

Medlem i Industrihistoriskt forum

INDUSTRIHISTORIA I VÄST

Nr 2

2008

Årg 5



I detta nummer
bland annat:

Trollhättans tändsticksfabrik
Götaverken GV 38
Aeroseum

Utvecklingsplan för det maritima & industriella kulturarvet
Hej mormor!
Bokanmälningar mm

hemsida: www.industrihistoriaivast.net



Medlem i industrihistoriskt forum

INDUSTRIHISTORIA I VÄST

Hemsida: www.industrihistoriaivast.net
Postadress: Landsarkivet, Box 19035,
400 12 Göteborg
Telefon: 031-206563
Telefax: 031-7786825
E-post: per@clemensson.net
Postgiro: 1262570-3

Styrelsen

Ordförande:

Börje Johansson tel 0703-45 29 80

Sekreterare:

Björn Olsson tel 031-786 45 42

Kassör:

Ewert Arwidsson tel 031-15 84 15

Övriga:

Per Clemensson tel 0705-20 65 64

Henrik Olsson tel 0708-16 89 28

Christine Fredriksen tel 0706-23 34 49

Ann Lindholm tel 031-773 19 74

Lars Bergström tel 0708-44 13 27

VÄLKOMMEN

till Föreningen

INDUSTRIHISTORIA I VÄST:s

tidskrift nr 2 2008.



Bild från Papyrus - mer bilder från
vårt besök längre fram i tidningen

På vårens program:

- Föredrag av Martin Fritz om Industrialiseringen och släkten Keiller.
Lokal Landsarkivet, Geijersgatan 1,
måndagen den 23 februari kl.18.30 (årsmöte)
- Besök vid Göteborgs Kexfabrik i Kungälv
torsdagen den 12 mars kl.13.00
- Besök å Eka Chemicals AB i början av maj.

Det industriella och maritima kulturarvet i Västra Götaland.

Synpunkter från förra museicheferna i Göteborg Allan T. Nilson och Ingegerd Särilvik samt förre ordföranden resp. nuvarande ordförande för Industrihistoria i Väst Per Clemensson och Ingegerd Särilvik.

Göteborg är den svenska stad där praktiskt taget alla industrier som funnits och finns i landet har blomstrat (utom gruvindustri och skogsbruk): Mekanisk verkstadsindustri, träindustri, kemisk-tekniskindustri, textilindustri, livsmedelsindustri (konservindustri, bryggerier, bagerier etc).

Verkstadsindustrin började med tillverkning av gjutjärnsföremål som spisar, sängar, utomhusmöbler, kokkärl, maskiner till andra industrier och utvecklades och specialiserades till kullager, fartyg och bilar.

I en stad med så omfattande verksamheter är kommunikationer givetvis viktiga. Järnväg har byggts till staden, spårvägar och busslinjer sörjer för närområdets kommunikation, en stor exporthamn har etablerats.

Stadens industrihistoria uppmärksammades redan vid den stora insamlingsverksamhet som kom till stånd inför stadens 300-årsjubileum, som ägde rum 1923.

I dag finns bara rester kvar av äldre tillverkningsindustri: byggnader, ofta ombyggda och utnyttjade av andra verksamheter, foton, arkivmaterial, som förvaras i t ex landsarkivet, Göteborgs Stadsarkiv, Stadsmuseets arkiv m fl. Maskiner och produkter från tillverkningen och andra föremål som hör samman med den har samlats in och finns nu på Stadsmuseet,

Spårvägmuseet, Bergslagernas järnvägsmuseum, hos Varvshistoriska föreningen, i olika företags egna museer (b la Volvo).

En ung ingenjör, Thorsten Althin, fick i uppdrag att samla in ”minnen av vår industrihistoria”

Och i utställningen 1923 visades de föremål och dokument som var följden av detta. När Althin efter utställningen ville få stadens styrande att etablera ett industrimuseum var intresset svalt. Althin lyckades bättre i Stockholm där han fick bygga upp Tekniska museet. Dit fraktades också en avsevärd del av de insamlade föremålen. Resten magasinerades i Göteborg. Inte förrän Åke Åberg på 1950-talet tog sig an samlingen hände något. Han byggde upp en utställning i en av de kvarstående lokalerna från 1923 och lyckades så småningom med bistånd bla från historiska museets chef, Allan T. Nilson, få möjlighet att flytta samlingarna till Apotekarnes vattenfabrik i Gårda och bygga upp nya utställningar, där industri, kultur, teknik, samhällets förändringsprocesser och Göteborgs industrihistoria presenterades. Museet öppnades 1982.

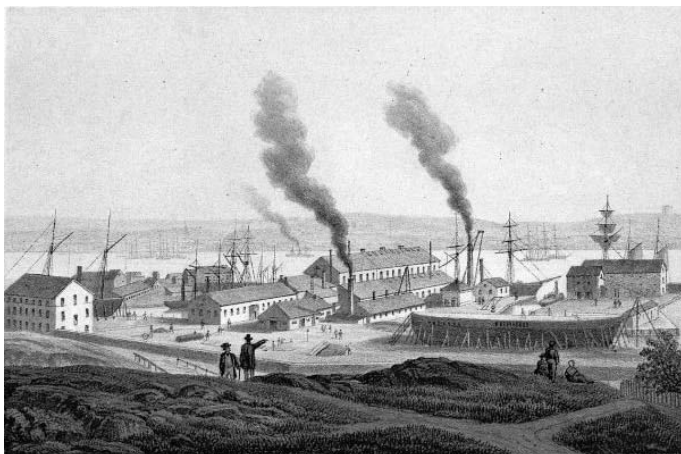
När Göteborgs museer i början av 1990-talet måste krympa sin verksamhet sammanfördes 5 olika museer till Ostindiska huset och bildade Göteborgs Stads-museum. Hit hörde även industrimuseet. Ostindiska huset är byggt på 1700-talet och det är givet att man vid den tiden inte kunde planera byggnaden för att hysa maskiner och produkter från 1800- och 1900-talen. Därför återstår där bara en liten del av det tidigare Industrimuseets utställningar. Man visar huvudsakligen "symbolföremål".

