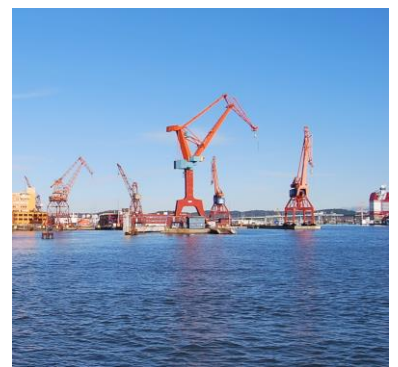


Från Skeppsbron till Arendal

En stadsmorfologisk studie av rumsliga
transformationsmönster kring ett skeppsvarv



Jonas Karlsson

Uppsats för avläggande av filosofie masterexamen i

Kulturvård

60 hp

Institutionen för kulturvård

Göteborgs universitet

2016:38



Från Skeppsbron till Arendal

En stadsmorfologisk studie av rumsliga transformationsmönster kring ett skeppsvarv

Jonas Karlsson

Handledare: Gabriella Olshammar

Examensarbete för masterexamen 60 hp,
Kulturvård

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of conservation
P.O. Box 130

www.conservation.gu.se
Ph +46 31 786 4700
Fax +46 31 786 4703

Master's program in conservation, 120 hec

By: Jonas Karlsson
Supervisor: Gabriella Olshammar

From Skeppsbron to Arendal – A morphologic study concerning spatial patterns of transformation around a shipyard

ABSTRACT

One of the three major wharfs in Gothenburg, Götaverken, started out as a mechanical workshop on the south shore of Göta älv in 1841. At that time this part of the shoreline was not yet integrated in the city. The construction of the workshop constituted a starting point for an industrialization of the site and later generated conflicts with the management of the growing city and the construction of a harbor. Due to a non-existent expansion potential, the workshop was moved to the northern banks of the river. Gradually developing towards shipbuilding, the facility expanded while the surrounding wide marshy reeds fields were drained to create more usable land. Götaverken had a crucial role for the emergence of a working-class neighborhood at the site. The company was highly involved in urban planning and could amongst other things contribute to the electrification of the settlements and had a major influence in the formal incorporation of the area in the growing city. However, the city management chose to locate new harbors and a railway line on the river's northern shore which together with the growing wharfs gradually put an end to the continuing expansion of the young neighborhood. The main parts of the buildings were torn down in the 1960s. At that time the growing industries and the harbors once again made it impossible for Götaverken to expand any further. This led to the construction of a new shipyard facility. Arendalsvarvet, further out along the river mouth which prompted the city's peripheral expansion for the third time. Unfortunately, the area of Arendal significantly contained a lot more than marshy reeds fields. The construction of Arendalsvarvet and the high degree of exploitation that the facility paved the way for, generated a process of deletion of the provincial community Arendal that is still ongoing, even if the shipbuilding industry is long gone and the continuing transformations of the former shipyard facilities forms central elements in the evolving city.

This thesis shows that Götaverken has had a major impact on spatial transformation processes in peripheral areas of Gothenburg as the city has grown. This fact and the partly dissonant stories connected to it can hopefully vitalize and broaden the contemporary picture of heritage connected to the shipyard industry in Gothenburg, which in many ways is a far too neglected heritage today.

Title in original language: Från Skeppsbron till Arendal - En stadsmorfologisk studie av rumsliga transformationsmönster kring ett skeppsvarv

Language of text: Swedish

Number of pages: 129

Keywords: Götaverken, Gothenburg, spatial transformation, shipyards, urban morphology, fringe belt

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV-16/38-SE

Förord

Jag tror knappt att varvsindustrin nämndes under min grundskoletid på Bräcke-skolan i Lundby på 1990-talet. Kanske var den ännu så självklar att det inte behövdes där vi satt och fyllde i landskapsbilder med färgkritor. Ändå var den redan borta. Det redundanta landskap den efterlämnade utforskade vi själva i jakt på förbjudna sensationer. Vi klättrade upp i Eriksbergskranen, hoppade mellan containrarna i Sannegårdshamnen och åkte rullskridskor i de övergivna hamnskjulen vid Lindholmen.

Långt senare började jag förstå vad detta ödelandskap innebar. När jag jobbade på ett museum i Bergslagen lade en f.d. museiintendent ut texten för mig om industrins betydelse för samhällsbyggandet: Det var varken jordbrukarna, arbetarna eller staten som byggt bostäderna, skolorna och järnvägen. Nej, nästan allt jag såg omkring mig hade byggts upp genom industriella kapitalägares försorg. Dessa välgörarens goda vilja var samhällets vagga. Och nog tänkte jag på det när jag sökte efter Bergslagens kulturarv och fann exotiskt dåliga pizzerior i Guldsmedshyttan och Vedevåg, nedlagda bibliotek i Storå och Ramsberg och ett oändligt antal loppisbutiker i ett folktomt Fellingsbro. Nog tänkte jag, när jag ägnade en dag åt att promenera runt det vattenfyllda dagbrottet i Grängesberg och såg de övergivna bostadshusen och de monumentala, gravstenslika gruvlavarna.

Jag tänkte att industrierna hade sköljt fram som en omvälvande kraft över landskapet och lämnat ett ekande tomrum efter sig. Jag tänkte att denna kraft hade två ansikten. Det låg inga fel i det min kollega försökte övertyga mig om, det var bara inte hela bilden. Och den behövdes där vi rotade runt bland ruinerna för att försöka förstå vad det var som hade hänt. Men egentligen var det ju bara att fråga dem som bodde runt omkring. Bilden av vad som hänt fanns liksom fastetsad i deras ansikten. Deras berättelser var bekanta på något vis men hade jag verkligen mandat att tolka dem?

Bilden av industrins dubbla ansikten fanns med i mitt bagage när jag flyttade tillbaka till Göteborg. Den tangerar det krig av motsägelser som rör runt handlingen i mitt eget liv. Det fanns ingen uttalad plan om att den också skulle dyka upp i detta projekt, men när det nu i hög grad handlar om det landskap jag själv växt upp i, hjälper den mig att också förstå mig själv.

Jag vill rikta ett varmt tack till min handledare Gabriella Olshammar för stor skärpa och detaljerat engagemang. Stor tacksamhet riktas även till mina informanter som genom sina erfarenheter och det källmaterial de bidragit med lett mig in på nya spår. Tack även till min familj som låtit mig syssla med detta i tid och otid. Tack ska ni ha! Nu är jag klar.

Jonas Karlsson
Majorna 19 december 2016

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	9
1.1 UTGÅNGSPUNKTER	9
1.2 PROBLEMFÖRMULERING OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	10
1.3 SYFTE OCH MÅLSÄTTNING	12
1.4 METOD	13
1.5 AVGRÄNSNINGAR	15
1.6 TEORI	16
1.7 FORSKNINGSOVERSIKT	22
1.8 DISPOSITION	27
2. ETABLERINGSFASEN I DEN FÖRINDUSTRIELLA STADEN (1800-TALETS MITT)	28
2.1 STADEN ÖPPNAR SIG	28
2.2 KEILLERS MEKANISKA VERKSTAD OCH GÖTEBORGS MEKANISKA VERKSTAD	29
2.3 EN INRE STADSRANDZON KRING GÖTEBORG	33
3. DET MÅNGSYSSLANDE FÖRETAGET (TIDEN KRING SEKELSKIFTET 1900)	40
3.1 STADEN VÄXER	40
3.2 FRÅN GÖTEBORGS MEKANISKA VERKSTAD TILL GÖTAVERKEN	41
3.3 RANDZONSEXPANSION PÅ DEN NORRA ÄLVSTRANDEN	45
4. DET STORSKALIGA SKEPPSVARVET (TIDEN KRING 1950)	52
4.1 STADEN INDUSTRIALISERAS	52
4.2 EN STORINDUSTRI VID LUNDBYVASS	52
4.3 RANDZONENS TILLVÄXT PÅ ARBETARBEBYGGELSENS BEKOSTNAD	56
5. DET RATIONELLA VARVET PÅ EN KRYMPANDE MARKNAD (1960–1990)	62
5.1 EN KRISANDE VARVSINDUSTRI	62
5.2 EN NY TYP AV SKEPPSVARV	64
5.3 KRAFTIG EXPLOATERING I GÖTAVERKENS SPÅR	74
6. SAMMANFATTNING AV GÖTAVERKENS STADSPÅVERKAN	82
6.1 ETABLERINGSTIDEN (1800-TALETS MITT)	82
6.2 DET MÅNGSYSSLANDE FÖRETAGET (TIDEN KRING FÖRRA SEKELSKIFTET)	84
6.3 DET STORSKALIGA SKEPPSVARVET (TIDEN KRING 1950)	86
6.4 DET RATIONALISERADE SKEPPSVARVET (1960–1990)	87

7. REFLEKTIONER UTIFRÅN NUVARANDE SITUATION	91
7.1 SKEPPSBRON OCH LUNDBYSTRAND	91
7.2 ARENDAL	96
8. SLUTSATSER	106
8.1 ANLÄGGNINGARNAS UTVECKLING OCH FÖRÄNDRING	106
8.2 GÖTAVERKEN SOM GENERATOR FÖR RANDZONSUTVECKLING	108
8.3 GÖTAVERKEN SOM STADSBYGGARE	109
8.4 VÄXELVERKAN MELLAN SAMVERKAN OCH INTRESSEKONFLIKTER	111
8.5 GÖTAVERKENS DUBBLA NATUR	113
8.6 INDUSTRIELLT BETINGAD UTVECKLINGSFÖRDRÖJNING	114
8.7 NATIONELL SAMHÄLLSNYTTA OCH RÄTTEN TILL RUMMET	114
8.8 FÖRDJUPADE PERSPEKTIV KRING VARVSNÄRINGENS KULTURARV	115
8.9 VIDARE FORSKNING	117
8.10 STADSMORFOLOGI SOM METOD	117
9. SAMMANFATTNING	120
LITTERATUR- OCH KÄLLFÖRTECKNING	124

BILAGA 1. Götaverkens verkstadsområden

BILAGA 2. Randzonsutveckling

1. Inledning

1.1 Utgångspunkter

Fredagen den sjätte maj 2016 ägde en påtaglig rumslig förändring rum i den mest centrala delen av Göteborg. En över 250 m lång och ca 12 m hög byggnadskropp som i olika skepnader stått på samma plats sedan 1918 transporterades bort. Med sin placering vid norra älvstranden mitt emot Skeppsbron var detta förmodligen en av stadens mest iögonfallande byggnadsstrukturer. Det handlar om Cityvarvets stora flytdocka vid Lundbystrand som såldes och bogserades iväg i samband med att Cityvarvet lades ner och såldes bit för bit.¹ Helt oaktat om flytdockan kunde betraktas som vacker eller inte var det en storskalig byggnadsvolym som tagit upp yta under en lång tid på samma plats. Ett blickfång som göteborgarna vant sig vid. När flytdockan var borta blev älvrummet plötsligt större och många kunde nog känna att platsen inte längre var sig lik.

Det finns en stark symbolik i denna händelse. Den norra älvstranden i Göteborg dominerades under större delen av 1900-talet nästan helt av varvsindustrin. De tre storvarven Eriksberg, Lindholmen och Götaverken gränsade mer eller mindre till varandra och präglade helt älvrummet med sina kranar, industrihallar och väldiga fartyg som låg förtöjda längs kajerna. Sedan 1980-talets slut har denna miljö förändrats i grunden. Nu står det bostadshus, skolbyggnader och kontor längs vattenlinjen och fartygen är borta. Flytdockan vid Lundbystrand var tillsammans med bockkranen vid Eriksberg en av de sista verkligt stora rumsliga element som vittnade om vad Göteborg varit under 1900-talet: Den lilla staden med en av världens största varvsindustrier. Bortforslingen av flytdockan kan ses som ett av de slutgiltiga stegen i en trettio år lång stadsomvandlingsprocess, som dragit norra älvstranden och Göteborgs innerstad ur sin industriella epok och in i en ny tid.

Flytdockan vid Lundbystrand anlades av Götaverken, som både var det första och det sista av de tre göteborgska storvarven. Cityvarvet var en sista rest av denna företagsbildning. Trots att varvskrisen inleddes redan i slutet av 1960-talet och att den storskaliga industri som under sin storhetstid sysselsatte ca 40 000 människor sedan länge är försvunnen, är just denna nedläggning betydelsefull. Varvet var en väsentlig del av den visuella bilden av Göteborg och på grund av denna fysiska manifestation har idén om Göteborg som "varvsstaden" kunnat dröja sig kvar till våra dagar. Det går därmed att uttrycka sig som Kristian Wedel i GP i april 2014; *Nu kan vi göteborgare inte låtsas längre. Egentligen är det ingen stor nyhet: en nederländsk varvskoncern lägger ner verksamheten i en halvliten nordligt belägen hamnstad. Men hur ska de nederländska beslutsfattarna kunna veta att det är en del av vår identitet som går förlorad?* Efter en kort betraktelse om hur varven influerat Göteborgskulturen avslutar han; *Vi måste förstå att det är slut. Vi kommer aldrig riktigt att bli oss själva igen.*²

Den här uppsatsen tar sin utgångspunkt i vad Kristian Wedel skriver. Genom att påstå att vi i och med nedläggningen av Götaverken mister en del av vår identitet antyder han att vi har att göra med ett förlorat kulturarv. Han skriver även att göteborgarna inte kan klamma sig fast vid den gamla självbilden. Detta borde betyda att det finns en ny kollektiv självbild i vilken varvsnäringen inte längre ryms. Ur ett kulturvårdsperspektiv aktualiserar Kristian Wedel därmed flera frågor. Utgör fortfarande varvsnäringen en del av vårt kulturarv? Och hur ska vi förvalta det arvet?

¹ Höglund (2014-04-24) Carlsson (2015-05-02) Möller (2016-05-06)

² Höglund (2014-04-24)

I denna uppsats behandlas de materiella spåren av detta eventuella kulturarv, genom att Götaverkens verkstadsområden beskrivs historiskt och sätts i sammanhang med den kringliggande stadsutvecklingen. Vad den industriella epoken och varven har betytt för Göteborg har emellertid behandlats tidigare inom skilda akademiska fält. Bilden är ganska klar kring hur varven och industrin har påverkat den ekonomiska tillväxten, hur människors arbetsliv och arbetets organisation har utvecklats och hur fackliga organisationer växt fram i relation till företagen. Det har också studerats hur människors sociala liv, normer, värderingar och genusuppfattningar förändrats när stora grupper av befolkningen inkorporerats i den industriella produktionen. Varvsindustrins produktionsmiljöer har beskrivits som samhällen i samhället med egna sociala, kulturella och språkliga karaktärsdrag. Tillsammans genererar allt detta en idé om ett brokigt och mångbottnat kulturarv, som skapas i det tysta när varvsindustrin allt mer försvunnit.

Det är dock någonting som saknas i denna bild. När flytdockan vid Lundbystrand bogserades bort uppstod ett tomrum som aktualiserar frågor kring hur varvsindustrin påverkat staden rent fysiskt. Varven rymde ju, utöver sina sociala och kulturella aspekter, hela stadsdelar med väldiga byggnadsstrukturer och egen infrastruktur. Dessa varvsindustrins stadsdelar har i sin tur krävt stödfunktioner såsom underleverantörer, transportvägar, arbetarbostäder etcetera i den kringliggande staden. Tillsammans har detta genererat bebyggelse och fysiska strukturer som fortfarande existerar även om själva generatorm: varvsindustrin, inte längre är kvar. Den här uppsatsen handlar därmed om att vidga perspektiven och inte bara fokusera på de före detta industriella anläggningarna, utan också analysera det som växt fram runt omkring. Hur har staden utvecklats kring varvet? Hur har Götaverken själva varit stadsbyggande? Frågorna om vilka bebyggelsestrukturer varvsnäringen genererat förpliktigar även den mer kontroversiella frågan om huruvida det funnits strukturer, som försvunnit på grund av varvsnäringens framfart. Götaverken är det varvsföretag som rört på sig mest i Göteborg, då de befunnit sig på Skeppsbron på 1840-talet till 1900-talets början, Lundbyvass från 1800-talets slut fram tills nyligen och i Arendal i det yttre hamninloppet under 1960-till 1990-talet. Dessa platser har det gemensamt att de låg utanför staden, då Götaverken tog dem i anspråk. Men hyste dessa platser någonting annat? Och hur påverkades i så fall det?

Denna uppsats är alltså ett försök att kartlägga bebyggelseutvecklingen kring Göteborgs största varvsföretag Götaverken från etableringsfasen till nedläggning. Götaverken är extra intressant i detta hänseende, eftersom det är det storvarv i Göteborg som legat närmast stadskärnan och haft längst historisk kontinuitet. Företaget har dessutom vid flera tillfällen expanderat över sina geografiska gränser och tagit nya landtyor i anspråk på ett sätt som starkt påverkat utbyggnaden av Göteborg. En fullständig historisk byggnadsinventering eftersträvas inte, istället är ambitionen att hitta just de större strukturuomvandlingar och tendenser som påverkat den kringliggande staden på olika sätt. Förhoppningen är kunna nå fram till och beskriva Götaverkens stadsbyggande roll genom historien eller finna aspekter av varvets bebyggelse där en slags stadsmässighet har uppnåtts. Jag vill alltså helt enkelt beskriva det fysiska samhället i samhället.

1.2 Problemformulering och frågeställningar

I Göteborg har viljan att rädda varvsindustrin genom åren omvandlats till ambitionen att rädda varvsindustrins kulturarv och bevara berättelsen om varven. Bland annat finns en varvshistorisk förening, som på olika sätt arbetar med att sprida berättelsen om varvsindustrin och väcka intresse. Detta har främst manifesterats i idén om att utveckla ett varvshistoriskt museum. Sedan början av 1980-talet har frågan stötts och blötts i ideella föreningar, fackliga sammanslutningar och

bolagsstyrelser såväl som i kommunfullmäktige, regionfullmäktige och riksdag.³ Till mångas frustration har ett varvshistoriskt museum dock ännu inte sett dagens ljus. Varför? Kanske är varvsnäringens kulturarv en allt för diffus och konturlös storhet, för att det ska gå att utveckla handfasta idéer kring vad ett museum ska innehålla. Kanske är det också så att idéer om traditionella utställningsmuseer inte längre är gångbara i det progressiva samtal, som pågår inom museisektorn om vad museer egentligen ska vara.⁴ Möjligtvis är det även så att det industriella arvet inte längre är viktigt för ett Göteborg, som allt mer profilerar sig som en kunskaps-, evenemangs- och miljöstad.⁵ Det kan eventuellt ytterligare också vara så att den allmänna synen på vad industrier och det industriella samhället är för någonting, fortfarande inte överensstämmer med det människor förknippar med kulturarv. I *Fabriken som kulturarv -Frågan om industrilandskapets bevarande i Norrköping 1950–1985* skriver Annika Alzén om hur just industrins omvandlingar av samhället kring sekelskiftet 1900 skapade grogrund för de moderna kulturarvspraktikernas framväxt, som en motreaktion på den agrara kulturens tillbakagång. Jordbrukssamhällets beständighet, autenticitet och pittoreska natur lyftes till kulturarv i stark kontrast till de oestetiska, funktionella, föränderliga och samhällsomvälvande industrierna. Industrierna förknippades med framåtskridande och förnyelse samtidigt som de stod för armod, elände och dåliga arbetsvillkor. Dessutom innebär industrier skrymmande och komplexa byggnadsstrukturer, som ansågs omöjliga att bevara. Allt detta gav ett grundläggande och seglivat motsatsförhållande mellan kulturarv och industri, som eventuellt fortfarande är tongivande, trots att vi i Göteborg vad gäller varvsnäringen, nu befinner oss i ett postindustriellt skede av historien.⁶

Det går naturligtvis inte att bemöta den här typen av normativa funderingar med några fullständiga svar. Det går dock att ta fasta på att det ligger en komplex problematik framför fötterna på dem som arbetar för att stärka och förvalta varvsindustrins kulturarv. Min bebyggelseantikvariska bakgrund ger en utgångspunkt för att närma sig detta ämne genom att skildra någonting konkret, nämligen de fysiska miljöer som varvsindustrin lämnat efter sig i Göteborg. Eftersom varvsindustrin och den omgivande staden har växt tillsammans går det att konkretisera kulturarvet genom att skriva varvsindustrins bebyggelsehistoria. Genom att göra detta går det eventuellt att komplettera bilden av vad varvsindustrin betytt för Göteborg på ett fysiskt plan. Frågan om varför staden ser ut som den gör och hur den har förändrats rymmer en berättelse om Göteborgs varvsindustri. En sådan berättelse har potential att berika såväl museiverksamheten som den fysiska planeringen med nya kunskapsunderlag och vidgade perspektiv kring varvsindustrins materiella kulturarv. För att bidra till en mer samlad bild kring detta vill jag formulera några centrala frågeställningar för denna uppsats:

- Hur har Götaverkens fysiska miljöer förändrats från etableringsfas till nedläggningsfas?
- Hur har framväxten av Göteborgs stadsbebyggelse påverkats av utvecklingen av Götaverkens fysiska miljö?
- Hur ser situationen ut för de av Götaverken påverkade fysiska miljöerna i Göteborg idag?

³ Informant 6, KrU 1983/84:5, Motion 2003/04:Kr261, Göteborgs stad kulturnämnden (2003-10-30) m. fl.

⁴ Karlholm D, Kaprow R, Smithson R (2013) sid 13–19

⁵ Heden (2002-09-03)

⁶ Alzén (1996) sid 13–15, 121

1.3 Syfte och målsättning

Syftet med uppsatsen är att bidra till formuleringen av och stärka berättelsen om varvsnäringens kulturarv i Göteborg. Jag vill åstadkomma detta genom att besvara frågor kring hur staden i anslutning till varven sett ut och varför den ser ut som den gör idag, samt genom att peka ut det symbiotiska förhållande som finns mellan en stads ledning och dess näringsliv. Detta är intressant ur ett politiskt perspektiv där visioner om vilka verksamheter som ska finnas i staden och dess närhet ofta tenderar att stå i konflikt till de verksamheter som redan finns. Innerstäder karaktäriseras ofta av ett stort tryck på att bygga bostäder och andra funktioner med hög ekonomisk avkastning på centralt belägen markyta, vilket ofta hotar äldre, stadsliggande, småskaliga och ibland till tillsynes nedgångna industriområden. Forskning på området visar dock hur sådana områden trots lägre ekonomisk avkastning ofta är påfallande dynamiska och huserar en mångfald av verksamheter som kan vara centrala för stadens "livsuppehållande" funktioner, dess kulturliv, mångfald och sysselsättning. I kraft av sin förnyelsebara mångfald har denna typ av områden kunnat överleva den allmänna avindustrialiseringen, trots att de alltså ofta existerar i polemik med politiska ambitioner.⁷

I detta perspektiv vill jag med denna uppsats kunna berika och problematisera bilden av industrin ytterligare genom att visa storindustrins, här manifesterad av Götaverkens dubbla roll, som stadsbyggare och samhällsutvecklare, men också som en destruktiv kraft som ödelagt befintliga miljöer och verksamheter till förmån för sin storskaliga och slutna verksamhet. Det symbiotiska förhållandet mellan stad och näringsliv präglas till skillnad från i ovanstående fall, av ett långtgående samarbete. Detta förmådde dock inte rädda varvsindustrin då den till skillnad från den småskaliga industrin föll som ett korthus under 1970- och 1980-talet, och lämnade stora geografiska ytor till den stadsomvandling som sedan följde. Bilden av ett långtgående samarbete är dock inte hela sanningen då platsbrist och intressekonflikter banat väg för företagens ianspråktagande av nya ytor i staden genom historien. Götaverkens utveckling sammanfaller här med stadens utveckling och jag vill därmed bidra med ett historiskt perspektiv på de roller och funktioner industrin har i den nuvarande staden.

Industrialiseringen och avindustrialiseringen av Göteborg bidrog till en väldigt snabb fysisk förändring av staden som i stor utsträckning påverkade hur befolkningen lever och var de bor. Sådana processer kan bidra till en historisk anonymisering av platser vilka potentiellt kan sänka platsers identitetsvärden, då den historiska kontinuiteten i bebyggelsemönster bryts och områden gentrifieras. Det finns idéer om hur verksamheter, människor och byggnadsstrukturer över tid besjalar platser. Omvälvande och snabba förändringar är på motsvarande sätt själsberövande i detta perspektiv.⁸ Denna uppsats har dock inte som mål att motverka själva förändringen. Stadsområden måste äga möjligheten att utvecklas och förändras på ett dynamiskt sätt med hänsyn till sin unika karaktär och sin historiska kontinuitet. Målsättningen med uppsatsen är istället att höja kunskapen om den historiska förändringen, för att vidga möjligheten att styra över den framtida förändringen med en större medvetenhet om tidsrummets sköra ekologi.

Den vidare målsättningen är utifrån detta samtidigt att åstadkomma ett material som kan belysa hur en stad växer utifrån givna lagar samt bidra till ett vidgat kunskapsunderlag för antikvarisk verksamhet, stadsplanering och intresserad allmänhet. Ett kunskapsbyggande arbete av denna typ har även ytterst ett socialt mål. Den snabba industrialiseringen och den ännu snabbare avindustrialiseringen av städer har skapat en väldigt kort historisk epok med en helt annan karaktär än den föregående och den efterkommande tiden. Den industrialiserade staden är ur ett nutida perspektiv ett historiskt undantag, en slags hinsides värld vars historia till stora delar inte är skriven. Karaktärsskillnaden mellan denna

⁷ Olshammar (2016) Ferm / Edward (2016)

⁸ Zukin (2010) sid 1–31

värld och den nutida kan innebära ett utanförskap för dem som levde i en värld som inte längre finns och rotlöshet för oss som aldrig upplevt den. Att lära sig förstå varandras världar är ett sett att mötas och min förhoppning blir därmed ytterst att uppsatsen ska kunna bidra till att stärka det sociala kit som håller oss samman i en föränderlig värld.

1.4 Metod

1.4.1 Struktur

Metoden i denna uppsats grundar sig på idén om att det är möjligt att visa hur Götaverken som företag byggt upp rumsliga miljöer, som starkt påverkat framväxten av den fysiska staden samt att det finns bevarade rumsliga särdrag som direkt går att härleda till företagets verksamhet. I dessa rumsliga särdrag finns en latent berättelse och ett kulturarv kring varvsindustrin och företaget Götaverken, som kan formuleras genom att besvara frågor kring hur staden sett ut och varför den ser ut som den gör idag.

Jag har valt att skildra detta genom att framställa en kronologisk historik som börjar i företagets etableringsfas och slutar i dess nedläggningsfas. För att systematiskt försöka klarlägga företagets karaktär och dess fysiska sammanhang i staden används ett morfologiskt angreppssätt. Historiken fokuseras mot ett antal särskilda morfologiska perioder med skilda historiska förutsättningar. Enligt Jivén är en morfologisk period en fas av social och kulturell historia, inom vilken distinkta, materiella former skapas i det kulturella landskapet, betingade av särskilda faser av socioekonomisk utveckling.⁹ För att kartlägga Götaverkens karaktär och påverkan på sin omgivning i olika tider har jag därmed valt att skildra fyra separata perioder utifrån Götaverkens specifika etableringsplatser i staden: Etableringsfasen i den förindustriella staden (1830–1860). Därefter följer Det mångsysslande företaget (ca 1880–1920), Det storskaliga varvet (1940–1960) och avslutningsvis Det rationella varvet på en krympande marknad (1960–1990). I dessa fördjupningar beskrivs inledningsvis ekonomiska, tekniska och sociala förutsättningar för företagets verksamhet. Sedan breddas bilden av företagets fysiska sammanhang med ett flanörsperspektiv ur vilket en bild av industrialanläggningen och dess omgivning målas upp.

Denna flanörsbaserade beskrivning struktureras främst av de skilda morfologiska regioner som Götaverkens utveckling berör i staden. Götaverken startade som ett verkstadsföretag på södra älvstranden i Göteborg, som sedan expanderade och tog ny yta i anspråk på den norra älvstranden. Även denna placering genererade senare begränsningar för verksamheten varpå Götaverken tog nya ytor i anspråk ytterligare en gång och byggde upp en ny anläggning vid Arendal på Hisingen, utanför den befintliga staden. Verkstadsytorna på södra och norra älvstranden tillsammans med Arendalsområdet utgör alltså tre separata morfologiska regioner med skilda geografiska och socioekonomiska förutsättningar.¹⁰

Utifrån den begreppsbank som utvecklats inom den engelska skolan av stadsmorfologisk forskning företrädd av M. R. G. Conzen går det vidare att utveckla en tematik för att vidare strukturera analysen av de morfologiska regionerna. Den enskilda tomten kan ses som en bas-cell, vars förändring studierna av den historiska stadsutvecklingen kan baseras på i relation till hur bra den representerar ett stadsområdes samlade tomter. Flera tomter tillsammans skapar ett bebyggelsemönster vilket kan växa fram organiskt men även statistiskt utifrån tillämpad stadsplanering och utveckling av stadsplaner.

⁹ Jivén (2003) sid 69, 73, 79

¹⁰ Jivén (2003) sid 73, 80–81

Verkstadsområden som Götaverkens har dock en helt annan skala än ordinära tomter och byter plats i staden, förändras och expanderar enligt ett eget mönster som saknar den representativitet Conzen använde sig av och såg i sina bascellstomter. Istället kan verkstadsområdenas platsspecifika funktioner för framväxt, förändring och destruktion av kringliggande strukturer analyseras, snarare än dess roller som representativa byggstenar.¹¹

Platser har även olika utvecklingsmönster beroende på var i förhållande till stadens centrum de ligger. En gemensam nämnare för Götaverkens verkstadsområden är att de etablerades i stadsrandzoner i den växande staden, bestående av främst andra mer ytkrävande funktioner än boende och handel. Stadsrandzoner har i regel ett annat utvecklingsmönster än vad som är fallet i den homogena stadskärnan. En hypotes i denna uppsats är att Götaverken utgör en katalysator för framväxten och utvecklingen av stadsrandzoner, vilka kan kartläggas och beläggas med hjälp av den begreppsbank som utvecklats om stadsrandzoners transformationsprocesser inom stadsmorfologin. Jag redogör för dessa begrepp och fördjupar resonemanget i den teoretiska ansatsen.

Tillämpad på denna studie går det utifrån de morfologiska grundbegreppen *tomt*, *bebyggelsemönster* och *stadsrandzon* alltså att bygga upp en tematik inom vilken verkstadsområdenas karaktär och egenskaper analyseras för sig. Detta kopplas sedan till hur dessa tomter förhåller sig till den omgivande staden med utgångspunkt i de stadsstrukturer som växt fram kring verkstadsytorna. Ett tredje tema är sedan verkstadsområdenas funktionella utveckling i egenskap av att tillhöra stadsrandzoner.¹²

Den tematiska studien av de morfologiska regionerna sammanfattas sedan i en analys, från vilken slutledningar om hur Götaverken påverkat framväxten av den omgivande staden kan formuleras för varje enskild morfologisk period.

1.4.2 Material och källkritik

För att åstadkomma en kronologisk historik krävs en omfattande och systematisk datainsamling. Metoden för datainsamling har bestått av en trestegsprocess i vilken den publicerade historiska litteraturen om Götaverken och Göteborg stakat ut vägen för en mer systematisk faktasamling i mer specialiserade tryckta källor, som Götaverkens personaltidningar och verksamhetsberättelser samt plankartor och bilder från Götaverkens företagsarkiv och andra arkiv. Det tredje steget har varit att komplettera den framväxande berättelsen och de frågetecken som eventuellt fortfarande finns kvar med platsstudier och intervjuer.

Genom hela faktasamlingsprocessen eftersträvas en grundläggande källkritisk hållning. Rent allmänt har jag strävat efter styrka de faktauppgifter jag valt att använda genom att försöka använda flera olika källor som så långt som möjligt varit oberoende av varandra. På så vis har en slags triangulering uppnås. I flera fall där motstridiga uppgifter påträffats kommenteras detta i notapparaten.

Det primära källmaterialet utgörs utöver publicerad litteratur främst av sådant som företaget själva producerat utifrån olika syften, bland annat personaltidningar och broschyrer. Ett grundläggande drag i dessa källor är att det saknas en självkritisk hållning. Företagets expansion och verksamhetsinriktning har framställts som nödvändig för företagets överlevnad. Sådana företeelser, som genom företagets framfart inte överlevt och eventuella konflikter detta har gett upphov till, har inte dokumenterats och traderats i den interna berättelsen om Götaverken i särskilt hög utsträckning. Detta har skapat ett tomrum i den historiska bilden av företaget och dess roll för stadens framväxt. För att vidga perspektivet har jag därför kompletterat mina källor med intervjuer. Detta arbete har främst berört arbetets senare del om Arendal. Fyra personer som är eller har varit bofasta i Arendal har intervjuats

¹¹ Jivén (2003) sid 69–70, Vance (1990) sid 12, 34

¹² Jivén (2003) sid 69–70, 74–77, 81–83

med hjälp av fysiska träffar och telefonsamtal. En intervju har genomförts med påförhand specificerade frågor vilka legat till grund för till ett associativt samtal om hur Arendal har förändrats från 1970-talet och framåt. Denna intervju spelades in. Övriga samtal och telefonsamtal angående Arendal har varit mer informella men har haft ungefär samma ämnesinriktning som den första intervjun. Informanterna knutna till Arendal har bidragit med en diversifierad bild av Götaverkens expansion i Arendalsområdet. Bilden av vad som fanns i Arendal innan exploateringen har därmed kunnat lyftas fram tillsammans med historien om hur detta påverkades av uppbyggandet av Arendalsvarvet och den fortsatta industrialisering detta senare banade väg för. Det finns en kontinuitet i denna berättelse som mynnar ut i väsentliga aspekter kring pågående förändringsprocesser i Arendal, uppdagat tack vare det kompletterande källmaterial dessa informanter bidragit med. Ett telefonsamtal har även genomförts med Leif Blomqvist, som var byggnadsnämndens ordförande under början av 1990-talet. Ämnet var då specifikt Göteborgs stads dåvarande syn på varvsnäringens framtid i Göteborg samt de föreslagna idéer om stadsomvandling som var aktuella under 1980-talets slut.

1.5 Avgränsningar

Ett stort industriföretags anläggningar och dess påverkan på en kringliggande stad över tid utgör ett komplext samband med oöverskådliga indirekta effekter för stadens fysiska utveckling. Därför behöver avgränsningar avgöras i fråga om vilka fysiska miljöer som studeras och under vilken tid. Här ger den valda metoden grundläggande utgångspunkter utifrån morfologiska perioder och regioner. Analysen följer alltså Götaverkens expansion i staden och lämnar samtidigt de platser företaget inte längre är verksamt på enligt följande uppställning:

	1830–1860	1880–1920	1940–1960	1960–1990
Skeppsbron	X	X		
Norra älvstranden		X	X	X
Arendal				X

Figur 1. Morfologisk period i horisontalaxel och morfologisk region i vertikalaxel

Studien avgränsas vidare genom ett fokus på vad Götaverken byggt i egen regi, till skillnad från det som exempelvis Göteborgs stad har byggt för att tillgodose industrin och den växande befolkningens behov. Det är svårt att hålla isär detta eftersom framväxten av staden i flera fall är en logisk konsekvens av Götaverkens byggande och att uppsatsens syfte är att skildra denna påverkan. Studien berör däremot det byggande som påverkat Götaverken utifrån på olika sätt, exempelvis anläggandet av Frihamnen i nära anslutning till Götaverkens område.

Avgränsningar görs också utifrån vad som menas med Götaverken. Här avses företaget i sig självt samt dess föregångare och efterträdare. Föregångarna var Keillers mekaniska verkstad, Göteborgs mekaniska verkstad och senare Göteborgs Nya mekaniska verkstadsaktiebolag. När det gäller efterträdare delades från 1960-talet och framåt Götaverkenkoncernen upp i ett stort antal andra mindre delföretag, exempelvis Arendalsvarvet och Götaverken Ångteknik. Här får geografin sätta avgränsningen. Eftersom studien handlar om hur Götaverken påverkat den kringliggande stadsbebyggelsen, blir de verksamheter som är knutna till Göteborgs stad intressanta att följa, d v s. främst Cityvarvet, Götaverken Ångteknik och Götaverken Motor samt Götaverken Arendal. Studien utesluter däremot delföretag på annan ort samt företag som köpts upp eller på annat sätt kommit att ägas av Götaverkenkoncernen, såsom Öresundsvarvet eller Eriksbergvarvet.

Med fysisk miljö, bebyggelse och byggande avses i denna studie begreppen i sina vida bemärkelser och innefattar därmed utöver byggnader även anläggandet av vägar, kajer och förändringar i landskapet. Här består begränsningen istället av ett fokus på Götaverkens stadsbyggande roll i Göteborg. Det går alltså eventuellt att skilja ut de byggnadsprocesser som får konsekvenser för stadens fysiska utveckling från Götaverkens byggande i största allmänhet.

I studien görs det även en åtskillnad på vad Götaverken byggt för att möjliggöra sin produktion och den faktiska produktionen. Likväl som de fartyg som byggts på Götaverken inte berörs ingående i studien, kommer det inte heller ges en fullständig bild av de andra byggnadsstrukturer som företaget levererat såsom Gasklockan, delar av Älvsborgsbron eller Saluhallen i Göteborg. Sådant kommer dock beröras då det är befogat för att skildra varvets verksamhet i relation till deras faciliteter eller om det på andra sätt berikar berättelsen.

1.6 Teori

1.6.1 Stadsmorfologisk utgångspunkt

Genom att betrakta världens städer som levande organismer bland andra, kan man närma sig deras livsbetingelser och livsförlopp. Olika typer av byggstenar och processer ger förutsättningar för födelse, tillväxt, utveckling och eventuellt tillbakagång och död. Tillsammans skapar dessa byggstenar och processer stadens *morfogenetik*: En form och en formförändring som i större eller mindre utsträckning följer givna mönster som kan kartläggas och studeras.¹³ Den kanske viktigaste konstituerande och upprätthållande processerna inom denna morfogenetik utgörs av stadens ekonomiska kretslopp. Eventuellt går det att tala om stadens metabolism. Över tid pulserar ekonomin i en stad, från perioder av tillväxt till perioder av ekonomiska svackor. I den engelska skolan av den stadsmorfologiska forskningen, under 1900-talet främst utvecklad och företrädd av Herbert Louis, M. R. G. Conzen och Jeremy Whitehand, dras det kopplingar mellan den ekonomiska rörelsen och karaktären på städernas fysiska tillväxt. Enligt deras teorier återspeglas perioder av stark ekonomisk tillväxt främst av bostadsbyggande och utbyggnad av relativt täta och kompakta stadsmönster i stadens periferi till följd av stort privat kapital. Under perioder med sämre tillväxt är det istället det offentliga kapitalet som är relationsmässigt större, vilket tillsammans med ett lägre markpris bidrar till utbyggnad av offentliga institutioner, infrastrukturprojekt, industriområden, och liknande markanvändning som huvudsakligen kräver större tomtenheter. Även kapitalstarka privata aktörer med intresse av större tomtenheter initierar såklart projekt då markpriserna är lägre.¹⁴

Enligt den engelska stadsmorfologiska skolan går det alltså att avläsa ekonomins upp- och nedgångar som fysiska årsringar med markant olika karaktär kring den ursprungliga stadskärnan i en stad. Det går också i detta avseende att göra skillnad på bostadsbebyggelse och strukturer med andra funktioner. M. R. G. Conzen beskriver utifrån detta framväxten av stadsrandzoner med den primära distinktionen att de skiljer sig från bostadsområden genom sin funktion och att de innehåller mer ytkrävande användning per tomtenhet.¹⁵

Den empiriska forskningen på fältet har visat att sådana stadsrandzoner växer fram med en viss regelbundenhet och med vissa generella likheter. Vanligtvis uppstår genom additiv tillväxt i stadens periferi en första stadsrandzon i omedelbar anslutning till den ursprungliga stadskärnan i relation till en speciell fixeringslinje. En sådan fixeringslinje kan till exempel utgöras av platsen för den gamla

¹³ Vance (1990) sid 33–39

¹⁴ Conzen (2009) sid 32

¹⁵ Hopkins (2011) sid 41-42

stadsmuren, som var vanlig kring medeltida stadskärnor. Randzonen som växer fram efter att stadsmuren rivits blir då vanligtvis sluten till sin karaktär, dvs den visar sig som en sammanhängande årsring eller ett bälte kring stadskärnan. Randzonsytans läge i förhållande till fixeringslinjen är även karaktärsdanande för planmönstret och M. R. G. Conzen pratar om ett intramuralt respektive extramuralt läge i förhållande till fixeringslinjen. Det intramurala läget innanför fixeringslinjen har ett relativt tätt planmönster som ansluter till stadskärnans finmaskiga nät, medan det extramurala läget utanför fixeringslinjen tenderar att ha en glesare struktur med större tomtenheter.

Efter en anläggningsfas brukar den inre stadsrandzonen expandera över ett betydligt större område, för att sedan bakas in i staden då bostadsområden växer upp i dess utkanter. Utanför dessa bostadsområden är det därefter vanligt att ett betydligt mindre sammanhållet randzonsbälte utvecklar sig som i sin tur också omgärdas av bostadsområden. I vissa fall kan det därefter dyka upp en tredje, yttre stadsrandzon bestående av än mer löst sammansatta områden, som blandas upp av det kringliggande rurala landskapet. Till skillnad från den inre stadsrandzonen har den mellanliggande och den yttre randzonen ingen konstituerande fixeringslinje och kan dessutom vara öppen. Det behöver alltså inte handla om ett sammanhållet bälte kring staden utan randzonen kan utgöras av funktionellt sammansatta öar som inte är sammanlänkade med varandra.¹⁶

Stadsrandzonsbegreppet går att använda för att ge en stadshistoria en slags disposition, i vilken olika typer av bebyggelseområden kan kopplas till olika faser av tillväxt. I detta fall går det även att koppla ihop det studerade objektets utveckling med det grundläggande mönstret för stadens tillväxt. Götaverkens historiska utbyggnadsfaser följer eventuellt mönstret för framväxten av inre, mellanliggande och yttre stadsrandzoner. Detta eftersom företaget anlades ovanpå en raserad befästningsvall utanför staden och senare flyttade till den norra älvstranden under det industriellt expansiva 1870- och 1880-talet. Under 1960-talet flyttade de återigen sin nybyggnadsverksamhet till stadens periferi i och med uppbyggnaden av Arendalsvarvet. I den följande studien analyseras Götaverkens stadsbyggande funktion, utifrån de likheter och avvikelser stadsmönstret kring varvsanläggningen har med vad som målas upp som signifikativt inom den befintliga teoribildningen om stadsrandzoner. Syftet med detta är inte att försöka bekräfta eller vederlägga stadsmorfologiska teorier. Istället används denna teoribildning som en utgångspunkt för att bättre förstå den stadsbyggnadskontext i vilken Götaverkens utbyggnad eventuellt hade en central roll.

Stadsrandzoner följer nämligen ett utvecklingsmönster som skiljer sig från den homogena stadskärnans och den kringliggande stadens transformationscykler. Grovt kan randzonernas utvecklingsmönster delas upp i en fas av framväxt till följd av olika initieringsmekanismer och en senare transformativ fas.

Framväxtfasen kan delas in i en fixeringsfas, då additiva tillägg av otraditionella funktioner görs i stadens periferi och ny markytas anspråk och en randzon börjar växa fram. Därefter följer vanligen en expansionsfas, då flera enheter med likvärdig funktion tillkommer och förstärker den ursprungliga karaktären. Här kan randzonen även växa utåt genom ytterligare tillägg. Relevant för denna studie är frågan om en randzon även kan expandera över befintliga, exempelvis rurala, bebyggelsestrukturer i städernas utkanter. Har sådana strukturer motståndskraft i förhållandet till exempelvis expanderande industri? Det tredje steget är sedan en konsolideringsfas i vilken randzonsens funktion och karaktär går mot ett stadium av mättnad.¹⁷

Den mer eller mindre konsoliderade randzonen utsätts sedan för transformativa processer. Enskilda randzonsenheter kan då exempelvis bytas ut mot nya enheter med samma funktion, vilket leder till ett

¹⁶ Conzen (2009) sid 30-31, Conzen (2004) sid 245, 248-250, 252, 253

¹⁷ Conzen (2009) sid 34, Conzen (2004) sid 114

kretslopp som föryngrar randzonen och upprätthåller dess karaktär gentemot den kringliggande staden. I detta avseende kan randzoner ha en markant motståndskraft mot förändring och kan upprätthålla sina karaktärssegenskaper under lång tid. Randzonsenheternas funktionsvärde kan också sjunka vilket leder till att enheterna försvinner och randzonen *reduceras*. De kan också bytas ut mot nya enheter med en helt annan funktion, vilket successivt leder till att randzonen *alieneras* från sin ursprungliga funktion. Vanligen handlar detta om att det byggs bostäder eller affärsdistrikt i randzonen vilket leder till att randzonen på sikt *absorberas* i den kringliggande staden. I en reduktions- eller alienationsprocess är det även vanligt att enskilda enheter flyttar från en randzon till en annan vilket M. R. G. Conzen benämner som "*translation*"¹⁸

Inom den stadsmorfologiska forskningen är den ovanstående begreppsbildningen en del av en större verktygslåda, som främst används för att analysera hela städers utvecklingsprocesser. Denna studie handlar dock inte om hela Göteborgs stadsmorfologiska utveckling utan fokuserar istället på hur stadens framväxt påverkats av en enskild företagsbildning. Ambitionen är att kartlägga verksamhetens fysiska avtryck i sin närmaste omgivning, dess fotspår i stadsbilden, som eventuellt har potential att finnas kvar då den faktiska verksamheten försvunnit. Sådana spår kan vara otydliga då många byggnader byggts om till oigenkännlighet och mindre uppenbara järnvägsspår, kajkanter och vägsträckningar förlorat sitt sammanhang genom senare tillkomna tidslager.

Inriktningen på ett särskilt objekt och dess omgivning skiljer sig från analysen av städer som helheter och förutsätter ett alternativt förhållningsätt till de enskilda element som studeras. Götaverken utgör till exempel ingen genomsnittlig tomtenheter eller en bas-cell som enligt M. R. G. Conzen, genom sin fysiska omvandling äger en generell representativitet, som säger någonting om hur stadens spontana planmönster eller planerade *layout* för vissa områden växt fram.¹⁹ En vanlig hypotes är nämligen att det finns synkront, typologiskt, samband mellan det enskilda elementet i en stad och stadsvävens helhet, vilket också utgör analysverktyget inom mycket stadsmorfologisk forskning företrädd av bland annat Conzen och den italienska stadsmorfologen Caniggia. Sådana samband manifesteras exempelvis av det planerade stadsbyggandet, där det kan finnas ett reglerat förhållande mellan gatans bredd och byggnaders höjd med mera. Detta ger en synkron "typomorfologisk" relation mellan enheten och helheten eller en relation mellan de allmänna och de privata platserna i en stad.²⁰

Men här är det inte fråga om någonting sådant. Istället rör det sig om en expansiv och starkt föränderlig tomtenheter, som i kraft av sin funktion genererar unika transformationsprocesser i sin omgivning. Denna omgivning har utöver att tillhöra stadsrandzoner även varit den moderna (industrialiserade) stadens periferi, som i förhållande till den äldre homogena stadskärnan är utglesad och storskalig och där de enskilda funktionsenheterna hålls isär av infrastruktur som bryter sönder den traditionella stadsväven. Många av den traditionella stadsmorfologiska forskningens studerade relationer är svåra att tillämpa på denna typ av utglesade "urban-rurala" landskap och att utgå från ett enskilt inflytelserikt företags förehavanden, kan eventuellt vara ett bra sätt att förstå detta landskap och dess morfologi.²¹

Rent fysiskt har Götaverkens verkstadsområden dessutom varit inhägnade och därmed avgränsade från den omgivande stadsstrukturen. Sådana avgränsningar kan resultera i olika barriäreffekter med potential att dröja sig kvar även då den ursprungliga verksamheten upphört och områdena har öppnats och den inre planstrukturen integrerats i den omgivande strukturen. Den industriella verksamheten på tomterna har också inhyst stora antal människor. Dessa har tillsammans med verksamheten i sig själv

¹⁸ Conzen (2009) sid 34, Conzen (2004) 240-241, 244, 246, Schwabe Meneguetti/Pereira Costa (2015) sid 28-33

¹⁹ Jivén (2003) sid 70

²⁰ Levy (1999) sid 79-81

²¹ Levy (1999) sid 83

krävt att det vuxit fram kompletterande industri, infrastruktur och bostadsbebyggelse, som genererat bebyggelsestrukturer och planmönster på ytan utanför verkstadsområdena. Det av verksamheten uppkomna externa strukturerna tillsammans med eventuella barriäreffekter ger Götaverkens tomtenheter en potentiellt progressiv roll som katalysator för stadsutveckling i förhållande till sin omgivning. Utifrån tomt-, planmönster- och stadsradszonsbegreppet går det därför att analysera och beskriva Götaverkens stadsbyggande funktion. Denna metodik kontrasterar alltså mot de beskrivningar av genomsnittliga tomtenheters representativa roll för ett planmönster eller stadens planerade *layout*, som traditionellt använts inom stadsmorfologisk forskning. Förhållningssättet öppnar möjligheten att betrakta omgivningen som ett resultat av skeenden inom Götaverkens tomtenheter. Därmed blir det sannolikt också enklare att hantera varvsnäringens efterlämningar och avtryck i omgivningen som kulturarv.

1.6.2 Det problematiska kulturarvsbegreppet

Kulturarv är dock ett relativt begrepp som ändrar innehåll då det härleds till olika personers eller grupperns uppfattningar. Urvalet av kulturarv baseras på en normerande tolkning bland flera möjliga tolkningar. En detaljerad undersökning av ett föremål eller en plats kommer ganska snart att avslöja flera olika aktörer och intressegrupper. Det stora antalet möjliga aktörer och intressegrupper komplicerar bilden, vilket gör att det inte finns några enkla relationer mellan motsatspar såsom lokalbor och främlingar, koloniserare och koloniserade, m.fl. Kulturarv är därför föremål för konstant förändring och omskrivning och är både en källa till och ett resultat av konflikter.²² Kulturarv ger därmed upphov till ett dissonant tillstånd, eller en brist på överenskommelser och samstämmighet kring sina betydelser, en egenskap som alltså ligger i begreppets natur.²³

Inom det nationella kollektivet sker det aktiva urvalet och tolkningen av kulturarv med hjälp av auktoriteter. Utifrån en given mall, främst bestående av befintligt kulturarv, institutionaliserad kunskap, normer och tradition ägnar sig "professionella aktörer" på grundval av sin auktoritet åt att inventera, dokumentera, klassificera, beskriva och bevara kulturarv²⁴ På så vis avskiljs kulturarvet i bestämd form från det potentiella, oklassificerade kulturarv i obestämd form som finns runt omkring.

En logisk konsekvens av denna process är att olika företeelser isoleras från sitt naturliga sammanhang. Detta kan exempelvis ske geografiskt: Ett objekt flyttas från sitt geografiska sammanhang till exempelvis ett museum eller arkiv och isoleras på så vis från det tidsbundna skeende, som är dess upphov och egentliga sammanhang. Bevarande förändrar därmed en företeelses status eller värde. Detta kan i sin tur leda till flera olika bieffekter. Företeelsen kan plötsligt uppfattas som autentiskt eller exotisk. Den kan glömmas bort eller plötsligt ses som extremt värdefull som den enda av sin särart. En gemensam nämnare för dessa "musealiseringsprocesser" är att företeelsen genom bevarandet ges en långvarig, statisk prägel. Ambitionen med ett byggnadsminne kan vara att det ska bevaras i sin ursprungliga form, vilket naturligtvis försvårar förändring och är hela anledningen till bevarandet. Det går dock att uttrycka detta i mer negativa ordval. Företeelser berövas nämligen sin förmåga att utvecklas, växa eller följa med sin samtid. Musealiseringsprocessen ger alltså företeelsen en mer statisk natur. Det är dock viktigt att särskilja denna statiska prägel från de betydelser som företeelsen symboliserar. Likväl som isoleringen från ursprungligt sammanhang mumifierar själva företeelsen är den nu även möjlig att använda för att berätta nya berättelser och representera helt andra betydelser. Exempelvis ett dyrbart konsthantverk, som flyttas från en fin salongsmiljö där det användes till den fundamentalt annorlunda verkstadsmiljön i vilket det tillverkades, laddas med

²² Graham, Howard (2008) sid 2-3

²³ Ashworth, Graham, Tunbridge (2007) sid 36-37, Tunbridge, Ashworth (1996) sid 21, 29-31

²⁴ Hammami (2012) sid 26

alternativa betydelser. Objektets immateriella betydelser kan alltså förändras i grunden, samtidigt som det per definition kan vara en mycket praxisfientlig kulturarvspraktik att förändra själva objektet.²⁵

På grund av att det utpekade kulturarvets immateriella betydelser kan förändras är de potentiellt alltid föremål för förhandling. Själva urvalet av kulturarv är naturligtvis förhandlingsbart på samma sätt. Urval och tolkning sker alltid på en arena, där det finns flera olika aktörer som tävlar om tolkningsföreträde. Att vinna tolkningsföreträde över kulturarvsdefinitioner är samtidigt också att skaffa sig en maktposition från vilken det är möjligt att diktera villkor exempelvis för vad som passar in respektive inte passar in i en stadsmiljö, vilka aktiviteter som ska pågå i det offentliga rummet, vilka kulturformer som är rätt och vilka berättelser som ska berättas etcetera. Kort sagt ger möjligheten att manipulera det förflutna genom att definiera kulturarv makt över samhällsbyggandet.²⁶

I första hand är det majoritetens uppfattningar som ges tolkningsföreträde inom den nationella sfären, alltså den dominerande politiska, sociala, religiösa och etniska gruppen. Den australiensiska kulturarvsforskaren Laurajane Smith har kallat detta för AHD (*The authorized heritage discourse*) vilket har blivit en vedertagen storhet i internationella forskningssammanhang.²⁷ Utöver denna majoritetens uppfattning belastas kulturarvspraktikerna även alltså av traditioner, institutionaliserad kunskap, juridisk praxis, och den branschkultur som genom historien växt fram inom kulturarvspraktikens offentliga institutioner.

Genom kulturarvspraktikens globala aktörer har denna typ av kulturarvsproduktion spridit sig utanför nationalstaternas gränser. Förutom att beskriva *The authorized heritage discourse* skriver Smith även om hur den av de traditionella institutionerna uppburna kulturarvspraktiken spridit sig som en likriktare för kulturarv över värden. Europeiska nationer ägnade sig åt detta med hjälp av drivkrafterna kolonialism och imperialism, men efter andra världskriget har även fredsrörelsen, i vilket FN och andra internationella organisationer med motiv som modernisering och globalisering haft en liknande agenda. Den västerländska uppfattningen om vad kulturarv är för något har gått ett segertåg genom världen, och de internationella aktörer som arbetar med detta formar tillsammans UHD (Universalized heritage discourse) enligt ungefär samma modell som AHD inom den nationella sfären.²⁸ Deras auktoritet vilar på serier av internationella konventioner och överenskommelser som ratificerats av medlemsländernas regeringar. Enligt Smith konstituerar det internationella arbetet inom UHD numera sättet vi tänker, pratar och skriver om kulturarv och influerar den dagliga kulturarvspraktiken på alla områden.

1.6.3 Ett förhållningssätt baserat på townscape-begreppet

Eventuellt finns det en stadsmorfologisk hållning man kan luta sig mot för att i viss mån hantera problematiken ovan. Genom att fokusera på stadsmorfologiska processer, planmönster, tomtanvändning och stadsrandzoner går det skapa en bild av stadens fysionomi eller dess townscape, vilket ger en alternativ metod för att närma sig det fysiska kulturarvet i relation till normerande urval. Planmönster, markanvändning och byggnadsstruktur bygger enligt M. R. G. Conzen tillsammans upp stadens townscape. Genom att bädda in information från olika morfologiska perioder går det att ladda townscape-begreppets byggstenar med vidgade betydelser, vilket leder till en djupare bild av det lokala stadssamhället. Ett områdes townscape är enligt Conzen ett fysiskt dokument som uttrycker stadens morfologiska uppbyggnad och lokala unicitet som vi kan identifiera oss i, i social, estetisk eller existentiell mening utifrån vilka vi är. Conzen spinner även vidare på townscape-begreppet och närmar

²⁵ Palmqvist/Boman 2003,

²⁶ Hammami (2012) sid 6, Aronsson (2004) sid 92–94

²⁷ Hammami (2012) Smith (2006), Graham/Howard (2008)

²⁸ Hammami (2012) sid 20

sig frågan om bevarande genom att i analogi med begreppet landskapsvård inom geografin tala om townscape-management.²⁹

Kulturarvdiskussionen kan eventuellt vitaliseras genom det bredare perspektiv som *townscape*-begreppet bidrar till. I stället för att välja ut och beskriva objekt kan forskaren fokusera på tidsbundna skeenden och låta stadens statsmorfologiska processer och det *townscape*, som växer fram till följd av dessa processer, tala för sig själva. Det rör sig inte heller här om någon objektiv tolkning. Men genom ett strikt fokus på stadens strukturella och rumsliga förändringar undviks den dissonansproblematik som uppkommer genom ett normativt urval, eller genom en jakt på olika kulturgruppers uppfattningar om vad som är kulturarv för dem. Den samlade *townscape*-analysen blir snarare en tavla med olika lager av betydelser och det blir upp till betraktaren att själv formulera sin relation till denna bild. På detta sätt växer varvsnäringens kulturarv till någonting som omfattar hela eller stora delar av den fysiska staden eller de landskap som präglats av varvsverksamheten. Det finns dock flera aspekter av detta än att enbart kulturarvet sprids ut över en större geografisk yta. Den townscape- eller landskapsbaserade synen på kulturarvet inkluderar även bredare lager av människor med olika kopplingar till den potentiellt allomfattande historiska miljön och blir därför mer demokratisk. Detta aktualiserar i sin tur även flera transdisciplinära samarbeten och det bredare ämnet blir då en angelägenhet på ett regionalt och nationellt såväl som lokalt plan. Kulturarvspraktiken blir därmed ett arbete i vilket kulturarv kontextualiseras snarare än att det pekas ut och bevaras. Graham Fairclough skriver i *The heritage reader* (2008) hur ett bredare kulturarvsperspektiv enligt ovan öppnar för en kulturarvspraktik baserad på diskursbyggnad på flera nivåer, där det förflutna kontextualiseras i samtiden och där människor kontextualiseras i sin levnadsmiljö eller sitt landskap. Det skapar grund för mer strategiska och detaljerade beslut rörande kulturarvets förändringsprocesser.³⁰ Detta faller sig naturligt utifrån en samtida kulturarvsdefinition, enligt vilken delar av det förflutna används som kulturella, politiska eller ekonomiska resurser för samtida behov. Kulturarv är därmed ett diskursivt, immateriellt stoff, som kan användas för att ladda objekt, byggnader, bebyggelsestrukturer och landskap med mening utifrån samtida visioner om den framtid vi tänker oss.³¹

Alltså. Min förhoppning är att det genom kartläggandet av Götaverkens betydelse för stadens framväxt, tillsammans med beskrivningar av anläggningen i sig själv samt den kronologiska berättelse som uppsatsens undersökningsdel utgör, går att fördjupa bilden av vad varvsnäringens fysiska kulturarv består av, genom att luta sig på teoribildningen kring *townscape*-begreppet. De flesta fysiska element som byggde upp Göteborgs varvsindustri har redan försvunnit eller byggts om och anpassats till nya funktioner. I många fall var de även allt för storskaliga eller komplexa för att kunna hanteras eller bevaras av en kulturarvssektor, som ännu inte byggt upp tillräcklig kunskap om hur man förvaltar industrin. Detta har lett till att bevarandet av många av industrialismens efterlämningar på traditionellt maner främst handlat om restaurering av arkitektoniskt betonade byggnader på bekostnad av sina historiska, sociala och rumsliga sammanhang.³² Tillämpningen av det stadsmorfologiska *townscape*-begreppet kan trots detta, genom att bidra till en samlad bild och en bas för identifikation, skapa förutsättningar för vidgade vyer kring varvsnäringens fysiska kulturarv, dess hantering och möjligheten för oss att bära med sig berättelsen om den in i framtiden.

²⁹ Jivèn (2003) sid 78-79, Whitehand (2001) sid 104

³⁰ Fairclough (2008) sid 298, 299, 301

³¹ Ashworth, Graham, Tunbridge (2007) sid 2-4

³² Negri (2012) sid 184-85 Olshammar (2002) sid 111

1.7 Forskningsöversikt

1.7.1 Stadsmorfologi

Den engelska stadsmorfologiska traditionen är inflytelserik i ett internationellt sammanhang, vid sidan av de franska och italienska morfologiska skolorna företrädda av Saviero Muratori, Gianfranco Caniggia och Carlo Aymonino. Den engelska skolan, främst utvecklad av den tyskbrittiska stadsplaneraren och geografen M. R. G. Conzen, rymmer också uppsatsens metodologiska utgångspunkter.³³ Jag avser här att kortfattat redogöra för några centrala punkter i denna forskningstradition samt hur den influerat stadsmorfologisk forskning i Sverige. Jag kommer även att beröra forskning som behandlar industriella miljöers förändring och kulturarv och då även sådant som hanterar varvsnäringen, Göteborg och Götaverken, eftersom det är ämnesmässigt relevant för mitt arbete och utgör basen för uppsatsarbetets faktasamling.

M. R. G. Conzen tog sin utgångspunkt i tidiga verk om stadslandskapets fysiska form av den tyska kulturgeografen Otto Schlütter (1899) vilka vidare utvecklats av olika geografer. Randzonsbegreppet identifierades och definierades först på tyska som *stadtrandzone* av Conzens mentor H. Louis efter genomförda stadsanalyser i Berlin på 1930-talet.³⁴ Conzen spann vidare på detta arbete och utvecklade de huvudsakliga begreppsdefinitionerna inom fältet. Basceller, stadsmorfologiska perioder och regioner, stadsrandzoner, townscape och townscape-management utvecklade Conzen främst genom två stadsanalyser presenterade i böckerna: *The growth and character of Whitby* (1958) samt *Alnwick, Northumberland - a study in town-plans analysis* (1960). Genom dessa studier kunde Conzen uppvisa generella drag i städers morfologiska uppbyggnad och utveckling och därefter utveckla en metodologisk grund för stadsanalys. De begrepp och teorier Conzen utvecklade har främst förts vidare av professor Jeremy Whitehand som 1974 bildade *The urban morphology research group* (UMRG) på universitetet i Birmingham.³⁵ Whitehand har beskrivit utvecklingen för den stadsmorfologiska forskningen i främst USA, Centraleuropa och Storbritannien under 1900-talet och har själv lyft in Conzens stadsmorfologiska begreppsbyggnad i ekonomiska perspektiv, där relationen mellan staden, byggindustrins dynamik och stadens levnadsmiljöer analyserats och utvecklats. Mycket av denna forskning har sedan spritts internationellt genom UMRG:s arbete bland annat genom Peter Larkham, Karl Kropf och Keith Lilleys doktorsavhandlingar och vidare forskning samt UMRG:s nyhetsbrev *Urban morphology newsletter*, som getts ut sedan 1987.³⁶ M. R. G. Conzens begrepp och teoribildning har vidare influerat grundläggande verk om västerländska städers utvecklingstendenser såsom den amerikanska kulturgeografen James E. Vances *The continuing city - Urban morphology in western civilization* (1990), och arkitekturhistorikern Spiro Kostofs *The City Assembled: Elements of Urban Form through History* (1992). Många av Conzens egna artiklar och essäer finns även samlade i *Thinking about urban form: papers on urban morphology* utgiven av M. R. G. Conzens son M.P. Conzen 2004.

