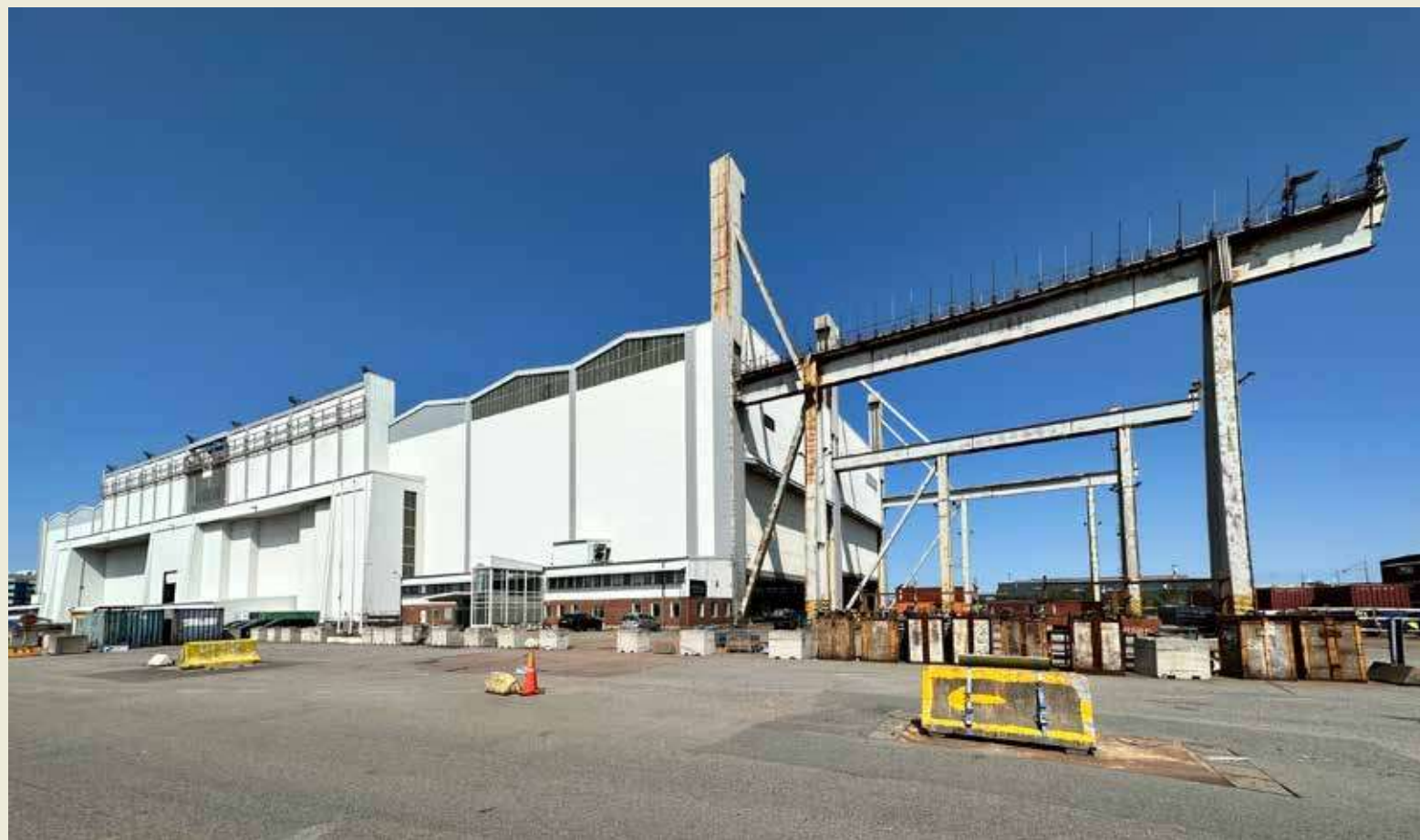


SKROVHALLEN PÅ ARENDAL

Arendal 764:728 m.fl., inom stadsdelen Arendal i Göteborg



GÖTEBORGS
STADSMUSEUM





KULTURHISTORISK DOKUMENTATION: SKROVHALLEN PÅ ARENDAL

Juni 2023

Kulturmiljörapport 2023:11

Beställares dnr SBF-2023-00517

Kulturförvaltningens dnr 0764/22

Beställare: Stadsbyggnadsförvaltningen

Beställarens representant: Stefan Rosén

Västra Götalands län, Göteborgs stad

Text och research: Anette Lindgren

Foto: Göteborgs stadsmuseums arkiv och författaren, där annan fotograf ej anges.

