

Industrihistoria i Väst

Tidskrift för föreningen Industrihistoria i Väst



NR 1 2016 ÅRGÅNG 12

Innehåll

- 3 När Göteborg fyller 400 år. *Sten-Åke Lyngstam*
- 4 Notiser
- 7 Kraftverken i Lagan. *Ida Dickson*
- 10 Bengt Berglund. *Patrik Ekheimer*
- 12 Volvo 1926–1956 – från sammansättningsfabrik till koncern
- 16 Prisma – ny digital mötesplats om samhällsutveckling. *Kenth Lärk*
- 18 Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 3. *Lars O. Carlsson*
- 25 Fengersfors – ett bruk i utveckling. *Eric Julihn*
- 32 Vårprogrammet
- 33 Gotenius håller liv i Göteborgs varvstradition. *Björn Ohlsson*
- 36 Slakthusområdet bjöd på kretsloppstänkande. *Lars O. Carlsson*
- 38 Besök på GP-tryckeriet. *Ida Dicksson*
- 42 Industriarv i bild – AB Cedervall & söner

Tidskriften ges ut av föreningen Industrihistoria i Väst.

Hemsida: www.industrihistoriaivast.net

E-post: info@industrihistoriaivast.net

Plusgiro: 126 25 70-3

Postadress: Industrihistoria i Väst, c/o Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg, Box 19035, 400 12 Göteborg

Ansvarig utgivare: Sten-Åke Lyngstam

Redaktionskommitté: Ida Dicksson, Lars O. Carlsson, Kenth Lärk, Björn Ohlsson och Tommie Vester

Redaktör: Kenth Lärk

Layout: Karl-Magnus Johansson

Tryck: Typografia.

Omslagsbild: Kollerhuset i Fengersfors. Kollerhuset rymmer sex kollergångar på rad, kompletta med drivsystem. Kollergångar användes förr i massaindustrin för grovmalning av den kokade massan. Foto: Eric Julihn 2013

När Göteborg fyller 400 år

Bäste Läsare,

Bland politiker och beslutsfattare i Göteborg och i Västra Götalandsregionen diskuteras för närvarande möjligheterna att uppföra ett varvs- och industrihistoriskt centrum. Vi i Föreningen Industrihistoria i Väst ställer oss till hundra procent bakom förverkligandet av ett sådant projekt. Faktum är att vår förening uppstod som en reaktion på nedläggningen av Göteborgs Industrihistoriska Museum för ett drygt tjugotal år sedan. Det finns ett stort behov av att manifestera och förmedla industrisamhällets utveckling.

Vad skulle vara lämpligare än att lagom till Göteborgs 400-årsjubileum år 2021 kunna inviga ett varvs- och industrihistoriskt centrum. I ett sådant centrum kan historien om Göteborg som handels- och industristad berättas och stadens samlingar säkras för framtiden. Det skulle också stärka bilden av Göteborg som en hamn- och sjöfartsstad.

Vi är naturligtvis beredda att på alla sätt bidra med våra kunskaper i industrihistoria. Både i processen för att staden och regionen ska kunna genom-

föra detta stora projekt och även vidare när ett varvs- och industrihistoriskt centrum står klart.

Vid det senaste årsmötet fick jag äran att vara ordförande i föreningen. Jag kommer från Volvo där jag arbetade i 43 år. Före pensioneringen var jag under sju år chef för Volvos Museum i Arendal i Göteborg. Att vara ordförande i Industrihistoria i Väst är en lätt uppgift med så många kunniga kollegor som omger mig. Jag vågar påstå att föreningens styrelse besitter en mycket stor och bred kompetens i frågor kring industrihistoria.

Vår ambition är att ge ut tidskriften som du håller i din hand med 2-3 nummer om året. Du är hjärtligt välkommen med idéer och förslag på sådant som du skulle vilja läsa om. Visst är industrihistoria intressant!

| Sten-Åke Lyngstam, ordförande



Notiser

Industriarvskonferensen fyllde ett stort behov

Höstens fulltecknade industriarvskonferens med rubriken "Industrisamhällets landskap – kulturarv, miljö och hållbarhet" arrangerades av Svenska Industriminnesföreningen, ArbetSam, Arbetets Museum och Regionmuseet Kristianstad. Konferensen hade två tydliga frågeställningar: Vem värnar det industrihistoriska minnet när industriarv saneras? Biologisk mångfald och ekologisk hållbarhet – hot mot vattnets kulturhistoriska miljöer? Båda ämnena blev väl representerade av en bred skara föreläsare. Vattenfrågan kom inte helt oväntat att dominera slutdebatten. Utvärderingsenkäten visar att konferensen var mycket efterlängtd och uppskattad av alla deltagarna. En konferensdokumentation håller nu på att sammanställas och kommer snart att finnas tillgänglig via nätet eller för beställning. Håll utkik på Svenska industriminnesföreningens hemsida: www.sim.se



Rivningen vid Papyrus i Mölndal pågår nu för fullt

Än är det svårt att se vad som kommer att bli kvar men en del ska bevaras enligt de kommunala bolaget Mölndalas planer. Ett är då säkert, Sveriges andra installerade rulltrappa har nu försvunnit för alltid. Du hittar senaste informationen på www.molndala.se

Bilden är tagen 3 augusti 2015.
Foto: Ida Dicksson

Byggnadsvårdens konvent

I månadsskiftet september-oktober anordnades Byggnadsvårdens konvent i Mariestad. En mötesplats för forskning, företag, föreningar och offentliga aktörer. Industrihistoria i Väst hade två representanter på plats: ordförande Sten-Åke Lyngstam och vice ordförande Börje Johansson. De passade naturligtvis på att marknadsföra föreningen.



NAV och Innovatum genomför kulturinsatser för asylsökande

Västra Götalandsregionen har genom sin kulturnämnd avsatt ekonomiska medel till det fria kulturlivet och civilsamhällets aktörer för att genomföra kulturinsatser för och med asylsökande. NAV har i samverkan med Innovatum ansökt om medel för att genomföra olika aktiviteter. Qvarnstensgruvan vid Lugnäsberget och Vallby Sörgården är några av de kulturföreningar som redan tagit emot besök av nyanlända. Läs mer på Innovatums hemsida: <http://www.innovatum.se/nyheter/nyanlanda-besoker-kulturarvsforeningar/>



Studiebesök på Qvarnstensgruvan vid Lugnäsberget.
Foto: Märta Gustafsson, Innovatum

Samarbetsprojekt arrangerar seminarier för det ideella kulturarvet i regionen

Det ideella kulturarvet och kommunerna i Vårgårda, Mellerud, Mariestad och Munkedal bjöd under november in till fyra seminarier – ett startskott för en långsiktig samverkan mellan kommuner och dess ideella aktörer (civilsamhället). NAV (Industrihistoria och arbetslivsmuseer i väst) är en av arrangörerna och vi hoppas på många nya idéer och samarbeten.

Textilmuseet ställer ut

Textilmuseet öppnar ny utställning om det textila kulturarvet med textilmaskiner lördagen den 19 mars 2016. Textilmuseets nya basutställning vill väcka intresse för den mångsidiga textilindustrin, tekniska möjligheter och människornas liv. Den lokala utvecklingen speglas i internationell samtid. Utställningen blickar framåt, bakåt, uppåt och nedåt. Besökare med starkt textilhistoriskt- eller maskintekniskt intresse erbjuds såväl visningar som fördjupningsmöjligheter.



Den japanska ön Hashima består av en nedlagd kolindustri samt övergivna bostäder där kolgruvearbetare och deras familjer bodde mellan 1887 och 1974. Delar av James Bond-filmen *Skyfall* (2012) spelades in på Hashima, och det är från 2009 möjligt att som turist besöka ön med ordnade båtturer. Foto: Kntrty (Flickr) CC-BY-2.0

Nya industriella världsarv

Varje år samlas Unesco:s delegater för att rösta fram vilka byggnader och platser som ska tas upp på FN-organets världsarvslista. I juli beslutades bland annat om flera industriella världsarv så som den gamla kolindustrin på ön Hashima, sydväst om Nagasaki i Japan och Forth Bridge, väster om Edinburgh, som uppfördes vid slutet av 1800-talet. Läs mer på Unescos hemsida: <http://whc.unesco.org/en/newproperties/>

Kraftverken i Lagan

Ida Dicksson

Det vattenrika vattendraget Lagan flyter idag sävligt fram genom Småland och Halland. Men vattnet som kommer från det småländska höglandet, forade en gång vilt när det passerade länsgränsen och tog sig vidare genom det halländska slättlandet ut mot havet. Den miljö som idag möter en passerande besökare är ett resultat av kraftverkens intåg i dalen för ett drygt sekel sedan. Lagadalen med sina sju kraftverk i Halland är utsett till riksintresse för kulturmiljövården.

Utbyggnaden av Lagan tog sin början för drygt hundra år sedan. Mark och gårdar lades under vatten och städer och landsbygd elektrifierades. De tidigaste fem kraftstationerna utrustades med Francisturbiner och Aseageneratorer på horisontella axlar, medan Karsefors och Laholm fick vertikala maskinaggregat med Francis- eller Kaplan-turbiner. Några av kraftverkens dammar tillhörde vid uppförandet landets största. Damarna imponerar också när det gäller arkitektur och byggnadsteknik.

Kraftverken i Lagan berättar om

de successiva och omfattande förändringar som kraftverkens intåg innebär och speglar samtidigt utveckling-



I Karsefors finns två vertikala maskinaggregat, vars övre delar tronar mitt i maskinhallen. Foto: Ida Dicksson 2014

en inom svensk kraftverksarkitektur. De fyra första kraftverken, Majenfors gamla, Knäred övre och nedre samt Bassalt (1907–1910), har byggnader som snarast har karaktären av medeltida tegelborgar. Skogaby kraftverk som uppfördes omkring tio år senare, fick en kärvare och modernare utstrålning och mot slutet av 1920-talet uppfördes två kraftverksanläggningar som båda tillhör några av Sveriges mest storslagna kraftverk; Karsefors och Laholm. De kan närmast beskrivas som kraftverkstempel där det för tiden moderna och tekniska inbilden har fått en ståtlig inramning som saknar motsvarighet i Sverige. De båda kraftverken var de sista i landet som uppfördes i en så påkostad tradition.

