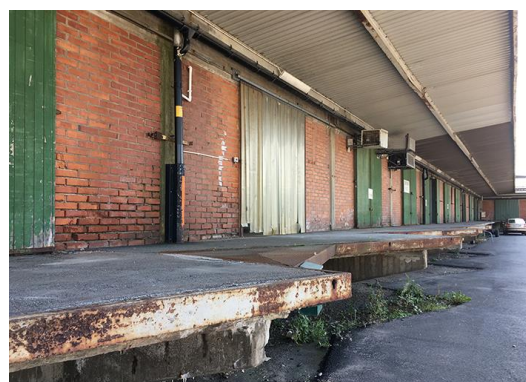


Hamn- och industrimiljöer i Göteborg – en kulturhistorisk inventering

Ringön



Ida Dicksson och Lena Knutson Udd

2020

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 bristfälligt. 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

Ringön	5
Historik Ringön	5
Ringkanalen skapas.....	5
Långsam industrialisering av Ringön.....	5
Gatunätet anläggs först på 1950-talet	5
Fullt utbyggt under 1970-talet	7
Centrala anläggningar – Göteborgs Hamns verkstads- och varvsanläggning	7
Centrala anläggningar – Gotenius varv, Ringöns hjärta.....	7
Lättbetongens historia exemplifierad på Ringön	8
Motivering.....	8
Förhållningssätt.....	8
Program – skydd	9
Beskrivning – karaktär	9
Hamnbassänger.....	10
Byggnadsmaterial	11
Industrihistorisk grammatik	13
Ringön – gruppering och urval.....	15
Urval.....	15
Norra Ringön	16
Nr 1. Smidesgatan 3-7, Tingstadsvassen 7:2, 7:3, 7:4.....	17
Bygglovsritning 1953 inför uppförandet av de två första byggnaderna med gavlar mot Smidesgatan. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.	18
Nr 2. Kolgruvegatan 14, Tingstadsvassen 10:3.....	19
Kolgruvegatan 14, bygglovsritning vid uppförandet 1959. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.....	20
Nr 3. Kalkbruksgatan 7, Tingstadsvassen 13:7	20
Nr 4. Smidesgatan 4, Tingstadsvassen 739:41	21
Nr 5. Bessemergatan 3, Tingstadsvassen 28:1	23
Ringön längs Ringögatan	25
Nr 1. Smidesgatan 1, Ringögatan 2, Tingstadsvassen 7:5	26
Nr 2. Kolgruvegatan 10, Tingstadsvassen 10:5.....	28
Nr 3. Tackjärnsgatan 1, Ringögatan 5, Tingstadsvassen 27:2.....	29
Nr 4. Ringögatan 31, Tingstadsvassen 31:2	30
Mellersta Ringön.....	32
Nr 1. Järnmalmsgatan 6, Tingstadsvassen 18:17	33
Nr 2. Manufakturatan 8, Bilspedition, Tingstadsvassen 19:3	34
Nr 3. Järnmalmsgatan 10-12, Kalkbruksgatan 2, Tingstadsvassen 18:16	36
Nr 4. Lergodsgatan 4, Tingstadsvassen (739:143) 31:5	38
Södra Ringön – mot vattnet	40
Nr 1. Stålvärksgatan 4, Roos & Hagström, Tingstadsvassen 25:6	42
Nr 2. Järnmalmsgatan 5, Claessons trätjärä, Tingstadsvassen 24:8	43

Nr 3. Gjutjärnsgatan, Göteborgs stads verkstäder, Tingstadsvassen 739:29	45
3 A. Gjutjärnsgatan 10, Tingstadsvassen 739:151	47
3 B. Gjutjärnsgatan 12, Gula trähuset, Tingstadsvassen 739:151	48
3 C. Gjutjärnsgatan 10, Inre tegelhuset, Tingstadsvassen 739:151	49
3 D. Gjutjärnsgatan 12, Tingstadsvassen 739:151	50
3 H. Gjutjärnsgatan 12-14, kran och slip, Tingstadsvassen 739:151	52
Nr 4. Manufakturgatan 3, Gotenius verkstäder, dockor och kranar, Tingstadsvassen 24:7	54
Övrigt – kulturhistoriska områden som saknar tydliga värdebärare idag	59
Manufakturgatan 1, Bogser AB Sven, Tingstadsvassen 24:4	59
Lergodsgatan 1, Kaj och hamnbassäng, Tingstadsvassen 26:4, 26:5, 26:6	60
Kalkbruksgatan 8, Thomas Betong, Tingstadsvassen 12:10	61
Ordlista	63
Källförteckning	64
Publicerade källor	64
Opublicerade källor	64

Ringön

Ringön ligger i stadsdelen Lundby, mellan Götaälvsbron i väster och Tingstadstunneln i öster. Genom området, parallellt med älven, löper den livligt trafikerade Ringögatan i öst-västlig riktning. Mindre tvärgator sträcker sig både norrut och söderut nästan ända ner till älven. Strandlinjen bryts av fyra mindre hamnbassänger och i norr avgränsas Ringön av järnvägen.

Historik Ringön

Ringkanalen skapas

För att vinna industrimark började man på 1870-talet torrlägga i det område som kallades Tingstadsvassen. Sankmarken fylldes med muddermassor och samtidigt skapades Ringkanalen från Kvillebäcken och ut till Göta Älv. På så sätt uppstod Ringön. En av de första industrierna att etablera sig där var Ringöns ångsåg som startade 1903. Sågen lär ha haft omkring 50 anställda men var troligen ganska kortlivad. I början på 1920-talet, i samband med byggandet av Frihamnen, anlades en anslutande bangård i öst-västlig riktning tvärs över Ringön. 1931 skriver Leo Bonsdorff i sin bok om Göteborgs Hamn genom tiderna att "Ringön, är i synnerhet rik på gammalmodiga lastageplatser." Han kallar också Ringön för "uteliggarnas Eldorado". Ännu på 1940-talet bestod Ringön av öppna marker, kärr, upplag för begagnade bilar och lagerutrymmen av korrugerad plåt. I de små hamnbassängerna låg trasiga pråmar, sjunkna segelskutor och småbåtar. I kontrast till detta fanns här även aktiva pråmvarv och småbåtsvarv.

Långsam industrialisering av Ringön

Från början var Ringön framför allt ett hamnområde, men sedan en ny stadsplan fastställdes år 1937 fylldes Ringkanalen successivt igen och området kunde började utnyttjas för industrier. Men utvecklingen gick långsamt de första tjugo åren. Exempel på företag som etablerades på Ringön på 1930- och 1940-talet är Gripens Konservfabrik, G Larssons cementgjuteri och murbruksfabrik, Henning Perssons fabrik för asfalt och träimpregneringsprodukter och grossistfirman Harald Dahl & Co som handlade med järn och stål. Den sista delen av Ringkanalen fylldes igen under 1950-talet. I en tidningsartikel från 1957 skriver man att "Kontrasterna frodas än på den kontrastrika ön". De gamla sillsalterierna i Fiskhamnen var just i färd med att flytta till nybyggda fabriker på Ringön vilket medförde att ett trettiotal människor som bodde i byschor av bräder och träfiberplattor i en björkdunge vid vattnet på Ringön måste flytta på sig.

Gatunätet anläggs först på 1950-talet

En orsak till att industrialiseringen av Ringön tog tid var att det länge inte fanns några ordentliga gator. I en tidningsartikel 1951 skriver man att det under året skulle anläggas 30 000 kvm gator på Ringön, fördelat på två huvudgator och några smågator. Båda huvudgatorna skulle förses med järnvägsspår. Det var nu som Ringöns gator fick namn med generell anknytning till industri, men namnen saknade historisk koppling. Namn som Kolgruvegatan eller Galvaniseringsgatan betyder därmed inte att det fanns sådana industrier på Ringön. Men Ringön blev aldrig något renodlat industriområde. Snarare har verksamheten på Ringön ständigt varit blandad med industrier, grossist- och serviceföretag, ofta med direkt eller indirekt koppling till vattnet eller järnvägen. Exempel på företag som etablerades på 1950-talet eller tidigare och som finns kvar än idag är Claes Pettersson Åkeri, som länge låg på Bleckvarugatan men idag ligger på Bessemergatan 3, och Bogser AB Sven som ända sedan år 1935 legat längst ner på Manufakturgatan 1 med egen kaj. Tanken med gatunätets anläggande var att reservera vartannat kvarter för trävarulager och vartannat för lager av järn och cement för att få bra brandavskiljare. De små kanalerna fick vara kvar men försågs med kajer och blev därmed verkliga hamnbassänger. Bassängen längst österut utgör resterna av den gamla Ringkanalens inlopp och kallas ofta än idag Ringkanalen. Det var den första hamnbassäng på Ringön som fick riktiga kajkanter och den gick i många år längre in än de övriga. När Pusterviksbron breddades 1951 flyttades tegellossningen vid Rosenlundskanalen hit och kajen mot nordost kom då

att kallas Tegelkajen. Gatunamnet Lergodsgatan är således ett av de få gatunamn på Ringön som inte är helt taget ur luften.

En annan gata vars namn kan ha en viss verklig förankring är Kalkbruksgatan. En av de tidigaste industrierna i det nya framväxande gatunätet på Ringön var nämligen Gullhögens Cement som 1951 flyttade in på Kalkbruksgatan 6. En imponerande cementsilo uppfördes och företaget körde ut billaster med betong till byggföretag. Verksamheten övertogs sedan av AB Färdig Betong, den heter idag Thomas Betong och ligger fortfarande på samma plats.

Efter 1951 tog etableringen på Ringön verklig fart och verksamheterna uppförde i regel sina anläggningar själva efter eget behov. Den första tidens korta tomträttskontrakt blev mot slutet av 1950-talet längre och fler vågade bebygga sina tomter. Förutom de många, mindre verksamheterna etablerades nu två av de stora områden som än idag är centrala för Ringön, Göteborgs Hamns verkstads- och varvsanläggning och Gotenius varv.



Ovan: Flygfotografi över Frihamnen och Ringön från 1921. De två utstickande landtungorna i mitten är den 1921 nyligen anlagda Frihamnen. Bakom Frihamnen syns Ringön som inringas av Ringökanalen och Göta Älv. Genom Ringön går den bangård som anlades i samband med Frihamnens anläggande. Bild från Göteborgs stadsmuseums bildhistoriska arkiv.

Vänster: © Lantmäteriets flygfoto över Ringön 1958.

Fullt utbyggt under 1970-talet

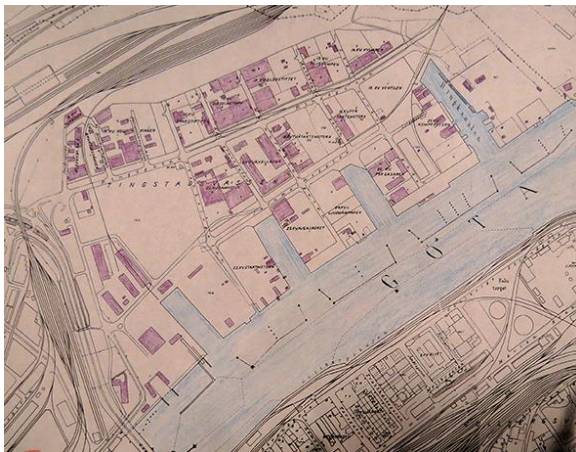
Först mot mitten av 1970-talet var Ringön fullt utbyggt och utbyggnaden kan följas väl på kartorna nedan.



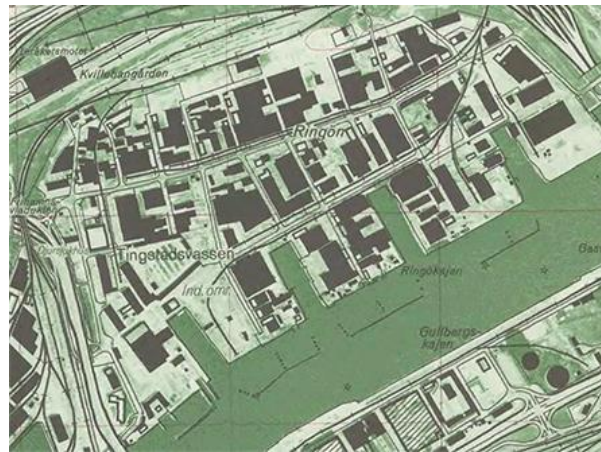
Ekonomiska kartan 1937.



Stadsingenjörskontorets stadskarta 1951.



Okänd karta 1959.



Ekonomiska kartan 1970.

Centrala anläggningar – Göteborgs Hamns verkstads- och varvsanläggning

Direkt öster om Götaälvsbron, längs Gjutjärnsgatan, ligger Ringöns västligaste fastighet. Den hörde länge ihop med Frihamnen vilket var tydligare innan Götaälvsbron uppfördes. Ungefär samtidigt som Frihamnen anlades bebyggdes denna fastighet av Göteborgs Hamn och här fanns först hjälpverksamheter till Frihamnen; järnvägsexpeditions- och transformatorhus samt pumpstation. Göteborgs Hamn tog 1946 fram en plan för anläggandet av *Göteborgs Hamns verkstads- och varvsanläggning* på området. Dessa byggnader och verksamheter uppfördes sedan successivt under ett femtontal år framöver och det är i stort sett samma byggnader som finns på platsen idag. Även fartygsslip, pråmhamn och plats för kranmontering anlades. Delar av fastigheten kom under 1960-talet att övertas av Göteborgs vatten- och avloppsverk. 1970 samordnade staden sina verkstäder till *Göteborgs stads verkstäder*. Hamnens verkstäder övertogs då helt och hållet av staden och renhållningsstyrelsen blev huvudman för den nya gemensamma verkstaden.

Centrala anläggningar – Gotenius varv, Ringöns hjärta

När Vilhelm Gotenius 1959 köpte ett litet pråmvarv bredvid Bogser AB Sven nere vid vattnet vid Manufakturatan 2, med utsikt över staden och Götaälvsbron, dröjde det inte många år innan hans varv bredd ut sig även på grannfastigheten och varvets första byggnader började ta form. Varvet som fick en central och karakteristisk plats bland Ringöns södra och vattennära verksamheter har därefter

varit under blygsam men ständig expansion. 1969 bytte man sin mindre, egenbyggda flytdocka mot en större från Holland och 1977, mitt under pågående varvskris, köptes en ännu större flytdocka in från Öresundsvarvet. Under årens lopp har man införskaffat inte mindre än fem varvskranar som alla ännu är i drift.

Lättbetongens historia exemplifierad på Ringön

Ringöns äldre bebyggelse uppfördes oftast av lättbetong som var det modernaste och billigaste byggnadsmaterialet för industrianläggningar på 1960- och 1970-talet. Lättbetongen började tillverkas 1929 under varumärket Ytong. I början av 1930-talet kom en ny tillverkningsmetod, det konkurrerande varumärket Siporex dök upp på marknaden. AB Göteborgs Siporexfabrik grundades 1938 på det till Ringön angränsande området Backa. Lättbetong var ett billigt och funktionellt material som passade bra in i det ekonomiska synsätt inom industriellt byggande som började komma på 1950-talet och som slog igenom på 1960- och 1970-talet. Produktionen av lättbetong var som störst i mitten av 1960-talet och takkonstruktioner av lättbetong var som mest populära på 1970-talet. Därefter har lättbetongen sakta minskat i betydelse. Numera används det endast sparsamt och då framför allt som fasadmateriäl. Lättbetongens intåg och uttåg kan tydligt följas i bebyggelsen på Ringön.

Motivering

Ringön består visserligen av byggnadstyper och verksamheter som ofta förekommer vid stadsnära industriområden som växt fram under tidsperioden 1950-1980-talet. Men här finns hela utvecklingsspannet under denna tid med industri-, logistik- och serviceverksamheter samlade på en mycket begränsad och stadsnära yta och med stor variation anpassad efter fastighet, funktion, kund och så skilda transportmedel som båt, järnväg, lastbil och bil. Att verksamhetslokalerna under dessa geografiska förutsättningar tillåtits växa fram organiskt och dynamiskt efter eget behov har skapat en mångfald som i sig utgör området stora kulturhistoriska värdebärare. Det är heller inte så vanligt att stadsnära områden av denna karaktär levat kvar trots stadens expansion. Ett exempel på ett område som hade många likheter med Ringön men som idag inte finns kvar är Lugnet i södra Stockholm som revs på 1990-talet inför byggandet av Hammarby Sjöstad.

Därtill kommer den del av Ringön som vetter mot vattnet, där stadens sista spår av varvindustri och småskaligt, vattennära företagande i anslutning till stadskärnan har ett högt kulturhistoriskt värde för en stad som Göteborg. Exempel på kulturhistoriska värdebärare är kranar, dockor, fartygsslipar, kajkanter, pålverk och angringsbryggor, och att mycket av detta ännu är i drift förstärker värdet.

Den på Ringön accepterade spretigheten av människor och verksamheter har präglat området sedan start och även detta återspeglas i bebyggelsen. Att såväl historien som nutiden och en berikande mångfald hela tiden är påtagligt närvarande på Ringön samtidigt som området blickar ut över Göteborgs allra centralaste delar, är kvaliteter vi vill lyfta fram här och detta är också precis vad som gjorts i översiktsplanen från 2009.

Förhållningssätt

Eftersom en miljö som Ringön alltid är föränderlig till sin karaktär är de många olika årsringarna ofta viktigare för en historisk förståelse än begrepp som autenticitet eller ursprunglighet. Detta ger en frihet att lägga till nya årsringar. Men det är en frihet under ansvar och den bör på Ringön hanteras med respekt och förståelse för platsens kulturhistoriska värden och på sådant sätt att man samtidigt värnar om den historiska och verksamhetsmässiga mångfalden och respekterar både tidigare och nuvarande årsringar. Däremot kan en skickligt återanvänd miljö med rätt handlag leva vidare i fortsatt kontinuerlig utveckling, även om den ursprungliga verksamheten upphört.

På Ringön finns ännu många spår kvar av typen gammal räls, traverser, lastkajer tagna ur drift, äldre skyltar och brandstegar. Här och var skymtar, till hälften dold bakom asfalt, den äldre

gatstensbeläggningen fram. Man bör beakta att dessa till synes anspråkslösa detaljer ofta skapar förståelse och sammanhang som annars lätt går förlorade för framtida generationer. I den mån det ännu finns sådan industrihistorisk grammatik kvar bör denna hanteras varsamt.

Program – skydd

I *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999* står det att Ringön är upptaget som utredningsområde i *Bevaringsprogram 1987* och någon detaljerad kulturhistorisk bedömning görs därför inte i bevarandeprogrammet. Hela Ringön redovisas därför under Lundbyvassen och Tingstadsvassen "övrigt". Man skriver där att: "Den småskaliga hamn- och industrimiljön på Ringön har industrihistoriskt intresse. Av särskild vikt är de små hamnbassängerna."



Vy över den västligaste hamnbassängen, fotograferat från Gotenius kaj i riktning mot Götaälvbron. Foto Ida Dicksson 2020.

