

Hamn- och industrimiljöer i Göteborg – en kulturhistorisk inventering

Södra älvstranden



Ida Dicksson och Lena Knutson Udd

2021-2022



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 2021-2022 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.

Preliminär 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

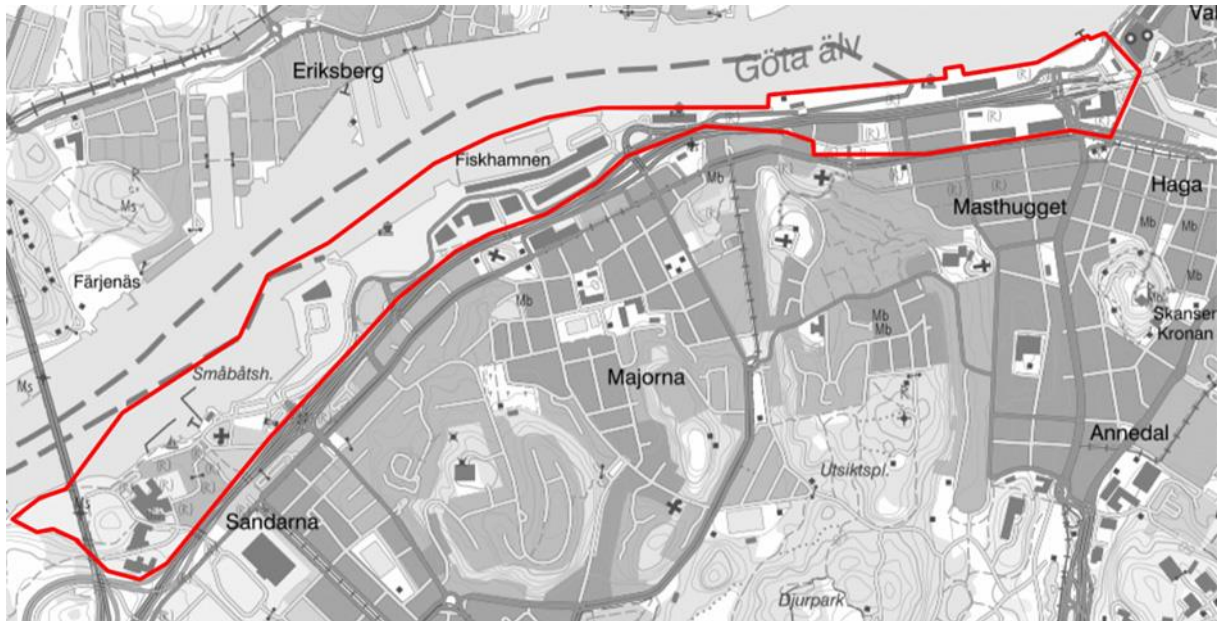
Projektet finansieras genom medel från Göteborgs Stadsmuseum, enskilda stiftelser samt Länsstyrelsen i Västra Götaland.

Innehåll

| | |
|---|----|
| Södra älvstranden | 5 |
| Urval..... | 5 |
| Historik Södra älvstranden..... | 5 |
| Klippan | 5 |
| Innerhamnens utbyggnad | 6 |
| Södra hamnbanan | 7 |
| Masthuggskajen..... | 7 |
| Emigranterna | 7 |
| Stigbergskajen | 8 |
| Fiskhamnen | 9 |
| Innerhamnens minskade betydelse | 9 |
| Motivering..... | 9 |
| Program – skydd | 11 |
| Riksintresse | 11 |
| Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande | 11 |
| Skydd i detaljplan..... | 11 |
| Beskrivning – karaktär | 12 |
| Industrihistorisk grammatik | 13 |
| Klippans sockerbruk och Carnegie porterbryggeri | 14 |
| Nr 1-10. Klippans sockerbruk | 15 |
| Nr 1. Klippans sockerbruk, pannhuset Röda sten, Sandarna 725:12 | 17 |
| Nr 2. Klippans sockerbruk, reparationsverkstad, Majorna 720:19..... | 18 |
| Nr 3. Klippans sockerbruk, kraftstation, Majorna 140:22..... | 18 |
| Nr 4. Klippans sockerbruk, ångackumulator, Majorna 140:22..... | 21 |
| Nr 5. Klippans sockerbruk huvudanläggningen, kross- och melasstation, strösockerfabrik, sirapsfabrik m.m., Majorna 140:22 | 21 |
| Nr 6. Klippans sockerbruk huvudanläggningen, bitsockerfabrik, bibliotek och laboratorium, Majorna 140:22 | 23 |
| Nr 7. Klippans sockerbruk, bitsockermagasin och förråd för säckar och lådor, Majorna 140:22 . | 24 |
| Nr 8. Klippans sockerbruk, toppsockerfabriken, Majorna 140:22 | 25 |
| Nr 9. Klippans sockerbruk, sockerbrukskontor (f.d. sockermagasin), Majorna 140:18 | 27 |
| Nr 10. Klippans sockerbruk, mekanisk verkstad och sadelmakarverkstad, Majorna 140:26 | 28 |
| Nr 11-15. Carnegie porterbryggeri..... | 29 |
| Nr 11-13. Carnegie porterbryggeri, lagerkällare, porterbryggeri, brygghus, tappning m.m., Majorna 140:7-9..... | 30 |
| Nr 14. Carnegie porterbryggeri, mälteri, Majorna 140:11 | 33 |
| Nr 15. Carnegie porterbryggeri, byggnad för kontor och bostad för underbryggmästare, Majorna 140:11 | 33 |
| Södra älvstranden öster om Klippan | 35 |
| Nr 16. Kajskjul 46, Bark & Warburg, Fiskhamnsgatan 41, Majorna 721:99 | 35 |
| Nr 17. AB Sveriges Förenade Konservfabriker, Fiskhamnsgatan 6, Majorna 219:11..... | 37 |

| | |
|---|----|
| Nr 18. AB Svenska Fryserierna, Fiskhamnsgatan 8, Majorna 219:7 | 39 |
| Nr 20. Amerikaskjulet, Emigrantvägen 2b, Majorna 721:34 | 43 |
| Nr 23. Västsvenska Kylhusaktiebolaget, Andréegatan 13, Masthugget 29:4..... | 46 |
| Nr 24. Frilagerhuset, Heurlins plats 13, Masthugget 32:2 | 47 |
| Nr 25. Fiskhamnen..... | 50 |
| 25 a. Fiskets hus, Fiskhamnsgatan 33, Majorna 721:80 | 54 |
| 25 b. Fiskhall C, Fiskhamnsgatan 31, Majorna 223:10 | 55 |
| 25 d. F.d. Fiskhall B och Almqvistska huset, Fiskhamnen 15-27, Majorna 721:75, 721:81, 721:78, 721:79, 223:9 | 56 |
| Källförteckning | 58 |
| Publicerade källor | 58 |
| Opublicerade källor | 58 |

Södra älvstranden



Kartskiss baserad på Lantmäteriets digitala kartor, Ida Dicksson 2022.

Det område som här inventerats längs Södra älvstranden avgränsas i väster av Älvsborgsbron med undantag av Pannhuset (nr 1 på planskissen på sidan 10) som ligger något väster om Älvsborgsbron, i norr av Göta älv, i öster av Rosenlundskanalen och i söder och sydost av Oscarsleden och Första Långgatan.

De nummer som förekommer i texten är kopplade till situationsplanerna på sidan 10 för Klippans objekt och sidan 31 för övriga objekt vid Södra älvstranden. Nummer anges endast då bebyggelse från verksamheterna ännu finns kvar.

Urval

Från industrihistorien längs Södra älvstranden har ett antal objekt (byggnader eller anläggningar) valts ut som kulturhistoriskt värdefulla. Efter följande historik presenteras varje objekt närmare i text, bild och med en kulturhistorisk motivering. Först presenteras objekt vid Klippan i väster och därefter objekt vid övriga Södra älvstranden fram till Rosenlundskanalen i öster.

Historik Södra älvstranden

Klippan

Inget annat industrihistoriskt område i Göteborg är nog så känt som Klippan. Här låg Älvsborgs slott som mellan 1300- och 1600-talet var en viktig befästningsanläggning. Under 1700-talet blev Klippan hemmahamn för Ostindiska Kompaniet då området kunde användas som hamn för djupgående fartyg. Ett silsalteri, ett grytgjuteri och Göteborgs glasbruk som omfattade ett tiotal byggnader anlades här på 1760-talet, väster och söder om borgklippan där Älvsborgs slott låg. I början av 1800-talet när glasbruket lagts ner och Ostindiska Kompaniet avvecklats etablerades nya verksamheter.

År 1808 bestämde sig Abraham Robert Lorent för att anlägga ett sockerbruk och ett porterbryggeri vid Klippan. Läget var återigen avgörande eftersom Klippans djupa hamn möjliggjorde lossning av kolonialsocker (importerat råsocker från sockerrör) från fartyg direkt in i fabriken. Lorent anlade sockerbruket i västra delen och porterbryggeriet i östra delen. Anläggningen var för sin tid mycket

modern, bland annat installerades en ångmaskin i bryggeriet redan 1813, troligen den första av sitt slag i göteborgsområdet.

Bruket byggdes ut efter engelska förebilder och omfattade både industribyggnader och bostäder. Industrimiljön i sin helhet, med arkeologiska lämningar, industribyggnader, bostäder, kontor m.m. beskrivs närmare i Göteborgs stadsmuseums *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – Ett program för bevarande, Del 1*. I denna inventering fokuseras på de industriella byggnaderna.

Vid Lorents död 1833 hade verksamheterna, precis som många andra efter Napoleonkrigets slut, fått ekonomiska problem. 1836 blev engelsmannen och grosshandlaren David Carnegie J:r ny ägare och mot mitten av 1800-talet hade bruket utvecklats till ett storföretag med landets största sockerproduktion. 1907 skildes de två verksamheterna åt, porterbruket blev ett särskilt bolag och sockerbruket uppgick i Svenska Sockerfabriks AB. Sockerbrukets produktion ökade successivt under andra världskriget med över 500 anställda. Efter kriget ledde strukturrationaliseringar inom sockerindustrin till nedläggning år 1957, efter nästan 150 års verksamhet.

Porterbryggeriet AB D. Carnegie & Co fortsatte i egen regi fram till 1920 då hela verksamheten överläts till statliga Vin & Spritcentralen. De i sin tur sålde sedan porterbryggeriet till AB Pripp & Lyckholms som 1964 slogs samman med AB Stockholms Bryggerier till en storkoncern. Detta drog igång en kraftig rationalisering som fick till följd att tillverkningen av maltdrycker vid Carnegieska porterbryggeriet upphörde 1977.

I början av 1960-talet hotades sockerbrukets industribebyggelse vid Klippan av utbyggnader. Istället köptes sockerbruket upp av Göteborgs stad och 1965 fastställdes en plan som innebar skydd för den äldre kringbebyggelsen öster om bryggeriet och sockerbruket, "Klippans Kulturresevat", men de industriella byggnaderna lämnades utanför reservatet. Bryggeriets gamla huvudbyggnad blev hotell 1985 och en yngre del byggdes om till bostäder 1986. En mindre byggnad med kölnor genomgick en omfattande förnyelse och gjordes varsamt om till skola 1990. Den industriellt präglade bebyggelsen är numera skyddad i en detaljplan från 2012. Varumärket Carnegie Porter finns kvar än idag.

Kommunikationerna över älven skedde vid Klippan länge med mindre personfärjor som förband Hisingens varv och industrier med bostäderna på andra sidan älven. Färjelinjen moderniserades efter hand. 1874 ersattes roddfärjan av en ångfärja, den så kallade "bonnafröjda", och 1928 sattes en modernare färja in. När Älvsborgsbron invigdes 1967 stängdes Klippans gamla färjeläge. Idag går återigen reguljärtrafik till och från Klippan men nu vid ett nytt färjeläge öster om den kulturhistoriska bebyggelsen.

De hamn- och industriverksamheter som låg öster om Klippan in mot Göteborgs centrum bestod under 1800-talets första hälft bland annat av sillsalterier och mastupplag. I princip finns inga spår av detta kvar idag. Den historia vi ser öster om Klippan börjar istället med innerhamnens utbyggnad. För att förstå denna utveckling måste vi backa till mitten av 1800-talet och sträcka oss något längre in mot centrala Göteborg än vad denna inventering omfattar.

Innerhamnens utbyggnad

Göteborgs innerhamn började byggas på 1840-talet i och med att muddringar påbörjades vid Stora Bommen. Hamnens äldsta kaj, Stenpiren, stod klar 1845. Man byggde sedan ut kajer med början i centrala Göteborg och utvidgade därefter innerhamnen både mot väster och mot öster. Järnvägstrafiken i Göteborg startade på allvar år 1856 då den första sträckan på Västra stambanan mellan Göteborg och Jonsered öppnades för allmän trafik. Snart inleddes även arbetet med att koppla ihop järnvägen med innerhamnens kajer och därmed sjötransporterna.

Södra hamnbanan

1859 togs en ny stadsplan fram i samråd med stadsbanans byggnadschef Nils Ericson, i syfte att slutföra kajerna i centrala Göteborg och dra järnvägsspår fram till kajerna från den nya järnväg som kom att kallas Södra hamnbanan. I sin första dragning sträckte sig Södra hamnbanan fram till Rosenlundskanalen där den bland annat betjänade Keillers mekaniska verkstad.

1874 var hela strandområdet från nedre Gullbergskajen fram till Järnvågen vid gränsen till stadsdelen Masthugget försett med kajer. 1891 hade Södra hamnbanan hunnit fram till Strandgatan i Masthugget. Inne i staden var järnvägen beroende av broar för att ta sig över stadens kanaler och dessa öppnades många gånger dagligen för sjötrafiken som pågick parallellt.

På 1930-talet var järnvägen utbyggd ända till sockerbruket vid Klippan och järnvägstrafiken längs kajerna var då omfattande. En del av hamnarna längs älvstranden hade till och med egna bangårdar där Fiskhamnen med sina 17 spår var den största. Passagerartrafiken gick bland annat ner till Engelsbåtarna vid kajen.



Styckegodshantering vid kajplats 32 vid Masthuggskajen på 1920-talet. Byggnaden är Magasin 6. Bild från Göteborgs Hamns hemsida.

Masthuggskajen

Den västra delen av dagens Masthuggskaj (nr 22) utgjordes på 1880-talet av upplag av mast- och skeppsvirke, vilket senare gav Masthugget dess namn. För att öka kapaciteten för djupgående trafik byggdes kajen successivt ut 1888-1902. Masthuggskajen blev innerhamnens första kaj för oceangående fartyg. Inseglingsrännan muddrades till sju meters djup och kajen fick järnvägsspår.

Masthuggskajen var ett gytrigt hamnområde fyllt av godshantering, lagring och av- och påstigande från hela världen, dygnet runt, och här kunde man få en förnimmelse av den stora världen och av äventyret. Det var härifrån som ångaren Virgo avgick 1896 med S. A. Andrée och hans följeslagare till Spetsbergen för den tilltänkta ballongfärden mot Nordpolen.

Emigranterna

Den svenska sjöfarten hade dithills främst ägt rum mellan svenska hamnar och Europas storhamnar. Båttrafik över haven däremot gick med fartyg som krävde ett större hamndjup än vad Göteborgs kajplatser hade. Antalet emigranter ökade redan i början av 1850-talet, när det hittats guld i Kalifornien, och från slutet av 1860-talet blev det vanligt att resa till Amerika från Göteborg. Men

trafiken utgick då från Klippan och båtarna gick först via Hull i England. 1870 flyttades emigrantbåtarnas ankringsplats från Klippan till Packhuskajen men de djupgående båtarna fick stanna ute på djupt vatten och passagerarna fördes ut till båtarna från de mindre kajläggningarna med bogserbåtar.

Stigbergskajen

Under åren 1906-1910 uppfördes den 362 meter långa Stigbergskajen i väster (nr 21), som byggdes ihop med Masthuggskajen i öster. Kajen hade det relativt stora djupet av åtta meter och nu kunde de djupgående transoceanafartygen lägga till vid kaj i Göteborgs innerhamn. Tack vare detta började reguljära sjöförbindelser inrättas mellan Göteborg och storstäder i andra världsdelar.

Genombrottet för direkttrafik mellan Göteborg och Nordamerika kom med Svenska Amerika Linjen. Första skeppet till New York, S/S Stockholm, avgick 1915. Båtarna avgick från Stigbergskajen och för ändamålet byggdes det så kallade Amerikaskjulet (nr 20). Vid det här laget var det inte längre så många svenskar som emigrerade och passagerarna var främst svenskar som skulle hälsa på släktingar i USA. När den trafiken avtog blev Svenska Amerika Linjen ett av världens ledande kryssningsrederier med en mycket exklusiv kundkrets.

1914-1917 förlängdes Stigbergskajen åt väster och djupet ökades något. 1924-1925 utökades djupet ytterligare, till 10 meter på delar av kajsträckningen. Till den nya Stigbergskajen förlades bland andra de transoceanafartygen från AB Svenska Amerika Mexiko Linjens och AB Svenska Amerika Linjen. Stigbergskajens västra delar användes för Rederiaktiebolaget Svenska Lloyds passagerarångare till London.

Att Svenska Amerika Linjens fartyg angjorde hamnen blev ett stort Göteborgsnöje och ofta var där proppfullt med nyfikna åskådare. Det fanns mycket att beskåda på Masthuggskajen (nr 22) och Stigbergskajen (nr 21) även under 1900-talets första hälft. Kajerna fylldes av importprodukter från främmande länder som bomull, maskiner, bly, tenn och koppar, vete, gödnings- och foderämnen samt oljor och svenska exportvaror som trävaror, pappersmassa, malmer, järn, stål och tändstickor. Själva hamnarbetet utfördes av de många stuveriarbetarna som var anställda av rederierna. Med stora kranar lyftes lasten, vändes in på kajen och rullades därifrån i långa godståg.



Ostindiska Kompaniets MS Mandalay vid Stigbergskajen 1970. Den ljusa byggnaden i mitten är Amerika-skjulet. Bild från Göteborgs Hamns hemsida.

Det som idag skiljer Masthuggskajen i öster från Stigbergskajen i väster är ett litet 90-gradigt "hak" i kajkanten som fanns även innan Stigbergskajen blev till och då markerade slutet på Masthuggskajen. Detta har alltid kallats "Haket" och namnet återfinns idag på bland annat en av de närbelägna krogarna. "Haket" är än idag det som skiljer Masthuggskajen från Stigbergskajen.

Fiskhamnen

Fiskhamnen (nr 25) anlades 1910 för att bli nytt centrum för västkustfiskets fiskhandel efter att Rosenlundskanalen och Fiskhallen (Feskekôrka) hade blivit för trånga. En utbyggnad stod klar 1914 och omfattade bland annat en ny byggnad med fiskauktionshall och administrationslokaler. Fiskhamnen byggdes ut i flera etapper under 1920- och 1930-talet. I nära anslutning till Fiskhamnens verksamhet uppförde AB Svenska Fryserierna 1917 landets första fryshus (nr 18) och 1929 uppförde AB Sveriges förenade konservfabriker en större konservfabrik (nr 17). På 1960-talet var Fiskhamnen Nordens största fiskmarknad med en årlig omsättning på 50-70 000 ton fisk via auktionerna.

Innerhamnens minskade betydelse

Fram till mitten av 1960-talet behöll den inre, äldsta delen av Göteborgs hamn sin stora betydelse och kranarnas silhuetter var under denna period en typisk syn. Men innerhamnens och Södra hamnbanans betydelse minskade därefter successivt.

Efter 1960-talet utvecklades ytterhamnarna på bekostnad av innerhamnen och 1975 hade nästan all reguljär hamnverksamhet i innerhamnen lagts ner. Kvar fanns Stena Lines färjetrafik till Danmark och Tyskland som sedan 1960-talet avgick från Masthuggskajen (idag Danmarksterminalen). Sommartid förekom också trafik med ångbåt till skärgården från Stenpiren. Liksom andra större hamnar i västvärlden kom innerhamnen i Göteborg att ligga alltmer öde och detta var en utveckling som gick snabbt. Järnvägstrafiken vid Södra älvstranden upphörde helt i början av 1978. Den inre sjöfarten i stadens kanaler och Södra hamnbanan hade då samverkat vid de öppningsbara broarna i över 100 år.