Göteborg har existerat i 400 hundra år och av dessa utgör industrialism hälften av tiden. Redan då staden grundlades planerade Gustaf II Adolf och Axel Oxelstjerna en stad som skulle bli "en blomstrande handels- och sjöfartsstad".

Att industrierna haft en stor betydelse för Göteborgs utveckling och välstånd är uppenbart. Men detta verkar numera vara föga uppmärksammat av stadens fäder. Möjligen kan det bero på att de flesta som bor här är inflyttade både från andra delar av vårt land och från andra länder. Men när man kommer som nyinflyttad till en ort, uppryckt från sina rötter, gäller det att skaffa sig nya rötter, att känna sig hemma på den nya platsen. Då är kunskap om den nya hemortens historia värdefull. Ni tror att en industrihistorisk utställning värd namnet i en lokal mer lämpad för detta än Ostindiska huset skulle kunna få stor betydelse för både infödda och inflyttade göteborgare. Det gäller ju inte bara för nya göteborgare att skaffa sig nya rötter utan också för de infödda att lära sig om staden och sin egen historia.

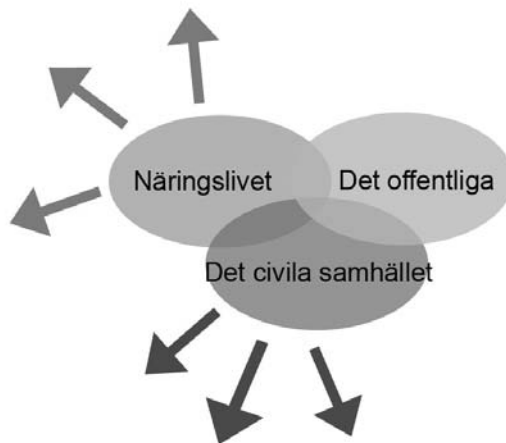
I Västra Götaland finns ett stort intresse för industrihistoria. Många föreningar och mindre museer är aktiva för att förverkliga detta och Västra Götalands regionen har presenterat en utredning, "Förslag till program för långsiktig utvecklingsplan för det maritima och industriella kulturarvet i Västra Götaland". (se nedan) Nu har vi med glädje konstaterat det samarbete som skisseras här är på väg att verkställas.

På websidan industrihistoria.se kan man läsa mer om vilka initiativtagarna är, deras olika samarbetspartner och vilket arbete som pågår. Det är vår förhoppning att Göteborgs stad skall ingå aktivt i detta genom att lyfta fram sin mångfacetterade industrihistoria.



Lindholmens varv ca 1880

Utvecklingsplan för det maritima och industriella kulturarvet i Västra Götalandsregionen



Sammanfattning

Det industriella samhällets kulturarv hör till vardagen. Det utgör en självklar del av vår lokala, regionala och nationella identitet. Att vidga arbetet med kulturarvsfrågorna till hembygdsrörelser, föreningslivet och till företag eller enskilda som vill ägna tid åt att bruka vårda och dokumentera detta kulturarv blir därmed en viktig kvalitet för det demokratiska samhället. Planen för det maritima och industriella kulturarvet föreslår insatser inom området genom breda partnerskap. Utvecklingsplanen knyter an till programmen Kraftkälla för medborgare och lärande, Barn och ungas kultur och Västra Götalandsregionens Maritima strategi.

Västra Götaland har ett unikt maritimt och industriellt kulturarv. Bevarande och utveckling av detta är en viktig del av regionens välfärd, såväl socialt som materiellt.

Engagemanget för detta kulturarv finns i samhällets egna museistrukturer, men också i stor utsträckning i frivilliga eller i privata sammanhang utanför Västra Götalandsregionens egna verksamhetsområden. Planen för det maritima och industriella kulturarvet syftar till att synliggöra hela potentialen i dessa kulturarv, öka den externa resurstillförseln inom området och att stimulera den fortsatta utvecklingen av detta genom breda partnerskap.

Kulturarvsområdets nätverk bildas företrädesvis i lokala samarbeten mellan aktörer av olika slag - föreningar, företag och individer - som hålls samman av att de verkar i lokala miljöer. Planen tar fasta på dessa krafter i det civila samhället och föreslår sätt att stödja fortsatt utveckling, i samspel med varandra och med samhällets expertresurser.

Under planeringsarbetets gång har en mängd intressanta kontakter och diskussioner uppstått, både med sitt ursprung i det offentliga förvaltningssystemet och i frivillig- eller företagssektorerna. Sammanlagt har ett 40-tal förslag lagts fram. Bland de viktigare frågorna kan nämnas:

- Behov av att fördjupa erfarenhetsgrunden för regionens arbete inom fältet, genom inventeringar, kartläggningar och analyser.
- Utveckla arbetsformer och principerna för finansieringen av partnerskap.
- Utveckla frågorna runt traditionssjöfartens behörighet, kopplat till sjöfartsnäringens framtidsfrågor.
- Utveckla maritima och varvshistoriska satsningar i Göteborg, Göta älv och regionens inre vattenvägar.
- Bygg upp en dokumentation om Västra Götalandsregionens industriella kulturarv med fokus på funktionella delområden.
- Lyft fram kulturarvets mjuka frågor – människorna och berättelserna - i samarbeten mellan föreningsliv, folkbildning och arkiv.
- Bygg upp heltäckande webbplatser – en maritim och en industrihistorisk.
- Skapa en överblick över finansieringsstrukturen inom området.
- Bygg upp en fond för kompletterande finansiering inom de maritima och industriella kulturarvsområdena.
- Verka för en översyn av behovet av statliga åtgärder inom området.
- Gör en översyn av frågor som rör jämställdhet, integration och funktionshinder inom området.

