

Industrihistoria i Väst

Tidskrift för föreningen Industrihistoria i Väst



NR 1 2022 ÅRGÅNG 18

Innehåll

- 3 Ledare: 25 år med Industrihistoria i Väst. *Mats Sjölin.*
- 4 Notiser.
- 6 Vägen mot framtiden. *Mats Sjölin.*
- 18 Föreningen Industrihistoria i Skåne. *Elisabeth Ek.*
- 20 Kulturarv för framtiden. *Mats Sjölin.*
- 22 Världsberömda sågar från Stridsberg & Biörck. *Ewert Arwidsson.*
- 31 Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 15. *Lars O. Carlsson.*
- 34 Industriarb i bild.

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 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: Varma sommark dagar var trängseln stor på Säröbanans tåg.
Säröbanans station, Linnéplatsen i Göteborg. Järnvägmuseets foton.

25 år med Industrihistoria i Väst

Föreningen Industrihistoria i Väst firar i år sitt 25:e verksamhetsår. Det var den 7 februari 1997 som det första mötet hölls på Bohusläns museum. Den tidigare chefen på Göteborgs industrimuseum, Ingegerd Särllvik, var sammankallande. Det konstituerande medlemsmötet hölls samma år den 27 november. Mer om föreningens historia kommer i nästa nummer av tidskriften.

Bakgrunden var att det fristående Göteborgs industrimuseum blev en del av det nya Göteborgs stadsmuseum 1993. Föreningen bildades för att samla det industrihistoriska intresset i Västsverige. Det var ett intresse som delades av museerna i Västsverige och även av Landsarkivet i Göteborg. Föreningens förste ordförande blev därför Landsarkivets Per Clemensson. Landsarkivet i Göteborg hade redan då under lång tid samlat på företagsarkiv från de västsvenska industrierna. Det är ett viktigt källmaterial som kan nyttjas för ökad förståelse för industrisamhällets kulturarv.

När det nu i skrivande stund pågår en utredning inom Göteborgs stad om ett västsvenskt industrihistoriskt center blir man nyfiken på vad vi har att vänta oss de kommande 25 åren. Det är värt att påpeka att även ett center i första hand är en verksamhet och inte enbart ett hus. Föreningens medlemmar besitter ju ett stort kunskapskapital om industrisamhället, som kan komma till användning i detta arbete.

Men som ordspråket, som tillskrivs Alice Roosevelt, dotter till USA:s 26:e president, säger: Att göra förutsägelser är svårt, särskilt om framtiden.

**Mats Sjölin är ordförande
i Industrihistoria i Väst**



Notiser

Mode och konfektion i ny utställning på Textilmuseet

Den 11 december 2021 öppnade en ny basutställning på Textilmuseet i Borås, *Kläder & Couture*. Utställningen visar 1900-talets klädmode med utgångspunkt i en av de många konfektionsfabriker som förr i tiden sydde kläder i Borås, nämligen Bröderna Magnusson. Företaget var verksamt från 1930- till 1980-talet och inriktat på damkläder.



Textilmuseet har en stor samling klänningar från Bröderna Magnusson, men även ett arkiv med skisser, fotografier, tygprover och företagshandlingar som bevaras tillsammans med Borås Stadsarkiv. Tack vare denna samling blir utställningen både en exposé över 1900-talets dammode och en fördjupning i en betydelsefull industribransch.

Förutom klänningar visas även skisser, fotografier, mönstermallar och andra föremål i utställningen, som kommer visas på museet under ett par år framöver.

Årets industriminne 2021

Svenska Industriminnesföreningens utmärkelse Årets industriminne gick 2021 till Wallåkra Stenkärlsfabrik som ligger i Helsingborgs kommun.

Wallåkra Stenkärlsfabrik tilldelas utmärkelsen för omställningen av en gammal skånsk lervaruindustri till ett besöksmål i tiden med bevarade traditionella metoder.

Besökare kan följa hela produktionskedjan från lerfyndighet till färdig produkt, men också prova på att ta plats vid en av drejskivorna i den 150-åriga verkstaden. På så sätt förmedlas kunskap om de traditionella metoderna vid ett viktigt regionalt kulturarv.

Ny bok om Ballograf

En nyutkommen bok av Magnus Brink berättar om Göteborgsföretaget Ballograf och kulspetspennans historia. I 75 år tillverkades kulspetspennor i Göteborgsområdet. När fabriken på Klangfärgsgatan i Västra Frölunda ville expandera var beskedet från Göteborgs stad att det inte skulle finnas någon tillverkningsindustri i området framöver.

Numera tillverkas cirka fyra miljoner pennor årligen i Filipstad.

Boken kan köpas av författaren.

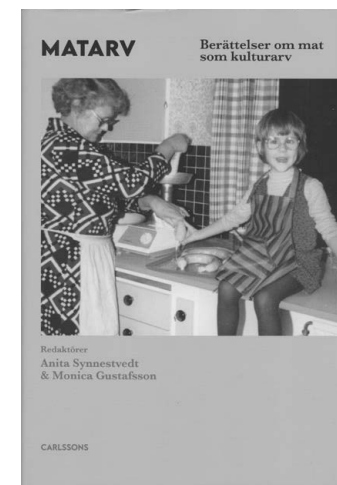


Bok om mat som kulturarv

I en nyutkommen bok, *Matarv – berättelser om mat som kulturarv*, presenteras skilda perspektiv på mat och matvanor av forskare inom en rad ämnen samt av musei- och arkivanställda.

Det skrivs bland annat om Rom och om Bohuslän, om brödets roll och om honungskakan. Den internationellt uppmärksammade svenska fikastundens betydelse och kaffekalaset avhandlas också. Läsarna informeras även om hur mat förvarats genom tiderna.

Redaktörer är Anita Synnestvedt och Monica Gustafsson. Mats Sjölin, ordförande i Industrihistoria i Väst, har skrivit ett kapitel i boken. Det har rubriken »Landet Meatballs eller smaken av plast«.



Vägen mot framtiden

Mats Sjölin

På 1950-talet rankades Sverige som Europas biltätaste land. I Göteborg skulle vägen till den moderna staden gå via stadsplanering som var anpassad för bilen. Men var det rimligt att samhället skulle rätta sig efter bilens villkor?

I Göteborg nådde bilsamhället sin höjdpunkt på 1960-talet. Då Annelagsmotet i slutet av Dag Hammarskjölds Väg var färdigbyggt 1961 kom bilen efterhand att ersätta tågtrafiken på Säröbanan.¹ Dag Hammarskjölds Väg var Göteborgs första stadsmotorväg och förband förorterna i söder, samt badorten Särö, med Göteborg. Både tillkomsten av Säröbanan och stadsmotorvägen uppfattades som vägen mot framtiden. Dag Hammarskjöldsledens sträckning från Järnbrottsmotet in till Linnéplatsen var, när den kom till, en del av ett planerat industrialiserat system av trafikleder.

På 2020-talet är spårbunden trafik åter en väg till en föreställd framtid. Idag ses motortrafikleden inte som en hållbar väg in i framtiden.

Dag Hammarskjölds boulevard

Den tänkta omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard eller stadsgata som är omgiven av bostäder, kontor, service och handel är en del av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda. Tanken är att boulevarden bättre ska ansluta till Göteborgs centrum. Ett omfattande och komplext stadsutvecklingsprojekt, enligt kommunens planarbete som först kan realiseras 2040.

En nyckelfråga för stadsutvecklingsprojektet längs dagens Dag Hammarskjöldsleden är kollektivtrafikens kapacitet och utbyggnad.