Kartor och stadsplaner: Stadsbyggnadskontoret och lantmäteriet

Omslag: Skrovhallen från sydost

Göteborgs Stadsmuseum

Norra Hamngatan 12, se-411 14 Göteborg

Tel: +46 (0)31-368 36 00

stadsmuseum@kultur.goteborg.se

KULTURHISTORISK DOKUMENTATION

SKROVHALLEN PÅ ARENDAL

Arendal 764:728 m.fl., inom stadsdelen Arendal i Göteborg

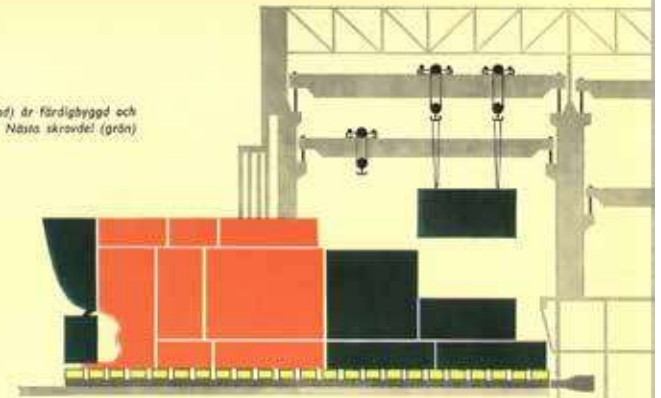
Fartygen byggs inomhus och skjuts successivt ut i byggdockorna

Förloppet i och utanför den stora skrovhallen kan betecknas som Arendalsprincipens klimax. De två byggdockornas övre ändar sträcker sig genom var sin portöppning in i hallen. I dessa inomhus liggande delar av dockorna monteras och sammanfogas de i skrovhallen tillverkade sektionerna, varvid början göres med akterskeppet. När den första skrovdelen fullbordats, skjuts den av kraftiga hydrauler ut i den öppna delen av dockan. Ett sinnrikt portsystem sluter sig sedan tätt kring skrovet. Så fogas sektion till sektion, och skrovet växer på längden och flyttas i takt med tillväxten allt längre ut i dockan.

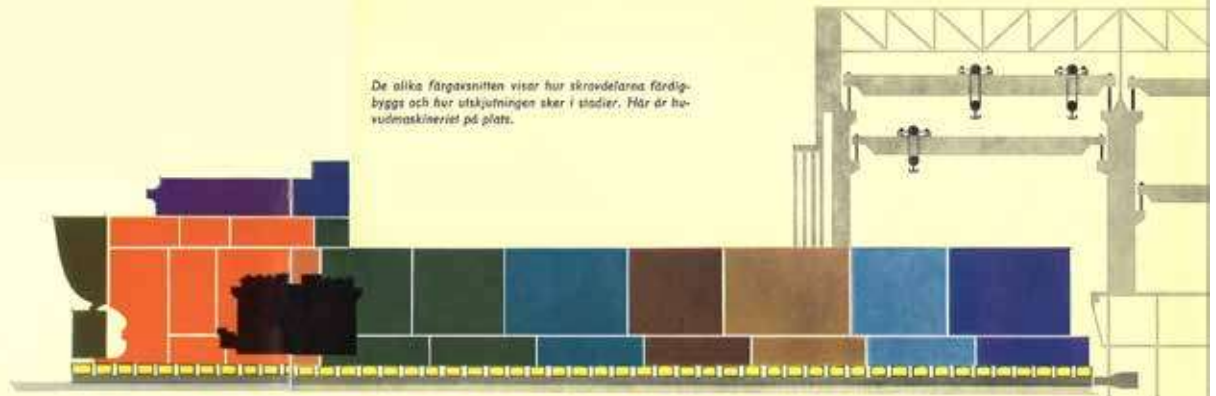
Under varje skede inmatas i den färdiga delen av skrovet rör, ventiler, värmeledningar, utrustning för maskinrummet etc. Det är därför inte ett tomt stålskrov utan i stora delar ett nästan färdigt fartyg, som växer ut ur skrovhallen.

När tillräckligt stor del av skrovet ligger utanför hallen i dockan, fortsätter insättningen av maskineriet med hjälp av de två 100-tonskranar, som vandrar i spår på utrustningspiren mellan dockorna. Allt medan fartyget rör sig längre och längre ut, pågår detaljutrustning och inredningsarbeten, och när de sista bogsektionerna sveisats på plats och raden av 700-tonshydrauler ger sin sista knuff, är det ett praktiskt taget färdigt fartyg, som intager sitt slutläge före utdockning och provtur.

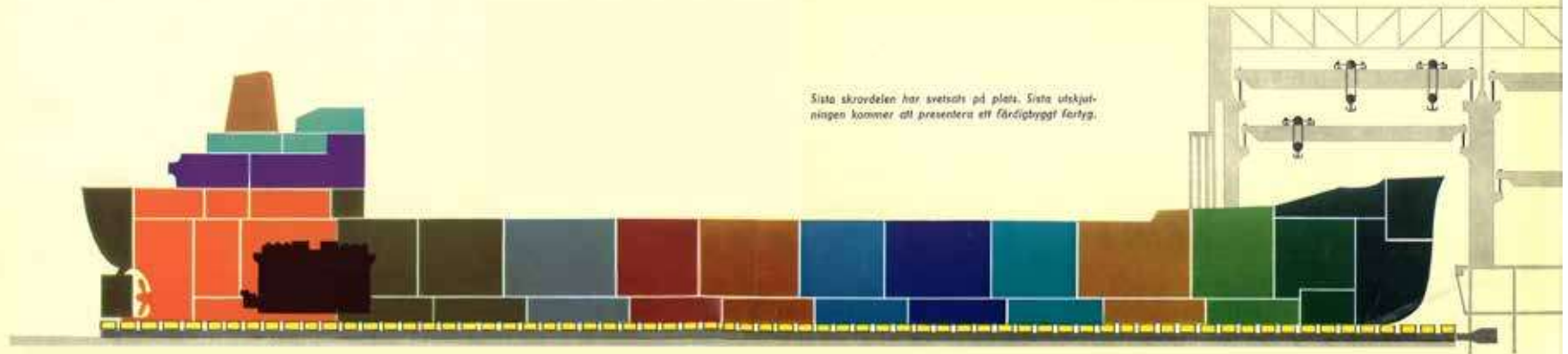
Första skrovdelen (orange/färgad) är färdigbyggd och har skjutits ut ur skrovhallen. Nästa skrovdelen (grön) närmar sig fullbordet.



