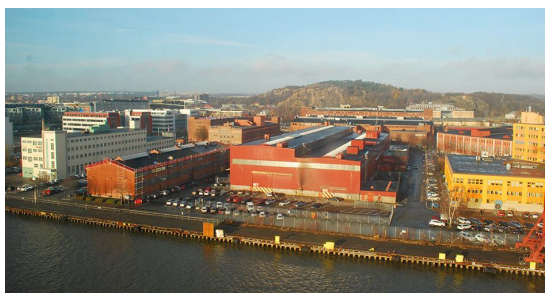


Hamn- och industrimiljöer i Göteborg – en kulturhistorisk inventering

Eriksberg Lindholmen Götaverken Lundby



Ida Dicksson och Lena Knutson Udd

2016



Göteborgs hamn- och industriminnesinventering

Detta är en delrapport i Göteborgs hamn- och industriminnesinventering. Inventeringen går ut på att ta fram ett kulturhistoriskt kunskapsunderlag för hamn- och industrimiljöer i Göteborgs stad.

Inventeringen genomförs av industriantikvarierna Ida Dicksson och Lena Knutson Udd, på initiativ av och i samarbete med Göteborgs Stadsmuseum. 2016 genomfördes en pilotstudie där hamn, industrier och industrilämningar i Göteborgs stad under 1800- och 1900-talet identifierades. Källor och kunskapsunderlag som skulle ligga till grund för inventering sammanställdes. Dessutom inventerades i ett första steg Varvsområdet, Sannegården, Lindholmen, Lundbyvass, Färjestaden, Lundbyverken, Kyrkbyn och Rambergsstaden.

2020 inventerades Ringön och Frihamnen och 2021 planeras inventering av följande områden: Södra älvstranden, Gamlestaden, Kvillebäcken, Marieholm och Backadalen, Säve industriområde, Mellby industriområde, Hjällbo, Agnesberg och Bergsjön. Fler områden ska inventeras kommande år.

Inventeringarna finns även på Gis-kartor med länkade bilder och text.

Syfte

Göteborg har en väsentlig del av sin identitet som hamn- och industristad. I den höga takt som Göteborgs bebyggelsemiljö nu omvandlas och förnyas är kunskapsunderlaget om stadens hamn- och industrimiljöer alltför bristfällig. Syftet med denna inventering är att i flera steg ta fram utökade kunskapsunderlag om stadens hamn- och industrihistoriska bebyggelse för att kunna göra väl avvägda, strategiska val inför kommande stadsutveckling.

Metod

Genom fält-, litteratur- och arkivstudier kartläggs befintliga objekt och miljöer kopplade till stadens hamn- och industrihistoria för att kunna bedöma deras känslighet och kulturhistoriska värde. Målet är att avgöra vilka objekt och miljöer som bör hanteras med extra varsamhet.

Urvalskriterier

Faktorer som ålder, autenticitet, byggnadsteknik och dokumentegenskaper som berättar något om den industriella verksamheten, dess utveckling och dess betydelse för sin omgivning är av stor vikt. Samtidigt är en industri alltid föränderlig till sin karaktär. Spåren av de många olika årsringarna kan därför vara minst lika viktiga som autenticitet eller ursprunglighet. Viktigt är också den "industrihistoriska grammatiken", de till synes oansenliga spår och avtryck efter verksamheterna som diverse skjul, lyftanordningar, cisterner, rörgator, staket, järnvägsspår m.m. Dessa spår kan ibland vara avgörande för förståelsen av en industrimiljö.

Bedömning

I fält görs en första bedömning av objektens bevarade industriella karaktär. En något djupare dokumentation och historisk efterforskning görs kring de objekt som ännu bedöms ha mycket av sin industriella karaktär bevarad. Därefter görs karakteriseringar av såväl miljöer som dessa utvalda objekt samt en preliminär motivering av deras kulturhistoriska värde. Viktigt är då att tala om tålighet och känslighet, såväl gällande hela miljöer som enskilda objekt.

Finansiering

Projektet finansieras genom medel från Göteborgs Stadsmuseum, enskilda stiftelser samt Länsstyrelsen i Västra Götaland.

Innehåll

Eriksberg	4
Historik Eriksbergs Mekaniska Verkstad.....	5
Historik Göteborgs Ris- och Valskvarn och Juvelkvarnen	5
Omdaning av Eriksberg	6
Program – skydd	6
Beskrivning – karaktär	7
Byggnader Eriksbergs varv.....	10
Övriga industribyggnader inom området	15
Lindholmen	18
Historik Lindholmens varv.....	19
Omdaning av Lindholmen	19
Program – skydd	20
Beskrivning – karaktär	21
Byggnader Lindholmens varv	23
Övriga byggnader inom området	28
Götaverken	29
Historik Götaverken	29
Omdaning av Götaverken	30
Program – skydd	30
Beskrivning – karaktär	31
Byggnader Götaverken.....	34
Övriga industribyggnader inom området	41
Lundbyverken	44
Historik Lundbyverken	45
Historik ESAB.....	45
Program – skydd	46
Beskrivning – karaktär	47
Källförteckning.....	54

Eriksberg

Eriksberg sträcker sig från Karl IX:s berg i väster till Sörhallsberget i öster. Området är relativt flackt förutom bergknallarna Bratteråsberget, Sörhallsberget och Eriksberget. Längs älven löper kajen med fyra pirar. Sannegården var en av de största egendomarna i trakten. Under 1700-talet då sillfiske var lönsamt förekom silsalteri och trankokeri längs stranden. Vid Sörhallsberget och Sandvik fanns byggnader och bryggor. Runt 1850 påbörjades en industrialisering av området kring Sandvik och den första verksamheten som etablerades var en liten mekanisk verkstad som sedan utvecklades till Eriksbergs Mekaniska Verkstad – Eriksbergs varv. Här uppfördes också Göteborgs Ris- och Valskvarn och Mårten Pehrsons Valskvarn som senare blev Kvarnen Tre Lejon och ännu senare Juvelkvarnen. När området införlivades med Göteborg 1908 byggdes Sannegårdshamnen i viken mellan Sörhallsberget och Slottsberget. Under 1910-talet lät varvet uppföra arbetarbostäder norr om varvsområdet och under 1940-talet utökades bostadsområdet. I slutet av 1970-talet utvecklades både Eriksbergs varv och verksamheten i Sannegårdshamnen.

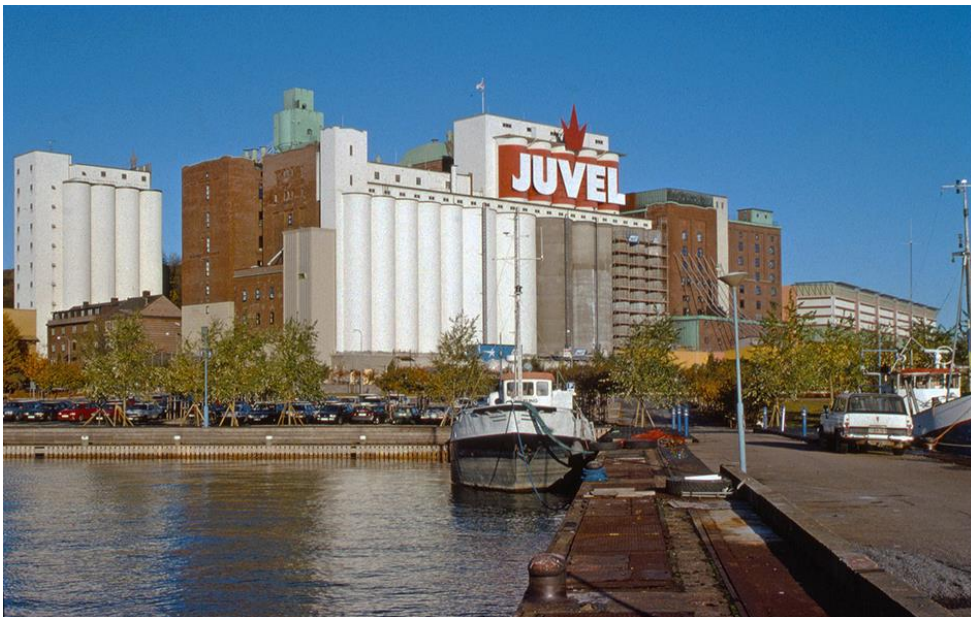


Flygfotografi över Eriksbergs varv. Foto Varvshistoriska bildarkivet på Göteborgs Stadsmuseum.

Historik Eriksbergs Mekaniska Verkstad

Eriksbergs Mekaniska Verkstad startade i liten skala 1852 som skeppssmedja och landets troligen första galvaniseringsverk, vid det flacka området väster om Sörhallsberget. Anläggningarna utvidgades sedan successivt västerut. Varvsområdet bestod av ett relativt smalt strandparti utmed älven och jämfört med Lindholmen och Götaverken var Eriksberg det minsta varvet långt in på 1900-talet. Bebyggelsen hade en mer provisorisk karaktär med trä som främsta byggnadsmaterial, något som bidragit till att de byggnader som överlevt in på 2000-talet är få. Verkstaden tillverkade bland annat spisar, kaminer och smidesarbeten och från 1870 även byggnadsgjutgods. Det var först under 1870-talet som Eriksberg började bygga fartyg vilket sedan kom att bli den dominerande produktionen. Till en början tillverkades skärgårds- och kanalbåtar. För att utöka utrymmet gjordes utfyllnader längs stranden och nya stapelbäddar byggdes. Antalet arbetare var på 1890-talet omkring 200.

I slutet på 1920-talet började Eriksberg bygga motordrivna tankfartyg för export och verksamheten expanderade kraftigt. Då arbetade omkring 2 000 personer vid varvet. Tre flytdockor köptes in. En stor maskinverkstad (Eriksbergshallen) monterades med delar från Tyskland. Efter andra världskriget infann sig Eriksbergs storhetstid och verksamheten inriktades på fartygsbyggande i sektioner. En plåtverkstad, en svetshall, tre stapelbäddar och ett dockhus uppfördes. De gamla bäddarna i Sandvik lades ner och skrovtillverkningen flyttades västerut där nya plåthallar uppfördes. Varvets äldsta område i öster utnyttjades då främst för verkstäder där fartygsutrustning tillverkades, bland annat elverkstad, rörverkstad och snickeri. Utbyggnaderna fortsatte ända fram till varvskrisen i slutet av 1960-talet. En torrdocka med bockkran tillkom 1969. Eriksberg köpte upp Lindholmens varv 1971, huvudsakligen för att få tillgång till kunnig personal. Varvet avvecklades slutligen 1978-1979.



Juvelvarnen sedd från sydost från en av Eriksbergs pirar. Foto Bengt Spade 1996.

Historik Göteborgs Ris- och Valskvarn och Juvelvarnen

AB Göteborgs Ris- och Valskvarn anlades i Sannegården på Hisingen 1898 och var ett dansk-svenskt samarbete genom att råvaran ris fraktades från Asien av det danska företaget "Östasiatiska Kompagni". Förutom ris producerades och såldes också havregryn i stor skala. Göteborgs Ris- och Valskvarn hade över 100 anställda men lönsamheten sjönk efter första världskriget och företaget lades ner 1922. Valskvarnens huvudbyggnad köptes på 1960-talet av Eriksbergs varv för att användas som rörverkstad och fick då namnet Sörhallen. Byggnaden är idag moderniserad och ombyggd till kontor.

Kristianstadföretaget Mårten Pehrsons Valsqvarn etablerade sig 1915 i Sannegården på Hisingen, granne med Eriksbergs varv. Vid denna tid fanns tre andra större kvarnföretag i Göteborgsområdet. Under 1920-talet skedde en stor omstrukturering av kvarnindustrin och kvar blev endast P. O. Stokkebyes Axakvarn och Mårten Pehrsons Valsqvarn som 1925 köptes in av Kooperativa Förbundet och döptes om till Kvarnen Tre Lejon. Kvarnen Tre Lejon byggdes ut i etapper, från 1920-talet och fram till 1950. Under denna period arbetade omkring 150 personer i kvarnen. Redan från starten kom den på en höjd belägna kvarnen att dominera området med sin stora volym och påkostade arkitektur. I början av 1970-talet skedde omstruktureringar i bolaget och kvarnens namn ändrades till Juvelkvarnen. Den var från 1920-talet och fram till nedläggningen 2001 Göteborgsområdets ledande kvarn.

Omdaning av Eriksberg

Efter avvecklingen av Eriksbergs varv revs ett stort antal byggnader på området. Idén om att bygga bostäder på varvets mark tog form i mitten av 1980-talet. Ett planarbete startade för att hitta ny användning av varvsområdet och i projektet samarbetade Norra Älvstranden Utveckling AB och Göteborgs kommun. Sörhallen och Eriksbergs före detta huvudkontor, som ligger på en höjd strax öster om Juvelkvarnen, var de första byggnaderna som rustades upp och byggdes om i mitten av 1980-talet. Man ville locka folk till området och därför arrangerades under åren 1987-1990 stora konserter på en utomhusscen, med artister som David Bowie, Michael Jackson och Madonna.

I en mycket stor stadsförnyelseprocess byggdes sedan de flesta av de bevarade varvsbyggnaderna om och fick nytt innehåll, samtidigt som en helt ny stadsdel växte fram med bostäder, kontor, butiks- och caféverksamheter. De två stora maskinhallarna blev hotell, konferens- och utställningslokaler. På kajerna placerades konstverk av bland annat Claes Hake, Kent Carlsson och Pål Svensson.

År 2000, inför nedläggningen av Juvelkvarnen, köpte byggföretaget JM Bygg området av KF:s dotterbolag Tre Lejon och 2004 påbörjades en ombyggnad av kvarnen till bostäder. Några av kvarnens äldsta delar byggdes om medan andra revs, däribland det stora silobatteriet mot öster där istället ett nytt höghus uppfördes.

Program – skydd

Eriksberg som helhet och dess omnämnande i program och skydd finns närmare beskrivet i *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999*, sidan 374. När det gäller Eriksbergs industrihistoria har Eriksbergskranen med torrdocka, Blå hallen, Eriksbergshallen, Vita villan, Sjöporten och den västligaste av pirarna, inklusive Dockhuset på piren, kulturhistoriska skyddsföreskrifter i detaljplanen. Eriksbergskranen är skyddad som byggnadsminne enligt 3 kap. KML. Vid Juvelkvarnen är samtliga äldre byggnader utom silo 4 skyddade med q1 i detaljplanen och Göteborgs Ris- och Valskvarn (Sörhallen) är markerad med q2 i detaljplanen.

Beskrivning – karaktär



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2016.

1. Eriksberg, torrdockan med bockkranen (1969)
2. Eriksberg, stapelbädden (1941)
3. Eriksberg, Blå hallen (1961)
4. Eriksberg, Eriksbergshallen (1922)
5. Eriksberg, Dockhuset (1956)
6. Eriksberg, Vita villan (1916)
7. Eriksberg, Sjöporten (1945)
8. Göteborgs Ris- och Valskvarn (1898)
9. Juvelkvarnen, silo 4 i betong (1951)
10. Juvelkvarnen, kontor (1922 och 1926)
11. Juvelkvarnen, kvarn (1915)
12. Juvelkvarnen, silobyggnad (1915)
13. Eriksberg, huvudkontoret, Celsiusgården (1944)
14. Eriksberg, snickeriet (1955)
15. Eriksberg, Bratterås panncentral (1962)

Idag är Eriksberg en helt ny stadsdel med några av de gamla varvs- och kvarnbyggnaderna insprängda bland den i övrigt moderna och täta bostadsbebyggelsen. Västerut höjer sig bockkranen som ett landmärke över den före detta torrdockan och alldeles intill en före detta stapelbädd. Dessa känns idag märkligt avlägsna från verkstadshallarna. På båda sidor om dockan finns nyare bostadshus. Det som återstår av Juvelkvarnen gömmer sig idag bakom den nyare bebyggelsen och kvarnens tidigare vattennära läge har byggts bort. Även den före detta Göteborgs Ris- och Valskvarn (Sörhallen) är idag omgärdad av bostadshus. Längs kajerna går en lång hamnpromenad som fortsätter österut till Sannegårdshamnen. Här har olika konstverk placerats ut. De fyra gamla pirarna från varvets och kvarnens tid är bevarade men helt utan all den industrihistoriskt grammatik som funnits där tidigare.