1990 var UMRG värd för ett internationellt seminarium, vilket 1996 ledde till ett internationellt och interdisciplinärt samarbete i form av *International seminar on Urban Form* (ISUF), som sedan 1997 gett ut tidsskriften *Urban morphology* och arrangerat regelbundna konferenser. Genom Jeremy Whitehands och många andras försorg har därmed Conzens arbete lyfts till ett internationellt sammanhang och influerat många av de artiklar jag använt i denna uppsats.³⁷

³³ Jivén (2003) sid 44–47

³⁴ Whitehand (2001) sid 105

³⁵ University of Birmingham, Om Jeremy Whitehand

³⁶ Jivén (2003) sid 44–45, Moudon (1997) sid 3–10

³⁷ Moudon (1997) sid 5–10

I Sverige har geografiska studier med urban inriktning bedrivits länge. Stockholm och städerna i Mälardalen och dess relation till sin omgivning studerades av geograferna Sten De Geer, John Leighly och William William Olson från 1910- till 1930-talet och redan 1919 etablerades urban historia som ett akademiskt forskningsfält på Stockholms Universitet. Den mest centrala, tidiga teoribildningen utvecklades emellertid genom konsthistorikern Gregor Pålssons och hans interdisciplinära forskarlags omfattande kartläggning av svenska städer. Arbetet sammanställdes i *Svensk stad I och II* utgivna 1950 och 1953 och därefter kompletterade och återutgivna 1973. I svensk stad beskrivs svenska städers transformationsmönster och dess relation till samhällets utveckling från 1840-talet till 1930-talet utifrån en metodologi baserad på en omfattande insamling av sociologiska data. Detta ligger sedan till grund för en omfattande klassifikation baserad på ett av Pålson utvecklat stil- och typkoncept.³⁸

Svensk stad influerade bland annat bebyggelseforskarna Elias Cornell och Börje Hansen att analysera motsatsförhållandet mellan stad och land och förhållandet mellan centrum och periferi från 1950-talet och framåt. Kulturgeografen Lennart Améen utvecklade detta i sitt intresse för städers fysiska mönster och stadsplaner i vilket han även lyfte in mycket av M. R. G. Conzens begreppsteori. I Lennart Améens avhandling *Stadsbebyggelse och domänstruktur: Svensk stadsplanering i relation till ägoförhållanden och administrativa gränser* (1964) undersöks bland annat hur tidigare ägo gränser och annat syns i senare tillkommen stadsstruktur, vilket ligger till grund för vidare studier om stadsstrukturernas olika tidslager. Ett av Conzen inspirerat mer enkelriktat fokus på stadsplaner syns även i Améens *Stadens gator och kvarter. Stadsmiljöns geografiska grunddrag* (1985) och liknande svenska verk om stadsplanernas historia som Bertil Sannells *Kompendium i stadsmorfologi från 1971* och senare Nils Ahlbergs *Stadens mönster - De historiska kartorna berättar* från 1998.³⁹

Under 1970- och 1980-talet var det dock främst den italienska skolan som genom ett typologiskt stadsmorfologiskt fokus aktualiserades i Sverige. Arkitekturhistorikern Björn Linn utvecklade Pålssons typbegrepp för att analysera urbana byggnadsstrukturer i linje med Caniggias och andra italienska forskares studier av italienska stadskärnor och deras restaurering.⁴⁰ Ett liknande fokus återkommer exempelvis i Kristina Allperes avhandling *Typbegreppet i arkitektur* (1985) och i Finn Wernes byggnadstekniska studier i bland annat Göteborg, vilka ligger till grund för den stadsmorfologiska analysteori Werne utvecklat i *Stadsbildens förändringar*. Liknande inriktning återfinns även i Johan Rådberg och Abdallah Abarkans forskning.⁴¹

På 1990-talet återkom emellertid stadsbyggnadsforskaren Hans Bjur till M. R. G. Conzens teorier om stadsrandzoner som en av flera utgångspunkter för analys av städers periferier, dess problem och transformationsprocesser. En forskargrupp under Bjurs ledning utförde ett omfattande arbete med denna inriktning, vilket ledde till ett brett engagemang som bland annat kom till uttryck i det av Ola Wetterbergs och Ingrid Holmbergs redigerade temanummer *Stadens periferi* i tidskriften *Nordisk arkitekturforskning* (1998) och Hans Bjurs och Bertil Malmströms *Periferins gestalt* i tidskriften *Arkitektur* (1996). Den stadsmorfologiska inriktningen och stadens periferi återkommer även i flera doktorsavhandlingar från Tema stadsbyggnad på sektionen för arkitektur på Chalmers tekniska högskola. Intressant i detta sammanhang, på ett metodologiskt men kanske framförallt på ett geografiskt och ämnesmässigt plan, är Gabriella Olshammars studie av Gustav Dalénsområdet på Hisingen i Göteborg: *Det permanentade provisoriet - Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande* (2002). Olshammars industrimiljöfokus har sedan fått en fortsättning i hennes

³⁸ Abarkan (2009) sid 122–123

³⁹ Jivén (2003) sid 61

⁴⁰ Abarkan (2009) sid 124

⁴¹ Jivén (2003) sid 53–55, Abarkan (2009) sid 124–125

nuvarande forskningsprojekt, som berör det dagliga livet i relation till de visioner om förändring, som finns kopplade till den småskaliga industriella miljö som finns kvar kring älvrummet i Göteborg.⁴²

På Tema stadsbyggnad på Chalmers har även de olika skolbildningarna inom stadsmorfologin utgjort ett undersökningsämne i sig själva i Gunilla Jivéns *Stadens morfologi som kulturarv* (2003), i vilken stadsmorfologiska metoder enligt de olika skolorna prövas och utvärderas. Denna avhandling har varit mycket värdefull för metodutvecklingen i denna uppsats. Det stadsmorfologiska intresset i Sverige mynnade sedan ut i etableringen av i huvudsak två verksamma forskargrupper med stadsmorfologisk inriktning. Den ena är en forskargrupp inriktad på *Space syntax på Kungliga tekniska högskolan* i Stockholm ledd av Lars Marcus och den andra är Ett nordiskt nätverk för stadsmorfologi lett av Abdella Abarkan på Blekinges tekniska högskola i Karlskrona.⁴³

1.7.2 Industriminnesforskning

Trots att denna uppsats har ett historiskt stadsbyggnadsperspektiv snarare än ett fokus på de industriella anläggningarna i sig själva, så är ändå den forskning som bedrivs om industriers förändringsprocesser, bevarande och återanvändning relevant. Forskningsfältet ”industriell arkeologi” utvecklades i Storbritannien på 1950-talet och var först inriktad på bevarandet av ”industrialismens monument” utifrån en framväxande syn om att sådana kunde vara vackra och historiskt viktiga för förståelsen av den industriella samhällsutvecklingen. Industrialismens efterlämningar studerades utifrån ett arkeologiskt förhållningsätt, där strukturerna fick berätta om levnads- och produktionsförhållanden. Ett intresse för industriella ”brownfields” och järnvägar och annat öppnade därefter för att studera större industriella strukturer och landskap.⁴⁴ Fältet breddades därefter alltmer och blev en interdisciplinär angelägenhet. Detta i takt med att studierna kring industriella produktionsanläggningar även började kompletteras med sociologiska undersökningar med inriktning på konsumtionssidan av den industriella samhällsutvecklingen. Här stod även industrialiseringens och den kapitalistiska utvecklingens påverkan på individen i fokus.⁴⁵

På ett internationellt plan verkar sedan 1999 det interdisciplinära nätverket *The international committee for the conservation of industrial heritage* (TICCIH) vars mål är att skapa ett internationellt samarbete kring utbildning, forskning, tolkning, dokumentering, bevarande och restaurering av industriella kulturarv. Nätverket har en bred inriktning som täcker allt från maskinutrustning till industriella landskap och immateriellt kulturarv som yrkeskunskap och arbetarkultur. TICCIH ger ut ett nyhetsbrev en gång i kvartalet och anordnar regelbundet konferenser. De verkar även för att sprida publikationer på ämnet och gav 2012 ut samlingsvolymen *Industrial heritage re-tooled -The TICCIH guide to Industrial heritage conservation*. 2014 ingick TICCIH även i ett samarbetsavtal med *International council of monuments and sites* (ICOMOS) med målsättningen att åstadkomma ett större samarbete kring forskningen och bevarandet av industriellt kulturarv runt om i världen.⁴⁶

Forskningen kring industriella kulturarv har varit omfattande även i Sverige både före och efter att Marie Nisser antogs till världens första professur i industriminnesforskning på Kungl. Tekniska högskolan i Stockholm 1992, varpå hon kunde bygga upp en forskargrupp kring ämnet.⁴⁷ Jag vill nämna en del arbeten som kommit till sedan dess och är relevanta för denna uppsats, för att de ligger i skärningspunkten mellan industriella kulturarv, samhällsutveckling och stadsbyggande.

⁴² Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård: om Gabriella Olshammar

⁴³ Abarkan (2009) sid 125–126,

⁴⁴ Trinder (2012) sid 30

⁴⁵ Conlin Casella, (2005)

⁴⁶ TICCIH/ICOMOS memorandum of understanding (2014)

⁴⁷ Avango, Lundström (2003) sid 7

Industrialiseringens historiska faser i Sverige och dess påverkan på samhällsutvecklingen, ekonomin och människors liv har studerats ingående av Maths Isacson. I *Industrisamhället Sverige - arbete ideal och kulturarv* (2007) fokuserar han exempelvis på den högindustriella epoken mellan 1930 och 1980 och hur industriföretag tilläts revolutionera våra arbetsorganisationer, boendeformer, relationer och ideal.⁴⁸ Det historiska perspektivet i detta verk sätter min egen inriktning på byggnadsstrukturer och stadstillväxt i en bredare kontext. Också Annika Alzéns avhandling *Fabriken som kulturarv - Frågan om industrilandskapets bevarande i Norrköping 1950–1985* är intressant, eftersom den behandlar ett industrilandskap som här sammanfaller med stadens centrum. Alzén skildrar med detta som utgångspunkt de kulturarvsprocesser, som präglat platsen från ett initialt skede där den mentala bilden av industrin stod i direkt konflikt med synen på kulturarv, till ett skede där industrilandskapet i Norrköping kunde bevaras.⁴⁹ I avhandlingen *Hope and rust - Reinterpreting the industrial place in the late 20th century* undersöker Anna Storm redundanta industriella miljöers förändring och de nya meningdiskurser som växer fram kring platserna i förändringens spår. Industriella platsers degenerering eller återanvändning genererar omtolkningsprocesser kring vad anläggningarna är och står för. Storm kommer fram till att yrkesarbetande specialister, utan tidigare koppling till platserna, ofta vinner tolkningsföreträde på bekostnad av de som tidigare levtt och verkat där. Genom gentrifieringsprocesser omvandlas redundanta industriella miljöers materialitet till en råvara eller projektyta för hopp och framtidsvisioner i en lokal kontext, samtidigt som de politiska och socialt orättvisa berättelser, som platserna eventuellt manifesterar, tenderar att blekna bort då det nya meningsskapandet ofta innebär en slags försoningsprocess.⁵⁰

Ett liknande fokus på omtolkningsprocesser kopplade till industriellt betingad strukturförändring återfinns även i antologin *Malmberget - Strukturella förändringar och kulturarvsprocesser - En fallstudie* (2008). Här undersöks hur samhället Malmberget förändrats i takt med den växande gruvverksamheten, som både är anledning till att staden överhuvudtaget finns samt på sikt hotar att utplåna dess fysiska existens. Antologins artiklar ger exempel på hur platsens historiska innehåll framställs av olika aktörer och förhandlas i olika sammanhang. I takt med att gruvan vuxit har stadens livsmiljöer successivt försvunnit, vilket starkt påverkat kulturarvsprocesserna som finns knutna till platsen. I antologin analyseras också hur bilden av det förflutna lyfts in i samhällsplaneringen och påverkar de framtidsvisioner som finns för Malmbergets utveckling, samt hur det även finns stora risker för att kontakten med det förflutna går förlorad när det nya samhället byggs.⁵¹

Anna Storm utvecklar senare bilden av detta och fördjupar resonemangen om kulturarvsprocesser som försoningsarbete, då hon i *Post-industrial landscapescars* (2014) undersöker omfattande landskapsförändringar i industriernas spår runt om i Nordeuropa, som både fysiska och mentala ärrbildningar. Ett ärr i landskapet manifesterar, i kontrast till de lagerbildningar av spår från olika tider som inom kulturvården brukar benämnas som palimpsest, definitiva skador som kräver omfattande läkningsprocesser. Storm visualiserar på detta sätt den kapitalistiska industrins dubbla roll i samhällsbyggandet. I ett initialt skede är industrin samhällsbyggande, men då verksamheten expanderar hotas istället det etablerade och nu mindre flexibla samhället. I den efterkommande postindustriella verkligheten kvarstår de fysiska spåren av industrin som öppna sår. De

⁴⁸ Isacson (2007) Se även Isaccsons genomgång av industrisamhällets faser och dess relation till den svenska på industriminnesforskningen och dess framtid i antologin *Industrins avtryck - Perspektiv på ett forskningsfält* (2003) I samma antologi problematiseras även arbetsorganisationens utveckling i just varvsindustrin av Gösta Arvastson i kapitlet *Människor, berättelser och verktyg - Perspektiv på varven och bilfabrikerna*. Arvastson visar här hur de äldre varvsarbetarnas höga hantverkskunnande och de kulturella särdrag som följde med detta reducerades och försvann i takt med att arbetsorganisationen rationaliserades och tekniken utvecklades i varvsnäringens annalkande kris.

⁴⁹ Alzén (1996)

⁵⁰ Storm (2008) Sid 9–12, 150–167

⁵¹ Svensson, Wetterberg (2008)

kulturarvsprocesser som sedan uppstår blir till läkningsprocesser. De ”ärrbildningar” som kvarstår manifesterar kontroversiella berättelser.⁵²

Till de delar av min uppsats som berör maktövertagande av det fysiska rummet och relationen mellan industrin och Göteborgs stad, finns även oväntat intressanta paralleller i Dan Avangos forskning kring svensk stenkols- och gipsbrytning på Svalbard under 1900-talets början. Industriverksamheten var här ett nationellt mer eller mindre kolonialt intresse, där verksamheten förutsatte att regionens status som ingenmansland upprätthölls och där huvudsyftet med (den olönsamma) produktionen handlade om att befästa den svenska industrins anspråktagande av platsen, snarare än ekonomisk vinning.⁵³

1.7.3 Göteborg och varvsindustrin

I forskningen om de svenska storvarven överväger etnologiska perspektiv tillsammans med studier kring varvens ekonomiska utveckling och senare avveckling. För att nämna något så gav Svenska Varv redan 1983 ut Serien *Svensk varvsindustri under 100 år*. Här ingick bland annat Tommy Svenssons avhandling om lönepolitiken, rationaliseringen och den fackliga kampen vid varven under 1900-talet tillsammans med Kent Olssons skildring av de Svenska Varvens utveckling till exportindustri 1880–1936. Därefter disputerade 1986 Jan Bohlin med en avhandling om varvsindustrins lönsamhet, finansiering och arbetsmarknad mellan 1920 och 1975. Leif Molinder utredde 1989 hur de sista civila handelsfartygen byggdes och hur det gick för de anställda och vad som hände med markinnehav, verkstadsutrustning och byggnader mellan 1975 och 1988. Något mer sentida forskning på samma tema återfinns även i Mats Sjölin *Varvsindustrins för- och nackdelar* (2003)⁵⁴

Forskning kring varvens egna bebyggelsemiljöer och hur de påverkade den fysiska stadsbyggnaden är betydligt mer svårfunnen. En bra grund för mitt fokus på detta har emellertid varit de delar av historikern Martin Fritz omfattande forskning kring Göteborgs näringsliv och samhällsutveckling där Götaverken behandlas. Fritz senare forskning om familjen Keillers roll för Sveriges industrialisering har dessutom bidragit mycket till min skildring av Götaverkens föregångare.⁵⁵

Norra älvstrandens miljöer har även varit föremål för flera uppsatsprojekt på institutionen för kulturvård på Göteborgs Universitet där fokus har varit hur denna bebyggelses fysiska kulturarv hanterats och i vissa fall använts som resurs för stadsomvandling. Madelene Seberbrink undersöker exempelvis Norra älvstrandsområdets omvandling i relation till de bevarandeprogram och övriga kulturmiljöunderlag som utarbetats, politiska visioner, kulturmiljövårdens metodutveckling och Älvstrandens utveckling AB:s faktiska omvandlingsarbete i masteruppsatsen *Norra älvstrandens tvedräkt - En postindustriell transformeringsprocess* (2014). En specifik inriktning på just Götaverkens forna verkstadsområde i Lundbystrand, återfinns i Stina Ekbergs uppsats *(Post)industriområden - Industrins kulturmiljöer i den ideala staden med fokus på Götaverken i Göteborg* (2016). Här ges exempel på hur olika filosofier och strategier för stadsbyggande (urbanismer) tillåtit påverka industrimiljöer med ibland fundamentalt olika påverkan på de befintliga miljöerna som följd. Denna bakgrund ger perspektiv på hur Götaverkenområdets utspridda och komplexa natur inte helt harmonierar med de ideal som styr Göteborgs stads stadsbyggnadsprojekt Vision Älvstaden.⁵⁶

Det finns även en avhandling på området författad av Bo Öhrström på Chalmers stadsbyggnadssektion; *Urban process and global competition; enabling factors for mutual urban and economic development at Norra älvstranden in Göteborg* (2004) i vilken det undersöks hur stadsomvandling och sanering kan

⁵² Storm (2014)

⁵³ Avango (2003) sid 176–177, 181–186

⁵⁴ Bohlin (1989) Molinder (1989) Olsson (1983) Sjölin (2003) Svensson (1983)

⁵⁵ Fritz (1996) Fritz (2008)

⁵⁶ Ekberg (2016) sid 22, 31, 37, 38, Seberbrink (2014) sid 17, 57–77, 82–86, 112–114.

användas som ett verktyg för att åstadkomma noder av urban tillväxt. Med utgångspunkt främst i omvandlingen av Lindholmens gamla varvsområde behandlar avhandlingen hur olika intressegrupper samverkat för att åstadkomma ett företagskluster och en tillväxtnod på platsen.⁵⁷ Genomförandet av älvrummets stadsomvandling och bland annat dess inslag av medborgardialoger har också studerats och lyfts till ett internationellt sammanhang av Knut Strömberg, professor i stadsutveckling på Chalmers Arkitektur tillsammans med etnologen Joakim Forsemalm från Göteborgs forskningsinstitut. Tillsammans har de bidragit med ett kapitel i *Waterfront regeneration: Experiences in city-building*, under redaktion av Harry Smith och Maria Soledad Garcia Ferrari. Verket tar upp vattennära stadsomvandlingsprojekt i flera nordeuropeiska städer och visar hur fenomenet dykt upp och hanterats olika i takt med den allmänna avindustrialiseringen av Europa.⁵⁸

1.8 Disposition

Uppsatsens undersökande del inleds med en kronologisk berättelse om Götaverkens framväxt som i stora drag följer en given tematisering. Historiedelen har därmed delats in i karaktärskilda morfologiska perioder som utgör basen för en kapitelindelning. Varje kapitel inleds med ett orienterande avsnitt där tidsspecifika förutsättningar för verksamheten går igenom. Därefter följer ett avsnitt med specifikt fokus på Götaverkens verkstadsanläggningar, vilka sedan sätts i ett större sammanhang i ett avslutande avsnitt. Detta handlar om Götaverkens påverkan på de stadsrandzoner som företaget befunnit sig i. Den kronologiska berättelsen sammanfattas sedan i ett separat avsnitt, innan den undersökande delen av uppsatsen avslutas med ett reflekterande kapitel om den samtida utvecklingen för företags forna miljöer. Därefter följer ett kapitel med slutsatser där uppsatsens frågeställningar besvaras genom att undersökningsmaterialet samlas ihop i avgörande aspekter och tendenser kring hur Götaverken påverkat stadsutvecklingen i Göteborg. Slutledningarna innehåller även en kritisk reflektion kring den valda undersökningsmetodens användbarhet. Därefter avslutas uppsatsen med en sammanfattning.

⁵⁷ Öhrström (2004)

⁵⁸ Smith, Ferrari (2012)

2. Etableringsfasen i den förindustriella staden (1800-talets mitt)

2.1 Staden öppnar sig

1700-talet var en ekonomisk storhetstid för Göteborg. Sillfisket i Bohuslän utgjorde basen för en livaktig handel och det Ostindiska kompaniet var landets största företag. Sillen försvann dock plötsligt från Bohuskusten och sillfångsterna uteblev år 1808, varpå sillfisket mer eller mindre lades ned året därpå. Det Ostindiska kompaniet upphörde med sin verksamhet helt år 1814. Efter det sena 1700-talets stadsbränder hade många borgare också uppfört dyra fastigheter till höga krediter. Nu sjönk hyrorna och fastighetspriserna drastiskt vilket ledde till höga skuldsättningar och konkurser. På det utrikespolitiska området upphörde dessutom Napoleons blockad mot England mellan 1806 och 1814. Denna blockad gjorde att Göteborg var en av de enda öppna hamnarna i norra Europa under denna tid, en tid som i ekonomiska sammanhang ofta kallats den briljanta tiden. Den utländska konkurrensen ökade därmed dramatiskt och Göteborg kastades in i en ekonomisk kristid som av flera anledningar kom att pågå ända tills 1840-talet. 1834 bröt exempelvis en koleraepidemi ut som dödade tio procent av stadens befolkning. Epidemin medförde även att staden avspärrades för att motverka smittspridningen, vilket naturligtvis även påverkade handeln negativt.⁵⁹

Från 1830-talet och framåt ökade dock successivt utlandsexporten av trävaror. Frakterna gick över staden efter att Göta Kanal öppnades i sin fulla längd 1832. Det ekonomiska livet i staden dominerades länge av de handelshus som stod för denna export, vilket gjorde att det dröjde förhållandevis länge innan staden på allvar började industrialiseras.⁶⁰ Tillkomsten av Göta kanal ställde krav på att större båtar skulle kunna ta sig upp i Göta älv, vilket föranledde att segelleden i älven förbi Skeppsbron muddrades upp till ett större djup på slutet av 1830-talet. Det skapade förutsättningar för den plats på Skeppsbron där Götaverkens föregångare Keillers mekaniska verkstad kom att ligga. Vassytan vid älven belades här med muddermassor och platsen var plötsligt tillgänglig för transporter och sjösättning av större båtar.

Ångbåtstrafiken visade även att den nya ångtekniken var på frammarsch och öppnade en helt ny marknad för att bygga båtar drivna av ångmaskiner. På grund av att det gick allt snabbare att transportera varor över haven ökade efter hand konkurrensen med utländsk industri. Slutet av 1850-talet och 1860-talet var därför turbulent. 1858 togs en skyddstull på maskiner och redskap på fem procent bort. Detta gjorde att importen av denna typ av utrustning ökade från framför allt Storbritannien vilket skapade ytterligare konkurrens.⁶¹ De flesta verkstadsindustrierna i Sverige var mångsysslande och hade en stor bredd på sin produktion och var rent allmänt ofta inriktade på olika typer av maskiner och redskap, varpå den ökande importen av motsvarande utrustning utgjorde ett hot.

Under 1800-talets första hälft ägde för övrigt stora fysiska förändringar rum i staden. Befästningsvallarna kring Göteborg hade blivit föråldrade då de inte moderniserats under 1700-talet. Dessa revs under 1800-talets början och frisatte en tomtyta som nästan var lika stor som den tidigare stadsytan. Här uppfördes under 1800-talet bland annat Göteborgs första hyreshus vid stora Nygatan och Larmgatorna samt även inrättningar med mer allmän karaktär som Sahlgrenska sjukhuset,

⁵⁹ Fritz (1996) sid 14–16, 49, Prytz (1894) sid 30

⁶⁰ Fritz (1996) sid 55

⁶¹ Fritz (2008) sid 44, 47,

Fiskekyrkan, och Göteborgs centralstation. De låga markpriserna till följd av lågkonjunkturen i kombination med de nytillkomna markytorna skapade även grogrund för industrietableringar. Tillsammans med den lite senare tillkomna Rosenlunds textilfabrik var Keillers mekaniska en av de första större industrietableringarna i anslutning till "det gamla Göteborg" innanför vallgravarna.

Utöver dessa fanns inte många industrietableringar i Göteborgsområdet förutom de Carnegieska bruken vid Klippan i Karl Johans församling.⁶² Eftersom det inte fanns någon större fallhöjd i vattendragen inom Göteborgs område kunde det inte heller ske några större industrietableringar, då sådana var beroende av vattenkraft. Industrierna förlades därmed närmast till forsarna i Mölndalsån och Säveån utanför Göteborg. Keillers mekaniska verkstad och Rosenlunds textilfabrik använde sig istället av nymodigheten ångkraft och kunde därmed fördelaktigt placeras i anslutning till staden.⁶³

2.2 Keillers mekaniska verkstad och Göteborgs mekaniska verkstad

2.2.1 Föregångare

Alexander Keiller kom från Skottland till Göteborg år 1825. Han kom från en köpmansfamilj som redan hade åtskilliga kontakter och kunde snabbt etablera kontakt med de ledande handelsmännen i staden. Bland dessa fanns landsmannen William Gibson som redan 1810 köpt in egendomen Sågen vid Karl Johanskyrkan i Majorna. Keiller och Gibson startade bolaget Gibson & Keiller 1828 och blev snart det ledande företaget i regionen för tillverkning av segelduk, trossar och linor.⁶⁴

Eftersom verksamheten gick bra ville Gibson och Keiller även i egen regi kunna spinna garn till sina segeldukar och inköpte för detta en kvarnbyggnad vid slussfallet i Fattighusån nära Drottningtorget mitt i Göteborg. Här byggde de upp den första svenska fabriken för maskinspinning av lin och hampa. På grund av den låga fallhöjden i ån behövde bolaget snart hitta en ny plats med en större kraftkälla där de också kunde sammanföra spinneri- och vävningsverksamheten geografiskt. 1832 införskaffade Gibson och Keiller därför fastigheten Jonsereds säteri vid ett vattenfall i Säveån utanför Göteborg. Här kunde bolaget snabbt bygga upp Jonsereds fabriker som kunde öppnas 1833.

Med tiden uppstod dock konflikter mellan den energiska och pådrivande arbetsledaren Keiller och den mer eftertänksamma finansiären och handelsmannen Gibson. År 1839 gick de skilda vägar på så sätt att Keiller mot ersättning avstod sin hälft av bolaget. Alexander Keiller stod därefter på egna ben och hade ekonomiska medel att starta upp en egen verksamhet.⁶⁵

2.2.2 Keillers mekaniska verkstad

Den verksamhet som senare skulle utvecklas till Götaverken inleddes med att Alexander Keiller inköpte två tomter på sammanlagt åttatusen kvm vid nuvarande Skeppsbron i Göteborg. År 1841 ansökte Keiller om att få slå ihop dessa tomter för att tillskapa så mycket sammanhängande tomtmark som möjligt. Detta beviljades och gatumarken som skiljde tomterna åt försvann samtidigt. Det som senare blev Verkstadsgatan och Lilla Badhusgatan breddades med motsvarande yta.⁶⁶ Vid samma tid åkte Keiller till England och inköpte moderna maskiner som inte gick att få tag på i Sverige⁶⁷ I november 1841 fick han tillstånd att uppföra sin verkstad. Ansökan beviljades två veckor efter det att den kommit

⁶² Fritz (1996) Sid 35, 36

⁶³ Fritz (1996) sid 86, 87

⁶⁴ Fritz (2008) sid 10, 15, 16

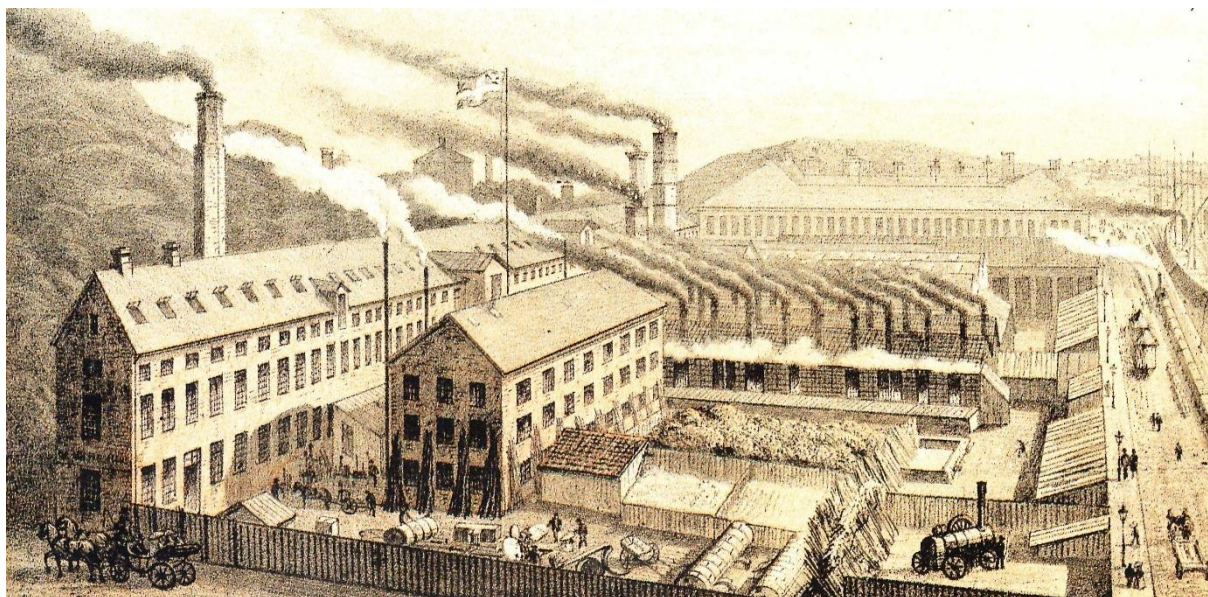
⁶⁵ Fredberg (1977) sid 114, Fritz (2008) sid 16, 18, 22, Prytz (1894) sid 35–36

⁶⁶ GLA/C0168:1 Vol: F3 AA / 1: 1839–1891

⁶⁷ Härneman (1966) sid 60

in till Göteborgs kommerskollegium. Strax därefter inleddes byggandet av en för dåtiden moden mekanisk verkstad⁶⁸

Anläggningen vid Skeppsbron innehöll i inledningsskedet främst en hundra m lång fabriksbyggnad, ett gjuteri samt en magasins- och förrådsbyggnad. Den långa fabriksbyggnaden förlades med långsidan mot Långgatan, och som senare fick namnet Stora Badhusgatan. Byggnaderna var uppförda i tre våningar i mursten med vind. I bottenvåningen fanns kontor, en avdelning för ångmaskin och ångpanna, samt en metallverkstad med hyvel, svarv och bormaskiner. På våningarna ovanför fanns en filarverkstad och en stor snickarverkstad. Enligt Keillers ansökan till kommerskollegiet skulle verksamheten handla om att tillverka "allehanda maskinerier, redskap och gjutgods av järn och andra metaller."⁶⁹ Verkstadens järn- och metallgjuterier blev den mest betydande delen av verksamheten. Då Sverige vid tiden inte hunnit bli särskilt industrialiserat tillverkades mestadels jordbruksredskap och maskiner. I verkstaden tillverkades också köksspisar, husgeråd, prydnadsföremål och trädgårdsmöbler. Ibland beställdes även större arbeten som broar och kranar. Anläggningen kompletterades efter hand. 1845–48 uppfördes en vällugn och ånghammarsmedja som var den första av sitt slag i Sverige. Själva hammaren i ånghammarsmedjan blev sedan förebild för Götaverkens emblem. Vid denna tid uppfördes även en plåtslagarverkstad.⁷⁰ Efter tre år arbetade ca hundra personer i anläggningen. År 1850 var de tvåhundra personer och vid mitten av decenniet hade personalantalet stigit till trehundrafemtio. Ett av de mer betydande arbetena Keillers verkstad tog på sig vid denna tid var uppförandet av en ångmaskin med hundratjugo hästkrafter till Rosenlunds bomullsspinneri 1846. Verkstaden fick även några år senare uppdraget att tillverka och installera en egen gasbelysningsanläggning åt spinneriet. Av betydelse för Göteborgs stadsbild var även verkstadens uppdrag att tillverka en del större broar över innerstadens kanaler⁷¹



Figur 2. Göteborgs mekaniska verkstad på 1870-talet. Kajen utanför Skeppsbroområdet är nyanlagd och hamngatan har nyss belagts med kullersten. Verkstadens huvudbyggnad ligger med långsidan mot Stora badhusgatan, längst från vattnet. Skorstenarna i det börsta hörnet av huvudbyggnaden tillhör gjuteriet och den närmaste skorstenen tillhör ångmaskinen. I anläggningens mitt ligger smedjan med en stor mängd mindre skorstenar; en till varje enskild smideshärd. Den större byggnaden i tre våningar framför smedjan innehåller kopparslagare- och målarverkstäder samt förråd och magasin.⁷²

⁶⁸ Fritz (2008) sid 22,23

⁶⁹ Fritz (2008) sid 23, *Götaverken 1841 – 1941* sid 22

⁷⁰ Fritz (2008) sid 30 33,34, *Götaverken 1841–1941* sid 23, *Av bestående värde* (1990) sid 4

⁷¹ Fritz (2008) sid 34, 36, 37 *Götaverken 1841–1941* sid 23

⁷² Axelson, Peterson (1875) sid 1–4

2.2.3 Den första expansionen

Ganska snart stod det klart för Keiller att det fanns mycket att vinna på att satsa på fartygsreparationer. För detta ändamål inköpte Keiller 1844 en granntomt till sin fastighet vid Skeppsbron av Göta artilleriregemente. Den nya tomten låg i anslutning till artilleriets mark på Stora Otterhälleberget, senare med adressen Stora badhusgatan 7B. Planen var att anlägga en fartygsslip eller upphalningsbädd för att kunna dra upp fartyg på land för att reparera ångpannor och skrovskador som inte kunde repareras vid kaj.⁷³ Slipen skulle sträcka sig från älvstranden via ytan vid verkstadsområdets södra gräns upp till Otterhälleberget och för att få nödvändig längd och lutning var Keillers tvungna att uppföra ett valv över Stora badhusgatan så att trafiken på gatan kunde passera. Valvet löpte tätt under Otterhälleberget och hade också sitt övre fäste i berget.

Projektet med fartygsslipen försatte Keiller i en konflikt med stadens myndigheter som inte avslutades förrän 1867. 1854 hade staden beslutat att anlägga en kaj längs Skeppsbron för att bygga ut stadens hamn. En gata skulle dessutom anläggas närmast älvstranden. Keillers verkstad blev därmed avskuren från älven om inte en öppning i gatan kunde anordnas över vägen ned till vattnet. Keiller ville bygga en öppning i kajen som kunde överbryggas med en lös stockbro. Staden, som avsåg att anlägga järnvägsräls längs kajen, gick inte med på dessa planer. Keiller förlorade den långdragna tvisten om detta genom att Kungl. Maj:t 1867 fastställde en tidigare dom som utfärdats av landshövdingen till Keillers nackdel. Utan tillgång till vattnet blev det omöjligt för Keillers verkstad att färdigställa den planerade slipen och han kunde därför inte fortsätta utveckla sin varvsrörelse vid Skeppsbron.⁷⁴

Alexander Keiller hade utöver sin fartygsslip även andra planer för Skeppsbron som aldrig genomfördes. Efter att ha fått viss inblick i sina arbetares dåliga bostadsförhållanden ville han 1858 uppföra en stor arbetarbostad under foten av Stora Otterhälleberget som skulle gå i linje med andra monumentala byggnader som uppfördes i staden under denna tid. Arkitekten A. W. Edelsvärd ritade på Keillers uppdrag ett nio våningar högt bostadshus som tänktes inrymma hela Keillers arbetsstyrka på tvåhundra och trettio personer med familjer samt tog fram ett kostnadsförslag. Keiller ansökte dock aldrig om att få genomföra sitt bostadsprojekt, troligen på grund av de dåliga markförhållandena på Skeppsbroområdet samt av ekonomiska skäl. 1860 fick A. W. Edelsvärd i uppdrag att ta fram ett förminskat och förenklat ritningsförslag. Inte heller detta genomfördes till följd av bolagets ekonomiska svårigheter under 1860-talet.⁷⁵

2.2.4 Flytt över älven

Samtidigt som Göteborgs stad 1855 beslutat att anlägga en kaj vid Skeppsbron uppförde Keillers konkurrent Lindholmens verkstad en fartygsslip på Göta älvs norra strand. Alexander Keiller var i samband med de nyss uppkomna motgångarna med sin fartygsslip förutseende och införskaffade också ett åttiotusen kvm stort markområde på älvens norra sida mitt emot sin verkstad vid Skeppsbron. När Alexander Keiller till slut förlorat konflikten om sin fartygsslip igångsatte han istället en reservplan. Den gick ut på att successivt flytta över de skrymmande fartygsarbetena till Göta älvs norra strand.⁷⁶

Alexanders Keillers son, James Keiller fortsatte detta arbete. När de svåra åren under 1860-talet byttes mot ett 1870-tal präglad av ekonomisk högkonjunktur och en vidgad exportmarknad för svenska råvaror och produkter, visade sig detta vara ett lyckoslag. Vad gäller verkstadsindustri hade Keillers egentligen bara en större konkurrent; Lindholmens mekaniska verkstad, som hade startat i blygsam

⁷³ Fritz (2008) sid 41,43

⁷⁴ Bonsdorff (1931) sid 69, Fredberg (1977) sid 115, Fritz (2008) sid 44, *Götaverken 1841–1941* sid 27, Skeppsbyggaren (1961:3) sid 16–21, Skeppsbyggaren (1961:4) sid 14–18

⁷⁵ Skeppsbyggaren (1962:1) 20–25

⁷⁶ Fritz (2008) sid 45

skala vid Lindholmen på den norra älvstranden 1845. Lindholmen var tidigt inriktat på skeppsbyggeri, emedan Keillers fortfarande satsade på en stor tillverkningsbredd inom den allmänna verkstadsindustrin, även om de också hade börjat bygga båtar i mindre utsträckning.⁷⁷

Det första som flyttades över älven var det mest utrymmeskrävande varvsverksamheten med nya fartygsslipar, plåtslageri, och ångpanneverkstäder. Det uppfördes också med en gång en smedja och flera andra nya byggnader. Det nya plåtslageriet utgjordes i själva verket av byggnaden Cirkus på Exercisheden som monterades ner, flyttades, och byggdes upp som plåtslagarverkstad på Hisingen. På platsen förlades även företagets tillverkning av järnvägsvagnar som var starkt växande vid tiden. En egen ångslup stod för den främsta förbindelsen över älven.⁷⁸



Figur 3. Varvet på norra älvstranden under 1870-talet. Keillers tomt på Hisingen var ca tvåhundra m bred mot älvstranden. Det första som flyttades över älven till Hisingssidan var varvsverksamheten. På bilden syns de första två mindre fartygssliparna. De större byggnaderna bakom dessa innehöll plåtslageri och en järnvägsvagnsverkstad. Till höger ligger magasinsbyggnader och ett varvskontor. Området låg mer eller minder på en halvö i vassen som byggt upp av muddermassor från älven. Bryggor har anlagts, men ännu inga kajer.⁷⁹

2.2.5 Göteborgs mekaniska verkstads AB

Från 1856 började Alexander Keillers söner involveras i verksamheten. Den äldste brodern Alexander Keiller jr gick in i ledningen för familjens affärer och firmanamnet ändrades till Alexander Keiller & Co. Dock var det den yngre brodern James Keiller som blev allt mer involverad i verkstaden i Göteborg.

Lönsamheten minskade dock och tvisterna kring den nya fartygsslipen bidrog till att det gick allt sämre. Som ett försök till att lösa dessa svårigheter ombildades Keillers verkstad i Göteborg till ett aktieföretag med namnet Göteborgs mekaniska Verkstads AB (GMV) 1867, varpå nya ägare släpptes in.⁸⁰ Svårigheterna löstes dock inte av detta och de turbulenta åren slutade med att Alexander Keiller & Co gick i konkurs år 1869. Utöver att det gick dåligt för den mekaniska verkstaden i Göteborg gick det

⁷⁷ Fritz (2008) sid 111, 114–116

⁷⁸ Fritz (2008) sid 120

⁷⁹ Axelson/Peterson (1875) sid 1–4

⁸⁰ Fritz (2008) sid 44, 47, 111

nämligen också dåligt för familjen Keillers övriga industriella engagemang runt om i Sverige. Förutom Alexander Keillers mekaniska verkstad i Göteborg var han och hans tre söner involverade i en mängd olika verksamheter, som fick det svårt på grund av det sena 1860-talets lågkonjunktur, omvälvningarna på världsmarknaden, och de två svåra missväxtåren 1867–68. De flesta av familjens engagemang slutade med ekonomiska förluster och under våren 1869 försattes bolaget i konkurs.⁸¹

Redan samma år vändes dock den negativa situationen till det motsatta. En grupp förmögna göteborgare med Oscar Dickson i spetsen gick samman i en solidarisk räddningsaktion. Ett konsortium bildades som köpte upp aktier i företaget. En stor del av dessa gavs direkt till Alexander Keiller. De övriga övertogs senare mot inköpspriset av James Keiller. Syftet var alltså att främst rädda GMV och behålla James Keiller i ledningen av verkstaden.⁸²

2.3 En inre stadsrandzon kring Göteborg

2.3.1 Ett vassområde längs älven

Fram till första hälften av 1800-talet bestod Skeppsbroområdet längs med Göta älv främst av vassmark. Trots Stora Otterhällans branter mot älven var stadsgränsen befäst med höga murar innanför den smala strandremsan. Längs strandområdet fanns bara en gångstig som gick mellan vassen och bergskanten på Stora Otterhällan från Rosenlund upp till stora hamnkanalen. I Fredbergs *Det gamla Göteborg* beskrivs denna stig som ett tillhåll för ”slödder, avskedad och permitterad militär, hamnbusar och lösaktiga kvinnor” som ofta överföll fredliga vandrare och stal kläder för de som badade i vassen.⁸³ Viss bebyggelse fanns dock på utsidan av Carlsport, vid Kungsgatans mynning. Precis nedanför befästningsverket Carolus Rex låg en tullstuga, som trots att Carlsporten rivits byggdes om till ett större tullhus år 1824. Med en tullbom över gatan fortsatte tullbevakningen bedrivs fram tills 1840-talet.⁸⁴ Carlsport var under befästningsvallarnas tid en plats för livlig gränshandel mellan stadsborna och bönderna från det omgivande landskapet. Eftersom tullverksamheten ännu bedrevs fortsatte platsen att vara ett inofficiellt handelsområde säkerligen fram tills den tid då Keillers verkstad anlades. Vårdshuset Luntantu låg vid tiden här vid nuvarande Kungsgatans västra ände. Det finns också mycket smuggelhistorier om platsen kring tullbommen. Uppgifter om hur tiggare och uteliggare använde den nedgångna gamla bastionen Carolus Rex som övernattningsplats under 1800-talets förra del ger detta Skeppsbroområdet på utsidan av befästningsmuren en ganska ruffig karaktär under 1800-talets första decennier.⁸⁵

Denna karaktär kontrasterar starkt till området precis innanför muren vid Carlsport, där det redan under 1700-talet inrättats en brunnsinrättning (surbrunn) kring en naturlig källa som hittats där. Brunnsinrättningen låg på kronans mark men uppläts år 1800 till artillerikaptenen Anders Lindgren. Mellan 1802 till 1835 drev Anders Lindgren även ett mindre varmbadhus på platsen. Hans arvingar behöll dock Surbrunnsområdet, som låg i det nuvarande kvarteret Surbrunn vid korsningen mellan Kungsgatan och Ingenjörsgatan. De hade ett boktryckeri i ett hus här och hans dotter Christina Lindgren byggde 1851 här den Lindgrenska Villan på Kungsgatan 8 med en tillhörande vacker trädgård som stannade i släkten fram tills 1917.⁸⁶ Innanför stadsmurarna vid Stora hamnkanalen låg dessutom länsresidenset med tillhörande trädgårdar, där stadens mest prominenta gäster höll till. Miljöerna på

⁸¹ Fritz (2008) sid 48, 49, 51, 54, 59, 68, 81–85, 88

⁸² Fritz (2008) sid 90, 91, 111

⁸³ Fredberg (1977) sid 35

⁸⁴ Gulin (1974) sid 13,14, Prytz (1894) sid 38

⁸⁵ Fredberg (1977) sid 25–27, 37

⁸⁶ Gulin (1974) sid 16, Fredberg (1977) sid 135–139, Prytz (1894) sid 28

insidan av muren var alltså till stora delar präglade av samhällets övre skikt till skillnad från det illa beryktade vassområdet och tullområdet utanför muren.

Murarna började dock rivas efter att tillstånd erhållits av Kungl. Maj:t år 1806. Enligt den plan som upprättades för befästningsstråket av Carl Wilhelm Carlberg år 1808 skulle befästningarna längs älven behållas, men år 1812 gjordes en plan för rivning och hamnutbyggnad av Skeppsbrons västra del. En del av befästningens rester, den raserade Badstugubastionen (S:t Eriks bastion), som vätte mot älven, blev som ett fundament för Keillers verkstad. Det är oklart vilket år bastionen verkligen revs. Den närliggande Carlporten, den sydvästra porten genom befästningsverket, revs dock år 1820. Kungsgatan fortsatte här i direkt anslutning till Masthuggsvägen⁸⁷

De tomter Keiller köpte bestod alltså 1841 av vassmark, rasmassor från befästningarna samt mudder från älven.⁸⁸ Tomterna inramades snart av Göta älvs strand, Verkstadsgatan, samt Stora och Lilla Badhusgatan nedanför Stora Otterhällan.⁸⁹ Gatorna blev dock inte anlagda i sin helhet förrän senare och hade ännu inte fått sina namn. Kvartermarken var dock medtagen i Carlbergs plan för befästningsmurarnas rivning, och finns utritade tillsammans med övriga nytillkomna kvarter, på ytan för den tidigare stadsmuren på stadskartor från 1800-talets första decennier.⁹⁰

2.3.2 En inre stadsrandzon

Området kan avgränsas som en del av en inre stadsrandzon med den forna befästningsvallen som en fixeringslinje. När vallarna revs var det främst andra funktioner än bostäder som anlades på denna yta, vilket gör att det går att tala om en sluten randzon som lagt sig som en årsring runt staden. Signifikativt för denna stadsytas egenskaper som en inre randzon, är också vallgraven som fixeringslinje och den intramurala tätare planstrukturen innanför vallgraven, och de extramurala strukturerna som främst utgörs av de parker som anlades utanför vallgraven. Skeppsbroområdet påverkas dock av de topografiska förutsättningarna och följer därför inte riktigt mönstret. Man kan resonera en del om den forna murens egenskap som fixeringslinje här. Det går att kategoriskt räkna in länsresidenset, militäranläggningarna på Stora Otterhällan och trädgårdarna vid Surbrunnsplatsen som en äldre intramural del av randzonen i förhållande till stadsmuren. De topografiska förutsättningarna gör dock att det varit omöjligt att åstadkomma den tätare struktur, som ansetts vara karaktäristiskt för inre randzoners intramurala delar.⁹¹ Snarare uppvisar kvarteren på Skeppsbron utanför muren denna täthet i planmönstret. Utanför Skeppsbron ligger dock älven som en fundamental topografisk fixeringslinje vilket också på självklart sätt drar till sig den senare utrymmeskrävande industri- och hamnverksamheten. Istället för att tala om Skeppsbron som en extramural del av randzonen i förhållande till stadsmuren som fixeringslinje, är det kanske därför mer användbart att hantera Skeppsbron som en intramural del i förhållande till Göta älv som fixeringslinje.

2.3.3 Industrierna intar Skeppsbron, staden följer efter

Efter det att stadsmuren rivits ändrades skeppsbroområdet successivt karaktär och genomgick sina första transformativa processer. Keillers mekaniska verkstad och familjen Keiller tillförde väsentliga delar av denna förändring. Tomten mellan Verkstadsgatan och Bryggaregatan bebyggdes tidigt med ett affärshus i sten ägt av köpmannen Eduard Delbanco.⁹² Familjen Delbanco ägde ett oljeslageri i Mölndals Kvarnby och hade alltså en lageranläggning för företagets linoljeprodukter vid Skeppsbron.⁹³

⁸⁷ Bondeson (1998) sid 30, Fredberg (1977) sid 115, Lönnroth (1999) sid 30, Sannel (1971) sid 50

⁸⁸ Fredberg (1977) sid 114

⁸⁹ *Götaverken 1841–1941* sid 22, Bondeson (1998) sid 30

⁹⁰ Lönnroth (1999) sid 30, (*I bilaga 2 återges den första framväxten av ett randzonsbälte i Göteborg på en karta som skildrar Göteborg på 1920-talet. Denna karta utarbetades dock inför jubileumsutställningen i Göteborg 1923.*)

⁹¹ Conzen (2009) sid 33–34

⁹² Fredberg (1997) sid 153

⁹³ Möndell (1952) sid 222–224, *Svenskt biografiskt lexikon* (1945) band 11 sid 45.

Marken på vilket Merkurhuset nu ligger mellan Bryggaregatan och Surbrunnsgatan var tidigare platsen för Oscarsdals bryggeri vilket gett namn åt Bryggaregatan. Oscarsdals bryggeri anlades 1815 och var ett framgångsrikt medelstort bryggeri fram tills det lades ner år 1856.⁹⁴

På 1830-talet tillkom ett luxuöst badhus som konstruerades av Alexander Keiller år 1830 på fastigheten Skeppsbron 1 vid stora Bommen. Byggnaden var uppförd som en rotunda och innehöll 12 rum för badkar och ett större rum för ryskt bad. Avgifterna i badhuset var höga och det besöktes främst av stadens högre societet. Man kunde promenera längs gångarna i trädgårdarna som anlagts utanför. Badhuset stängdes på grund av dålig lönsamhet 1856.⁹⁵

På 1840-talet grävdes den västra delen av Göteborgs vallgrav till det som nu är Rosenlundskanalen. Vallgravens sicksackmönster rätades ut och kanalen breddades för att bland annat fiskebåtarna skulle kunna komma in till det nya Fisktorget (Rosenlundstorget) dit fiskhandeln flyttades från Stora hamnkanalen år 1849.⁹⁶ Efter att Keillers mekaniska verkstad uppförts 1841 byggdes Göteborgs första gasverk 1842 vid kanalens norra kaj längst ut vid älven. Längre in längs kanalen tillkom 1847 Rosenlunds bomullsspinneri. Alexander Keiller var starkt engagerad i båda dessa etableringar och stod exempelvis för ledningen vid byggnationen av Rosenlunds bomullsspinneri och levererade dessutom drivkraften i form av en ångmaskin med hundratjugo hästkrafter. På 1850-talet sysselsatte Rosenlundsspinneriet trehundra personer och var Göteborgs största industrietablering.⁹⁷

Signifikativt är att dessa industrietableringar tidsmässigt ligger före stadens utbyggnad av hamnen. Denna fördröjdes länge eftersom rasmassorna från befästningsverken under lång tid spärrade vägen.⁹⁸ Längs älvstranden nedanför anlades en första kajanläggning i form av en L-formad träbrygga 1842. Ett par år senare, 1844–45, byggdes Stenpiren och därefter en ångbåtsbro 1852. Härifrån anlades en stenkaj fram till Verkstadsgatan (Keillers verkstads västra hörn) år 1854–55 och hamngatan belades med kullersten. Först 1864–67 färdigställdes stenkajen ända fram till Rosenlundskanalen.⁹⁹ Namnet Badhusgatan blev officiellt först 1852 och gatan löpte då mellan Keillers badhus samt Keillers mekaniska verkstad.¹⁰⁰ Lilla Badhusgatan som avgränsade verkstadstomterna i nordöst fick sitt namn samma år. Verkstadsgatan som inramade Keillers verkstad mellan Stora badhusgatan och Skeppsbrons sydvästra del fick sitt namn först 1861 just efter Keillers verkstad.¹⁰¹

2.3.4 Stora och Lilla Otterhällan

I Lilla Badhusgatans förlängning på andra sidan Stora badhusgatan finns fortfarande Per Nyströms trappor. Dessa trappor hette tidigare Keillers trappor och leder från Stora badhusgatan upp till nuvarande Norra liden på Stora Otterhällan, där Keiller hade ett boställe och planterade träd, anlade rabatter och springbrunnar. Fredberg m fl. kallar platsen för hans Tusculum: *ett lugnt och vilsamt ställe bortom vardagens buller och larm.*¹⁰²

Stora Otterhällan är tillsammans med älven för övrigt platsens topografiskt dominerande inslag. Under 1700-talet präglades bebyggelsen på berget främst av mindre, glest placerade träbyggnader bebodda av arbetare och fattiga som inte hade råd att bo i stenhus nere i staden. Berget eldhärjades dock 1802 och 1804 varpå denna bebyggelse nästan helt försvann. Det dröjde dock länge innan ny bebyggelse

⁹⁴ Attman (1961) sid 21–22, *Lyckholms bryggeri 1881–1931* (1933) sid 300, 307–308

⁹⁵ Bondeson (1998) sid 33, Fredberg (1977) sid 99–102, Prytz (1894) sid 36, 44

⁹⁶ Gulin (1974) sid 17, 24–25

⁹⁷ Fritz (1996) sid 96, 97, Gulin (1974) sid 41, Lönnroth (1999) sid 33, Prytz (1894) sid 39

⁹⁸ Bondeson (1998) sid 31

⁹⁹ Garellick (2008) sid 280, Bondeson (1998) sid 31, Lönnroth (1999) sid 33, Prytz (1894) sid 42–43, 48 *De årtal som angetts är osäkra eftersom samtliga källorna anger olika årtal. Signifikativt är dock att merparten av hamnutbyggnaden skedde efter att Keillers mekaniska verkstad legat på platsen i över ett decennium.*

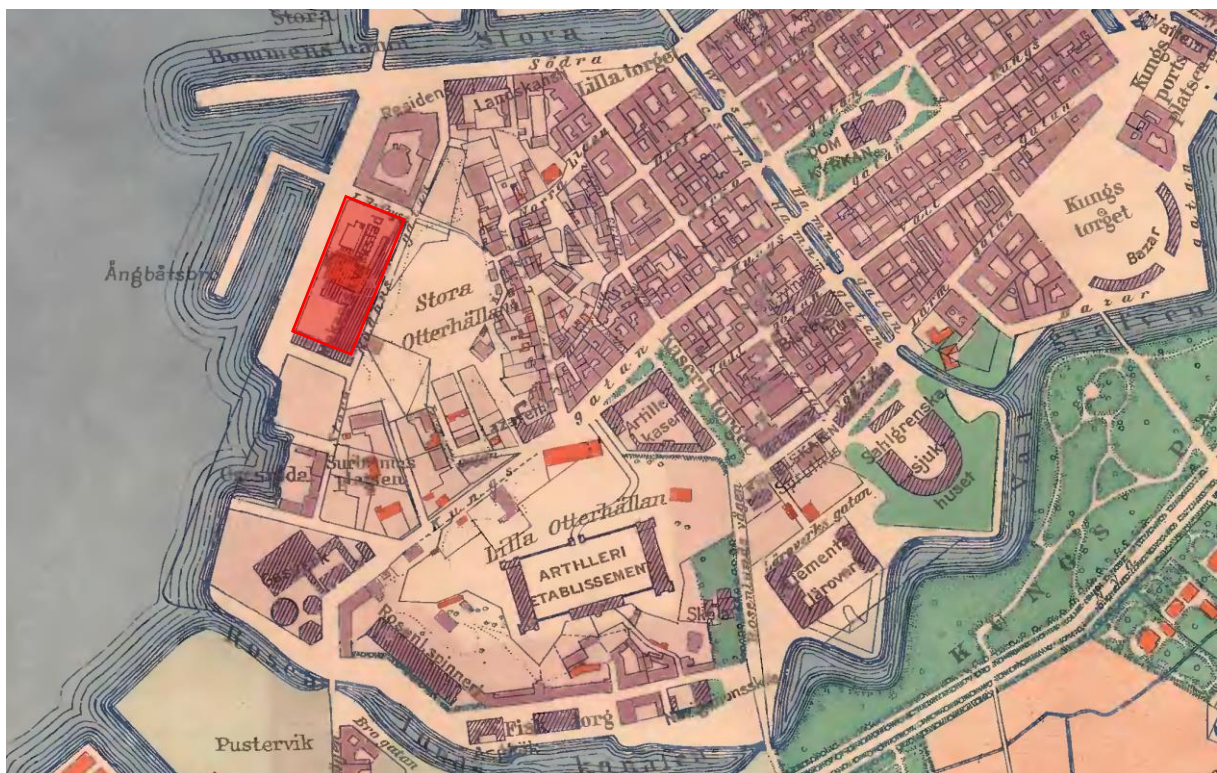
¹⁰⁰ Baum (2001) sid 271

¹⁰¹ Carlsson, Innerstaden Göteborg; om Verkstadsgatan

¹⁰² Bondeson (1998) sid 42, Fredberg (1977) sid 116

växte fram. Efter att befästningsvallarna revs användes berget nämligen främst även fortsättningsvis i militära syften fram tills den senare delen av 1800-talet. Berget var en naturlig militär utkiksplats. Den militära verksamheten återspeglades bland annat i anläggandet av ett optiskt telegraftorn här år 1839. Från Stora Otterhällan hade artilleriet därmed telegrafisk förbindelse med stationer, på bland annat Vinga, Brännö, Nya varvet och Marstrand till dess telegrafan blåste ner år 1863.

På Lilla Otterhällan, Stora Otterhällans sydöstra granne (dagens Kungshöjd), uppfördes 1853–59 ett tidsenligt stort borgliknande artillerietablissemang med kaserner, förråd och stallar, som ersatte befästningsmurarna som stadens primära försvarsanläggning. Artilleriet fanns kvar till 1895 då dess militära funktion spelat ut sin roll. Anläggningen revs då för att lämna plats åt den nuvarande bostadsbebyggelsen på Kungshöjd. Nedanför finns fortfarande bastionen Carolus XI Rex vid nuvarande Esperantoplatsen som den ända kvarvarande delen av Göteborgs befästningsvallar.¹⁰³



Figur 3. Utdrag ur karta som visar Göteborg på 1860-talet. Keillers mekaniska verkstad (markerat med rött) flankeras av Sjöfartshuset och Oscarbryggeriet. På Sjöfartshusets gård syns det före detta badhuset från 1830-talet. Längs med Rosenlundskanalen i söder ligger Gasverket och Rosenlunds bomullsspinneri. På kartan är även det omtvistade valvet för fartygsslipen över Stora badhusgatan inritad. I Lilla Badhusgatans förlängning på Stora Otterhällan syns Per Nyströms (tidigare Keillers) trappor som förbinder Skeppsbroområdet med stadsbebyggelsen längs Södra liden på andra sidan berget.

2.3.5 Spänningar mellan industrin och staden

De privata intressena med Alexander Keiller i spetsen påbörjade genom anläggandet av Keillers mekaniska verkstad, Göteborgs gasverk och Rosenlunds bomullsspinneri, en omvandlingsprocess av Skeppsbroområdet innan staden i större utsträckning tagit området i anspråk. Detta förhållande är betydelsefullt för den följande utvecklingen. Förhållandet får en väldigt träffsäker beskrivning i en stämmningsansökan om vanprydande byggnader etcetera som inkom till magistraten i Göteborg 1865 rörande Keillers verkstadsområde, samt Alexander Keillers nio sidor långa bemötande till densamma:

¹⁰³ Bondeson (1998) sid 30, 35, 36, 37, Fredberg (1977) sid 195–197, Harald (1943) sid 84, Prytz (1894) sid 28

”Det borde ej behöfvä att af mig uppyrkas vilken i hög grad widrig anblick en whar erfar vid åsynen af herr fabriksidkaren och riddaren Alex. Keiller mekaniska verkstad med alla dertill hörande förfallna och wanprydande träskjul och plank mm å tomterna 2 och 3 vid Skeppsbron mellan Lilla badhus och verkstadskgotorna vid huvudentrén till staden från sjösidan. Det väcker harm hos invånarna och förundran hos främlingarna att denna mest trafikerade och besökta stadsdel skall befinnas på sådant sätt wanprydd att det utgör hinder för det i öfrigt välberättigade omdöme att göteborg företetträder ett sällsynt exempel af trygghet och ordning vilket omdöme alltid minskas af anmärkningar om det ruskiga utseende stadens skeppsbro uppvisar. Ett motsatt förhållande skal utan tvivel uppstå sedan ofan nämnde tomter blifvigt bebyggde och fått vad den för staden gällande byggnadsordning föreskriver. Ock som detta hittills icke är verkställdt så får jag ödmjukligen anhålla om stämning.”

I landsfiskalens stämmningsansökan mot Alexander Keiller har Skeppsbron år 1865 allts utvecklats till ”huvudentrén till staden från sjösidan” eller den ”mest trafikerade och besökta stadsdel.” Det fanns också en ambition att bebygga tomten enligt gällande byggnadsordning.

I Keillers bemötande till detta framhåller han att platsen sågs som värdelös när han etablerade sin verkstad där och att ingen annan gjorde anspråk på den. Han menar också att etableringen av verkstaden dragit med sig flera andra industrier till området i och runt staden och att den påstådda oordningen är ett resultat av verkstadens verksamhet och inte är orsakad av någon försummelse från företagets sida. Han höll dock med om att den mot vattnet belägna verkstadsgården inte utgör någon vacker åsyn men påpekar också att det är omöjligt att ta ansvar för aktiviteten på hamngatan utanför verkstaden. Densamma har stängt inne honom och verkstaden så att han inte längre når vattnet, vilket var intentionen med köpet av tomterna. Keiller skriver att verkstadsbyggnader uppförts på den övre delen av tomten och att ytan närmast vattnet lämnats till varv, upplag och kommunikationer i anslutning till hamnen. Han skriver vidare att man funnit att platsen fått allt större anseende och värde än vad man förr anat. I samklang med denna utveckling hade Keiller blivit anmodad att följa utvecklingen och anlägga ett vackert hus mot gatan, vilket skulle innebära att den ”dyrbara” verkstaden måste läggas ned. Keiller motsatte sig att bebygga tomten med ett större hus mot gatan och argumenterar mot detta genom att påpeka att marken innanför kajanläggningen vilar på lös grund, som ideligen sätter sig. Stora delar av tomten var på väg ut i älven till den grad att han varit tvungen att flytta verkstadsområdets plank. Hur skulle han kunna bygga ett större hus på denna mark? En annan effekt av att bygga på marken skulle vara att sättningarna därav skulle öka hamnens uppgrundning. Han påpekar att det hus som uppförts norr om verkstadsområdet hade sjunkit så mycket att man tvingats göra om dess bottenvåning till källarvåning. Han argumenterar vidare om hamnens ”åkare och sjåare” och hur det ser ut längs hamnen där ångbåtarna vid Stenpiren sotade ner byggnaderna och hur olämpligt det skulle vara att bygga bostadshus i detta koldamm. Bemötandet avslutas med argumentet att de fyrahundra personer som arbetade i verkstaden skulle bli arbetslösa och att många av dessa då kanske skulle emigrera till Amerika, där man bättre värderade industri och arbetare.¹⁰⁴

Ur detta går det alltså att utläsa att anläggandet av Keillers verkstad föranlett en industrialisering av ett område som tidigare legat utanför staden. Alexander Keiller var ju utöver sin mekaniska verkstad dessutom bland annat engagerad i badhuset från 1930-talet på Skeppsbron 1 samt satt med i styrelsen till Rosenlunds bomullspinneri. Slutsatser om huruvida anläggandet av Skeppsbrokajen var en direkt följd av denna industrialisering är en studie i sig. De industriella anläggningarna befolkade dock området vilket uppenbarligen föranledde ett behov att anlägga gator och infrastruktur innan hamnen byggts ut i sin helhet. Industrietableringarna och områdets expanderade hamnaktiviteter ökade successivt Skeppsbrons funktionella värde och kom med tiden att höja platsens dignitet vilket

¹⁰⁴ GLA/14038/F 3 AA/1

manifesterades av de handelshus som uppfördes på platsen. Knappt ett decennium innan den ovan citerade stämningens ansökan skrevs, hade 1856 ett handelshus uppförts på tomten nordöst om verkstadsområdet. Det badhus Alexander Keiller ritat blev då kringbyggt av ett stort komplex benämnt Sjöfartshuset som ritades av major A. W. Edelswärd och byggdes 1856. Den del av Sjöfartshuset som vätte mot Keillers mekaniska verkstad på andra sidan Lilla Badhusgatan upptogs av Hotell Garni och restaurangen Café du Commerce.¹⁰⁵ Utvecklingens kulmen nåddes då de gamla lokalerna för Oskardals bryggeri och Eduard Delbancos oljeproduktslager på tomterna mellan gasverket och verkstadsområdet revs under 1800-talets slut. Istället uppfördes affärshusen Merkurhuset och Kinesiska muren 1897, respektive 1911. Handelshusen bidrog genom sin funktion till att området ändrade karaktär då den tillverkande industrin successivt försvann och ersattes av affärsfastigheter i anslutning till den allt mer aktiva hamnverksamheten.

Alexander Keiller fick alltså redan på 1860-talet påtryckningar på att följa med i en förtätningsprocess och värdeackumulation på platsen som han själv varit med och initierat i och med etableringen av Keillers mekaniska verkstad. Denna förtätningsprocess och värdeackumulation indikerar alltså en succesiv alienation av platsens ursprungliga industriella funktioner mot ökad hamnverksamhet och fler kommersiella funktioner. Hamnverksamheten konsoliderade dock området som stadsrandzon. Till följd av platsens alienation och de kontroverser den medförde flyttade Alexander Keiller också den skrymmande varvsverksamheten på GMV till nya ytor på andra sidan älven efter att ha förlorat striden om anläggandet av sin fartygsslip. Detta kan betraktas som en *translationsprocess* enligt M. R. G. Conzen, då en funktionsenhet flyttar från en stadsrandzon till en annan på grund av en succesiv *alienationsprocess* i den ursprungliga randzonen. Det är dock mer användbart att betrakta flytten som en industriellt betingad extramural expansion av den ursprungliga randzonen. GMV var en av de större men knappast den enda företagsbildningen som etablerade sig på den norra älvstranden vid denna tid. Landremsan längs strandkanten var attraktiv och lockade flera industriidkare. Tillsammans byggde de upp ett framväxande industriområde längs den norra älvstranden och expanderade därmed randzonens område kring staden över älven.¹⁰⁶

2.3.6 Över älven, bort från staden

Lundby socken på den norra älvstranden var sedan gammalt en jordbruksbygd med främst Lundby kyrkby som en central bybildning med en historia från medeltiden. 1829–1836 genomgick Lundby kyrkby laga skifte och ca 20 gårdar beordrades flytta vilket gjorde att flera nya bybildningar och sedermera stadsdelar uppstod. Bland annat Sannegården, Brämaregården och Biskopsgården blev ett resultat av denna process. Först när industrierna började etableras längs med älvkanten uppfördes den första bostadsbebyggelsen som inte var direkt anknuten till jordbruket. Bebyggelsen bestod av enklare arbetarbostäder samt mer påkostade hus med villakaraktär. I denna process tillkom även butiker, skolor och lokaler för hantverk.

