av landskapet som vi än idag kan se resterna av, socknarna. De kan visserligen ha haft förkristna rötter, men med kyrkan följde en fastare indelning och senast under 1100-talet fanns tio socknar i bygden: Gärdhem, dit Trollhättan senare kom att höra, och så Hullsjö, Malöga, Norra Björke, Naglum, Rånnum, Västra Tunhem, Vassända, Väner-Ryr och Väne-Åsaka. De flesta av dem fanns organisatoriskt kvar till storkommunreformen på 1950-talet!

I slutet av 1000-talet grundades städerna Lödöse och Kungahälla nere i södra Götaälvdalen. Vid fallen uppe vid Stora Edet och bygden däromkring fortsatte dock lokala stormän att dominera. Intressant nog verkar alltså även medeltidens samhällsförändringar ha mött motstånd från äldre strukturer i vår trakt. Kristendomens sena etablering och stormännens dominans kan ha varit två sidor av ett och samma mynt. Men kyrkan vann till slut, och för stormännen väntade nya utmaningar.

### **BIRGER JARL**

På 1200-talet tog Birger Jarl makten i det som blev Sverige. Med honom skapades nya gränser i gamla bygder, inte minst gestaltat av riksgränsen mellan Sverige, Norge och Danmark. Stormän tvingades välja sida när en ny era tog vid. Det handlade om makt och inflytande, och då var handeln central – och med det kom älvdalen att hamna i blickfånget för många lystna blickar framöver.

Innan Lödöse och Kungahälla hade grundats gick handelsrutten från Västergötland och ut i världen söderut, via de halländska ådalarna. Men med de båda städerna skapades handelskontakter med såväl Holland och

Belgien som Frankrike och England. Lödöse fick på 1500-talet konkurrens av Nya Lödöse vid Sävveåns mynning, ungefär där Gamlestaden i Göteborg ligger idag – en plats närmare havet och med bättre läge för handel och sjöfart. Gamla Lödöse försvagades, och lades ner i mitten av 1600-talet.

I mitten av 1500-talet anlades i norr också Brätte, nära Göta älvs mynning i Väneren. Den flyttades dock redan 1644 och bildade det som idag är Vänersborg. Många av tomtägarna i Brätte och Vänersborg hade kopplingar till Nya Lödöse och senare Göteborg. Av allt att döma var de här städerna ett resultat av den svenska kungamaktens försök att styra den internationella handeln över svenskt territorium – via Nya Lödöse – istället för över det norskdominerade Uddevalla. Ett bra exempel på hur kungamakten nu hade inflytande regionalt.

När riksgränsen drogs i mitten av 1200-talet ökade behovet av kontroll. Ett spår av detta finner vi i Ekholms slott som byggdes i mitten av 1300-talet på en av Stallbackaöarna. Till slottet hörde stora landområden och på ägorna låg dessutom en viss 'Trollhetta Qvarn', omtalad i skrift 1413. Detta är första gången namnet Trollhättan dyker upp i de historiska källorna, vilket vittnar om att folk i trakten sysslade med kvarndrift redan under senmedeltiden. Och de kommande århundradena var det just kvarndrift som skulle präglade utvecklingen i Trollhättetrakten.

## STADENS RÖTTER - SÅGARBYN

**G**öta älvs betydelse växte. Den blev ju efterhand både riksgräns och ekonomisk pulsåder, och Gärdhems- och Tunhemsbygden blev under hundratals år framöver en formlig port för krigståg mot Västergötland från Norge. Hannibalsfejden och Krabbefejden är namn som härstammar från ett par av de blodiga krig som rasade på 1500- och 1600-talen. För befolkningen på båda sidor gränsen kom det här att slå ned på generation efter generation med hungersnöd, bränder och död.

1600-talet var nu inte bara krig och elände. Under detta ”mörka” århundrade var handeln livlig, och på 1620-talet bodde åtminstone 3 600 människor i det område som idag är Trollhättans kommun. Krig, epidemier och missväxter hämmade visserligen folkökningen de följande årtiondena, men från 1720-talet tog den ny fart. 1750 fanns omkring 5 000 människor i området. Tidens demografi präglades av låg medelålder och betydligt större barnaskaror än nu. År 2012 var ca 49 % av människorna i bygden yngre än 40 år – i mitten av 1700-talet var motsvarande siffra 70%! De flesta livnärde sig på det som åkrarna gav, i första hand råg och korn, men i skogsbygdens Rommele och Mellby var kreatursskötseln viktig.

### ÄLVEN

Det var ändå älven, den virvlande transportleden mitt i bygden, som satte ramarna för utvecklingen. På



Västra Gullöfallet med Strömsbergs kvarn till vänster och industri på Malgön till höger. Strömsbergs kvarn byggdes år 1870 och ersatte Johan Fredrik Dahllöf:s mjölkvarn från år 1854. Kvarnen såldes av ingenjör Albert 1887 till bruksidkaren Johannes Johansson som år 1896 sålde kvarnen till Gustav de Laval. Den såldes vidare till Trollhättans elektriska Kraft AB som år 1906 sålde till staten. Kvarnen revs året därpå. Fotot är från år 1905.

1710-talet fanns det 23 sågkvarnar och 11 mjölkvarnar vid Trollhättefallen. Vattnets fart gav kraft åt kvarnarna men var i andra sammanhang ett hinder. Vid de fallpåsläpp som idag görs på somrarna, i den gamla fallfäran, kan vi med vattnets dåna ana problemen för de som förr ville frakta något där.

Den mödosamma omlastningen för att komma förbi forsarna sågs med allt mer bekymrad min av handlarna. All sill, torrfisk, salt och vin från kusten som skulle inåt landet och de stora mängderna järn, tjära, timmer och skinn från Dalarna och Värmland som skulle söderut kunde skeppas eller flottas på Väneren och älven. Men vid fallen var det alltså stopp. Varorna måste lastas över på kärror på västsidan och föras förbi fallen på den led som vuxit fram, Edsvägen. Ett tidigt försök att bygga slussar på 1750-talet misslyckades i en väldig olycka där fördämningar brast och människor omkom. Men behovet av slussar försvann inte för det: på 1760-talet meddelades att mängden järn och trävaror som fraktades uppgick till 80 000–100 000 skeppund varje år, alltså imponerande 13 000–17 000 ton.

Sakta men säkert togs dock ett grepp om problemet med omlastningarna. 1777 hade arbeten i älven gjort att man kunde nå Trollhättans by från norr och Åkersvass från söder. Bara ett par besvärliga kilometer skilde sträckningarna åt. Problemet löstes tillfälligt genom att man byggde en lång bro, den 'Antonssonska träbron', som gjorde den gamla Edsvägen förbi fallen överflödig. Lösningen räckte dock inte till. 1787 fraktades till exempel 100 000 skeppund järn, 16 000 tolfter (en tolft betyder tolv stycken) bräder och 10 000 tunnor övrigt gods där. Man kan tänka sig att trängseln då och då skapade irritation på den rangliga bron. Godsmängderna fortsatte att öka och en ny lösning var av nöden. På 1790-talet bildades så ett bolag – 'Trollhätte canal och slussverksbolag', eller Kanalbolaget som det under en lång tid framåt skulle kallas – med uppgift att äntligen få ett slut på problemen. Slussar skulle byggas.