Stadsomvandlingen runt boulevarden är beroende av utbyggnaden av en

stadsbana och eventuellt en järnväg, om inte de tillkommande invånarnas mobilitet ska bygga på att resa med bil - vilket inte är en hållbar utveckling.²

Dag Hammarskjölds boulevard är tänkt som en förlängning av Linnégatan och Övre Husargatan som även kan ansluta med en ny pendeltågslinje till den kommande järnvägsstationen i Haga, anser Västsvenska Handelskammaren.³

Den övergripande visionen för kommunerna i Göteborgsregionen är att befolkningen skall öka med minst 10 000 per år. Regionen ska utvecklas till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa. Den lokala arbetsmarknaden ska omfatta 1,75 miljoner invånare år 2030 med en stark och attraktiv regional kärna.

I berättelsen om det framtida transportsystemet är strukturbilden »kapacitetsstarka stråk med attraktiv kollektivtrafik. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik år 2025«, enligt översiktsplanen för Göteborg.

De gröna kilarna ska tas till vara och utvecklas för att stärka Göteborgsregionen som helhet. En fördjupad strukturbild för kustzonen har tagits fram. Den handlar om att stärka kust och skärgårdens karaktär och identitet och kunna utveckla levande kustsamhällen så att människor kan bo och verka genom bland annat tillgänglig kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser.

...

Den tänkta framtida Dag Hammarskjölds Boulevard.
Illustration från Göteborgs översiktsplan.



*En utmaning för Göteborg blir att överbrygga de fysiska barriärerna på ett sätt som gör staden både mer sammanhängande och sammanhållen, till exempel med hjälp av kollektivtrafik eller placeringar av större samhälls-
liga institutioner och att länka samman staden genom ny bebyggelse eller nya stråk.⁴*

Kommunikationer visar sig vara centrala i planeringen av stadens utveckling både nu som då.

Säröbanans station vid Karlsroplatsen i Göteborg cirka 1910.
Okänd fotograf. Järnvägsmuseets foton.



Säröbanan

Särö blev en speciell »förort« till Göteborg eftersom Oscar II och senare Gustaf V valde att tillbringa somrarna i där. Kommunikationerna mellan Särö och Göteborg var dock ett problem. 1901 bildades därför järnvägsaktiebolaget Göteborg–Särö. Bolaget föreslog att järnvägen skulle dras fram till Grönsakstorget i Göteborgs centrum. Det motsatte sig de styrande i Göteborg och Karlsroplatsen 200 meter sydost om Linnéplatsen blev



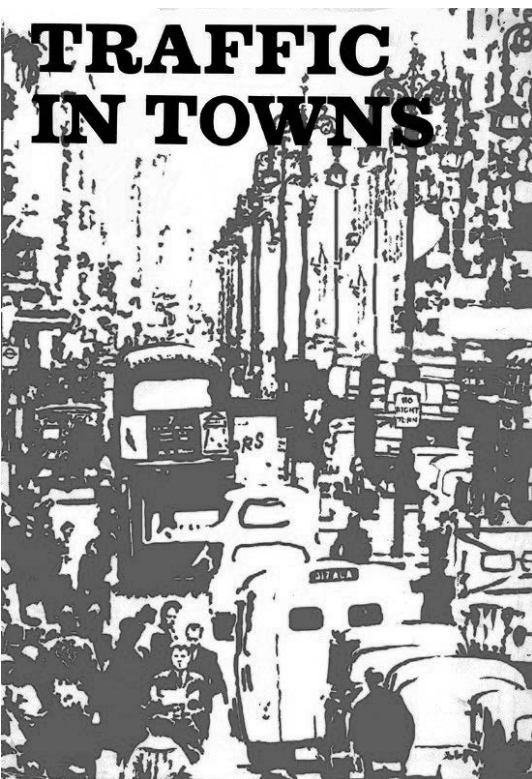
Säröbanans förstaklassvagn. Järnvägsmuseets foton.

ändstation. Det stora stationshuset öppnades för person- och godstrafik den 13 juli 1903. I betänkandet från 1937 kom åter centrumalternativet upp. Sakkunnigkommittén förordade att Säröbanan skulle få en ändstation vid Grönsakstorget via Skanstorget. De påpekade att de viktigaste förutsättningarna för verklig förortstrafik var att Säröbanan erbjöd direkt förbindelse med stadens centrum. Det viktiga var att koppla samman spårvägstrafiken i Göteborg med dubbelspår till Askim.⁵

1953 var Säröbanans ånglok uttjän-

ta och dieseldrivna rälsbussar ersatte ångdriften eftersom en elektrifiering av tågbanan inte ansågs vara ekonomiskt försvarbar. Säröbanans stationshus i Göteborg vid Karlsroplatsen revs 1960 och stationen flyttade till Linnéplatsen.

När spårvägen förlängdes till Frölunda 1962 fick Säröbanans rälsbussar använda spårvagnsspåren. På nyårsafton 1965 gick det sista tåget till Särö och rälsen revs därefter upp. Rälsbussarna såldes till gruvbolaget Liberian American-Swedish Minerals Company (LAMCO) i Liberia.⁶



Omslag till boken *Traffic in Towns*.

Bilsamhället

Framtidens stad är bilsamhällets, skrev den blivande professorn på Chalmers tekniska högskola, Sune Lindström, i Svenska Turistföreningens årsskrift 1956.⁷ Förutsägelsen var i sammanhanget inte så överraskande då Sverige året innan hade rankats som Europas biltätaste. Antalet bilar kom under 1950-talet dessutom att

femdubblas.⁸ Förvandlingen hade gått fort. Skapat köer och olyckor. Men också förhoppningar om en bättre framtid. För Sune Lindström skulle vägen till den moderna staden gå via en stadsplanering som var anpassad för bilen.

Den på Kungliga tekniska högskolan utbildade arkitekten Sune Lindström hade även tillbringat en termin på modernitetens Bauhaus-skola i Dessau. Under 1940-talets andra hälft hade Lindström arbetat med att ta fram en regionplan för Göteborg med omnejd. Han hade varit chef för HSB:s stadsplanebyrå innan han introducerade trafiksäkerhets- och stadsbyggnadsekonomiforskning på Chalmers.⁹ Planeringen av den framtida staden var en fråga för experter. Med bilen skulle alla i framtiden kunna röra sig fritt, var tanken.

En stad med ny rytm

Under andra världskriget hade en grupp prognosexperter kommit fram till att ett Storgöteborg skulle ha över 400 000 invånare 1960. Den nya staden skulle bli en stad med en »ny rytm« och »moderna trafikleder, som inte enbart håller sig i stadens ytterområden utan går ganska nära centrum. Detta anses vara enda möjligheten att i framtiden rädda stadskärnan från att efterhand avfolkas

och så småningom visa tecken på förslumning.«¹⁰

Det var oundvikligt att det betydde ingrepp i stadsbilden. De nya områdena västerut krävde nya kommunikationer. Vägar och broar skulle utformas med samma »tekniskt inriktade rationalism« som hade satt sin prägel på den tidiga funktionalismens husbyggnande.¹¹

Det svenska stadstrafiknätets utbyggnad påverkades av tankegångarna i en stor brittisk trafikutredning som blev klar i början av 1960-talet. Slutrapporten, *Traffic in Towns*, publicerades 1963 och kom även ut i en pocketupplaga. Rapporten fokuserade på massbilismens tillväxt och förordade en utformning av stadsmiljön där byggnader och tillfartsvägar rationaliserades. Staden och vägarna skulle utformas av experter, enligt rapporten som definierade användningen av vägar som en icke-aktivitet. Aktiviteter var något som utfördes i hus.

... traffic is a function of activities, and traffic is concentrated in towns because activities are concentrated there. It is characteristic of activities in towns that they mainly take place in buildings, or in places such as markets, depots, docks and stations ... In towns, therefore, traffic can be said to be a function of buildings.¹²

Bilarnas liv

Inför valet 1956 beskrev socialdemokraten Sven Andersson bilen som en »framstormande kraft« som var beredd att »bryta alla hinder som reser sig i dess väg« i skriften *Har vi råd med bilen*.