De olika färgsnitten visar hur skrovdelen färdigbyggs och hur utskjutningen sker i stadi. Här är huvudmaskineriet på plats.



Sista skrovdelen har sveisats på plats. Sista utskjutningen kommer att presentera ett färdigbyggt fartyg.



INNEHÅLL

Inledning 9

Bakgrund	9
Syfte	9
Metod	9
Avgränsningar	9
Rapportens disposition	9
Medskick till fortsatt planering	9
Historik	9
Byggnadsbeskrivning	9
Bilaga 1 - Riksintresset Nya Älvsborgs fästning	9

Medskick till fortsatt planering 11

Skrovhallens berättarinnehåll	11
En gång var vi störst i världen	11
Innovation	11
Högkonjunktur	11
Högmodernistisk arkitektur	11
Skulpturalt stålskelett	11
Aktuellt skydd i området	13
Monteringsverkstaden (ARU) och f.d. Personal- byggnad (ARX)	13
Behov av stärkande åtgärder	13
Nya Älvsborgs fästning	13
Arken	13
Fornlämningar	13
Arendals gård	13
Rekommendationer till fortsatt planering	13

Kartanalys av landskapets omvandling	14
Perioden 1950-1970	14
Kustlinjen 1935 och idag	14

Historik 17

Arendals äldre historia	17
Områdets topografi	17
Arendal i äldre dokument	17
Jordbruk och försvar	18
Arendal som jordbruksbygd	18
Nya Älvsborgs fästning	18
Arendal och Nya Älvsborgs fästning	18
Arendals redutt	18
Semesterorten Arendal	21
Från exklusivt sommarnöje till folklig semesterort	21
Slutet för badorten	21
Bilder från Arendal 1890-1930	22
Arendalsvarvet byggs	25
Arendalsprincipen	27
Skeppsbygget i skrovhallen	27
Tio år för högvarv	27
Oljekris och varvskris	33
Sista varvet på varvet, 1980-talet	33
Varvskrisen - Göteborgskrisen	33
Sist men inte minst - Oden	33

Byggnadsbeskrivning 35

Bilaga 1: Riksintresset Nya Älvsborg 41



Dagens gatunät på ekonomiska kartan från ca 1935, från karttjänsten Kartbild (kartbild.com 2023-07-01)

INLEDNING

Bakgrund

Kulturförvaltningen har fått en förfrågan av Stadsbyggnadsförvaltningen gällande en kulturmiljöutredning inom projektet Detaljplan för hamnverksamhet i Arendal.

Detaljplanens huvudinnehåll är en ny färjeterminal för Stenas Danmarks- och Tysklandstrafik. Den ska flyttas från innerstaden (Masthugget och Majnabbe) till en gemensam terminal med två kajer på Arendal.

Planerna kan sammanfattas som: De verksamheter som finns i Arendalshamnen idag försvinner (kryssning) respektive flyttas till annan del av hamnen (roro-verksamheten). Skrovhallen rivs för att få plats med uppställning av fordon. Byggnaden som idag inhyser Volvomuseet och Volvo Bussar byggs om till terminalbyggnad med mera för Stenas verksamhet. Passagerargångar behöver uppföras till respektive kajplats. Omlokalisering av färjetrafiken kan också innebära att åtgärder måste göras i befintligt vägnät.

Syfte

Syftet med dokumentationen är att bevara delar av berättelsen om Arendalsvarvet, specifikt skrovhallen ARN. Detta på grund av planerade förändringar i området som medför en rivning av hallen.

Rapporten ska också göra några medskick till fortsatt planering gällande övriga viktiga kulturmiljöer i området, främst Nya Älvsborgs fästning och anläggningen Arken. Underlaget ska fungera som kunskaps- och inspirationsresurs i planeringen.

Metod

Kunskapsinhämtning har skett genom platsbesök, litteratur-, kart- och arkivstudier samt genom sökning i fotoarkiv.

Avgränsningar

Avgränsningarna är tematiska och geografiska, med skrovhallens roll i varvshistorien i centrum. Beskrivningarna rör sig i området runt f.d. Arendalsvarvet, med några mer övergripande utviktningar.

Rapportens disposition

Medskick till fortsatt planering

Sammanfattning och framåtsyftande texter. Här finns beskrivningar av aktuellt skydd (kulturhistoriska värden i området), som behöver hänsyn i planeringen. Även beskrivning av fornlämningar och en enkel analys av landskapets omvandling under 1900-talet.

Historik

En sammanställning av de historiska skeenden som påverkat områdets utformning. Bygger på skrivna källor, kartor och fotografier.