Konst- och arkitekturhistoriker

Lasse Brunnström beskriver Karsefors anläggning i sin bok *Estetik & Ingenjörskonst* som en magnifik hallbyggnad, helgad åt de jättelika, vertikala maskinaggregat som tronar därinne. Byggnadens voluminösa form, massiva murverk och dominerande entré i monumentalformat antyder, menar Brunnström, ett släktskap med romarnas och till och med Främre Orientens tempelformer. Han skriver om både Karsefors och Laholm: ”Det är en retorisk arkitektur, ett eko av den gamla arkitekturens maktsymbolik. Äktenskapet mellan den gamla formen och det hypermoderna inbilden ger nytt liv och mening åt till synes uttjänta och stelnade former. I dessa kraftverkstempel finns funktionella motiv till rummens väldighet samtidigt som de långsiktiga

Valsdammen i Laholm med kraftverket skymtades i bakgrunden. Foto: Ida Dicksson, 2014



Övre delen av det vertikala maskinaggregatet i Laholm tronar mitt i den salsliknande byggnaden. Foto: Ida Dicksson, 2014

och dyrbara investeringarna har fått en värdig inramning.”

Maskineriet i Karsefors blev av modernaste slag med stora vertikala, enhjuliga Francisturbiner som var direkt kopplade till generatorerna. Laholms kraftverk blev sedan epokgörande för kraftverksbyggarna, inte bara ur kulturmiljösynpunkt utan även beträffande den maskinella utrustningen. Trots att den tillgängliga fallhöjden endast är 8,5 meter och utbyggnadsvattenföringen 170 000 liter per sekund räckte det med ett enda maskinaggregat, en 16 000 hk (11 800 kW) Kaplanturbin från Karlstads Mekaniska Werkstads filial i Kristinehamn. Turbinen var den största av sitt slag som då hade tillverkats i landet.

Karsefors och Laholms kraftverk var uppenbarligen byggda med omsorg eftersom knappt några förändringar har skett med verket annat än vad ett normalt underhåll leder till. Nyligen trycktes med Länsstyrelsen i Hallands hjälp en bok om dessa kraftverk: *Elektricitetens högborgar – vattenkraftverken i halländska Lagan* av Ida Dicksson, Lena Knutson Udd och Bengt Spade. Under våren kommer Industrihistoria i Väst därför att genomföra ett studiebesök vid Laholm och Karsefors kraftverk med några av författarna och guidade av personal på Statkraft. Missa inte det!

Ida Dicksson är frilansande industriantikvarie och industrihistoriker

Bengt Berglund

Patrik Ekheimer

Efter 16 år som professor i teknik- och industrihistoria har Bengt Berglund gått i pension.

Under hans ledning har Chalmers utvecklats till landets i särklass största teknikhistoriska utbildningsinstitution. Antalet studenter på de valbara kurserna i teknikhistoria och vetenskapshistoria har trefaldigats. Dessutom har Bengt varit med och utvecklat flera skräddarsydda kurser, för olika utbildningsprogram, där större eller mindre inslag av teknikhistoria ingår. Han har också varit en mycket uppskattad handledare av doktorander och av uppsatsskrivande studenter. Genom åren har hundratals kandidatarbeten nagelfarits av Bengts skarpa ögon. Under en period var han dessutom viceprefekt för forskarutbildningen på institutionen för teknikens ekonomi och organisation.

Trots omfattade engagemang i grund- och forskarutbildningen har Bengt hunnit med mycket egen forskning under åren på Chalmers. Bland Industrihistoria i Västs medlemmar torde boken *Den petrokemiska revolutionen – svensk petrokemisk industri 1960–2010* vara mest känd. I denna ges en detaljerad beskrivning och analys av etableringen och utvecklingen av det petrokemiska komplexet i Stenungssund.

Trebandsverket *Borås stads historia* är säkert också känt för flera av läsarna till denna publikation. Här ges en ingående och samtidigt lättillgänglig presentation av stadens historia. Självklart ges såväl textilindustrin som de mer tjänsteorienterade näringarna stort utrymme. Bengt fungerade som projektledare, men var också medförfattare i två av banden.

Under flera års tid har professor Bengt Berglund också lett ett tvärvetenskapligt projekt på Jernkontoret. Projektet avslutades förra våren i och med utgivningen av *Järnet och Sveriges medeltida modernisering*. Forskningsresultaten från denna studie har väckt stor internationell uppmärksamhet, bland annat eftersom man kunnat visa att bergsbruk började växa

fram i Sverige redan under 900-talet och att massugnstekniken med säkerhet användes redan på 1100-talet och sannolikt redan tidigare. Därmed kan masugnen betraktas som en svensk innovation!

En mer okänd pärla i den Berglundska bokfloden är *Modernitetens fingeravtryck – gjutjärnet som byggnadstekniskt och dekorativt material*. Boken bygger på Elias Cornells opublicerade licentiatavhandling från 1945. Cornell blev sedermera professor i arkitektur på Chalmers. Bengt har dels kompletterat Cornells manus med bilder och informativa bildtexter, dels skrivit en forskningsöversikt om "Gjutjärnet som stilutvecklande material 1700–2000". Därmed ger boken en trevlig och åskådlig bild av gjutjärnets roll i såväl arkitekturhistorien som i industrihistorien.

Som forskare har Bengt varit noggrann och alltid genomfört omfattande arkivstudier. Ofta har hans forskning haft koppling till det regionala näringslivet, men samtidigt har Bengt på ett skickligt sätt visat hur det lokala eller det regionala relaterat till ett större sammanhang och till den globala marknaden. Därför känns det både naturligt och självklart att Bengt Berglund nu avslutar sin professorsgräddning på Chalmers med att ge ut en bok om Volvos tidiga historia, mer om det på nästa uppslag.

Från Industrihistoria i Västs sida tackar vi Bengt för en storartad insats för den västsvenska industrihistorien och samtidigt passar vi på att önska fortsatt hälsa och välgång!

Patrik Ekheimer är
teknologie doktor vid Chalmers tekniska högskola



Bengt Berglund

Volvo 1926–1956

– från sammansättningsfabrik till koncern

Chalmers-professorn Bengt Berglunds bok om Volvos första 30 år fyller ett tomrum i historieskrivningen om två av Sveriges nu största företag: AB Volvo och Volvo Personvagnar AB.

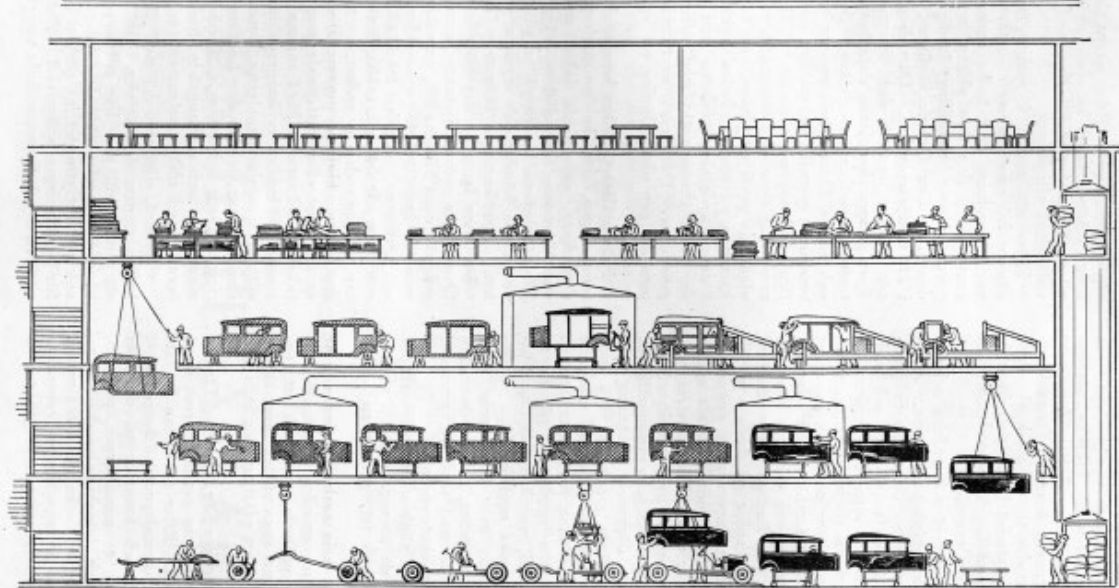
Det är berättelsen om hur affärsmanen Assar Gabrielsson och ingenjören Gustaf Larsson på ett mycket skickligt sätt både utnyttjade Sveriges naturliga förutsättningar och sitt vitt förgrenade nätverk inom den gryende svenska verkstadsindustrin för att förverkliga sin vision om ett svenskt bilföretag. Detta företag skulle tillverka bilar som var tillräckligt bra för att ta upp konkurrensen med fordonen från dåtidens jättar i England, Frankrike och USA, inte bara i Sverige utan också på utvalda exportmarknader.

Genom att lyfta fram samspelet med dåtidens tongivande industrialister och några av de mest betydelsefulla underleverantörerna framträder ett mer nyanserat, men också mer komplext händelseförlopp, under den period som är en av de absolut mest dynamiska i svensk

industrihistoria.

Vad det i grunden handlade om var, som Gabrielsson själv ofta framhöll, att skapa bättre produktionsmedel genom hela leverantörskedjan samt hur man bäst utnyttjade och anpassade dem till den egna verksamheten. Volvos sätt att lösa dessa problem under de första trettio åren är huvudtemat i boken.