På 1950-talet tappade Fryshuset alltmer sin betydelse, lokalerna började successivt användas för nya ändamål och under 1970-talet lades verksamheterna ner. 1988 föreslogs rivning av byggnaden vilket avsågs av staden. Istället blev byggnaden kvar och genomgick 2002 en omfattande ombyggnad. Konservfabriken vid Fiskhamnen lades ner i slutet av 1960-talet. Samtidigt började Stena Line expandera vid Majnabbe (idag Tysklandsterminalen) och idag är byggnaden kontor åt bland andra Stena Line.

Fiskhamnen bibehöll dock sin ställning. Trafikleden Oscarsleden som tillkom 1974 gav nya förutsättningar för Fiskhamnen som fått allt fler bilburna säljare och köpare. På 1980-talet uppfördes ännu en huslänga med fiskhamnsverksamhet på andra sidan bakgatan *Fiskhamnen*, som helt saknar kontakt med älven. 1991-1993 fylldes den inre hamnbassängen i Fiskhamnen igen. Den gamla kulturskyddade auktionshallen från 1914 revs och ersattes 1993 med en ny auktionshall och administrationsbyggnad. Fiskhamnen fungerar fortfarande som saluplats för fisk och här finns ännu angränsningsplatser för båt, även om det endast görs 15 lämningar av fisk vid kaj per vecka och merparten av alla kunder och säljare kommer via bil och lastbil. Under natten fylls auktionshallen med fisk och skaldjur från svenska, norska och danska fiskebåtar och halv sju på morgonen, måndag till fredag, ringer auktionsförrättarna i klockan och startar auktionen.

Motivering

Södra älvstrandens industrihistoriska bebyggelse är inte enhetlig och har inga gemensamma karakteristiska drag, annat än kopplingen till älven. Byggnaderna utgör istället i sig själva årsringar för älvstrandens utveckling. Södra älvstrandens byggda industrihistoria, från Klippan till Rosenlundskanalen, sträcker sig från 1700- och framförallt 1800-talet längst i väster och kan sedan sägas

representera innerhamnens successiva utveckling med muddringar, kajbyggnationer och järnvägssträckningar som möjliggjorde djupgående fartyg allt längre upp i älven. Denna utveckling speglas i stora drag i den industribebyggelse som finns bevarad. Den äldre industriella bebyggelsen vid Klippan som till stora delar ännu är förvånansvärt intakt och väl sammanhållen, har självklart ett mycket högt kulturhistoriskt värde ur många olika aspekter. Men ett kulturhistoriskt värde finns även i 1900-talets historia där innerhamnen först byggdes ut, med Bark & Warburg som ett representativt exempel på en Göteborgsindustri och Masthuggskajen som tidig kaj, därefter utvecklingen med Fiskhamnen, Stigbergskajen, Fryshuset och Konservfabriken, kryssningsterminalen för fartygen mot Amerika och Frilagerhuset. Under seklets sista decennier konkurrerades verksamheterna vid innerhamnen ut av ytterhamnarna. Att det, trots detta, och tack vare Oscarsledens byggande som definitivt gav bil- och lastbilstrafiken företräde framför järnvägen, ännu finns en livaktig fiskhamn i Göteborg är ett exempel på hur en traditionell verksamhet med lång historia har överbryggat dessa transporthistoriska paradigmskiften och skapat nya möjligheter längs älvstranden.

Längs Södra älvstranden finns både båt-, järnvägs- och biltrafikens skilda epoker representerade, även om järnvägstrafikens spår idag är försvinnande få. I samma takt som förnyelserna och förändringarna fortgår längs älvstranden bör spår av dessa olika historiska utvecklingssteg tillåtas ta sin självklara plats för att visa på både den kontinuitet och den förändring som en stad av Göteborgs ålder och karaktär ständigt genomgår. Det kulturhistoriska värdet hos bebyggelsen som presenteras närmare i denna inventering är också avhängigt den nära kontakten med älven och att detta fortfarande är tydligt för betraktaren. De rester av industrihistorisk grammatik som alltid finns utöver bebyggelsen i sig, som äldre spår i kajkanter, spår av järnvägen, ankoringsplatser osv, är dock försvinnande få och måste där dessa återfinns behandlas med största hänsyn. Detta för att även områdena mellan byggnaderna emellanåt kan få berätta om den industrihistoriska grammatik som bundit samman Södra älvstrandens industriella bebyggelse genom tiderna.



På flytbryggan vid Masthuggskajen, 1949, fotograf Ingemar Berling. Bild från Göteborgs Hamns hemsida.

Program – skydd

Riksintresse

Klippans sockerbruk och porterbryggeriet (allt utom pannhuset från 1941) ligger inom riksintresse för kulturmiljövården Majorna-Kungsladugård-Sandarna O2:2, bland annat med beskrivningen: "Uttryck för sjöfart och industri och dess utveckling genom tiderna."

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande

- I *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999* beskrivs Klippanområdet bland annat som ett område med unika byggnader och bebyggelseämningar och att området som helhet har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Man betonar att man ännu kan utläsa industrianläggningens utveckling och hur anläggningen byggts upp i anslutning till älven.
- Fiskhamnen, före detta Konservfabriken och före detta Fryshuset uppges spegla Göteborgs betydelse som centrum för västkustfisket och utgöra mycket värdefulla inslag i hamnmiljön.
- Amerikaskjulet omnämns som ett intressant minnesmärke från "Amerikabåtarnas" tid med ett byggnadshistoriskt värde. Även lagerhuset omnämns och beskrivs kortfattat i bevarandeprogrammet.

Skydd i detaljplan

- Sockerbrukets bebyggelse omnämns i detaljplanen som särskilt värdefull bebyggelse som inte får rivas eller förvanskas och vars användning ska anpassas till bebyggelsens kulturvården. Detta gäller inte pannhuset från 1941.
- Porterbryggeriet är i detaljplanen markerad som byggnad som inte får rivas, möjligen med undantag av östra delen av bryggeriet. Kölnor och mälteri får heller inte rivas och där ska användning dessutom anpassas till bebyggelsens kulturvården.
- Den mittersta och östra delen av Fiskhamnen omfattas av en detaljplan från 1993 med noga specificerade verksamheter så som hamn, vattenområde med bryggor, färjeläge, fiskhamn och samhörigt ändamål. Dessutom specificeras att marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik, bland annat på såväl väg- som vattensidan av bebyggelsen längs med vattnet.
- För Fryshuset och Konservfabriken specificeras i detaljplanen att deras fasader skall anpassas till byggnadernas karaktär.
- Lagerhuset har i detaljplanen det starkaste skyddet av Södra älvstrandens industrihistoriska bebyggelse och omnämns som en kulturhistoriskt värdefull byggnad som inte får rivas. Det står även att byggnaden skall bevaras, till såväl helheten som enskilda byggnadsdelar med avseende på form, material samt dekorativa detaljer med hänsyn till dess kulturhistoriska kvaliteter, arkitektoniska egenart och betydelse i stadsrummet. Byggnadens ursprungsvolym, skriver man vidare, får inte ändras.

Beskrivning – karaktär

Södra älvstrandens industrihistoriska bebyggelse är inte enhetlig och har inga gemensamma karakteristiska drag, annat än kopplingen till älven. Snarare representerar den älvstrandens successiva utveckling och historia. Den äldsta bevarade industrihistoriska bebyggelsen finns längst i väster, vid Göta älvs inlopp, där en djuphamn har funnits långt innan Göteborgs innerhamn började muddras. Där ligger Klippans sockerbruk med sin gyttiga bebyggelse full av årsringar, allt från byggnadsdelar från det tidigaste bruket under 1800-talets första och andra årtionde till den väl synliga toppsockerfabriken högst upp på klippan från 1900 och pannhuset från 1941. Bebyggelsen är ovanligt välbevarad med en genomgående tematik av rött tegel, gröna fönsterbågar och högresta torn, takfall och språng. De många årsringarna berättar om en lång och brokig verksamhetstid som upphörde 1957. Lokalerna har sedan dess hyrts ut i stadens regi till små verksamheter, ofta med konstnärlig anknytning.

Öster om sockerbruket ligger den lika gamla men mycket mer moderniserade bryggeribebyggelsen. Bryggeriets gedigna och pampiga fasad mot älven har än idag många delar kvar från 1800-talet. Verksamheten var i drift in på 1970-talet och ombyggnader har därefter gjorts med viss inverkan på kulturbebyggelsen. Bland annat har bryggeriet byggts på med två plan med fasader täckta av brun plåt. Här finns idag Quality Hotel Waterfront Göteborg med fantastisk utsikt över hamninloppet. Många av bryggeriets mindre byggnader har rivits men de karaktäristiska rökhuvarna över det gamla mälteriets kölnor berättar att här pågick industriell verksamhet en gång för länge sedan. Färjeläget stängdes 1967 men anläggningarna vid kajen finns kvar. Reguljära färjor avgår idag återigen från Klippan men från ett nytt färjeläge öster om det kulturhistoriska området.

Hamn- och industribyggnaderna öster om Klippan och in mot Göteborgs centrum är inte lika sammanhängande som Klippanområdet. Men de har alla haft en tydlig koppling till Göta älv, och fiskhantering i någon form är en gemensam nämnare för många av dem, med Fiskhamnen som ett självklart centrum.

Fiskhamnen består idag av en bebyggelse med många årsringar och en 112 år lång kontinuitet som fisksaluplats för Göteborg. Bebyggelsen är mycket funktionell och består av låga byggnader i ett eller två plan som sträcker sig längs kajen, runt själva hamnen och längs bakgatan *Fiskhamnen*. Kajer och lastzoner dominerar miljön och finns än så länge såväl mot vattnet som in mot land. Hela fiskhamnsområdet fungerar idag som ett arbetsområde och präglas helt av verksamheterna och deras behov. I västra delen av Fiskhamnen finns det mycket ombyggda Fiskets Hus som trots att det är svårt att ana faktiskt är områdets äldsta byggnad. Den har fungerat både som torkhus till 1800-talets vädersåg och karantänsstall innan den kom att bli en del av Fiskhamnens verksamhetsområde.

Helt nära Fiskhamnen ligger Fryshuset (nr 18), och Konservfabriken (nr 17), uppförda på 1920-talet, som två solitärer och blickfång. Under verksamhetstiden hade de en tydlig koppling till Fiskhamnen och älvstranden men är idag istället orienterade mot söder och Oscarsleden. Fryshusets tidigare funktionalistiska karaktär har delvis försvunnit i en ombyggnad 2002 medan Konservfabriken med sina gedigna tegelfasader är mer intakt. Bredvid dessa uppfördes 1960 även Göteborgs Is anläggning (nr 19) och vid Masthuggskajen ligger också det något anonyma Kylhuset (nr 23) från 1940-talet, inträngt vid den hårt trafikerade Andréégatan.

Öster om Fiskhamnen ligger det samtida Amerikaskjulet som uppfördes som en terminalbyggnad varifrån de första fartygen till Nordamerika avgick. Denna trafik lades ner 1975 men sedan 2018 är Amerikaskjulet åter kryssningsterminal. Efter flera ombyggnader har det ursprungliga utseendet med karaktäristiska torn försvunnit, men byggnaden är ändå ett tydligt landmärke med en ännu viktig och historisk funktion vid älven. Ju närmare staden vi kommer desto färre spår finns det kvar av Södra älvstrandens industrihistoria och därför är Frilagerhuset vid Rosenlundskanalen en viktig byggnad för

att knyta ihop älvstrandens långa historia. Frilagerhuset var när det togs i bruk 1920 det första i sitt slag i Sverige. Även efter frilagertiden har byggnaden fungerat som lager, bland annat för ost. Byggnaden är sedan 1996 i kommunens ägo och är idag både välexponerad och mycket välbevarad.

Industrihistorisk grammatik

Den industrihistoriska grammatiken längs Södra älvstranden med kranar, kranspår, järnvägens stickspår och kajkanter med angöringsplatser, har med tiden försvunnit och kajerna har blivit mer enhetliga, med färre kajplatser och båtar. Småbåtshamnen vid Klippan är fortfarande full av aktivitet och det finns i skrivande stund tre aktiva kryssningsterminaler längs Södra älvstranden: Stena Lines Tysklandsterminal vid Majnabbe (väster om nr 16), Danmarksterminalen vid Masthuggskajen (nr 22) och kryssningsterminalen vid Amerikaskjulet (nr 20) som sedan 2018 åter är i full drift. Stora delar av kajerna längs Södra älvstranden är på grund av terminalerna inte tillgängliga för inventering av sådant som industrihistorisk grammatik.

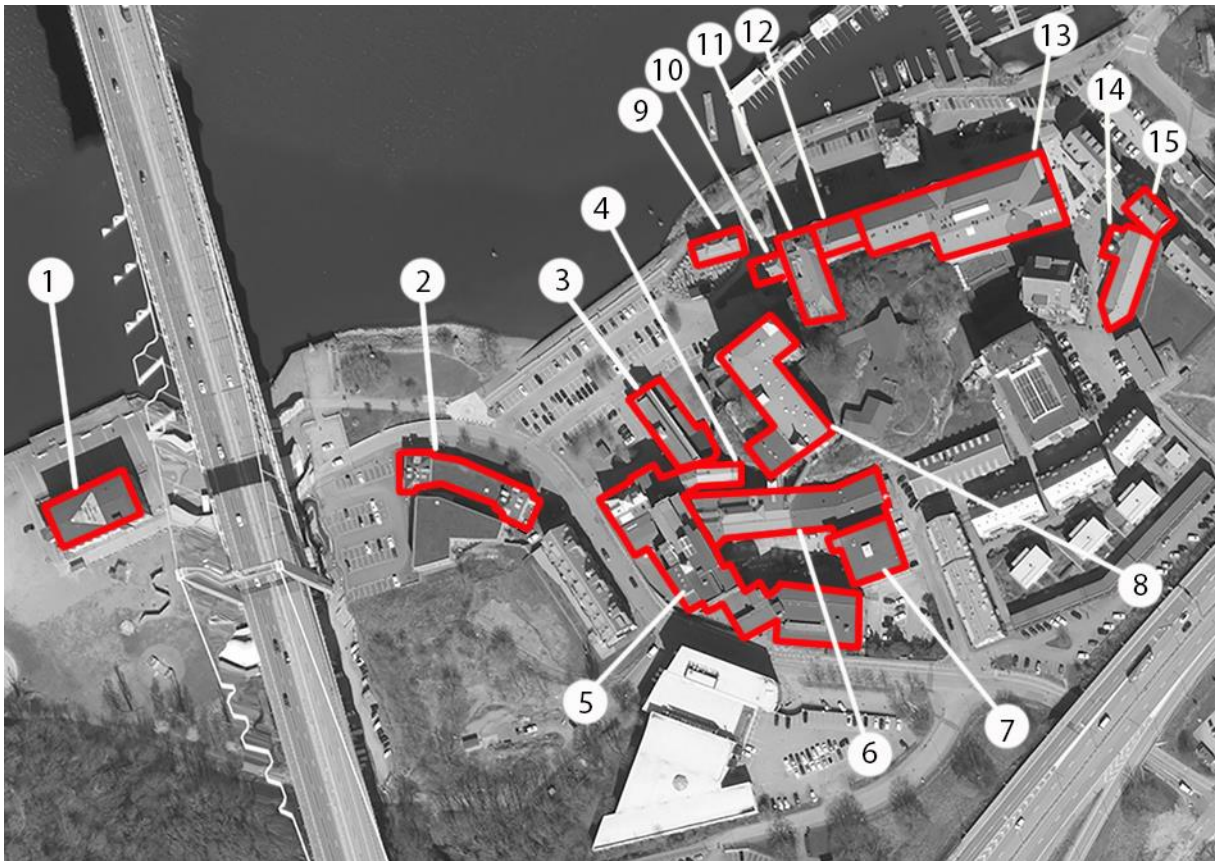
Av Södra hamnbanan som haft spår ända ut till Klippan återstår idag ingenting. Det går inte längre att ana att det fanns hela 17 spår vid Fiskhamnen eller att passagerartrafik gick ner till Engelsbåtarna. Däremot finns Stora Bommens bro kvar, om än kraftigt ombyggd; en av de många före detta öppningsbara broarna över Stora Hamnkanalen. Yttre järnvågsbron över Rosenlundskanalen, den sista öppningsbara bron som järnvägen nyttjade, är idag demonterad och det är i nuläget oklart om den ska återmonteras eller ej.

De eventuella spår av industrihistorisk grammatik som ännu kan berätta om områdets utveckling och framväxt mellan byggnaderna bör hanteras med varsamhet.



Vänster: Gammal räls vid kajkanten vid frilagerhuset som skymtar till höger i bild. Foto LKU 2022. Ovan: Kätting vid Klippanområdet. Foto ID 2022.

Klippans sockerbruk och Carnegie porterbryggeri



Kartskiss baserad på Lantmäteriets digitala kartor, Ida Dicksson 2022.

1. Klippans sockerbruk, pannhuset Röda sten (1941)
2. Klippans sockerbruk, reparationsverkstad (1906)
3. Klippans sockerbruk, kraftstation (1899)
4. Klippans sockerbruk, ångackumulator (fanns 1904, uppfördes tidigare)
5. Klippans sockerbruk huvudanläggningen, kross- och melasstation, strösockerfabrik, sirapsfabrik m.m. (1809 och framåt)
6. Klippans sockerbruk huvudanläggningen, bitsockerfabrik, bibliotek och laboratorium (östra delen 1913, västra delen äldre)
7. Klippans sockerbruk, bitsockermagasin och förråd för säckar och lådor (1912)
8. Klippans sockerbruk, toppsockerfabrik (1900)
9. Klippans sockerbruk, sockerbrukskontor, f.d. sockermagasin (1840-tal)
10. Klippans sockerbruk, mekanisk verkstad, sadelmakarverkstad (1874)
11. Carnegie porterbryggeri, lagerkällare (1903, 1955)
12. Carnegie porterbryggeri, lagerrum för buteljer (1879-1908)
13. Carnegie porterbryggeri, byggnad för brygghus, lagerkällare, tappning m.m. (1813-1819, 1899)
14. Carnegie porterbryggeri, mälteri (1819, 1837, flera ombyggnader under 1900-talet)
15. Carnegie porterbryggeri, byggnad för kontor och bostad för underbryggmästare (1913)

Nr 1-10. Klippans sockerbruk

Sockerbruksområdet visar än idag på ett tydligt sätt att bruket varit en mycket stor industri-anläggning med en betydelsefull verksamhet och en lång historia. Brukets läge vid älven och de olika höjdskillnaderna bidrar till intrycket. Mest iögonfallande av de enskilda byggnaderna är den omsorgsfullt utformade toppsockerfabriken som återgav Klippan en slottsliknande siluett vid inloppet till Göteborg och den lika omsorgsfullt utformade och dekorerade kraftstationen nedanför. Arkitekt Hans Hedlund, som beskrivs som 1900-talets förste ledande arkitekt i Göteborg och en av Sveriges förnämsta jugendarkitekter, ritade båda byggnaderna runt sekelskiftet 1900.



Klippanområdet med sockerbrukets gula kontor längst till vänster, därefter porterbryggeriet, toppsockerfabriken med kraftstationen nedanför och längst till höger en del av sockerbrukets stora byggnadskomplex. Foto LKU 2022.

Stora delar av sockerbruket löper längs Banegårdsgatan och är sinnrikt sammanbyggd av flera byggnadskroppar runt en större innergård. Här finns många olika generationer fönster, dörrar och takfall vilket måste ha varit iögonfallande och anmärkningsvärt redan vid fabriken nedläggning 1957. Området präglas av många äldre årsringar, från möjliga grundrester av det glasbruk som fanns här på 1700-talet till 1900-talets byggnader, med en fantasieggande blandning av byggnadsformer, arkitektoniska uttryck, material och detaljer. Områdets höjdskillnader bidrar till det organiska och täta intrycket. Trots att vare sig fasaderna, fönstren eller taken är lika finns ändå en enhetlig och väl bibehållen estetik genom det återkommande röda teglet som ibland bryts av med mönstermurningar omväxlande med vita slätputsade ytor och fönstrens grönmålade bågar av trä.

Till sockerbruksområdet hör även ett äldre kontor, en gammal sadelmakarverkstad, en reparationsverkstad från 1906 och ett pannhus från 1941. De rivna byggnaderna från verksamhetstiden är många: ångmaskinhus, gasverkshus, magasin, skjul, cisterner, garage och alla transportanordningar som lastbryggor, transportband, rälsar och annan industrihistorisk grammatik. Av Älvsborgs slott återstår idag bara ruiner som skyddas av en nyuppförd takkonstruktion.