Bilägandet ger fritiden ett nytt, spännande innehåll. Man behöver inte vara psykolog för att inse att bilen för en arbetare eller tjänsteman kan bli en välkommen motvikt mot det moderna produktionslivets enahanda. Både som 'leksaker' och 'nyttosak' är den svår att ersätta med något annat ... Frågan är om inte bilismens utveckling är det mest påtagliga i vår tids demokratisering.¹³

Inte heller från löntagarhåll fanns under 1950-talet någon avvikande uppfattning om bilens samhällsroll. I tidningen *Metallarbetaren* konstaterar ledarskribenten att »bilismen har kommit för att stanna« och att »den sanningen« väl var uppenbar för alla. Det skulle vara utvecklingsfientligt att »resa barriärer mellan samhällsintresset och motorfolkets intressen«.¹⁴

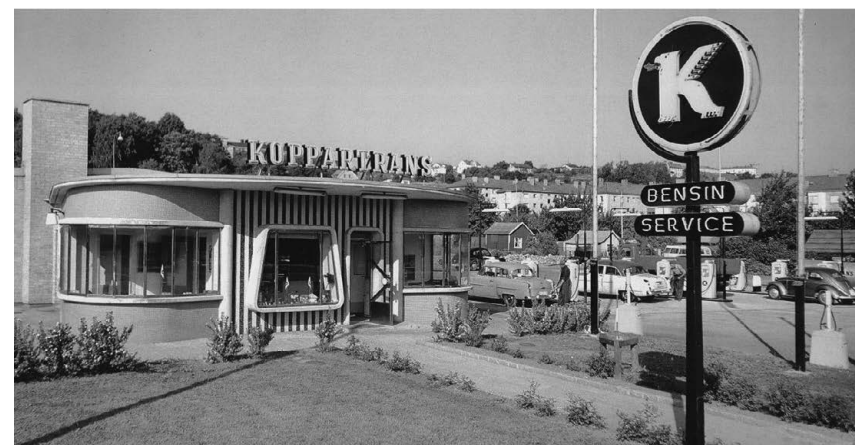
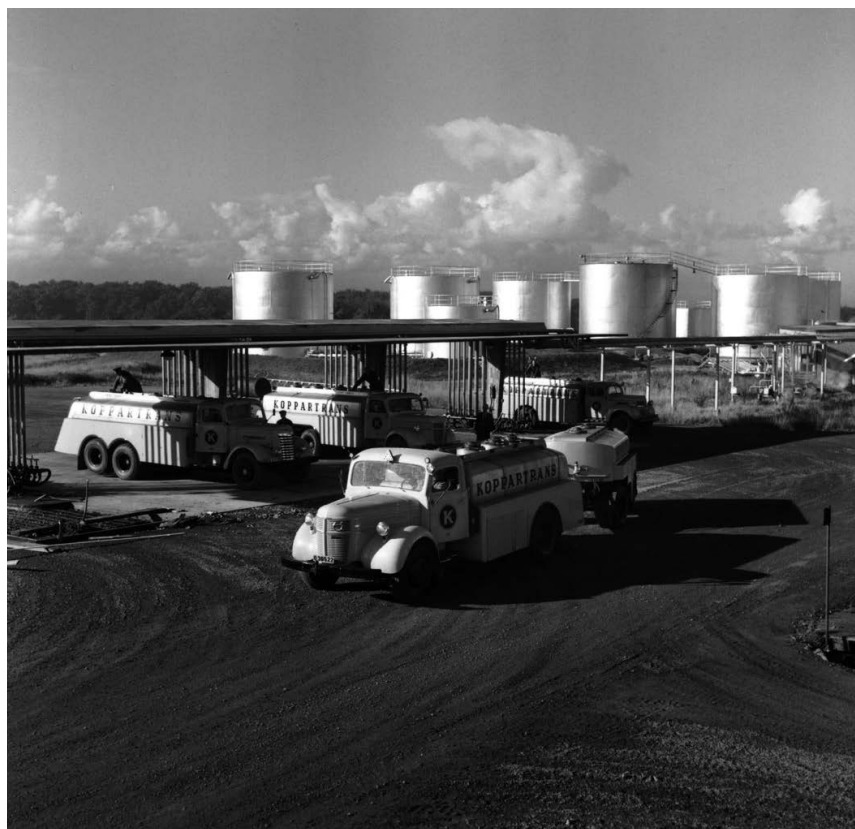
Redan 1931 beskrev den ryske författaren Ilja Ehrenburg bilsystemet som en organism sammanvävt med vägarna, bilfabriken, gummiplantagen, bensin-/oljebolagen och olyckorna.¹⁵ När leveranserna av olja

minskade under andra världskriget tillsatte regeringen 1940 en kommitté för att börja utvinna olja ur skiffer. 1942 hade Svenska Skifferolje Aktiebolaget en årsproduktion på omkring 100 tusen kubikmeter olja. När restriktionerna hävdes 1949 blev skifferoljeutvinningen inte lönsam. Den lämnade en slagghög i Kvarntorp i

Kumla kommun efter sig på 157 meter över havet och blev Närkeslättns högsta punkt.¹⁶

Just bristen på drivmedel ledde till att bensinbolaget Koppartrans grundades i Göteborg 1947. Namnet var en sammansättning av grundarnas företagsnamn gruv- och skogsbolaget Stora Kopparberg och rederiet Trans-

Koppartrans oljehamn i Skarvik.
Foto: G W Gullers. Nordiska Museet.



Koppartrans bensinstation vid Mölndalsvägen.
Vykort Göteborgs stadsmuseum.

atlantic. Koppartrans satsade medvetet på modern design och bensinstationerna var arkitektoniskt moderna.

Koppartrans etablerade det första raffinaderiet i Skarvik på Hisingen 1953. Shell tog över företaget 1975.¹⁷

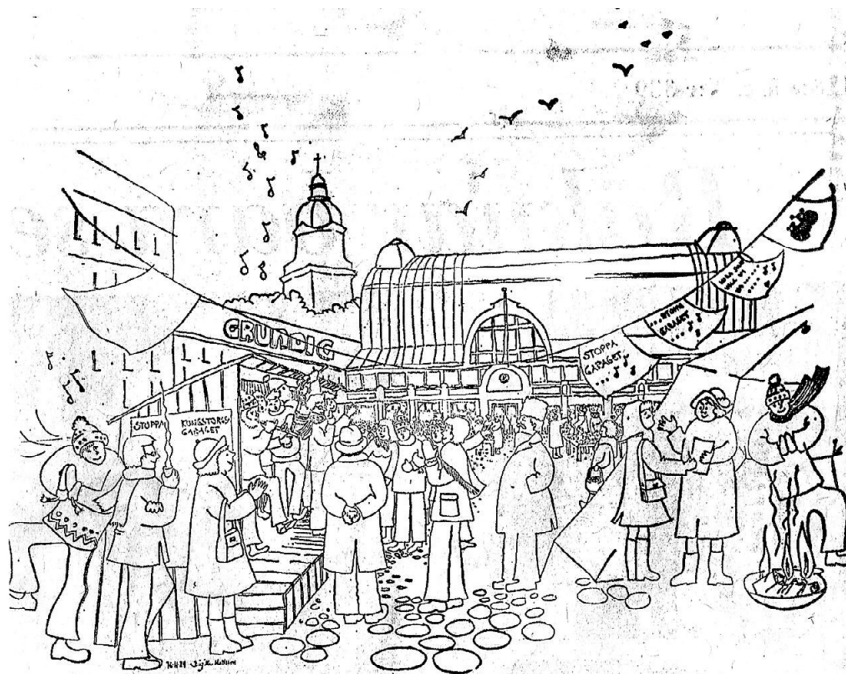
Ifrågasatt sanningsmonopol

Det var först under 1960-talet som den moderna livsstilens miljöpåverkan blev uppmärksammas. En begynnande miljörelse ifrågasatte naturvetenskapens sanningsmonopol där tekniken sågs som opolitisk och neutral.