Volvo kunde genom att ställa krav, men också erbjuda kunskap och kompetens, lotsa underleverantörer från snart sagt hela Sverige att göra resan från hantverksmässig stycketillverkning till den sortens konkurrenskraftiga serietillverkning och höga specialisering som bilindustrin kräver. De mest betydelsefulla underleverantörerna presenteras i boken och en rad av de mest tongivande svenska verkstadsföretagen genom



Monteringsgången i Volvos sammansättningsfabrik 1930, där ett anslag om 200 000 kronor för fabriken utrustning beviljats ur manufaktur-lånefonden redan 1926. Anläggningen var i fem våningar med kontor högst upp. Den fjärde våningen var sadelmakeriet, där inslaget av kvinnor var stort. På tredje våningen vidtog sammansättningen av trä- och plåtdelar till karossen. Trädetaljerna levererades färdiga från Åtvidaberg och sammansättningen ägde rum i speciella jigger. Andra halvan av våningen utgjordes av plåtslageriet och genom en lucka i golvet sänktes den plåtbeslagna karossen med hjälp av en travers ned till den underliggande våningen måleriet. Efter omfattande behandlingar var karossen färdig för den slutliga lackeringen, som ägde rum i det sista av de tre olika spruthusen. På bottenvåningen omhändertogs karossen av sadelmakarna som klädde taket med pegamoid och karossen invändigt med tyg eller läder. I andra ändan på samma våning pågick samtidigt monteringen av chassi eller underredet, som kom fullt hopmonterat med sido- och tvärbalkar samt med motorfästen, fjäderfästen och fotstegskonsoler påsatta. Motorn monterades färdigt och försågs med koppling och växellåda, som med hjälp av en telfervagn fördes fram ovanför chassiet som nedsänktes och fastsattes i sina konsoler. Därefter försågs vagnen med kardanaxel, bromsdetaljer, kablar samt diverse smådetaljer. Slutligen kom det ögonblick då "puppan blev till en fjärl" – då kaross och chassi möttes och blev till ett gemensamt helt. Foto: Volvos Historiska Arkiv.

alla tider passerar revy. De har alla sin plats i Volvos tidiga historia.

Ett andra tema är förmågan att bibehålla visionen att bygga ett svenskt bilföretag och samtidigt anpassa sig till verkligheten. Grundarna planerade i första hand att tillverka per-

sonvagnar, men relativt omgående tänkte ledningen om och utvecklade en ny strategi, där man även kom att satsa på lastvagns- och busstillverkning – där man var framgångsrik från start – och parallellt fortsätta att utveckla personbilstillverkningen mot

mer konkurrenskraftiga modeller.

Här styrdes man delvis av statsmakternas vilja att reglera konkurrensen mellan järnvägarna och landsvägstransporterna. Redan då var konkurrensen med Scania-Vabis knivskarp. Volvo satsade alltmer på lastfordon över två ton och anklagades för att göra intrång på huvudkonkurrentens marknad.

Volvo var i en uppbyggnadsfas under 1930-talets depression och finansieringsproblematiken var hela tiden högst närvarande inom det samlade näringslivet. Detta löstes i allt väsentligt i samverkan med underleverantörerna. Volvo lyckades därmed undvika att hamna i stark beroendeställning till banker eller andra institutionella ägare.

1930-talet kom också att handla mycket om hur Volvo försökte organisera sin motortillverkning och köpet av Pentaverken i Skövde år 1930. Köpet av Penta var också en pragmatisk revidering av den ursprungliga strategin om att inte äga sina underleverantörer utan driva företaget som

en ren sammansättningsfabrik. Det inledande rationaliseringsarbetet på företaget i Skövde tog fart så gott som omedelbart och Pentaverken var ett av de första företagen i landet att införa tidsstudier.

Bengt Berglund lyfter också fram andra världskrigets betydelse för företagets utveckling och inte minst vilket ansvar bolaget tog för landets beredskap, genom att åter snabbt ställa

om produktionen. Kriget kom att få betydande såväl ekonomiska som tekniska konsekvenser för företaget och präglade utvecklingen lång tid framöver.

Efter kriget börjar en ny era. Genom framtagningen av PV444 och det så kallade Jönköpingsprogrammet, gjorde Volvo ett nytt stra-

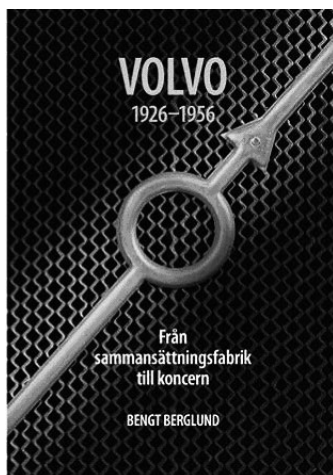
tegiskt val när man beslöt att satsa på standardiserade personbilar för serieproduktion. Fordismen hade därmed vunnit inträde i den alltmer utvidgade koncernen och MTM-systemets införande i början av 1950-talet var en logisk följd därav. Även här var Volvo pionjär och inspirationskälla för många andra industriföretag i Sverige.

Boken ger även en översiktlig beskrivning av Volvokoncernens framväxt över tid med förvärvet av bland annat Svenska Flygmotor AB 1941, Köpings Mekaniska Verkstad AB 1942 och AB Bolinder-Munktell 1950, liksom utvecklingen av försäljningsmarknaderna för de olika fordonslagen. Däri ingår en presentation av lanseringen på USA-marknaden i mitten av 1950-talet.

Slutligen presenteras ett av de sista talen som Assar Gabrielsson höll inför sina anställda i samband med en koncernkonferens i Skövde 1955, det han själv kallade för sitt testamente.

Han uttrycker både oro och tillförsikt inför framtiden, och konstaterar att Volvo naturligtvis var ett barn av sin tid, men också ett företag som formade sin utveckling på egna villkor.

Volvos B-fabrik i fem våningar, där montering och sammansättning ägde rum. I augusti 1926 beslöt AB Volvo "upptaga tillverkning av automobiler" och fick av SKF hyra de lokaler på Hisingen som tidigare ägts av Nordiska Kullager AB. Kontoret stod färdigt i oktober 1926, då inflyttning ägde rum. Hyran fastställdes av SKF till 50 à 60 000 kronor det första året, 100 000 kronor det andra och cirka 160 000 kronor det tredje året. I samband med den ekonomiska krisen i början av 1920-talet hade Nordiska Kullager gått i konkurs och övertagits av den största fordringsägaren Svenska Handelsbanken. År 1925 tog SKF över lokalerna och den då begränsade verksamheten. Foto: Volvos Historiska Arkiv.



Prisma

– ny digital mötesplats om samhällsutveckling

Kenth Lärk

Namnet är Prisma.

– Det är en digital mötesplats för Västra Götalands omvandling under industrialismen, förklarade Västarvets projektledare Björn Ohlén.

Det var den 25 november som projektet presenterades i Eriksbergshallen i Göteborg. Västarvet, Västra Götalandsregionens natur- och kulturarvsvärvaltning, har under 2015 i samverkan med flera aktörer utvecklat en digital mötesplats för platser, människor och berättelser.

Man beskriver det som en tidsresa om samhällsutvecklingen i Västra Götaland från 1850 fram till idag.

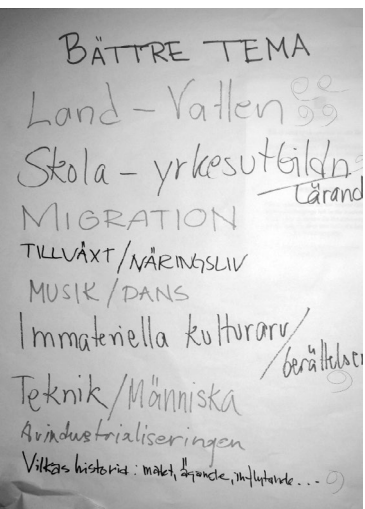
Här kan man hitta besöksmål, digitala utställningar, berättelser om platser och förhoppningsvis diskussioner om dagens samhällsutveckling. Föreningar, kommunala museer, aktörer inom turistområdet och andra som har något att berätta är välkomna att fylla Prisma med innehåll.

Prisma ingår i projektet Industrimuseum Västra Götaland (IMVG) som drivs av Västarvet, Innovatum, Borås Museer, NAV, Göteborgs stadsmuseum, Hembygd Väst och Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg.

Björn Ohlén, som tillsammans med Henrik Olsson från Innovatum är projektledare, berättade att man valt att arbeta utifrån fyra olika teman i Prisma.

Dessa är Stad och Land, Miljö och Energi, Bilismen samt Globalisering. Till att börja med ligger fokus på temat Stad och Land.

Västarvet sköter driften av Prisma och det finns en redaktion med en egen kommunikatör. Arrangemanget i Eriksbergshallen var en första introduktion av Prisma.



Besökarna fick föreslå egna teman utöver de fyra som redan finns.

Foto: Kenth Lärk



Björn Ohlén på Västarvet och Henrik Olsson på Innovatum är projektledare för Prisma. Foto: Kenth Lärk

Den publika lanseringen kommer att ske i maj 2016.

Utgångspunkten i Prisma kommer att vara en karta över Västra Götaland. Den besökare som till exempel är intresserad av Borås kan börja där och få information om textilstaden. Det går sedan att klicka sig vidare till olika nivåer för att se vilka andra berättelser som finns. Till exempel utvecklingen av en viss stadsdel, ett företag eller annat i Borås.

Det blir också möjligt att söka på tema, orter, föremål mm i Prisma. Besökare kommer att kunna använda verktyg för att bidra med egna berättelser och kommentarer. Och det blir möjligt att dela berättelser på Facebook.

Alla Västarvets sökbara föremål och bilder kommer att kunna användas i Prisma.

Den som vill vara med i Prisma eller vill få mer information om projektet kan gå in på www.prismavg.se. Man välkomnar alla att vara med och dela med sig av berättelser om industrisamhällets utveckling.

På hemsidan går det också att anmäla sig till någon av de workshops som kommer att hållas innan det blir dags för den publika lanseringen.

Kenth Lärk är journalist och redaktör för *Industrihistoria i Väst*.

Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 3

Lars O. Carlsson

Våra gatunamn berättar ofta mer än vad vi kanske tror. Namnen kan ha en historisk koppling som exempelvis Slottsskogen eller Lilla Bommen, men de kan också avslöja vem som bott vid gatan, exempelvis Bullegummans Gata, namnsatt efter fru Liljegren som bodde i området och som sålde välsmakande bullar via en lucka i husväggen.

I *Industrihistoria i Väst* nr 1–2 2014 inledde vi en serie över gatunamn med tydlig koppling till vår industrihistoria. Den gången gällde det Björkekärr och stadsdelens alla gatunamn med stark association till Nils Georg Sörensens gamla sågindustri, Säfveåns Aktiebolag. I nr 1–2 2015 presenterade vi gatunamn i Kallebäck kopplade till mejeriverksamhet och denna gång har turen kommit till Högsbo.

