

# Industrihistoria i Väst

*Tidskrift för föreningen Industrihistoria i Väst*



## Innehåll

- 3 Ledare: Tyst vår – Minne och glömska. *Mats Sjölin.*
- 4 Notiser.
- 5 Gummifabriken i Gislaved – från dinappar till galoscher och stålradialdäck. *Elisabeth Ek.*
- 12 Förslag om nya magasin i Angered för Göteborgsmuseernas samlingar. *Mats Sjölin.*
- 14 Meken satte LIDKÖPING på kartan. *Björn Ohlsson.*
- 22 Arbetlivsmuseet Meken-Minnet bildades 2002. *Björn Ohlsson.*
- 24 Var med och skapa nya sätt att forska om Göteborgs historia! *Karl-Magnus Johansson.*
- 26 Smältverket Vargön Alloys. *Christine Fredriksen.*
- 32 Per Clemensson in memoriam. *Ewert Arwidsson.*
- 34 Gatunamnen berättar om vår industrihistoria – del 12. *Lars O. Carlsson.*
- 38 Industriarv i bild.

Tidskriften ges ut av föreningen Industrihistoria i Väst

Hemsida: [www.industrihistoriaivast.net](http://www.industrihistoriaivast.net)

E-post: [info@industrihistoriaivast.net](mailto: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: Mats Sjölin

ISSN: 2002-2913

Redaktionskommitté: Lars O. Carlsson, Christine Fredriksen, Kenth Lärk  
och Björn Ohlsson

Redaktör: Kenth Lärk

Layout: Karl-Magnus Johansson

Tryck: Typografia

Omslagsbild: Interiör från skoavdelningen på gummifabriken i Gislaved. Foto  
från Gislaveds Industrimuseums samlingar.

# Tyst vår

## Minne och glömska

Produktionen i gjuteriet på Göta-verken upphörde helt när spanska sjukan, eller spanskan, härjade i Göteborg i slutet av 1910-talet. Att just gjutarna drabbades hårt kanske inte var så konstigt då deras arbetsmiljö hade mycket mer att önska. 40 000 svenskar dog på grund av spanskan. En brevskrivare konstaterade i bevarad korrespondens på Riksarkivet att »dag efter dag ringer dödsringningen och hvita kistor föras från öfverfyllda sjukhus. Göteborg har sorg.«

Under pandemins tredje våg på våren 1919 dog 10 000 svenskar. Då var det tyst i medierna. Första världskrigets tidningscensur i Europas länder stoppade informationen om influensan utom i Spanien där man kunde läsa om farsoten som härjade. Därav namnet spanska sjukan.

Långt senare konstaterade forskare att spanskan orsakades av en variant av viruset H1N1. Asiaten, Hongkonginfluensan, fågelinfluensan och svininfluensan orsakades av varianter på samma virus. Antagligen var H1N1 även orsaken till ryska snuvan 1889.

Spridningen skedde då troligen med tåg då stinsarna var de som först insjuknade. Vad lärde vi oss av dessa farsoter. Vad väljer vi att minnas och vad väljer vi att glömma?

Kulturarv är också vad samhället väljer att glömma. Materiella kulturarv som gjutmodeller, mikroskop, skyddsmasker eller för den delen sjukhusbyggnader är tysta ting. De berättar inget om pandemier eller produktionsbortfall.

Rachel Carsons bok *Tyst vår* var ju starten för den moderna miljörörelsen. Om hur osynliga gifter kunde leda till att fågelsången tystnade. Våren 2020 var det tyst på gator och torg. Ett samhälle som höll andan och väntade. Vad väljer vi att glömma?

Mats Sjölin är ordförande  
i Industrihistoria i Väst



# Notiser

## Föreningens årsmöte

Industrihistoria i Väst höll årsmöte den 2 mars i Landsarkivets lokaler på Polstjärnegatan.

Före årsmötet fick deltagarna lyssna till ett intressant föredrag av Karl-Magnus Johansson från Riksarkivet Landsarkivet Göteborg, som berättade om arkiven och industrisamhällets kulturarv med exempel från företagsarkiv och myndighetsarkiv.

Föreningens styrelse består nu av följande personer. Ordförande: Mats Sjölin. Ledamöter: Johannes Daun, Elisabeth Ek, Christine Fredriksen, Kenth Lärk, Karl-Magnus Johansson och Björn Ohlsson. Ersättare: Börje Johansson och Margaretha Persson.

Mats Sjölin tackade avgående styrelseledamoten och mångåriga kassören Ewert Arwidsson, samt avgående revisorn LarsOlof Lööf, med en bok respektive en blombukett, för ett mycket gott arbete för föreningen.

## Arbetslivsmuseernas dag – återkommer till våren

På grund av coronapandemin blev det ingen Arbetslivsmuseernas dag i våras. Evenemanget var egentligen planerat att äga rum den 25 april i Skara. Arrangören NAV – industrihistoria och arbetslivsmuseer i Väst, satsar istället på att göra ett nytt försök under våren 2021. Mer information kommer under hösten.

## Mailadresser efterlyses

Industrihistoria i Väst vill gärna att fler medlemmar lämnar sina mailadresser till föreningen. För närvarande har föreningen mailadresser till cirka hälften av medlemmarna. Portokostnader utgör en stor del av föreningens utgifter. Om en del av kommunikationen med medlemmarna kan ske via e-post så kan kostnaderna sänkas avsevärt. Vi kan också nå ut med information lite oftare.

# Gummifabriken i Gislaved

– från dinappar till galoscher och stålradialdäck

**Elisabeth Ek**

---

*Gummifabriken i Gislaved, som startades 1893 av bröderna Gislöw, blev en stor och framgångsrik tillverkare av galoscher och bildäck under 1900-talet. Trots att fabriken var mycket lönsam lades den ner 2002, och tillverkningen flyttades med hjälp av EU-bidrag till Portugal.*

---

Carl och Wilhelm Gislöw föddes i Göteborg 1858 respektive 1859. Fadern arbetade som smed på Lindholmens varv, men efter båda föräldrarnas död i kolera 1866 kom bröderna till ett fosterhem i Bondaryd utanför Gislaved. Mycket fattiga men företagsamma lyckades de, genom att ta hyra på en lastbåt, ta sig till USA 1880 och få anställning hos en galoschtillverkare. De insåg att gummiindustrin var en framtidsbransch, och med den erfarenhet de skaffade sig i USA beslöt de sig för

att starta en gummifabrik i Gislaved. Carl återvände därför till Sverige 1889 och Wilhelm några år senare.

## Svenska Gummifabriks AB

Bröderna Gislöw startade Gislaveds Gummifabrik 1893 och produktionen bestod då av bland annat dinappar, leksaksbollar i gummi och »galoscher» för hästar. Carl och Wilhelm var ända från början inställda på att tillverka galoscher för människor, men då krävdes det mer kapital än



vad bröderna hade. Tack vare att grosshandlarfirman Wahlén & Block gick in som aktieägare, kunde man 1895 inregistrera företaget Svenska Gummifabriks AB med ett aktiekapital på 362 000 kr. Bolaget köpte 1896 den stora egendomen Gyllenfors vid Nissan, en gammal bruksmiljö med järnverk och glasbruk, och byggde där en ny fabrik för galoschtillverkning.

Amerikanen Charles Goodyear och engelsmannen Thomas Hancock uppfann vulkaniseringsprocessen på 1840-talet. Därmed kunde man börja producera skor i gummi i större skala, och USA och Ryssland blev stora pro-

ducentländer för galoscher på 1850-talet. När bröderna Gislöw började tillverka galoscher 1895 fick man problem med att lackeringen låg kvar som en klabbig massa när galoschern kom ur vulken. Den ryske öververkmästaren vid S:t Petersburgs galoschfabrik, Gowelowitsch Baranow, lockades att flytta till Gislaved tillsammans med några andra erfarna ryska galoschtillverkare, och med deras hjälp kom produktionen av fullvärdiga galoscher igång 1897. Man började även tillverka gummiskor och bottiner. 1907 producerades det 340 000 par galoscher vid fabriken, som då hade cirka 170 anställda.



Tillverkning av gummistövlar.