Beskrivning – karaktär

Ringöns tydliga geografiska avgränsning har begränsat områdets utveckling. Samtidigt har det stadsnära läget i kombination med goda transportmöjligheter via båt, järnväg, lastbil och bil bidragit till utvecklingen ända från starten. Detta i kombination har med åren skapat en tätbebyggd och variationsrik bebyggelse. Området blev aldrig det renodlade industriområde staden ursprungligen avsåg. Med utgångspunkt i 1951 års gatuplan fick området istället utvecklas från ett fokus på hamn- och varvsverksamheter. Att utvecklingen skett av egen kraft har skapat en berikande mångfald av olika industriella, logistiska och serviceinriktade verksamheter som i sin tur har gett upphov till en dynamisk mångfald i bebyggelsen. Samtidigt är 1950-1970-talets typiska småindustribebyggelse väl representerad här. Varianter av verkstadshallen av lättbetong i ett plan som byggts ihop med ett kontor i två plan är den mest återkommande byggnadstypen på Ringön. De sammanbyggda sadeltaken som bildar en sicksackliknande siluett och ytterväggarna av lättbetongplank är ofta återkommande och väl synliga byggnadselement. Eterniten har med åren bytts ut mot plåt såväl på tak som i fasader. Fram emot 1970-talet började de storskaliga och kostnadseffektiva hallbyggnaderna dyka upp även på det småskaliga Ringön. Samtidigt finns här en stor variation och uppfinningsrikedom som har sin grund i att de flesta byggnader uppförts av de som etablerade sig på respektive fastighet, utifrån deras specifika behov och förutsättningar. Som en följd av detta står en hel del lokaler tomma idag; deras ursprungliga, skraddarsydda byggnadstyp har ibland svårt att hitta nya användare. Ett sådant exempel är Bilspeditionens lastbilsterminal på Manufakturatan 8.

En annan karakteristisk del av Ringöns uttryck är den graffiti och de väggmålningar som bredd ut sig på framför allt mellersta Ringön, både laglig och olaglig sådan. Runt 2015 gick flera fastighetsägare på mellersta Ringön ihop och betalade konstnärer för att uppföra väggmålningar. Kommunen stod för färgen och många fasader fick ett färggladare uttryck än tidigare. På Järnmalmsgatan 5 och på Järnmalmsgatan 6 finns exempel på sådana lagliga väggmålningar, i kombination med mer olaglig

graffitti. 1957 skrev man ju i tidningen "Kontrasterna frodas än på den kontrastrika ön" och det är precis samma sak vi kan konstatera år 2020.

Hamnbassänger

Hamnbassängerna är tillsammans med den före detta Ringkanalen och järnvägen grunden för vad som kom att forma Ringön. Hamnbassängerna fick sin tydliga form efter 1951 i samband med att Ringöns gatunät färdigställdes och ser idag i stort sett likadana ut. De många olika verksamheterna har gett kajkanterna ett varierande utseende och dessutom krävt ett ständigt underhåll. Variationen och de många årsringarna längs kajkanterna är viktiga kulturhistoriska värdebärare för Ringön och dess utveckling och historia. Nedan syns några exempel.



Exempel på kajer, här vid Manufakturatan 7A och Gjutjärnsgatan 12. Foto Ida Dicksson 2020.



Exempel på verkstadshallar uppförda av sammanfogade byggnadskepp med de karakteristiska taken, här på Kalkbruksgatan. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Exempel på verkstadshallar sammanbyggda med en tvåvånings kontorsdel, här på Bessemergatan 3 (vänster) och Tackjärnsgatan 1 (höger). Foto Lena Knutson Udd 2020.

Byggnadsmaterial

När det gäller Ringöns bebyggelse har funktion och ekonomi ofta stått högre i kurs än arkitektur och val av byggnadsmaterial har ofta utgjort grundförutsättningen för byggnadens konstruktion och utseende. Eterniten, lättbetongen och den korrugerade plåten är material som slog igenom under olika tidsperioder då delar av Ringön bebyggdes. Materialen ersatte i vissa fall varandra men kunde också komplettera varandra. Till materialen kom oftast böcker med såväl ritnings- som kostnadsexempel på olika typer av uppföranden. *Lättbetonghandboken* är ett sådant exempel. Boken gavs ut i flera upplagor mellan 1965 och 1993 i ett samarbete mellan producenterna Siporex och Ytong och visar många byggnads- och konstruktionsexempel. Byggnadsmaterialen i sig säger kanske därför ofta mer om varför bebyggelsen på Ringön ser ut som den gör än insatser av enskilda arkitekter eller ingenjörer. Materialen gav i hög grad Ringön dess utseende både vad gäller byggnaders form och ytskikt. Detta bör man ha med sig när man hanterar områdets kulturhistoriska bebyggelse.

Ringöns äldre bebyggelse är nästan genomgående uppförd av det på 1960- och 1970-talet populära och billiga byggnadsmaterialet lättbetong, ofta i såväl bjälklag och tak som i väggar. Materialets historia och olika användningsområden är väl representerat i Ringöns byggnadsbestånd. Det tydligaste exemplet är de klassiska betongelementväggarna, som antingen lämnats fullt synliga eller täckts med en tunn puts eller färg.



Putsade betongelement på Kalkbruksgatan 2-4 och oputsade betongelement på Järnmalmsgatan 10. Foto Ida Dicksson 2020.

Exempel på lättbetongens historia och användning på Ringön:

- **1951 Smidesgatan 1** – Grossistbyggnad med en ovanligt påkostad kontorsdel med väggar i lättbetong av fabrikat Siporex, beklätt i ½-stens fasadtegel medan taken fortfarande utgjordes av takstolar i trä och taktegel.
- **1952 Järnmalmsgatan 6** – Här uppförde Uddeholmsagenturen ett lager med anslutande kontor. Väggarna utgjordes av betonghålsten och fasadtegel medan taken uppfördes av lättbetongplattor.
- **1961 Järnmalmsgatan 10-12** – Första delen av anläggningen uppfördes 1961 med väggar av de på Ringön så ofta synliga 25-centimeters lättbetongplankorna, medan taket utgjordes av trätakstolar med eternit. 1964 byggdes resten av anläggningen och då med armerade lättbetongplattor på taket.
- **1961 Tackjärmsgatan 1** – Byggnaden uppfördes åt Lundberg & Allert Aktiebolag och är mycket typisk för Ringön med en större verkstadshall sammanbyggd med en kontorsdel i två våningar. Den är helt uppförd av lättbetong, konstruktion av strängbetongbalkar, väggar av lättbetongplank och lättbetongblock och tak av lättbetongplattor.
- **1967 Bessemergatan 3** – Hafo lät uppföra en verkstadshall sammanbyggd med en tvåvånings kontorsbyggnad, allt helt i lättbetong. När en tillbyggnad gjordes 1973 utgjordes endast bjälklaget av lättbetong, medan väggar och tak uppfördes av korrugerad plåt, stålfackverk, papp och mineralull.

Eterniten har varit vanligare på Ringön förr än vad den är idag, både som tak och fasadmaterial. Men den har ofta bytts ut eller täckts över med åren. Ett annat återkommande byggnadsmaterial som mer och mer kom att ersätta eterniten under 1960-talet är den korrugerade plåten och den finns på Ringön i en sådan variation i såväl form som färg att det skulle kunna göras en hel varukatalog utifrån det.



Den korrugerade plåten förekommer på Ringön i stor variation. Överst till vänster: Stålverksgatan. Överst till höger: Stenkolsgatan. Ovan till vänster och höger: Ringögatan. Foto Ida Dicksson 2020.

Industrihistorisk grammatik

Järnvägen har haft huvudspår och stickspår genom Ringön på många håll. När gatunätet anlades 1951 försågs såväl Ringögatan som Järnmalmmsgatan med järnvägsspår. Stickspåret som idag korsar Ringögatan strax öster om Bessemergatan gick vidare längs med Järnmalmmsgatan men med ett stickspår ner mot vattnet över Lergodsgatan. Spåren finns ännu kvar och här gick tåg en bit in på 2000-talet. Den sista brukaren av järnvägen längs Järnmalmmsgatan var Stena Recycling AB:s returpappersanläggning som ännu ligger på Stenkolsgatan 7 och Järnmalmmsgatan 1. Tågtrafiken upphörde efter att ett tåg fastnat på de dåliga spåren och måste lyftas bort med kranar. Järnvägsspåren är, i den mån de ännu finns kvar, viktiga kulturhistoriska värdebärare för förståelsen av Ringöns utveckling och framväxt. På Ringön finns dessutom traverser, skyltar, kranspår, fartygsslipar och lastkajer tagna ur drift. Här och var skymtar, till hälften dold bakom asfalt, den äldre gatstensbeläggningen fram. Delar av denna industrihistoriska grammatik bör bevaras för att förståelse och sammanhang inte ska gå förlorad till framtida generationer.



Gammal räls utanför Bilspeditions anläggning. Foto Ida Dicksson 2020.



Överst till vänster: Skylt vid Stålverksgatan 1. Foto Lena Knutson Udd 2020.

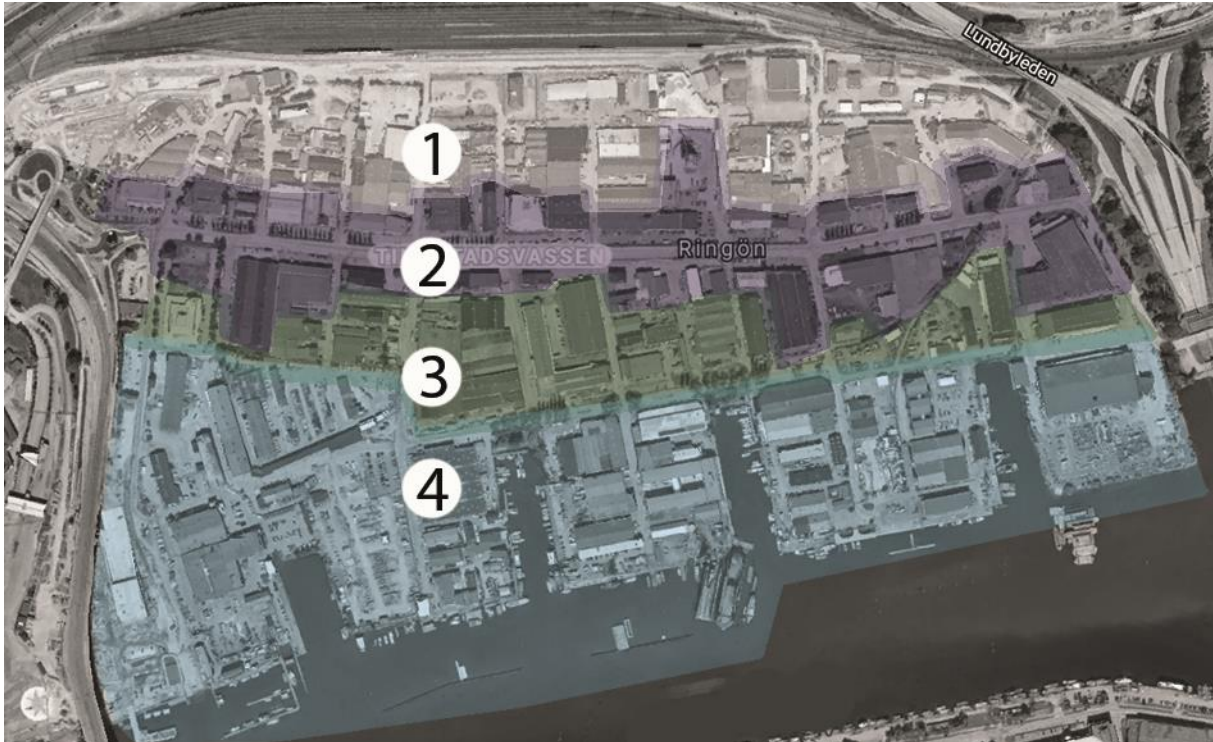
Överst till höger: Stickspåret ner mot Järnmalmsgatan är idag kapat vid Ringövägen men fortsätter på andra sidan vägen. Foto Ida Dicksson 2020.

Ovan till vänster: Räls vid Stålverksgatan 1. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Ovan till höger: Räls vid Järnmalmsgatan 8. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Ringön – gruppering och urval

För en närmare beskrivning av Ringöns bebyggelse har området delats upp i fyra delar som delvis skiljer sig åt i sin karaktär. Dessa återges på planskissen. Varje områdes särpräglade karaktär presenteras närmare nedan och i följande kapitel beskrivs kulturhistoriskt viktiga anläggningar i dessa områden.



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2020.

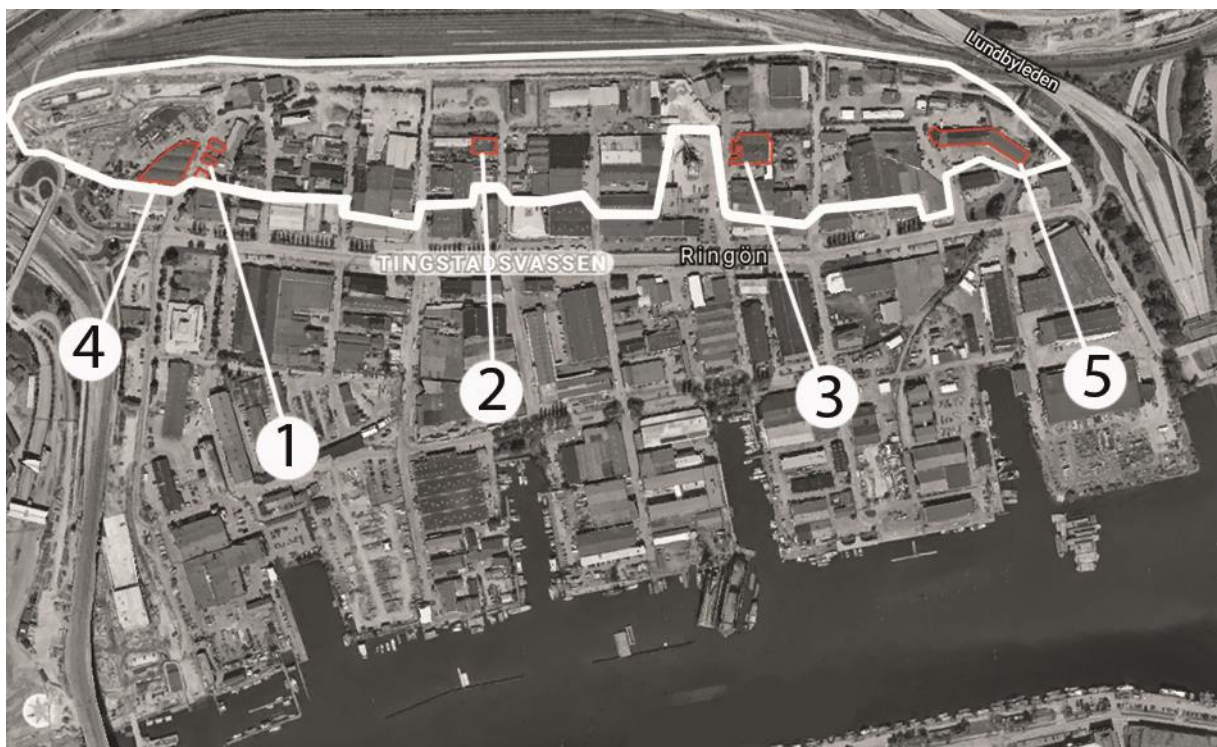
1. Norra Ringön
2. Ringön längs Ringögatan
3. Mellersta Ringön
4. Södra Ringön – mot vattnet

Urval

Från varje delområde har ett antal objekt (byggnader eller anläggningar) valts ut som mer kulturhistoriskt intressanta. Det har då handlat om byggnader som behållit en stor del av sitt ursprungsuppförande och som samtidigt på ett tydligt och karakteristiskt sätt berättar om Ringön och delområdets historiska utveckling genom byggnadstyp, verksamhetsform, byggnadsmaterial, utseende eller årsringar. Varje objekt presenteras närmare i text, bild och genom en kulturhistorisk motivering.

Norra Ringön

Norra Ringön ligger inklämt mellan järnvägen och Ringövägen. De flesta av vägarna i området är återvändsgränder och fastigheterna är, särskilt i väster, många och små. Området har därför inte lämpat sig för lastbilstrafik och lastbilsberoende verksamhet. Istället har verksamheterna haft små diskreta infarter och entréer. Här har legat mindre verkstäder som härd-, bil- och svetsverkstäder, en och annan större verkstad samt mindre lager och kontor. Det är tydligt att funktion har gått före arkitektur i området och att verksamheterna har fått utveckla sina verksamheter ifred med stora avskilda bakgårdar. Fastigheterna och verksamheterna är delvis anpassade efter tidigare stickspår från järnvägen som inte finns kvar idag. Längs järnvägen i norr rivs nu delar av norra Ringön för Göteborgs Spårvägars nya spårvagnsdepå. Man bör på norra Ringön vara varsam och ta hänsyn till denna småskaliga bakgårdskaraktär samt allt som vittnar om den tidigare historiska kopplingen till järnvägen.



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2020.

Planskissen visar det område som här kallas "Norra Ringön". Byggnader, områden eller fastigheter markerade med rött är karakteristiska för området och har alla ett högt kulturhistoriskt värde. De presenteras närmare i kronologisk ordning.

1. Smidesgatan 3-7 (1953-1955)
2. Kolgruvegatan 14 (1959)
3. Kalkbruksgatan 7 (1959)
4. Smidesgatan 4 (1963)
5. Bessemargatan 3 (1967)

Nr 1. Smidesgatan 3-7, Tingstadsvassen 7:2, 7:3, 7:4

Området utgörs av en gatusträckning med tre fastigheter längs den östra delen av Smidesgatan. Varje fastighet har en enkel verkstadsbyggnad med sadeltak och gaveln mot Smidesgatan. Byggnaderna är uppförda av betonghålsten. Alla tre fastigheterna har generöst tilltagna innergårdar. Trots, eller tack vare, en hel del om- och tillbyggnader på dessa innergårdar har byggnaderna mot gatan behållit sin karaktär.

