

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



JOHAN VICTOR SVENSON
Byst av Erik Rafael-Rådberg
Foto Peter Häll, Tekniska museet

Lindqvist som verkmästare. Förlagsman var Filip Getzmann, delägare i maskinfirma B A Hjorth & Co, genom vilken Berndt Hjorth (bd 19) intresserades för att ta hand om försäljningen mot att han fick ensamrätt för världsmarknaden. Genom Hjorths målmedvetna ansträngningar blev primusköket en stor framgång både i Sverige och utomlands och företaget fick snart flytta till en ny adress på Kungsgatan, varmed arbetsytan ökade från 45 kvm till 1 900 kvm.

1898 ombildades S:s företag till aktiebolag. I efterhand såg S det som ett stort missstag, då ombildningen innebar att Lindqvist och Getzmann tillsammans fick ett större aktieinnehav än han själv. S ansåg sig nu förlora mycket av kontrollen och kunde bli inte få till stånd en sänkning av priserna för att vidga marknaden på grund av Lindqvists motstånd. 1904 valde S därför att avgå som VD och sålde sina aktier till Lindqvist. Då var han redan i full gång med en ny fabrik – att leva som rentier låg inte för S. Det nya projektet var J V Svensons automobilfabrik, som han låtit anlägga på sin 1898

förvärvade egendom Augustendal i Nacka. Marken där var billig och S räknade med att få järnvägsförbindelse med Saltsjöbanan, en förhoppning som dock aldrig infriades. Istället anlades vid Saltsjön en hamn, dit gods och personal skeppades från Stockholm. Ett industrispår ledde sedan till den på en höjd belägna fabriken.

Någon biltillverkning kom aldrig till stånd i Augustendal då S inte fann tiden mogen för detta efter att tillsammans med föreståndaren för Tekniska högskolans materialprovvningsanstalt, Carl Häger, ha undersökt förutsättningarna närmare. Istället tog han fasta på ett tips från den unge ingenjören Amos Kruse (bd 21) om en fotogendrivna tändkulemotor som skulle lämpa sig för fiskebåtar och lantbruksmaskiner. Motortypen, som uppfunnits på 1880-talet av engelsmannen Herbert Akroyd, hade därefter utvecklats i USA av två tyska immigranter, Miez och Weiss. S såg chansen att bli först med svenska tändkulemotorer och köpte tillverkningsrättigheterna varefter han med hjälp av bl a Häger och Kruse, vilka båda knöts till fabriken som disponent respektive överingenjör, vidareutvecklade motorn.

Konstruktionen, som döptes till Avance, var en tvåtaktare, vilket kom att bli något av en svensk motorspecialitet. Tvåtaktare tillverkades inom kort vid en rad industrier i Sverige, dock länge med ett tydligt försteg för S:s företag som blev något av en plantskola för svenska motoringenjörer; bl a fick Edvard Hubendick (bd 19) sin första anställning vid fabriken och var dess chefsingenjör innan han blev professor vid KTH.

Några av fördelarna med Avancemotorn var att den gick att göra betydligt mindre än en fyrtaktare, att den var så lättskött att den kunde hanteras av utbildad personal, att gången var jämn vilket gjorde att den kunde direktkopplas till dynamomaskiner för belysningsändamål samt att den praktiskt taget inte utvecklade någon besvärande rök. Den första motorn, en sk lokomobil, levererades i juni 1900 till en lantbrukare i Östergötland, 1903 drog man igång tillverkningen av båtmotorer och 1912 av motorplogar. Ett tidigt hedersuppdrag för S:s företag var att 1903–04 ta fram motorn till den svenska flottans första ubåt Hajen. Av-

ancemotorn utvecklades kontinuerligt. De första modellerna hade liggande cylinder, men snart fanns även de med stående cylinder. Likaså tog man med början 1909 fram motorer som kunde drivas med råolja istället för det dyrare fotogenet. Motorerna fick efter hand upp till 4 cylindrar och de första modellerna om några få hästkrafter kompletterades med betydligt kraftfullare maskiner på flera hundra hästkrafter. De största motorerna vägde 30 ton.