Inga andra byggnader har uppförts mellan sockerbruket och vattnet vilket gör att det fortfarande är fri sikt, även från andra sidan älven. Kopplingen till vattnet och kajerna är därmed fortfarande tydlig. Det öppna området är viktigt att bevara så att sockerbruket kan fortsätta att vara ett landmärke för ett av de mest välbevarade av Göteborgs industrihistoriska områden.

På 1760-talet anlades ett silsalteri nedanför borgklippan och runt samma tid även ett grytgjuteri och Göteborgs glasbruk som omfattade ett tiotal byggnader, belägna väster och söder om borgklippan. När A R Lorent övertog området 1808 hade de äldre verksamheterna lagts ner och Lorent anlade ett sockerbruk och ett porterbryggeri på platsen, med möjlighet för djupgående fartyg att anlägga vid kaj alldeles utanför fabrikerna.

Socketbruket anlades mot väster, på glasbrukets gamla plats, och vid uppförandet återanvändes möjligen en del grundrester från de gamla glasbruksbyggnaderna. Alla byggnader utom två uppfördes av tegel och sten som delvis togs från det gamla Älvsborgs slott. Socketbruksbyggnaderna stod klara 1810 och hade för sin tid ansevärda mått med ett raffinaderi i hela nio våningar. Till anläggningen hörde många kringbyggnader som smedja, kopparslageri, tunnbinderi, snickarverkstad samt magasin och skjul. Både socketbruket och porterbryggeriet vid Klippan fick mycket stor betydelse för Göteborg, både som tekniska föregångare och som storskaliga industrier inom livsmedelsindustrin.

Efter Lorents död 1833 fick bruket en ny ägare i engelsmannen David Carnegie J:r som 1838 revolutionerade sockerraffineringen genom införandet av vakuumkokning. Med en tioårig ensamrätt på metoden tvingades konkurrenterna fortsätta med den traditionella ångkokningen i öppna pannor. Under 1840-talet var Klippans socketbruk landets största sockerproducent. Under Carnegies tid uppfördes ett "svärteri" för sockrets filtrering samt flera magasin, maskinhus och pannhus utvidgades och socketbruket byggdes till.



Äldre odaterat vykort som visar Klippans socketbruk sett från väster.

Socketbruket var en stor importör av kolonialsocker (råsocker från sockerrör) fram till början av 1880-talet då användning av svenskodlade sockerbetor slog igenom. På mindre än ett årtionde lades sockerproduktionen om till betsockerproduktion och samtidigt skedde en enorm produktionsökning. Från 1894 baserade Klippans socketbruk sin sockertillverkning helt på råsocker från skånska sockerbetor och för att säkra tillgången blev Carnegie delägare i flera skånska betbruk.

Huvuddelen av frakten utfördes med båt, vilket gjorde brukets läge ultimt med direkt anslutning till djuphamn och lastbryggor. För att underlätta transporten inom bruket anlades 1858 en hästspårväg och 1909 ett elektrifierat spårvägsnät förbundet med stadens spårväg. 1934 anslöt man till det allmänna järnvägsnätet då Södra hamnbanans utsträckning nått ända hit.

1890 kom en ny teknik med centrifugering vid tillverkning av toppsocker och 1901 uppfördes en toppsockerfabrik ("Slottet") på borgklippan bredvid ruinerna av det gamla befästa slottet. Klippan återfick därmed sin slottsliknande siluett vid inloppet till Göteborg. Under 1930-talet började man tillverka sirap med moderna metoder och från 1939 stod Klippans socketbruk för hela den svenska sirapsproduktionen. Socketbruket sysselsatte över 500 arbetare under andra världskriget, men som en följd av strukturrationaliseringar inom sockerindustrin lades bruket ner 1957.

Fastigheterna köptes 1960 av Göteborgs stad och mindre ombyggnader genomfördes. 1964 hyrde staden ut sockerbrukslokalerna till ett trettiotal olika verkstads- och handelsföretag och där fanns då utrymme för det tredubbla antalet. Toppsockerfabriken omvandlades till kollektivverkstad för konstnärer. Än idag hyr Göteborgs stad ut lokalerna till småskalig verksamhet och till konstnärsverksamhet.

De enskilda byggnaderna beskrivs mer utförligt nedan:

Nr 1. Klippans sockerbruk, pannhuset Röda sten, Sandarna 725:12

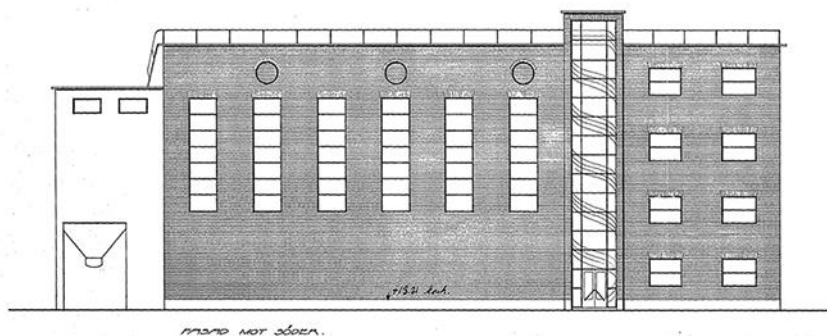
Pannhuset är sockerbrukets yngsta byggnad och består, som ett typiskt exempel på pannhus, av en enda stor hall med höga och repetitiva ljusinsläpp. Den har en gedigen och stram utformning med fasader i brunt tegel, platt tak och tre runda ventilationsöppningar under takfoten i söder. Här fanns tidigare en fristående skorsten sydväst om byggnaden. På västra fasaden finns en asksilo.

Pannhuset ritades av civilingenjör Sven Askling på Armerad Betong AB och uppfördes 1941. Här stod tre ångpannor som skickade ånga till den gamla kraftstationen från 1899 (nr 3) som i sin tur omvandlade ångan till elektricitet. Pannhuset var endast i drift i 16 år. Byggnaden fungerar idag som konsthall och restaurang. Den är delvis bemålad med graffiti.



Sockerbrukets pannhus uppfördes 1941 och består av en enda stor hall med höga fönster. Bilden visar södra fasaden. Foto LKU 2021.

SV. SOCKERFABRIKS AB
ÅNGCENTRAL I GÖTEBORG, STADSÅGAN NR 725 I STADSBELEN MAJORNA
SKALA 1:100
1934
1-12



Bygglövsritning vid uppförandet 1941, södra fasaden, ritning av Sven Askling på Armerad Betong AB. Till vänster syns asksilon. Ritning från Stadsbyggnadskontoret.

Nr 2. Klippans sockerbruk, reparationsverkstad, Majorna 720:19

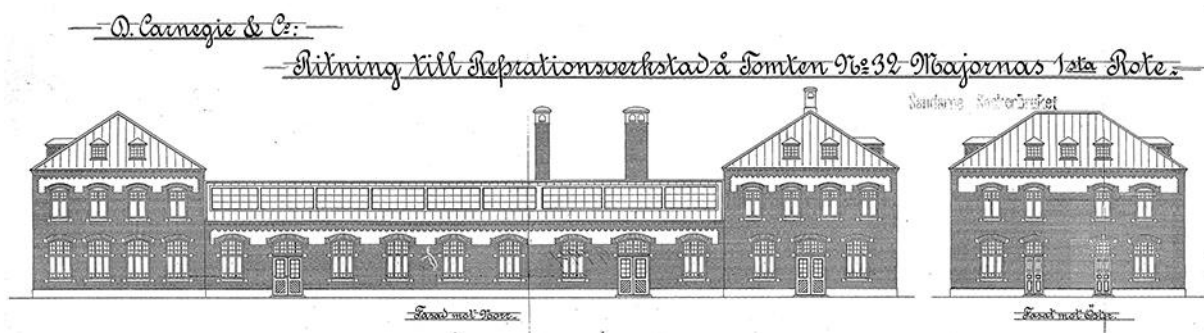
Byggnaden är till sin yttre form svagt böjd och består på båda sidorna av två plan medan en lägre del i mitten har en mer typisk verkstadskaraktär i ett plan. Den lägre delen har ett modernt glasat snedställt takfönster längs hela takfallet mot norr. Fasaderna har rött tegel med dekorativa inslag av ljus puts och mönstermurat tegel, särskilt över de stickbågiga fönstervalven.

Verkstaden ritades av brukets byggmästare M H Mortenson och uppfördes 1906. Enligt ritning fanns här rum för mekanisk verkstad, kopparsmedja, järnsmedja och målarverkstad. Byggnaden var försedd med ett sågtandstak med småspröjsade fönster, på klassiskt vis vänt mot norr. Byggnaden har senare bland annat fungerat som kontor för tullen.



Reparationsverkstaden idag. Observera att det glasade övre partiet tillhör en annan, senare tillkommen byggnad. Foto LKU 2021.

På ritningen nedan syns ljusinsläppet längs den längre delen i mitten, jämför med dagens byggnad. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



Nr 3. Klippans sockerbruk, kraftstation, Majorna 140:22

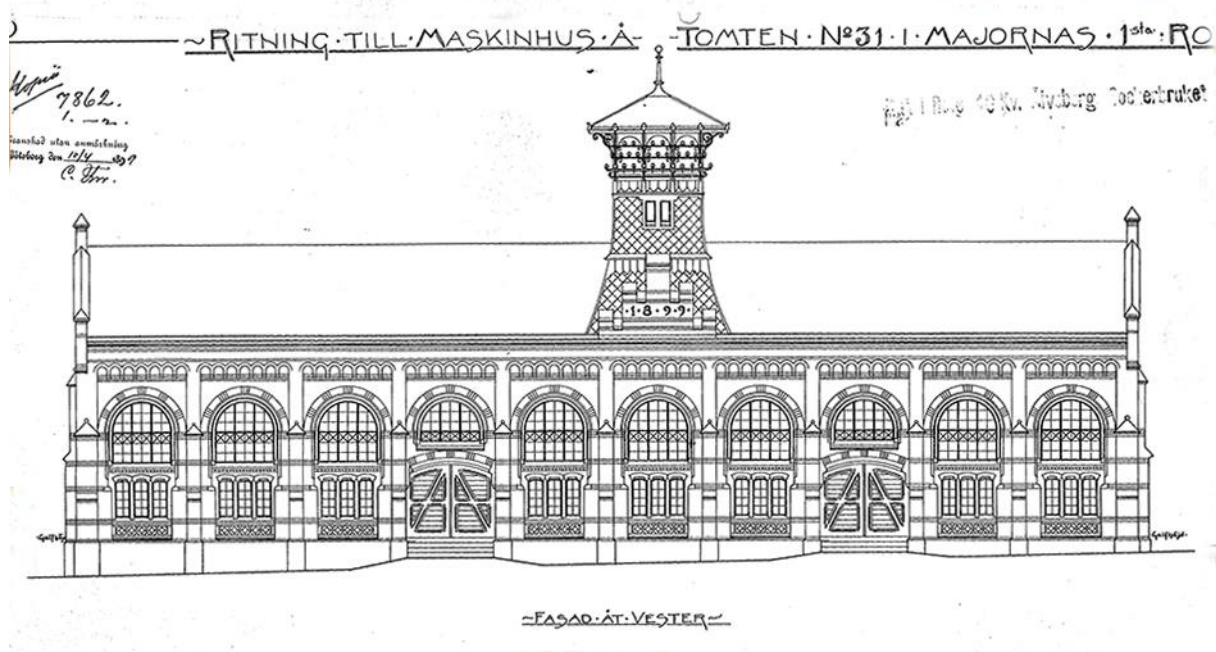
Byggnaden är uppförd i en för tidens kraftstationer typisk blandning av arkitektoniska formspråk, men har som stadskraftstation fått en mer dekorativ utformning än många samtida vattenkraftstationer på landsbygden. Byggnaden är lekfullt utformad och rikligt dekorerad med olika bågförmor på fönstren och ett karakteristiskt stort runt fönster på gaveln. Fasaderna mot väster och norr har ett rött tegelmurverk med blinderingar med vita slätputsade detaljer och mönstermurningar med gult tegel, främst längs takfoten. Här finns de för kraftstationer typiska höga, rundbågade fönsteröppningarna och ett markerat utledningstorn för avledning av elektriska ledningar, här täckt med bly- eller zinkplåt i ett tvärställt rutnät och med en sirlig smidd dekoration på toppen. På taket finns även en senare tillkommen, idag igensatt, lanternin för ljusinsläpp. Mot öster är byggnaden mer av en baksida med putsad fasad, målad i en tegelröd kulör. Byggnaden som helhet är mycket påkostad och omsorgsfullt utformad och uppförd. En kraftstation var nämligen något att skyta med vid denna tid.

Kraftstationen ritades av arkitekt Hans Hedlund och uppfördes 1899. Här omvandlades ånga till elektricitet och till en början försörjdes även porterbryggeriet med elektricitet. Sammanbyggt med östra långsidan fanns tidigare ett ångpannehus och ett generatorhus med gasgenerator för att elda ångpannorna med gengas. Ritningar över dessa är daterade 1903 och signerade Hans Hedlund. Här fanns under en period även en Atmos-panna. Det är oklart när de revs. Kraftstationen var i bruk tills sockerbruket lades ner, men fick från 1941 ånga från pannhuset (nr 1). Sedan 1963 har byggnaden använts som verkstad.



Kraftstationens västra fasad och norra gavel. Foto LKU 2021.

Ritning nedan signerad Hans Hedlund 1899. Fasaderna är i stort sett intakta. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.

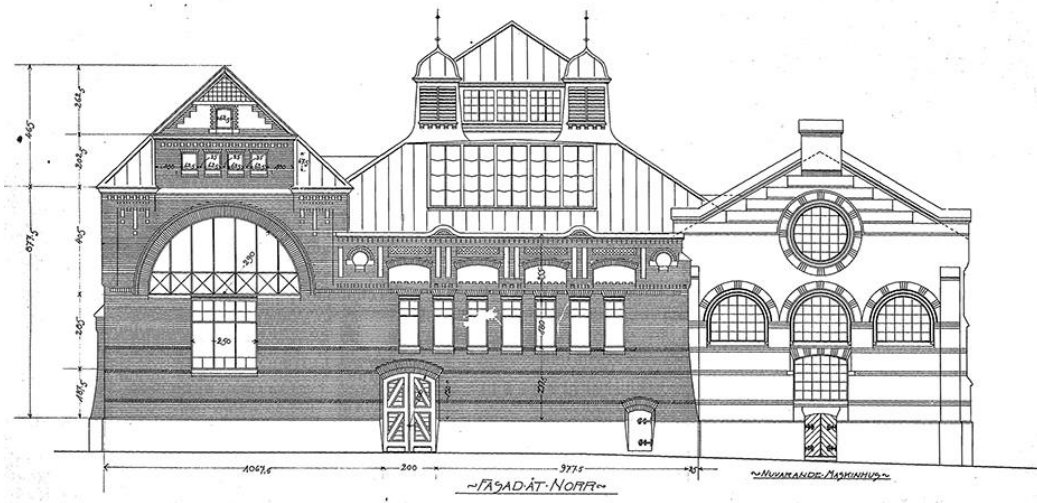




Kraftstationens norra gavel och östra fasad. Foto LKU 2021.

Ritning nedan signerad Hans Hedlund 1903. Längst till höger på ritningen syns det befintliga maskinhuset, i mitten ett nytt ångpannerum och till vänster ett rum för generatorer. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.

RITNING TILL OM- OCH NYBYGGNAD AF
 MASKIN- OCH FÄNNHUS PÅ TOMTEN N^o 51
 I MAJORNAS 1^{STE} ROTE (CARNEGIESKA BRUKET)
 Rote 40 Kv. Ålväborg Sockerbruk



Interiör från kraftstationen. Den har sedan 1963 använts som verkstad. Här finns lanterninens fönsterrader bevarade bakom den utvändiga plåten. Foto LKU 2021.

Nr 4. Klippans sockerbruk, ångackumulator, Majorna 140:22

Byggnaden består av flera sammanbyggda delar som har tegelfasader med små, delvis oregelbundet placerade fönster, sadeltak i tre olika takhöjder och en hög ålderdomlig gråstensgrund. Där finns ett valv mellan byggnad nr 4 och nr 5 som uppfördes 1908 för att möjliggöra den elektrifierade spårvägens framdragande. Fönsterplaceringen på den östra delen från 1924 är fortfarande ursprunglig och fönstrens något oregelbundna placering skvallrar om placeringen av den ångackumulator som fanns här.

Byggnaden fanns 1904 men uppfördes troligen långt tidigare, ritad av bland andra brukets byggmästare M H Mortenson. Den byggdes 1924 om mot öster i anslutning till kraftstationen (nr 3) intill, för en ångackumulator. Johannes Ruths ångackumulator var ett stort isolerat kärl som hjälpte till att lagra överskottsånga för att jämna ut belastningen på ångpannan. 1924 var detta en mycket ny uppfinning.



Byggnadens östra gavel. Troligen stod Johannes Ruths ångackumulator här innanför. Längst till vänster i bild skimtar valvet som förbinder byggnad nr 4 och nr 5. Foto LKU 2021.

Nr 5. Klippans sockerbruk huvudanläggningen, kross- och melasstation, strösockerfabrik, sirapsfabrik m.m., Majorna 140:22

Detta stora byggnadskomplex består av många årsringar, de första uppförda redan 1809. Det utgör en fantasieggande blandning av byggnadshöjder, byggnadsformer, arkitektoniska uttryck, material och detaljer. En gemensam nämnare är fasadernas röda kulör som främst består av tegel i olika typer och nyanser beroende på ålder, men även putsade delar och här och var mindre plåtsektioner. Fönsterbågarna är av trä och genomgående grönmålade, även om nyanserna skiljer sig något åt. Mot nordväst är de många kopparplåtinklädda tornen och märkliga taksektionerna iögonfallande. Fasaderna här har många dekorativa, murade inslag och stora, ibland välvda och markerade fönster. Här finns en blandning av arkitektoniska uttryck med drag av både jugend, nationalromantik och romansk arkitektur. På den västra delen som vetter mot innergården syns de ålderdomligaste murpartierna på en av brukets allra tidigaste byggnader från 1800-talets första årtionde. Byggnaden ska redan då ha haft väldigt många våningsplan. Här är de många olika nyanserna på tegel, dekorativt markerade fönster av olika storlekar och typ, med gröna fönsterbågar av trä och tydligt läsbara årsringar karakteristiskt för hela anläggningen.

Byggnadskomplexet uppfördes i etapper från 1809 och framåt. Vissa av byggnaderna i väster, med de tydligaste fasaddekorationerna, ritades 1927 av Erik Åkerström. Delarna mot söder och sydost är de modernaste, delvis uppförda och delvis kraftigt ombyggda på 1900-talet. I den nordvästra delen som kallades "gamla bruket" fanns bland annat sirapskisterner, malstation för pärlsocker och florsocker samt torkning, kylning och skiktning av strösocker. I öster fanns bland annat strösockerpaketering och centrifugstation för krossocker och i söder sirapsfyllning på fat.

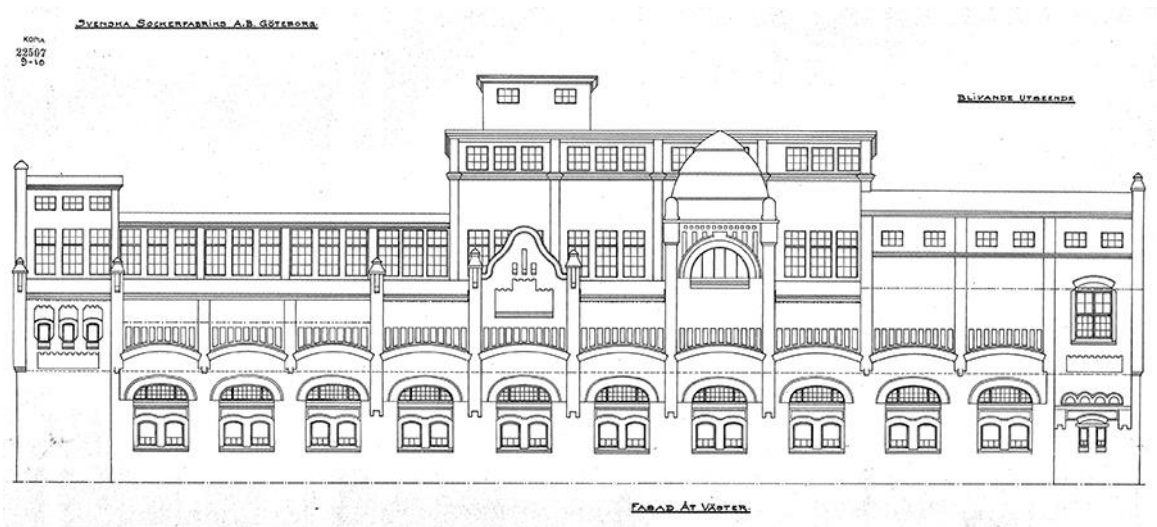


Ovan: "Gamla bruket" med sina många tak klädda med kopparplåt.