## Galoschkartellen 1912–1927

De fyra stora svenska galoschtillverkarna, Helsingborgs Gummifabriks AB, Skandinaviska Gummi AB i Viskafors, Svenska Gummifabriks AB i Gislaved och Ryska Gummifabriks AB i Malmö bildade en pris- och produktionskartell 1912. Bakgrunden var mångåriga problem både med en svensk överkapacitet och en stor import av gummiskor från Ryssland. Enligt överenskommelsen måste kartellmedlemmarna hålla sig till de priser och betalningsvillkor som kartellen hade fattat majoritetsbeslut om, och deras återförsäljare fick bara sälja kartellmedlemmarnas fabrikat. De olika företagen tilldelades en viss procentuell andel av den totala produktionen. Under avtalsperioden 1912–1916 var till exempel fördelningen 45 procent till gummifabriken i Helsingborg, 19,5 procent till Gislaved, 17,5 procent till Viskafors och 18 procent till Malmö. Efter kartellbildningen ökade priset på ett par mansgaloscher från 4 kronor 1914 till 15 kronor 1918.

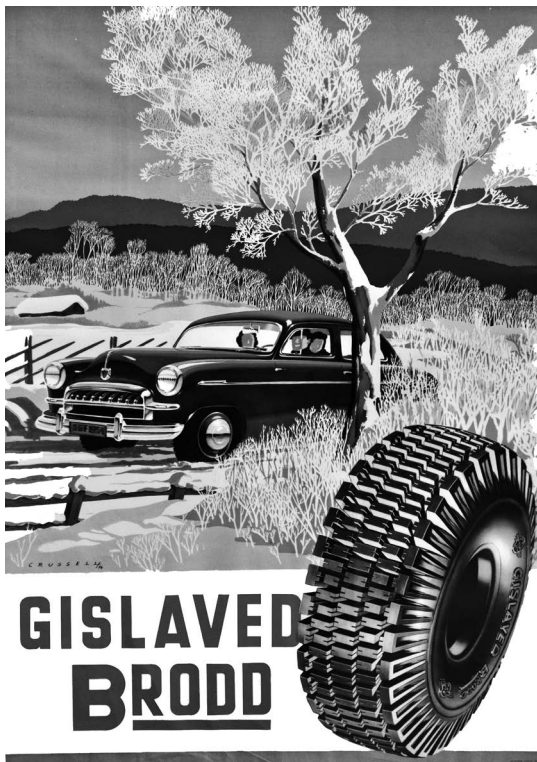
## Kooperativa Förbundet tar över

Kooperativa Förbundet (KF) försökte bryta galoschmonopolet i mitten av 1920-talet. När man inte lyckades genomdriva en prissänkning på galoscher,



Lackning av stövlar år 1952.

började man i stället förhandla med gummifabriken i Gislaved. Det resulterade i att KF först köpte aktiemajoriteten i företaget 1926, och följande år blev ensam ägare till Svenska Gummifabriks AB. Priset på mansgaloscher sjönk snabbt till 4,90 kronor paret. Sedan KF hade övertagit gummifabriken mer än tredubblades antalet anställda de första tre åren. Nyanställningen av arbetskraft betydde mycket för att omkringliggande kommuner klarade sig relativt bra under depressionen i början av 1930-talet. Gummifabriken var 1932 ett



Reklambild för Gislaved Brodd, det första vinterdäcket med dubbar, som började illverkas 1962.

av de första företag i Sverige som införde löpandebandmetoden. Tillverkningen av galoscher fortsatte till 1973, då den lades ner.

### Tillverkningen av bildäck på frammarsch

Den amerikanske veterinären John Boyd Dunlop fick 1888 patent på ett cykeldäck med en luftfylld gummi-slang omgiven av kanvas och med

en slityta av gummi. Maskinfabriken Scania i Malmö byggde den första svensktillverkade bilen med gummi-däck 1902. Gummifabriken i Gislaved tillverkade det första cykeldäcket 1904, och det första bildäcket som producerades i Sverige tillverkades i Gislaved 1905.

Till en början gjordes bildäcken för hand, och det tog en dag att tillverka ett däck. För att bygga ett clincher- eller vulstdäck använde man sig av en träform, »kärn«, som var utsvarvad ur ett trästycke och delad i sektioner sammanhållna av skenor och skruvar för att kunna tas bort ur det färdiga däcket. Runt kärnen byggdes däckstommen upp av flera lager kanvas, som belades med gummi. Vulsten bestod av en hårdare gummisträng, som byggdes in i kanterna på däcket. Därefter vulkaniserades däcken.

Tillverkningen av bildäck upphörde under första världskriget. När produktionen kom igång igen införde man en ny däckbyggnadsteknik, där gum-mivulsten i däckfoten byttes ut mot en ståltråds kant. 1923 började kord-väv av metall att användas i däcken, vilket ökade hållbarheten betydligt. I slutet av 1920-talet skedde det en stor förändring när man började blanda in ett speciellt kolpulver, »carbon black« eller kimrök, i gummit för att öka slitstyrkan. Samtidigt ändrade däcken färg från naturgummits gulaktiga till

dagens svarta. När Volvo började tillverka sina första bilar 1927 valde man däck från gummifabriken i Gislaved, eftersom de hade 10 procents bättre hållbarhet än konkurrenternas. Gummifabriken blev snabbt en av landets ledande däcktillverkare.

### Samarbete med US Rubber

När staten 1938 tog bort en mycket kritiserad skatt på bildäck blev utländska företag mer intresserade av den svenska marknaden, och 1939 kunde gummifabriken i Gislaved teckna ett avtal med United States Rubber Company (US Rubber) om tekniskt samarbete när det gällde tillverkning av bildäck. Man började tillverka däck efter »amerikanska metoder«, vilket innebar en betydligt ökad produktionskapacitet.

Efter andra världskriget kom tillverkningen av bildäck att alltmer dominera produktionen. Det miljonte bildäcket tillverkades 1949 och 1955 hade man producerat två miljoner däck. I början av 1950-talet tillverkades särskilda däck för vinterkörning, vilka då kallades snödäck, för första gången, och 1962 kom fabriksdub-bade däck.

### Stålraddäck

Som ett av de tre första företagen i världen startade företaget en tillverkning av stålraddäck 1967. Med en



Reklambild för bildäcket Gislaved Speed.

ny fabrik byggd i början av 1970-talet blev produktionen rationell och storskalig. Kapaciteten ökade från 90 000 till 600 000 däck per år. Till en början tillverkades däcken i 65 dimensioner, vilket minskades till 25 när den nya fabriken var klar (på 1990-talet hade man utökat det igen till 140 dimensioner).

När vinterdäcket »Gislaved Frost«, ett friktionsdäck med dubb, introducerades 1974 blev det en världssuccé.





Reklambilder för olika sorters däck tillverkade i Gislaved

Tidigare hade samma gummiblandning använts i både sommar- och vinterdäck. Under 1980-talet utvecklades det flera typer av däck med olika hastighetsklasser för sommardäck och dubblösa vinterdäck.

## Continental AG

Den tyska däcktillverkaren Continental AG köpte 1978 den europeiska delen av US Rubber, vilket innebar att gummifabriken i Gislaved fick Continental som samarbetspartner. 1984 köpte gummifabriken den norska konkurrenten Viking Dekk i Askim utanför Oslo i syfte att öka den nordiska konkurrensförmågan, särskilt när det gällde vinterdäck.

Den nya koncernen fick namnet Gislaved Däck AB, vilket 1987 ändrades till Nivis Tyre AB. Det var då 1 500 personer anställda i koncernen, och man producerade 3,5 miljoner däck årligen. Continental, som var

Europas näst största däcktillverkare, gick in som delägare i Nivis Tyre 1990, och 1992 blev Continental ensam ägare till fabriken i Gislaved. Samtidigt lades tillverkningen i Vikingfabriken ner. Från och med 1993 hette man Continental Däck Norden AB med dotterbolaget Gislaved Däck Produktion AB.

1995 flyttades utvecklingsavdelningen vid Gislaved Däck till Hannover och 1996 ändrades namnet på fabriken i Gislaved till Continental Gislaved Däck AB. Trots att fabriken i Gislaved var mycket lönsam och att Continental hade investerat 34 miljoner kronor i en ny blandningsavdelning 1998, valde man att lägga ner verksamheten 2002. Med hjälp av 84 miljoner kronor i bidrag från EU flyttades all produktion till Portugal.

På 1950- och 1960-talen fanns det fyra bildäcksproducenter i Sverige. Förutom fabriken i Gislaved var det gummifabriken i Trelleborg, Goodyear i Norrköping och Firestone i Borås-Viskafors. I början av 1990-talet fanns bara däckfabriken i Gislaved kvar. Michelin byggde en ny modern däckfabrik med 120 anställda i Kungälv 1997, men den lades ner efter bara drygt fyra års verksamhet.