Den kanske mest betydande larmklockan var boken *Tyst vår* som kom ut på engelska 1962. På svenska 1963. Bokens titel syftade på att miljöförstörelsen ledde till att fågelsången

försvann på grund av de bekämpningsmedel, särskilt DDT, som användes mot skadeinsekter. Inte minst var bilen en av miljöbovarna. Biologen Rachel Carson satte fokus på en föreställd stad i bokens inledning. Även om just denna stad inte existerade var hoten verkliga och belagda, menade Carson. Hotet mot framtiden var främst olika miljögifter. Hon såg det som ett krig mellan industri och natur och skriver att »[v]år era är en tidsålder som domineras av industrin, en era där den heliga rätten att tjäna pengar till varje pris sällan dras i tvivelsmål«.¹⁸

I Göteborg lyckades miljöaktivister med en aktion 1976 riva upp ett redan fattat politiskt beslut om att bygga ett garage under Kungs-



I Göteborg lyckades miljöaktivister med en aktion 1976 riva upp ett redan fattat politiskt beslut om att bygga ett garage under Kungstorget för att förbinda förorter med centrum.

Bild: Gillis Supkiewicz



torget för att förbinda förorter med centrum. Bakom förslaget låg affärsidkarna i centrala stan. Kungstorgets underjordiska garage var tänkt att ha en tillfartsväg under Vallgraven och förbindas med Dag Hammarskjöldsleden. Den tidigare politiska enigheten och den så kallade Göteborgsandan gick i graven när aktivisterna lyckades stoppa bygget, skriver Sten Jönsson i *Göteborgs-Posten* 2013.¹⁹

1977 kom skriften *Bilismens drivkrafter – hur bilsamhällets hjul hålls igång*, som oroade sig för att samhället alltmer rättade sig efter bilens villkor. Författarna argumenterade för att bilismen snarare var kopplad till valet av ett framtida samhälle än att vara en planeringsteknisk fråga förbehållen experter.²⁰

»Bilen är moderniteten själv«²¹

Pär Blomkvist undersöker i sin avhandling *Den goda vägens vänner* de starka intressegrupper som agerade för att, som man själva sade, »främja bilismens sunda utveckling». I fokus stod Svenska Vägföreningen som kom att bli en paraplyorganisation för intressegrupper som till exempel Bilindustriföreningen och Svenska Petroleuminstitutet.

Bilindustriföreningen²² kom till redan 1914 för att bland annat påverka utbyggnaden av vägar. Inför 1953 års trafikutredning bekostade

föreningen en resa till USA för sekreteraren i Trafikdelegationen för att studera biltrafiken.²³ Föreningen låg även bakom kampanjen för högertrafik tillsammans med Ford Motor AB, vilket ledde till en folkomröstning 1955.²⁴

För Västsveriges del hade landshövdingen i Göteborgs och Bohuslän, Malte Jacobsson,²⁵ en central position som ordförande i Svenska Vägföreningen under åren 1947 till 1957. Jacobsson var i sin roll som ordförande aktiv i att låta individen formas av bilsamhället. Ordförande i International Road Federation i Europa formulerade ambitionen 1950 som att bilen var »en faktor i utvecklingen av den individuella friheten». Det var en syn som billobbyn i Sverige och Svenska Vägföreningen delade. Marshallhjälps 107,5 miljoner dollar till Sverige underlättade arbetet då Marshallplanen var inriktad på biltrafik.²⁶ Föreningen arbetade för att teknifiera debatten om biltrafiken och definiera vad som skulle betraktas som teknisk sakkunskap, med Bruno Latours ord, »politik utövad med andra medel». Bilen blev en symbol och »det ledande objektet» i det moderna samhället.²⁷

Bilen var både konkret och symboliskt sammanlänkad med industrisamhället i bilindustrins retorik. Skälen var ekonomiska. Argumenten för

att bryta bilens dominans kom fram för allt från miljöhall. En motsättning mellan ekonomi och miljö som den blivande handelsministern Kjell-Olof Feldt polemiskt tydliggjorde i ett anförande på Chalmers 1970.

... ser vi det ur ekonomisk, effektivitets- och tillväxtsynpunkt, är det uppenbart att vi skall offra västkusten.²⁸

Man kan inte blunda för parallellen till dagens utbyggnad av IT-samhällets infrastruktur. Det väcker frågan om vem som har makt över de tekniska systemens framväxt. Den »elektroniska motorvägen« betraktas med samma expertoptimism som motorvägsbyggandet för femtio år sedan.

K-samhället

Med stöd från Svenska Vägföreningen initierade Institutet för framtidsstudier en ny forskningsplan kring K-samhället där K stod för Kommunikationer, Kunskap, Konst och Kreativitet. Rådet för företagslednings- och arbetslivsfrågor (FA-rådet) konkretiserade i en rapport 1988 den omvandling Sverige stod inför i ett historiskt perspektiv. I boken *K-samhällets framtid* lovordades bilen och vägen i sista kapitlet.

En långsam och stadig förbättring av de logiska nätverken, dvs nätverken

för transporter och kommunikation, leder förr eller senare till en så stor förändring av villkoren för produktion, distribution och konsumtion att hela den samhällsekonomiska strukturen måste undergå en total omvandling.

*...
Industrialismens samhälle avvecklas. En ny samhällsstruktur tar form. Vi går mot ett K-samhälle. Det har sin bas i Kunskap, Konst, Kreativitet och Kommunikation. Även i varuproduktionen blir kreativ kunskap och kommunikation de viktigaste resurserna.²⁹*

Författarna till rapporten såg att bil- och flygtransporter skulle slå ut sjötransporter och järnvägar i framtiden. Sverige och Europa skulle knytas samman med tre nya nätverk. De var motorvägar, telenät med datorer och flyg som framtidens experter eller »kunskapsbärare« i första hand skulle komma att använda.

För att motivera framtida samhällsförändring behövs en övergripande berättelse. Med Thomas Piketys ord:

Alla samhällen behöver en betydande berättelse för att rättfärdiga samhällens ojämlikhet.³⁰