Ny utvecklingsplan för det maritima och industriella kulturarvet i Västra Götaland

Under det senaste året har Västra Götalandsregionen tagit fram ett program för det fortsatta arbetet med det maritima och industriella kulturarvet. Programmet syftar till att förstärka arbetet inom dessa områden och stimulera samarbete mellan offentliga, kommersiella och ideella aktörer i regionen. I inledningen av programmet kan man läsa:

Det industriella samhällets kulturarv hör till vardagen. Det utgör en självklar del av vår lokala, regionala och nationella identitet. Att vidga arbetet med kulturarvsfrågorna till hembygdsrörelser, föreningslivet och till företag eller enskilda som vill ägna tid åt att bruka vårda och dokumentera detta kulturarv blir därmed en viktig kvalitet för det demokratiska samhället. Planen för det maritima och industriella kulturarvet föreslår insatser inom området genom breda partnerskap. Utvecklingsplanen knyter an till programmen Kraftkälla för medborgare och lärande. Barn och ungas kultur och Västra Götalandsregionens Maritima strategi.

Programmet kommer att vara styrande för mycket av hur det offentliga arbetet med det maritima och industriella kulturarvet kommer att utformas framöver. Programmet i sin helhet kan hämtas från <http://www.vgregion.se/kultur> eller beställas från Västra Götalandsregionens kultursekretariat, 0522-67 08 00.

Trollhättans tändsticksfabrik

Ewert Arwidsson

trewetrans@telia.com

I Trollhättelitteraturen omnämns en tändsticksfabrik i Trollhättan omkring 1860 till 1875. Den finns dock inte omnämnd i det stora fackverket om svensk tändsticksindustri 1836-1996. Däremot meddelar Cederschiöld och von Feilitzen samt etikettsamlaren Arne Tejder att fabriken grundades år 1869 och lades ned år 1871. Enligt den senare skall det finnas en ask från fabriken på museet i Vänersborg. Detta har jag dock inte kunnat få bekräftat av museet. Samtidigt säger han att bland samlare är etiketter från fabriken okända. Som industrihistoriker och före detta etikettsamlare ville jag gärna veta mer om Trollhättans tändsticksfabrik och dess grundare Charles E. Bratt och har därför gjort en efterforskning.

Tänd- eller strykstickor är kända ända sedan 1600-talet. På 1830-talet kom föregångare till våra dagars tändstickor, de så kallade fosfor- eller svavelstickorna.

Sverige blev snabbt världsledande tillverkare av dessa.

Fosforstickorna tände mot vilket material som helst

men var alltför lättantändliga och många olyckor och

tillbud uppstod. Dessutom innehöll satsknopparna gul

fosfor, som var giftig och kunde ge arbetarna käkröta

och -deformation, så kallad fosfornekros. År 1844 upp-

fann den svenske kemisten professor Gustaf Erik Pasch

vid Karolinska Institutet säkerhetständstickan, som krävde ett specialpreparerat

plån för att kunna tändas. Den gula fosforn byttes ut mot ofarlig röd och säkerhets-

problemet löstes genom att sära på ingredienserna i satsknopparna. Fosfor-

placerades på ett särskilt plån på askens utsida. När man på 1860- och 1870-talen

lyckades med att automatiskt tillverka tändstickor, blev detta en ännu attraktivare

näring och många fabriker startades.



Charles Elis Bratt (1840 – 1911) ingenjör, uppfinnare och direktör - var son till handlanden och rådmannen i Göteborg Johan Gustaf Bratt (1807 – 1877) och dennes maka Hanna Maria Johanna Frychius (1811 – 1877). Tändsticksfabriken Vulcan i Tidaholm grundades 1868 av grosshandlare Charles E Bratt från Göteborg och friherre Hans Henrik von Essen, som ägde Tidaholms egendom och bruk. Ingen av dem visste något om tändstickor, men det tycks varken de eller aktietecknarna ha ansett betydde något. Bland de första aktieägarna fanns en rad framstående affärsmän i Göteborg. von Essen var den störste aktieägaren, men hade inte majoritet. Bratt åtog sig att vara disponent för fabriken med en årslön av 5000 riksdaler riksmünt. Efter det första verksamhetsåret lämnade han företaget. Grosshandlare Karl Elis Bratt med hustru och två barn flyttade den 21 augusti 1869 från Aklinga församling utanför Hjo till Trollhättan, där de bosatte sig i kvarteret Bore 3 (infl 1869/16). Enligt Arodell ankom Bratt till Trollhättan redan under andra halvåret

1868. Han var en betrodd man och utsågs vid kommunalstämman den 15 november 1868 till förste befälhavare vid Trollhättans brandkår. Han blev även omgående korpral i Trollhättans skarpskytteförening. Under tiden i Trollhättan föddes en son och den 17 april 1872 utflyttade fabrikör Bratt med familj till Örebro (utfl 1872/13). Senare i livet lade Bratt under många år ned ett omfattande arbete för framställning av tomfat och hade 1911 just satt igång tillverkningen i England, då han hastigt avled.