Byggnadsbeskrivning

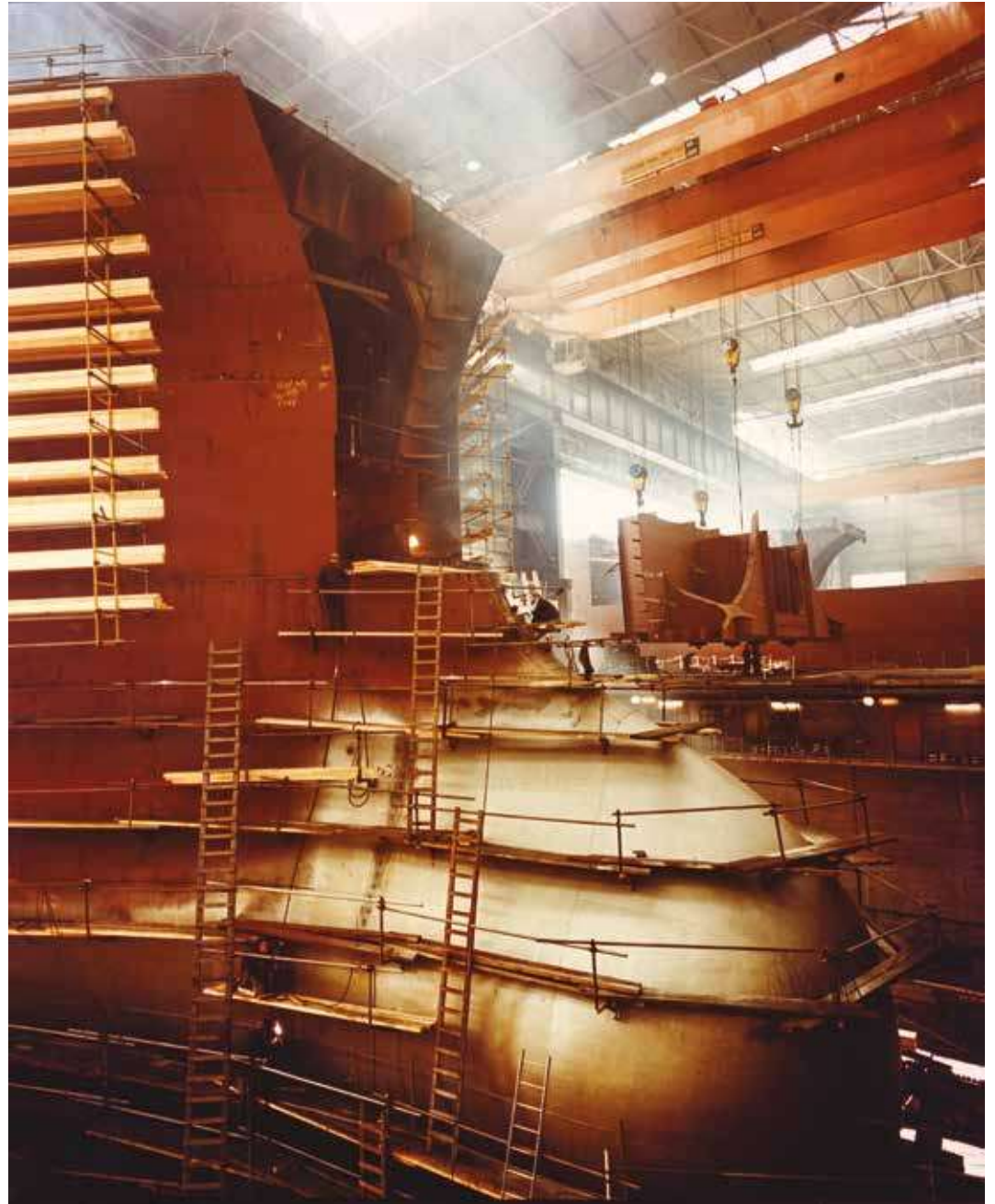
En nutidsbeskrivning i text och bild av byggnaden Skrovhallen.

Bilaga 1 - Riksintresset Nya Älvsborgs fästning

Ett utdrag ur rapporten "Riksintressen för kulturmiljövården - riksintressen utanför centrala Göteborg" ligger med som Bilaga 1. Den behandlar värdena i Nya Älvsborgs fästning.



Bilder ur varvshistoriska samlingarna, Göteborgs stadsmuseum, insamlade av Rodolfo Castex



MEDSKICK TILL FORTSATT PLANERING

Skrovhallens berättarinnehåll

Skrovhallen och byggdockorna var kärnan i Arendalsvarvet. Den samlade varvsmiljön blev betydligt mer svårläst när byggdockorna fylldes igen och kranarna försvann. Hallen är inte utpekad i några bevarandeprogram eller planer, och när planeringen nu förutsätter en rivning för att ge plats åt en ny terminal så får miljöns dokumentvärden anses vara såpass begränsade att den rimligtvis bör få ge vika för det nya.

