

Samtidigt som landsbygdens och jordbrukets avfolkning accelererade lyckades SLKF därmed mobilisera de kvarvarande kvinnorna i allt högre grad. Under denna förbundet så framgångsrika tid leddes organisationsarbetet länge från S:s hem i Långås, där förbundsexpeditionen låg fram till 1950. Arbetet bedrevs med små ekonomiska medel – trots tillväxten i medlemstal rådde en strikt sparsamhetsprincip. S har själv berättat om att hon på eget initiativ inköpte en skrivmaskin till förbundsexpeditionen, vilket i flera år framkallade kritiska kommentarer från revisorer och flera distrikt. Inriktningen på SLKF:s verksamhet var från början social och kretsade kring det ”som låg landsbygdskvinnans hjärta nära”. Förbundet och S visade närmast total lojalitet mot Bondeförbundet och lyckades samtidigt bredda dess socialpolitik till krav på bl a införande av barnbidrag, bättre bostadsförhållanden på landsbygden och husmorsemester.

Från 30-talets mitt och trettio år framåt hade S flera kommunala och regionala uppdrag i Halland. På riksnivå innehade hon en rad uppdrag samtidigt som hon var ledamot av riksdagen. Huvudinriktningen för uppdragen var socialpolitik, särskilt med anknytning till situationen för kvinnor på landsbygden och inom jordbruket. Hon var bl a ledamot av styrelsen för Hemmens forskningsinstitut och av Husmödrarnas samarbetskommitté samt av styrelsen för Rädda barnen. Inom sitt parti hade S förtroendeuppdrag på alla nivåer, bl a som ordförande i SLKF:s Hallandsdistrikt och som ledamot av Bondeförbundets/Centerpartiets partistyrese.

S blev som första kvinna i Bondeförbundet 1945 invald i riksdagen där hon tog plats i FK. Denna plats behöll hon, mestadels som enda kvinna för sitt parti, till och med 1963. Endast under 1954–58 hade hon sällskap av Margret Nilsson. Som riksdagsledamot lade S fram 122 motioner. Ett flertal av dem koncentrerades till samma områden som hennes uppdrag kretsade kring, dvs socialpolitik, kvinnofrågor, särskilt med anknytning till landsbygden och jordbruket. S interPELLerade också tämligen flitigt, inte minst i barn- och ungdomsfrågor.

S:s långa tid i FK slutade i öppen strid inom partiet. Inför valet 1958 hade hon av

partivännerna i Halland låtit sig övertalas till att bara sitta halva mandatperioden för att sedan släppa fram Alvar Andersson i Knäred. När denne 1961 fick en plats i AK och det blev tal om att S i stället skulle ersättas av hans ersättare, en annan man, blev reaktionerna starka bland Centerkvinnorna som riskerade att bli utan representation i riksdagen. De lyckades övertyga S, som helst ville dra sig tillbaka till gården i Halland, om att sitta kvar tiden ut. Riktigt så blev det inte, utan hon satt kvar ett år längre än planerat varefter hon fick avsluta tiden i riksdagen som riksdagsrevisor.

S:s stora politiska betydelse låg i hennes arbete för SLKF och i hennes roll som socialpolitisk pådrivare inom det egna partiet och i riksdagen. I en tid då jordbrukets och landsbygdens levnadsvillkor var under snabb förändring och arbetssituationen för kvinnor ledde till att många yngre kvinnor sökte sig till tätorterna, spelade hon en betydande roll för att i politiska sammanhang fästa uppmärksamheten på landsbygdens sociala problematik. Detta gällde under alla de tre decennierna som hennes politiska verksamhet omfattade. S framstår som en av de absolut viktigaste personerna bakom sitt partis breddade inriktning under 40-, 50- och 60-talen och därmed bakom Centerns tillväxt som maktfaktor i svensk politik under samma tid.

S:s korrespondens (4 vol) i Centerkvinnornas arkiv, RA.

Källor o litt: Förtroenderådets o dess arbetsutskotts prot, partistyr:s o presidiets prot o verksamhetsberättelser, i Centerpartiets arkiv; prot i Centerkvinnornas arkiv, allt i RA.

A Dahlgren, O Elgström o H A Larsson, Landsbygdskvinnor organiserar sig: hur Svenska landsbygdens kvinnoförbund bildades (1983); Kvinnor som gjort skillnad: centerrörelsens pionjärer (2008); M Larsson, Kvinnor i tidsspegel: en bok om Centerns kvinnoförbund (1973); Tvåkammarriksdagen 1867–1970, 2 (1985).