I Högsbo finns ett industriområde som expanderat i flera etapper. Den

första namngivningen skedde 1956 och då valde namnberedningen att inleda gatunamnen med Frö, vilket skulle anknyta till Frö i Västra Frölunda. Detta följdes upp med nya namn exempelvis 1966 och ytterligare expansion 1972.

I området fanns till slut tjugotalet gator med namn som Fröfastegatan, Frögatan, Fröhandelsgatan, Fröhusgatan, Fröhylsegatan och så vidare.

Dessa gator namnändrades 1988, efter hemställan från Högsbo-Sisjö

Industrieförening. De fick då nya namn efter välkända personligheter ur stadens industri- och handelshistoria.

Låt oss denna gång endast svara för en kort presentation av personerna bakom gatunamnen.

AMALIA JÖNSSONS GATA till minne av Amalia Bergman (1857–1943), gift Jönsson. Hon grundade företaget Ajco Triåfabrik 1878 tillsammans med sin mor, Johanna Ulrika Bergman (1825–1901). Amalia gifte sig hösten året därpå med jämnåriga Jöns Peter Jönsson (1857–1919) och de tog sig namnet Löfmark och firman inregistrerades 1889 som J P Löfmark & Co. En grossiströrelse öppnades på Stora Nygatan och ett antal detaljaffärer öppnades i Göteborg. Sonen Gustaf Löfmark (1882–1926) övertog en av dessa 1901, 19 år gammal.

A ODHNERS GATA till minne av Alexander Odhner (1873–1918). Alexander var son till W T Odhner (1845–1905) som utvecklat en konstruktion till räknemaskin som tillverkades i Petersburg. När fadern dog övertogs verksamheten av Alexander. Oroligheterna kring den ryska revolutionen fick Alexander att kontakta sina sysslingar Sven och Erik Wingquist vid SKF i Göteborg och 1918 hade Original-Odhner sina första lokaler i Göteborg.



August Bark

August Barks Gata till minne av August Bark (1818–1879) Snickaremästaren Bark var grundare och delägare i firma Bark & Warburg, men hade också ett stort antal andra uppdrag som exempelvis borgerskapets äldste, stadsfullmäktige samt direktionen för Allmänna och Sahlgrenska sjukhuset samt folkskolestyrelsen. August Bark, född i Marstrand, var en berest man och praktiserade byggt teknik i exempelvis Petersburg, Australien, Amerika, England och självfallet Göteborg.

AXEL ADLERS GATA till minne av Axel Adler (1878–1966), berörde vi redan då vi skrev om Kallebäcksgator. Axel Adler var nämligen verkställande direktör för Arla Mejeri AB, men han hade också ett stort antal andra förtroendeuppdrag, inte

minst inom svensk näringsliv. Han var medlem i bland annat följande styrelser; AB Original-Odhner, Rederi AB Transatlantic, AB Göteborgs Handelsbank, Brand- och Lifförsäkrings AB Svea samt Göteborgs Handelshögskola. Axel Adlers donation 1945-59 ledde till bildandet av Adlerbertska stiftelserna.



Beatrice Lesslie

Beatrice Lesslies Gata till minne av Beatrice Lesslie (1890–1967), född Kylander. Beatrice Kylander gifte sig 1917 med konsul Otto Lesslie (1879–1936) som år 1910 hade grundat Konfektions AB Lesslie i Göteborg. Beatrice Lesslie deltog med stort intresse i makens arbete och medfölj-

de bland annat på hans inköpsresor. Hon kom senare att ta hand om företags bokföring och då maken insjuknade tog hon hand om ledningen av företaget. Denna roll övertogs helt då maken avled 1936 och under hennes ledning genomgick företaget en stabil utveckling.

BRITTA SAHLGREN'S GATA till minne av Britta (Brigitta) Sahlgren (1694–1771), född Ekmarck, som tillsammans med maken Jacob Sahlgren (död 1736) drev sockerbruket i Gamlestaden. När maken dog 1736 fortsatte hon driva verksamheten fram till sin död 1771. Hon drev även under många år såväl handels- som rederirörelse i Göteborg. Sockerbruket hade startats av Jacob och hans bror, Niclas Sahlgren (1701–1776). Det var den sistnämndes donation (testamente 1772 och 1774) som lade grunden till Sahlgrenska sjukhuset.

E A ROSENGREN'S GATA till minne av Edvin Albert Rosengren (1865–1910), som 1886 övertog en liten smedja vid nuvarande Postgatan, vilket blev ursprunget till en ny storindustri i Göteborg. E A Rosengrens Kassaskåpsfabrik flyttade 1905 till Hisingen. Företagets fabriksexpansion skedde vid nuvarande Backaplan och dess fabriksbyggnader kom senare att övertas av B&W för att numera, då dessa rader skrivs, bland annat vara lokal för Coop Forum.



Frans Oscar Peterson

F O PETERSONS GATA till minne av Frans Oscar Peterson (1845–1913) som 1870 startade byggföretaget F O Peterson. Detta är ett klassiskt företag som fortfarande ägs och leds av samma familj. Frans Oscars barn tog dock namnet Steen. År 1901 ombildades företaget till F O Peterson & Söner. Företaget har bland annat byggt Oscar Fredriks och Örgryte Nya kyrka, Göta artilleriregemente på Kviberg och många andra välkända byggnader i Göteborg. Frans Oscar Petersons son Sven Steen var senare en välkänd ledare för bolaget, precis som hans son Jan Steen. Numera är det Jan Steens söner, Sven (ordföran-

de) och Jonas (vd) som leder bolaget.

GUSTAF MELIN'S GATA till minne av Carl Gustaf Melin (1865–1913) som kom från Örebro till Göteborg och började som lärling i ett boktryckeri. År 1886 startade Gustaf Melin en liten verkstad för bokbinderi och kartongtillverkning i Göteborg. Detta blev sedermera en av Sveriges största kartongfabriker som bland annat från 1908 skötte bindningar av rikstелефonkatalogerna. En annan välkänd produkt är första majblomman. Den första upplagan 1907 trycktes utomlands, men sedan blev Gustaf Melin leverantör till Beda Hallberg.

GUSTAF WERNER'S GATA till minne av Gustaf Werner (1859–1948), som var grundare av och delägare i grosshandelsfirma Werner & Carlström. Gustaf Werner hade även andra uppdrag, exempelvis ordförande i styrelsen för Aug. Werner & C:s Fabriks & Handels AB samt medlem i styrelser för Fridkulla Fabriker, Gårda Fabriker, Göteborgs Kamgarntspinnari, AB Lana samt i ett stort antal andra bolag. Gustaf Werner hade 1915 köpt Wijkska villan på Parkgatan 25, vilken han senare testamenterade med alla inventarier till Göteborgs stad – med ett villkor – att hans sysstrar fick bo kvar i huset så länge de levde.

HILMA ANDERSSON'S GATA till minne av Hilma Andersson som hade

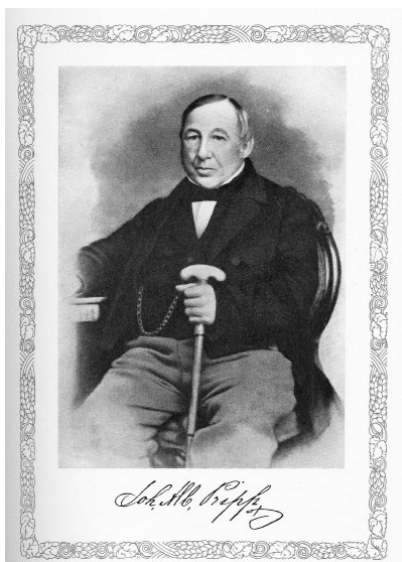
bageri i Göteborg. Detta gatunamn är ett senare tillskott bland dessa gator uppkallade efter entreprenörer och näringsidkare. Det finns inga direkta uppgifterna i namnberedningens källor, men om någon har uppgifter så får ni gärna skicka in fakta kring Hilma Andersson.

HULDA LINDGREN'S GATA till minne av Hulda Lindgren (1877–1934) som startade sin karriär som bageriska i ett litet bageri vid Skanstorget, men som 1901 kunde köpa bageriet på avbetalning. Huldaskorpar var bageriets specialitet, men även mat och kaffebröd bidrog till att företagets verksamhet växte och sortimentet kom också att innehålla kakor och andra välsmakande bakverk.

INGELA GATHENHIELM'S GATA till minne av Ingela Gathenhielm (1692–1729) som bland annat drev rederi, repslugeri och tobaksberedning. Hon gifte sig 1711 med Lars Gathenhielm (1689–1718) och tog efter hans död över de företag som de startat. Hon gifte om sig år 1722 med löjtnanten Isak Browald (1688–1754), men när hon dog 1729 begravdes hon vid sidan om sin förste make i Onsala kyrka.

J A GAHMS GATA till minne av Johan August Gahm (1853–1929) som först startade ett sadelmakeri i Vänersborg, men som 1881 flyttade verksamheten till Göteborg och som vid förrförra sekelskiftet hade sin

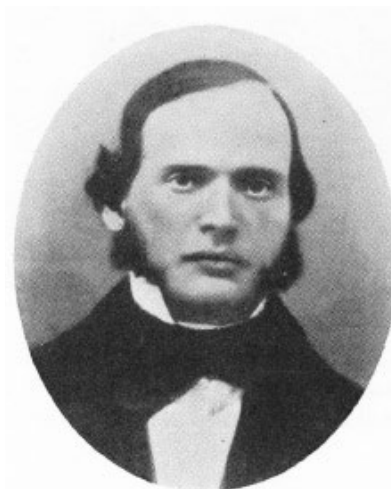
verksamhet vid Sannegårdshamnen, i dess förstad Lundby. Företaget utvecklades till en betydande reseefektfabrik. En son övertog verksamheten som på 1950-talet flyttade till Källered. En annan son grundade G Gahm, med en liknande verksamhet.



Johan Albrecht Pripp

J A PRIPP'S GATA till minne av Johan Albrecht Pripp (1795–1865) som 1828 övertog det bryggeri som startats redan 1758 av rådmannen Lorentz Ekman. Efter en blygsam start utvecklades J A Pripps bryggeri kraftfullt och han kom att få bygga ut lokaler och fastigheter i flera etapper. När J A Pripp avled 1865 var Pripps stadens största bryggeri och denna verksam-

het kom ju senare att växa ytterligare. Pripps byggdes upp till ett väldigt starkt varumärke.