Bilderna ovan är tagna från en av Eriksbergs pirar och visar det nya bostadsområdet samt kvarvarande varvsbyggnader. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Vid kajkanten finns fyra byggnader från varvets verksamhetstid. Längst i väster ligger Blå hallen (1961) som uppfördes som en maskinhall under varvets blomstringstid. Där tillverkades fartygens dieselmotorer. Vid omdaningen av området i början av 1990-talet gjordes en genomgripande ombyggnad av Blå hallen till hotell, konferensanläggning och kontor. Byggnaden förlorade därmed det mesta av sin industrihistoriska karaktär. Bredvid Blå hallen ligger Eriksbergshallen (1922), Vita villan (1916) och Sjöporten (1945). Eriksbergshallen beskrivs närmare nedan. Vita villan var varvets huvudkontor fram till början av 1940-talet och är idag områdets enda äldre trähus. I huset fanns ledning, administration och ritkontor. Senare var byggnaden varvskontor för reparations-,

utrustnings- och driftsavdelningarna. Vita villan låg tidigare direkt öster om Sjöporten. För att ge bättre plats åt nya bostadshus flyttades Vita villan år 1990 och sågades då itu i två delar, sjösattes och drogs iland hundra meter längre västerut där den monterades upp igen. Vita villan är idag gråmålad. Öster om Vita villan ligger Sjöporten, en stor tegelbyggnad som användes som huvudförråd åt varvet. Där förvarades all utrustning till fartygen på en golvyta på 6 000 m². Förrådet byggdes 1988 om till kontor och verkstäder och förlorade då mycket av sin industrihistoriska karaktär. Byggnadens profil med det platta taket och det höga tornliknande hörnet i väster finns dock ännu kvar.

Ytterligare några byggnader som tillhörde Eriksberg finns bevarade idag. En bit nordost om varvet ligger snickeriet (1955), en tegelbyggnad där båtarnas inredning tillverkades. Snickeriet är en stor rektangulär byggnad, till stora delar i ett plan och med ett märkligt utformat sågtandstak. Idag används den till kontor, caféer och restauranger. Uppe på en bergknalle tronar varvets huvudkontor (1944) och strax väster om Juvelkvarnen finns Bratterås panncentral (1962), uppförd i tegel. Panncentralen har senare byggts om till ateljé för konstnären Claes Hake.

Av den forna Juvelkvarnen återstår silobatteriet från 1951 och några av de ursprungliga byggnaderna från 1915 som byggts om till bostäder. Juvelskylten som sitter högst upp på silobatteriet är idag sliten och delvis trasig. Trots den geografiska närheten mellan varvs- och kvarnbyggnaderna är förbindelsen mellan dem idag otydlig och sporadisk på grund av den nyare bebyggelsen som har förtätat området.



Ovan: Vita villan förr och nu. Nedan: Blå hallen. Höger: Sjöporten.
Foto Varvshistoriska bildarkivet på Göteborgs Stadsmuseum och Lena Knutson Udd 2016.





Den äldre bilden är från 1963 och visar Bratterås panncentral när den var ny. Foto Varvshistoriska bildarkivet på Göteborgs Stadsmuseum och Lena Knutson Udd 2016.

De viktigaste kulturhistoriska värdebärarna på det förde detta Eriksbergsvärvet är idag stapelbädden, bockkranen med torrdockan, snickeriet, dockpiren med Dockhuset samt Eriksbergshallen. Tyvärr är dessa idag så uppsplittrade att ett sammanhang är svårt att se. Till områdets kulturhistoriska värdebärare hör även de bevarade men ombyggda kvarnbyggnaderna samt det sista av Juvelkvarnens tidigare så magnifika silobatterier med sin vitputsade fasad och den röda "Juvelskylten" som prickar över "i".

Byggnader Eriksbergs värv

4. Eriksbergshallen, Sannegården 28:23

Eriksbergshallen eller gamla maskinhallen uppfördes 1922 av prefabricerade delar som beställts från Tyskland. Här byggdes och provkördes fartygsmotorer. Byggnaden förlängdes 1936.

För att skapa goda ljusförhållanden har byggnaden utformats som en treskeppig basilika med avslutande lägre sidoskepp, något som var vanligt i början av 1900-talet, här med sneda istället för traditionellt raka fönsterband under det högre mittskeppets taklist. Byggnadens tidigare råa tegelfasader har idag slammats eller målats i en brunröd nyans, som något skiljer sig från Blå hallens nuvarande färg. Gavlarna är ännu genombrutna av stora småspröjsade fönsterbågar som precis som tidigare ligger i liv med fasaden. Byggnadens långsidor, som tidigare delvis påminde om gavlarna, och delvis var inbyggda i tillfälliga tillbyggnader, är idag helt förändrade. Texten på byggnadens sydgavel är fortfarande densamma som på äldre fotografier. En ombyggnad gjordes 1990-1992 och Eriksbergshallen har sedan dess använts för konserter, konferens- och utställningsverksamhet.

Byggnaden utgör i sig det enda som tydligt berättar om värvets tidiga historia. Eriksbergshallen är ett bra exempel på det tidiga 1900-talets stora verkstadshallar med mittskepp för storskalig montering omgiven av sidoskepp och maskinläktare för tillverkning av mindre delar. Trots förändringar är framför allt gavlarna, med sin form, sin text och sina karakteristiska fönsterpartier, samt byggnadens form och takform viktiga kulturhistoriska bärare för byggnaden och för hela Eriksbergs värvsområde.



Eriksbergshallen. Foto
Varvshistoriska bildarkivet på
Göteborgs Stadsmuseum och
Lena Knutson Udd 2016.

14. Snickeriet, Sannegården 52:1

Snickeribyggnaden uppfördes 1955 av Eriksbergs varv och här tillverkades båtarnas inredning. Byggnaden är uppförd som en stor, rektangulär verkstadshall i ett plan med ett märkligt sågtandstak med längsgående sågtänder i öst-västlig riktning, där sågtänderna fått en rundning upptill vilka i fasaderna dekorerats med mönstermurning i bågförm samt ett runt fönster placerat i varje rundning.

Snickeriet tillhör de relativt få bevarade byggnaderna från Eriksbergs varvs verksamhetstid men har på grund av sin avsides placering mer eller mindre glömts bort. Byggnaden är idag något malplacerad mitt i det nu framväxta bostadsområdet där den har fått en ny och för området central funktion med caféer, restauranger och kontor. Byggnadens viktigaste kulturhistoriska värdebärare; dess låga rektangulära form, säregna takfönster och råa tegelfasader, fasadindelning och enstaka mönstermurningar har trots ombyggnader till stora delar bevarats.



Snickeriet med det
karakteristiska sågtandstaket.
Foto Lena Knutson Udd 2016.

5. Pirarna och dockhuset på Dockpiren, från väster: Sannegården 28:17, 28:20, 28:19 och 28:21

Tre av de fyra pirarna vid Eriksberg användes av varvet och en av kvarnen Tre Lejon/Juvelkvarnen. Varvets pirar uppfördes sannolikt redan i slutet av 1800-talet. För att fartygen som fraktade spannmål och mjöl till och från kvarnen skulle ha någonstans att lägga till anlades en brygga rakt ut i älven. Bryggan konstruerades i trä av Carl Ritzén men ersattes senare med en pir i betong. Dockhuset på Dockpiren uppfördes 1956 som en servicebyggnad för arbetet på varvets två flytdockor. Här fanns verkstad och omklädningsrum. Dockhuset byggdes 1990 om till restaurang och samtidigt fördubblades ytan. Dockhuset på Dockpiren är idag den enda återstoden av de enormt stora arbetsplatser som flytdockorna en gång utgjorde. Byggnaden var ursprungligen uppförd som ett T i två plan och är idag kraftigt ombyggt till en snarast triangulär form och en något högre övervåning. Fasaderna som tidigare var klädda i enkelt rött tegel är idag delvis inklädda med kopparplåt och har getts en mycket mer karakteristisk och dekorativ utformning än dess ursprungligen mycket enkla utformning. Spåren av historien är få men med sin storlek och placering säger den ändå något om varvets beroende av och rikliga verksamhet i älven. Byggnadens industrihistoriska värdebärare idag är huvudsakligen dess placering ute på dockpiren.

Dockhuset på dockpiren som idag är kraftigt ombyggt. Se även bilden på nästa sida. Foto Lena Knutson Udd 2016.



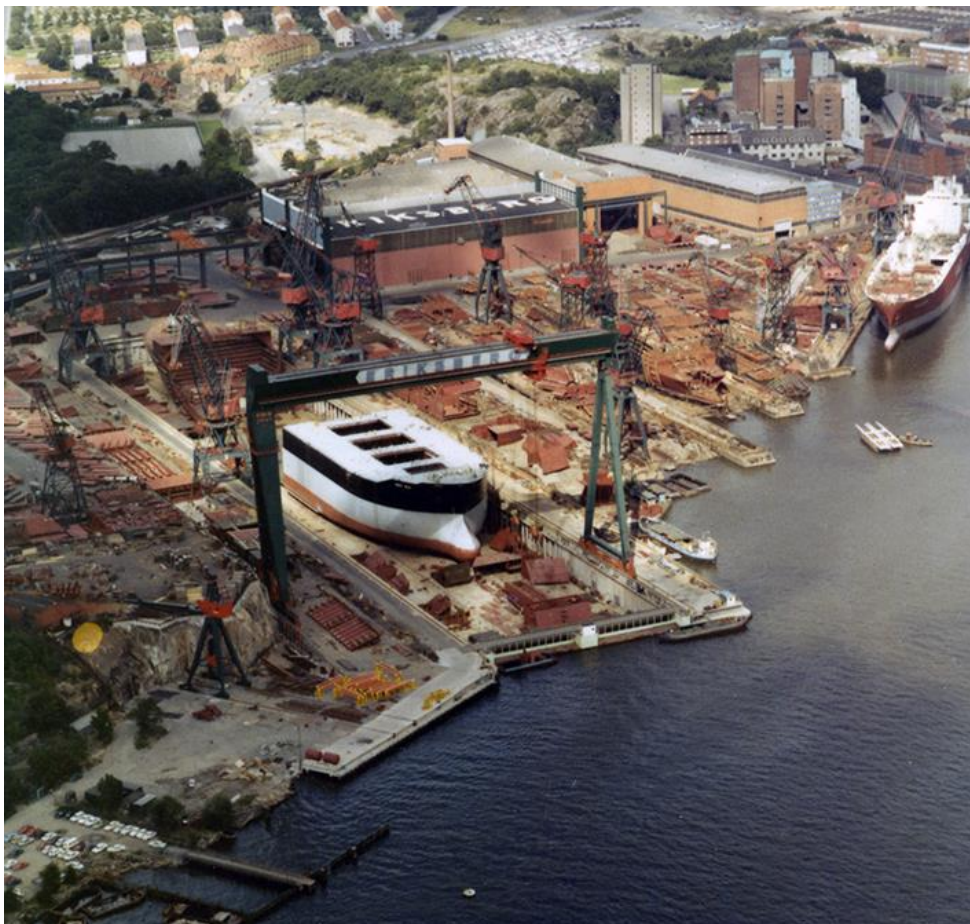
En bild från 1963 som visar Dockhuset (den T-formade byggnaden i bildens mitt) som var en servicebyggnad för arbetet på varvets dockor. I bakgrunden syns bland annat Blå hallen och Eriksbergshallen. Foto Varvshistoriska bildarkivet på Göteborgs Stadsmuseum.

13. Celsiusgården, Sannegården 734:132

Eriksbergs Mekaniska Verkstads huvudkontor uppfördes 1944 och ersatte då Vita villan som övergick till att vara varvskontor. Byggnaden fungerar än idag som kontor. Den är huvudsakligen uppförd i tre plan och följer berget det står på med sin svängda form och sina våningar som delvis ligger i suterräng. Tegelfasaderna är mörka med ljusa fogar och taket platt med ett enkelt utskjutande och dekorativt kopparbeklätt takutsprång runt hela byggnaden. Fönsterstorlekarna och symmetrin har till största delen behållits liksom den stenbeklädda mittrisaliten med det markerade, detaljrika och tidstypiska entrépartiet mot norr. Byggnadens form, fasadmaterial, fasadindelning och det markerade och detaljerade entrépartiet utgör byggnadens viktigaste kulturhistoriska värdebärare. Dessa är särskilt viktiga vid ingången i norr och på den väl synliga svängda delen av sydfasaden.



Eriksbergs huvudkontor. Foto Varvshistoriska bildarkivet på Göteborgs Stadsmuseum och Lena Knutson Udd 2016.



Torrdockan med Eriksbergskranen i sin tidigare mörkgröna kulör. Foto Varvshistoriska bildarkivet på Göteborgs Stadsmuseum.



Eriksbergskranen idag med en orangeröd kulör. Lena Knutson Udd 2016.

1-2. Torrdockan med Eriksbergskranen och stapelbädd 6, Sannegården 59:2 och Sannegården 734:9
 Torrdockan med bockkranen utgör den sista utbyggnadsetappen under varvets storhetstid. Kranen uppfördes 1969 och var med sin spännvidd på 108 meter och fria höjd över kaj på 73 meter en av de största bockkranarna i Sverige. Valet föll på en bockkran eftersom den kunde betryka hela dockans längd, var stabil och klarade att lyfta de enorma vikter som var aktuella. Efter nedläggningen av varvet 1979 fick den stå kvar utan planer för framtida funktion och förklarades 2012 som byggnadsminne tillsammans med den tillhörande torrdockan.

En stapelbädd är det lutande plan där fartygen byggdes och varifrån de sedan kunde "puttas" ner i havet. Den bevarade stapelbädden vid Eriksberg är en av få kvarvarande stapelbäddar i landet. Den byggdes 1941 och var tillsammans med Eriksbergs övriga stapelbäddar unik i och med att den som arbetsplats utgjorde en enhet med verkstads-, förråds-, personal- och kontorslokaler under bäddplanet.



Stapelbädd 6 vid Eriksberg används idag delvis som promenadstråk, klättervägg och träningsplats. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Bockkranen, torrdockan och stapelbädden är idag det som tydligast berättar om att här en gång i tiden låg ett blomstrande varv. För att detta ska kunna förstås är det viktigt att bockkranens tekniska detaljer som trappa, manöverhytt, vinda för elkabel, den övre och undre trallan samt det undre lyftotet, precis som byggnadsminnesföreskrifterna betonar, bevaras. Kranens exteriöra färgsättning har ändrats efter varvets nedläggning men innan kranen förklarades som byggnadsminne och skulle med fördel i framtiden kunna återskapas till en färgsättning som kranen hade när den var i bruk.

Övriga industribyggnader inom området

Både Juvelkvarnens och Göteborgs Ris- och Valskvarns byggnader är uppförda som bärande murkonstruktioner. Att uppföra fabriksbyggnader helt i murkonstruktion var vanligt fram till en bit in på 1900-talet då betong- eller stålskelettkonstruktionerna allt mer tog över. Murkonstruktionen var fortfarande funktionell i verksamheter där behovet av öppna salar inte var lika stor som inom högt mekaniserade verksamheter. Kvarnverksamhet var ett typiskt exempel på en sådan verksamhet. Att byggnaden kom att uppföras i så många våningar berodde på tillverkningsprocesserna i en kvarn där man utnyttjar fallhöjden mellan våningsplanen för att leda säden och mjölet genom de olika processerna.



Bilden visar kvarnen Tre Lejon som senare blev Juvelkvarnen. För att kunna lossa spannmål från båtarna försågs kvarnens brygga med en lossnings-elevator. När spannmålen hade sugits upp ur båten forslades den vidare till silon med ett inkapslat transportband. Foto KF Industrier, 1960.

9-12. Juvelkvarnen, Sannegården 7:7, 7:8, 7:5 och 7:6

Under åren 1914-1915 uppfördes en kvarnbyggnad, en silo samt en magasinsbyggnad efter ritningar av dåvarande stadsarkitekten i Kristianstad, Per Lennart Håkanson. Stilen var en blandning av svensk nationalromantik och influenser från amerikansk merkantil stil vid tiden kring sekelskiftet 1900. Kvarnens byggnader är ett gott exempel på att sekelskiftets industribyggnader uppfördes för att stå i flera generationer. Kvarnen, som blev den mest påkostade av byggnaderna, fick rusticerade sockelvåningar, mönstermurade tegelfasader, dekorativa ankarjärn och andra smidesdetaljer, stora helluftsfnster med raka valv och välvda murkrön. Som kronan på verket försågs kvarnen med ett högt tegeltorn innehållande en vattentank. Tornet kläddes troligen på 1950-talet med den nuvarande

kopparplåten. Silobyggnaden uppfördes med ett liknande formspråk som kvarnen om än nästan helt utan fönster och dörrar. Både kvarn och silo fick sju huvudbottnar (våningar). Redan 1917 uppfördes här Sveriges första cylinderformade spannmålssilo i betong som sedan byggdes ut i omgångar. Silorna putsades röda, troligen för att smälta ihop med tegelbyggnaderna och först senare fick de vit puts. Silobatteriet som på slutet hade försetts med den röda logotypen för Juvel kom att bli ett landmärke på Hisingen fram till rivningen på 2000-talet.



