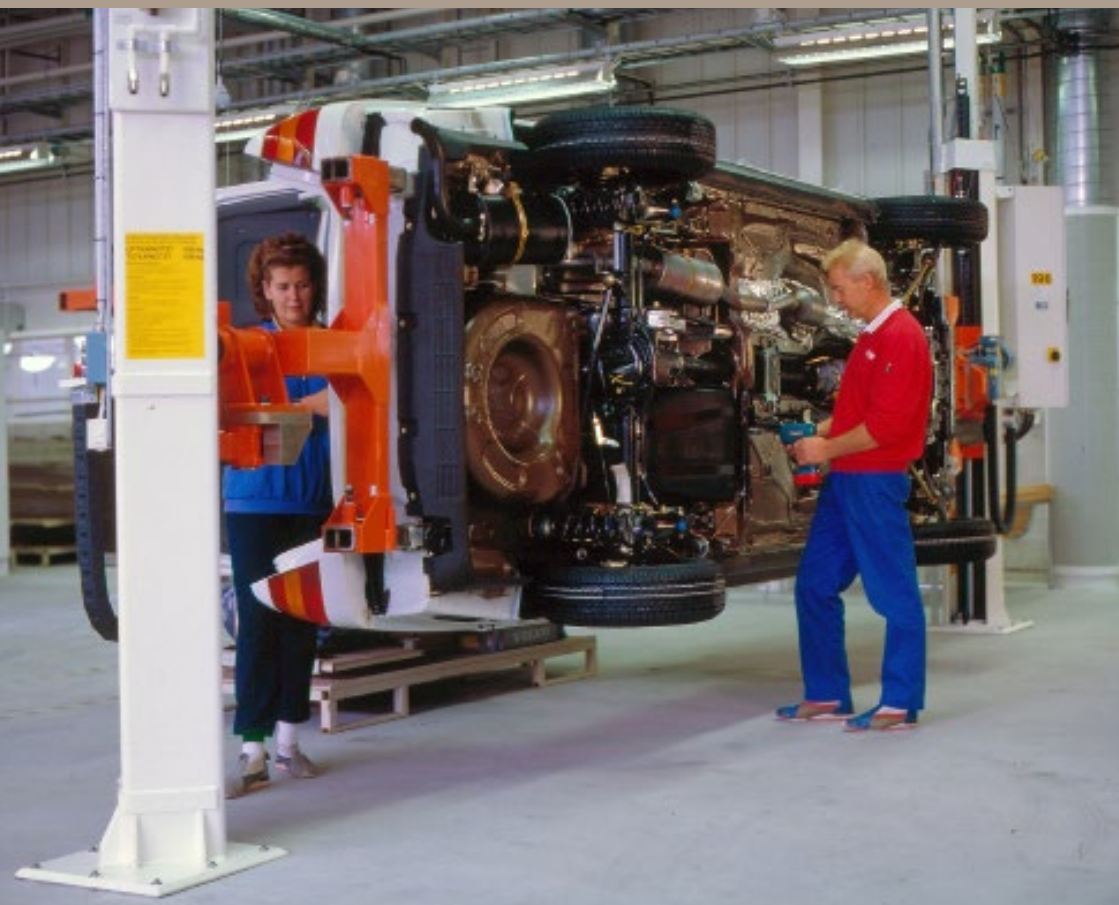


Industrihistoria i Väst

Tidskrift för föreningen Industrihistoria i Väst



NR 1 2017 ÅRGÅNG 13

Innehåll

- 3 Industrisamhällets berättelser. *Christine Fredriksen*
- 4 Notiser
- 6 Spännande industrihistorisk vandring i Borås. *Björn Ohlsson*
- 8 Bilfabriken där Volvo avskaffade löpande bandet. *Kenth Lärk*
- 17 Den sista Volvo C70 rullar ut. *Christine Fredriksen*
- 24 En vitbok om asfalt. *Lars O. Carlsson*
- 26 Apotekarnes på Gårda. *Tommie Vester*
- 30 Ett nypuptäckt trankokeri – industriarkeologisk rapport från Kalvön, Uddevalla kommun. *Anton Larsson*
- 35 Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 5. *Lars O. Carlsson*
- 38 Industriarv 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 Landsarkivet i Göteborg, Box 19035, 400 12 Göteborg

Ansvarig utgivare: Sten-Åke Lyngstam

ISSN: 2002-2913

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

Redaktör: Kenth Lärk

Layout: Karl-Magnus Johansson

Tryck: Typografia

Omslagsbild: Den stora nyheten i Volvos Uddevallafabrik var att produktionen lades upp kring en stillastående kaross och att ett lag byggde hela bilen. Fotokälla: Volvos historiska arkiv.

Industrisamhällets berättelser

Finns det något mer spännande än industrisamhällets berättelser? Den stora berättelsen om omvandlingen av samhället under industrialismens 1800- och 1900-tal – och de små berättelserna om människors livsöden; om vardagen, glädjen, slitet och det hårda arbetet, om sorg, men också om fest och familjehögtider, om 1900-talets nymodigheter som semester eller kanske den första hushållsmaskinen. Berättelser om platser och händelser i Sveriges historia, och om alla enskilda och kollektiva minnen som finns.

En av dessa berättelser handlar om en omtalad tid i Uddevallas historia, när en bilfabrik flyttade in. Det var en fabrik med ett nytt produktionssätt som utgick från en vision om en bättre arbetsmiljö och en annan arbetsorganisation. Här skulle inte byggas bilar efter löpande bandets princip och här var det helbilsbyggare som efterfrågades. Det blev den modernaste bilfabriken i Europa och en populär arbetsplats – läs mera i tidskriften!

Flera satsningar görs just nu för att förmedla dessa industrisamhäl-

lets berättelser till många i regionen. Västarvet, den regionala museiförvaltningen, och flera andra museiinstitutioner, arkiv och arbetslivsmuseer, med flera, i denna region arbetar med det nystartade Industrimuseum Västra Götaland. På dess digitala plattform Prisma kan man hitta berättelser om många olika orter och industrier i Västsverige – och man kan också själv bidra med en berättelse från sin egen hembygd! Se: www.prismavg.se.

På planeringsstadiet finns också ett Varvs- och industrihistoriskt center i Göteborg, som förutom utmärkta magasins- och arkivlokaler, skulle kunna bli en fin mötesplats för många industrihistoriskt intresserade – om planerna kan förverkligas!

Christine Fredriksen, Västarvet, ledamot i styrelsen för Industrihistoria i Väst



Notiser

Bok om Göta älvdalen

Göta älvdalen – berättelser och bilder, är titeln på en bok som kom ut i höstas. Bokens idé är att ge läsaren en allsidig bild av Göta älvdalen. Författare är Bo Björklund.

En ganska stor del av innehållet ägnas åt bygdens industrialisering. Det finns kapitel om bland annat kraftverken, sjöfarten, varven och tegelbruken. En rad industrier presenteras också i kortare artiklar.

I fyra historiska avsnitt görs nedslag från vikingatid fram till den så kallade Gyldenlövefejden och den sista striden vid Bohus.

Boken är på drygt 300 sidor och den är rikt illustrerad med cirka 400 bilder och kartor.



Besök på Nostalgicum

Det fanns mycket på Nostalgicum som väckte minnen från 1950- och 1960-talen. Vem kommer inte ihåg Spara och Slösa som mötte oss i entrén till museet. Läderlappfåtöljen, TV-kannen och Fantomen-tidningen som i den svenska tryckningen fick fel färg. Eller hippierörelsen och alla musiker som Jimi Hendrix och Janis Joplin, som tyvärr inte hann uppleva 1970-talet.

Vår guide, Jörgen Olofsson, kunde sätta in alla nostalgiska minnen i en övergripande berättelse om när Sverige blev världens modernaste land. Om den svenska synden som inte var så syndig. Om de italienska SKF -arbetarna som kom hit redan 1947 och fick bo i baracker i vad som kom att kallas Lilla Milano.

Det var den 10 oktober som Industrihistoria i Väst besökte museet Nostalgicum som ligger på Byfogdegatan 3 i Gamlestaden.

Tånga-Mässan i Vårgårda

Industrihistoria i Väst fanns på plats när Tånga-Mässan arrangerades i Vårgårda den 17–18 september. Hembygdsförbunden i Västra Götaland och NAV arrangerade mässan med anledning av att Sveriges Hembygdsförbund fyllde 100 år.

Besökarna kunde bland annat lyssna på föreläsningar och ett stort antal utställare deltog på mässan.

Ordförande Sten-Åke Lyngstam representerade Industrihistoria i Väst under lördagen och på söndag avlöstes han av styrelseledamoten Christine Fredriksen.



Föreningens ordförande Sten-Åke Lyngstam på Tånga-mässan i Vårgårda. Foto: Leif Brunnegård.