Elisabeth Ek är fil. kand. i historia och styrelsemedlem i föreningen Industrihistoria i Väst

## Källor

Claesson, Sven-Ingvar, *Historien om en svensk däckindustri: 100 år med Gislaved*, Göteborg: Continental Däck Norden AB, 1993.

Dahlquist, Hans, »Slutet för svensk däcktillverkning«, *NyTeknik*, 30 januari 2002, [www.nyteknik.se](http://www.nyteknik.se).

Larsson, Fritiof, »Industrijubileum i Gislaved«, i *Gislavedsboken 1976*, Gislaved: Gislaveds hembygdsförening, 1976.

Rydén, Josef, »Historia 1720–1970«, i *Gislaveds historia*, red. Sven-Gunnar Sundberg, Gislaved: Gislaveds kommun, 1972.

Themar, Tomas, »Gislaveds världsberömda däckfabrik nedlagd: om Continentals avveckling 2001–2002«, i *Gislavedsboken 2002*, Gislaved: Gislaveds hembygdsförening, 2002.

Alla foton kommer från Gislaveds Industrimuseum. Tack Karl-Gunnar Johansson för vänligheten att låna ut dem.



Vid det löpande bandet, som infördes 1932, byggde man upp galoscher, stövlar och bottiner på sakta vandrande järnläster. Bild från 1955.

## Förslag om nya magasin i Angered för Göteborgsmuseernas samlingar

Higab har gjort en förstudie om att bygga nya magasin för samlingarna inom Göteborgs kulturförvaltning. Det gäller de fyra kommunala museerna Göteborgs stadsmuseum, Göteborgs konstmuseum, Röhsska museet och Sjöfartsmuseet Akvariet, som tillsammans förvaltar 1,2 miljoner objekt och över 2 miljoner fotografier och dokument.

De omkring 19 000 kvadratmeter nya magasinerna är lokaliserade till Holmedalen 4 i Gunnilse. Motivet för en ny magasinsbyggnad är enligt förstudien att museilagen från 2017 förpliktar till att samlingarna är och förblir relevanta för det nutida och framtida samhället. Museilagens § 9 säger att ett museum ska bedriva aktiv samlingsförvaltning. Med det menas att museet ska bidra till forskning och annan kunskapsuppbyggnad, bland annat genom att »ha hög kompetens inom sitt ämnesområde i den aktiva samlingsförvaltningen«, enligt förstudien. Förslaget ska också ses mot bakgrund av att stadsrevisionen i sin granskning av kulturförvaltningen 2018 påpekade brister hos samlingarnas huvudman.

Den föreslagna magasinsbyggnaden i tre plan kommer vara öppen för bokade besök men saknar större publika lokaler för visningar eller sammankomster. I förstudien formuleras det så här:

*Inom kontorsdelen finns också ytor för registrering av föremål samt studierum som kan nyttjas även för externa forskare och besökare. Magasinen är inte öppna för vem som helst men förbokade besök kommer gå att ordna.*

Enligt ritningen finns ett studierum på 60 m<sup>2</sup> och ett mötesrum på 35 m<sup>2</sup>. Om det är möjligt att genomföra offentliga visningar av föremålen i själva magasinerna där de förvaras framgår inte av förstudien.

Platsen där magasinerna föreslås byggas har i dag dålig tillgång till allmänna kommunikationer, vilket också gör det svårare att bedriva en aktiv samlingsförvaltning. Närmaste busshållplats, Ekeredsvägen, Blå linje, ligger cirka 600 meter från magasinerna.

I förarbetena till museilagen betonar lagstiftaren behovet av att bevara industrisamhällets kulturarv och att aktiv samlingsförvaltning i museilagens tolkning är en demokratisk fråga.

*Regeringen anser att ett offentligt kulturarvsarbete som tillvaratar det civila samhällets engagemang och kunskap är en förutsättning för att kulturarvet ska vara en angelägenhet för hela samhället.*

– Kulturarvspolitik 2016/17:116, s. 72.

Om ett beslut om byggnation av nya magasin tas i september kan projektering påbörjas hösten 2021, byggstart våren 2022 och invigning ske hösten 2023. Därefter ska byggnaden inredas och flytten påbörjas under våren 2024. Hela flytten av de 1,2 miljoner föremålen beräknas ta cirka två år. Kostnaden för bygget är beräknat till 540 miljoner kronor, exklusive verksamhetens investeringar i form av lös inredning med mera.

Förstudien och förvaltningens tjänsteutlåtande med flera kommunala dokument i ärendet finns tillgängliga på Göteborg stads hemsida och på föreningens hemsida: [www.industrihistoriaivast.net](http://www.industrihistoriaivast.net).

Mats Sjölin är ordförande  
i Industrihistoria i Väst

Visualisering från förstudien som visar  
hur de nya fjärrmagasinen kan se ut





# Meken satte LIDKÖPING på världskartan

**Björn Ohlsson**

*Lidköpings Mekaniska Verkstad grundades 1875 som den första riktiga verkstadsindustrin i Lidköping. LMV, eller Meken som företaget ofta kallas, kom under 1900-talet att bli mycket framgångsrikt med sin produktion av avancerade slipmaskiner, som tillverkas och säljs än idag till fordonsindustrin och kullagertillverkare över hela världen.*

Företaget fick också mycket stor betydelse för stadens utveckling, både som en stor arbetsgivare och för att en av de tidiga cheferna, John Hedin, 1906 tog initiativ till bildandet Gullspång-Munkfors Kraft AB. Det nya vattenkraftbolaget gynnade den industriella expansionen i staden och försäljningen av bolaget på 1990-talet innebar att Lidköpings kommun har en bra ekonomisk grund för framtida investeringar.

## Grundades av järnhandlare

Grundaren av Lidköpings Mekaniska Verkstad var järnhandlaren Alfred Fredrik Rhodin. Han var också bankdirektör och vad man idag skulle kalla kommunstyrelsens ordförande i Lidköping. Han fick med sig en grosshandlare och en före detta handlare. Det var ofta så industriföretag bildades vid den här tiden, av etablerade handelsmän med kapital som såg tillverkning som ett bra komplement till

de övriga affärerna. Dessutom kunde många av varorna säljas i Rhodins egen järnhandel.

Fabriken hade cirka 70 anställda i början och många av arbetarna och tjänstemännen fick rekryteras från andra orter, från verkstadsstäder som Göteborg, Motala, Karlskoga och även från Forshem, Köping, Eskilstuna och Husqvarna, eftersom människorna här saknade erfarenhet av arbete i verkstadsindustri.

I början var sortimentet väldigt brett, med allt ifrån husgeråd och jordbruksredskap till järnvägsagnar

och lok. LMV tillgodosåg framför allt ett lokalt behov av verkstads- och gjuteriprodukter. 1881 började man också tillverka maskiner som ramsågar och ångpannor.

## Specialisering

1897 anställdes en ung ingenjör, John Hedin, som verkstadschef på företaget. Han kom från Västerås och var anställd på Köpings mekaniska verkstad när han värvades till Lidköping. Eftersom han var mycket skytteintresserad var tillgången till skjutbana en viktig anledning till att han

Arbetare och tjänstemän på Lidköpings Mekaniska Verkstad, gavel mot öster, omkring 1900. Mannen med käpp är företagets grundare Abraham Fredrik Rohdin. Foto: LMV/Vänernumuseet.







John Hedin specialiserade företaget och tog initiativ till bildandet Gullspång-Munkfors Kraft AB, som betydde mycket för såväl Meken som Lidköpings industriella utveckling

flyttade hit och efter några år blev han också ordförande i Lidköpings Skarpskytteförening.

Hedin förespråkade en begränsning av företagets produktsortiment för att specialisera produktionen mot verktygsmaskiner, som svarvar och

slipmaskiner. Detta kunde han satsa på fullt ut från och med 1903 då han och brodern Oscar blev huvudägare till LMV, efter grundarens död.

### Grundade kraftbolag

På den tiden drevs alla maskiner av en enda ineffektiv och felplicerad ångmaskin. För att fortsätta driva LMV framåt krävdes elenergi, menade Hedin. Därför grundade han 1906 Gullspång-Munkfors Kraft AB tillsammans med ägarna av Hälleklis cementfabrik (baron Carl Klingspor) och Katrinefors pappersbruk i Ma-

LMV 1910. Hörnbyggnaden utmed Fabriksgatan och Lidan är den första delen av fabriken som byggdes 1875. Här innanför i den gamla verktygsavdelningen ligger idag arbetslivsmuseet Meken-Minnet. En stor av de gamla fabrikslokalerna har omvandlats till utbildningslokaler för vuxna. Foto: LMV/Vänermuseet.



riestad (Gustaf Grevilli). Lidköpings stad insåg också att el var framtidens energi och satsade 250 000 kronor i bolaget, en fjärdedel av aktiekapitalet. 1908 invigdes den första kraftstationen vid Årås i Gullspångsälven.