Johan Arnold Wettergren

J A WETTERGREN'S GATA till minne av Johan Arnold Wettergren (1821–1867) som 1847 övertog sin mors, skomakareänskan Eva Wettergrens, verksamhet. Hon hade 1837 startat en verksamhet i en av bodarna utanför Tyska kyrkan där hon sålde hemvävnader. Denna rörelse kom att utvecklas till ett storföretag och man hade tillverkning på flera platser i landet. Företaget blev ett välkänt varumärke som levde fram till 1969/1970, men numera är det bara fastigheten på Stigbergsliden som påminner oss om storhetstiden för J A Wettergren & Co.

LONA KNAPES GATA till minne av

Lona Knapé som under 1700-talets mitt drev ett bryggeri vid Stampen. Enligt Greta Baums bok *Göteborgs Gatunamn 1621-2000* startade Lorentz Ekman, stadsbokhållare i Göteborg, år 1758 på sin tobaksplantage vid Stampgatan, ett bryggeri. Vid hans död 1775 övertog hans änka Lona Knapé bryggeriet. År 1783 såldes bryggeriet till Jöran Brämberg och efter ytterligare några företagsaffärer blev detta starten till J A Pripp (se ovan).

OLOF ASKLUND'S GATA till minne av Olof Asklund ((1848–1928). Olof Asklund kom som ung bagarlärling till Göteborg och här kom han att få arbeta hos olika bagerier. Som 26-åring övertog han Schulzka bageriet på Landsväggsgatan och startade ett ångbageri på Albogatan i Annedal. Verksamheten växte och år 1901 startade han ett bageri vid Övre Husargatan. Sedan dess har många företagsaffärer genomförts och bolaget försvann upp i Påls Bröd AB 1958, och år 2000 bytte företaget namn till Pågen AB efter en sammanslagning med det skånska bageriföretaget. Själva fastigheten på Övre Husargatan är numera ombyggd till studentbostäder.

OTTO ELANDERS GATA till minne av Otto Elander (1867–1944). Han började sin journalistiska bana som medarbetare och utgivare av ett fler-

tal svensk-amerikanska tidningar under åren 1890-97, men flyttade sedan åter hem till Sverige. Här började han först vid Göteborgs Aftonblad och arbetade sedan på ytterligare tidningar innan han 1901 startade Nyaste Snällposten med tryckeri, som 1907 ombildades till Elanders Tryckeri AB. Han var utgivare av veckotidningen Tidsfördrif samt grundade 1908 Förlags AB Västra Sverige. Bland många förtroendeuppdrag kan nämnas att han var ledamot i stadsfullmäktige.



Otto Elander

VICTOR HASSELBLADS GATA till minne av Victor Hasselblad (1906-1978), ornitolog, industriman, kamerakonstruktör och initiativtagare till den världsberömda Hasselbladskameran.

Han utvecklade under andra världskriget kameror till det svenska flygvapnet och den första civila kameran lanserades tre år efter krigets slut. Detta blev en mycket populär kamera för professionella fotografer. Den amerikanska rymdstyrelsen Nasa utsåg 1962 Hasselbladskameran till sin officiella rymdkamera och den blev också den första kameran på månen. Efter Victor Hasselblads bortgång bildades Erna och Victor Hasselblads Stiftelse i syfte att främja forskning och utbildning inom naturvetenskap och fotografi – allt enligt makarnas testamente.

Som vi skrev inledningsvis så berättar gatunamnen en hel del spännande saker så sensmoralen blir: studera gatuskyltar i ditt närområde och fundera på varför gatan heter som den gör...

Det finns litteratur att läsa i ämnet, exempelvis *Göteborgs Gatunamn 1621-2000* av Greta Baum, som nyttjats flitigt i samband med skrivandet av denna artikel.

PS: Det finns ganska många gator i Högsbos stora industriområde, så det kan faktiskt hända att jag missat ett och annat gatunamn, men det får vi i så fall återkomma till en annan gång.

Lars O. Carlsson är Göteborgsförfattare och en flitigt nyttjad föredragshållare kring Göteborgs gatunamn.

Fengersfors

– ett bruk i utveckling

Eric Julihn

Världens första kontinuerliga massakokare togs i drift 1950 vid Fengersfors bruk i Dalsland. Idag är massakokningen vid bruket nedlagd sedan länge, men stora delar av anläggningen finns kvar. Som bevarad produktionsmiljö saknar Fengersfors motsvarighet i Sverige.

Stora restaureringsarbeten har genomförts på bruksbyggnaderna under senare år, delvis med offentligt stöd. Som en avstämning inför fortsatta restaureringar uppdrogs åt tre personer med erfarenheter från industriarvsfältet att från olika utgångspunkter redovisa tankar kring den framtida användningen av bruket och vilken berättelse som ska förmedlas till besökaren. De tre är Bengt Spade, Bosse Lagerqvist samt artikelförfattaren och resultatet har redovisats i en samlad rapport. Min utgångspunkt var brukets historia och här följer ett sammandrag av det historiska avsnittet i mitt bidrag. Den fullständiga rapporten finns tillgänglig på Svenska industriminnesföreningens hemsida.

Dalsland blev järnbruksbygd

Vida skogar och mycket vatten präglar landskapet i norra Dalsland och den bergiga terrängen ger många vattenfall. Längre var detta slumrande resurser, men från 1600-talet togs både skogen och vattenkraften tillvara vid järnbruk och sågverk. Stångjärn var då Sveriges främsta exportvara och tillverkningen hade fram till dess varit koncentrerad till Bergslagen. Järnhanteringen krävde stora mängder ved och träkol för gruvdrift, malm-smältning och smide. För att undvika skogsbrist beslöt kronan att hamnarverken skulle flyttas till andra delar av landet. Så kom det sig att ett tjugotal järnbruk etablerades vid dalsländska forsar. Flertalet av dessa smidde

stångjärn, men snart började bruken även ta upp manufaktursmide, alltså vidareförädling av stångjärnet till exempelvis spik, plåt, liar och hästskor. Tackjärnet hämtades i huvudsak från Bergslagen, medan de färdiga produkterna exporterades över Göteborg och tidvis över Uddevalla. Manufakturjärnet fann även köpare i närliggande Norge.

Från järn till papper på Lisefors

Fengersfors rötter går tillbaka till år 1796. Då fick brukspatronen Christopher Sahlin tillstånd att anlägga ett manufakturverk vid en fallsträcka nära Knarrbysjöns utlopp, där Fengersfors ligger idag. Det nya bruket fick namnet Lisefors, uppkallat efter Sahlins hustru. Tre generationer Sahlin kom sedan att driva ett litet brukskomplex med hammarverk vid Lisefors, Vitlanda och Kristinedal. Med tiden utvidgades manufakturrörelsen vid Lisefors med stångjärnssmide, brännstålstillverkning och så sent som 1864 en masugn. Kort därefter börjar den stora bruksdöden. Ny storskalig teknik slog undan benen på den traditionella järnhanteringen och på ett par decennier försvann samtliga järnbruk i Dalsland. Krisen för branschen sammanföll med dåliga tider inom jordbruket och följderna blev massutvandring från landskapet. Steg för steg

tvingades sonsonen Christoffer Sahlin att avveckla järnbruksrörelsen.

Framtiden för Lisefors, liksom för många andra krisdrabbade järnbruk, låg i den expanderande massa- och pappersindustrin. Christoffer Sahlin tog steget från järn till papper 1881 genom att anlägga ett träsliperi vid Lisefors. Vattenbrist och problem med massans torkning gjorde att kapaciteten bara nådde måttliga 300 ton om året. På 1890-talet gjordes först ett misslyckat försök att tillverka papper och därefter anlades en sulfatfabrik, som dock aldrig blev lönsam. Följden blev att Lisefors togs över av brukets exportagent Johan Fenger-Krog, en norskfödd göteborgare med omfattande intressen i den svenska sulfatindustrin.

Fengersfors blir en mönsterfabrik

Med Johan Fenger-Krog började en ny era för det plågade bruket. Med stor skicklighet byggde han upp verksamheten och företaget drevs av familjen fram till den första nedläggningen 1968. Självmedvetet döpte Fenger-Krog det nya bolaget till Fengersfors Bruks Aktiebolag och Lisefors förpassades till historien. Därmed kom också det omgivande lilla samhället så småningom att benämnas Fengersfors. Fenger-Krog stod själv som ägare till nästan alla aktier och kunde styra företaget efter eget huvud. Sommaren



Världens första kontinuerliga massakokare installerades på Fengersfors bruk 1950. Foto: Eric Julihn.

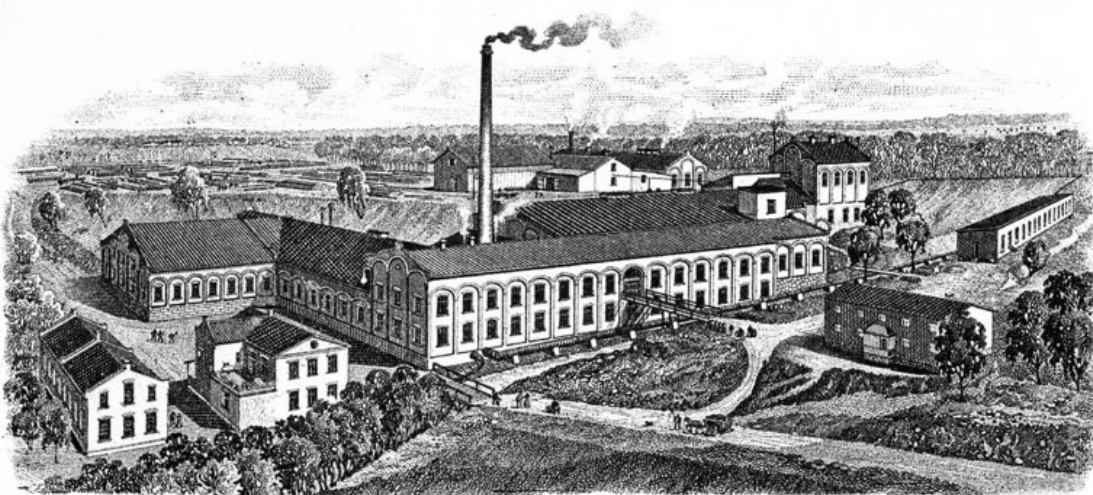
1901 skriver han ett brev som visar på höga ambitioner:

Jag anlägger nu nytt modernt sodahus på Fengersfors (!) för en kostnad af bortåt 20 000! Det skall bli en mönsterfabrik, ser Du!