### EN STOR BYGGPLATS

Slussarbetena i slutet av 1700-talet gjorde konturerna på den lilla byn vid fallen klarare. År 1780 hade den 214 invånare. Det snickrades på baracker, såldes varor och snart flyttades även edsvägsböndernas magasin och våghus dit. Trollhättan började bli något av en knutpunkt. År 1794, då arbetet med den nya kanalen startade, byggdes fler baracker, smedjor och materialbodas. Hundratals soldater från Västgöta-Dals,

Skaraborgs och Älvsborgs regementen slet med hackor och spadar på den nya kanalsträckningen. Civila specialarbetare deltog, och bitvis var byn som en enda stor byggarbetsplats. Kanalen stod färdig år 1800 och äntligen fanns det en fungerande transportled mellan Väneren och västerhavet. Kanalarbetet var tillfälligt, men samtidigt skapades nya, permanenta arbeten. Allt fler slog ner sina bopålar i Trollhättan, och 1823 hade byn omkring 550 invånare. Det motsvarade nästan en fjärdedel av hela Gärdhems befolkning, den socken dit byn fortfarande hörde.

Men 'Stranna', som byn kallades i trakten, var trots allt ingen välbärgad plats. Bönderna klagade över den fattigdom som rådde och de tiggare som ibland sökte sig in till Gärdhem. Men inte desto mindre. Invånarantalet växte snabbt och vid Stranna fanns komponenter som snart skulle bli viktiga – men som landsbygden runtom saknade. Som en följd av expansionen bröt sig Trollhättan på 1850-talet loss från Gärdhem och bildade en egen församling. Själva symbolen för den nyvunna självständigheten, kyrkan, invigdes 1862. Formen församling var gammal, men det som hade fötts var något nytt. Och nu kom saker och ting att gå raskt undan.

### INDUSTRIALISMEN

Industrialismen kom med både möjligheter och utmaningar. Kvarnarna blev efterhand färre, men större. Omlastningarna försvann till stor del, och kanalarbetarna for hem. Men för Trollhättan låg ändå utbrytningen från Gärdhem rätt i tid, och i mitten av 1800-talet tog utvecklingen förmligen ett språng. Vattnet i älven hade använts till att driva kvarnar och sågverk i århundraden. Men nu, och tack vare den tekniska utvecklingen, kom platser som Trollhättan raskt att växa i betydelse. Organisatoriskt hade man genom att klippa banden till det jordbrukande Gärdhem lagt grund till större flexibilitet. Med industrialismens vattenturbiner, förbättrade ångmaskiner och sågramar kunde inte bara mer produceras fortare och billigare än förr. Tillverkningen började också rymma nya saker. En omvandling av oanade mått startade.



Önanområdet med Trollhättans kyrka i bakgrunden. Denna bild lär vara tagen av ingenjör Albert på 1890-talet. Toppön syns lite i förgrunden. Foto och text från Walter Göranssons bildsamling.

INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TBWG-002-022A.



I kölvattnet av industrialiseringen följde andra fördelar, spin-off-effekter som de gärna kallas. Det ena skapade behov av det andra, och det var i detta andra, i de behov själva industrialiseringen skapade, som flera av de tidiga Trollhätteindustrierna fann sin plats. Trollhätte Mekaniska Verkstad och Gjuteri, det som blev Nydqvist & Holm, eller längre fram 'Nohab', startade sin tillverkning sommaren 1848. Även om företaget snart blev specialister på turbiner och lok så tillverkades under 1850-talet såväl klocklod och bakplåtar som mösskärmar och ångmaskiner. Företagets första lok levererades vid juletid 1865. Ett oljeslageri (för linolja som slogs fram) grundades vid samma tid, ett träsliperi startade 1857 och ett pappersbruk 1864. Träsliperiet, det första i landet, kom i full drift 1858. Man slipade gran från Värmland för framställning av papper och hade i slutet av 1870-talet 150–200 anställda och en omfattande produktion.

I slutet av samma årtionde slog så också AB Stridsberg & Biörck, 'Stridsbergs', upp sina portar på Malgön och Spikön, och en sågbladstillverkning som skulle vara i över hundra år startade. Stridsbergs fann sin nisch i tidens starka uppgång för sågverksindustrin: på 1830-talet exporterades 200 000 kubikmeter bräder från Sverige – på 1870-talet var motsvarande siffra 1,8 miljoner kubik. Behovet av sågblad var givetvis stort. Flera företag var dessutom mycket innovativa. Legeringar vid Stridsbergs, turbin- och lokutveckling vid Nydqvist & Holm och klurigt lokalt experimenterande med små kraftverk för elektricitet av de Laval på 1880-talet är några exempel.

### UTVECKLINGENS BAKSIDA

Den snabba utvecklingen från mitten av 1800-talet hade givetvis en baksida. När så många människor på så kort tid kom inflyttande blev det trångt. Trångt, smutsigt och ohälsosamt. Särskilt illa var det med vattnet. En sida av saken är ju att folk trillade i älven och drucknade stup i ett; mellan 1887 och 1914 vid närmare 50 tillfällen. Men värre var det med de hygieniska förhållandena. Berggrunden gjorde det svårt att gräva djupa brunnar och folk fick ta vatten där det fanns, ofta i älven.



Karta 1784

Samtidigt var vattendragen soptippar och ett ställe där man lämpade slaktrester och allehanda avfall.

Läkare i Trollhättan kunde rapportera hur en del "från elfen avlägset boende" inte skydde att använda "orent pölvatten" eller vatten från "grunda brunnar med dåligt vatten" som dricksvatten. Så även om industrierna växte så det knakade och den ekonomiska utvecklingen var ljus, så var Trollhättan i likhet med andra industriorter rätt ohälsosamt. På den kringliggande landsbygden dog i mitten av 1800-talet ca 9% av barnen innan de hade uppnått ett års ålder. I själva tätorten var motsvarande siffra 13%. Att den fruktade koleran drabbade Trollhättan både 1834, 1850, 1853, 1857 och 1866 speglar detta hygieniska elände väl.

Från slutet av 1800-talet förändrades flera skeva förhållanden. Det sekelgamla Kanalbolagets makt minskade och besvärliga hygieniska förhållanden rättades till. Allt skedde i ett långsamt men djupgående arbete där regler från staten såväl som ett outtröttligt arbete från ortens läkare till slut bar frukt. Sundhetspolis inrättades, det byggdes vattentorn, lades trottoarer, anställdes barnmorskor, grävdes avlopp och borrades djupbrunnar. Kostnaden för de här omvälvande investeringarna var förstås stora, och finansierades delvis med lån och skatteintäkter.



Vid Restaurang Göta fanns ett brännvinsbolag med försäljningsmagasin. Bilden visar kön vid försäljningen påskafton 1908. Fastigheten uppfördes 1879. INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TB-114-074.

De största kommunala inkomsterna på 1860-, 1870- och 1880-talen kom dock från annat håll, nämligen det kommunala brännvinsbolaget. Det hade skapats på 1850-talet för att kontrollera och minska det utbredda supandet. Försäljningen gick emellertid alldeles förträffligt och pengarna flödade in. Flera av de viktiga reformerna i Trollhättan hade inte varit möjliga utan det succéartade bolaget, och i praktiken alltså folks supande, vilket man var väl medveten i kommunalnämnden. Denna paradox – en skarp nykterhetsambition i kombination med ett

rikligt spritflöde – orsakade emellertid inte några allvarligare lokalpolitiska stridigheter. När nykterhetsrörelsen väl hade vuxit sig stark i slutet av 1800-talet hade brännvinspengarnas betydelse redan minskat. Jämsides med den starka industriella och demografiska utvecklingen skedde alltså en mindre känd, men lika viktig, hygienisk omdaning. När det nya, tjugonde århundradet grydde fortsatte tillväxten, och det i en lika rasande fart som förut.