Den stora tillgången på billig el från kraftverken i Gullspångs- och Munkforsälven var en förutsättning för etableringen av porslinsfabriken ALP 1910, men även LMV och övriga industrier, som Sockerbruket, grundat 1903, hade stor nytta av den nya energikällan.

John Hedin blev vd även för Gullspång-Munkfors Kraft AB, som hade sitt kontor på vinden på Fabriks-gatan 2, i fabriken äldsta hus från 1875. 1912 valde han att lämna sin post som disponent på LMV för att enbart arbeta som chef för kraftaktiebolaget, som flyttade till Mariestad och hans bror Oscar fortsatte att leda företaget. Under Hedins 20 år expanderade LMV kraftigt. Antalet anställda ökade från cirka 50 till 285. Produktionen ökade också avsevärt.

### SKF tar över

Redan 1908, året efter att SKF bildats i Göteborg med uppfinnaren Sven Winqvist som chef, var LMV leverantör av slipmaskiner till företaget, för tillverkning av kullager och rullager.

1917 såldes LMV till Nordiska Kullagerfabriken i Göteborg och 1929



Under 1900-talet specialiserades tillverkningen allt mer mot avancerade slipmaskiner och revolversvarvar under varumärket LIDKÖPING. Enligt den här annonsen från 1940-talet var LMV:s svarvar både snabba och noggranna och så lättsköta att även unga pralinpackerskor kunde utföra komplicerade svarvarbeten. Tillhör arbetslivsmuseet Meken-Minnet.

köper SKF företaget. Den stora produkten för LMV blir den så kallade centerlesslipmaskinen, en ny typ av verktygsmaskin som en ingenjör hade fått kännedom om vid en resa i USA och som utvecklades av företaget. Denna typ av slipmaskin, un-

der varumärket LIDKÖPING, utgör företagets huvudprodukt än idag. Den första tillverkades 1922. Samma år tillverkades också tre automobiler av märket Velox, men ingen av dessa finns kvar idag.

SKF:s köp av företaget 1929 gav stabilitet och nya utvecklingsmöjligheter, och företaget växte. Efter köpet skedde allt konstruktions- och försäljningsarbete i Göteborg, men 1970 överfördes dessa arbetsuppgifter helt på LMV i Lidköping, vilket innebar en kraftig ökning av antalet konstruktörer. Flera av dessa rekryte-

rades från det av SKF inköpta Malcus Industriaktiebolag i Halmstad.

### Nära 1 000 anställda

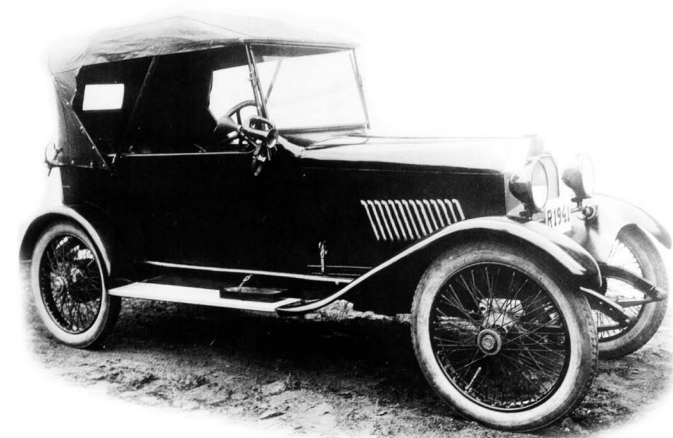
LMV blev vid sidan av Rörstrand det största företaget i Lidköping, och hade som mest nära 1 000 anställda, på 1940-talet och i början av 1970-talet.

Flertalet anställda var kvalificerade yrkesarbetare. Här fanns gjuteri, modellverkstad och allt som behövdes för att konstruera och tillverka slipmaskinerna och svarvarna. För att säkra återväxten drev företaget en egen verkstadsskola fram till 1969.

Den stora monteringshallen hos KMT Precision Grinding 2014, där de avancerade centerlesslipmaskinerna med varumärket LIDKÖPING monteras. Idag heter företaget Uva Lidköping AB. Foto: Björn Ohlsson/Vänernumuseet, 2014.



Under de första fem åren tillverkade LMV tre mindre ångbåtar och en isbrytare. Två av ångsluparna levererades till Skellefteå. På 1880-talet tillverkades två ånglok och 36 järnvägsvagnar. 1922 tillverkades också tre personbilar, som fick namnet Velox. Tillhör arbetslivsmuseet Meken-Minnet.



LMV hade en mycket stark verkstadsklubb, under 1950–70-talet ofta ledd av kommunister, och blev det löneledande industriföretaget i staden. Företaget fungerade också tidvis som verktygsförråd för andra fabriker.

### Bostäder och idrottsförening

De stora företagen värnade om sin personal. De ville skapa en företagsanda, som påminde om den bruksanda som fanns i många mindre samhällen. De anställda skulle känna lojalitet med företaget, stanna kvar och göra ett bra jobb. Industriledare talade ofta om en »stabil, yrkesskicklig arbetarstam«, som en viktig orsak till framgångarna.

Precis som Rörstrand byggde och förvaldade LMV många bostadsfastigheter till sina anställda under åren

1912–1972, vilket också var ett sätt att underlätta rekryteringen av arbetskraft.

Verkstadsklubben på LMV fick stöd ur en fond, som ägaren SKF hade, för att anlägga Sjölanda semesterhem utanför Lidköping. Från 1952 till 1992 kunde klubbens medlemmar med familjer tillbringa en sommarvecka i en liten stuga vid Vänerns strand, till låg hyra.

Precis som andra stora företagen gav LMV frikostiga anslag till sin idrottsförening LMV:s, som hade sektioner för en mängd sporter, som fotboll, tennis, bandy, badminton, fiske, skytte och schack med mera.

Meken var länge en väldigt trygg arbetsplats, åtminstone fram till 1979 då de första stora uppsägningarna kom. Sedan dess har antalet anställda successivt minskat.





Kenneth Hagelin på Lidköpings Mekaniska Verkstad mäter djupet till ett o-ringspår, där det skall ligga en gummislang sedan. Han mäter med en hundradelsklocka, som är en djupindikerande klocka. Foto: Björn Ohlsson/Vänernumuseet 2014.

## Säljs och delas upp

1987 bytte företaget namn till Lidköping Machine Tools AB (LMT) och 2000 säljs det av SKF till Karolin Machine Tools, med verksamhet i Skellefteå och med Nordstjernan-koncernen som huvudägare. Verksamheten delas i två delar: Lidköping Machine Tools AB, som konstruerar, monterar och säljer verktygsmaskiner, samt Lidköpings Mekaniska Verkstad AB, som tillverkar produkter och komponenter på legobasis, bland annat stora stativ till LMT:s centerlesslipmaskiner.

2008 säljs Lidköpings Mekaniska Verkstad till Norekon Invest AB i Skövde, och Nordstjernan köper ut

Karolin Machine Tools från börsen och företaget byter namn till Karolin Precision Grinding. 2015 hade detta företag cirka 85 anställda, varav endast tio var arbetare, resten var tjänstemän, medan nästan samtliga cirka 25 anställda på det nya LMV var arbetare.

## Uva till Lidköping

2015 flyttade systerföretaget Ulvsunda Verkstäder AB (Uva), som tillverkar mindre slipmaskiner, sin tillverkning från Stockholm till Lidköping, vilket innebar att cirka 20 personer fick nyanställas. 2017 bytte företaget namn till Uva Lidköping AB, och fick ny logotyp. Företaget ägs fortfarande av Nordstjernan via dotterbolaget

Dacke Industri AB. Uva Lidköping har idag cirka 120 anställda och tillverkar avancerade slipmaskiner av olika typ och storlek, som både är snabba och slipar med oerhörd precision. Under ett år säljer företaget mer än 40 maskiner till lagertillverkare, bilfabriker och annan industri över hela världen. En enskild maskin kan kosta mer än 40 miljoner kronor.

I januari 2020 köptes Lidköpings Mekaniska Verkstads AB av MVG Motala Verkstad Group AB. Företaget, som idag har 38 anställda, har under flera år haft dålig lönsamhet och för att undvika konkurs beviljades företaget företagsrekonstruktion i början av april 2020.