Johan Fenger-Krog var affärsman men ingen cellulosatekniker och anlätade därför två av landets främsta experter på sulfattillverkning för att göra upp en plan för den blivande mönsterfabriken. Det var Alvar Müntzing och David Fielding, som tillsammans en gång uppfunnit det sulfatbaserade kraftpappret. Brister-

na i den befintliga fabriken var uppenbara, med en produktionsförmåga om bara några hundra ton. Men en vårdag 1906 kom elden lös och hela anläggningen togs av lågorna, endast kontorshuset stod kvar. Fenger-Krog beslöt då att starta om på nytt och inom ett år var tillverkningen igång i den nybyggda sulfatfabriken, först med en enda pappersmaskin och från 1911 med ytterligare en. Kapaciteten steg till 3 000 ton och företaget började få luft under vingarna.

Under en Englandsresa 1913 lärde Fenger-Krog känna ett vattentätt papper tillverkat av två lager kraftpapper med ett mellanskikt av asfalt.



Denna logotyp är från 1929 och användes på brukets fakturor

Åter hemma i Fengersfors startade han tillverkning av denna papperssort under namnet oceanpapper, som också registrerades som varumärke av bruket.

Från slutet av 20-talet var det en av brukets viktigaste produkter och 1928 kunde tillverkningen flyttas över till den stora nyuppförda oceanpappersfabriken. För lamineringen av kraftpappret med asfalt hade bruket särskilda oceanmaskiner, totalt fyra genom åren. Oceanpapper var länge Fengersfors specialitet och fanns med i sortimentet ända fram till nedläggningen 1968.

I början på 20-talet föll både Sverige och västvärlden ned i en svår ekonomisk kris, men i Fengersfors byggde man för framtiden. 1920 tillkom nytt tvätteri, mixeri och sileri och ett par år senare en stor ångkraftcentral. Samtidigt fick Johan Fenger-Krog ett kvitto

på att han lyckats bygga en mönsterfabrik när den framstående branschmannen Elis Bosaeus konstaterade att Fengersfors nu var den måhända bäst rustade och mest effektivt arbetande bland landets smärre fabriker.

Under 30-talet blev blekt sulfatmassa en stor artikel på marknaden och Fengersfors var en av pionjärerna bland tillverkarna. 1931 byggde bruket sitt första blekeri, som snart utvidgades med ny teknik. Det blekta kraftpappret användes främst inom emballageindustrin. Ytterligare ett par stora investeringar på 30-talet var ett nytt sodahus och en ny pappersmaskin (PM 3).

Johan Fenger-Krog gick ur tiden 1942. Under hans ledning hade brukets kapacitet stigit från några hundra ton till över 7 000 ton om året. Antalet anställda ökade under samma tid från 80 till drygt 200. Bruket drevs

vidare av arvingarna med sönerna John Fenger-Krog som disponent och Eilert Fenger-Krog som teknisk chef.

Fengersfors visar vägen

När freden kom konstaterade disponenten att Fengersfors alltid haft ett gott renommé och att man aldrig haft några svårigheter att sälja produktionen. Samtidigt slog han fast att huvudparten av maskinerna började bli ”om inte uråldriga så i alla fall omoderna”. Om bruket skulle undgå utslagning måste processutrustningen förnyas och den tyngsta enskilda investeringen som krävdes var en ny pappersmaskin.

Det omedelbara problemet var dock att massaproduktionen sedan länge var en flaskhals. Då fattade man 1948 det djärva beslutet att beställa världens första kokare för kontinuerlig drift. Det blev ett vågspel som stod bruket dyrt, men som visade vägen framåt för branschen. Leverantör var Kamyr AB, ett samarbetsbolag mellan KMW i Karlstad och norska Myrens Verkstäder. Inkörningsproblemen blev svåra och produktion under längre tid uppnåddes först 1951, men inte ens då var massan av bästa kvalitet. Det sägs att disponenten varje morgon oroligt tittade ned från Villan mot kokeriet för att se om den rätta rökplymen steg mot himlen – ingen rök, ingen massa. Det lilla bruket i dalslandsskogen fick ta emot åtskilliga studiebesök från

branschkollegor världen över, för Kamyr ville naturligtvis ha fler beställningar. Fengersfors nya kokare kunde producera 30 ton massa per dygn och ersatte åtta gamla satskokare. Inom några år lyckades Kamyr sälja och bygga åtta nya fabriker med kontinuerlig kokning, alla på 60 dygnston. Därefter ökade storleken snabbt på de levererade kokarna och i slutet på 60-talet sålde företaget sin första tusentonnare. Dessa siffror illustrerar tydligt det gamla talesättet inom industrin, att stillestånd betyder tillbakagång.

Nästa stora steg för att öka Fengersfors kapacitet på massasidan blev ett nytt sodahusaggregat enligt Bergström-Trobeck-systemet, som levererades av Motala Verkstad 1955. Även denna tunga investering drabbades av långvariga inkörningsproblem. Några mer begränsade satsningar under 50-talet gällde blekeriet, holländeriet och en helt ny vattenkraftstation vid bruket.

Det mesta av produktionen gick på export över hela världen och på 50-talet levererades till alla bebodda kontinenter. Med egna fartyg gick pappret till Göteborg för omlastning och vidare skeppning. För transporterna mellan lastageplatsen vid Årrsjön och bruket fanns en smalspårig järnväg.

Fengersfors var länge ett typiskt brukssamhälle, där disponentens makt var stor. Några andra arbetsgi-

vare av betydelse fanns inte och samhället hade ett dessutom ett avskilt läge. Bebyggelsen kom att präglas av friliggande enfamiljshus samt några radhus. Bruket ägde mer än 100 bostäder och byggnadsverksamheten var särskilt intensiv under 40- och 50-talen. De patriarkaliska förhållandena kan följas långt fram i tiden.



Byggnaderna vid Fengersfors pappersbruk är från tiden mellan 1906 och 1960. Foto: Ida Dickson

Bruket stödde bygget av Folkets Hus 1952 med villkoret att det skulle benämnas Fritidslokalen och så sent som 1965 invigdes en ny brukshandel med självbetjäning.

Med oceanpapper mot framtiden

Bruksledningen valde tidigt att satsa på tillverkning av mera förädlade kvaliteter av kraftpapper, eftersom man hade uppfattningen att bruket inte kunde konkurrera med de stora kraftpappersbruken om vanligt kraft-

papper för emballage. Vidare innebar kostnadsutvecklingen att volymerna måste öka för att behålla lönsamheten. Ledningen tog därför ett inriktningsbeslut 1954 om att satsa på tillverkning av högklassigt papper och samtidigt höja produktionen med 50–60 procent. Med det nya sodahusaggregatet kunde kapaciteten höjas från 30 till 50 ton om dagen och efter modifiering skulle även den nya kokaren kunna nå samma nivå.

Fortsatta utredningar visade dock att bruket inte hade råd med en renodlad satsning på finpapper och att det skulle bli billigare och lika lönsamt att satsa på en utökad tillverkning av oceanpapper. Bolagsstämman 1957 beslöt därför att göra en större utbyggnad som skulle rymma dels en ny pappersmaskin av yankeetyp (PM 4), dels en ny oceanpappermaskin. Pappret från yankeemaskinen skulle alltså vidareförädlas till oceanpapper. Två år senare var den nya anläggningen färdig att köra igång och kapaciteten hade därmed höjts från 8 500 ton till 14 000 ton per år.

1960 gjorde bruket det bästa resultatet på många år, men sedan gick det utför. I ett försök att effektivisera produktionen infördes kontinuerlig drift 1964, men massaproduktionen kunde inte hålla jämna steg med pappersmaskinerna. Driften i kokeriet, blekeriet och sodahuset drabbades av

ständigt återkommande störningar. Kostnaderna steg hela tiden snabbare än intäkterna och till slut blev det billigare att köpa massa från andra bruk än att producera i egen regi och förlusterna skenade. Hösten 1966 tvingades därför företaget att lägga ned massatillverkningen. På våren 1967 blev ställningen ohållbar även för papperstillverkningen och brukets ägare bestämde sig då för att lägga ned all verksamhet vid Fengersfors bruk våren 1968. Företaget försattes i likvidation, avyttringsbara tillgångar såldes och 260 anställda berördes.

En andra chans

Men pappersbruken skulle få en andra chans. Civilingenjören Karl Johan Enderlein, med lång erfarenhet från branschen, såg möjligheter i Fengersfors. Inriktningen för det nya företaget blev specialiserade finpappersprodukter såsom färgade serier, med inköpt massa som råvara. De gamla pappersmaskinerna PM 1 och PM 2 kördes igång 1969 och snart övertogs en större och modernare pappersmaskin från Laxå bruk. Efter inledande problem växte företaget snabbt och selsatte redan 1971 över hundra personer. Framgången för den återupptagna papperstillverkningen blev dock kortvarig och 1977 gick Fengersfors Bruks Nya AB i konkurs. Åter igen skingrades maskiner och inventarier och de

två nyaste pappersmaskinerna gick till Sydostasien. Bruksbyggnaderna däremot tillhör ännu idag bolaget Enderlein & Co, som genom arv övergått till familjen Rosenblad.

Ett bruk i utveckling

Enderlein fortsatte efter konkursen att i liten skala tillverka pappror och ett målmedvetet arbete påbörjades med att fylla byggnaderna med småindustrier och andra verksamheter. 1986 startades ett vattenbruk med fiskodling på bruket. Tidigt på 90-talet bildade en grupp arkitekter och hantverkare den ekonomiska föreningen Bygghyttan, med bruket som bas och en livlig verksamhet med bland annat årliga mässor om ekologiskt byggande. Bygghyttan såg det historiska värdet i bruksanläggningen och påbörjade tillsammans med ägaren såväl dokumentation som upprustning av de olika byggnaderna. Restaureringsarbetena har sedan fortsatt i fastighetsägarens regi, delvis med offentligt stöd. Not Quite etablerades 2002 på bruket som en plats och ett nätverk för professionella konstnärer, hantverkare och formgivare. De övergivna industrilokalerna sjuder nu av kreativt skapande och bruket har blivit ett namn inom kulturturismen.