Berättelser om industrisamhället på Prisma

Vill du veta mer om industrisamhällets historia i Surte, Trollhättan, Munkedal, Borås eller Lidköping? Ta en titt på www.prismavg.se.

I maj 2016 lanserade Västra Götalandsregionen denna digitala plattform för att förmedla berättelser om regionens samhällsutveckling och industrihistoria från 1850 fram till idag. Ett syfte är också att stärka besöksnäringen.

För närvarande finns 64 berättelser i form av bild och text, och ibland film, publicerade på Prisma. Både institutioner, föreningar och andra är välkomna att fylla på med fler berättelser om den spännande utvecklingen under industrialismen.

Prisma har varit ett projekt, men kommer att permanentas nu 2017 i och med att regionen anställer en person som skall sköta plattformen och hjälpa föreningar och andra att använda verktyget.

Spännande industrihistorisk vandring i Borås

Björn Ohlsson

Torsdagen den 15 september 2016 ordnade Industrihistoria i Väst en stadsvandring på temat »Borås guldålder«. I ett fantastiskt sensommarväder guidades ett tiotal medlemmar genom Borås industriella kulturarv av stadsantikvarien Fredrik Hjelm.

Vi samlades vid huvudentrén till Textile Fashion Center på Skaraborgsvägen, i det gamla fabriksområdet Simonsland, där Svenskt Konstsilke hade sin produktion och förädling från 1918 till 2007. Numera inrymmer byggnaderna bland annat Textilmuseet i Borås och Textilhögskolan.

Vi gick en kort bit till Borås Övre station, som uppfördes 1863 och blev en startpunkt för den omfattande industrialisering som sedan tog vid i staden. Därefter fortsatte vi norrut längs med Viskan och stannade till då och då när

Ursprungligen uppfört för Appreterings AB Norden år 1895. Senare tillbyggt i flera etapper. Nedlagt 1958. Numera återbrukat som en av Sveriges största Ica-butiker.
Foto: Björn Ohlsson



Fredrik berättade om de gamla industribyggnader som finns kvar, och som fått ny användning, som butik, kontor, verkstad eller skola.

Efter mer än en timme var vi tillbaka i Simonsland och tog som avslutning hissen upp till AB Svenskt Konstsilkes gamla matsal högst upp i en av byggnaderna, med inredning från 1960-talet. Numera används den som festlokal.

Björn Ohlsson, antikvarie och etnolog
på Vänermuseet, sekreterare i
Industrihistoria i Väst

Bomullsväveri uppfört 1876 för Wiskastrands Mekaniska Wäfveri. Ombyggt 1996 till gymnasium, då en mindre del revs bort och äldre fasadpartier blottades, vilket tydligt kan avläsas idag. Foto: Björn Ohlsson



Stadsantikvarie Fredrik Hjelm framför den byggnad som uppfördes för AB Svenskt Konstsilke (SKS) 1962, för att rymma en enda gigantisk maskin. Den kom dock aldrig på plats och byggnaden kallades därefter för »Tystnaden«.
Foto: Björn Ohlsson. Bildtexter: Fredrik Hjelm

Bilfabriken där Volvo avskaffade löpande bandet

Kenth Lärk

Den kallades både framtidsfabriken, världens modernaste bilfabrik och världens vackraste bilfabrik. Nu har det gått mer än 30 år sedan visionen om att skrota löpande bandet blev verklighet i Volvos Uddevallafabrik.

Industrihistoria i Väst har träffat tre personer som var med från början när Volvo valde Uddevalla som plats för en unik och annorlunda bilfabrik.

Gary Imborn var chef för det som kallades Utbildningsverkstaden, Henry Sjöström var materialchef och Thomas Rasmusson var ansvarig för materialförsörjningen på Uddevallafabriken. Alla tre ingick i den projektgrupp som hade uppdraget att bygga upp den nya bilfabriken.

– Målet med projektgruppens arbete var helt annorlunda jämfört med hur man brukar jobba. Vi arbetade inte

mot ett i förväg definierat mål utan mot en vision, säger Gary Imborn.

Trion är helt överens om vem det var som möjliggjorde det visionära arbetssättet i Uddevalla. Nämligen Volvos VD P G Gyllenhammar.

– Nu satsar vi för fullt och ni får fria händer, var hans besked till projektgruppen.

Att Gyllenhammar verkligen menade allvar fick man klart för sig när han i mitten av 1985 fick se den första presentationen.

– P G tyckte inte att det var tillräckligt visionärt. Han ville nå längre, förklarar Gary Imborn.



I december 1984 beslutades att Uddevallavarvet skulle läggas ner. Volvo fick köpa varvstomten billigt och etablerade en bilfabrik. Man behövde ytterligare produktionskapacitet. Foto (samtliga i artikeln): Volvos historiska arkiv.

Bakgrunden

Först lite om bakgrunden till satsningen i Uddevalla. I december 1984 kom beskedet att Uddevallavarvet, med närmare 4 000 anställda, skulle läggas ner. Det ledde så småningom till sjuksättningen av »Uddevallapaketen« som innehöll en lång lista av åtgärder.

Volvo kunde köpa varvstomten billigt och i paketet ingick bland annat en motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla som skulle underlätta Volvos transporter.

För Volvos del handlade det främst om att företaget behövde ytterligare

produktionskapacitet i Sverige. Annat som spelade in var behovet av bättre arbetsförhållanden. Att arbeta på löpande bandet i Torslanda hade vid denna tid låg status. Fick man inget annat jobb så blev det bandet på Volvo. Ungefär så gick resonemanget.

– Sjukfrånvaron var hög och omsättningen på personal var enorm. På vissa avdelningar var personalomsättningen 50 procent per år, berättar Thomas Rasmusson.

Volvo hade fått svårt att rekrytera personal och det behövdes något nytt för att höja statusen på jobbet som bilbyggare.

På Eriksberg

Det var inte i Torslanda eller Uddevalla som riktlinjerna för den nya fabriken utformades.

– PG ville inte att vi skulle sitta i staben med risk för att bli påverkade av andra. Därför blev det Eriksberg och vi kände verkligen att vi hade fria händer, berättar Henry Sjöström.

Volvo hyrde Eriksbergsvarets gamla huvudkontor där projektgruppen inrymdes. I den intilliggande byggnaden »röda skjulet« gjordes alla fysiska analyser av hur en bil är uppbyggd under ledning av Thomas Engström, Chalmers.

Där utvecklades konceptet som möjliggjorde att bygga bil på stillastående kaross.

Där deltog också fackliga representanter i projektet från allra första början och det var ovanligt.



Bilfabriken med det visionära arbetssättet var något av P G Gyllenhammars skötebarn.

På Volvo Kalmarverken, som invigdes 1974, hade företaget en monteringsfabrik där man hade skrotat det traditionella löpande bandet. I Uddevalla skulle man ta ett steg till.

Projektet hade en särskild människovision. Fabrikslayout, teknik, arbetsorganisation, arbetsmiljö och det dagliga arbetet skulle utgå från det faktum att människan är bolagets främsta resurs.

Projektgruppen skulle skapa bättre förutsättningar än det traditionella löpande bandet och därmed uppnå fördelar som högre kvalitet från början med färre efterjusteringar. Dessutom lägre frånvaro och personalomsättning.

– Projektet var unikt på flera sätt. I projektgruppen fanns inte bara ingenjörer. Det var ett tvärvetenskapligt projekt där ett antal framstående forskare från bland annat Göteborgs universitet och Chalmers deltog, framhåller Thomas Rasmusson.

Som samhället

Man kom fram till att personalens sammansättning skulle återspegla hur samhället såg ut i stort. Det skulle arbeta 40 procent kvinnor i fabriken, åldersfördelningen skulle motsvara den som fanns i samhället och ergonomin skulle passa alla – kvinnor och män, yngre och äldre, stora och små.

Det innebar bland annat att alla handverktyg måste anpassas så att de passade både stora och små händer.

I »röda skjulet« plockades en bil isär i alla sina beståndsdelar som placerades ut på golvet för att åskådliggöra bilens komplexitet. Detta gav i sin tur insikten om att det faktiskt gick att skapa ett monterings sätt som medgav längre arbetscykler. Utifrån detta grupperade man delarna på ett logiskt sätt för att kunna utveckla en helt ny monteringsstruktur i fabriken.

– I den nya fabriken måste personalen veta vad man höll på med. Man måste se helheten och tänka funktionellt, säger Henry Sjöström.

En stor och spännande nyhet i Uddevallafabriken var nämligen det som kallades helbilskonceptet. Det innebar att varje arbetslag byggde färdigt hela bilen och det hade inte förekommit tidigare i någon personvagnsfabrik.

Stillastående kaross

Att produktionen lades upp kring en stillastående kaross och att ett lag byggde hela bilen gav en lång rad fördelar för personalen. Arbetsinnehållet ökade, man såg helheten och det blev därmed intressantare att jobba som bilbyggare.