Älven som barriär innebar såväl ett geografiskt som ett infrastrukturellt avstånd från staden. Hisingen var under 1800-talet först och främst landsbygd. Bönderna som levde här reste ofta till Göteborg för att sälja det de producerade, men stadsinvånarna hade få anledningar att ta sig över älven till Hisingen innan industrierna och hamnen etablerade sig längs den norra älvstranden. För Lundby socken som stadsrandzon utgör därför älven samtidigt en konstituerande infrastrukturell tillgång samtidigt som den bildar barriär för den förtätning och homogenitet som präglade staden längs den södra älvstranden. Detta förhållande präglade länge synen på Hisingen och kanske fortfarande gör det i viss mån. Hisingsborna benämndes ofta som "*Hisingsbönder*" i nedsättande ton vilket var vanligt långt in

¹⁰⁵ Bondeson (1998) sid 33, Fredberg (1977) sid 99–102

¹⁰⁶ Conzen (2009) sid 34 Jivén (2003) sid 75

på 1900-talet och kanske fortfarande förekommer. De varvsarbetare som bodde närmast vassområdena på norra älvstranden fick stå ut med öknamnet *Träskfolket* fram till slutet av 1950-talet¹⁰⁷

GMV:s succesiva flytt över älven var alltså vid mitten av 1800-talet en flytt ut ur staden. Lundby socken var inte en del av Göteborgs stad. Den plats där GMV kom att etableras utgjordes fram till 1800-talets mitt av ett vassområde som sträckte sig från älven fram till Ramberget. Området var lika stort eller större än staden inom vallgravarna på sydsidan av älven och var i sin helhet belägen i Lundby socken. Området kallades för Lindholmens- och Lundbyvassar och bestod av vass som växte i grunt vatten. Vassytan gränsade till Ramberget i norr, Lindholmen i väster, Göta älv i söder och öster samt Kvillebäcksvägen och Kvillebäckskanalen i öster. Lindholmens- och Lundbyvassar tillhörde vid mitten av 1800-talet främst olika hemmansägare längs kanten av Ramberget och i Brämregården. Vassen var uppdelad i smala lotter som sträckte sig i östlig riktning från älven till Kvillebäcken. Utöver Hisingens hemmansägare använde även stadsborna vassområdet genom att ro över älven för att jaga sjöfågel och fiska. Vassområdena kring Göta älv hade fram till 1800-talets slut en viktig funktion som viltjägarområden vilka försedde stadens hushåll och inte minst krogar med fisk och sjöfågel.¹⁰⁸

Från och med år 1851 pålades successivt Göta älvs kantlinje från Lindholmen till Kvillebäckens utlopp. Innanför inpålningen fylldes ytan upp med muddermassor från fördjupningen av älvens segelränna. Detta fortsatte kontinuerligt längs hela sträckan. På 1870-talet var en remsa på ca hundrafemtio m i genomsnitt torrlagd mellan älven och vassområdet innanför. Höjden var precis så hög att översvämning kunde undvikas då älven var i sitt högsta vattenstånd.¹⁰⁹ Den nya markytan blev snabbt intressant för den framväxande industrin som var i starkt behov av centralt belägna tomter. Ytan köptes snart upp av bolag och privata intressenter. De gamla ägolorterna i vassområdet, som sträckte sig diagonalt i östlig riktning från Ramberget till Göta älv och Kvillebäcken, påverkade tomtstrukturen för de efterkommande industrietableringarna längs älven vilket kan ses på kartor från denna tid. Tomterna blev smala och fick en diagonal positionering med kortsidan mot älven. GMV:s tomt var en av de största och en av de första på plats då Alexander Keiller köpte mark här 1855. De närmaste grannindustrierna utgjordes främst av andra mekaniska verkstäder. Väster om GMV fanns bland annat trävaruföretaget Strömman & Larsson och i öster låg Kvillebäckens mekaniska verkstad. När GMV:s flytt över älven på allvar började verkställas i början av 1870-talet anlades en gångbro från Ramberget över det sankna vassområdet till GMV:s verkstad på den nya torrlagda markremsan.¹¹⁰

Placeringen av GMV:s mark på den nyskapade marken längs Norra älvstranden innebar snart infrastrukturella fördelar trots att verkstadsområdet länge låg på en halvö i vassen. Segelleden i älven gjorde platsen tillgänglig och det fanns också en färjeförbindelse som invigdes 1849 och angjorde detta område. 1874 tillkom sen den första bron över älven mellan Kvillevägen och Lilla bommen. Bron löpte från platsen där Göteborgsoperan nu ligger över till Kvillebäcksvägen, som löpte längs Kvillebäckens utlopp och bands samman med de nyetablerade industrierna.¹¹¹

¹⁰⁷ Eriksson (1994) sid 45 *Skeppsbyggaren* (1958:3) sid 38–43

¹⁰⁸ *Skeppsbyggaren* (1957:4) sid 28–29, Keiller J (1954) sid 5, *Varvsliv* sid 25

¹⁰⁹ Keiller J (1954) sid 7

¹¹⁰ Keiller J (1954) sid 8, *Götaverken 1841–1941* sid 27, GLA/C0168:1 Vol: F7/2

¹¹¹ Keiller J (1954) sid 8

3. Det mångsysslade företaget (tiden kring sekelskiftet 1900)

3.1 Staden växer

Uppmuddringen av segelrännan i älven och utbyggnaden av Göteborgs hamn bidrog tillsammans med utbyggnaden av järnvägen till att Göteborg blev landets största exporthamn under 1800-talets slut. Järn- och trävaruexporten kompletterades med en stor export av smör och spannmål under 1800-talets senare del. Sjöfarten och handeln medförde därmed att Göteborg byggt upp en för stadsstorleken relativt stor handelssektor snarare än att utvecklas till en industristad vid sekelskiftet 1900. Stadens internationella förbindelser var starka under perioden fram till första världskriget. Göteborg stod för en fjärdedel av landets totala export och import. Efter krigsutbrottet ökade denna andel ännu mer. Den storskaliga verkstadsindustrin kom alltså igång lite senare i Göteborg än på andra ställen, men från 1910 växte den snabbt i och med skeppsvarvens och SKF:s framgångar på den nordeuropeiska marknaden kring Nordsjön och Atlanten. 1910-talet anses vara ett slags nyckeldecennium för detta då staden utvecklades till en modern industristad baserad på verkstadsindustri och skeppsvarv. En av grundförutsättningen för detta var elektrifieringen av industrierna vilket gjorde att produktionskapaciteten ökade avsevärt då ångmaskiner byttes ut mot elektriska motorer.¹¹² Perioden innebar också större fokus på skeppsbyggeri i jämförelse med annan tillverkning eftersom stål blev billigare och fartyg byggda av stål slog igenom ordentligt. Stålfartygen kunde byggas större och med mindre materialdimensioner än järnfartyg. Därmed utvecklades också Göteborgs träbåtsvarv, Gamla Varvet och Varvet Kusten på den södra älvstranden allt mer sin verksamhet.

Emellertid var det de engelska varven med sin starkt industrialiserade verkstadsindustri i ryggen som dominerade skeppsbyggarmarknaden fram till första världskrigets utbrott. År 1913 motsvarade det svenska skeppsbyggandet endast en och en halv procent av det engelska. Både i Norge och i Danmark var denna siffra dubbelt så stor. Den svenska sjöfartssektorn växte långsamt och köpte oftare nyproducerade fartyg från England eller inskaffade andrahandstonnage (inköp av äldre fartyg) snarare än att köpa nyproducerade fartyg från Svenska Varv. De Svenska Varven var även tvungna att konkurrera med varandra i stor utsträckning vilket gjorde det svårt att göra vinst på fartygsförsäljningarna. Branschen var ytterst konjunkturkänslig och resultaten varierade kraftigt från år till år. GMV var dock fortfarande ett mångsysslade och företag där fartygsbyggande spelade en mindre roll. En överlevnadsstrategi var att göra andra saker på skeppsvarven än att bygga båtar och här hade alltså GMV på grund av sitt mångsyssleri en fördel.¹¹³

Vid Lundbyvass hade GMV fått flera konkurrerande industrier som grannar. Till de lite mindre hör Lundby mekaniska verkstad och Kvillebäckens mekaniska verkstad grundad 1878. De större var Lindholmens mekaniska verkstad som grundades 1845 och sprängde in en torrdocka i berget under Slottsberget 1875. Väster om Sannegårdshamnen hade även Eriksbergs mekaniska verkstad tillkommit med startår 1873. Andra större företag i området var Göteborgs porslinsfabrik grundad 1890 samt Strömman & Larssons träförädlingsverk som flyttades över älven på 1880-talet och blev en av de största träförädlingsfirmorna i Sverige.¹¹⁴

Denna industrialisering skapade en stor mängd arbetsplatser och många flyttade in till Göteborg från den omgivande lansbyggen. Vid sekelskiftet 1900 hade Göteborgs karaktär förändrats drastiskt.

¹¹² Fritz (1995) sid 107, 131, 132, 189–191, 194, 198–199, 203

¹¹³ Fritz (1995) sid 189–191, 233–234, 236, Olsson (1983) sid 18–21

¹¹⁴ Fredberg (1977) Del 3 sid 581, 602, Kildén (2002) sid 120, Karta: A.A Rönnbäck (1907) *Situationskarta öfver del af Lundby församling*

Befolkningen hade fyrdubblats mellan perioden 1850 till 1890 och år 1900 var befolkningsantalet ca hundratrettio tusen personer. Befolkningsökningen fortsatte därefter i aningen lägre takt och var 1920 uppe i tvåhundra två tusen personer.¹¹⁵

Trångboddheten var svår i arbetarbostäderna där ofta tio till femton personer bodde tillsammans i en enrummare utan rinnande vatten och dass på gården.¹¹⁶ 1800-talets slut var till följd av de dåliga förhållandena för industriarbetarna på många sätt startpunkten för arbetarrörelsen. Strejker blev allt vanligare och arbetstiden sänktes efter hand till under sextio timmar i veckan. Aktuellt för utvecklingen i området kring GMV var till exempel bildandet av fackföreningen Facklan i föreningshuset Aftonstjärnan vid Lindholmen år 1895. Facklan fick senare namnet Lindholmens verkstadsklubb. I huset Aftonstjärnan huserade även Järn och Metalls avdelning 41 vilket näst intill alla Götaverkenanställda senare blev medlemmar i.¹¹⁷ De nya fackliga organisationerna satte press på arbetsgivarna vilket medförde att flera arbetsmiljöförbättringar kunde genomföras innan första världskriget bröt ut 1914. Kriget innebar i sin tur en stor efterfrågan på större fartygstonnage. Detta gjorde att de mekaniska verkstäderna allt mer specialiserade sig mot fartygsbyggande och att de mångsysslande verkstäderna allt mer försvann.¹¹⁸

3.2 Från Göteborgs mekaniska verkstad till Götaverken

3.2.1 Den nya verkstaden vid Lundbyvass

Successivt började tillverkningen av ångfartyg öka vilket gjorde att den första fartygsslipen som uppfördes på Hisingssidan snart var allt för liten. Det tidiga 1870-talet innebar också en ekonomisk högkonjunktur och GMV kunde köpa in mer tomtyta och uppföra nya byggnader. 1878 anlades två sextio m långa upphalningsslipar jämte den ursprungliga lite mindre slipen. Lite senare anlades även en mindre slip för bogserbåtar och lustyachter. Dessa upphalningsslipar var i drift fram till 1930-talet.¹¹⁹ Trots detta dröjde det innan GMV blev ett renodlat skeppsvarv. En bra bit in på 1900-talet var företaget fortfarande en mångsysslande verkstadsindustri som till exempel hade en stor tillverkning av järnvägsvagnar. Företaget fortsatte att växa och kunde köpa in ytterligare mark på Hisingen vid sidan om den ursprungliga tomten under 1890-talet. En ny järnvägsvagnsverkstad uppfördes 1890 och 1898 tillkom en ny ångpanneverkstad.¹²⁰ Anläggningen kompletterades också från och med 1898 med en egen ångcentral, som utöver att försörja verkstadsområdet med el, kunde användas till att sälja och distribuera el till det framväxande Hisingstad och den övriga bebyggelsen runt omkring, som ett första led i elektrifieringen av Lundby socken.¹²¹

3.2.2 Efter bränderna vid sekelskiftet 1900

År 1897 brann smedjan ner men byggs omedelbart upp igen. Redan året därpå brann det igen, men denna gång i betydligt större omfattning. Den alldeles nyinvidga ångpanneverkstaden från 1898 hann inte bli mer än ett halvår gammal, då den tillsammans med stora delar av den nya anläggningen brann ner julen 1898. Rekonstruktionsarbetet anförtroddes James Keillers son James (*Jemmy*) Keiller (1867–1962) som sedan 1893 varit chef för GMV:s ritkontor. Det som byggdes upp efter branden var en för dåtiden mycket modern verkstadsanläggning med en ny rationell placering av byggnaderna. Jemmy

¹¹⁵ Fritz (1995) sid 105, 185

¹¹⁶ Fritz (1995) sid 201, Kildén (2002) sid 123, Trossholmen (2009) sid 30, 39, 42

¹¹⁷ Eriksson (1994) sid 72, 82, Kildén (2002) sid 123–124

¹¹⁸ Fritz (1995) sid 244

¹¹⁹ Fritz (2008) sid 128, 136, *Götaverken 1841–1941* sid 30

¹²⁰ Fritz (2008) sid 140, *Götaverken 1841–1941* sid 30, Prytz (1894) sid 57, Olsson (1983) sid 33

¹²¹ *Götaverken nr 3* (1931) sid 4–5

gjorde en studieresa till USA för att studera det senaste inom varvindustrin i maj 1899 och kunde när han kom tillbaka leda uppbyggnadsarbetet av en anläggning med ljusa verkstadshallar och korta avstånd för transporter inom varvsområdet. Samma år köptes även ytterligare ett par tomter in. Bolagets sammanlagda areal i staden uppgick nu till 90 tusen kvm.¹²²

Anläggningen på Hisingsidan fortsatte växa efter branden 1898. Vid sekelskiftet 1900 fanns här en kontorsbyggnad som utgjordes av ett tvåvånings trähus. Själva produktionsanläggningen bestod av plåtslageriverkstad, ångpanneverkstad, smedja, en mindre maskinverkstad, verktygsförråd och kopparslagarverkstad. Ett glastak var uppmonterat mellan verktygsförrådet och den stora träbearbetningsverkstaden intill. Under glastaket stod järnvägsvagnstillverknings- och brobyggnadsmaskiner uppmonterade. På verkstadsområdet fanns också en cirkelsåg och ett virkesskjul i anslutning till träbearbetningsverkstaden. Det fanns även tre stycken järnvägsvagnsverkstäder som stod i en rad vid varvsområdets sydvästra gräns. För varvsverksamheten fanns dessutom två hydrauliska fartygsslipar samt en mindre slip driven av en elektrisk motor. För personalen fanns en matsal med sittplatser för hundra personer. Verkstadsområdet förseddes med el från den ångcentral som anlagts på området 1898 och området stod i förbindelse med staden med en egen ångslup som gick mellan varvet och Stenpiren. Anläggningen stod i även i förbindelse med staden och resten av hamnen med ett järnvägsspår som från anläggningens eget spårssystem drogs till statens järnvägar längs Lundby hamngata.¹²³



Figur 4. Göteborgs mekaniska verkstad på Hisingen 1906. Bilden är tagen från Stora Otterhällan på södra älvstranden. Nedanför berget syns GMV:s verkstad vid Skeppsbron och längst till höger lite av ångbåtsbryggan vid Stenpiren. På norrsidan av älven ligger industriableringarna tätt längs älven. GMV:s anläggning syns i mitten av bilden under Ramberget. De långsträckta byggnaderna är verkstadsområdets plåtslageri och pannverkstad. Till vänster om dem skymtar järnvägsvagnsverkstäderna och till höger bakom dem håller troligtvis den nya maskinverkstaden och gjuteriet på att byggas. På den flacka marken bakom anläggningen går det att ana ett par av Hisingstads utspridda kvarter.

3.2.3 Verkstaden vid Skeppsbrons fortsatta utveckling

Trots flytten av stora delar av företaget över älven var fortfarande de viktigaste delarna av företaget kvar vid Skeppsbron. Då den utrymmeskrävande varvsverksamheten flyttats frigjordes dessutom mer yta. Företagsledningen, personalen på affärskontoret, ritkontor, filar- svarvar- och snickeriverkstad

¹²² Bonsdorff (1931) sid 70, Fritz (2008) sid 140, *Götaverken 1841–1941* sid 30

¹²³ Fritz (2008) sid 132 (bild), Feiff, Sjölin (2003) sid 20, *Götaverken 1841–1941* sid 32

samt järn- och metallgjuterierna blev kvar. Dessutom tillkom även en butikslokal för försäljning av företagets produkter på fastighetens nordvästra hörn 1880.¹²⁴

Under slutet av 1800-talet moderniserades dessutom anläggningen då ångkraften byttes ut mot elektrisk kraft. GMV köpte upp företaget AB Hakon Brunius & Co som tillverkade elektriska maskiner och apparater. Verksamheten flyttades till Göteborg och förlades på GMV:s mark på Otterhällan. 1887 anlades en centralstation här för den första elektriska gatubelysningen i staden. AB Hakon Brunius & Co ombildades till Göteborgs elektriska AB vilka försörjde två tredjedelar av Göteborgs elektriska belysning fram till 1909, då Göteborgs stads Gas- och elektricitetsverk uppfördes vid Rosenlund. GMV:s verksamhet vid Skeppsbron fanns kvar till år 1908 då den kvarvarande verksamheten flyttades över till Hisingsidan.¹²⁵



Figur 5. Göteborgs mekaniska verkstad vid Skeppsbron ca 1900. Bilden visar fastighetens nordvästra hörn vid skärningen mellan Stora och Lilla Badhusgatan. Verkstadsanläggningens långsträckt huvudbyggnad var i tre våningar och byggdes smal för att dagsljuset skulle nå in i Verkstadslokalerna. Byggnaden har vissa likheter med den del av Rosenlunds bomullspinneris fabriksbyggnad som fortfarande finns kvar vid Esperantoplatsen från samma tid.

En god förteckning över vilka byggnader som fanns på verkstadsområdet vid sekelskiftet 1900 finns att tillgå i Feiffs och Sjölns *Varvsbilder -Frusna ögonblick i Göteborgsvarvens historia*. Enligt förteckningen fanns då på skeppsbroområdet ett affärskontor med ingång från Lilla Badhusgatan med ett ritkontor i huvudbyggnadens andra och tredje våning. Kraften kom från elektriska motorer försedda med ström från Göteborgs Elektriska AB. Uppvärmningen skedde med spillånga från ånghamrarna. Det fanns en snickarverkstad i huvudbyggnadens tredje våning. I den andra våningen låg filarverkstaden. I huvudbyggnaden fanns även en verktygsavdelning och en svarvarverkstad i bottenvåningen. Utanför huvudbyggnaden låg en uppsättningsverkstad och en smedja med tjugofem härdar. I tomtens sydöstra hörn fanns metallgjuteriet med tre degelugnar. I det sydvästra hörnet fanns en tillverkningsverkstad för järnsängar. Vad gäller transportanordningar fanns en "vandringsskran" med tio tons lyftkraft på verkstadsgården. Genom hela tomtens löpte ett järnvägsspår längs med huvudgången som avgrenade

¹²⁴ Fritz (2008) sid 120, *Götaverken 1841–1941* sid 30

¹²⁵ Fritz (2008) sid 130–132, 146

sig till de olika verkstäderna. På den andra sidan av Stora Badhusgatan hade verkstaden även en upplagsplats med en "löpkrän". I tomtens nordvästra hörn låg också verkstadens expositionslokal.¹²⁶

3.2.4 Omvandlingen till Götaverken

Efter det sena 1800-talets framgångsrika decennier sålde familjen Keiller Göteborgs Mekaniska Verkstads AB år 1906. James Keiller hade då hunnit bli sjuttio år gammal och den ende sonen James (*Jemmy*) Keiller hade vid tiden drabbats av tuberkulos och det var vid tiden ovisst om han kunde ta över VD-rollen.¹²⁷ Köparna av GMV var ett konsortium med Herman Mannheimer från Skandinaviska Kredit AB och de så kallade Gamlestadsintressenterna ledda av Knut J:son Mark. I köpet ingick GMV:s anläggningar på Hisingen samt inventarier och lager både på Skeppsbron och på Hisingen, dock ingick inte tomten och byggnaderna vid Skeppsbron. Vid köpet begränsades verkstadsområdet till det minsta möjliga dvs: området mellan T-Kanalen och August Carlsson & Co:s upplag upp till Lundby Hamngata. Resten av tomtytan arrenderades ut i avvaktan på att företaget kunde öka i omsättning och expandera. Den keillerska tomtytan på Hisingen uppgick vid försäljningen till 80 303,9 kvm. Fram till 1914 användes dock endast åttio procent av denna yta till verksamheten.¹²⁸

Den verkställande ledningen för verksamheten hämtades ironisk nog från den största konkurrenten. På grund av inre motsättningar i Lindholmens mekaniska verkstad var en del av Lindholmens ledning friställd. Direktör Sven Almqvist och ritkontorschef tillika vice direktör Hugo Hammar blev tvungna att lämna Lindholmen och erbjöds nu snabbt av de nya ägarna till GMV att ta över ledningen. VD Sven Almqvist och överingenjör Hugo Hammar var inställda på att ställa om GMV till ett renodlat skeppsvarv och insåg att GMV:s verkstadsområde på Hisingen med sina moderna lokaler hade stor potential. Det nya företaget som från och med juli 1906 växte fram ur GMV fick namnet Göteborgs nya verkstadsaktiebolag (GNVA) med telegramadress "Götaverken". År 1917 fick telegramadressen ge namn åt hela företaget.¹²⁹

Det första byggnadsföretaget som sattes i verket av den nya ledningen var att den gamla maskinverkstaden ersattes med en ny år 1906. Denna byggdes till 1947. Det anlades också ett gjuteri.¹³⁰ På den nya ledningens initiativ började företaget allt mer att ägna sig åt fartygsbyggande och fartygsreparationer. Tillverkningen av järnvägsvagnar, värmeledningsanläggningar och handelsgjutgods lades ner 1911.¹³¹

3.2.5 Första världskriget och mellankrigstiden

Första världskriget innebar stora beställningar för Götaverken som på grund av detta kunde expandera kraftigt och köpa allt större markområden, även norr om Lundby hamngata. Götaverken gick exempelvis i kontrakt med Grängesbergsbolaget om att bygga en serie på arton stora malmfartyg. 1914 hade Götaverken även skaffat en tillverkningslicens för dieselmotorer av typen Burmeister & Wain och kunde därmed börja förse såväl egentillverkade som andra fartyg med dieselmotorer, vilka på sikt helt ersatte ångmaskinerna.¹³²

År 1916 köptes bolaget upp av Dan Broström och blev en del av Broströmkoncernen. Den fortsatta ekonomiska expansionen ledde bland annat till att den första flytdockan i Göteborg kunde anläggas utanför Götaverken. Planerna på att bygga en stor flytdocka hade följt med den nya verkställande ledningen för Götaverken sedan övertagandet 1906 och de hade tillsammans med Göteborgs stad

¹²⁶ Feiff, Sjölin (2003) sid 17, *Götaverken 1841–1941* sid 31–32

¹²⁷ Fritz (2008) sid 151

¹²⁸ *Götaverken 1841–1941* sid 53 (Karta och utförlig info), Hedin (1995) sid 95, *Götaverken nr 3* (1931) sid 4–5

¹²⁹ Fritz (2008) sid 144–146, Olsson (1983) sid 50

¹³⁰ Feiff, Sjölin (2003) sid 80, *Götaverken nr 3* (1931) sid 4–5, Ekberg (2016) sid 35, Olsson (1983) sid 50–51

¹³¹ Fritz (2008) sid 136, 146, Olsson (1983) sid 44

¹³² Bonsdorff (1931) sid 71, 72, *Götaverken, nr 2* (1927) sid 2–4, Olsson (1983) sid 76–77

samt övriga skeppsvarv diskuterat olika former för samarbeten och eventuella platser för denna docka. Efter att Götaverken uppgått i Broströmkoncernen kunde Dan Broström som en stark representant för sjöfarten propagera för att anlägga den nya flytdockan utanför Götaverken, som han själv alltså ägde. Flytdockan kunde tas i bruk 1918.¹³³

Under 1910-talet skedde en rad olika förberedande marktransaktioner för att möjliggöra anläggandet av flytdockan och den senare tillkomna utrustningskajen, som senare anlades innanför dockan. Arbetet försenades dock kraftigt på grund av komplicerade turer kring planerna på anläggandet av en ny centralhamn i Göteborg (Frihamnen) och berörde ytor av verkstadsområdets nordöstra del. När flytdockan äntligen kunde invigas 1918 övertog Götaverken hela området innanför dockan väster om verkstadsområdet.¹³⁴

Samma år eldhärjades Götaverkens ångpanneverkstad. På den nyförvärvade markytan uppfördes därför ett nytt pannplåtslageri samt utrustningsverkstäder för rörarbeten och maskinmontage 1919–23. På initiativ av Dan Broström utökades verkstadsområdet 1924 med ytterligare yta i väster. Nils. E. Parelius lådfabrik hade brunnit ned år 1909 och området hade legat öde sedan dess. Nu införlivades denna tomt i Götaverkens område som därmed hade expanderat med fyrtiofem tusen kvm sedan försäljningen 1906. Året därpå påbörjades anläggandet av en 193 meter lång utrustningskaj med kranar och kajskjul. Kajen fick namnet Dan Broströms kaj och kunde invigas 1927.¹³⁵

3.3 Randzonexpansion på den norra älvstranden

3.3.1 Förvandlingen av Lindholmens- och Lundbyvassar

GMV:s roll för randzonexpansionen över Lundbyvass är central. Under 1860- och 1870-talet köpte de successivt upp vasslotter i Lundbyvass bland annat på ytan närmast Kvillebäckens västra strand, så att de snart ägde alla de vasslotter som gränsade till Kvillebäckens utlopp i öster. De köpte också upp så mycket mark som möjligt på den av muddermassor tillskapade markytan längs älven. Därefter pålade de in Kvillebäckens västra strand från älven upp till fast mark så att en 66 m bred landremsa bildades. Ytan uthyrdes efterhand till diverse firmor som upplagsplats i avvaktan på att eventuellt tas i anspråk av GMV.¹³⁶ Under denna process utvecklade James Keillers en plan på att torrlägga hela vassområdet innanför inpålningarna för att komma åt mer markyta. Han sammankallade de nästan sextio markägare som ägde delar av vassområdet till ett sammanträde för att försöka få med dessa på sina planer. I maj 1883 hölls så ett konstituerande sammanträde i vilket "Styrelsen för torrläggning och reglering av Lindholmen och Lundbyvassar" bildades med James Keiller som ordförande. Året därefter inleddes arbetet och det invallade vassområdet mellan Ramberget och Lindholmens fastland och de inpålade landremsorna längs Göta älv och Kvillebäckskanalen länsdumpades.¹³⁷

Den 19 januari 1884 beslöts att James Keiller skulle träffa skriftligt avtal med kommissionslantmätare A. A. Rönnbäck om att uppmäta Lindholmens och Lundbyvassar. Varje delägares område skulle utmärkas efter avslutade köp för att det skulle gå att räkna ut hur kostnaden för torrläggningen borde fördelas mellan delägarna och för att få klarhet i alla tomtdelningar och ägobyten som var en följd av processen. Eftersom GMV nu ägde stora delar av den torrlagda ytan kunde de nu också sälja och arrendera ut tomter på den mark de själva alltså mer eller mindre skapat. Rönnbäck framlade en karta

¹³³ Fritz (2008) sid 146, Hedin (1995) sid 99, Hämeman (1966) sid 75

¹³⁴ Olsson (1983) sid 52

¹³⁵ *Götaverken nr 2* (1927) sid 2–4, Bonsdorff (1931) sid 70–71, *Se även kartan över området i bilaga 1, Här anges att den nya marken (område J och K) köptes 1918 resp. 1922, och inte 1924 som Bonsdorff anger.*

¹³⁶ Keiller (1954) sid 9

¹³⁷ Fredberg (1977) sid 118, Fritz (2008) sid 120

över området med de nya ägoförhållandena vid ett styrelsesammanträde den 1 februari år 1885. Enligt laga skiftes protokoll var förrättningen avslutad den 11 april 1885.¹³⁸ 1884 beslutades också att en väg skulle anläggas mellan Lindholmen och Kvillebäcksvägen med tjugo fots bredd. 1885 öppnade den för trafik och 1893 anlades den sista delen av vägen som fick namnet Lundby hamngata som sammanband de nyetablerade industrierna längs älven med staden via Hisingsbron. På så vis skapades också en yttre fixeringslinje för den expanderande randzonen genom att den utgjorde en avgränsning mellan industriområdena längs älven och det senare framväxande bostadsområdet där innanför.¹³⁹

3.3.2 Hisingstad

I A. A. Rönnbäcks plankartor framgår det mycket tydligt att torrlägningsprojektet av Lundby- och Lindholmens vassar hade en betydligt mer långtgående målsättning än att enbart tillskapa ny markyta för nya industrietableringar. Torrläggningen som alltså initierats, och till stor del genomdrivits av Göteborgs Mekaniska Verkstad och James Keiller, var ett storskaligt stadsbyggnadsprojekt på en yta som var större än det ursprungliga Göteborg innanför vallgravarna. Vid Lantmäteriförrättningen och stadsplaneregleringen indelades den torrlagda ytan i allmänna platser och byggnadskvarter med mellanliggande raka gator. Bredare huvudgator löpte i västlig riktning och vinkelrätt mot dessa lades smalare tvärgator. Keiller själv kom med förslaget att gatorna skulle döpas efter himlens stjärnor. De fick också heta Neptunus- Jupiter- Herkules- och Kapellagatan m.fl. I mitten av området planerades ett torg och en plats för en kyrka i anslutning till Lundby hamngata. Hela det nya stadsområdet fick namnet Hisingstad. Resultatet sammanfattas på en "Karta öfver Hisingstad i Lundby socken, Östra Hisings härad och Göteborgs län; Upprättad år 1893 af A. A. Rönnbäck."¹⁴⁰



Figur 6. A. A. Rönnbäcks karta över Hisingstad 1893. En första byggnadsstadga för rikets städer tillkom 1874 i vilken industrialismens moderna storstad stod i fokus snarare än de förindustriella trästäderna. Precis som i planarbetet under stormaktstiden förespråkades en rätvinklig rutnätsplan. Det som lades till var en tydlig differentiering av gatunätet i form av gator med olika bredd och karaktär. Kvarteren gjordes rymligare och partier av rutnätskvarter kunde läggas ut i flera riktningar. Breda trädplanterade huvudgator (esplanader) anlades för att försköna staden och hindra brandspridning och torg skapades genom att enskilda kvarter lämnades obebyggda. Platsbildningarna i korsningarna accentuerades av att kvartershörnerna skars av. Eftersom urbaniseringen under 1800-talets slut var oerhört stark växte det även upp förstäder utanför städerna i anslutning till industrier och järnvägar på oreglerade markytor där den nya byggnadsstadgan inte behövde

¹³⁸ Keiller (1954) sid 13, Prytz (1894) sid 62

¹³⁹ Fredberg (1977) Del 2 sid 586, Keiller (1954) sid 11, 12

¹⁴⁰ Fritz (2008) sid 120, *Götaverken 1841–1941* sid 35, Härmeman (1966) sid 68, Keiller (1954) sid 13, Prytz (1894) sid 75

följas. Mark styckades upp på privat initiativ och bebyggdes av spekulationsbyggmästare eller arbetarna själva. Planmönstret kunde därmed bli ganska oordnat i sådana fall om inte regelbundna tomtstyckningskartor av enkel rutnätstyp användes.¹⁴¹

I A.A. Rönnbäck's karta över Hisingstad från 1893 syns inflytandet av den nya byggnadsstadgans bestämmelser i de vertikala och horisontala gatornas olika bredd, de snett skurna kvartershörnen samt hur rutnätet i Hisingstad ansluter diagonalt till rutnätet över Brämregården i nordöst. Torget och platsen för kyrkan utgör tillsammans med Pump- och dammanläggningen söder om kyrkan ett esplanadliknande stråk genom stadsstrukturen. Lundby hamngata är inte disponerad som en esplanad men utgör en bredare huvudgata mellan stadsbebyggelsen och industriområdet längs älven. Längs gatan löper även järnvägsspår till industrierna. De tidigare vasslotternas diagonala sträckning syns fortfarande i hur industritomterna är formade vilket ger förutsättningarna för hur industrianläggningarnas byggnader är disponerade. Göteborgs mekaniska verkstads byggnader syns direkt väster om T-kanalen. Kartan visar även samhällets vid Lindholmens friare och mer småskaliga disposition då avstyckningarna av tomter här aldrig föregicks av något planarbete.

Under åren närmast efter torrläggningen påbörjades utläggningen av vissa av Hisingstads gator och bebyggelse började så småningom att uppföras. Det byggdes främst tvåvåningshus i trä och landshövdingehus. Bebyggelsen växte främst fram från 1890-talet till ca 1910-talet. De första byggnaderna kom till i kvarter nummer 16 i kartan ovan, från vilken Vestagatan löpte ner till platsen för GMV:s första huvudport. Här byggdes ett hus av en privat byggmästare år 1890 vilket kom att inhysa Noréns åkeri. Huset fick sedan 1895–98 sällskap av ytterligare tre hyreshus uppförda av byggmästare Carl Rhodin, vilka tillsammans bildade ett fristående kvarter som fick namnet Pilskogen efter den skog av pilar som växte här. Förutom bostäder öppnade Rhodin manufakturhandel, speceriaffär och bageri i kvarteret vars invånare utöver att arbeta på GMV och Strömman & Larsson även i hög grad höll olika djur på ängarna mellan kvarteret och varvsområdet.¹⁴² Ungefär samtidigt började det växa fram bebyggelse mellan de båda gatorna Thaliagatan och Kapellagatan vilkas namn senare byttes till Planetgatan resp. Pumpgatan. I kvarter 34 byggdes till en början två hörnfastigheter vilka senare byggdes ihop till en kvarterslänga mot Lundby hamngata och den nyare huvudport till Götaverken som Pumpgatan senare mynnade ut i. Det västra hörnhuset kallades *Mariero* och hann innehålla både en cigarraffär samt lanthandel och matservering i form av *Kajsas Kafé* i källarplanet innan Götaverkens andelsförening flyttade in i huset 1922. Det byggdes två ytterligare hus mellan kvarterets hörnhus 1896–98 i vilket det kom att ligga bageri, speceriaffär och en mjölkbutik. Speceriaffären blev känd under namnet "*Blendas*" och kom att bli lite av ett nav i en kommersiell platsbildning, som senare uppstod utanför Götaverkens huvudingång. Speceriaffären Blendas nämns i flera källor som ett ställe dit Götaverkens arbetare återkom för att bland annat köpa choklad och "Preppens" d v s. starköl, innan normen om nykterhet på jobbet vunnit slagkraft under 1940- och 1950-talet. Våningarna ovanför butikerna innehöll bostadslägenheter.

Längs Pumpgatan i kvarter 34 inrättades även Hisingstads första brandstation med permanent förlagda brandmän vilket ersatte ett tidigare spruthus i närheten. Denna brandstation var kvar tills den ersattes av en större brandstation ovanför Herkulesgatan år 1938. Kvarterets norra del längs Jupitergatan utgjordes av en mer brokig bebyggelse, som bland annat upptogs av Lundby skofabrik. Fabriken sysselsatte upp till tvåhundra arbetare fram till dess verksamheten lades ned 1935.¹⁴³ Norr om detta kvarter fortsatte Hisingstads bebyggelse att breda ut sig, men inte lika tätt. Bland annat hade August Carlssons kolfirma ett hyreshus för sina arbetare här vilket benämndes koksarehuset. Här fanns också Fredriksons hyreshus och Murarehuset som uppfördes av en murarförening. Öster om kvarter 34, kring den pumpanläggning och de dammar som använts vid torrläggningen av vassarna, hade James Keiller låtit plantera björkar. Området kallades därför Björkdungen. Öster om dammarna växte det fram ett koloniområde med små stugor och trädgårdar.¹⁴⁴

I övrigt fanns det väldigt mycket plats och den nya bebyggelsen fick en gles spridning på den torrlagda ytan, som fick karaktären av ett stort ängsområde som fortfarande var landsbygd. Vid Pumpgatan låg

¹⁴¹ Ahlberg (1998) sid 35–37, 41–43

¹⁴² Skeppsbyggaren (1959:3) sid 32

¹⁴³ Skeppsbyggaren (1959:1) sid 40–45, Skeppsbyggaren (1959:2) sid 30–34

¹⁴⁴ Skeppsbyggaren (1959:2) sid 30–34

Hisingstads lekfält som förvaltades av "Sällskapet för friluftss lekar" som skulle verka för folkskolebarnens fostran i lek och idrott. Lekfältet sköttes av vaktmästaren på Hisingstads skola som låg bredvid. Skolan ritades av arkitekt Ernst Krüger och uppfördes 1897. Vid Rambergets fot tillkom sedan apoteket Nordstjernen 1905. För att få bukt med de dåliga sanitära förhållandena i Lundbyvass och Lindholmen byggdes det ett badhus alldeles bredvid apoteket år 1915. Det var det fjärde badhuset som uppförts i Göteborg efter att donationer givits för detta av Sven Renström. Badhuset var i bruk tills 1973. Tidigare låg även ett kallbadhus i anslutning till Hisingsbron som kallades Lofströmska badinrättningen. Det uppfördes även en huvudpolisstation för stadsdelen vid Lundby hamngata, vid Lundbys införlivande i Göteborg 1906.¹⁴⁵

3.3.3 Lindholmen och Brämaregården

I väster anslöt Hisingstad till samhället som hade växt fram kring Lindholmens varv. Här bildade arbetarbostäderna ett litet samhälle av trähus, tillsammans med den äldre bebyggelsen på Slottsberget från 1870-talet. Lindholmens varv upplät mark till arbetarna som själva fick möjlighet att bygga sina bostäder. På Slottsberget gjordes detta på 1870-talet och i området nedanför berget vid sekelskiftet 1900. Det fanns en centrumbildning för denna bebyggelse på Lindholmens torg (bonnabacken) där det bedrevs marknadshandel fram tills 1950-talet då torghandeln flyttade till Kvilletorget. I detta område låg (och ligger fortfarande) biografen Aftonstjärnan som ursprungligen byggdes 1893 som en föreningslokal åt varvsarbetarnas nykterhetsklubb. Aftonstjärnan byggdes om till nuvarande utseende efter en brand 1903. Nedanför Slottsberget låg även Skateberget där tjänstemännen bodde. Det fanns också restaurang och hotell för gästande redare och andra mer bemedlade gäster. Lindholmen hade sitt högsta befolkningstal 1914 då det bodde 4500 personer här och det fanns ca femtio butiker.¹⁴⁶

Enligt stadsplanen från 1885 skulle Hisingstad också ansluta till Brämaregården öster om Ramberget. Även Brämaregården anlades på tidigare torrlagd vassmark. Till skillnad från i Hisingstad bebyggdes dock kvarteren här i sin helhet under 1800-talets slut. I Kvillebäcken tillkom en färjeförbindelse med Lilla bommen 1849 och i anslutning till Göteborgs Porslinsfabrik och de andra industrierna på platsen uppstod centrumbildningen Kvilletorget. Bland annat byggdes annorlunda landshövdingehus i fyra våningar med två våningar i sten och två i trä, vilket var möjligt eftersom området ännu inte var inkorporerat i Göteborg.

I belysning av att Lindholmen, Hisingstad och Brämaregården växte fram som bostadsområden kring de nyetablerade industrierna längs norra älvstranden är det intressant att ta reda på i vilken utsträckning varvsarbetarna också bodde här. Vad gäller GMV:s arbetare har jag kunnat ta reda på detta genom att gå igenom företagets personalförteckning från 1901. Under 1900-talets första år arbetade ungefär tusen personer på Götaverken. 169 av dessa var mantalsskrivna i Lundby församling. Av dessa personer bodde 51 personer vid Lindholmen och 36 personer vid Lundbyvass. Resten av de anställda som var bosatta på Hisingen bodde på landsbygdsgårdarna runt omkring.¹⁴⁷ Det framgår dock inte hur stor andel av arbetarna som arbetade vid Lundbyvass i relation till de som fortfarande arbetade vid Skeppsbron. Det är dock tydligt att större delen av arbetarna fortfarande bodde i staden söder om älven trots framväxten av bostäder kring anläggningen på Hisingen.

¹⁴⁵ Eriksson (1994) sid 28, 132, 137-138 144-145

¹⁴⁶ Eriksson (1994) sid 140-142

¹⁴⁷ GLA/14038/F 3 AB/7

3.3.4 GMV:s övriga kopplingar till Hisingstad och Göteborgs utbyggnad

M. R. G. Conzen anger det som vanligt att det i ett senare skede växer fram bostadsbebyggelse utanför en inre stadsrandzon.¹⁴⁸ I och med anläggandet av Hisingstad är det just detta som händer vid Lundbyvass. Tillsammans med bostadsbebyggelsen vid Lindholmen och i Kvillestaden får Hisingstads bostadsområde en inringande funktion för randzonen med Lundby hamngata som en begränsningslinje. Intressant nog är det alltså GMV, som med James Keiller i spetsen, som genom torrläggningen av området och den senare stadsplanläggningen drev framväxten av denna samhällsbildning. Stadsdelen hade bland annat hade skola, brandstation och polisstation under 1900-talets första två decennier. Ett nytt stadssamhälle började växa fram vilket snart ställde Göteborgs stad inför en del frågeställningar kring huruvida Lundby socken skulle införlivas i Göteborgs stad. Detta för att inte ett konkurrerande stadssamhälle skulle utvecklas längs Göta älvs norra strand.¹⁴⁹ En kommitté bestående av nio ledamöter tillsattes av socknens kommunalfullmäktige för att utreda denna fråga år 1890. James Keiller var en av ledamöterna. Beredningsarbetet pågick fram till år 1896 då man beslutade att Lundby socken skulle införlivas i Göteborgs stad. Av olika skäl verkställas dock inte beslutet förrän 1906.¹⁵⁰ Detta var samma år som familjen Keiller sålde GMV. Efter försäljningen donerade familjen Keiller marken bakom verkstaden på Hisingen till Göteborgs stad. Denna mark innefattade Ramberget och blev till en park för rekreation (Keillers park) som invigdes 1908.¹⁵¹

GMV och James Keiller var samtidigt starkt involverade i områdets stadsbyggnadsfrågor. Bland annat planerades 1901 en spårvagnslinje över Hisingsbron som skulle gå längs Kvillebäckskanalen via Herkulesgatan till Lindholmen och tillbaka till Hisingsbron igen via Lundby hamngata. Strömmen till spårvagnslinjen skulle levereras från GMV:s privata elkraftverk som även levererade ström till fastigheterna i den nya stadsdelen. James Keiller föreslog även att stadens vattenledning skulle förlängas till Lindholmen och Lundbyvassar.¹⁵² Trots att ett bolag startats för ändamålet och att ritningar för både räls och spårvagnar tagits fram, anlades emellertid aldrig spårvagnslinjen vid Lundbyvass. Vattenledningsförbindelserna sköts på framtiden eftersom Göteborg stad visade sig ha andra planer för området.

3.3.5 Frihamnen, Sannegårdshamnen och Göteborgs hamnbana

Inkorporeringen av Lundby socken i Göteborg fick konsekvenser, som James Keiller förmodligen inte hade räknat med. Göteborgs stad kunde nu ta ett samlat grepp om den växande stadens behov av större hamnytor och bättre järnvägsförbindelser. Redan 1893 hade en första järnvägsförbindelse från Hisingsbron längs Kvillebäcksvägen över Hisingen till Kornhalls färja tillkommit.¹⁵³ Efter Lundbys inkorporering anlades 1907 Bohusbanan som från och med 1909 hade en hållplats vid Tingstads municipalsamhälle och därifrån gick vidare till Göteborgs centralstation via den då nybyggda Marieholmsbron. Läget vid älven, etableringen av järnvägen tillsammans med närheten till staden hade gjort Lundbyvass högaktuellt för anläggandet av en centralhamn för Göteborgs stad. Det genomfördes en tävling om utveckling av hamnområdet 1904. Tävligen ledde till att ett förslag togs fram, som innebar att en koncentrerad hamnanläggning med en hamnö omfluten av Göta älv skulle anläggas i Tingstadsvassen öster om Lundbyvass. Det färdiga resultatet blev blygsammare, men när Frihamnen var färdigbyggd och började användas innebar den att den norra älvstrandens konturer kraftigt förändrades. Detta påverkade GMV:s möjligheter att breda ut sig geografiskt på den norra älvstranden. Frihamnsprojektet innebar att GMV 1905 fick sälja en del av sin mark på Hisingen till

¹⁴⁸ Jivén (2003) sid 75

¹⁴⁹ Olshammar (2002) sid 22

¹⁵⁰ Fritz (2008) sid 120, Keiller (1954) sid 16,17

¹⁵¹ Fritz (2008) sid 151

¹⁵² GLA /C0168:1 Vol: F7 / 2

¹⁵³ Trossholmen (2009) sid 24, Eriksson (1994) sid 28, Melica / Stadsbyggnadskontoret 2014 sid 8–9, Prytz (1894) sid 74

Göteborgs stad. Året därpå såldes GMV:s granne i öster, Kvillebäckens mekaniska verkstad, sitt område vilket i sin helhet var placerat på den yta som skulle bli hamnbassäng. Själva arbetet med anläggandet av Göteborgs Frihamn pågick mellan 1913 till 1922.¹⁵⁴

Väster om Lindholmen anlades 1914 även Sannegårdshamnen. I samband med det byggdes också den första sträckningen av Göteborgs hamnbana: Göteborg-Tingstad-Sannegårdens järnväg. Mellan Lindholmen och Ramberget anlades en långsträckt rangerbangård som förband hamnanläggningarna med staden och kom att ersätta de järnvägsspår som tidigare dragits längs Lundby hamngata. Det drogs även stickspår till GMV och Lindholmen över Hisingstads glest utbyggda planområde.¹⁵⁵



Figur 7. Utdrag över karta av Göteborg 1921. Götaverkens område har expanderat och fått en nästan helt ny bebyggelsesdisposition efter branden 1898. Utbyggnaden av Hisingstad har mer eller mindre avstannat till följd av den första fasen av Frihamnens utbyggnad som dessutom svält stora delar av det tidigare industriområdet. Stadsutbyggnaden hindras även av Göteborgs hamnbana som anlagts längs den tidigare planerade Neptunusgatan och ersatt spåren längs Lundby hamngata. Ett stickspår har istället dragits ner rakt igenom den tidigare planerade kvartersmarken till Götaverken från den rangerbangård som anlagts under Ramberget (Keillers park) Den ljusröda färgen markerar yta som är föremål för pågående planarbete och därmed framtida (i detta fall storskaliga) förändringar.

3.3.6 Götaverkens bostadsbyggande

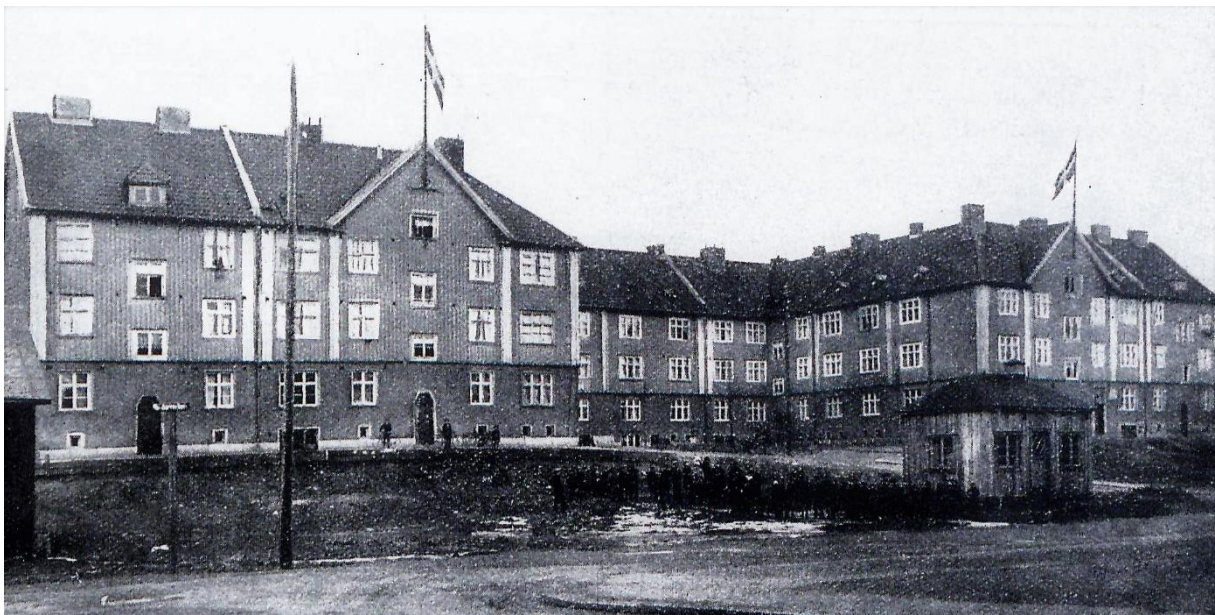
Anläggandet av hamnarna och järnvägen gick stick i stäv med Hisingstads fortsatta utbyggnad som därmed avstannade. En anledning till detta var även industriernas egna expansion och den ökande storskaliga produktionen. GMV, som vi fortsättningsvis kan benämna som Götaverken var även involverade i samhällsutbyggnaden. Men det visade sig att idéerna om Hisingstad vid denna tid allt mer spelat ut sin roll. Företagets expansion tillsammans med krissituationen i omvärlden och den kraftiga bostadsbristen i Göteborg, ledde till att företaget själva mer direkt fick ta initiativ till

¹⁵⁴ Bonsdorff (1931) sid 31, 39, Fritz (1995) sid 277–278, Fritz (2008) sid 144, 145, Göteborgs stadsmuseum (2015) sid 8

¹⁵⁵ Järnvägsdata (1999) sid 98, Göteborgs stadsmuseum (2015) sid 7, Fritz (1995) sid 277

bostadsbyggande. Dock inköptes inga tomter i Hisingstad för detta projekt. Istället inköptes tomter i Rambergstaden nordväst om Ramberget med ett behörigt avstånd till varvens ekande nithammarlag.

Överdirektör Hugo Hammar, som vid denna tid satt i första kretsen i stadsfullmäktige där bostadsbristen diskuterades, drev därefter frågan om att Götaverkens styrelse skulle starta en byggnadsförening. Götaverkens byggnadsförening bildades den tolfte juli 1916. Ritningsförslag utarbetades av Ernst Krüger och direktör Hugo Heyman ordnade med penninglån och förberedde inköp av tomter och byggnadsmaterial. Byggmästare J.A. Wångstedt ledde sedan uppförandet av ett bostadskvarter med landshövdingehus. I januari 1918 var husen inflyttningsklara. Trots att ett badhus uppförts så sent som 1915, var det av James Keiller initierade stadsbyggnadsprojektet Hisingstad vid denna tid inte längre aktuellt att bygga ut med fler bostäder. Kanske visste man redan nu att även resten av Hisingstad skulle komma att sväljas av industrin och hamnarnas expansion.¹⁵⁶



Figur 8. Landshövdingehus i Rambergstaden på 1920-talet. Götaverkens byggnadsförening uppförde detta kvarter med arbetarbostäder i Rambergstaden 1918, i förgrunden syns Inlandsgatan. Kvarteret kompletterades 1944 med tvåvånings lamellhus mot gatan. De ursprungliga landshövdingehusen revs 1993.

1918 uppfördes dock även hotellet Gothia i Hisingstad, i direkt anslutning till varvsområdet, med ett stort antal hotellrum för arbetare samt även våningar för vissa arbetsbefäl. I hotellet fanns också matsalar med lunchservering till självkostnadspris för arbetare och tjänstemän. En poliklinik inrättades också i denna fastighet år 1928. Efter det utfördes den huvudsakliga läkarbehandlingen av företagets anställda där.¹⁵⁷ Fastigheten finns kvar än i dag på det gamla varvsområdet och går under benämningen Gothiahuset. Det tillkom också ett intressekontor och en bostadsförmedling under 1920-talet. Intressekontoret hade senare även hand om en egnahemsfond, från vilken fördelaktiga lån kunde lämnas till egnahemsbyggare inom företaget.¹⁵⁸ Norr om Gothiahuset låg hörnfastigheten i kvarter 34. Här flyttade Götaverkens Verkstadsklubb Andelsförening alltså in 1922. Sjukkassan hade kontor i denna fastighet och det fanns även en butik i vilken anställda kunde köpa kläder och skor till bättre priser än på andra ställen.¹⁵⁹

¹⁵⁶ Götaverken (1927) nr 2 sid 33. Götaverken 1841 – 1941 Sid 57

¹⁵⁷ Götaverken 1841–1941 sid 53, 131

¹⁵⁸ Bonsdorff (1931) sid 71, Götaverken 1841 – 1941 sid 121

¹⁵⁹ Götaverken 1841 – 1941 Sid 121, Hellstrand (2009) sid 23

4. Det storskaliga skeppsvarvet (tiden kring 1950)

4.1 Staden industrialiseras

Under 1920-talets lågkonjunktur hade Götaverken en stor orderstock och kunde klara sig förhållandevis väl. Under decenniets slut ökade återigen beställningarna, men istället för att fortsätta bygga ut varvsområdet, valde Götaverken att förlägga många skrovbyggnationer på andra varv. När så Kreugerkrachen och depressionen slog till i början av 1930-talet var Götaverken tvungna att halvera arbetsstyrkan, men kunde på grund av placeringen av skrovbyggnationer på andra varv ändå klara sig igenom krisen.¹⁶⁰

Andra världskriget innebar därefter en stor högkonjunktur för varvsindustrin då efterfrågan på fartyg steg ordentligt. Även annan industri gick väldigt bra och bland annat Volvo och SKF växte till framgångsrika storindustrier. Vid 1950-talets början hade Göteborg växt befolkningsmässigt till trehundrafemtiofyra tusen personer inom det administrativa Göteborg. Samma siffra var fyrahundra fem tusen personer år 1960. Flera inkorporeringar av nya stadsdelar hade gjorts i den växande staden. Exempelvis inkorporerades Västra Frölunda 1944 och Backa 1948. Nya bebyggelseområden tillkom även i den befintliga staden. Sedan 1920-talet hade områden som Kungsladugård, Änggården, Kålltorp och Bagaregården, Kviberg, Utby och Lundby tillkommit bland annat genom ett omfattande egnahemsbyggande. På 1950-talet koncentrerades nybyggandet med trettiosju tusen lägenheter till Kortedala, Järnbrott och Biskopsgården och Södra Guldheden.¹⁶¹

Perioden 1920 till 1950 var spårvagnen och cykelns tid. Denna infrastruktur krävde att staden fortfarande var en sammanhängande stad med korta avstånd mellan bostäder och arbeten.

Vad gäller verkstadsindustrin hade den under mellankrigstiden blivit allt mer specialiserad och två block uppstod med tiden. Ett kring varvsindustrin och ett annat kring den tillverkande "snilleindustrin" med SKF och Volvo i spetsen. Den stora högkonjunkturen mellan 1945–1974 bidrog till en snabbt fortgående industrialisering med koncentration i produktionen och en snabbt ökande inflyttning i Göteborg. Under andra världskriget och tiden därefter utvecklades Götaverken till en fullt utbyggd storindustri som baserades på två delar. Dels motorproduktionen i en maskinverkstad stödd av stora gjuterier och smedjor, dels en fartygsproduktion baserad på fem stapelbäddar. Stora mängder komponenter köptes in utifrån och produktionsmetoderna utvecklades under 1940-talet. Nitningen ersattes då med svetsning. Monteringen utvecklades till en flödesprocess där plåten fördes via plåtbehandling, skärverkstäder och svetsverkstäder i allt större sektioner ut till stapelbäddarna, där de lyftes på plats av stora kranar. Denna dynamik utvecklade företagets konkurrenskraft och gjorde Götaverken ledande i branschen under 1950-talet.

4.2 En storindustri vid Lundbyvass

4.2.1 Kvar på Skeppsbron

Götaverken lämnade ifrån sig sina ursprungliga lokaler på Skeppsbron 1908 då resten av verksamheten helt flyttades över älven. Industrifastigheten fortsatte dock att användas för allehanda verkstadsindustriell tillverkning fram tills 1940-talet och kom att befolkas av ett stort antal mindre

¹⁶⁰ Hedin (1995) sid 100

¹⁶¹ Olsson (1995) sid 51, 65, 70–71, 180.

verksamheter. Byggnaderna revs i flera etapper under 1960-talet för att lämna plats åt bilparkeringar. Den sista kvarvarande delen av verkstadsområdet utgjordes av den butikslokal som uppförts på tomtens nordöstra hörn 1881. Denna del revs så sent som 1966.

4.2.2 1930-talets alternativa produktion

Modernismen gjorde under 1930-talet sitt intåg i stadsbyggandet och arkitekturen. Ett första tecken på detta på Götaverkeområdet var att den gamla träverkstaden revs 1931 och ersattes med en ny i funktionalistisk stil med tillhörande sågverk och hyvleri. Det nya snickeriet byggdes i tre våningar med putsade tegelväggar på en betongstomme. Fönstren var av Götaverkens egen modell. De trådglasade ferrofönstren tillverkades i Götaverkens fönsterverkstad alldeles i närheten. Snickeriet innehöll timmermansverkstad, kapverkstad, maskinsnickeri och modellverkstad och gavs en rationell drift med utsugningsanläggningar och god logistik.¹⁶²

1931 tog även Götaverkens fönstertillverkning ordentlig fart, helt i linje med den modernistiska utvecklingen. 1905 tog James Keiller patent på "rosettfönstret" som var en förenkling av de tidigare helgjutna järnfönstren. Detta blev en framgång som ledde till att fönstertillverkningen fortsatte att utvecklas, trots att den andra produkttillverkningen som inte handlade om fartyg successivt lades ned. 1914 tog Götaverken över ett patent på ett betydligt smäckrare järnfönster som var billigare att tillverka. Tillverkningen startade 1914–15 med namnet ferroluxfönster eller ferrofönster. 1931 började Götaverken tillverka denna typ av fönster med kopplade bågar och trådförstärkta glas. Götaverkens fönsterverkstad uppfördes 1929 i ett kvarter i Hisingstad precis norr om ungarhotellet Gothia som Götaverken uppfört 1918. 1935 byggdes fönsterverkstaden ut och byggnaden kom även att inhysa en tillverkningsverkstad för radiatorer.

Konjunkturerna svängde för övrigt kraftigt under 1930-talet och trots att Götaverken med sina 47 200 sjösetta bruttoregister-ton var världens största skeppsvarv 1933, sysslade företaget även med annan udda tillverkning för att klara sysselsättningen. Flygplanskryssaren Gotland byggdes på varvet. Fartyget var utrustat med tre flygplan av typen Hawker Heart som tillverkades på varvet. Därefter hann de även tillverka femton sportflygplan av typen Rearwin Sportster innan flygplansbeställningarna istället övergick till det nybildade SAAB. Andra specialproduktioner var exempelvis kyrkklockan i Särö Kyrka och den nuvarande gasklockan i Göteborg, som togs i bruk 1933.¹⁶³ 1936 startades även utvecklingen av en egen motormodell. Götaverken kunde därmed framgångsrikt bredda sin verksamhet precis innan utbrottet av andra världskriget.¹⁶⁴

4.2.3 Ett sammanhängande verkstadsområde

Under andra världskriget ordnades Götaverkens tomtförhållanden upp och nya markytor köptes in. T-Kanen och området mellan kanalen och Frihamnen ägdes av Hisingstads tomtaktiebolag som nu var i likvidation. 1943 tillfördes denna markyta Götaverken. Marken närmast Frihamnen arrenderades ut till Göteborgs stad, innan en ny utrustningskaj anlades år 1947. Ambitionen var också att Götaverkens tomt skulle bilda ett sammanhängande kvarter. De tomter som Götaverken ägde vid tiden var dock uppsplittrade av större områden, som på 1890-talet, vid laga skifte avsatts för gemensamma behov. Bland dessa samfälligheter ingick bland annat Lundby hamngata och områden som lämnats till torg och allmänna platser. Götaverken ägde dessa samfälligheter tillsammans med Göteborgs stad och Göteborg mekaniska verkstad i likvidation m.fl. En del av kvartersmarken ägdes även av privata aktörer vilka Götaverken var tvungna att köpa ut.

¹⁶² *Götaverken nr 4* (1931) sid 38, Hedin (1995) sid 101, 102

¹⁶³ *Götaverken nr 7* (1938) sid 16–20, Hedin (1995) sid 101, 102

¹⁶⁴ Hedin (1995) sid 101, 102

Av misstag hade dock flera dubbelförsäljningar skett vilket försvårade uträkningen av varje delägares del. Marken behövde även frigöras från servitut och nyttjanderättsinteckningar vilket försvårade processen. Detta löstes i flera fall genom expropriation så att sammanslagning kunde ske. I samband med sammanslagningen tecknades avtal med staden angående skötsel av avlopp och gatuhållning på de gator som införlivades i den nya fastigheten. I samband med detta bestämdes även bolagets vattenområde som fick en fast gräns i älven. Götaverkens olika tomter sammanfördes därmed till en enda fastighet som fick fastighetsbeteckningen nr 1 i fjärde kv. Götaverken i stadsdelen Lundbyvass. Detta föranledde upprättandet av den stadsplan som fortfarande är den grundläggande för Götaverkenområdet.¹⁶⁵

Götaverkens sammanlagda tomtareal hade nu ökat till 175 tusen kvm. Området sträckte sig nu över Lundby hamngata upp till Göteborgs hamnbana och den trafikled som vid denna tid höll på att byggas mellan Götaälvbron och Lindholmshamnen och områdena väster därom. Bebyggelsen runt omkring på Hisingen tätnade alltmer och Götaverken kom att befinna sig i stadens mittpunkt samtidigt som verkstadsområdet och den kringliggande infrastrukturen svalde det som skulle blivit stadsdelen Hisingstad¹⁶⁶



Figur 9. Götaverken 1945. Varvsområdet har expanderat upp mot Göteborgs hamnbana. Bredvid upplagsplatsen i förgrunden syns Gothiahuset och på andra sidan Lundby hamngata ligger den äldre maskinverkstaden från 1906 som byggdes till 1946. Till höger om varvsområdet ligger Lundbyhamnen och ytan mellan Lundbyhamnen och rangerbangården är fortfarande helt obebyggd med undantag för den trafikled (Karlavagnsgatan) som anlagts diagonalt över markytan från Götaverkenområdet till Lindholmen och Sannegårdshamnen.

4.2.4 Varvsområdet expanderar och mättas

Efter andra världskriget fortsatte Götaverkens expansion. 1947 fylldes de kvarvarande delarna av T-kanalen igen. Endast den övre delen som löpte parallellt med älven behölls som pråmhamn. Den sydöstra stranden av kanalen belades med kaj för detta ändamål. En ny kaj anlades även på det av staden arrenderade området mellan Götaverkenområdet och Frihamnen. Det blev Hugo Hammars kaj, en hundrasjuttio m lång utrustningskaj med järnvägsspår och kranar. Vattenområdet utanför muddrades upp till ett tillräckligt djup för att kunna angöras av större båtar. Ytan mellan kajen och den tidigare gränsen för Götaverkenområdet togs i anspråk för en fartygsbädd för fartyg upp till 30 tusen ton.