Juvelkvarnen idag med silobatteri, kvarn och äldre silobyggnad samt den lägre kontorsbyggnaden emellan dessa. Foto Lena Knutson Udd 2016.

De ursprungliga byggnaderna som ännu finns kvar på platsen är kvarnen och silobyggnaden (1915) som idag är ombyggda till bostäder, en kontorsbyggnad (1922 och 1926) samt ett fristående silobatteri helt i armerad betong (1951). Det senare ritades av KF-arkitekten Olof Thunström och fick ett mycket enkelt uttryck med släta vita väggar och små kvadratiska fönsteröppningar i elevatortornet. Silon saknar idag funktion och har till skillnad från övriga kvarnbyggnader inte heller något skydd i plan.

Juvelkvarnen lades ner 2001. Byggföretaget JM beslutade 2006 att riva stora delar av kvarnen, bland annat silobatteriet från 1917 samt mjölmagasin, paketering och laboratorium. På platsen uppfördes ett helt nytt höghus med bostadsrätter. Dessutom uppfördes byggnader som till storlek och i fasadutförande efterliknar de äldre rivna byggnaderna. Troligen har fasadtegel återanvänts från de rivna byggnaderna. Kvarnbyggnaden samt den äldre silon från 1915 bevarades och byggdes om till bostadsrätter. Ombyggnaden har gjorts med stor kulturhistorisk hänsyn exteriört. De nyuppförda byggnaderna är idag svåra att med blotta ögat skilja från de ursprungliga.

Nedan: Silo 4. Höger: Kvarnen, silobyggnaden och kontoret. Foto Lena Knutson Udd 2016.



8. Göteborgs Ris- och Valskvarn (Sörhallen), Sannegården 28:33

Göteborgs Ris- och Valskvarn uppfördes 1898 vilket gör den till Eriksbergs äldsta byggnad. Kvarnen köptes under tidigt 1900-tal upp av KF för kafferosteriverksamhet och Eriksbergs varv köpte fastigheten på 1960-talet. Byggnaden användes som rörverkstad fram till nedläggningen av varvet i slutet av 1970-talet och därefter hade Volvo kontor i byggnaden under ett antal år. En ombyggnad till kontor gjordes 1985-1986. Byggnaden är uppförd som en bärande tegelkonstruktion och murverket är uppfört med prydliga kryssförband. Tegelfasaden är oputsad och med ett tegel i varierande mörkare och ljusare kulörer och med ett ljust bruk vilket ger fasaden ett levande uttryck. Dagens fönster är moderna med två lufter och brunmålade fönsterbågar av aluminium men fönsteröppningarna är ursprungliga. Varje fönster kröns av ett stickbågsvalv och på sina ställen syns spår av igensatta fönster. Byggnaden är ett gott exempel på att sekelskiftets industribyggnader uppfördes för att stå i flera generationer. Trots enstaka tillbyggnader är proportionerna, fasadindelningen och fasadmaterialet ännu viktiga kulturhistoriska värdebärare hos byggnaden.



Före detta Göteborgs Ris- och Valskvarn, idag kallad Sörhallen. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Lindholmen

Lindholmen är en del av Hisingen och består av Slottsberget, Lindholmens före detta varvsområde och Lindholmshamnen. Ursprungligen var Lindholmen en ö som sträckte sig från nuvarande Sannegårdshamnens mynning i väster till Rambergets fot i nordost. På öns högsta punkt i sydväst, nuvarande Slottsberget, låg under 1300-talet en borg. Under perioden 1500 till 1800 utnyttjades Slottsberget med strandområde bland annat till ett av flottans varv, som lastageplats och för sillsalteri.

Lindholmen var den första delen av norra älvstranden som började utnyttjas för industri i större skala. Här etablerades redan 1844 ett varv på ett litet område öster om Slottsberget och därmed påbörjades Lindholmens förvandling från jordbruksbygd till industri- och arbetarstadsdel. När varvet expanderade på 1870-talet köptes större delen av Slottsberget in och marken delades upp i tomter där varvsarbetarna fick möjlighet att bygga egna hus. På kort tid uppfördes cirka 130 hus. Den nya stadsdelen blev livlig med butiker, hantverkare och torghandel. Med sitt isolerade läge fick Slottsberget drag av brukssamhälle. En färjeförbindelse gjorde det enkelt att ta sig in till staden. På Skateberget mellan Slottsberget och varvsområdet fanns villor för disponenter och tjänstemän.



Lindholmens varv på 1970-talet. Foto Göteborgs stadsmuseums varvshistoriska bildarkiv.

Varvet var under lång tid den helt dominerande arbetsplatsen på Lindholmen men här fanns också andra betydande industrier som till exempel Gahms väskfabrik som nu är riven. 1888 anlades Strömman & Larssons snickerifabrik öster om varvet. Efter en brand 1925 flyttade fabriken till Backa och på platsen byggdes Lindholmshamnen 1939.

Under 1940-talet expanderade varvet och det fanns planer på att spränga bort både Skateberget och Slottsberget. Planerna genomfördes inte men en del bostadshus revs. Mellan 1930 och 1970 flyttade många från Lindholmen. Befolkningen minskade från 3 700 invånare till cirka 600. Lindholmen var inget renodlat bostadsområde och ännu i mitten av 1970-talet fanns här industrier och hantverk av olika slag, verkstäder, lager, affärer och skolor bland bostadsbebyggelsen.

Historik Lindholmens varv

Det varv som anlades på Lindholmen 1844 var från början ett mindre skeppsvarv för träfartyg. Rörelsen utvidgades 1851 med en mekanisk verkstad och slipanläggning med verkstadsmaskiner från England. Därmed kunde varvet även bygga fartyg av stål. Lindholmens varv upplevde en blomstringsperiod under 1870-talet och hade då 700-800 anställda. Mellan Slottsberget i väster och Skateberget i öster anlades 1875 en torrdocka som delvis var uthuggen i berget och som länge var landets största docka. Dockan utvidgades ytterligare på 1890- och 1950-talet. Lindholmen blev, liksom Eriksberg och Götaverken, så småningom ett världsledande varv för byggande av stora fartyg, utvecklat ur en tidig mekanisk verkstad.

Runt 1890 var Lindholmens varv med sina omkring 1 400 anställda Göteborgs största företag men efter en konkurs 1891 minskade varvet i betydelse och detta förstärktes ytterligare under 1920-talets depression. Först i början på 1930-talet började man bygga dieselfartyg och det dröjde ända in på 1950-talet innan varvet återigen nådde upp till någon större produktion. Lindholmen utvecklades under efterkrigstiden till ett varv för främst linjefartyg.

När de andra varven senare investerade i stora kranar för att lyfta allt större tredimensionella sektioner var man på Lindholmen tvungen att begränsa sig till tvådimensionella flak som hängdes upp som i ett korthus. Med denna metod byggde man fartyg på upp till maximalt 30 000 ton. I slutet av 1960-talet närmade sig en varvskris och 1971 köptes Lindholmens varv upp av Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB som därigenom fick överta skicklig arbetskraft. 1974 byggdes det sista fartyget på Lindholmen. Kvar fanns reparationsverksamheten som Eriksberg nu sålde till Götaverken och 150 man arbetade kvar, huvudsakligen i Lindholmens torrdocka. Verksamheten upphörde helt 1985 då den kvarvarande personalen flyttades över till Cityvarvet.

Omdaning av Lindholmen

Under 1970-talet hade den före detta arbetarstadsdelen på Lindholmen blivit närmast förslummad. En plan för bevarande av ett 50-tal bostadshus på Lindholmen antogs och under åren 1980-1998 förnyades bostadsområdet genom om- och nybyggnad. Varvets äldre byggnader revs och kvar blev ett antal varvsbyggnader uppförda under 1940- och 1950-talet. Efter nedläggningen av varvet 1976 övertogs mark och återstående byggnader av Projekt Lindholmen AB som från år 2000 går under namnet Norra Älvstranden Utveckling AB. En gemensam kommunal och statlig satsning gjordes på utbildning och forskning och projektet startade i den största av de kvarvarande varvsbyggnaderna, den gamla maskinhallen Santos. I början av 1990-talet genomfördes en stor om- och tillbyggnad av hela området mot ett kunskapscentrum. Man har även arbetat med konstnärer för att ge området en tydlig profil och konstnärliga utsmyckningar finns både inne i byggnaderna och utomhus.

På Lindholmens gamla varvsområde finns idag framför allt gymnasier och vuxenutbildning av olika slag samt teaterverksamhet. Öster om varvsområdet har nya byggnader uppförts i det centrum som idag kallas Lindholmen Science Park.

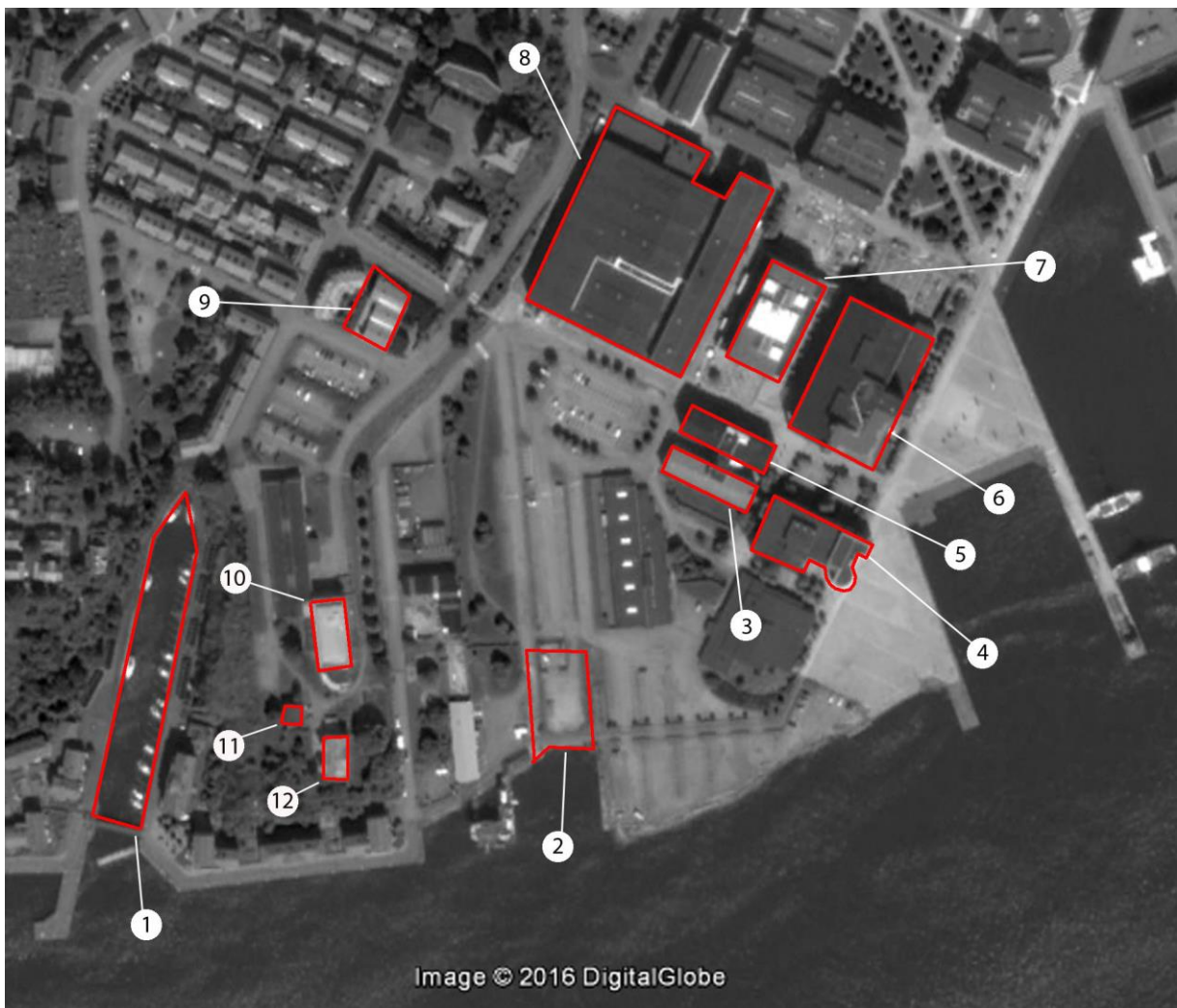


Lindholmens varv på 1950-talet. Bilden är tagen från ungefär samma vinkel som bilden på sidan 5 som visar området idag. Foto Engelsbergs arkiv Nordstjärnan.

Program – skydd

Lindholmen som helhet och dess omnämmande i program och skydd finns närmare beskrivet i *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999*, sidan 380. När det gäller Lindholmens industrihistoria ingår endast Skatebergets bebyggelse samt dockan och resterna av stapelbäddarna i Riksintresset Lindholmen från 1987. Disponentvillan och gasverket på Skateberget är skyddade i detaljplan med k + q och småindustrifastigheten för Isolering AB Cementol har skydd q2 i detaljplanen.

Beskrivning – karaktär



Kartskiss baserad på Google Earth, ID 2016.

1. Torrdockan (1875, utvidgad på 1890- och 1950-talet)
2. Stapelbädden
3. Sociala huset (ca 1945)
4. Polhem (ca 1947)
5. Driftsbyggnad (ca 1952)
6. Äran (ca 1949)
7. Göta (1952)
8. Santos (ca 1946)
9. Isolering AB Cementol (1929)
10. Affärskontor (1957)
11. Gasverk (troligen 1945)
12. Disponentbostad (ca 1860)

De varvsbyggnader som idag finns kvar på Lindholmen uppfördes på 1940- och 1950-talet och har alla karakteristiska tegelfasader med mörkt brunt tegel och ljusa fogar, mörka flacka tak och mycket små eller inga takutsprång. Byggnaderna ritades av civilingenjör Birger Ludvigson och uppfördes av Svenska Vägaktiebolaget. Samtliga byggnader har byggts om kraftigt och anpassats till dagens verksamheter och vid en jämförelse med äldre fotografier är flera av dagens byggnader svåra att känna igen. De tidigare mycket regelbundna och symmetriska fönsterpartierna på byggnaderna är

idag förändrade. Området har dessutom på 1990-talet kompletterats med nya byggnader som står relativt tätt intill de äldre monumentala verkstadshallarna. De tre större hallarna är Santos i väster (ca 1946), Äran i öster (ca 1949) och mellan dem Göta (1952). Byggnaderna har fått sina namn efter fartyg tillverkade vid varvet och ibland står dessa namn och/eller tillkomstår väl synliga på fasaderna. På området finns även en kontors- och personalbyggnad som gick under namnet Sociala huset (ca 1945), norr om denna en driftsbyggnad (ca 1952) och förrådsbyggnaden Polhem (ca 1947). På Skateberget finns ett gasverk (troligen uppfört 1945), en före detta disponentbostad (ca 1860) och ett affärskontor (1957) som också tillhörde varvet.



Delar av Lindholmen idag. Från vänster byggnaderna Santos (Backa teater), Göta, Äran, en driftsbyggnad, Sociala huset och Polhem. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Mellan varvsbyggnaderna och torrdockan som ligger västerut, dold mellan Skateberget och Slottsberget, finns resterna av vad som troligen varit en stapelbädd med kran. Torrdockan från 1875 omgärdas idag av nybyggda bostadshus ner mot vattnet. Intill dockan finns båthus, promenadstråk och den mindre gångbron Wilhelm Tranchell som förbinder dockans båda sidor. Spår av de gamla dockportarna eller andra spår av kranar, transportutrustning eller själva arbetet i dockan saknas idag.

Jämfört med exempelvis Götaverkens varvsområde representerar byggnaderna vid Lindholmen inte i lika hög grad varvets kontinuerliga utveckling och byggnaderna har i högre grad förvanskats och dess ursprungliga funktioner blivit otydligare. Dockan, resterna av stapelbädden och varvsbyggnadernas karaktär – främst den monumentala skalan och tegelfasaderna samt det som ännu finns kvar av fönstrens symmetriska placering – är de viktigaste bevarade kulturhistoriska värdebärarna idag. Det finns inte längre någon synlig koppling mellan byggnaderna, dockan och lämningarna efter stapelbädden och områdets industrihistoria är därför otydlig.

Eftersom varvsbyggnaderna idag är så ombyggda är det framför allt dockan och de spår av stapelbäddarna som ännu finns kvar på området mellan Skateberget och varvsområdet, samt de spår i form av äldre betong och rostiga stålkonstruktioner som finns kvar nere vid vattnet strax öster om stapelbäddarna som berättar om den tidigare industriella verksamheten vid Lindholmen.