## RÄTTIGHETER, EL OCH POLITIK I SVERIGES STÖRSTA BY

**S**taten hade alltsedan Gustav Vasa haft ett vakande öga på fallen. Då gav älven ett gott fiske, var riksgräns och en viktig handelsled. 350 år senare var den dessutom en kraftkälla av rang. I sikte fanns elproduktion, och då inte bara till närområdet, utan också till orter och industrier i fjärran.

1905 tog staten över det gamla Kanalbolaget och starka band knöts till Trollhättan. Bara några år senare byggdes genom ett gigantiskt projekt också Trollhättans kraftstation Olidan. I samband med det justerades vattennivån uppströms fallen, och flera industrier tvingades flytta från sina platser intill älven. Några hamnade vid Stallbacka, en plats väl lämpad för industrier eftersom det fanns gott om utrymme, var flackt och låg nära älven. Stridsberg & Biörk flyttade dock till 'Knorren', en plats på älvens västsida längre norrut, där de flesta av byggnaderna fortfarande finns kvar.

Den nya tidens elproduktion kom också att locka företag till Trollhättan. Elen som såldes var nämligen både billigare och säkrare nära kraftkällan, det vill säga fallen vid Trollhättan, och på 1910-talet startade därför en rad energikrävande industrier sin verksamhet på Stallbacka.

Också infrastrukturen omkring Trollhättan hade blivit gynnsammare. När Göta kanal äntligen var färdigbyggd ökade skeppsfarten på älven, och de nya slussarna 1844 blev ännu en pusselbit i Trollhättans expansion. 1859 blev stambanan färdig till Töreboda och varor kunde fraktas dit på Göta kanal för vidare transport med tåg. Järnvägen mellan Uddevalla – Vänersborg – Herrljunga stod klar 1867 och Bergslagsbanan Falun – Göteborg öppnade i slutet av 1870-talet; till Göteborg 1877 och till Karlstad 1879.



Kungsporten byggs. Foto 28 juni 1934.

INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TB-069-078.

## NYA IDÉER OM SAMHÄLLET

Trollhättan växte snabbare än någonsin och kallades ibland lite ironiskt för Sveriges största by. Vid sekelskiftet 1900 bodde här nämligen 6 000 människor, och man hade med kanalen, sina industrier och järnvägsnätet länkats till ett skinande nytt kommunikations- och fraktmönster. Men 'landskommun' var den titel Trollhättan hade eftersom någon stadsrättighet ännu inte hade rots i hamn.

Kring 1880 hade Nydqvist & Holm närmare 400 anställda, och vid sekelskiftet 1900 tangerades tusenstrecket. Företagen växte ikapp med tätorten; redan 1910 hade Trollhättans invånarantal vuxit till 8 000. En ort med en stads alla kännetecken ståtade nu intill älven. Men allt var inte industriexpansion, ökad folkmängd och uppfinningar. Också det sociala och politiska Trollhättan hade bytt skepnad. Den gamla makten, med sina patroner och tunga bolagsröster, började brytas ner då nya idéer om samhällets utformning fick fäste. Striden stod mellan de konservativa och, på andra sidan, liberaler och socialister som ville stöpa om samhället i grunden. På fabrikena stred man om arbetarnas gunst. Organisationer som exempelvis Svenska arbetarförbundet gjorde försök att fånga upp de växande skarorna fabriksarbetare innan de lockades över till den hotande socialismen. Detta politiska klimat skilde inte Trollhättan från andra svenska städer, men lokala särdrag fanns likafullt.

## FRIKYRKOR OCH SOCIALISM

En svår nöt för socialisterna var prästen Per Magnus Åberg, en herre inblandad i det mesta som hände i Trollhättan. Han var född 1820, och blev församlingens första kyrkoherde. Han ledde skolväsendet i över tre decennier, var ordförande i Trollhättans arbetareförening och satt i Sparbankens styrelse. Som om inte det vore nog var han aktiv i kommunalnämnden och hade ett djupt engagemang i nykterhetsrörelsen. I Åbergs värld var det inte samhällets ansvar att utrota fattigdomen utan enskild hjälp, frivillighet och kristlig godhet. Hans idéer försvann delvis i den utveckling som obevekligen rullade på. Men bara delvis. För i Trollhättan, hur socialistiskt det efterhand än blev, vann också frikyrkorna många anhängare. Schartauanismen och andra stränga gammalkyrkliga



Trollhättans kyrka vid Kyrkbrovägen som stod klar 1862. Foto från år 1962 INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR NB-00651.

strömningar som härskade på så många andra platser i västra Sverige fick aldrig fäste här. Den statskyrkliga Åberg var för populär, frikyrkligheten för utbredd och, senare, de reformvänliga socialisterna för många. Men detta kan delvis förklara varför det inledningsvis gick trögt för socialisterna. De mötte en energisk frikyrkorörelse, en livaktig arbetarförening och dessutom starka arbetarsympatier för ledningen på ortens största fabrik, Nydqvist & Holm.

Men utvecklingen var ändå på socialisternas sida. Idéerna om rösträtt och åttatimmars arbetsdag vann många anhängare, och arbetarna blev med industriernas snabba tillväxt också fler för varje år som gick. Första majtåget i Trollhättan 1907 samlade hela 2 000 deltagare. På 1910-talet hade socialdemokrater och liberaler etablerat sig på allvar. Under 1920-talet utmanövrerade de kommunisterna och besegrade partierna till höger. Kraven på allmän och lika rösträtt fick äntligen genomslag, och bara några år efter att Signe Fogel och Hulda Weinert som första kvinnor hade tagit plats i fullmäktige 1919, vann socialdemokraterna makten i staden. Med hjälp av de goda konjunkturen formades samhället efter socialdemokratens riktlinjer – i intimt samarbete med fack och industri.