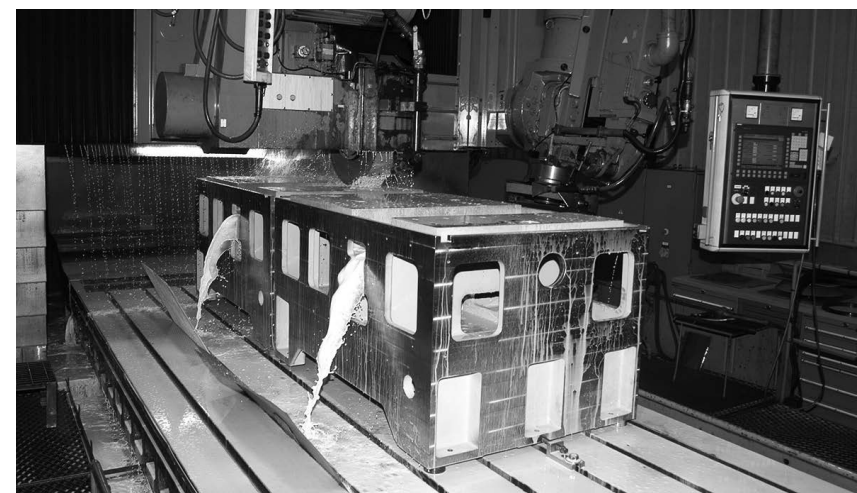
## Sålde Gullspångsaktierna

Lidköpings kommun behöll sina Gullspångsaktier under alla år och när elmarknaden avreglerades på 1990-talet såldes hela kraftbolaget till Birka Energi. Kommunen fick 1,8 miljarder kronor för aktierna, vilket gör att man har mycket pengar att satsa på investeringar i framtiden. Värdet uppgår idag till mer än 2,2 miljarder kronor.

John Hedin har numera en egen plats i staden, på Fabriksgatan utanför entrén till Rörstrand intill LMV:s gamla fabrikslokaler, där han en gång arbetade.

Björn Ohlsson är etnolog och sekreterare i Industrihistoria i Väst

Här slipas ett stativ till en UVA-maskin, vars tillverkning flyttades 2015 från Ulvsunda Verkstäder i Bromma till Lidköping. Foto: Björn Ohlsson/Vänernumuseet 2014.

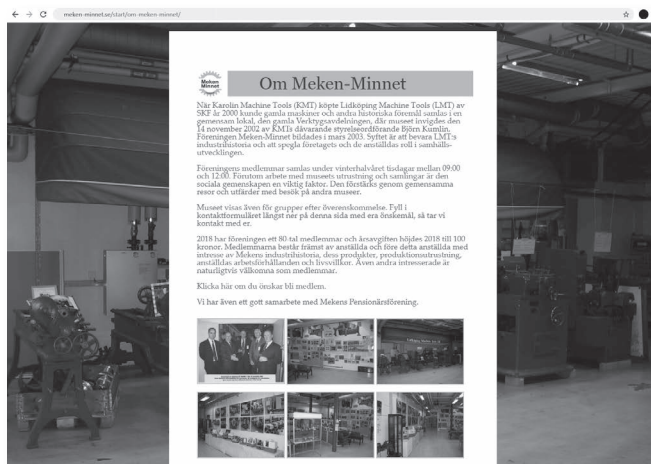


## Arbetslivsmuseet Meken-Minnet bildades 2002

När Karolin Machine Tools (KMT) köpte Lidköping Machine Tools (LMT) av SKF år 2000 kunde gamla maskiner och andra historiska föremål samlas i en gemensam lokal, den gamla verktygsavdelningen. Den 14 november 2002 invigdes arbetslivsmuseet Meken-Minnet av KMT:s dåvarande styrelseordförande Björn Kumlin och Föreningen Meken-Minnet bildades i mars 2003.

Föreningens ändamål är att främja och utveckla bevarandet och gestaltandet av föremål, foton, minnen och handlingar från det företag som bildades i Lidköping 1875 under namnet Lidköpings Mekaniska Verkstads AB. Föreningen ska utifrån de anställdas upplevelser, minnen och berättelser lyfta fram och förmedla kulturarvet från företaget, som en viktig del av staden Lidköpings kulturarv, historia och framtid.

Museet brukar ha öppet en förmiddag varje vecka, då medlemmar träffas för att arbeta med samlingen och för att fika och ha trevligt. Museet visas även på andra tider efter överenskommelse. Flertalet medlemmar har arbetat på företaget, men alla som är intresserade av Meken är välkomna. Genom att föreningen sedan ett par år tillbaka måste betala en ganska hög hyra för lokalen är framtiden för museet för närvarande oviss. Föreningen har en väldigt innehållsrik hemsida med berättelser, bilder och filmer om företaget och dess historia. Gå in på: [www.meken-minnet.se](http://www.meken-minnet.se).



## 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 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 studiebesök. Tipsa oss gärna om föreningsaktiviteter och ämnen att ta upp i vår tidning.

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

## 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 150 kr, för ideella föreningar 300 kr och för institutioner, myndigheter och företag 500 kr.





## Var med och skapa nya sätt att forska om Göteborgs historia!

Under 2020 genomförs ett projekt vid Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg för att tillgängliggöra arkivmaterial från slutet av 1800-talet på helt nya sätt. I projektet bjuder vi in dig att delta – tillsammans skapar vi nya förutsättningar att forska om Göteborgs historia under en period som präglades starkt av urbanisering och industrialisering.

De senaste åren har forskningen tagit stora steg när det gäller automatisk transkribering av äldre handskrivna text. Metoden »Handwritten Text Recognition«, HTR, kan beskrivas som en form av artificiell intelligens där ett datorprogram tränas upp för att förstå hur det ska tolka figurer i en bild och översätta dem till tecken. Man behöver träna upp programmet för olika typer av dokumentsamlingar beroende på tid, skrivare, språkområde och funktion.

Transkriberade arkiv möjliggör nya sätt att söka och använda information. Skillnaden är stor jämfört med att på traditionellt sätt söka sig fram till önskade uppgifter i arkiv, vilket ofta är tidskrävande. Med en fullt transkriberad svit går det att fritextsöka efter information. Inom nya forskningsinriktningar är det också vanligt att bearbeta stora datamängder vilket möjliggörs genom att arkiv är transkriberade.

READ COOP är en världsledande forskningsmiljö på HTR-området och är ett samarbete mellan flera forsknings- och kulturarvsinstitutioner runt om i Europa. Under 2020 deltar svenska Riksarkivet i READ COOP och testar för första gången HTR för att göra skannade arkivhandlingar mer tillgängliga och sökbara på nya sätt. Det första arkivmaterialet som bearbetas är polisrapporter från Göteborgs poliskammaras detektiva avdelning 1868–1902 som omfattar cirka 22 500 sidor. Den detektiva avdelningen inrättades på 1850-talet och hade till uppgift att genomföra utredningar som ouniformerade poliser. Från och med 1868 fick avdelningen en fast personalgrupp och då började man föra så kallade »Rapportböcker« som innehåller kopior av alla utgående rapporter från avdelningen.

Innehållet i rapportböckerna har stor potential för exempelvis akademisk, lokal- och personhistorisk forskning. Resultatet av projektet kommer att tillgängliggöras fritt för alla att ta del av via Riksarkivets digitala forskarsal.

Nr 6.  
Karl Wilhelm  
Olausson

I anledning af närlagde skrifvelser  
får jag meddela, att aflieden Karl  
Wilhelm Olaussons halvsyster pigan  
Maria Johansson i fjorvit hos Kam-  
mermannen Hilding Larsson i huset  
Nr 182 i Magasinquartieret här i  
staden uppgjivit att Olaussons  
broder Thraddaren Karl Sundqvist  
boende vid Svandevägen i Fjörn och  
adress Heltaby för några dagar  
sedan vid besök hos Johansson  
yttrat att han komme att ombe-  
sörja den afliedens begravning i

Augusti månad  
af en man person-  
lik med hennes  
här i riket spårlös  
Handlanden Eka  
hvilken rapport  
Kammanmannen  
skickat för under  
där någon under  
ingått från hem-  
hustrun Lennedens  
målde, anhållan,  
Lillemorssons be-  
läg

Projektet är ett samarbete mellan deltagare från allmänheten, Riksarkivet och GPS400: Centrum för samverkande visuell forskning vid Göteborgs universitet. Utvecklingen av arbetsprocessen och söksystemet i Riksarkivets Digitala forskarsal genomförs med stöd av Sveriges innovationsmyndighet Vinnova.