Hans Albin Larsson

Svenson, Göthe Wilhelm, f25 sept 1828 i Karlskrona, Stadsförs, d 25 aug 1906 i Sthlm, Skeppsh. Föräldrar: kofferdiskep-

paren Carl Olof S o Helena Sophia Lilia. Examen vid skeppsbyggeriinstitutet i Karlskrona 26 april 49, ritare vid Motala verkstad 9 juli 49, skeppsbyggmästare vid Lindholmens mek verkstad i Gbg 6 nov 54, fartygskonstruktör o verkstadschef vid Nyköpings mek verkstad 1 maj 57, vistades för tekn ändamål i Ryssland vintern 58–59, chef för ritkontoret vid Nyköpings mek verkstad 10 sept 62, vistades i England för att studera mek verkstäder hösten 64, förest för Oskarshamns mek verkstad 1 maj 67–68, ingenjör vid Mariningenjörstaten 16 jan 68, förest för maskin- o smidesverkstäderna på Karlskrona örlogsvarv 23 juni 68, inträdde i tjänstgöring vid Flottans station i Karlskrona 29 juni 68, dir vid Mariningenjörstaten 16 juni 75, chef för ingenjördep vid Flottans station i Karlskrona 17 juni 75, led av komm ang nya fartygscerter för flottan sept 79–juni 80, överdir o chef för Mariningenjörstaten 7 okt 81–11 aug 98, led av komm ang vissa förändringar i avseende på sjökrigsmaterielen sept 92–jan 93, av komm ang Sthlms flottstation febr 99–aug 00 o från 04. – LÖS 68, HedLÖS 82, LKrVA 84, LVA 89.

G 1) 7 okt 1856 i Uppsala, Domk, m Ebba Amalia Maria Atterbom, f 13 feb 1833 där, ibid, d 2 sept 1857 i Nyköping, S:t Nicolai, dotter till professorn o skalden Per Daniel Amadeus A (bd 2) o Ebba Fredrika af Ekenstam; G 2) 2 nov 1859 i Nyköping, S:t Nicolai, m Hedvig Fredrika Katharina Atterbom, f 27 sept 1829 i Uppsala, Domk, d 30 okt 1909 i Sthlm, Skeppsh.

S började 1843 femton år gammal vid skeppsbyggeriinstitutet i Karlskrona och tog examen som skeppsbyggmästare 1849. Samma år fick han arbete som ritare vid Motala verkstad. 1854 flyttade S på rekommendation av sin chef Otto Edvard Carlund (bd 7) till Lindholmens mekaniska verkstad i Göteborg i vilken Carlund hade intressen. På detta varv fick S tjänst som skeppsbyggmästare, endast 26 år gammal. Han visade sig vara en duglig skeppskonstruktör med en vilja att prova nya idéer. Efter flera framgångsrika konstruktioner vid Lindholmen fick han erbjudande att bli fartygskonstruktör och verkstadschef på Nyköpings varv. Varvet hade fått i uppdrag att bygga Sveriges första oceangående ång-



GÖTHE WILHELM SVENSON
H8D 9 sept 1906

are, Ernst Merck. Den nya tjänsten påbörjade han 1857 när han var 29 år gammal.

På Nyköpings varv blomstrade verksamheten under S:s ledning. Under en tioårsperiod sjösattes inte mindre än ett tjugotal fartyg. Vid varvet byggdes civila fartyg men även örlogsfartyg i form av kanonångsluppar. Det är troligt att S:s goda kontakter med den högsta ledningen för marinen inleddes då. När varvets huvudägare gick i konkurs och det 1867 kom i nya händer sökte sig S bort. Redan nu var det nära att han knöts till flottan, men förhandlingarna strandade och istället blev S föreståndare för Oskarshamns mekaniska verkstad. Där blev han inte långvarig. Redan 1868 fick han anställning som ingenjör vid den nybildade Mariningenjörstaten och blev chef för maskin- och smidesverkstäderna på Karlskrona örlogsvarv.

Den svenska flottan hade vid denna tid inlett en modernisering efter att fartygsbeståndet under en period från 1800-talets början i stort sett inte alls hade förnyats. Flottan bestod huvudsakligen av träfartyg. Men den tekniska utvecklingen i om-

världen gick snabbt och det byggdes alltför järn- och stålfartyg. När flottan nu skulle förnyas fanns ett stort behov av en erfaren skeppsbyggare med kunskap om järn- och stålfartyg. Det fick flottan i S som hade närmare 20 års erfarenhet av att konstruera sådana fartyg. Enligt egen uppgift hade S fram till 1869 konstruerat inte mindre än 47 fartyg, varav 40 av järn eller stål. Han kom att bli en av de mer framträdande och drivande i flottans tekniska förnyelse i slutet av 1800-talet. Han var även drivande vid moderniseringen av själva örlogsvarvet i Karlskrona.