1940-talets senare del var en verklig tillväxttid för Götaverken. Maskinverkstaden från 1906 byggdes till med en ny stor byggnadsdel med fyra våningar i tegel, som delvis placerades ovanpå

¹⁶⁵ Götaverken nr 10 (1947) sid 9–11

¹⁶⁶ Härneman (1966) sid 85 Götaverken 1841 – 1941 Sid 54

Lundbyhamngatas tidigare sträckning. Byggnaden kallades M1:an och är nu den äldsta byggnaden i det forna verkstadsområdet. Det byggdes även ett nytt förråd i tegel istället för den gamla träbyggnaden. En del av denna förrådsbyggnad inreddes som sjukstuga med modern utrustning, exempelvis röntgen. Mellan virkeskajulet och den tidigare Lundbyhamngatan byggdes det också en ny byggnad innehållande smedja, olika verkstäder samt moderna kläd- och tvättrum. Verkstadsområdet utrustades även med en ny transformatorstation och det gjordes en allmän upprustning och modernisering av den befintliga maskinparken och dess verkstadsutrymmen. Den gamla nitningstekniken hade ersatts med svetsning. Nya svetsverkstäder anlades tillsammans med bearbetningsmaskiner med högre kapacitet och större kranar på kajerna. 1949 revs den gamla smedjebyggnaden och plåtverkstaden från 1899.¹⁶⁷

Ett nytt plåtslageri anlades under samma tid i etapper, eftersom det förlades på det gamla plåtslageriets mark och verksamheten måste vara igång kontinuerligt. Det nya plåtslageriet placerades med ett större avstånd till stapelbäddarna än det föregående. Byggnaden bestod av fem skepp som orienterades i linje med stapelbäddarna d v s. vinkelrätt mot älven. Produktionslinjen rationaliserades på detta sätt genom att råmaterial kunde lastas in i plåtverkstadens ena ände och bearbetat material plockades ut vid fartygsbäddarna i den andra änden. Intill den nya plåtverkstaden uppfördes även en fyravåningsbyggnad, som utöver verkstäder även innehöll ombytesrum för tolvhundra personer. Byggnaden fick namnet *Sociala huset*. Samtidigt byggdes även Götaverkens äldre kontorsbyggnad om till en restauranganläggning i två våningar med plats för 2300 personer. I denna lokal kunde Götaverkens 6200 anställda utspisas i tre omgångar.¹⁶⁸

Framgångssagan fortsatte på 1950-talet. Koreakriget bröt ut 1950 och den globala storkonflikt som detta innebar skapade en ny högkonjunktur för varvsindustrin. Norr om Stjärngatan på utsidan av varvsområdet anlades ett nytt huvudkontor med plats för tusen kontorister och ritat av arkitekten Sture Frölen. Huvudkontoret, den nya plåtverkstaden, Sociala huset och restauranganläggningen togs i bruk 1951–1952.¹⁶⁹

En mindre tillbakagång kom 1952 då hela fönsterverkstaden norr om hotell Gothia brann ner. Lågorna drog nästan med sig landshövdingehuset i Hisingstad på andra sidan Planetgatan i norr. Husen rökfylldes och fick evakueras men kunde räddas. Fönsterfabriken var försäkrad till hela sitt värde och då Götaverken istället behövde ytan för varvs- och maskinbyggnadsverksamheten. Istället köptes en snickerifabrik i Källered utanför Mölndal in i vilken fönsterfabriken inhystes.¹⁷⁰ Även en ny flytdocka började byggas på Götaverken. Byggandet överläts på ett belgiskt företag och när flytdockan togs i bruk 1954 hade den en kapacitet på 45 tusen ton. Under slutet av 1950-talet byggdes även fartygsbäddarna ut för att kunna klara att husera skeppsbyggen på upp till 40 tusen ton. Också varvets motortillverkningsdel utvecklades starkt under 1950-talet, vilket föranledde att en ny maskinverkstad uppfördes i anslutning till den äldre pannverkstaden och togs i bruk 1959. Detta gav motorbyggnadsverksamheten en ökad produktionsarea på 4500 kvm.¹⁷¹ Utvecklingen av anläggningen fortsatte en bit in på 1960-talet. Bland annat uppfördes en experimentverkstad för dieselmotorer med plats för två stora fartygsmotorer, vilka kunde testköras under kontrollerade former från och med 1961. Den tjugo m höga byggnaden placerades på en tomt utanför varvsplanket närmast Lindholmshamnen i väster.¹⁷²

¹⁶⁷ Härneman (1966) sid 87–94, Götaverken nr 10 (1947) sid 9–11, (denna källa anger att den nya maskinverkstaden uppfördes 1946) N.T (3 september) 1949. Ekberg (2016) sid 35

¹⁶⁸ *Handelstidningen* (14 april 1949)

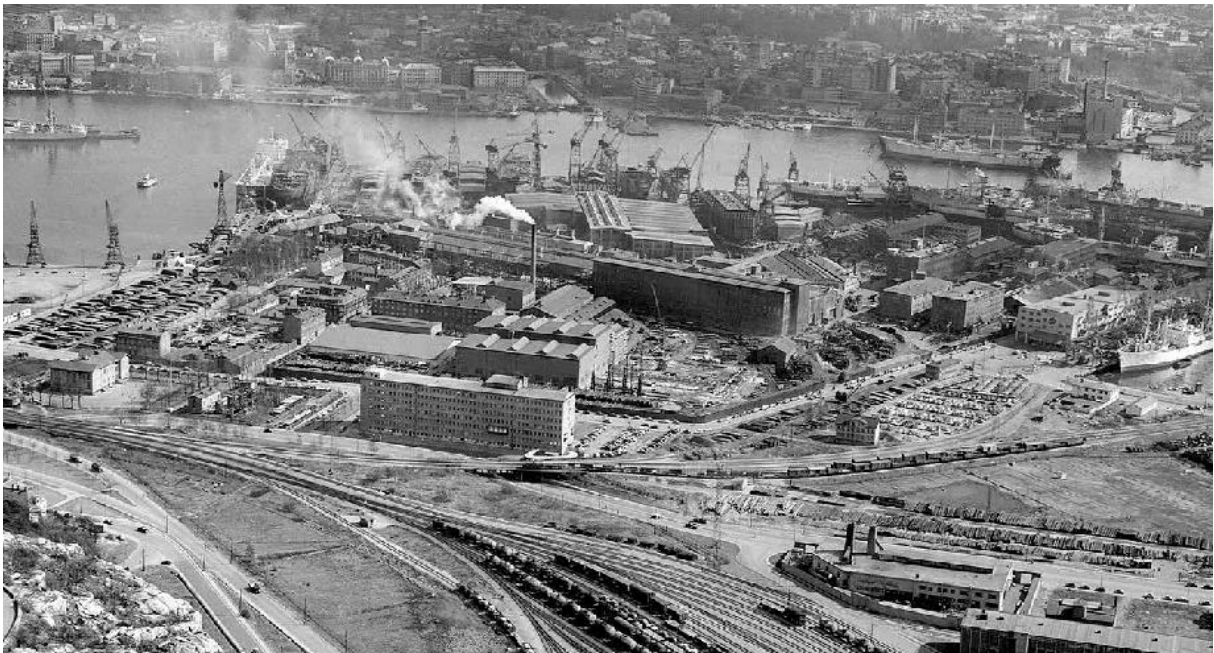
¹⁶⁹ Hedin (1995) sid 103, Härneman (1966) sid 100, Persson (1988) sid 16, *Aftonposten* (29 juni 1951)

¹⁷⁰ *Skeppsbyggaren* (1960:3) sid 18

¹⁷¹ Hedin (1995) sid 103, 105, Persson (1988) sid 11, *Skeppsbyggaren* (1958:1) sid 9, *Skeppsbyggaren* (1960:1) sid 32–33

¹⁷² *Skeppsbyggaren* (1961:3) sid 10, 1962:1 sid 14

Götaverkens verkstadsområde hade nu ökat från ca 65 tusen kvm 1906 till ca 250 tusen kvm. Produktionen hade samtidigt ökat väsentligt mycket mer än ytan trots att tidens fartygsbyggen allt mer baserades på svetsning och sektionbyggen vilket vanligtvis kräver större yta i form av svetsverkstäder och upplagsplatser. 1959 hade anläggningen fyra stapelbäddar byggda innan 1920 och en femte lite större bädd byggd 1946. Ytan för svetsning var drygt 9800 kvm varav ca hälften var under tak. De täckta svetsverkstäderna var dessutom uppdelade på fem olika enheter, varav en var för smal för sektionerna för de fartyg som nu byggdes. De upplagsytor som fanns att tillgå var dessutom för små och den befintliga kran- och maskinutrustningen hade för dålig kapacitet. Området närmade sig en fas då det på grund av placeringen till älven, de kringliggande hamnarna och järnvägen i norr inte gick att expandera mer på den befintliga ytan. Företagsstyrelsen räknade med att dessa förhållanden tillsammans med marknadens krav på större båtar, kunde innebära att Götaverken konkurrerades ut. Under slutet av 1950-talet började därför Götaverken leta efter nya platser för sin varvsverksamhet, vilket de fann i Arendal, ca en mil från varvets dåvarande läge.¹⁷³



Figur 10. Götaverken 1958. Varvsområdet norr om Lundby hamngata har allt mer tagits i anspråk för nya byggnader. Resterna av Hisingstad ligger inklämda mellan verkstadsområdet och upplagen vid Lundbyhamnen. Längst till vänster närmast järnvägen ligger exempelvis Hisingstads skola som revs först 1975. Närmast järnvägen syns den nya huvudbyggnaden från 1951 och innanför planket till varvsområdet på den södra sidan av det som nu är Lindholmsallén håller den nya maskinverkstaden på att uppföras. Den mörka fasaden i kvarteret innanför är maskinhallen från 1946 som byggts ovanpå Lundby hamngatas tidigare sträckning. Till vänster om maskinverkstaden ligger fortfarande gjuteriet.

4.3 Randzonens tillväxt på arbetarbebyggelsens bekostnad

4.3.1 Staden ändrar förutsättningarna

Uno Åhrén tillträdde som stadsplanechef på 1930-talet och hade som ambition att modernisera stadsplanearbetet och ge hela staden en generalplan. Lundby genomgick en generalplansutredning 1937 vilket var ett av de första projekten av detta slag i Sverige. Varven och hamnen gavs ordentligt med expansionsutrymme vilket kompletterades med planer för motorvägar till staden med nya älv-

¹⁷³ Skeppsbyggaren (1959:1) sid 26–37

förbindelser vid Tingstad och Färjenäs. Den nya generalplanen föregicks även av en ny generalplan för hamnen som godkändes 1934. De nya planerna såg väldigt annorlunda ut i förhållande till de första stadsplanerna för norra älvstranden i vilka A. A. Rönnbäck och senare Albert Lilienberg ritat bostadsområden i hela Lundbyvassområdet ända ned till Lundby hamngata och de angränsande industrierna längs älven. I de nya planerna planerades istället flera tusen nya bostäder bland annat i Backa. I området mellan Lindholmen och Götaverken övergavs planerna på utbyggnad av bostäder till förmån för nya industri- och verksamhetsområden och det lades fokus på nya infrastrukturlösningar för industrierna. Enligt planen för hamnen skulle alla hamnar för massgodstrafik och de utrymmeskrävande spåranordningar med bangårdar, förbindelse-spår och kajspår dessa krävde, förläggas till den norra älvstranden där större utrymmen stod till förfogande. Styckegodstrafiken som krävde närhet till stadens centrum skulle styras till den södra älvstranden. Sannegårdshamnen, Lindholmshamnen och Frihamnen gavs tillsammans med den nyanlagda Ryahamnen även möjlighet att expandera. Av den anledningen byttes även de förbindelse-spår och rangerspår som fanns för Frihamnen i Tingstadsvassen mot en utbyggnad av rangerbangården nedanför Ramberget med spår-förbindelser till såväl Frihamnen och Sannegårdshamnen som till Götaverken och Lindholmen.¹⁷⁴

Lindholmshamnen byggdes ut och togs i bruk 1939 och kom att avgränsa Götaverkenområdet närmast älven i väster på den yta som tidigare främst upptagits av Strömman & Larssons snickerifabrik.

1939 kompletterades även Hisingsbron med Göta älvbron, vilken dessutom ledde spårvagnstrafiken över älven från och med 1940. Trafiken till och från staden kom därmed att få ett annat flöde. Istället för att angöra området via Frihamnspiren i söder drogs nu den primära trafiken norr om Lundbyvass. Bostadsområden växte därmed fram med flerbostadshus kring Wieselgrensplatsen och Vågmästareplatsen och egnahemsområde i Bräcke och Krokäng från och med 1930-talet. Lundbys kommersiella centrum flyttades successivt bort från torgen vid Lindholmen och Kvillebäcken till Hjalmar Brantingsplatsen och Wieselgrensplatsen, som växte fram kring den nya spårvagns-linjen som anlades norr om Ramberget. Wieselgrensplatsens centrumbildning med köpcentrum och höghus anlades 1959. Dessutom bröt spårvägen av den gamla Tuvevägen som gått från norra Hisingen till älven via Kvilletorget.¹⁷⁵

Öster om Lundbyvass fortsatte även hamnen att expandera efter att Frihamnen var färdigbyggd 1922. Lundbyhamnen muddrades ut år 1946, var färdig att användas 1953 och byggdes ut ytterligare 1960. Hamnanläggningen slukade resterna av T-kanalen och den markyta som låg mellan T-kanalen och Frihamnen vilket tillsammans med Lindholmshamnen gjorde att Götaverkenområdet till stor del kom att ligga på en halvö i älven. Anläggandet av Lundbyhamnen krävde också att bostadskvarteren i Hisingstad som nu hyste 110 familjer och nu låg inklämt mellan vattnet, Götaverken och Göteborgs Hamnbana i norr nu revs. Rivningar krävdes även tidigare då utbyggnaden av trafikleden till Lundby och Göteborgs ytterhamnar kom till längs Rörstrandsgatan under 1940-talet.¹⁷⁶ Samtidigt expanderade Lindholmens varv och större delen av bostadsbebyggelsen på Skatberget försvann, när stora delar av berget sprängdes bort under 1950-talet. Bostadsbebyggelsen ersattes av varvets kontorsbyggnader. Dessutom revs stora delar av Lindholmens arbetarsamhälle öster om Plåtslagaregatan vilket koncentrerade den kvarvarande bostadsbebyggelsen vid Lindholmen till Slottsberget och området strax där nedanför.¹⁷⁷

Sammantaget bidrog alltså den industriella utvecklingen till utbyggnad av en stadsrandzon samt inledningsvis en begränsning av den samma i form av bostadsbebyggelse, vilken senare överträdde

¹⁷⁴ Deiden (1939) sid 90–92

¹⁷⁵ Göteborgs Stadsmuseum (2015) sid 8, Andersson (1982) sid 39, Melica / Stadsbyggnadskontoret (2014) sid 11–13

¹⁷⁶ Melica / Stadsbyggnadskontoret (2014) sid 12–15, Olson / Svenson (1981) sid 96, Garellick (1998) sid 264

¹⁷⁷ Olson / Svenson (1981) sid 106–107, Garellick (1998) sid 282

genom ytterligare industriell expansion. Processen påminner om hur växande dagbrott i gruvsamhällen som Kiruna, Malmberget eller Grängesberg successivt sväljer de samhällen som tidigare växt fram kring den ursprungliga gruvverksamheten. Anna Storm har uttryckt detta som att industrin simultant matar och äter staden. Problematiken aktualiserar på det lokala planet frågan om huruvida industrin är till för människorna eller människorna är till för industrin. Här är det dock fråga om bebyggelse i en betydligt större stad än Norrlands gruvsamhällen. Den generella sysselsättningen är heller inte lika beroende av den enskilda industriverksamheten vilket gör att problematiken kanske inte är fullt lika definitiv. En intressant fråga för fortsatt forskning är i vilken utsträckning varvsföretagen skaffade fram ersättningsbostäder för de som på detta sätt förlorade sina hem. Exempelvis gruvföretaget LKAB har ju lagt ner stora resurser på sådant i Malmberget och Kiruna och det vore användbart att känna till huruvida storstadsanknutna industrier som Götaverken tagit liknande ansvar.¹⁷⁸



Figur 11. De kvarvarande delarna av kvarter 34 Hisingstad 1959. Mellan Pumpgatan och Planetgatan låg detta bostadskvarter kvar fram tills början av 1960-talet då det fick lämna plats för Lundbyhamnen och varvsområdets fortsatta expansion. Till höger syns en ursprunglig del av Lundby hamngata som utgjorde en gränslinje mellan industrierna och bostadsbebyggelsen när Hisingstad anlades. I bakgrunden syns kranarna vid Lundbyhamnen. Bilden är tagen från taket på den nya delen av maskinverkstaden, M1 som uppfördes 1948.

Folk flyttade emellertid härifrån även på eget bevåg i takt med att nya bekvämare bostadsområden uppfördes längs spårvagnslinjen norr om Ramberget med större avstånd till industriområdet. Denna bebyggelse anslöt till egnahemsområdena i Bräcke och bostadsbebyggelsen vid Färjenäs som därmed bildade ett band av framväxande glesare stadsstruktur längs hela den norra älvstranden med Eriksberg inräknat. Kokshanteringen i Sannegårdshamnen gav dålig luft och bullret från varvsanläggningarna innebar en ohälsosam ljudmiljö.¹⁷⁹ De äldre arbetarbostäderna var dessutom eftersatta och hade i jämförelse med de nybyggda områdena dålig standard. I Hisingstad medförde den i dubbel bemärkelse lösa grund stadsdelen stod på, att området inte fick ett ordentligt avloppssystem förrän på 1930-talet. På innergårdarna till varje fastighet fanns istället en uppsamlingsbrunn för slaskvatten. Från dessa

¹⁷⁸ Storm (2014) sid 40–45

¹⁷⁹ Trossholmen (2009) sid 20,21, 30, 50

brunnar ledes avloppsvattnet i trätrummor till svagt lutande öppna diken längs gatorna, vilka mynnade ut i tre uppsamlingsdammar öster om Pumpgatan. När de blev fulla pumpades vattnet ut i T-kanalen. Hisingstad drogs på grund av detta alltid med dålig lukt. Med undantag från de vintrar vattnet i avloppsdammarna frös till is och användes till skridskoåkning.¹⁸⁰

Förhållandet var likadant även på Slottsberget och Lindholmen och det fanns alltså goda grunder till varför människor själva valde att flytta därifrån. Den bebyggelse som överlevt och rustats upp kring Slottsberget ger dock en fingervisning om vad Hisingstad och den övriga rivna bebyggelsen i området hade kunnat utvecklats till om den bevarats. Istället tvingats bebyggelsen bort genom industriernas expansion och den fortsatta stadsrandzonsutvecklingen.

4.3.2 Konsolidering av randzonen

Den stadsplan som fortfarande gäller för området upprättades 1941 av den tillförordnade stadsplanchefen Sten Brantzell och gäller över området utmed Lindholmsallén och Götaverken mm. Denna plan innebar slutet för den kvarvarande kvarterstaden i Lundbyvass och skiljer sig från Uno Åhrens plan genom tillägg av nya industriområden och utbyggnad av järnvägsområdet. De nya industriområdena utgjordes främst av industrikvarteret Propellern, som anlades på ytan som tidigare var planerat för bostäder mellan Karlavagnsgatan och Polstjärnegatan i området mellan Lindholmens skeppsvarv och rangerbangården i norr. Här började det växa fram kontor och småskalig kompletterande småindustri till varven från och med 1947 och framåt längs Karlavagnsgatan i söder. Senare tillkom lite mer storskaliga anläggningar längs Polstjärnegatan i norr vilket sammantaget gav området en relativt tät struktur i förhållande till de omgivande randzonsfunktionerna.¹⁸¹ Samtidigt försvann de flesta mindre industrietableringarna förutom Götaverken och Lindholmens varv längs älvstranden till förmån för de båda storvarvens expansion. Dessutom lade Göteborgs porslinsfabrik för gott ned verksamheten i Göteborg 1941. Den stora anläggningen fylldes istället av en mängd småföretag för möbeltillverkning, plåtslageri och bilverkstäder etcetera. Exempelvis låg Levins gitarrfabrik i byggnaden i många år.¹⁸²

Från sekelskiftet fram tills 1950-talet ändrade alltså området Lundbyvass helt karaktär från planerna på ett Hisingstad, som skulle utgöra den nya samhällsbyggnaden med bostäder och industrier på norrsidan av älven, till ett område som helt upptogs av industrier, hamnar och storskalig infrastruktur. Stora ytor kom på detta sätt att utvecklas till ett slags industriellt komplementområde till industrin. Götaverken hade också expanderat långt norr om Lundby Hamngatas ursprungliga sträckning och svalde samtidigt bostadsbebyggelsen i Hisingstad och markerade därefter sin gräns mot omgivningen med sitt nybyggda huvudkontor från 1951. På detta sätt flyttades alltså randzonens begränsningslinje till bostadsbebyggelsen norr om Ramberget. Området kom att konsolideras som stadsrandzon fram tills att den industriella tillbakagången under 1980-talet på nytt förändrade området förutsättningar.

4.3.3 Götaverkens egnahemsförening och semesteranläggningarna

Arbetsbebyggelsens degenerering kring Lundbyvass hindrade inte att Götaverken engagerade sig i stadsbyggandet i Lundby på andra sätt. Trots allt var behovet av arbetskraft stort och arbetarna behövde också någonstans att bo. 1930 beslöts det på en bolagstämma på styrelsens förslag att hundra tusen kronor skulle avsättas till en fond för egnahemsbyggande för att arbetare skulle kunna låna pengar för att kunna uppföra egnahemshus. Det räknades med att arbetaren själv skulle stå för tio procent. Bostadskreditkassan skulle finansiera sjuttiofem procent och femton procent av byggnadskostnaden skulle därmed kunna sökas ur egnahemsfonden. Götaverken ställde även sin

¹⁸⁰ *Skeppsbyggaren* (1959:1) sid 40–45

¹⁸¹ Göteborgs stadsmuseum (2015) sid 9–10

¹⁸² Eriksson (1994) sid 135

inköpsavdelning i förfogande för att skaffa de byggande arbetarna billigast möjliga material. Som skäl till förslaget framhölls att arbetarna arbetade skift och behövde lugna och tysta bostadsförhållanden och att det i befintliga lyhörda landshövdingehusen i bland annat Hisingstad, inte gick att vila i på dagen på grund av bullret från varven.

Det bildades därefter en egnahemsförening bestående av tjänstemän och arbetare och det framhölls som önskvärt att de byggde på Hisingen, även om detta inte var ett krav. Föreningen hade 1931 börjat intressera sig för ett område vid Lundby egnahem som ägdes av staden och kunde därefter erbjuda tomter här till förmånliga priser. Området låg inte långt från de kvarter av landshövdingehus som uppförts av Götaverkens byggnadsförening 1918. 1931 hade egnahemsföreningen hundratrettio medlemmar och det område som avsågs innehöll sextiosex tomter.¹⁸³

1930 donerade även Makarna Hugo och Cysse Hammar sin villa Tryggestad i Lerum som ett vilohem och konvalescensvistelse för utarbetade Götaverksarbetare. Det blev en mycket välanvänd och populär inrättning som därför förbättrades och byggdes till under de kommande åren. Detta förebådade utvecklingen av ett socialt ansvarstagande inom företaget. Tidigare hade en donation för upprättandet av en pensionsfond för tjänstemännen lämnats. 1938 fick även arbetarna samma rätt då Understöds- och änkekassafonden på tillsammans 1 miljon kr överfördes till en Götaverkens Arbetares Understöds- och Pensionsstiftelse.¹⁸⁴

Götaverkens andelsförening hade även startat en barnkoloniverksamhet 1929. 1937 kunde föreningen köpa ett 27 tusen kvm stort strandområde vid gården Orrevik vid Koljefjorden utanför Bokenäs och fick därmed en permanent vistelseort för sin barnkoloniverksamhet. 1938 uppfördes en huvudbyggnad samt ett annex med leksal etcetera. Barnkolonin kunde ta emot femtiofem barn i upp till sju veckor under sommaren. Verksamheten bekostades helt av andelsföreningen fram tills 1947 då AB Götaverken började bidra med ett årligt anslag på 50 tusen kr.¹⁸⁵

1941 infördes nämligen två veckors semester för Götaverkens anställda. Frågan dök då upp om vilken typ av rekreation de anställda skulle ägna sig åt under sin semester. Under keillertiden hade det tidigare arrangerats utflykter för de anställda till Krokäng, det som nu är Krokängsparken norr om Eriksberg på Hisingen. Nu behövdes någonting helt annat. När så bolagets VD Ernst A. Hedén fyllde 60 år gav han en donation till de anställda som inte hade någon annan bestämning än att pengarna skulle vara ”till nytta och nöje.” Till följd av detta kunde Strandön, en 159 tusen kvm stor ö norr om Ljungkile köpas in 1938. Här uppfördes fyra semesterstugor åt Götaverkens tjänstemän och deras familjer och det anlades gångvägar och badplatser med bryggor. 1945–46 kompletterades Strandön med ytterligare semesterstugor och det byggdes en ungdomsgård med plats för sexton personer. Strandön var förbunden med fastlandet med en spång. Götaverken ägde även en skogsfastighet på fastlandet, som användes till svamp- och bärplockning.¹⁸⁶

Under 1930-talets slut hölls alltså fortfarande tjänstemän och vanliga arbetare isär i detta avseende. Arbetarna fick vänta tills 1946 innan de fick motsvarande semestermöjligheter. Götaverkens då största beställare generalkonsul Axel Ax:son Johnsson tog hjälp av dåvarande landshövdingen Malte Jacobsson varpå Knarrholmen i Göteborgs skärgård kunde köpas in. Till skillnad från Strandöns lummigare växtlighet var Knarrholmen en kal bohuslänsk skärgårdsö. Under kriget användes ön av militären. De efterlämnade tre baracker som kunde göras om till sovplatser, matsalar och samlingslokaler. Förvaltningen av ön lämnades till Götaverkens arbetarförening, som med hjälp av donationer från Axel Ax:son Johnsson och andra redare samt Götaverken kunde uppföra tio

¹⁸³ *Götaverken nr 4* (1931) sid 33–34

¹⁸⁴ *Götaverken 1841 – 1941* sid. 117

¹⁸⁵ *Skeppsbyggaren* (1954:2) sid 16–19

¹⁸⁶ *Götaverken 1841 – 1941* sid 56, 120–121, Larsson, Garsvall (1981) sid 3

tvåfamiljsstugor, gångvägar och ångbåtsbrygga. Under sommartid hade Knarrholmen reguljär båtförbindelse med Saltholmen. Både Strandön och Knarrholmen användes flitigt av Götaverkenanställda fram tills 1980-talet.

Utöver Strandön och Knarrholmen tillkom ytterligare en semesteranläggning för Götaverkens arbetsledare som kallades semesterhemmet Släp. Anläggningen utgjordes av Wijkagården i Särö med tillhörande mark och strandområden som förvärvades och började användas som semesteranläggning 1952.¹⁸⁷ Under 1950-talet syntes Götaverkens arbetssociala funktioner även på en del andra sätt. 1959 gavs tjänstemannaorganisationen tillträde till en egen lokal i ett av de äldre hyreshusen bredvid Gothiahuset och året därpå inköptes apotekshuset Nordstjärnan i vilket det inrättades en tandläkarklinik.¹⁸⁸

Man kan notera att det ligger en skillnad i företagets sociala engagemang och de byggnadsprojekt detta genererar i förhållande till de stadsbyggnads- och bostadsbyggnadsprojekt företaget bidragit till innan 1930. Efter 1930 fanns en arbetarförening och en andelsförening som var den drivande parten i dessa frågor. Företaget sponsrade dessa föreningars verksamhet med donationer och bidrog därmed indirekt till uppbyggandet av egnahemsbostäder och semestervistelser. Innan 1930 var företagets roll som välgörare i detta avseende mer tydlig. Detta beror i hög utsträckning på att arbetarna tidigare inte haft någon möjlighet att själva organisera sig för att exempelvis bygga egna bostäder. Industriägarna var helt enkelt tvungna att bygga arbetarbostäder i anslutning till sina anläggningar för att kunna befolka dem. Detta ger avgörande skillnader i Götaverkens stadsbyggande funktion som går att härleda till den arbetsociala utvecklingen mellan 1800-talets senare del och 1900-talets tidiga decennier.

¹⁸⁷ *Skeppsbyggaren* (1955:3) sid 12

¹⁸⁸ *Götaverken 1841 – 1941* sid 56, 121, Hedin (1995) sid 23, Larson, Garsvall (1981) sid 7, *Götaverken* (1947:10) sid 70–73, *Varvsventilen* (1981:13) Sid 3

5. Det rationella varvet på en krympande marknad (1960–1990)

5.1 En krisande varvsindustri

Varvsindustrin påverkades starkt av ekonomiska förändringar och de konkurrenssituationer som uppkom på världsmarknaden under efterkrigstiden. Det ökande beroendet av olja i Europa innebar en stor efterfrågan på stora tankfartyg. 1967–1975 var dessutom Suezkanalen stängd vilket ledde till en efterfrågan på ännu större tankfartyg som kunde köra runt Afrika istället för att ta den kortare vägen till Europa genom Medelhavet. Göteborgsvarven inriktade sig successivt på denna typ av fartyg vilket med tiden innebar en kunskapsförlust, då dessa fartyg var relativt okomplicerade att bygga.

Samtidigt krävde de större båtarna mera plats och nya produktionsmetoder. De traditionella stapelbäddarna var begränsade i detta avseende i jämförelse med större byggdockor för sektionbyggnad, där både skrovet och de sektioner som tillfördes flöt i vatten. Vid Eriksbergs varv fanns det plats att bygga en stor byggdocka där denna princip kunde tillämpas på det befintliga området. 1969 invigdes här en bockkran och en ny torrdoca med möjlighet att producera fartyg på upp till 500 tusen ton.

Götaverken ville naturligtvis också följa med marknaden och bygga större båtar. Produktionsanläggningen vid Lundbystrand hade emellertid allt mer inramats av den kringliggande hamnverksamheten och det gick inte att expandera verkstadstomten ytterligare på den befintliga platsen. Dessutom var älven utanför verkstadsområdet för smal för att större båtar än 40 tusen ton skulle kunna sjösättas. Älven medgav dessutom inte heller att vattenområdet fylldes ut för att tillskapa mer mark, vilket exempelvis gjordes vid Kockums varv i Malmö. Större tankfartygen krävde även andra, kraftigare motortyper än de som Götaverken var specialiserade på att tillverka till sina mellanstora fartyg. Under 1950-talets slut var det därför nödvändigt att Götaverken flyttade ut sin nyproduktion till en ny varvsanläggning, vilket också kom att ske i och med uppbyggnaden av Arendalsvarvet, som kunde invigas 1963.¹⁸⁹

Placeringen av anläggningen möjliggjordes i stor utsträckning av bilismens intåg, som under 1950-talets slut förändrade människors rörelsemönster i grunden och gjorde det möjligt att bygga förstäder och placera industrier långt ute i periferin. På 1960-talet skapades sedan även helt nya logistiska förutsättningar kring lastbilen och containersystemet. Detta förändrade hamnen och industriernas karaktär ordentligt.¹⁹⁰

Under efterkrigstiden steg samtidigt lönekostnaderna och de sociala avgifterna drastiskt, som gjorde det dyrare för varven att bygga båtar. Denna nya ekonomiska verklighet kombinerades med fartygsbeställarnas allt mer ökande krav på långa krediter med fast subventionerad ränta. Här var Bank of Japan världsledande vilka gav japanska varv fördelaktiga krediter till mycket låg ränta under amorteringsperioder på upp till åtta år. Eftersom det länge gått mycket bra för den Svenska Varvsindustrin såg inte svenska staten den hårdnande konkurrensen och ville inte subventionera varven, trots flera uppmaningar från varvsindustrin.¹⁹¹

¹⁸⁹ Olsson (1995) sid 219–221, Jonasson (1957) sid 118

¹⁹⁰ Olsson (1995) sid 33, 40–41, 74

¹⁹¹ Fridell (1981) sid 24–25

Staten hade dock redan vidtagit stora åtgärder för att underlätta utbyggnaden av industrin. Utbyggnaden av Arendalsvarvet tillsammans med anläggandet av Volvos fabrik i Torslanda gjordes möjliga med hjälp av statens skattepolitik. Höga nominella skattesatser gjorde att flera företag valde att reducera skattebördan genom att investera i den egna verksamheten istället för att överföra dem till andra verksamheter genom aktieutdelningar. Ett markant inslag i skattesystemet var även statens satsning på investeringsfonder. Dessa fonder var från början tänkta som ett stabiliseringspolitiskt verktyg för att jämna ut konjunktursvängningar, genom att låta företag få tillgång till pengar under recessioner och därmed flytta investeringar från högkonjunktur till lågkonjunktur. Företag kunde därmed skattefritt avsätta upp till fyrtio procent av sin vinst i en fond deponerad på Riksbanken och kunde efter att tillstånd givits av myndigheterna få tillbaka dessa medel för att göra större investeringar. De genomförda investeringarna kunde sedan skrivas av. I praktiken innebar detta en skattesubvention för flera stora företag. Avskrivningsreglerna för byggnadsinvesteringar var dessutom mer gynnsamma än de för maskininvesteringar. Skatteförmånen på byggnadsinvesteringar låg på tjugofem till trettio procent per investerad krona, medan den var under tio procent för maskininvesteringar. Efter att Volvos vd, och tillika Götaverkens styrelseordförande, Assar Gabrielsson uppsökt finansminister Gunnar Sträng i frågan, genomdrevs det 1959 även en lagändring. Den gjorde det möjligt att få tillgång till pengar för projekt som sträckte sig längre än två år, med det uttalade syftet att möjliggöra stora investeringsprojekt, såsom utbyggnaden av Götaverken Arendal eller Volvo Torslandaverken. I praktiken innebar detta att investeringskostnaderna för Arendalsvarvet och Volvos Torslandafabrik som byggdes samtidigt kunde skrivas av med upp till halva kostnaden under den period de byggdes. Allt högre depositionskrav gjorde sedan dessa investeringsfonder allt mindre attraktiva tills de försvann helt i början av 1990-talet.¹⁹²

Det ekonomiska läget försvårades dock av andra omständigheter. Bland annat övergavs Bretton-Woodssystemet 1971. Bretton-Woodssystemet var ett ekonomiskt system där växelkursen för medlemsländernas valuta var fastslagen gentemot den amerikanska dollarn, som i sin tur garanterade ett fast inlösenpris för sin valuta med en guldreserv. De Svenska Varv som tecknade sina nybyggnadskontrakt i amerikanska dollar gjorde därmed stora förluster, när dollarkursen på grund av Bretton-Woodssystemets upphörande kraftigt sjönk i samband med oljekrisen som slog till 1973.¹⁹³

Oljekrisen slog även extra hårt mot varvsindustrin på grund av en andra aspekt. Efterfrågan på tankfartyg sjönk nämligen drastiskt, då priset på olja plötsligt steg när industriländerna drog ner på oljeimporten. De valutarelaterade säljförutsättningarna och den allmänna efterfrågan sjönk alltså samtidigt. Efter en allt mer hårdnande situation under 1970-talet stod det klart att varvsepoken gick mot sitt slut. 1970 tog Eriksberg över Lindholmens varv. 1973 togs Eriksbergs fartygsreparationsdel över av Götaverken och 1976 slogs Eriksberg och Götaverken ihop helt och togs sedan över av staten i form av det statliga bolaget Svenska Varv AB 1977. Svenska Varv AB hade som huvuduppgift att avveckla den Svenska Varvsverksamheten och rationalisera och effektivisera de verksamheter som fortfarande ansågs lönsamma. Götaverkens vice vd Bengt Tengroth blev vice vd i Svenska Varv AB och fick huvudansvaret för avvecklingen och omvandlingen av varvsområdena i Göteborg. Lindholmens varv avvecklades helt 1976 och följdes efter av Eriksberg 1979. 1979 genomförde även riksdagen Projekt 80, ett omställningsprogram för de 2300 personer som då var tvungna att lämna varven. Projektet gick ut på att hjälpa dessa personer till nytt arbete, utbildning eller pension.¹⁹⁴

1980-talet präglades av stora konjunktursvängningar för den hårt ansatta varvsindustrin. I slutet på 1982 devalverades dock den svenska valutan, vilket förbättrade konkurrensläget med utländska varv

¹⁹² Elsässer (1995) sid 247–248, 274, Magnusson (2002) sid 452–453, *Skeppsbyggaren* (1963:3) sid 26–27

¹⁹³ Fridell (1981) sid 25

¹⁹⁴ Fridell (1981) sid 28, Molinder (1989) sid 17, Öbo (2016) nr 27 sid 8–10

med tio till tjugo procent. Detta kunde dock inte motverka den allmänna nedgången för varvsindustrins marknad som under 1980-talet drabbade Sverige och i synnerhet Göteborg väldigt hårt.¹⁹⁵ 1987 bytte Svenska Varv AB namn till Celsius Industrier för att markera att varvsepoken var slut och att koncernen gick vidare mot nya utmaningar.¹⁹⁶

5.2 En ny typ av skeppsvarv

5.2.1 Arendal innan Arendalsvarvet

Götaverkens nya nybyggnadsvarv förlades alltså i Arendal på norrsidan av Göta älvs yttersta mynning. Man vet med säkerhet att det låg en gård på ett hemman här redan på 1500-talet genom ett nedtecknat ägobyte 1529. I det kustnära klipplandskapet fanns det emellertid gott om fornlämningar från bronsåldern. Tretton fasta fornlämningar fanns på området där det nya varvet byggdes. På 1600-talet byggdes Nya Älvsborgs fästning på Kyrkogårdsholmen, den yttersta ön i en rad av öar utanför Arendal. Fästningen kan ses som den första storskaliga anläggning som Göteborgs stad förlade till detta område. Den ursprungliga stamgården i Arendal gjordes därmed till skjutshåll och gästgiveri längs den väg som ledde från staden till fästningen. Den militära verksamheten lämnade även spår i fastlandet i form av en redutt som byggdes för att understödja fästningen med kanonbeskjutning, då danska styrkor försökte inta fästningen 1719. Den låg på bergsluttning öster om Arendals byggdockor men togs bort vid en expansion av varvsytan 1972. Resterna av en liknande redutt finns kvar på Lilla Aspholmen strax utanför Arendalsområdet.¹⁹⁷

Det ursprungliga hemmanet delades 1799 upp i tre separata gårdar. Efter storskifte och lagaskifte under 1800-talets första del byggdes den gamla byvägen om till landsväg. Området började successivt bli intressant för sommargäster från staden och nya sommarvillor började uppföras i den havsnära dalen. Den nya bebyggelsen förde med sig att ett skolhus byggdes 1879 och vid 1900-talets början tillkom en ångbåtsbrygga, pensionat, varmbadhus, danspaviljong och inte minst Sveriges första golfbana. Arendal blomstrade alltså som badort och sommarvistelse fram tills första världskrigets utbrott, då Arendal tycktes ha ett allt för utsatt läge.

På 1920-talet började badgästerna komma tillbaka igen. Nu uppfördes istället sommarstugor som växte upp i klungor på de kala klipporna. Trots att kvaliteten på badvattnet blev allt sämre under 1930-talet på grund av närheten till det växande Göteborg, byggdes en stor mängd sommarstugor efter att Arendals stamgård styckat av sådan mark som inte kunde brukas eller betas. I samband med det tillkom det också ett tiotal sommarstugor på lilla Aspholmen precis utanför nuvarande Älvsborgshamnen och platsen för Arendalsvarvet. Tillsammans med mindre gårdar och flera kvarstående villor från badortsepoken, gav sommarstugebebyggelsen en gles bebyggelsestruktur. Mindre jordbruk som sträckte sig från områdena Herröd och Synneröd närmast Torslandavägen i norr ned till Arendal vid havet och upp på Ardalsberget och Rosenlundsberget i öster. Ett mer förtätat område låg där Älvsborgshamnen nu breder ut sig i anslutning till dalen mellan Ardalsberget och Rosenlundsberget, som då låg närmast havet. Det låg dessutom ett småbåtsvarv här, i form av Arendals varv vars namn Götaverken sedermera köpte rättigheterna till. I närheten fanns en småbåtshamn, som kallades Sandvik, där det låg ett fiskrökeri. Väster om den låg även fiskeläget Linnevik med fiskebodas och bryggor. De permanent boende i Arendal arbetade i hög grad på orten, främst med jordbruk och fiske.

¹⁹⁵ *Varvsventilen* (1983:1) sid 1

¹⁹⁶ Östlund (2012) sid 147, 153

¹⁹⁷ Riksantikvarieämbetet Fornsök, sökkord: *Arendal*, Nyström (1963) sid 11, 13, 17, 20,

På 1950-talet fanns det ca sextio till åttio permanentboende hushåll i Arendal, grovt baserat på antalet tidningsprenumeranter. Byggandet av sommarstugor fortsatte dock tills 1960-talet. Enligt Gösta Andersson, som växte upp i Arendal, låg dessa överallt och gjorde Arendal till ett samhälle där alla kände alla, men som utöver de permanenta hushållen kraftigt befolkades på sommarhalvåret. I samhället fanns bland annat speceriaffär och charkuteri, skola, bageri/konditori samt två kvarliggande varmbadhus från badortsepoken.¹⁹⁸



Figur 12. Arendal på 1950-talet. Arendal var en förtätad landsbyggsort tills dess den storskaliga exploateringen av området tog vid med anläggandet av Arendalsvarvet som ett första steg. I förgrunden syns huvudbyggnaden för Arendals småbåtsvarv som var aktivt mellan 1920-talet och 1970-talet. Bakom varvsbyggnaden syns Rosenlundsberg som plansprängdes då Älvsborgshamnen anlades under 1970-talet. Det skogsklädda berget i bakgrunden är Ardalsberget vilket är det enda i denna bild som fortfarande finns kvar.

5.2.2 Arendals förvandling

På 1950-talet byggdes allt större tankbåtar på Götaverken. I verksamhetsberättelsen för 1956 syns att styrelsen utvecklade andra planer än att fortsätta utveckla verkstadsområdet i Lundbyvass. Götaverkens tekniske chef Nils Svensson hade utvecklat en idé om ett mer rationellt sätt att bygga stora fartyg genom att svetsa ihop sektioner inomhus och skjuta ut fartygen mot havet som på ett löpande band. För detta behövdes en ny anläggning. Vid Arendal på Hisingen var det relativt nära till befintlig landsväg och järnväg, marken ansågs prisvärd och det skulle gå att muddra upp en inseglingränna för den nya tidens stora fartyg. Detta var dock ingen ny idé. Hugo Hammar hade redan 1924 intresserat sig för området kring Arendal med avsikten att bygga ett nytt skeppsvarv. Kostnaderna hade dock ansetts för höga. Under 1950-talets slut var detta inte längre något hinder och klipplandskapet vid Arendal ansågs utgöra en bra grund.

1957 köpte Götaverken ett en miljon kvm stort markområde i Arendal efter att de befintliga fastigheter som fanns på denna yta inlösts mot fastighetsvärdet eller exproprierats. I ett reportage i Göteborgs Posten 1997 beskriver exempelvis en kvarboende i Arendal, Esther Johansson, hur hennes familjegård, i samband med Götaverkens fastighetsköp, först naggades på sina ägor för att sedan tvångsinlösas helt och hållet till rejält underpris av Göteborgs fastighetskontor under 1960-talet. Enbart trettiofem procent av Götaverkens inköpta tomt skulle inledningsvis användas till själva varvsanläggningen och resten sågs som en expansionsyta. Esther Johansson fick istället hyra sitt familjehem på

¹⁹⁸ Göteborgsposten 1997-12-08, Nyström (1963) sid 25–27, 37–38, Informant 1, Informant 2 (2016-10-17), Informant 3, (2016-10-26)

rivningskontrakt av fastighetskontoret till ständigt ökande hyra.¹⁹⁹ De informanter jag pratat med bekräftar bilden hur fastighetsinlösningarna gick till. Betydligt större områden än de som inledningsvis exploaterades av Götaverken var föremål för fastighetskontorets inlösningar och exproprieringar från 1950-talets slut till 1970-talets början. Även de fastigheter som låg uppe på Ardalsberget (där någon exploatering aldrig skedde) skulle övergå till fastighetskontoret. Allt detta kan inte kopplas till enbart Götaverken utan är ett resultat av varvsverksamheten, utbyggnaden av ytterhamnarna och områdets oljeraffinaderier tillsammans, av vars etableringar fastighetskontoret gjorde gemensam sak. Göteborgs fastighetskontor uppvaktade fastighetsägare var för sig och erbjöd inledningsvis köpesummor motsvarande taxeringsvärdet. Priserna blev dock ofta en fråga om förhandling, men det förekom ingen form av organisering eller samverkan fastighetsägarna emellan. De fastigheter som inte skulle rivras med en gång hyrdes i stor utsträckning ut med rivningskontrakt till sina före detta ägare.²⁰⁰

1958 kom beslutet från Götaverkens styrelse om att ett nytt storvarv skulle byggas i Arendal. Detta skulle möjliggöra fartygsbyggen på upp till 100 tusen ton. Efter att den bebyggelse som legat i vägen rivits gick det första sprängskottet 1959. Hela ytan där den nya varvsanläggningen skulle ligga, väster om det förtätade bebyggelseområdet i Arendal, plansprängdes. 900 tusen kubikmeter berg och jord sprängdes bort och forslades undan. De två vikarna Gapekilen och Gåsesund hade tidigare sträckt sig från älvmyningen in i området. Gapekilen fylldes ut med sprängsten och Gåsesund, som tidigare varit känd för sina badklippor, muddrades för att sedan kunna torrläggas inför anläggandet av Arendalsvarvets utrustningsdockor. Utanför Gåsesund byggdes en tvåhundra meter lång fångdamm som separerade viken från Rivöfjorden utanför och möjliggjorde den kommande torrläggningen. För att få undan ytvattnet från två tillrinnande bäckar sprängdes en femhundra meter lång tunnel genom ett berg så att bäckarna istället kunde rinna ut direkt i Rivöfjorden. År 1960 torrlades sedan Gåsesund vilket innebar en av de djupaste schaktningarna och invallningarna som gjorts i Sverige.²⁰¹

Tillfartsvägen från staden till Arendasvarvet skapades genom att den befintliga delen av Oljevägen till oljehamnarna förlängdes, genom Arendals bebyggelse fram till Arendalsvarvets huvudport. Järnvägsanslutningarna till varvet drogs jämsides denna gata. Trafiken till varvet tänktes inte behöva förläggas till den befintliga Torslandavägen.²⁰² Utbyggnaden av Göteborgs hamnbana till Arendal innebar att stora ingrepp fick göras i den befintliga bebyggelsen. Tillsammans med en lång rad villor och sommarstugor avröjdes f.d. Hotell Albano, som byggts upp under badortsepokens kulmen, när Lundby socken införlivades i Göteborg 1906. Hotellverksamheten lades ned 1930 och huset hade därefter fungerat som telegrafstation, bageri och café. Hotell Albano eldades upp av Lundby brandkår i januari 1960. I närheten låg även Villa Sommaro som, trots att byggnaden inte behövde rivras för att lämna plats åt väg eller järnväg, ändå vandaliserades och utsattes för metallstölder efter att fastighetskontoret löst in huset. Det revs därefter 1962. Samtliga av de gamla badortsvillorna från sekelskiftet gick därefter liknande öden till mötes.²⁰³

5.2.3 Arendalsvarvet

1960 var Götaverkens sprängningar för två byggdockor och en mellanliggande pir klara och grundläggningen samt stommen till skrovhallen kunde börja anläggas. 1961 stod plåtverkstaden färdig på landsidan av skrovhallen. Det anlades också en 197 meter lång kaj längs strandkanten väster om byggdockorna. 1962 var större delen av produktionsanläggningen färdigbyggd. Därefter byggdes även en modern kläd- och tvättanläggning som utöver omklädningsrum och duschar mm även innehöll

¹⁹⁹ Göteborgsposten 1997-12-08

²⁰⁰ Informant 3 (2016-10-26), Informant 4 (2016-10-26)

²⁰¹ Rinman (1963) sid 5, 6

²⁰² Hedén (1995) sid 104, 106, Härneman (1966) sid 103, *Av bestående värde* (1990) sid 4, 10, Jonasson (1957) sid 118, 125; *Annat årtal: Jonasson anger att Götaverken köpte mark i Arendal sommaren 1956. Skeppsbyggaren* (1959:1) sid 26–37, *Skeppsbyggaren* (1959:3) sid 11

²⁰³ Göteborgsposten 1960-01-27, Göteborgsposten 1962-07-14

simbassäng och bastu. Sammanbyggt med denna anläggning byggdes även ett tre våningar högt kontor inrymmande sjukstuga, avlönings- och inköpskontor, rum för andelsförening och verkstadsklubb, samt plats för fritidsföreningar och samlingslokal. Allt låg i anslutning till varvsanläggningens huvudport i öster.

För att varvets tjänstemän skulle tvingas att röra sig över varvsområdet och på det viset varje dag se vad som hände på varvet byggdes därefter anläggnings huvudkontor väster om själva produktionsanläggningen. Det var en sex våningar hög, modernistisk kontorsbyggnad i vilken större delen av Götaverkens administrativa funktioner inrymdes.²⁰⁴ Den nya produktionsanläggningen anpassades helt för att möjliggöra en så automatiserad och rak produktionslinje som möjligt, där det mesta skedde inomhus. Själva produktionssättet angav även byggnadernas disposition på ett nytt sätt. På ett traditionellt varvsområde eftersträvades i regel att få en så bred markyta mot vattnet som möjligt för att kunna anlägga flera fartygsbäddar i bredd. Varvsområdets form bestämdes sedan av önskemålet att få alla kringliggande funktioner att ligga så nära bäddarna som möjligt i den mån markytan tillåter. Arendsprincipen bygger i stället på en rak produktionslinje, som kräver ett långsträckt markområde i rät vinkel mot en kort strandlinje.²⁰⁵



Figur 13. Arendsvarvet 1977. Fartygen fogades ihop inomhus i skrovhallen och sköts därefter ut i utrustningsdockorna närmast vattnet som på ett löpande band. Till vänster framför skrovhallen ligger utrustningsverkstaden och huvudkontoret som på denna bild nyligen byggts på från 6 till 12 våningar. Riksantikvarieämbetet.

Materialet anlände med järnväg till plåtgården, som vid Arendal låg ungefär en kilometer från vattnet. Härifrån hämtades plåt av en snabbgående travers till bearbetning i riktvals och blästerverk. Den blästrade plåten transporterades sedan till plåtverkstaden via ett optiskt märkningstorn. I den nästan fyra tunnland stora plåtverkstaden tillskars och bearbetades plåten efter fotonegativ av ritningarna. Själva monteringen gjordes sedan i skrovhallen, där skrovsektionerna fogades ihop. När sektionerna var färdiga i skrovhallen sköts de ut hydrauliskt genom stora portar, varpå en ny sektion började monteras för att sedan sammanfogas till den föregående. Det färdiga fartyget hamnade sedan i den yttre delen av dockan i vilken maskinutrustning med mera lyftes ner i de färdiga skroven. Bredvid dockorna låg den tvåhundra-tjugo m långa och sextio m breda utrustningsverkstaden. I denna byggnads andra våning låg inledningsvis matsalar och omklädningsrum.

²⁰⁴ Rinman (1963) sid 9, 21, *Skeppsbyggaren* (1960:3) sid 28–29

²⁰⁵ Rinman (1963) sid 4

I den nya varvsanläggningen kunde produktionstiden per fartyg halveras jämfört med det tidigare produktionssättet.²⁰⁶ Produktionen gav alltså en bygnadsdisposition som var ny inom varvsindustrin. Gatorna var breda och byggnaderna disponerades i linje, vilket tillsammans med den korta fronten mot vattnet och den vinkelräta utsträckningen mot land, gjorde varvet unikt. Inne i verkstadsbyggnaderna var ytorna öppna och en rationell maskinplacering minimerade gångavstånden. Arendalsvarvet, (GVA) kunde invigas 1963. 1965 hade detta bidragit till att Götaverken med alla sina anläggningar blev det fjärde största skeppsvarvet i världen med ca 7000 anställda.²⁰⁷

5.2.4 Den fortsatta användningen av det gamla varvsområdet

Efter invigningen av Arendalsvarvet började Götaverkens gamla varvsområde vid Lundbyvass (GVG) att förändras. Sedan nybyggnadsverksamheten startat vid Arendal arbetande ändå större delen av de anställda inom Götaverken kvar här. 1966 fattades ett beslut om att nybyggnadsverksamheten helt skulle läggas ner vid GVG i takt med färdigställandet av ineliggande order. Den sista båten, bulkfartyget Greta Thulin lämnade GVG 1968.²⁰⁸ Då inga nya båtar byggdes blev de gamla stapelbäddarna öde och naturen började hitta in på varvsområdet igen. En del av området blev för en tid till viss del förslummat.²⁰⁹ 1968 lades även det gamla gjuteriet ned efter att ha varit olönsamt en längre tid. Motorbyggnadsverksamheten hade mer och mer gått över till svetsning av motorer och behövde inte längre så mycket gjutgods. En del av gjuteriet (Babbitsgjuteriet) fanns kvar i Götaverkens regi tills 1989, då det som det enda kvarvarande gjuteri i Göteborg såldes till Cedervall & Söner.²¹⁰

Slutet av 1960-talet var ekonomiskt svåra för varvsindustrin. Finansminister Gunnar Sträng initierade därför en statlig utredning som visade att det vore samhällsnyttigt för staten att gripa in med ett kapitaltillskott till de värst drabbade varven. En kommission tillsattes för att utreda vilka strukturomvandlingar och rationaliseringar som kunde göras inom Götaverken. I samband med detta gick ett antal redare med på att höja priserna för redan inestående fartygsreparationer med 150 miljoner kr, men ställde samtidigt krav på att sittande ledning och styrelse för Götaverken skulle avgå. Så skedde och Sahlénrederierna gick in med 150 miljoner kr som huvudägare 1971. Staten gick in med 75 miljoner kr och blev minoritetsägare.²¹¹ För att kunna få Götaverken lönsamt igen gjordes även en hel del förändringar och investeringar. Det investerades 58 miljoner kr i Götaverkens samlade anläggningar med betoning på Arendalsvarvet. Vid GVG skulle verksamheten saneras. Detta ledde till att all extern tillverkning lades ned i träverkstaden. Den tillverkning av möbler och köksinredning som funnits här upphörde därmed. Vid årsskiftet 1971/72 lades även produktionen av Götaverkens egen motortyp ner och man tog istället fram ett nytt samarbetsavtal med Burmeister & Wain om licenstillverkning och utvecklingsarbete. Till följd av detta lades motorsvetsen ner och en sammanslagning av Eriksbergs och Götaverkens reparationsverkstäder började diskuteras.²¹² Vid samma tid som dessa rationaliserande strukturomvandlingar genomfördes kunde man i dagspressen och Götaverkens personaltidning samtidigt läsa om Götaverkens paradoxala expansionsplaner:

I samband med nedmonteringen av Götaverkens egen motorproduktion till förmån för Burmeister & Wain förväntades Götaverken att investera i en ny stor motorfabrik vid GVG 1974. Fabriken skulle förläggas på marken mellan reparationsvarvet och Lindholmshamnen. Verksamheten skulle drivas genom bolaget AB Svenska fartygsmotorer, i vilket Götaverken var en stor delägare. Exploateringen

²⁰⁶ Rinman (1963) sid 4 *Skeppsbyggaren* (1959:3) sid 11

²⁰⁷ Härneman (1966) sid 112, *Arendalar'n* (1983:5) sid 6

²⁰⁸ Östlund (2012) sid 11, 18

²⁰⁹ Persson (1988) sid 12

²¹⁰ Hedin (1995) sid 105, Hellstrand (2009) sid 12, *Och efter de goda åren...* sid 21, Östlund (2012) sid 18, *Skeppsbyggaren* (1967:1) sid 11

²¹¹ Hedin (1995) sid 109, *Och efter de goda åren...* sid 47,48, 56, Östlund (2012) sid 33

²¹² *Och efter de goda åren...* sid 48,49

skulle innebära att hela Lindholmshamnen upphörde att fungera som hamnområde och avsikten var att varvet på sikt skulle överta hela hamnområdet ända fram till Lindholmen.²¹³

Götaverken köpte även in ett stort markområde på den östra delen av Björkö 1970. Att utveckla det gamla varvet sågs som felaktigt och Götaverken hade långgående planer på att bygga upp ett nytt reparationsvarv som på sikt skulle ersätta anläggningen i Lundbyvass. Varvet skulle kunna ta emot fartyg på upp till 200 tusen ton för reparation. En 500 tusen till en miljon kvm stor anläggning planerades på Björkö's obebyggda östra sida. Öckerö kommun, som efter den allmänna nedgången i fiskenäringen drogs med dålig sysselsättning, var entusiastiska över möjligheten att få en ny industriverksamhet till ön. Planerna gav bland annat kraft till idéerna om att bygga en bro till fastlandet, vilket var en förutsättning för en eventuell varvsverksamhet.²¹⁴

Det byggdes dock inte en ny motorfabrik vid Lundbyvass eller ett nytt reparationsvarv på Björkö. Istället blev marknadsomvandlingarna efter oljekrisen 1973 rejält kännbara under 1974. Eriksbergsvarvet drabbades värst i och med sin starka inriktning på stora tankbåtar, som det inte längre fanns någon marknad för. Staten tryckte därmed på om att Eriksberg och Götaverken skulle slås ihop. Ett ramavtal tecknades därefter mellan staten och Sahlénrederierna i vilket Götaverken och Eriksberg sammanfördes med staten som majoritetsägare. Eriksberg blev sedermera Götaverkens dotterbolag genom ett riksdagsbeslut 1976.²¹⁵

1974 påbörjades även en decentralisering av Götaverkens organisation och koncernen delades upp i fyra delar: Varvsverksamheten vid Arendal samt reparationsverksamheten, motorbyggandet och ångtekniken vid GVG. Ambitionen hos företagsledningen var att bolagisera dessa som fyra separata resultatenheter. När det statliga Svenska Varv AB bildades och tog över Götaverken genom att Sahlénrederierna köptes ut 1977 genomfördes bolagiseringen och Götaverken kom att delas upp i Götaverken Cityvarvet, Götaverken Motor, Götaverken Ångteknik och Götaverken Arendal. Den gamla Götaverkenkoncernen var därmed upplöst.²¹⁶ De tre nybildade bolagen som var kvar vid GVG delade funktionsanläggningarna gemensamt.²¹⁷ De mest konkreta förändringarna bestod sedan i att det verkstadsområdets inhägnade områden minskades. Den västra porten flyttades längre in på området i december 1982 efter att det uppförts en ny vaktstuga och nya staket. Träverkstaden, utrustningsverkstäderna och halva förrådet med lastkajer hamnade på utsidan av den nya inhägnaden.²¹⁸ Utrustningsverkstäderna i den västra delen av GVG, utanför den nya inhägnaden revs tillsammans med det förfallna planket samt en äldre träbyggnad utanför västra porten där Götaverkens verkstadsklubb tidigare hållit till.²¹⁹ Utöver utrustningsverkstäderna var även de stabilara byggnaderna i den västra delen av området rivningshotade. Dessa kunde dock med fördel moderniseras och hyras ut och GVG öppnades allt mer för allmänheten.

1985 hade verksamheten vid GVG samt övriga gamla varvsområden på norra älvstranden krympt ordentligt. Svenska Varvs omorganiserade därför de kvarvarande delarna av Eriksbergs mekaniska verkstad 1986 till ett fastighetsförvaltningsbolag under namnet Eriksbergs förvaltning AB (EFAB) med Bengt Tengroth som chef. EFAB gavs i uppdrag att omvandla och utveckla norra älvstrandens varvområden som Svenska Varv AB nu ägde, med ett första större fokus på Eriksbergsområdet, men även Arendal och Lundbystrand. Göteborgs stad var till en början avvisande till att bebygga de gamla varvsområdena, men planerna vann tillslut gehör hos kommunstyrelsen²²⁰ EFAB:s planer för GVG gick

²¹³ *Göteborgsposten* (1974-06-17)

²¹⁴ *Göteborgsposten* (1970-04-23) *Skeppsbyggaren* (1970:2) sid 30

²¹⁵ *Och efter de goda åren...* sid 52, 73, Östlund (2012) sid 61

²¹⁶ *Och efter de goda åren...* sid 53, Östlund (2012) sid 73

²¹⁷ *Person* (1988) sid 12

²¹⁸ *Varvsventilen* (1981:4) sid 7–8, *Varvsventilen* (1982:17) sid 4, *Varvsventilen* (1982:24) sid 1–2

²¹⁹ *Hellstrand* (2009) sid 14,15, *Varvsventilen nr 1* (1983) sid 1, *Molinder* (1989) sid 85

²²⁰ *Öhrström* (2003) sid 48, *Öbo* (2016) sid 8–10

ut på att driva en succesiv omvandling, eftersom delar av Götaverkenkoncernen och då främst Cityvarvet, fortfarande var verksamma i området. Omvandlingsarbetet inleddes 1987 och Smedjan, Experimentverkstaden (141:an), Träverkstaden och Förrådet var de byggnader som först rustades upp. Samma år projekterade EFAB även ett stort kontorskomplex som byggdes på tomten norr om industrihotellet Gothia. Namnet på området ändrades till Lundbystrand. Senare avyttrades även det gamla huvudkontoret från 1951.²²¹ Efter varvskrisen var huset ganska överflödigt och stod helt tomt i femton år från och med 1991. 2006 gjordes stora renoveringar och byggnaden hyrdes ut till svetsföretaget ESAB. Under 1990-talets början hade förnyelsearbetet lett till att ett företagsnätverk med ca åttio mindre företag huserade i de gamla lokalerna med tillgång till restauranger och annan gemensam service. EFAB gjorde också bland annat i ordning den tidigare elverkstaden till en lokal för konstatställningar, konferenser och liknande.²²²

1992 fördjupades projektet med fokus på restaurering av de stora maskinhallarna och plåtverkstaden som byggdes om till en handbollshall som kunde öppnas 1995. EFAB ägt av Svenska Varv finansierade tillsammans med Lindholmen Utveckling AB, ägt av Göteborgs stad, även de första Älvsnabbenfärjorna som togs i bruk 1990 och därefter bidrog till att de gamla varvsområdena bands ihop med staden.²²³

5.2.5 Även Arendalsvarvet krymper

1971 togs alltså Götaverken över av Sahlénrederierna och staten. Vid GVA gjordes det en hel del nysatsningar som rörde personalpolitiken. Detta resulterade i att nya personalanläggningar som pausrum, ny personalmatsal (Oasen) och ett hälsocenter byggdes i anslutning till Arendals huvudkontor. Götaverkens koncernledning flyttades även hit efter att huvudkontoret vid Arendal byggdes på från sex till tolv våningar. Koncernledningen var därmed samlad i ett stort hus i anslutning till nya personalanläggningar på en yta som kom att kallas kontorsfyrkanten.²²⁴

Oljekrisen 1973 gjorde att den stora efterfrågan på tankfartyg, som dittills drivit utvecklingen av varvet, plötsligt minskade. I det läget skulle det varit klokt att ganska snart ställa om produktionen till andra fartygstyper. Vid GVA fortsatte emellertid produktionen av tankfartyg utan större förändringar fast med allt sämre lönsamhet fram tills 1977, då Götaverken togs över av det statliga Svenska Varv AB. Målsättningen med Arendal var för Svenska Varvs del att göra varvet lönsamt. 1980 togs ett beslut om en strukturplan som skulle genomföras fram till 1984, vilket innebar att verksamheten inriktades på prefabricerade fabriksanläggningar till offshoreindustrin, vilket Götaverken från och med 1978 börjat ta upp beställningar för.²²⁵ Produktionen ställdes om ganska radikalt och GVA började från 1980 helt att tillverka bostads- och borrhållsformer till den växande offshoreindustrin. Detta fungerade bra till 1985, då varvets största beställare Consafe oväntat gick i konkurs. Detta skakade om GVA rejält. Consafes konkurs var starten på att en mängd företag inom offshoreindustrin drabbades, vilket snart upplöste denna marknad. Som en direkt följd av Consafes konkurs varslade GVA sexhundra personer och började istället inrikta sig på att bygga flytande produktionsanläggningar av en ny typ.²²⁶ Trots detta var den ekonomiska situationen alltför svår. I oktober 1986 varslades ytterligare åttahundra personer och företagsledningen lade fram en ny plan med en slimmad organisation med tolvhundra anställda, en stor kontrast till de femtusen anställda företaget haft när GVA öppnades.²²⁷

I slutet av året beslutade företaget att sälja mark och fastigheter vid Arendal. Den så kallade kontorsfyrkanten, med huvudkontoret, hälsocentralen, och personalmatsal såldes till

²²¹ Persson (1988) sid 13,14

²²² Östlund (2012) sid 147, 153, *Göteborgsposten* 2006-12-09, Caldenby (1992) sid 8-9, 14, Öhrström (2004) sid 46, 50-51

²²³ Öhrström (2003) sid 46, 50, 51

²²⁴ Östlund (2012) sid 35, Larsson, Garsvall (1981) sid 13, *Måsen* (1987:1) sid 6, *Göteborgsposten* (1974-11-08)

²²⁵ *Och efter de goda åren...* sid 106, Östlund (2012) sid 91, Molinder (1989) sid 73

²²⁶ Hedin (1995) sid 111, 112, Öhrström (2004) sid 45

²²⁷ *Arendalar'n* (1986:10)

fastighetsbolaget Coronado som ägdes av Bilspedition och Philipson. Ett långsiktigt hyresavtal skrevs med Coronado, och GVA kunde fortsätta att använda fastigheterna. Den nordvästra delen av Arendalsområdet tillsammans med "flakverkstaden," sammanlagt 440 000 kvm mark, såldes till Volvo Transport AB. De hade länge sökt nya ytor och lokaler för hantering av gods och emballage på nära avstånd till sina produktionsanläggningar i Torslanda. Volvo Transport AB byggde om den gamla flakverkstaden och asfalterade stora delar av Arendals tidigare outnyttjade mark på vilken de byggde en stor godsmottagningscentral och parkeringar för sina bilar. Arendals norra port flyttades längre in på området och byggdes om till Volvo Terminal Transport AB:s huvudentré och ytan separerades från Arendals område med nya staket. De lokaler som inte användes i varvsproduktionen hyrdes successivt ut till olika externa företag och Göteborgs hamn AB (GHAB). GVA:s kvarvarande verksamhet koncentrerades därmed till skrovhallen, de två byggdockorna och utrustningsverkstäderna väster om dockorna.²²⁸

Under större delen av 1980-talet kunde dock GVA ägna sig åt byggande av oljeplattformer, innan det låga oljepriset helt gjorde att denna marknad försvann. Ett sista försök med fartygsbyggande gjordes från och med 1987. Det statliga ägandet i Svenska Varv AB bidrog förmodligen till att det sista fartyget som byggdes vid Arendal var Isbrytaren Oden, som kunde levereras till Sjöfartsverket 1989.²²⁹ 1989 köpte även Volvo ytterligare mark på området och ägde därmed ungefär halva det ursprungliga området. Resten av området såldes till Eriksberg Förvaltnings AB (EFAB). I och med detta var Götaverkens varvsverksamhet i Arendal mer eller mindre avslutad.²³⁰

5.2.6 Götaverken Ångteknik och Götaverken Motor

Av de resultatenheter som fanns kvar vid GVG under slutet av 1970-talet sågs vid sidan av Cityvarvet, Ångteknik som den mest konkurrenskraftiga verksamheten med goda expansionsmöjligheter. I en strukturutredning förordades en utbyggnad av verksamheten vilket Svenska Varv AB ställde sig bakom. Redan 1978 fick dock företaget problem med överproduktion och tvingades minska personalstyrkan i Göteborg. Under 1985 och 1986 genomfördes omfattande organisationsförändringar varpå stora satsningar gjordes. Det byggdes nya verkstadslokaler och ett huvudkontor i den nordöstra delen av det gamla varvsområdet som stod klart 1990. Företaget krympte emellertid successivt och var tillsammans med Damen ship repair (cityvarvet) det enda kvarvarande av det ursprungliga Götaverken vid det gamla varvsområdet på Hisingen under 2000-talet.²³¹

Götaverken Motor hade det krångligt med ekonomin från starten. 1981 tillsatte ägarna Svenska Varv konsulter för att utreda verksamhetens framtidsutsikter. Deras förslag innebar att bolaget skulle avyttra de verksamheter som var olönsamma och mer rikta in sig på tillverkning av dieselmotorer till landkraftverk. 1983 fortsatte förlusterna och Svenska Varv AB ville lägga ner motorproduktionen och överföra de livskraftiga delarna av bolaget till andra bolag inom koncernen, samt att säga upp personalen. Planerna mötte dock fackligt motstånd och bordlades. Den hårda pressen på företaget resulterade i att Motor hyrde ut hela sin byggnad "Citadellet" till Volvo Personvagnar.²³² 1987 kom ytterligare ett krisår för verksamheten och Celsius industrier beslutade att helt lägga ner motorproduktionen. (Den sista produktionen av långsamgående dieselmotorer till fartyg i Sverige.) Den kvarvarande verksamheten inriktades på reservdelsförsäljning. Vinsterna uteblev och personalen

²²⁸ Och efter de goda åren... sid 114, Östlund (2012) sid 142, *Arendalar'n* (1987:1), *Måsen* (1987:1) *Måsen* (1988:2) sid 5

²²⁹ Hedin (1995) sid 113,114

²³⁰ Och efter de goda åren... sid 125, Hedin (1995) sid 116

²³¹ Hellstrand (2009) sid 16

²³² Varvsventilen (1983:21) sid 1–2, Varvsventilen (1983:24) sid 1

sades upp fram till 1990 då Celsiuskoncernen avvecklade företaget och en ombyggnad av motorverkstaden för andra verksamheter inleddes.²³³

5.2.7 Götaverken Cityvarvet

De största nysatsningarna under 1970-talet gjordes på den del av det gamla Götaverken som omvandlades till reparationsvarv. Ledande personer från det nedlagda Eriksbergsvärvet, Lindholmens varv och det gamla Götaverken m.fl. kunde efter långtgående förhandlingar enas om att samla ihop de kvarvarande kompetenserna i företagen i ett nyetablerat reparationsvarv. Två flytdockor, den ena med kapacitet på upp till 250 tusen tons fartyg beställdes. Det byggdes också en ny orangefärgad administrationsbyggnad som fick namnet Galjonen. Byggnaden ritades av White arkitekters industrigrupp och innehöll utöver kontor även swimmingpool i direkt anslutning till en restaurang/cafeteria i byggnadens nedre plan.²³⁴ 1976 kunde så ett nytt varvsföretag invigas. Götaverken Cityvarvet AB grundades.²³⁵ För att lyckas konkurrera utvecklade Cityvarvet ett eget "formel 1- servicekoncept" som handlade om att kunna erbjuda kunderna det snabbaste "Depåbesöket" på marknaden med en fast återleveranstid.