Under våren 2020 har 500 uppslag transkriberats manuellt av en deltagargrupp från allmänheten. Med den transkriberade datan har en HTR-modell tränats upp som kommer att utföra automatisk transkribering av resten av materialet. HTR-modellen klarar att transkribera rapportböckerna med 97 procents korrekthet. Nästa del av projektet har som mål att den transkriberade datan ska få så hög kvalitet som möjligt, därför kommer vi rätta de få fel som finns i den automatiska transkriberingen.

Vi bjuder in dig att delta i projektet genom att vara med i rättningen av de automatiskt transkriberade polisrapporterna. Arbetet sker via internet och kräver ingen annan förkunskap än normal datorkunskap och viss vana att läsa text från sekelskiftet 1900. Genom att delta i projektet kommer man nära vardagslivet i Göteborg under den aktuella perioden och man lär sig mycket om livsvillkoren för befolkningen. Man bidrar också med en stor insats för framtida forskning som kommer få nya möjligheter att skapa kunskap om stadens historia. Är du intresserad av att vara med? Hör av dig till [bokning.gla@riksarkivet.se](mailto:bokning.gla@riksarkivet.se) så berättar vi mer. Varmt välkommen att delta!

Karl-Magnus Johansson är verksamhetsansvarig för kunskapsspridning och utveckling vid Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg och styrelseledamot i Industrihistoria i Väst

# Smältverket Vargön Alloys

Christine Fredriksen

*Den 30 oktober 2019 besökte Industrihistoria i Väst företaget Vargön Alloys AB, smältverket som finns i Vargön i Vänersborg. Detta är en av Europas största tillverkare av ferrokrom – som är en legering som ger stål en hårdhet och motståndskraft mot korrosion.*

Vår ciceron på besöket var Mikael Jansson och han hade också med sig processoperatör Mikael Johansson. Även Bo Flink, som varit teknisk direktör och en av ägarna till företaget 1987–2008, kom till vårt besök och berättade om företagets historia.

Ferrolegeringar är en viktig råvara för stålindustrin och Vargön Alloys säljer framför allt till kunder inom Europa, men på senare år har Nordamerika också blivit en stor marknad. Även till kunder i Asien har försäljningen ökat. Smältverket är en viktig arbetsplats och här arbetar idag cirka

200 anställda, runt 160 kollektivanställda och 40 tjänstemän. Ugnarna i smältverket körs hela dygnet, så ungefär en tredjedel av arbetsstyrkan har skiftgång.

## Byggdes vid älven

Vargön Alloys har sina rötter i företaget Wargöns AB, som grundades 1874. Detta var från starten en pappersmasseindustri och ett träsliperi som byggdes vid älven för att få vatten till industriprocessen. Göta älv som flyter mäktigt förbi platsen där pappersbruket tidigare låg har alltid

varit en viktig förutsättning för industriableringar i älvdalen. 1910 såldes fallrättigheterna i älven vid Vargön till staten och företaget Wargöns AB åtog sig samtidigt att ta emot en stor mängd elektricitet, betydligt mer än vad företaget efterfrågade, från det statliga kraftverket. 1912 installerades den första legeringsugnen här och då ökade efterfrågan på elektricitet från företaget betydligt. Vatten behövdes också i denna legeringsprocess och därför hade industrin fortfarande ett bra läge vid älven.

1969 säljs pappersbruket till företaget Holmen och 2008 läggs pappersbruket ner. Idag är alla byggnaderna som tillhörde pappersbruket



Anrikningsverk för slagg. Foto: Anna Panser, Vänersborgs museum 2018.

som låg alldeles vid älven rivna, förutom huvudkontoret.

## Legering av järn

Denna gråmulna dag i oktober när föreningen Industrihistoria i Väst

Föreningen Industrihistoria i Väst på besök på Vargön Alloys. Till höger vår ciceron på studiebesöket Mikael Jansson. Foto: Christine Fredriksen, Västarvet.





besöker företaget får vi en inblick i smältverkets historia och i den industriella processen att producera ferrolegeringar. Ferrolegering är en legering av järn och tas fram i form av krossade och sorterade bitar, tackor, block och liknande obearbetade former. Råvarorna till framställningen av ferrolegering kommer från flera olika länder. Krommalmen kommer

Processoperatör Mikael Johansson i kontrollrummet till ugn 12. Foto: Christine Fredriksen, Västarvet



från Turkiet som har stora fyndigheter, men även från Albanien, Brasilien och Madagaskar. Reduktionsmedel till processen, som består av koks, kommer från Colombia och Ukraina med flera länder, och kvartsen kommer från Dalsland. Kvartsen har bland annat köpts in från Fröske, som ligger bara några mil från Vargön. Malmen till processen transporteras sjöledes till Uddevalla och därifrån med lastbilar.

Produktionen vid Vargön Alloys sker med fyra ugnar och det är ugnarna nummer 8, 9, 10 och 12 som är i drift. Ugn 12 har tre gånger större kapacitet än de övriga. Vargön Alloys framställer också vissa specialprodukter och på ugn nr 8 produceras just nu en ny produkt som är en återvinning av stål. För att köra en ugn behövs tre personer: en smältare, en tappare och en traversförare. Vargöns Alloys har alltid varit i framkant i denna industrigren och år 1972 installerades här världens största smältugn för ferrolegeringar, en ugn som idag fortfarande är i bruk.

### Nya smältverket

I ugnarna sker reaktionen vid hög temperatur genom tillförsel av elektrisk energi. Med 4 MWh elektricitet per ton legering värms smältugnen upp till 2 500 grader Celsius. I ugnen processas sedan krommalm med 2,6

ton per legering och slaggbildare och koks tillförs. Därefter tappas ugnen och den färdiga legeringen hålls ut för svalning. Efter ferrolegeringen är klar gjuts slaggen i gropar utomhus och när slaggen stelnat krossas denna. Det är i nya smältverket som vi får se en del av processen i ugnen innan vi går upp i kontrollrummet. Härifrån kontrolleras och regleras ugnarna och idag på detta skift arbetar Maria Frisk och Dan Karlsson i kontrollrummet.

Företaget Vargön Alloys har på senare år haft olika ägare och namn. 1969 bildades Airco Alloys AB med amerikanska ägare, men 1987 ville dessa ägarna avyttra företaget och företagsledningen köpte då företaget. Fyra personer bildade den nya företagsledningen och drev företaget i 20 år. En av dessa är Bo Flink, som varit med oss på vår rundvandring och berättat om företagets historia.

### Tre produkter

2008 säljs företaget till turkiska ägare Yildirin Group, som har huvudkontor i Istanbul och som var ägare till ett smältverk i Turkiet. Yildirin Group är ett familjeägt företag – och det var pappa och mamma som startade detta företag och nu är även tre söner delägare. En kuriositet var att i smältverket i Turkiet var alla ugnarna uppkallade efter barnen! Numera är Yil-

dirin Group en stor företagskoncern som äger smältverk, gruvor, hamnar, skeppsvarv, med mera i flera länder runt om i världen.

Från Vargön Alloys säljs tre produkter: produkten FeCr, Ferrochrom, som används för tillverkning av rostfritt stål och andra specialstålkvantiteter, och ferrochromslag som används till vägbyggen, husgrunder, ballast i betong och andra specialområden, samt dessutom levereras hetvatten

Arbete vid slagbgrop. Foto: Anna Panser, Vänersborgs museum 2018.





Arbete vid slagghop. Foto: Anna Panser, Vänersborgs museum 2018.

(130 grader Celsius) till fjärrvärmeverket i Vänersborg och el till Trollhättan. Hetvattenleveranserna till Vänersborgs kommun startade 1983.

### En bra överblick

Runt Vargön Alloys finns flera områden med stora gråa högar med slaggprodukter och med upplag för råvaror utomhus. Det behövs stora markarealer för lagring av råvarorna. Det finns också byggnader för lager inomhus för de kunder som vill ha ett torrt material. Om förvaringsdepån i söder, som ligger på andra sidan vägen (gamla E45:an), räknas in så omfattar hela anläggningen 70 hektar. Trots det gråmulna och kalla vädret får vi på vår rundvandring en bra överblick över hela anläggningen och de många olika förvaringsplatserna som finns. Även slaggprodukterna som ligger här återvinns. Det har varit intressant att bli guidade runt på smältverket Vargön Alloys och vi har lärt oss mycket om hur industriprocessen går till och om stålproduktion i allmänhet. Att det kan ta tid att lära sig de olika arbetsuppgifterna på smältverket, framhåller processoperatör Mikael Johansson som har arbetat här i 13 år.

– Allting är inte mekaniserat och datoriserat, utan gedigen yrkeserfarenhet behövs också, säger han.