Varje person klarade av att göra många fler moment än vid det traditionella löpande bandet. Bilbygga-



»Röda skjulet« på Eriksberg. Där utvecklades konceptet för Uddevallafabriken.

ren jobbade med samma bil i minst tre timmar att jämföras med löpande bandets tre minuter eller mindre. I och med att de monotona och ensidiga uppgifterna försvann så blev arbetsmiljön bättre.

Materialhanteringen i Uddevallafabriken måste arrangeras på ett helt annat sätt än man var van vid i branschen. Här gällde det att förse vart och ett av de cirka 90 monteringslagen med exakt de delar som behövdes till just den varianten man byggde. Nästan ingen bil var den andra lik eftersom det fanns så många olika varianter. Den naturliga lösningen blev att centralisera materialhanteringen. Uppgiften var att plocka en komplett materialsats till varje enskild bil och skicka iväg det när monteringslagen avropade. Varje bil krävde 4 materialleveranser på särskilda materialställ som transporterades till rätt adress



Den stora nyheten i Uddevallafabriken var att produktionen lades upp kring en stillastående kaross och att ett lag byggde hela bilen. Bilen kunde höjas, sänkas och vridas med en så kallad tilt. På så sätt kunde bilbyggarna anpassa bilen till den bästa arbetsställningen. Till höger en plocksats med material.

automatiskt, på självgående vagnar. Även en del förmontering av större komponenter gjordes i materialverkstaden till exempel bakaxlar.

För att kunna plocka rätt artiklar till rätt variant vid rätt tillfälle krävdes ett mycket mer kvalificerat IT-system än vad som var vanligt i branschen.

– För att få datamängderna att funka var vi tvungna att ställa kapacitetskrav som man tidigare inte varit med om, förklarar Henry Sjöström.

Centraliseringen av materialfunktionen och det nya IT-systemet gav också möjligheter till en effektiv automatisering. Flera system man inte sett innan utformades. Exempelvis plockades småmaterial såsom skruvar, brickor och clips till stor del automatiskt och förpackades i plastpåsar funktionsvis till respektive monteringsmoment. Detta för att underlätta för montörerna.

Det kvalificerade IT-system som utvecklades var unikt och en upp-

finning i sig. Sättet att utveckla detta system var också unikt och orsakade konflikter med centrala Volvos IT-funktioner. Situationen var att IT-systemet måste utvecklas samtidigt som fabriken förutsättningar hela tiden förändrades. Detta krävde ett annorlunda arbetssätt som vedertagen klokskap inte klarade av.

Att tänka och skapa nytt kan ha sina sidor. Det fick Gary Imborn, Henry Sjöström och Thomas Rasmusson uppleva många gånger under resans gång. De fick ofta höra kommentarer som »Det går inte, så har vi aldrig gjort förr«

– Vi visade att det gick säger Thomas Rasmusson.

Utbildningsverkstaden

Det ingick redan från början i projektet att en utbildningsfabrik skulle startas i Uddevalla. Syftet var att skapa den kompetens som behövdes för det nya och annorlunda bilbyggaryrket.

I utbildningsverkstaden utbildades montörerna och där utvecklades samtidigt de metoder och mycket av den utrustningen som gjorde det möjligt att bygga bil på »Uddevallavis«.

Mycket av det arbete som utfördes i utbildningsverkstaden hade avgörande betydelse för att man i projektgruppen kunde föreslå ändringar i upplägget av produktionen.



I februari 1990 fick Uddevallafabriken kungligt besök.

Utgångspunkten för kompetensutvecklingen var att det är möjligt för intresserade människor att lära sig långa monteringscykler. Förutsättningen är att, dels se funktion och samband i vad man skall göra, dels förstå varför man gör det. Insikten var också stor att man lär sig mycket när man undervisar andra. Kunskapsöverföring till varandra var en process där de erfarna visade de mindre erfarna.

Meningen var att den första bilen skulle vara klar ungefär samtidigt som det sista fartyget lämnade stapelbädden på Uddevallavarvet. Och så blev det.



På våren 1993 rullade den sista bilen ut från fabriken.

I maj 1986 kunde man visa upp bilen som fick namnet Försten. Det var en vit Volvo 740 med röd klädsel. Den första bilen byggdes av projektgruppen tillsammans med fackliga representanter och blivande bilbyggare.

De följande 50 bilarna var exakt likadana som Försten. De byggdes i utbildningsverkstaden. Utrustningen till utbildningsverkstaden hämtades till viss del från Volvos planerade personvagnsfabrik vid Chesapeake Bay i USA som hade lagts i malpåse strax innan den skulle öppnas 1976.

– Samtidigt som produktionen pågick i utbildningsverkstaden utvecklades metoderna för monteringsarbetet, därför blev inte de sex produktverkstäderna exakt lika förklarar Gary Imborn. Metoderna utvecklades under tiden fabriken byggdes.

Bara montering

Från början var avsikten att bygga en komplett bilfabrik i Uddevalla, alltså karosfabrik, måleri och slutmontering. Det blev dock problem att få tillstånd för miljöpåverkande utsläpp. Dels var kraven från myndigheterna mycket hårda dels drog processen med ansökningarna ut på tiden.

Volvo fick nöja sig med att bygga en slutmonteringsfabrik. Allt arbete som lagts ner på kaross och måleri var ändå inte bortkastat. Mycket av tankarna kunde överföras till Torslanda där en ny målerifabrik med kapacitet att försörja både Torslanda, Kalmar och Uddevalla med målade karosser invigdes 1991.

Arbetslagen i monteringsfabriken bestod normalt av nio personer. Alla hade arbetscykler på minst tre timmar. Att bilarbetarna klarade att effektivt arbeta med i långa arbetscykler med komplicerad bilmontering i massproduktion ansågs vara något av det mest sensationella med Uddevallamodellen.

Lagen beslutade själva om vilken inbördes organisation som krävdes. Om någon var borta så kom det ingen ersättare. Övriga i arbetslaget fick göra det jobbet också. Det påverkade inte arbetsbelastningen, men påverkade flödet ifrån just det arbetslaget. Vilket fabriken flöde tålde.

Slutsatser

Framtidsfabriken i Uddevalla blev bara sju år. En internationell lågkonjunktur satte käppar i hjulet för visionerna om det goda arbetet i en produktion utan löpande band.

Det producerades totalt cirka 70 000 bilar i Uddevallafabriken under de sju åren. I november 1992 meddelade Volvo att fabriken skulle läggas i malpåse. Det kan noteras att när beslutet kom så var andelen kvinnor 40 procent av totalt cirka 820 anställda.

Bland de anställda togs beslutet emot med både ilska och uppgivenhet. Hård kritik kom också från både svenska och internationella bilforskare. På våren 1993 rullade den sista bilen, en vit Volvo 940, ut från fabriken.

Vilka slutsatser kan man dra av det som genomfördes i Uddevalla och har Volvo använt sig av de resultat man uppnådde?

De sista åren var Uddevallafabriken hack i häl på Kalmarfabriken vad gäller kvalitet, leveranssäkerhet och monterings- och Kalmar var en av världens bästa monteringsfabriker vid den tiden.

– Vi visade att det faktiskt går att bygga en hel bil i ett arbetslag lika effektivt med samma eller bättre kvalitet som utmed en konventionell »line«, förklarar Henry Sjöström.

Annat som bör framhållas är den låga sjukfrånvaron bland personalen.

På vissa avdelningar hade man nästan ingen frånvaro alls.

Organisationen i Uddevallaprojektet var platt och tankarna bakom detta har fått fäste på andra ställen inom Volvokoncernen.

– Man får heller inte glömma bort att vi lyckades rekrytera mycket duktigt folk som sedan gått vidare inom Volvo, säger Thomas Rasmusson.

Det finns en skröna som berättas kring satsningen på Uddevallafabriken. P G Gyllenhammar lär ha sagt något i stil med: »Det var Henry Ford som införde löpande bandet, jag vill bli hågkommen för att ha avskaffat det«.



Thomas Rasmusson, Gary Imborn och Henry Sjöström var med i projektgruppen som hade uppdraget att bygga upp den nya bilfabriken. Här framför den första bilen som idag finns på Volvo Museum. Foto: Kenth Lärk.

En annan devis som myntades i projektet var:

Människor har idag gått i skola i många år. Alla har lärt sig både läsa, räkna och skriva. Vi måste inom industrin bli bättre på att ta vara på denna kunskap.

Det som gjordes i Uddevalla för 30 år sedan var ett stort steg mot att

modernisera industriarbetet. Det blev ett begrepp inom industrin att jobba enligt »Uddevallamodellen«.

| Kenth Lärk är journalist och redaktör för Industrihistoria i Väst

Volvos historiska arkiv

I Volvos Historiska arkiv på Hisingen i Göteborg finns en stor samling med arkivalier och äldre fotografier från Uddevalla bilfabrik. Fredrik Ljungqvist och Lars Gerdin arbetar som arkivarier. Forskare och besökare är välkomna hit, liksom till Volvo Museum och Bohusläns museum i Uddevalla, för att ta del av historien om biltillverkningen i Uddevalla. Bilderna från föregående artikel är lånade från Volvos historiska arkiv.