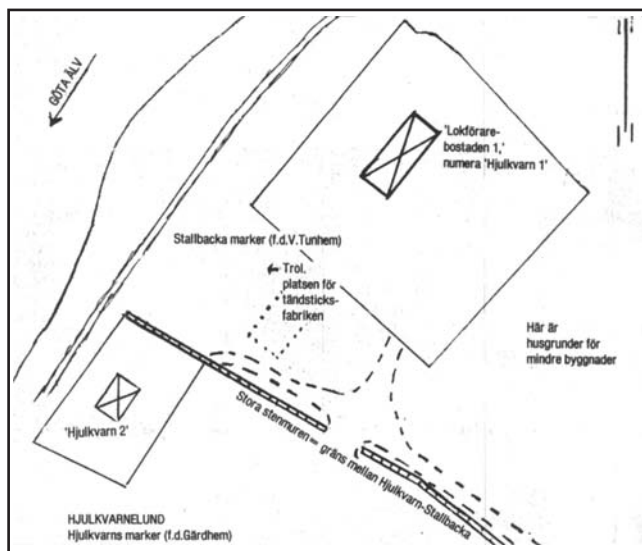
Vid Hjulksvarvelund uppfördes omkring 1860 en liten tändsticksfabrik, vilken förde en tynande tillvaro. Den uppges i femårsberättelsen 1870 vara i gång endast 3 månader om året (Lundén). Före stadsingenjören Arne Arodell har i sin artikel utförligare uppgifter. Bratt anmälde 1869 till myndigheterna att han ämnade anlägga en fabrik för tillverkning av träämne för tändstickor i Trollhättan. 1869 bestod maskinparken av en ångmaskin på 6 hk (Cederschiöld och von Feilitzen). Den drog förmodligen en spånhyvel. I övrigt krävdes bara ytor för torkning och lagring. Vid industriutställningen i Borås fick Bratt den 8 juli 1870 pris för furu- och askspån. Fabriken hade under åren 1869-1871 tre anställda. Vid tidpunkten för Bratts verksamhet gjordes tändstickslådorna för hand, vanligtvis som hemarbete. Så var nog fallet också här, antingen levererades spån eller lådor som halvfabrikat. Hamnplats fanns nära fabriken och längs med Göta kanal kunde sedan leverans ske av halvfabrikat till de stora tillverkarna Ellbo tändsticksfabrik i Lilla Edet, Vulcan tändsticksfabrik i Tidaholm och Jönköpings tändsticksfabrik.

Hollman beskriver hemtillverkning av tändstickslådor för Ellbo tändsticksfabrik. Varje vecka hämtades kommande veckas behov av spånor och andra tillbehör. Samtidigt lämnades den gångna veckans färdigjorda lådor. En flitig och van låd-tillverkare kunde i lyckligaste fall hinna med 1000 lådor på en 16 timmars arbetsdag. Då hade han eller hon tjänat 65 öre. Som jämförelse kan nämnas att i slutet av 1870-talet tjänade en timmerman på Thorskogs varv 1,33 kr/dag. Så här beskrivs arbetsmiljön:

Låt oss titta in i ett hem strax efter der att "veckokorgen" var kommen. Genast voro alla i familjen, de gamla som de unga, i färd med arbetet. Såväl rummet som köket var förvandlat till verkstad, och alla bord och bänkar voro belamrade med spånor. Flinka händer bröto spånen, formade lådorna, klistrade dem samman och etiketterade dem. Klisterkokningen gav ingen god atmosfär i hemmen, och torkningen av de fuktiga lådorna gjorde icke saken bättre (54).

1871 lades tillverkningen av träämnena ned och i april 1872 sålde Bratt fabriken till ett bolag i Örebro. Han skulle dock som disponent sköta affären, oklart vad. Fabrikslokalerna stod kvar i många år. I annonser 1882 och 1884 skulle tändsticksfabriken säljas och den beskrevs på detta sätt: "Boningshus, fabriksbyggnad, bodar, magasin." respektive "År av resvirke och timmer under asfalttak. Ett magasin,

en manbyggnad om 6 rum och kök, beläget å Stallbacka". Försäljningen verkar ha misslyckats och vid en auktion den 14 augusti samma år verkar det som att fabriksbyggnaden plockats ned. Enligt Arodell var husen borta före 1892.



Den troliga platsen för Trollhättans tändsticksfabrik. Kartan ritad av Arne Arodell

Källor: Landsarkivet i Göteborg, Trollhättans församling, husförhörslängd A1:2, sid 203 in-/utflyttningslängd B:1

Arne Arodell, "Har Trollhättan haft en tändsticksfabrik? Jordkulle i Hjulkvärnelund kan vara svaret på frågan", Trollhättans Tidning, 1984-12-28

Wilhelm Berg, Genealogiska anteckningar om Göteborgssläkter, Serie II, avskrift i Göteborgs Landsarkiv (1938-39)

Helmer Bratt, Släkten Bratt från Brattfors, Linköping (1951)

Gunnar Cederschiöld och Einar von Feilitzen, Den svenska tändsticksindustriens historia, andra upplagan, sid 336, 421, Stockholm (1946)

Ernst Hollman, Flundre Härad, Del II, sid 52ff, Lilla Edet (1939)

Werner Johnsson, Stranna och Strannas barn, sid 101, Trollhättan (1950)

Walter Loewe, Arne Jansson och Carl Magnus Rosell, De tände en eld - Svensk tändsticksindustri 1836-1996, Wahlström & Widstrand (1997)

G. Lundén, Trollhättan genom tiderna, tredje upplagan, sid 334, Trollhättan (1955)

Arne Tejder, Katalog över tändsticksfabriker och deras etiketter, Göteborg (1969)

Följande brev är beställt av Jonsereds Hembygdsförening.

Jonsered våren 2008-12-02

Hej mormor!