– Speciellt hur man blandar krom-

malmen med tillsatserna i processen är det viktigt att lära sig.

Vår dag avslutas sedan med en god lunch på välkända restaurangen Rånnums Herrgård, som är närmaste granne till smältverket.

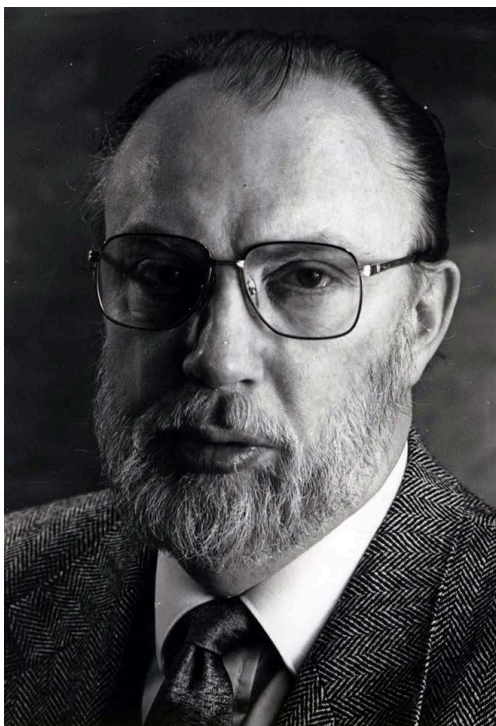
### Våldsam brand

I slutet av maj eldhärjades det gamla pappersbruket Holmens huvudkontor nere vid älven i en våldsam brand. Huvudkontoret med två portportaler var de enda byggnader som fanns kvar från pappersbruket efter att detta hade lagts ner 2008. Kontorsbyggnaden uppfördes på 1870-talet och ägs av Vänersborgs kommun som sedan hösten 2019 försökt sälja fastigheten. Byggnaden har ett stort kulturhistoriskt värde och det finns rivningsförbud på fastigheten – som nu efter branden är totalt utblåst och där bara fasaderna står kvar. Industrihistoria i Väst följer ärendet om hur framtiden ser ut för fastigheten – se nästa nummer för historik om denna anrika industri.

Christine Fredriksen är etnolog och antikvarie i Västarvet och styrelseledamot i Industrihistoria i Väst



## Per Clemensson in memoriam 11/2 1936 – 8/4 2020



Natten till den 8 april avled före detta förste arkivarie Per Clemensson. Han var verksam vid Landsarkivet i Göteborg från 1959 fram till sin pension 2001. Han var dessutom en aktiv föreningsmänniska och bland annat verksam i GöteborgsRegionens Släktforskare (tidigare Västra Sveriges Genealogiska Förening), Forskningsprojektet Göteborgs-Emigranten, webbdatabasen EmiWeb, Riksföreningen Sverigekontakt, Arkiv i Väst och Industrihistoria i Väst. Han var författare till den populära handboken *Släktforska steg för steg* som kom ut första gången 1983 och sedan trycktes i ytterligare sju upplagor. Han skrev även andra böcker med liknande tema om emigration och hembygdsforskning.

Jag lärde känna Per närmare när han valdes in som ledamot i släktforskarnas styrelse 1999. Efter att han blev ordförande 2005, då var jag kassör, hade vi ett väldigt gott samarbete under alla år. Åren 2006–2007 hade jag 14 månaders projektanställning som forskare om återvändande Amerika-emigranter i Emigrantprojektet Haga inom Göteborgs-Emigranten. Per var då min handledare, lärare och mentor. Därefter delade vi vurmén för emigrantforskning och gjorde bland annat en studieresa till emigrantmuseerna i Hamburg och Bremerhaven i Tyskland. När jag 2007 flyttade till Göteborg blev umgänget intensivare med gemensamma aktiviteter på Bokmässan, i arbetsgruppen för de nationella Släktforskardagarna 2005 och i arbetsgruppen för de årliga lokala Släktforskningens dagar. Det sista jobbet vi gjorde tillsammans var redaktörskapet för forskningsrapporten *Göteborgs-Emigranten* 8, som släpptes i december 2019.

Per Clemensson betydelse för industrihistorien i Västsverige kan inte över-skattas. Han var 1997 en av grundarna av föreningen Industrihistoria i Väst (IHV). Han var aktiv i dess styrelsen i 20 år; sekreterare 1997–2000, ordförande 2001–2008 samt ledamot 2009–2017. Utöver detta var han redaktör för tidningen *Industrihistoria i Väst* 2004–2014. Jag minns inte när jag blev medlem i IHV, men det var Per som påverkade mig och 2008 blev jag värvad till styrelsen för att bli kassör. Tillsammans fick vi ordning på medlemsregister och finanser. Per var i sin tjänst på Landsarkivet i Göteborg drivande i det insamlande av företagsarkiv, som nu gör Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg till regionens främsta näringslivsarkiv. Här finns historien om de göteborgska handelshusen, bruken i Dalsland, varven och rederierna, SKF, Nohab i Trollhättan och annan verkstadsindustri, textilindustrin i Sjuhärad och mycket annat. Han hjälpte även till att ordna och förteckna AB Volvos företagsarkiv, som nu har flyttats till Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg.

Genom Pers kontakter fick IHV ett ekonomiskt bidrag, som gjorde att Barthold Paulins *Oekonomisk beskrifning på fabrikerne uti Götheborg*, utgiven 1761, kunde tryckas som faksimil 2012. Hans stora kontaktnät underlättade att hitta mål för föreningens årliga utflykter samt att finna intressanta föredragshållare. På årsmötet 2018 valdes Per Clemensson enhälligt till hedersordförande i Industrihistoria i Väst.

Ewert Arwidsson, tidigare mångårig kassör i föreningarna  
Industrihistoria i Väst och GöteborgsRegionens släktforskare

# Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 12

Lars O. Carlsson

*En bild säger mer än tusen ord, men en skylt kan också förmedla en hel del spännande fakta. Bara du är lite nyfiken och vetgirig. I vår serie om gatunamn i Göteborg, som bland annat har koppling till industrihistoria, har vi denna gång kommit till ett stort före detta varvsområde på Hisingen – vi ska titta närmare på personnamnen vid Götaverken.*

Kungsgatan, Drottninggatan, Kyrkogatan och många infrastrukturnamn torde vara gatunamn som finns i ett stort antal svenska städer. Dessa namn berättar trots allt en hel del. Kungsgatan var säkerligen en hyllning till stadens grundare, i Göteborgs fall till Gustav II Adolf och ett gatunamn som funnits i princip lika länge som staden, det vill säga redan år 1621.

Drottninggatan vittnar självfallet också om kungahusets starka ställ-

ning på 1600-talet. Gatunamnen lever kvar, precis som vårt svenska kungahus.

Kyrkogatan har fått sitt namn med koppling till gatans dragning i anslutning till stadens huvudkyrka, nuvarande Domkyrkan. Även på mindre orter i vårt avlånga land finns en kyrkväg med anslutning till bygdens gudshus. På motsvarande sätt är det exempelvis med Skolgatan och Fabriksgatan. Om fabrikena är riktigt

stora, ja då finns det också flera gator och öppna platser på fabriksområdet och tydliga exempel på detta är våra gamla varvsområden på Norra Älvstranden.

På före detta Götaverkens stora varvsområde finns det flera gator som uppkallats efter personer som levtt och verkat i Göteborg och som har haft stor betydelse för staden. Det är inte ovanligt att de i motsvarande fall handlar om någon tidigare ägare eller en verkställande direktör som man önskat hedra på detta sätt. Men så är inte fallet på Götaverken.

Keillersgatan, till minne av James Keiller (1836–1918), återfinns i och för sig i Rambergstaden, fast inte i direkt anslutning till Götaverken. Gatan är för övrigt numera uppdelad i två skilda delar, Västra och Östra Keillersgatan.

Hugo Hammars Gata, till minne av Hugo Hammar (1864–1947) finns inte heller vid Götaverken, utan vid Kyrkbyn.

Och Sven Almqvist (1840–1931), en stor profil inom svensk skeppsbyggnad med betydande insatser vid bland annat Motala Verkstad, Lindholmens Varv och Götaverken, har ännu inte hedrats med någon gata eller plats i Göteborg, men han ligger begravd vid Nya Lundby kyrka.