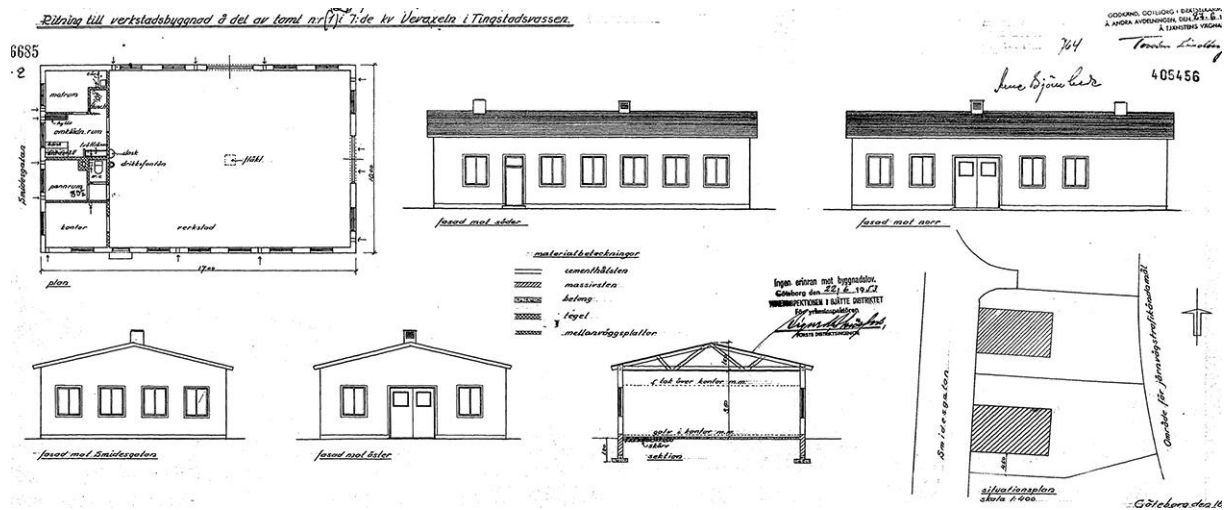
De båda mindre ljusputsade byggnaderna med sadeltak och gaveln vänd mot Smidesgatan uppfördes 1953 på den nordligaste och den mellersta av de tre fastigheterna. De enkla byggnaderna ritades av Harry Ström och fick ett litet kontor, pannrum, omklädningsrum och matrum ut mot gatan medan resten av byggnaden utgjorde verkstad. År 1955 uppfördes en tredje liknande byggnad på den sydligaste fastigheten, även denna med sadeltak och gaveln mot gatan. Arkitekt var denna gång O. Bergström som några år senare även kom att rita den betydligt större byggnaden på Smidesgatan 4 som presenteras som nr 4 i detta område. Byggnaderna var väldigt typiska för sin tid och plats, liknande verkstadsbyggnader uppfördes alldeles intill på Bleckvarugatan 3 (1954), Bleckvarugatan 5 (1955) och två små verkstadsbyggnader ritade som kopior av varandra uppfördes på Bleckvarugatan 6 och 8 (1954). Ingen av dessa är dock bevarade idag. Verksamheterna på Smidesgatan 3-7 har varierat genom åren men har ända från start bestått av olika mindre verkstäder som stötdämparindustri, rörläggeri, smidesverkstad, svetsindustri, bilverkstad och neonskyltindustri.

Smidesgatan 3-7 – kulturhistorisk motivering

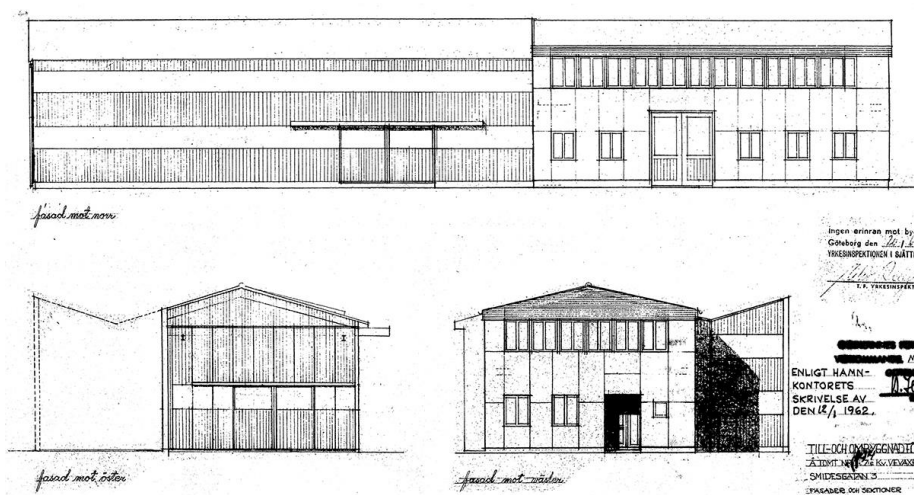
Gatusträckningen är karakteristisk för Ringöns nordligaste del som vette mot järnvägen. Här har gatans tre fastigheter behållit den småskaliga karaktär som präglade stora delar av bebyggelsen på Ringön under 1950-talet. Gatusträckningens små enskilda men enhetliga verkstadsbyggnader med gavlna vända mot Smidesvägen hör till de äldsta välbevarade byggnaderna på Ringön och har ett högt kulturhistoriskt värde. Byggnaderna mot vägen är känsliga för yttre förändring medan innergårdarna och deras bebyggelse har en större tålighet för framtida förändringar.



Smidesgatan 3-7. Byggnaderna uppfördes med ett litet kontor, pannrum, omklädningsrum och matrum ut mot gatan medan resten av byggnaden utgjorde verkstad. Foto Ida Dicksson 2020.



Bygglövsritning 1953 inför uppförandet av de två första byggnaderna med gavlar mot Smidesgatan. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



Bygglövsritning från 1962 för företaget Gema-Svets tillbyggnad mot innergården av Smidesgatan 3, den sydligaste av de tre fastigheterna. Tillbyggnaden som klätts i 8 mm grön eternit samt grönmålad korrugerad plåt på järnstomme finns kvar med samma utseende än idag. Se fotot nedan. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



Innergården vid Smidesgatan 3. Foto Ida Dicksson 2020.

Nr 2. Kolgruvegatan 14, Tingstadsvassen 10:3

Byggnaden har en rektangulär yttre form med mycket flackt sadeltak och utgörs till största delen av en verkstadshall med högt i tak medan en mindre del i gaveln mot vägen utgör kontorsdel i två plan. Byggnaden är uppförd av lättbetong i väggar och tak men av estetiska skäl beklädd med ½-stens fasadtegel vilket ger den ett något prydligare uttryck än många andra byggnader på norra Ringön. På den nordöstra fasaden syns spår efter bokstäver som bildar "Brukens Härdverkstäder AB". Byggnaden har behållit sitt ursprungliga utseende.

Härdverkstaden uppfördes efter bygglov 1959 åt Brukens Härdverkstäder AB som var en gemensam inrättning för härdning av stål för sex av de stora svenska stålverken: Fagersta, Sandviken, Hellefors-Hofors, Söderfors, Uddeholm och Wikmanshyttan. Ritningarna är signerade av arkitekten D. Albrektsson som redan sex år tidigare ritat en lagerbyggnad för Aktiebolaget Uddeholmsagenturen på Järnmalmgatan 6 på Ringön (byggnaden beskrivs under "Mellersta Ringön"). Härdverkstaden var i drift i många år men företaget upphörde genom fusion 2001 och verksamheten är idag en annan.

Kolgruvegatan 14 – kulturhistorisk motivering

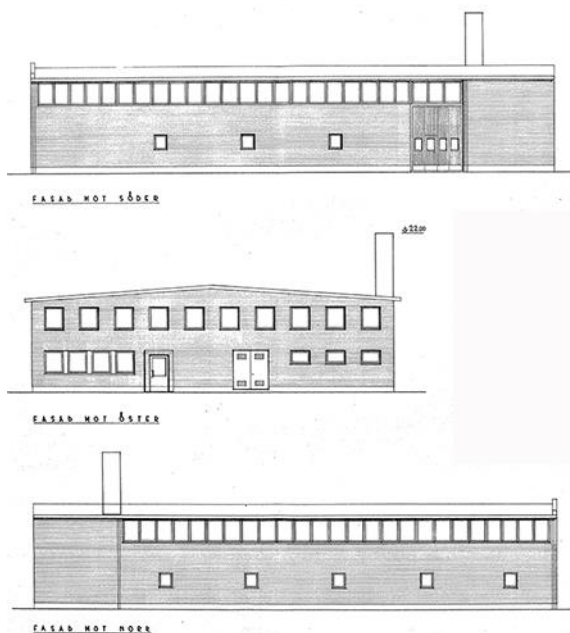
Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde. Den är en tydlig representant för den på Ringön så vanliga byggnadstypen med en större verkstadshall sammanbyggd med en tvåvånings kontorsdel, men sticker ut genom sitt välbevarade och relativt påkostade yttre med en genomtänkt arkitektur. Kulturhistoriska värdebärare för byggnaden är det flacka taket, det gula fasadteglat och originalfönstren med ursprunglig placering på såväl kontorsdelen som verkstadshallen. Byggnadens avsides placering vid en återvändsgata och med något rörig bakgård gör den typisk för norra Ringöns verksamheter.



Kolgruvegatan 14. På fasaden syns spår efter texten "Brukens Härdverkstäder AB". Foto Ida Dicksson 2020.



Fastighetens något skräpigare baksida. Foto Ida Dicksson 2020.



Kolgruvegatan 14, bygglovsritning vid uppförandet 1959. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.

Nr 3. Kalkbruksgatan 7, Tingstadsvassen 13:7

Verkstadsfastigheten ligger avsidet vid en återvändsgata som de flesta verksamheter på norra Ringön. Anläggningen består av flera något märkligt sammanbyggda, successivt tillkomna, verkstadslokaler, bland annat en verkstadshall som utgörs av fyra sammanbyggda sadeltak mot järnvägen i norr samt en tillika sammanbyggd lägre kontorsdel mot Kalkbruksgatan. Även innergården och bakgården är numera till största delen bebyggd.

Fastighetens första verkstadslänga (den byggnad där BoMek-skylden sitter idag) uppfördes åt Gunnar T. Ström AB efter bygglov 1959. Den större, inre byggnaden med sadeltak och den mindre kontorsdelen uppfördes 1962. Företaget upphörde 1981. De fyra sammanbyggda sadeltaken i norr som bildar en större verkstadshall byggdes till 1987 åt BoMek Verkstads AB som huserar där än idag.

Kalkbruksgatan 7 – kulturhistorisk motivering

Anläggningen har ett kulturhistoriskt värde och har precis som Ringön som helhet med sina begränsade geografiska förutsättningar tillåtits växa fram dynamiskt efter eget behov. Här har funktion helt gått före arkitektoniskt uttryck. Kulturhistoriska värdebärare för byggnaden är den märkliga sammansättningen av låga och i olika steg tillbyggda verkstadslokalerna samt de fyra karakteristiska sammanbyggda takfallen som bildar den senast tillkomna verkstadshallen. Om hänsyn tas till historiska årsringar finns här ännu stor tålighet för förändring och nya årsringar.



Kalkbruksgatan 7. Baksidan mot norr. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Kalkbruksgatan 7 med BoMek Verkstads AB sett från väster. Foto Ida Dicksson 2020.

Nr 4. Smidesgatan 4, Tingstadsvassen 739:41

Byggnaden består av tre bågformade takfall med limträtakstolar av Törebodakonstruktion som byggts samman till en byggnadskropp i ett plan med en stål- och träregelkonstruktion. Vägg- och taktäckningsmaterialen har varierat genom åren. Byggnaden har en märklig yttre form som anpassats efter fastighetsgränsen och järnvägsområdets tidigare utbredning. Längs fasaderna sitter vertikala fönsterband som delvis satts igen. Ut mot gatan ger byggnaden fortfarande ett särpräglad intryck med de sammanbyggda bågformade takfallen och fönsterbanden, trots att nya verksamheter har tillkommit och skyltfönster har satts in på vissa ställen. Idag ligger här bland annat en bilhall och en restaurang.

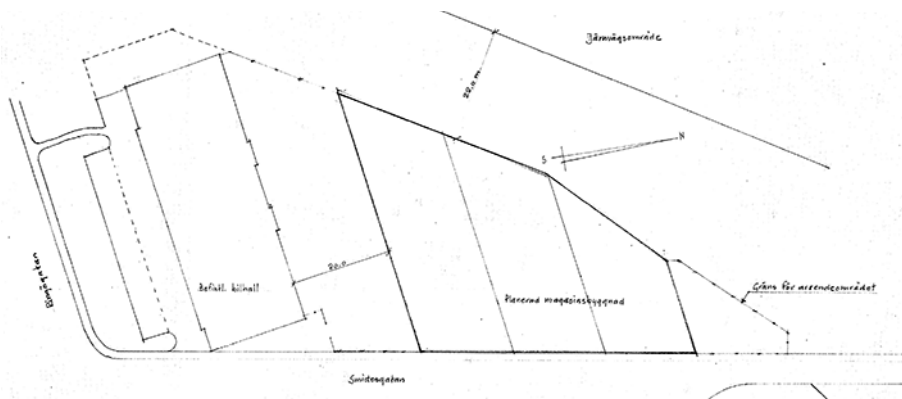
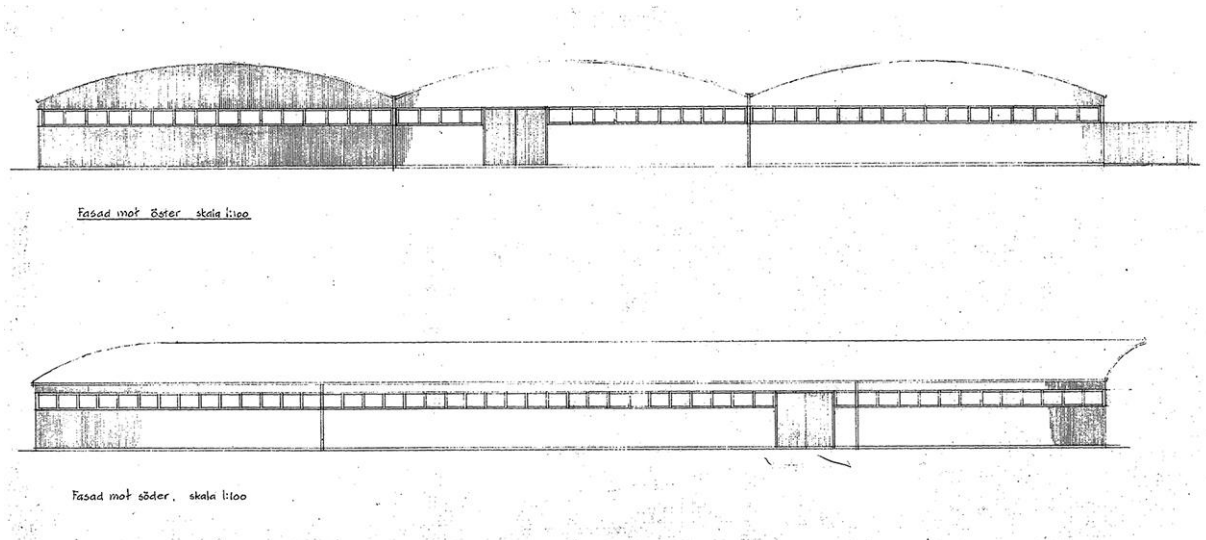
Anläggningen uppfördes efter bygglov 1963 som magasinsbyggnad till C. F. Peterson Bil AB:s bilhall som tidigare låg på Ringögatan 2. Byggnaden ritades av arkitekt O. Bergström som några år tidigare även ritat en av de äldre byggnaderna på andra sidan Smidesgatan.

Smidesgatan 4 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde och är den enda på Ringön som har bågformat tak med limträtakstolar av Törebodakonstruktion. Samtidigt är det en typisk byggnad för Ringön, med sina sammanbyggda takfall och med den speciella yttre formen på byggnaden som uppkom som en anpassning till fastigheten formad efter järnvägen. En sådan byggnadsform anpassad efter järnvägen förekommer även på Ringögatan 21 och med en anpassning till den före detta Ringkanalen även på den äldsta delen av byggnaden på Bessemargatan 2-4. Byggnadens kulturhistoriska värdebärare är dess takstolar och form på taket, de sammanbyggda takfallen, byggnadens yttre form samt det som återstår av de vertikala fönsterbanden.



Smidesgatan 4. Fastighetens framsida, sedd från Smidesgatan. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Bygglövsritningar från uppförandet 1963. Ovan: Fasadernas utformning. Vänster: Planritning som visar byggnadens speciella form, järnvägsområdet samt C. F. Peterson Bil AB:s bilhall. Ritningar från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningarna är beskurna.

Nr 5. Bessemergatan 3, Tingstadsvassen 28:1

Byggnaden består av en kontorsdel i två plan, sammanbyggd med en långsmal garage/verkstadshall i svag vinkel. Kontorsdelen samt den äldsta delen av hallen är uppförda i det då tidstypiska materialet lättbetong i både väggar och tak. Kontorsdelen har getts ett mer påkostat utseende genom att den klätts med ½-stens fasadtegel. Som en extra detalj, väl synligt på framsidans fasad bredvid entrén, finns en rektangulär yta med mönstermurat tegel, omväxlande rödbrunt och ljus, som bildar namnet "HAFO". Byggnaden är välbevarad och verkstadsdelen har delvis kvar sina ursprungliga garageportar med tidstypisk armatur ovanför. Kontorsdelen har invändigt kvar sin ursprungliga trappa, smidesräcken och planlösning. Mot gatan har kontorsdelen byggts till med en mindre matsal med stora fönsterpartier.

Den äldsta, raka delen av byggnaden uppfördes 1967 åt HAFO Maskin AB. Den östra delen uppfördes som verkstadshall och den västra som en kontorsdel i två plan. Ritningarna signerades av Hans Holm. Den sneda delen av verkstadslängan tillkom efter bygglov 1973, även denna åt HAFO Maskin AB. Tillbyggnadens borte del brann 2010 men återuppfördes samma år och med samma utseende. 1975 tillkom matsalen.

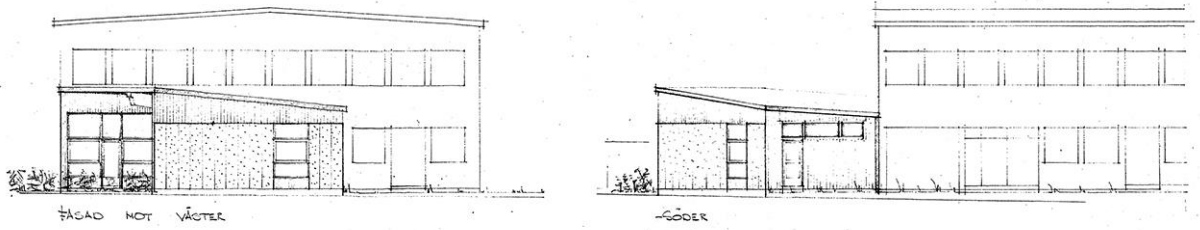
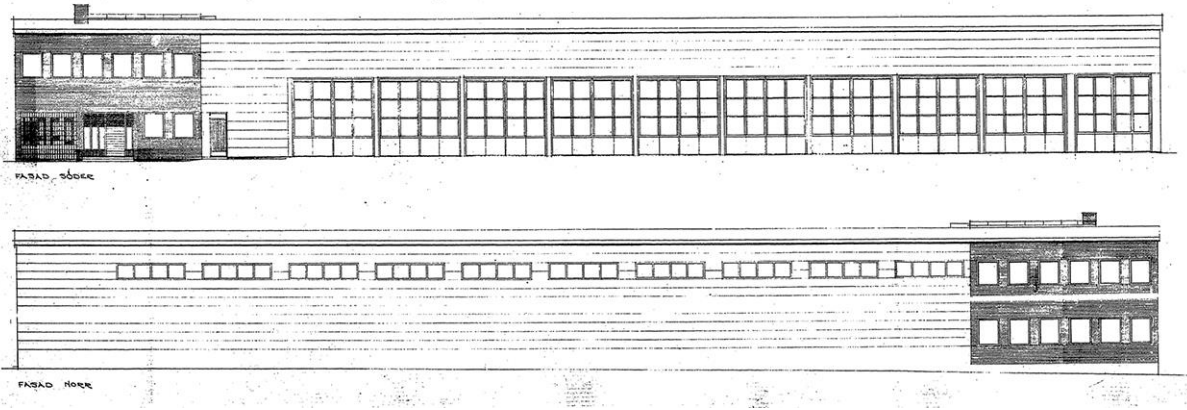
HAFO tillverkade tunga släp i lokalerna men gick i konkurs 1993. Därefter flyttade ett annat för Ringön anrikt företag in i lokalerna, Claes Pettersson Åkeri AB, från Bleckvarugatan 2 på Ringön där man redan hade bedrivit verksamhet i 40 år.