## UPP- OCH NEDGÅNGAR MELLAN TVÅ KRIG

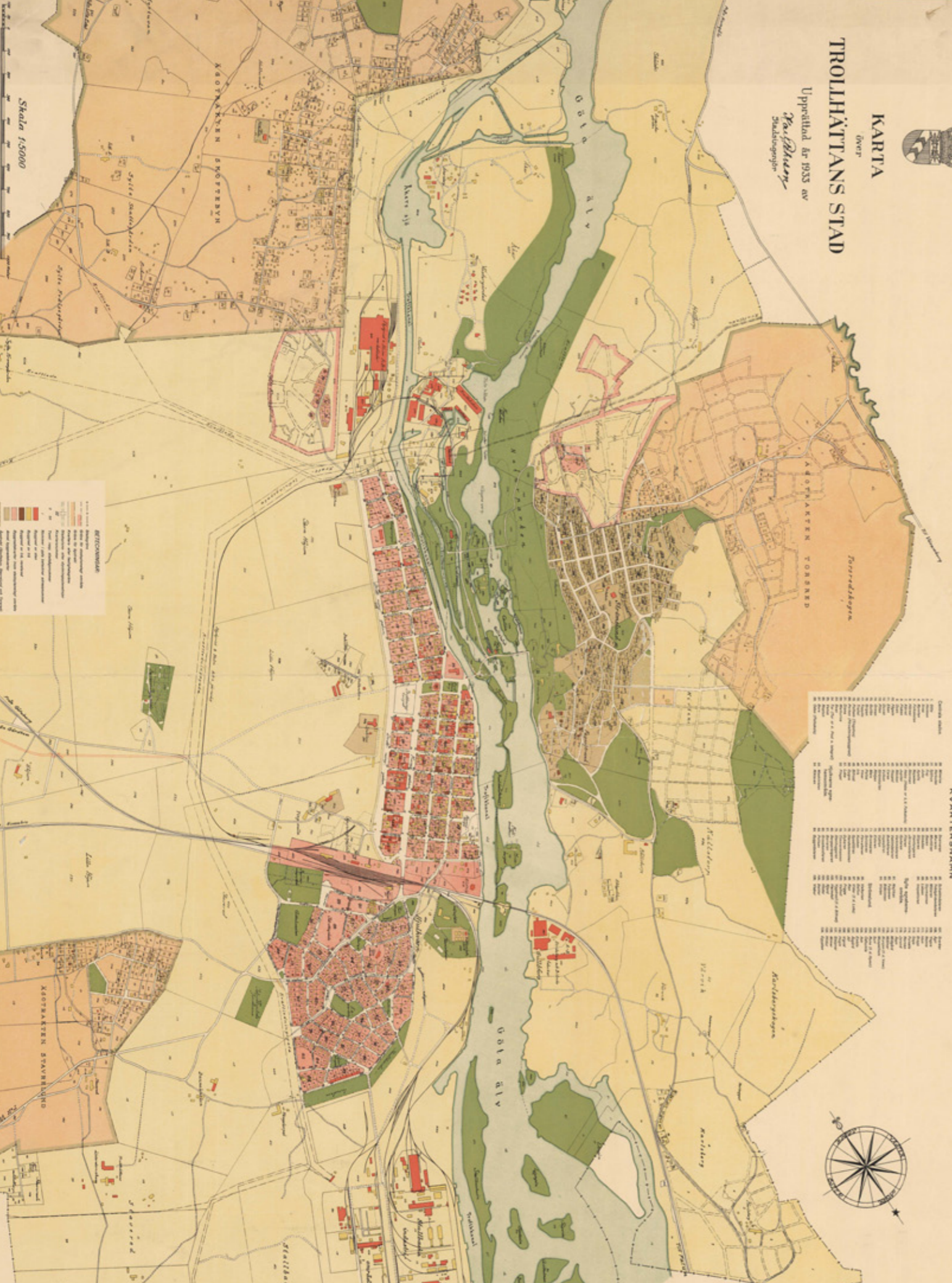
det som bara ett sekel tidigare hade varit en större by bodde 14 000 personer under krigshösten 1916. Här fanns några av landets snabbast växande industrier och el från kraftstationen strömmade ut över västra Sverige. På Nohab hade just det 1100:e locket tillverkats och under hösten färdigställdes den nya kanalleden, '1916 års led". I maj invigdes det nya stadshuset då stadsrättigheterna äntligen hade vunnits. Gator, trottoarer och avloppsrör rutade in det mesta av tätorten och från vattentornet flödade friskt vatten ut i nylagda ledningar.

Trollhättans starka industriella position var ett resultat av statliga ambitioner och den kompetens och de resurser som hade utvecklats i Trollhättan. Med Olidans (1910) och Håjums kraftstation (1942) stärktes banden till staten, och i skenet av det andra världskrigets bränder blev Trollhättan och Nohab något av en plattform för statsstyrd produktion: Nohab Flygmotor startade 1930 och Saab 1937. Båda hade sin bas helt i militär produktion, och när Bofors köpte Nohab 1936 införlivades Trollhättan på allvar i den svenska krigsmaterielindustrin. Under det kalla kriget gick stora militära beställningar till Trollhättan. Frågan är hur det hela hade gestaltats om det gamla Nohab inte hade funnits där från början.

Volvo köpte Nohab Flygmotor 1941 och tog framgångsrikt hand om beställningarna från det växande svenska flygvapnet. Saab var visserligen på vippen att falla när krigsmakten avslutade sina beställningar efter kriget. Men med god planering och skickliga ingenjörer kunde företaget lyckosamt växla sin produktion till personbilar. När det andra världskriget slutade 1945 var Trollhättan en industristad mer än någonsin.

### STORA INDUSTRIER OCH STORA PROJEKT

Det är framför allt stora industrier och stora projekt som har präglat Trollhättan. Det första försöket att bygga slussar i mitten av 1700-talet



och kanalerna på 1790- och 1840-talet är ett par exempel, Olidanbygget åren kring 1910 och arbetet med 1916-års slussar är andra. Och det har varit en gungig resa med en ekonomi som ibland burit iväg tvärs mot utvecklingen i landet. Den kris som följde det första världskriget blev i Trollhättan istället en högkonjunktur då Sovjet beställde 1000 lok av Nohab. Så när Europa drogs med inflationskris hamnade Sveriges dittills största industriella beställning i Trollhättan, och industrin blev nästan överhettad. År 1920 arbetade 780 personer vid Nohab, men 1922, när man var som flest, var 2900 arbetare och tjänstemän sysselsatta där. När ekonomin sedan blev bättre i Europa i mitten av 20-talet, ja då rasade arbetsmarknaden samman eftersom Sovjet skar ner sin order till hälften, det blev bara 500 lok som producerades. Den djupa depression som drabbade världen hösten 1929 orsakade än en gång hög arbetslöshet. Dessa rörliga förhållanden avspeglas i folkmängdsutvecklingen: de tjugo åren mellan 1886 och 1906 ökade antalet invånare med 34 %, de tjugo åren efter 1916 bara med 4 %.

Men 20- och 30-talens svåra tider övervanns till slut. De hade gett en generation socialdemokratiska politiker erfarenheter som senare fick stor betydelse när välfärdsverige skulle byggas. Efter kriget blev utvecklingen i Trollhättan stabil. Kriserna var över och de värsta politiska striderna kunde läggas till handlingarna.

### ÅTER FULL FART

I slutet av 40-talet blev det åter full fart. Invånarna blev fler, industriernas orderingångar ökade, arbetstillfällena ökade, skatteunderlaget växte och reallöneutvecklingen var stark. Saabs övergång till bilproduktion var ett snilledrag som lade sig väl tillrätta i 50- och 60-talets samhälle. Nohab fortsatte framgångsrikt att sälja sina produkter över världen och med Volvos köp av Nohab Flygmotor inleddes en högteknologisk produktion som gav tusentals arbeten. Det var i den här ekonomiska stämningen de välfärdsreformer som socialdemokraterna hade talat om sedan 20-talet genomfördes.

Karta från 1920.