Hallen bär dock på viktiga berättelser ur Göteborgs historia, berättelser som bör få leva vidare i någon form. Att ge delar av dem plats i det nya terminalområdet vore lämpligt. Några teman är särskilt viktiga:

En gång var vi störst i världen

Från 1900-talets början till oljekrisen på 1970-talet var Göteborg en av världens största varvsstäder, och vi byggde de största fartygen i världen. Det är en stark del av berättelsen om staden, och en viktig pusselbit i stadens självbild och själ. Skrovhallen är en viktig del i den berättelsen.

Innovation

Hela Arendalsvarvet var en manifestation av svensk ingenjörskonst, innovation och ett företagsklimat med plats för individen. Hela varvets innovativa disposition byggde på ideer från en teknisk chef på Götaverken, en ren "in-house-produkt".

Högkonjunktur

Hallen berättar också om 1960-talets högkonjunktur, tiden då inget kunde stoppa den göteborgska industrin. Om man inte fick plats med att bygga större båtar på de gamla varven - då byggde man ett helt nytt varv.

Innovation och satsningar framåt skulle ta oss genom motgångarna, och det fungerade ända fram till oljekrisen.

Högmodernistisk arkitektur

Den stora hallen illustrerar den sena modernismens rent funktionsstyrda industriarkitektur i stål och plåt. Det som skiljer ut skrovhallen från samtida industribyggnader är skalan. Det är en enorm hall som i sig berättar om skalan på de båtar som producerades.

Skulpturalt stålskelett

Traversbanorna, enorma stålbalkar i ett jättelikt fackverk, berättar i sig om vilka laster man hantlade i skeppsbyggeriet. Även om bara den avklädda stommen skulle gå att bevara så är det ett sätt att bevara berättelsen om varvet på plats. Den har också upplevelsevärden genom sin storlek och en rå estetik som samspelar med hamnmiljön.



Traversbanorna sticker ut vid östra gaveln, men fortsätter som ett enormt fackverk genom hela byggnaden.



Bruna ytor är bevarandeprogram, röd yta är byggnadsminne/riksintresse, gröna ytor värdefullt kulturlandskap. Punkter är fornlämningar av olika typer och status. (Grå är slutundersökta och bortgrävda.) Illustration ur Go:kart 2023-07-20.

Aktuellt skydd i området

Inom det aktuella planområdet finns inga utpekade kulturhistoriska värden, men kommande planering påverkar miljöer och objekt både innanför och utanför plangränsen.

Monteringsverkstaden (ARU) och f.d. Personalbyggnad (ARX)

Monteringsverkstaden blir kvar i ombyggt skick, som terminalbyggnad, medan personalbyggnaden planeras att rivas. Åtgärderna innebär ingen betydande förlust av kulturhistoriska värden. Utan byggdockorna och skrovhallen, varvets centrala delar, är det kulturhistoriska berättarinnhållet i byggnaderna svagt.

Behov av stärkande åtgärder

Nya Älvsborgs fästning och Arken är två viktiga kulturmiljöer som redan i dagsläget behöver för- stärkande åtgärder. All planering i närområdet bör riktas mot att möta kulturmiljöerna bättre och göra sin del i att stärka dessa miljöer.

Nya Älvsborgs fästning

Fästningen är från 1600-talet och var en del av rikets försvar fram till andra halvan av 1800-talet. Den blev statligt byggnadsminne 1935, och är en av Sveriges bäst bevarade fästningar. Den är också ett populärt utflyktsmål.

Att särskilt tänka på - Nya Älvsborgs fästning

Många av den senare tidens omvandlingar av

landskapet runt fästningen försämrar upplevelse- värdena när man möter fästningen från vattnet. Siktlinjerna är långa över vatten och åtgärder kan få större påverkan än man först tror.

Utbyggnaden av hamnen och borttagandet av Lilla Aspholmen har haft negativ påverkan. Likaså berg- täkten på Ardalsberget som berövat fästningen den gröna fond den tidigare haft när man ser den från söder och väster.

Planerade åtgärder i området måste undvika att göra mer negativ påverkan på miljön runt fäst- ningen. I Bilaga 1 till denna rapport finns fördjupad information om riksintresset Nya Älvsborg.

Arken

Arken byggdes 1975 som Götaverkens personalan- läggnings. Den fick pris ur Per och Alma Olssons fond för god arkitektur, med motiveringar kring arkitekturen, naturmaterialen och byggnadens fina kontakt med naturen på berget där den står.

Idag är Arken en spa-, hotell och konferensanlägg- ning som även nyttjar berget söder om byggnaden.

Att särskilt tänka på - Arken

Arken skapades för att vara en avskild miljö med höga rekreativvärden redan då den byggdes. Miljön har påverkats negativt främst åt söder, där en bevuxen höjd försvunnit och en vik fyllts igen. Åtgärder som skärmar av/agerar buffert mot Ar- ken och stärker miljön i mötet åt söder och väster är positiva.

Det som tillkommer inom planområdet kan ha en visuell och funktionell påverkan på miljön vid Arken. Placering av uppstickande strukturer bör studeras så att påverkan inte blir negativ, även bul- ler och belysning kan eventuellt bli störande.

Arendals gård

Arendals gård var av stor vikt i området, men bygg- naderna är idag rivna och berget är en bergtäkt.

Fornlämningar

De fornlämningar som finns inom planområdet är slutundersökta och borttagna i samband med utbyggnader av hamnen.