Bostadsbebyggelsen på Lindholmen består av låga trähus med smala gator som påminner om de bohuslänska fiskesamhällena. Området är närmare beskrivet i *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999*. I bostadsområdet fanns tidigare viss industriell verksamhet. Gahms väskfabrik samt ett antal plåtslagerier är idag rivna men som en sista rest av de stödindustrier som växte upp kring Lindholmens varv finns där en fastighet som uppfördes för företaget Isolerings AB Cementol (1929), och som under 1960- eller 1970-talet byggdes om till tvätteriet "Tip top tvätten AB".

Byggnader Lindholmens varv

8. Santos, Lindholmen 6:9

För Santos söktes bygglov 1947 för en plåtverkstad inklusive plåtslageri i ett plan. Santos är den största av de kvarvarande varvsbyggnaderna på Lindholmen och används sedan 2007 av Backateatern och Victor Hasselblad AB.

Byggnadens relativt låga höjd, med fönster i tre plan, och stora kvadratiska golvyta på cirka 90 x 90 meter skiljer ut den från övriga verkstadshallar på Lindholmen. Byggnaden är uppförd som en plåtbalkkonstruktion med bärande tegelväggar och har ett mycket flackt sadeltak. Fasaden har ett för Lindholmens varvsbyggnader karakteristiskt mörkt brunt tegel med ljusa fogar. Mot väster och söder är fasaderna något mer intakta medan det mot öster och norr har gjorts moderna tillbyggnader med fasader putsade i en mörkrosa kulör.



Plåtslageriet Santos förr och nu. Bilderna visar byggnadens södra och östra fasader. Foto Engelsbergs arkiv Nordstjernen och Lena Knutson Udd 2016.

Vid ombyggnader har fönsteröppningarna utökats och i vissa fall fått andra former än de ursprungliga vilket delvis har tagit bort den symmetri som tidigare präglade byggnadens form. Fönsterbågarna har genomgående bytts ut mot rödmålade bågar av aluminium. Inga ursprungliga industriportar finns idag kvar. Takets tidigare karakteristiska triangulära tvärställda taklanterniner är borta. Byggnadens proportioner, det flacka sadeltaket, de till viss del ursprungliga fönsteröppningarna samt den för Lindholmen karakteristiska tegelfasaden är idag byggnadens viktigaste bevarade kulturhistoriska värdebärare. Detta framträder tydligast på fasaderna mot söder och väster som också är de mest exponerade. Byggnaden är dock så pass förändrad att kopplingen till varvets verksamheter inte längre är självklar.

6. Äran, Lindholmen 6:9

För Äran söktes bygglov 1949 för en maskinverkstad i fyra plan. En ombyggnad gjordes 1994-1998. Idag används Äran främst av olika utbildningsinstitutioner och där finns också en stor restaurang som lånat dess namn. Med sitt läge närmast älven är byggnaden väl exponerad från den öppna platsen framför byggnaden i öster där också Gert Marcus konstverk "Di-edersekvensen" står sedan 1994.



Maskinhallen Äran förr och nu. Den äldre bilden visar byggnadens södra och östra fasader. Bilden från idag visar den östra fasaden som vetter mot älven. Foto Engelsbergs arkiv Nordstjärnan och Lena Knutson Udd 2016.

Byggnaden är uppförd med betongstomme, bjälklagsbärande innerväggar av betong och ytterväggar av det för Lindholmens varvsbyggnader karakteristiska mörkt bruna teglet med ljusa fogar. Byggnaden är idag kraftigt ombyggd och årsringarna är många. Vissa delar av fasaderna är putsade i en mörkrosa kulör, exempelvis delar av den senare tillkomna pelargången i väster. Mot söder sitter ett nyare utanpåliggande trapphus/hisstorn i glas och svart aluminium. Hela bottenplanet har byggts om med höga glasfasader och moderna entréer. Mot öster och norr finns olika nyare tillbyggnader på taket. Fönstren är genomgående nya med grå- eller lilamålade bågar av aluminium med undantag av ett äldre fönsterband på den västra fasaden, bestående av stora liggande fönster strax under byggnadens taklist.

Byggnadens tidigare symmetriska fönsterpartier och karakteristiska tak med pulpettak i väster och platt tak i öster har delvis renoverats bort. Spår av ålder och industriellt ursprung är få och det är inte uppenbart för en besökare att detta är en äldre varvsbyggnad. Byggnaden har dock till viss del behållit sina proportioner och fönsteröppningarnas tidigare genomtänkta regelbundenhet kan i viss mån ännu anas på den väl synliga östra fasaden. Den för Lindholmen karakteristiska tegelfasaden och fönsterbandet på fasaden mot väster är idag byggnadens viktigaste bevarade kulturhistoriska värdebärare.

4. Polhem, Lindholmen 6:9

För Polhem söktes bygglov 1945 som förrådsbyggnad för varvet och byggnaden används idag för utbildning. Byggnaden är något mindre än de stora verkstadshallarna Santos, Göta och Äran. Den uppfördes ursprungligen som en betongskelettkonstruktion med armerade betongpelare och bärande tegelväggar. De två risaliterna i öster består av en rektangulär och en halvrund utbyggnad, båda i fem våningsplan, och är ett sent tillskott till byggnaden. Fasaderna har ett för Lindholmens varvsbyggnader karakteristisk mörkt brunt tegel med ljusa fogar. Byggnaden är väl synlig från strandkanten men med de nyare partierna i öster i blickfånget. Mot väster finns ett nyare tillbyggt trapphus klätt med orangeröd plåt samt en helt inbyggd förbindelsegång till kontors- och personalbyggnaden som ligger bredvid. Trapphus och entréer är idag av nyare slag.

Jämfört med äldre fotografier är byggnaden idag svår att känna igen. De ursprungligen raka och enkla fönsterraderna har efter förrådstiden fått en märklig form i syfte att skapa större ljusinsläpp och detta har tillsammans med senare tillbyggnader gett byggnaden en helt ny karaktär. Utan den ursprungliga utformningen av fönstren är den för Lindholmen karakteristiska tegelfasaden idag byggnadens viktigaste bevarade kulturhistoriska värdebärare.



Förrådsbyggnaden Polhem förr och nu. Bilderna visar byggnadens norra och östra fasader. Foto Engelsbergs arkiv Nordstjernan och Lena Knutson Udd 2016.

3. Sociala huset, Lindholmen 6:9

Byggnaden uppfördes som kontor och personalutrymmen åt Lindholmens varv men kom snart att kallas "Sociala huset" på varvet. Byggnaden används idag för utbildning. Den har tre plan och är huvudsakligen uppförd i betong med tegelfasader. Även här har fasaderna ett för Lindholmens varvsbyggnader karakteristisk mörkt brunt tegel med ljusa fogar. Byggnaden har i högre grad än övriga varvsbyggnader fått behålla sitt ursprungliga utseende. Fasaderna är sakligt utformade med enstaka dekorativa element i murverket. Taket är ett mycket flackt sadeltak täckt med svartmålad plåt och takutsprånget är enkelt formgjutet i betong. Entréerna i öster och väster har enkla men dekorativt huggna portaler av granit. Dörrarna är idag moderna. Fönsterbågarna är i trä men inte ursprungliga. Vid de två trapphusen finns karakteristiska större fönsterpartier som har bytts ut mot oregelbundna perspektivfönster. Entréernas enkla portaler av granit, trapphusens något förändrade fönsterpartier och den för Lindholmen karakteristiska tegelfasaden är idag byggnadens viktigaste bevarade kulturhistoriska värdebärare.



Kontors- och personalbyggnaden Sociala huset förr och nu. Bilderna visar byggnadens södra fasad. Foto Engelsbergs arkiv Nordstjernen och Lena Knutson Udd 2016.

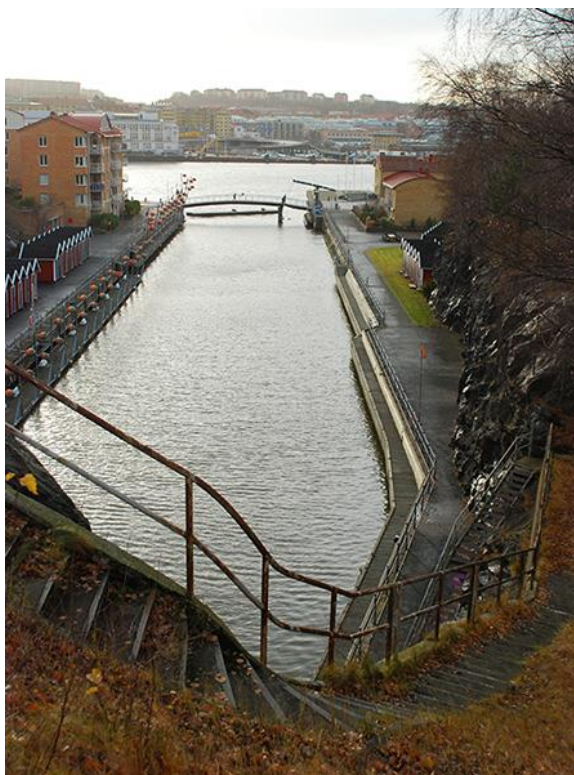


1-2. Torrdockan, Lindholmen 735:488 och rester av stapelbäddarna, Lindholmen 6:9

Mellan Slottsberget i väster och Skateberget i öster anlades 1875 en torrdocka som länge var landets största. Dockan utvidgades på 1890- och 1950-talet. 1974 byggdes det sista fartyget på Lindholmen men man fortsatte att reparera fartyg fram till 1985 då verksamheten i torrdockan slutligen lades ner. Idag används dockan som småbåtshamn och promenadstråk. Det finns inga andra spår kvar från verksamhetstiden än själva dockans form, delvis huggen ur berget och delvis stenskodd. Alla spår av dockportar, kranar och transportanordningar är borta. Genom sitt läge visar dockan ändå hur tätt varvet och arbetarbostäderna var förbundna med varandra.

Mellan varvsbyggnaderna och dockan finns troliga rester av en stapelbädd.
Foto Lena Knutson Udd 2016.





Ovan: Pågående fartygsbygge i en av stapelbäddarna när varvet var i drift. Vänster: Den före detta torrdocan idag. Nedan: Spår av industrihistorisk grammatik i form av gammal betong och rostigt stål. Foto Engelsbergs arkiv Nordstjernan och Lena Knutson Udd 2016.



Mellan varvsbyggnaderna och torrdocan finns ännu resterna av vad som troligen varit en stapelbädd med kran. Dessa spår, samt de spår i form av äldre betong och rostiga stålkonstruktioner som finns kvar nere vid vattnet strax öster om stapelbäddarna är den enda industrihistoriska grammatik som idag finns kvar från verksamheten vid Lindholmens varv.

Övriga byggnader inom området

9. Isolerings AB Cementol, Lindholmen 735:287

1918 grundades företaget Isolerings AB Cementol och 1929 söktes bygglov för en fastighet på Lindholmsvägen där sedan tillverkning av isoleringsmassa och isoleringsfilt bedrevs. Dessutom utfördes isoleringsarbeten för såväl kyl- som värmeanläggningar, främst inom sjöfarten. På 1960- eller 1970-talet byggdes fastigheten diskret om för att inrymma tvätteriet "Tip Top Tvätten AB" som kom att användas flitigt av Lindholmsborna. I delar av byggnaden finns idag Lindholmens Konsthall och byggnaden bär tydliga spår av såväl dess ursprungliga utseende från 1929 som dess ombyggda utseende från 1971. Fastigheten är idag en sista rest av den blandade verksamhet som ända in på 1970-talet karakteriserade Lindholmens bostadskvarter där både hantverk, verkstäder, lager och affärer fanns insprängda mitt i bostadsbebyggelsen.



Isolerings AB Cementol förr och nu. Foto ur *Beskrivning över Göteborg med omnejd* 1932 och Lena Knutson Udd 2016.

Götaverken

Området Lundbyvassen avgränsas av Lindholmshamnen, industrispåret och Frihamnen-Lundbyhamnen. Göta älv bildar i söder ett stort och brett vattenrum. Området utgjordes från början av en stor vass. En plan för muddrings- och hamnarbeten upprättades 1843. Därefter gjordes stora utfyllnader gjordes och omkring 1870 var vassen torrlagd. Den första större verksamheten i det före detta vassområdet var Göteborgs Mekaniska Verkstäder som flyttade till Lundbyvassen 1867.

Historik Götaverken

Göteborgs Mekaniska Verkstäder grundades 1841 av skotten Alexander Keiller och uppfördes på ett område mellan nuvarande Stora Badhusgatan och Skeppsbron. Verkstaden utrustades med de senaste ångdrivna maskinerna från England. Här tillverkades Göteborgs första ångdrivna stålfartyg som sjösattes 1847. Göteborgs Mekaniska Verkstäder var främst inriktad på verkstadsprodukter som ångmaskiner, turbiner, gjutgods m.m. Skeppsbyggnadsdelen flyttades 1867 tvärs över älven till den nyligen torrlagda Lundbyvassen på Hisingen.



Full aktivitet vid Götaverken med stapelbäddar och kranar. I fonden plåtverkstaden med skylten "Götaverken" på taket. Foto Göteborgs Stadsmuseums varvshistoriska bildarkiv.

Samtliga byggnader förstördes i en brand 1898 och därefter byggdes ett helt nytt varv upp. Företaget ombildades 1906 till Göteborgs Nya Verkstads AB och i samband med detta flyttades även resten av verksamheten över till Lundbystrand. Samtidigt uppfördes den byggnad som idag är områdets äldsta, delar av M1, en maskinverkstad ritad av Göteborgsarkitekten Ernst Otto Krüger, som även ritat många andra industribyggnader i staden. Varvsverksamheten ökade med byggande av fartyg och fartygsmaskiner samt reparationer av fartyg. 1916 ändrades bolagets namn till Aktiebolaget Götaverken och samma år byggde varvet Sveriges första fartyg med dieselmotor istället för ångmotor. Från början av seklet var Götaverken det största av göteborgsvarven. Svetsningen och

byggandet av fartyg i sektioner bidrog till en effektivare produktion. De byggnader och anläggningar som uppfördes i början av 1900-talet ersattes och kompletterades i flera etapper. Efter 1930, då arbetsstyrkan var cirka 5 700 man, utvidgades varvet mot norr och då tillkom många av de byggnader som finns kvar än idag.

Vid Götaverken var produktionen uppdelad i dels motorproduktion i en stor maskinverkstad stödd av gjuterier och smedjor och dels fartygsproduktion på fem stapelbäddar, en produktion som byggde på inköp av komponenter utifrån. Här tillverkades utöver fartyg och motorer även tekniska stålkonstruktioner som broar och kranar samt ”ferro-fönster”, fönster med fönsterbågar av stål. På 1950-talet var Götaverken världens ledande skeppsvarv och efterfrågan steg i snabb takt. Men då kapaciteten var begränsad i både antalet dockor och dockornas storlek uppfördes istället ett helt nytt nybyggnadsvarv i Arendal som invigdes 1963. Vid Cityvarvet, som det gamla varvet nu kallades, sjösattes 1968 det sista nybyggda fartyget. På hundra år hade då omkring 600 fartyg byggts på platsen. Cityvarvet blev därefter helt och hållet ett reparationsvarv.

Under åren 1973-1976 investerade Götaverken i en upprustning av det mycket nerslitna Cityvarvet. Även Götaverken Ångteknik och Götaverken Motor som då också fanns på området fick del i satsningen och varvet blev sedan ett av norra Europas största och tekniskt mest avancerade reparationsvarv. Här fanns fyra flytdockor, tio kajplatser, moderna verkstäder och kontor. I och med 1970-talets varvskris slogs Götaverken och Eriksberg ihop 1976 och samtidigt bantades verksamheterna ner. Även reparationsmarknaden hade hårdnat, Cityvarvet gick med förlust och verksamheten minskades successivt. Under åren 2000-2015 bedrevs verksamheten i liten skala av företaget Damen Shipyards Group och bestod av reparationer, underhåll och ombyggnader av fartyg. Verksamheten lades ner för gott 2016.