Mats Sjölin är ordförande i Industrihistoria i Väst

Noter

1. Dag Hammarskjölds Väg namngavs 1961, då som del av länsväg 158. 1966 förlängdes sträckan till Marconimotet och bytte namn till Dag Hammarskjöldsleden 1968. Säröbanan lades ned 1965.
2. <https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/dag-hammarskjolds-boulevard/>
3. <https://www.vastsvenskahandelskammaren.se/sok/?q=dag+hammarskj%C3%B6ld>
4. <https://oversiktsplan.goteborg.se/>
5. Åkerman, O. 1948. *Förslag till rationalisering och omläggning av trafiken på Säröbanan*.
6. <https://www.svenska-lok.se/pbaner.php?s=310> ; <https://www.jarnvagsmuseet.se/>
7. Lindström, S. 1956. *Framtidens stad*. Svenska Turistföreningens Årsskrift. Stockholm.
8. Lundin, P. 2008. *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm.
9. NE.se hämtat 2013-10-17
10. Lindqvist, R. 1968. i Schånberg, S. *Vägen till Göteborg*. Göteborgs gatunämnd. Göteborg.
11. Hård af Segerstad, U. 1991. *Vägen som rum för resande. I Vägar. Dåtid, nutid, framtid*. Lund.
12. Buchanan, C. 1964. *Traffic in towns – the specially shortened edition of the Buchanan Report*. Hammonds-worth.
13. Andersson, S. 1956. *Har vi råd med bilen? Fakta och debatt valåret 1956*. Stockholm.
14. *Metallarbetaren. Organ för arbetarna inom Sveriges metallindustri*. 1957:16/17.
15. Ehrenburg, I. 1931. *Bilarnas liv. En nutidskrönika*. Stockholm.
16. Byttner, A. 1960. *Kvarntorp: en studie i slöseri*. Stockholm; Göran Ekberg Ekeby's Historia – Ett storföretag etablerar sig, <https://www.gorek.se/skrift/ssab.pdf>
17. Öhgren, S. 1997. *Spelet kring ett raffinaderi. Shell raffinaderi - 50 år*. Göteborg.
18. Carson, R. 1969. Nu uppl. *Tyst vår*. Stockholm.
19. »Den goda Göteborgsandan fick sin dödsstöt redan 1976«, Sten Jönsson professor emeritus, Handels-högskolan, Göteborgs universitet i *Göteborgs-Posten* 17 juni 2013.
20. Wiklund, J. 1977. *Bilismens drivkrafter. Hur bilsamhällets hjul hålls igång*. Stockholm.
21. Citatet från Lefebvre, H. 1971. *Everyday Life the Modern World*. London. s. 102–103. Blomkvist, P. 2001. *Den goda vägens vänner: väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914–1959*. Stockholm.
22. Branschorganisation för tillverkare, importörer av personbilar, lastbilar och bussar. De ca 25 medlemmarna svarar för 99 procent av nybilsförsäljningen i Sverige. Idag heter föreningen Bil Sweden.
23. Blomkvist 2001.
24. Jonter, T. 1995. *Socialiseringen som kom av sig. Sverige, olja och USA:s planer på en ny ekonomisk världsordning 1945–1949*. Stockholm.
25. Malte Jacobssons personarkiv finns på Riksarkivet i Göteborg.
26. Blomkvist 2001.
27. Latour, B. 1987. *Science in Action. How to Follow Scientists and Engineers Trough Society*. Cambridge.
28. *Göteborgs-Tidningen* 1970-05-15. Citerat i Falkemark, G. & Westdahl, P. 1991. *Att offra västkusten. Det politiska och rättsliga spelet kring Scan link och Motorvägsbygget i Bohuslän*. Kristianstad.
29. Andersson, Å. E. & Strömquist, U. 1988. *K-samhällets framtid*. Värnamo. Se även Nilsson J. E. 2000. »Det nya Sverige: regionala mönster vid övergång från industrisamhälle till informationsamhälle«. i Graninger, G., Blücher, G. & Nyström, L. *Vi flytt nu: om befolkningsflyttningarna i Sverige*. Karlskrona. s. 155–180.
30. »All societies need a grand narrative to justify their inequalities.« Piketty, T. Parcoursup: could do better. Blog 13 février 2018 i *Le Monde*. <http://piketty.blog.lemonde.fr/2018/02/13/parcoursup-could-do-better>.

Föreningen Industrihistoria i Skåne

Föreningen Industrihistoria i Skåne, med verksamhetsområde Skåne och med säte i Malmö, är liksom Industrihistoria i Väst en ideell förening som värnar det industriella kulturarvet. Föreningens verksamhet liknar den vi normalt har i Industrihistoria i Väst, med intressanta studiebesök och föreläsningar för medlemmarna. Föreläsningarna spelas i många fall in och kan nås via föreningens webbsida (www.industrihistoriaiskane.se). Tag gärna del av dem. Höstens föreläsningar har handlat om historiska järnvägsfärjeförbindelser från Skåne, Skånes elkraftförsörjning och medeltida granitpolering.

Våra två föreningar har under året etablerat kontakt med varandra, och vi hoppas att vi så småningom skall kunna genomföra gemensamma aktiviteter, till exempel i form av industrihistoriska studiebesök i Halland. Kom gärna med tips om lämpliga utflyktsmål. Samarbetet innebär också att medlemmarna i de båda föreningarna är välkomna att delta i varandras aktiviteter. Industrihistoria i Skåne har alla uppgifter om kommande program och hur man anmäler sig till dem på sin webbsida. Glöm inte att uppge att du är medlem i Industrihistoria i Väst vid en anmälan.

Elisabeth Ek

Styrelsemedlem i Industrihistoria i Väst

 FÖRENINGEN
INDUSTRIHISTORIA I SKÅNE

Industrihistoria i Skånes webbsida: www.industrihistoriaiskane.se
Industrihistoria i Skåne finns också på Facebook
Mailadress till Industrihistoria i Skåne: industrihistoria@gmail.com

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.



Kulturarv för framtiden

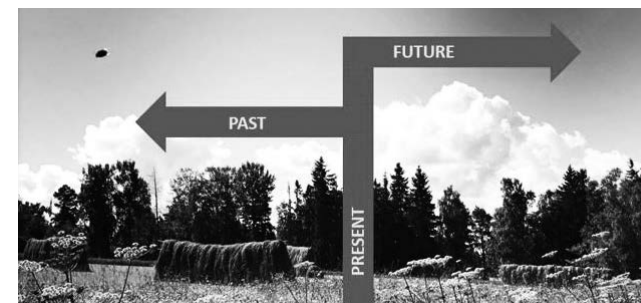
»The why, the what and the who«

Kulturarvsakademiens konferens »Kulturarv för framtiden« den 8 och 9 november 2021 i Göteborg kan sammanfattas med nyckelorden »Varför«, »Vad« och för »Vem«. Arrangören Kulturarvsakademien är ett samarbetsprojekt mellan olika kultur- och minnesinstitutioner, Göteborgs universitet och Västra Götalandsregionen med syftet att fungera som en mötesplats där teori och praktik kan samverka och för att stödja kunskapsutvecklingen inom universiteten och kulturinstitutionerna.

Den första paneldiskussionen, »Vad har vi nytta av konventioner« lyfte inte bara Unescos sju konventioner inom kulturarvsområdet utan även Europarådets dussintals överenskommelser. Europarådets senaste är Farokonventionen som har målet att motverka konflikter som bottnar i idéer om kulturella skillnader mellan människor. Farokonventionen från 2011 handlar inte om hur utan om varför vi ska bevara och för vem. Även om Sverige inte har ratificerat Farokonventionen återfinns mycket av konventionens tankar i museilagens förarbeten.

Unescos konvention om trygghet av det immateriella kulturarvet handlar om att det immateriella ska tryggas på samma sätt som det materiella. Det var länderna utanför västvärlden som drev på arbetet med konventionen med perspektiv hämtat från Världskommissionen rapport Vår skapande mångfald. Tolkningsföreträdet över det immateriella kulturarvet ligger därför hos de grupper som utövar den levande traditionen.

När samhället förändras ändras förutsättningarna för ett bevarande och vi kan därför inte vara säkra på att kulturarv bevaras i framtiden. Enligt International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property har det varit för mycket fokus på vad (»the what«) som bevaras i stället för de värderingar som är kopplade till bevarandet. Vad en grupp människor anser vara värdefullt att bevara identifierar varför, »the



why«, och det immateriella värdet.

En effektiv förvaltning (management) av kulturarv är att skapa förutsättningar för en delad förvaltning. Företrädesvis behöver kulturarvssektorn bjuda in fler deltagare i förvaltandet av kulturarven och lämna det så kallade expertstyrda bevarandet. Att identifiera för vem det specifika kulturarvet är värdefullt och lita på (»the who«), de människor som är en del av kulturarvet.

Kulturarv kan vara en del av samhällets utveckling där fler aktörer och faktorer som till exempel politik och ekonomi är värda att beakta, för hur planerar man för 100 000 år framåt i tiden. Kulturarv handlar alltid om framtiden, så hur kan kulturarvssektorn bli bättre på att planera för framtiden.

Slutförvaring av kärnbränsleavfallet lyfter frågan om kulturarv för framtiden. Ska man glömma bort avfallet eller låta framtiden lösa problemen? Hur bevaras information om kärnbränsleavfallet och hur ska man varna för att det är skadligt för omgivningen i 100 000 år. Även om avfallet »bara« de första två till tre tusen åren är dödligt. När kärnkraftsavfallet försluts är det något man helst inte vill komma ihåg. Så hur kommer man ihåg saker som man vill glömma? Hur ser man till att detta är intressant för framtiden? Hur varnar man framtida generationer så att de kan förstå?