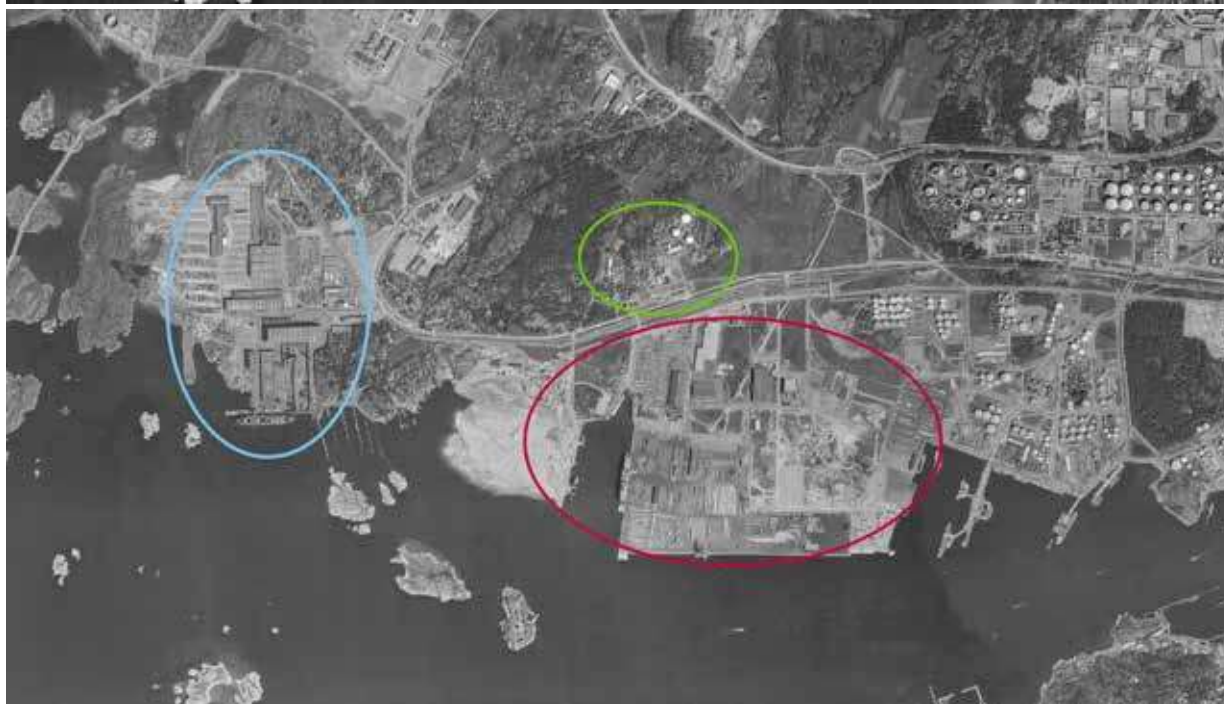
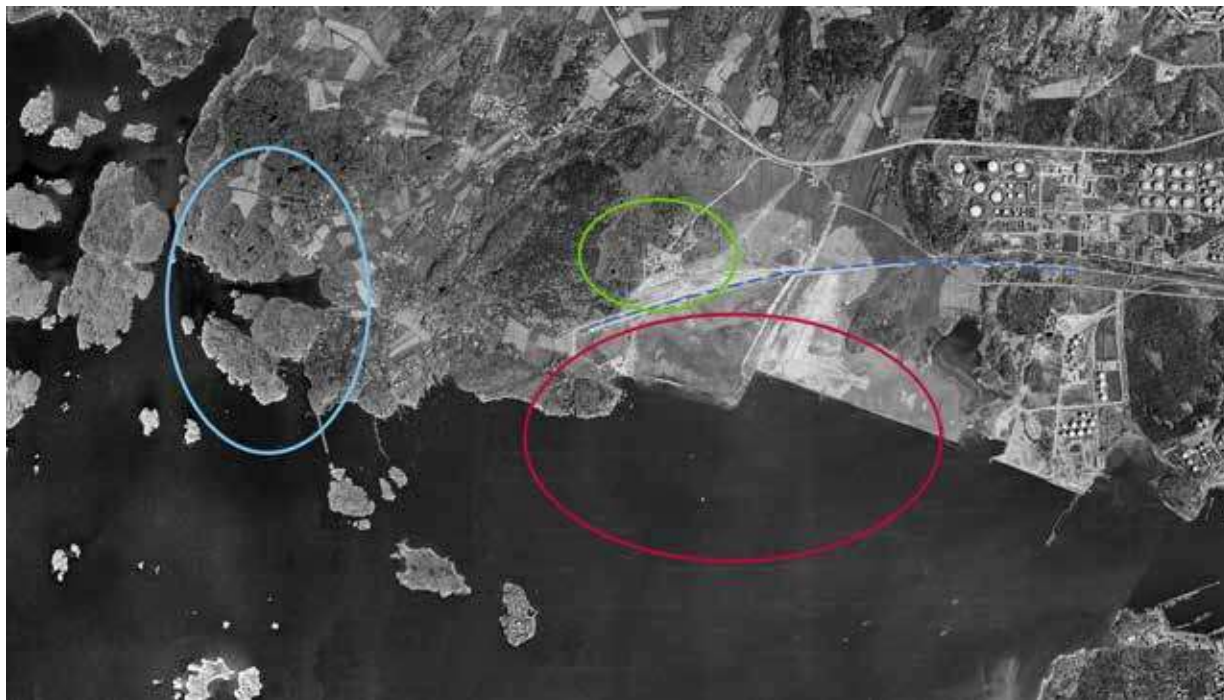
Rekommendationer till fortsatt planering

Kulturhistorisk kompetens bör inkluderas i gestalt- ningsprocessen, utifrån vad som tidigare behand- lats i detta kapitel.