Figur 14. Cityvarvets brandgula huvudkontor Galjonen ritades av White Arkitekters Industrigrupp och uppfördes 1978. Byggnaden har en kringbyggd trädgård och utrustades bland annat med swimmingpool och restaurang i bottenplanet.

Detta krävde att rederiernas fartygsinspektörer hela tiden kunde övervaka reparationerna. För detta uppfördes byggnaden Riverside, en däckhusinspirerad byggnad där rederiinspektörerna för de olika fartygen som låg inne för reparation kunde få ett eget rum. Byggnaden uppfördes ovanpå en av de gamla fartygsbäddarna framför kontorshuset Galjonen mitt för piren som ledde ut till flytdockorna och

²³³ Och efter de goda åren... sid 137–142

²³⁴ Molinder (1989) sid 73) Persson (1988) sid 18, 25, *Göteborgsposten* (4 september 1975)

²³⁵ Hellstrand (2009) sid 14, Östlund (2012) sid 70,71

togs i bruk 1984. På dockpiren, stapelkajen och vid "Hacket" uppfördes också tre reparationscenter som lättast kan jämföras med byggföretags "På platsen kontor".²³⁶



Figur 15. Det däckhusinspirerade fartygsinspektörskontoret Riverside uppfördes 1984. Byggnaden placerades ovanpå en av de gamla fartygsbäddarna. Här erbjöds fartygsinspektörerna arbetsplatser i nära anslutning till reparationsdockorna.

Konkurrensen mellan Nordeuropas reparationsvarv var hård. Cityvarvet delades upp i en stor mängd mindre resultatenheter och ombildades ett flertal gånger under 1980-talet. 1985 införlivades det konkurshotade Lindholmens reparationsvarv i Cityvarvet varpå Lindholmens flytdocka flyttades till Cityvarvets östra kaj tillsammans med sin kvarvarande arbetsstyrka 1986. Omvandlingen av Lindholmens gamla varvsområde till kontor, skola och bostäder kunde därmed inledas.²³⁷

1991 var ett hårt år för Cityvarvet då kriget i Kuwait innebar ett orderstopp. Varvet påverkades också av kollapsen av Sovjetunionen. I augusti året därpå beslöt styrelsen att varvet skulle läggas ned vilket innebar att de som hade kortast uppsägningstid skulle få gå sommaren 1993. Fackliga förhandlingar medförde att ägaren Celsius gick med på att behålla varvet, men med en starkt bantad personaluppsättning.²³⁸ Arbetsbeläggningen var god 1994 och 1995.²³⁹ Varvet hade då ca sjuttio anställda vilket fördubblades under de ca tusen reparation- och underhållsarbeten som hanns med, innan det år 2000 köptes upp av det holländska bolaget Damen Shipyards Group.²⁴⁰

²³⁶ Persson (1988) sid 60–65, 67, 75, 77,78, *Varvsventilen* (1984:1) sid 4, *Varvsventilen* (1984:11) sid 6

²³⁷ Persson (1988) sid 83–88, 93, 94, *Och efter de goda åren...* sid 135, Molinder (1989) sid 85

²³⁸ Östlund (2012) sid 193 198, 199

²³⁹ Hedin (1995) sid 177,178

²⁴⁰ www.cityvarvet.se

5.3 Kraftig exploatering i Götaverkens spår

5.3.1 En yttre stadsrandzon

Framväxten av bostadskvarter med hyreshus och egnahemsområden kring spårvagnslinjen mellan Backaplan och Biskopsgården på Hisingen genererade med tiden ett bälte av stadsbebyggelse. Om man ser bostadsbebyggelsen vid Färjenäs som en förlängning av Bräcke så omgärdar detta stadsbälte, med lite god vilja, den inre stadsrandzon som den norra älvstranden tillsammans med Skeppsbron utgör. Utanför detta bälte följer bebyggelseutvecklingen ett annat mönster. Om man följer den huvudsakliga markanvändningen från Arendalsvarvet i sydväst längs Göteborgs stads ytterområden i nordöstlig riktning, visar sig en löst sammanhållen struktur av ytkrävande tomtenheter, som skulle vara svåra att integrera i en homogen stadsstruktur. Sammantaget handlar det om en stadsrandzon som växt fram utanför ett band av bostadsbebyggelse som utgörs av Lundby och Backa. M. R. G. Conzen beskriver just yttre stadsrandzoner på detta sätt; ytkrävande tomtenheter som varken är sammanlänkade sinsemellan eller binds samman av någon typ av fixeringslinje.²⁴¹ På Hisingen finns dock Hisingsleden mellan Älvsborgsbron och Angeredsbron. Leden byggdes inte ut i sin helhet förrän 1978 och har bara haft marginella funktioner som fixeringslinje. I stället är det bostadsbebyggelsen och lämpliga avstånd till denna, som tillsammans med behovet av tillgänglighet, gett de olika anläggningarna sin placering.

Fram till 1978, då Älvsborgshamnen byggdes ut, omgavs Arendalsvarvet av naturliga strandområden och det går i relativt stor uträkning att betrakta anläggandet av varvet som den första verkligt landskapsomdanande exploateringen i området, om man bortser från Torslanda flygplats och Torshamnen på Hjärtholmen. Torslanda flygplats anlades under namnet Göteborgs lufthamn på Torsvikens västra sida 1923. Utöver landningsbanor för vanligt flyg togs en stor vattenyta i anspråk för sjöflygplan och det anlades även cirkulära landningsplatser för luftskepp. Flygfältet byggdes ut successivt och kom att utgöra Göteborgs huvudsakliga flygplats tills Landvetter flygplats stod klar 1977. Flygledartornet som uppfördes 1969 på ett bergparti innanför flygplatsen är fortfarande ett markant minnesmärke i landskapet från denna tid. Torshamnen vid Hjärtholmen togs i bruk 1959.²⁴²

Området började tas i anspråk som en del av en yttre stadsrandzon långt tidigare. Genom att följa de stadsmorfologiska teorierna om hur ytkrävande funktionsenheter placeras utanför den homogena stadskärnan och tillsammans konstituerar stadsrandzoner, började processen redan med anläggandet av Älvsborgs fästning och de kompletterande anläggningar som byggdes upp på Aspholmarna och fastlandet under 1600- och 1700-talet.²⁴³ Sedan tillkom badortsepokens landeriliknande villor med stora tomter under 1800-talet och därefter Arendals småbåtsvarv och Torslanda flygplats under 1900-talets början. Efter badortsepokens tillbakagång går det i viss mån att betrakta den under 1930- och 1940-talet tillkomna mer småskaliga villa- och sommarstugebebyggelsen som del av en alieneringsprocess i förhållande till tidigare randzonsfunktioner. Tillkomsten av GVA tillsammans med raffinaderierna och ytterhamnarna innebar som vi ska se, ett abrupt slut på denna alienering och konsoliderade istället starkt området randzonsfunktioner. Den fortsatta storskaliga exploateringen av området kring Arendal bygger främst på tre relativt sammanlänkade och samtida utvecklingstendenser. Den ökande oljeimporten, industrins krav på större yta samt en omställning av hamnarbetet till följd av införandet av containersystemet. Det kan tyckas vara en flykt från ämnet att beskriva dessa utvecklingsprocesser då de inte initierats av Götaverken. Utöver den starka fysiska omvandling de dragit med sig för Arendalsvarvets omgivning finns det dock starka kopplingar mellan

²⁴¹ Jivén (2003) sid 76

²⁴² www.torslandaflygplats.se

²⁴³ Jivén (2003) sid 74–75

dem och Götaverken, vilka inte går att bortse ifrån då frågan ställs om hur Götaverken påverkat framväxten av Göteborg. Dessa samband redovisas i följande stycken.

5.3.2 Oljehamnar och raffinaderier

Oljeimporten ökade markant under 1930-talets början. Detta ställde krav på nya funktioner som inte fanns att tillgå i Göteborgs befintliga hamnar i vilka främst torrt gods hanterades. Därför anlades Ryahamnen vid Rya Nabbe, där de stora oljebolagen byggde upp sina tankanläggningar, vilket blev föregångaren till den nuvarande Energihamnen. Den första delen av Oljevägen byggdes mellan Bräcke och Ryahamnen 1950.²⁴⁴ Importen av råolja ökade därefter drastiskt under andra världskriget och mellankrigstiden. Ryahamnen blev då snabbt för liten varpå Skarvikshamnen med två kajplatser anlades väster om Ryahamnen 1957. Det behövdes en oljehamn som kunde angöras av ännu större tankfartyg, varpå Torshamnen vid Hjärtholmen direkt väster om Arendal alltså anlades 1959. Oljehamnsutbyggnaden på 1950-talets slut hängde starkt ihop med den ökade bilismens användning av oljeprodukter och att vägbeläggningen på svenska vägar byttes ut till asfalt. Av den anledningen byggde Nynäs Petroleum med grundaren Axel Ax:son Johnson ett oljeraffinaderi norr om Ryahamnen och Skarvikshamnen 1956. Det inriktade sig främst på att tillverka bitumen (den oljeprodukt som binder samman stenmaterialet i asfalt). Nynäs Petroleum ägs nu av Nestle Oil och det statliga venezuelanska oljebolaget PDVSA.

Även oljebolaget BP planerade att bygga ett raffinaderi i Skandinavien, vilket efter stor konkurrens storstadsregionerna emellan, hamnade i Göteborg. Raffinaderiet förlades till området Syrhåla utanför Torslanda, strax norr om Arendalsvarvet. På den planlagda ytan låg vid tiden 60 villor, mestadels sommarstugor samt ungefär tio jordbruksfastigheter. Med hänvisning till buller från Torslanda flygplats samt det faktum att den befintliga infrastrukturen på grund av Arendalsvarvet och Volvo Torslandaverken inte kunde hantera fler tillresande arbetare, förordades i planarbetet istället en industriell användning som inte innebar en större ökning av antalet arbetsplatser. Fastighetskontoret kunde därför fortsätta med de inlösningar och exproprieringar av fastigheter i Arendal, som inletts i och med anläggandet av Arendalsvarvet. Befintliga jordbruksfastigheter och sommarstugor revs och det nya raffinaderiet kunde börja användas 1967. Idag heter det Preemraff och ägs av Muhammed al-Amoudi från Saudiarabien. Göteborgs anläggande av Torshamnen var en förutsättning för att BP skulle välja att bygga ett raffinaderi, då anläggningen kan ta emot oljetankers med ett djupgående på tjugo m. Råoljan leds från Torshamnen via pipelines till raffinaderiet för förädling till olika petroleumprodukter vilka sedan leds via ytterligare pipelines till Skarvikshamnen för distribution via tankbilar, järnvägsvagnar och fartyg.

I planarbetet för anläggandet av raffinaderiet förlängdes Oljevägen som gick från Bräcke till Skarvikshamnen och vidare till Arendalsvarvets huvudentré. Den gick i en båge kring Ardalsberget så att den anslöt till Torslandavägen i norr och därmed ersatte den gamla landsvägen från Torslandavägen till Arendal. Från denna gata drogs det även en gata i västlig riktning längs Arendalsvarvets norra gräns till Hjärtholmen och Torshamnen. Även spårområdena längs Oljevägen till Arendalsvarvets entré skulle förlängas för att kunna anslutas till raffinaderiet. Ett tio meter brett område avsattes även för oljeledning till Torshamnen och till Skarvikshamnen längs med Oljevägen.²⁴⁵ Tillsammans med den lokalgata som senare anlades längs ytterhamnarna (Nordatlanten) bildar nu Oljevägen, järnvägen och pipelineområdet ett ca hundratjugo m brett infrastrukturellt stråk på ytan öster om Arendalsvarvet mellan Ardalsberget och de därefter tillkommande ytterhamnarna.

²⁴⁴ Hilmersson (2015) sid 24, Baum (2001) sid 223

²⁴⁵ Hilmersson (2015) sid 26, 59, *Stadsplan för oljeraffinaderi vid Syrhåla* (1963) FIIac3110, Baum (2001) sid 35

En annan förutsättning för att raffinaderiet skulle kunna anläggas var att frågan om dess löpande underhåll kunde lösas lokalt. Arendalsvarvet knöts därför funktionellt till BP:s raffinaderi, genom att det gavs i uppdrag att sköta anläggningens underhåll. Götaverken hade en egen reparationsverkstad vid varvet och hade permanent ett arbetslag för underhåll på ca sextio personer förlagda vid raffinaderiet.²⁴⁶

5.3.3 *Industrin expanderar och hoppar*

Götaverkens expansion i och med uppbyggnaden av Arendalsvarvet är en yttring av en generell tendens inom verkstadsindustrin, som bestod i att de allt mer kom att förläggas till städernas utkanter. Den allt mer storskaliga och tyngre produktionen och den maskinutrustning som användes krävde att produktionslokaler allt mer byggdes i en våning som istället krävde större ytor. Ökande produktion krävde också en funktionsuppdelning av produktionen i specialiserade enheter. De allt större industrierna började även upplevas som störande i närheten till annan bebyggelse och krävde även allt bättre logistiska förutsättningar. De kunde inte uppnås i innerstäderna där annan bebyggelse gjorde det omöjligt att expandera geografiskt.²⁴⁷

Utöver uppbyggnaden av Götaverkens nya varv i Arendal och BP:s stora raffinaderi norr om varvet, uppfördes av ovanstående anledning ytterligare en storskalig anläggning i området under 1960-talet i form av Volvo Personvagnars fabriksanläggning utanför Torslanda. Volvos Torslandafabrik började anläggas 1959 på en yta mestadels täckt av åkrar strax norr landsvägen till Torslanda. Anläggningen kunde invigas 1964, året efter invigningen av Arendalsvarvet och kom att bli Skandinavien största arbetsplats. Arendalsvarvet och Volvos Torslandafabrik byggdes alltså upp samtidigt, dessutom under starkt inflytande av samma person, Volvos grundare och vd Assar Gabrielsson som även var ordförande i Götaverkens styrelse 1957–1961. Liksom vid GVA byggdes anläggningarna i stor utsträckning efter löpande bandets princip med en rationell disposition av byggnaderna i förhållande till produktionslinjen.²⁴⁸

Volvo Torslandaverken anlades på mark som främst tidigare bestått av skog och åkermark, vilket ger Volvo en mer konstituerande funktion för ytan som randzonsområde än Götaverken, som i större utsträckning tog ett befintligt bebyggelseområde i anspråk. Etableringen liknar dock GVA:s etablering i fråga om "translation." Precis som Götaverken var större delen av Volvos verksamhet innan 1960-talets mitt även förlagd till Lundby. Det saknades dock möjligheter att bygga ut fabriken på den befintliga tomten. Volvos Lastbilstillverkning fick stanna kvar i Lundby medan personbilstillverkningen flyttade ut till en ny fabriksanläggning utanför staden. Tillsammans verkställde de båda företagen den primära expansionen av Göteborgs industrier under 1960-talet. Götaverken och Volvo bekräftar tillsammans M. R. G. Conzens translations-teori om hur tomtenheter på grund av alienation eller expansion hoppar från en stasrandzon till en annan. Volvo genomgick ytterligare en sådan process när de utökade sin lastbilsproduktion genom att anlägga en lastbilsfabrik i Tuve under 1980-talets början. Denna drevs parallellt med lastbilstillverkningen i Lundby.²⁴⁹ Anledningarna till dessa "translationsprocesser" handlar i dessa fall mer om expansion än om alienation.

5.3.4 *Att befolka arbetsplatserna*

Både GVA och Volvos anläggningar kom tillsammans att hysa över femtusen arbetare vilket ställde krav på Göteborgs stad vad gäller bostäder och infrastruktur. Götaverken och Volvo diskuterade därför med staden om möjligheten att uppföra ett bostadsområde i anslutning till de båda anläggningarna

²⁴⁶ Skeppsbyggaren (1969:2) sid 22–23

²⁴⁷ Dahlström (2001) sid 34–36

²⁴⁸ Olsson, Moberger (1996) sid 6, 12, 115, Elsässer (1995) sid 153–154, Birgersson, Wigglesworth (1984) sid 66

²⁴⁹ Elsässer (1995) sid 156

någonstans mellan Biskopsgården och Arendal. Främst i åtanke var Ardalsberget mellan Oljevägen och förbindelsevägen från Arendalsvägen till Torslandavägen, vilket eventuellt kan ge ytterligare förklaringar till varför Göteborgs fastighetskontor inlöste de fastigheter som låg på berget under 1960-talet. Förhoppningen var att kunna bygga ett bostadsområde för niotusen personer. Götaverkens och Volvos bostadsplaner avstyrktes dock av hälsovårdsnämnden, med hänvisning till att byggandet av oljeraffinaderi och annan tung industri gjorde det hälsovådligt att bygga bostäder i området. Torslanda flygplats höll dessutom på att expandera och skulle få en inflygningszon över samma område.²⁵⁰ Flygplatsen predestinerade resten av markytan till industrier eftersom bostadsbebyggelse inte var lämplig i flygplatsens närhet. Detta framgår bland annat i den stadsplan som föranledde anläggandet av Arendalsvarvet 1959. Utöver krav på Arendals anläggning i form av återhållen byggnadshöjd närmast inflygningszonen till flygplatsen samt skydds zoner på 50–100 m från fastighetsgränsen, framgår det att Arendalsområdet inte längre borde användas för bostadsändamål, då ytan väster om Götaverkens nyinköpta tomt nyligen förvärvats av staden för att möjliggöra en expansion av flygplatsen. Gällande utomplansbestämmelser medgav istället att platsen användes till industri- och hamn.²⁵¹

Götaverken riktade då istället in sina bostadsplaner på storkommunen Torslanda/Björlanda. Från tjänstemannaorganisationen gjordes det påtryckningar om att skaffa mark för egnahemsbebyggelse och flera byggnadsprojekt initierades kring Torslanda kyrka. Götaverken byggde också flera radhuslängor i Torslanda vilka var inflyttningsklara 1964. Radhus byggdes även längs Björlandavägen.²⁵²

Göteborgs stad avstyrkte alltså Volvo och Götaverkens idéer om bostäder i Arendal. Utöver miljonprogrammets storskaliga stadsbyggnadsprojekt genomdrev staden dock några år senare en rad bostadsprojekt som var direkt riktade till industrin och kanske Volvo och Götaverken i synnerhet. Med början 1966 uppförde Göteborgs stads bostadsaktiebolag fyra industrihotell i Backadalen, Svartedalen, Rambergstaden och i Bergsjön. De små lägenheterna på ett till två rum med kokvrå var främst avsedda för ensamstående industriarbetare. I industrihotellet närmast Götaverken vid Gropegårdsgatan var lägenheterna som hyrdes ut möblerade och rena sängkläder ingick i hyran tillsammans med tillgång till motionsanläggning och fritidsgård mm. Götaverkens sociala avdelning förmedlade lägenheter i anläggningen och syftet var att ersätta det stora antal baracker och paviljonger som många Götaverkenarbetare bodde i. Den sociala avdelningen stod även till tjänst med upplysningar och hjälp kring de bostadslån som normalt även kunde erhållas av företaget. Arbetsbristen var stor under början av 1970-talet. Götaverken rekryterade därför tvåhundra jugoslaviska arbetare vilka utbildades i Jugoslavien och sedan hämtades hit och fick börja arbeta parallellt med vidare utbildning i svenska. Samtliga kunde erbjudas hyreslägenheter i industrihotellet på Gropegårdsgatan.²⁵³

Detta löste dock bara en liten del av de infrastrukturella problem som uppstod av att arbetare drogs till Arendal och Volvo i tusental. De nya arbetsplatslokaliseringarna vid Arendalsvarvet och Volvo Torslanda och hamnområdet innebar en stor omställning i hur människor rörde sig i Göteborgsområdet. De som arbetade här bodde till stora delar i de västra stadsdelarna söder om älven. Samtidigt som det nya Arendalsvarvet och Göteborgs ytterhamnar byggdes ut gjordes en ny översiktsplan för Göteborg 1959 i vilken det bland annat planerades nya älvförbindelser i form av Älvsborgsbron och Tingstadstunneln tillsammans med ett nät av stadsmotorvägar. Det var länge en tvistefråga om den nya älvförbindelsen skulle utgöras av en tunnel i öster eller en bro i väster eller bäggedera. Till Götaverkens och Volvos förtret beslöt Göteborgs stad att i första hand bygga ut

²⁵⁰ *Skeppsbyggaren* (1960:1) sid 6

²⁵¹ *Stadsplan för Arendalsvarvet* (1959) SPL/F2929

²⁵² *Skeppsbyggaren* (1961:1) sid 33 *Skeppsbyggaren* (1959:4) sid 13, *Skeppsbyggaren* (1964:2) sid 11

²⁵³ *Skeppsbyggaren* (1971:1) sid 14–15, *Skeppsbyggaren* (1972:1) sid 31. *Skeppsbyggaren* (1964:2) sid 11.

Tingstadstunneln. Volvo och Götaverken, vars anställda i stor utsträckning bodde söder om älven, nöjde sig inte med detta utan förmådde staden att ändra sitt beslut genom att gå samman och hjälpa till med finansieringen. Västerbroprojektet kunde därmed realiseras och Älvsborgsbron kunde efter många förseningar till följd av tekniska och ekonomiska svårigheter öppnas 1966. De bärande delarna i bronns mittspann tillverkades för övrigt på GVG och GHAB var byggherre.²⁵⁴

5.3.5 Göteborgs hamn bryter mark

Den tredje utvecklingstendensen initierades av det då nyss uppfunna containersystemet som tillsammans med den ökande export/importen revolutionerade godshanteringen vid världens hamnar. Systemet krävde helt nya hamnar med stora asfalterade ytor för kranar, truckar, containerupplag och omlastningsplatser. 1961 påbörjades anläggandet av Skandiahamnen, en ny godstrafikshamn väster om Skarvikshamnen. Utöver en stor mängd sommarstugor låg också den inflytelserika riksdagsmannen och kommerserådet Olof Wijks och dennes arvingars familjegård Wikan här.²⁵⁵

Skandiahamnen sågs från början som en utbyggnad av de konventionella hamnanläggningarna i den inre hamnen. Tack vare att anläggandet av denna hamn pågick, då nyheterna om det nya containersystemet nådde Skandinavien, gick det snabbt att ställa om planerna och istället anlägga en hamn anpassad för containerhantering. Den 1,3 miljoner kvm stora hamnanläggningen, som skapades genom att en stor del av Älvsborgsfjorden vallades in och fylldes ut, blev därmed Skandinavien's första containerhamn 1966. Till skillnad från de tidigare hamnanläggningarna närmare innerstaden inhägnades den och fick en sluten karaktär. Utbyggnaderna av Skandiahamnen fortsatte till 1973.²⁵⁶

1978 kompletterades även Skandiahamnen med utbyggnaden av en Roro-terminal i form av den 500 tusen kvm stora Älvsborgshamnen mellan Skandiahamnen och konferensanläggningen Arken vid Arendalsvarvet. Den konventionella hamnverksamheten i Göteborgs inre hamn upphörde därför mer och mer från 1970-talet och framåt.²⁵⁷ Utbyggnaden av Oljevägen och Göteborgs hamnbana till Arendal och BP:s raffinaderi hade redan inneburit att de centrala delarna av Arendal redan exploaterats och att stora delar av bebyggelsen hade rivits. De östra delarna av Rosenlundsberg mellan Oljevägen och havet fanns dock kvar, vilket fortfarande gjorde Arendal till en dal. Anläggandet av Älvsborgshamnen innebar att hela Rosenlundsberg behövde sprängas bort tillsammans med den bebyggelse som utgjordes av gårdarna längs bergets fot, samt de villor och sommarstugor längs den gata som löpte över berget ned till Arendals småbåtsvarv. Här låg också bland annat en av Arendals speceriaffärer.²⁵⁸ Enligt en informant användes även de obebyggda delarna av Rosenlundsberg av bostadslösa som bodde i provisoriska kojor och grottor på berget och vid stranden. Även de var nu tvungna att flytta någon annanstans.²⁵⁹

Närheten till havet och befintlig infrastruktur gjorde alltså att tillverkningsindustrin, oljeförädlingen och de nya hamnanläggningarna styrdes till samma plats, och medförde att området kring Arendal genomgick en mycket kraftig exploatering koncentrerad till perioden 1959–1978. I den översiktsplan för hela Hisingen som upprättades 1971 planerades ett infrastrukturnät över ön och Hisingens västra del avsattes nästan helt för industriella ändamål. Planen var kontroversiell och omdiskuterad på grund av de stora industriytorna som planerades tillsammans med ytterligare utbyggnad av infrastrukturen. För den kvarvarande bostadsbebyggelsen i Arendalsområdet innebar denna plan ett mer eller mindre

²⁵⁴ *Skeppsbyggaren* (1966:4) sid 33, Reckman (2011) sid 26, 32, 38, 40, 53

²⁵⁵ *Svenska män och kvinnor -biografisk uppslagsbok* (1955) vol 8 sid 363–365

²⁵⁶ Hilmersson (2015) sid 26, 56

²⁵⁷ Hilmersson (2015) sid 88, 93

²⁵⁸ Informant 1 (2016-10-21), Informant 4 (2016-10-26)

²⁵⁹ Informant 3 (2016-10-26)

förlorat existensberättigande. Merparten av bebyggelsen ägdes nu av Göteborgs fastighetskontor. Husen revs successivt medan de kvarvarande hyrdes ut med rivningskontrakt.²⁶⁰

5.3.6 Kvarvarande gröna stråk kring Arendalsvarvet

I samband med de nyinvesteringar som gjordes då Sahlénrederiernas övertog Götaverken planerades en ny personal- och konferensanläggning på berget precis öster om GVA. Konferensanläggningen Arken kunde invigas 1975. Arken gick dock med stora förluster under större delen av den period den drevs i Arendals regi, tills den såldes till en extern aktör 1986.²⁶¹ När Älvsborgshamnen byggdes ut och Rosenlundsberg plansprängdes lämnades berget som Arken stod på och den naturliga strandremsan nedanför som ett grönt stråk som förband Ardalsberget i norr med Aspholmarna och Kyrkholmen med Älvsborgs fästning i söder. Sydöst om Arken låg Arendals småbåtvarv vars verksamhet dock upphörde 1970 varpå byggnaderna revs 1972. Småbåtshamnen nedanför varvet fortsatte dock att användas trots det inklämda läget mellan Arendalsvarvet och Älvsborgshamnen. Av den föregående detaljplanen för Älvsborgshamnen framgår att detta gröna stråk mellan Arendalsområdet och Älvsborgshamnen har en kulturhistorisk, landskapsmässig och miljömässig viktig funktion. Området innehåller bland annat ett viktigt habitat för större vattensalamander och det finns även flera fornlämningar här. Bland annat finns resterna av en redutt från vilken Älvsborgs fästning kunde understödjas, kvar på Lilla Aspholmen.²⁶²

Det finns även grönstruktur på varvsområdets västra sida. Inklämt mellan Torsslanda flygplats, Torshamnen och Arendalsområdet ligger den grunda Torsviken, som har stor biologisk mångfald och ett rikt fågelliv. År 1975 anlade GHAB en mudderdeponi i form av en invallad bassäng i Torsvikens södra del. Deponin avsnörde Torsviken från direkt påverkan av havsvatten. Nu regleras vattennivån så att viken inte torrläggs. Torsviken är klassat som riksintresse för naturmiljövården sedan 2001.²⁶³

5.3.7 Lundbys fortsatta transformation

Samtidigt som området kring Arendal exploaterades i rask takt i och med anläggandet av GVA och ytterhamnarna med mera förändrades även området kring det gamla varvsområdet vid Lundbyvass. Det fortsatte att byggas stadsdelar längs spårvägen och även den inre hamnen byggdes genom att Lundbyhamnen utvidgades 1960 och ett nytt stort hamnmagasin byggdes 1964. 1968 revs klaffbron mellan den yttersta Frihamnspiren och Lundbystrand. Resterna av den tidigare Kvillebäcksvägen försvann och från den nyanlagda Tingstadstunneln byggdes Norgevägen, en av Sveriges första motorvägar från Hjalmar Brantingsmotet mot Kungälv.²⁶⁴ Norr om Lundbystrand byggdes Lundbyleden ut 1967 vilket skilde GVG och Lundbyhamnens rumsliga sammanhang från bostadsbebyggelsen i Brämaregården och den kvarvarande bebyggelsen vid Ramberget fäste. På ytan precis norr om GVG byggdes en stor trafikplats som förband Karlavagnsvägen på sydsidan av leden med Myntgatan och Herkulesgatan på norrsidan. Söder om leden drogs en lokalgata som förband Stjärngatan med Lundbyhamnen och Frihamnen. Norr om leden fick även Kvillestaden separata lokalgator i form av Rörstrandsgatan och Neptunusgatan. Broar för Lundbyleden och dessa lokalgator byggdes över den kvarvarande delen av Kvillebäckskanalen, så att den i det närmaste försvann.

Lundbyleden och trafikplatsen norr om GVG gjorde det avsevärt lättare att nå GVG med bil från olika delar av staden, men kom tillsammans med Göteborgs hamnbana att ta upp nästan all befintlig yta mellan industriområdena och Ramberget/Kvillestaden. Tillsammans med påfarter, lokalgator och parkeringsplatser utplånade de de flesta kvarvarande resterna av Hisingstads stadsplanemönster.

²⁶⁰ Göteborgs stadsmuseum (2015) sid 9

²⁶¹ Östlund (2012) sid 35, Larsson, Garsvall (1981) sid 13, Måsen (1987:1) sid 6, Göteborgsposten (1974-08-11)

²⁶² *Stadsplan för Älvsborgshamnen 1984*: FIIac3628A, Informant 1: 2016-10-17

²⁶³ Detaljplanekarta P 4831, Akt:1480K-II-4831

²⁶⁴ Melica (2014) sid 14

Hisingstads skola kringbyggdes av påfarten till Lundbyleden och lokalgatan från Stjärngatan till Lundbyhamnen. Skolan revs därefter helt och hållet efter en brand 1975.²⁶⁵ De sista bostadshusen i Hisingstad hade dessförinnan rivits efter att Götaverken successivt köpt upp tomterna 1966 med motiveringen att det med tanke på brandrisken var farligt att ha trähusbebyggelse så nära industrin och i synnerhet gjuteriet, som visserligen lades ner enbart två år senare. Rivningen dokumenterades av tidningen Skeppsbyggaren som kommenterade händelsen med att "*ingen människa kommer sakna de fruktansvärda kåkarna.*" I samma tidning noterades dock väldigt kort att en av de rivningshotade fastigheterna hade tagits i besittning av ockupanter.²⁶⁶ Kvar av Hisingstad blev den Renströmska badanstalten som kom att inhysa en karateklubb samt apoteksbyggnaden Nordstjärnan norr om Lundbyleden. Båda byggnaderna är nu skyddade i befintlig detaljplan, men det är svårt att se det stadsplanemässiga samband byggnaderna hade med Hisingstad och GVG, på grund av den barriäreffekt Lundbyleden och dess påfarter innebär.²⁶⁷

Utvecklingen för hamnområdet utanför verkstadsområdets västra gräns föranledde även en del förändringar för denna norra del av Lundbystrand tillsammans med verkstadsområdet. Eftersom Lindholmshamnen användes allt mindre under 1980-talet togs järnvägsspåren bort, vilket gjorde Götaverken till den enda användaren av järnvägsviadukten över Karlavagnsgatan väster om huvudbyggnaden. Underhållskostnaden för denna järnvägsbit skulle därför hamna på Götaverken, vilket beräknades bli för kostsamt. Istället drogs det in järnvägsspår på den delen av verkstadsområdet som nu tillhörde Götaverken Ångteknik från Lundbyhamnen i öster. Inga ytterligare spår på varvsområdet byggdes och man uppförde istället en omlastningscentral för truckar.²⁶⁸ GHAB ville därefter foga in Götaverkens huvudsakliga parkeringsanläggning "Däcket" i Lindholmshamnen. Istället gjordes det nu övergivna spårområdet väster om huvudkontoret samt den gamla skoltomten för Hisingstads skola och en del av rangerbangården under Ramberget om till parkeringsplatser.²⁶⁹

Resten av rangerbangården blev samtidigt allt mer överflödig efter hand som varvsverksamheten vid Lindholmen och därefter Götaverken upphörde. Samtidigt förlorade de kringliggande hamnområdena allt mer i betydelse. Lundbyhamnens kommersiella användning upphörde 1989 och Frihamnen förlorade sin status som frihamn i och med att Sverige gick med i EU 1994. Den för hamnen karaktäristiska hanteringen av bananer blev dock kvar tills år 2000.²⁷⁰ Då hamnverksamheten även i Sannegårdshamnen också succesiv övergavs förlorade rangerbangården helt sin funktion och togs bort. Göteborgs hamnbana är fortfarande starkt trafikerad, vilket tillsammans med trafiken på Lundbyleden, gör det svårt att exploatera den forna rangerbangårdens yta.

Kvarteret Propellern söder om rangerbangården, är tillsammans med en mindre del av det forna Götaverkenområdet, de sista ytorna med industriell användning i Lundbyvass.²⁷¹ År 1985 fanns det heller ingen kvarvarande industriell verksamhet vid varken Lindholmen eller Eriksberg.²⁷² Det stora fastighetsbeståndet förvaltades av EFAB, vars målsättning var att hitta nya funktioner och strukturellt omvandla de gamla varvsområdena. Lindholmens varv omvandlades inledningsvis till utbildningslokaler för arbetslösa varvsarbetare och 1990 förlades sedan flera gymnasieskolor här. Chalmers tekniska högskola flyttade även hit en ingenjörsutbildning och det gamla varvsområdet utvecklades successivt under namnet Kunskapscentrum Lindholmen, vilket sedermera kom att byggas ihop med

²⁶⁵ Göteborgs stadsmuseum (2015) sid 9, Melica (2014) sid 16, *Skeppsbyggaren* (1970:4) sid 10–12

²⁶⁶ *Skeppsbyggaren* (1966:4) sid 16–17

²⁶⁷ Trossholmen (2009) sid 20,21, 30, 50

²⁶⁸ *Varvsventilen* (1983:1) sid 2

²⁶⁹ *Varvsventilen* (1983:25) sid 3

²⁷⁰ Melica (2014) sid 16

²⁷¹ Göteborgs stad: om Karlavagnsplatsen

²⁷² Persson (1988) sid 83-88, 93, 94

den företagspark som utvecklades vid Lundbystrand. Parallellt med detta drev även EFAB omvandlingen av Eriksberg till bostäder.²⁷³

Vad gäller randzonseffekter nådde alltså Lundbystrand en mättnadskulmen under 1970-talets slut där industrier, hamnar och infrastruktur tillsammans manifesterade en expanderad inre stadsrandzon. Den stäckte sig från Älvstranden hela vägen upp till Ramberget och avgränsades av bostadsbebyggelsen vid Färjenäs i väster samt Frihamnen och Kvillestaden/Backa i öster. Därefter alienerades området från sina ursprungliga funktioner genom att hamnarna och varvsverksamheten utvecklades och ersätts av ett framväxande nätverk av kunskapsinstitutioner och företag med en helt annan prägel. Den ursprungliga industriella funktionen reducerades till ett mindre område närmast Lundbyhamnen, där vissa industrier tillsammans med Cityvarvets verksamhet, som fanns kvar till 2016, bidrog till att den ursprungliga industriella funktionen i mindre utsträckning kunnat bibehållas.

²⁷³ Caldenby (1992) sid 8-9, 14

6. Sammanfattning av Götaverkens stadspåverkan

6.1 Etableringstiden (1800-talets mitt)

På 1840-talet när Alexander Keiller anlade sin verkstad var den mittersta delen av Skeppsbroområdet fortfarande inte tagen i anspråk av Göteborgs stad. Ytan upptogs av ett sankt vassområde till viss del utfyllt av muddermassor från älven samt rasmassor från de, under 1800-talets första decennier, raserade befästningsvallarna framför Stora Otterhällan. Eftersom stadens huvudsakliga hamnanläggning hade legat i stora hamnkanalen innanför befästningsvallarna, var staden vänd från vattnet och vassområdet låg utanför staden. I beskrivningar av Stora Otterhällan och strandområdet nedanför återkommer uppgifter om att stadsborna använde vassområdet till fiske, jakt och bad, men att det samtidigt var en plats med ruffig karaktär. Personer som av olika anledningar inte släpptes in i staden via Carlsport och vid Stora Bommen ofta uppehöll sig här och att exempelvis risken för att bli rånad var stor. I samband med att de föråldrade befästningsvallarna revs, stadsplanerades älvstranden tillsammans med resten av ytan för vallarna och marken utanför vallgraven. De nya ytorna gavs ett glesare planmönster, som integrerades med de äldre tätare stadskvarteren innanför. I dessa nyanlagda kvarter uppfördes byggnader som i förhållande till den befintliga staden innehöll mer ytkrävande funktioner. Exempelvis byggdes Göteborgs Centralstation, Sahlgrenska sjukhuset (nu pedagogen) och Fiskekyrkan på denna yta. På ytorna utanför vallgraven anlades den park som nu löper som ett grönt bälte kring Göteborgs äldre del. Sammantaget går det att beskriva Skeppsbroområdet som en del av en inre stadsrandzon med vallgraven som fixeringslinje. Alltså en stadsrandzon som växt fram som ett slutet bälte kring Göteborg efter det att befästningsvallarna rivits.

I egenskap av att vara en del av denna större stadsrandzon, följer skeppsbroområdet ett eget transformationsmönster betingat av sina funktioner, vilka skiljer sig från de inom den befintliga staden. För Skeppsbroområdet har även de topografiska förutsättningarna inflytande, då Stora Otterhällan ligger som en barriär mellan stadskärnan och Skeppsbroområdet, som även begränsas av Göta Älv.

Jag har försökt visa hur Götaverkens föregångare har bidragit till de transformationsprocesser som omvandlat Skeppsbroområdet. Här är det svårt att särskilja just Keillers mekaniska verkstad från Alexander Keiller och hans familjs övriga förehavanden i området. Keillers mekaniska verkstad anlades emellertid 1841. Verkstadens huvudbyggnad uppfördes med rasmassorna efter de gamla befästningsvallarna som grund. Det planerade kvartersmönstret glesades ut genom att två tomter slogs ihop till ett större sammanhängande verkstadskvarter och etableringen band ihop de redan bebyggda norra och södra ytorna av Skeppsbron till ett sammanhängande stadsmönster. Verkstadens huvudbyggnad var en långsträckt och smal stenbyggnad i tre våningar, som byggdes längs tomtens södra långsida. På tomten innanför uppfördes sedan gjuteri, smedja och en större magasinsbyggnad. Huvudbyggnaden bildade en sluten barriär mot gatan och mot älven fick tomten en mer öppen karaktär där gårdsbyggnaderna bröts upp av gårdsplaner och mindre skjul mm.

Anläggandet av Keillers mekaniska verkstad inledde områdets industrialisering. Utöver verkstaden bestod denna utveckling i anläggandet av Rosenlunds bomullsspinneri och Göteborgs gasverk, som byggdes på det gamla bryggeriets tomt. Alexander Keiller var engagerad i båda dessa etableringar och satt bland annat med i styrelsen för Rosenlunds bomullsspinneri, som med sina trehundra anställda blev Göteborgs största industrietablering för tiden. Framgångsfaktorerna bestod bland annat i att Alexander Keiller hämtade hem ny maskinutrustning från England och kunde förse både sin egen verkstad och Rosenlunds bomullsspinneri med moderna ångmaskiner.

Först efter att dessa industriella etableringar ägt rum, började Göteborgs stad att förverkliga sina stadsbyggnadsplaner genom att anlägga gator, bygga upp Stenpiren och anlägga kaj från Stenpiren ned till Pustervik. Ångbåtstrafiken hade börjat angöra Stenpiren 1852, men kajen utanför Keillers anlades först 1854–55. Hamnverksamheten ökade därefter successivt och Skeppsbron tillsammans med Packhuskajen ersatte Stora hamnkanalen som stadens huvudsakliga hamnanläggning. 1856 anlades även ett stort sjöfartshus, som upptog hela kvarteret mellan Stenpiren och länsresidenset och införlivade det tidigare badhuset som låg här. Staden började nu alltså ta Skeppsbron i anspråk vilket föranledde vissa intressekonflikter. Redan 1844 hade Keiller nämligen fått tillstånd att uppföra en fartygsslip på sin fastighet, som via ett stenvalv skulle sträcka sig upp på Stora Otterhällan. Uppförandet av denna anläggning krockade med byggandet av kajen längs strandkanten utanför Keillers verkstad. Detta föranledde en utdragen konflikt mellan Keiller och Göteborgs stad, som inte avslutades förrän 1867 då Keillers planer slutligen avstyrktes.

En bild av de rådande intressekonflikterna ges i en stämningsansökan som lämnades in till magistraten i Göteborg 1865. Här anfördes det att Keillers verkstad utgjorde ett vanprydande inslag på Skeppsbron, som nu ansågs ligga på stadens framsida. Tomten borde istället bebyggas i enlighet med byggnadsordningen, d v s bebyggas med ett större kvartershus. I Keillers bemötande beskrivs hur obefintlig stadens närvaro varit under den tid verkstaden etablerade sig samt hur bebyggelsen på tomten helt korrelerar med verksamheten. Verkstadens verksamhet skiljde sig även från hamnverksamheten, vilket i Keillers mening i högre grad bidrog till platsens osnygghet. Han beskriver också svårigheten med att anlägga större kvartersbyggnader på den sankta marken på Skeppsbron och för ett resonemang om olämpligheten att anlägga bostadsbebyggelse här med hänvisning till kolröken från ångbåtarna som smutsade ner området.

Alexander Keiller hade emellertid haft långt gångna planer på att bygga arbetarbostäder i anslutning till sin verkstad på Skeppsbron under 1850- och 1860-talet. Planerna genomfördes dock aldrig vilket eventuellt kan härledas till de anledningar Keiller anför i sitt bemötande. Förklaringar ges även av att familjen Keiller fick stora ekonomiska problem under 1860-talet vilket resulterade i att Keillers mekaniska verkstad genomgick en ombildning till aktiebolaget Göteborgs mekaniska verkstad AB (GMV) 1867. Trots detta gick i företaget i konkurs och fick rekonstrueras 1869.

GMV hade för övrigt små möjligheter att expandera på Skeppsbron. Från etableringen till dess att lokalerna övergavs, hölls verkstaden i stort sett inom sitt kvarter med undantag för det uppförda valvet över Stora badhusgatan. Karaktäristiskt för bebyggelsen i övrigt är den stora blandningen av funktioner, där det inte var några problem att anlägga en industri bredvid befintliga badhus och köpmanshus. I omedelbar närhet låg även länsresidenset och den tidigare hälsobrunnen och dess trädgårdar vid Surbrunnsplatsen. Blandningen var ett kännetecken för tiden då det ännu inte sågs som ett problem att blanda funktioner och exempelvis placera industrier bredvid bostäder. De intressekonflikter som uppstod mellan staden och Alexander Keiller visar emellertid att Skeppsbron som stadsrandzons-område genomgick en förtätningsprocess och en värdeackumulation, som bidrar till en succesiv alienation från platsens initiala industriella funktioner, främst manifesterade av Keillers mekaniska verkstad. Utvecklingen gick mot ökad hamnverksamhet och fler kommersiella funktioner.

Motgångarna på Skeppsbron föranledde flytten av verkstadsområdet till Göta älvs norra strand. Redan när problemen med den planerade fartygsslipen uppdagades, köpte Keiller 1855 mark på den landremsa, som bildats längs älven genom att muddermassor kastats upp här när segelleden i älven fördjupades. Efter motgångarna på 1860-talet flyttades verkstadens skrymmande järnvägsvagns- och fartygstillverkning över hit, samtidigt som anläggningen på Skeppsbron kunde effektiviseras och mer inriktas mot tillverkningen av gjutgoods.

Innanför den av mudder tillskapade landremsan längs norra älvstranden låg Lindholmen- och Lundby vassar. Ytan bestod av vass som växte i grunt vatten och avgränsades av Lindholmen i väst, Ramberget i norr och fortsatte i Tingstadsvassen i öst. Mellan Lundbyvassen och Tingstadsvassen låg Kvillebäckens utlopp. Vassytan var uppdelad i smala ägolorter, som tillhörde Lundby sockens hemmansägare och användes till fiske och jakt efter sjöfågel. En jämförelse av kartor, som visar ägolorternas gränser och deras diagonala utsträckning i förhållande till älven, med tidiga kartor över de framväxande industritomterna, visar hur den föregående ägostrukturen påverkade de nya tomternas utformning och byggnadsplacering. Eftersom lotterna successivt köptes upp fick även industritomterna inledningsvis samma långsmala och diagonala utsträckning mot älven, som de tidigare vasslotterna haft. Alexander Keillers tomt var en av de tidigaste och största industritomterna på muddermassorna längs Lundby vass. Efter att GMV under 1860-talet slut börjat flytta över verkstadsanläggningen hit, började Alexander Keillers son James Keiller successivt även att köpa upp de vasslotter som mynnade ut i Kvillebäckens mynning, för på sikt kunna torrlägga hela vassområdet.

6.2 Det mångsysslade företaget (tiden kring förra sekelskiftet)

En ekonomisk högkonjunktur under 1870-talet bidrog till att GMV:s nyetablerade verkstadsområde på den norra älvstranden under 1800-talets sista decennier kunde byggas ut och effektiviseras med nya fartygsslipar samt större verkstadslokaler för järnvägsvagns- och ångpannetillverkning. Inledningsvis låg anläggningen som på en halvö mellan Göta älv och Lundbyvass och man var tvungna att anlägga en gångbro från fastlandet för att det skulle gå att ta sig till verkstadsområdet landvägen.

Under 1860- och framför allt 1870-talet köpte GMV successivt upp allt mer mark vid Lundby vass. Snart ägde de alla de vasslotter som gränsade till Kvillebäckens utlopp. James Keiller och GMV kunde därefter muddra bäckmynningen och anlägga en kanal. Muddermassorna kastades upp på vassytan bredvid kanalen, som pålades upp. Snart utgjordes av fast mark som kunde arrenderas ut eller säljas till olika industriidkare. 1874 tillkom även en första broförbindelse över älven. Dess anslutningsväg fick namnet Kvillebäcksvägen och anlades på den nytillkomna markremsan längs Kvillebäckskanalen.

James Keiller utvecklade emellertid än större planer och kunde år 1883 samla merparten av aktuella markägare och intressenter i "Styrelsen för torrläggning och reglering av Lindholmen- och Lundby vassar" med sig själv som ordförande. Eftersom hela vassytan nu var invallad kunde den läns pumpas. Därefter följde en uppmätning och lantmäteriförrättning, i vilken den torrlagda marken fördelades mellan de berörda markägarna. Detta måste ha varit en ganska komplicerad förrättning, men det för denna studie studerade källmaterialet, visar dock inte om denna process innehållit intressekonflikter de berörda markägarna emellan. Och om det funnits sakägare som eventuellt motsagt sig James Keillers strategi att på detta sätt "skapa ny mark" som han kunde sälja och arrendera ut, vilket är en studie i sig.

Efter torrläggningen anlades Lundby hamngata mellan Kvillebäcksvägen och Lindholmen. Gatan gav industritomterna längs älvstranden den landvägsförbindelse till staden, som de tidigare saknat. Samtidigt utgjorde den en gräns mellan industritomterna och de bostadskvarter som på 1890-talet började växa fram på den torrlagda vassytan. Av lantmäteriförrättare A.A. Rönnbäcks karta över området från 1893 framgår James Keillers stadsbyggnadsambitioner i ljust. Kartan visar ett stadsplanerat område med namnet Hisingstad, där marken delats in i ett rutnätsmönster med kvarter, allmänna platser och gator. Mellan 1890- och 1910-talet började det sedan växa fram olika typer av bebyggelse. Det fanns mycket plats och det blev glest mellan byggnaderna på den vida torrlagda ängsmarken. Hisingstad utvecklades ändå till ett stadssamhälle som stadsbyggnadsmässigt i viss mån

band samman den befintliga arbetarbebyggelsen vid Lindholmens varv med den ungefär samtidigt tillkomna bostadsbebyggelsen i Kvillestaden. Utöver bostadsbebyggelse uppfördes det även skola, polisstation, brandkår, badhus, och apotek med mera. Längs Lundby hamngata mellan Hisingstad och GMV växte det fram en centrumbildning i anslutning till varvsporten med speceriaffär, bageri och caféer. Samtidigt kunde verkstadsområdet, som nu inte längre omgavs av ett sankt vassområde, expandera allt mer. 1898 tillkom den ångcentral som kunde förse verkstadsanläggningen och den framväxande bebyggelsen i omgivningen med elektrisk ström. När nästan hela verkstadsanläggningen samma år brann ned till grunden kunde GMV moderniseras och bebyggas med nya, större och rationellt placerade stenbyggnader, vars inbördes disposition gav grunden till hur varvsområdet sen kom att utvecklas och hur det fortfarande ser ut.

Utbyggnaden av Hisingstad hade en starkt bidragande orsak till att Lundby socken införlivades i Göteborgs stad. Det låg i stadens intresse att behålla industrierna och den stadsbyggnad de bidrog till inom stadens gränser, för att inte ett konkurrerande samhälle skulle utvecklas på den norra älvstranden. Industriidkarna med James Keiller i spetsen ville anlägga en spårvagnslinje och föreslog även att stadens vattenledningar skulle förlängas över älven. Lundby sockens kommunalfullmäktige tillsatte även en kommitté, i vilken James Keiller var ledamot, som skulle arbeta för en införlivning redan år 1890. Inkorporeringen genomfördes dock först 1906.

Till följd av rådande familjesituation valde familjen Keiller samtidigt att sälja GMV detta år. Den nya verkställande ledningen i form av direktör Sven Almqvist och överingenjör Hugo Hammar såg stora möjligheter att renodla GMV till ett storskaligt skeppsvarv, som kunde konkurrera internationellt. Det nya namnet blev Göteborgs Nya Verkstadsaktiebolag (GNV) med telegramadress Götaverken. År 1917 fick telegramadressen Götaverken ge namn åt hela företaget. Redan 1906 började man med att ytterligare komplettera anläggningen genom att bygga en ny maskinverkstad. Därefter inriktades arbetet på att flytta över hela den kvarvarande verksamheten vid Skeppsholmen till Hisingssidan. Lokalerna vid Skeppsbron lämnades helt år 1908. På grund av stora fartygsbeställningar då första världskriget var i antågande kunde varvet expandera. Nya tomtinköp gjordes väster om verkstadsområdet och det köptes även upp fastigheter och tomter norr om Lundby hamngata. Under 1910- och 1920-talet uppfördes en ny plåtslagarverkstad och utrustningsverkstäder, innan varvets första flytdocka togs i bruk 1918 och den nya utrustningskajen kunde tas i bruk 1927.

Samtidigt som varvet expanderade kraftigt blev norra älvstranden allt mer intressant för Göteborgs stad, då Lundby nu var inkorporerat i staden. Den ökande import/exporten och den ökande storleken på fartyg gjorde att hamnen behövde expandera. Göteborgs hamn tog därmed den norra älvstranden i anspråk genom att anlägga Sannegårdshamnen 1914 och ungefär samtidigt påbörja anläggandet av en ny centralhamn (Frihamnen) öster om GNV. Även Lindholmens varv expanderade. För att binda ihop industrierna och de nya hamnanläggningarna med staden, anlades Göteborg-Tingstads-Sannegårdens järnväg (Göteborgs hamnbana) år 1914, vilken drogs rakt igenom det ännu glest utbyggda Hisingstad. Denna utveckling satte käppar i hjulet för Hisingstads fortsatta utbyggnad. Det stadssamhälle för industriernas arbetare, som James Keiller velat bygga upp, omvandlades allt mer till ett infrastrukturellt komplementområde till verkstadsområdet, och dess planerade ytor svaldes till stora delar av hamnens, industrins, och järnvägens utbyggnad. Utvecklingen av den befintliga bostadsbebyggelsen gick också trögt, då Göteborgs stad uppenbarligen hade andra planer. Vägnätet byggdes aldrig ut ordentligt och fastigheterna fick inga ordentliga avlopp.

Vid denna tid syntes även Hisingstads tillbakagång även i Götaverkens egna bostadsbyggnadsprojekt. På grund av stadens dåliga bostadsförhållanden startade företagets styrelse en byggnadsförening, som uppförde ett bostadskvarter med landshövdingehus år 1918. För att de boende skulle få lugn och ro och en god boendemiljö införskaffades ett område i Rambergsstaden istället för tomter i Hisingstad. I

Rambergstaden nordväst om Ramberget, var avståndet länge till varvens bullriga nithammarslag. Samtidigt byggdes ungarshotellet Gothia i direkt anslutning till varvsområdet. Detta var dock främst avsett för ensamstående arbetare och stod därför tomt i större utsträckning när produktionen pågick.

Sammantaget hade Götaverken alltså en konstituerande funktion för norra och södra älvstrandens stadsrandzonutveckling. Samtidigt alienerades skeppsbroområdet allt mer från sin initiala industriella funktion, genom att varvsverksamheten flyttade över älven. Det byggdes stora kommersiella affärshus kring verkstadsområdet i form av Merkurhuset, Kinesiska muren och Sjöfartshuset i takt med att hamnverksamheten på Skeppsbron expanderade. Den ökade ångbåtstrafiken gjorde också att platsen allt mer befolkades av andra än hamn- och industriarbetare. GMV drog själva nytta av denna utveckling genom att uppföra en butik för sina tillverkade gjutgodsvor mm på verkstadsområdets nordöstra hörn på 1880-talet. GMV hade även med ett finger i spelet vad gäller elektrifieringen av Göteborgs stad genom att de köpte upp företaget AB Hakon Brunius & Co och byggde upp ett elverk på sin mark på Stora Otterhällan, som utöver att elektrifiera den egna verkstaden även försörjde merparten av Göteborgs första gatubelysning med el. GMV var alltså fortfarande högst närvarande på Skeppsbron vid tiden kring sekelskiftet innan verksamheten helt flyttade över älven 1908. Den huvudsakliga expansionen av randzonen skedde på området norr om Göta älv, där ytan längs älven fick en renodlat industriell funktion med GMV och Lindholmens varv som dominerande inslag. Genom torrläggningen av Lundbyvass och den efterkommande uppbyggnaden av Hisingstad genererade industrin här inledningsvis randzonens egen begränsningslinje, i form av det band av bostadsbebyggelse som Lindholmen, Hisingstad, och Kvillestaden skapade. Begränsningslinjen visade sig dock inte vara särskilt stark, då industrierna, hamnarna och infrastrukturen expanderade på bekostnad av Hisingstads fortsatta utbyggnad.

6.3 Det storskaliga skeppsvarvet (tiden kring 1950)

Genomslaget av modernismen inom arkitekturen hade tydliga effekter på Götaverkens verkstadsområde, där en ny träverkstad uppfördes i funktionalistisk stil 1931. Även företagets fönstertillverkning, som låg väl i linje med vad som nu efterfrågades inom byggbranschen, kunde nu utvecklas och en ny fönsterfabrik byggdes upp i verkstadsområdets norra del. Både fönsterfabriken och träverkstaden inhyste alternativa verksamheter till skeppsbyggeriet. Detta är signifikativt för 1930-talet då den tidigare specialiseringen på fartygsbyggnad blandades upp med alternativ produktion, för att möta marknadens konjunktursvängningar. Götaverken tillverkade bland annat flygplan och utvecklade även sin egen motorproduktion under denna tid samtidigt som de byggde stora delar av Göteborgs gasklocka 1933.

När nya fartygsbeställningar i samband med andra världskriget kom, kunde verkstadsområdet utvecklas mer mot skeppsbyggande igen. Götaverkens komplicerade tomtförhållanden ordnades upp. Alla enskilda tomter kunde, efter att andra ägare köptes ut och befintliga servitut sagts upp, slås samman till en enda stor fastighet. I Götaverkens personaltidning antyds att detta var en komplicerad process då flera tomter fick exproprieras för att sammanslagningen skulle kunna genomföras.

Efter kriget inträdde en verklig högkonjunktur för fartygsbyggandet. På grund av att Götaverkens tomtförhållanden nu var ordnade kunde moderniseringar i form av flera stora byggnadsprojekt realiseras. Det uppfördes en ny utrustningskaj mot Frihamnen i öster och varvsområdet fick en ny fartygsslip. Maskinverkstaden byggdes ut och det tillkom en plåtverkstad och en förrådsbyggnad. Lundby hamngata var nu sedan länge integrerad i verkstadsområdet och de nya anläggningarna placerades delvis på den gamla gatans sträckning. En ny huvudbyggnad utanför varvsplanket norr om

verkstadsområdet kunde invigas 1951. På grund av utbrottet av Koreakriget 1950 höll sig högkonjunkturen inom skeppsbyggandet under hela 1950-talet och Götaverken kunde fortsätta att utvecklas. Utöver att en ny flytdocka tillkom och att fartygsbäddarna anpassades för större fartygsbyggen, ökade även motortillverkningen. Den nyss tillbyggda maskinverkstaden kompletterades med en ytterligare maskinhall, samt en fristående experimentverkstad i verkstadsområdets norra del. De större fartygsstorlekarna och nya produktionsmetoder i form av svetsning och sektionbyggnad, ställde därefter allt större krav på tillgänglig verkstadsyta. Utbyggnaden av Frihamnen och Lundbyhamnen i öster samt Lindholmshamnen i väster gjorde dock att Götaverken allt mer hamnat på en halvö. Det var omöjligt att ytterligare expandera på den yta som stod till buds. Inklämt mellan Lundbyhamnen och verkstadsområdet låg även de illa åtgångna, kvarvarande kvarteren av Hisingstad. På grund av utrymmes- och säkerhetsskäl revs de under 1960-talets början. Ytan som frisattes var dock inte tillräcklig. Sedan 1957 hade Götaverken dock andra planer vilka bestod i att flytta nyproduktionen till ett annat ställe. Platsen de funnit var Arendal, längre ut längs älvmyningens norra strand.

I takt med varvsverksamhetens expansion började Göteborgs stad ta Hisingen i anspråk i större skala. Lindholmshamnen anlades mellan Götaverken och Lindholmen och Göteborgs hamnbana förlängdes och det anlades en rangerbangård mellan Lindholmshamnen och Ramberget. Det började även växa fram ett industriområde mellan denna rangerbangård och den tidigare anlagda Karlavagnsgatan. På detta sätt fylldes de tidigare glest bebyggda delarna av Lundbyvass successivt igen av infrastruktur och kompletterande industri, vilket medförde en randzonexpansion hela vägen upp till Ramberget. Istället för bostadsbebyggelsen mellan Lindholmen och Kvillestaden, växte det fram en ny omslutande bostadsbebyggelse längs spårvagnslinje, som anlades efter att Götälvbron kunde tas i bruk 1939. Nya centrumbildningar vid Hjalmar Brantingsplatsen, Vågmästareplatsen och Wieselgrens-platsen ersatte de gamla torgen vid Lindholmen och Kvillestaden. Detta tillsammans med de fortfarande dåliga sanitära förhållandena gjorde att Lindholmen och Hisingstad tömdes på folk. Hisingstad sanerades och försvann i denna process. De kvarvarande bostäderna vid Lindholmen och Slottsberget var liksom Hisingstad starkt eftersatta och hotade av rivning, men kunde räddas på grund av de boendes starka engagemang.

Götaverken var delaktiga i uppbyggnaden av den nya bostadsbebyggelsen som uppstod norr om Ramberget, där den nya spårvagnslinjen kom att dras, genom att organisera och finansiera en egnahemsförening. Föreningen förfogade bland annat över ett område med sextiosex tomter i Lundby egnahem, norr om Rambergstaden. Företagets anställda kunde genom föreningen få hjälp att finansiera sina bolån och företagets inköpsavdelning hjälpte till med förmånliga beställningar av byggnadsmaterial. Genom egnahemsbyggandet medverkade alltså Götaverken till att generera randzonens begränsningslinje i form av det band av bostadsbebyggelse, som sträcker sig från Backa till Färjenäs. Denna nya begränsningslinje är dock inte som Hisingstad ett direkt resultat av Götaverkens egna ambitioner och den blir också på allvar etablerad snarare än att utgöra en temporär utbyggnadsfas. Det är inte detta yttre band av bostadsbebyggelse som begränsar Götaverkens fortsatta expansion. Istället är det hamnarna, infrastrukturen och industrins egna expansion som mättar randzonen och föranleder Götaverkens flytt av sin nybyggnadsproduktion till Arendal.