När S kom till örlogsvarvet var det fortfarande utrustat för att enbart bygga och underhålla segelfartyg i trä. Där fanns ingen utrustning för att bygga eller reparera järnfartyg eller ångmaskiner. Det ändrade S på. Han lyckades skapa förutsättningar på varvet så att det kunde bygga järnfartyg. Maskiner införskaffades och nya byggnader uppfördes. Men S sysslade inte bara med att förnya varvet utan konstruerade även fartyg och maskiner till en del fartyg. Under sin tid på varvet i Karlskrona ritade han bl a kanonbåten *Blenda* som ansågs vara ett mycket lyckat fartyg. *Blenda* betecknas ibland som Sveriges första moderna örlogsfartyg. S hade även i uppgift att modifiera konstruktioner efter hand som erfarenheter gjordes med de nya fartygen. S visade sig vara en duglig konstruktör och chef. 1875 fick han uppdraget som chef för ingenjördepartementet på varvet och 1881 befordrades han till överdirektör och chef för Mariningenjörstaten. Han blev nu chef över de ingenjörer som sysslade med konstruktion av örlogsfartyg vilket innebar att han flyttade till Stockholm. Tiden som överdirektör präglades av en konflikt med Marinförvaltningen angående vilket inflytande över marinens tekniska utveckling som Mariningenjörstaten skulle ha i förhållande till Marinförvaltningen. Denna konflikt hindrade dock inte S från att fortsatt vara mycket produktiv och konstruera nya fartyg.

S var en av de ledande personerna i 1879–80 års certkommitté, som skulle lämna förslag till vilka fartygstyper som flottan behövde. Kommittén föreslog fyra nya fartygstyper: pansarbåt, torpedbåt, stångtor-

pedbåt och en lätt pansarbåt för insjöarna. S låg bl a bakom ritningarna till pansarbåten som senare kom att förverkligas som 1:a klass pansarbåten *Svea*. Det var en för Sverige ny fartygstyp och kom att utgöra modell för kommande svenska pansarskepp.

S gjorde flera studieresor utomlands och hämtade där inspiration till sina fartygskonstruktioner. Men hans främsta kännetecken som konstruktör av örlogsfartyg var att han skapade fartyg som var väl anpassade till behoven i Östersjön och på Västkusten. De rönste också stor uppskattning i flottan även om det fanns de personer som menade att de militära fordringarna tenderade att få stå ”tillbaka för de rent nautiska tekniska” (KrVAH). S tog sitt arbete på stort allvar och var mycket samvetsgrann. Samtida med S vittnar om att han arbetade hårt från tidigt på morgonen till sent på kvällen. Hans noggranna granskningar av alla medarbetares konstruktioner tillsammans med en allmänt stor arbetsbörda hade dock nackdelen att det ledde till förse- ningar av fartygsbyggen.

S medverkade under sina närmare 50 yrkesverksamma år i konstruktionen och byggandet av en stor mängd fartyg. Redan innan han tog tjänst i flottan hade han konstruerat ett femtiotal handels- och passagerarfartyg och i en del fall även deras maskinerier samt varit produktionschef för varvsarbetet. Under sin tid i marinen ritade, byggde eller kontrollerade han produktionen av ett nästan lika stort antal örlogsfartyg. S:s tid i flottan sammanföll nämligen med en stor expansion av antalet fartyg. S ritade en stor del av nytillskotten, bland annat pansarbåtar, kanonbåtar, torpedkryssare och torpedbåtar. Efter sin pensionering fortsatte han att engagera sig i fartygsbyggande och hade även flera officiella uppdrag, bland annat som ledamot i den kommitté som skulle utreda placeringen av Stockholms flottstation.

S gjorde en mycket betydelsefull insats som skeppskonstruktör för den svenska flottan i ett omvälvande teknologiskt brytningsskede från träfartyg till fartyg byggda i järn och stål. Hans betydelse för förnyelsen av den svenska flottan jämförelsevis emellanåt med Fredrik Henrik af Chapmans (bd 8).

Brev från S i LSB (till C T af Ekenstam) o RA (till F W v Otter).

Källor o litt: Mariningenjörstatens chefsexpedition, rulla över Mariningenjörstaten 1868–1905, vol I, KrA.