Foto: Kenth Lärk

Den sista Volvo C70 rullar ut

Christine Fredriksen

Den 8 januari 2013 skrev Volvo Personvagnar Sverige i ett pressmeddelande: »Volvo C70 Exclusive – en unikt utrustad klassiker. Nu säljs de sista 150 Volvo C70 i Sverige. Utrustningsnivån är mycket hög redan från början. Dessa 150 unika specialbilar lär bli framtidens åtråvärda samlarobjekt«.

Efter 27 års bilproduktion skulle tillverkningen vid Volvos bilfabrik i Uddevalla upphöra helt. Då hade drygt 26 000 Volvo C70 Coupé och drygt 45 600 C70 Cabriolet, generation 1, samt något mer än 89 000 Volvo Cabriolet, av generation 2, tillverkats vid fabriken sedan 1980-talet. Dessutom cirka 70 600 Volvo 740 och Volvo 940 samt nära 2 000 Volvo 850. Drygt 1 600 Renault Clio V6 Sport hade också tillverkats här, liksom 300 OmniNova minibussar som tillverkats/monterats i denna Uddevallafabrik.

Företaget var under dessa 27 år en viktig arbetsplats i Uddevalla och en

stolthet för staden – inte minst genom att fabriken hade varit så omskriven de första åren, då ett helt nytt produktionssätt för biltillverkning hade introducerats.

På sommaren och hösten 2012 och våren 2013 besökte jag tillsammans med Bohusläns museums fotograf Cecilia Ahlsén kaross- och monteringsfabriken i Uddevallas bilfabrik Volvo Car Center (som tidigare hette Pininfarina Sverige) för att dokumentera tillverkningen.

Museet hade fått ett erbjudande från företaget om gåvor i form av industriprodukter, verktyg och andra



Vid slutmonteringen. Bilbyggare provar att funktion och montering av cabriolet och bagage är riktig, 2013. Foto: Cecilia Ahlsén, Bohusläns museum

föremål, och att de inför nedläggningen också önskade att få dokumentera tillverkningen i fabriken i samarbete med museet. Vid halvårsskiftet 2013 skulle produktionen upphöra och lokalerna börja byggas om för andra verksamheter.

Dokumentationen i kaross- och monteringsfabriken gav ett fint fotodokumentärt material. Vi fick en omfattande introduktion av Björn Fredholm, kvalitetschef från ledningsgruppen som också var initiativtagare till samarbetet med museet,

Natalie Trimming, informatör och VD-assistent och Marianne Apelman i företagsarkivet. Under denna tid var det delvis ett produktionsstopp, men när produktionen kom igång kunde vi följa produktionsflödet i fabriken.

I karossfabriken togs karosserna in för montering och justering av dörrar, huv och bagage, och här skedde tillverkning av olika detaljer. I denna del av fabriken fanns då lika många robotar som bilbyggare i produktionen, hela 50 robotar! Vi fick av tekniska ingenjörer en teknisk

genomgång av olika moment i tillverkningen och hur företaget år 2000 hade infört en traditionell bilproduktion med linetillverkning vid Uddevallafabriken.

Att kontrollera så att inga små bucklor fanns i karossen eller repor i lacken var ett viktigt moment i alla delar av tillverkningen av en bil. Vid särskilda ljusstationer skedde de sista kontrollerna. I monteringsfabriken skedde det klassiska »marriage point«, där chassiet med bland annat växellåda och hjulupphängningssystemet skruvades ihop med karossen. I denna del av produktionen följde vi också de olika linjerna för till exempel montering av instrumentbräda, säten och hjul.

Senare fick museet även tillstånd att fotografera och dokumentera inne i måleriet – trots att detta var ett känsligt utrymme på grund av den risk som fanns för att smuts och dammpartiklar kunde spridas, som skulle kunna skada lacken på de nymålade karosserna. Förutom mitt och Cecilia Ahlséns studiebesök hit, släpptes få grupper in i måleriet. Just i måleriet hade Cecilia Ahlsén tidigare varit anställd och hon kände därför väl till detaljerna i denna process. Detta blev också ett trevligt återseende av gamla arbetskamrater!

Ute på fabriksgolvet pågick tillverkningen, men en hel del anställda hade

vid beskedet om uppsägningar och produktionsstopp sökt nya arbeten och därför slutat. Många av de som arbetade ute »vid linan« kom därför från olika bemanningsföretag. Men vi träffade också många bilbyggare som hade arbetat under lång tid vid fabriken och speciellt i karossfabriken.

Vi träffade till och med några som innan dess hade arbetat några år vid Uddevallavarvet i just dessa lokaler! Som projektledare för dokumentationen och insamlingen satte jag tillsammans med företagets informatör också samman en grupp med anställda med olika yrken och från olika enheter på fabriken som tillsammans med oss skulle välja verktyg och andra föremål från tillverkningen som vi tog in till museet.

Att få ett deltagande från de anställda i arbetet med att göra ett urval av föremål till museet var viktigt. Det var också intressant att diskutera vilka verktyg och maskiner som kunde samlas in till museet (till exempel stora industrirobotar kan av utrymmesskäl vara svåra att förvärva) och vilka saker som gav en inblick i arbetet på fabriken.

Det blev en spännande föremålsamling som togs in till museet med både däck och karossdelar, liksom industriverktyg och små mått- och kontrollredskap för bilproduktion. I projektet hade samtidigt Volvo Car



Bild från en del av monteringslinan i Uddevalla bilfabrik, 2013. Foto: Cecilia Ahlsén, Bohusläns museum.

Center anställt en tidigare medarbetare och skribent att tillsammans med en redaktionskommitté från företaget och museet ta fram en bok om fabriken historia – alla anställda fick så småningom var sitt exemplar av denna skrift.

Många ägarkonstellationer

Under åren har olika ägarkonstellationer drivit produktionen i bilfabriken i Uddevalla och Volvo Personvagnar har under olika perioder sökt intressanta samarbeten med utländska biltillverkare. Efter att Volvo Personvagnar Uddevallaverken upphört med sin tillverkning året 1993, tog en ägarkonstellation från i januari 1995

över: Volvo Personvagnar och brittiska TWR (Tom Walkinshaw Racing) lät meddela att de skulle samarbeta om utveckling och tillverkning av nischbilar, som cabriolet och coupéversionen av Volvo 850. AutoNova blev företagets namn och samarbetet varade 1995–1999.

Därefter blev Volvo Personvagnar året 2000 åter igen ensam ägare till bilfabriken i Uddevalla, med namnet Volvo Cars Uddevalla. Det var åren 1999–2003 som företaget bedrev en tillverkning av bilar i fabrikslokalerna och år 2000 genomfördes en stor förändring när en traditionell linetillverkning införs i fabriken.

I september 2003 undertecknar så det italienska företaget Pininfarina Spa och Volvo Personvagnar AB ett avtal om att utveckla och tillverka Volvos nästa cabriolet. Pininfarina Sverige kom att driva fabriken i Uddevalla under åren 2005–2012. Som mest var 1 200 anställda vid Pininfarinans Uddevallafabrik och i januari 2012 var personalstyrkan drygt 600 personer.

Men i mars 2011 kom de båda företagen överens om att upphöra med partnerskapet. Från januari 2013 var det därmed Volvo Car Center som bedrev produktion i fabriken, med Volvo Personvagnar som ensam ägare. I oktober 2011 kom beslut om att lägga ner bilfabriken i Uddevalla.

Återsamling och avsked

Solen sken över Uddevalla och alla anställda var samlade vid västra fasaden av monteringsfabriken när den sista Volvo C70 som tillverkats här, skulle köras ut genom fabriksportarna. Den sista bil lämnade fabriken under stor mediebevakning och en stund av stolthet men också stort vemod; snart skulle denna arbetsplats där många trivts så bra vara stängd och nedlagd.

Det fanns också en stolthet; efter att nedläggningsbeslutet hade tagits för fabriken, fick företaget i juni 2012 en fin internationell kvalitetsutmärkelse – Plant Quality Reward 2012. Denna utmärkelse visade att fabri-

ken i Uddevalla kvalitetsmässigt var ledande i Europa. Denna sista Volvo, en svart Volvo C70 Cabriolet, som körde ut genom portarna finns nu att beskåda på Volvo Museet i Göteborg!

Någon månad senare, den 15 juni 2013, samlades på en lördag eftermiddag ett hundratal Volvo C70 bilar, som alla tillverkats vid Uddevallafabriken, runt Bohusläns museum i Uddevalla. Det var Svenska Volvo C70 klubben som hållit en imponerande bilparad på gatorna genom centrala Uddevalla.