Bessemergatan 3 – kulturhistorisk motivering

Anläggningen har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Byggnadens historia inbegriper två anrika Ringöföretag, där företagsnamnet HAFO inmurat i fasaden mot gatan tydligt vittnar om det första. Byggnaden är välbevarad med tydliga men ändå diskreta årsringar. Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens form med en kontorsdel i två plan sammanbyggd med en verkstadshall. Fasaderna med sitt tegel och delvis synliga lättbetongelement, de regelbundna och till stor del ursprungliga garageportarna med överljus och den öppna och för transportverksamhet anpassade innergården.



Bessemergatan 3 med namnet "HAFO" som reklam för det ursprungliga företaget. Foto Ida Dicksson 2020.

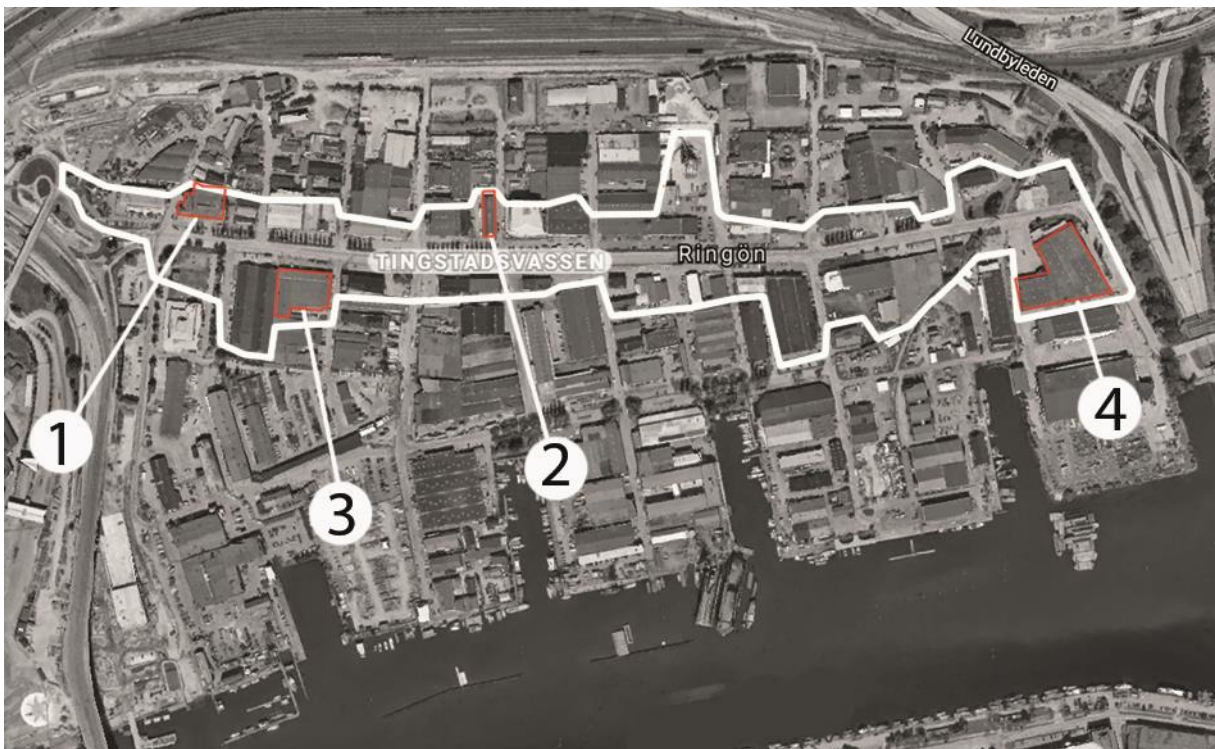


Bessemergatan 3. Bygglövsritningar från uppförandet 1967 (överst) och från tillbyggnad av matsal 1975 (ovan). Ritningar från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningarna är beskurna.

Ringön längs Ringögatan

Området längs Ringögatan är den del av Ringön som förnyats mest. Här finns många helt nya byggnadskomplex och Ringögatans verksamhet har alltid haft en publik framsida. Byggnader har i större utsträckning uppförts för att locka kunder till yrkes- eller specialbutiker där man kan köpa sådant som persienner eller bildelar. Längs Ringögatan finns också några lastbilsberoende verksamheter där Thomas Betong sticker ut, både genom sin storlek och sin verksamhetstid på platsen. Men även här hittar man de för Ringön karakteristiska byggnaderna med en större verkstadshall in mot bakgården och ett kontorskomplex i två plan i anslutning till verkstaden. Jämfört med övriga Ringön är kontorsdelen här i regel större och har ofta en butik med skyltfönster mot gatan. Längs Ringögatan finns även kontor för bland annat många fastighetsbolag. Då förnyelsen i detta område varit större än på övriga Ringön finns idag relativt få spår av Ringöns första decennier ännu kvar. Därför bör man hantera dem extra varsamt just här.

Thomas Betong presenteras sist i rapporten under "Övrigt – kulturhistoriska områden som saknar tydliga värdebärare idag".



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2020.

Planskissen visar det område som här kallas "Ringön längs Ringögatan". Byggnader, områden eller fastigheter markerade med rött är karakteristiska för området och har alla ett högt kulturhistoriskt värde. De presenteras närmare i kronologiskt ordning.

1. Smidesgatan 1, Ringögatan 2 (1951)
2. Kolgruvegatan 10 (1953)
3. Tackjärnsgatan 1, Ringögatan 5 (1961)
4. Ringögatan 31 (1971)

Nr 1. Smidesgatan 1, Ringögatan 2, Tingstadsvassen 7:5

Byggnaden har ett avskalat men arkitektoniskt väl genomarbetat utseende med ett stort lager i ett plan sammanbyggt med en kontorsdel i tre plan och källare. Kontorsdelen är betydligt högre och mer påkostad än vad som senare blev brukligt på Ringön. Den har en L-form med ett utskjutande trapphus på västra gaveln. Byggnaden är uppförd av lättbetong av fabrikat Siporex och beklädd med ½-stens gult fasadtegel. Takstolarna är däremot i trä och taktäckningen är tegel. I den lägre lagerdelen längs Ringögatan finns flera skyltfönster och ett flertal entréer. Mot Smidesgatan finns ingången till kontorsbyggnadens trapphus och i den bakre delen av kontorsdelen är fasaderna klädda med modernt vitt fasadmaterial och enstaka skyltfönster är upptagna.

Byggnaden är den äldsta av alla välbevarade byggnader på Ringön, om man undantar Göteborgs Hamns verkstäders bebyggelse. Den uppfördes som kontors- och lagerbyggnad efter beviljat bygglov 1951, på uppdrag av Frans A. Sandén AB, en centralgestalt i Göteborgs fruktimport vid den närliggande Frihamnen. Sandén ägde bland annat företaget AB Jamaica-Bananer. Axlander & Rosell konstruktionsbyrå AB och Birger Ludvigson civilingenjör stod för ritningarna och arkitekt var L. Rejde. I källaren fanns bland annat kylmaskinrum samt två kylrum. Kylrum och lager bestod troligen av fruktlager med koppling till Frihamnens stora fruktimport. Även på bottenvåningen fanns två kylrum. Byggnaden uppfördes möjligen av Siporex från AB Göteborgs Siporexfabrik som grundades 1938 och fick ett tegeltak vilket vittnar om att lättbetongen då ännu inte slagit igenom som takmaterial.

Några av Sandéns företag köptes 1963 upp av Johnsonkoncernens Rederi AB Nordstjernen. Att det därför står Svenska Frukt och Grönsaksauktioner AB och Rederi AB Nordstjernen på bygglovsansökningar för byggnaden på Ringön mellan 1955 och 1971 tyder troligen på att denna länge hade kvar sin ursprungliga funktion och verksamhet.

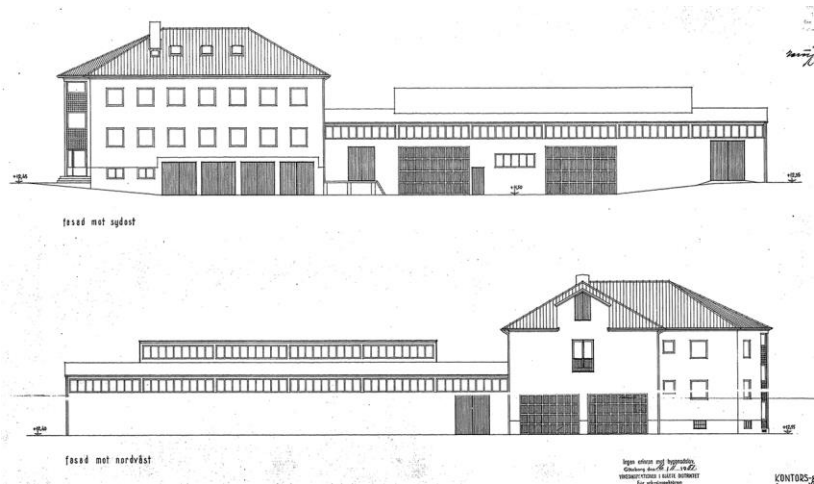
Den bakre delen av kontorsbyggnaden har förändrats mest med nyupptagna skyltfönster på bottenplanet samt nya vita fasadplattor. Fler takfönster har tagits upp och även lagerdelens fasad mot Ringögatan har nyupptagna skyltfönster. Trapphuset har nya fönster och fasadmaterial men med samma symmetri som tidigare. I övrigt är byggnadens exteriör förvånansvärt välbevarad med tanke på att verksamheten under senare år ändrat inriktning.

Smidesgatan 1, Ringögatan 2 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har som Ringöns äldsta välbevarade byggnad, utanför Göteborgs Hamns verkstäders bebyggelse, ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Byggnaden skiljer ut sig både genom sin för Ringön ovanliga höjd och sitt påkostade yttre. Historiskt är den också en representant för den täta kopplingen mellan Frihamnen och Ringön som fanns under Ringöns första decennier. Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens yttre med trapphusets speciella utförande, fönsterplacering, fasad- och takmaterial samt kontrasten mellan den låga, enklare lagerdelen och den högre, ståtligare kontorsdelen.



Byggnadskomplexet sett från andra sidan Ringögatan. Jämför med ritningen på nästa sida. Foto Ida Dicksson 2020.



Smidesgatan 1, Ringögatan 2.
Bygglövsritning från 1951.
Ritning från
Stadsbyggnadskontoret.
Ritningen är beskuren.



Smidesgatan 1,
Ringögatan 2. I byggnaden
lagrades troligen frukt
under många år.
Foto Lena Knutson Udd
2020.



Det L-formade kontoret.
Notera trapphusets
speciella utförande som
även påverkar takets
utseende. Foto Lena
Knutson Udd 2020.

Nr 2. Kolgruvegatan 10, Tingstadsvassen 10:5

Den enkla, långsmala lager- och butiksbyggnaden i ett plan uppfördes med väggar av armerade träullsplattor, trätakstolar och tak av armerade träullsplattor. Den har ett avfasat hörn i öster, anpassat efter fastighetens form. Längs taket går en lanternin för ljusinsläpp ovanifrån. Den lägre kontorsdelen mot norr byggdes ut något 1976. Trots att byggnaden är mindre och enklare än många andra runt Ringögatan och uppfördes så tidigt som 1953, fungerar den än idag som butikslokal men nu i kombination med en cykelverkstad, med samma utseende som när den uppfördes.

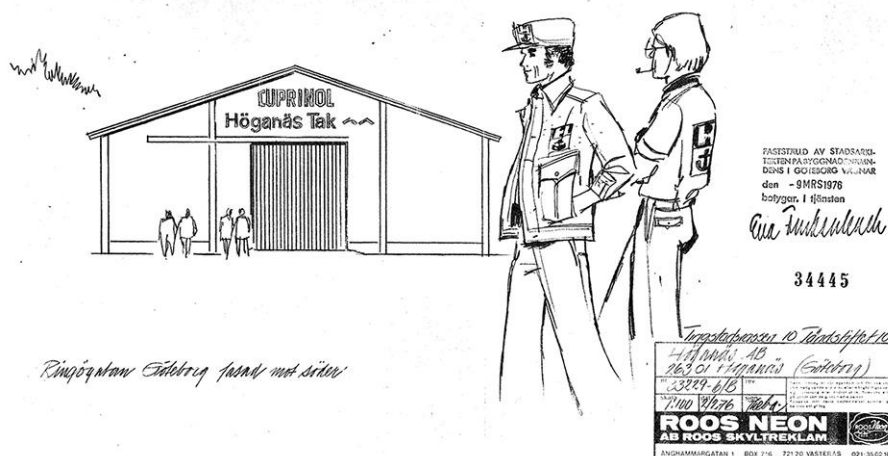
Byggnaden ritades av arkitekt Assar Björnson och uppfördes efter bygglov 1953 för Evers & Co AB som tillverkade takpapp och takfärg i Helsingborg. Lokalen på Kolgruvegatan 10 på Ringön fungerade som lager men troligen även som försäljningslokal för deras produkter. Evers & Co köptes 1968 upp av Höganäs tak och så gjorde även lagerlokalen på Ringön. 1976 byggdes den lägre kontorsdelen mot norr ut något. Samma år sattes en stor neonskylt med texten "Cuprinol Höganäs" upp på byggnadens södra gavel mot Ringögatan.

Kolgruvegatan 10 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde som en av de äldre välbevarade byggnaderna på Ringön. Den är mindre och enklare än övrig bebyggelse runt Ringögatan och har behållit sin planlösning med ett plan, även vad gäller kontorsdelen. Det avkapade hörnet, något som även återfinns på andra byggnader på Ringön, är ursprungligt och säkerligen en följd av att Ringöns fastigheter generellt är utformade med sneda hörn i vägkorsningar.



Kolgruvegatan 10. Idag används lokalen som cykelbutik och verkstad. Foto Ida Dicksson 2020.



1976 söktes bygglov inför uppförandet av en neonskylt åt Cuprinol Höganäs Tak. I ansökan finns denna tidstypiska skiss. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

Nr 3. Tackjärnsgatan 1, Ringögatan 5, Tingstadsvassen 27:2

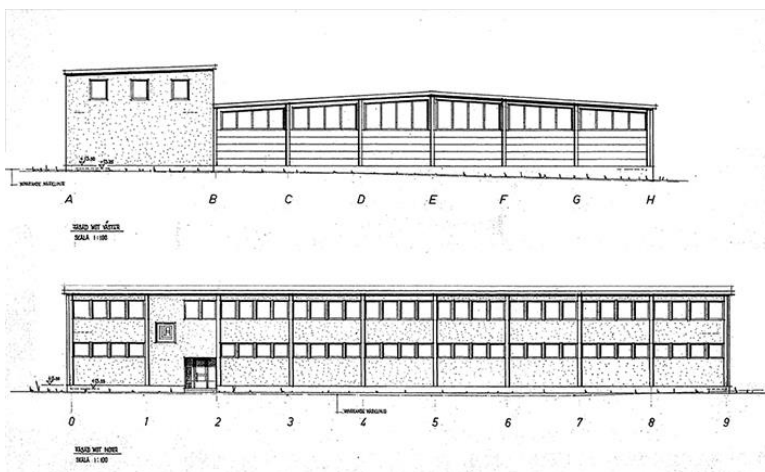
Byggnaden består av en lagerhall sammanbyggd med en kontorsbyggnad i två plan och är utförd som en modern konstruktion av strängbetongbalkar, lättbetongtak samt väggar av lättbetongplank och lättbetongblock. Idag är byggnaden sammanbyggd med grannbyggnaden på Ringögatan 3 men var länge fristående. Fasaden på kontorsdelen är klädd med nötbrun och grå plåt (Essem-lack-panel).

Byggnaden uppfördes åt Lundberg & Allert Aktiebolag efter bygglov 1961. Ingenjör Evert Gustafsson stod för ritningarna. Företaget bedrev här partiaffär i järnvaror, husgeråd och sportartiklar fram till åtminstone 1974, möjligen längre. 1980 söktes bygglov för en breddning av kontors- och butiksdelens och då stod Wallenstam som sökande, oklart vilken verksamhet som då bedrevs här.

Plåtbeklädnaden på kontorsdelen tillkom 1974. I övrigt har inga större förändringar gjorts. Det har sökts bygglov på att ta upp skyltfönster på nedre plan men detta har aldrig förverkligats.

Tackjärnsgatan 1, Ringögatan 5 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett mycket högt kulturhistoriskt värde som Ringöns mest välbevarade exempel på det som varit områdets kanske vanligaste byggnadstyp, en verkstadshall med högt i tak sammanbyggd med en kontorsdel i två plan och som tidstypiskt helt uppförts av lättbetong. Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens yttre form, originalfönster med ursprungliga placeringar, bakgård med lastkaj och den ännu bevarade originalporten på framsidan.



Ovan: Tackjärnsgatan 1. Fasaderna är täckta med plåt tillkommen 1974. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Vänster: Bygglövsritning från uppförandet 1961. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

Nr 4. Ringögatan 31, Tingstadsvassen 31:2

Denna storskaliga byggnad är uppförd av betongpelare och prefabricerade betongbalkar och med ett platt tak. Högt upp mot taket sitter ett obrutet fönsterband runt hela byggnaden. Fasaderna är täckta av blåmålad trapetskorrugerad plåt med silverfärgad plåt mellan fönsterbanden och taket. Enstaka väggpartier är uppförda med synliga lättbetongelement. Fönsterbanden är fasta isolerglas i aluminiumprofiler.

Byggnaden uppfördes för Flyttningsbyrån i Göteborg AB efter bygglov 1971 och ritades i sitt ursprungsuppförande av Sten Ericssons Arkitektkontor. Flyttningsbyrån huserade länge i lokalerna och stod som sökande på alla bygglov fram till och med 1990. År 1998 söktes bygglov av Tingstadsfastigheter AB och idag finns här bland annat två bärningsföretag.

Tydligt här är att det vid uppförandet 1971 hade kommit nya byggnadsmaterial för väggar och tak och lättbetongen var inte längre lika dominerande inom svensk industribebyggelse. Samtidigt efterfrågades allt större och billigare konstruktioner som ställde nya krav på byggnadsmaterialen. Väggarna är troligen ursprungliga och består i så fall av det vid uppförandet moderna materialet "sandwichelement" av korrugerad plåt, mineralull och stålreglar. Taket är lagt som så kallad tretaksläggning med mineralull och förzinkad, plastbelagd korrugerad plåt. Troligen är det samma tak som finns kvar idag. En större tillbyggnad gjordes 1982 då den sydvästra byggnadsdelen tillkom. Fönsterband för ljusinsläpp var dock fortfarande prioriterat.