Eric Julihn är civilekonom och industrihistorisk konsult.

Vårprogrammet

En viktig del av föreningens verksamhet är att anordna studiebesök, utflykter och föredrag. Under våren bjuder vi in till följande programpunkter:

Triumf Glass

Måndagen den 22 februari 2016 kl 14.00 – 16.00 besöker vi Triumf Glass i Sävedalen. Under besöket får vi ta del av företagets historia, vi gör en rundvandring i produktionen och vi provsmakar förstås den goda glassen.



Bohuslänsk varvshistoria

Torsdagen den 12 maj kl 18.30 – 19.15 föreläser Christine Fredriksen från Västtarvet och Lennart Bornmalm från Göteborgs universitet om ”Skeppsbyggarna och de bohuslänska fiskebåtsvarven”. Föreläsningen arrangeras i samarbete med Landsarkivet i Göteborg och äger rum i Landsarkivets hörsal.

Resa till Kinnekullebygden

Lördagen den 28 maj 2016 kl 08.00 – ca 18.00 gör vi en resa till Kinnekullebygden med bl a en guidad visning av industriminnet Råbäcks Mekaniska Stenhuggeri på schemat.

Studiebesök vid elektricitetens högborgar i Laholm

Lördagen den 15 april genomför vi ett studiebesök vid Laholm och Karsfors kraftverk guidade av personal på Statkraft och Ida Dicksson, en av medförfattarna till den nyligen utkomna boken *Elektricitetens högborgar – vattenkraftverken i halländska Lagan*.

Obligatorisk anmälan till samtliga programpunkter, mer information hittar du på vår hemsida www.industrihistoriaivast.net

Gotenius håller liv i Göteborgs varvstradition

Björn Ohlsson

På Ringön på Hisingen strax innanför Göta älvbron ligger AB Gotenius Varv, Göteborgs enda varv sedan Damen Ship Repair Götaverken lade ned sin verksamhet våren 2015. På Kulturarvsdagen den 13 september fick allmänheten för första gången möjlighet att få en guidad visning av varvet.

Tre turer med ångbåten Färjan 4 från Stenpiren lockade cirka 140 nyfikna personer att ta plats för den korta turen över älven. Arrangör för evenemanget var Sjöfartsmuseet Akvariet i Göteborg.

På varvet mötte VD:n Mats Gotenius upp och berättade om företagets historia. Sedan följde en spännande rundvandring bland flytdockor och



VD:n och ägaren Mats Gotenius, närmast i hjälm, pratar med några av dem som tog chansen att besöka varvet på Kulturarvsdagen. Snart där bakom, också i hjälm, ses chefen för skrovavdelningen, Peter Wallberg. Foto: Björn Ohlsson



Besökarna fick ta ångbåten Färjan 4 till varvet, som är specialist på den här typen av fartyg. Foto: Björn Ohlsson

verkstäder med Mats Gotenius, dockmästare Louis Aldén och chefen får skrovavdelningen, Peter Wallberg, som guider.

Gotenius Varv startades i liten skala vid Färjenäs i slutet av 1940-talet av Mats pappa Vilhelm Gotenius och Rolf Moberg. 1950 flyttade varvet till sin nuvarande plats på Ringön. Idag har Gotenius vuxit till ett av de ledande reparationsvarven för museala fartyg, kutstonnage och specialfartyg. Varvet har två flytdockor och en slip. Den största dockan kan ta fartyg på upp till 110 meters längd och 15 meters bredd.



Gotenius Varv har fått i uppdrag att reparera en del av Stora Bommens bro. Bland annat skall de gamla nitarna bytas ut mot nya. Ett avancerat arbete som tar lång tid. Arbetet sker i varvets plåtverkstad.

Foto: Björn Ohlsson

Förutom fartyg i kustsjöfart repareras fiskefartyg, sightseeingbåtar, kryssningsfartyg, skärgårdsbåtar, bogserbåtar, mudderverk och vägfärjor mm. Företaget har 20 egna an-

ställda, men sysselsätter på årsbasis med underentreprenörer ca 35 personer. Historiskt sett är Trafikverkets Färjerederi, de statliga gula vägfärjorna, varvets största kund. På senare tid har varvet blivit specialist på reparation av museala fartyg, som ångaren Bohuslän, Färjan 4 och flera norska museifartyg. Varvet behärskar den gamla nitningstekniken och man har bland annat fått i uppdrag att renovera delar av Stora Bommens bro, den så kallade Osthyveln, som uppfördes 1861. Bron byggs nu om på grund av anläggandet av den nya färjeterminalen vid Stenpiren, men sidorna kommer att sättas upp igen för att påminna om Göteborgs hamns historia, där öppningsbara broar var en nödvändig del av hamnens utveckling med Södra Hamnbansans dragning längs hamnområdet. På den tiden var Stora hamnkanalen fortfarande en viktig del av hamnen och fartygen kunde lossa ända inne vid Gustaf Adolfs torg.

Björn Ohlsson, antikvarie
och etnolog på Vänermuseum

Gotenius Varv har två flytdockor. Den största dockan, till höger i bild, kan ta fartyg på upp till 110 meters längd. Foto: Björn Ohlsson



Slakthusområdet bjöd på kretslopps- tänkande...

Lars O. Carlsson

Tisdagen den 27 oktober 2015 samlades ett tjugotal medlemmar vid det gamla Slakthuset i Göteborg. Syftet var att få lära sig mer om slakthusområdets dåtid, nutid och framtid. Egentligen skulle man kunna säga att detta studiebesök var uppdelat i tre delar, presenterat av tre olika ciceroner.

Först ut var Marija Slebic, kundansvarig på Higab, som äger stora delar av fastigheterna på slakthusområdet. Marija kunde öppna dörrar och bjuda oss in till lokaler som de flesta av oss aldrig gästade tidigare. Det började lite försiktigt vid de tre karakteristiska entrébyggnaderna åt Slakthusgatan. De tre husen hade sina egna funktioner; administration till vänster, restaurangen i mitten och bostadsbyggnaden till höger. Vi besökte restaurangen – den kallades i äldre tider för Börsen – men nu fanns det ingen mat att få. Vingabolagen hade flyttat ut 1963.

Vår rundvandring fortsatte sedan djupare in i området, men också i verksamheten. Här besökte vi före detta tarmrum, slaktrum, veterinärrum. Nu rådde ett stilla och mystiskt lugn – allt i tvär kontrast till hur det säkerligen lät när verksamheten var i full gång – att skrika som en gris är ju ett uttryck som inte uppkommit av sig själv. Själva slakten hade upphört hösten 1969.

Exakt vad som kommer att hända med Higabs fastigheter i området fick vi inte veta, men helt nya användningsområden och ett modernt kretsloppstänkande är nog ingen djärv gissning.

Nästa station för dagen var ett besök hos visionären Niklas Wennberg och hans kamrater inom Stadsjordsgruppen. Stadsjord handlar om odling, lokal mat och samverkan i närområdet, att skapa en nygammal hållbarhetskultur. Stadsjord blev bland annat uppmärksammat för sitt arbete inom Kvillebäcksområdet och fick nu möjlighet att flytta in i förhållandevis stora



Vänster: stadsjordgruppens Niklas Wennberg visade nygammal hållbarhetskultur. Höger: Sveriges första kommunala slakthus, en vacker skapelse av arkitekten Otto L. Dymling (1863-1924)

lokaler, fördelade på två våningar, i slakthusområdet. Här bedrivs odling, fiskuppfödning, bihantering och mycket annat i syfte att kunna bjuda in människor från närområdet, staden och regionen i ett samtal om matkultur, hållbarhet och självförsörjningsgrad i ett typiskt urban tomrum. Öppna hus, visningar, föreläsningar och kurser finns på programmet.

Eftermiddagens studiebesök avslutades med en initierad guidning under ledning av vår medlem Åke Eriksson som i bokstavlig mening gick i sina fäders spår. Både far och farfar hade varit sanitetsslaktare i slakthuset och familjerna hade också under långa tider bott i entrébyggnaderna. Åke hade tagit med sig kopior på gamla fotografier och kunde exempelvis visa trikinspanande damer och andra intressanta bilder från denna viktiga verksamhet. Han kan det mesta om området samt kunde exempelvis berätta att det var cirka 50 personer som var anställda, resten ingick i slaktarlag.

Åke berättade också om slakthusens historia i Göteborg som började med Göteborgs första slakthus, inte långt från där apoteket Vasen sedan kom att ligga. Bränder resulterade i att slakthuset brann ned och fick ersättas med ett nytt. År 1855 flyttades verksamheten till ett område vid Fattighusån nedanför Dämnet mellan kyrkogården och Gårdavägen. Detta slakthus var dock föga imponerande.

Slakthuset vid Slakthusgatan ritades av arkitekten Otto L. Dymling, byggdes av F. O. Peterson & Söner och gästades för en första kunglig inspektion av kung Oscar II i september 1905.

Lars O. Carlsson är Göteborgsförfattare och en flitigt nyttjad föredragshållare kring Göteborgs gatunamn.

