



KORT HISTORIK ÖVER NOHAB

Verkstadsföretaget Nydqvist och Holm (Nohab) grundades 1847 och kom att bli Trollhättans ledande företag i över hundra år. Efter 1970 minskade dock lönsamheten, företaget styckades, såldes och lades slutligen ned i början av 1990-talet. Arvet från Nohab lever dock kvar, bland annat genom Saab och Volvo Aero, vilka båda är avknoppningar från Nohab. Dessa båda företag är idag två av de största tillverkningsindustrierna i Västsverige, med sammanlagt uppemot 8 000 anställda.

Trollhätte Mekaniska verkstad

Hösten 1847 grundades Trollhättans Mekaniska Verkstad i Trollhättans av Antenor Nydqvist, Johan Magnus Lidström och Carl Olof Holm. Namnet ändrades senare till Nydqvist & Holm efter att Lidström avlidit 1850. Företagets specialitet var inledningsvis vattenturbiner som nyligen introducerats i landet. Ett år efter starten av företaget erhöles första ordern på en vattenturbin.

Under 1850-talet började Nydqvist & Holm bygga ångmaskiner, bl.a. i form av lokomobiler, samt järnvägsvagnar. 1867 blev Antenor Nydqvist ensam ägare till företaget då han köpte Carl Olof Holms resterande andel. Holm kom istället att bli en ledande person inom Trollhättans kommun.

Kraftig expansion

Företaget hade vid slutet av 1850-talet 57 anställda men under 1860-talet inleds en kraftig expansion, inte minst på grund av att Nydqvist & Holm börjar bygga lok. 1865 bygger Nydqvist & Holm sitt första ånglok. Det fick namnet Trollhättan och var beställt till den nybyggda Uddevalla-Vänerborg-Herrljunga järnväg. På Parisutställningen 1878 fick ett av Nydqvist & Holms lok silvermedalj och samma år byggde Nydqvist & Holm sitt hundrade lok. 1877 kom järnvägen till Trollhättan genom byggandet av Bergslagens Järnväg. På detta sätt underlättades transporter till och från Trollhättan.

Ökad produktion

Under 1880-talet ökade tillverkningen vid Nydqvist & Holm i rask takt, från 1884 till 1894 tillverkades 200 lok, det totala tillverkningsvärdet fördubblades och antalet anställda uppgick 1885 till 402.

På 1890-talet var området på västra sidan om Trollhätte kanal fullbebyggt och man började expandera på östra sidan. Huvuddelen av tillverkningen skedde dock fortfarande på västra sidan. Loktillverkningen svarade vid denna tid för närmare 90 % av företagets produktion. 1893-94 byggdes Nydqvist & Holms egen järnväg, med en svängbar järnvägsbro över kanalen.

Järnvägen gick från verkstaden till Trollhättans station. 1897 hade Nydqvist & Holm gjort 500 lok och hade över 600 anställda.

Första fackföreningen bildas

1902 bildades den första fackföreningen i Trollhättan, en avdelning av Svenska Järn- och metallarbetarförbundet, bl.a. med arbetare från Nydqvist & Holm. Vid storstrejken 1909 låg större delen av produktionen på Nydqvist & Holm nere i två månader. Trollhättan var i vissa avseenden en bruksort där Nydqvist & Holm hade en mycket dominerande ställning. De patriarkala dragen var starka och företaget krävde lojalitet av sina anställda. Det finns flera exempel från tidigt 1900-tal där arbetare blivit svartlistade på Nydqvist & Holm på grund av sitt engagemang i arbetarrörelsen.

Nydqvist & Holm gjorde sig under denna tid ett allt större namn på den internationella marknaden, exempelvis tillverkade företaget 236 skruvar till Panamakanalens slussar. Kanalen färdigställdes 1914 och skruvarna var 8 meter långa, 1,5 dm i diameter vägde 910 kg styck.

1905 hade antalet anställda på Nydqvist & Holm ökat till över tusen.