Ringögatan 31 – kulturhistorisk motivering

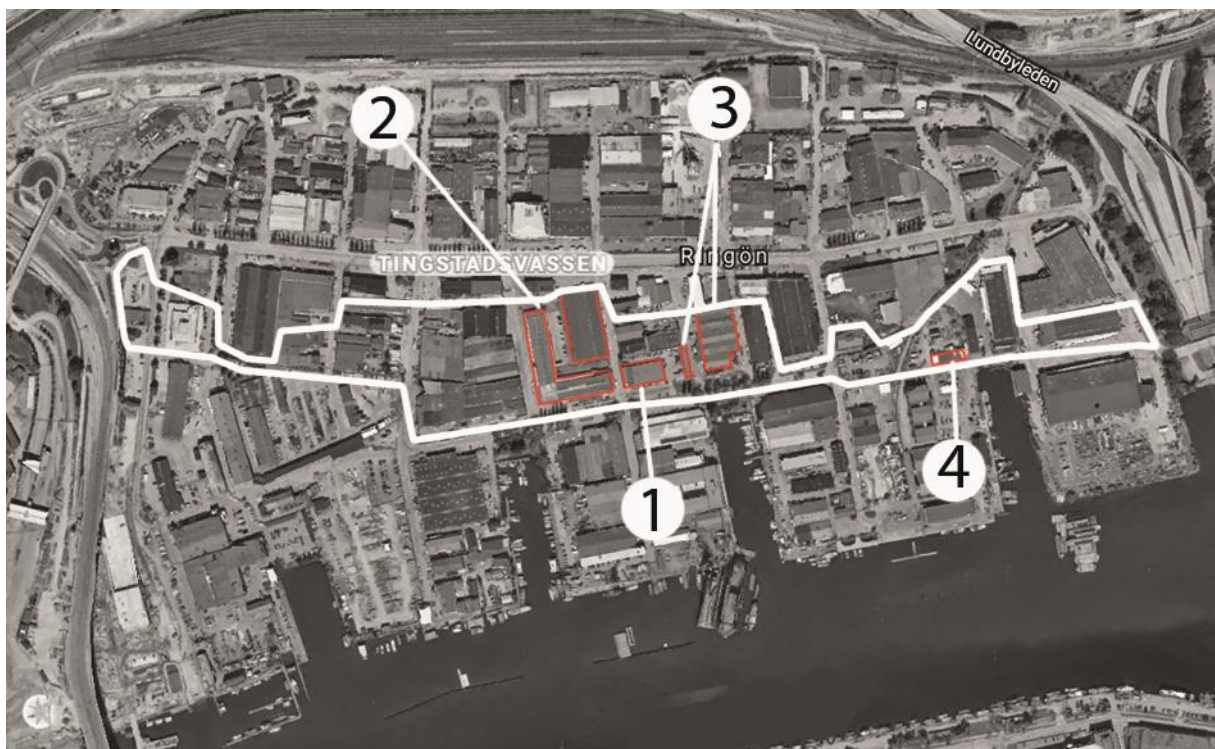
Byggnaden på Ringögatan 31 uppfördes 1971 och är den modernaste av anläggningarna på Ringön som presenteras här. Den har ett visst kulturhistoriskt värde. Med sitt storskaliga format, nya byggnadsmaterial och få estetiska uttryck får den representera övergången till en tid vars industriella byggande präglades av just storskalighet, kostnadseffektivitet och funktionellt tänkande. De höga fönsterbanden för ljusinsläpp representerar samtidigt slutet på en annan era där dagsljuset var viktigt, både för verksamheten och för de som arbetade i den. Kulturhistoriska värdebärare är därför byggnadens storskaliga och funktionella utförande samt de karakteristiska genomgående fönsterbanden.



Ringögatan 31. Tillgängligheten för fordon var högt prioriterad och i anslutning till byggnaden inrättades gott om parkeringsutrymmen. På situationsplanen inför byggandet hade man specificerat var olika typer av fordon skulle parkera. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Mellersta Ringön

Verksamheterna på mellersta Ringön är mestadels tillgängliga från två håll, från Ringögatan och från Järnmalmsgatan. Bakåt i tiden hade man tillgång till både järnväg och bilväg från båda hållen. När järnvägen var i drift var lagerverksamheter vanligare i området, dessa övergick sedan ofta till att bli verkstäder, ibland med flera hyresgäster eller verksamhetsutövare i samma byggnad. Fastigheterna är av varierande storlek, men tillgängligheten gjorde att många lastbilsberoende verksamheter etablerades här. Vanligt var större verkstäder, entreprenadfirmor, grossister och snickerier, ofta med stora innergårdar som var tillgängliga från minst två håll så att lastbilar inte skulle behöva vända på innergårdarna. Precis som på norra Ringön har området en viss bakgårdskänsla över sig och funktionen har prioriterats före arkitekturen. Fastigheterna och verksamheterna är fortfarande anpassade efter de tidigare järnvägsspåren som bara delvis är kvar idag. På mellersta Ringön bör man vara extra varsam om sådant som vittnar om områdets starka historiska koppling till såväl järnvägs- som lastbilstrafik, både i själva bebyggelsen och mellan denna, exempelvis räls, in- och utfarter, innergårdar och lastkajer.



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2020.

Planskissen visar det område som här kallas "Mellersta Ringön". Byggnader, områden eller fastigheter markerade med rött är karakteristiska för området och har alla ett högt kulturhistoriskt värde. De presenteras närmare i kronologiskt ordning.

1. Järnmalmsgatan 6 (1952)
2. Manufakturgatan 8 (1954-55)
3. Järnmalmsgatan 10-12, Kalkbruksgatan 2 (1961 och 1964)
4. Lergodsgatan 4 (1970)

Nr 1. Järnmalmsgatan 6, Tingstadsvassen 18:17

Byggnaden utgörs, på ett för Ringön typiskt sätt, av ett lager/en verkstad sammanbyggd med ett kontor. Tillgängligheten är god. Här finns en innergård med infart från två håll. Järnvägen gick strax utanför verkstaden och i anslutning till en stor industriport finns en gammal travers kvar för in- och utlastning. Verkstaden är uppförd med väggar av betonghålsten och har fasader med spritputs medan kontorsbyggnadens ursprungliga undre våning är klädd med fasadtegel. Taket utgörs av lättbetongplattor. Kontorets senare tillkomna övervåning har brädklädda grönmålade fasader och samma fönsterindelning som nedervåningen. Runt 2015 var Lundby Plåt en av de fastighetsägare på mellersta Ringön som deltog i ett projekt där fastighetsägarna betalade konstnärer för att måla fasader, medan kommunen betalade färgen. Väggarna har därför stora väggmålningar ut mot gatan. Utöver detta finns även en del olagligt måleri på väggarna.

Byggnaden ritades av P. Albrektsson och uppfördes för Aktiebolaget Uddeholmsagenturen efter bygglov 1952 och användes bland annat som ställager. Senare höll BEAM Dammsugare till här fram till 2004 då Lundby Plåt tog över lokalerna, den senare är verksamhetsutövare på fastigheten än idag. Kontoret fick sin övre våning 1997.

Järnmalmsgatan 6 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett mycket högt kulturhistoriskt värde som en av Ringöns mest välbevarade exempel på det som varit områdets kanske vanligaste byggnadstyp, en lager/verkstadshall sammanbyggd med en kontorsdel med ett och senare två våningsplan. Den är också ett tydligt exempel på Ringöns verksamheters organiska tillväxt med en välbevarad anläggning som samtidigt har några tydliga årsringar, som kontorets övre plan, väggmålningar på fasaderna, och med en idag livlig verksamhet. Här finns en atmosfär av det gamla Ringön med sin lite ruffiga och råa karaktär, där traversen mot gatan är viktig industrihistorisk grammatik. Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens yttre form, fasadmaterial, ursprungliga fönsterband, port och travers i och utanför verkstadsbyggnaden samt fönster och portinfattning i kontorets nedre, äldre plan.



Järnmalmsgatan 6.
Traversen mot gatan är idag viktig industrihistorisk grammatik. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Järnmalmsgatan 6.
Kontorsdelen i ett
våningsplan höjdes 1997
till två plan. Foto Lena
Knutson Udd 2020.

Nr 2. Manufakturgatan 8, Bilspedition, Tingstadsvassen 19:3

Anläggningen är en magasin- och kontorsanläggning och är med sin speciella utformning planerad för mycket god tillgänglighet för såväl järnväg som lastbil. Byggnaden är uppförd av strängbetongbalkar, lättbetongtak och med ½-stens rött fasadtegel. Den är uppförd i ett plan, i form av ett L med fasader mot Kolgruvegatan och Järnmalmsgatan och med infart till innergården via Manufakturgatan, Kolgruvegatan och Ringögatan. Samtliga fasader är försedda med tätt sittande stora grönmålade garageportar och kontoret är placerat i hörnet av L:et. Längs taken sitter lanterniner för ljusinsläpp ovanifrån. Järnvägsspår och anslutande lastkajer finns ännu bevarade intill fastigheten. Äldre armaturer och trafikspeglar finns kvar i väster. Magasinsbyggnaden på norra delen av fastigheten har uppförts i omgångar. Dock är det oklart om dagens magasin möjligen är en nyuppförd byggnad med samma storlek som tidigare, eller om det är en moderniserad variant av den äldre byggnaden.

Anläggningen uppförde 1954-1955 åt AB Godstrafik Bilspedition och byggherre var Tholén & Stenberg, Byggnads AB Göteborg. Vid lastbryggorna kunde man ta emot ett 70-tal fordon och ett 10-tal järnvägsvagnar samtidigt och anläggningen med sin magasinnya på mer än 4 500 kvm uppges ha varit norra Europas största när den togs i drift.

Senast 1974 verkar ASG (AB Svensk Godstrafik) ha tagit över verksamheten och 1984 sattes en skylt med namnet AB Swetrail upp på byggnaden. Lokalerna står idag i stort sett tomma men i magasinbyggnaderna bedrivs ny verksamhet.

Manufakturgatan 8, Bilspedition – kulturhistorisk motivering

Anläggningen har ett mycket högt kulturhistoriskt värde som ett tydligt exempel på de goda transportmöjligheter mellersta Ringöns erbjöd logistikföretag, när lastbilstrafiken växte sig allt viktigare under 1950- och 1960-talet men fortfarande samsades med järnvägens starka betydelse och breda förgreningar. Byggnaden är mycket välbevarad och har en särpräglad och funktionell utformning med många originalportar och fönster kvar. Här finns dessutom mycket industrihistorisk grammatik bevarad, som utstickande armatur och speglar på byggnaderna för att underlätta för chaufförerna, nedfarter, infarter och lastkajer av alla de slag samt en tydlig koppling till järnvägen med spår och lastkaj fortfarande bevarade.



Manufakturergatan 8. Här syns den södra byggnadsdelen fotograferad från innergården. Bygglov finns för en ny lastkaj 2011 men sådan har inte uppförts. Foto Lena Knutson Udd 2020.



På Bilspeditioners lagerbyggnads västra fasad syns ännu äldre armatur och trafikspeglar. Foto Lena Knutson Udd 2020



Raden av portar fortsätter även på innergården, här västra byggnadslängan sedd från innergården. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Nr 3. Järnmalmsgatan 10-12, Kalkbruksgatan 2, Tingstadsvassen 18:16

Det största byggnadskomplexet (Järnmalmsgatan 12) består av en verkstadshall med fyra sammanbyggda takfall med gavlarna mot Kalkbruksgatan och ett kontor i två plan längs med Järnmalmsgatan. Det är uppfört med väggar av lättbetongplank och tak av korrugerad eternit på trätakstolar. Kontorsdelen har även väggbeklädnad av eternit. Till anläggningen hör också en mindre byggnad (Järnmalmsgatan 10) i två plan med gaveln vänd mot Järnmalmsgatan. Den är uppförd helt av armerad, väl synlig, lättbetong, även taket. Byggnaderna är täckta av väggmålningar, oklart om dessa är olagliga eller inte. Några av de sammanbyggda takfallen i verkstadsdelen har byggts om eller är senare uppförda på samma plats som tidigare takfall.

Anläggningen uppfördes som Gustaf Sandéns kontors- och lagerbyggnad, av Beton AB Vestra. Byggnadskomplexet längs Järnmalmsgatan 12 är äldst och fick bygglov 1961. Byggnaden på Järnmalmsgatan 10 uppfördes efter bygglov 1964. Det är oklart vilken verksamhet som bedrevs men på den ursprungliga planskissen syns fruktrum, kylrum och kallager.

Järnmalmsgatan 10-12, Kalkbruksgatan 2 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde som en välbevarad variant av två vanliga typer av byggnader på Ringön; dels en verkstadshall sammanbyggd med en kontorsdel i två våningsplan och dels en verkstadshall bestående av flera med varandra sammanbyggda takfall som ger det karakteristiska sicksackmönstret. Med sin placering på mellersta Ringön har tillgängligheten varit god, både via väg och järnväg. Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens yttre form med en verkstadshall bestående av flera sammansatta takfall och en tvåvånings något högre kontorsdel samt en fristående tvåvånings långa, ursprungliga och synliga fasadmateriell som lättbetongblock och eternitplattor, originalfönster och järnvägsrälsen bevarad längs med byggnadskroppen. Eternit som tidigare varit ett vanligt material på Ringön finns idag mycket sällan bevarat.



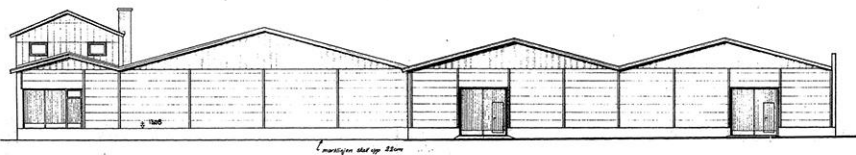
Järnmalmsgatan 10 är en fristående byggnad som uppfördes något år senare än Järnmalmsgatan 12 men som tillhör samma anläggning. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Järnmalmsgatan 12. Verksadshallen bestående av flera sammanbyggda takfall och ett kontor i två plan fick bygglov 1961. Här syns kontorsdelen med sin ursprungliga fasadtäckning av eternitplattor. Foto Lena Knutson Udd 2020.



FASAD MOT JÄRNMALMSGATAN



FASAD MOT KALKBRUKSGATAN

Bygglovsritning inför uppförandet 1961. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



Fasaden mot Kalkbruksgatan. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Nr 4. Lergodsgatan 4, Tingstadsvassen (739:143) 31:5

Byggnaden är en mycket låg, långsmal verkstadslänga i ett plan med svagt lutande pulpettak och med långsidan längs med Lergodsgatan. Byggnaden är klädd med blåmålad korrugerad plåt.

Byggnaden som finns på platsen idag fick sitt nuvarande utseende när ett kallager byggdes om till kontor och garage efter ett bygglov 1970. Lokalen har byggts ut och underhållits i den takt och efter de behov som funnits och är mycket spartansk och ålderdomlig. Verksamheten har bedrivits med rivningskontrakt under lång tid. I denna mycket enkla verkstadsbyggnad huserar idag ett enmansföretag i form av en mekanisk verkstad med tillverkning av bland annat en egenuppfunnen grusgångsrensare till kyrkogårdar.

Lergodsgatan 4 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde. Att ålderdomliga och enkla, små mekaniska verkstäder av detta slag ännu kan finnas så nära Göteborg hör inte till vanligheterna. De kulturhistoriska värdebärarna är byggnadsformen, ursprungliga dörrar och portar från 1970 samt fönster på ursprunglig plats.



Lergodsgatan 4. Den låga plåtklädda fasaden mot Lergodsgatan har inte rustats upp på länge och ger ett närmast organiskt intryck. Foto Lena Knutson Udd 2020.

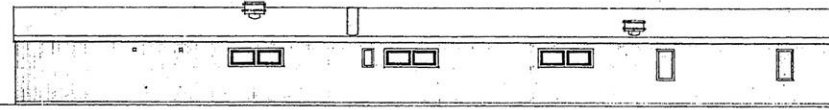


Den stora industriporten ser ut att vara original från ombyggnaden 1970, om inte äldre än så. Foto Lena Knutson Udd 2020.

OMBYGGNAD Å TOMT NR 1 I 26 KV. KOMPRESSORN, RINGÖN, GÖTEBORG

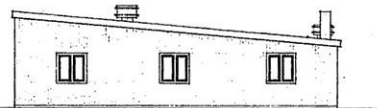
A → ↓ FINE STADSVÄSSEN

131829



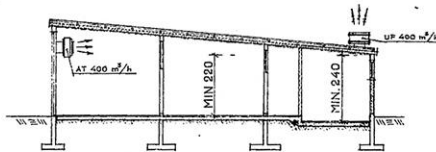
FASAD MOT SYDÖST

SKALA 1:100



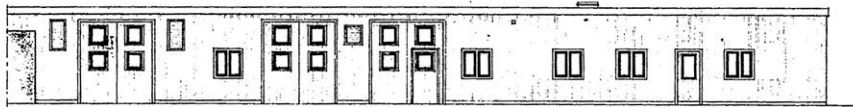
FASAD MOT SYDVÄST

SKALA 1:100



SEKTION A-A
SKALA 1:100

EX-101/102-00



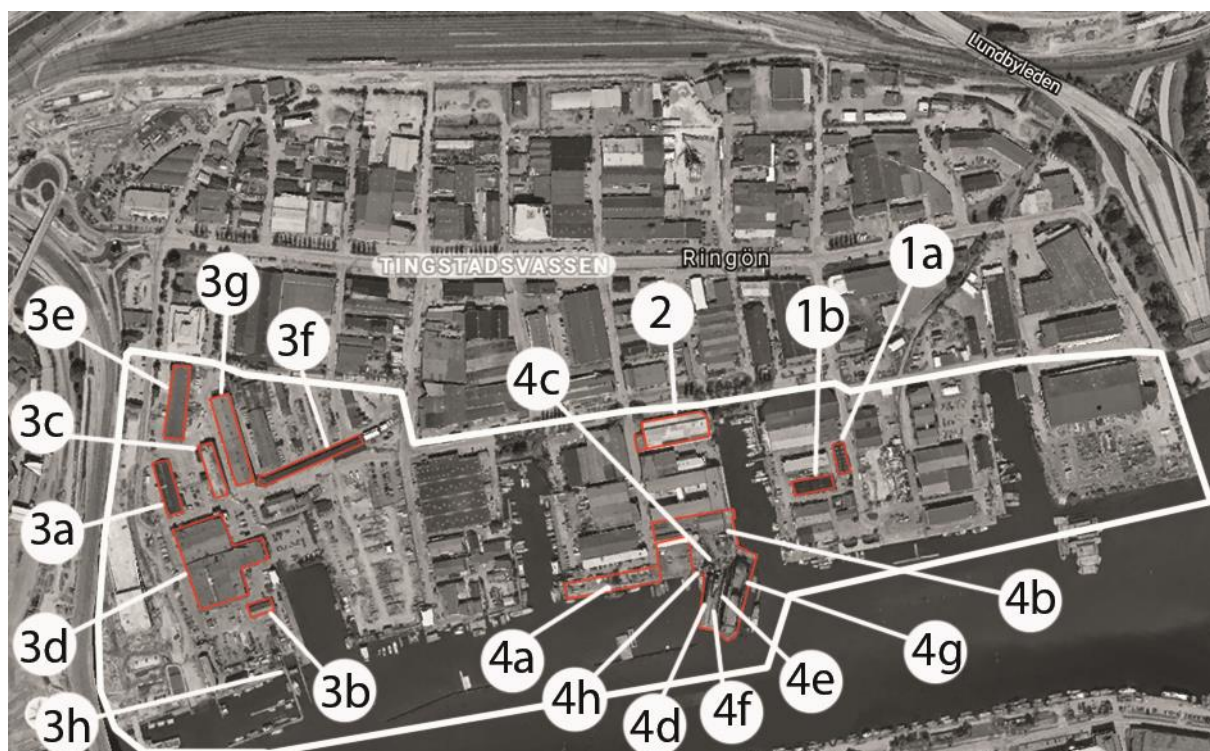
FASAD MOT NORDVÄST

Lergodsgatan 4.
Bygglövsritning från
1970 när kallgret
omvandlades till den
byggnad som finns där
idag. Ritning från
Stadsbyggnadskontoret.
Ritningen är beskuren.