## VÄLFÄRD OCH BOSTADSKÖER: TROLLHÄTTANS REKORDÅR

**T**rollhättans väg in i den förbluffande välfärdstid som följde på det andra världskriget bjuder inte på några överraskningar – mer än att maskineriet här möjligen var ännu mera väloljat än vanligt i det socialdemokratiska rekordårsverige. I fullmäktige fick socialdemokraterna egen majoritet vid alla val på 40-, 50- och 60-talen, flera gånger med ett väljarstöd på 65–70 %. Jämfört med de omtumlande årtiondena kring sekelskiftet 1900, då de politiska bataljerna på gator, torg och i Trollhättans Tidning var legio, var den politiska debatten ganska stillsam.

Det gamla samhället var inte långt borta och minnena från hungern och arbetslösheten på 20- och 30-talen var färska. De förvärvsarbetande var dessutom nöjda eftersom stat och kommun gav valuta för skattekonorna. I rent häpnadsväckande omfattning satsades på skolor, bidragssystem och bostäder. Just under 50- och 60-talen lämnade trollhättebon behovsprövade bidrag, torrdass och vedeldade kåkar och kom till barnbidrag, WC, lägenhet och bil. Stora hälsomässiga vinster gjordes. Fattigvården, som förr hade samlat all social verksamhet, blev till barnavårdsnämnd, socialnämnd, hemhjälpnämnd, färdtjänst och ålderdomshem.

Med sina industrier, socialistiska dominans och expansiva utveckling var Trollhättan på 60-talet en socialdemokratisk mönsterstad. Det staten ville genomföra slog, som den mångåriga trollhättepolicern Hilding Johansson senare milt uttryckte det, ”vanligen snabbt igenom i Trollhättan”.

### BOSTADSBRIST FÖR ARBETARNA

Den starka ekonomiska utvecklingen födde ändå en del problem. Ett av de största var bostadsbristen. Trångbott hade det förvisso varit länge men nu, under rekordåren, hade problemet blivit värre än någonsin. De första moderna hyreshusen byggdes kring 1950 i kvarteret Flottberget strax öster om dagens stadshus, och kvarteret Beckasinen ute i stadsdelen Stavre. De skulle råda bot på den svåra bostadsbristen.

Alla hade dock underskattat vidden av den fortsatta expansionen; på 50-talet ökade folkmängden i Trollhättan med 32 % och i slutet av årtiondet var bostadsbristen lika skriande som förut. Och inte såg det bättre ut framöver. Bara 1964–1965 beräknade Saab nyanställa 510 personer, Flygmotor 150, skolorna 40 och övriga industrier och handel 400 personer och det är här någonstans, under dessa hektiska år på 60-talet, som själva kulmen på rekordåren ägde rum. I en era som tycks alltmer speciell ju längre bort i historiens dunkel den försvinner fortsatte Saab, Flygmotor, Stridsbergs, Vattenfall, Nohab och de elektrokemiska industrierna på Stallbacka att växa. Nästan 70 % av de yrkesverksamma i Trollhättan, 9 200 personer, jobbade inom industri och hantverk 1960. Motsvarande siffra för landet som helhet var bara 40 %. Den offentliga sektorn byggdes ut med äldreboenden, skolor och daghem och här, i vårdsektorn, fann kvinnorna en väg in i den lokala arbetsmarknaden.

I mitten av 60-talet var situationen närmast akut; skulle industrin fungera måste arbetarna ha någonstans att bo. Lösningen blev det statligt initierade, jättelika ’miljonprogrammet’. Bostadsbristen var akut i de flesta svenska industriorter och med en miljon nya bostäder på tio år skulle problemet bort. Trollhättan svarade genast. Byggandet baserades på demografiska prognoser formade efter signaler från industrin.

Saabs personalchef, Torsten Lindefelt, uppskattade i Tidningen Trollhättan i januari 1969 t.ex. att Saab skulle anställa ”750 man de närmaste två åren”. Ett par år tidigare hade storsäljaren Saab 99 lanserats, och verkstäderna gick för fullt. 1971 hade Saab 4 800 anställda – och staden började bygga bostäder med en fart som inte tidigare hade skådats:



Bostadsbyggande i Kv.Ymer i maj 1986. Fotograf Kurt Grundberg.

INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TB-125-031.

Kronogården stod klart redan i mitten av 60-talet och Sylte i början av 70-talet. 1972–1975 byggdes Lextorp och Granngården. Det var moderna lägenheter som gav rum åt alla arbetare, och bostadsbristen hade äntligen utrotats. Bostäderna led egentligen bara av att vara snabbt och mycket hopträngt byggda. Men det var hit 60- och det tidiga 70-talets arbetare flyttade.

#### **AVFOLKNING AV LANDSBYGDEN**

Ett annat problem under rekordåren var avfolkningen av landsbygden, en av tidens verkligt infekterade politiska frågor. Ofta stod Norrland i fokus för debatten, men problemet fanns på många platser i landet, även i vår trakt.

De som flyttade till Trollhättan kom visserligen från stora delar av Europa. 1973 fanns 3 800 utländska medborgare i kommunen, och störst var den finländska invandringen. Men de flesta inflyttare kom ändå från landsbygden runt Trollhättan, precis som hundra år tidigare. Med något undantag ledde det till stora förändringar: Trollhättan gick 1860–1960 från 2 000 till 32 000 invånare, samtidigt som Väne Åsakas, Norra Björkes, Rommeles och Gärdhems invånarantal halverades.

Lösningen för den vacklande svenska landsbygden, så som man såg det i regeringen, blev storkommunreformen, en sammanslagning av småorterna till större kommuner. Genomförandet visade sig dock vara allt annat än enkelt, i alla fall när det mötte den lokala verkligheten. Garvade sockenpolitiker i Väne Åsaka, Björke och Västra Tunhem hänvisade till gamla hävder i strider om vad de nya storkommunerna skulle heta och deras kommunalhus ligga. Men trots bråken genomfördes reformen. Av de sju kommuner som på 40-talet fanns inom dagens kommungräns för Trollhättan blev det 1952 tre storkommuner: Södra Väne, Flundre och Bjärke.

Efter bara några år stod det klart att storkommunreformen inte räckte till. Många kommuner låg likväl under de gränser om folkmängd och ekonomi som hade satts upp, och avfolkningen fortsatte på många håll. I det rationaliseringslystna 60-talet snickrades det snart därför på en ny reform där kommunblock om minst 8 000 invånare skulle utgöra kärnan. Den nya reformen genomfördes och i början av 70-talet hade Södra Väne, Flundre och Bjärke kommuner upphört att existera – men Trollhättans kommun, som den ser ut idag, hade bildats.

#### **VANA VID TILLVÄXT**

Efter nästan tre decennier av oavbruten högkonjunktur hade Sverige och svenskarna vant sig vid tillväxt. Den expanderande ekonomin blev till ett normaltillstånd och prognoserna för bilismen, byggandet och industrin pekade spikrakt uppåt. Men trots att blicken var fäst vid himlen såg man inte de mörka moln som tornade upp sig. Saker och ting var på väg att förändras – och det lika förbluffande snabbt som förr.

## EFTER REKORDÅREN

**7**0-talet kom med kris och optimismen var plötsligt som bortblåst. Miljöproblemen debatterades allt häftigare, ”tillväxtsamhället” kritiserades och det började storma kring saneringen i centrum. Sedan årtionden hade man rivit gamla träkåkar för att ge plats åt rymliga och moderna bostäder utan vidare knot från vare sig allmänhet eller politisk opposition. Men plötsligt var stämningen en annan.