6.4 Det rationaliserade skeppsvarvet (1960–1990)

De ursprungliga verkstadslokalerna på Skeppsbron revs på 1960-talet samtidigt som den nya varvsanläggningen i Arendal byggdes upp. 1957 köpte Götaverken ett 1 miljon kvm stort område i Arendal och den befintliga bebyggelsen inlöstes av Göteborgs fastighetskontor. Uppbyggnandet av

Arendalsvarvet innebar ett ianspråktagande av mark i en helt ny skala, vilket hade stora konsekvenser för den befintliga bebyggelsen.

Arendal har en historia som sträcker sig till medeltiden och stamgården här hade bland annat en central funktion som skjutshåll och gästgiveri under den långa period Älvsborgs fästning användes militärt. Under 1800-talets senare del byggdes ett stort antal större villor av personer från Göteborgs societet, vilket gjorde Arendal till en väletablerad badort då området inkorporerades i Göteborg 1906. Badortsepoken avtog i samband med första världskriget, men tilltog igen under 1930-talet då det byggdes stora antal sommarstugor. I slutet av 1950-talet fanns här alltså ett samhälle bestående av sommarstugor och större villor samt flera mindre lantbruk. Sedan 1920-talet låg även Arendals träbåtsvarv här, precis bredvid det område där Götaverken avsåg att bygga upp sitt nybyggnadsvarv.

På grund av uppbyggnaden av Arendals varv (GVA) tillsammans med ytterhamnarnas och oljeraffineriernas expansion, inlöste Göteborgs fastighetskontor merparten av den befintliga bebyggelsen i Arendal under 1960-talet mot deras taxeringsvärde. Köpesummor uppfattades dock ofta som allt för låga och var ofta föremål för förhandling. På grund av att endast trettiofem procent av Götaverkens tomt inledningsvis skulle användas till uppbyggnaden av GVA, kunde många av de inlösta byggnaderna initialt undgå rivning. De kunde istället hyras ut av fastighetskontoret med rivningskontrakt, ofta till sina föregående ägare. Efter att bebyggelsen som stod i vägen rivits, klipplandskapet plansprängts och vikarna Gapekilen och Gåsesund fyllts igen, kunde uppbyggnaden av en modern varvsanläggning påbörjas. Till skillnad från dåtidens etablerade skeppsvarv fick GVA en långsträckt utbredning, vinkelrätt i förhållande till havet. En rationell produktionslinje löpte genom ett flertal storskaliga byggnader och mynnade ut i den stora skrovhallen, där materialet svetsades ihop i fartygssektioner som sedan fogades samman. Fartygen sköts därefter ut bit för bit ur skrovhallen till de två utrustningsdockorna i anslutning till havet. För att leda fram väg och järnväg förlängdes Oljevägen, som gick från Bräcke i öster till Oljehamnarna. Göteborgs hamnbana förlängdes för att kunna dras in på varvsområdet. Vägen och järnvägen drogs igenom den förtätade delen av Arendals bebyggelsestruktur mellan Ardalsberget och Rosenlundsberg, vilket krävde att ett stort antal byggnader revs. Bland annat brändes Arendals tidigare pensionat Albano ned till grunden 1960. GVA invigdes 1963.

Vid den kvarvarande anläggningen i Lundbyvass (GVG) fortsatte fartygsbyggandet, tills företagsledningen beslöt att inrikta den kvarvarande varvsverksamheten mot fartygsreparationer. Det sista fartyget lämnade GVG 1968. Konkurrensen på världsmarknaden började under 1960-talets slutår innebära problem, då kostnaderna för att bygga båtar i Sverige ökat i takt med efterkrigstidens sociala reformer. För att säkra företags fortlevnad tog Sahlénrederierna över Götaverken 1971 med staten som minoritetsägare. I samband med det gjordes stora rationaliseringar och investeringar. GVG skulle rationaliseras och saneras samtidigt som stora nyinvesteringar gjordes vid GVA. Vid GVG lades exempelvis produktionen av Götaverkens egna motortyper ner, samtidigt som de kvarvarande anläggningarna moderniserades. Vid GVA byggdes huvudkontoret på med sex våningar och i anslutning till byggnaden uppfördes ett nytt hälsocenter och nya matsalar i en sammanhängande enhet, som blev känd som Kontorsfyrkanten.

1973 kom dock oljekrisen, som ledde till att marknaden för de tankbåtar varvet huvudsakligen byggde kraftigt försämrades med allt mindre lönsamhet till följd. 1977 tog den statliga koncernen Svenska Varv AB över Götaverken, med den inledande ambitionen att göra Arendalsvarvet lönsamt, genom att ställa om produktionen mot nya marknader. Istället för båtar inriktades produktionen mot oljeplattformar och annan utrustning för offshoreindustrin. Vid det gamla varvsområdet i Lundbyvass splittrades den kvarvarande verksamheten vid samma tid upp i de tre resultatenheter: Götaverken Motor, Götaverken Ångteknik, och Götaverken Cityvarvet. Den senare bolagiseringen av dessa enheter

innebar att det ursprungliga Götaverken upplöstes och de tre nybildade företagen delade upp verkstadsområdet mellan sig. Varvsområdet öppnades genom att planket och varvsporten flyttades längre in på området, och de byggnader som skulle hyras ut blev offentligt tillgängliga. Det uppfördes även nya byggnader. För Cityvarvets räkning byggdes den orangea kontorsbyggnaden Galjonen under 1970-talets slut. Industriverksamheten minskade dock allt mer vilket successivt friställde fastigheter och ytor under 1980-talets början. För att hantera omvandlingen av de forna varvsområdena, startade Svenska Varv 1985 fastighetsbolaget Eriksbergs Förvaltning AB (EFAB), som under 1990-talet köptes upp av Göteborgs stad och bytte namn till Norra Älvstranden Utvecklings AB. EFAB drog ingång ett upprustningsprojekt för GVG 1987, i vilken byggnader revs och andra rustades upp och hyrdes ut. I kvarteret norr om det gamla ungarshotellet Gothia uppfördes även ett stort kontorskomplex.

Vid Arendal fungerade den nya inriktningen mot offshoreindustrin till företagets största beställare, Consafe överraskande gick i konkurs 1985. Stora delar av personalen varslades och företaget sålde delar av fastigheten till bland annat Volvo. Liksom vid GVG flyttades den forna varvsporten längre in på området och de inhägnade ytorna. Den kvarvarande varvsproduktionen koncentrerades till skrovhallen och utrustningsdockorna, där det sista fartyget isbrytaren Oden byggdes och lämnade varvet 1989. Samma år köpte Volvo ytterligare delar av området och ägde nu halva den ursprungliga fastigheten. EFAB förvaltade den andra halvan och kunde påbörja arbetet med att anpassa de kvarvarande anläggningarna för nya verksamheter.

Precis som vid GVA byggdes det inledningsvis oljeriggat även vid Cityvarvet, innan verksamheten kunde ställas om mot fartygsreparationer under 1980-talets mitt. Verksamheten var dock turbulent, men den grundläggande reparationsverksamheten kunde överleva genom att företaget satsade på korta reparationstider genom att bland annat bygga upp en inspektörsanläggning och platskontor i anslutning till sina flytdockor. Verksamheten pågick i allt mindre skala tills Cityvarvet köptes upp av Damen Ship Repair AB år 2000.

Omgivningarna kring GVG och GVA förändrades i takt med varvsverksamhetens expansion och senare avveckling. Den kraftiga industrialiseringen av Arendal kan utöver anläggandet av GVA kopplas till den ökade oljeimporten, omställningen av hamnarnas godshantering till containersystemet samt en generell expansion av industrin. I Arendal har Götaverken lokala kopplingar till dessa utvecklingstendenser genom placeringen av oljeraffinaderier i Arendal, samt utbyggnaderna av ytterhamnarna och Volvo Torslandaverken. Utöver att etableringarna var relativt samtida och innebar ett samlat agerande av Göteborgs fastighetskontor, för att lösa in områdets bostadsbebyggelse, kom de i hög utsträckning även att dela på samma infrastrukturella lösningar i form av Oljevägen och Göteborgs hamnbana. Under 1970-talet byggdes Älvsborgshamnen ut, vilket gjorde Göteborgs hamn till Arendalsvarvets närmaste granne vid vattenlinjen. Utbyggnaden av Älvsborgshamnen innebar att Arendal slutade att vara just en dal genom att Rosenlundsberg mellan Ardalsberget och havet sprängdes bort. En sista rest av den ursprungliga miljön lämnades kvar i form av kort naturlig strandremsa och en småbåtshamn nedanför Arendals småbåtsvarv, som nu revs. På det bergparti ovanför denna strandremsa mellan GVA och Älvsborgshamnen byggde Götaverken personal- och konferensanläggningen Arken 1975. Bergspartiet och strandremsan nedanför bildade ett grönt stråk, mellan Älvsborgshamnen och GVA, som förbinder det skogsbeklädda Ardalsberget i norr med Aspholmarna och Älvsborgs fästning i söder.

Götaverken kan även kopplas ihop med Volvo Torslandaverken, som anlades under samma tid norr om GVA. Volvo och Götaverken ville tillsammans uppföra ett bostadsområde för niotusen personer på Ardalsberget mellan ytterhamnarna och Torslandavägen. Göteborgs stad avstyrkte dock dessa planer med hänvisning till inflygningsområdet till Torslanda flygplats som skulle byggas ut, samt de skyddsavstånd som krävdes till raffinaderierna. Götaverken och Volvo gjorde istället gemensam sak i

att bidra ekonomiskt och påverka Göteborgs stad till att binda samman industrierna med Göteborg, genom att anlägga Älvsborgsbron, för att underlätta resvägarna för sina tusentals anställda.

Arendal exploaterades alltså i rask takt. Samtidigt förändrades även området kring GVG. Lundbyhamnen utvidgades 1960 och 1968 revs klaffbron mellan Frihamnspiren och Lundbystrand. Kvillebäcksvägen hade därmed spelat ut sin roll. Tingstadstunneln anlades 1968 och fick sin fortsättning i Norgevägen från Hjalmar Brantingsmotet mot Kungälv. Norgeleden kom att ansluta till Lundbyleden, som därefter byggdes ut norr om Lundbystrand, som en skiljande barriär mellan GVG och Kvillestaden och den kvarvarande bebyggelsen vid Rambergets fäste. Påfarter, lokalgator och parkeringsytor innebar att resterna av Hisingstads planmönster försvann under infrastrukturen.

Götaverkenområdets industriella verksamheter fortsatte alltså under 1980-talet. Vid Eriksberg och Lindholmen upphörde dock produktionen. Lindholmens varvsområde ställdes om mot utbildning och forskning och på kajen söder om Slottsberget började de första bostäderna längs norra älvstranden byggas. Det stora fastighetsbeståndet förvaltades av EFAB, vars målsättning var att hitta nya funktioner för de gamla varvsområdena. Lindholmens varv utvecklades successivt för att hysa flera olika skolverksamheter under namnet Kunskapscentrum Lindholmen, vilket mer eller mindre kom att byggas ihop med den företagspark som samtidigt utvecklades vid Lundbystrand.

Lundbystrand nådde en mättnadskulmen som stadsrandzon under 1970-talets slut, då industrier, hamnar och infrastruktur skapade en expanderad inre stadsrandzon från älvstranden upp till Ramberget. Därefter alienerades randzonen allt mer genom att hamnarna och varvsverksamheten utvecklades och ersattes av kunskapsinstitutioner och företag med annan karaktär. Industriområdet krympte ner till ett mindre område närmast Lundbyhamnen, där Cityvarvet och vissa andra industrier kunde bibehålla delar av platsens ursprungliga, industriella funktion. I Arendal är förhållandena de motsatta trots att GVA försvann under 1980-talets slut. Det randzonsområde Arendal är en del av, är inte sammanhängande på samma sätt som i Lundbyvass och det går inte att hantera den som en helhet. Istället rör det sig här om en yttre stadsrandzon, som sträcker sig från Arendal och ytterhamna i sydväst längs Göteborgs stads ytterområden på Hisingen till Bäckeboområdet längre upp längs Göta älv. Randzonen utgörs av en löst sammanhållen struktur av ytkrävande tomtenheter utanför Lundbys och Backas bostadsbebyggelse. Denna yttre randzons sydvästra del började i viss mån utvecklas redan på 1600-talet, då Älvsborgs fästning anlades. Därefter tillkom badortsepokens villor med stora tomter under 1800-talet, följt av Arendals småbåtsvarv och Torslanda flygplats under tidigt 1900-tal. Den därefter uppförda sommarstuge- och villabebyggelsen innebar gentemot detta en alienationsprocess, då de föregående funktionerna blandades ut med bostadsbebyggelse. Tillkomsten av GVA, raffinaderierna och ytterhamnarna gav dock ett abrupt slut på denna alienering och konsoliderade istället området som en del av den yttre randzonen.

Genom anläggandet av GVA tillsammans med utbyggnaden av Volvo Torslandaverken bekräftas M. R. G. Conzens translationsteori, om hur vissa verksamhetsenheter på grund av alienation eller expansion hoppar från en stadsrandzon till en annan. Translationsprocesserna handlar dock här mer om expansion än om alienation. Både Götaverken och Volvo hade svårigheter att expandera på sina befintliga tomter i Lundby och valde istället att uppföra nya produktionsanläggningar i det yttre randzonsområdet. Utbyggnaden av ytterhamnarna och raffinaderierna hamnade samtidigt på grund av närheten till havet på samma ställe vilket medförde en mycket kraftig exploatering koncentrerad till perioden 1959–1978. Detta innebar ett förlorat existensberättigande för den kvarvarande bostadsbebyggelsen. Husen revs successivt och utvecklingen fick fortgå, trots att GVA allt mer förlorade i betydelse. I kontrast till den tynande varvsverksamheten, växte istället hamn- och raffinaderiverksamheten, vilket konsoliderade områdets industriella funktion och karaktär på fortsatt bekostnad av lokalsamhället.

7. Reflektioner utifrån nuvarande situation

7.1 Skeppsbron och Lundbystrand

Skeppsbroområdet var länge starkt trafikerat till följd av att Götaleden drogs fram här under 1970-talet. Bebyggelsen på Skeppsbron planerades först att rivas helt för att lämna plats åt leden. Stora delar av bebyggelsen kunde lämnas kvar genom att den västgående trafiken förlades på Skeppsbron medan den östgående trafiken leddes via Stora badhusgatan. Samtidigt försämrade trafiken möjligheten att bebygga Götaverkens ursprungliga tomter där det enbart legat parkeringar sedan 1966, efter att den sista delen av Keillers mekaniska verkstad slutligen revs.

När Götatunneln stod klar 2006 kunde den mesta trafiken ledas bort från området. Den gamla verkstadstomten är trots detta fortfarande obebyggd, men ingår samtidigt i ett pågående förnyelseprojekt i vilket Älvstranden utveckling AB planerar att bebygga området med kvarter med blandade funktioner i anslutning till vattnet, med potential att slutligen absorbera det forna randzonsområdet i staden. De nya kvarteren beräknas vara färdigbyggda år 2025.²⁷⁴ Planprocessen har pågått länge på grund av att Norra älvstranden utveckling AB hade mindre yta att förfoga över här än vid den norra älvstranden och att kraven på att projektet skulle finansiera sig självt krävde ett byggande med stor ekonomisk avkastning. De nya områden som tidigare växt fram på den norra älvstrandens gamla hamn- och varvsområden har i viss utsträckning kritiserats för att vara döda och otillgängliga. Omvandlingen av Skeppsbron som ligger i så mycket tätare anslutning till innerstaden har rönt betydligt större allmänintresse och i den medborgardialog som planprocessen inleddes med registrerades starka krav på att området inte fick bli ett sterilt kontorsområde eller enbart innehålla exklusiva bostäder för höginkomsttagare och att det i första hand skulle vara tillgängligt för gång och cykeltrafik med mera. Dialogen mynnade ut i att de politiska partierna engagerade sig i en utdragen debatt om hur spårvagnstrafiken skulle dras. Eftersom de debatterande parterna inte kunde komma överens sköts planprocessen upp och Göteborgs stad initierade istället en mer djupgående medborgardialog 2005 i vilket bland annat Göteborgs stadsmuseum engagerades i. Först efter olika typer projekt för att samla ihop medborgares åsikter, utställningar och utvärdering kunde planarbetet för den södra älvstranden inledas först 2011.²⁷⁵

2015 kunde omvandlingsarbetet påbörjas. Vid Stenpiren har ett nytt resecentrum anlagts. 2016 öppnades en spårvagnslinje över Skeppsbron som drogs längs Stora- och Lilla Badhusgatan och därmed gav den forna verkstadstomten en ny inramning. Inför anläggandet av spårvägen gjordes en arkeologisk undersökning av fundamenten till Göteborgs befästningsverk som fortfarande finns under asfalten här. Av Keillers mekaniska verkstad finns dock inte ett spår utöver det tomrum i stadsväven anläggningen lämnat efter sig.²⁷⁶

På norrsidan av älven fick den kvarvarande delen av Götaverkens varvsverksamhet, Cityvarvet 2013 säga upp femtiotre av sina hundratjugofyra anställda på grund av dålig lönsamhet. De holländska ägarna Damen Ship repair AB ville inte längre driva en olönsam rörelse och meddelade 2014 att varvet skulle läggas ned och säljas bit för bit. De sista varvsarbetarna sades upp efter att ägarna försökt få flera bolag att intressera sig för verksamheten. Inga intressenter hittades och bolaget avvecklades. De

²⁷⁴ Göteborgs stad: om Södra älvstranden

²⁷⁵ Forsemalm, Strömberg (2012) sid 76–81

²⁷⁶ Svedberg (2015)

sista anställda lämnade varvsområdet i maj 2015 efter att företagets inventarier auktionerats ut. Under sommaren 2015 såldes den tvåhundraftiofyra m långa flytdockan till Dutch Marine. Dockan transporterades bort från sin plats för sin nya destination Dunkerque i Frankrike den sjätte maj 2016.²⁷⁷ Därefter har det inhägnade området med Dan Broströms kaj, dockpiren och de kvarvarande kranarna stått tomma.



Figur 16. Skeppsbron 2016. Stora Otterhällans slutning började bebyggas först 1929 då höghuset Otterhall som utnämndes till Göteborgs första skyskrapa stod färdig. (bildens övre högra hörn) De övriga kontors- och bostadshusen tillkom mellan 1939–1951. Nästkommande förändring ägde rum på 1960-talet då Götaverkens ursprungliga verkstadsbyggnader från 1840-talet revs för att lämna plats åt parkeringsplatser. Sedan dess har tomterna varit obebyggda. Götaleden drogs längs Stora badhusgatan och över hamnanläggningarna längs kajen på 1970-talet och fördröjde då möjligheterna att utveckla området fram till öppnandet av Götatunneln 2006. Efter en utdragen planprocess drogs en spårvagnslinje längs Stora- och Lilla Badhusgatan 2016. De gamla verkstadstomterna används fortfarande som parkering men kommer att bebyggas under de kommande åren.

Samtidigt pågår en stor mängd aktiviteter i de inre delarna av det gamla verkstadsområdet som nu hyser ett större antal företag. En av de mer framträdande hyresgästerna är Volvo och i den gamla huvudbyggnaden i områdets norra del finns bland annat svetsföretaget ESAB. Samtidigt fortsätter alltjämt utbyggnaden av stadsdelen och Lundbystrand kommer inom loppet av några år vara helt sammanbyggt med bebyggelsen vid Lindholmen. 1996 köptes EFAB upp av Göteborgs stad och bytte namn till Älvstranden Utveckling AB vilka primärt fick i uppdrag att utveckla en ny stadsdel vid Lindholmen och Lundbyvass och integrera den med staden.²⁷⁸ Dessutom ville Chalmers tekniska högskola som redan etablerat sig på Lindholmen utöka sin verksamhet med en teknikpark vilket sammanföll med att företaget Ericssons ambition att bygga ett kluster för IT-företag och ett kontorshus för tusen personer. Göteborgs stad och Chalmers bildade därför bolaget Lindholmen Science Park AB till vilka Ericsson och senare Volvo bjöds in som aktieägare, vilket gav ett samarbetsnätverk mellan staden, utbildningsväsendet och näringslivet. Ambitionen är att dra till sig ytterligare företag för att fylla de fastigheter Älvstranden Utveckling AB förvaltar vid både Lindholmen och Lundbystrand. Avsikten var från början att skapa en stadsdel för 10 tusen verksamma personer. 2014 var dock 21

²⁷⁷ www.cityvarvet.se, Möller (2016-05-06)

²⁷⁸ www.alvstranden.com

tusen personer boende, arbetande eller studerade vid Lindholmen Science park. Målet för bolaget är dock att denna siffra ska ha stigit till 30 tusen personer 2020.²⁷⁹ Mellan Lundbystrand och Lindholmen byggs det därför nu bland annat bostäder samtidigt som kv. Propellern mellan Lindholmen och Ramberget är föremål projektering då området högst troligt kommer att rivas och ge plats för ett blandstadskvarter med ett nytt kommersiellt centrum och en skyskrapa.²⁸⁰



Figur 17. Lundbyvass 2016. Kranarna vid det forna Cityvarvet vid Lundbyvass utgör fortfarande ett karaktäristiskt inslag i Hisingens siluett här avbildad från Stenpiren. Det inhägnade varvsområdet är tomt sedan 2015 och varvets flytdocka som tidigare utgjort ett markant inslag i denna miljö fraktades bort från sin ursprungliga plats i maj 2016.

Mellan Polstjärnegatan och Lundbyleden ligger det nu obebyggda och kraftigt överväxta rangerbaneområdet som förr försåg varvs- och hamnområdet med stickspår från Göteborgs hamnbana. Även om rangerbangården sedan länge spelat ut sin roll är hamnbanan till ytterhamnarna fortfarande starkt trafikerad och kommer byggas ut till dubbelspår mellan Eriksberg och Scandiamhamnen de kommande åren.²⁸¹

I stark kontrast till den framväxande bebyggelsen i Lundbyvass, ligger fortfarande ett par rester av Hisingstad, kvar vid Rambergets fot. Renströmska badanstalten och det gamla apoteket Nordstjärnan har rivningsförbud i gällande detaljplan men är på grund av Lundbyleden och Göteborgs hamnbana sedan länge separerade från sin forna stadsdel. Norr om dessa byggnader ligger parkområdet Keillers park som skänktes av James Keiller till Hisingstad i samband med familjens försäljning av det som då hette Göteborgs mekaniska verkstad och senare kom att bli Götaverken. De landshövdingehus som Götaverkens byggnadsförening uppförde längs Inlandsgatan, nordväst om Ramberget och Keillers park revs 1993 och ersattes med andra byggnader. Kvar på platsen finns de två lamellhus i trä som området kompletterades med 1944.²⁸² Ytterligare en bit bort åt nordväst ligger det egnahemsområde där Götaverkens egnahemsförening var verksam på 1930-talet.

²⁷⁹ Lindholmen Science park: *Från världledande varvsindustri till Science park*

²⁸⁰ Göteborgs stad: Om Lindholmen och Karlavagnsplatsen.

²⁸¹ Trafikverket: Om Göteborgs hamnbana

²⁸² Lönnroth (1999) del 1 sid 371



Figur 18. Renströmska badanstalten och Apoteket Nordsjärnan ligger vid Rambergets fot, precis norr om Lundbyleden. Byggnaderna är skyddade i befintlig detaljplan men är avskurna från det forna sammanhang som Hisingstad utgjorde. Bakom husen ligger Keillers park som James Keiller donerade till Göteborg i samband med försäljningen av Göteborgs mekaniska Verkstad AB. På berget ovanför det vänstra huset skymtar en terrass som byggdes upp tillsammans med en kommunal vattenreservoar 1909, och fortfarande finns kvar på platsen.²⁸³

Både Skeppsbron och Lundbyvass visar upp ett förändringsfenomen som jag skulle vilja benämna som "industriellt betingad utvecklingsfördröjning". Det är först i våra dagar som en verklig integrering och sammanbyggnad med staden har blivit aktuell på Skeppsbron och i Lundbyvass. I denna uppsats har jag undersökt Götaverkens fysiska påverkan på sin omgivning med hjälp av det stadsmorfologiska stadsrandzonsbegreppet och dess förändringsprocesser i form av konsolidering, alienering och absorption med mera. I den teoretiska ansatsen konstaterade jag också att Götaverkens tomtenheter måste betraktas som expansiva och starkt föränderliga tomtenheter som genom sin funktion genererar unika transformationsprocesser i sin omgivning. I kraft av den genomförda studien går det nu att utveckla detta genom att koppla ihop de studerade områdenas förändring eller ickeförändring med just Götaverkens industriella funktion.

Resonemanget om stadsrandzoner kan kompletteras med den allmänna industrialiseringens effekter på städers fysiska tillväxt. I moderna städers perifera områden slog industrialiseringen ut de synkrona sambanden mellan de enskilda stadselementen och stadsvävens helhet. Istället tillkommer öppna, utglesade och svårgripbara stadslandskap präglade av megakomplex som enbart legitimeras av sin funktion och inte sin form. Storskaliga industrier samt det mycel av infrastruktur och kompletterande industri etcetera de drar med sig glesar ut staden och förstör möjligheterna att planera tätbebyggda stadsmönster.²⁸⁴ Inom den svenska stadsbyggnadsforskningen om städers periferier konstateras det att industrialiseringen och den kapitalistiska utvecklingen från 1800-talets senare hälft och framåt upplöste städerna och suddade ut den historiska åtskillnaden mellan stad och land. Städers periferier har därefter utgjorts av ett stort, svårgripbart mellanland mellan den homogena stadskärnan och den omgivande landsbygden. Stadsbyggnadsmässigt uppstår på många sätt ett dysfunktionellt utglesat townscape där det är svårt att på ett lokalt plan knyta ihop funktioner i en mänsklig skala. Bostäder, fritidsområden och arbetsplatser separeras i enskilda enklaver mellan vilken den enskilda invånaren måste förflytta sig under sin vardag med exempelvis bilberoende som följd. Detta mellanland kan även

²⁸³ Lönnroth (1999) del 1 sid 371

²⁸⁴ Levy (1999) sid 81–84

uppfattas som ödsligt och skrämmande eftersom de bara är befolkade under vissa tider på dygnet och innehåller en ensidighet av funktioner. Industriområden är även ofta befästade med skyddsavstånd och kan ha bullernivåer som omöjliggör andra verksamheter i dess närhet vilket motiverar att det anläggs tomrum mellan funktionerna i form av buffertzoner, impediment och barriärer som bullerskydd med mera.²⁸⁵ Sammanfattningsvis råder en slags lokal dysfunktionalitet i det perifera mellanlandet vilket ur ett stadsmorfologiskt perspektiv är svårt att fånga eller sätta fingret på eftersom de enskilda tomtensheternas verksamhet i låg grad interagerar med den lokala omgivningen.²⁸⁶

Eventuellt går det att förhålla sig bättre till dessa typer av utglesade townscapes genom att lyfta perspektivet från stadsplaneringsfrågor på ett lokalt plan och stället se områdena ur ett regionalt, nationellt eller globalt plan, eftersom dess verksamheter och den infrastruktur som är knuten till dem kanske inte första hand är knutna till staden utan istället har huvudsakliga anknytningar till helt andra platser på jordklotet. Sådana perspektiv kan också vitalisera bilden av de eventuellt rigorösa maktförhållandena som kan finnas kopplade till de storskaliga anläggningar som präglar det industrialiserade mellanlandets landskap på ett lokalt plan och också behandlats i denna uppsats.²⁸⁷ Till att börja med räcker det dock att konstatera att den industriellt betingade stadsutglesningen och dess behäftade problem karaktäriserar det townscape vi rör oss i då de bebyggelsestrukturer Götaverken lämnat efter sig och gett upphov till i staden studeras utifrån ett samtida perspektiv.

Skeppsbron är på grund av sin begränsade yta kanske inte direkt signifikativt för utvecklingen av detta geografiska mellanland enligt ovan, men som denna studie visar går det att koppla ihop områdets långsamma transformationsprocesser med platsens initiala industriella innehåll för vilket alltså Keillers mekaniska verkstad var en utgångspunkt. Kritiken mot anläggningen som växte fram under 1800-talets andra hälft och kommer till uttryck i en stämmningsansökan angående anläggningens osnygghet visar att det fanns andra anspråk på användningsområden som omöjliggjordes av den industriella verksamheten. Att lokalerna fortsatte att användas för diverse småskaliga industriella verksamheter och inte revs förrän på 1960-talet måste också ha präglat området långt senare. Tillsammans med hamnverksamheten och värmeverket konsoliderade anläggningen ett föråldrat industriellt townscape trots att området även bebyggt men ett flertal kvartersbyggda handelshus och var en tätbyggd stadsdel under 1900-talets första hälft. Eventuellt förenklade detta anläggandet av Götaleden på 1970-talet som i sin tur motverkat områdets absorption i stadskärnan fram till våra dagar. Med andra ord har vi alltså att göra med en industriellt betingad utvecklingsfördröjning i vilken Götaverken har en central del.

Vid Lundbystrand är mellanlandsproblematiken mer uppenbar. Det var från början oklart för mig om området skulle betraktas som en mellanliggande randzon eller en expansion av den befintliga randzonen kring staden. Götaverkens expansion över älven och dess starka roll för utvecklingen av Lundbyvass gör det dock svårt att se området som någonting annat än en storskalig expansion av den inre randzonen. Här hade den industriella anläggningen i sig själv möjlighet att växa mer obehindrat än på Skeppsbron, och verksamhetsutvecklingen ledde också till en allt mer storskalig produktion med expansion och utveckling av det kringliggande infrastrukturnätet som följd. Naturligtvis är Götaverkens expansion här inte en ensam bidragande orsak till utvecklingen. Det urbana mellanland med Göteborgs hamnbana och Lundbyleden som breder ut sig kring anläggningen i Lundbyvass är istället ett resultat av den samlade industrins expansion tillsammans med hamnens utbyggnad.

²⁸⁵ Olshammar (2002) sid 46–49, 54–58, Läs vidare om stadens periferi och dess problem i *Nordisk arkitekturforskning* (nr 3 1998), samt i *The dissolving city* under redaktion av Ola Wetterberg (2001)

²⁸⁶ Levy (1999) Sid: 79-81

²⁸⁷ Olshammar (2002) sid 54, Ashworth, Graham Tunbridge (2007) sid 39

Götaverken har en paradoxal roll för denna utveckling på grund av att deras etablering på norra älvstranden föranledde torrläggningen och den senare initiala stadsplaneringen av hela Lundbyvassområdet under 1890-talet. Götaverkens föregångare, Göteborgs mekaniska verkstads (GMV) ambition var att bygga en tät rutnätsstad i anslutning till industrin och lyckades också komma ganska långt med dessa planer eftersom Hisingstad växte fram med flera landshövdingehusvarter norr om verkstadsområdet. Stadsutbyggnaden avbröts dock i takt med att verksamheten utvecklades mot storindustri och ytan istället behövdes för kompletterande industri och infrastruktur. Istället bredde alltså det "industrialiserade mellanlandet" av nödvändighet ut sig. I denna process expanderade Götaverkens verkstadsområde över det forna Hisingstads planmönster. Därmed uppstod det ett slags palimpsest eller ett townscape med flera lager vilket i viss mån fortfarande är möjlig att se i byggnadsdispositionen i och utanför det forna verkstadsområdet vid Lundbyvass. M. R. G. Conzen upptäckte den här typen av tidigare planmönsters genomlysning i de bebyggelsestrukturer han studerade, bland annat i sina analyser av Alnwick och i Newcastle i England.²⁸⁸ Det intressanta i det här fallet är dock att Götaverken alltså gett upphov till både det ursprungliga planmönstret samt överlagringen av det samma, detta bortsett från vissa diagonala sträckningar som faktiskt härrör från de ursprungliga hemmansägarnas uppdelning av det tidigare vassområdet i smala ägolotter med diagonal sträckning i förhållande till älven.²⁸⁹

På grund av de rigorösa "mellanlandstrukturerna" är en industriellt betingad utvecklingsfördröjning aktuell även vid Lundbystrand. Lundbyleden och Göteborgs hamnbana utgör fortfarande ett hinder för att bygga samman stadsdelen med den övriga staden i norr. Den gamla rangerbangården upptar fortfarande en stor yta som på grund av bullerskäl och säkerhetsavstånd knappt kan användas till annat än som buffertzona. Från rangerbangården gick länge stickspår till Götaverken, Lindholmshamnen och Lindholmen vilka tillsammans med parkeringsytor har låst mark för byggande fram till ganska nyligen. Göteborgs hamns stora fastighetsytor vid Lindholmshamnen användes även kommersiellt fram tills 1990-talet. De stora kajskjuln som byggdes under andra världskriget stod därefter tomma och revs först under 1990-talets slut.²⁹⁰

Samtidigt som det gått relativt fort att anpassa de gamla industrialanläggningarna vid Lindholmen och Götaverken till nya användningar har det därför tagit lång tid att utveckla och bebygga resten av området. Först nu är det möjligt att börja betrakta Lundbystrand och Lindholmen som sammanbyggda områden med en tät stadsstruktur som går att absorbera i Göteborgs stadsväv.

7.2 Arendal

Den industriellt betingade utglesningen av bebyggelsestrukturer i stadens periferi är naturligtvis aktuell även i Arendalsområdet. De storskaliga anläggningarnas placering på rad längs vattnet gör det svårt att överhuvudtaget prata om bebyggelsestrukturen som ett townscape. Istället handlar det om ett mer renodlat industriellt landskap som nästan helt saknar stadens attribut i fråga om bebyggelseväv och stadsmönster. Hamnen och industrin präglar området och det är utifrån denna funktion området måste förstås. Först med Arendal går det att tala om en verklig periferi i samtiden eftersom Skeppsbron och Lundbystrand är inneslutna av bostadsområden och därmed utgör en kringbyggd randzon.

²⁸⁸ Whitehand (2001) sid 106

²⁸⁹ Améen (1964) sid 52

²⁹⁰ Göteborgs Hamn AB; om hamnens historia



Figur 19. Skrovhallen vid Arendalsvarvet uppförd 1962 sedd från Ardalsberget. Den monumentala byggnaden var Arendalsvarvets hjärta. Nu används den av företaget Apply Emtunga som bygger olika typer av modullösningar till Offshoreindustrin. Till vänster i bakgrunden syns Arendalsvarvets forna huvudkontor som nu används av ett flertal företag inom Volvokoncernen.

Även om utglesning och långa avstånd präglar Arendalsområdet finns det en förtätad om än storskalig bebyggelsestruktur på platsen för Arendals gamla varvsanläggning. Efter det att varvsverksamheten upphörde 1990 öppnades Arendalsvarvets forna yta successivt. Liksom vid Lundbyvass är nu Volvo den största aktören i området och har ett stort antal av sina underföretag lokaliserade i bland annat i Arendalsvarvets gamla huvudbyggnad. Volvo har även byggt upp ett museum i Arendalsvarvets gamla utrustningsverkstad. Arendalsvarvets mest centrala byggnad, den gamla skrovhallen, användes länge av företaget Pharmadule Emtunga som tillverkade olika typer av moduler till offshoreindustrin. Verksamheten upphörde efter att bolaget gått i konkurs 2008, delar av företaget köptes dock upp av norska Apply. Således är det främst Apply Emtunga som nu driver verksamhet i Skrovhallen. Innevarande år är de i färd med att bygga en större bostadsmodul med helikopterdeck till en fast oljeplattform i Nordsjön.²⁹¹

Arendalsvarvets två utrustningsdockor fylldes igen år 2000 och gjordes om till uppställningsyta för den nya Arendalshamnen som sedan år 2000 etappvis byggts ut med kajer främst för kryssningsfartyg. Sedan 2012 finns en kryssningsterminal med souvenirbutik i nära anslutning till Volvo museum i den gamla utrustningsverkstaden. Arendalsvarvets norra delar hyser nu flera olika industriföretag, främst inom fordonsindustrin, och flera byggnader har även byggts om till kontor. Det har också tillkommit flera nya kontorsbyggnader. Götaverkens forna personalanläggning Arken, på bergspartiet mellan Arendalsområdet och Älvsborgshamnen, har byggts om till en hotell- spa- och konferensanläggning. Fastigheten ägs sedan ett par år tillbaka av GHAB.²⁹²

²⁹¹ Sjöfartstidningen: om Christoffer Edström och Apply Emtunga (2015)

²⁹² Arken hotell: Historik, Informant



Figur 20. På ett bergsparti mellan Älvsborgshamnen och Arendalshamnen ligger konferens- och hotellanläggningen Arken, uppförd 1975 som en personalanläggning till Arendalsvarvet. Nu drivs hotellverksamhet i egen regi och fastigheten ägs av GHAB.

Arendalsområdet har därmed genomgått en förnyingsprocess där vissa industriella funktioner har försvunnit och andra tillkommit och därmed *konsoliderat* området status som en del av den yttre randzonen kring Göteborg.²⁹³ Denna konsolidering manifesteras dock i högre grad av raffinaderierna och GHAB:s fortsatt starka närvaro i området. Efter terroristattentaten i USA 2001 har deras anläggningar även fått en allt mer sluten karaktär. Efter attentaten förstärkte International Maritime Organization (IMO) den så kallade Solas-konventionen (Safety of life at sea) genom att införa ISPS-koden (International ship and port facility security code) som innebär att världens hamnar bättre skulle skyddas mot yttre hot. För hamnanläggningarna innebär detta att det byggts upp höga elektriska stängsel och att varje separat hamnanläggning har en säkerhetschef som då olika hotbilder föreligger kan höja säkerhetsnivån för hamnanläggningarna från ett till tre.²⁹⁴ En liknande utveckling har skett vid oljeraffinaderierna som sedan 2004 investerat i elektriska stängsel, datoriserade inpasseringssystem och avancerade värmekameror, dels för att upptäcka intrång av obehöriga men även för att snabbt kunna hitta tekniska fel på anläggningarna.²⁹⁵ Hamn- och raffinaderiverksamheterna i stadsrandzonsområdet kring Arendal omöjliggör många andra typer av verksamheter, i synnerhet bostäder. Detta har slagit undan benen för den kvarvarande bostadsbebyggelsen i Arendal samtidigt som det i viss mån paradoxalt nog (tillsvidare) bevarat naturmiljön på Ardalsberget mellan ytterhamnarna och Torslandavägen.

Hamnanläggningarna och raffinaderiernas slutna områden drar emellertid med sig en laddning av makt till Arendal. Trots att Arendalsvarvet inte finns mer och större delen av det gamla varvsområdet nu är tillgängligt så är stora delar av omgivningen och i synnerhet marken närmast vattnet stängd för allmänheten. I förhållande till exempelvis den kvarvarande bostadsbebyggelsen i Arendal så definierar GHAB och raffinaderierna platsen genom sitt i anspråkstagande av yta, sina skyddsavstånd och sin slutenhet. Det ligger en central maktfaktor i detta som varit avgörande för utfallet av vissa av områdets aktuella förändringsprocesser, bland annat kopplade till hamnens utbyggnad. Jag ska strax redogöra för några av dessa.

Olika intressegrupper har olika värdediskurser kopplade till platser och därmed olika utgångspunkter i sina ambitioner att påverka platsers förändring. I den samtida kulturarvsforskningen konstateras att

²⁹³ Hilmersson (2015) sid 100

²⁹⁴ Göteborgs hamn: Port security

²⁹⁵ Industrinyheter.se, om skalskydd för Preemraff

det inte finns inneboende sanningar eller värden i materien. Objekt och platsers kulturhistoriska status är alltså helt beroende av att någon tillskriver dem ett värde och ger dem en plats i en värdediskurs. Platsers förändring är därmed en fråga om subjektiva och förhandlingsbara, diskursiva medvetandeprocesser på en marknad där den aktör med störst kapacitet vinner rätten att definiera och beskriva platser och dess historia.²⁹⁶ Besittningen av en plats skapar också tröghet och låsningar i förhandlingen om vilka värdediskurser som ska kopplas till den. Den som besitter själva platsen har ett konkret maktövertag. Är det som i detta fall dessutom fråga om starkt skyddade platser som håller allmänheten utanför med elektriska stängsel och taggtråd, blir detta extra tydligt. I normalfallet är maktförhållanden förhandlingsbara och föränderliga. Ett övertagande av rummet låser dock spelreglerna helt enkelt på grund av att rummet inte är oändligt. Om någon övertar rummet finns det inte lika mycket kvar av rummet till andra.²⁹⁷

Det ligger också en slags suveränitet i raffinaderi- och hamnverksamhetens natur på samma sätt som det en gång fanns för Götaverkens varvsverksamhet. På ett lika självklart sätt som Assar Gabrielson under slutet av 1950-talet kunde uppvakta finansministern och förhandla fram lagändringar kring användandet av investeringsfonder för att möjliggöra Arendalsvarvets och Volvo Torstrandaverkens finansiering kunde Göteborgs hamn AB år 2000 utöva påtryckningar på Länsstyrelsen för att ge Göteborgs hamn status som riksintresse. Verksamheterna legitimeras alltså av de allmännas ekonomiska nytta, på ett nationellt eller kanske till och med globalt plan, genom att den ökar områdets förmåga att absorbera ekonomiskt mervärde och därmed skapa kapitalackumulation i Göteborgsregionen.²⁹⁸ Anläggandet av Arendalsvarvet betydde en ökad konkurrenskraft för varvsnäringen vilket var positivt för den svenska industrin i stort och höll sysselsättningen igång med positiva effekter för ekonomin. Den nuvarande platsanvändningens aktörer har samma kaliber i argumenten för sitt existensberättigande och sina förehavanden. GHAB kan exempelvis när de utökar sin verksamhet beskriva detta som ett globalt miljöarbete eftersom det ökar konkurrenskraften för den sjögående godstrafiken i förhållande till den mer miljöbelastande långtradartrafiken. I fråga om förhandlingen om platsens värdediskurser har företrädarna för hamnens och raffinaderiernas anläggningar på detta sätt ett närmast absolut tolkningsföreträde på samma sätt som LKAB:s intressen av att bryta malm går före ambitioner om lokalmiljöns bevarande i Kiruna och Malmberget.²⁹⁹

Rester av Arendals äldre bebyggelsestruktur finns emellertid till viss del kvar på de ytor som inte plansprängdes och exploaterades när Arendalsvarvet och Göteborgs hamn byggdes ut. Mestadels handlar detta om kvarstående husgrunder, jordkällare och gamla vägar och liknande. Längs gatorna Davideberg, Stångårdsvägen, Ardalsvägen och Gamla Arendalsvägen (Sydatlanten) finns dock ett par enstaka bostadshus kvar. Även om marken där dessa gator ligger inte är detaljplanerad har det faktum att stadsplanerna i området från 1959 och framåt specificerat markanvändningen till industri och hamnändamål inneburit att ingen offentlig service upprätthållits och att bebyggelsen har lämnats åt sitt förfall. Detta trots att de ägts och hyrts ut av Göteborgs fastighetskontor sedan de löstes in under 1960-talet. Det är svårt att få grepp om alla anledningar till varför den kvarvarande bostadsbebyggelsen i Arendal har rivits och fått förfalla men det står klart att mötet mellan den äldre kulturmiljön och industrins och hamnens kraftiga exploatering och tolkningsföreträde genererat en fortsatt pågående problematik på ett lokalt plan. Bristen på bostadsbebyggelse och därmed invånare ger Arendal i viss mening en historielöshet som legitimerar den kraftiga exploateringen av området. Detta är ingen historielöshet i faktisk mening. Arendal har en rik dokumenterad historia (fortfarande) manifesterad av en mängd fysiska artefakter i landskapet. Här handlar det istället om en historielöshet

²⁹⁶ Munos Vinaz (2005) sid 105–114, Lowenthal (1998) sid 12–19

²⁹⁷ Olshammar (2002) sid 143–146, Dovey (1999) sid 9

²⁹⁸ Harvey (2008) sid 32–36

²⁹⁹ Göteborgs hamn AB: hamnen expanderar, Storm (2014) sid 38–40

som härrör till avsaknaden av människor som kan kopplas till platsen. När människor bor på en plats kommer de också sätta sin prägel på platsen både rent fysiskt och genom de mentala bilder av platsen de projicerar genom sina relationer. Platsen blir någonting mer än bara en upplevelse man konsumerar eller en arbetsplats. Platser blir fysiska manifestationer av sina invånare eller användare och får på det sättet historisk kontinuitet³⁰⁰ När detta bryts blir platsen anonym och dess faktiska historia och dess rent fysiska artefakter förloras i existensberättigande.

För att förtydliga inflytandet av de rumsliga maktförhållanden som alltså råder i Arendal idag vill jag belysa tre aktuella förändringsprocesser i området. Exempelen visar en fortsatt pågående, stark påverkan på ursprungsmiljön kring GVA:s forna område och bidrar också till att avfolka och anonymisera området. Samtidigt kan förändringsåtgärderna ses som samhällsnyttiga och rent av nödvändiga på ett regionalt eller nationellt plan. Den exploateringsprocess som inleddes i slutet av 1950-talet när Götaverken etablerade sig i området pågår alltså fortfarande, främst manifesterad av GHAB:s expanderande verksamhet, vilket fortsätter att konsolidera den yttre randzonen kring Göteborg på gott och ont.

7.2.1 Älvsborgshamnens expansion

Precis utanför Älvsborgshamnen och Arendal ligger Älvsborgs fästning. Mellan Älvsborgs fästning och Arendalsområdet ligger Stora och Lilla Aspholmen vilka tillsammans med fästningen utgjorde ett militärstrategiskt lås tillsammans med de militära anläggningarna på älvmyningens sydsida. På Aspholmarna ligger flera fornminnen med anknytning till fästningen och de båda holmarna är del av riksintresset Älvsborgs fästning. På Lilla Aspholmen finns även grunden efter ett silsalteri och på 1940-talet byggdes det även ca tio sommarstugor på ön. Vid strandremsan på fastlandet innanför låg småbåtshamnen Älvsborgs båtklubb med platser för ca tvåhundra småbåtar. Riksintresset Älvsborgs fästning fick starkt genomslag i den föregående detaljplanen för området. Grönområdet kring konferensanläggningen Arken tillsammans med strandremsan nedanför och Aspholmarna skulle sparas som ett grönt stråk mellan Ardalsberget och Älvsborgs fästning på grund av sina kulturhistoriska, landskapsmässiga och miljömässiga värden, möjligheten för allmänheten att nå vattnet samt som ett brandskyddsbalte mellan GVA och hamnen.³⁰¹ Angående 1970-talets hamnexpansioner yttrade även Länsstyrelsen att Älvsborgshamnens sydvästra del förlagts söder om den exploateringsyta som anvisats av byggnadsnämnden och därmed skulle ses som ett provisorium som på sikt ska förläggas till annan plats.³⁰²

År 2000 upphöjdes dock även Göteborgs hamn till ett riksintresse. Vad gäller lilla Aspholmen så överlappar de båda riksintresseområdena varandra. Sedan 1998 har Göteborgs hamn utvecklat planer på att bygga ut Älvsborgshamnen genom att helt fylla igen vattenområdet mellan Älvsborgshamnen och Arendalshamnen samt planspränga Lilla Aspholmen. Ön ska integreras i den nya hamnanläggningen för att kunna tillskapa flera kajplatser för RoRo-fartyg.³⁰³ Efter en lång förhandlingsprocess, där det bland annat förts diskussion om kompensation för skada på riksintresset Älvsborgs fästning från Göteborgs hamn, antogs 2013 en detaljplan för en expansion enligt ovan. Anläggandet beräknas att påbörjas 2017.³⁰⁴ Nyttjanderättsavtalen för Älvsborgs båtklubb har därmed sagts upp och sommarstugebebyggelsen på lilla Aspholmen har rivits utan att ersättning utbetalats till deras ägare, med hänvisning till att det rört sig om byggnader på ofri grund. Göteborgs hamn blev dock ägare till marken först 2004.³⁰⁵ Sommarstugorna på Aspholmen utgjorde den sista sommarstugebebyggelsen i

³⁰⁰ Zukin (2010) sid 6, 26

³⁰¹ Stadsbyggnadskontoret: 1480K-II 3628, Bohusläns museum (1999) sid 26–28

³⁰² Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län (1989), Bohusläns museum (1999) sid 25

³⁰³ Bohusläns museum (rapport 1999:28), Swedberg (2014) sid 140

³⁰⁴ Vårt Göteborg: om hamnens expansion, Stadsbyggnadskontoret: DP/5222, Akt: 1480K-2-5222

³⁰⁵ Informant 1, Informant 2, 2016-10-17

Arendal från tiden innan området industrialiserades. I nuläget är det omöjligt för allmänheten att nå vattnet då hela strandlinjen nu har hägnats in av GHAB. Det för riksintresset Älvsborgs fästnings så viktiga vattenområdet ska snart fyllas igen och den slutna hamnanläggningen kommer utgöra en barriär mellan vattnet och fastlandet hela vägen från Älvsborgsbrons fäste till Torsviken. Detta lämnar Älvsborgs fästning och Stora Aspholmen som ensamma solitärer utan sammanhang i vattnet utanför.³⁰⁶



Figur 21. Älvsborgshamnens planlagda expansion. Det intressanta med denna bild är vad den inte visar. På den befintliga vattenytan mellan Älvsborgshamnen och Arendalshamnen som ska bebyggas enligt bilden finns fortfarande Lilla Aspholmen som kommer plansprängas och integreras i den nya hamnanläggningen. Lilla Aspholmen har tillsammans med Stora Aspholmen viktiga funktioner för riksintresset Älvsborgs fästning som är beläget strax till vänster utanför bilden.

Precis som i fallet med anläggandet av GVA är det alltså igenfyllning av vattenområden och plansprängning av befintliga miljöer som gäller när hamnen expanderar och helt byggs ihop med GVA:s forna område. Den samtida exploateringen ger dock perspektiv på den storskaliga omvandling Götaverken initierade sextio år tidigare. Trots att GVA innebar ett ianspråktagande av en stor geografisk yta och en total transformation av densamma med en sluten industriplanläggning som resultat, månade ändå Götaverken och staden på något sätt om att anläggningen placerades på en yta med så liten påverkan på den befintliga bebyggelsen som möjligt. Att sommarstugorna på lilla Aspholmen och småbåtshamnen innanför kunnat finnas kvar och samexistera med industrin till våra dagar samt att grönområdet mellan Älvsborgshamnen och Arendalsvarvet pekats ut som viktigt och bevarandevärt i den tidigare detaljplanen är anmärkningsvärt eftersom den lagstiftning om riksintressen, fornminnesskydd och naturskydd som nu finns i form av bland annat Miljöbalken och Kulturmiljölagen, utvecklades långt senare.³⁰⁷ Detta är dock en spekulation vars giltighet grumlans av att ytan eventuellt aldrig varit intressant för Götaverken. När det nu istället är GHAB som expanderar över området framgår dock en intressant skillnad exploatörerna emellan. GVA:s industriella produktion befolkade Arendal. Det är ett rimligt antagande att många av de som arbetade på varvet också hade egna båtar i småbåtshamnen intill eller ägde sommarstugor i närheten. En av mina informanter beskriver varvstiden i Arendal som en spännande tid då det hände mycket och mycket folk rörde sig i området.³⁰⁸ GHAB:s exploatering innebär nu istället en markant ökning av antalet fartyg och containrar på platsen men bara en marginell ökning av antalet människor. Det rigorösa säkerhetsåtgärderna kring hamnen indikerar snarare det motsatta. Det ligger i GHAB:s intresse att så lite människor som möjligt rör sig i området. Att tillåta att det ligger sommarstugor och småbåts-

³⁰⁶ Öbrink (2009) sid 26–28

³⁰⁷ SFS 1988:950, SFS 1998:808

³⁰⁸ Informant 1 2016-10-21

hamnar på simavstånd till hamnanläggningen är ju i detta avseende rent kontraproduktivt. Även om det inte finns någon uttalad ambition att köra bort människor från Arendal från GHAB:s sida går det att konstatera att föreliggande exploatering gynnar dem i detta avseende.

En fallstudie har för övrigt gjorts om hur kulturmiljövårderna hanterats i detaljplaneprocessen för ovanstående hamnutbyggnad i vilken det konstateras att det rått ett ojämnt maktförhållande mellan exploatörernas- kulturmiljöns- och det allmännas intressen. Företrädarna för de bägge senare har dessutom haft dubbla lojaliteter. Göteborgs stad är ägare till GHAB samtidigt som de driver planprocessen och ska lyfta in kulturmiljövårdens intressen. Länsstyrelsen har haft tillsynsansvar för riksintresset Älvsborgs fästning samtidigt som de initierat en riksintresseutredning och höjt Göteborgs hamn till riksintressestatus. Detta samtidigt som de inte uppdaterat riksintressebeskrivningarna för Älvsborgs fästning, trots upprepade påstötningar. De främst avgörande faktorerna för beslutet har dessutom inte varit formellt anknutna till själva planprocessen utan har istället utgjorts av argument kring exploateringsens samhällsekonomiska nytta samt avtal om kompensationsåtgärder från GHAB:s sida. I den av Sweco framtagna samhällsekonomiska utredning som argumenteringen grundar sig på har emellertid inte förlusterna i form av förlorade kultur- och naturvärden räknats med, och de kompensationer som diskuterats är i storleksordningen 4 miljoner kronor vilket kan jämföras med de ca 15 miljarder kr exploateringen innebär i samhällsekonomisk vinst. Ett avgörande argument för hamnutbyggnaden på bekostnad av Lilla Aspholmen och riksintresset Älvsborgsfästning har även varit att miljön redan är kraftigt exploaterad med degradering av kulturmiljön som följd. Eftersom miljön redan är förstörd är det med andra ord okej att förstöra lite till. Kort sammanfattat beskriver alltså utredningen att den ojämlika maktbalans som rått mellan GHAB och kulturmiljövårdens intressen upphävt spelreglerna för hur planprocessen brukar gå till på ett lokalt plan, till förmån för GHAB.³⁰⁹

7.2.2 Bergtäkt på Ardalsberget

Riksintresset Göteborgs hamn har även haft inflytande på en komplicerad rättslig process angående Ardalsberget som ligger precis norr om Arendalsområdet och Älvsborgshamnen. Swerock, ett dotterbolag till PEAB har här fått rätt i mark- och miljööverdomstolen att anlägga en större bergtäkt och bryta upp till 12.9 miljoner ton berg fram tills 2032. I domen anförts att Ardalsberget är en viktig expansionsyta för riksintresset Göteborgs hamn och industrin och att en bergtäktsverksamhet är det lämpligaste sättet att tillskapa topografiska förutsättningar för en eventuell hamnexpansion snarare än traditionell markentreprenad på grund av det reglerade säkerhetsarbete de medför.

Innan Svea hovrätt dömde ärendet till Swerocks fördel uttalade Göteborg stad en ambition att upprätta någon form av exploateringsskydd för Ardalsberget på grund av dess höga natur- och kulturvärden.³¹⁰ Längst upp på berget ligger en större bronsåldersgrav och längs bergets kanter finns ett flertal husgrunder samt värdefull ädellövskog. Ardalsberget utgör ett av de sista orörda naturområdena i ytterhamnsområdet och på Hisingen över huvud taget.

Exploateringsåtgärden avsågs först i Mark- och miljödomstolen med hänvisning till de miljömässiga aspekterna samt även hur sprängningar i berget skulle utgöra en säkerhetsrisk för närliggande anläggningar i form av vibrationer och stenkast, samt genom den ökade tunga trafiken på Oljevägen en bergtäkt skulle medföra.³¹¹ Nynäs oljeraffinaderi, Preem och Svenska kraftnät som har högriskanläggningar i direkt anslutning till berget och det eventuella exploateringsområdet, motsatte sig bergtäkten tillsammans med de privatpersoner som bor i området och lyfte ärendet till Mark- och miljödomstolen. Med hänvisning till den markanvisning de fått till platsen av Göteborgs stad

³⁰⁹ Swedberg (2013) sid 160–165

³¹⁰ Sveriges radio: Om stärkt skydd för Ardalsberget

³¹¹ Göteborgsposten (2014-08-28)

överklagade dock Swerock Mark- och miljödomstolens beslut i Miljööverdomstolen som istället avgjorde ärendet till Swerock AB:s favör. Dock begränsades bergtäkten till en av de fem exploateringszoner som föreslogs av Swerock som även belades med krav på utökade säkerhetsrutiner för verksamheten. Domen preciserade även ett krav på att en säker trafikutfart till Oljevägen kan anläggas.³¹²

Domslutet motiverades bland annat med att det inom Göteborgsområdet inte finns lämpligare och mer närliggande bergsområden som kan exploateras. Stenmaterialet ska huvudsakligen användas till att bebygga Göteborg, och det vore en större miljöbelastning att hämta detta material någon annanstans.

Att området eventuellt är intressant för GHAB:s förmodade framtida expansion är dock en mer användbar nyckel för att förstå denna till synes underliga process som ledde till att omfattande sprängningsarbeten och omfattande tunga transporter nu tillåts i ett av Sveriges absolut känsligaste högriskområden. Det finns likheter i processen med någonting som hände inom den svenska kolindustrin under 1900-talets början. Dan Avango har visat att aktörer inom kolindustrin då byggde upp tillsynes funktionslös bebyggelse på Spetsbergen som användes som fysiska aktanter i en mer eller mindre kolonial konflikt kring den nationella rätten till ett område med förmodade kolfyndigheter.³¹³ Bergstakten på Ardalsberget blir i detta perspektiv just en sådan aktant. Bergtäkten egna nytta är sekundär i förhållande till dess funktion för att hävda och successivt överta den geografiska rätten till området, sänka dess befintliga natur- och kulturvärden och därmed långsamt dra området ur det allmännas intresse, och förbereda det inför en kommande än mer lukrativ användning i form av GHAB:s eventuella framtida expansioner. Av domslutet framgår att de klagande starkt ifrågasätter nödvändigheten och nyttan med att anlägga en bergtäkt just i på Ardalsberget. De anser att redovisningen om vilka alternativa platser för bergtäkter som finns att tillgå samt vad det brutna materialet faktiskt ska användas till i Göteborgsområdet är för otydlig. Men oaktat om bergtäkten är av nödvändighet och till nytta framgår dess egenskap i att bana väg för Göteborgs hamn som en nationellt viktigare samhällsnytta. Detta sänker digniteten för den lokala argumentationen om säkerhet, bevarandet av natur- och kulturvärden, allmänhetens tillgänglighet till platsen och så vidare.

Exemplet ovan illustrerar väl det suveräna maktövertag GHAB och i detta fall företaget Swerock har i förhållande till den lokala allmänheten. Bergtäkten legitimeras av spekulationer om nationell samhällsnytta trots att det handlar om ett framtida scenario som ligger över femton år framåt i tiden. Vem vet vilka expansionsbehov Göteborgs hamn kommer att ha då? I förhållande till argumenten om förmodad samhällsnytta beaktas platsens natur- och kulturvärden enbart i förbigående i den slutliga domen. Det konstateras dock att avsaknaden av bostäder samt de industriella och hamnrelaterade anläggningarna i området gör att de befintliga värdena för friluftsliv är lågt. Sådana konstaterande är intressanta eftersom de inte säger någonting alls om platsens faktiska innehåll. Men uppenbarligen spelar detta innehåll mindre roll när den klagande parten i detta domslut verkar ha haft ett maktrelaterat diskursivt tolkningsföreträde om en större samhällsnytta på bekostnad av den faktiska miljön och det lokala meningsskapandet kring den.³¹⁴

7.2.4 Arendals stamgård

Det sista exemplet skiljer sig från de två föregående genom att det här inte är fråga om någon aktuell exploateringsprocess. Här är istället den höga exploateringsgraden och hamnverksamheten indirekta inverkan på den äldre bebyggelsestrukturen som genom sin egen verksamhet och den avfolkning och

³¹² Mark och Miljööverdomstolen: M 9233–13

³¹³ Avango (2003) 188–196

³¹⁴ Ashworth, Graham, Tunbridge (2007) sid 103–108

anonymisering den innebär som kommer till uttryck. Göteborg fastighetskontor fick på 1960-talet aldrig möjlighet att lösa in Arendals stamgård, precis norr om nuvarande Älvsborgshamnen. Den dåvarande ägaren Gerhard Karlsson utgjorde sjätte generationen i en obruten släktlinje som besuttit gården sedan slutet av 1700-talet. Han motsatte sig Götaverken och Göteborgs hamns utbyggnadsplaner. Istället blev gården kulturminnesmärkt år 1965. År 1975 blev fastigheten även upptagen i Göteborgs stads bevarandeprogram på grund av sin rika historia, och sin välbevarade gårdsmiljö och interiörer från 1700- och 1800-talet. Stamgården var det ursprungliga hemmanet i Arendal, den största gården i området, med anor från medeltiden. Då Älvsborgs fästning fortfarande användes militärt och senare som fängelse, gjordes gården till skjutshåll och senare till gästgiveri. Den nuvarande byggnaden är från 1700-talets slut och byggdes på med en våning 1870.³¹⁵

Fram tills mitten av 2000-talet var fastigheten välbevarad. Närheten till Oljevägen och Älvsborgshamnen har dock inneburit drastisk påverkan. Gerhard Karlssons dödsbo försökte under 2000-talets början länge att sälja gården. Bland annat försökte de få Göteborgs fastighetskontor att köpa fastigheten för GHAB:s räkning, vilka då avböjde. Istället såldes fastigheten 2004 till en privatperson som utan att söka bygglov rev huvudbyggnadens glasveranda och byggde om huset till ett modernt loftgångshus. En fullständig utredning om eventuellt svartbygge genomfördes inte eftersom kommunens bygglovshandläggare skrämdes bort av en dekal från MC-klubben Bandidos som satt på ytterdörren vid ett tillsynsbesök 2008.³¹⁶ 2010 rapporterade Göteborgsposten att fastigheten tillsammans med en grannfastighet sålts vidare till en person med starka kopplingar till det kriminella nätverket Bandidos. Fjorton personer som tidigare bott på ett missbrukarboende i Surte bodde då i fastigheten. Det oklara ägoförhållandet och de eventuella kopplingarna med Bandidos gjorde dock tillsammans med andra orsaker att inga socialbidrag för boendekostnader betalades ut till de boende.³¹⁷ Eftersom GHAB har ett långtgående intresse att bygga en järnvägsanslutning där Arendals gård ligger försökte ägaren istället 2011 göra Göteborgs hamn intresserad av att köpa fastigheten. En sådan försäljning kan dock, på grund av kopplingen till organiserad brottslighet, innebära att GHAB riskerar att medverka till kommunal penningtvätt och är därför komplicerad.³¹⁸ Sedan dess har det varit turbulent vid Arendals gård. Bland annat eldhärjades grannfastigheten till gården 2014 i samband med en upptrappning av en konflikt mellan kriminella organisationer i Göteborg. Enligt polisen tydde allt på att branden var anlagd som en del av en pågående hämndaktion mot personer med kriminella kopplingar som då var skrivna på Arendals gård.³¹⁹ Problematiken är fortfarande pågående och utgör alltså en säkerhetsrisk för GHAB.

Intressant nog så går det alltså att koppla ihop Arendals stamgårds degenerering med vad GHAB inte gjort, snarare än vad dom gjort. Den höga exploateringsgraden och verksamhetens slutna natur genererar alltså en indirekt påverkan utanför själva hamnområdet genom att Arendal har avfolkats och blivit mindre attraktivt. Sedan 1960-talet har den mentala bilden av vad Arendal är kraftigt förändrats till en plats där få människor kan tänka sig att bo eller spendera sin fritid vilket alltså möjliggjort ovanstående scenario. Exemplet visar tydligt att aktivt ansvarstagande för den kringliggande miljön kring större industri eller hamnområden måste tas för att den inte ska skadas. I Arendal verkar dock agendan varit den fundamentalt motsatta. Trots fastighetens specifika kulturmiljöskydd är den extra utsatt eftersom den ligger i ett område som sedan 1960-talet varit predestinerat att försvinna.

³¹⁵ Lindkvist (94-11-17) Lönnroth (1999) sid 235

³¹⁶ Sydviik (2008-12-16)

³¹⁷ Sydviik (2010-01-16), Sydviik (2010-03-14)

³¹⁸ Sydviik (2011-03-24) Wallenlind (2010)

³¹⁹ Hankins, Divinyi (2014-06-01)



Figur 22. Arendals stamgård sedd från Ardalsberget. Arendals stamgård med anor från 1700-talets slut fungerade bland annat som gästgiveri och skjutshåll då Älvsborgs fästning fortfarande var i bruk. Sedan 2004 har fastigheten kraftigt byggts om och har bland annat använts som missbrukarboende.