Avancemotorn vann flera priser på internationella mässor och tog bla 1912 för alltid hem Nordiska motorvandringsspriset efter att ha vunnit tävlingen tre gånger i rad. Liksom i fråga om primusköket fick ab B A Hjorth förtroendet att sköta försäljningen utanför Skandinavien. Inom få år blev Avancemotorn en stor exportartikel, inte minst till Ryssland dit det årligen skepades omkring 2000 exemplar. Användningsområdet skiftade från dynamomaskiner för artilleriets belyningsvagnar och motorplogar för jordbruket till motorer för flodbåtarna på Neva och Volga. Motorerna från Augustendal användes också i mattväverierna i Konstantinopel och Smyrna i Turkiet, och även så långt borta som i Sydafrika, Australien, Argentina och Brasilien blev namnet Avance ett begrepp. I Skandinavien fick inte minst försäljningen av motorer för fiskebåtar stor framgång, efter att farhågorna om att bullret från dem skulle skrämma bort fisken kommit på skam. Avancemotorer satt snart i mer än 3000 fiskebåtar och underlättade genom sin driftsäkerhet fiskarens vardag väsentligt.

Fabriken i Augustendal, som till stora delar brann ner 1905, byggdes ut allt eftersom och hade 523 anställda vid ombildningen till aktieföretag 1917. S:s motorfabrik hade då i flera år varit landets största i enskild mans ägo. Många arbetare pendlade med företagets båtar till fabriken men för dem som valde att bosätta sig i närheten byggdes ett antal bostadshus. S, som 1900 själv bostätt sig i Augustendal, gick också tidigt med på kollektivavtal, införde en arbetsfri vecka runt midsommar och stödde tillkomsten av en konsumtionsförening genom att låta bygga ett butikshus. Den förne barnhuspojken S var nu en framstående och aktad industrialist, som tog plats i de finare sällska-

pen. 1899 blev han medlem av Svea orden till vilken han 1910 donerade ön Furuholmen, som sedermera fick namnet Sveaholmen. 1912 fick han motta ordenstecken från Dannebrogorden, 1914 från Vasaorden.

Första världskriget försatte den svenska ekonomin i obalans, vilket i längden fick allvarliga konsekvenser för S. Inledningsvis fick Sverige ett exportöverskott, men regeringens krav på självförsörjning ledde till ransoneringar och maximipriser, vilket skapade en svart marknad. Den ökade konkurrensen efter kriget drabbade sedan den dittills skyddade svenska ekonomin hårt. Inflation övergick i deflation och viktiga utlandsmarknader antingen försvann eller minskade. Flera företag hamnade på obestånd och övertogs av bankerna som tvingade fram rekonstruktioner.

Detta hände även med S och hans företag, som först förlorat en stor exportmarknad genom den ryska revolutionen och sedan drabbats av ett i juli 1918 utfärdat exportförbud på motorer, som man inför varje ny utförsel måste söka dispens från. Produktionen sjönk och personal reducerades; 1921 hade arbetsstyrkan minskat till ca 100 anställda. Till detta kom att nya delägare och aktörer, däribland S:s måg Josef Kastengren, försökte hålla fabriken flytande genom krediter. Inte heller ett försök att ta över den internationella försäljningen från ab Hjorth ledde till bättre ekonomi utan bara till rättstvister. 1922 tvingades S av sin bank Handelsbanken släppa kontrollen över sitt eget företag och han lämnade styrelsen 1924. Företaget likviderades 1925 för att rekonstrueras som ab Avancemotor. Efter växlande öden lades Augustendalfabriken ned helt 1937.

S fick bo kvar i villan i Augustendal resten av sin levnad. Han gjorde ett par försök att komma igen som konstruktör. Bl a ritade han en råoljemotor för fiske- och fraktbåtar, liksom en brännare av patenterad metalllegering, men hade ingen större framgång. Vid ett par tillfällen uttryckte S viss bitterhet över att bankmän som inte var "kapabla att sköta industrier" ändå fick driva dem, men tycks annars ha burit sina motgångar med jämnmod. Efter att under en tid haft försvagat hjärta avled S 1938 i hjärnblödning. Vid begravningen i Nacka kyrka fanns

bland talarna representanter för alla större företag han arbetat i eller med – ett tecken på att de stundom hårda duster som kännetecknat hans tid som entreprenör lades åt sidan då det var dags för ett sista farväl.

Publ ms efter S, Ett Banhusbarns öden och upplevelser intill 72.års ålder då detta skrives (färdigställt 1933–35), kopia i SBL:s arkiv.

Tryckta arbeten (bidrag): Primus och Avance. Ur fabrikör J. V. Svensons levnadsbeskrivning (SSEÅ, 1981, s [99]–112, ill, fotogr). [Utdrag ur S:s minnesanteckningar Ett banhusbarns öden och upplevelser ..., vilka består av ett maskinskrivet manuskript på totalt 102 sidor.]