Jag har varit och hälsat på farmor ett flertal gånger under våren och haft med mig min setter Dockan, som du vet är hon ovanligt liten. Varje gång har vi tagit en promenad. På den första gick vi upp för Härkeshultsvägen och vek in under motorleden för att hitta på Gryabs pågående tunnelbygge för avloppsvatten. Sprängstenen skrämmer farmor, hon får tråkiga associationer till när containerhamnen Wallhamn byggdes på Tjörn. Det började i en liten skala, men när ingreppen i naturen redan var gjorda, var det bara att fortsätta. Farmor berättade att min pappa såg när deras (servitut) ö Gråholmen, som var fågelskyddsområde, sprängdes i luften. S vandelar med hela vingar flög iväg. Kent Andersson hörde talas om detta och hade bl.a. med följande i pjäsen Vingen: "Ja dom har räddat undan svanarna! Dom virvlar omkring i luften! Där är fullt av blodiga fjädrar och avslitna vingar som flaxar! Och ungarna, mamma! Ungarna!" Efterhand sprängdes sedan två hela berg ner. De krossades och således som makadam till Tyskland.

Farmor berättade också att de boende i Jonsered och områdena runt omkring oroar sig för att byggarbetsplatsen, som redan är ett ingrepp i miljön, lägger grunden för ett industriområde i Jeriko och en genomfartsled mellan E 20 och riksväg 40.

Vi fortsatte vår vandring och när vi kom till avfartsvägen mot Gullringsbo berättade Farmor att här hade vargen haft sin vandringsväg i vintras. Hon hade "missat" den med en halvtimme. För några år sedan hade vargen varit synlig på Strandpromenaden (på andra sidan Säneån). Det ryktas att en kvinna hade mött den och att hon först trodde att det var en hund. Någon hade ropat till henne att vara försiktig.

Nere vid avtagsvägen till Görebo såg det märkligt ut. Där var tre stora högar med stubbar. Höjden på den ena högen

var säkert fen meter. På en skylt stod det att Skogssällskapet håller på med stubbrytning. Det är ett försök för att utvinna biobränsle, då stubbe och rötter innehåller 50% av trädets energivolymer.



Jonsereds kyrka

När vi hade kommit förbi det som ser ut som en medeltida hälväg berättade farmor att det finns planer på att i det bergiga skogspartiet mellan Jonsered och Lerum, det så kallade Jeriko, bygga ett stort bostads- och verksamhetsområde. Det skulle bli flera hundra bostäder och de boende skulle få ta linbana ner till pendeltågstationen. En spårvagn från Östra sjukhuset till Råhult har också varit på tal.

Vi gick sedan ner till industriområdet där farmor berättade att Jonsered är byggt efter mönstersamhället New Lanark i Skottland. Robert Owen (1775-1858) som var utopist och socialreformator hade lyckan att gifta sig till bomullsspinneriet New Lanark, där han kunde praktisera sina idéer. Han förstod att de laster, som samtidigt fördömde hos arbetarna, hade sin grund i förhållanden som industrikapitalismen skapat. Med uppfostran och bildning skulle arbetarna få ett annat utgångsläge. Owen lät bygga ordentliga hus, öppnade butik med varor till självkostnadspris, startade daghem och skolor samt införde alkoholrestriktioner. Arbetarna började leva ett ordnat liv samtidigt som profiten ökade. New Lanark blev en beryktad mönsteranläggning som t.o.m. ryske arvfursten besökte. Owen hoppades att besökarna skulle inse socialismens överlägsenhet.

Vitsipporna såg under promenaden inte helt glada ut längre. Lite tidigare på våren hade backarna varit fyllda av blommor, så att det såg ut som vintervitt av snödrivor. Häggen hade knappt slagit ut men sände sin doft över nejden.

Nästa promenaderade vi åt andra hållet. Nere i Sävåen satt det sju små knipaungar på en sten. Storskraken med sitt häftiga utseende kunde vi inte se. Hanen är tydligt vit och svart, medan honan har ett mahognyfärgat huvud och med näbben lätt böjd uppåt påminner hon om en irländsk setter. Strömstaren saknade vi också. På en stor avslagstavla kunde vi läsa att delar av ån med omgivning är utpekade som så kallade Natura 2000-områden. Natura 2000 är EU:s nätverk av värdefulla naturområden. Sverige har åtagit sig att bevara naturmiljön utmed ån och den unika laxstammen. År 2005 blev en lax på 17,6 kg flugfiskefångad i Sävåen. Det var tydligen den största som har tagits på Västkusten. Under vintern har även stolpar med skylten naturreservat satts upp utefter ån.



Bokedalen är sedan 1998 ett kommunalt naturreservat. Vi gick uppför den branta backen. Överst vände vi oss om och tittade ner. "Oj då, vad vackert", utropade jag. Längst ner låg de bruna fjolårslöven kvar. På mellannivå stod de grå blänkande stammarna som om de var putsade, nästan som speglar. Överst var de ljusgröna nyutsprungna bladen så skira att solen kunde lysa genom dem. Jag är nog inte den första att kalla detta en sal. Sedan följde vi naturstigen och framme vid Gärdet mötte vi Birgit med en av sina travare. Vi pratade häst och hund en bra stund innan vi fortsatte förbi Banken och åter in bland de vackra bokträden. Vi kom fram till något som heter Rävålan, men mina associationer gick mer till tavlor med älgar på än till rävar.

När vi kom fram till Hallebacken berättade farmor om både bra och dåliga förslag från kommunen. Enligt en översiktsplan för Jonsered från 2001 fanns det idéer om att bygga fler bostadshus i Högshall på ängarna där kvigorna går på sommaren. Skredrisken så nära Sävåen var för stor, så det projektet fick läggas ner. Enligt samma översiktsplan fanns det även förslag till en väg, för tung trafik till industriområdet, rakt över barnens fotbollsplan och vidare mellan radhusen och den stora fotbollsplanen. Nej, det senaste projektet verkar klart bättre. I höst

ansöker Partille och fyra andra kommuner om att få bilda ett Leaderområde. Leader är ett från EU initierat särskilt projekt för landsbygdsutveckling. Och kanske skulle då Jonsered bli ett upplevelsecentrum med fiskemöjligheter (Säveån), båtuthyrning (Aspen), mobilguidning i bruksmiljö och herrgårdspark med café.