Det var både svenska och norska bilägare, med flera, som samlats på den årliga träffen, bland annat en

Bilbyggare Claes Claesson arbetar med justering och montering i karosfabriken, 2012. Foto: Cecilia Ahlsén, Bohusläns museum.



norsk beställare som under åren köpt tre liknande specialutrustade cabriolet bilar, varav de två sista skulle vara målade med en speciellt framtagen karosfärg med gult respektive orange à la 1970-talet. Och alla tre bilarna deltog i paraden. Utställningen inne på museet om Uddevalla bilfabrik

invigdes denna dag och snart var det kaffe, kaka och stor folkfest. En epok i Uddevallas historia med biltillverkning var då slut.

Christine Fredriksen, Västarvet,
ledamot i styrelsen för
Industrihistoria i Väst



Den 15 juli 2013 ordnade Volvo C70 klubben en bilparad genom Uddevalla. Foto: Cecilia Ahlsén, Bohusläns museum.

Referenser

Christine Fredriksen (Bohusläns museum/Västarvet) var projektledare för dokumentationsprojektet och utställningen om Volvo bilfabrik i Uddevalla.

Christine Fredriksen, 2013. »27 år med bil – från Volvo till Pininfarina«, Ur: *Årsboken 2013* Bohusläns museum/Bohusläns hembygdsförbund, Uddevalla.

Christer Johansson, 2013, *Fabriken vid fjorden. Om bilindustriepoken i Uddevalla*, Bohusläns museums förlag, Uddevalla.

Bohusläns museums bildarkiv, Uddevalla: fotografisk dokumentation av Volvo Car Center/Pininfarina Sverige 2012–2013, samt äldre fotografier från fabriken.

Bohusläns museums arkiv, Uddevalla: arkivhandlingar från Uddevalla bilfabrik
Volvo Historiska arkiv, Göteborg: arkivhandlingar från Uddevalla bilfabrik

Bli medlem i Industrihistoria i Väst!

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

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

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

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



En vitbok om asfalt



För inte allt för länge sedan köpte undertecknad en antikvarisk bok från månlandningsåret 1969 med titeln *Gatan – Handbok i gatubyggnad*. Den nästan 700 sidor tjocka boken hade vid en första besiktning bland hyllorna förfört mig med sin detaljrikedom. Här fanns allt, exempelvis när det gällde parkeringar, signalanläggningar, konstarbeten, gatukorsningar och beläggningar. Jag kände att jag bara »måste« ha den boken, men jag visste kanske inte riktigt varför. Jag har helt

enkelt en stor och obotlig svaghet för fakta- och nischböcker.

Väl hemma, när den nyinköpta boken skulle in i den bokhylla där jag samlar de mer udda faktaböckerna, fick jag en déjà vu-känsla – jag hade upplevt samma måste-ha-just-den-boken tidigare... och mycket riktigt där stod redan ett likadant exemplar i hyllan. Detta här redovisat mer som en kuriositet.

I vilket fall som helst omfattade avsnittet om bituminösa beläggningar bara drygt tiotalet sidor – men denna brist på faktaunderlag kan jag nu tillgodose mig med hjälp av en relativt nyutkommen skrift med namnet *Asfalt – Hundra år av vägghistoria*.

På nästan drygt 90-talet generöst illustrerade sidor bjuds läsaren en resa genom asfaltens rike, från mytomspunna Asfaltsjön på Trinidad, naturasfalt från gruvor som förädlades med naturasfalt från sjöar till dagens teknik när det gäller asfaltbeläggningar. Vi får exempelvis veta hur man i Paris redan på 1820-talet började tillverka asfaltblock främst avsedda för gång-

banor och att man i samma stad decenniet senare la ut blockasfalt på hela Place de la Concorde.

Året 1876 gjordes för övrigt de första försöken med stampasfalt i Stockholm. Stampasfalt? Ja, var inte orolig! Alla dessa ovanliga fackuttryck och olika asfaltbeläggningar har sin egen avdelning i boken med tydliga och utförliga beskrivningar och förklaringar. Så nu kan du exempelvis lära dig allt om Topeka och sedan gå runt och imponera på grannar och bekanta. Även om du säkerligen redan nu är väl förtrogen med just Topeka vill jag bara göra en kort-kort repetition som en liten påminnelse vad det hela handlar om – kunskapen har jag naturligtvis hämtat från boken.

Topeka var en stenmättad sandasfalt, med bland annat finmakadam, som fick sitt namn efter hemstaden Topeka i Kansas, USA. Det var nämligen där den började användas på 1910-talet, för att något decennium senare även introduceras i Sverige och då särskilt på de hårt trafikerade gatorna i Göteborg och Stockholm. Men även andra orter blev föremål för denna beläggning, exempelvis Vadstena, vilket finns att beskåda på ett svartvitt fotografi i boken. Det finns för övrigt många härliga bilder i boken, exempelvis asfaltläggning i Kungsträdgården i Stockholm 1926 och bilden med stensättare i olika åldrar som arbetar med vägen mellan Kungälv och Uddevalla. Den sistnämnda klassiska bilden, som tidigare bland annat publicerats i Nya Asfalt ABs 75 årsbok som utkom 1950, har undertecknad själv nyttjat i samband med föredrag om trafikens historia. En annan intressant bild, kanske främst för sin lokalhistoriska förankring, visar landets första lastbil. Den införskaffades 1908 av Göteborgsbryggeriet J. A. Pripp & Son.

Författarna till denna bok är frilansande industriantikvarierna och teknikhistorikerna Ida Dicksson och Lena Knutson Udd samt vägbeläggningsspecialisten Torbjörn Jacobson vid Trafikverket. Det är för övrigt Trafikverkets museer i Gävle som svarat för utgivningen.

PS: För den som eventuellt tycker sig känna igen namnet Ida Dicksson, så kan en av anledningarna vara att hon under många år arbetat aktivt inom föreningen Industrihistoria i Väst.

Lars O. Carlsson är Göteborgsförfattare och en flitigt nyttjad föredragshållare, inte minst när det gäller torgens historia.



Apotekarnes på Gårda

Tommy Vester

I takt med det ökande välståndet i 1800-talets växande industrisamhälle ökade också efterfrågan på livsmedel såsom öl, mineralvatten och läskedrycker. Tillverkning var inledningsvis delad så tillvida att mineralvatten såldes med hälsobringande förtecken och framställdes av den framväxande apotekarrörelsen medan bryggeriverksamheten ägde rum i en annan skala och under andra omständigheter. Sodavatten och Vichyvatten, båda kolsyrade, blev en naturlig del av ett väl-

utrustat hushåll som således såldes på apoteken. I början på förra seklet lanserades också smaksatta läskedrycker.

Mineralvatten

I Göteborg startade flera apotekare framställning av mineralvatten vid mitten av 1800-talet. Gemensamt för bryggerirörelsen var behovet av tillgång på gott vatten. De vanligaste och mest utnyttjade vattentäkterna var Delsjöarna och grusåsen runt Kallebäckens källa. Mineralvattentill-

verkningen ökade markant runt förra sekelskiftet med flera nyetablerade mindre producenter. Då blev också framställning av läskedrycker (smaksatt och färgat vatten) mera vanlig.

Vattentillverkning på Gårda

Ett av de nya företagen var apotekare J G Lobergs Fabriks AB som på 1880-talet startade en vattenfabrik i Gubbero, som redan 1889 flyttade till Gårda.

1907 etablerades företaget AB Apotekarnes Förenade Vattenfabriker i Göteborg. I företaget ingick dels de äldre företagen Apotekarnes Vattenfabrik på Surbrunnsgatan och dels Pripps vattenfabrik Kristall på Stampen samt Lobergs rörelse på Gårda. Under denna tid inköptes också kvarteret Triton på Gårda.

Under de kommande åren expanderade företaget starkt till följd av en ständigt ökande efterfrågan. Flera mindre vattenfabriker inköptes och Apotekarnes blev snart det dominerande företaget i branschen.

Ny fabrik på Gårda

1935–1936 uppfördes så en ny fabriksanläggning i kvarteret Triton. Folke Bensow, född i Göteborg 1886 och arkitektutbildad på Chalmers, var sedan ett antal år knuten till Pripps som dess nybyggnadsarkitekt. Han var vid denna tid en erfaren industriarkitekt



med flera välrenommerade byggnader på sin meritlista. Bland annat hade han 1916 stått för ritningarna till den textilindustribyggnad på Laxön i Norrköping i nyklassisk stil som kom att bli känd som »Strykjärnet«, idag Arbetets museum. 1917 stod han även för ritningarna till ungarshotellet Gothia som fortfarande finns kvar inne på Götaverkens område.

Nu var det 1930-tal och den nya vattenfabriken i Gårda fick en funktionalistisk utformning i tysk Bauhaus-anda. Bland de nya idéer som funktionalismen förde med sig var att byggnadens utformning skulle spegla dess funktion. Den nya fabriken uppfördes i en modern saklighet utan omsvep enbart anpassad till tillverkningsprocessen.