De tre exemplen ovan visar tillsammans tydligt att de transformativa processer som Götaverken initierade i området genom anläggandet av GVA under slutet av 1950-talet fortfarande pågår i Arendal. GHAB:s expanderande verksamhet och de fortsatt lönsamma raffinaderierna sätter spelreglerna för området och avgör vilka övriga användningsområden och bebyggelsestrukturer det finns plats för. Verksamheterna konsoliderar randzonkaraktären kring GVA:s forna område och att denna del av den yttre randzonen kring Göteborg skulle kunna absorberas i ett växande Göteborg är svårt att se just nu. Ett eventuellt minskande oljeberoende tillsammans med det faktum att godsfartygen snabbt blir allt större och kanske snart inte längre kan angöra Göteborgs ytterhamnar till följd av för grunda farleder har dock potential att ändra förutsättningarna för området i framtiden.³²⁰

³²⁰ Transportochlogistik.se: Göteborgs hamn behöver bli djupare

8. Slutsatser

Hur har Götaverkens fysiska miljöer förändrats från etableringsfas till nedläggningsfas? Hur har framväxten av Göteborgs stadsbebyggelse påverkats av utvecklingen av Götaverkens fysiska miljö? Hur ser situationen ut för de av Götaverken påverkade fysiska miljöerna i Göteborg idag? Frågeställningarnas utformning kräver långa, beskrivande svar vilka nu kan samlas ihop kring några centrala teman. Eftersom berättelsen om Götaverkens verkstadsanläggningar sammanfattas tidigare i uppsatsen följer nedan enbart en genomgång av utvecklingens viktigaste punkter. Den får tjäna som svar till uppsatsens första frågeställning och bildar även utgångspunkt för en vidare framställning av slutsatser utifrån olika teman, vilka på olika sätt besvarar uppsatsens andra och tredje frågeställning.

8.1 Anläggningarnas utveckling och förändring

Götaverkens föregångare Keillers mekaniska verkstad växte fram som ett tätbebyggt, inhägnat verkstadskvarter på Skeppsbron under 1840-talet. 1844 köpte Alexander Keiller en granntomt på berget Stora Otterhällan för att kunna anlägga en fartygsslip med ett sluttande plan från berget ned till älven. För ändamålet uppfördes ett valv över Stora Badhusgatan för att trafiken skulle kunna passera. Själva fartygsslipen färdigställdes dock aldrig utan medförde istället en långdragen konflikt med staden. Myndigheterna tillät inte Keiller att anordna en öppning i den kaj som anlades längs Skeppsbron under 1850-talet vilket omkullkastade möjligheterna att utveckla en varvsverksamhet här.

Alexander Keiller köpte emellertid mark på Norra älvstranden 1855. När konflikten med fartygsslipen utföll till Keillers nackdel 1867 påbörjades en flytt av anläggningens mer skrymmande delar hit och det byggdes upp verkstäder, smedja och en fartygsslip på den nya tomt. Efter konkurs och ombildning under namnet Göteborgs Mekaniska Verkstadsaktiebolag (GMV) 1869 expanderade verksamheten. Två längre fartygsslipar anlades 1878 och på 1890-talet tillkom större verkstäder. Dessvärre brann hela anläggningen ner år 1898. En produktionsanläggning med ljusa, rationellt placerade lokaler kunde därefter byggas upp. De tidigare verkstadsfunktionerna kompletterades med kopparslagarverkstad, maskinverkstad, verktygsförråd, träbearbetningsverkstad och järnvägsvagnsverkstäder. Det tillkom även en första matsal med sittplatser för hundra personer samt ett kontorshus i två våningar. Samtidigt fortsatte verksamheten vid Skeppsbron. 1880 öppnades en expositionslokal i fastighetens nordvästra hörn och 1897 byggdes ett elkraftverk på företagets mark på Stora Otterhällan. Verksamheten vid Skeppsbron fanns kvar till år 1908 då lokalerna lämnades helt.

1906 sålde familjen Keiller GMV till ett konsortium som ville bygga upp ett specialiserat skeppsvarv i större skala. Den nya ledningen initierade en modernisering och en ny maskinverkstad och ett gjuteri anlades 1906. Här kunde företagets tillverkning av dieselmotorer utvecklas och Götaverken kunde börja förse sina fartyg med egentillverkade motorer. GMV uppgick i Broströmkoncernen 1917 och fick Götaverken som officiellt namn. En flytdocka anlades i vattnet utanför Götaverken 1918 och vid stranden innanför invigdes utrustningskajen Dan Broströms Kaj 1927.

Efter att en träbearbetningsverkstad i modernistisk stil samt en fönsterverkstad tillkommit under konjunktursvången 1930-talet, kunde företaget åter expandera i samband med andra världskrigets utbrott. Företagets alla separata markbitar kunde efter komplicerade marktransaktioner nu slås ihop till en sammanhängande fastighet, som täckte 175 tusen kvm. Efterkrigstiden präglades av en stark tillväxtperiod som höll sig fram till 1960-talets början och innebar att flertalet av de nuvarande

byggnaderna i området uppfördes. Maskinverkstaden byggdes till och det uppfördes ett nytt huvudkontor, plåtverkstad, förråd, smedja, experimentverkstad och ytterligare en maskinhall tillsammans med restaurang och personalutrymmen. Även befintliga byggnader rustades upp och eftersom svetstekniken successivt hade ersatt nitningen behövdes nya svetsverkstäder och upplagsplatser. En ny flytdocka togs i bruk och de befintliga fartygsbäddarna byggdes ut för att klara skeppsbyggen på upp till 40 tusen ton. År 1961 hade verkstadsområdet nått en area på ca 250 tusen kvm.

Samtidigt som den massiva utvecklingen av verkstadstomten ägde rum ökade produktionen i än högre grad. I den mättade fas verkstadsområdet nu befann sig var funktionerna utspridda på många olika enheter och det fanns ingen möjlighet att ytterligare expandera på platsen. Istället byggdes en ny produktionsanläggning, Arendalsvarvet (GVA), mellan 1959 och 1963, på ett område längre ut längs älvmyningens norra strand. GVA fick en långsträckt byggnadsdisposition, med en högt automatiserad produktionslinje, där fartygen svetsades ihop inomhus och successivt sköts ut i utrustningsdockorna närmast vattnet som på ett löpande band, vilket halverade produktionstiden.

Samtidigt avvecklades nybyggnadsverksamheten vid Lundbyvass (GVG) och stapelbäddarna lämnades öde. Den kvarvarande varvsverksamheten riktades in på reparationer. På grund av en mindre efterfrågan på gjutgods förlorade även gjuteriet vid GVG i betydelse och lades ner helt 1968. Konkurrensen inom varvsindustrin började samtidigt att hårdna vilket ledde till strukturomvandlingar och rationaliseringar. Vid GVG sanerades verksamheten och bland annat produktionen av Götaverkens egna motortyper lades ner till förmån för fortsatt motortillverkning på licens. Vid GVA gjordes stora nyinvesteringar. Svetshallen gjordes större och huvudkontoret byggdes på från sex till tolv våningar och i anslutning till byggnaden uppfördes en ny restaurang och ett hälsocenter.

Den mindre efterfrågan på tankbåtar efter oljekrisen 1973 drabbade varvsindustrin hårt. Både varven vid Lindholmen och Eriksbergs gick upp i Götaverken på 1970-talet. 1977 tog staten i sin tur över Götaverken genom det statliga bolaget Svenska Varv AB som decentraliserade företaget genom att bolagisera verksamheten i de fyra fristående företagen Götaverken Arendal, Götaverken Motor, Götaverken Ångteknik och Cityvarvet. Reparationsverksamheten på Cityvarvet ansågs livskraftig och det byggdes ett nytt huvudkontor till företaget 1978. Samtidigt minskade verksamheten successivt i resten av anläggningen och under början av 1980-talet flyttades inhägnaderna och varvsporten längre in på området varpå träverkstaden, utrustningsverkstaden och delar av förrådet hamnade utanför och kunde hyras ut till externa företag. 1985 hade verksamheten krympt ordentligt och de överflödiga industribyggnaderna byggdes successivt om för nya verksamheter. Det starkt konkurrensutsatta Cityvarvet genomgick samtidigt många omorganisationer men lyckades som en sista kvarvarande del av Götaverkenkoncernen bedriva reparationsverksamhet fram till 2015.

Under 1970-talets slut började GVA istället för fartyg producera prefabricerade fabriksanläggningar till offshoreindustrin. Detta fungerade bra fram tills GVA:s största beställare Consafe gick i konkurs 1985. GVA började därefter avveckla verksamheten och sålde 1986 huvudkontoret, hälsocentralen, och personalrestaurangen till ett externt fastighetsbolag. GVA sålde även sin flakverkstad och sammanlagt 440 tusen kvm mark till Volvo Transport AB som anlade en godsmottagningscentral på platsen. GVA:s kvarvarande verksamhet koncentrerades efterhand till skrovhallen, de två byggdockorna och utrustningsverkstaden. Ett avslutade försök att bygga fartyg genomfördes och isbrytaren Oden lämnade varvet 1989 som Götaverkens sista fartyg. Ytterligare mark såldes till Volvo samma år och arbetet med att hitta nya användningsområden för de kvarvarande lokalerna påbörjades.

8.2 Götaverken som generator för randzonsutveckling

Frågan om hur framväxten av Göteborgs stad stadsbebyggelse har påverkats av Götaverkens utveckling kan besvaras genom en analys av vad företaget haft för roll på de platser där de varit verksamma i staden. Nu är både Skeppsbron och Lundbystrand centrala områden i Göteborg. Så var det inte när Götaverkens föregångare etablerade sig här. På 1840-talet hade befästningsvallarna kring staden ganska nyss rivits vilket skapade yta för anläggandet av mer ytkrävande funktioner som inte hade fått plats i den tätare stadskärnan. De tomtener som växte upp utgjordes till stora delar av fristående institutionsbyggnader, öppna platser och industrianläggningar vilka tillsammans skapade en mer eller mindre sammanhängande randzon som ett bälte kring staden. Skeppsbroområdet, som tidigare varit ett sankt vassområde på utsidan av stadsmuren, var länge spärrat av rasmassorna från muren. Kvarter och gator hade planerats men 1841 hade fortfarande inga anläggningsarbeten påbörjats på ytan där Keillers mekaniska verkstad etablerades som platsens första industrianläggning. Därefter tillkom Göteborgs första gasverk 1842 vid Rosenlunds kanalens norra kaj och 1847 Rosenlunds bomullsspinneri längre in längs kanalen. Alexander Keiller stod för ledningen vid byggnationen av Rosenlunds bomullsspinneri och levererade dessutom drivkraften i form av en ångmaskin lik den som även gav kraft till hans egen verkstad. Det råder alltså ingen tvekan om att Alexander Keiller var en av de mest inflytelserika personerna för Skeppsbroområdets inledande omvandling. Anläggandet av Keillers mekaniska verkstad inledde en industrialisering av platsen som befolkade området med de över sexhundra personer som Keillers mekaniska verkstad och Rosenlunds bomullsspinneri tillsammans sysselsatte under 1850-talet. Först efter denna industrialisering började området bli intressant för Göteborgs stad som på mitten av 1850-talet anlade en ångbåtsbrygga, kajer och en stensatt väg längs vattnet. Senare följdes detta av hamnens utveckling och uppförandet av större handelshus som med tiden gjorde Skeppsbron till en tätbyggd stadsdel.

Tendensen att industrin banar väg för stadens expansion upprepar sig också vid företagets senare etableringar vid Lundbyvass och Arendal. Lundby var dock ännu inte införlivat med Göteborgs stad och ytan på vilken Alexander Keiller och många andra verksamhetsidkare köpte mark under 1800-talets mitt låg utanför staden. Industrietableringarna på platsen skapade tillsammans en omfattande expansion av den inre randzonen kring Göteborg i industrialiseringens spår och medförde att en bro byggdes över älven år 1874. GMV hade en mycket central roll för denna randzonsexpansion. Från 1860-talet och framåt hade företaget, med Alexander Keillers son James Keiller i spetsen, en aktiv strategi om att köpa upp så mycket mark som möjligt på det av muddermassor tillskapade markområdet längs Göta älvs norra strand och längs Kvillebäckens utlopp. De köpte också successivt upp de ägolotter som Lundby sockens hemmansägare hade förfogande över i det vidsträckta vassområde som sträckte sig från industrietableringarna vid vassen upp till Rambergets fot. Området var större än Göteborgs stads befintliga yta innanför vallgravarna. Planen var att torrlägga hela området. James Keiller samlade alla befintliga markägare i "Styrelsen för torrläggning och reglering av Lindholmen och Lundbyvassar" varpå hela ytan kunde torrläggas. GMV hade sedan en central roll i stadsutvecklingen på platsen, vilket föranledde inkorporeringen av Lundby Socken i Göteborgs stad 1906.

Även anläggandet av Arendalsvarvet uppvisar en liknande tendens genom att utgöra en exploateringsåtgärd i betydligt större skala i förhållande till tidigare etableringar. Göteborgs stad hade redan manifesterat sig i den sommarstugerika jordbruksorten bland annat genom Älvsborgs fästning från 1650-talet, Torslanda flygplats som anlades på 1920-talet, samt Torshamnen som anlades vid Hjärtholmen söder om Arendal under mitten av 1950-talet. Stadens närhet var även märkbar genom de badortsvillor och tillhörande parkanläggningar som uppfördes av prominenta stadsbor i området under 1800-talets slut. Sammantaget fanns det alltså redan framväxta randzonsfunktioner i Arendal

som konstituerade området som en del av en yttre randzon till Göteborg innan Götaverken etablerade sig på platsen. Arendsvarvet krävde dock en så mycket mer omfattande exploatering än de tidigare funktionerna vilket hade en konsoliderande funktion för platsens randzonkaraktär snarare än en konstituerande. Anläggandet av GVA innebar inledningen på en omfattande transformation och industrialisering av Arendal vilket alltså förstärker platsens funktion, som en del av en sedan tidigare utvecklade randzon till Göteborg.

8.3 Götaverken som stadsbyggare

Som en inflytelserik aktör i utvecklingen av stadens perifera delar så initierar Götaverken och dess föregångare en rad byggnadsprojekt, vilket i vissa avseenden ger företaget en stadsbyggande funktion utifrån en mer eller mindre uttalad ambition. Denna tendens syns redan på 1850-talet då Alexander Keiller efter att han uppmärksammats på sina arbetares bedrövlige bostadsförhållanden utvecklade planer på att uppföra ett nio våningar högt bostadskomplex åt sina arbetare till vilket han engagerade arkitekten A. W. Edelsvärd för att framställa ritningar. Bostadsprojekttet strandade dock under de ekonomiskt ansträngda 1860-talet och genomfördes aldrig. Något som däremot genomfördes var den av James Keiller initierade planläggningen av det tidigare torrlagda Lundbyvass, med ambitionen att bygga upp en helt ny stadsdel under namnet Hisingstad, som skulle binda samman arbetarbebyggelsen vid Lindholmen med den framväxande bostadsbebyggelsen i Kvillestaden.

Efter torrläggningen av Lundbyvass anlade Styrelsen för reglering och torrläggning av Lindholmen- och Lundbyvassar en första väg över området, från Kvillebäcksvägen i öster till Lindholmen i väster, som fick namnet Lundby hamngata och förband det nya industriområdet med staden. Därefter tog James Keiller hjälp av lantmätare A.A. Rönnbäck för att ta fram en stadsplan för området i vilket en rutnätsstad planerades, med Lundby hamngata som en central gränslinje mellan industriområdet längs älven och den tänkta kvarterstaden innanför. James Keiller namngav själv stadsdelens gator efter olika stjärnbilder. Mellan 1890 och 1915 växte det därefter fram kvartersbebyggelse och annan spridd bebyggelse på den nya stadsytan. GMV var aktiva i stadsbyggandet genom att bidra till dess elektrifiering genom det elkraftverk som anlades på verkstadsområdet 1898. Det utvecklades även långtgående planer på att anlägga en spårvagnslinje över området samt att förbinda det med Göteborgs stads vattenledningsnät. James Keiller hade här en klar stadsbyggarambition och satt även med i den kommitté som utredde frågan om huruvida Lundby socken skulle inkorporeras i Göteborgs stad. Hisingstad fick många centrala samhällsfunktioner i form av skola, brandkår, polisstation och apotek, men blev aldrig utbyggt i sin helhet efter den plan A.A. Rönnbäck ritat, på grund av industrins och hamnarnas fortsatta expansion.

Götaverken initierade även ett par bostadsprojekt i egen regi under denna tid. Den hårt trängda bostadssituationen krävde att arbetarbostäder anlades i anslutning till anläggningen. Av den anledningen byggdes ungarshotellet Gothia i nära anslutning till verkstadsområdet 1918. I byggnadens utförande anas vissa likheter med ritningarna för det bostadshus Alexander Keiller ville anlägga på Skeppsbron under 1850-talet även om det som nu byggdes blev betydligt mindre. Genom Götaverkens byggnadsförening, som startats på företagsledningens initiativ, uppfördes även ett kvarter med landshövdingehus i Rambergstaden samma år. Placeringen av dessa bostäder visar att Hisingstad nu spelat ut sin roll som industrinära stadsbyggnadsprojekt. Bostadsprojekt i samma anda genomfördes även från 1930-talet och framåt genom bildandet av Götaverkens egnahemsförening, vars medlemmar fick hjälp med finansiering och materialuppköp av företaget för att bygga egna hus i ett område som föreningen köpte upp i Rambergstaden samt på tomter som arbetarna själva köpte runt om på Hisingen. Företaget verkade också för att det byggdes upp semesteranläggningar bland

annat på Knarrholmen i Göteborgs skärgård, vilket utgjorde en populär semestervistelse för Götaverkens anställda under resten av 1900-talet. Företagets roll som stadsbyggare var dock inte lika framträdande i detta skede eftersom verksamheten i högre grad drevs i Götaverkens arbetarförenings eller intresseförenings regi i och företagsledningen hade en mer indirekt roll genom att exempelvis stötta verksamheten med ekonomiska bidrag.

Götaverkens stadsbyggarambitioner återkommer även vid etableringen av GVA. Den storskaliga anläggningen innebar tillsammans med anläggandet av Volvo Torslandaverken att tusentals människor dagligen behövde infinna sig på ett område på fel sida älven utanför staden i en tid då varken Älvsborgsbron, Tingstadstunneln eller Angeredsbron ännu var byggda. Frågan om hur Götaverken skulle lösa bostadsfrågan löpte som en följetång i Götaverkens personaltidning åren efter etableringen av Arendal. Som en del av lösningen ville Volvo och Götaverken tillsammans bygga ett bostadsområde för niotusen personer på Ardalsberget mellan Torslandavägen och älvmyningen, vilket dock Göteborgs stad motsatte sig eftersom hela området hade planlagts för industrier och inflygningszon för den expanderande Torslanda flygplats. Göteborgs stads bostadsaktiebolag uppförde istället fyra industrihotell i Backadalen, Svartedalen, Rambergstaden och i Bergsjön, vilka främst var avsedda för ensamstående industriarbetare och kanske Götaverken och Volvos arbetare i synnerhet. Götaverkens sociala avdelning under 1970-talet kunde förmedla lägenheter till sina anställda i det industrihotell som låg närmast GVG vid Gropegårdsgatan. Götaverken gjorde även gemensam sak med Volvo i sin ambition av att få folk till sina fabriker genom att övertyga Göteborgs stad om att satsa broförbindelse över älven väster om staden. Företagen hjälpte även till med finansieringen. Älvsborgsbron kunde således öppnas 1966 efter att stora delar av bronns mittspann tillverkats vid GVG.

En central fast kanske mer indirekt stadsbyggnadsaspekt ligger avslutningsvis i det nära sambandet mellan Götaverken och det som idag är stadsutvecklingsbolaget Älvstranden utveckling AB. Under de decennier varvsindustrin avvecklades kom Götaverken att absorbera stadens båda andra storvarv Eriksberg och Lindholmen. Götaverken förvaldade därmed större delen av fastighetsbeståndet längs den norra älvstranden mellan Göta Älvbron och Älvsborgsbron samt Arendalsområdet om man räknar bort de tomtytter GHAB då fortfarande hade kvar här. Vid det statliga övertagandet av Götaverken 1977 övergick all denna mark till Svenska Varv AB som rekryterade Götaverkens vice VD Bengt Tengroth för att leda avvecklings- och omvandlingsarbetet för varvsområdena i Göteborg. 1986 bildade Svenska Varv fastighetsförvaltningsbolaget Eriksberg förvaltnings AB (EFAB). EFAB gavs i uppdrag att omvandla fastigheterna Svenska Varv AB nu ägde i Göteborg med ett första fokus på Eriksbergsområdet. Planerna för Götaverkens område vid Lundbystrand gick ut på att driva en succesiv omvandling steg för steg, eftersom delar av Götaverkenkoncernen och då främst Cityvarvet fortfarande var verksamma i området. Från 1987 och framåt utvecklades därmed GVG till en öppen stadsstruktur som integrerades med staden, inte minst genom Älvsrabbenfärjorna som togs i bruk 1990 och därefter bidrog till att de gamla varvsområdena bands ihop med staden. Ett företagsnätverk med ca åttio mindre företag huserade i de gamla lokalerna under 1990-talets början och exempelvis plåtverkstaden kunde återanvändas genom att den byggdes om till en handbollshall, som kunde öppnas 1995.³²¹ Även de kvarvarande delarna av GVA övergick till EFAB som på slutet av 1980-talet började leta efter alternativa verksamheter till lokalerna och under 2000-talets början avyttrade marken för utrustningsdockorna till GHAB, som fyllde igen dockorna och därefter anlade Arendalshamnen.³²² EFAB köptes 1996 upp av Göteborgs stad och döptes om till Norra älvstranden AB och fick nu även ansvar att bygga om hamnanläggningarna längs Norra älvstranden och har därefter även fått huvudansvaret för förnyelsearbete vid Södra älvstranden, i vilket bland annat omvandlingen av Skeppsbron ingår. Norra älvstranden utveckling AB bytte därför namn till Älvstranden utveckling AB

³²¹ Öhrström (2003) sid 46, 50, 51

³²² Öhrström (2003) 55–56

2006 och har ett fortgående stort ansvar för stadsbyggnaden kring Göta älv, som de utvecklar i enlighet med Göteborgs stads Vision Älvstaden.³²³ På så vis finns det alltså en slags kontinuitet, i vilka stora delar av den nuvarande stadsbyggartaditionen i Göteborg har sitt ursprung i ett tillvaratagande av varvsindustrins resurser och då inte minns de som fanns att hämta inom Götaverkenkoncernen.

8.4 Växelverkan mellan samverkan och intressekonflikter

I avsnittet ovan konstateras att Götaverken genom sina etableringar i stadens periferi banat väg för stadens utveckling både vid Skeppsbron, Lundbyvass och Arendal. Utöver det går det också att konstatera att denna utveckling kommit till genom en slags växelverkan mellan samverkan och intressekonflikter mellan staden och industrin. I *Göteborgs kommuns Verkstadsutredning* från 1978 konstateras att flexibilitet inledningsvis präglade de områden där industrier etablerat sig i staden. Åtgärder för att öka tillgänglighet, transportkapacitet och teknisk försörjning har i detta läge kunnat genomföras genom samhällsinvesteringar. I en senare fas har dock flexibiliteten minskat efter hand som produktionsmiljöerna blivit allt mer rigida, på bekostnad av de enskilda aktörernas expansionsmöjligheter. Den kringliggande tätortsutvecklingen med uppbyggnad av nya transportleder, nybyggnation och annorlunda verksamhetsinriktning har också bidragit till denna begränsning varpå industrierna ofta flyttat till mer perifera områden med bättre expansionsmöjligheter. Detta har i sin tur lämnat föråldrade produktionsmiljöer efter sig i stadens mer centrala delar.³²⁴ Verkstadsutredningen visar med andra ord en allmänt förekommande tendens bestående av att industrin banat väg för stadsexpansion i sin omnejd, vilket sedan övergått i intressekonflikter, när både staden och industrin stelnat till former som är mer låsta för förändring. Detta har begränsat industrins möjligheter att fortsätta expandera, vilket i sin tur har lett till att industrin etablerat sig på nya platser.

Denna stadsgenererande växelverkan mellan samverkan och intressekonflikter gäller i hög utsträckning för Götaverkens stadsbyggande funktion. Vid Skeppsbron är denna tendens tydlig. Efter etableringen av Keillers mekaniska verkstad och den industrialisering som sedan följde på platsen inleddes en långvarig intressekonflikt när Alexander Keillers planer på att anlägga en fartygsslip krockade med stadens planer på att anlägga kaj med hamnfunktioner längs Skeppsbron. Verkstadsanläggningen kritiserades därefter under 1860-talet också för att förfula området som nu befolkats av andra än industriarbetarna, då ett stort handelshus byggts upp på granntomten, och folk börjat komma med ångbåt till den nya ångbåtsbryggan vid Stenpiren. Eftersom det inte heller fanns någon möjlighet att expandera på Skeppsbron genomfördes också de inledande delarna av flytten över älven under 1860-talet. Etableringstiden vid Lundbystrand präglas därefter inledningsvis av ett samarbete mellan staden och företaget som då gjorde gemensam sak av torrläggningen av Lundbyvass och den efterkommande planläggningen av Hisingstad, vilket sedermera utmynnade i inkorporeringen av Lundby socken i Göteborg. Strax därpå visade sig återigen intressekonflikter angående platsens utveckling, som nu emellertid uppvisar en komplexitet i relation till de förhållanden som antyds i verkstadsutredningen.

Decenniet efter att Lundbyvass torrlades och började bebyggas, uppdagades Göteborgs stads planer på att expandera sina hamnanläggningar till den norra älvstranden. Utbyggnaden av Sannegårdshamnen och Frihamnen tillsammans med den för ändamålet anlagda Sannegården-Tingstads järnväg var gynnsamma för den samlade industrins expansion men innebar samtidigt att stadsbyggnadsprojektet Hisingstad inte kunde fortsätta utvecklas. Anläggandet av Frihamnen innebar också att Götaverken

³²³ Älvstranden utveckling AB: Historik, Älvstranden utveckling AB: om vårt uppdrag, Öhrström (2003) 55–56

³²⁴ Göteborgs Kommuns Verkstadsindustriutredning (1978) sid 295, Olshammar (2002) sid 295

förlorade expansionsutrymme längs älvstranden och också tvingades expandera på Hisingstads tänkta kvartersmark. Intressant nog krockade alltså stadens fortsatta utbyggnader av hamnen och det expansionsutrymme de gav industrierna med det stadsbyggnadsprojekt som tidigare initierats av Götaverkens föregångare Göteborgs mekaniska verkstad. Staden verkade alltså prioritera hamnen och industrierna framför fortsatt bostadsbyggande på denna plats i en tid då bostadsbristen i staden var ett stort problem.

I linje med det scenario verkstadsutredningen beskriver, innebar den fortsatta hamnutbyggnaden därefter att expansionsmöjligheterna för Götaverken begränsades genom tillkomsten av Lindholmshamnen och Lundbyhamnen. Detta resulterade i det som M.R.G Conzen benämner som *translation*. Götaverkens fartygsproduktion hoppade från den inre stadsrandzonen kring staden till den yttre i och med etableringen av nybyggnadsverksamheten vid Arendal. Här återkommer intressekonflikten med staden angående utbyggnaden av bostäder då Göteborgs stad avstyrkte Götaverken och Volvos planer på att anlägga ett bostadsområde på Ardalsberget med hänvisning till raffinaderiernas och flygplatsens behov. Precis som vid Lundbyvass femtio år tidigare prioriterade alltså staden industrins samlade expansionsmöjligheter framför anläggandet av bostäder. Samtidigt stred denna prioritering paradoxalt nog med de mest tongivande industriernas ambitioner. Emellertid inleddes istället ett samarbete som syns i att Götaverken och Volvo engagerade sig i anläggandet av Älvsborgsbron, samt i de industrihotell Göteborgs stad senare uppförde.

Intressant nog finns det spår av denna växelverkan mellan samarbete och intressekonflikter även under varvsindustrins avvecklingstid angående de stadsbyggnadsprojekt som Svenska Varv AB planerade för den norra älvstranden. Under början av 1980-talet var Göteborgs stad inledningsvis avvisande till de planer Bengt Tengroth propagerade för, om att bygga upp en blandad stadsstruktur med bostäder längs den norra älvstranden. I motsats till vad som ofta är fallet inom industrin förde Tengroth en aktiv strategi om att, istället för att sälja överflödigt mark till externa exploatörer, behålla och utveckla den i egen regi för att skapa kontinuitet och kontroll över utvecklingen och eventuellt sälja i ett senare skede. Göteborgs stad hade dock under 1980-talet tagit över Lindholmens gamla varvsområde från Svenska Varv AB för att genom Projekt Lindholmen och det senare tillkomna bolaget Lindholmen utveckling AB, inrikta området mot teknisk forskning och utbildning. Syftet var att verka för att ny teknik utvecklades inom industrin och inte minst varvsindustrin, som man inom kommunala kretsar långt in på 1990-talet trodde sig kunna återupprätta. Under 1980-talet fanns det också ett stort antal bostadslägenheter som stod tomma i Göteborg och de kringliggande förorterna. Bostadstrycket var därmed lågt i staden. Eftersom man inom Göteborgs stad alltså fortfarande trodde på fortsatt industriell verksamhet på den norra älvstranden, sågs idéerna om en blandstad med bostäder på platsen som underliga.³²⁵ Göteborgs stad ställde sig alltså återigen avvisande till de planer om bostadsbyggande som utvecklades av företrädarna för den nu nedlagda varvsindustrin med Bengt Tengroth från Götaverken som frontfigur. Först 1989 vann deras idéer ordentligt gehör hos den då nytillträdde kommunstyrelseordföranden Göran Johansson och byggnadsnämndens ordförande Leif Blomqvist.³²⁶ Därefter kunde ett långgående samarbete angående den norra älvstrandens omvandling ta fart på allvar, vilket senare också resulterade i att EFAB, som Svenska Varv 1985 bolagiserat som en fristående fastighetsförvaltare, övertogs av Göteborgs stad 1996.

³²⁵ Informant 5 (2016-12-09), Öhrström (2003) sid 45–46

³²⁶ Informant 5 (2016-12-09), Öbo (2016) sid 10

8.5 Götaverkens dubbla natur

För att berättelsen om Götaverkens stadspåverkan ska bli komplett måste även de strukturer som försvunnit till följd av företagets utveckling redovisas. Bilden av att Götaverken genom placeringen av sina anläggningar genererat stadstillväxt i stadens periferi är riktig, men stadstillväxt sker alltid på bekostnad av någonting. Det inom stadsbyggnad ofta förekommande begreppet jungfrulig mark har alltid varit någonting relativt. Relationen mellan den stadstillväxt industrin bidrar till och den förstörelse av befintliga miljöer denna stadstillväxt drar med sig, ger industrin dubbla roller.

Den tomtmark Götaverken etablerade sig på vid Skeppsbron och senare vid Lundbyvass var visserligen obebyggd, men användes som fiske och jaktområden vilket hade betydelse för jordbrukarna i Lundby, men också för stadens invånare, eftersom livsmedel hämtades härifrån. Detta vassområde tillintetgjordes helt genom den torrläggning James Keiller och GMV initierade. Den stadsstruktur som sedan anlades på platsen utsattes i sin tur också för företagets dubbla roll genom att den först anlades för att skapa bostäder med korta avstånd till GMV och de övriga industrierna, för att sedan uppslukas av hamnarna och storindustriernas expansion. I Götaverkens personaltidning beskrivs 1959 hur företagsledningen nästan maniskt drev frågan om att de kvarvarande kvarteren av Hisingstad skulle rivas, eftersom de utgjorde en säkerhetsrisk att ha denna trähusbebyggelse så nära det brandfarliga gjuteriet. Företaget gav alltså inledningsvis näring till bostadsbebyggelsens framväxt men åt sedan upp densamma precis som gruvindustrin i Kiruna och Malmberget med sina växande dagbrott nu tvingar bort den stadsbebyggelse som utvecklats runt omkring gruvorna.³²⁷

1959 inleddes också den omfattande exploateringen inför anläggandet av Arendalsvarvet. Här fanns det betydligt mer än sankade vassområden med fisk och fågel. Ursprungliga jordbruksfastigheter tillsammans med badortsvillor från sekelskiftet och en omfattande sommarstugebebyggelse gjorde sammantaget att Arendal utvecklats till en relativt tätbebyggd landsbyggsort innan Arendalsvarvet anlades. Platsen har också en rik äldre historia, inte minst genom att stamgården vid Arendal fungerade som skjutshåll och gästgiveri då Älvsborgs fästning fortfarande var i bruk. Anläggandet av Arendalsvarvet innebar att den befintliga bebyggelsen på Götaverkens 1 miljon kvm köpta mark inlöstes eller exproprierades för att sedan rivas, varpå hela klipplandskapet plansprängdes och de båda vikarna Gåsesund och Gapekilen fylldes ut och införlivades i bygget av varvsanläggningens utrustningsdockor. Anslutningsvägen och järnvägen till varvet drogs genom Arendals centrala bebyggelse, vilket innebar att flera av ortens mest tongivande byggnader behövde försvinna. Anslutningsvägen och järnvägen banade även väg för det senare anläggandet av Göteborgs Hamn mellan Ryahamnen och Arendalsvarvet under 1960 och 1970-talet. Göteborg stads fastighetskontor mobiliserades för att lösa in eller exproprieras i stort sett all bostadsbebyggelse i Arendal inför Götaverkens och senare hamnen och raffinaderiernas expansion. Det som inte inledningsvis behövde rivas kunde ofta hyras ut till sina förra ägare, men eftersom hela området sedan 1959 års generalplan var planerat för industri- och hamnverksamhet har ingen offentlig service upprätthållits och den kvarvarande bostadsbebyggelsen har fått förfalla. Den sista riktigt stora omvandlingen skedde på 1970-talet då Rosenlundsberg som förr låg mellan Ardalsberget och Göta Älv och gjorde Arendal till en dal plansprängdes för att lämna plats åt Älvsborgshamnen, som var färdig att användas 1978. Trots att GVA:s verksamhet upphörde 1989 och det forna varvsområdet därefter allt mer öppnats upp för allmänheten har bostadsbebyggelsens förfall fortgått eftersom hamn- och raffinaderiverksamheten sätter villkoren för vilka andra verksamheter som kan tillåtas på platsen.

³²⁷ *Skeppsbyggaren* (1959:1) sid 43–46, Storm (2014) sid 37–38

8.6 Industriellt betingad utvecklingsfördröjning

Det går att närma sig frågan om hur den samtida situationen för de bebyggelsestrukturer Götaverken påverkat framväxten av ser ut genom att utveckla ett resonemang om industriellt betingad utvecklingsfördröjning. När denna uppsats skrivs pågår ett intensivt byggande av bostäder och kontor som snart helt integrerar Lundbyvass med bebyggelsen vid Lindholmen. Under de närmsta åren kommer även den gamla verkstadstomten på Skeppsholmen bebyggas. Innevarande år har ett nytt resecentrum öppnats vid Stenpiren och det har även dragits en spårvagnslinje över Skeppsbron. Det är dock ganska anmärkningsvärt att detta inte gjorts tidigare och man kan fråga sig varför det är så. Vad gäller Skeppsbron kan ett svar bestå i att den kvarvarande industriella verksamheten i Götaverkens gamla lokaler tillsammans med hamnverksamheten längs Skeppsbron bibehöll områdets industriella och med tiden nedgångna karaktär, till dess merparten av hamnverksamheten kunde flytta till ytterhamnarna och det istället blev nödvändigt att skapa nya trafiklösningar. Situationen gjorde det möjligt att relativt konfliktfritt dra Götaleden över Skeppsbron på 1970-talet. Först när Götatunneln öppnades 2006 och trafiken därefter minskade blev det möjligt att betrakta Skeppsbron som ett utvecklingsområde. Ett liknande förhållande präglar även Lundbystrand. Eftersom den industriella verksamheten pågått och i viss mån fortfarande pågår i det gamla varvsområdet och runt omkring om än i mindre skala, har det gjort att större omvandlingsarbeten fått vänta. Trafiken på Göteborgs hamnbana ökar dessutom vilket gör att järnvägen ska byggas ut till dubbelspår på vissa sträckor under kommande år. Den nu oanvända rangerbangården som tidigare förbundit varven och områdets hamnanläggningar är också svårbebyggd på grund av skyddsavstånd till järnvägen och höga bullernivåer från Lundbyleden norr om järnvägen. Det pågår alltså fortfarande aktiviteter som är signifikanta för randzoner och den industriella stadens periferi i synnerhet, vilket har en bromsande effekt för den stadsbyggnadsutveckling som successivt integrerar området i den växande staden.

8.7 Nationell samhällsnytta och rätten till rummet

Geografen David Harvey beskriver i artikeln *Right to the city* (2008) ett sätt att se på städer och deras värde utifrån deras förmåga att absorbera kapitalistiskt mervärde genom att utgöra arenor för olika marknader. Genom storskaliga infrastrukturprojekt och strukturell förnyelse av byggnadsbeståndet etcetera går det att öka urbaniseringstakten och därmed städers förmåga att absorbera kapital. Harvey menar att exempelvis Robert Moses omvandlingar av New York på 1940-talet eller Georges Eugène Haussmanns omfattande rivningar för att anlägga boulevarder i Paris på 1850-talet hade just detta syfte. Utifrån detta perspektiv kan man se att den intensiva omvandlingen av Arendal 1959–1978 sammanfaller med så många andra storskaliga omvandlingar av staden i modernitetens spår. Saneringen av innerstadens arbetarbebyggelse och förnyelsen av stadens centrum, uppbyggandet av förorterna Biskopsgården, Angered och Bergsjön samt anläggandet av Älvsborgsbron, och Tingstadstunneln med tillhörande motorvägssystem ökade tillsammans skalan på den pågående urbaniseringen och utvecklade därmed stadsrummets möjligheter att ackumulera kapitalistiskt mervärde. Anläggandet av GVA och den övriga exploateringen av Arendal vid samma tid utgjorde en väsentlig del av denna process vilket tillförsäkrade Göteborgsregionen viktiga geografiska resurser för mervärdeackumulering genom infrastruktur och industri i utvecklingen mot en storstad. Det är tydligt att näringslivet och stadens hade sammanfallande intressen i denna fråga vilket genererade ett nära samarbete och legitimerade den höga graden av expropriering och övertagande av stora geografiska ytor som tidigare varit allmänt tillgängliga.³²⁸ I Arendal fick denna utveckling fortgå trots att GVA allt

³²⁸ Harvey (2008) sid 26-27 30-33

mer förlorade i betydelse under 1980- och 1990-talet. Detta har sin förklaring i att hamnanläggningarna och oljeraffinaderierna i kontrast till varvsverksamheten kunnat utöka sin verksamhet och konsoliderat områdets industriella funktion och karaktär.

Denna process pågår fortfarande. GHAB är Skandinavien största import- och exporthamn och har en avgörande betydelse för Göteborgsregionens näringsliv och ställning som storstad. Detta ger ett grundläggande perspektiv för att förstå de transformationsprocesser som pågår i det samtida Arendal. GHAB kommer från om med 2017 påbörja ett anläggningsarbete för att expandera hamnen över den yta som tidigare utgjort ett grönt stråk mellan Älvsborgshamnen och Arendalsvarvets forna område. Expansionsåtgärden kommer kraftigt skada riksintresset Älvsborgs fästning och innebär också att en småbåtshamn och ca tio sommarstugor (de sista i Arendal) nu rivits och att området inte längre kommer vara tillgängligt för allmänheten. Norr om Älvsborgshamnen har företaget SWEROCK nysst fått tillstånd att anlägga en mycket kontroversiell bergtäkt på Ardalsberget, ett av områdets sista grönområden, också detta motiverat av hamnens eventuella expansionsbehov. Strax intill märks också Göteborgs hamn och industrins indirekta men ändå kraftigt degenerativa inverkan på den ursprungliga bostadsbebyggelsen. Den kraftiga exploateringen och hamnens slutna karaktär har avfolkat Arendal och den kulturhistoriskt värdefulla Arendals stamgård har därför förlorat sitt sammanhang och sitt marknadsvärde och därför kunnat byggas om till oigenkännlighet av fastighetsägare med eventuellt kriminella kopplingar.

Privatpersoner och företrädare för allmänheten, kulturmiljövården och naturvården har gjort vad de kunnat för att motarbeta föreliggande exploateringsåtgärder och dessutom i stor utsträckning vunnit gehör på ett lokalt plan. De exploateringsåtgärder som syftar till att expandera Göteborgs hamn och därmed göra den mer konkurrenskraftig legitimeras dock utifrån ett slags suveränt företräde baserat på ett en större samhällsnytta på ett nationellt plan, vilket fått inflytande i beslutsprocesserna och slagit undan benen på den lokala kulturmiljövården, trots den lagstiftning som åberopats.

Det går att koppla ihop det rumsliga transformationsmönstret i Arendal sedan dess Arendalsvarvet anlades med de exploateringsåtgärder som nu gjorts möjliga. I stort sett alla fastigheter utan koppling till industrin och hamnen inlöstes och exproprierades successivt av Göteborgs fastighetskontor varpå människor efter hand flyttade därifrån. Göteborgs hamns expansionsmönster har ytterligare bidragit till denna avfolkning vilket gör att de nu aktuella exploateringsprocesserna har ett förhållandevis lågt allmänintresse helt enkelt eftersom det inte längre rör sig så mycket människor i Arendal utöver de som arbetar här. Det är som om Arendal genom ett successivt övertagande av det offentliga rummet har dragits ur det allmännas intresse och nu är möjligt att förändra hur som helst utifrån en ensidig bild av vad som är lönsamt. Platsen kulturhistoriska värden och dess lokala betydelser utöver hamn- och industrifunktionerna har ingen plats i denna bild.

8.8 Fördjupade perspektiv kring varvsnäringens kulturarv

I uppsatsens inledning beskrivs hur Cityvarvets flytdocka bogserades bort från sin plats vid Lundbystrand i maj 2016, efter att verksamheten i den sista delen av det som en gång var världens största skeppsvarv lades ner. Händelsen aktualiserar en grundläggande kulturarvsproblematik. Många av varvens mest karaktäristiska anläggningar har visat sig näst intill omöjliga att bevara. De kulturyttringar de hyste är svåra att tradera i det postindustriella skede av historien vi befinner oss i. Om ett levande kulturarv kräver att delar av det förflutna används som kulturella, politiska och ekonomiska resurser i samtiden, föreligger ett problem just för att det är svårt att hitta

tillämpningsområden för varvsindustrins mest specifika element.³²⁹ Jag har emellertid försökt hitta spåren av Götaverken främst på andra ställen än i de gamla maskinhallarna och i kranarna vid kajen. Det är inte berättelserna om nagelapor,³³⁰ ackordslön och sjösättningar jag intresserat mig för även om jag inte alls vill förminska deras roll.

Med nagelaporna i bakhuvudet har jag istället tagit mig bort till de gamla husen med en tillsynes märklig placering vid Herkulesgatan. Dessa hus är en rest av en stadsdel som planlades här efter att hela området runt omkring torrlades på initiativ av Götaverkens föregångare. Bakom husen kan man fortsätta upp i den nationalromantiska Keillers park, som ägaren till samma företag lät anlägga och donerade till staden 1906. I Keillers park ligger Ramberget och från dess topp ser man inte bara Götaverkens gamla anläggningar vid Lundbyvass och den ännu ej bebyggda verkstadstomten vid Skeppsbron, utan också exempelvis Gasklockan (än så länge) och Älvsborgsbron vars ursprung är intimt förknippade med just Götaverken. En stig leder ner för bergets norrsida till platsen för Götaverkens byggnadsförenings gamla hus vid Inlandsgatan. De ursprungliga husen är rivna, men precis intill ligger det miljonprogramspräglade industrihotellet vid Gropegårdsgatan. Kanske hade jag bott här om jag arbetade vid Götaverken på 1970-talet och tog hjälp av min arbetsgivare för att hitta någonstans att bo. Gjorde jag det hade jag kanske också tillbringat min semester i ett fritidshus på Knarrholmen i Göteborgs södra skärgård, utan att behöva köpa detsamma för flera miljoner kr. Det är den enda möjligheten om man vill göra samma sak idag.³³¹ En ännu större svårighet föreligger om man vill ta sig ner till den sista orörda strandremsan mellan Älvsborgshamnen och GVA:s forna varvsområde. Platsen har hägnats in med elektriska stängsel och kommer snart ha försvunnit för alltid under GHAB:s expanderande hamnanläggning. Istället kan man lite mer anspråkslöst plocka med sig fallfrukt från äppleträden vid de övergivna husgrunderna nedanför hotellet Arken och ta sig tillbaka mot staden längs GVA:s gamla anslutningsväg Oljevägen.

Men hjälp av denna flanörsbetraktelse och dess exempel vill jag hävda att det finns aspekter av varvsnäringens kulturarv gömda i själva stadslandskapets struktur. I en tid då det mesta av varvsanläggningarna och dess kulturyttringar är borta går det också att koppla berättelserna om varven till kvarvarande spår i stadslandskapet runt omkring. Det är vad denna uppsats gått ut på och förhoppningsvis kan det också berika eventuellt kommande kulturarvsprocesser med nya perspektiv.

Vissa av de perspektiv jag funnit kastar även ett inte enbart positivt ljus på varvsindustrin. Kulturarvsprocesser har en inneboende förmåga att ofta utesluta alternativa berättelser. Kulturarv är på detta sätt dissonant. Att konstituera kulturarv är att aktualisera vissa berättelser samtidigt som alternativa berättelser berövas sin plats i historien och förpassas till glömskan. På så vis förlorar också individer och grupper av människor sin historia och därmed mycket av sitt inflytande i samhället, när bilden av majoritetens "gemensamma" kulturarv cementeras.³³² Ett enkelriktat fokus på Götaverkens stadsbyggande funktion, hade lätt inneburit att andra berättelser om de platser företaget varit verksamma på hamnat i skymundan.

Göteborg är en av de städer i Sverige som drabbade hårdast av saneringsvågorna under 1960- och 1970-talet, då stora delar av stadsbebyggelsen revs och ersattes med nyare bebyggelse. Genom berättelsen om Götaverkens expansion vid Lundbyvass och i Arendal synliggörs även saneringsvågornas effekter i stadens mer perifera områden. Berättelserna om arbetarstadsdelen Hisingstad och den kustnära landsbyggdsorten Arendal och Götaverkens avgörande roll för deras fysiska försvinnande ur historien, kontrasterar till den enkelriktat positiva bilden av Götaverken som

³²⁹ Ashworth, Graham, Tunbridge (2007) sid 2–4

³³⁰ *Nagelapor: Alternativ benämning på nagellangare: De som applicerade glödvärma nitar (nagel) i plåtfogarna innan nitslagaren slog fast dem med tryckluftshammare.*

³³¹ BRF Knarrholmen: om Knarrholmen

³³² Tunbridge/Ashworth (1996) sid 21, 29–30

stadsbyggare. Jag alltså förhoppningsvis även möjliggjort vitaliserade och fördjupade tolkningar av varvsnäringens kulturarv genom att beskriva några av dess inneboende dissonanser.

8.9 Vidare forskning

Detta arbete täcker ett tidsspann från 1800-talets mitt till nutid och många av de skeenden som gått genom har av nödvändighet, men inte utan frustration, fått en översiktlig behandling. Jag önskar att det hade varit möjligt att utveckla de delar som rör företagets egna ansvarstagande för att bidra till bostadsbyggande. Detta har sett olika ut i olika tider utifrån arbetarnas egna möjligheter att organisera sig och själva bygga bostäder, samt senare utifrån inflytandet av ett ökat kommunalt byggande. Jag har kunnat visa att bostadsbyggande varit en aktuell fråga för Götaverken från 1850-talet till 1970-talet. Samtidigt gick det inte att inom ramen för uppsatsarbetet, fördjupa bilden av de strukturella och organisatoriska relationerna mellan företagsledningens ambitioner och det faktiska byggandet, samt det vidare samarbetet med Göteborgs stad. Detta är en central fråga för att fördjupa kunskapen om Götaverkens stadsbyggande funktion ytterligare.

Intressanta är också de perioder i historien, där industrins expansion inneburit omfattande omvälvningar i landskapet och ett rent fysiskt övertagande av rummet, vilket tvingat bort människor från sina livsmiljöer. Frågorna om huruvida torrläggningen av Lundbyvass, rivningarna av Hisingstad eller inlösningarna av bostadsbebyggelsen i Arendal utgjorde kontroversiella åtgärder i sin samtid, har legat utanför uppsatsens avgränsningar. En mer ingående bild av detta skulle kunna ge en bakgrund åt de exploateringsåtgärder som nu är aktuella i Arendal. De legitimeras ofta med argument om att miljön redan är kraftigt exploaterad och därmed har ett förhållandevis lågt allmänintresse.

Sådana studier skulle även ge en ingång till forskning om kulturmiljövårdens samtida villkor. Frågan om huruvida Miljöbalken, Kulturmiljölagen och Plan- och byggnadslagen tillsammans med Kulturmiljövårdens praxis ger en tillräcklig argumentationsgrund gentemot exploatörer, som åberopar en större samhällsnytta utifrån hårda ekonomiska värden, behöver ytterligare utredas. Mitt intryck är att argument om större samhällsnytta och ekonomi ges en slags oinskränkt suveränitet, som i de fall jag kommit i kontakt med verkat ha undgått en detaljerad granskning. Som kulturvårdare blir jag avundsjuk och önskar att jag också i högre utsträckning kunde basera mina argument på idéer om en större samhällsnytta och ekonomiska värden. De beskrivningar av samtida förhållanden som denna uppsats mynnar ut i indikerar ett behov av forskning, som visar att detta är möjligt samt hur det ska gå till.

8.10 Stadsmorfologi som metod

För att besvara frågeställningarna i denna uppsats har en kronologisk berättelse om Götaverken och dess fysiska påverkan på staden framställts. Tillvägagångssättet har hämtats från den engelska skolan av stadsmorfologi, inom vilken M. R. G. Conzen utvecklat centrala begrepp om urbana transformationsmönster. Berättelsen har disponerats utifrån en indelning av företagets historia i morfologiska perioder till vilka företagets olika verkstadsområden i staden så långt som möjligt kopplats ihop enligt Conzens teorier om att städers strukturutveckling kan analyseras utifrån en uppdelning av staden i morfologiska regioner. En morfologisk region utgörs av ett urbant område vars huvudsakliga element kommit till under en viss morfologisk period. Utöver att Götaverkens olika anläggningar i staden skapat en grund för en morfologisk regionindelning genom sina grundläggande etableringsfaser har det varit svårt att koncentrera berättelsen till på förhand bestämda tidsperioder. Där Gunilla Jivén i sin

undersökning av metodens användning fann det vara svårt att dela upp en komplex stadsbild i skilda morfologiska perioder, har jag utifrån en mer given regionindelning istället haft svårt att dela in historien i morfologiska tidsperioder.³³³ Nästan varje historiskt decennium innehåller nämligen avgörande skeenden för företagets anläggningar och stadsutvecklingen runt omkring.

I efterhand går det att konstatera att industriella miljöer är betydligt mer föränderliga än den typ av stadsområden Conzen troligtvis avsåg att indelningen i morfologiska regioner och perioder huvudsakligen skulle tillämpas på. Där Conzen rört sig över hela städens geografiska yta har jag istället rört mig i stadens randzonsområden. Min undersökning avgränsas också nästan helt till stadens industriella epok, inom vilken det är svårt att hålla isär olika transformationsperioder. Jag tänker mig att detta är betydligt enklare vid studier av en medeltida stad, där transformationsmönstret kan kopplas till mer distinkta skillnader i samhällskicket mellan olika tider. Eventuellt hade det varit mer användbart, att istället beskriva olika transformativa flöden som i hög grad överlappar varandra. Staden och industrins utveckling sker ju parallellt och för att skildra de perioder där deras utveckling samverkar eller motarbetar varandra, hade det kanske varit enklare att frånga den kronologi som indelningen i morfologiska perioder gett upphov till.

Uppsatsens fokus på den industriella epoken är också problematisk vad gäller tillämpningen av Conzens begreppsteori om stadsrandzoner och townscape. Jag har konstaterat att Götaverken haft en central roll i utvecklingen av randzoner i stadens periferi. Den industriella samhällsutvecklingen har dock gjort att dessa randzoner expanderar i en helt ny skala i förhållande till sådan randzonexpansion som ägt rum innan det industriella genombrottet. I denna snabba utveckling blir den ursprungliga stadskärnan och den övriga stadsbebyggelsen ett slags bihang till det betydligt större och utspridda industriella randzonsområdet, snarare än att utgöra det centrum randzonsområden växer fram kring som årsringar. Möjligtvis är det lättare att se denna randzonstillväxt som årsringar i stadsväven i äldre stadsstrukturer, vars grunddrag formats innan det industriella genombrottet. Jag inser i efterhand att den uppdelning av södra Hisingens, under industrialismen framväxta bebyggelsestruktur, jag tyckt mig se, i form av en inre och en yttre randzon med ett mellanliggande skikt av bostadsbebyggelse, är en grov förenkling av hur det i verkligheten förhåller sig. Bostäder, kommersiella områden och industrier är visserligen relativt åtskilda men i högre grad som separata enklaver utan den inbördes ordning jag inledningsvis tyckt mig se.

En inledande förhoppning var också att det skulle vara möjligt att vidga perspektiven om varvsindustrins kulturarv, genom istället för att fokusera på enskilda byggnader eller företeelser beskriva det townscape som planmönster, markanvändning och bebyggelsestruktur tillsammans utgör. I de miljöer jag studerat går det dock att ifrågasätta huruvida det överhuvudtaget går att tala om townscape. Utöver att jag tillämpat en metod, som är till för att analysera hela stadsstrukturer på enskilda tomtstrukturer och dess omgivning, är det också industriella randzonsmiljöer jag studerat. Här är det inte i första hand ett planmönster eller en förtätad bebyggelsestruktur som konstituerat miljöns karaktär. Miljöerna utgör snarare ett slags palimpsest av mer solitära enheter, som fått sin form och placering utifrån sin funktion, snarare än att de underordnat sig mera regelstyrda planer för stadsbyggnad.

Jag kan också konstatera att andra stadsmorfologiska studier enligt ovanstående metoder resulterat i ett betydligt större fokus på stadsplaner och planmönster, i vilka stadsplanernas utveckling likställs med den studerade stadens utveckling. På grund av avsaknaden av tydliga och välplanerade planmönster, har jag i denna uppsats istället lutat mig mot olika skeenden, som styrt förändringen för att förstå platsers fysiska konstitution. Dessa skeenden rör just Götaverkens verkstadstomters

³³³ Jivén (2003) sid 119–120

transformationer och vilka resultat de haft på omgivningen. Detta utgör uppsatsens huvudämne och ger också en slags avgränsning i min användning av townscape. Jag är inte ute efter en generell bild av mönstret för hela stadens tillväxt, utan har koncentrerat mig på delområden av periferin, i vilka stadsplaner haft en underordnad roll.

I olika sammanhang är townscape också ett omtvistat begrepp som utöver sina fysiska aspekter kan handla om platsers symbolvärden. I vissa sammanhang kan det närma sig det mer allomfattande begreppet *genius loci*, som kan beteckna de samlade känslor människor har av en plats utifrån alla dess symboliska och psykologiska värden, generade av både mänskligt skapade processer och naturens gång.³³⁴ I vidare mening hänger alltså townscape-begreppet starkt samman med upplevelsevärden. Jag har emellertid valt och tolkat denna metod just för dess inriktning på platsernas dokumentvärden, för att förstå mig på platsernas historiska utveckling. Jag har aktivt försökt ta mig bort ifrån den upplevelsebaserade förståelsen av platserna som så mycket mer hade varit utsatt för min egen och andras subjektivitet. Genom att istället fråga om varför platserna ser ut som de gör och hur de utvecklats, har jag velat utveckla en mer historisk ingång för min förståelse. Eventuellt har jag lyckats med detta genom att anamma de grundläggande ställningstaganden som följer av metoden. Naturligtvis kan jag ändå inte undkomma normerande urvalsprocesser och subjektiv tolkning. Jag vill avslutningsvis förhålla mig ödmjuk inför det faktum, att det jag lyft fram i denna uppsatts utgör en sammansatt berättelse utifrån ett oändligt antal möjliga berättelser om Göteborgs varvsindustri, vilka förhoppningsvis och med all sannolikhet kommer fortsätta formuleras.

³³⁴ Jivén (2003) sid 122

9. Sammanfattning

Detta examensarbete på 60 hp avslutar den tvååriga masterutbildningen i kulturvård på Institutionen för kulturvård på Göteborgs Universitet. Ämnet är de rumsliga transformationsprocesser som miljöerna kring företaget Götaverken genomgått sedan företaget grundades på 1840-talet fram till vår samtid. Utgångspunkten grundar sig i upplevelsen av att kulturarvet efter Göteborgs varvsindustri har en tillbakadragen roll i staden i förhållande till hur omfattande och fysiskt närvarande varvsindustrins anläggningar tidigare varit. Varvsindustrins miljöer är nu grundligt förändrade och det finns exempelvis inget varvshistoriskt museum i Göteborg trots att stadens varvshistoriska förening och många andra kämpat för detta sedan slutet av 1980-talet. Anledningarna till varför det förhåller sig så utgör den problematik som motiverar detta ämnesval. Det är fortfarande svårt att behandla de industriella epokens efterlämningar som kulturarv. Den generella bilden av vad kulturarv är för någonting präglas av värden som beständighet, autenticitet och estetik medan industriella miljöer snarare präglats av sin funktionalitet, föränderlighet och komplexa strukturer som är svåra att bevara. Det är också svårt att tradera det mer sociala varvshistoriska kulturarvet eftersom det i stor utsträckning baseras på specifikt yrkeskunnande kopplat till specifika miljöer som inte längre finns kvar. Varvsindustrin är därmed en hinsides värld vars kulturarv av olika anledningar har svårt att få fäste i samtiden.

Uppsatsens grundidé handlar om att utifrån detta problem vidga perspektivet på vad varvsnäringens kulturarv kan bestå av genom att studera hur ett varvsföretag påverkat sin omgivning. Just Götaverken har flyttat sin verksamhet från Skeppsbron, till Lundbystrand och sedan vidare till Arendal. På så vis har företaget alltid varit närvarande i stadens periferi i takt med att staden växt. Det grundläggande antagandet är därmed att Götaverken också i hög utsträckning påverkat hur staden har formats på olika sätt. Det öppnar möjligheten att betrakta varvsnäringens kulturarv som någonting större än de kvarvarande resterna av dess produktionsanläggningar och de sista varvsarbetarnas berättelser. Ett fokus på det rumsliga transformationsmönstret kring anläggningarna ger också ingångar till frågan om vilka miljöer som försvunnit, då varvsverksamheten expanderat. Detta bidrar till en djupare förståelse av varvsnäringens kulturarv. Industrin har dubbla roller. Dess historia rymmer berättelsen om samhällsbyggande, modernisering och välfärd men också berättelsen om storskalig exploatering, auktoritär makt och avveckling.

Frågeställningarna är: Hur har Götaverkens fysiska miljöer förändrats från etableringsfas till nedläggningsfas? Hur har framväxten av Göteborgs stadsbebyggelse påverkats av utvecklingen av Götaverkens fysiska miljö? Och hur ser situationen ut för de av Götaverken påverkade strukturerna i Göteborg idag? Detta undersöks i en kronologisk berättelse om Götaverkens miljöer, som tagits fram med hjälp av teoribildning och begrepp hämtade från den engelska skolan av stadsmorfologi, främst företrädd av kulturgeografen M. R. G. Conzen.

En grundläggande teori i denna forskningstradition handlar om att städer växer genom additiv tillväxt i stadens periferi och att karaktären av denna tillväxt bestäms av den socioekonomiska utvecklingen. Vid perioder med låg ekonomisk tillväxt, växer istället för bostäder, offentliga institutioner, industrier och infrastrukturprojekt och andra användningar fram, som kräver stora tomtenheter i stadens periferi. Denna typ av bebyggelse skapar tillsammans randzoner som skiljer ut sig från den homogena staden då de har en glesare tomtstruktur och främst innehåller andra funktioner än bostäder. Undersökningen baseras på ett hypotetiskt antagande om att Götaverken utgjort en katalysator för framväxten och utvecklingen av sådana stadsrandzoner i Göteborg, vilket då skulle kunna belysas utifrån de transformationsteorier om stadsrandzoner som utvecklats inom stadsmorfologin. Forskningstraditionen innehåller även begreppen morfologiska perioder och morfologiska regioner.

Dessa begrepp är baserade på en idé om att det förflutna kan delas upp i skilda faser av social och kulturell historia, vilket yttrat sig i att distinkta, materiella former skapas på olika platser i staden i linje med sin tids utveckling. I denna uppsats betraktas sålunda Götaverkens olika anläggningar och dess omgivning i staden som skilda morfologiska regioner vars historia delats upp i morfologiska perioder. Detta har gett en kapitelindelning, i vilken avsnitt om den enskilda periodens förutsättningar, anläggningarnas utveckling samt deras påverkan på sin omgivning skapar en genomgående tematisering. Eftersom studien i sin helhet rör sig inom den industriella epoken i Göteborg och att industrialismen påverkat städernas periferier i en helt ny skala, har även vissa influenser hämtats från svensk industriminnesforskning och studier som vidare berör urbana transformationsprocesser kring industriella platser.

Götaverken föregångare Keillers mekaniska verkstad anlades på Skeppsbron 1841. Skeppsbron hade då ännu inte införlivats i staden och utgjordes främst av en vassbeväxt strandremsa belamrad med rasmassor från de nyss rivna stadsmurarna. Verkstadsanläggningen var nydanande och dess grundare Alexander Keiller fick ett stort inflytande över den industrialisering som följde i verkstadsanläggningens spår. Senare på 1840-talet anlades nämligen Rosenlunds bomullsspinneri samt Göteborgs gasverk på Skeppsbrons södra del. Först på 1850-talet började Göteborg stads planer för området visa sig. Det anlades kajer och en ångbåtsbrygga vid Stenpiren vilket föranledde en ökande hamnverksamhet. Alexander Keillers planer på att uppföra en fartygsslip samt bygga arbetarbostäder vid Skeppsbron krockade med utbyggnaden av hamnen. Under 1860-talet hördes även åsikter om att verkstadsområdet förfulade Skeppsbron, där det nu byggts ett stort handelshus som tillsammans med ångbåtsbryggan förvandlade Skeppsbron till stadens framsida.

Alexander Keiller hade emellertid redan 1855 köpt mark på en landremsa längs Göta älvs norra strand som bildats genom att mudder från älven kastats upp här i samband med att segelleden fördjupades. På 1860-talet flyttades verkstadens skrymmande anläggningar hit. Därefter drev Alexander Keillers son James Keiller ett storskaligt exploateringsprojekt som gick ut på att torrlägga det sankna vassområdet innanför landremsan. Vassområdet sträckte sig upp till Ramberget och utgjorde en yta som var större än hela staden innanför vallgravarna. På 1890-talet stadsplanerades hela den torrlagda ytan under namnet Hisingstad. Keillers mekaniska verkstad som nu bytt namn till Göteborgs mekaniska verkstad (GMV), var kraftigt involverade i det nya områdets stadsbyggnadsfrågor. Området elektrifierades med hjälp av verkstadsanläggningens ångcentral 1898 och det utvecklades planer på att anlägga en spårvagnslinje samt förbinda området med stadens vattenledningsnät. En kommitté, i vilken James Keiller satt med i, tillsattes för att utreda frågan om huruvida Lundby socken skulle införlivas i Göteborg. Detta genomfördes 1906. Då hade Hisingstad vuxit ut till ett glesbyggt samhälle som ändå i viss mån band ihop arbetarbostäderna vid Lindholmens varv med den framväxande bebyggelsen i Kvillestaden. Hisingstad hann aldrig byggas ut i sin helhet, men kom att innehålla en mängd viktiga samhällsfunktioner såsom skola, badanstalt, apotek, polis och brandkår.

Göteborgs stad hade andra intressen i Lundbyvass än bostäder. Planerna på att expandera Göteborgs hamn tog fart under 1900-talets början vilket ledde till att Sannegårdshamnen och Frihamnen började byggas ut 1913 och 1914. För att förbinda de nya hamnanläggningarna samt de växande varvsanläggningarna med staden, anlades även den första sträckningen av Göteborgs hamnbana vid samma tid. Järnvägen drogs rakt över ytan för det tidigare planlagda Hisingstad och anläggandet av Frihamnen innebar också att stora delar av den stadsplanerade ytan grävdes ut till hamnbassäng. Hisingstad hade därmed spelat ut sin roll som stadsbyggnadsprojekt vilket också märks i Götaverkens egna bostadsprojekt. 1918 uppförde Götaverkens bostadsförening ett kvarter med landshövdingehus. Istället för en tomt i Hisingstad valdes en tomt i Rambergstaden nordväst om Ramberget.

Företagets engagemang i bostadsfrågan fortsatte därefter genom att det bildas en egnahemsförening som subventioneras av företaget under 1930-talet. Efter det märks även företagets arbetssociala engagemang. Genom donationer kunde bland annat Knarrholmen i Göteborgs skärgård köpas in och bebyggas med semesterstugor för Götaverkens anställda. Semesterön förvaltades av Götaverkens arbetarförening. Samtidigt växte varvsanläggningen vid Lundbyvass allt mer och 1939 anlades även Lundbyhamnen. Industrierna och hamnens expansion gjorde det omöjligt att fortsätta bygga ut Hisingstad. Istället blev det nödvändigt att riva vissa av husen. Under andra världskriget utförde Götaverken komplicerade marktransaktioner i området för att slå ihop företagets mark till en sammanhängande fastighet. Denna kunde expandera kraftigt i takt med att Götaverken utvecklades till en storindustri. I början av 1950-talet anlades även Lundbyhamnen vilket tillsammans med varvsområdets expansion krävde att merparten av bebyggelsen i Hisingstad revs under 1960-talets början. Den yta som frigjordes av detta var dock inte tillräcklig. Varvsområdet var nu dessutom inträngt på en halvö mellan Lindholmshamnen och Lundbyhamnen.