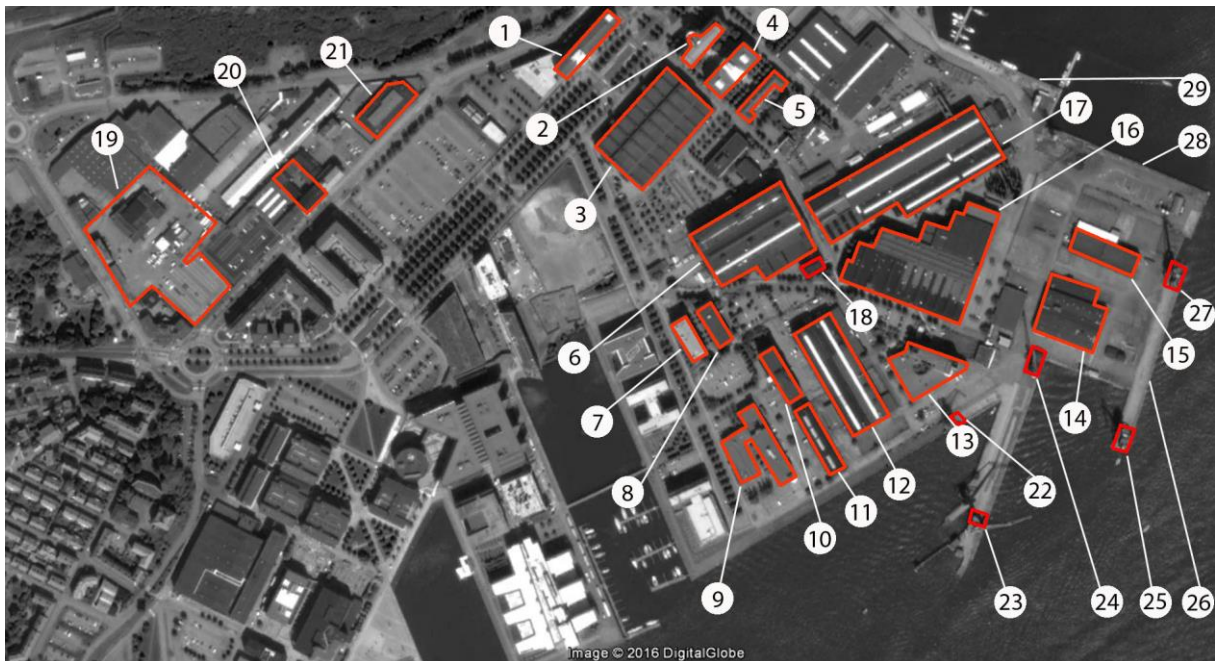
Omdaning av Götaverken

I slutet av 1980-talet påbörjades ett arbete med att etablera nya verksamheter på varvsområdet. I den norra delen av området genomfördes en om- och nybyggnad för kontorsverksamhet i byggnaderna Citadellet, Tornen och Gothiahuset. I den sydvästra delen påbörjades en omvandling av de befintliga byggnaderna för att passa små och växande företag. Denna omdaning av området har sedan pågått kontinuerligt och pågår än idag.

Program – skydd

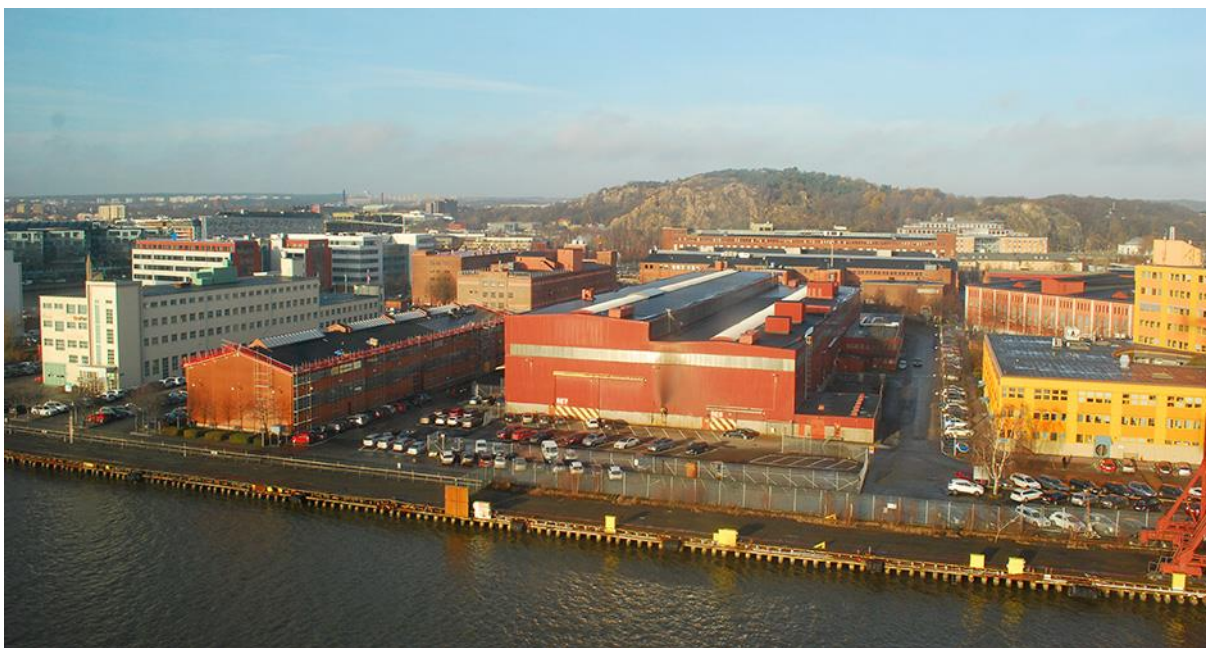
Götaverken som helhet och dess omnämning i program och skydd finns närmare beskrivet i *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999*, sidan 392. Området som helhet saknar detaljplan och endast Götaverkens huvudkontor är idag skyddat i plan. Kvarteret Propellern beskrivs närmare i *Kulturhistorisk dokumentation, Karlavagnsplatsen, Hisingen* av Maja Lindman och Sanja Peter från 2015. Kvarteret saknar kulturhistoriska skyddsbestämmelser i plan.

Beskrivning – karaktär



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2016

1. Götaverkens huvudkontor (1951)
2. Citadellet (1960)
3. Nya maskinverkstaden, M2 (1950-talet)
4. Tornen (1989-1990)
5. Gothiahuset (1920)
6. Gamla maskinverkstaden, M1 (1906)
7. Smedjan (1946)
8. Experimentverkstaden, 141:an (ca 1952)
9. Snickeriverkstaden (1929-1930)
10. Förrådet (1943)
11. Rörverkstaden (1936)
12. Reparationsverkstad (troligen tidigt 1970-tal)
13. Galjonen (1974)
14. Utrustningsverkstad med kontor (1974)
15. Svetshallen (1956)
16. Plåtverkstaden (1949)
17. Pannverkstaden (1962-1974)
18. Transformatorstationen (1945)
19. Nordiska syrgasverken AB (1950-)
20. Lundby mekaniska verkstad (1949-1953)
21. Göteborgs Galvaniseringsfabrik (1946-1947)
22. Portalsvängkran med vipparm. Helt nitad fackverkskonstruktion, troligen äldst.
23. Portalsvängkran med vipparm, Kone (ca 1974)
24. En portalsvängkran utan vipparm. Delvis nitad fackverkskonstruktion, äldre.
25. Portalsvängkran med vipparm, Hensen (1962)
26. Stapelkajen
27. Portalsvängkran med vipparm, Hensen (1962)
28. Hammarkajen
29. Keillerkajen



Ovan: Vy över Götaverkens område sett uppifrån en av kranarna. Byggnaderna närmast vattnet är från vänster räknat snickerverkstaden, rörverkstaden, reparationsverkstaden och Galjonen. Foto Ida Dicksson 2016.

Höger: Experimentverkstaden och smedjan. Foto Lena Knutson Udd 2016.



Götaverkens gamla varvsområde är idag ett tättbebyggt område som sjuder av verksamheter av olika slag. Merparten av de äldre byggnader som fanns kvar när varvet lades ner har bevarats och fått nya användningar. I området finns kontor, företag och restauranger och i vissa byggnader förekommer även ren industriverksamhet. Inga nya byggnader har tillkommit inom området sedan 1989-1990 då kontorsbyggnaden Tornen uppfördes men i anslutning till varvsområdet har nya bostadshus tillkommit.

Området är relativt tydligt avgränsat av älven mot söder, öster och nordost samt av Lindholmshamnen i väster. I områdets södra del mot vattnet finns kajer och pirar kvar från varvets tid samt fem kranar och några byggnader från det nyligen nedlagda Cityvarvets verksamhet. Cityvarvets område är idag inhägnat men trots det väl exponerat med sina monumentala kranar.

Byggnaderna som finns kvar idag utgörs av en storskalig och tät bebyggelse till största delen med fasader av mörkt rödbrunt tegel. Ett undantag är snickerverkstaden från slutet av 1920-talet som tidigare hade fasader av gult tegel och som på senare tid fått putsade blekgula fasader. Områdets äldsta byggnad är den mittersta södra delen av M1, en maskinverkstad från 1906. Byggnadens norra skepp tillkom 1946. Öster om M1, i byggnadens förlängning, finns idag Pannverkstaden som

uppfördes i omgångar mellan 1962-1974. På platsen låg tidigare varvets stora smedja med kringverksamheter. På 1950-talet uppfördes nya maskinverkstaden, M2, norr om den gamla.

I områdets sydvästra del finns följande byggnader som alla är ombyggda till nya funktioner; en förrådsbyggnad (1943), en smedja (1946), en experimentverkstad kallad 141:an (ca 1952), en transformatorstation (1945), den tidigare nämnda snickeriverkstaden (1929-1930), en rörverkstad (1936), en reparationsverkstad (troligen tidigt 1970-tal) och Galjonen (1974). Galjonen har direkt koppling till omvandlingen från nybyggnadsvarv till reparationsvarv och fungerade huvudsakligen som hotell för reparenternas besättning. En av områdets viktigaste byggnader är den mycket stora plåtverkstaden (1949) som också fungerade som varvets "ansikte utåt" med en stor skylt på taket, synlig från andra sidan älven. Skylten är idag borttagen. På områdets norra del finns Götaverkens huvudkontor (1951), Citadellet (1960), Gothiahuset (1920) som uppfördes som ungarshotell och Tornen (1989-1990). Liksom vid Lindholmen och Eriksberg har de flesta äldre byggnaderna fått sina namn målade i stor stil på fasaderna.

Trots ombyggnader till nya funktioner är exteriörerna i området med både historia och tillkomna årsringar relativt välbevarade. Mellan byggnaderna finns idag parkeringsplatser och på sina ställen gräsytor och planteringar. Dessa har uppförts på bekostnad av den industrihistoriska grammatik som tidigare fanns överallt mellan och runt byggnaderna för transporter och liknande. I området finns också några "baksidor" som inte har putsats upp utan fått behålla sin bortglömda karaktär. Här och var skymtar, till hälften dold bakom asfalt, den äldre gatstensbeläggningen. Allt detta ger området en industrihistorisk, levande och ibland smutsig känsla som man bör vara rädd om.



Cityvarvet med kranar, kajer och pirar. Foto Ida Dicksson 2016.

Cityvarvet var i drift så sent som 2016 och nere vid Broströms kaj och vid Cityvarvet finns många spår efter verksamheterna; gammal räls där kranarna löpte, pollare, rostiga ankringsringar, gammal betong och framför allt de fem olika portalsvängkranarna med tillhörande utrustning och spår. Av stadens tidigare otaliga hamn- och varvskranar återstår idag bara en handfull av de kranar som i snart 150 år varit klassiska siluetter i Göteborg och därtill symboler. Svetshallen på Cityvarvets område uppfördes 1956 och den större utrustningsverkstaden med kontor kom till 1974.

Götaverkens många generationer av verkstadsbyggnader – till stor del med ursprungliga fasader och fönsterpartier, Cityvarvets kranar och den industrihistoriska grammatiken ner mot älven utgör områdets stora kulturhistoriska värdebärare som på ett levande sätt berättar om Götaverkens historia och ständiga omvandling.

Byggnader Götaverken

6. Gamla maskinverkstaden (M1), Lundbyvassen 4:6

Gamla maskinverkstaden uppfördes 1906 i samband med att bolaget ombildades till Göteborgs Nya Verkstads AB. Här byggdes stora motorer. Byggnaden var en av Götaverkens viktigaste och mest centrala och inrymde också en gång företagets huvudkontor. Verkstaden utvidgades mot norr 1946 och mot söder 1953. Byggnadens högre norra byggnadsskepp gjordes 1999-2000 om till kontor och fick samtidigt ett nytt trapphus med entré på den västra långsidan.



Ovan t.v. och nedan t.h. Gamla maskinverkstaden efter tillbyggnaden 1946. Foto Göteborgs Stadsmuseums varvshistoriska bildarkiv och Göteborgs varvshistoriska förenings bildarkiv. Ovan t.h. och nedan t.v. Byggnaden idag. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Byggnaden har fasader av rödbrunt tegel och består av flera årsringar och i huvudsak tre långa skepp som ursprungligen saknade våningsplan och fungerade som verkstadshallar med full takhöjd. Den äldsta byggnadsdelen med den karakteristiska gaveln (södra delen av västgaveln) ritades av Göteborgsarkitekten Ernst Otto Krüger 1906 och var med sina betonde gavlar med medeltida formspråk mycket tidstypisk. Det norra skeppet med mittrisalit i väster och höga vertikala fönsterpartier längs hela norra fasaden (uppförd 1946 av F. O. Peterson & Söner och ritad av F. O. Petersons son Sven Steen) är ett exempel på nästa generations verkstadshallar där nya konstruktionsmaterial och tekniker gav stora öppna fönsterpartier och stora invändiga öppna volymer inspirerat av den amerikanska dagsljusfabriken (jfr t.ex. Spinneriet på Barnängen i Stockholm från 1917). En tillbyggnad mot söder gjordes 1953 och då försvann den ursprungliga södra fasaden från 1906. Där finns idag många olika generationers tillbyggnader och entréer och i öster syns spår av igensatta fönster och dörrar från tidigare verksamheters behov.



Detta är en byggnad med många kulturhistoriska värdebärare där vissa fasader framhäver olika generationers verkstadshallsideal medan andra fasader bär på byggnadens många årsringar. Fönsterpartier, fasadindelning, fasadmateriell och spår av tidigare konstruktioner är viktiga kulturhistoriska värdebärare.

17. Pannverkstaden, Lundbyvassen 4:6

Öster om M1 ligger Pannverkstaden, en långsmal verkstadsbyggnad, på den plats där storgodsgjuteriet och gjuteriets kringbyggnader låg tidigare. Gjuteriet revs i etapper med rivning av storgodsgjuteriet 1973. I sydvästra delen av pannverkstaden finns en byggnadsdel som uppfördes som "babbitsgjuteri" där man göt lager av lättmetall. I Pannverkstaden bedrivs fortfarande huvudsakligen industriell verksamhet.



Pannverkstaden med utomhustraversen och bakom denna skymtar gamla maskinverkstaden. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Byggnaden består av flera sammanhängande byggnadskroppar. Babbitsgjuteriet ritades av Nils Palmers och uppfördes 1962 som en betongbyggnad med 1 ½-stens tegelväggar, rött på utsidan och gult på insidan samt med ett karakteristiskt, idag igensatt, fönsterband längs med hela västra gaveln. 1970 och 1973 uppfördes Pannverkstaden i två etapper, som en stålstomme huvudsakligen klädd med tidstypisk trapetsprofilerad plåt med isolering. Byggnaden tillhör den sista generationen varvsbyggnader på Götaverken och uppfördes när varvet gick från nybyggnadsvarv till reparationsvarv. Den representerar en tid då verkstadshallarna framför allt skulle vara billiga att uppföra. Stora ljusinsläpp var inte längre viktiga då lysrörsarmatur kunde skapa ett gott arbetsljus och billig uppvärmning möjliggjorde tunna lätt isolerade väggar av plåt.

Med sina tunna tegelväggar, sina isolerade trapetsprofilerade röda plåtväggar, sitt sparsmakade ljusinsläpp genom högt placerade fönsterband och takens sentida böjda lanterniner är denna verkstadshall ett resultat av hur man på 1970-talet kunde rationalisera byggandet tack vare billigt material, billig elektricitet och låga uppvärmningskostnader. Kontrasten mot dagsljusfabriken M1 med sin påkostade fasad och sina markanta fönsterpartier är därför mycket stor. Utanför Pannverkstaden finns också området enda bevarade utomhustravers med fungerande spår och anordningar, något som tidigare var en mycket vanlig syn kring verkstadshallarna på Götaverkens varvsområde.

16. Plåtverkstaden, Lundbyvassen 4:6

Denna mycket stora byggnad uppfördes 1949-1950 som en plåtverkstad placerad i linje med stapelbäddarna och i anslutning till utrustningskajer och flytdockor. I plåtverkstaden kunde optisk projicering användas när plåtarna till fartygsskroven skulle skäras ut. I byggnaden fanns också en stor mallvind. Reparationsverksamheten hade dock inte samma behov av bearbetad plåt som nybyggnadsverksamheten. Delar av byggnaden blev därför överflödiga och hyrdes ut redan under

Cityvarvets tid. Under lång tid användes plåtverkstaden som idrottshall. Idag håller Göteborgs Curlinghall till i byggnaden vid sidan av kontor och industriell verksamhet.