Södra Ringön – mot vattnet

Ringön längs vattnet utgörs av verksamheter som vuxit fram utmed de fyra hamnbassängerna och Göta älv. Två större anläggningar dominerar området, Göteborgs Hamns verkstads- och varvsanläggning och Gotenius varv. Hamnens anläggning ligger intill Götaälvbron och har sedan 1970 fungerat som Göteborgs stads verkstäder. Det stadsnära området med sina stora byggnader i direkt blickfång från Götaälvbron är en central del av Ringön. Gotenius varv är det sista som återstår av den varvsindustri som tidigare sysselsatte 15 000 människor i Göteborg. Här finns också alla utom en av de varvs- och hamnkranar som ännu är i drift i staden. Att varvet är ett landmärke och en av de miljöer längs Göta Älv som idag syns tydligast inifrån staden gör Gotenius varv till en omistlig verksamhet i Göteborg. Utöver detta finns ett flertal mindre verksamheter som haft eller har en direkt anknnytning till hamnbassängerna och Göta Älv varav Bogser AB Sven är Ringöns allra äldsta verksamhet. På södra Ringön bör man vara extra varsam om sådant som vittnar om områdets starka historiska koppling till hamnbassängerna och Göta Älv, både vad gäller bebyggelse, verksamheter och områden mellan bebyggelse samt längs med och i vattnet.

Bogser AB Sven och Lergodsgatan 1, Kaj och hamnbassäng, presenteras närmare sist i rapporten under kapitlet "Övrigt – kulturhistoriska områden som saknar tydliga värdebärare idag".



Kartskiss baserad på Google Earth, Ida Dicksson 2020.

Här finns två större områden som beskrivs mer omfattande sist i avsnittet – f.d. Göteborgs Stads verkstäder (Göteborgs stads område direkt öster om Götaälvbron) och Gotenius varv. Därutöver presenteras i kronologisk ordning ytterligare fyra mindre anläggningar inom området med verksamheter kopplade till vattnet.

1. Stålverksgatan 4, Roos & Hagström (1957 och 1969)
 - A. Stålverksgatan 4 a (1957)
 - B. Stålverksgatan 4 b (1957)
2. Järnmalmsgatan 5 (1960)
3. Gjutjärnsgatan, Göteborgs stads verkstäder (1946)
 - A. Gjutjärnsgatan 10 (1947)
 - B. Gjutjärnsgatan 12 (1949)
 - C. Gjutjärnsgatan 10, inre tegelhuset (1953)
 - D. Gjutjärnsgatan 12 (1960)
 - E. Gjutjärnsgatan 8 (uppfördes mellan 1958 och 1963)
 - F. Garagelänga (1963)
 - G. Virkesförråd. (1946)
 - H. Gjutjärnsgatan 12-14, kran och slip (okänt år)
4. Manufakturatan 3, Gotenius varv (1959)
 - A. Kran A (kom till Gotenius 1981, byggår 1957)
 - B. Kran B (kom till Gotenius 1970-tal, byggår 1964)
 - C. Kran C (kom till Gotenius 1990, byggår 1960)
 - D. Kran D (kom till Gotenius 1987, byggår okänt)
 - E. Kran E (kom till Gotenius 2009, byggår 2009)
 - F. Lilla dockan (kom till Gotenius 1969)
 - G. Stora dockan, (kom till Gotenius 1977, ombyggd 1979)
 - H. Slip (troligen 1960-tal)

Nr 1. Stålverksgatan 4, Roos & Hagström, Tingstadsvassen 25:6

Byggnaderna är uppförda av betonghålsten och lättbetong i väggar och med bjälklag av lättbetong. 4 a är uppförd som en lagerbyggnad med regelbundna äldre rödmålade garageportar och 4 b som en verkstad på ömse sidor om ett mittparti i två plan med utrymme för personalrum, matrum, förråd och kontor. Båda byggnaderna har sadeltak och en gulmålad puts. Mittpartiet på 4 b har en rödmålad puts.

Här låg tidigare varvet Roos & Hagström som troligen började sin verksamhet på platsen runt 1957 då de första byggnaderna uppfördes för varvets räkning. De två äldsta byggnaderna som har adresserna Stålverksgatan 4 a och 4 b (1957) ritades av Birger Johansson Ingenjörbyrå och uppfördes åt Roos & Hagström.

Verksamhetsbyggnader av 4 b:s typ fanns under 1950-talet på flera ställen på Ringön, bland annat två byggnader på Bleckvarugatan 8 och 6 från 1954 där mittpartiet istället uppfördes i ett plan. Dessa ritades av Algot Werner men byggnaderna finns inte kvar idag. Även lagerbyggnaden på 4 a påminner om garagelängor och lagerbyggnader på det tidigt bebyggda nordöstra Ringön på 1950-talet. Birger Johansson Ingenjörbyrå ritade flera byggnader på Ringön under 1950-talet, bland annat en låg verkstadsbyggnad på Bleckvarugatan 3 (1954) som inte finns kvar idag.

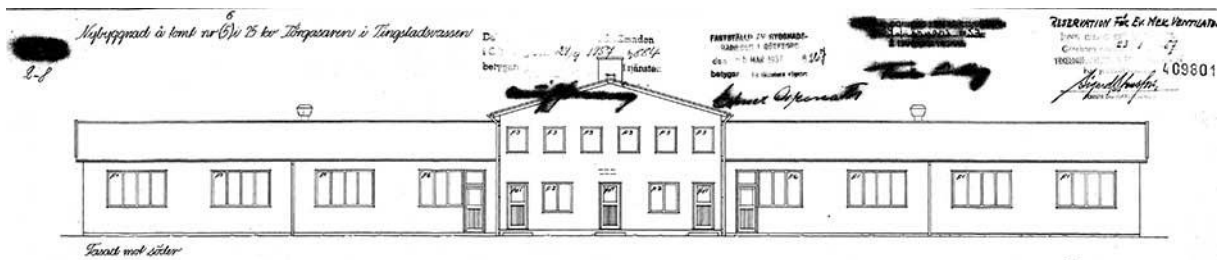
Mycket lite information har återfunnits om varvet Roos & Hagström men verksamheten ska ha liknat Gotenius varvs verksamhet. Roos & Hagström bedrev även verksamhet på fastigheten 739:30 närmast Göta Älv men lade ner sin verksamhet 1980 då varvet fått dåligt rykte efter att deras flytdocka kantrat med ett skepp i.

Stålverksgatan 4, Roos & Hagström – kulturhistorisk motivering

Varvsområdet som sådant har med kajer och historiska varvsbyggnader ett högt kulturhistoriskt värde, detta gäller såväl kajen mot hamnbassängen som mot Göta Älv. Kulturhistoriska värdebärare är framför allt de två äldsta byggnaderna från 1957 som är representativa för de lägre verkstads- och lagerbyggnader som uppfördes på Ringön på 1950-talet. Ingenstans på Ringön finns idag lika välbevarade byggnader av detta slag. Även kaj och eventuella spår vid kaj som härrör från varvsverksamheten är värdebärare.



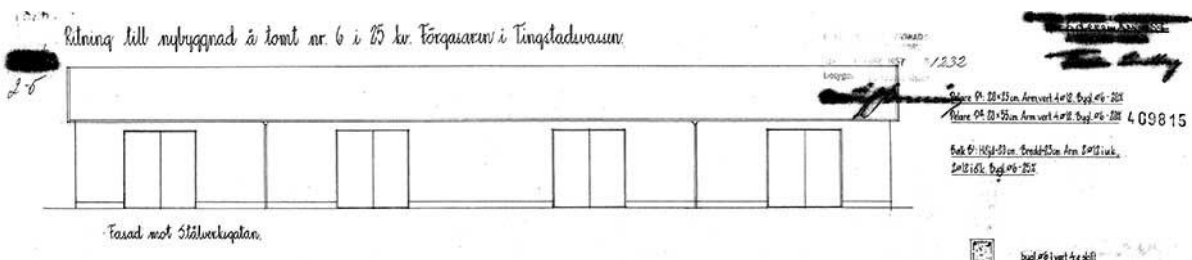
Vänster: Stålverksgatan 4 b uppfördes som verkstad, förråd och kontor år 1957. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Ovan: Stålverksgatan 4 b. Bygglövsritning från 1957. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.

Vänster: Stålverksgatan 4 a uppfördes som lagerbyggnad åt varvet år 1957. Foto Ida Dicksson 2020.

Nedan: Stålverksgatan 4 a. Bygglövsritning från 1957. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



Nr 2. Järnmalmsgatan 5, Claessons trätjärä, Tingstadsvassen 24:8

Byggnaden är för den äldre bebyggelsen på Ringön en relativt storskalig byggnad och består av en stor hög lagerbyggnad längs med Järnmalmsgatan, sammanbyggd med ett lägre tvåplans kontorshus längs med Manufakturergatan. Byggnaden är uppförd av Pe-Kå-träreglar (kontoret med limmad Y-tongstav) och har fasader av blåmålad korrugerad plåt på lagerdelen och slät plåt på kontorsdelen. Lagerdelen är utformad som en treskeppig basilika med avslutande lägre sidoskepp med ett högt ljusinsläpp på mittskeppets båda sidor. Byggnaden har efter 2015 målats med lagliga väggmålningar och smälter väl in i området längs med Järnmalmsgatan där det finns gott om både olagliga och lagliga väggmålningar på många byggnader idag (2020). Kontorsdelen har kvar sin ursprungliga fönsterplacering.

Byggnaden ritades av AB Skånska Cementgjuteriet och uppfördes som virkes- och kontorsbyggnad efter bygglov 1960 åt Edgren Neckel & Co AB. Verksamheten var inriktad på inhemska och utländska träslag och faner, panel och plywood. Claessons Trätjärä som huserar i lokalerna idag har funnits där

sedan 1999 och dessförinnan stod byggnaden tom under en period efter ett tidigare kryddlager. Fasaderna hade ursprungligen en täckning av eternitplattor men år 1984 fick fasaderna den trapetskorrugerade plåt som är kvar idag.

Järnmalmsgatan 5, Claessons trätjära – kulturhistorisk motivering

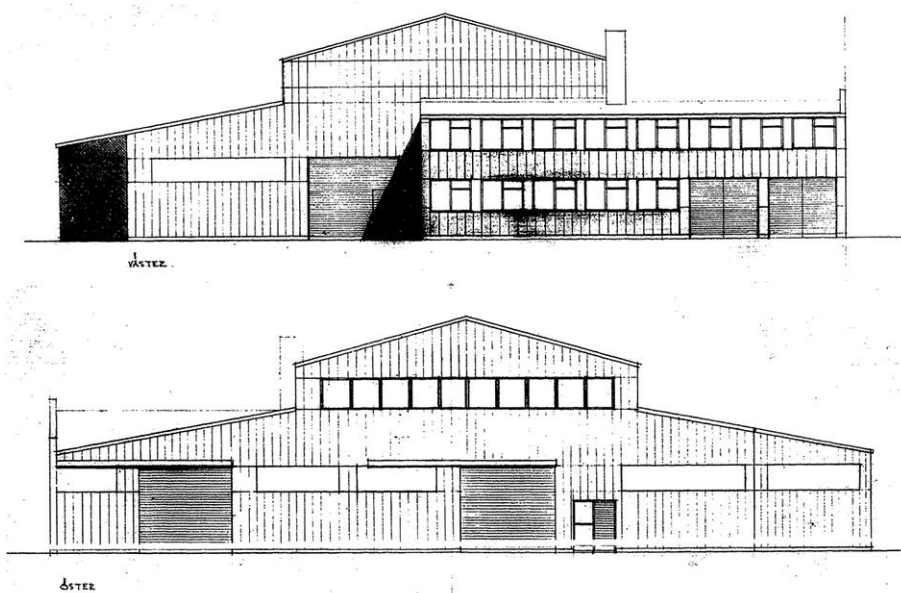
Byggnaden representerar en intressant brytpunkt, såväl för industribebyggelse i allmänhet som för Ringön och har ett högt kulturhistoriskt värde. Byggnaden flirtar med de äldre och mer påkostade maskinverkstäderna från seklets början som Gamla maskinverkstaden från 1906 vid Götaverken eller Eriksbergshallen från 1922, som båda utformats som en treskeppig basilika med avslutande lägre sidoskepp med ett högt ljusinsläpp på mittskeppets båda sidor. Samtidigt representerar den de allt mer storskaliga och kostnadseffektiva hallarna som började konstrueras på 1960-talet, och som började dyka upp även på Ringön där bebyggelsen annars varit relativt låg och småskalig. Byggnaden är uppförd med enkla och billiga material. Att det ursprungliga fasadmaterialet eternit bytts ut mot korrugerad plåt bör ses som en årsring, precis som att plåten på senare tid fått väggmålningar. De höga fönsterbanden för ljusinsläpp till verksamheten och de som arbetar i den, som under 1970- och framförallt 1980-talet ofta prioriterades bort, värderas här fortfarande högre än enkelhet och billighet. Kulturhistoriska värdebärare är huvudsakligen byggnadens form, det högre mittskeppet med fönsterband som ser ut att vara original, den i viss mån ursprungliga portplaceringen som ännu bevarats på de lägre sidoskeppen samt kontorsdelens form och fönsterrader.



Järnmalmsgatan 5.
Fasaden mot norr med
muralmålning. Foto Ida
Dicksson 2020.



Notera byggnadens
avfasade hörn som troligen
har att göra med
fastighetens form. Foto Ida
Dicksson 2020.



Järnmalmsgatan 5.
Bygglovsritning från
1960. Ritning från
Stadsbyggnads-kontoret.
Ritningen är beskuren.

Nr 3. Gjutjärnsgatan, Göteborgs stads verkstäder, Tingstadsvassen 739:29

De byggnader på området som här presenteras närmare är två mycket långa och höga inventarieförråd med sadeltak längs Gjutjärnsgatan 10, det västra med brädklädda väggar och det högra med gula tegelfasader, en mindre träbyggnad med sadeltak som används som verkstad, ett större tegelkomplex med flacka tak som även detta används som verkstad samt en portalkran och två fartygsslipar.

Byggnader som inte presenteras närmare men som också har en äldre historia på området och markerats på situationsplanen är:

- E. Det långa gula förrådet längs Gjutjärnsgatan 8 med sadeltak och brädklädda väggar (uppfördes någon gång mellan 1958 och 1963).
- F. Den långa garagelängan med flackt pulpettak och huvudsakligen brädklädda fasader med många garageportar och garageinfarter och som går i sydväst/nordvästlig riktning på gränsen mellan fastigheten 739:146 1 och 739:29 2 (uppfördes 1963).
- G. Det långa virkesförrådet som ligger innanför de två inventarieförråden på Gjutjärnsgatan 10. Byggnaden har sadeltak och är idag plåtbeklätt med modernare rödmålad korrugerad plåt. Den har inget kvar av sitt ursprungliga utseende exteriört. (uppfördes efter bygglov 1946 och är troligen den först uppförda byggnaden på området).

År 1946 tog Göteborgs hamn fram en situationsplan för anläggandet av *Göteborgs Hamns verkstads och varvsanläggning* på ett område direkt öster om Götaälvbron som tidigare hört ihop med Frihamnen. Anläggningen uppfördes sedan successivt och mellan 1946 och 1960 uppfördes de byggnader som finns kvar på platsen idag. Det ljusa inventarieförrådet i väster på Gjutjärnsgatan 10 uppfördes efter bygglov 1947, det gula trähuset på Gjutjärnsgatan 12 som provisorisk verkstad efter bygglov 1949, det inre inventarieförrådet på Gjutjärnsgatan 10 i gult tegel uppfördes 1953 och den stora verkstadsbyggnaden på Gjutjärnsgatan 12 uppfördes efter bygglov 1960. I situationsplanen för 1946 har även två fartygsslipar och plats för kranmontering ritats in på samma plats där dagens fartygsslipar och kran befinner sig. Det är dock oklart när dessa uppfördes.

1970 samordnade staden sina verkstäder till *Göteborgs stads verkstäder*. Samordningen rörde bland annat energiverken, gatukontoret, hamnen, renhållningsverket och va-verket. Hamnens verkstäder togs då slutligen över helt och hållet av staden och renhållningsstyrelsen blev huvudman för den nya gemensamma verkstaden. Området nordost om Göteborgs stads verkstäder hade börjat bebyggas av Göteborgs vatten- och avloppsverk (senare Kretslopp & Vatten) redan under 1960-talet. I öster kom sedan Gatukontoret (som blev Gatubolaget som senare blev Park & Natur) att etableras under 1970-talet. Under många år har kranen och den östra, mindre fartygsslipen på stadens område använts för att ta upp Göteborgs turistbåtar "Paddanbåtarna" för översyn och reparation. I sydvästra delen av området ner mot vattnet, på Gjutjärnsgatan 14, är den andra fartygsslipen på området tagen ur drift på grund av den nya bron. Där har ett småbåtsvarv huserat under 2000-talet som drivits i olika regi och under olika namn. Verksamhetsutövaren idag heter Blue Marine Göteborg AB, de äger kranen och reparerar bland annat båtar från Lisebergs Flumeride.

Planen idag (2020) är att den nya bron inte ska inkräkta på området utan att själva gatan (Gjutjärnsgatan) ska få finnas kvar. Idag har Älvstranden Utveckling AB tagit över de västra delarna av området och verksamhet bedrivs där av både Göteborg Leasing AB (en avknoppning av Gatubolaget) och Renova. I öster har Park & Natur fortfarande sin verksamhet medan det nordöstra området som sedan 1960-talet inhyst Kretslopp & Vatten idag står tomt. På den centrala verkstadsbyggnaden finns hamnens logotyp inmurad med färgglad mosaik i teglet på nordvästfasaden som en påminnelse om vem som uppförde byggnaderna.



Vy över Gjutjärnsgatan med Göteborgs stads verkstäder, sedd från Götaälvbron. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Gjutjärnsgatan, Göteborgs stads verkstäder – kulturhistorisk motivering

Området har ett högt kulturhistoriskt värde och innehåller några av de idag äldsta bevarade byggnaderna på Ringön. Detta stadsnära, vattenanknutna och utbredda område med stora byggnader i direkt blickfång från Götaälvbron är än idag en central del av Ringön. Historien är starkt kopplad till stadens och hamnens verksamhet och även om verksamhet och aktör varierat något genom åren har här under drygt 70 års tid funnits verkstäder och lager knutna till staden och hamnen. Kulturhistoriska värdebärare i området är dels kopplingen till vattnet med kaj, fartygsslip och kran och dels områdets historiska bebyggelse som presenteras närmare nedan.