Det är idag fokus på tekniska lösningar. Ska vi gräva ner kärnkraftsavfallet så att vi inte påminns om det eller i stället ha förvaret i synliga pyramider. Strålsäkerhetsmyndigheten söker metoder för att säkerställa information om slutförvar över lång tid. Då slutförvaren inte kommer att stängas förrän vi som lever nu inte längre finns. Det är en påminnelseprocess som behöver leva vidare, och som vi behöver ta ansvar för.

■ Mats Sjölin är ordförande i Industrihistoria i Väst

Världsberömda sågar från Stridsberg & Biörck



Ewert Arwidsson

På Stridsbergsområdet, tidigare Källstorps industriområde, finns ett stort arv efter en industri som är en stor del av Trollhättans historia. Såg och verktygstillverkaren Stridsberg & Biörck grundades 1868 i Torshälla, flyttade till Trollhättan 1878, blev aktiebolag 1911 och omvandlades 1991 till en ny firma med säte i Nyköping.

På Stridsbergsområdet finns i dagsläget byggnader från tidigt 1900-tal, med tillbyggnader från 1960-, 1970- och 1980-talet. Att skapa plats för framtiden på historisk mark är en balansgång mellan framtida visioner och värden från förr. Inom området föreslås en blandning av bostäder, handel, service och verksamheter. Totalt planeras cirka 1 000 nya bostäder. Först och främst måste området saneras, då det är förorenat

efter industrin som var verksam där. Kommunen har undersökt och utrett varenda en av byggnaderna. Undersökningen visar att vissa byggnader är i ett mycket dåligt skick. Följande byggnader från tidigt 1900-tal kommer dock att bevaras: filfabriken, en del av hyveljärnsfabriken, martinverket, huvudkontoret och hisstornet.

Den svenska sågverksindustrin började växa kraftigt kring 1850-talet. År 1842 hade de sista hindren av-

lägsnats från sågningsrätten och den begränsades inte längre med hänvisning till järnbrukens behov och faran för skogsbrist. Den utländska efterfrågan ökade dessutom snabbt på sågade brädor, bjälkar och stolpar.

Ångmaskinens intåg minskade behovet av vattenkraft. Nu kunde exportsågverken koncentreras till kusten, säkra kvalitén på brädorna och sänka sina transportkostnader. Sundsvall var ett typexempel för den nya industrin. 1872 skaldade Elias Sehlstedt »... såg vid såg jag såg hvarthelst jag såg«. Eftersom det inte fanns någon inhemsk tillverkare av maskiner och verktyg för träbearbetning, fick dessa importeras från Tyskland och England.

Stridsbergs studieresa

Ernst Victor Stridsberg (1839–1925) föddes den 16 augusti 1839 i Stockholm. Han var son till häradshövding G. A. Stridsberg och dennes maka i andra giftet Charlotta Ulrika Wannqvist. När Stridsberg 1855 genomgått Katarina skola skrevs han in vid dåvarande Teknologiska Institutet, från vilket han utexaminerades 1860. Han fick därefter anställning vid Munktells Mekaniska Verkstad, Eskilstuna, och det var där han fick sin uppmärksamhet riktad på det vid den tiden stegrade behovet av härdade sågblad, vilka då icke tillverkades i Sverige.



Ernst Stridsberg

År 1863 begav han sig ut på en studieresa för att i utlandet studera sågbladstillverkning. Resan ställdes först till den stora sågbladsindustriorten Remscheid i Tyskland. Efter några månader i Remscheid begav han sig till England och Sheffield för att på stålmanufakturens klassiska mark studera sågbladstillverkning.

I Sheffield lyckades han att inleda samarbete med en verkmästare Marsden, och 1864 bildade han, 25 år gammal, firma Marsden & Stridsberg för fabrikation av härdade sågblad och maskinhyveljärn. Firmans två innehavare utförde till att börja med ensamma allt arbete. Så småningom anställdes ett fåtal arbetare, och Stridsberg började då göra resor



Minnessten på Malgön över Ernst Stridsberg.

till hemlandet för att direkt hos sågverken uppta order och övertyga sig om sitt fabriks egenskaper i arbete. Efter tre år ansåg han tiden mogen att, med stöd av sina mycket goda förbindelser med svenska sågbladsförbrukare, överflytta sin verksamhet

till hemlandet. År 1867 lämnade han därför firman Marsden & Stridsberg.

Firman grundas

Efter inköp av egendomen Holmen i Torshälla igångsatte Stridsberg där en fabrik för tillverkning av sågblad med dithörande fabrikat. År 1868 grundades firman Stridsberg & Björck i Torshälla av ingenjörerna Ernst Stridsberg och Johan Oscar Björck. Fabrikationen började i liten skala med hjälp av kunniga specialarbetare värvade från England. Fabriken tillverkade härdade sågblad och verktyg och var den första i sitt slag i landet. Björck utträdde redan 1870 ur firman, som sedan drevs vidare av Stridsberg ensam.

Johan Oscar Björck (1836–1879) föddes den 21 augusti 1836 i Sankta Katarina, Stockholm, och var son till rådmannen och lagmannen Johan Anders Björck och dennes hustru Lovisa Charlotta Borgman. Björck var elev i Maria skola i Stockholm till 1854 och i Stockholms slöjdskola till 1855. Sedan prövade han på uppgifter både som arbetare och som bokhållare, innan han blev elev vid Bergsskolan i Falun 1861–1862 och Järnkontolets stipendiat 1863. Efter detta var han 1864–1866 föreståndare för Storebro mekaniska verkstad och gjuteri i Småland; delägare och medarbetare i fabriksbolaget Tengelin &



År 1868 grundades firman Stridsberg & Björck i Torshälla.

Co i Stockholm 1867–1870; och delägare i firman Stridsberg & Björck i Torshälla 1868–1870. Därefter ägde och drev han gjuteri- och aduceringsverk i Eskilstuna.

Behövde vattenkraft

Avsättningen av firmans verktyg ökade snabbt, men då tillgången på vattenkraft i Torshälla var begränsad, stod Stridsberg inför nödvändigheten att se sig om efter en ny plats för sin fabrik med bättre tillgång på vattenkraft. Han vände sig först till Vänersborgs stad, troligen år 1875, med ett köpeanbud på den staden tillhöriga Huvudnäsön med vattenområde och

fall. Stridsbergs planer härpå gick emellertid om intet då Kungl. Maj:t vägrade »meddela nådig fastställelse» på köpeanbudet.

På hemväg från ett affärsbesök i Amerika år 1876 fick Stridsberg reda på att de tre Wikströmska sågverken belägna på Malgön vid Gullöfallen i Trollhättan var till salu. Omedelbart efter hemkomsten till Göteborg reste han till Trollhättan och köpte dessa med tillhörande andel i Trollhättefallen. Detta djärva och förutseende köp blev utgångspunkten för en ny utveckling av firman. Så snart planerna för den nya fabriken var färdiga revs de gamla sågverken.

En av de främsta

Den första byggnaden i den nya anläggningen blev ett plåtvalsverk, och redan 1878 påbörjades i Trollhättan valsning av stål och järnplåt. En valsverksarbetare och en bokhållare flyttade från Stridsberg i Torshälla redan detta år. Under tiden som övriga för sågbladsfabrikationen behövliga byggnader uppfördes fortsatte driften vid Torshällaverken.

När den nya anläggningen blivit fullt färdig överflyttades Torshällafabrikens maskiner samt många arbetare och deras familjer direkt på två särskilt förhyrda ångfartyg till Trollhättan, där fabrikationen av sågblad tog sin början år 1879.

Enligt Torshällas husförhållning bodde 1879 cirka 30 arbetare på Stridsbergs fabriksområde. Utav dessa följde 15 personer, med eller utan familjer, med till Trollhättan. Arbetare kan också ha bott på annan plats i Torshälla. När Stridsbergs flyttade till Trollhättan hade Torshällafabriken ett anseende som en av de främsta tillverkarna i Sverige av skärande verktyg. Den var först med produkterna härdade sågblad och maskinknivar.