Byggnaden består av flera sammanbyggda verkstadsskepp samt en mindre personalbyggnad längst i öster. I de tidiga svenska dagsljusfabrikerna kläddes betongskeletten in med tegel men i denna plåtverkstad som är av senare datum, lämnades konstruktionen och fasadmaterialet istället synliga. Tegel- och betongfasaderna som idag huvudsakligen är putsade i en laxrosa och vit kulör var nämligen på varvets tid helt oputsade. Betongskelettkonstruktionen är idag vitmålad och framträder som lisener. I sydost och norr finns ännu några oputsade partier kvar. Fönstren har en genomgående symmetri med höga smala fönster längs bottenplanet och ovanför dessa en rad med tätt sittande mindre fönster. Vissa fönster är idag igensatta medan andra har moderna aluminiumbågar, med eller utan spröjs. Fönsterformerna har som regel behållits och symmetrin återspeglas fortfarande i byggnadens fasader. På personalbyggnaden längst i öster är originalfönstren ännu bevarade med de för äldre industribyggnader så typiska vädringsrutorna. Fönstren är sannolikt så kallade "Ferro-fönster" tillverkade på Götaverken.

Utformningen med de sammanbyggda byggnadskropparna, deras olika takfall och taklanterniner, fasadernas tydlighet som låter oss ana konstruktionen och fönstrens bevarade utformning och symmetri är byggnadens främsta kulturhistoriska värdebärare. Byggnadens oputsade fasadavsnitt och enstaka bevarade originalfönster likaså. Genom sin placering nära älven med kajer och pirar ger byggnaden en förståelse för verksamhetens beroende av älven och även dess roll som Götaverkens ansikte utåt, sett från älven och från Göteborg.



Plåtverkstaden mot öster och älven med kvarvarande oputsade fasader. Längst till höger i bild syns personalbyggnaden med sina säregna fönsterplaceringar. Ritning Göteborgs stadsbyggnadskontors arkiv och foto Lena Knutson Udd 2016.



Ovan: Plåtverkstadens södra putsade fasad. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Vänster: Ett "ferro-fönster" i stål som tillverkades vid Götaverken. Den här typen av fönster finns fortfarande kvar på plåtverkstadens personalbyggnad. Foto Göteborgs varvshistoriska förenings bildarkiv.



Plåtverkstaden uppförs. Foto Göteborgs Stadsmuseums varvshistoriska bildarkiv.



Snickeriverkstaden uppförs. Foto Göteborgs varvshistoriska förenings bildarkiv.

9. Snickeriverkstaden, Lundbyvassen 4:6

Snickeriverkstaden ritades av Sven Steen och uppfördes 1927-1930 av F. O. Peterson & Söner som flera sammanbyggda delar med sågeri mot väster och träverkstad mot öster. Verkstaden byggdes om 1992 och har därefter använts till kontor, ateljéer och lokaler för småföretag.

Snickeriet och sågeriet har en blocklik byggnadskropp med tydligt markerade trapphus, inspirerat av den rationella fabriken idéer. Putsen på fasaderna är inte ursprunglig. Byggnadens båda trapphus har en dubbel utskjutande taklist som dragits ner som lisener längs med trapphusens ena sida hela vägen ner mot marken, vilket förstärker höjdverkan. Fasadindelningen, byggnadens blockliknande karaktär, fönstrens storlekar samt trapphusen med sina mönstermurningar är viktiga kulturhistoriska värdebärare för denna byggnad.

11. Rörverkstaden, Lundbyvassen 4:6

Byggnaden ritades av Ernst Järnfelt på Ernst Järnfelt Byggnadsaktiebolag i Göteborg och uppfördes 1936 som rörläggeriverkstad, förråd, smedja m.m. Denna enkla men tidstypiska verkstadsbyggnad med sadeltak och taklanterniner på nocken har av fotografier att döma tidigare varit oputsad. De två tydliga och välbevarade fönsterbanden som finns på byggnadens båda långsidor visar att man ännu på 1930-talet värdesatte rikliga dagsljusinsläpp i verkstadsbyggnader. Byggnaden påminner om andra lägre verkstadsbyggnader från 1930-talet, som de av KF uppförda byggnaderna på Nya Karholms bruk. Rörverkstaden är ovanligt välbevarad och har få sentida årsringar. Fasadindelningen, industriportarna, taklanterninerna och de karakteristiska fönsterbanden är byggnadens viktigaste kulturhistoriska värdebärare.

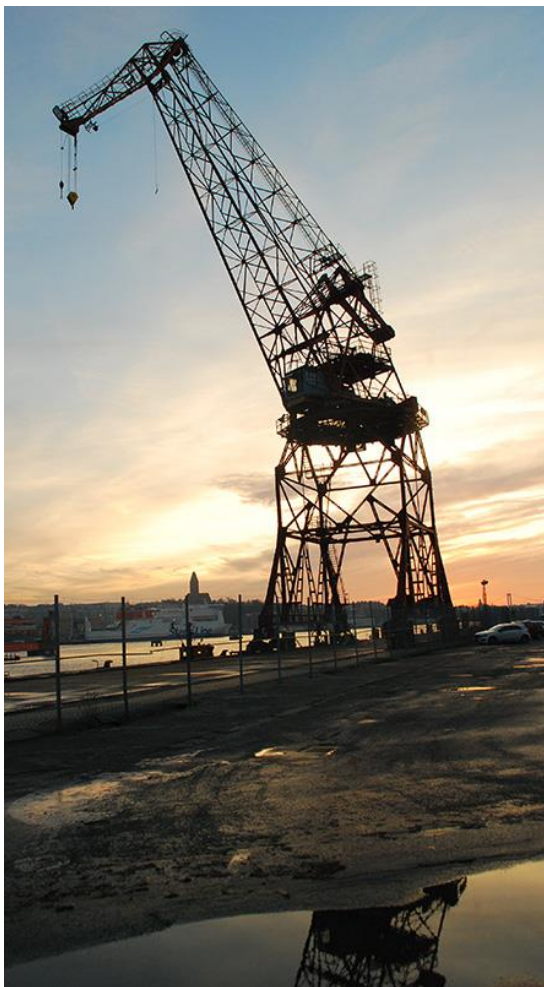


Ovan t.v. Snickeriverkstaden. Ovan t.h. Rörverkstaden.
Nedan t.v. Anslutningen till en av dockorna. Höger: En äldre portalsvängkran (24) utan vipparm uppförd som fackverks-konstruktion som delvis har nitats. Kranen kan ha tillverkats på Götaverken. Foto Lena Knutson Udd 2016.



22-25, 27. Kajer, pirar och kranar, Lundbyvassen 4:6 och Lundbyvassen 736:155

Längs med södra delen av området finns Broströms kaj som uppfördes runt sekelskiftet 1900. Här finns även Stapelkajen, Hammarkajen och Keillerkajen. Kajerna och pirarna inne på Cityvarvets område har än idag rikligt med industrihistorisk grammatik bevarad så som pollare, räls, kajkanter med olika form och konstruktion för olika behov. De två flytdockor som fanns kvar längst såldes 2015 och lämnade varvet 2016. Kvar idag finns de båda dockpirarna liksom fem portalsvängkranar som alla är typiska varvskranar, stora och kraftiga för att kunna lyfta över tunga delar i fartygen. De två äldsta kranarna är helt eller delvis uppförda som nitade konstruktioner och troligen tillverkade på Götaverken. Båda är fackverkskonstruktioner, en med och en utan vipparm. Två kranar är av fabrikat Hensen (1962) och den högsta av kranarna är av fabrikat Kone (1974). Kranarna har tidigare varit många, många fler. På 1960-talet kunde man räkna till minst 21 kranar bara inom det som idag är Cityvarvets område. Varvskranar har i snart 150 år varit klassiska siluetter över varvsområdena sett från staden på andra sidan älven och har ett stort symbolvärde för Göteborg. På Cityvarvet pågick varvsverksamhet så sent som 2016 och här är också upplevelsen av den tidigare verksamheten som mest påtaglig.



Ovan t.v. En äldre portalsvängkran (22) med vipparm som står vid Broströmskajen. Kranen är av en nitad fackverkskonstruktion. Ovan t.h. En portalsvängkran (23) med vipparm, troligen en Kone från 1974. Kranen är svetsad. Foto Lena Knutson Udd 2016.

5. Gothiahuset, Lundbyvassen 4:9

Byggnaden uppfördes 1920 som ungarlshotell för varvets anställda. Gothiahuset placerades vid uppförandet lite avsides vid varvets norra gräns men fick sedan, i takt med varvets successiva utbyggnad, en mer central placering. Byggnaden används idag som kontor och hotell.



Ovan: Gothiahuset under uppförande omkring 1920. Foto Göteborgs varvshistoriska förenings bildarkiv.

Vänster: Gothiahuset idag. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Gothiahuset är en ljusgult putsad murkonstruktion i fyra våningsplan, mot söder med en mer dekorativ utformning med sidorisaliter och en halvrund mittrisalit med kupolformat tak. Runt huvudentrén på den norra fasaden är byggnaden dekorativt putsad med vita lisener och joniska kapitäl vilket ger den tydligt klassicerande drag. Bygglövsritningarna utfördes av arkitekt Folke Bensow.

Vid uppförandet var Gothiahuset en påkostad och stilig byggnad med ett fritt och väl exponerat läge. Idag är den lätt bedagade byggnaden inklämd mellan annan bebyggelse, en vildvuxen park och bilparkeringar och upplevs som lite oförtjänt bortglömd. Senare årsringar i form av nya fönsterbågar, markiser, nya takkupor m.m. har delvis gjorts för att passa in i byggnadens övriga formspråk men även detta är idag slitet. Byggnadens klassicerande formspråk gör den särskiljande och ovanligt dekorativ inom Götaverkens annars rationella byggnadsbestånd.

1. Kontoret, Lundbyvassen 3:1

Götaverkens huvudkontor ritades av arkitekt Sture Frölén och uppfördes 1951 längst norrut på området. I den stora byggnaden samsades bland annat inköpsavdelning, avlöningskontor, ritkontor, bokföringsavdelning, arkiv, kopiering och bibliotek. Byggnaden ligger norr om Lindholmsallén, något avskild från övriga varvsbyggnader. Byggnaden fungerar fortfarande som kontor, men nu åt ESAB.

Kontoret har en blocklik byggnadskropp med markerat entréparti, direkt inspirerad av den rationella fabriken idéer. Byggnaden är uppförd i sex plan, klädd med gult fasadtegel och med ett sadeltak täckt med gråmålad takplåt. Fönstren med mörkt gröna fönsterbågar är alla lika stora och symmetriskt placerade längs norr- och söderfasaderna, något som förstärker byggnadens blocklika karaktär. Rakt över huvudentrén sitter Götaverkens emblem hugget i granit och däröver en stor och tydlig klocktavla. Byggnaden är trots sin enkelhet mycket gediget och noggrant uppförd med diskreta men dekorativa detaljer. Teglet under fönstren på byggnadens entréparti har murats lodrätt och takfoten har en enkel mönsterjutning i betong.



Ovan: Götaverkens huvudkontor idag och när det var nytt. Foto Lena Knutson Udd 2016 och Teknisk Tidskrift 1951.

Vänster: Nya maskinverkstaden. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Övriga industribyggnader inom området

Kvarteret Propellern strax norr om Götaverkens och nordost om Lindholmens varvsområde bebyggdes under en relativt kort period av tjugo år. Först från 1947 med kontors- och industribyggnader utmed Karlavagnsgatan och från mitten av 1950-talet utökades dessa utmed Polstjärnegatan. Området beskrivs närmare i *Kulturhistorisk dokumentation, Karlavagnsplatsen, Hisingen* av Maja Lindman och Sanja Peter från 2015. Nedan har fokus lagts på områdets industriella verksamheter.

21. Göteborgs Galvaniseringsfabrik, Lindholmen 1:25

Sveriges kanske första galvaniseringsfabrik uppfördes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstäder och galvanisering som verksamhet har därmed gamla anor på Hisingen. 1946-1947 lät företaget Göteborgs Galvaniseringsfabrik uppföra en fabriksbyggnad av tegel i två plan på Karlavagnsgatan 3 i det då ännu ganska obebyggda kvarteret Propellern. Verksamheten var i drift, under två olika ägare, fram till omkring 2014. Byggnaden hade från början två stora skorstenar och rikligt med fönster som gav dagsljus in i lokalerna. Verksamheten är numera nedlagd men verkstadslokalen med biutrymmen finns till stora delar kvar och lokalerna används delvis av Serneke Byggservice. Exteriört är byggnaden idag däremot helt förändrad. De tidigare skorstenarna saknas, väggarna är klädda i plåt och skivmaterial och lokalen saknar i princip helt ljusinsläpp. Detta gör att byggnadens kulturhistoriska värdebärare är få men dess historia är fortfarande värd att berättas.



Göteborgs Galvaniseringsfabrik. Foto Lena Knutson Udd 2016.

20. Lundby mekaniska verkstad, Lindholmen 1:12

AB Lundby mekaniska verkstad grundades 1888 och byggde till att börja med bogserbåtar och ångmaskiner. Mellan 1949 och 1953 uppfördes en kontors- och verkstadsbyggnad på Karlavagnsgatan 9. Företaget hade då 50 anställda och sysslade mest med reparationer av fartyg och maskiner. Även på 1960- och 1970-talet bedrevs här fartygsreparationer. På samma adress fanns 1975 även färgtillverkaren Ljungdahls Handels- och Fabriks AB med inköps- och försäljningskontor. Deras tillverkning skedde troligen i Lerum. Under 1980-talet skedde ombyggnader och fasadförändringar av Lundby mekaniska verkstads kontor och 1994-1995 ändrades användningen till ungarshotell. Idag finns flera olika hyresgäster i fastigheterna.



Lundby mekaniska verkstad. Foto Lena Knutson Udd 2016.

Industribyggnaderna omgärdar en innergård där den södra byggnadskroppen som vetter ut mot gatan är uppförd i fyra plan medan östra och västra byggnadskroppen är uppförd i två plan. I fonden finns en verkstadsbyggnad med sågtandstak. Mot den västra längan sitter en travers. Byggnaden är en typisk men idag sällsynt representant för den småindustri som växte upp kring de större industrierna och varven. Istället för att som vid Lindholmen vara insprängd i bostadsbebyggelsen kom Lundby mekaniska verkstad att byggas i Propellern, ett kvarter som uppfördes helt för varvsindustrins biverksamheter som lager, kontor och industrier. Byggnaden är av en typ som tidigare varit mycket vanlig i landet men som nu är betydligt mer sällsynt. Med sin högre kontorsliknande byggnadskropp mot gatan, industriella innergård med travers och baksida med ett klassiskt sågtandstak är byggnaden en pedagogisk representant för denna typ av småindustri. Den industriella innergården, sågtandstaket med sina ljusinsläpp, de enkla men tidstypiska putsade fasaderna, de gröna fönstren och industriportarna är alla viktiga kulturhistoriska detaljer i denna ännu välbevarade industriella 1950-talsmiljö.

19. Nordiska syrgasverken AB, Lindholmen 1:29

Troligen var det Nordiska syrgasverken AB som 1950 lät uppföra en karbidgasstation och 1953 en syrgasfabrik på platsen för senast 1955 etablerades företaget på fastigheten. Den finns även närmare beskriven i *Kulturhistorisk dokumentation, Karlavagnsplatsen, Hisingen* av Maja Lindman och Sanja Peter 2015. Här byggdes även lager och kontorsbyggnader i flera omgångar. Nordiska syrgasverken AB hade tillverkning på fastigheten fram till åtminstone 1966. På senare år har fastighetens byggnader delvis rivits, delvis fått annan användning och delvis förfallit. Flera av byggnaderna är idag täckta av den avancerade graffiti som tidigare varit vanlig även på varvskvarterens många övergivna och förfallna byggnader. De industri- och kulturhistoriska värdebärarna är idag få.