1914 dog Antenor Nydqvist vid 97 års ålder, han hade då lett och ägt företaget i över mer än 60 år. Hans son Herman Nydqvist hade då officiellt tagit över ledarskapet för företaget som vid denna tid ombildats till ett aktiebolag, Nydqvist & Holm AB (vilket senare kom att förkortas till Nohab)



Nydqvist & Holms äldre lokaler väster om bergkanalen, med företagets järnvägsbro till höger. Bildkälla: Innovatum bildarkiv.

Order från Sovjetunionen

1920 fick Nohab en order på 1000 lok till Ryssland, vilken dock på grund av politiska faktorer kom att reduceras till 500 redan två år senare. Ordern var då den största hittills i Sverige och hade ett värde av 230 milj. kr, betalningen skedde i 56 ton rent guld. Den stora

ordern ledde till en intensiv expansionsfas för Nohab. Nya byggnader och maskiner tillkom samt omfattande nyanställningar. För att klara produktionstakten och råvaruförsörjningen köptes också Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna, Lidköpings mekaniska Verkstad och Forsbacka Järnverk. Dessa företag såldes sedan när ordern var färdig. Produktionskraven var hårda, Nohab producerade 500 lok från september 1921 till dec 1924. 1922 var det som flest anställda; 2.641 personer.

Kris

Efter högkonjunkturen med ryssloken blev det kris på Nohab, 1927 var det endast 395 anställda kvar på Nydqvist & Holm. Nohab började då se sig omkring efter andra produkter vilket bl.a. ledde till att företaget 1926 började tillverka dieselmotorer. Beställningen till Sovjet ledde också till andra, men inte lika omfattande internationella lokbeställningar. 1927 fick Nohab en beställning på 100 lok och 1500 vagnar till Turkiet. Företaget levererade i takt med att Turkiet kunde betala och 1935 var man klar med den orden. 1933 skrev Nohab tillsammans med en dansk firma kontrakt med den persiska staten. Danskarna skulle leverera själva järnvägen och Nohab det rullande materialet. Shahen skulle ha en egen vagn som Nohab tillverkade och som Nordiska Kompaniet i Stockholm inredde.

Samarbete med Bofors

Under den långa krisen efter ryssorden inledde Nohab ett samarbete med Bofors, vilket ledde till att Bofors 1936 köpte hela Nohab. 1930 tecknade Nohab ett avtal med staten där man förband sig att bilda ett dotterbolag, Nohab Flygmotorfabrik AB för att bygga flygplansmotorer. Detta bolag slöt sedan ett avtal med The Bristol Aeroplane Co i England för att licenstillverka bolagets Bristol Jupiter-motorn. Dotterbolaget etablerades inledningsvis i anslutning till Nohab och levererade sin första flygmotor i mars 1933.

Saab bildas

Eftersom staten också ville starta en hel flygplanstillverkning bildades Svenska Aeroplan AB (SAAB), vilket var ett samarbete mellan Nohab och AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping. Denna verksamhet förlades på det nya industriområdet Stallbacka, dit även flygmotortillverkningen flyttade. På 1930-talet testades också tillverkades traktorer och bussar, dock utan större framgång.

Företagets starka ställning i Trollhättan och dess inflytande över sina anställda bestod långt in på 1900-talet. Exempelvis hade Nohab hade en egen semesteranläggning för sina anställda på Ulvön i Bohuslän såväl som en egen verkstadsskola, Nohab s lärlingsskola
I mitten på 1930-talet hade Nohab åter nått upp till närmare 1000 anställda och hade även tillverkat 2000 lok.



En av Nohabs logotyper

Vapenproduktion

Under början på 1940-talet var det vapenproduktion som dominerade på Nohab. 1941 köptes flygmotortillverkningen köptes av Volvo och blev Volvo Flygmotor, nu under namnet Volvo Aero. Vid sidan om krigsmaterielproduktionen under kriget, byggde Nohab också turbiner till kraftverken i Porjus, Sillre och Torpshammar. Hemma i Trollhättan levererade man turbinerna till det nya kraftverket vid Hojum

När kriget var över och behovet av att bygga flygplan kunde täckas i Linköping, började SAAB-fabriken i Trollhättan att bygga bilar, vilket kom att bli den största enskilda industriella verksamheten i staden. Den första prototypen av en SAAB visade 1947. 1945 hade NOHAB kraftigt ökat antal anställda till 1600.