Det handlar främst om:

- Mötet mellan det tillkommande och befintliga värden i närområdet, vyer och relationer som behöver hänsyn. Det gäller i synnerhet Nya Älvsborgs fästning och Arken.
- Möjligheter till delvis bevarande av skrovhallen

Det är fördelaktigt om antikvarie kommer in i gestaltungsarbetet tidigt, gärna genom att ritande kontor har eller knyter till sig den kompetensen.



Kartanalys av landskaps omvandling

Bilderna visar hur snabb och omfattande landskapsomvandlingen varit i området. Ett medskick framåt är att framtida åtgärder med fördel bidrar till läkande av landskapsbilden, även om ett återställande inte är möjligt.

Perioden 1950-1970

Till vänster syns två flygfoton från sent 1950-tal samt cirka 1970. De visar den snabba omvandlingen av landskapet. Ringarna markerar Nynäs oljeraffinaderi (grön), Göteborgs hamns utvidgning (röd) och Arendalsvarvet (blå).

Den streckade linjen i övre bilden är den då pågående utbyggnaden av väg och järnväg, främst för hamnens utvidgning. Den förenklade också etableringen av Arendalsvarvet.

Kustlinjen 1935 och idag

På motstående sida illustreras 1935 års strandlinje (från ekonomiska kartan) i rött, med dåvarande landområden i rött, lagda på en satellitbild från idag. Man kan bland annat se att flera öar/holmar har inkorporerats i varvs- och hamnanläggningarna och att flera vikar fyllts ut.

De senaste förändringarna med utfyllnad mot Lilla Aspholmen samt bergtäkt på Ardalsberget har särskilt stark påverkan på upplevelsen av Nya Älvsborgs fästning, vilket kommande planering också måste ta hänsyn till. En målsättning framåt bör vara att alla åtgärder i området går i riktningen mot att förstärka värdena i Nya Älvsborgs fästning.



Nya Älvsborgs fästning avbildad av Carl W. Carlberg år 1768. Vid denna tid var fästningen i allra högsta grad i bruk och kopplingen till Arendal var aktiv.



HISTORIK

Arendals äldre historia

Områdets topografi

Innan människan började påverka landskapet runt Arendal var det ett typiskt bohusslänskt kustområde med öar och kobbar av istidsslipade klippor. Landskapet präglades av mjuka höjder och vikar, strandängar och växtlighet som betingats av det havsnära och väderutsatta läget. Fornlämningar visar på bosättningar och gravsättningar från stenålder och framåt.

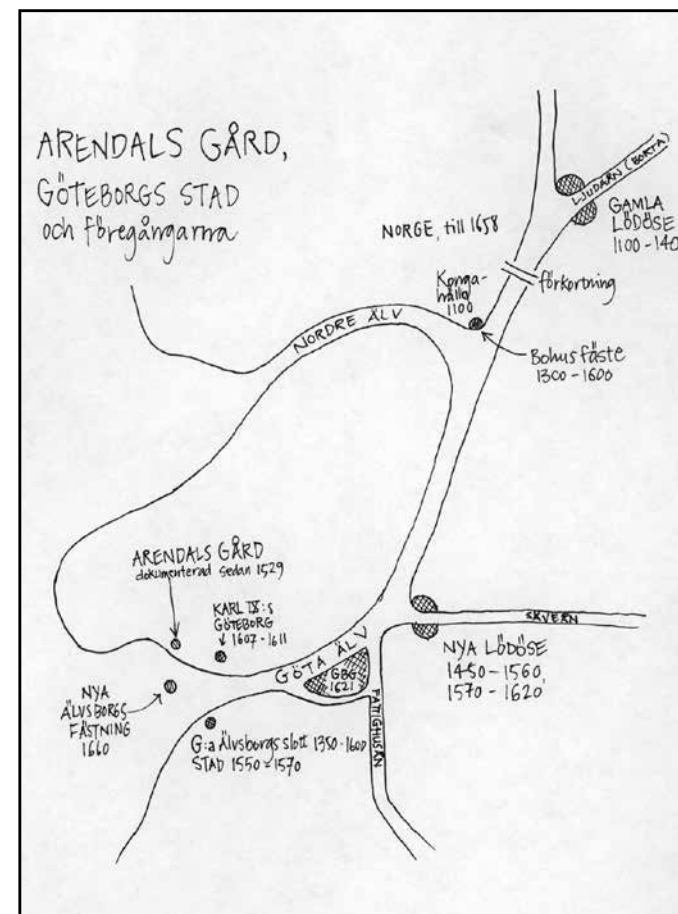
Arendal i äldre dokument

Under 1200-talets första hälft fick Västergötland sin eftersträlvade kontakt med Västerhavet då man tog kontrollen över ett ungefär 15 kilometer brett landområde mellan den nuvarande Hallandsgränsen och Göta Älvs södra utlopp. I detta sammanhang övergick också Lundby och Tuve socknar på den norra sidan om älven i svensk ägo.