Nej, gatorna inne på Götaverkens gamla varvsområde har fått en del

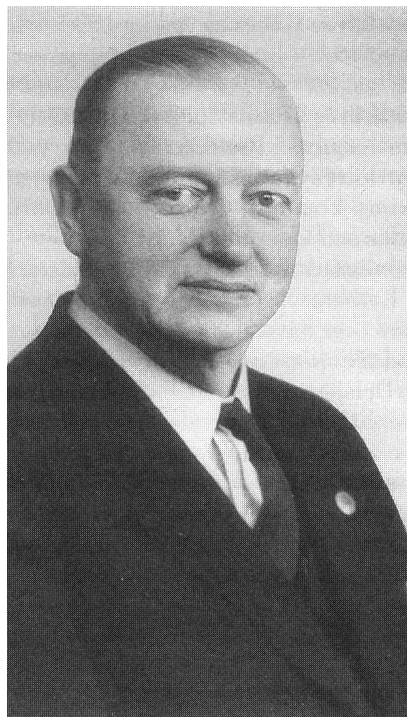
av sina gatunamn till minne av betydelsefulla fackliga förkämpar. Totalt handlar det om fem personer och gatunamnen fastställdes 1991.



Anders O. Carlsson

Anders Carlssons Gata är uppkallad efter Anders O. Carlsson (1882–1956). Han var anställd inom Götaverken under åren 1908 till 1949 och var ordförande för Götaverkens Verksstadsklubb under nästan lika lång tid, nämligen 1912–1949. Anders O. var bland annat med och bildade Götaverkens arbetares andelsförening år 1919 och satt i dess styrelse till 1944.





**Ovan till vänster:** Elin Svensson.  
**Ovan till höger:** Bror Nilsson.  
**Vänster:** Valdemar Norén.  
**Motsatt sida:** Theres Svensson,  
 illustration av Carl Torsten  
 Holmström.



Valdemar Noréns Gata är namnsatt till minne av Valdemar Norén (1891–1965). Även han anställdes 1908 och hade också en lång anställning inom Götaverken samt decennier av fackligt förtroendearbete.

Från starten 1919 till 1957 förestod Valdemar Norén verkstadsklubbens andelsförening. Han var också kassör för verkens sjukkasse under åren 1915 till 1954.

Elin Svenssons Gata är uppkallad efter Elin Svensson (1909–1972). Hon var ledamot av styrelsen för Svenska textilarbetareförbundets avdelning nr 5 i Göteborg 1958–1972 samt ledamot av Svenska Landsorganisationens kvinnoråd 1956–1966. Elin Svensson var också sekreterare i Göteborgs fackliga centralorganisation 1957–1967.

Theres Svenssons Gata har fått sitt namn till minne av Theres Svensson (1878–1965). Hon var stiftare av, ordförande i samt ombudsman för Svenska Transportarbetareförbundets avdelning nr 123 för tidningsbuden i Göteborg 1919–1939. Theres Svensson var även ledamot av styrelsen för Göteborgs Fackliga centralorganisation 1938–1939.

Bror Nilssons Gata skall påminna oss om Bror Nilsson (1889–1969). Han var ordförande i AB Svenska Kullagerfabrikens verkstadsklubb 1924–1952 samt samma klubbs hjälpkassa 1926–1952. Bror Nilsson var vidare ledamot av styrelsen för Svenska Metallindustriarbetareförbundets avdelning nr 41 i Göteborg 1927–1928 och av samma klubbs representantskap 1929–1941.



Jag har skrivit det förut, och skriver det igen – var nyfiken eller kanske hellre vetgirig på din stads historia.



Fundera och reflektera över det Du hör och ser i Ditt närområde. Här finns det massor av spännande historia, och följaktligen och intressant kunskap, att hämta!

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



# Industriarv i bild

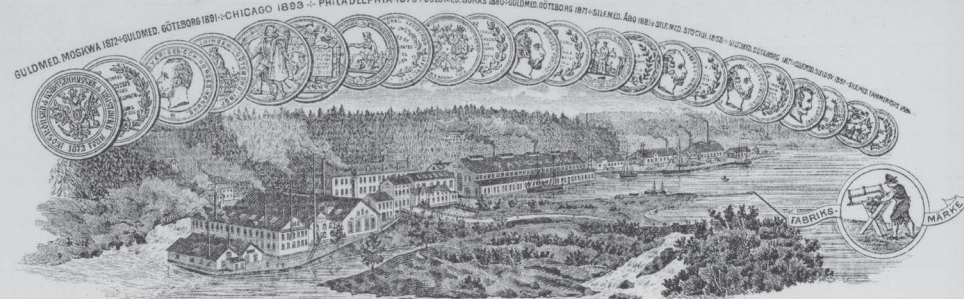
I bevarade arkiv från västsvenska företag finns hundratals hyllmeter med korrespondens – kontakter mellan näringslivets aktörer som utgör betydelsefulla industrihistoriska källor för forskningen. Men ibland kan de brevpapper som breven skrevs på vara minst lika intressant och fascinerande som dess innehåll. På bilden finns tre exempel på vackert illustrerade brevpapper från företagsarkiv från början av 1900-talet. Vid den tiden var det vanligt att företagen använde brevhuvudena för att göra reklam för sin verksamhet och visa upp vyer över sina fabriksanläggningar.

Brevpappret från Stridsberg & Björk i Trollhättan förmedlar bredden i företagets produktion, de tillverkade vid den tiden bland annat skruvstäd, hästskor, sågblad, skyfflar och spadar. I en båge som sträcker sig över fabrikslokalerna vid Gullöfors, visas elva medaljer som företaget fått i samband med industriutställningar och liknande. Både fram- och baksidan på medaljerna visas vilket skapar ett imponerande mängdintryck.

Brevpappret från Pellerins margarinfabrik informerar om att Göteborgsföretaget även hade fabriker i Paris och Southampton. Infällt i övre vänstra hörnet passar man på att göra lite extra reklam för konstisterprodukten »Nasse«.

Längst ner visas ett brevhuvud som vittnar om de många internationella kontakter som västsvenska företag hade i början av 1900-talet. Ett majestätiskt lejon flankerar Berlinföretaget A & S Segalls brevhuvud. Företaget ägnade sig åt producera av och handla med pälsvaror, och hade bland annat kontakt med Stäck & Co som hade kläd- och textilaffär på Västra Hamngatan i Göteborg.

Källa: Wargöns pappersbruks arkiv, Pellerins margarinfabriks arkiv, J G Stacks & Co:s arkiv (Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg).



STRIDSBERG & BIÖRCK  
Telegrafadress: STRIDSBERG.  
RIKSTELEFON. 6

GULLÖFORS BRUK Fjellhättan den 29 Juni 1901

TILLVERKNING:  
**SÄGBLAD,**  
 ALLA SLAG  
 MASKINHYFVELJERN,  
 MASKINKNIFVAF,  
**FILAR,**  
 SKYFFLAR och SPADAR,  
**JERNPLÅT,**  
**STÅNGJERN,**  
 Smides och Riktståd.  
 HANDHYFVELJERN,  
 VERKTYGSGSTÅL,  
 Skrufståd,  
 HÅSTSKOR,  
 MURSLÉFVAR,  
 SKEPPSSKRAPOR,  
 Garfvarverktg.  
 m. m. m. m.



FABRIKER I:  
PARIS, SOUTHAMPTON, GÖTEBORG.

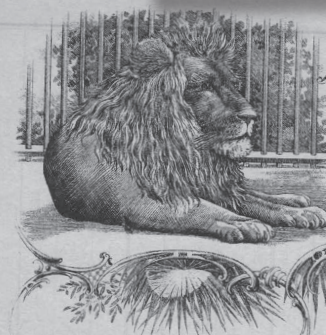
TELEGRAMADDRESS:  
PELLERIN, GÖTEBORG

RIKSTELEFON:  
1966,  
3863,  
2886.

Göteborg d. 19/3 1906

*Sellerin*  
GRUNDLÆGGAREN AF MARGARININDUSTRIEN

GRUNDLÄGGAREN AF MARGARININDUSTRIEN



A. & S. Segall  
Pelzwaren-  
Fabrik  
Rauchwaren-Handlung.

Berlin SW 19, den 14. 11. 23. 19  
Kommandantensstr. 20/21

Telegr.-Adresse: Pelzsegall, Berlin  
Telephon: Dönhoff 1149

LEIPZIG: Brühl 65.

REICHSBANK GIRO-KONTO  
COMMERZ-UND PRIVAT-BANK  
Hausvoigteiplatz

POSTSCHECKKONTO: BERLIN Nr. 230 93

A.B.C. CODE FIFTH EDITION IMPROVED

Schw.Cl.94

J. G. Stäck & Co.

G ö t e b o r g





[www.industrihistoriaivast.net](http://www.industrihistoriaivast.net)