Nu hade också byggnadstekniken gjort avsevärda framsteg främst vad gäller betonggjutning. Fabrikstomten som var en del av Underås ängar, inne-



bar stora problem med djupa lerlager.

På stadiga pålkransar i leran uppfördes betongpelare med svampkaptäl på vilka modulgjutna löst liggande bjälklagsplattor var inpassade.

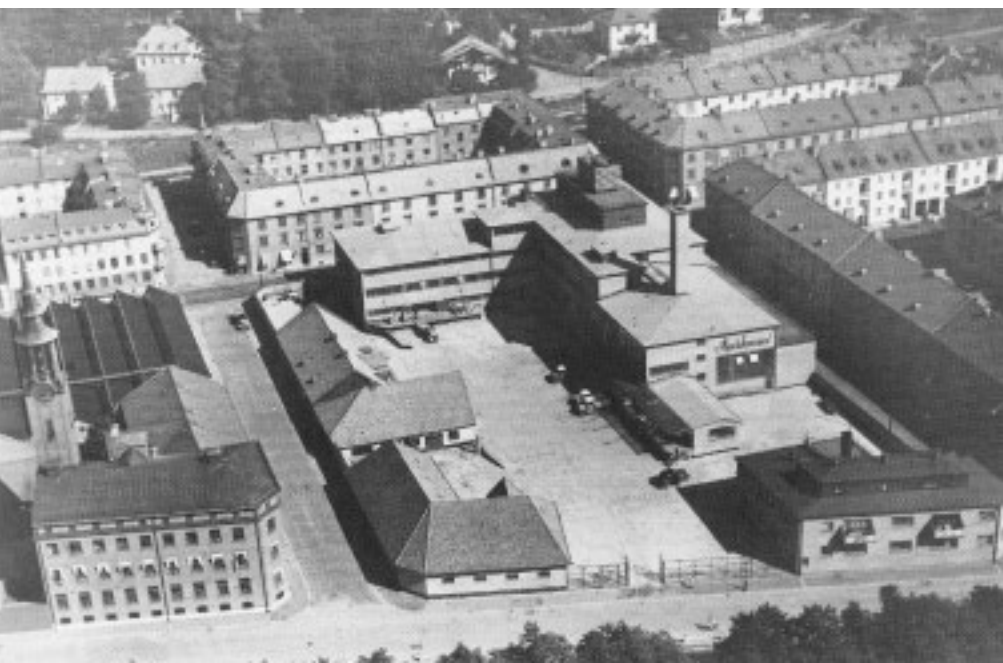
Detta medförde en helt öppen och lättanvänd interiör.

Byggnaden byggdes i vinkel mot Fabriksgatan och Gudmundsgatan i fyra våningar i gult tegel och stora liggande fönsterpartier. I hörnet Gud-

mundsgatan och Ävägen uppfördes ett kontorshus i två våningar. I övrigt uppfördes ett garage och upprustades en äldre verkstadsbyggnad på tomten.

Redan från början var man uppkopplad på vatten från Kallebäckskälla via en koppling vid Korsvägen. Vattnet pumpades därefter upp i en cistern på byggnadens tak för att sedan »rinna ned« för rening i kolfilter och nedkylning. I ett vertikalt förlopp genom byggnaden tillsattes sedan smakämnen, färg och kolsyra. I den stora öppna våningen på entréplanet skedde sedan sköljning, buteljering och etikettering och via lastkajen lastades sedan produkterna för vidare transport till konsumenterna.

Tidigare hade all distribution skett via häst och vagn, men i samband med gårdafabrikens öppnande hade dessa ersatts med nya Volvolastbilar.



Vid mitten av 1910-talet hade tillverkningen uppgått till ca 20 miljoner liter vatten och läsk och 1925 30 miljoner liter. Och vid andra världskrigets utbrott tillverkades 60 miljoner liter.

I slutet av 1940-talet hade Apotekarnes 25 tjänstemän och 175 arbetare.

Under mellankrigsperioden fick vattentillverkningen ett uppsving, mycket på grund av att öltillverkningen sjönk på grund av ny nykterhetslagstiftning.

Bryggerirörelsen ville då kompensera den minskade ölförsäljningen med att köpa in sig i vatten- och läskmarknaden.

Ny ägare och nya tider

Sedan tidigt 1900-tal hade Pripps haft en mindre aktiepost i Apotekarnes och 1950 övertogs hela aktiekapitalet.

Tillverkningen fortsatte fram till 1974 då vatten- och läsktillverkningen flyttade till Pripps nya lokaler i Högsbo.

Apotekarnes stod sedan tomt ett antal år innan det kommunala fastighetsbolaget Higab inköpte fastigheten för ombyggnad till industrimuseum.

Vattenfabriken blir museilokaler

Industrimuseet flyttade till Gårda 1981. Ombyggnaden kom att ske på ett varsamt sätt via arkitekten Johan Hedborg.



I den övre våningen inrättades SVK (Stiftelsen Västsvensk Konserveratorsateljé).

Industrimuseet utvecklades starkt under de kommande åren med stora basutställningar och en omfattande pedagogisk verksamhet. 1994 lades Industrimuseet ned för att ingå som en del i det nyetablerade Stadsmuseet. In flyttade så Etnografiska museet innan det slutligen flyttade år 2000 till Världskulturmuseet vid Korsvägen.

I oktober 2004 slogs sedan dörrarna upp för ny verksamhet i de flexibla lokalerna. Brew House Göteborg – ett produktionshus för musik, media och film har tog över.

Tommy Vester, ersättare i styrelsen för Industrihistoria i Väst samt medlem i redaktionskommittén

Ett nyupptäckt bondetränkokeri

– Industriarkeologisk rapport
från Kalvön, Uddevalla kommun

Anton Larsson

Sommaren 2015 var författaren av denna artikel projektanställd hos Västkuststiftelsen, en organisation som förvaltar omkring 200 olika naturreservat i Västsverige, med uppdraget att utföra historisk forskning om ett av dess naturreservat, Kalvön i Uddevalla kommun. Utifrån resultatet skulle ett antal informationsskyltar, beskrivande öns många torpruiner, utformas. Under denna undersökning gjordes ett oväntat industriarkeologiskt fynd i den annars nästan helt agrara kulturmiljön, i form av ett tidigare okänt tränkokeri från 1700-tallets sillfiskeperiod, då saltad sill och tranolja utgjorde landets näst största exportvara.¹ Här följer en kort rapport om dess utseende och historik.

Under projektets kartstudie upptäcktes att en nästan osynlig byggnads-

ikon fanns inritad på storskifteskartan från år 1798 över Orreviks hemman i Bokenäs socken, till vilket Kalvön tillhör. Byggnaden låg på Stussholmen, en liten utstickande halvö kopplad till själva huvudöns norra hälft via en smal landtunga.² En informant från Bokenäs Hembygdsförening, med familjebakgrund på Kalvön, meddelade att det fanns »stenmurar« ute på denna halvö. På grund av detta utfördes ett fältbesök i juli 2015, för att lokalisera och om möjligt identifiera de omtalade murresterna. Vid detta besök, på exakt samma plats som utpekats på 1798-kartan, påträffades mycket riktigt ett par korta stumpar av stengärdesgård, samt en låg hög av sten, i omedelbar närhet till Kalvöfjordens vatten. Ett flertal små fragment av ljusrött tegel upptäcktes inom kort i formationens utkant. Detta

tegelkross var grovt, med inbakade korn av sand och småsten.

»Stenhögen« är kraftigt övervuxen med flera träd, och dess exakta storlek är svår att uppskatta innan en total röjning har utförts. Dessutom har ett flertal stora stenar ur den rasat ut ner mot havet, vilket även det försvårar en uppmätning av dess storlek. En grov uppskattning skulle vara cirka 5 x 4 meter. I lämningens sydvästra hörn, vilken inte är fullt lika täckt av grästorv, märks en mycket tydlig, välhuggen hörnsten. Detta, tillsammans med tegelkrosset, visade att det defi-

nitivt rörde sig om en husgrund. Efter en kort genomsökning av rasmassorna ned mot vattnet rakt norr om lämningen, påträffades en nästan helt intakt tegelsten fastkilad djupt inne bland stenblocken, vilka annars hade kunnat föreställas vara helt naturligt positionerade. Strax väst om denna övervuxna husgrund märktes en kort, grov stensträng, vilken mycket väl skulle kunna vara en hägnadsmur avsedd att avgränsa industriområdet.

Vid ett återbesök i maj 2016, då författaren i samarbete med Västkuststiftelsen skulle planera avverk-

Ett antal stenar som upptäcktes i terrängen visade sig vara del av en husgrund.