Vänster: Sockerbruket sett från väster och Banehagsgatan.

Foto LKU 2021.



Klippans sockerbruk, fasad mot väster, signerad Erik Åkerström 1927. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



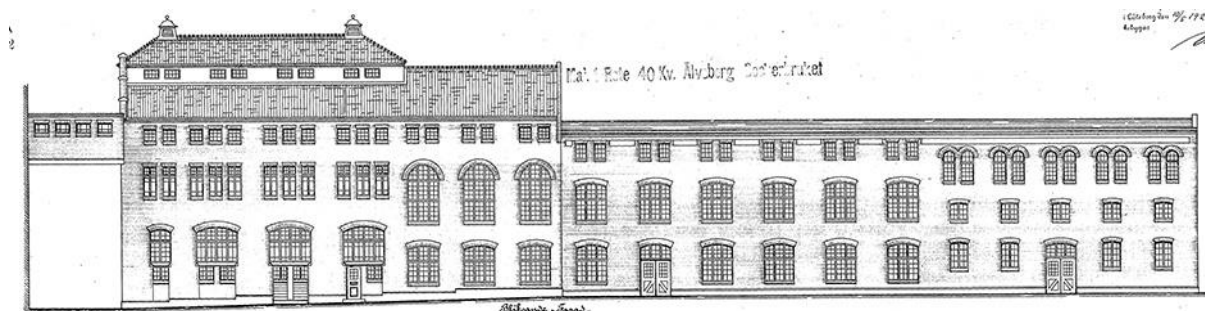
Här syns en av sockerbrukets äldsta fasader, jämför med bilden till vänster längst ner, där samma fasad finns längst in på gården. Foto LKU 2022.

Överst: Delarna mot söder och sydost är de sockerbrukets modernaste, delvis uppförda och delvis kraftigt ombyggda på 1900-talet. Ovan: Här ser man in på innergården med nr 6 (bitsockerfabrik) till höger i bild. Foto LKU 2021.

Nr 6. Klippans sockerbruk huvudanläggningen, bitsockerfabrik, bibliotek och laboratorium, Majorna 140:22

Byggnaden är mer regelbunden än övriga delar av sockerbrukets huvudanläggning. Samtidigt finns samma återkommande karakteristik här med tydligt läsbara årsringar, som de många olika nyanserna på tegel och de många dekorativt markerade fönstren av olika storlekar och typ med gröna fönsterbågar av trä. Längst i väster finns den del av sockerbruket som möjligen kan ha uppförts på en del av grundresterna från 1700-talets glasbruksbyggnader, men av dessa grundrester syns idag inga spår utvändigt.

Den östra delen ritades av brukets byggmästare M H Mortenson 1913. Byggnaden användes som bitsockerstation med vaccumpannor. Här fanns även bibliotek och laboratorium.



Ritningen är signerad M H Mortenson 1921 inför en ombyggnad och visar den blivande fasaden (den lägre delen till höger uppfördes ursprungligen 1913). Jämför med fotot på nästa sida. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



Den äldre delen av byggnaden är sammanbyggd med nr 5 i väster. I bakgrunden sticker ett av toppsockerfabrikens torn upp. Foto LKU 2021.

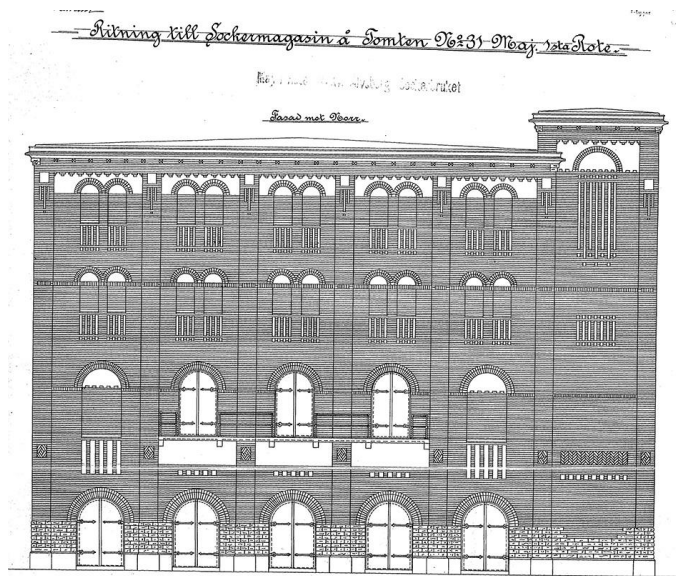
Nr 7. Klippans sockerbruk, bitsockermagasin och förråd för säckar och lådor, Majorna 140:22

Bitsockermagasinet är uppfört som en rektangulär, nästan borgliknande byggnad med fyra våningar och ett något högre trapphus/hisschaktorn i väster. Även denna byggnad har borgkaraktär och en stram blocklik form som bryts upp av mindre parställda smala rundbågade fönster mot söder, norr och väster och större rundbågade fönsteröppningar i öster som avdelats på mitten. Den är, liksom sockerbrukets övriga byggnader, uppförd i rött tegel och har grönmalade fönsterbågar. Tegelfasaderna är dekorerade med vitputsade partier i form av regelbundna, vertikala ränder under fönstren och på hisschaktornet samt vitputsade partier mellan fönstren och den dekormurade takfoten. I vit puts står även året MCMXII (1912) högst upp på hisschaktornet. Med vetskap om byggnadens funktion är det lätt för en betraktare att associera den vita, strama dekoren med sockerbitar.

Magasinet ritades av brukets byggmästare M H Mortenson och uppfördes 1912. Byggnaden användes bland annat som förråd för bitsocker, lådor och säckar.



Bitsockermagasinet sett från väster, inne på gården (vänstra bilden) och från sydost (högra bilden). Foto LKU 2021.



Ritningen visar bitsockermagasinet norra fasad och är signerad M H Mortenson 1911. Ritning från Stadsbyggnadskontoret.

Nr 8. Klippans sockerbruk, toppsockerfabriken, Majorna 140:22

Inspiration till förra sekelskiftets fabriker hämtades inte sällan från medeltidens och renässansens slott, borgar och palats. Arkitekt Hans Hedlund fick i och med placeringen av toppsockerfabriken på borgklippan möjlighet att återskapa den forna siluetten av det gamla Älvsborgs slott. Tornbyggnader var också vanliga i den samtida monumentalarkitekturen och toppsockerfabriken har med sina stadiga hörntorn, takets balustrad och sitt läge på höjden en tydlig borgkaraktär. Till detta lades det mer elegant utformade utsiktstornet som ursprungligen innehöll en fyrlykta riktad mot hamninloppet. Genom sin placering på klippan fungerar byggnaden som ett landmärke och är synlig från långt håll. Den har en mycket hög sockelväning av gråsten som gör att den nästan ser ut att växa upp ur den branta klippan, en inre pelar-balk-konstruktion och en omsorgsfullt utsmyckad fasad av tegel och granit. Byggnaden ger med sin placering, höga stengrund och svårupptäckta entréer ett lite ointagligt intryck. Mot norr leder en trappa, elegant infogad i klippan och kantad av ett dekorativt smitt räcke, upp till huvudentrés port.

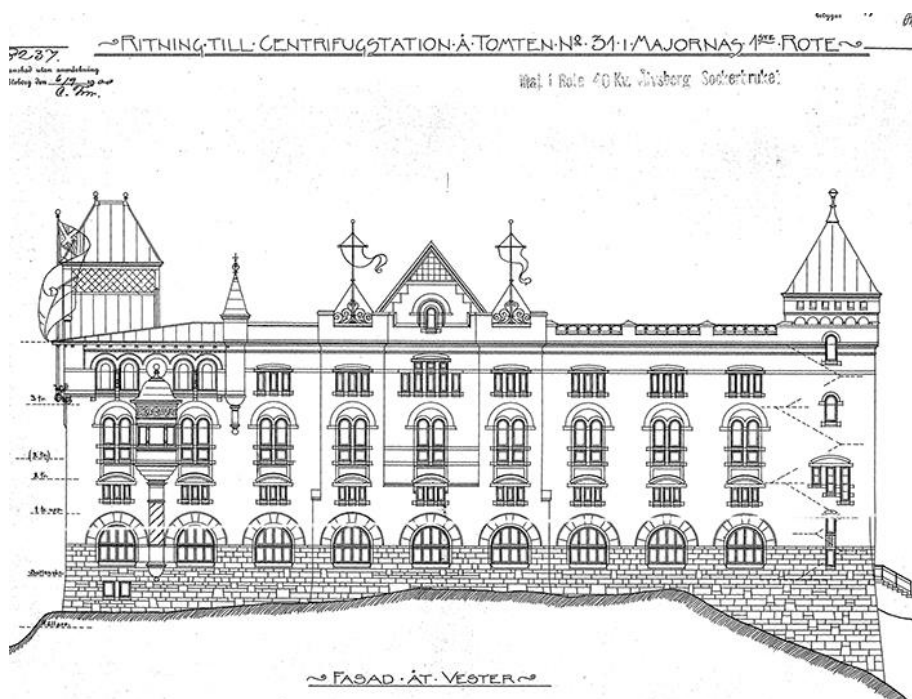


Toppsockerfabriken norra fasad, med ett av hörntornen och utsiktstornet som från början hade en fyrlykta mot hamninloppet. Foto LKU 2021.

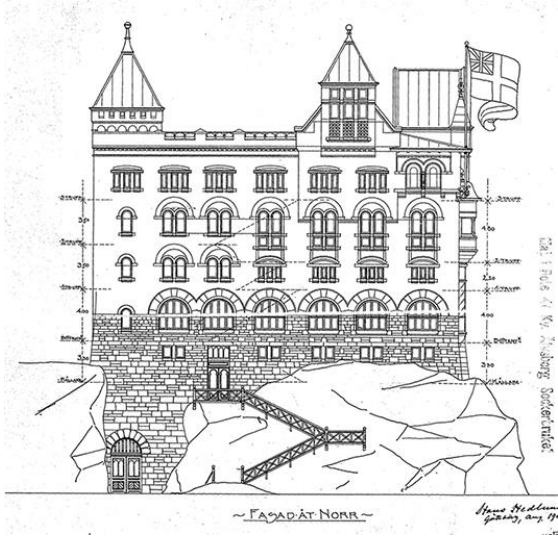
Toppsockerfabriken ritades av arkitekt Hans Hedlund och uppfördes 1901, alltså ungefär samtidigt som kraftstationen nedanför, också den ritad av Hedlund. 1890 hade en ny teknik med centrifugering införts vid tillverkning av toppsocker. På den nya toppsockerfabrikens fjärde våning utfördes bland annat vakuumkokning, torkning, svarvning och paketering och från översta våningen fördes sockertopparna via transportband till en magasinsbyggnad nedanför.



Toppsockerfabriken, eller som den kallades på ritningarna, Centrifugstationen, är högt belägen på den gamla borgklippan. Nedanför syns kraftstationen, uppförd ungefär samtidigt. Foto LKU 2021.



Ritning av Hans Hedlund 1900, fasaden mot väster som också syns på fotot ovan. Ritning från Stadsbyggnadskontoret.



Toppsockerfabriken entré mot norr med vackert smitt räcke.
Foto LKU 2021.

Vänster: Ritning av Hans Hedlund 1900, fasaden mot norr.
Ritning från Stadsbyggnadskontoret.

Nr 9. Klippans sockerbruk, sockerbrukskontor (f.d. sockermagasin), Majorna 140:18

Denna välbevarade byggnad är uppförd i två plan i tegel och har putsade fasader, där den nedre delen av fasaden har spritputs i en gul kulör och den övre är ljus slätputsad. Fönstrens utformning ger byggnaden en tydlig jugendkaraktär. På nedre planet finns stickbågiga fönstervalv medan övre planet har typiska jugendfönster med svagt rundade hörn upptill. Fönsterbågarna med spröjs i överdelen är grönmålade. Även den dekorativa uppdelningen av fasadens två färger och texten "Kontor" på byggnadens framsida bidrar till jugendkaraktären. På sadeltaket av tegel finns ett upphöjt valmat takparti som går över nock med takfönster mot söder och norr, även detta täckt med tegel och med två tornformade ventilationshuvor med ett toppigt tak och ett litet klot överst.

Byggnaden uppfördes under 1840-talet och användes ursprungligen som sockermagasin i två plan. Jugendutformningen har troligen tillkommit vid en större ombyggnad 1906, inför att byggnaden skulle användas som brukskontor. Idag finns här café och restaurang med en uteservering mot väster och söder.



Socketbrukskontoret ligger nära älven och är idag café och restaurang. Mycket av byggnadens jugendkaraktär är bevarad. Foto LKU 2022.

Nr 10. Klippans sockerbruk, mekanisk verkstad och sadelmakarverkstad, Majorna 140:26

Denna prydliga och enkla tegelbyggnad är en av sockerbrukets äldre och den enda bevarade av de mindre bruksbyggnaderna. Den är sammanbyggd med porterbryggeriets västra del och har två plan och en vind. Byggnaden har ett tegelklätt sadeltak. Dekorationerna är enkla med en mönstermurad takfot och ett murat trappstegsmönster längs takfoten på byggnadens gavel mot väster. Fönstren markeras av enkla murade knappt välvda segmentbågade valv. Fönsterbågarna är nyligen renoverade eller utbytta och dagens bågar har rak överkant. Mot norr finns fyra ursprungliga större ålderdomliga träportar i en brun kulör och med stora glasade överdelar med spröjs.

Byggnaden uppfördes 1874 och innehöll från början ångmaskin, såg och mekanisk verkstad. Byggnaden användes från 1906 som sadelmakarverkstad och har också fungerat som garage.



Byggnadens norra fasad med de fyra ålderdomliga portarna. Till vänster i bild skymtar porterbryggeriets västra gavel. Foto ID 2022.

Klippans sockerbruk – kulturhistorisk motivering

Sockerbruket har som helhet ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Det iögonfallande byggnadskomplexet med många årsringar ger en tydlig bild av att här en gång varit en livlig industri som byggts om och till, allt eftersom behov uppstått. De sammanfogade byggnaderna, med alla sina variationer på takfall, fönster och gavlar, visar genom både kontinuitet och årsringar hur en industribebyggelse i sig själv kan berätta om sin historia. Även i sitt större sammanhang vid Klippan, tillsammans med porterbryggeriet, har sockerbruket ett högt kulturhistoriskt värde.

Kulturhistoriska värdebärare är alla historiska årsringar och de olika byggnadernas arkitektoniska särart såväl som sammanhängande arkitektoniska uttryck så som specificeras under respektive byggnad ovan. Kulturhistoriska värdebärare är också sådana element i bebyggelsen som berättar om byggnadernas tidigare funktion så som byggnadernas inbördes placering och höjdförhållande till varandra, spår av tidigare transportsträckor så som valvet för spårvägen.

Det är viktigt att området även framöver har en tydlig kontakt med älven, det vill säga den före detta djuphamnen, så att den fria sikten här behålls.

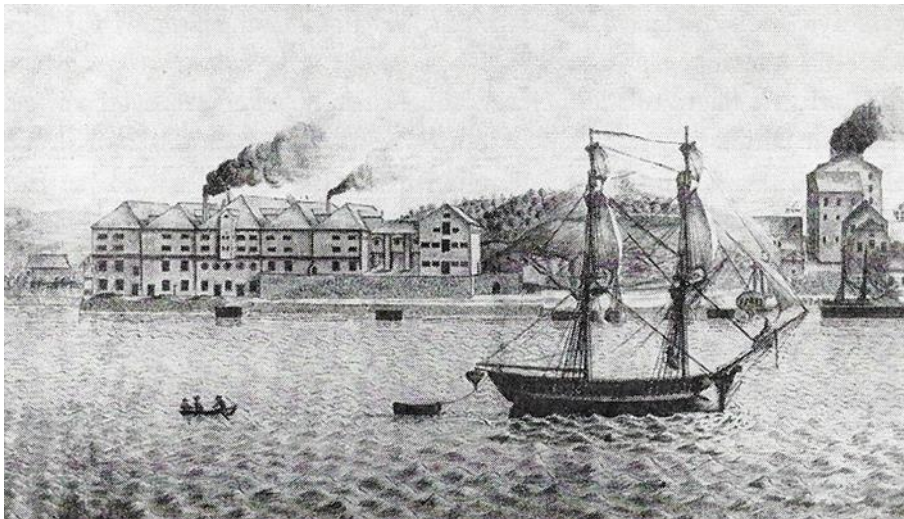
Nr 11-15. Carnegie porterbryggeri

Många av bryggeriets byggnader är idag rivna, bland annat det stora magasin av sten från 1860 och den maltsilo av trä från 1938 som båda låg mellan bryggeriet och älven. Rivet är även det mälteri och de silos som uppfördes på 1940- och 1950-talet bakom bryggeriet upp mot berget, som ersatts av bostadshus av liknande volym och höjd.

Kvar står framförallt den stora huvudlängan längs med älven som består av flera generationers tegelbyggnader, successivt sammanbyggda och ombyggda genom åren. Denna länga består idag av en tegelbyggnad i sex plan varav tre plus en vindsvåning fanns på verksamhetstiden. I väster har längan en hög markerad stenfot som ger den ett väldigt gediget intryck och detta är kanske de äldsta spåren av 1800-talets allra tidigaste bryggeribebyggelse på platsen. Här huserar idag Quality Hotel Waterfront Göteborg med fantastisk utsikt över hamninloppet. Kvar finns även det prydliga kontoret från 1913 och det äldre mälteriet med två kölnor av engelsk typ vars skiffertäckta rökhuvor skvallrar om tidigare industriell verksamhet på det nu annars avskalade området. Båda dessa ligger öster om borgklippan.

På området finns även ett "porterkar" d.v.s. en stor tunna av trä som lär ha använts vid kungligt besök under A R Lorents tid som ägare.

Abraham Robert Lorent övertog 1808 området vid Klippan och anlade först ett sockerbruk i den västra delen. Vid denna tid fanns tre porterbryggerier i Göteborg som inte var särskilt framgångsrika. Lorent skaffade därför privilegium att uppföra ett porterbryggeri, tillstånd att tillverka fat och tunnor samt importera inte mindre än 68 ton humle per år. Porterbryggeriet uppfördes öster om sockerbruket och bestod 1812 av porterbryggerihus, lagerkällare, mälterihus och två kölnor. Anläggningen var mycket modern för sin tid. Bryggeriet blev Sveriges första ångbryggeri efter att en ångmaskin installerats redan 1813, troligen den första av sitt slag i göteborgsområdet.



Bilden visar de Lorentska bruken år 1823, med porterbryggeriet till vänster i bild. Notera den höga stengrunden på byggnadens högra del, en grund som finns kvar än idag. Bild ur Attman, *Bryggerinäringen i Göteborg*, 1961.

Trots att Lorent kom från Tyskland blev porterbryggeriet det enda svenska bryggeriet som helt inrättades efter engelska förebilder och som snart utvecklades till en jätteanläggning i en skala man dessförinnan inte sett i Sverige. Både porter och ale introducerades nu i Göteborg och 1817 såldes den första portern från Lorents bryggeri. Vid ett mekaniskt golv-mälteri tillverkades malt.