N Abrahamson, Göthe Wilhelm Svenson: skeppsbyggmästare på 1800-talet (Aktuellt / Marinmuseum, 1995); J Glete, Kustförsvar och teknisk omvandling (1985); G Halldin, Skeppsbyggmästaremariningenjörer (1948); H Hammar, Lindholmens varv under 100 år: från 1845 till sekelskiftet (Lindholmens varv 1845–1945, 1947); A Hörsell, Från segel och trä till ånga och stål 1866–1910 (Karlskronavarvets historia, ed E Norberg, 2, 1993); NF 27 (1918); Svenskt skeppsbyggeri, ed G Halldin (1963); F Wedin, Amiralitetsskollegiets historia, 4, 1878–1920 (1981). – Nekr:er över S i TiS 1906 o KrVAH 1906.

Andreas Linderoth

Svenson, Johan Victor, f 14 feb 1863 i Sthlm, Klara, d 31 okt 1938 i Nacka, Sth. Föräldrar: åkeriägaren Johan Victor Wadström o Anna Christina Svensson. Plåtslagarlärling 75, fartygseldare 79, eldare o maskinist vid örlogsflottan 80–april 87, deltog i Vanadis världsomsegling 83–85, inköpte o drev C J Ramsins verkstad i Sthlm april 87–92, deläg i J V Svensons fotogenköksfabrik mars 92–98, deläg o VD i ab Primus 24 okt 98–18 apr 04, grundade J V Svensons automobilfabrik i Augustendal, Nacka, 98 (från 08 J V Svensons motorfabrik), delägare o VD i ab J V Svensons motorfabrik 29 jan 17–23, led av dess styr till 24.

G 5 okt 1889 i Sthlm, Jak o Joh, m Hilma Kristina Nilsson, f 8 dec 1864 i S:t Anna, Ög, d 16 mars 1917 i Nacka, Sth, dtr till hemmansbrukaren Sven Petter N o Hilma Charlotta Svensdotter.

S:s liv präglades av de omvälvande ekonomiska och sociala förändringar som Sverige genomgick under industrialismens genombrott. Med ny teknik länkades världen alltmer samman och varor, arbetskraft och investeringskapital flödade mellan kontinenterna. På denna internationalisering skulle S bygga sin framgång och så länge den varade blomstrade hans exportinriktade tillverkningsindustrier med innovativa produkter som portabla gaskök och båtmotorer.

Att S skulle bli en framgångsrik företagsledare framstår som smått otroligt. Som oäkta barn hamnade han på barnhus och placerades därifrån ut på olika fosterhem runt om i landet. Enligt S hade man i endast ett av dem gett honom kärlek – de andra utnyttjade honom bara som arbetskraft. Visserligen hälsade modern på med jämna mellanrum, men det var inte ovanligt att han fick arbeta från sex på morgonen till tio på kvällen och att han knappt fick mat. Han utsattes också för pennalism och stryk. I ett hem där han delade sovrum med två andra barnhuspojkar var kylan under vintern så stark att det bildades istappar i rummet.

S:s ingång i arbetslivet var som lärling hos C J Ramsins smidesverkstad på Klara norra kyrkogata 17, Stockholm, där han stannade i tre år. Efter att ha nekats löneförhöjning tog han hyra som eldare på en skärgårdsbåt för att sedan söka sig till flottan där han kostnadsfritt kunde utbilda sig till maskinist. Efter fem år vid marinen som även innefattade en världsomsegling på ångfregatten Vanadis 1883–85 återvände S till Stockholm och lyckades genom lån från vänner förvärva sin avlidne mästares verkstad. Affärerna, där S satsade på plåtslageri, gick till en början dåligt, då flera byggmästare som köpte hans fönsterbleck och stuprännor inte kunde betala för sig. Enligt S själv var det tack vare att verkstadsens hyresvärd, järnkramhandlare Gustaf Robert Feychting, och S:s farbror ställde upp som borgenärer som han kunde ta ett riksbankslån.

Dock fortsatte problemen med att få betalt i tid. En jul hade S bara tio öre kvar i kassan efter att han avlönat sina arbetare. Då satte hustrun igång en sömmerskeverksamhet som snabbt blev framgångsrik och gav ekonomisk stadga för det unga paret. 1892 valde S att lägga ned plåtslageriet men samma år kom den stora vändningen. S kom i kontakt med Frans Wilhelm Lindqvist (bd 23), som vid sidan av tjänsten som filare vid ab Separator tagit fram ett direktförgasande fotogenkök med hög förbränningsintensitet. Till skillnad från köken med veke var det dessutom osfritt. De kom överens om att dra igång en egen produktion i firman J V Svensons fotogenköksfabrik, med