Jag vet inte hur många jonseredsbor vi mötte, hälsade på och dessutom samtalade med. Jag upplevde detta som märkligt, men mycket trevligt med gemenskapen. Så är det inte hemma i Paradiset. Farmor hon pratade om sega strukturer och immateriella kulturprodukter som lever vidare från brukstiden, trots ett ständigt flöde av nyinflyttade. Nu skall jag gå och hämta lilla Cecilia som också tar del av gemenskapen. Hon är och leker med sin kamrat Jonna.

Stora kramar
Jakob

Ann Lindholm

Litteratur:

Ambjörnsson, Ronny 1984: Socialismens idéhistoria. Gidlunds. Stockholm

Andersson, Kent 1984: Chocken, Happyland, Vingen, Tre Pjäser.

Teater Manus/Folkteatern. Göteborg

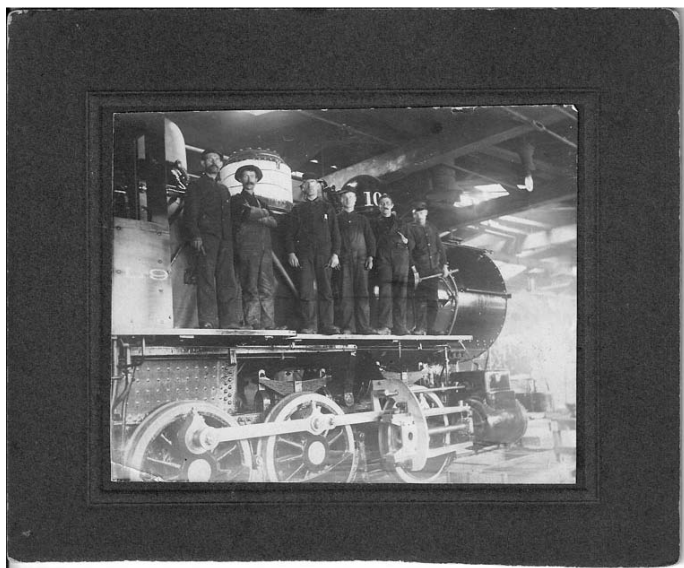
Tidningar och broschyrer:

Naturreservat i Partille kommun. Bokedalen.

Partille Tidning

Översiktsplan för Jonsered, del av Partille kommun. Stadsbyggnadskontoret,

Partille kommun 2001-01-26.



Vivan Svensson arbetar ideellt på hjälporganisation Vinden i Alingsås och har skickat in en industribild på vars baksida står "Bror Gustavs arbetsplats i Ammerika". Någon uppgift om tid och ägare finns inte men spämtat finns på baksidan H Backlin, 64 Arlington Street, Manchester, N.H

Industrihistoria i Väst gjorde onsdagen den 8 oktober 2008 ett studiebesök på Aeroseum som ligger strax efter avfarten till Säve depå.

Aeroseum är en stiftelse och arbetar sedan 1999 med att bevara de historiska berganläggningarna vid tidigare flygflottiljen F 9 Säve i Göteborg.

Kungliga Göte Flygflottilj F 9, på Säve flygfält i utkanten av Göteborg, blev 1942 den första flygflottiljen i Sverige – och troligen i världen – med en skyddande berghangar. Den skulle skydda flygvapnets stolthet J 29 Flygande Tunnan mot Kalla krigets atombombshot.

Försvarsanläggningen med dessa flygplan byggdes enbart för att försvara våra barn, för att Sverige skulle stå emot en invasion. Tidigare var den en topphemlig militär berganläggning, men numera visas den för allmänheten och fotografering är tillåten. Golvytan är imponerande; 22 000 kvm. Anläggningen byggdes 1950-1954. Den invigdes av Gustav VI Adolf 1955.

Betongportarna till skyddsrummet väger 90 ton per styck. Utanför finns tjocka gummigardiner som skulle skydda mot ett eventuellt kärnvapenangrepp. På femtitalet tänkte man inte på att om man spolade av gummigardinerna, så skulle det radioaktiva avfallet rinna rakt ned i skyddsrummet, eftersom golvet lutade ganska kraftigt. Man tänkte heller inte på de stora runda luftintagen som fanns ovan mark. Där hade det radioaktiva avfallet strömmat rakt ned.

Men numera är Aeroseum ett upplevelsebaserat aktivitetscenter, där man kan uppleva den speciella miljön och känslan av flygning med alla sinnen. Här berättas om tekniken och människorna från flygets historia och dess utveckling – från Sverige och utlandet, civilt och militärt. Det är en levande anläggning med bland annat spännande utställningar, simulatorer och uppvisningar från luften.

Här förvaras mängder av historiska flygplan, motorer och en del fordon som hörde till flygplatsen. Här finns katapultstolar, den äldsta av dem påminde om "elektriska stolen".

I ett litet rum fanns svartvita foton som dokumenterade byggnationen och bakom en vägg hade man för inte så länge sedan hittat en murhink, en murslev och en tom flaska pilsner.

I hangaren fanns mängder av historiska flygplan, där vi kunde följa utvecklingen som går i rasande fart. Allt ifrån den första flygmaskinen som konstruerades av en fransman, till de moderna krigs-flygplanen som inte bara flyger rakt fram, utan de kunde även rotera och landa på mindre än 300 m. I flyghistoriens tidigaste skede damp man ner oavbrutet, vingarna var felkonstruerade och därför blev de svåra att styra.