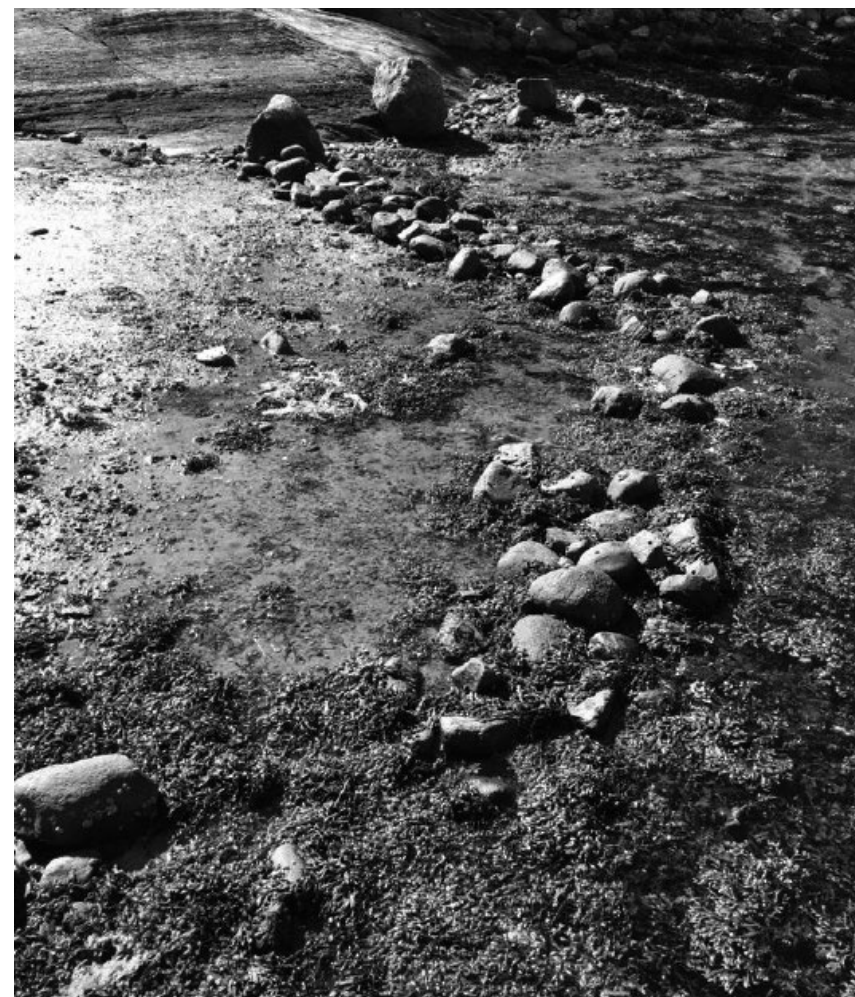




Ett flertal små fragment av ljusrött tegel hittades vid husgrunden.

ning av de träd som täcker över delar av ruinen, rådde ett markant lågvatten. Denna gång uppenbarade sig ytterligare en viktig struktur tillhörande fabriken, vilken tidigare inte kunnat ses på grund av vattennivån: en grumsedamm. Grumsedammarna kan definieras som fördämningsvallar, konstruerade med en yttre stenmur, ett inre lager av plankor och pålar, och ett emellanliggande, tätt packat lager av grus, sand, torv och sjögräs. Dessa vallar, vilka skulle vara tillräckligt höga för att stå emot vågornas skvalp, hade till uppgift att hålla inne »trangrumset«, det avfall

bestående av sönderkockt kött och andra silldelar som uppstår vid oljeproduktionen. År 1780, efter årtal av intensiv miljödebatt i den svenska riksdagen, blev det lag på att bygga grumsedammar – annars skulle anläggningen konfiskeras av staten, och dess ägare bötfällas. Detta föranleddes av en stark farhåga att det industriella utsläppet av trangrumset, vilket tidigare dumpats fritt ut i havet, medförde negativa ekologiska effekter vilka hotade både fisket och sjöfarten. Som en del av denna Sveriges första miljödebatt, och som svar på den hårda lagstiftningen, tryckte 1784 ett antal av de göteborgska industrialisterna som drabbats hårdast av detta texten *Trangrums-Acten*. Detta verk, resultatet av ett projekt utfört av Linnéärljungen Clas Alströmer och dennes medhjälpare, har kallats för Sveriges första miljökonsekvensbeskrivning. Dess målsättning, att bli av med lagtvanget på att bygga grumsedammar i anslutning till fabriken, misslyckades.³ Den välbevarade fördämningen på Kalvön, vars mått inte gick att mäta in vid inventeringstillfället, är en kvarleva från denna miljöpolitiska konflikt. Vid en hypotetisk arkeologisk utgrävning av lämningen skulle troligtvis rester av sillavfallet än idag kunna påträffas, något som marinbiologen Hans Höglund påvisade på 1950-talet.⁴ Innanför grum-



Rester av en grumsedamm som hade till uppgift att hålla inne sönderkockt kött och andra silldelar från oljeproduktionen.

sedammens murar syntes ytterligare ett antal tegelfragment från fabriken.

Viss preliminär historisk information har gått att uppbringa om lämningen. Enligt en förteckning från år

1781 låg ett trankokeri på Kalvön i Orreviks hemman, Bokenäs socken. Detta angavs vara utrustat med två kopperkittlar för tranoljaproduktion, med en volym av fyra tunnor vardera. Detta

är jämförelsevis en mycket låg produktionskapacitet. Liksom de flesta anläggningar med denna mängd kittlar ägdes trankokeriet av lokala bönder, inte – såsom de flesta större fabriker, varav den allra största på Stensholmen i Kungälv kommun har 32 kittlar – av medlemmar ur den göteborgska borgerligheten och aristokratin. Just detta trankokeri ägdes av bönderna Nils Torbjörnsson i det närbelägna Bua, och Jon Olsson i Orrevik.⁵

Liksom de flesta av bondetrankokerierna är det troligt att det inte var just tranoljan som var det mest åtråvärda produkten från fabriken, utan snarare tillverkningens avfall, trangrumset. Detta brukades i hela Bohuslän som gödsel på åkrarna, med hög effektivitet.⁶ För en jordbrukare kunde tillgången till ett såpass potent gödningsmedel ha en mycket stor ekonomisk effekt, i en tidsperiod före konstgödslet. Att som biprodukt

från detta även få ett antal tunnor dyrbar tranolja varje säsong var visserligen säkert heller inte att förakta. Även en småskalig industri av denna typ måste ha krävt en ansevärd investering, och skärgårdsverken – det vill säga 1700-talets sillsalterier och trankokerier – utgör ett fascinerande inslag i den bohuslänska landsbygdens agrara ekonomi.

I januari 2016 inrapporterades fyndet av denna industriella lämning till Bohusläns museums marinarknologer. Sedan år 2014 klassificeras alla mänskliga lämningar av äldre tiders bruk, vilka är varaktigt övergivna enligt Kulturmiljölagen, som lagligt skyddade fornlämningar, så länge de kan dateras till före år 1850 – vilket Stussholmens trankokeri på Kalvön definitivt kan.

Anton Larsson,
industriarkeolog

Noter

1. Höglund, Hans (1977), *Om sillen i Bohuslän under den stora sillfiskeperioden på 1700-talet*. Göteborg: Svenska västkustfiskarnas centralförbund.
2. Lantmäteriet (1798), Bokenäs socken Orrevik nr 1. Storskifte.
3. Berthelius, Per-Henrik (1996), »Trangrums-Acten«. *Bokvännen* (50:431), s. 32–36.
4. Höglund (1977).
5. Pettersson, Johan (1999), *Skärgårdsverken i Bohuslän: trankokerier och salterier under 1700-talets sillfiskeperiod*. Stockevik: J. Pettersson.
6. Alexandersson, Henrik (2013), »Sillen går till: om den stora sillfiskeperioden och en miljödebatt i Bohuslän på 1700-talet«, i Streiffert Eikeland, Katarina & Miller, Madelaine (red.) *En maritim värld: från stenåldern till idag*. Lindome: Bricoleur Press.

Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 5

Lars O. Carlsson

Våra gatunamn berättar ofta mer än vad vi kanske tror. Namnen kan ha en historisk koppling som exempelvis Danska Vägen, som enligt vissa källor anlades och underhölls av danskar för att deras postskjutsar inte fick passera den befästa staden Göteborg. Det fanns ju några decennier under Göteborgs tidiga ungdom då Bohuslän och Halland inte tillhörde Sverige. Men ett gatunamn kan också avslöja vem som varit verksam i närområdet, exempelvis Malmsjögatan i Bagaregården, där Malmsjö pianofabrik etablerade sig omkring 1930. Dock var verksamheten betydligt äldre – men det kanske vi kan återkomma till i någon senare betraktelse.