På den nya platsen ökades verksamheten hastigt och nya fabriksbyggnader måste uppföras. Ett stångjärnsvalsverk uppfördes 1883, och år 1885 vidtogs det viktiga steget att byg-

ga en martinugn för framställning av det för fabrikationen nödvändiga stålet. Förut hade stålet inköpts från svenska och engelska järnverk, men man blev nu oberoende av dessa leveranser. Särskilt möjliggjordes härigenom en skarpare kontroll av stålets kvalitet, och dess egenskaper kunde bättre anpassas efter användningen i varje särskilt fall.

År 1889 tillkom en verkstad för riktning av sågblad och därefter sliperi, nytt valsverk, nytt martinverk, smedja med mera. Så småningom hade allt tillgängligt utrymme på Malgön och den närbelägna Spikön utnyttjats.

Långvariga processer

Samtidigt hade tvister uppstått och processer förts med Kronan angående äganderätten. De processer som Kronan under tolv års tid förde med Stridsberg och andra innehavare av mark och vattenrätt i Trollhättan, hade till resultat, att Kronans äganderätt blev fastställd till Gullön, Topön, Spikön och alla fallen utmed västra stranden, samt att den rätt till vatten och utmål, som tillkom de av Stridsberg inköpta gamla verken på västra Malgön således blev rättsligen bestämd. När svenska staten sedermera inköpt Nya Trollhätte Kanalbolags egendomar och verksamhet och sökte samla all i Trollhättan befintlig



Gullöfors bruk vid Trollhättefallen 1900 (överst) och 1907 (nederst).

vattenkraft i sin ägo för anläggning av den stora kraftstationen, visade det sig förenat med stora svårigheter att på ett tillfredsställande sätt ordna

förhållandet mellan Stridsberg och Kronan. Särskilt med hänsyn till att firmans anläggningar var belägna i omedelbar närhet till intaget för



kraftstationens kraftkanal. Ett avtal träffades som innebar att verksamheten på Malgön och Spikön helt och hållet lades ned och marken övertogs av Kronan. I utbyte erhöll Stridsberg ett markområde på det forna Knorrens vildvuxna ägor beläget intill Källstorsegendomen norr om Bergslagernas järnvägsspår, där bruket år

1912 kom att uppstå i ny gestalt. Dessutom erhöll firman för evärdelig tid rätt till 1 500 hkr elektrisk kraft »från Trollhätte strömmar«.

År 1882 sysselsatte Gullöfors bruk cirka 160 arbetare och 1885 hade tillverkningen sprungit upp till den efter tidsförhållandena stora summan av 335 000 kr. 1907 nådde företaget för första gången 1 miljon kronor i omsättning.

Moderna fabriksbyggnader

Stridsberg hade redan år 1892 inköpt den på Göta älvs västra strand i Trollhättan norr om fallen belägna egendomen Källtorp, som nu togs i anspråk för de behövliga utvidgningarna av verksamheten. År 1901 uppfördes där den första fabriksbyggnaden för en martinugn om 11 ton.

På det nya området uppfördes nu

snabbt moderna fabriksbyggnader för alla tillverkningar. Under åren 1910–1911 uppfördes sågbladsfabrik, maskinhyveljärnsfabrik, valsverk, smedja, mekanisk verkstad och snickeri samt kontors- och laboratoriebyggnad. År 1912 var hela omflyttningen fullbordad och verksamheten i full gång på denna den tredje platsen för firmans verksamhet.

År 1911 ombildades firman till aktiebolag. Flytten till Knorren och ombyggnaden av fabrikslokalerna förde med sig ett avbräck. Men när Ernst Stridsberg avgick som verkställande direktör med utgången av år 1918 efter att ha fyllt 79 år och efterträddes av sin måg, ingenjören vid företaget J. O. Åqvist, kunde man i ett brev till kunderna peka på goda resultat.

Exporten uppgick 1917 till 1,2 miljoner kronor. Det arbetade inom firman 35 ingenjörer, tjänstemän och förmän samt 450 arbetare. Under första världskriget 1914–1918 ökade omsättningen från 1,2 till 3,2 miljoner kronor. År 1922 hade omsättningen sjunkit till 2 miljoner kronor. 20-talskrisen drabbade företaget och 30-talskrisen förde med sig ännu kraftigare minskning. Antalet arbetare minskade kraftigt. Det skedde dock en sakta uppgång mot slutet av 1930-talet och under andra världskriget.

Direktör Åqvist kvarstod till sin död år 1940. Samma år utsågs ingen-

jör Sigurd Stridsberg – yngste son till bruksägare Stridsberg – till företagets chef.

Ett världsnamn

Efter andra världskriget steg omsättningen kraftigt. Kulmen nåddes 1952. Antalet anställda ökade från 310 år 1945 till 425 år 1966. När företaget presenterade sig inför sitt 100-årsjubileum 1968 pekade det på de stigande exportsiffrorna och andra tecken på framgångar. Med rätta kunde man konstatera att Stridsbergs hade blivit ett världsnamn. Dess produkter spreds världen runt i ett 40-tal länder. »Verktyg från Stridsbergs används överallt, från fällning av redwoodjättar i Kalifornien till teakträdsavverkning i Bortre Indien.« Samtidigt pekade man på att marknaden var hård.

Det visade sig under de följande åren vara svårt för Stridsbergs att med framgång konkurrera. Man gjorde specialverktyg för trä-, massa- och pappersindustrin. Omsättningen steg i pengar räknat från 17 miljoner kronor 1966 till 44 miljoner kronor 1984. Men antalet anställda minskade under samma tid från 425 till 140.

Fram till 1974 var Stridsberg & Björck AB ett familjestyrt företag. 1974–1977 ägdes Stridsberg av den engelska verkstadskoncernen Spear & Jackson. 1977 köpte den verkställande direktören Nils Dahlkvist företaget. Företa-

Fabriksområdet på egendomen Källtorp i Trollhättan. Ovan 1946, nedan 2004.



get hade betydande svårigheter och finska Hackman övertog verksamheten 1985. Stridsbergs övertog 1987 Sandvik Sågar och flyttade i januari 1988 från Knorren till en ny anläggning på Kardanvägen i industriområdet på Halvorstorp. I juni 1990 fattas beslut om nedläggning och fabriken

i Trollhättan stängs den 27 december samma år. Den 14 november 1991 överläts organisationsnumret till en ny firma – Wedholms Rostfria AB med säte i Nyköping.

Ewert Arwidsson är Ingenjör och Fil. Mag.

TILLVERKNINGSPROGRAM 1946

Maskindrivna sågar: cirkelsågklingor, ramsågblad, blocksågblad, bandsågblad

Skogsverktyg: timmersågar, bågsågar, stocksågar, barkspadar, röjknivar, hjälpverktyg

Snickeriverktyg: handsågar, ryggsågar, sticksågar, spannsågar, rundsågar, fanérsågar, sicklingar

Metallsågblad: bågfilblad, maskinsågblad

Maskinknivar, maskinhyvelstål, cirkelknivar, båtskrapor, murareverktyg, garvareverktyg, hackelseknivar, plogfjolar, slipskivor och brynen.

Källor

Patent- och registreringsverket, PRV Bolag, historiska registreringsbevis organisationsnummer 556010-4415
Torshälla kyrkoarkiv (Riksarkivet i Uppsala)
Trollhättans kyrkoarkiv (Riksarkivet i Göteborg)

Erik Adamson, red., 1939, Till minnet av brukspatron Ernst Stridsberg på 100-årsdagen av hans födelse den 16 augusti 1839, s. 10-18, Stridsberg & Biörck AB, Trollhättan.

Erik Adamson, red., 1946, Glimtar från Trollhättan och A.-B. Stridsberg & Biörck, s. 11-15 och 25, AB Stridsberg & Biörck.

Hilding Johansson, 1987, *Trollhättan – Samhälle i expansion*, s. 44, Trollhättan.

Gustaf Lundén, 1955, *Trollhättan genom tiderna*, tredje upplagan, Trollhättan.