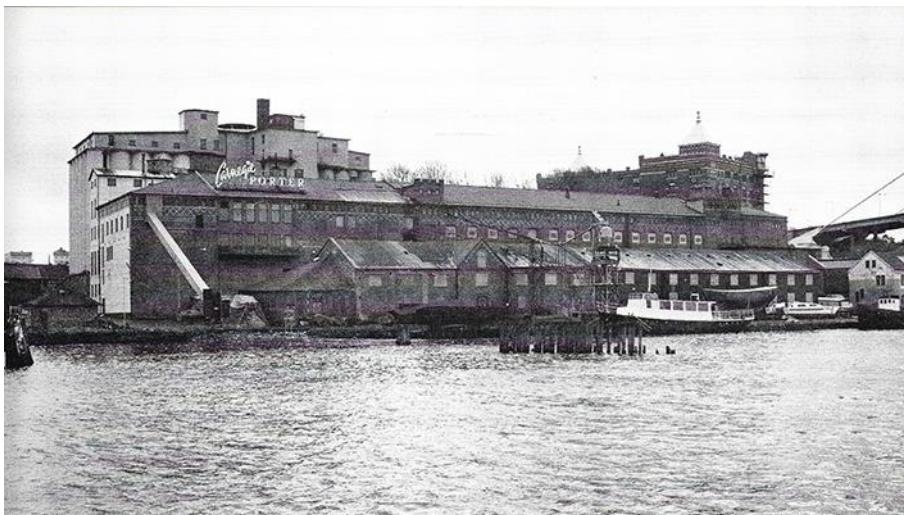
Efter Lorents död 1833 köptes sockerbruket och porterbryggeriet av den engelske grosshandlaren David Carnegie J:r och fram till mitten av 1840-talet var det sockerbruket som expanderade mest medan bryggeriet förde en något tynande tillvaro. Därefter fick bryggeriet en allt större betydelse

inom företaget och när skotten John Lyell blev ny bryggmästare 1868 skedde en stark expansion av verksamheten. Nya mälteribyggnader och kölnor uppfördes och snart installerades en kylmaskin.

1907 hade bruket delats upp i tre bolag: porterbryggeriet, sockerbruket och fastighetsägande. Porterbryggeriet utvidgades även i början av 1900-talet och fick ett nytt kontor 1913. En lysande utveckling fortsatte, trots konkurrenternas bayerska öl, fram till 1917 då ransonering av malt och den nya nykterhetslagstiftningen ställde den svenska bryggeriindustrin inför helt nya problem. Porterbryggeriet måste därefter tillverka en alkoholsvagare porter som fick betydligt mindre omsättning.

Porterbryggeriet övertogs 1920 av AB Vin & Spritcentralen men såldes sedan vidare 1928 till ett konsortium av bryggerier med AB Pripp & Lyckholms som majoritetsägare. 1938 blev Carnegies ett dotterföretag till Pripp & Lyckholms när övriga intressenter drog sig ur. Först under 1940- och 1950-talet återvann portern en del av sin forna marknad. Ett nytt mälteri uppfördes under 1940-talet och en ombyggnad av brygghuset var färdig 1947 med bland annat Folke Bensow som arkitekt. En ny siloanläggning stod klar 1955.

1964 gick AB Pripp & Lyckholms och AB Stockholms Bryggerier samman till en koncern vilket medförde en kraftig rationalisering av verksamheten. Som ett led i detta upphörde tillverkningen av maldrycker vid Carnegieska porterbryggeriet år 1977. Bryggeriets gamla huvudbyggnad blev hotell 1985 och en yngre del omvandlades till bostäder 1986.



Bilden visar porterbryggeriet sett från Göta älv, okänt år. Bild ur Nilsson, *Bryggerier i Sverige*, 1983.

De enskilda byggnaderna beskrivs mer utförligt nedan:

Nr 11-13. Carnegie porterbryggeri, lagerkällare, porterbryggeri, brygghus, tappning m.m., Majorna 140:7-9

Det stora komplexet består av byggnader som i flera etapper är tillbyggda, sammanbyggda och ombyggda. Byggnaden är ursprungligen uppförd av sten i tre plan, källare och vind. Invändig konstruktion är delvis uppförd med bärande gjutjärnskolonner. Fasaderna är av rött tegel med mönstermurning av gult tegel och byggnaden har ett sadeltak täckt av rödmålad plåt. Nr 11 och 12 har tre ursprungliga plan samt vad som från början var en vindsvåning med låga, smala och tätt sittande segmentbågformade fönsteröppningar. På dessa plan är fönsteröppningar och fasadens mönstermurning med gult tegel i det röda till stora delar kvar från en ombyggnad 1899. Fönsteröppningarnas placering och utformning är ursprunglig men fönsterbågarna är moderna. Däröver har byggnaden fått ytterligare ett plan av tegel och därefter två plan till med fasader av brun

plåt och tvåluftsfönster som ska ha uppförts 1985. I samband med detta togs även fönster upp i norra fasadens västra del (nr 11) där lagerkällaren tidigare helt saknat fönster. På östra gaveln syns flera fönsterpartier från en ombyggnad 1944. Mot norr och väster finns en mycket hög markerad stengrund och på avsatsen över denna finns en uteservering som hör till hotellet. I den höga stengrunden finns ålderdomliga utlastningsfickor av trä med fyra lågt sittande, mindre luckor av järn och en fasad av trä. Detta är en av byggnadens få spår av industriell verksamhet idag.

Nr 11 uppfördes 1903 med om- och tillbyggnader 1955. Den användes som lagerkällare.

Nr 12 uppfördes mellan 1879 och 1908.

Nr 13 uppfördes ursprungligen 1813-1819 men har totalrenoverats flera gånger sedan dess, bland annat 1899 efter ritningar av arkitekt Hans Hedlund. En mindre renovering 1944 gjordes efter ritningar av arkitekt Folke Bensow.

I den stora bryggeribygnaden fanns själva bryggeriet längst i öster, tappningen i mitten och lager i väster. 1985 gjordes en ombyggnad till hotell och idag finns Quality Hotel Waterfront Göteborg här.

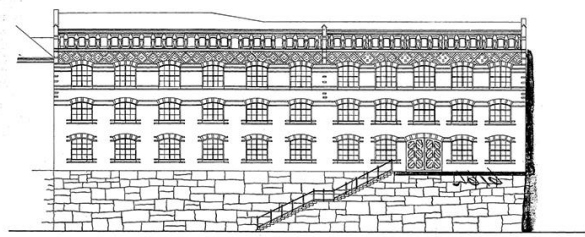


Här syns den mittersta och västra delen av den stora bryggeribygnaden, sedd från norr. Notera den höga stengrunden. Foto LKU 2021.

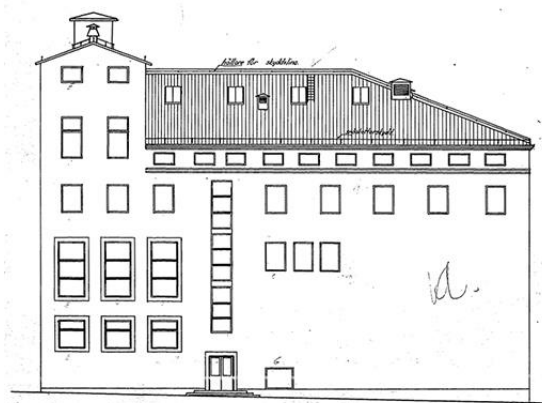


Ovan: Bryggeriets baksida. Foto LKU 2021. Höger: De ålderdomliga utlastningsfickorna av trä som finns i den höga grunden mot norr (se även bilden överst). Foto ID 2022.





Ovan: Ritning av ombyggnad av tappningshuset, Hans Hedlund 1899. Delar av fasadernas mönstermurningar upptill finns kvar än idag. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren. Foto LKU 2021.



Fasad mot öster

Vänster: Östra fasaden. Ovan: Ritning av ombyggnad av bryggeriets östra del, Folke Bensow 1943. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



Bryggeribyggndens västra fasad. Här fanns tidigare lagerkällare. Den lilla tegelbyggnaden framför är sockerbrukets sadelmakarverkstad (nr 10). Foto ID 2022.

Nr 14. Carnegie porterbryggeri, mälteri, Majorna 140:11

Byggnaden är långsmal och av sten i två plan med fasader av rött tegel och mycket få och små fönster med gulmålade bågar som bevarats i sin ursprungliga storlek. Den har ett sadeltak som är täckt med tegel. Till byggnaden hör två kölnor (torkrum vid malttillverkning) av sten av den engelska typ som tidigare användes vid bryggeriet. Kölnornas karaktäristiska rökhruvar är täckta med skiffer.

Mälteriet uppfördes 1819 och 1837 och fungerade i perioder som portertappningslokal. Flera ombyggnader gjordes på 1900-talet. Det äldre mälteriet med kölnor genomgick en omfattande förnyelse till skola 1990.



Mälteriets kölnor (torkrum vid tillverkning av malt) med sina karaktäristiska rökhruvar klädda med skiffer. Foto LKU 2021.



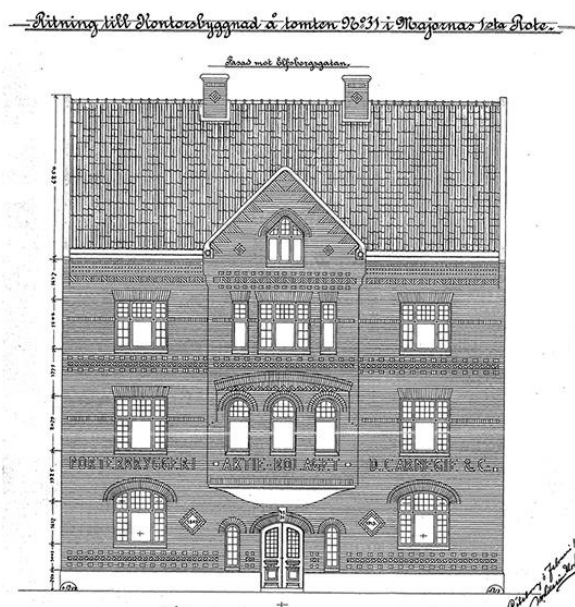
Mälteriet från gårdssidan. Till höger i bild anas kontoret (nr 15). Foto LKU 2021.

Nr 15. Carnegie porterbryggeri, byggnad för kontor och bostad för underbryggmästare, Majorna 140:11

Byggnaden är högre och elegant i tre plan med källare och inredd vind. Fasaderna är klädda med rött tegel. Det branta sadeltaket är täckt av taktegel. På huvudfasaden mot öster sitter bolagsnamnet "Porterbryggeriet Aktiebolaget D Carnegie & Co" något nedsänkt i murverket i vitmålad slätputs och här finns också en frontespis med dekorativa murade detaljer. Under denna fanns tidigare, enligt ritningar, en entré med en vacker port med spröjsade glas. Byggnadens ursprungliga karaktär med

drag av jugend och nationalromantik har till stor del gått förlorad på grund av utbytta fönster. De största fönstren hade tidigare sex lufter, varav fem med spröjs, på ett mycket genomtänkt vis. Idag är i stort sett alla fönster utbytta mot olika typer av perspektivfönster och fönster med få lufter.

Byggnaden ritades av brukets byggmästare M H Mortenson och uppfördes 1913 som huvudkontor för porterbryggeriet. Socker- och porterbruken hade då haft gemensamt kontor på Södra Hamngatan inne i staden sedan 1839. I det nya kontoret fanns styrelserum, kontor, laboratorium och en bostad för underbyggmästaren. Efter 1975 har byggnaden använts som kontor och år 2002 byggdes den ihop med mälteriet intill.



Dagens kontor är delvis välbevarat men fönstren har fått nya utseenden. Ritningen ovan är signerad M H Mortenson 1913. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Foto LKU 2021.

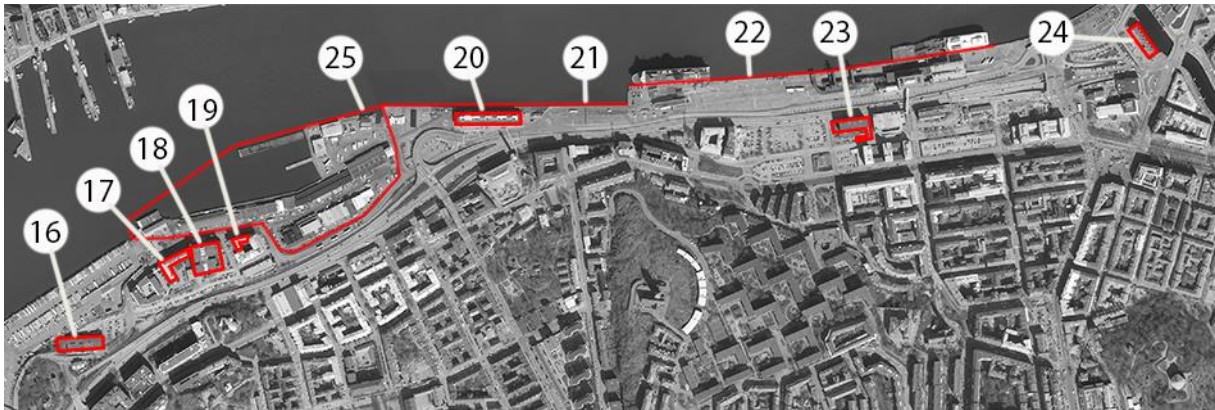
Carnegie porterbryggeri – kulturhistorisk motivering

Porterbryggeriet har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Det Carnegieska bryggeriet är märkligt på flera sätt, bland annat för att det var Sveriges första ångbryggeri och det enda svenska bryggeri som helt inrättats efter engelska förebilder. Även i sitt större sammanhang vid Klippan, tillsammans med sockerbruket, har porterbryggeriet ett högt värde.

Sjelva bryggeriets byggnadsvolym med sin långsträckt och högresta byggnadskropp tillsammans med dess synliga äldre årsringar i fasaden utgör viktiga kulturhistoriska värdebärare, liksom alla äldre delar av byggnaden, särskilt den höga synliga stengrunden, de i grunden ålderdomliga utlastningsfickorna, de fönsteröppningar som funnits sedan minst 1899 och den mönstermurade tegelfasaden. Mycket av bryggeriet är idag dock rivet. Mälteri och kölnor med karaktäristiska rökhuvar blir därför direkt avgörande för förståelsen av områdets industriella historia och som märkligt, men också tydlig byggnad en kulturhistorisk värdebärare i sig.

Det är viktigt att området även framöver har en tydlig kontakt med älven, det vill säga den före detta djuphamnen, så att den fria sikten här behålls.

Södra älvstranden öster om Klippan



Kartskiss baserad på Lantmäteriets digitala kartor, Ida Dicksson 2022.

Objekten nedan som inte är skrivna med fet stil finns med på kartan ovan och nämns i texten nedan, men har inte fått en separat beskrivning och kulturhistorisk värdering.

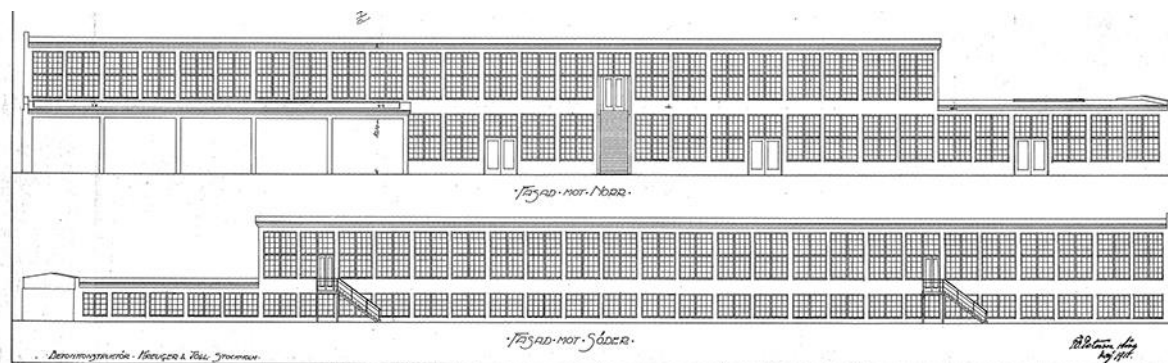
- 16. Kajskjul 46, Bark & Warburg (1911, 1950-talet)**
- 17. AB Sveriges Förenade Konservfabriker (1928-1929)**
- 18. AB Svenska Fryserierna (1920, 1941-1945, 2002)**
- 19. Göteborgs Is
- 20. Amerikaskjulet, Kajskjul 36 (1912, 1959)**
- 21. Stigbergskajen
- 22. Masthuggskajen
- 23. Västsvenska Kylhusaktiebolaget (1943, 1949)**
- 24. Frilagerhuset (1917-1920)**
- 25. Fiskhamnen (etablerades 1910)**

Nr 16. Kajskjul 46, Bark & Warburg, Fiskhammsgatan 41, Majorna 721:99

Byggnaden har ett anspråkslöst och funktionellt yttre som speglar 1950-talets ombyggnad i högre grad än ursprungsbyggnaden från 1912. I norr, öster och väster har byggnaden fasader av gult tegel med fönsterrader i tre plan, med en- eller tvåluftsfönster, enhetliga för varje plan. På den norra fasaden mot älven har hamnens logotyp murats in som mosaik i murverket. Mot älven finns även en lastkaj och några diskreta entréer. I söder syns dock byggnadens ursprungliga pelar-balk-system i fasaderna och fönsterpartiernas fönsteröppningar är ursprungliga, även om den övre fönsterraden ersatts med plåt. Byggnadens tidigare självklara koppling till älven är idag otydlig på grund av ett insynsskyddat staket mot ett större lastområde tillhörande Stena Lines Tysklandsterminal som hindrar sikten mot älven från markplanet.

Den gamla hamnegendomen Majviken köptes 1889 av snickeriföretaget Bark & Warburg som lät uppföra en fabrik och stora virkeslager på platsen. Företaget var specialiserat på standardiserad tillverkning av träbyggnader (dagens "prefab") och tillverkade bland annat många byggnader åt Lotsverket. Bark & Warburg hade redan då en lång historia bakom sig. Snickarmästarsonen August Bark grundade Sveriges första mekaniska snickerifabrik i Göteborg 1855, efter att ha studerat snickerimaskiner i Australien och Amerika. Snart utvidgades rörelsen genom kompanjonskap med snickarmästare G S Warburg under firma Bark & Warburg och man flyttade till Första Långgatan. På 1870-talet hade fabriken flera patent, två ångmaskiner och 200 anställda.

Från 1889 bedrevs snickeriverksamheten alltså vid Majviken, men 1911 förstördes den dåvarande fabriken i en brand. Byggmästare F O Peterson, mannen bakom F. O. Peterson & Söner Byggnads AB, ritade själv den nya snickerifabriken som uppfördes 1912, med betongkonstruktioner utförda av Kreuger & Toll. Efter branden såldes fastigheten till Göteborgs stad men Bark & Warburg fortsatte arrendera den under 20 års tid.



Ovan: Ritning över fasader mot söder och norr, signerad F O Peterson 1911. Ritning från Stadsbyggnads-kontoret. Ritningen är beskuren.

Vänster: Flygfotografi från 1921 som visar Göta älv och Bark & Warburgs fabriksbyggnader och virkeslager på Södra älvstranden. Själva snickeriet syns som en ljusare byggnad i bildens mitt ganska högt upp. Foto från fyr.org/wiki.

1930 köpte Bark & Warburg aktiemajoriteten i Nya AB Strömman Larsson i Tingstad och flyttade successivt sin verksamhet dit. Göteborgs stad ville inte längre hyra ut området vid Majviken på längre kontrakt utan hade andra hamnbyggnadsplaner. På 1930-talet flyttade den tillfälliga hyresgästen Fixfabriken in i snickerifabriken. Bolaget hade startats 1925 som Espagnolettfabriken Fix och efter flytten kom man att expandera snabbt.

Fixfabriken blev kvar ända till 1950 då man flyttade till en nybyggd fabrik på Bruksgatan i Majorna. Samtidigt övertogs Bark & Warburgs gamla lokaler av Göteborgs hamn och 1951 sökte Hamnstyrelsen bygglov för ombyggnad av "en vid Majnabbe i Göteborg belägen fabriksbyggnad till administrationsbyggnad". På ombyggnadsritningarna som gjordes av Nernst Hansson står "Hamnexpedition" och det var nu byggnaden fick dagens utseende. Stommen, takets form och den yttre byggnadsformen behölls och i söder till viss del även fasaden och fönsterindelningen. I övrigt fick byggnaden ett helt nytt utseende.

Byggnaden ägs idag av Göteborgs stad (Higab) och innehåller lager, kontor och restaurang.