I Trollhättan kom de första tecknen på den här vindkantringen i slutet av 60-talet. Eftertänksamma funderingar dök upp i lokalpressen inför rivningen av de gamla arbetarkåkarna på Stavremosse, som skulle ge plats åt badanläggningen Älvhögsborg. Nya rivningar följde emellertid och kritiken mot socialdemokratin blev allt intensivare. De beskylldes för maktfullkomlighet, och från en ilsken vänster kom anklagelser om att socialdemokraterna var lierade med de stora varuhusen. Men här gick de ledande politikerna på tvärs. Trots en ilsken och politiskt blandad opinion fortsattes rivningar i centrum under 70-talet.

### ILLA PÅ INDUSTRISIDAN

Rivningsdebatten var som ett symptom på fler, djupare problem. För i 70-talets ekonomiska snålblåst tornade svårigheter av allehanda slag upp. Särskilt illa var det på industrisidan. I virvlarna efter den globala nedgången, ökad utländsk konkurrens och oljekrisens smärtsamma örfil gick en rad gamla Trollhätteföretag i graven. När den värsta stormen hade lagt sig ett stycke in på 80-talet fanns bara Flygmotor, Vattenfall och Saab kvar av de stora företagen. Borta var de energikrävande elektrokemiska

industrierna på Stallbacka, borta var Trollhätteglass och borta var Nohab och Stridsbergs. Kommunens planerare fick sig en rejäl tankeställare. 60-talets mödosamma men ivriga bostadsplanering hade landat i något folk glömt bort: en djup ekonomisk nedgång. För när industrin inte längre behövde folk, vände de stora inflyttningsöverskotten raskt till sin motsats. Åren 1961–1970 uppgick nettoinflyttningen i Trollhättan till drygt 4 700 personer. Och 1971–1980, just som miljonprogrammet stod färdigt, skedde istället en nettoutflyttning om 1 700 personer. Efter en bostadsbrist som varat i hundra år gapade lägenheter plötsligt tomma. Stadens stora bostadsbolag, Eidar, stod med miljonskulder.

### FÖRÄNDRAD INVANDRING

Med 70-talet förändrades även invandringen. Förut hade människor kommit för jobben, nu kom de i flykt. Men de ekonomiska problemen gjorde det svårt att få arbete och de nya invandrarna mötte en bistrare verklighet än de som kom på 50- och 60-talen, och riskerade nu att hamna i envis arbetslöshet. Många kom från diktaturernas Chile eller Uganda, på 80-talet från Mellanöstern och på 90-talet från det krigshärjade Jugoslavien.

Trots de ekonomiska problemen behöll kommunen sin vid det här laget gamla liberala hållning ifråga om inflyttning och invandring. De som sökte sig till Trollhättan togs emot. 2010-talet var 15–16% av trollhätteborna födda i ett annat land. Trots återkommande industrikriser och en arbetslöshet som i ena stunden utplånats och i den andra skjutit i höjden har kommunen fortsatt att ta emot människor på flykt.



Bostadsbyggande i Kvarteret Ymer i maj 1986. Fotograf Kurt Grundberg.  
INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TB-125-031.



## 1990-TALSKRISEN, SAAB OCH EN STAD SOM LETAR NYA VÄGAR

**P**å 80-talet hämtade sig ekonomin. Industrin i Trollhättan hade visserligen tappat i mångfald, men däremot inte sin dominans på arbetsmarknaden. I slutet av decenniet stod Trollhättan på bara två ben, ”Flygmotor” och Saab, men de var å andra sidan mycket framgångsrika i den rådande konjunkturuppgången. Genom ökad civil tillverkning hade Flygmotor gjort sig mindre beroende av det krympande Flygvapnets beställningar. De stora framgångarna kom emellertid med satsningarna på rymdteknik och beställningar av JAS-systemet sommaren 1982. År 1990 hade Volvo Flygmotor över 3 000 anställda. För Saabs del handlade vändningen ännu en gång om en lyckad bilmodell. 1980 kom storsäljaren Saab 900 och 1984 Saab 9000, en bil som sålde bra på den viktiga USA-marknaden. Med modellens cabrioletversion något år senare ökade försäljningssiffrorna ytterligare. I slutet av 80-talet närmade man sig 9 000 anställda, och arbetslösheten i Trollhättan var nere kring förbluffande en procent – och ännu en gång stod människor i bostadskö.

Den ekonomiska återhämtningen fångade upp många av de som blev arbetslösa när Stallbackaindustrierna, Nohab och Stridsbergs gick under när det var som mörkast. ”70-talets kris” skapade därför aldrig någon större arbetslöshet i Trollhättan, särskilt inte med dagens ögon betraktat. Som högst var den 1983 då 3,9 % var utan sysselsättning

### SVÅR KRIS

Att så många industriarbeten har skapats i Trollhättan har varit positivt. Problemet har varit känsligheten för branschkriser, något som blev tydligt i början av 90-talet, då 80-talets spekulationsbetonade högkonjunktur imploderade. För Trollhättans del var den krisen troligen

svårare än den som slet sönder ekonomin på 70-talet. I Fyrstadsområdet minskade sysselsättningen inom industrin 1989–1993 med 30 %, och särskilt svåra blev konsekvenserna på Saab där tusentals blev arbetslösa. Flygmotor överlevde krisen och har ökat sin högteknologiska kompetens. Saab förde emellertid en svår tillvaro med ständiga förlustsiffror. År 2000 blev General Motors helägare till företaget, men de lyckades inte vända den illavarslande trenden. 2010–2011 ägdes bolaget av en liten nederländsk sportbilsfirma, Spyker Cars, men i december 2011 försattes Saab i konkurs efter stora likviditetsproblem. Tusentals personer blev arbetslösa och de många turerna kring bolaget 2011–2012 fick stor medial uppmärksamhet.

### NÅGOT ANNAT ÄN INDUSTRI

Den industriella omvälvning som startade på 70-talet, spädades på i början av 90-talet och kan lite tillspetsat sägas ha blivit fullbordad ett decennium in på 2000-talet. Statistiken ger oss en tydlig bild av förloppet: 1960 var 67 % sysselsatta inom tillverkningsindustrin i Trollhättan, 1980 var andelen 49 %, och 2011, före Saabs konkurs, bara 23 %. Trollhättan har gått från att vara en tung, viktig industriort till någonting annat. Man kan fundera över vad. Resan har i vilket fall varit smärtsam. Klassiska och en gång så självklara Trollhätteföretag som Nohab och Stridsbergs är obönhörligen borta.

Det övriga samhället har emellertid inte stått stilla. Under denna långa omgestaltning har nya sidor utvecklats, annorlunda och dessutom skynda av de stora industriernas väl och ve, men med viktiga komponenter inför den framtid som brukar kallas för postindustriell – samhället efter industriernas storhetstid.