Besök på GP-tryckeriet

Ida Dicksson

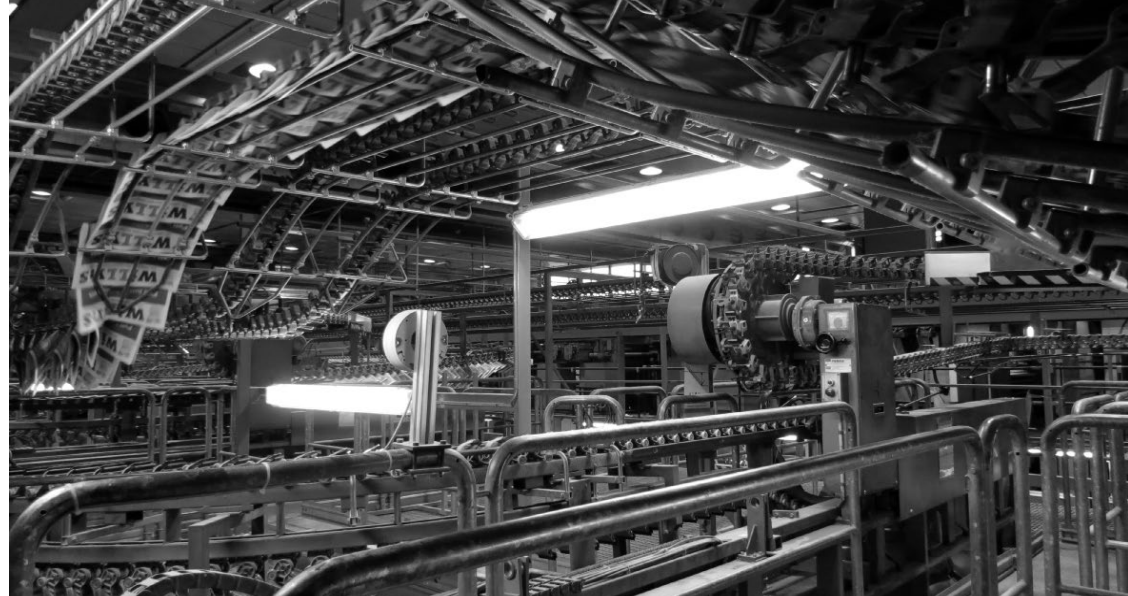
Den 6 november var vi 10 medlemmar som gjorde ett mycket uppskattat studiebesök på GP-tryckeriet i Backa. Vi blev hjärtligt välkomnade av Benke Larsson, chef och anställd inom företaget sedan 1974. Eftersom han kunde allt om företaget och produktionen, och eftersom vi var en frågvis grupp, blev det en spännande guidning som tog hela tre timmar och slutade långt efter att våra magar börjat ropa efter lunch.

GP-tryckeriet heter sedan 2005 V-tab AB och hette dessförinnan Företaget Västsvenskt Tryckeri AB (VTAB). Företaget har idag sju tryckerier runt om i regionen. Man trycker många tidningar i Backa, inte bara GP. Här trycks både dagstidningar och magasin och man trycker dessutom mycket direktreklam på dagtid, åt Coop, ICA, ÖoB med mera. Tryckeriet i Backa läggs ner från och med mars och verksamheten flyttas till Landvetter, där man bygger ut befintligt tryckeri med 3000 m².

Man kommer att flytta maskiner från andra anläggningar till Landvetter och även göra en del nyinvesteringar, men maskinparken i Backa har så många år på nacken att den troligtvis kommer att gå till skroten. Därför kändes det extra angeläget för oss att få vandra runt i produktionen och få en ordentlig genomgång av hur det går till i Backa när



Den 6 november var vi tio medlemmar som gjorde ett mycket uppskattat studiebesök på GP-tryckeriet i Backa. Foto: Ida Dicksson



När tryckningen och häftningen är klar ska tidningarna vikas och sorteras i buntar. Här ser vi reklamblad för Willys transporter till sin slutdestination. Foto: Ida Dicksson

en tidning trycks. Vi fick se lager, tryckplåtstillverkning, tryckning, vikning, skärning, stiftning, paketering och tryckeriet för löpsedlar.

Teknikutvecklingen har varit mycket stor under de senaste decennierna. När Benke började hade man sätter och tog fram gjutplåtar i bly för varje sida. Man övergick sedan till tryckplåtar i plast och nu körs tryckningen helt i offset vilket innebär att tryckplåten avger färg på en gummiduk som i sin tur trycker på pappret. Plåten är därför rättvänd istället för spegelvänd som tidigare. Man trycker med fyra tryckplåtar, en per färg (CMYK). Tryckningen sker med 10 m per sekund, vilket innebär 36 km/h. Man har 4 tryckpressar med 5 tryckverk i varje. Allt spelar roll för att trycket ska bli perfekt och de som arbetar i tryckeriet tar ständigt ut tidningsprover och gör minimala justeringar för bästa kvalitet. Tryckerilokalerna måste hålla 60% luftfuktighet och färgkvaliteten, passningen och tidningspappret måste hålla en exakt kvalitet för bästa resultat. Om någon till exempel glömmer porten öppen på vintern märks det direkt på trycket att luftfuktigheten sjunker.

Företaget ligger långt fram i miljöarbetet, något bland annat Benke själv arbetat med. Deras tryckfärg är mindre giftig än det diskmedel vi använder hemma. Färgen kommer från Trelleborg med tankbil, men numera har man stora färgtankar på plats så leveranserna kommer bara någon gång i månaden för att spara transporter. Papper köper man från olika ställen, bland annat SCA,



Trådrullen med stifttråd byts manuellt. Eftersom det är två rullar så kan en ta slut. Under tiden den rullen byts hinner alltid några tidningar få ett stift mindre men sen blir det två igen. Foto: Ida Dicksson.

Holmen, Stora Enso. Både papper gjort på returfiber och nya fiber används.

Trådrullen med stifttråd byts manuellt. Eftersom det är två rullar så kan en ta slut. Under tiden den rullen byts hinner alltid några tidningar få ett stift mindre men sen blir det två igen. Iläggningen av bilagor sker också halvmannuellt och det är därför det ibland kan bli fel så att man får två eller till och med tre likadana bilagor i tidningen, även om det inte händer ofta. Benke brukar skämta om att alla prenumeranter borde få en guidning i tryckeriet. Då skulle de slippa många av de frågor som nu kommer från bekymrade prenumeranter runt om i regionen varje gång något sådant händer.

Bland mycket annat fick vi också lära oss att GP fortfarande trycks i tre upplagor. De som ska långt trycks 23.00, sedan trycks de som ska till området runt Göteborg och sist trycks de som ska till Göteborg och Mölndal. Man har då en chans att hinna korrigera något eller få med sena nyheter i den sista upplagan. Ibland är det större skillnader och ibland nästan ingen alls. Om det är första, andra eller tredje-upplagan markeras med en, två eller tre diskreta prickar på tidningsryggen.

Vi vill passa på och framföra ett stort tack från föreningen till Benke som var en så engagerad och kunnig guide som tog sig all denna tid för oss!

Ida Dicksson är frilansande
industriantikvarie och industrihistoriker

Bli medlem i Industrihistoria i Väst!

Föreningens medlemmar utgörs av myndigheter, institutioner, företag och föreningar som inom regionen arbetar på det industrihistoriska fältet samt enskilda personer med intresse för industrihistoria.

Som medlem bidrar du till vår möjlighet att verka påtryckande och för att sprida kunskap om och intresse för det industrihistoriska arvet. Som medlem kan du vara med och påverka vår verksamhet och lyfta fram frågor som du tycker är angelägna och intressanta. Du får också möjlighet att träffa likasinnade och att lära dig mer om Västsveriges industrihistoria.

Som medlem får du vår medlemstidning med spännande artiklar om industrihistoria och nyheter om vad som är på gång inom vårt ämnesområde. Vidare får du kallelse till våra föreningsmöten samt inbjudan att delta i våra aktiviteter, i form av intressanta föredrag, guidningar, stadsvandringar och spännande studiebesök. Tipsa oss gärna om föreningsaktiviteter och ämnen att ta upp i vår tidning.

Miss inte heller föreningens hemsida. På denna ges bland annat information om föreningens aktiviteter och tillgång till tidigare nummer av medlemstidningen, samt arkiv- och litteraturlänkar.

Medlemskap

Du blir medlem genom att betala in medlemsavgiften till föreningens plusgiro 126 25 70-3 och skicka e-post eller brev med dina kontaktuppgifter till oss. Årsavgiften för enskilda medlemmar är 100 kr, för ideella föreningar 300 kr och för institutioner, myndigheter och företag 500 kr.



Industriarv i bild

– AB Cedervall & söner

Under 1886 bildade Frans Reinhold Cedervall ett av de många företag i Göteborg som hade anknytning till sjöfarten. Cedervall tillverkade i sitt metallgjuteri bland annat propellerboxar till fartyg. En propellerbox är en ganska oansenlig men viktig del i fartyg som drivs med ett maskineri inne i skrovet och där en axel ska föras ut utanför skrovet för att driva propellern. Boxen kan ha tre viktiga uppgifter. Den ska först och främst fungera som axeltätning så att inte vatten tränger in i fartyget vid genomföringen i skrovet. Den kan också utformas med ett axiallager som tar upp den horisontella tryckkraft som propellern utövar på fartyget då detta rör sig framåt eller bakåt och den kan vara ett stödlager för axeln och ta upp de radiella krafterna

Även om Cedervalls propellerboxar med tiden blev världsberömda – och är så än idag – hade de en nackdel, de var till följd av sin placering i skroven besvärliga att arbeta med. I den nuvarande Arbetsmiljölagens föregångare, Lag om arbetarskydd, ställdes därför särskilda skyddskrav vid arbete med boxarna. Cedervalls kom därmed att bli det enda företagsnamn som förekom i lagtexten!

Företaget var länge i familjen Cedervalls ägo även om det ombildades till bolag 1920 med namnet AB F.R.Cedervall & Söner. Detta nedkortades så småningom till AB Cedervall & Söner. 1938 flyttade man in i en äldre lokal på Stampgatan. Trångboddheten där ledde till att företaget 1976 flyttade ut till en rymligare fabrikslokal i Angered. Slutligen lät man uppföra en ny fabriksbyggnad på Hisingen dit kontor, gjuteri och verkstad flyttades 2007. Under 2011 förvärvades Cedervalls av det finska Wärtsilä Services.

Foto den 17 augusti 1974. Cedervalls gjuteri och verkstad höll då fortfarande till i bottenplanet på en äldre verkstadsbyggnad vid Stampgatan i centrala Göteborg. På den stensatta gården ligger gjutflaskor i olika storlekar. Förutom Cedervalls huserade AB Byggnadsbeslag, Olle Swahns Plåtslageri ("om hörnet") och Josef Larssons Eftr. Snickarverkstad ("2 vån.") i huset. Kvarterets industribyggnader är sedan länge rivna och ersatta med bostadshus.



Detta är ett utdrag ut boken *En industri i förändring – nedslag i svensk industrihistoria* av Bengt Spade. Boken ges ut på Trafiknostalgiska förlaget och mer information om boken hittar du på deras hemsida: www.tnf.se



www.industrihistoriaivast.net