Vi tittade på J 37 Viggen, som hade en hastighetsmätare på nospartiet i form av en halv meter lång metallspets. Enbart hastighetsmätaren kostade 275 000 kr. Viggen drar mängder med bränsle, men det är klart, här pratar vi om hästkrafter, närmare bestämt 100 000.

En helikopter från Vietnam stod parkerad i ett hörn. När USA var igång i Vietnam, fanns det 13 000 i verksamhet. En annan helikopter hade befunnit sig på isbrytaren Ymer för att inventera isbjörnar. Kungen hade också bedövat en. Det såg vi på den kungliga kronan som fanns märkt på helikoptern.

Vivan Svensson



IHV önskar alla
sina medlemmar
ett riktigt fint
2009!



GÖTAVERKEN **GV 38** - HISTORIKEN

Historien om GV 38 börjar vid Götaverkens skeppsvarv i Göteborg i mitten av trettiotalet. I ett försök att bredda företagets verksamhet startades 1935 en flygavdelning. Tanken var att tillverka och reparera flygplan. Idén var inte helt gripen ur luften: företagets tekniska kunnande var stort och flyget var en framtidsbransch.

Flygplanstillverkningen inleddes med tre exemplar av det lätta, dubbeldäckade bombplanet B 4 Hawker Hart. Planen levererades till Flygvapnet 1937, åtskilligt försenade. På grund av förseningen ville Flygvapnet inte lägga fler beställningar på företaget. Götaverken sökte sig istället till vad man trodde var en lukrativ nisch tillverkning av sportflygplan.



Under 1938 till 1941 tillverkades på licens 14 exemplar av det amerikanska sportplanet Rearwin 9000 Sportster. Maskinen var ett tvåsitsigt, högvingat monoplan byggt i stålror och trä. Flygplanet utrustades med den amerikanska stjärn-

motorn Le Blond på 90 hästkrafter. Då det avsågs användas till skolning i flygklubbarna var planet utrustat med dubbelkommando som standard.

Konstruktionen fick blandad kritik. De förstärkningar man adderat gjorde flygplanet tungt - men också robust. Bland flygarna var omdömena oftast positiva. Planets känslighet för sidvind gav emellertid upphov till det föga smickrande smeknamnet "Gunghästen".



Götaverken fick snart ge upp drömmen om det svenska sportplanet. Istället vidtog ett antal vidlyftiga militära flygprojekt, men Götaverkens flygavdelning blev tyvärr inte långlivad. Under 1939-1940 monterades dock ett drygt 30-tal flygplan av typerna Fiat G.50, Westland Lysander och Fiat CR.42/J 11 för användning i Finland.

Under de följande åren spreds de 14 GV 38:orna ut över landet och många tjänstgjorde vid flygklubbarna. Med tiden blev de flesta offer för haverier. I bästa fall blev de undanställda och bortglömda i någon hangar. Ett exemplar gick under jorden så till den milda grad att det grävdes ner! Glädjen var därför stor när sällskapet lyckades komma över sitt första exemplar - SE-AHG.

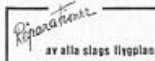


9.V.38



det svensbyggda sportplanet

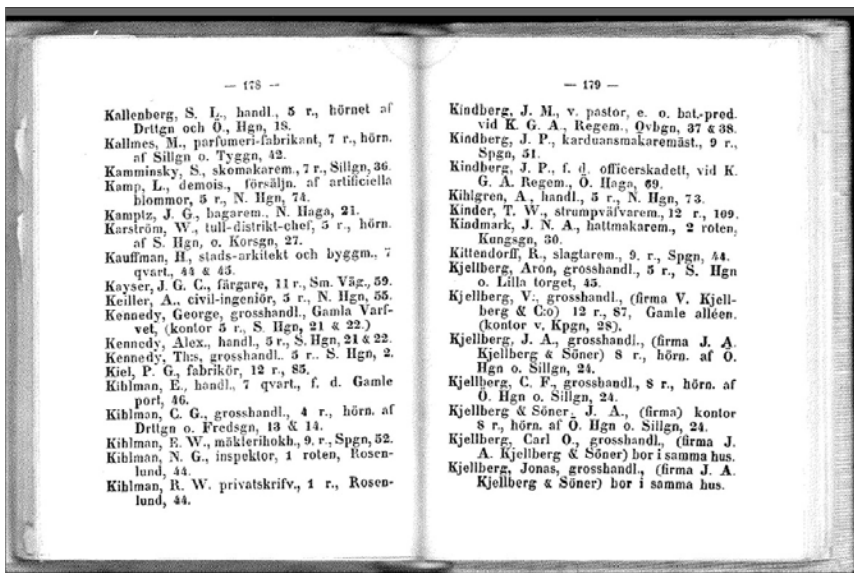
2-sitsigt. Inbyggd cabin — det enda rätta i vårt klimat. 90 hkrs Le Blond-motor. Marschfart: 170 km/h. Max-fart: 190. Aktionsradie: 700 km



GÖTAVERKEN

Bokanmälningar med mera

Göteborgs Stads Stadsbyggnadskontor har i dagarna utgivit en digital upplaga av Göteborgs adress-och industrikalender 1850-1899. Den finns dels på nätet under www.stadsbyggnad.goteborg.se och dels på DVD i 300 DPI svartvit PDF. Att ladda ner är gratis! För att öppna filerna krävs "Acrobat reader". För vidare upplysningar hänvisas till arkivchefen William Försth tel: 031-368 15 70.



Bokanmälningar, mm forts

Nytt praktverk om kraftmaskiner

Om man är intresserad av kraftmaskiner, dvs, vattenturbiner, ångpannor och motorer av olika slag, går det varmt att rekommendera den nya boken av Bengt Spade, *En historia om kraftmaskiner*. Boken ger en systematisk och innehållsrik beskrivning av maskiner som drivits med allt från vattenkraft, ångkraft och elkraft till förbrännings- och jetmotorer. Spade skriver med djup kunskap om den tekniska utvecklingen i Sverige och de företag och personer som varit en del av denna utveckling. Boken har karaktär av uppslagsverk och är rikt illustrerad med fotografier och ritningar.