### UTVECKLA EN NY STAD

Redan på 70-talet hände saker som lät ana en ny tids intåg, frön till näringar som skulle ta vid där industrierna slutade. Ett sådant exempel är högskolan, som har blivit ett viktigt regionalt inslag. Rötterna hittar



*Trollhättans arkipelag: Stallbackaön, Slottsön, Grötholmen, Bockön, Lövön och Kolön. Göta älv med Ladugårdslandet och Överby på västra sidan och Stallbacka industriområde på östra sidan. Trafikanalen till vänster om Stallbackaön och hamnkanalen till höger om densamma. I bakgrunden Stallbackabron som invigdes 1981.*

INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR TB-013-043.

vi på Nils Ericsonsgymnasiet och behovet av tekniker till industrierna. Dåvarande rektorn på skolan, Henning Carlsson, blev central i det här arbetet. Högskolekurser hölls fristående under Göteborgs universitet och antalet studenter – ofta rutinerade tekniker från industrin – ökade stadigt. I slutet av 70-talet lockade kurserna normalt bara ett 30-tal studenter. I slutet av 80-talet var de tre gånger så många, men 2010 hade Högskolan i Väst 11 000 studenter, 500 anställda och utbildningar för en lång rad samhällssektorer.

Ett annat exempel på stadens nya karaktär är bostadsbyggandet, som jämfört med 60- och 70-talens Kronogården och Lextorp förändrades fullständigt. 80-talets planerare kunde väga in mer hänsyn ifråga om kontinuitet och trevnad i närmiljön i sin planering. Villabebyggelsen växte, men några hyreskolosser av betonggrå 60- och 70-talstyp var det inte längre tal om att bygga. Däremot satsades det rejält på andra byggen, och här finner vi en annan, ny näring i staden, köpcentret Överby. Det invigdes 1987, växte snabbt och 2009 jobbade där över 800 personer.

I skuggan av 90- och det tidiga 00-talets industribekymmer föddes också andra verksamheter. Här kan nämnas Film i Väst och det livaktiga, växande företagandet nere på Nydqvist & Holms gamla industriområde, där det idag inom ramen för Innovatum arbetar omkring 800 personer. I början av 2000-talet fanns också drygt 3 700 småföretag i Trollhättans kommun, något som ofta glöms bort och som ställer bilden av det storindustriella Trollhättan lite på kant.

Vad de här förändringarna innebär för framtiden vet vi inte. Men klart är att staden med Högskolan, Flygmotor och Innovatum både försöker ta tillvara på den kompetens som utvecklades under rekordåren och är i färd att utveckla och förändra den. Inte minst är det företag som tog över Saabs konkursbo 2013, National Electric Vehicle Sweden, NEVS, med satsningar på elbilar, ett exempel på detta. Arvet efter Nohab och en stark industriell tradition är fortfarande tydligt närvarande i dagens Trollhättan.

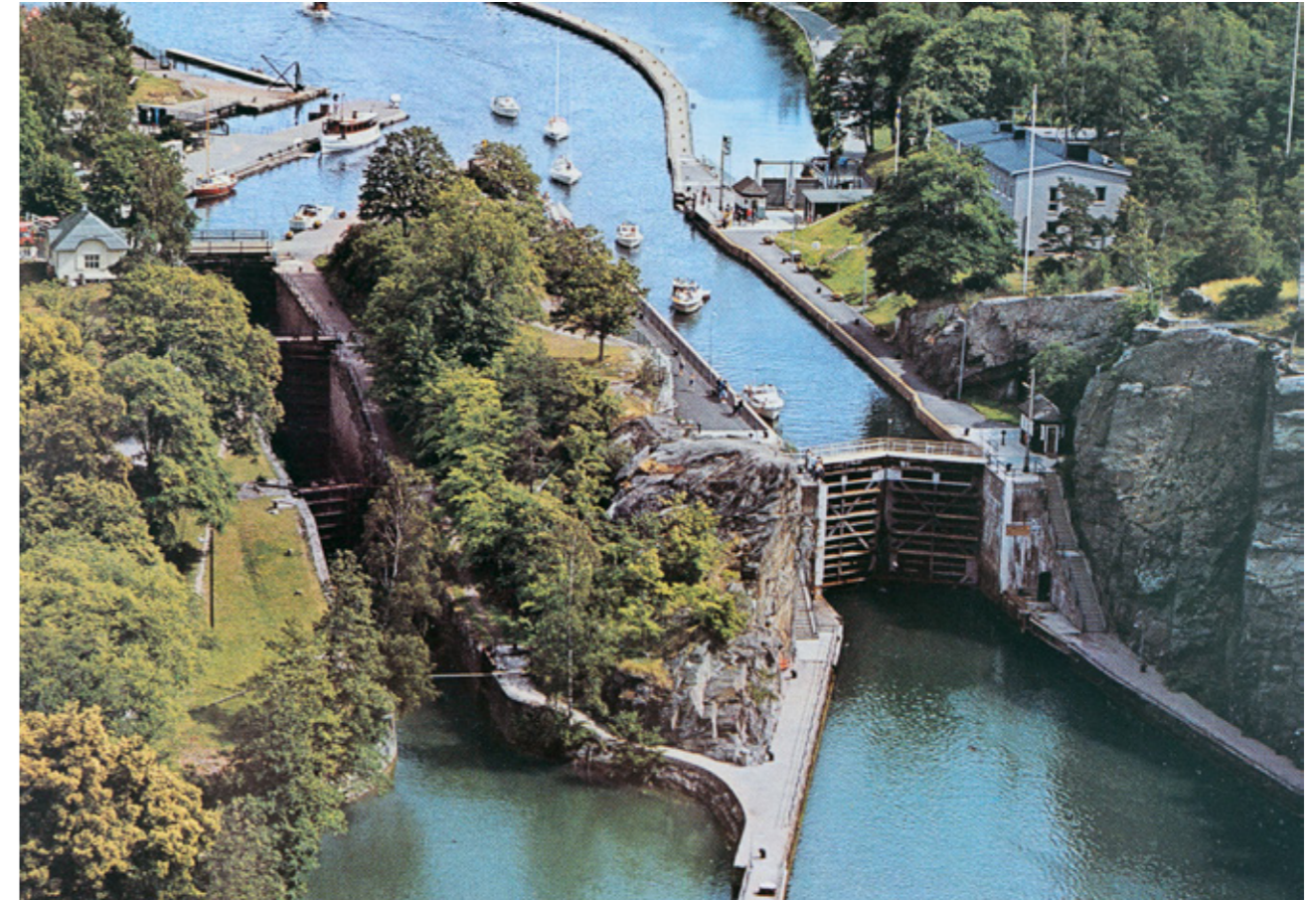
## UTSIKTER

**E**tt ögonkast från ovan avslöjar mycket om Trollhättans historia. Vi ser det vackra slussområdet utmed älven i söder, kyrkan och den tidstypiskt pampiga Olidestationen som vilande, nästan gömda i älvterrängen. Vi ser villabebyggelsen från egnahemstiden norr om centrum, nya flerfamiljshus vid älven i nordväst och det pittoreskt framtonande Strömslund på höjden i väster. I söder ligger Skoftebyn mjukt i den lite kulliga terrängen och i sydöst ligger de stora hyreshusområdena. Österut, bort mot Sandhem, sträcker sig ett stort villaområde.

Flyttar vi blicken till centrum ser vi de förändringar som har skett genom åren. Kvarteren domineras av storskaliga hus från olika utvecklingskeenden. Skillnaderna är stora. I kvarteren söder om Torggatan är få äldre fastigheter bevarade och flera kvarter ger ett rätt trist intryck. I norr, särskilt längs Storgatan, Magasinsgatan och Föreningsgatan, finns däremot fina exempel på 1800- och 1900-talets olika byggnadsstilar.