3 A. Gjutjärnsgatan 10, Tingstadsvassen 739:151

Byggnaden är en 65 meter lång lagerbyggnad som är uppförd som en träregelkonstruktion med lockpanel och trätakstolar. Byggnaden är relativt välbevarad. Taket är ett plåttak som ursprungligen hade infällda takfönster av trädglas, men dessa är idag borta. Fönstren var tidigare småspröjsade fönster men är idag utbytta. Fönstrens placering är dock ursprunglig. Detsamma gäller för portarna med sitt överljus.

Lagerbyggnaden uppfördes som "Inventarieförråd I" för Göteborgs Hamns verkstads- och varvsanläggning år 1947. Byggnaden ritades av F. O. Peterson & Söners arkitekt Sven Steen som även ritat de flesta av Frihamnens kvarvarande byggnader, och var troligen den andra byggnaden som uppfördes inom detta område på Ringön.

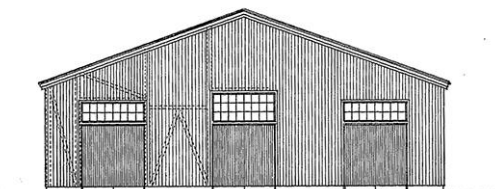
Gjutjärnsgatan 10 – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har med sin ålder ett högt kulturhistoriskt värde som den äldsta välbevarade byggnaden på Ringön. Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens form, fasader, äldre armatur samt ursprunglig placering och storlek på fönster- och portpartier.



Gjutjärnsgatan 10. Byggnaden är den äldsta välbevarade på Ringön. Virkesförrådet längre in är möjligen uppfört ett år tidigare men är idag inte lika välbevarat. När byggnaden uppfördes var Ringön till största delar obebyggt område. Foto Lena Knutson Udd 2020.

GÖTEBORGS HAMN
VERKSTADS- och VARVSANLÄGGNING
INVENTARIEFÖRRÅD I.



FASAD MOT SYDOST SKALA 1:100

Gjutjärnsgatan 10. Bygglövsritning från 1947 för Inventarieförrådets uppförande. De småspröjsade fönstren ovanför portarna finns inte kvar idag. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

3 B. Gjutjärnsgatan 12, Gula trähuset, Tingstadsvassen 739:151

Detta är en träbyggnad som används som verkstad. Den är delvis av träregelkonstruktion och delvis av timmerkonstruktion, med sadeltak, äldre fönster och en stor gammal industriport. På byggnaden finns mycket industrihistorisk grammatik av olika slag, till exempel ventilationsrör, brandstegar och liknande.

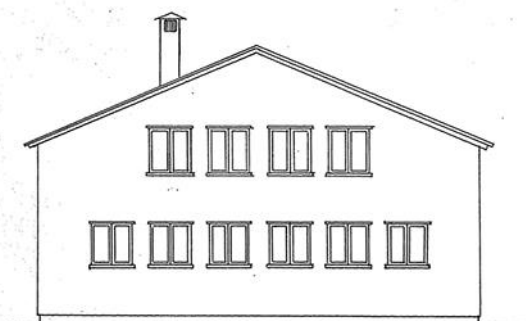
Denna träbyggnad uppfördes 1949 som provisorisk verkstad åt Göteborgs hamns verkstads- och varvsanläggning. Den ändrades 1951 och gaveln fick då det utseende den har idag. Trots sin status som "provisorisk" har verkstaden använts flitigt ända sedan 1949 utan några större om- eller tillbyggnader och fungerar i hög grad än idag som verkstad.

Gjutjärnsgatan 12, Gula trähuset – kulturhistorisk motivering

Den provisoriska verkstaden har ett högt kulturhistoriskt värde. Att den överlevt som "provisorisk verkstad" har gett den ett skamfilat yttre men också färre årsringar och en påtaglig patina. Kulturhistoriska värdebärare är alla dess spår av många års användning som verkstad – dess patina. Även byggnadens form, de fönster, dörrar och portar som har ursprunglig placering och byggnadens mindre årsringar.



Gjutjärnsgatan 12. Byggnaden bär spår av många års användning utan några större om- eller tillbyggnader och används i hög grad än idag som verkstad. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Fasad mot väster

Bygglovsritning från 1951, när byggnaden ändrades och gaveln fick sitt nuvarande utseende. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

3 C. Gjutjärnsgatan 10, Inre tegelhuset, Tingstadsvassen 739:151

Denna lagerbyggnad med sadeltak är 65 meter lång. Taket är täckt med senare tillkommen korrugerad plåt. Fasaderna är täckta med ½-stens gult tegel som är ursprungligt. Längs alla fasader sitter regelbundna rader med mindre öppningar som delvis satts igen med träskivor och delvis försetts med fönster eller fläktgaller. I söder finns en stor industriport och här och där finns industrihistorisk grammatik i form av fläkt rör och dylikt.

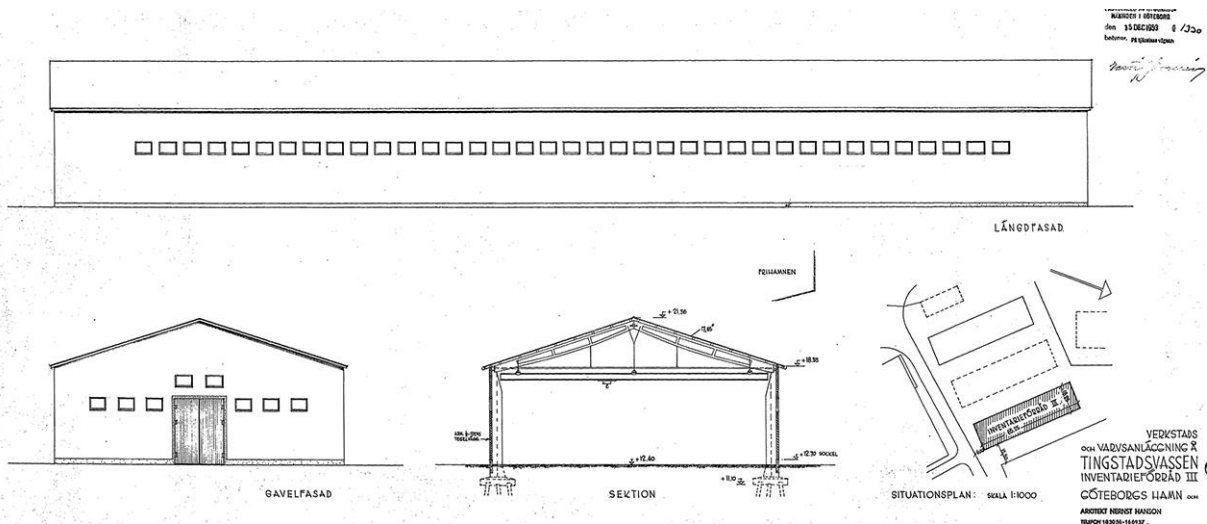
Lagerbyggnaden uppfördes som "Inventarieförråd III" för Göteborgs hamns verkstads- och varvsanläggning år 1953. Byggnaden ritades av Nernst Hansson och uppfördes av betong med ½-stens gult fasadtegel och hade ursprungligen ett tak av asbestcementplattor. Det är något oklart på ritningarna om byggnadens regelbundna öppningar hade fönster från början eller bara träskivor. Den stora garageporten i söder tillkom 1975.

Gjutjärnsgatan 12, Inre tegelhuset – kulturhistorisk motivering

Det ovanligt gedigna inventarieförrådet har ett högt kulturhistoriskt värde som en av Ringöns äldre och största välbevarade byggnader. Kulturhistoriska värdebärare är såväl de välbevarade fasaderna med ursprungliga öppningar som de många tillkomna årsringarna i form av fläktar, armatur och annan industrihistorisk grammatik. Kulturhistoriskt intressant som en årsring är även den stora industriporten i söder från 1975.



Gjutjärnsgatan 12. Längs alla tegelfasader sitter ursprungliga regelbundna rader med mindre öppningar som delvis satts igen med träskivor och delvis försatts med fönster eller fläktgaller. Notera den stora porten från 1975 och jämför med bygglovsritningen från 1953 nedan. Foto Lena Knutson Udd 2020 och ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



3 D. Gjutjärnsgatan 12, Tingstadsvassen 739:151

Det stora byggnadskomplexet som utgör själva verkstaden består av två större sammanbyggda tegelbyggnader och används som verkstäder av olika slag, förråd och kontor. Taken är mycket flacka sadeltak. Fasaderna är täckta med ½-stens gult tegel och byggnadens olika men regelbundna fönsterplacering ger byggnaden sin karaktär.

De båda ursprungliga byggnadskropparna ritades av Vilhelm Mattsson, från F. O. Peterson & Söner och uppfördes som verkstads- och varvsanläggning, maskinverkstad och smedja åt Göteborgs hamn efter bygglov 1960. Den nordvästra byggnadskroppen utgjorde centralförråd. Byggnadsritningarna ändrades otaliga gånger efter ett första utkast 1956 men troligen uppfördes byggnadens båda delar av betongbjälklag med inner- och ytterväggar av tegel och tak av lättbetongplattor på strängbetongbalkar. 1972 byggdes de två äldsta delarna ihop genom att en ny byggnad uppfördes mellan dessa. Därefter har både om- och tillbyggnader skett allt efter behov och en del fönsterpartier har satts igen.

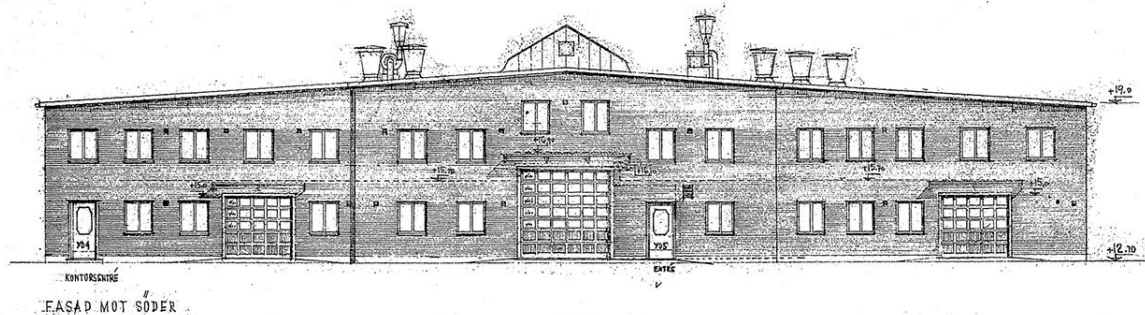
Gjutjärnsgatan 12 – kulturhistorisk motivering

Det stora verkstadskomplexet har ett högt kulturhistoriskt värde. Byggnaden är central för den kommunala verkstadsverksamhet som funnits på området under cirka 70 år. Byggnadens två ursprungliga byggnadskroppar från 1960 med Göteborgs Hamns logotyp har behållit sin karaktär även om fönsterpartier, dörrar och portar endast delvis har kvar sin ursprungliga placering och storlek. Det är just verkstadskomplexets många årsringar som gör den extra intressant. Precis som i alla levande industrimiljöer har denna anläggning alltid varit föränderlig till sin karaktär vilket även ger en frihet att lägga till nya årsringar. Men det är en frihet under ansvar och bör göras med respekt och förståelse för byggnadens kulturhistoriska värden och respekt både tidigare och nuvarande årsringar.



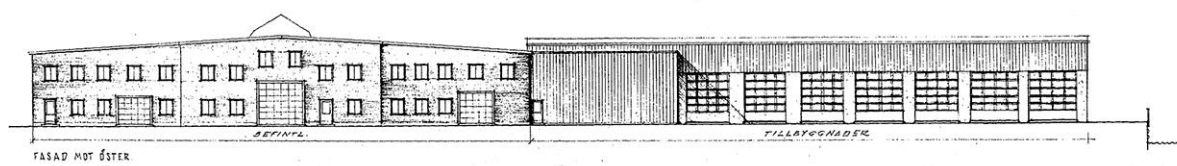
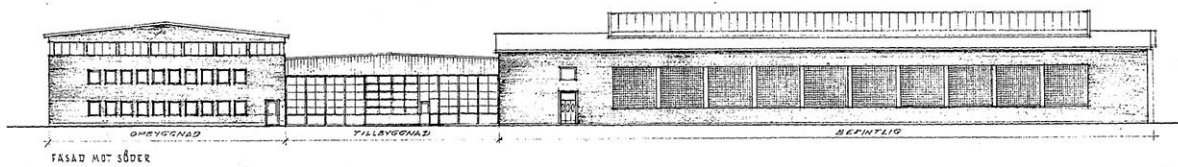
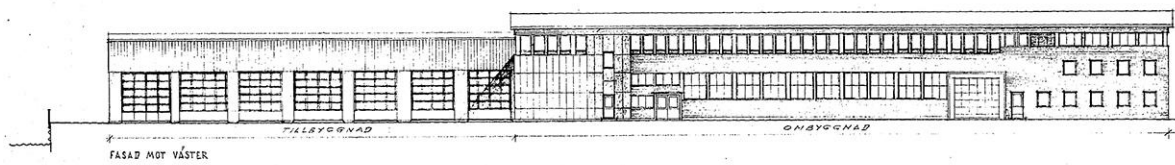
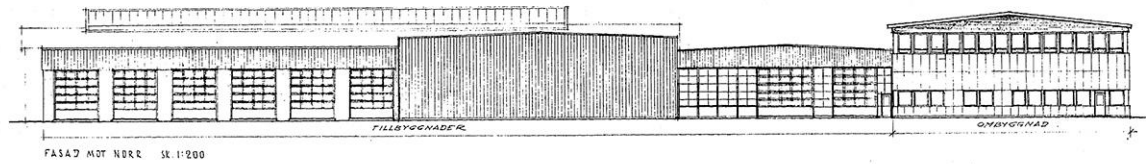
Vänster: Södra delen av den stora verkstadsbyggnaden på Gjutjärnsgatan 12, sedd från söder. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Nedan: Bygglovsritning från 1960 för den södra byggnaden. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.





Den stora verkstadsbyggnaden på Gjutjärnsgatan 12, sedd från nordväst. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Gjutjärnsgatan 12. Bygglovsritning från 1972 när byggnaderna byggdes om, till och ihop och fick den huvudsakliga form de har idag. Obs att väderstrecken inte stämmer. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



Gjutjärnsgatan 12. På verkstadsbyggnadens norra fasad finns logotypen för Göteborgs Hamn. Foto Lena Knutson Udd 2020.

3 H. Gjutjärnsgatan 12-14, kran och slip, Tingstadsvassen 739:151

På platsen finns en portalkran samt ett sluttande plan med spår ner i vattnet som utgör resterna av en gammal fartygsslip. I väster utanför dagens område finns resterna av ytterligare en slip på den plats där den nya bron nu uppförs. Kranen står idag på betongplintar i stället för på spår, men styr- och drivutrustningen är helt i original från det år kranen tillverkades. Kranen är en spårgående portalvippkran med en spårvidd på 7 meter och en lyftförmåga på 20 ton. Tillverkare och tillverkningsår är okänt men av konstruktionen att döma är den, enligt uppgift, tillkommen senast under 1950-talet.

Redan i planskissen 1946 anges "kranmontering" på platsen för dagens kran, men när denna kranmontering togs i bruk här är oklart. Nuvarande kran kom hit någon gång strax efter 1975 och stod ursprungligen på Lindholmens varv. Kranens nya uppgift blev att lyfta sjögående containers med avfall från öarna i Göteborgs skärgård. Dessa transporterades sedan vidare med lastbil till Sävenäs eller andra avfallsanläggningar. Hanteringen upphörde i början av 1980-talet då reguljär färjetrafik etablerades och lastbilarna kunde köra direkt från öarna till respektive avfallsanläggning. Efter detta användes kranen till att ta upp fiskebåtar och Göteborgs turistbåtar "Paddanbåtarna" som var i behov av underhåll. På senare år har kranen använts av Blue Marine Göteborg AB för att lyfta främst fritidsbåtar. Företaget har under olika namn huserat i den sydvästra delen av området ner mot vattnet, Gjutjärnsgatan 14.

Gjutjärnsgatan 12-14, kran och slip – kulturhistorisk motivering

Kranen är en av tre kvarvarande portalkranar som är i drift i Göteborg idag och med sitt ursprung från Lindholmens varv har den ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Den västra och största fartygsslipen är idag tagen ur drift på grund av brobygget och har inte kunnat inventeras, men det som eventuellt finns kvar av den har ett högt kulturhistoriskt värde. Den mindre östra fartygsslipen har också ett kulturhistoriskt värde men har inte kvar sin slipvagn eller sitt slipmaskineri.



Gjutjärnsgatan 12-14.
Den mindre slipen öster
om kranen har inte kvar
sin slipvagn eller sitt
maskineri. Foto Ida
Dicksson 2020.



Kranen är en av tre kvarvarande portalkranar som
är i drift i Göteborg idag och som har sitt ursprung
på Lindholmens varv. Foto Ida Dicksson 2020.

Nr 4. Manufakturatan 3, Gotenius verkstäder, dockor och kranar, Tingstadsvassen 24:7

På Gotenius finns idag kontor, maskin- och snickeriverkstad, skrovhall med verkstäder, förråd, personalmatsal och omklädningsrum, lokaler för underentreprenörer, en fartygsslip (troligen från 1960-talet), två flytdockor (U-dockor), en stor plåtvals, cirka 250 meter kaj och fem kranar som tar mellan 2 och 20 ton. Fyra av dessa är rörliga. Utmärkande för Gotenius är småskaligheten och den komprimerade miljön, jämfört med många andra varv. Kajerna är pålade med träpålar, som är hopbundna i en stålkonstruktion. Ovanpå ligger betongplattor och på enstaka partier trä. Vattendjupet vid kajen är drygt fem meter. Ytterligare information om kranarna finns längre ner och har huvudsakligen hämtats ur Hans Hellmans *Hamn- och varvskranar i Västra Götalands län* från 2019. Placeringen av kranarna och dockorna återfinns på planskissen i början av avsnittet. Någon stapelbädd finns inte längre kvar på varvet.

Efter muddring för att få plats med en egentillverkad docka etablerade sig Gotenius varv på Manufakturatan 3 år 1959. Då hade man i nio år dessförinnan hållit till på den intilliggande fastigheten på Manufakturatan 2. Gotenius varv har hela tiden huvudsakligen varit ett reparationsvarv, även om man under ett tiotal år även nyttillverkade bland annat bogserbåtar. Under åren 1958-1959 uppfördes de första av dagens byggnader på området, maskin- och snickeriverkstäder, omklädningsrum, matsal och kontor samt den förrådslänga som gränsar till Bogser AB Svens fastighet.

Kontorsdelen byggdes 1971 på till två plan. 1969 uppfördes den stora plåt- och rörverkstaden och denna byggdes till 1975. År 1969 anlände en ny flytdocka (lilla dockan) från Holland och fick ersätta den egenbyggda dockan. En större flytdocka i L-form köptes 1977 in från Öresundsvarvet och kompletterades 1979 med ytterligare en vall så att den blev en U-docka (stora dockan). Den västra kajen är huvudsakligen från tidigt 1970-tal, medan den norra kajen är från 1980-talet. Från 1970-talet fram till 2009 köptes totalt fem kranar in som alla fortfarande är i drift. När andra varv lades ner blev behovet av en egen plåtvals större och 1991 införskaffades en vals från Tyskland. Valsen hör idag till de större i Göteborgsregionen och valsning görs numera även för andra varv. Varvets senaste tillbyggnader är en snickeriverkstad och en personalmatsal från 1987 och den specialbyggda vallgående kranen till stora dockan är från 2009.