Lars Magnusson, 2002, *Sveriges ekonomiska historia*, Stockholm.

Lennart Schön, 2000, *En modern svensk ekonomisk historia – Tillväxt och omvandling under två sekel*, Stockholm.

Trollhättans stad, Kulturmiljö- och industriarv på Stridsberg, www.trollhattan.se. Hämtad 2020-05-21.

Älvsborgs läns museiförening, 1981, "Lagmansereds socken samt delar av Trollhättans stad: kanal- och slussområdet samt Strömslund och Torsered", Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 27, Trollhättans kommun del 5.

Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 15

Lars O. Carlsson

I vår serie kring gatunamn och dess koppling till industrihistoria har vi skrivit om de mest skiftande branscher och samtidigt gästat flera av staden Göteborgs många stadsdelar. Denna gång skulle man kunna säga att vi tänkt närma oss båtindustrin, men detta är en sanning med modifiering, ty i vårt nu aktuella fall handlar det inte om fabriker eller verkstäder – nej, nu är det slutprodukterna som står i fokus, närmare bestämt ett stort antal flytetyg.

Ute i Älvsborg återfinns en armada av båt- och fartygsgator, säkert rör det sig om ett 20-tal gator med namn efter olika farkoster på sjöar, hav, älvar och floder – både över och under ytan, både stora och små. Här finns Dingegatan och Fullriggaregatan, men även Kanotgatan och Ubåtgatan.

Låt oss presentera några av gatunamnen:

Fregattgatan (1963) som fick sitt namn 1963 har precis som de andra gatorna i närområdet fått sitt namn med anknytning till ett småbåtsvarv i området. Noterbart är att det tidigare fanns en gata i Majorna med just det-

ta namn, men att den gatans namn fick utgå på grund av ändringar i Majornas stadsplan.

Fullriggaregatan (1930) påminner oss om ett tre- eller flermastat segelfartyg med rår på alla master. En fullriggare med fulla segel – ja, det är en tjugig upplevelse.

Galeasgatan (1930) vill påminna oss om en galeas, ett tvåmastat segelfartyg för kustfart.

Galärgatan (1939) minner oss om galärer, ett med åror försett krigsfar-

tyg. Galärslavar hade som bekant ett rent he—ete, särskilt när kaptenen skulle åka vattenskidor.

Koggegatan (1961) påminner oss om en skeppstyp, en råseglare med en mast och ett segel, som etablerades av tyska Hansan under medeltiden och som bland annat utvecklade sjöfarten i Skandinavien under 1200-talet.

Korvettgatan (1942) handlar inte om den amerikanska sportbilen Chevrolet Corvette som lanserades 1953. Korvett är ett fullriggat krigsfar-

tyg (segel- eller ångfartyg) med 18–20 kanoner. Korvett kallades också ett under andra världskriget konstruerat fartyg för bevakning av konvojer.

Kostergatan (1930). Kosterbåten har sitt ursprung i de däckade drivgarnsbåtar som främst användes i mellersta och norra Bohuslän under 1800-talet.

Kuttergatan (1930) är ett något mer mångfacetterat namn. En kutter var förr en välseglande, enmastad, gaffelriggad båt med bogspröt. Seglande eller maskindrivna lotsbåtar och vissa fritidsbåtar kallas även kuttrar.

Läktaregatan (1939) är inte till minne efter en särskild läktare på Gamla Ullevi utan har fått sitt namn efter en särskild typ av flytetyg. Läktare är en pråm för godstransporter.

Skonertgatan (1930) och Lilla Skonertgatan (1959). Skonert, även kallad skonare, är ett fartyg med två eller fler master, med stormasten som andra mast, riggat helt eller i huvudsak med snedsegel.

Slupgatan (1930). Slup är ett litet enmastat kustfartyg, med gaffelsegel, toppgaffelsegel, stagfack, klyvare och jagare – ibland även bredfack.

Ubåtgatan (1945). Denna gata hette under åren 1930–1945 Jaktgatan, vilket syftade på fartygstypen jakt. Namnet ändrades för att undvika förväxlingen med den 1932 namngivna Jaktgatan i Bö, som fått sitt namn



Engelska fregatten HMS Falmouth.
Foto: Lennart Bergqvist. Marinmuseum.

till minne av hinderlöpning och annan hästsport som tidigare bedrivits i området kring bland annat Delsjön.

Dessutom finns ytterligare båtgateor i Älvsborg, exempelvis:

Bogserbåtgatan (1990), *Dingegatan* (1939), *Fiskebåtgatan* (1963), *Följebåtgatan* (1963), *Jullestigen* (1937), *Kanotgatan* (1937), *Livsbaugatan* (1963), *Motorbåtgatan* (1963), *Pråmgatan* (1939), *Roddbåtgatan* (1937) samt *Småbåtgatan* (1963).

Mycket av faktauppgifterna ovan är hämtade ur Greta Baums bok *Göteborgs Gatunamn 1621–2000* som utkom 2001. Boken är en trevlig kvällslitteratur för den som vill veta mer om stadens gator samt förklaringar till gatornas namn.

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

Galeasen Johannes under alla segel. Svensk flagga med äldre unionsmärke.
Konstnär N. Kock. Sjöhistoriska museet genom Digitalt museum.



Industriarv i bild

Numrets »Industriarv i bild« är hämtad från boken *Ett västsvenskt kulturarv – de enskilda arkiven vid Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg* (2017). I boken beskriver författaren Peter Nordby bland annat de omfattande arkiv från näringslivet – drygt 2 hyllmil arkivhandlingar – som förvaras av Riksarkivet i Göteborg. Precis som Mats Sjölin skriver i det här numrets ledare, är dessa arkiv en värdefull kunskapskälla om industrisamhällets kulturarv.

Ett av företagsarkiven som Nordby fördjupar sig i är SKF:s cirka 70 hyllmeter stora bestånd. I arkivet finns många uppgifter som kan berätta om SKF:s tidiga internationella framgångar. Ett visuellt exempel är denna reklamaffisch från 1930 som var ämnad för den japanska marknaden. Texten längst upp lyder (översatt från engelska): »SKF tar hand om detta vanligt förekommande lagerproblem«. Till höger i bild står det: »Är inte detta en välkänd bild i din fabrik?«

SKF
サービス

軸承の故障に
就ては細大となく
御相談下さい

斯様な事實が
貴工場には
ありま
せんか？

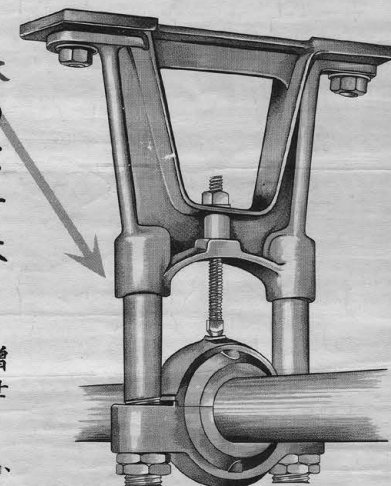
現政府は凡ゆる方面に緊縮を強調し「浪費」を節する事に依つて生産原價の低減と生産額の増加とを高唱して居ります。

貴工場の諸費用御支拂の際
動力——油料——維持費——調帶取換——掃除 等
に於いて節約せらるゝものが無いかを御研究下さい。

現在御使用中の普通軸承を
自働調心式 **SKF** 傳導裝置軸承
に御取換になれば此の節約を實現し得るの
であります 過去二十年以上に亘つて製造されて
居る **SKF** 傳導裝置軸承(ボール及ローラー
ベアリング)は現在に於ては日本全土凡ゆる方面の大
小工場にて御使用を賜つて居ります。

昨1929年に於ける販賣高は前年度に比して115%を増
して居ります 此の事實は如何に本品が各方面に歡迎せ
られ居るかを實證するものであります。

詳細は傳導裝置型錄、小冊子「經濟的なる傳導裝置」、
證明書及御使用家名簿により御承知下さい。





www.industrihistoriaivast.net