Många har en pittoresk bild av staden före saneringen och sörjer de byggnader som en gång fanns. Men det gamla bostadsbeståndet med sina vedbodnar och vinglande utbyggnader var också slitet i en omfattning svår att föreställa sig idag. Trollhättans centrum domineras mer än andra städer av just bostäder, vilket vittnar om det befolkningstryck som gång efter annan påfrestat staden. På 60-talet var det av nöden att bygga nytt, att bygga mer och att bygga större. Industriernas behov av arbetare var den viktigaste drivkraften, men saneringarna och miljonprogramshusen kringgärdades också, sett i efterhand, av idéer om social ingenjörskonst och modernitet.

På 2000-talet blev byggandet mer stillsamt. Mjuka villaområden och litet större nyfunktionalistiska hyresfastigheter växte fram ett stycke



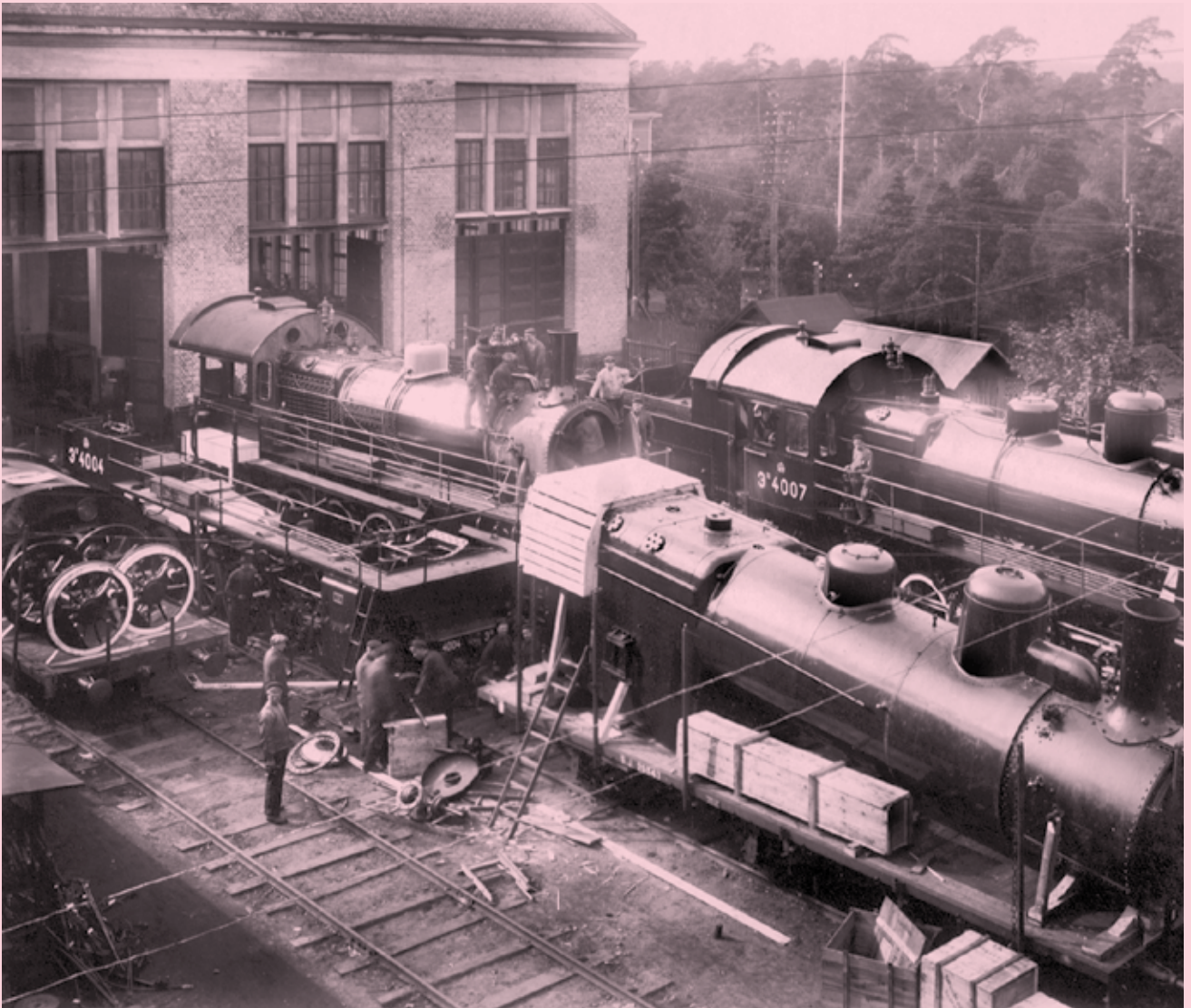
*Flygfoto över 1844 och 1916 års övre slussleder. Fotograf Kurt Andersson.  
INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR ISC-00034*

norrut, i det vackra området på västra sidan av älven. Det gamla vattendraget blev på nytt en tillgång, men nu som naturskön omgivning. De nya husen har inte byggts så tätt som på 60-talet. Bitvis påminner det om 50-talet då hyreshusen byggdes glesare och var litet mindre, inte sällan med plats för grönområden, eller ”ljus och luft” som arkitekterna på 50-talet hade uttryckt det.

### **DEN POSTINDUSTRIELLA STADEN**

Trollhättan före det andra världskriget och rekordåren var de små stugornas, patronernas, arbetarfamiljernas, sågarnas och kvarnarnas samhälle. Ett fattigt och orättvist men rätt strävsamt Trollhättan. Det sena 1800-talets häpnadsväckande industriutveckling fick byn att växa och till slut bli stad. Älven och industrierna gav den sedan dess karaktär. Bortsett från den ekonomiskt gyllene eran mellan 40- och tidiga 70-talet har utvecklingen präglats av rejäla upp- och nedgångar. Historien ger flera exempel på att ingen nog väl förmår att väga in det som väntar. Det spelar ingen roll om vi ser till Nohabs ekonomiska utsikter våren 1921, till bostadsplanerare 1950, tron på fortsatt tillväxt 1971 eller en framgångsrik bilfabrik med 9 000 anställda 1989. Trollhättan har präglats av tvära kast ända sedan det första försöket att bygga slussar på 1750-talet försvann med de drunknande arbetarna i vattenvirvlarna.

De ekonomiska och sociala utmaningarna har de senaste årtiondena varit stora, och Saabs konkurs trasade nog helt sönder bilden av den framgångsrika industristaden Trollhättan. Men om det är slutgiltigt vet vi inte. Den postindustriella utvecklingen här i staden manar till tankar om möjligheter. De stora industriernas nedgång dolde framväxten av mindre men mer mångfacetterade verksamheter. För med högskolan, Innovatum, Överby, Film i Väst, turism, breda satsningar på kultur och ungdomar, spetsteknologin på ”Flygmotor”, nyföretagandet och inte minst förbättrade kommunikationer med Göteborg, har Trollhättan stegat in i flera nya roller. Att karaktärisera denna envisa ort med en etikett låter sig helt enkelt inte längre göras, något som vittnar om de rika möjligheter som staden har inför framtiden.



*Produktion av rysslök till Sovjet på Nohab 1923*

INNOVATUMS BILDARKIV, BILD NR NB-H-094

**INNOVATUM**



EUROPEISKA  
UNIONEN  
Europeiska  
regionala  
utvecklingsfonden



**Interreg IVA**  
ÖRESUND – KATTEGAT – SKAGERRAK