Kajskjul 46, Bark & Warburg – kulturhistorisk motivering

Dagens byggnad har en lokalt viktig historia. Spår av den ursprungliga fabriksbyggnaden från 1912 finns ännu kvar i byggnadens form och är även läsbar på dess södra fasad. Byggnaden har ett kulturhistoriskt värde. Den är en av relativt få bevarade industribyggnader längs Södra älvstranden. De viktigaste kulturhistoriska värdebärarna är spåren av 1912 års utseende så som byggnadens och takets form och i söder synliga pelar-balk-system samt ursprungliga fönsteröppningar (idag delvis igensatta). Kulturhistoriska värdebärare är till viss del även det som tydliggör byggnadens funktion som hamnexpedition så som hamnens logotyp i fasaden, lastkajen och att byggnaden vetter med sin framsida mot älven. Byggnadens värde skulle bli högre om dess äldsta historia kunde synliggöras mer längs den södra fasaden, exempelvis genom att återställa fönster där det nu sitter plåt och att tydliggöra pelar-balk-systemet genom målning. Byggnadens kulturhistoriska värde är också direkt avhängigt kopplingen till älven, en koppling som idag är otydlig.



Överst: Norra och östra fasaderna. Vänster: Södra och västra fasaderna. Foto ID 2021.

Nr 17. AB Sveriges Förenade Konservfabriker, Fiskhamnsgatan 6, Majorna 219:11

Byggnaden präglas av 1920-talets nyklassicism och är ett stort, högest komplex bestående av två delar i vinkel. I öster är den sammanbyggd med Fryshuset (nr 18) och mot söder bildas därmed en innergård. Byggnaden är uppförd av armerad betong och gult fasadtegel i fyra plan samt vind och källare som under verksamhetstiden hyste stora lagerlokaler med kylrum. Grunden är av huggen granit och betongbjälklagen är mycket grova för att kunna bära en tung maskinpark. Taket är täckt med kopparplåt eller grönmålad plåt. Exteriört är byggnaden ovanligt välbevarad och har även ursprunglig spröjsindelning på sina många fönster som sitter i regelbundna fönsterrader, genomgående i en och samma storlek (utom översta planet som har något mindre fönster). Alla fönster har raka tegelvalv. Huvudentrén mot älven utgörs av en ståtlig, bastant port i trä med en

omfattning av granit, medan de två mindre sidoentréerna på vardera sidan har tegelinfattning. Alla entréer mot älven har kvar sitt originalutseende. Fasaden är sparsamt utsmyckad med dekormurning och mellan fönstren på översta planet sitter runda former som påminner om sigill. Mot innergården finns ett centralt placerat trapphus med något annorlunda fönsterstorlekar och flera igensatta fönster. På innergården finns även två mindre byggnader i samma stil och här fanns tidigare längsgående lastbryggor.

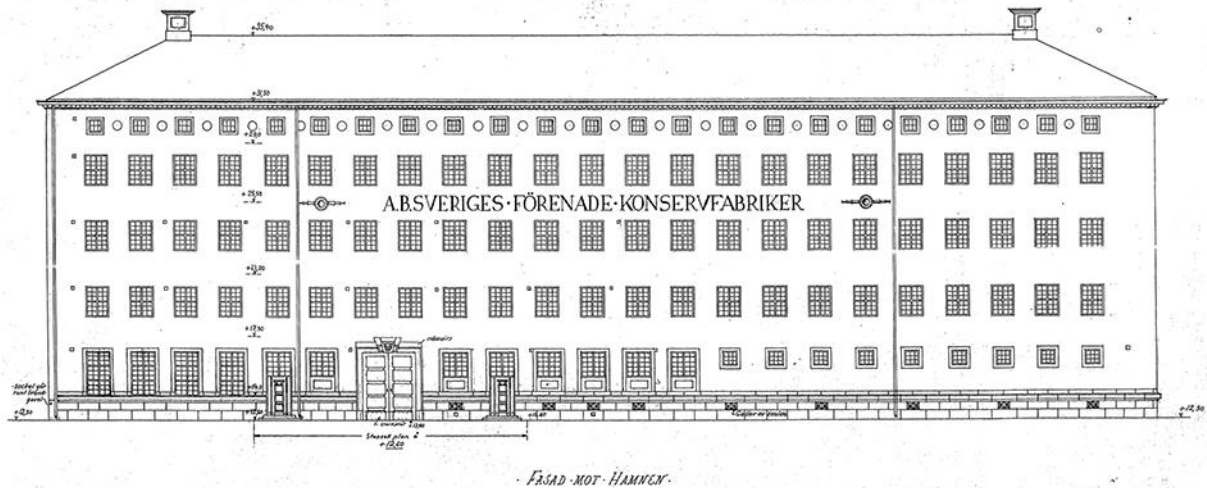


Konservfabriken sedd från söder, in mot gården.
Foto ID 2021.



Fasaden mot norr och Göta älv var tidigare byggnadens framsida och här satt tidigare namnet "AB Sveriges Förenade Konservfabriker".
Foto ID 2021.

Bolaget AB Sveriges Förenade Konservfabriker grundades 1898 genom en sammanslutning av ett antal av de främsta konservfabrikerna på västkusten. Tillverkningen i Göteborg bedrevs en tid i Gårda, men 1928-1929 lät man uppföra en ny fabrik vid Fiskhamnen efter ritningar av civilingenjör Carl Ritzén. Läget intill Fiskhamnen var idealiskt då färsk fisk var en av de viktigaste råvarorna i tillverkningen. På 1930-talet fanns här bland annat kyllager, fiskrenseri, fiskseparator, kaviar-tillverkning, sterilisering, ansjovisinläggning, plåtslageri och verkstad. I byggnaden fanns också två lägenheter. Tillverkningen skedde 1939 i sju fabriker runt om i landet. 1960 ändrades bolagets namn till AB Fyrtornet och två år senare genomfördes en fusion med AB Bröderna Ameln i Stockholm och det nya namnet blev Abba-Fyrtornet. I konservfabriken intill Fiskhamnen pågick verksamheten fram till 1970-talets början. Samtidigt började Stena Line expandera vid Majnabbe (Tysklandsterminalen) och idag fungerar byggnaden som kontor åt bland andra Stena Line. På den mest påkostade fasaden som vetter mot älven satt tidigare bolagets namn "AB Sveriges Förenade Konservfabriker" centralt placerat.



Civilingenjör Carl Ritzén ritade Konservfabriken 1927 och här syns fasaden mot norr (hamnen). Byggnaden är mycket välbevarad. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.

AB Sveriges Förenade Konservfabriker – kulturhistorisk motivering

Som den absolut bäst bevarade industrihistoriska byggnaden i sammanhanget kring Fiskhamnen har Konservfabriken ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Nu när den ses oftare från Oscarsleden än från Fiskhamngatan och älven kan dess magnifika norra fasad lätt glömmas bort och byggnaden därför underskattas i skuggan av det mer iögonfallande Fryshuset. Byggnaden har ett högt lokalthistoriskt värde då Konservfabriken och Fiskhamnen under ett 40-tal år var direkt beroende av varandra för ömsesidig utveckling, något som samtidigt berättar mycket om både Göteborgs och västkustfiskets utveckling. Kulturhistoriska värdebärare är bland annat de välbevarade fasaderna, exteriöra originaldetaljer (exempelvis portarna) och fönstren med ursprunglig spröjsindelning (som också är en av de få saker som talar om att här var industriell verksamhet med många anställda som behövde gott ljusinsläpp för sitt arbete). Byggnaden är mycket viktig för den väl sammanhållna miljön kring Fiskhamnen.

Nr 18. AB Svenska Fryserierna, Fiskhamngatan 8, Majorna 219:7

Fryshuset är ett högre och särpräglade byggnadskomplex vid Södra älvstranden som är sammansatt av många lådformade byggnadskroppar i olika storlek och höjd och som är väl synligt från såväl Oscarsleden som älvstranden och andra sidan älven. Byggnaden är uppförd av armerad betong och har en höjd som varierar mellan ett och sex plan. I väster är den sammanbyggd med konservfabriken (nr 17). Dess dominerande uttryck idag är nymodernism från 2000-talet men spår finns av 1940-talets funktionalistiska ombyggnad och man har även inspirerats av denna stil vid ombyggnaden 2002. Platta tak, slätputsade och odekorerade fasader och glaspartier över flera våningsplan är karaktärsdrag i byggnaden som återspeglar såväl funktionalism som nymodernism. Kompromisslöshet mot omgivningen och att byggnaden står för sig själv utan anpassning är andra gemensamma förhållningssätt mellan stilarna, påpekar Anette Lindgren vid Göteborgs stadsmuseum i sitt kulturmiljöunderlag för byggnaden 2016.

Vid ombyggnaden 2002 kapades en del av de äldre byggnadsdelarna, som idag är slätputsade i en ljus grön kulör, med två plan och ovanpå detta uppfördes tre nya våningsplan i en nymodernistisk stil med mörka fasader omväxlande med fönsterpartier. I och med detta har 1940-talets funktionalism med sin eleganta och högresta karaktär delvis gått förlorad. Byggnaden har även fått ett nytt trapphus i söder mot Oscarsleden, med slätputsade fasader och ett stort glasparti vilket innebär att framsidan nu vetter mot söder istället för som tidigare mot norr och älven.

I det ursprungliga Fryshuset berättade fönsterband, eller avsaknad av fönster, om de olika byggnadsdelarnas funktioner. Så är det inte längre då byggnaden nu genomgående består av kontorslokaler med behov av ljusinsläpp. Moderna fönster har ersatt de äldre men i vissa fall har placeringen av fönstren behållits. Bevarade detaljer från ursprungsbyggnaden är få men viktiga. Mot öster finns en låg byggnad från 1919 med delvis intakta fasadpartier. Av 1940-talets funktionalism återstår de båda trapphusen mot älven men dessa är delvis infogade i den nya överbyggnaden. Här finns också en portvaktstuga och en mur från 1947.

Idag finns ingenting som berättar om byggnadens tidigare funktion och alla spår av ursprungliga lastkajer och den logistik som måste ha präglat verksamheten är idag försvunna.



Fryshuset idag med det nya trapphuset centralt placerat mot söder. De mörka våningsplanen tillkom vid ombyggnaden 2002. Foto ID 2021.

AB Svenska Fryserierna bildades 1917, i syfte att exploatera den så kallade Ottesenska vätskefrysningemetoden i Sverige. Metoden hade introducerats i Danmark 1912 för frysning av fisk. Fryshuset projekterades 1918-1919 direkt intill Fiskhamnen och den första etappen stod klar 1920. Lokaliseringen gav närhet till kaj, järnväg och fiskleveranser från Fiskhamnen.

Kommersiell frysning av matvaror var vid denna tid något sensationellt nytt och dessutom var Ottesens metod ännu inte fullt utexperimenterad. Anläggningen i Fiskhamnen var en av världens första i sitt slag och det dröjde något år innan verksamheten tog fart. AB Svenska Fryserierna i Göteborg var först i Sverige med att framställa kyla ner mot -15°C och Fryshuset i Göteborgs var Sveriges första kommersiella fryshus. Bolaget bedrev även kyl- och frysning av ömtåligt gods, särskilt livsmedel och frukt och i Fryshuset hyrdes även mindre celler på 2 m^2 ut till charkuterister och matvaruhandlare.

Här tillverkades också 25-kilos isblock i större skala, dels för bolagets eget behov och dels för försäljning, inte minst till den bohuslänska fiskeflottan. Vid tillverkning av is användes stadens dricksvatten vilket gav en mycket renare is än den sjöis som fiskarna annars hade tillgång till och som hämtades från sjöar så långt bort som i Värmland. Tack vare den fabrikstillverkade isen slapp fiskarna vräka sina fångster i sjön när det inte gick att få tag på naturis. Frysningen gjorde det också möjligt att exportera fisk från Bohuslän. Filip Lindstedt som grundade AB Svenska Fryserierna kombinerade själv sin fryshusverksamhet med köpmanskap inom fiskbranschen.



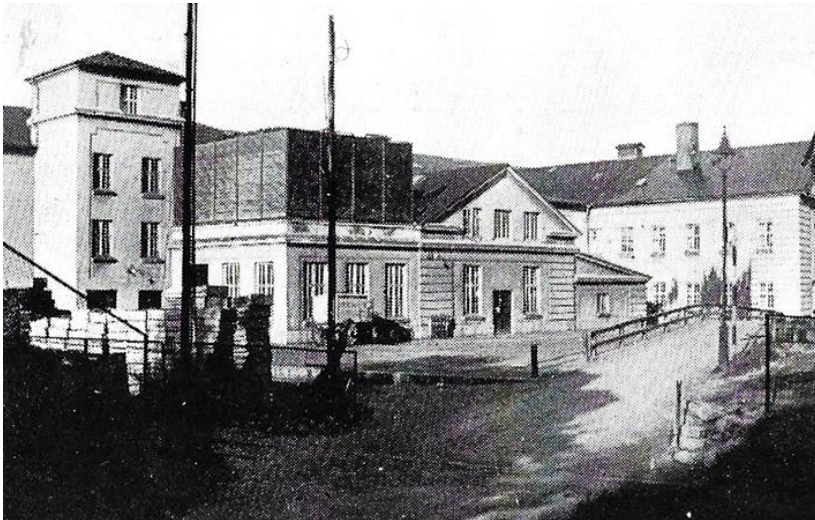
Fryshuset var här alldeles nytt. Bilden är tagen från sydost. Bild ur Göteborgs Näringsliv 1923.



Fryshuset som det såg ut 1987, ännu präglad av 1940-talets funktionalism. Bilden är tagen från ungefär samma vinkel som den på föregående sida. Bild från hemsidan *Det gamla Göteborg*.

Precis som de första kylskåpen isolerades de första fryshusen med kork, men problem med is och fukt i isoleringen uppstod lätt. Fryshus kom senare att isoleras med andra isoleringsmaterial. I ombyggnadsritningar för Fryshuset i Göteborg från 1941 framgår att kylrummen isolerades med 16 respektive 30 cm tjock kork i såväl tak som väggar. Fasadväggar och övriga tak isolerades med 5 cm kork. Delar av sitt nuvarande utseende fick byggnaden 1941-1945 då ytterligare två plan byggdes på och byggnaden moderniserades i sin helhet samt byggdes ihop med konserverfabriken intill. Arkitekter inblandade i ombyggnaderna var bland andra Gunnar Hoving och Algot Werner.

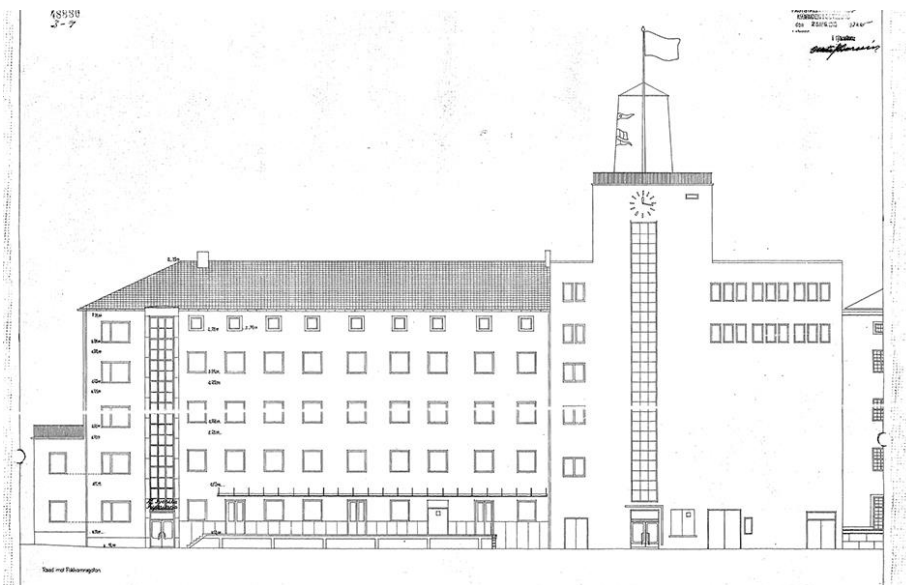
På 1950-talet tappade Fryshuset alltmer i betydelse och lokalerna fick successivt nya verksamheter. År 1977 var det fortfarande AB Svenska Fryserierna som sökte bygglov för att inreda delar av lokalerna för replokaler till ungdomar och exakt när frysverksamheten upphörde är oklart. 1988 föreslogs rivning av byggnaden men rivningsansökan avslogs. Istället genomfördes en ombyggnad 2002 som skulle anpassas till den befintliga byggnadens karaktär och där årsringar skulle framgå i fasaden. Man rev en dominerande överbyggnad på den låga ursprungliga fryshusdelen och de två översta planen. Tre moderna våningsplan byggdes till ovanpå och samtidigt tillkom flera grupper av nya fönsteröppningar i de tidigare fönsterlösa fasaderna från 1940-talet, bland annat kylutrymmen mot Fiskhamngatan i norr. En av de stora byggnadskropparna mot Fiskhamngatan förlorade även sitt sadeltak och anläggningen har idag enbart platta tak. Ett nytt trapphus med ett stort glasparti lades till mot söder och ändrade denna fasad från tydlig baksida till framsida.



Fryshusetets östra del 1929. Bild ur Bonsdorff, *Göteborgs hamn genom tiderna*, 1931.



Av den äldsta generationens fryshus finns enbart spår kvar i öster. Byggnaden uppfördes som maskinrum. Jämför med bilden ovan. Foto ID 2021.



Ändringsritning av Åke Wahlberg 1945, norra fasaderna. Här syns den funktionalistiska prägel som byggnaden fick i och med ombyggnaderna på 1940-talet. Ritning från Stadsbyggnadskontoret.

AB Svenska Fryserierna – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde, som Sveriges första fryshus och med en för platsen och för Göteborg viktig historia, då kylningens och isens historia är direkt kopplad till fiskets möjlighet till expansion och export. Byggnaden har dessutom sedan 1940-talet ett monumentalt och karakteristiskt utseende med sina många sammansatta lådformade byggnadskroppar i olika storlek och höjd som gör den till ett välkänt inslag i stråket längs Södra älvstranden. En del av detta har dock gått förlorat i 2002 års ombyggnad. Kulturhistoriska värdebärare är främst de ännu intakta fasadelementen och detaljerna från 1919, det vill säga de mönsterputsade tegelfasaderna på den låga delen i öster, samt spåren från ombyggnaden på 1940-talet så som de markanta trapphusen i norr, den karakteristiskt slätputsade fasaden, de ursprungliga av de sammansatta lådformade byggnadskropparna, och de tre nedre planen med fönster i ursprunglig placering och storlek. Några spår av själva verksamheten har inte gått att upptäcka exteriört.

Nr 20. Amerikaskjulet, Emigrantvägen 2b, Majorna 721:34

Amerikaskjulet ligger ensamt längs kajkanten inklämt mellan älven och Oscarsleden, väl synlig från alla håll. Den äldsta delen är uppförd i armerad betong på en grund av kvaderhuggen granit och den påbyggda övre delen är av lättbetong. Fasaderna är spritputsade i en ljus beige kulör och bryts genomgående av regelbundet högre fönsterpartier som i söder även bryts av ett markerat mittparti med smalare, dekorativt placerade öppningar i fasaden. Runt byggnaden löper en ursprunglig fris i vit puts med små gula kakelplattor i fyrkant, inmurat regelbundet runt hela byggnaden. Fönstrens form och placering är ursprunglig men med moderna fönsterbågar av aluminium. Fönsterblecken är av granit. Mot söder och väster finns moderna glasade entréer och mot söder även en äldre entré med en stentrappa. I öster sitter två äldre träportar. Längs fasaderna löper balkonger varav den södra, östra och västra funnits sedan 1911 och har ursprungliga balustrader medan den nordliga är senare tillkommen och har ett modernt staket. I nordvästra hörnet finns delar av tornet kvar, men ombyggt. På det mycket flacka pulpettakets finns ljusinsläpp och fläktrum med solceller.