Gotenius varv med kranar, kajer och dockor fotograferat från Götaälvbron. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Manufakturgatan 3, Gotenius varv – kulturhistorisk motivering

Gotenius varv är en av de äldsta och mest signifikanta verksamheterna på Ringön och har som helhet ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Att verksamheten är i drift är dessutom ett stort kulturhistoriskt värde i sig då stora immateriella kulturarv finns i den kunskap och de reparationsmöjligheter som finns här. Exempelvis har flera av stadens äldre nitade broar och ångbåtar kunnat repareras på varvet. Här finns idag fem av de sex hamn- och varvskranar som ännu är i drift i den före detta varvsstaden Göteborg (som jämförelse kan nämnas att det 1947 fanns 194 kranar i staden). Här finns även Göteborgs sista flytdockor, en av regionens största plåtvalsar och troligen den sista båtslipen i drift i staden. Gotenius är det enda varvet som överlevt fram till idag i Göteborg, där varvsindustrin en gång sysselsatte 13 000 människor. Kranarna vid Gotenius är dessutom en samling av Göteborgshistoria i sig. Kran 1 är en kran tidigare avställd från Göteborgs Frihamn, kran 2 har tillhört Bostadsbolagets byggverksamhet, kran 3 är tillverkad för Lindholmens varv, kran 4 kommer från Arendalsvarvet medan kran 5 byggts specifikt för Gotenius varvs behov. Allt detta gör Gotenius unikt ur ett kultur- och lokalhistoriskt perspektiv och är även ett omistligt landmärke i staden. Särskilda kulturhistoriska värdebärare på Gotenius är de fem kranarna, fartygsslipen, de två flytdockorna och kajerna. Samtidigt är verksamheten i sig så kulturhistoriskt värdefull att den måste ha stort utrymme att lägga nya årsringar till de gamla i den mån verksamheten kräver.



Varvsområdet med plåt- och rörverkstaden och utrustningskajen, sett uppifrån Stora dockan. Utmärkande för Gotenius är småskaligheten och den komprimerade miljön, jämfört med många andra varv. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Den stora plåt- och rörverkstaden uppfördes 1969 och byggdes till 1975. Foto Lena Knutson Udd 2020.

Kran A är tillverkad 1957 av Kampnagel AG i Hamburg, ursprungligen för att användas i Göteborgs Frihamn. I Frihamnen ställdes den av 1980 och kom till Gotenius varv 1981. År 2017-2018 renoverades kranen maskinellt och målades av Gotenius varv och den används i varvets verksamhet. Det är en spårgående portalkran och kranbanan är från 1990-talet. Portalens spårvidd är 7 meter och lyftförmåga 5 ton vid 18 meters radie, 3 ton vid 25 meters radie och 2 ton vid 30 meters radie. Kranen väger totalt 100 ton. Den är en av tre kvarvarande portalkranar i Göteborg som är i drift idag.

Kran B är tillverkad 1964 av Liebherr 45A/55 och kom till Gotenius under 1970-talet från Bostadsbolagets byggnadsverksamhet. Kranen har 30 meters bom och 3,7 tons lyftförmåga.

Kran C är tillverkad 1960 av Kampnagel AG, i Hamburg. Kranen tillverkades för Lindholmens varv i Göteborg och kom till Gotenius på våren 1990. Den målades redan på 1970-talet i Cityvarvets färger efter att Lindholmens varvsverksamhet gått upp i Götaverken Cityvarvet. År 2015 nymålades den i samma färgsättning som tidigare men med tillägget Gotenius logga i gult. Denna kran är en av de sista storvarvskranarna som är i drift i Göteborg. Kranen är idag i gott skick och kommer att användas i verksamheten inom överskådlig framtid. Kranen är en spårgående portalkran med balanserad motvikt. Portalens spårvidd är 6 meter och kranen lyfter 20 ton ut till 18 meter och 8 ton ut till 30 meter. Högsta lyfthöjd med bommen uppfälld är 41 meter och med bommen utfälld 30 meter. Kranen väger totalt 200 ton. Den är en av tre kvarvarande portalkranar i Göteborg som är i drift idag.

Kran D är en Tornborg modell Magni 46. Kranen kom till Gotenius varv 1987 från Arendalsvarvet och dess byggår är okänt. Kranen är en fast monterad vikarmskran som sitter på lilla dockan. Utsträckt har vikarmen en räckvidd på 25 meter och kranen har en lyftförmåga på 2,2 ton.

Kran E är en Raimondi modell LR 60 från 2009 med portal. Kranen är en vallgående kran specialbyggd för Gotenius varvs stora docka. Kranen har 30 meters bom och 5,0 tons lyftförmåga.



Kran E Stora dockan 2009. Foto Ida Dicksson 2020.



Kran D Lilla dockan 1987 (byggår okänt).
Foto Lena Knutson Udd 2020.



Kran A längst västerut, Kampnagel 1981 (1957).
Foto Lena Knutson Udd 2020.



Kran C Kampnagel 1990 (1960) från Lindholmens varv.
Foto Ida Dicksson 2020.



Kran B 1970-tal (1964) vid plåt- och rörverkstaden.
Foto Lena Knutson Udd 2020.



Lilla dockan (F) är en flytdocka som köptes in 1969 från Holland.
Foto Lena Knutson Udd 2020.



Stora dockan (G) är en flytdocka som köptes in 1977 som L-docka och byggdes om på varvet till en U-docka 1979.
Foto Ida Dicksson 2020.



Gotenius varvs fartygsslip (H) är troligen från 1960-talet.
Foto Ida Dicksson 2020.

Övrigt – kulturhistoriska områden som saknar tydliga värdebärare idag

Manufakturgatan 1, Bogser AB Sven, Tingstadsvassen 24:4

Företaget huserar på en fastighet som är insprängd mellan Gotenius fastigheter och har alltid haft tillgång till egen kaj i Göta Älv. Här finns en enklare förråds-, garage- och kontorslokal som uppfördes 1958. Idag är verksamheten väldigt blygsam men lokalerna och båtarna hålls efter av grundarens son som nu själv är pensionär.

Företaget Bogser AB Sven grundades 1923 och flyttade 1935 till Manufakturgatan 1 och är därmed den äldsta verksamheten i drift som ännu finns kvar på Ringön. Bogser AB Svens verksamhet gick ursprungligen ut på att bogsera en del av de tusentals transportpråmar som förr regelbundet trafikerade Göta Älv. Företaget har också ägt egna pråmar och tidigare fanns här två fartygsslipar för reparation av de egna båtarna och pråmarna. Beståndet idag utgörs huvudsakligen av de båtar som ligger vid kajen.

Manufakturgatan 1, Bogser AB Sven – kulturhistorisk motivering

Bogser AB Svens stora kulturhistoriska värde ligger framför allt i dess historiska verksamhet och den gedigna kunskapen om och erfarenheten av Ringön. Det är således av immateriell karaktär. Kulturhistoriska värdebärare på platsen är möjligen kajen och de spår av verksamheten som kan finnas där.



Manufakturgatan 1. Bogser AB Sven har funnits på platsen från 1930 men den enklare förråds-, garage- och kontorslokalen är uppförd 1958. Foto Ida Dicksson 2020.

Lergodsgatan 1, Kaj och hamnbassäng, Tingstadsvassen 26:4, 26:5, 26:6

På Lergodsgatan 1, närmast hamnbassängen, pågår idag verksamhet med marin anknytning. Här utför Frog Marine Service marina tjänster riktade mot fartyg och handelsflottan. Man har dykare och sjömän och en utrustningspark för arbete i och på vatten. Inga historiska byggnader finns längre på fastigheten. Kranen som finns här är ingen hamn- eller varvskran utan snarare någon slags mobilkran. Den är inte i körbart skick. De eventuella kulturhistoriska värdena som kan finnas här är av arkeologisk karaktär och kopplade till hamnbassängens historia.

Här fanns tidigare den gamla Ringkanalens inlopp och några av öns första industrier låg på platsen. Ett exempel är Gripens konserverfabrik som etablerades här redan på 1920-talet med byggnader och lokaler för bland annat kokeri, rökeri, sillupptagning, inläggning och rensning. Under 1950-talet var detta den första av Ringöns hamnbassänger som fick ordentlig kaj och i en tidningsartikel 1954 står att här uppförts: "en splitterny, modern kajanläggningen, vars tegelhögar skvallrar om att Pustervikskanalens gamla tegelupplag här fått sin nya plats." Denna kaj låg "mot Tingstad" och alltså troligen på östra sidan om hamnbassängen och gick under namnet *Tegelkajen*.

1954 bedrev Göteborgs Bogserings och Bärnings AB verksamhet här och 1956 låg ett båtvarv längst ner mot hamnbassängen och Göta Älv. Troligen är det detta varv som omnämns i tidningen som Wiberg & Mobergs stora småbåtvarv med 400 båtar på pall och ett gytter av gamla båtvrak. På västra kajen fanns länge varv och båtskul för Göteborgs turistbåtar "Paddanbåtarna" (Paddan Turistbureau grundades 1937). Ringkanalens inlopp fylldes successivt igen men ännu 1967 gick hamnbassängen längre in här än Ringöns övriga hamnbassänger, ända in till Lergodsgatan 4. Enligt flygfotografier förkortades hamnbassängen senast 1971 till samma längd som övriga hamnbassänger.

Lergodsgatan 1, Kaj och hamnbassäng– kulturhistorisk motivering

Detta är en av de historiskt mest intressanta av hamnbassängerna men de kulturhistoriska värdebärarna är få om ens några. Här finns inga synliga kulturhistoriska värdebärare men möjligen kan intressanta spår av arkeologisk karaktär dyka upp vid ombyggnader i eller kring hamnbassäng och kajer.



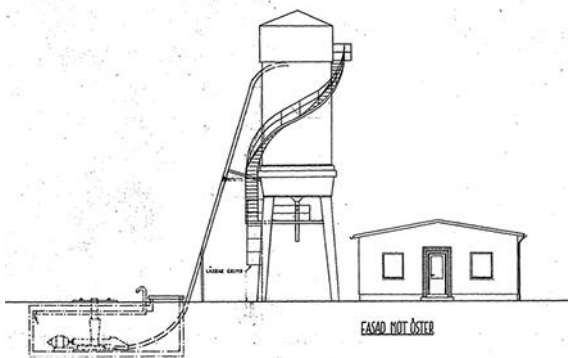
Lergodsgatan 1. Här låg tidigare den gamla Ringkanalens inlopp och några av öns första industrier. Även idag pågår verksamhet med marin anknytning. Här utför Frog Marine Service marina tjänster riktade mot fartyg och handelsflottan. Foto Ida Dicksson 2020.

Kalkbruksgatan 8, Thomas Betong, Tingstadsvassen 12:10

Betongfabriken består av en fabriksbyggnad med tre höga betongblandare med direktutlastning till lastbilar. Till byggnaden hör ett förråd och ett pannrum och på det övre planet ett manöverrum och en liten elcentral. Till anläggningen hör även en större gul tegelbyggnad i två plan med pulpettak innehållande verkstadshallar och kontor.

Betongfabriken på Kalkbruksgatan 8 uppfördes efter bygglov 1956 för AB Färdig Betong, numera Thomas Betong. Företaget grundades av Martin Thomas 1955 i Karlstad. Affärsidén var att tillverka fabrikstillverkad betong som sedan kördes ut till byggprojekt i betongbilar. Att betongfabriken uppfördes på Ringön innebar att företaget även flyttade sitt huvudkontor till Göteborg för att komma närmare centrum för den stora byggmarknad som utvecklades där. Fabriken är ritad av Jan Rosén och företagets grundare Martin Thomas.

Cement- och betongindustrin har dock en längre historia än så på platsen. Gullhögens bruk hade redan 1951 etablerat betongstation på Kalkbruksgatan 6 på fastigheten intill och var en av de första industrier som flyttade till Ringön. I tidningen skrev man "Gullhögens cement har redan 1951 flyttat in i norra Ringön med en imponerande cementsilo för att serva byggare i Västsverige med billaster av cement." Här har man alltså köpt in torr cement som råvara, blandat den i betongfabriken med vatten och ballast i önskade proportioner och sedan kört ut den blöta betongen med betongbilar med roterande last för att undvika att betongen härdade. Billasterna kördes alltså ut med betong, inte cement som tidningen felaktigt uppgav. År 1966 tog AB Färdig Betong över en del av Gullhögens fastighet intill och beviljades samma år bygglov för att uppföra den verkstads- och kontorsbyggnad som står där än idag.



Bygglovsritning för Gullhögens cementsilo från 1951 på fastigheten intill (Kalkbruksgatan 6).

Kalkbruksgatan 8, Thomas Betong – kulturhistorisk motivering

Thomas Betong framstår som en modern anläggning men består huvudsakligen av bebyggelse som uppfördes så tidigt som 1956 och 1966. Verksamheten har pågått oavbrutet och i samma bransch i mer än 60 år. Det kulturhistoriska värdet består främst i verksamhetens historia på platsen. Men fabriksbyggnaden från 1955 och kontoret från 1966, som båda mer eller mindre ser ut som när de uppfördes, är i viss mån kulturhistoriska värdebärare. Men dessa är inte omistliga och en så kulturhistoriskt intressant verksamhet som denna måste ha stort utrymme att lägga nya årsringar till de gamla i den mån verksamheten kräver.

Ordlista

Basilika – Är i arkitektonisk mening en hallbyggnad och förebilden för många kristna kyrkobyggnader. På en äkta basilika reser sig mittskeppet över sidoskeppen så att fönsteröppningar bildas i utrymmet mellan.

Betonghålstén – Murblock av betong som används till bland annat kallmurar, jordkällare, trappstensfundament och vindskyddsmurar. Blocken har parallella rader av genomgående hål för att förbättra värmeisoleringen, minska vikten och därmed materialåtgången.

Docka – Anordning på ett skeppsvarv för att torrsätta fartyg vid underhåll och reparation.

Eternit – Det mest kända produktnamnet för asbestcement som består av asbest som krossas och blandas med cement. Eternitplattor innehållande asbest är sedan 1982 förbjudna i Sverige.

Fartygsslip – (från engelskans "slip" = glida) Anläggning på ett båtvarv eller ett skeppsvarv där båtar eller mindre fartyg torrsätts för reparation. Slipvagnen är en järnkonstruktion som går på två eller flera rälsar som är fästa i ett lutande plan av trä eller av betong.

Flytdocka – Anordning som kan sänkas ner i vattnet genom intag av vatten i ballasttankar så att ett fartyg kan gå in i dockan. Efter urpumpning av ballasttankarna torrläggs fartyget genom att dockan flyter upp.

Fönsterband – Fönster som utan mellanrum är placerade intill varandra, horisontellt eller vertikalt. Vanligt i funktionalismen och i äldre industribyggnader.

Hamnbassäng – Vattenområdet vid kajerna i allmänna hamnar.

Industrihistorisk grammatik – Kvarlämnade, lösryckta delar i en äldre industriell miljö, exempelvis järnvägsräls, armaturer, skyltar, spår av maskinell utrustning och transportanordningar.

Korrugerad plåt – (profilerad plåt) Plåt, oftast tunnplåt, som pressats så att veck uppstått. Man skiljer mellan vågkorrugerad och trapetskorrugerad plåt men det finns även mellanting mellan dessa.

Kranspår – Portalkranarna hade ett underrede som liknar en portal som gränslar över ett eller två järnvägsspår. De förutsatte därmed spår längs med kajen och kunde med hjälp av dessa kranspår förflytta sig längs med kajen.

Lanternin – Fönsterförsedd uppbyggnad på tak, i allmänhet avsedd att belysa interiören.

Limträtakstolar av Törebodakonstruktion – Bågformade takstolar av limträ började tillverkas 1920 i Töreboda. Denna konstruktion medgav stor spännvidd och förekom bland annat på tågstationer.

Lättbetong – Natursten eller skifferkalk och cement som blandas med vatten och en tillsats av aluminiumpulver som får massan att efter gjutning i formar jäsa och bli porös. Lättbetongen gjuts till murblock, balkar eller olika slag av betongelement. De dominerande varumärkena var Siporex och Ytong.

Portalkran – Namnet kommer av att underredet på kranen liknar en portal som gränslar över ett eller två järnvägsspår. De spårbundna kranarna kunde förflytta sig längs med kajen. Kranen är utrustad med en rak lyftarm.

Spritputs – Fasadmaterial i form av en knottrig och toppig puts som får sin struktur av den grova ballast som blandas i bruket.

Travers – En typ av lyftkran vars bärande konstruktion består av en kranbrygga som vilar på fasta balkar. Kranen kan förflyttas i sidled längs dessa balkar. Används ofta i industriella sammanhang.

Varv – Med varv i denna rapport avses skeppsvarv. Skeppsvarv utför reparation eller nybyggnad av fartyg och utrustning för offshore.

Vipparm – En vipparm på en kran snabbar upp och underlättar arbetet vid lastning och lossning samt vid arbete på kajen.

Källförteckning

Publicerade källor

Arbetet (Västsvenska editionen) 1970-02-27

Birgersson, Lisbeth, Wrigglesworth, Trad, *Industrihistorisk inventering av Göteborgsområdet, arbetsrapport*, 1984

Bonsdorff, Leo, *Göteborgs hamn genom tiderna*, 1931

Gotenius, Mats, Söderberg, Bertil m.fl. *AB Gotenius Varv 50 år 1950-2000*. 2000

Göteborgs handels och sjöfartstidning 1957-07-31 och 1951-10-20

Göteborgsposten, 1954-05-18 och 1976-07-18

Hellman, Hans, *Hamn- och varvskranar i Västra Götalands län*, 2019

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999

Lindstam, Carl Sigfrid, *Göteborgs gatunamn*, 1986

Nordmark, Margareta, (red) *Byggmaterial, Stål, Betong och Lättbetong*, 1994

Storgöteborg, 1948 och 1957

Öhman, Lillemor, *AB Gotenius varv – Kulturarvsaspekter på 1900-talets industrianläggningar*, (u.å.)

Oppublicerade källor

Archivesportaleurope.net [www 2020-10-22]

www.Archivesportaleurope.net

Göteborgs industrihistoriska museums inventeringar

Intervju och kontinuerlig kontakt med Mats Gotenius på Gotenius varv

Stadslexikon.helsingborg.se [www 2020-10-22]

<https://stadslexikon.helsingborg.se/>

Stadsutveckling.goteborg.se [www 2020-10-26]

<https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/ringon/>

Telefonkontakt med Blue Marine Göteborg AB 2020-10-29

Telefonkontakt med Ronny Erixon, Park- och naturförvaltningen, Göteborgs stad 2020-10-29

Telefonkontakt med Jan Hilmersson, Bogser AB Sven 2020-11-02

Telefonkontakt med Staffan Claesson, Claessons trätjära 2020-11-02

Telefonkontakt med personal på Lundby Plåt 2020-11-02