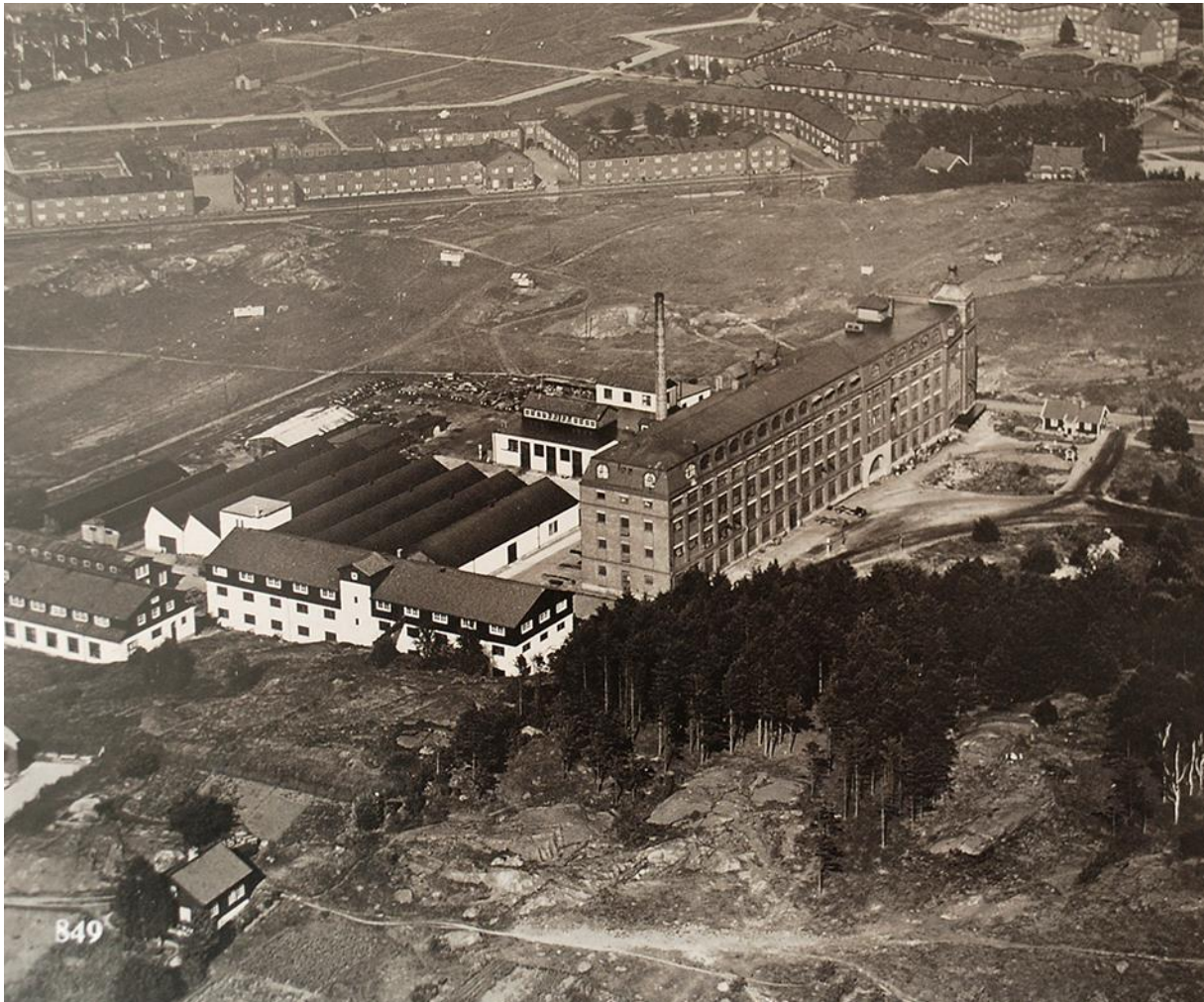


Nordiska syrgasverken AB förr och nu. Foto Göteborgs varvshistoriska förenings bildarkiv och Lena Knutson Udd 2016.



Lundbyverken

Området Lundby domineras av Ramberget och i mitten av 1800-talet var marken runt berget i stort sett obebyggd. Göta älvs vassar nådde nästan ända fram till berget men under senare delen av 1800-talet torrlades dessa. James Keiller, grundaren av Götaverken, donerade 1906 Ramberget till Göteborgs stad för att det skulle bli en allmän park (Keillers park). Vid samma tid uppfördes bostadshus för Götaverkens anställda på ett område väster om Ramberget.



Ett flygfotografi över Lundbyverken på 1920-talet. Här syns den så kallade BC-fabriken i flera våningar flankerad av lägre kontors- och verkstadsbyggnader varav några med sågtandstak. Bild ur Olsson, Christer och Moberger, Henrik, Volvo, Göteborg, Sverige, 1995.

Väster om bostadsområdet började 1915 en fabrik uppföras för tillverkning av kullager i regi av Nordiska Kullager AB (NKA). Marken runt fabriksbyggnaderna var vid denna tid i stort sett obebyggd och det fanns gott om plats för framtida expansioner. Fabriken togs 1925 över av Svenska Kullagerfabriken (SKF) och strax därefter av Volvo som startade biltillverkning i byggnaderna. ESAB köpte 1936 in den södra delen av Volvos fabriksområde med tillhörande byggnader och företagen blev därmed grannar. På 1940-talet utökades bostadsområdet väster om Ramberget och ett nytt tillkom väster om Volvos fabriksområde. Volvos kraftiga expansion efter andra världskriget tvingade fram den ena utbyggnaden efter den andra vid Lundbyverken. Till slut fanns det inte mer utrymme kvar och en helt ny personbilsfabrik uppfördes istället i Torslanda på Hisingen. Volvos fabrik vid Lundby, som till vardags kallas Lundbyverken, är idag omgärdad av bostadsområden.

Historik Lundbyverken

NKA:s fabriksanläggning uppfördes under åren 1915-1918, troligen efter ritningar av Göteborgsföretaget F. O. Peterson & Söner. Fabriken bestod av några stora stenhus och ett antal mindre byggnader i trä. I fabriken tillverkades kullager och redan 1918 hade företaget omkring 600 anställda i Göteborg. Men trots expansionen kunde man inte konkurrera med SKF som tog över verksamheten 1925. Samtidigt påbörjades förberedelserna för svensk biltillverkning av Assar Gabrielsson och Gustaf Larson. Gabrielsson arbetade vid denna tid på SKF som sålde kullager till franska bilfabriker och i juni 1925 låg ritningarna till en ny svensk bil klara. SKF satsade pengar i projektet och hyrde samtidigt ut fabrikslokalerna vid Lundby till det nya bolaget; AB Volvo. Det fanns behov av en bil som var anpassad för det nordiska klimatet men många var skeptiska till möjligheten att konkurrera med den utländska bilimporten. Enda sättet att få lönsamhet var att konstruera bilarna själva men låta andra verkstäder tillverka delarna som sedan sattes ihop i Volvos fabrik vid Lundby. Den allra första bilen rullade ut ur "Nordkulan" som fabriken huvudbyggnad kallades, på morgonen den 14 april 1927.

1930 köptes de tidigare hyrda lokalerna in och redan i mitten av 1930-talet hade Volvo blivit en av Europas största bilfabriker med omkring 1 000 anställda i Göteborg. Ända fram till andra världskriget var det lastbilarna som dominerade vid Volvo. Efter kriget tog bilförsäljningen fart över hela världen och Volvo lanserade den nya personbilen PV 444 som blev en stor succé. Från att ha tillverkat ett fåtal tusen bilar varje år steg försäljningen radikalt. 1950 såldes 20 000 bilar och 1970 hade försäljningen tiodubblats. Det var brist på både kapital, material och personal, men trots svårigheterna lyckades Volvo genomföra expansionen. Nya verkstäder byggdes, ny maskinutrustning skaffades och en intensiv rationaliseringsprocess genomfördes. I slutet av 1950-talet stod Volvo vid en skiljeväg då fabriksområdet vid Lundby inte längre medgav fler utbyggnader.

År 1959 köptes ett område på Hisingen in där en ny fabrik för montering av personbilar uppfördes. Torslandaverken fick en kapacitet på 150 000 bilar per år och var Volvos dittills största satsning. Den nya fabriken invigdes 1964. Vid Lundbyverken koncentrerades tillverkningen därefter till montering av främst lastbilar och bussar. Även företaget Volvo Penta som tillverkade och konverterade båtmotorer höll i perioder till på Lundby. Under 1980-talet flyttades produktionen successivt från Lundbyverken och 1992 hade all tillverkning flyttats från området. Under årens lopp har området genomgått stora förändringar, byggnader har rivits, byggts om och nya byggnader har tillkommit. Idag används de kvarvarande lokalerna främst till Volvos kontor och utvecklingsavdelningar.

Historik ESAB

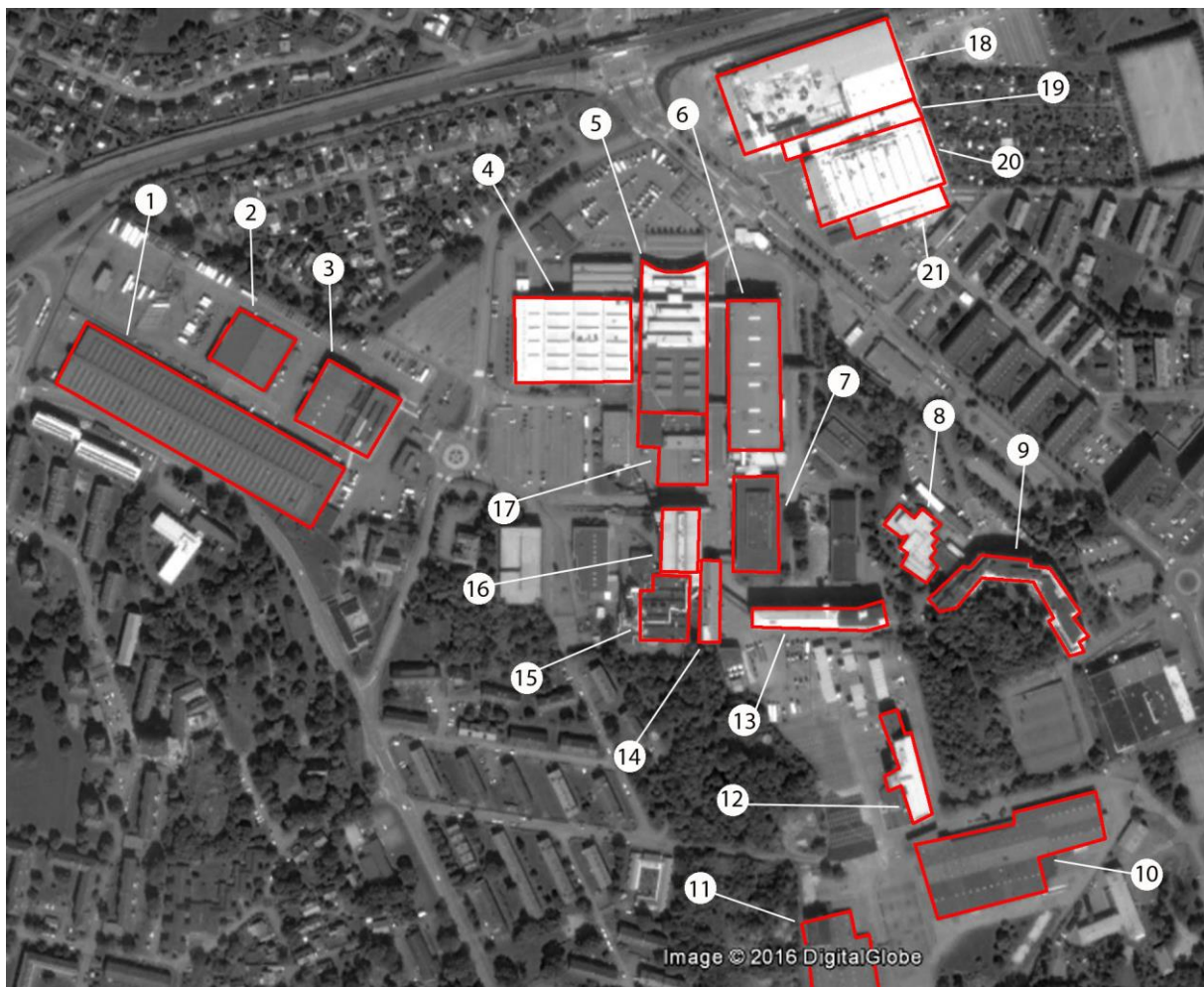
Elektriska Svetsningsaktiebolaget, ESAB kallat, startades 1904 för exploatering av grundaren Oscar Kjellbergs uppfinningar på den elektriska ljusbågssvetsningens område. Tillverkningen skedde i Göteborg med, till att börja med, hantverksmässiga metoder. ESAB expanderade kraftigt under de kommande decennierna och köpte 1936 in den södra delen av Volvos fabriksområde med tillhörande byggnader. Efter ombyggnader och moderniseringar flyttades bolagets elektrodfabrik in i de nya lokalerna.

Tiden mellan 1945 och 1975 var en period av snabb expansion för ESAB, som en följd av svetsningens genombrott inom skeppsbyggeriet och Sveriges stora varvsindustri. I Göteborg fanns huvudkontor, laboratorier och den mer avancerade delen av företagets elektrotillverkning, medan anläggningar i Perstorp och Laxå svarade för den övriga svenska tillverkningen. På ESAB:s fabriksområde vid Lundby gjordes kontinuerliga utbyggnader. Varvskrisen under 1970-talet medförde minskad försäljning av svetsmaterial men ESAB lyckades ta sig ur krisen och var 1990 världens största svetsningsföretag med en mycket spridd produktion. ESAB:s sista tillverkning vid Lundby lades ner 2009. ESAB har fortfarande sitt huvudkontor i Göteborg, men nu i Götaverkens gamla kontor vid Lindholmsallén, och Volvo står återigen som ägare till ESAB:s gamla byggnader på Lundbyområdet. Ett flertal byggnader har rivits men den första elektrodfabriken uppförd 1915-1918 finns ännu kvar.

Program – skydd

Området som helhet finns kort beskrivet i *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999*, sidan 368. BC-byggnaden är markerad med q i detaljplanen. Övriga byggnader saknar idag skydd i detaljplanen.

Beskrivning – karaktär



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2016.

1. X (1952) Montering av tunga fordon, främst lastbilar, *Kyrkbyn 88:6*
2. V3 (1955) Varmförråd, *Kyrkbyn 88:6*
3. Y (1953) Justerhall, pannrum, ställverk, kompressorstation, *Kyrkbyn 88:6*
4. AB "Bergget" (1956/1957) Fosfateringsanläggning, senare kontor, *Rambergstaden 17:55*
5. G (1989) Ersatte en äldre hall som revs, funktion oklar, delvis kontor, *Rambergstaden 17:55*
6. O (1946) Lackeringsverkstad och måleri, senare experimentverkstad och kontor, *Rambergstaden 17:55*
7. A (1982) Ersatte en äldre hall som revs, laboratorie- och experimentverkstad för lastbilar, *Rambergstaden 17:55*
8. VLM (1985) Personalbyggnad, *Rambergstaden 733:31*
9. VLH (1981) Kontor, *Rambergstaden 733:31*
10. 24 (Ca 1960, tillbyggd mellan 1975-1986) Elektrod- och pulverfabrik, trådlager, kärntråds-tillverkning för ESAB, *Rambergstaden 17:55*
11. 26 (1961) Elektrod- och pulverlager, senare lagerlokal för elektroder för ESAB, *Rambergstaden 17:55*
12. ESAB:s f.d. elektrod-fabrik, 1, 2a (1918, byggdes till 1942) Kulfabrik för NKA, senare förkromningsanläggning för Volvo, elektrod-fabrik, laboratorium, kontor för

- ESAB, nu kontor och personalbyggnad för Volvo, *Rambergstaden 17:55*
13. "Nordkulan" BC (1915) Kulfabrik för NKA, senare den första tillverkningen av Volvobilar, huvudkontor, lager och experimentavdelningar, *Rambergstaden 17:55*
 14. L (1920, byggdes om 1946, eventuellt revs då den tidigare byggnaden) Kontor och experiment-laboratorium, *Rambergstaden 17:55*
 15. U (1959/1960, byggdes ut kraftigt 1982) Experimentverkstad och motorlaboratorium, *Rambergstaden 17:55*
 16. K (1920, byggdes om helt efter 1980), Först experimentverkstad m.m., från 1970 enbart kontor, *Rambergstaden 17:55*
 17. D – E (1937/1938, byggdes troligen om helt 1981) Måleri, plåtslageri och sadelmakeri, från 1981 ljud- och vibrationslaboratorium, *Rambergstaden 17:55*
 18. Z1 (1955) Reservdelslager för Volvo, senare industriverksamhet, administration och personalbyggnad för Volvo Penta, *Rambergstaden 66:4*
 19. Z3 (1968/1969) Lager, *Rambergstaden 66:4*
 20. Z2 (1958) Slutmontering av personbilar för Volvo, senare anpassning av grundmotorer för Volvo Penta, senare utvecklingslaboratorium för Volvo, *Rambergstaden 66:4*
 21. Z4 (1972) Lager, administration och garantiverkstad, *Rambergstaden 66:4*

Lundbyverken omfattar idag en blandning av byggnader från olika tider som alla är mer eller mindre ombyggda. Områdets utformning har under åren styrts av industriverksamhetens praktiska och ekonomiska behov och om- och tillbyggnader har skett allt eftersom behoven uppstått. Äldre fotografier visar att fabriken när den var ung hade ett lantligt och fritt läge, något som står i stor kontrast mot dagens industriområde som i alla riktningar omgärdas av bostadsområden och vägar.