För att kunna följa med i marknadsutvecklingen byggde Götaverken upp Arendalsvarvet (GVA) längre ut längs älvmyningen istället för att fortsätta utveckla det gamla varvsområdet vid Lundbyvass (GVG) Här fanns sedan tidigare en landsbyggdsort bestående av jordbruksfastigheter, sommarstugor och badortsvillor från 1800-talets slut. För att anlägga GVA inlöstes eller exproprierades fastigheterna på ett en miljon kvm stort område av Göteborgs fastighetskontor. Det som stod i vägen revs och hela klipplandskapet plansprängdes för att ge plats åt den nya anläggningen. Anslutningsväg och järnväg till GVA tillskapades genom att den tidigare anlagda Oljevägen och Göteborgs hamnbana till Skarvikshamnen förlängdes och drogs genom den förtätade delen av Arendals samhälle. Detta krävde att större delen av bebyggelsen revs. Samtidigt utvecklade Götaverken tillsammans med Volvo planer på att bygga ett stort bostadsområde i Arendal, vilka dock avstyrktes av Göteborgs stad med hänvisning till skyddsavstånd till raffinaderierna samt att området utgjorde en inflygningszon till Torslanda flygplats. Istället inleddes ett samarbete kring byggandet av Älvsborgsbron.

GVA och dess anslutningsvägar från staden banade även väg för den fortsatta expansionen av Göteborgs hamn samt utbyggnaden av de nuvarande raffinaderierna i området vilket transformerade Arendalsområdet i grunden mellan 1959 och 1978. Kvar blev ett grönt stråk mellan GVA och Älvsborgshamnen som förband Ardalsberget i norr med Aspholmarna och Älvsborgs fästning i vattenområdet utanför och tillät en sista rest av Arendals bostäder och sommarstugor att finnas kvar.

Under 1970-talet blev den Svenska Varvsindustrin allt mer konkurrensutsatt och kom snart att avvecklas i rask takt. 1977 hade både Eriksbergs mekaniska verkstad och Lindholmens varv tagits över av Götaverken vilka i sin tur övertogs av det statliga bolaget Svenska Varv AB. Svenska Varv satsade på att försöka göra Arendalsvarvet lönsamt genom att rikta in företaget på produktion av oljeplattformar. Vid GVG gjordes den kvarvarande varvsanläggningen om till reparationsvarvet Cityvarvet. Det uppfördes en ny huvudbyggnad för Cityvarvets räkning samtidig som en sanering av verkstadsområdet inleddes. 1986 startade Svenska Varv förvaltningsbolaget Eriksbergs förvaltnings AB (EFAB) för att successivt omvandla och hitta nya användningsområden för de gamla varvsmiljöerna längs norra älvstranden. Verksamheten vid GVA och GVG krympte successivt under 1980-talets senare del. GVA:s verksamhet upphörde 1989 medan Cityvarvet vid GVG genomgick flera omorganisationer och kunde fortsätta sin verksamhet till 2015. Efter att EFAB 1989 vunnit gehör för sina idéer i kommunstyrelsen om att bygga blandstad med bostäder längs norra älvstranden, har GVG successivt kunnat utvecklas till ett centrum för olika företag under namnen Lundby Strand. Vid GVA har utrustningsdockorna fyllts igen och byggts om till hamnanläggningen Arendals hamn. I den gamla skrovhallen bygger företaget Apply Emtunga modullösningar till offshoreindustrin och resten av området har öppnats upp och används nu bland annat av Volvo AB och dess underföretag. Samtidigt kommer Göteborgs hamn under

2017 påbörja en utbyggnad av hamnen mellan Älvsborgshamnen och GVA:s forna område. För ändamålet har Arendals småbåtshamn och de kvarvarande sommarstugorna på Lilla Aspholmen tagits bort. Ytan är inte längre tillgänglig för allmänheten och Lilla Aspholmen, som är en del av riksintresset Älvsborgs fästning, kommer plansprängas och integreras i den nya hamnytan. Stora delar av Ardalsberget norr om hamnen har samtidigt avsatts för bergtäktsverksamhet vilket också motiveras av hamnens kommande expansionsbehov. Sammantaget innebär exploateringsåtgärderna en minskad allmän tillgänglighet till området, förlorade värden för riksintresset Älvsborgs fästning samt att de sista delarna av det ursprungliga Arendal mer eller mindre försvinner.

I uppsatsens slutsatser konstateras att Götaverken har bidragit till urbana transformationsprocesser i den växande stadens periferi, dels genom uppbyggandet av de egna produktionsanläggningarna men också genom en aktiv påverkan på den kringliggande utvecklingen. Götaverken och dess föregångare har genererat en efterkommande industrialisering av de platser de varit verksamma på innan dessa tagits i anspråk av Göteborgs stad. Det har även funnits en stadsbyggande ambition inom företaget, vilket tagit olika former och resulterat i både genomförda och ej genomförda bostadsbyggnadsprojekt. Stadens framväxt kring företaget är också resultatet av en slags tillväxtgenererande växelverkan mellan samverkan och intressekonflikter företaget och staden i mellan. Intressekonflikter har gjort att företaget flyttat på sig och etablerat sig på nya platser varpå perioder av samverkan resulterat i att olika stadsbyggnads- och infrastrukturprojekt genomförts i Götaverkens närhet. Det expanderande verkstadsområdet har samtidigt krävt rivningar av bostäder, och då även sådana som företaget själv bidragit till framväxten av. Uppbyggnaden av GVA och följande exploatering i Arendal innebar att det ursprungliga samhället här successivt har utplånats. Detta ger Götaverken dubbla ansikten, då företagets stadsbyggande övergått i rivningar av sånt som stått i vägen för företagets expansion.

När denna uppsats skrivs pågår ett intensivt byggande vid Lundbystrand. Samtidigt har en spårvagnslinje dragits över Skeppsbron och ett nytt resecentrum öppnats vid Stenpiren. De gamla verkstadstomterna som varit obebodda sedan den ursprungliga anläggningen revs på 1960-talet ska snart bebyggas. Det är tydligt att Götaverken bidragit till en slags industriellt betingad utvecklingsfördröjning på dessa platser, vilket gör att de fortfarande kan betraktas som utvecklingsområden. Samtidigt har de pågående stadsbyggnadsprojekten mycket av sitt ursprung i industrin, eftersom delar av Götaverkens ledning via Svenska Varv AB togs upp i EFAB, vilka drev norra Älvstrandens omvandling. Därefter utvecklades de till det kommunala bolaget Älvstranden utveckling AB.

En annan mycket stark aktör i Göteborg är Göteborgs hamn AB vars aktuella exploateringsprojekt i Arendal aktualiserar frågor om makt och rätten till rummet. Argument om nationell samhällsnytta och ekonomisk tillväxt har här kunnat utmanövrera den samlade kultur- och miljövårdens ambitioner att skydda kulturmiljö, viktiga naturbiotoper, och allmänhetens möjligheter att vistas på platsen. Det föreligger här en tydlig konflikt mellan lokala intressen angående platsens värden och nationella intressen i att tillförsäkra Göteborgs hamn expansionsmöjligheter. Detta visar ett behov av vidare forskning om möjligheten att bevara natur- och kulturvärden i starkt exploateringshotade miljöer. Studier kring eventuella konflikter angående exempelvis Götaverkens tidigare expansioner i staden skulle kunna ge sådan forskning ett historiskt perspektiv.

Avslutningsvis konstateras att den stadsmorfologiska metoden varit svårtillämpad, eftersom studien berört områden där industriella processer skapat helt nya förutsättningar för stadens tillväxt. Metoden har dock bidragit till en historisk inriktning om hur de studerade miljöerna förändrats över tid, snarare än hur de upplevs i samtiden. Samtidigt är den framställda berättelsen baserad på ett urval. Många fler berättelser om varvsindustrin är inte bara möjliga, utan också önskvärda.

Litteratur- och källförteckning

Otryckta källor

Arkiv

Göteborgs Sjöfartsmuseums arkiv och bibliotek

Fotografi- och tidningsklippssamlingen (*tidningsklipp som antingen saknar rubrik eller författare*)

Götaverken Vol 1:

Handelstidningen (14 april 1949)

Götaverken Vol 2:

Göteborgsposten (1974-06-17)

Göteborgsposten (1974-11-08)

Göteborgsposten (1974-08-11)

Göteborgsposten (1975-09-04)

Göteborgsposten (1997-12-08)

Göteborgs Landsarkiv (GLA)

14038 A. Keiller & Co Mekaniska Verkstads arkiv GLA/C 0168:1 1829-1909:

Vol: F3 AA / 1: 1839–1891 *Handlingar angående slipen vid Stora badhusgatan mm.*

Vol: F 3 AB/7: 1856-1892 *Handlingar angående verkstäderna på båda sidor älven*

Vol: F7/2: 1893–1904 *Handlingar rörande Lundby*

Göteborgs stadsbyggnadskontors arkiv (SBK)

SPL/F2929 *Stadsplan för Arendalsvarvet 1959*

Fllac3628A *Stadsplan för Älvsborgshamnen 1984*

Fllac3110 *Stadsplan för anläggande av oljeraffinaderi i Syrhåla 1963*

Fllac2441 *Stadsplan för Götaverken i Lundbyvass 1941*

DP 4831 /Akt:1480K-II-4831 *Ny detaljplan för Älvsborgshamnen 2013*

DP/5222, Akt: 1480K-2-5222 *Detaljplanekarta*

1480K-II 3628 *Beskrivning över förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen inom stadsdelarna Arendal och Älvsborg 1984*

Informanter

Informant 1: Tord Hemming, *Boende i Arendal, Föreningen Arendals vänner*. Intervju/Samtal: 2016-10-17, 2016-10-21, 2016-12-19

Informant 2: Lennart Erikson, *Boende i Arendal. Föreningen Arendals vänner*. Intervju: 2016-10-17

Informant 3: Gösta Andersson, *Uppväxt i Arendal*. Telefonsamtal: 2016-10-26

Informant 4: Lena Janvik Bragnell, *Uppvuxen i Arendal om somrarna*. Telefonsamtal: 2016-10-26

Informant 5: Leif Blomqvist, *Ordförande i Göteborgs stads byggnadsnämnd 1989–1991, 1995–2002, vice ordf. 1992–1994*. Telefonsamtal: 2016-12-09

Informant 6: Hans Nilsson, *Ordförande i Varvshistoriska föreningen*. Intervju: 2014-05-28

Internet

Arken Hotell: Historik

www.arkenhotel.com/om-oss/historik avläst: 16-12-15

BRF Knarrholmen: Om Knarrholmen

<http://knarrholmen.se/#omknarrholmen> avläst: 2016-12-17

Carlsson, Lars O Innerstaden Göteborg: Om Verkstadsgatan:

www.innerstadenbg.se/gator-torg-i-goteborgs-innerstad/gator-torg-verkstadsgatan/ avläst: 2016-12-14

Hedén, Fredrick: Göteborg profilerar sig på miljömässan (2002)

www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/miljo_o_kretslopp,goteborg_profilerar_sig_pa_miljomassan avläst: 2016-12-14

Götaverken Cityvarvet: hemsida
www.cityvarvet.se avläst: 2016-06-29 (har därefter upphört)

Göteborgs hamn AB: Göteborgs hamn expanderar (2016-05-01)
www.goteborgshamn.se/skogshamnen/nyheter/goteborgs-hamn-expanderar avläst 2016-12-15

Göteborgs hamn AB: om hamnens historia:
www.goteborgshamn.se/om-hamnen/hamnenshistoria/ avläst 2016-12-15

Göteborgs hamn AB: Port Security. (Om sitt eget säkerhetsarbete)
www.goteborgshamn.se/maritimt/portsecurity avläst 2016-12-15

Göteborgs stad: Kulturnämnden Protokoll nr 10 (2003-10-30)
[http://www5.goteborg.se/prod/kultur/kulturforvaltningen/dalis2.nsf/vyFilArkiv/kn031030.pdf/\\$file/kn031030.pdf](http://www5.goteborg.se/prod/kultur/kulturforvaltningen/dalis2.nsf/vyFilArkiv/kn031030.pdf/$file/kn031030.pdf) avläst: 2016-12-14

Göteborgs stad: Om Lindholmen och Karlavagnsplatsen
<http://alvstaden.goteborg.se/vara-delomraden/lindholmen/karlavagnsplatsen/> avläst 2016-12-15

Göteborgs stad: Om Södra älvstranden,
<http://alvstaden.goteborg.se/vara-delomraden/sodra-almstranden/> avläst 2016-12-14

Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård: Om Gabriella Olshammar
www.conservation.gu.se/english/about-us/staff?languageId=100001&userId=xolsga avläst 2016-12-14

Industinyheter.se, om skalskydd för Preemraff
www.industrinyheter.se/2010/06/preem-k-per-skalskydd-av-gunnebo avläst: 2016-12-15

Lindholmen Science park: Från världsledande varvsindustri till science park,
www.lindholmen.se/nyheter/fran-varldsledande-varvsindustri-till-science-park avläst 2016-12-14

Mark och Miljööverdomstolen: Dom M 9233–13 (2014-08-28)
<http://www.markochmiljooverdomstolen.se/Domstolar/markochmiljooverdomstolen/Avg%c3%b6randen/M%209233-13.pdf> avläst 2016-12-01

Riksantikvarieämbetet: fornminnessökning online
www.raa.se/fornsok sökord: *Arendal*, (avläst 2016-11-12)

Riksdagen: Kulturutskottets betänkande, Kru1983/84:5
<https://data.riksdagen.se/fil/E33BE2A7-4A4E-4A41-B6AB-3189CCFB6132> avläst: 2016-12-15

Riksdagen: Motion 2003/04:Kr261 *Utredning av statligt stöd till varvmuseum*
http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/utredning-om-statligt-stod-till-varvmuseum_GR02Kr261 avläst 2016-12-14

Sjöfartstidningen: Om Christoffer Edström och Apply Emtunga
www.sjofartstidningen.se/halla-dar-christofer-edstrom/ avläst: 16-12-15

Svensk författningssamling 1988:950 Kulturmiljölag
www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolag-1988950_sfs-1988-950 avläst: 2016-12-15

Svensk författningssamling 1998:808 Miljöbalken
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808 avläst: 2016-12-15

Sveriges radio: Om stärkt skydd för Ardalsberget (ljudklipp 2013-10-25)
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=104&artikel=5684955> avläst: 2016-12-15

TICCIH / ICOMOS: Memorandum of understanding 2014
<http://ticcih.org/about/icomosticcih-memorandum-of-understanding> avläst 2016-12-14

Torslanda flygplats: Hemsida
www.torslandaflygplats.se avläst 2016-12-15

Trafikverket: Om Göteborgs hamnbana (dubbspår)
www.trafikverket.se/nara-dig/vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/goteborg-hamnbanan/ avläst 2016-12-15

Transport och logistik.se: Göteborgs hamn behöver bli djupare
www.transportochlogistik.se/2016/09/g-teborgs-hamn-beh-ver-bli-djupare avläst: 2016-12-01

University of Birmingham: Om Jeremy Whitehand
www.birmingham.ac.uk/staff/profiles/gees/whitehand-jeremy.aspx avläst: 2016-12-14

Vårt Göteborg: om Göteborgs hamns expansion
www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/naringsliv,goteborgs_hamn_expandera avläst 2016-12-15

Älvstranden utveckling AB: hemsida
www.alvstranden.com avläst 2016-12-15

Älvstranden utveckling AB: Historik
<http://alvstranden.com/om-oss/historik> avläst 2016-12-07

Älvstranden utveckling AB: Om vårt uppdrag
<http://alvstranden.com/om-oss/vart-uppdrag> avläst 2016-12-07,

Tryckta källor

- Abarkan, Abdellah (2009) *The study of urban form in Sweden*. I *Urban morphology* 13:1 sid 121–127
- Aberstéen, S (1945) "Mendel Elias Delbanco" i *Svenskt Biografiskt Lexikon*. Band 11 sid 45.
- Ahlberg, Nils (1998) *Stadens mönster -De historiska kartorna berättar*. Riksantikvarieämbetet, Stockholm
- Alzén, Annika (1996) *Fabriken som kulturarv -Frågan om industrilandskapets bevarande i Norrköping 1950–1985*. Diss, Bruto Östlings bokförlag Symposion, Stockholm
- Améen, Lennart (1964) *Stadsbebyggelse och domänstruktur. Svensk stadsutveckling i relation till ägoförhållanden och administrativa gränser*, Diss, Geografiska institutionen Lunds Universitet
- Andersson, Stina (1982) *Lundby -Från bondby till industristadsdel* Göteborgs arkeologiska museum / Göteborgs historiska museum / Göteborgs naturhistoriska museum
- Arendalar'n* (1979–1987) personaltidning för Götaverken Arendal AB, Götaverken Arendal AB, Göteborg
- Aronsson, Peter (2004) *Historiebruk*. Studentlitteratur Lund
- Arvastson, Gösta (2003) *Människor, berättelser och verktyg -Perspektiv på varven och bilfabrikerna*. i *Industrins avtryck -Perspektiv på ett forskningsfält* Avango D. Lundström B. (red.) Brutus Östlings Symposion, sid 366–386
- Attman, Artur (1961) *Bryggerinäringen i Göteborg 2 1810-1961*, Oscar Isacsons boktryckeri. Göteborg
- Ashworth, G.J. Graham, B. Tunbridge, J.E. (2007) *Pluralising pasts -Heritage Identity and place in multicultural societies* Pluto Press London Ann Arbor MI
- Avango, Dag (2003) *Aktanter i ingenmanslandet -Den svenska gipsbrytningen på Svalbard*. i *Industrins avtryck -Perspektiv på ett forskningsfält*, Avango D. Lundström B (red.) Brutus Östlings Symposion, sid 173–206
- Axelsson, M / Peterson, H (1875) *Göteborgs mekaniska verkstad -fem planscher med beskrivande text*
- Av bestående värde* (1990) GVA Götaverken Arendal AB
- Baum, Greta (2001) *Göteborgs Gatunamn 1621–2000*. Tre böcker, Göteborg
- Birgersson, Lisbeth / Wrigglesworth, Trad (1984) *Industrihistorisk inventering av Göteborgsområdet – Arbetsrapport*. Länsstyrelsen i Göteborg och Bohuslän
- Bohusläns museum (1999) *Nya älvsborgsfästning -Ett riksintresse i Göteborgs hamn -Kulturhistorisk miljökonsekvensbeskrivning* Rapport 1999:28.
- Bonsdorff, Leo (1931) *Göteborgs hamn genom tiderna*. Göteborg 1931, Sjöfartsmuseet Akvariet
- Bohlin, Jan (1986) *Lönsamhet och finansiering i svensk varvsindustri 1950–1976*. Göteborg
- Caldenby, Claes (red) (1992) *Västra Eriksberg Allmän Nordisk Arkitektävling i Göteborg* Eriksberg förvaltnings AB.
- Carlsson, Emelie (2015) Nu stämplar de sista ut från Götaverken. I Göteborgsposten. 2015-05-02 www.gp.se/ekonomi/1.2700076-nu-stampar-de-sista-ut-fran-gotaverken, avläst 2016-12-14
- Conlin Casella, E. & Symonds, J. (2005) *Industrial Archaeology: Future Directions*, New York, Springer
- Conzen, M. P. (2009) *How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison* I *Urban Morphology* 13:1 sid 29-54
- Conzen, M. R. G. (2004) *Thinking about urban form: papers on urban morphology 1932-1998*, Peter Lang AG, European Academic Publishers.
- Dahlström, Eva (2000) *Den svenska verkstadsindustrin och kulturmiljövården* Riksantikvarieämbetet, Stockholm
- Dieden, G (1939) *Göteborgs hamn -Återblick och framtidsmöjligheter* i Hugo Hammar 1864–1939 Jubileumsskrift utgiven av Sjöfartsmuseet i Göteborg
- Dovey, Kim (1999) *Framing places. Mediating power in built form*, Routledge, London / New York
- Ekberg, Stina (2016) *(Post)industriområden -Industrins kulturmiljöer i den ideala staden -Med fokus på Götaverken i Göteborg*, Kandidatuppsats. Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet
- Elsässer, Björn (1995) *Svensk bilindustri -en framgångshistoria* Studieförbundet Näringsliv och Samhälle
- Eriksson, Folke (1994) *Lundby på Hisingen -Från istid till nutid* Tre böcker förlag AB
- Fairclough, G (2008) *New heritage, and introductory Essay -People, Landscape, culture* I *The heritage reader* edited by Fairclough G, Harrison R, Jameson Jnr JH, Schofield J, Routledge, London / New York.
- Feiff, Christer / Sjölin, Mats (2003) *Varvsbilder -Frusna ögonblick i Göteborgsvarvens historia* Göteborgs stadsmuseum och Göteborgska tidsspeglar. Göteborg
- Ferm, Jessica / Jones, Edward (2016) *Beyond the post-industrial city: Valuing and planning for industry in London* I *Urban studies Journal* sid 1-19 SAGE: www.usj.sagepub.com
- Forsemalm J, Strömberg K (2012) *On dialogs and municipal learning in city building: Examples from Waterfront development in Gothenburg* I *Waterfront regeneration -Experience in city-building* Smith H, Soledad Garcia Ferrari M, (red) Routledge New York sid 73-94

- Fredberg Carl Rudolf A:sson (1977) *Det gamla Göteborg -Lokalhistoriska skildringar personalia och kulturdrag del 2*, Walter Ekstrands Bokförlag Lund (facsimileupplaga efter original från 1922)
- Fridell Lena (1981) *En varvsdröm på folkteatern TeaterManus*.
- Fritz Martin (1996) *Göteborgs historia -Näringsliv och samhällsutveckling II -Från Handelsstad till industristad 1820–1920* Nerenius & Santéus förlag
- Fritz Martin (2008) *Sveriges industrialisering och släkten Keiller*. Sävedalen: Warne. Libris,
- Garellick Robert (2008) *Bilden av Göteborg II -färgfotografier 1910-1970 västerut -södra älvstranden* Robert Garellick, Göteborg
- Garellick Robert (1998) *Göteborg före grävskoporna -ett bildverk* Robert Garellick Göteborg
- Graham, B. J. / Howard, Peter (2008) *The Ashgate research companion to heritage and identity* (Cornwall Ashgate publishing)
- Gulin Sven (1974) *Pustervik Rosenlund Järntorget -En vandring genom tiden från Göteborgs grundläggning till nuvarande tid* Göteborg
- Götaverken* (1924–1947) Tidskrift för Götaverkens anställda nr 1–10 Götaverken, Göteborg
- Götaverken 1841 – 1941, jubileumsskrift N:r 8 skrifter av Ernst A Hedén, Fritz Scheél, Hugo Heyman m fl.
- Götaverkens verkstadsklubb (1984) *Varvsliv* Götaverkens verkstadsklubb Göteborg
- Göteborgs Kommuns Verkstadsindustriutredning* (1978) Näringspolitiska utredningar och förslag, Göteborg
- Hammami, F. (2012) *Heritage in Authority-Making –Appropriating Interventions in Three Socio-Political contexts*. Diss. KTH Architecture and the Built Environment, Stockholm Sweden)
- Hankins, M. Divinyi, S (2014) *Gängkriget riskerar att bryta ut på nytt* | Göteborgstidningen 2014-06-01
- Harald, Björn (1943) *Strövtåg i Göteborgs gamla kvarter*. Medéns bokhandels AB Göteborg
- Harvey, David (2008) *The right to the city* | New left review 53 sep-okt 2008 sid 23-40
- Hedin, Gunnar (195) *Svenska Varv – världsledande*, Tre böcker förlag, Göteborg
- Hellstrand, Per (2009) *Götaverken världsledande skeppsvarv*. Varvshistoriska föreningen, Göteborg
- Hilmersson, Anders (2015) *Göteborg -Sveriges största hamnstad -Dåtid -Nutid -Framtid* Tukan förlag
- Hopkins, M.I.W. (2011) *The ecological significance of urban fringe belts* | Urban morphology 2012, 16:1 sid 41-54
- Härneman, Lars (1966) *Från Skeppsbron till Arendal*. i Götaverken 125 år 1841–1966. Utg 1966.
- Höglund, Jan (2014) *Varvsepok går i graven -"kom som en chock"*. I Göteborgsposten 2014-04-24 www.gp.se/nyheter/goteborg/1.2351417-varvsepok-gar-i-graven-kom-som-en-chock-, avläst 2016-12-14
- Isacsson, Maths (2003) *Industrisamhällets faser och industriminnesforskningens uppgifter* i Industrins avtryck -Perspektiv på ett forskningsfält, (Avango D. Lundström B) Brutus Östlings Symposium, sid 21–47
- Isacson Maths (2007) *Industrisamhället Sverige -arbete, ideal och kulturarv* Lund Studentlitteratur
- Jivèn Gunila (2003) *Stadens morfologi som kulturarv* Chalmers tekniska högskola. Diss. Sektionen för arkitektur och stadsbyggnad. Göteborg
- Jonasson, O (1957) *Industriutveckling och industrilokalisering i Göteborg – i jämförelse med motsvarande förhållanden i Stockholm, Malmö och Riket*. Stadskollegiets Generalplaneberedning i Göteborg
- Järnvägsdata* (1999) Svenska järnvägsklubbens skriftserie 1999 tredje omarbetade upplagan
- Karlholm D, Kaprow, R, Smithson R, (2013) *Vad är ett museum?* Axl Books excerpt
- Keiller, James (1954) *Hisingstad och James Keiller*. Framåt förlag. Göteborg
- Kildén Göte (2002) *Hisingens historiska marker*. Bokförlaget Kärret. Göteborg
- Larsson, Håkan / Garsvall, Sten (1981) *Götaverkens tjänstemannaförening SIF 50 år 1931–1981*. SIF Göteborg
- Levy (1999) *Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for Research*. I Urban Morphology 1999:3:2 sid 79–85
- Lindman M, / Peter, S (2015) *Kulturhistorisk dokumentation Karlavagnsplatsen Hisingen* Kulturmiljörapport 2015:7 Göteborgs Stadsmuseum
- Lindkvist, Peter (1994) *Tänk om mitt arv blivit raggargård i Arrendal* | Göteborgsposten Sydväst, 1994-11-17
- Lowenthal, David (1998) *Fabricating heritage* In History and Memory, 1998:4, Volym 10 nr. 1, sid 5 - 24
- Lönnroth, Gudrun (red) (1999-) *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse del 1 och 2 -Ett program för bevarande*. Göteborgs stadsbyggnadskontor
- Lyckholms bryggeri 1881–1931 -minnesskrift i anledning av femtioårig verksamhet* Aktiebolaget Pripp & Lyckholm, 1933
- Magnusson, L (2002) *Sveriges ekonomiska historia* Bokförlaget Prisma ISBN 91 518 4087 1
- Melica / Göteborgs stadsbyggnadskontor (2014) *Kulturmiljöunderlag -Program för Frihamnen*. Göteborg

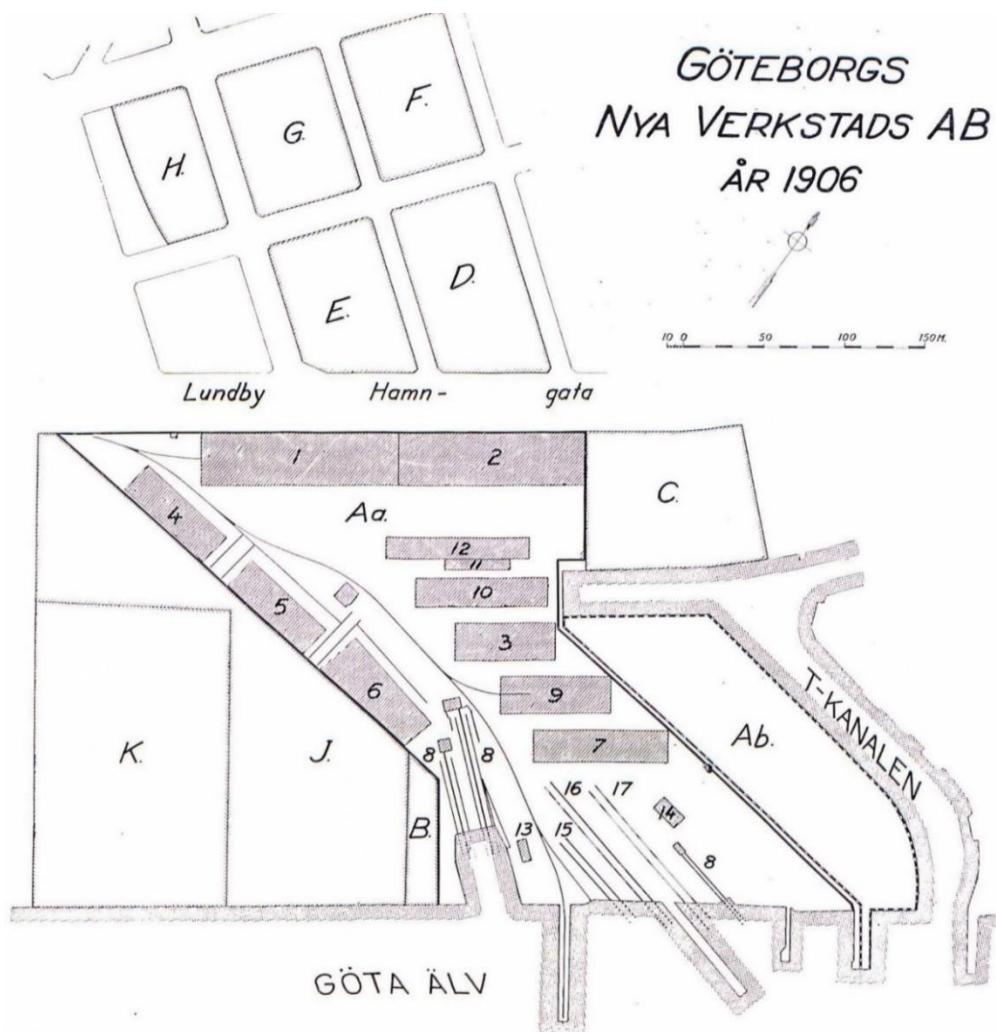
- Molinder, Leif (1989) *Avveckling-utveckling hand i hand: om svensk varvsindustri i förändring: en beskrivning av hur civil svensk varvsindustri avvecklades under åren 1975–1988, hur de sista handelsfartygen byggdes, hur det gick för de anställda och hur maskiner, mark och byggnader togs tillvara* Arbetsgivarfören. SFO Stockholm
- Meneguetti, Pereira Costa (2015) *The fringe-belt concept and planning of new towns –A Brazilian case study* I *Urban Morphology* (2015) 19(1), 25-33 © International Seminar on Urban Form, 2015 ISSN 1027-4278
- Moudon A.V. (1997) *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field* I *Urban Morphology* 1997:1 sid 3-10
- Munos Vinaz, Salvador (2005) *Contemporary theory of conservation*. Elsevier
- Måsen* (1987–1988) Personaltidning för GVA, Götaverken Arendal AB, Göteborg
- Möller, Christian (2016) Ikonisk flytdocka lämnar Göteborg. I Göteborgsposten 2016-05-06, avläst 2016-06-28, www.gp.se/nyheter/g%C3%B6teborg/ikonisk-flytdocka-l%C3%A4mnar-g%C3%B6teborg-1.487544
- Möndell, Axel (1952). *Mölnadal, Källered och Råda: i ord och bild*. Kulturhistoriska förlaget Göteborg
- Negri, M, *Industrial museums* i *Industrial Heritage retooled – The Ticcih guide to Industrial Heritage* page 182–188, Duet J, The International Committe for the Conservation of Industrial Heritage 2012.
- Nyström, Lars (1963) *Glimtar från gamla Arendal* Götaverkens publikationsserie nr 459
- Götaverkens verkstadsklubb (1991) *Och efter de goda åren -Götaverkens verkstadsklubb 90 år*. Götaverkens Verkstadsklubb (red: Mats Sjölin)
- Olshammar Gabriella (2002) *Det permanentade provisoriet -Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller Erkännande*. Tema Stadsbyggnad, (Diss) Sektionen för arkitektur Chalmers tekniska högskola Göteborg
- Olshammar, Gabriella (2016) *Åldrande världar eller framtidens urbana tillgångar? En studie längs Göteborgs industriella älvstrand* i *Fabrik & Bolig* (inom kort)
- Olson, Björn / Svenson Curt (1981) *Hamnbilder från Göteborg* Wezäta förlag Göteborg
- Olsson, C / Moberger, H (1996) *Volvo Göteborg Sverige* Norden Publishing House LTD
- Olsson, Kent (1983) *Från pansarbåtsvarv till tankfartygsvarv: de svenska storvarvens utveckling till exportindustri 1880–1936*. Svenska Varv, Göteborg
- Olsson, Kent (1996) *Göteborgs historia III -Näringsliv och samhällsutveckling -Från Industristad till tjänstestad 1920–1995*. Nerenius & Santéus förlag
- Palmqvist, L/Bohman; S. (2003) *Museer och kulturarv –En museivetenskaplig antologi* Rådet för museivetenskaplig forskning
- Persson, Erkki (1988) *Tio år på sista varvet*. Tre böcker Göteborg
- Prytz, CG (1894) *Kronologiska anteckningar rörande Göteborg*
- Psilander, Christofer (2006) *Gammalt huvudkontor väcks till liv efter 15 år*. I Göteborgs posten 2006-12-09. läst 2016-12-14 www.gp.se/nyheter/ekonomi/gammalt-huvudkontor-v%C3%A4cks-till-liv-efter-15-%C3%A5r-1.1205841
- Rinman, Ture (1963) *Arendalsvarvet: en idé och dess förverkligande*. Götaverkens publikationsserie; 455. Götaverken. Göteborg
- Reckmann, T (2011) *Gatan* Gatubolaget Stockholm
- Sannell, Bertil (1971) *Kompendium i stadsmorfologi* Kulturgeografiska institutionen Stockholms Universitet. Stockholm
- Seberbrink, Madelene (2014) *Norra älvstrandens tvedräkt -En postindustriell transformeringsprocess* Masteruppsats. Institutionen för kulturvård, Göteborgs Universitet
- Sjölin, Mats (2003) *Varvsindustrins för och nackdelar*. Lindelöw Göteborg
- Skeppsbyggaren* (1954–1972) Götaverkens personaltidning, Götaverken, Göteborg
- Smith, Laurajane (2006). *Uses of Heritage*. Routledge, London
- Storm, Anna (2008) *Hope and rust. Reinterpreting the industrial place in the late 20th century*. Diss. Division of History of Science and Technology, Royal Institute of Technology, KTH. Stockholm
- Storm, Anna (2014) *Post-industrial landscape scars*. Department of human geography, Stockholm University, Palgrave Macmillan, New York
- Svedberg Viktor (2015) *Spårvägsutbyggnad på Skeppsbron i Göteborg -etapp 1A och 1B* Arkeologiska Uppdragsverksamheten/Statens historiska museer, UV Rapport 2015:36
- Svenska män och kvinnor -Biografisk uppslagsbok* (1955) Albert Bonniers förlag Stockholm, Volym 8
- Svensson Birgitta, Wetterberg Ola (2008) *Malmberget -Strukturella förändringar och kulturarvsprocesser -En fallstudie* Riksantikvarieämbetet Stockholm
- Svensson Tommy (1983) *Från ackord till månadslön: en studie av lönepolitiken, fackföreningarna och rationaliseringarna inom svensk varvsindustri under 1900-talet* Svenska Varv, Göteborg.
- Swedberg S (2014) *Fallstudie: Lilla Aspholmen* i *Kulturarv i samhällsplaneringen -Kompensation av kulturmiljövården* (Danielson Rönn Swedberg) Fjällbacka: Rio Kulturlandskapet i samarbete med KTH/Arkitektur 2014
- Sydvik, Per (2011) *Arendals gård kan bli miljonklipp* i Göteborgs posten 2011-03-24
- Sydvik, Per (2008) *Bandidos kan ha hittat ny lokal* i Göteborgsposten 2008-12-16

- Sydvik, Per (2008) *Arendalsgård på väg att bli privat "altbo"* i Göteborgsposten 2010-01-16
- Sydvik, Per (2010) *Oro för ett nytt Meros camping* i Göteborgsposten 2010-03-14
- Trinder B (2012) *Industrial archaeology: a discipline?* I Industrial Heritage Re-tooled -The TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation sid 24-30, Douet J. (red) The International Committee for the Conservation of industrial Heritage (TICCIH), Carnegie publishing LTD
- Trossholmen Ninni (2009) *Norra älvstranden -En vandring från dåtid till nutid* Bokförlaget Arkipelag,
- Tunbridge J.E / Ashworth G.J (1996) *Dissonant heritage -The management of the past is a resource in conflict* John Wiley & Sons Ltd, Chichester
- Vance James E. (1990) *The continuing city -Urban morphology in western civilization* The John Hopkins University press Baltimore and London.
- Varvsventilen (1980–1984) cityvarvsnytt & motoraktuell: personaltidning för anställda vid Götaverken Cityvarvet AB och Götaverken Motor AB, Götaverken Cityvarvet, Göteborg
- Wallenlind, Anna (2010) *Slaget om Arendal* i Faktum nr 99 nov 2010 sid 24–32
- Whitehand, J.W.R (2001) *British urban morphology: the Conzenian tradition* I Urban Morphology nr 5:2 sid 103-109
- Zukin Sharon (2010) *The death and life of authentic urban places*, New York Oxford university press
- Öbrink Mattias (2009) *Kulturvärden och kulturmiljö kring Lilla Aspholmen och Arken konferenscenter Bilaga till miljökonsekvensbeskrivning* Bohusläns museum Rapport 2009:32
- Öbo Eric (2016) *En påstridig stadsbyggare med rött hjärta* I Ny tid 2016-07-01, nr 27 sid 8–10
- Öhrström, Bo (2004) *Urban processes and Global competition -Enabling factors for mutual urban and economic development at Norra älvstranden in Göteborg*. Diss. Department of urban design and development, Department of space and process, Chalmers University of Technology, Göteborg,
- Östlund Sten (2012) *Götaverken -till minne...* ABF Göteborg

Figurförteckning

- Omslagsbild: Kranarna vid Lundbystrand, fotade från Älvsnaabben, av författaren 2016-11-03
- Figur 1: Tabell, av författaren
- Figur 2–3: Ur Axelson, M / Peterson, H (1875) *Göteborgs mekaniska verkstad -fem planscher med beskrivande text*
- Figur 4: Utdrag ur karta över Göteborg på 1860-talet, Ur historiskt kartverk upprättat inför jubileumsutställningen 1923 av andre stadsingenjör A. Södergren.
- Figur 5–6: Göteborgs Stadsmuseum, Faktarummet (GSM)
- Figur 7: Utdrag ur Karta öfver Hisingstad upprättad 1893 av A.A. Rönnbäck (Regionarkivet)
- Figur 8: Utdrag av karta av Göteborg 1921, Ur historiskt kartverk upprättat för Göteborg inför jubileumsutställningen 1923 av andre stadsingenjör A. Södergren.
- Figur 9: Ur tidskriften Götaverken nr 2 1927 sid 33
- Figur 10–11. Göteborgs stadsmuseum, Faktarummet (GSM)
- Figur 12: Ur *Skeppsbyggaren -Götaverkens personaltidning* 1959:1 sid 45
- Figur 13: Göteborgs stadsmuseum, Faktarummet (GSM)
- Figur 14: Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljöbild: <http://kmb.raa.se/cocoon/bild/show-image.html?id=16000300030211>
- Figur: 15–22: Av författaren: 2016-11-01-2016-11-03
- Figur: 23: Göteborgs hamn AB: www.goteborgshamn.se/logistikparken/nyheter/goteborgs-hamn-expanderar/
- Figur 24: Av författaren: 2016-11-03
- Bilaga 1: Karta 1–3: Ur Götaverken nr 10 (1947) sid 9–11, sid 70–73
Karta 4: Rinman, Ture (1963) *Arendalsvarvet: en idé och dess förverkligande*. Götaverkens publikationsserie; 455. Götaverken AB. Göteborg
- Bilaga 2: Karta 1–2 Ur *Historisk kartverk upprättat inför jubileumsutställningen i Göteborg 1923 av A. Södergren* (Göteborg på 1860-talet samt Göteborg 1923) Med författarens tillägg
Karta 3: www.kartor.eniro.se (historisk flygbild 1955–1967) Med författarens tillägg.
Karta 4: www.kartor.eniro.se (flygbild) Med författarens tillägg.

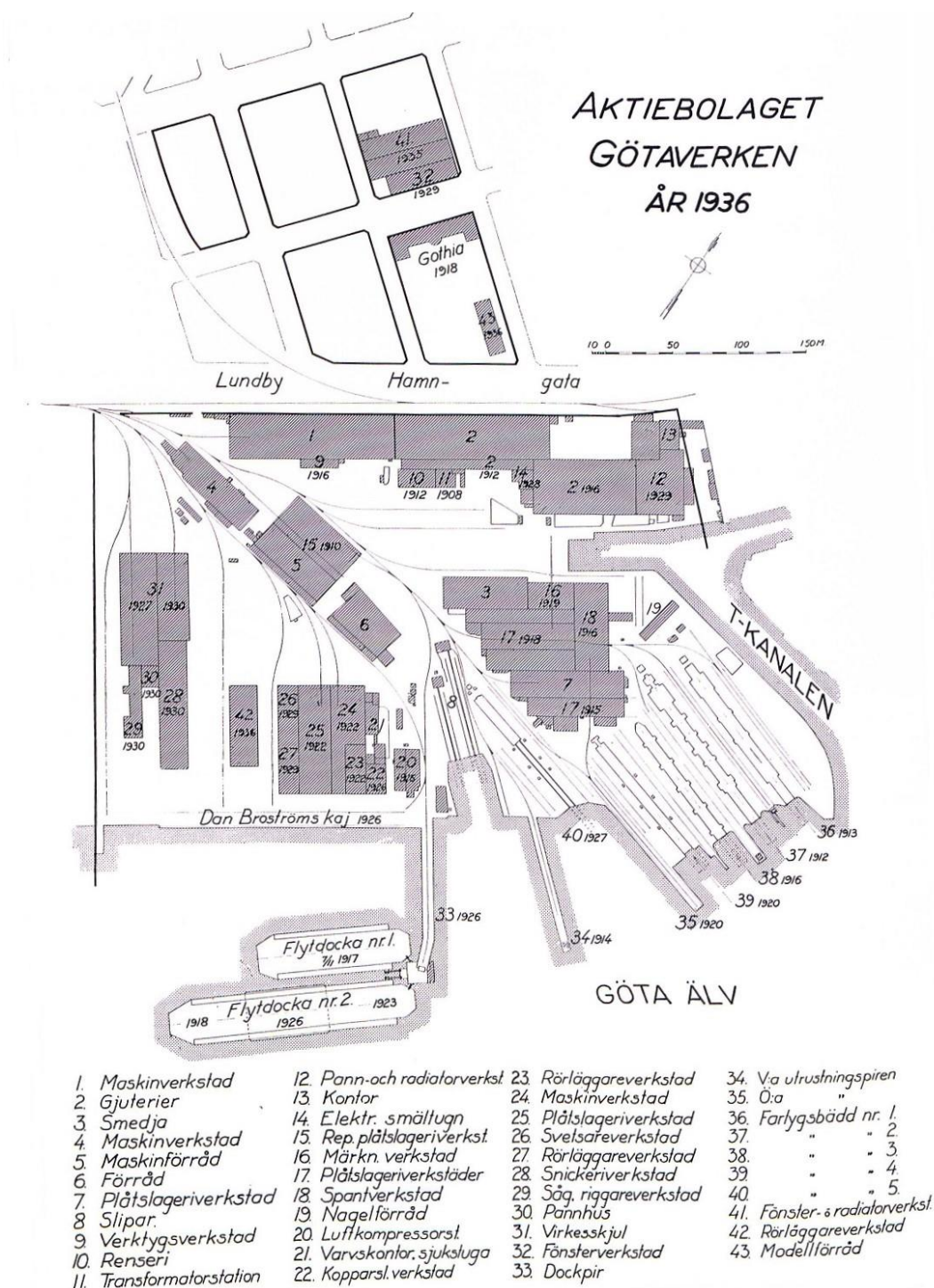
Bilaga 1. Götaverkens verkstadsområden



A. Tomtarealen år 1906:			
a. Verkstadsområde	65220,9 kvm.	
b. Uthyrat område	15083,0 - 80303,9 kvm.	
B. Tomtområde köpt år 1907 den	12/4	1615,7
C.	" " " 1915 "	24/12	9039,8
D.	" " " 1915 "	31/12	7787,0
E.	" " " 1917 "	30/5	6219,2
F.	" " " 1918 "	1/10	6341,1
G.	" " " " " "	"	6341,1
H.	" " " " " "	"	4336,8
J.	" " " " " "	15/10	23826,3
K.	" " " 1922 "	3/1	21156,0
Total tomtareal - 1931		16 6966,9 kvm.

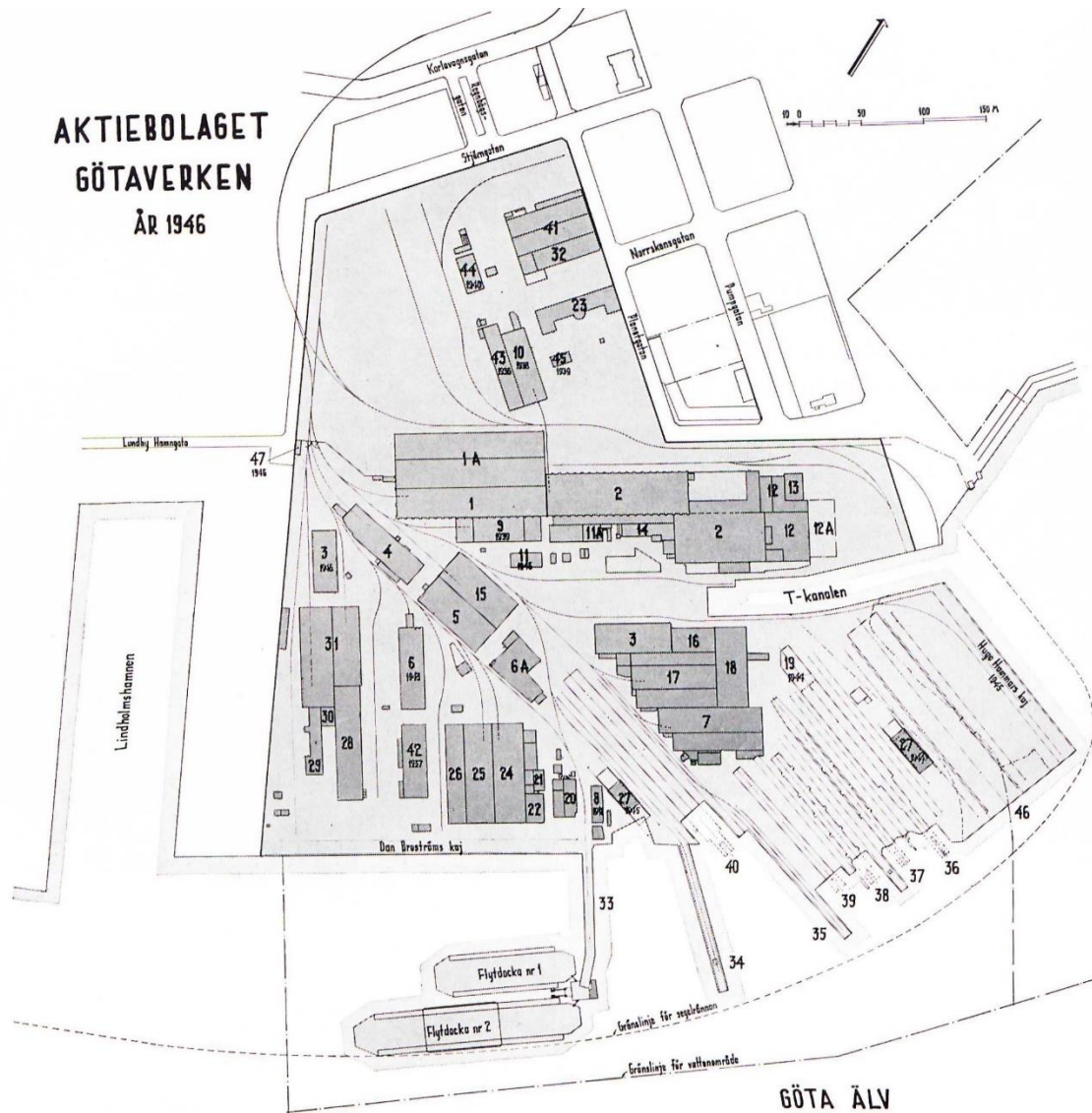
1. Maskinverkstad
2. Gjuteri
3. Smedja
4-6. Vagnverkstäder
7. Plåtslageriverkstad
8. Slipar
9. Pannverkstad
10. Snickeriverkstad
11. Såg
12. Virkesskjul
13. Rörläggareverkstad
14. Varvskontor
15-17. Fartygsbåddar

Karta 1. Anläggningen i Lundbyvass när den övergick från familjen Keillers ägo till ett nybildat konsortium med Sven Almqvist och Hugo Hammar som verkställande ledning. Det går även att följa varvets expansion fram till mitten av 1920-talet. Under första världskriget började den nya ledningen att köpa upp kvartersmark norr om Lundbyhamngata. Åren därefter köpte de upp markyta i väster för att möjliggöra anläggandet av en ny flytdocka, pannplåtslageri, utrustningsverkstäder och slutligen en ny utrustningskaj.



Karta 2. Nya Verkstadsbyggnader har bland annat tillkommit mellan Dan Broströms kaj och de före detta järnvägsvagnsverkstäderna, Smedjan, Pannverkstaden och plåtslageriet har byggts ihop till en större byggnad och Norr om Lundby hamngata syns hotellet Gothia och Götaverkens nya fönsterverkstad

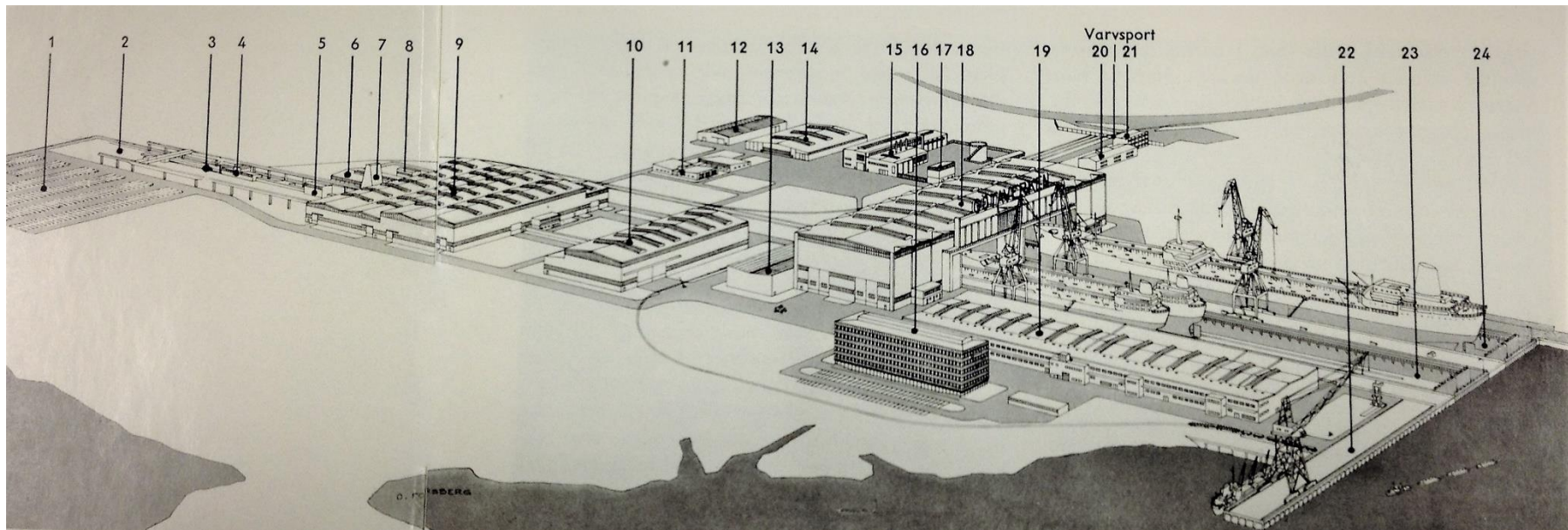
**AKTIEBOLAGET
GÖTAVERKEN
ÅR 1946**



GÖTA ÄLV

- | | | |
|--|----------------------------|------------------------------------|
| 1. Maskinverkstad nr 1 och kontor. | 13. Kontor. | 31. Virkesskjul. |
| 1 A. Pågående tillbyggnad av maskinverkstad. | 14. Elektriska smältugnar. | 32. Fönsterverkstad. |
| 2. Gjuterier. | 15. Plåtslageriverkstad. | 33. Dockpir. |
| 3. Smedja m. m. | 16. Märkningsverkstad. | 34. Västra utrustningspiren. |
| 4. Maskinverkstad nr 2. | 17. Plåtslageriverkstäder. | 35. Östra utrustningspiren. |
| 5. Maskinverkstad nr 3. | 18. Spantverkstad. | 36. Fartygsbädd nr 1. |
| 6. Förrådsbyggnad. | 19. Nagelförråd. | 37. Fartygsbädd nr 2. |
| 6 A. Gamla förrådet. | 20. Luftkompressorstation. | 38. Fartygsbädd nr 3. |
| 7. Plåtslageriverkstad. | 21. Varvskontor. | 39. Fartygsbädd nr 4. |
| 8. Måleriverkstad m. m. | 22. Kopparslagareverkstad. | 40. Fartygsbädd nr 5. |
| 9. Maskinverkstad och kontor. | 23. Gothia. | 41. Fönster- och radiatorverkstad. |
| 10. Renseri. | 24. Maskinverkstad. | 42. Rörläggareverkstad. |
| 11. Transformatorstation. | 25. Plåtslageriverkstad. | 43. Modellförråd. |
| 11 A. Gamla transformatorstationen. | 26. Svetsareverkstad. | 44. Förrådsskjul. |
| 12. Värmepanne- och radiatorverkstad. | 27. Svetsareverkstad. | 45. Garage. |
| 12 A. Planerad tillbyggnad av d:o. | 28. Snickeriverkstad. | 46. Planerad fartygsbädd. |
| | 29. Såg, riggareverkstad. | 47. Anställningskontor och port. |
| | 30. Pannhus. | |

Karta 3. Verkstadsområdet har införlivat Lundby hamngata och en den gamla maskinverkstaden har byggt ut över gatans tidigare sträckning. Bostadsbebyggelse finns fortfarande kvar mellan verkstadsområdets norra del och Lundbyhamnen som håller på att byggas ut.



Karta 4: Götaverken Arendal 1963

1. Plåtgård (Långtidsförråd)
2. Plåtgård (För omedelbart bruk)
3. Rullbana
4. Riktvals
5. Blästerverk (plåt)
6. Mallverkstad
7. Optisk mätning
8. Blästerverk (profiler)

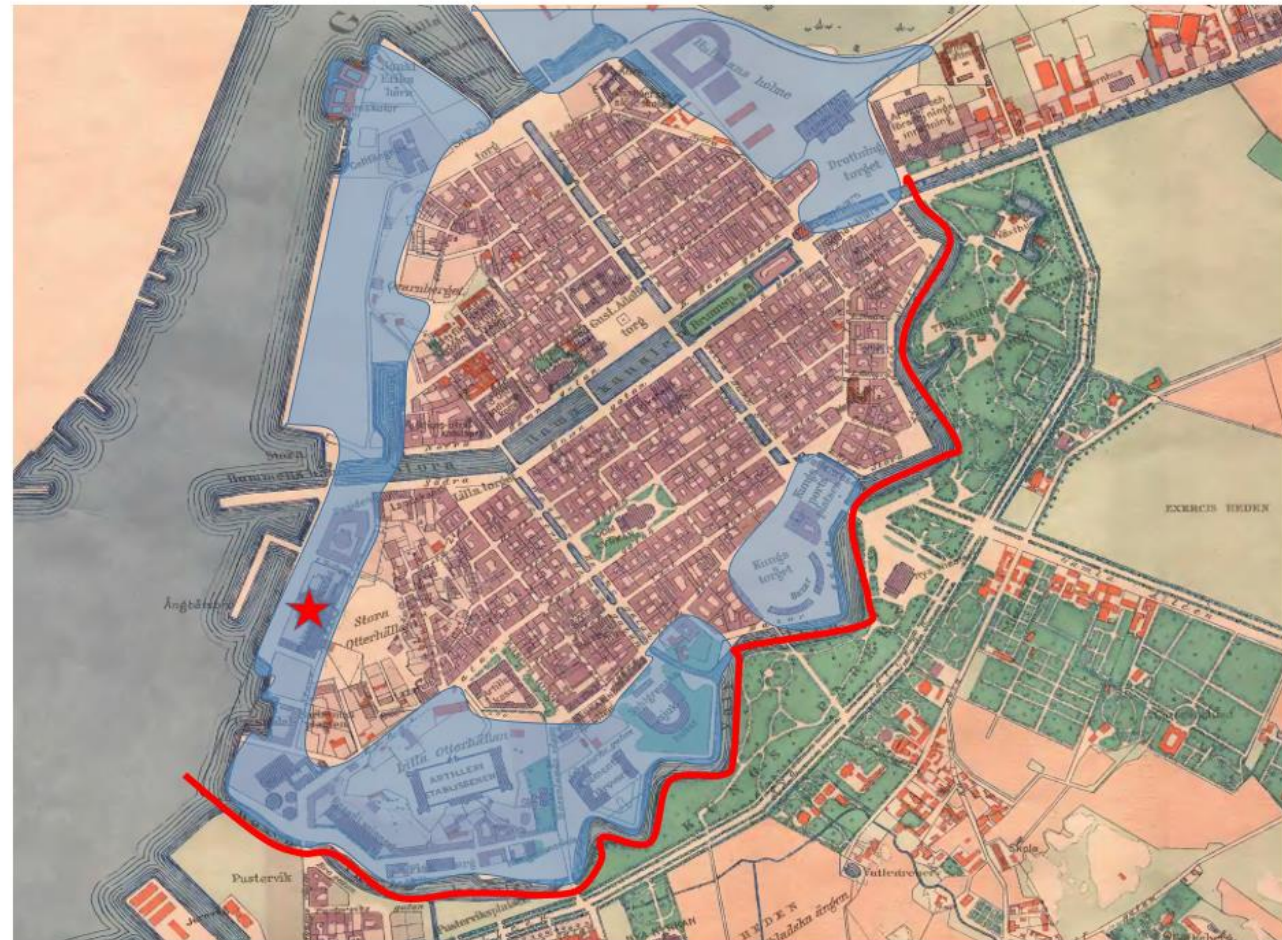
9. Plåtverkstad
10. Svetsverkstad
11. Centralkök och matsalar
12. Kallförråd
13. Buffertlager
14. Varmförråd
15. Driftsverkstäder
16. Kontor
17. Acetylenverk
18. Skrovhall

19. Utrustningsverkstäder
20. Omklädningsrum och simhall
21. Personalbyggnad
22. Utrustningskaj
23. Byggdocka II
24. Byggdocka I

Bilaga 2. Randzonsutveckling

Karta 1. 1800-talets mitt

Ett randzonsområde med huvudsakligen stora tomtenheter växte fram som ett bälte kring stadskärnan efter att stadens befästningsvallar rivits i början av 180-talet. Vallgraven blev en fixeringslinje för randzonsområdet och de parker som anlades utanför.



Karta 2. 1900-talets början

Randzonsområdet kring staden har expanderat kraftigt och har nu sträckt sig över älven. Vid Lundbyvass bildar Lundby hamngata en yttre fixeringslinje som begränsar industribyggnaden i randzonen gentemot den framväxande bostadsbyggnaden i norr. Samtidigt har den första delen av Frihamnen anlagt vilket begränsar både bostadsområdets och verkstadsområdets fortsatta tillväxt.



Randzon



Fixeringslinje
(Lundby hamngata)



Verkstadsområdet vid
Skeppsbron



Verkstadsområdet vid
Lundbyvass



Karta 3. 1900-talets mitt

Randzonsområdet har expanderat ytterligare och införlivat bostadsbebyggelsen i Lundby vass. Verkstadsområdet vid Lundby vass har gått in i en mättad fas mellan Frihamen och Lindholmshamnen och det är inte längre möjligt att expandera ytterligare på platsen.



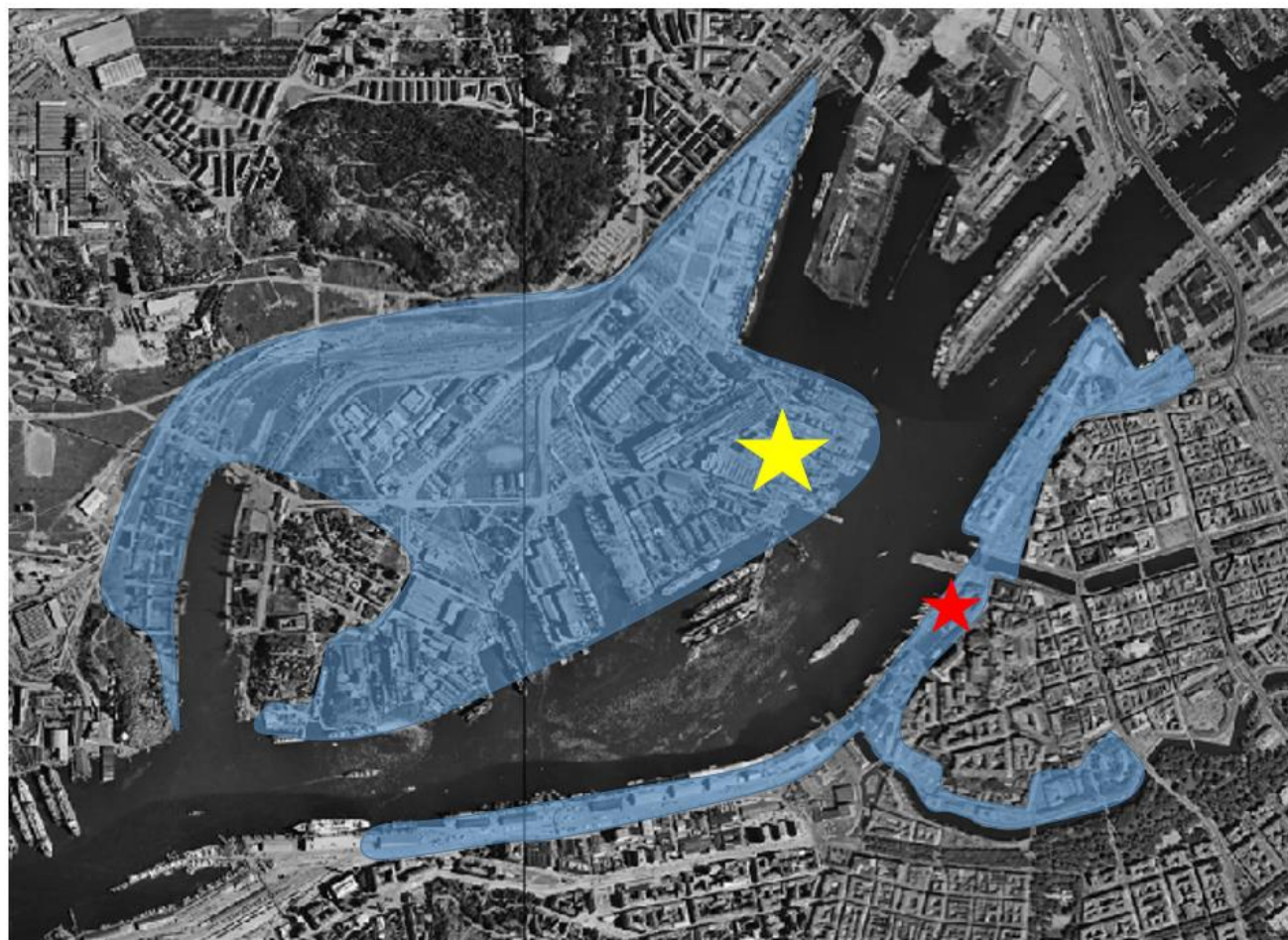
Randzon



Verkstadsområdet vid Skeppsbron




Verkstadsområdet vid Lundbyvass



Karta 4: 1900-talets senare del

Randzonsområdet kring staden har växt ytterligare men avgränsas i nordväst av allt mer etablerade bostadsområdena i Lundby. Ett löst sammanhållet yttre randzonsområde har istället växt fram i stadens yttre periferi. Arendalsvarvet tillsammans med Volvo Torslanda, ytterhamnarna och raffinaderierna utgör de mest markanta inslagen i den yttre randzonens sydvästra del.

 Inre randzon

 Huvudsakligen bostadsområden

 Yttre randzon

 Verkstadsområdet vid Skeppsbron

 Verkstadsområdet vid Lundbyvass

 Arendalsvarvet