Vi har nu kommit till del 5 i vår serie om gatunamn med koppling till industrins historia. Vi startade vår resa i Björkekärr med gatunamn kopplade till Säfveåns Aktiebolag och den gamla sågindustrin. Nästa anhalt var Kallebäck och alla vägsträckor med

anknytning till Arla och mejeriprodukter. Sedan gästade vi Högsbo industriområde där det är rikligt med gatuskyltar vars text bär namn efter mer eller mindre kända historiska företagsledare. Senast befann vi oss på Ringön där gatunamnen vittnar om

bland annat järn-, stål- och gruvindustrier, men även spännande namn som Bessemergatan, till minne av en innovativ engelsman.

Denna gång stannar vi kvar på Hisingen, men väljer att följa älven västerut till Skarvikshamnen, en bit utanför Älvsborgsbron.

Man behöver kanske inte ha så särskilt mycket fantasi för att gaffla in något om områdets verksamhetshistoria. Gatunamnen vittnar varken om pärlfiske eller om någon fiskodling.

Nej, det är en helt annan industri som Göteborgs stads namnberedning haft i åtanke när man namngivit dessa gator, eller vad sägs om Bentlygatan, Brännoljegatan, Cisterngatan,

Oktangatan, Petroleumgatan och Smöroljegatan.

Lite märkligt heter den största och bredaste gatan av dem alla... Oljevägen. Men Oljevägen fick sitt namn redan 1950 och då kanske det inte fanns någon fastställd stadsplan för området – de övriga namnen tillkom något senare.

Vän av ordning kanske nu påtalar att det finns vägar även inne i mer centrala delar av Göteborg, exempelvis Södra Vägen, Danska Vägen och Allmänna Vägen. Men detta är gamla namn från en tid då staden var betydligt mindre än nu. Exempelvis Södra Vägen (Södra Landsvägen) var en landsväg som gick söder ut från staden – staden

som i princip återfanns innanför Vallgraven.

Att gatorna ovan har fått de namn de faktiskt har bygger på att Skarvikshamnen är en av Göteborgs tre energihamnar och att här hanteras raffinerade produkter. De övriga två energihamnarna är Ryahamnen som också hanterar raffinerade produkter samt Torshamnen för råolja.

Jag vet inte hur siffrorna är i våra dagar, men Skarvikshamnen har i vilket fall som helst åtminstone tidigare varit Skandinavians största anläggning i sitt slag och när man studerar Göteborgs Hamns hemsida så kan man läsa att »Energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet«.

Här finns också en del nyckeltal som imponerar – detta trots att undertecknad inte har några direkta jämförelsetal – men visst låter det gigantiskt när man läser att det varje år anlöper 2 500 tankfartyg och totalt hanteras 20 miljoner ton råolja, bensin, diesel och andra energiprodukter. Ett räkneexempel skulle kunna vara att dela upp antalet tankfartyg på årets samtliga dagar och då får man fram att stadens energihamn i snitt hanterar sju tankfartyg varje dag!

Lagringskapaciteten är fyra miljoner kubikmeter och hamnen hanterar 50 procent av Sveriges råoljeimport.



Det känns trots allt som om Namnberedningen gjort ett bra jobb – gatunamnen har en klar koppling till geografin och dess verksamhet.

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

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

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

Längs Oljevägen står cisternerna på rad.

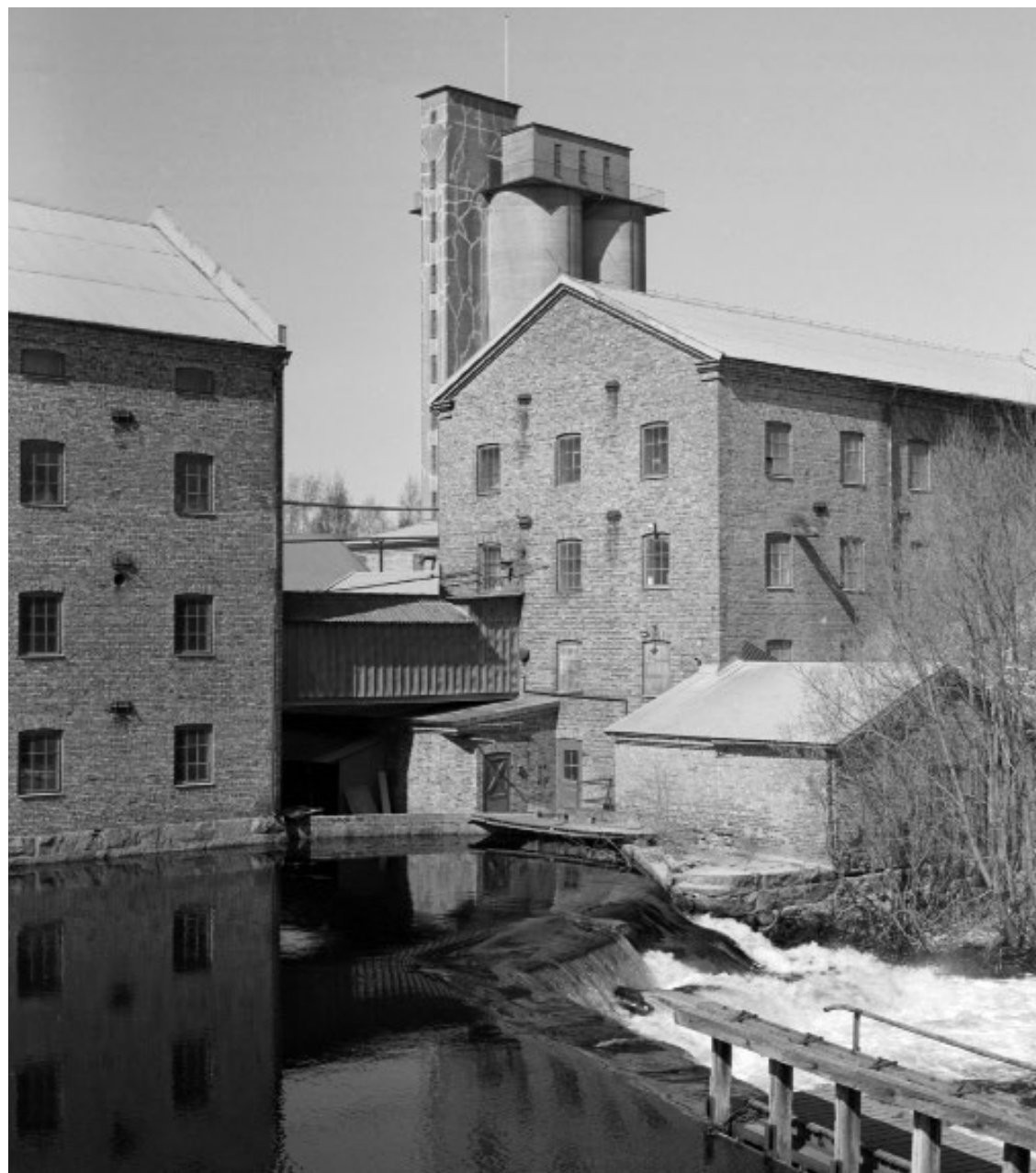


Industriarv i bild

Strax utanför Vårgårda ringlar sig Säreån fram. Här har forsar och fall utnyttjats sedan länge för att driva kvarnar. Vid det nedre av fallen anlade patron Aron Heyman 1871 en havregrynskvarn för att få avsättning för den havre han odlade på sin strax intill belägna egendom Vårgårda herrgård. Heyman hade vid ett besök i Skottland träffat skickliga grynmakare och studerat deras metoder varefter han började producera havregryn i sin kvarn. Kvarnen var under namnet AB A. Heyman kvar i släktens ägo ända till 1959 då den såldes till Svalöfsbolaget och namnet ändrades till Vårgårda Svalöf AB. 1970 köptes Vårgårdas samtliga varumärken av Kungsörnen. Hela verksamheten i Vårgårda förvärvades 1993 av Cerealia, Kungsörnens moderbolag. Kvarn- och grynproduktionen vid Vårgårda avvecklades slutligen 2000. Sedan några år tillverkas nu snus i fabrikslokalerna av Japan Tobacco International, JTI.

Kvarnen i Vårgårda var nog mest känd för sitt puffade ris. Ivan Heyman, som hörde till den tredje generationen kvarnägare, hade varit på en studieresa i USA under 1920-talet och där bland annat fått se hur man gjorde puffat ris. Han fann detta intressant och den första riskanonan (Rice Puffing Gun) var snart på plats hemma i Vårgårda. En tid följde nu av vådliga experiment med drivmedel som bensin och karbid. Försöken lyckades så småningom och fler riskanonor anskaffades, vilket ledde till att kvarnen blev känd som Vårgårda Riskvarn eller Grynkvaren. På bilden som togs på kvarnen den 18 april 1984 syns till vänster ett magasin, till höger grynkvaren, bakom denna en silo som vid ett tillfälle brandskadats, därav »giraffmönstret«, samt framför grynkvaren ett vattenkraftverk med damm i Säreån.

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





www.industrihistoriaivast.net