Källor o litt: G Alexandersson, J V Svensons motorfabrik (Nackaboken 1978); A Boksjö o M Lönnborg, Svenska finanskriser: orsaker, förlopp, åtgärder och konsekvenser (1994); K-G Hildebrand, I omvandlingens tjänst: Svenska handelsbanken 1871–1955 (1971); K Modin, Svenska uppfinnare och industrimän (1947); J-B Schnell, Industrier (Nackaboken 1984/85); dens, Industriminne (2004); Svea orden 200 år (1993). – Art:ar i Aftonbladet 14 febr 1933 o DN 6 nov 1938. – Nehr i SvD 1 nov 1938.

Michael Funke

Swenson, Sven (Svante) Magnus, f 24 feb 1816 i Barkeryd, Jönk, d 13 juni 1896 i Kings, Brooklyn, New York, USA. Föräldrar: rusthållaren o nämndemannen Sven Israelsson o Margareta Andersdotter. Bodbiträde hos handelsman J M Bergman, Eksjö, 31, järnhandelsbiträde o bokhållare i Karlskrona 32, emigrerade till USA 36, handelsresande, anställd vid Baltimore & Ohio Railroad, förman vid plantagen Finckley, Texas, 42, dess ägare 50, gjorde flera rekryteringsresor till Sverige från 47, grundade SMS Ranch 50, county commissioner i Austin, Texas, 52 o 56, bedrev handel med bomull i Monterrey, Mexiko, 63–65, grundade (tills med W Perkins) Perkins Swenson & Co i New Orleans o Swenson Perkins & Co (senare S M Swenson & Sons) i New York 66, bedrev sockerrörsodling i Louisiana, bankir i New York från 66.

G 1) 12 dec 1843 i Fort Bend, Texas, m änkan Jeanette W Long, d nov 1850 (Scott, s 60), tidigare g m läkaren George W Long;

2) 29 sept 1851 i Maury, Tennessee, m Susan Margaret McCready, f 13 mars 1830 i Tennessee, d 25 okt 1906 i Kings, Brooklyn, New York, dotter till snickaren o farmaren Ephraim Washington M o Sarah Margaret Wingfield o kusin till första hus-trun (Svenskarne i Texas, 1, s 167).

Svante Magnus S kan lätt inrangeras bland de personer man vanligen räknar som den svenska Amerikaemigrationens portalfigurer. Hans livsverk överglänsar dessutom med råge dramatiken kring såväl den uppsaliensiske akademikern Gustaf Unonius, ofta kallad ”den svenska emigrationens fader”, och byggmästaren och emigrationsledaren Peter Cassel från Kisa, som sektgrundaren Erik Jansson från Biskopskulla (bd 20). S anlände flera år före de tre andra, han initierade en utvandring större än t o m Erik Janssons till Bishop Hill och han blev den svenska 1800-talsutvandringens störste entreprenör – en veritabel imperiebyggare och därtill Amerikas förmögaste svensk. S:s verksamhet är dessutom förknippad med de svenska emigranternas sydligaste större bosättningsområde, Texas, och i synnerhet trakterna kring delstatens blivande huvudstad Austin. Hans ”Texassmälningar” är ett av migrationshistoriens bästa exempel på ”the stock effekt”, massrekrytering från en enda bygd och bosättning inom ett avgränsat invandringsområde, i detta fall ett som präglades av för immigranterna främmande natur och klimat – Austin ligger på samma breddgrad som Kairo.

S föddes i byn Lättarp en knapp mil från sockenkyrkan i Barkeryd. Han var ett av fem barn på ett till synes välbärgat hemman, som dock krävde hårt arbete för att hålla nöden borta. Dåliga tider, men kanske också S:s annorlunda personlighet, kan ha legat bakom att han som 13-årig skickades till faderns släktingar i det lilla brukssamhället Älmeshult i Norra Solberga socken. Tillvaron som fosterson övergav S emellertid redan 1831 då han skaffade sig anställning som bodbiträde i Eksjö. Ett år senare hade den driftige S tagit sig till den betydligt större staden Karlskrona och fått arbete i en stor järnhandel, där han avancerade till bokhållare. S:s stora talang för att skaffa sig inflytelserika gynnare skördade redan nu framgångar, särskilt genom bekantskapen