Under 1950- och 1960- talet tillverkades dieselelektriska GM-lok. Nohabs GM-loken exporterades till flera olika länder, exempelvis Danmark, Norge och Ungern. 1953 producerades det sista ångloket på Nohab, då hade företaget sammanlagt byggt 2300 ång- och ellok.

Under senare tid har Nohab tillverkat gränsletruckar, portalkranar, tryckpressar (i dag Man Roland), slingstyrda truckar m.m. I början på 1960-talet levererade också Nohab, i samarbete med ASEA, delar till det svenska kärnkraftsprogrammet.

Nohab tillverkade också militär material för Bofors, ibland annat lavetter till luftvärnspjäser samt delar till Stridsvagn S. Under 1960-talet producerade Nohab stora turbiner till kraftverk USA och Sydamerika.

Problem med lönsamheten

På 1970-talet fick Nohab problem med lönsamheten. Bofors hade inte gjort några större investeringar och anläggning och produktion var i vissa avseenden föråldrade. Även om Nohab höll hög kvalitet på sina produkter blev det allt svårare att stå sig i en hårdnande

konkurrens. I olika omgångar från slutet på 1970-talet styckade, såldes och lades de olika delarna av företaget ned.

Utförsäljning och nedläggning

1979 skiljdes dieselmotortillverkningen från Nohab. Ett nytt bolag bildades, Nohab Diesel AB, som till största delen ägdes av det finska företaget Wärtsilä. 1985 övertog Wärtsilä samtliga aktier. 1999 upphörde Wärtsilä Diesels produktion av nya motorer, verksamheten flyttades till Zwolle i Holland.

1981 avskiljdes tryckpresstillverkningen från Nohab till ett nybildat företag, GMA-Nohab Printing AB. Även turbintillverkningen började vi denna tid skiljas från Nohab. Inledningsvis bildades ett gemensamt företag tillsammans med det finska företaget Tampella AB, under namnet Nohab Tampella AB. Denna lösning blev dock kortvarig och 1981 köpte Kvearner Turbin AB delar av Nohabs turbinverksamhet, konstruktion och försäljning, och 1986 förvärvades de återstående delarna. 1991 flyttade de sista resterna av turbintillverkning ifrån området till Kvaerners anläggning i Kristinehamn.

1981 överförs Nohabs loktillverkning till ett nytt bolag, Kalmar Nohab AB. Efter några år flyttade hela lokverksamheten till Kalmar.

1986 lades resterna av det gamla företaget AB Bofors-Nohab ner. Några olika verksamheter drevs vidare av personalägda företag, såsom gjuteriet, smedjan och en mekanisk verkstad. Av dessa återstår 2005 endast den mekaniska verkstaden, Nohab Industri AB. Idag pågår det nya industriella satsningar kring teknik, design och media på det gamla Nohab-området

Historien om Nohab är ett exempel på industrins framväxt och förändring, alltifrån den tidiga industrialiseringen till det mogna industrisamhällets kris och olika pågående försök till industriell förnyelse. Exemplet kan också vara en utgångspunkt till frågor kring industrins utveckling och dess förutsättningar, såväl historiskt som till de olika samtida strategierna för industriell förnyelse som pågår runt om i världen (teknik- och vetenskapspark, klusterbildningar, utbildningssatsningar och annan stimulans för industriell utveckling, innovationer och nyföretagande).

Erfarenheterna av de senaste 150 åren av industriell historia är en viktig utgångspunkt för att i konkreta lokala miljöer analysera industriutvecklingen, dess drivkrafter och samhälleliga sammanhang. Industriell utveckling sker alltid i ett geografiskt, historiskt och kulturellt sammanhang. Den nya utvecklingen kan inte sopa undan de lokala traditioner som förhindrar eller försvårar en förändring. Lokalsamhällets historia och traditioner, exempelvis genom arv från industrier som Nohab är viktiga utgångspunkter för framtidens industriella och samhälleliga utveckling?



Texten hämtad ur utställningskatalog för **Hållplatser – händelser som formade staden** på Innovatum Science Center.

/Henrik Olsson