Sveriges industrialisering och släkten Keiller

Nyligen utkom Sveriges industrialisering och släkten Keiller av professor emeritus Martin Fritz på Warnes förlag. Boken omfattar 170 rikt illustrerade sidor. Illustrationerna har sammanställts av Louise Brodin och hon har lyckats sammanföra en rad unika bilder från VästSveriges industrialisering och i huvudsak från Keillers verksamhet: segelduksömmet på egendomen Sågen, textilindustrin i Jonsered, Keillers Mekaniska Verkstad vid Skeppsbron, Rosenlunds bomullsspinneri m fl Dessutom återfinns man en rad produktbilder, t ex kandelabrarna vid Kungsportsbron och Stora Saluhallen samt katalogutdrag. Bilden av Keillers arbetare liksom av portvakten är makalösa. Historiken behandlar släkten Keiller i Göteborg och dess gruvverksamhet Kaveltorp samt bruksägandet vid Rämshyttan - Persbo och Vedevåg vilka verksamheter Fritz skickligt knyter samman. Vidare redogör Fritz för det keillerska imperiets roll i Sveriges industrialisering, om den keillerska konkursen och om hur Göteborgs Mekaniska blir Götaverken mm. Boken är fylld av Göteborgiana med Sverige-perspektiv.

Årets industriminne 2008

Svenska industriföreningen har utsett Forsviks Bruk i Karlsborgs kommun, Västra Götalands län till Årets industriminne 2008.

Forsviks bruk tilldelas utmärkelsen för långsiktigt och uthålligt arbete med att bevara och gjuta nytt liv i ett omfattande och komplext industriområde samt för att framgångsrikt ha utvecklat platsen till ett industrihistoriskt besöksmål av hög kvalitet. Härmed utgör Forsviks bruk en inspirationskälla för andra ideella och professionella krafter som arbetar med industriminnesvård och med industrisamhällets kulturarv. Priset utdelades den 24 november under medverkan av landsantikvarie Carl-Magnus Gagge och landshövding Lars Bäckström.

IHV framför sina gratulationer.

Att förvara arkiv

I Sverige förvaras normalt företagsarkiv av företagen själva. De förekommer viss arkivförvaring inom statliga arkivväsendet tex hos Riksarkivet och landsarkiven. Vidare förvaras industriarkiv på vissa länsvisa depåer under benämningen näringslivsarkiv så tex Värmlands arkiv i Karlstad, Näringslivs-arkiv i Norrland. Dessa arkivinstitutioner förvarar arkiv i första hand ur forskningssynpunkt och de är tillgängliga för forskning.

Vid sida av dessa arkivförvarare finns enskilda arkivförvarare, vilka främst tar hand om företagens 10-årsmaterial och mer sällan förvarar företagens historiska arkiv. Främst av dessa är Depona AB, som ingår i Svenska Standardbolag AB, som startades 1954 och som sedan dess arbetat med arkivfrågor. Depona AB har som affärsidé att erbjuda företag, organisationer myndigheter en fysisk arkivtjänst

Att förvara arkiv, forts

på distans. Deras fokus är att fysiskt omhänderta med utnyttjande av den senaste tekniken för registrering, återsökning och andra arkivrelaterade tjänster. Depona som huvudsakligen arkiverar räkenskapshandlingar har blivit störst i landet i sin nisch och förvarar miljontals pärmar tätt packade i specialkartonger på lagerhyllor i arkivlokaler på 11 orter runt om i landet. Depona sysselsätter ett hundratal personer. I Göteborgsregionen finns arkivlokalen i Lindome och vid samtal med föreståndaren Christian Mossberg framkom att man för att få besöka depån måste ha fullmakt från någon av arkivförvararna; man kunde alltså inte få en överblick över depåns innehåll. Förvaringen sker delvis på pallar à la IKEA. Denna typ av förvaring av arkiv tillämpades först i Sverige vid landsarkivet i Göteborg då det flyttade sin Carnegie-depå till Polstjärnegatan år 1971. Depånas depå i Göteborg rymmer ca 200 000 hyllmeter.

Bilder från Papyrus våren 2008





Vår medlem **Dalénmuseet**

Gustaf Dalén

1869 - 1937

Gustaf Dalén började arbeta 1904 i det nystartade företaget AGA. Med ett antal tekniska uppfinningar lyckades han revolutionera fyrteknologin och gjorde de möjligt att använda acetylen på ett säkert, ekonomiskt och effektivt sätt. Basen för AGAs framgång var skapad. 1909 blev Gustaf Dalén VD för AGA.



1906 gjorde Gustaf Dalén acetylengasen säker genom att utveckla AGA-massan. Vid ett experiment 1912 där man skulle utröna hur högt tryck en upphettad gasflaska kunde tåla gick något snett och när Gustaf Dalén efter en timslång väntan gick fram för att undersöka felet exploderade gasflaskan. Gustaf Dalén skadades mycket svårt, han svävade länge mellan liv och död och hans syn gick inte att rädda. Han fick leva resten av sitt liv i mörker.

Samma år tilldelades han Nobelpriset i fysik för sina uppfinningar inom fyrteknikens område. Gustaf Dalén fortsatte att leda AGA till sin död 1937 och deltog aktivt i den tekniska utvecklingen. Under denna tid konstruerade han den unika AGA-spisen som fortfarande tillverkas i England.



(käll: www.dalenmuseet.org)

För mer info samt
öppettider se
www.dalenmuseet.org