Industriområdets mark är kuperad och här och var sticker bergknallar upp. Vissa byggnader har fått uppföras i suterräng. Det finns flera infarter till området, som idag till stora delar är avspärrat för allmänheten, och vid infarterna finns anslutande parkeringsplatser. Mellan områdets äldsta byggnader, BC-fabriken och ESAB:s f.d. elektrofabrik i södra delen av området, finns idag en mycket stor parkeringsplats. Här har flera byggnader rivits, bland annat en äldre kvarnbyggnad som användes av ESAB för malning av elektrodpulver.

Volvo och ESAB var trångbodda vid Lundbyverken redan på 1950-talet men eftersom verksamheterna därefter fortsatt att utvecklas har de ombyggnader som gjorts på grund av utrymmesskäl och nya behov oftast varit brutala. Många gånger har tidigare byggnader jämnats med marken och nya uppförts (som byggnad A som revs och nyuppfördes 1982 och byggnad G som revs och nyuppfördes 1989). I de fall ombyggnader gjorts har dessa som regel raderat ut tidigare årsringar. De industriella verksamheterna har sedan 1980-talet successivt flyttats från Lundby till andra industriområden och byggnader som uppförts eller byggts om efter 1980 har till stora delar anpassats till kontor, personalutrymmen och utvecklingsavdelningar. Samtliga kvarstående byggnaders verksamhet och historia beskrivs i korthet i tabellen ovan. De relativt få byggnader som fortfarande bedöms ha något att berätta om områdets tidigare industriella verksamhet presenteras närmare nedan.

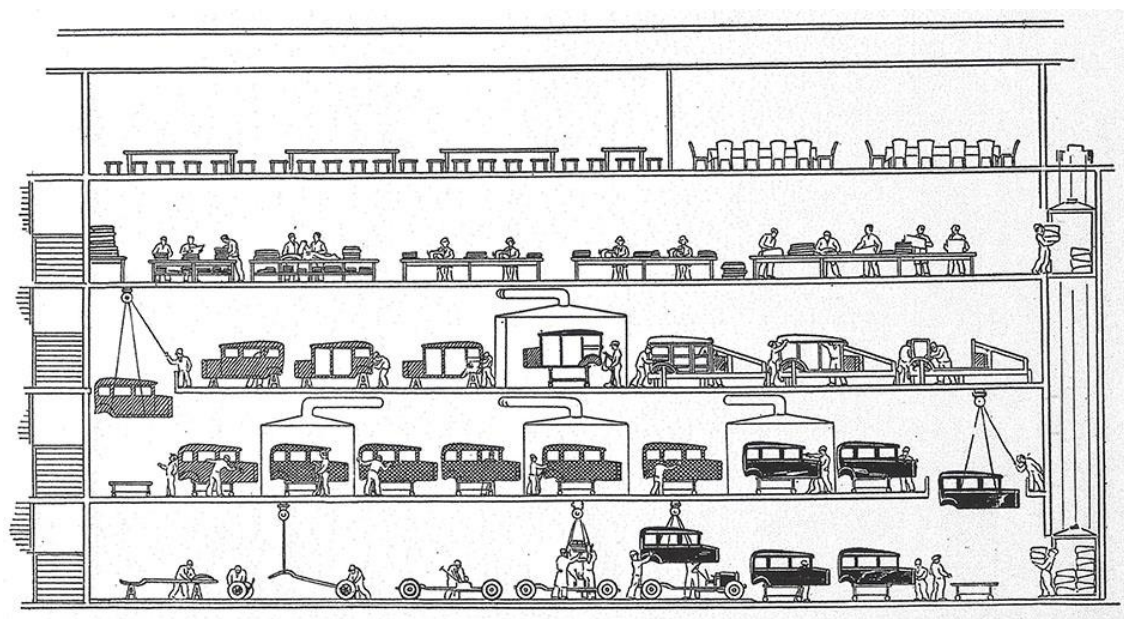
13. "Nordkulan" – BC-fabriken, *Rambergstaden 17:55*

Byggnaden uppfördes omkring 1915 åt Nordiska Kullager AB (NKA), troligen av Göteborgs äldsta fortfarande aktiva byggnadsföretag F. O. Peterson & Söner, och användes som järnbearbetningsverkstad för tillverkning av kullager under några få år. Den byggdes i fyra våningar av sten med en mansardvåning av trä ovanför. En tillbyggnad österut uppfördes på samma sätt men med mansardvåningen i betong, utvändigt täckt med plåt. Efter att ha stått oanvänd under några år

togs byggnaden 1926 över av det nystartade företaget Volvo som här satte igång sin allra första biltillverkning. Snart upptogs fyra våningar av monteringen medan mansardvåningen var matsal för fabriken anställda. Här utfördes alla moment i biltillverkningen; montering, plåtslageri- och sadelmakeriarbeten, rostskyddsbehandling, målning, avsyning och provning. När bilarna skulle hissas mellan våningsplanen i den höga byggnaden användes vanliga rep. Under en dryg tioårsperiod monterades Volvos bilar i BC-fabriken men ersattes 1938 av en nyuppförd monteringshall i ett plan. Därefter användes BC-fabriken som Volvos huvudkontor, lager och tidvis även för experimentavdelningar.



"Nordkulan", Volvos första bilfabrik. Här monterades bilar under en dryg tioårsperiod, fram till omkring 1938. Tillverkningen försiggick på olika våningsplan och bilarna fick hissas mellan dessa med hjälp av rep. Bild ur Volvos historiska arkiv.



Golvytå i varje våning 1600 kvm.

Fig. 2 Volvos B-fabrik i genomskärning.

Bilden visar hur tillverkningen disponerades på fabriken olik våningsplan. Bild ur personaltidningen Ratten 4-1930. Byggnaden är ett tidigt exempel på inspiration från de amerikanska dagsljusfabrikerna och fick så stora och rikliga ljusinsläpp längs byggnadskroppens fasader som konstruktionen kunde tåla. Fönsterpartierna gjordes symmetriskt lika stora med undantag av mansardvåningens mindre, spetsbågade takfönster. Fönstrens form och det synliga teglet, byggnadens lätt utskjutande mittrisalit och långsidornas välvda entrépartier gav byggnaden dess stilrena karaktär. Den östra tillbyggnaden hade andra behov och fick mindre fönster, tyngre fasadpartier och ett torn med det pampigt kyrkoliknande tornavslutet toppat av en kula.

Byggnadens drag finns ännu bevarade i konstruktion och fasader men har förvanskats av senare tiders, troligen reversibla, ombyggnader. Den stilrena karaktären döljs idag bakom grovt förändrade och halvt igensatta fönster, solskyddsgaller, tillbyggda trapphus och igensatta portar. Autenticiteten har här ett större värde och en intressantare historia än byggnadens senare tillägg och funktioner. Konstruktionen och proportionerna med stora och rikliga ljusinsläpp är viktiga för byggnadens kulturhistoriska värde. En eventuell återställning av fönsterpartierna på de norra och södra fasaderna ser ut att vara fullt möjlig. Tornbyggnaden på byggnadens östra del har fått ett enklare platt tak.

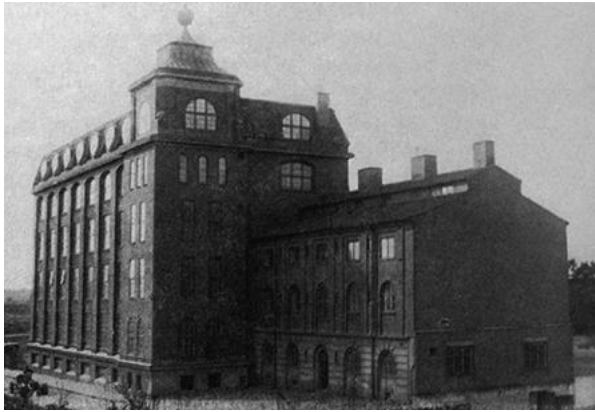


BC-fabriken idag, sedd från söder. Foto Lena Knutson Udd 2016.

12. ESAB:s f.d. elektrodabrik, Rambergstaden 17:55

Byggnaderna som ESAB tog över av Volvo 1936 bestod av en före detta järnbearbetningsverkstad och kulfabrik sammanbyggd med en kontors- och bostadsbyggnad uppförda 1918, sannolikt av det byggföretag som några år tidigare hade uppfört BC-fabriken. Kontorsdelen fick tre våningar medan fabriken hade fem våningar och en källare. Det fanns flera likheter mellan BC-fabriken och denna

byggnad, framför allt det snarlika tornet krönt med en kula och fönstrens utformning och placering på torndelen av byggnaden.



Elektrofabriken/kontoret förr och nu. Bilderna är tagna från nordost och dagens bilder visar de mest intakta delarna av byggnaderna. Foto ur Personaltidningen Ljusbågen 3-1964 och Lena Knutson Udd 2016.

Byggnaderna har en mycket rik och brokig historia. Efter uppförandet inrättade NKA kulfabrik och järnbearbetningsverkstad i fabriksdelen. Lokalerna övertogs 1926 av Volvo som installerade en förkromningsanläggning och ett sliperi i källaren, en bilverkstad på bottenvåningen medan resten av byggnaden användes som magasin. Under åren 1936-1965 hade ESAB elektrofabrik här med siktning och blandning av kemikalier och mineral, pressning, torkning, märkning och packning. I källaren behandlades kärntråden som ingick i elektroderna, bland annat genom betning och förkoppling. 1942 utvidgades elektrofabriken söderut. När ESAB uppförde en ny elektrofabrik på området i mitten av 1960-talet kom byggnaden att innehålla laboratorium, matsalar och kontor.

Byggnaden uppfördes som produktions- och kontorslokaler, enligt tidens standard med taklanternin, takfönster och så stora ljusinsläpp som konstruktionen tillät. Fasaderna fick en dekorativ och representativ utformning. Den södra delen från 1942 fick en enklare, tidstypisk utformning med ett betydligt plattare tak och ljusinsläpp i form av fönsterband. I väster finns en modernare låg entrébyggnad för Volvo Group Trucks Operations. Byggnaden är i grunden välbevarad men detta skymms av diverse solskyddsgaller, tillbyggda trapphus och igensatta fönster på ett liknande sätt som på BC-fabriken. Även här har tornets tak ersatts med ett platt tak. Mot norr och öster är byggnaden mer autentisk. Årsringarna med olika proportioner och karakteristik med fasadindelning, fasadmaterial, fönsterindelning, takutformning med ljusinsläpp och fasadens mer eller mindre dekorativa och representativa element är alla kulturhistoriska värdebärare på byggnaden.



Byggnaden sedd från väster med en stor parkeringsplats framför. Foto Lena Knutson Udd 2016.

1. X-hallen, Kyrkbyn 88:6

I början av 1950-talet såldes Volvos personbil PV 444 i allt större antal och fabriken lokaler räckte inte till. 1952 uppfördes en ny monteringshall för lastbilar och bussar, X-hallen, och de äldre fabriksbyggnaderna kunde då utnyttjas helt för tillverkning av personbilar. Den nya hallen uppfördes väster om det befintliga fabriksområdet och blev 15 000 m² stor, Göteborgs då största byggnad, och togs i drift 1953. Genom en långt driven rationalisering var tillverkningskapaciteten 13 000-15 000 bussar och lastbilar per år vid de två monteringsbanorna. Förutom montering utfördes här också plåtslageri och lackering. Byggnaden användes i produktionen fram till början av 1990-talet.



Den nya X-hallen till vänster i bild och byggnad Y till höger. Bild ur AB Volvo årsredovisning 1954.



X-hallen idag. Den översta bilden är tagen inifrån Volvos område. På bilden ovan syns hur byggnaden bildar en mur längs Fyrväpplingsgatan. Foto Lena Knutson Udd 2016.

X-hallen är uppförd av F. O. Peterson & Söner efter ritningar av Jan Steen, sonson till F. O. Peterson. För att skapa en öppen arbetsyta och stort ljusinsläpp är verkstadshallen uppförd som en treskeppig basilika med avslutande lägre sidoskepp med pulpettak och fönsterband under det något högre mittskeppets taklist. Sidoskeppens flacka och breda pulpettak har triangulära tvärställda taklanterniner utmed byggnadens hela längd vilket ger en enkel men ändå tydlig industrikaraktär med 1950-talskänsla. På den västra gaveln bildar det högre mittskeppet en mittrisalit i fasaden med ett fönsterband på höjden och en enkel och modernare port. Den östra gaveln har byggts till och saknar idag den ursprungliga gavelns enkla men speciella karaktär.

Byggnadens proportioner med mittskepp och sidoskepp, lanterniner och takfönster, råa och enkla fasader, symmetriska fönsterrader, ålderdomliga och regelbundna industriarmatur gör den till en av Lundbyverkens kulturhistoriskt mest värdefulla byggnader. Den bär också på en intressant historia kopplad till områdets nästan hundraåriga tillverkning av tunga fordon med behov av stora och rationella arbetsytor.

Källförteckning

- Ahlberg, Sven Olof, *Eriksbergskranen – Utredning inför eventuell byggnadsminnesförklaring*. 2011
- AB Götaverken (556006-8313) årsredovisningar
- AB Volvo och Volvokoncernen*, Göteborg 1965
- Berggren, Maria, *Kära Lindholmen – från slumkvarter till riksintresse*. Göteborg. 2012
- Beskrivning över Göteborg med omnejd*, 1932
- Brunnström, Lasse, Norling, Bengt och Spade, Bengt, *Juvelkvarnen i Göteborg*, 2002
- Fog, Hans och Westerlind, AnnMari, *Göteborg – stadskärna, region, framväxt, framtid*, Bygghälsningsrådet. Stockholm, 1979
- Försäkringshandlingar, Svenska Brandtarifföreningen Göteborg
- Göteborgs industrihistoriska museums inventeringar
- Hellstrand, Per (red), *Eriksberg – Varvet som byggde de största båtarna*. Varvshistoriska föreningen i Göteborg, 2009
- Hälleby, Bertil, *Så föddes en svensk bilindustri*, Göteborg 1990
- Industrihistorisk inventering av Göteborgsområdet, rapport nr 11*, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län 1984
- Jacobsson, Sara, *Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering – exemplet Eriksberg i Göteborg*
- Knapp, Ted, *Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler*. Göteborg 2009
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1*, 1999
- Lindh, Björn-Eric, *Volvos tidiga år*, i *Daedalus* 1977
- Lindholm, Rolf och Norstedt, Peder, *Volvo-rapporten*, Stockholm 1977
- Lindholmen – en stadsdel i Göteborg, ett projekt om en äldre stadsdel - dess bakgrund, dess nuläge och dess framtid - med tonvikt på bevarande och kontinuerlig förnyelse*. Chalmers tekniska högskola. Institutionen för arkitektur. Göteborg 1973
- Lindman, Maja, Peter, Sanja, *Kulturhistorisk dokumentation, Karlavagnsplatsen, Hisingen*. 2015
- Norra älvstrandens förnyelse 1989
- Norra älvstrandsguiden 2001
- Olsson, Christer och Moberger, Henrik, *Volvo, Göteborg, Sverige*, 1995
- Personaltidningen *Lastvagnsextra*
- Personaltidningen *Ljusbågen*
- Personaltidningen *Skeppsbyggaren*
- Personaltidningen *Varvet runt*
- Personaltidningen *Ratten*
- Persson, Erkki, *Tio år på sista varvet*. 1988
- Regeringens skrivelse 1978/79:7 med överlämnande av årsredovisning för Svenska Varv AB *Storgöteborg*. 1948
- Rinman, Ture, *Eriksbergs mekaniska verkstad 1853-1953 – ett sekel av arbete och inspiration*. Göteborg 1953
- Sjölin, Mats (red), *Götaverkens verkstadsklubb 90 år – Och efter de goda åren...* 1991
- Svenska Varvkoncernens strukturplan*. 1980
- Söderbom, Arne, *Förändringsförloppet i ett stort företag – en studie om strategiskt handlande, strategifaser och företagsmyter*. 1995
- Teknisk Tidskrift 1951
- Volvo AB årsredovisningar