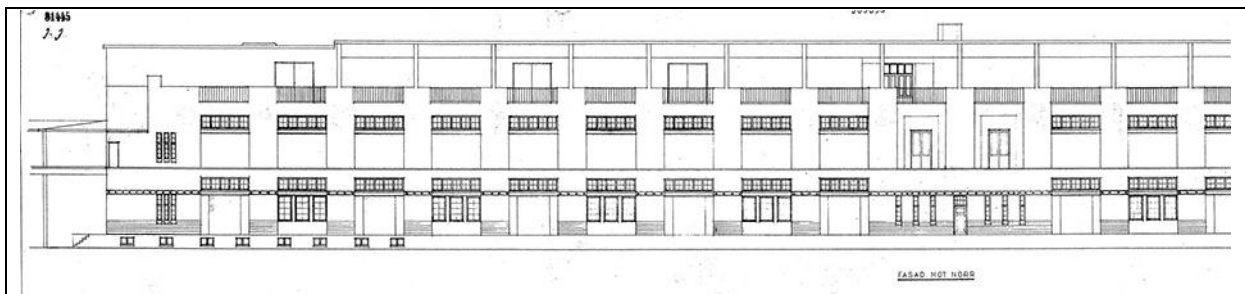
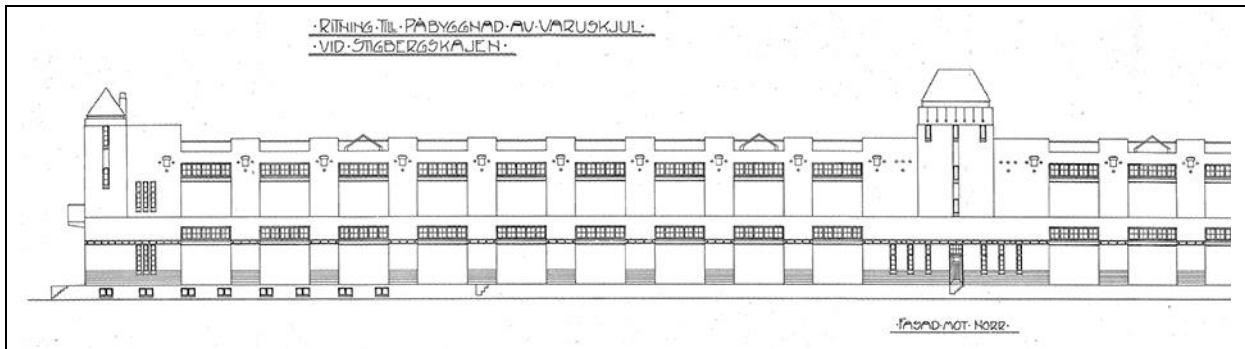


Amerikaskjulets södra fasad. Foto LKU 2022.

Amerikaskjulet uppfördes som en lagerbyggnad vid Stigbergskajen, Göteborgs första ”djupvattenkaj”. Byggnaden fick öppningsbara tak så att kranarna kunde leverera gods via taket. För mer än hundra år sedan avgick de första fartygen härifrån till Nordamerika, en trafik som sedan pågick fram till 1975. Här kunde bland annat den Svenska Amerika Linjens atlantångare lägga till. Det fanns tidigare många kajskjul i området kring Amerikaskjulet som revs allt eftersom, bland annat ett 1973 och två 1980.

Amerikaskjulet ritades av Göteborgsarkitekterna Hans och Björner Hedlund och uppfördes 1912. Byggnaden fick en för sin tid modern konstruktion med armerad betong. Den kallades även *Betongskjulet* då de andra byggnaderna vid Stigbergskajen var av trä och plåt. Ursprungligen hade den två våningar och tornliknande delar som betonade hörnen och mittaxeln. En påbyggnad gjordes

1959 efter ritningar av arkitekt Nernst Hanson och i samband med detta försvann tornen i hörnen och i mitten och de ursprungliga balustraderna på taket. Byggnaden har därefter delvis påbyggt och justerats i höjd och tak i olika omgångar. Även fönstrens tidigare elegant genomtänkta indelningar med spröjs har försvunnit. Efter ett antal ombyggnader under åren återstår inte mycket av byggnadens ursprungliga och pampiga karaktär som med sina torn förde tankarna till en borg eller fästning. Alla kringbyggnader som låg här tidigare är idag rivna.



Ritningar av norra fasaden, signerade Hans & Björner Hedlund 1911 (överst) och Nernst Hanson 1958 (ovan). Ritningar från Stadsbyggnadskontoret. Ritningarna är beskurna.



Vänster: Amerikaskjulet 1914 med torn och karaktär av medeltida borg. Foto från Göteborgs Stadsmuseum. Höger: Byggnaden har ändrats många gånger genom åren och mycket av den ursprungliga karaktären har försvunnit. Foto ID 2022.

Efter att Svenska Amerika Linjen upphörde har många andra verksamheter inhysts i huset, främst kontor, bland annat åt Göteborgs Hamn AB, men byggnaden har även fungerat som terminal åt bunkerbåten "Veritas III" som levererade dricksvatten till fartyg, färjerederiet Fast Ferries och under 1990-talet åt Sea-Cat-linjen som hade snabbgående katamaraner till Fredrikshamn. Terminalen återuppstod 2018 och är nu Göteborgs centrala kryssningsterminal. Den maximala längden på anlöpande fartyg är 225 meter.

Amerikaskjulet – kulturhistorisk motivering

Trots att de talrika ombyggnaderna och fönsterbytena till stor del har förändrat byggnadens ursprungliga utseende och att borgkaraktern idag helt försvunnit, har Amerikaskjulet ett kulturhistoriskt värde, som landmärke och som en viktig del av Göteborgs historia med färjetrafiken till Nordamerika som startade för mer än hundra år sedan. Byggnaden hade tidigare, liksom Konservfabriken (nr 17) och Fryshuset (nr 18), sin framsida mot älven och det är viktigt att inte glömma bort detta nu när istället den södra sidan mot Oscarsleden dominerar. Sidan mot vattnet har alltid varit, och bör så även fortsatt kunna vara, en framsida för Göteborgs vattennära bebyggelse.

Kulturhistoriska värdebärare är främst byggnadens placering i älvrummet, direkt vid kajen. Byggnadsmässigt är de kulturhistoriska värdebärarna huvudsakligen de ursprungliga delarna. Hit hör de två nedersta planen med sina arkitektoniska uttryck med dominerande fönsterpartier som ännu har ursprunglig placering och storlek, samt därtill förstärkande detaljer så som den dekorativa frisen och balkongen mot öster, söder och väster med balustrad samt enstaka entréer, portar eller dörrblad.



Amerikaskjulet sett från Amerikafartyget Gripsholm 1957. Byggnaden påminner om en färja med alla människor på taket och på balkongen. Bild från Göteborgs hamns hemsida.

Nr 23. Västsvenska Kylhusaktiebolaget, Andréegatan 13, Masthugget 29:4

Kylhuset ligger direkt intill den hårt trafikerade Andréegatan. Den är uppförd i sex plan med ett mycket flackt sadeltak och regelbundet placerade fönster mot norr. Byggnaden är funktionell snarare än funktionalistisk och är utifrån sin tid och funktion utförd med enklast möjliga utformning och helt utan arkitektoniskt förstärkande detaljer som saknar funktion. De ursprungliga tvåluftsfönstren är utbytta mot enluftsfönster i aluminium, men med liknande utseende som tidigare. På östra gaveln har de få befintliga fönstren murats igen på ett synligt sätt. Även västra fasaden har några få igensatta fönster, så tre av byggnadens fasader (öst, syd och väst) är idag helt fönsterlösa. Fasaderna är av rå betong med en tunn gul slamfärg men med synliga spår av betonggjutningens formbrädor på hela fasaden. I norr finns ett antal garageportar varav de flesta är ursprungliga, med ett nyare skärmtak över. Längs södra fasaden går en lastkaj med ett antal garageportar och här finns också en låg tillbyggnad med en liten innergård. I väster finns en tillbyggnad i gult tegel i två plan med en skorsten och i öster en i ett plan med putsade fasader i en gul kulör och mycket graffiti. Den västra tillbyggnaden har två portinfattningar av sten med en ny och en igenmurad dörr.

Den äldsta och östra delen av kylhuset ritades av arkitekt Nils Einar Eriksson och uppfördes 1943. Den uppfördes till stora delar av betong och cellbetong men även delvis av lättbetong. Som isolermaterial i framförallt källaren användes kork. Efter bygglov 1949 gjordes en utbyggnad åt väster och samtidigt tillkom den södra tillbyggnaden för maskinrum, verkstad och garage. Även dessa utbyggnader ritades av Eriksson.

1957 fanns 21 stora lagerrum och 4 snabbfrysrum i byggnaden. Här frystes eller lagrades kött, fisk, smör, frukt och grönsaker. I anläggningen fanns också en isfabrik som tillverkade 40 ton is per dygn. Lagringskapaciteten var 3 600 ton. Kylhusets läge alldeles intill Masthuggskajen och med direkt förbindelse med järnvägsspår var avgörande för verksamheten. Ännu 1971 fanns Västsvenska Kylhusaktiebolaget kvar, men från 1974 hade den helt tappat sitt hamnsammanhang genom Oscarsleden. Idag används byggnaden bland annat som teaterlokal.

Västsvenska Kylhusaktiebolaget – kulturhistorisk motivering

Kylhuset har ett visst kulturhistoriskt värde genom sin spegling av lagring och frysning av livsmedel i Göteborg, exempelvis fisk. Den tidigare självklara kopplingen till både vattnet och järnvägen är idag borta och byggnaden är inträngd intill den hårt trafikerade leden. Byggnaden är gedigen med ett extremt funktionellt yttre som också tydligt visar på byggnadens tidigare funktion.

Kulturhistoriska värdebärare är framförallt de stora lastkajerna i söder och till viss del i norr och de fönsterlösa fasaderna, huvudsakligen den i söder, som skvallrar om byggnadens lagerfunktion.



Kylhusets karaktäristiska fönsterlösa fasader mot väster och söder. Foto LKU 2022.



Ritning från 1950 inför byggande av skyddstak och lastbryggor mot Andréegatan. Ritning från Stadsbyggnadskontoret.

Kylhuset ligger inträngd intill den hårt trafikerade leden. Den tidigare kopplingen till både järnvägen och vattnet är idag borta. Foto LKU 2022.

Nr 24. Frilagerhuset, Heurlins plats 13, Masthugget 32:2

Denna monumentala byggnad ligger fritt, väl synlig längs Rosenlundskanalen och kopplingen till kanalen och älven är ännu tydlig. Byggnaden har drag av många olika arkitektoniska uttryck, här anas nyklassicism och möjligen även nationalromantiska drag och byggnaden ger även associationer till riktigt påkostade lantbruksbyggnader. Den är uppförd i tre plan samt två vindsvåningar och en källare och har ett svagt brutet tegeltak med ett mindre och sirligt utfört torn med oklar funktion. Den nyklassicistiska entrén på södra gaveln inramas av kolonner krönta med en fronton och en äldre skylt med texten "Göteborgs Lagerhus". Fasaderna är putsade och blekt gula medan övriga byggnadsdetaljer som fönsterbågar, portar och vindskupor är mörkröda. Mellan första och andra planet går ett profilerat våningsband (gesims) runt hela byggnaden och på västra och södra fasaderna står namnet "Lagerhuset" med röd, bleknad färg. Byggnaden uppvisar ett överdåd av olika dekorativa fönsterformer med allt från vindens små lunettfönster och gavlarnas två cirkelformade fönster till stora rundbågiga fönster på bottenplanet och mindre rektangulära en- eller tvåluftiga fönster på fasaderna i övrigt. De flesta fönster har såväl raka som diagonalställda spröjsar och originalutseende. Östra fasaden vetter direkt mot Rosenlundskanalen utan någon kaj vilket beror på att varorna lossades direkt in i byggnaden från båtarna, via en stor port med pampig omfattning som ännu finns kvar med sitt ursprungliga utseende. I grunden finns också ankringsringar.

Frilagerhuset ritades av arkitekt Karl Samuelson, började byggas 1917 och togs i bruk 1920. Samuelson blev året därpå förste stadsarkitekt i Göteborg stad. Byggnaden placerades på den gamla sillkajen vid Rosenlundskanalen som då fortfarande trafikerades i stor utsträckning. För att pråmar skulle kunna lossa utan att stoppa kanaltrafiken revs kajavsnittet mot Rosenlundskanalen som breddades inför bygget. Området var på den tiden tätbebyggt med låga lagerbyggnader, små verkstäder och järnvägsspår på kajen där man lossade varor. Tanken med frilagerhuset (som var det första i sitt slag i Sverige) var att gynna handeln och de transoceaniska kontakterna. Frilagerhuset var en tullfri byggnad där importerade varor lossades direkt från båtarna. Först när varorna lämnades ut på andra sidan huset räknades de som inkomna i Sverige. De fyra översta planen var lagerlokaler som var indelade i lagerskrubbar på cirka 30 m² vardera, runt en central korridor, och på bottenplanet förtullades inkommande gods. Alla byggnader i området utom denna försvann i en stor brand 1947.

När Göteborg fick sin frihamn 1922 förlorade frilagret sin betydelse och blev istället en vanlig lagerlokal. En sammanslutning av västra Sveriges mejerier, VMC, flyttade in i två tredjedelar av huset. Frilagret började nu kallas "ostlagret" i folkmun. Osthanteringen fortsatte till 1964 då Arla tog över VMC:s roll och flyttade verksamheten till Kallebäck.

2002 byggdes de två översta planen om och 2012 även de nedre kontorsplanen, bland annat med nya entréer samt färgsättning in- och utvändigt. Higab äger och förvaltar Lagerhuset sedan 1996 och byggnaden rymmer en blandning av bokförlag, arkitektkontor, restaurang och kulturverksamheter.

Frilagerhuset – kulturhistorisk motivering

Byggnaden har ett mycket högt kulturhistoriskt värde, både som Sveriges första frilagerhus med koppling till Rosenlundskanalen och älven och med sitt välbevarade yttre som berättar om både funktionen och står med sin omsorgsfullt utformade arkitektur.

Kulturhistoriska värdebärare är byggnadens placering i stadsrummet, direkt invid Rosenlundskanalen med den stora porten där varor lossades direkt in i byggnaden, samt dess välbevarade arkitektoniska egenart som, enligt skyddsbestämmelserna i plan, uttrycks i såväl helheten som enskilda byggnadsdelar med avseende på form, material samt dekorativa detaljer.

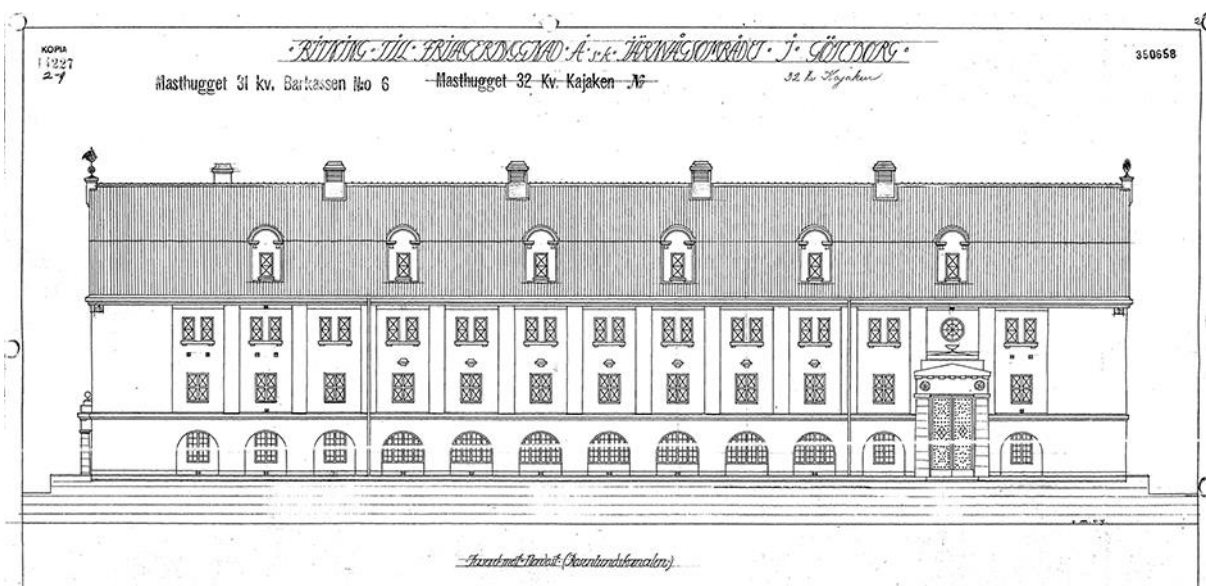


Frilagerhuset från väster. Foto LKU 2022.



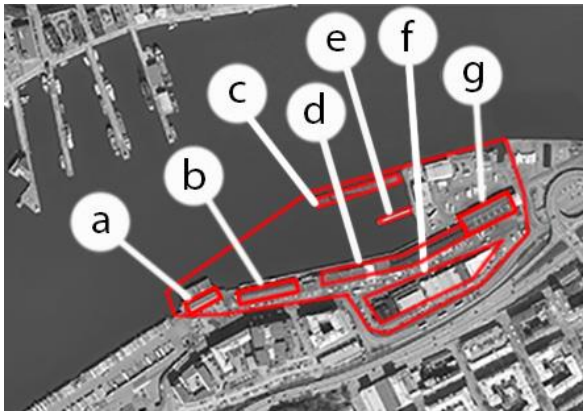
Vänster: Frilagerhuset 1922. Bild från Higabs hemsida.

Nedan: Ritning av Hans Hammarberg 1917 som visar fasaden mot öster och Rosenlundskanalen. Ritning från Stadsbyggnadskontoret.



Frilagerhuset sett från andra sidan Rosenlunds-kanalen. Speciellt är frånvaron av kaj här, som beror på att båtarna lossade sin last direkt in i byggnaden genom den stora porten som syns till höger i bild. Foto LKU 2022.

Nr 25. Fiskhamnen



Fiskhamnen idag. Kartsnitt baserad på Lantmäteriets digitala kartor, Ida Dicksson 2022.



Fiskhamnen omkring 1970, innan Oscarsleden slutfördes och här syns ännu delar av bangården samt den nu igenfyllda delen av hamnbassängen. Lantmäteriets digitala kartor.

25 a. Fiskets hus (oklar ålder, fanns 1816)

25 b. Fiskhall C (troligen 1925)

25 c. Äldre pir i trä (troligen 1910)

25 d. F.d. Fiskhall B och Almqvistska huset (1970- och 1980-talet)

25 e. Betongkaj (1990-talet)

25 f. Byggnader söder om bakgatan *Fiskhamnen* (1980-talet)

25 g. Administrationsbyggnad med fiskauktionshall (1993)

Göteborgs Fiskauktionsförening är en ekonomisk förening som sedan 1910 har bedrivit sin verksamhet i Fiskhamnen. Än idag fylls auktionshallen under natten med fisk och skaldjur från svenska, norska och danska fiskebåtar och halv sju på morgonen, måndag till fredag, ringer auktionsförrättarna i klockan och startar auktionen. Fiskhamnen har en 112 år lång kontinuitet som fisksaluplats för Göteborg och består av en bebyggelse med många årsringar.

Fiskauktionen med dagens auktionshall från 1993 (g) är kärnan i Fiskhamnen men här finns också minst ett trettiotal företag inom partihandel och livsmedelsframställning med verksamhet knutet till fiske. Dagens bebyggelse närmast kaj är blandad men karakteristisk med Fiskhall C från 1925 (b) i väster och därefter byggnader från 1970-1990-talet (d och g), med de senast tillkomna längst i öster. Allra längst i väster finns en mycket gammal byggnad från långt innan Fiskhamnens tid (a) som från och med 1957 varit en viktig del av Fiskhamnen. I söder har ett parallellt verksamhetsområde anlagts på 1980-talet på andra sidan bakgatan *Fiskhamnen*, där bangården tidigare legat (f). Bakgatan har i och med biltransporterna snarare blivit en huvudgata, men betraktas här ändå historiskt som en bakgata.

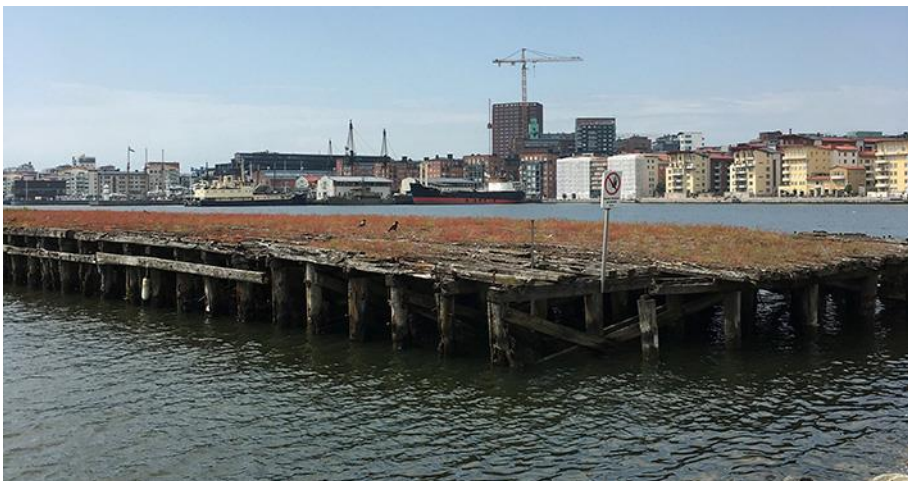
Till sin karaktär är bebyggelsen i Fiskhamnen mycket funktionell och består av låga byggnader i ett eller två plan. Den sträcker sig längs kajen, runt själva fiskhamnen och längs bakgatan *Fiskhamnen*. De småskaliga byggnaderna är i huvudsak plåtklädda, ganska slutna, uppdelade i sektioner för de olika verksamhetsutövarna och särskiljs främst genom sina stora skyltar med företagsnamn. Fönster saknas i regel, med undantag av fasaderna som vetter mot vattnet som ofta har fönsterband. Kajer och lastzoner är viktiga i miljön och finns än så länge såväl mot vattnet som in mot land. Hela fiskhamnsområdet fungerar idag som ett arbetsområde och präglas helt av verksamheterna och deras behov.



1993 stod Fiskhamnens nya administrationsbyggnad med auktionshall (g) klar. Foto ID 2021.



Fiskhamnens senare tillkomna byggnader (f), de blå husen på bilden, saknar helt kontakt med vattnet. Foto ID 2021.



Den gamla piren (c) som avgränsar Fiskhamnen i norr är idag mest ett tillhåll för fåglar. Foto LKU 2021.

Bebyggelsen söder om bakgatan *Fiskhamnen* (f) är precis som vid kajen låg, med få fönster, många lastkajer och är fylld av fiskhamnsrelaterad verksamhet som tvätthall för fisklådor, handfilering, åkeri och kylrum för fisk, lagring, förädling och distribution av kyld och färsk fisk. Här vetter gavlarna mot gatan, bebyggelsen saknar kontakt med vattnet och är helt byggd för biltransporter.

Fiskhamnen fungerar fortfarande som saluplats för fisk och här finns ännu angränsningsplatser för båt även om det endast görs 15 lämningar av fisk vid kaj per vecka. Den pir som avgränsar Fiskhamnen i norr (c) och som tidigare användes både som upplagsplats för fiskhanterings stora mängder

tomlådor och som förtöjningsplats, finns idag endast kvar som ett skelett. Här finns även en betongkaj från 1990-talet (e).

I Fiskhamnen är allmän tillgänglighet till området tydligt uttryckt i detaljplanen, även vid kajen längs med flera av verksamhetsbyggnaderna. Fiskhamnen står idag inför liknande utmaningar som på 1990-talet. Lokalerna är gamla och slitna, logistiken inte optimal och vattennivån i älven skapar ibland översvämningar.

1849 förlades Göteborgs saluplats för fisk till Fisktorget vid Rosenlundskanalen. Där såldes fisken som anlänt med segelbåt från skärgården, från båtarna, på torget och i Fiskhallen (Feskekôrka) som uppfördes 1874. År 1910 blev istället den nyanlagda Fiskhamnen ny centralpunkt för västkustfiskets fiskhandel och där kunde även större båtar lägga till. En stor auktionshall och administrationsbyggnad stod klar 1914 och under 1920- och 1930-talet gjordes fler utbyggnader. Fiskhamnen expanderade snabbt och Göteborg hade snart Nordens största fiskhamn. Från starten 1910 bedrevs verksamheten av Göteborgs Fiskauktionsförening, en sammanslutning av fiskarnas organisationer, konservindustrin, fiskgrossister och fiskdetaljister i Göteborg. Föreningen står än idag bakom verksamheten.



1968 fanns det både båt-, bil- och järnvägstransport till och från Fiskhamnen. Bild från Göteborgs Hamns hemsida.



I Fiskhamnen är det idag tomt på båtar, järnvägen har lagts ner och alla transporter sker med bil. Foto ID 2021.

Järnvägsspår löpte alldeles intill hallarnas och magasinens baksida, och godset lastades ofta direkt in i vagnarna genom stora portar. Bangården vid Fiskhamnen hade inte mindre än 17 spår. Under många år gick också Färjan 1 mellan Fiskhamnen och Sannegårdshamnen på Hisingen. Den var ångdriven och tog även fordon ombord. På 1960-talet omsattes 50-70 000 ton fisk årligen på auktionerna i hamnen.

En stor förändring i Fiskhamnen kom med utbyggnaden av Oscarsleden som inleddes på 1960-talet och stod klar 1974. Järnvägstrafiken på Södra Hamnbanan hade minskat successivt och upphörde 1978. Fiskhamnen fick helt andra utrymmesbehov när järnvägen försvann och båttransporterna minskade, samtidigt som bil- och lastbilstrafiken ökade. På 1990-talet var behovet av förändring akut. Auktionshallen var gammal och ansågs inte längre fylla Fiskhamnens behov. Förslag lades fram på att riva stora delar av den äldre bebyggelsen samt fylla igen hamnbassängen för att skapa parkeringsytor och lastzoner. För att försöka rädda den äldsta auktionshallen från 1914 samt området vid hamnbassängen lämnade två av stadens museer in en byggnadsminnesansökan som dock avlogs.



Fiskhamnen sedd från Sjömanstornet 1961. Fortfarande skedde många transporter med järnväg. Bild från Göteborgs Hamns hemsida.

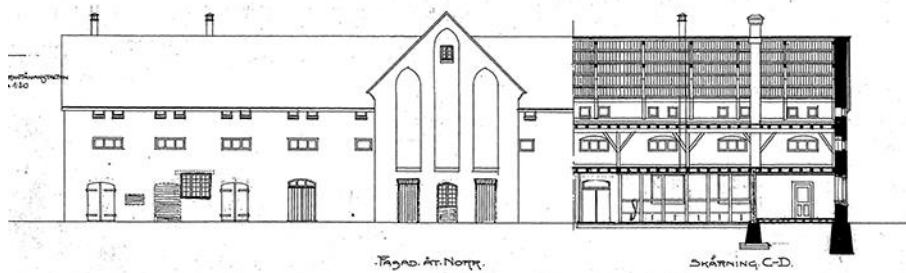
Hamnbassängen fylldes igen på 1990-talet och vid den igenfyllda ytan byggdes också en ny betongkaj med plats för större fiskebåtar (e). I samband med detta revs auktionshallen från 1914 och bebyggelsen runt den gamla hamnbassängen. 1993 stod den nya administrationsbyggnaden (g) klar så som den ser ut i dag, med tillhörande auktionshall. Ett plank som utgör entré är det enda som finns kvar av det som på 1980-talet ansågs ha ett byggnadsminnesvärde. Detta innebär inte att kulturhistoriska värden inte finns kvar där idag, över trettio år senare.

De mest kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna beskrivs mer utförligt nedan:

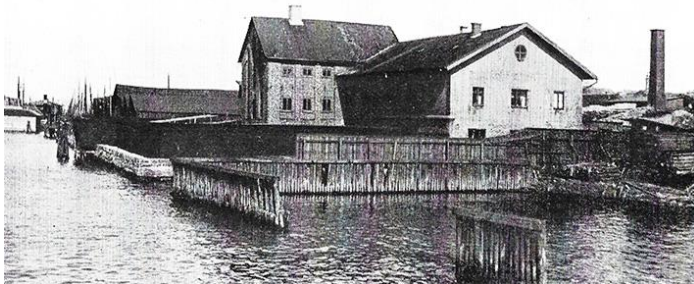
25 a. Fiskets hus, Fiskhamnsgatan 33, Majorna 721:80

Längst i väster ligger "Fiskets hus" som har genomgått så många ombyggnader under årens lopp att det inte går att ana att dess höga ålder. Den är långsmal med långsidorna mot älven respektive Fiskhamnsgatan, består av tre plan och har ett sadeltak täckt med tegel. Fasaderna är putsade och har en ljus grå kulör. På taket sitter en skylt med texten "Fiskets hus".

Byggnadens ålder är oklar. I en tidningsartikel från 1912 står att den är *så gammal så att ingen egentligen vet hur gammal den är*. Byggnaden ser av kartor att döma ut att ha funnits 1816 och har ändrat funktion många gånger genom åren. Den fungerade som torkhus och magasin till den gamla vädersågen som låg här från 1724 och under hela 1800-talet och var därefter karantänsstall under en period innan den byggdes om för tranberedning. Före 1943 hade den en hög central utbyggnad mot älven som därefter ersatts av en låg byggnad i ett plan. Från 1957 står Göteborgs Hamn som sökande på bygglov. 1962 fanns Västkustfiskarnas Fiskförädling i huset, en verksamhet som var tätt sammankopplad med Göteborgs Fiskauktionsförening och som även kan kopplas till dagens verksamhet i byggnaden. 1964 omnämndes byggnaden för första gången som "Fiskets hus" och 1982 sattes skylten "Fiskets hus" upp på byggnadens tak. Det som idag mest påminner om den ursprungliga byggnaden sägs vara de enormt tjocka stenväggarna, samt volymen och placeringen vid kajkanten.



Ombyggnad till karantänsstall 1903. Ritning från Stadsbyggnadskontoret. Ritningen är beskuren.



Fiskets hus som det såg ut 1915. Det skulle dröja ända till 1950-talet innan byggnaden kom att tillhöra Fiskhamnen. Bild ur Bonsdorff 1931.



Byggnaden idag, sedd från söder. Foto ID 2021.

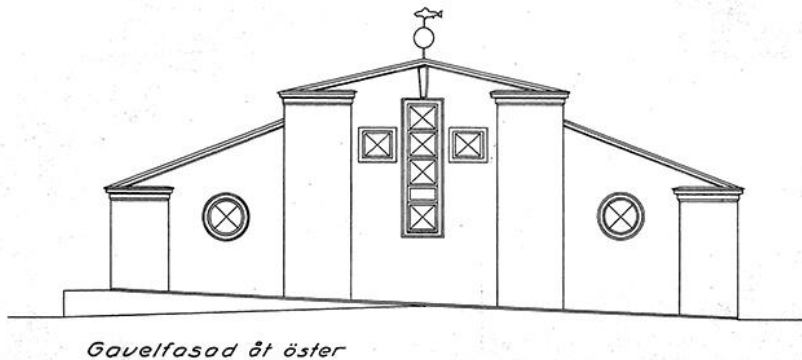
25 b. Fiskhall C, Fiskhammsgatan 31, Majorna 223:10

Näst längst västerut ligger den enda kvarvarande av tre större fiskhallar längs Fiskhamnen – Fiskhall C. Hallen är i ett plan, har långsidan längs med kajen, lastbryggor och portar mot landsidan och ett öppet lastutrymme under tak mot älven. Byggnaden har formen av en basilika och takets förhöjda mittparti hade ursprungligen försterband med ljusinsläpp på båda sidor. Idag återstår enbart fönsterband mot vattnet. Fasaderna är klädda med slät stående träpanel som målats vit och hela byggnaden präglas av stram klassicism. Gaveln mot väster är välbevarad och dekorativt stenimiterande med förstärkta konstruktionselement som ser ut som fyra breda pelare och tydligt markerad takfot. Under nock sitter en utskuren bräda som fått illustrera en slutsten och på nocken sitter ett kopparklot med en spets.

Fiskhall C uppfördes troligen 1925.

Ritning till förändring av östra gaveln å fiskhall C belägen på kajområdet ud i Majornas 2. rote.

3519i



Ritning 1937 från Stadsbyggnadskontoret. Byggnaden har här fått en tydlig klassicistisk karaktär. Ritningen är beskuren.

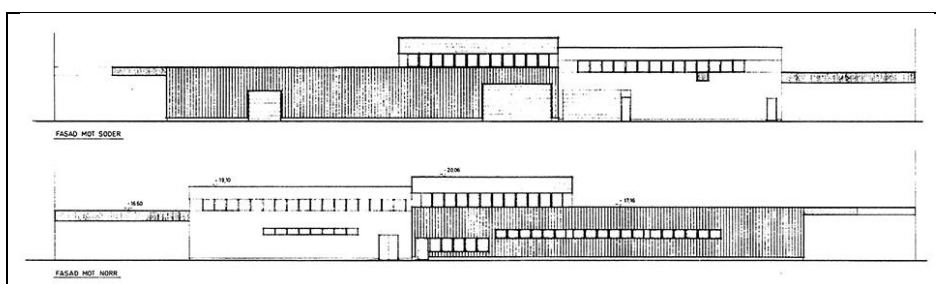


Fiskhall C. 1930-talets klassicism är fortfarande tydlig. Foto ID 2021.

25 d. F.d. Fiskhall B och Almqvistska huset, Fiskhamnen 15-27, Majorna 721:75, 721:81, 721:78, 721:79, 223:9

De fem mindre fastigheter som följer öster om Fiskhall C består av en blandad bebyggelse men med snarlika karaktärsdrag. Bebyggelsen är låg i ett eller två plan med platta tak och långsidorna längs med kajen. De har lastutrymme såväl mot kaj (delvis öppet lastutrymme under tak) som mot gatan och fönsterband i ett eller två plan mot vattnet. Området runt bebyggelsen är öppen för allmänheten och här finns även en överbyggd passage för genomfart. Längan är i öster sammanbyggd med Auktionshallen från 1993.

F.d. fiskhall B och Almqvistska huset uppfördes på 1970- och 1980-talet och har därefter byggts om efter behov.



Om- och tillbyggnad 1975.
Ritning från
Stadsbyggnadskontoret.
Ritningen är beskuren.



Bilden är tagen från (e),
betongkaj uppförd på
1990-talet, och visar (g),
administrationsbyggnad
med auktionshall från
1993 längst till vänster i
bild och höger om detta
syns delar av (d), f.d.
fiskhall B och Almqvistska
huset. Foto ID 2021.

Fiskhamnen – kulturhistorisk motivering

Göteborgs fiskhamn har idag ett mycket högt kulturhistoriskt värde, genom sin långa kontinuitet och som den enda kvarvarande verksamheten vid Södra älvstranden som fortfarande har anknytning till den tidigare så typiska fiskhanteringen. Bebyggelsen präglas starkt av verksamheten som har ett högt värde i sig, och skapar den för Göteborg tidigare så karakteristiska men idag ovanliga upplevelse av livlig verksamhet, påtaglig fisklukt och mängder av måsar. Samtidigt är den äldre bebyggelsen med kontinuiteten och årsringarna nödvändiga för det kulturhistoriska värdet och för att Fiskhamnen inte ska upplevas som historielöst. Fiskhamnens västra bebyggelse (a, b och d) har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Även den äldsta och yttre piren som idag enbart utgörs av ett skelett men som troligen härstammar från 1910 har ett mycket högt kulturhistoriskt värde (c).

Även om det historiska beroendet av Göta älv har minskat drastiskt i praktiken, är kopplingen till vattnet fortfarande mycket tydlig. I den norra bebyggelsen närmast vattnet speglas fortfarande Fiskhamnens långa kontinuitet och dess många årsringar ända in på 2000-talet. Kulturhistoriska värdebärare är den låga bebyggelsen med last- och verksamhetszoner utanför dessa, mot såväl norr som söder, de karakteristiska men olika utformade fönsterbanden mot älven, småskaligheten med uppdelningen mellan olika mindre verksamhetsutövare och den blandade bebyggelsens varierande karaktär baserat på ålder.

Att kajkanten mellan bebyggelsen och vattnet ännu används för transporter och som bakgata i verksamheterna och faktiskt till stora delar är tillgänglig för allmän gångtrafik, gör den viktig för Fiskhamnens synliga koppling till vattnet. Detsamma gäller den äldre kajen (c) som dessa vetter mot. Sidan mot vattnet får inte glömmas bort nu när såväl fiskhandlare som övriga besökare kommer från landsidan. Den har alltid varit, och bör så även fortsatt kunna vara, en framsida för Göteborgs vattennära bebyggelse.



Enligt Leo Bonsdorffs bok *Göteborgs hamn genom tiderna* från 1931 var följande fiskslag vanliga i Fiskhamnen: Sill, kolja, torsk, vitling, makrill, gråsej, tunga, kummel, havskatt, hälleflundra, rödspätta, rödtunga och olika slags skäddor. I mindre utsträckning förekom rocka, marulk, strömsill samt de ädlare plattfiskarna äkta sjötunga, slätvar och piggvar samt stenbit, knot, horngädda, kungsfisk, ål och stör. Även kräftdjur som havskräftor, hummer, krabbor och räkor. Haj var mycket vanlig och ibland kunde man få se små valar ligga i Fiskhamnen.



Den övre bilden visar Fiskhamnen 1970. Bild från Göteborgs Hamns hemsida.

Bilden till vänster visar Fiskhall C sedd från vattnet. Inga båtar lägger till här, istället dominerar bilarna. Foto ID 2021.

Källförteckning

Publicerade källor

- Attman, Artur, *Göteborgs Stadsfullmäktige 1863-1962, I:1-2*, Göteborg 1863-1962.
- Attman, Artur, *Bryggerinäringen i Göteborg I-II*, 1961.
- Beskrivning över Göteborg med omnejd*, Stockholm 1939.
- Birgersson, Lisbeth, Wrigglesworth, Trad, *Industrihistorisk inventering av Göteborgsområdet, arbetsrapport*, 1984.
- Bonsdorff, Leo, *Göteborgs hamn genom tiderna*, 1931.
- Bodman, Gösta, Reutersvärd, Sigvard, *Socketbruket i Göteborg 1808-1934*, 1934.
- Darphin, Jean-Paul, *Socketrets katedraler – en studie av socketindustrins historia och arkitektur*, 1994.
- Den svenska kylhusteknikens historia, Kyltekniska föreningens jubileumsbok 1992*. Göteborgs näringsliv, 1923.
- Göteborgs näringsliv del I-II*, 1923.
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1*, 1999.
- Lindgren, Anette, *Fryshuset i Majorna – kulturmiljöunderlag för detaljplan för utveckling av f.d. Fryshuset vid Fiskhamngatan inom stadsdelen Majorna i Göteborg*, 2016.
- Nilsson, Staffan, *Bryggerier i Sverige*, 1983.
- Petterson, Knut, E, *Göteborgs hamn under 300 år*, 1922.
- Storgöteborg*, 1957.
- Sveriges handelskalender*, 1971.
- Wimarson, Nils, *Göteborg en översikt vid trehundraårsjubileet 1923 över stadens kommunala, kulturella och sociala förhållanden samt viktigaste näringsgrenar*, 1923.

Opublicerade källor

- Dicksson, Ida & Knutson, Udd, Lena, *Hamn- och industrimiljöer i Göteborgs stad - En historisk bakgrund*, 2017.
- Fixfabriken [www 2022-04-06] <https://fixfabriken.se/redaktionellt/fixfabrikens-historia/>
- Fyr.org [www 2022-04-06] Bark & Warburg, https://fyr.org/wiki/index.php/Bark_&_Warburg
- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för delar av stadsdelarna Järnbrott, Kungsladugård, Majornas 1:a och 2:a rotar, Sandarna och Älvsborg, 1964.
- Gamlagoteborg.se [www 2022-01-26] Hans Hedlund, sockerbruksbyggnaderna i Klippan, Abba fyrtornet AB
- Göteborgs hamn [www 2022-04-06] <https://www.goteborgshamn.se/>
- Göteborgs industrihistoriska museer, arkivhandlingar och inventeringsmaterial.
- Göteborgs stad, Bygglövsarkivet.
- Hansson, David, *Göteborgs äldre järnbroar*. Kandidatuppsats, Bebyggelseantikvariskt program, Göteborgs universitet 2013:3. Göteborg 2013.
- Higab.se [www 2022-04-06]
- Mailkontakt, Roger Thilander, Göteborgs fiskauktion 2022-01-18.
- Wikipedia [www 2022-04-06] Älvsborg, Amerikaskjulet, Göteborgs Lagerhus, Göteborgs fiskhamn
- Wikipedia [www 2019-03-22] Södra Älvstranden