Namnet Arendal, eller Ardal som det tidigare kallades, dyker för första gången upp i skrift vid denna tid. Hemmanet Arendal går att följa i skriftliga

källor sedan 1529, då det lämnades i pant för ett lån. Det finns goda skäl att anta att stamgården Arendal har sina historiska rötter i medeltiden.

Arendals invånare fick genom de följande århundradena bevittna en rad stora händelser i regionens historia. De såg uppförandet av Älvsborgs stad vid slottet på den motsatta älvstranden (1550-1570) och den följande återflytten till Nya Lödöse (1570-1620). De bodde nästgårds med Karl IX:s Göteborg (1607-1611) vid Färjenäs, en knapp halvmil österut. Från ett lite längre avstånd sågs staden Göteborg etableras (1621). Jordägare i Arendal drabbades också av Älvsborgs första och andra lösen (1570 och 1613) och såg resten av Hisingen (och Bohuslän) bli svenskt vid freden i Roskilde (1658). De var där då man uppförde Nya Älvsborgs fästning (sent 1600-tal) och såg den första svenska ostindiefaren lämna Göteborg (1732).



En skiss över Göteborgstraktens historia 1100-1660 med Arendal i fokus.

Jordbruk och försvar

Arendal som jordbruksbygd

Stamgården Arendal var från den äldsta tiden ett frälsehemman och den förblev ett helt hemman fram till 1799. Ägarna var i allmänhet välsituerade och kända personer men det var få, om ens någon, av ägarna som själva brukade gården under denna period. Inkomster från gården kom ägaren till godo genom att brukaren betalade "ränta" för gården, alltså en form av hyra.

Runt sekelskiftet 1800 delades hemmanet och tre bönder från Orust etablerade sig. På så sätt utvecklades Arendal till ett jordbrukslandskap med flera gårdar, där brukarna också bodde på platsen.

Under sillperioderna, i synnerhet under andra halvan av 1700-talet, växte också hamnar och små fiskesamhällen med småskalig sillindustri fram, både vid Gåsesund och på Aspholmarna.

Nya Älvsborgs fästning

Under det militärt oroliga 1600-talet byggdes Göteborgs försvar ut med Nya Älvsborgs fästning på Kyrkogårdsholmen utanför Arendal.

Det var danskarna som gav den svenska fortifikationsmakten insikten om att det yttre mynningsområdet var ytterst viktigt att försvara. Vid den så kallade Hannibalsfejden befäste danskarna holmen år 1644, vilket blev ett tydligt hot mot staden. Då danska flottan tillfälligt gav sig av kom svenskar-
nas chans att ta ett snabbt beslut och Kyrkogårds-

holmen befästes med ett provisoriskt batteri under vintern 1644-1645.

Under 1650-talet inleddes sedan bygget av en permanent fästning på holmen. År 1660 raserades Älvsborgs fästning vid Klippan för att förse fästningen på Kyrkogårdsholmen med byggnadsmaterial och inventarier. Den fick därmed namnet Nya Älvsborg och Wikefjorden ändrade samtidigt namn till Älvsborgsfjorden, vilket den heter än idag.

Nya Älvsborg hamnade två gånger i skarpt läge, 1717 och 1719, båda gångerna under Stora nordiska kriget. Fästningen klarade båda anfallen. Efter att tidvis ha haft betydelse för Göteborgs försvar under 1700-talets andra hälft och början av 1800-talet beslutas på 1830-talet om att bestyckningen av Nya Älvsborg skulle upphöra. Den fortifikatoriska historien upphörde härmed.

Arendal och Nya Älvsborgs fästning

Man tog sig med båt ut till Nya Älvsborgs fästning, och Arendal var det närmaste landfästet. Det ledde till att Arendal gick från att ha varit en ganska isolerad ort till att bli en viktig plats för alla resor till och från fästningen. Stamgården Arendal blev skjutshåll och gästgiveri och det sägs att det byggdes en cell i källaren för mellanlandande fångar. Gästgiveriverksamheten och skjutshållet pågick under hela tiden som fästningen var i bruk.

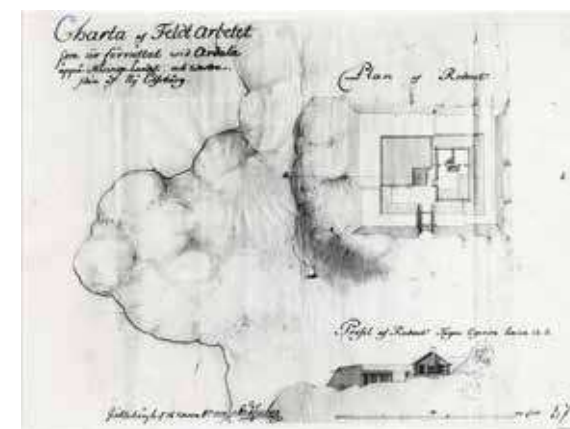
Arendals redutt

Som en ytterligare förstärkning av försvaret byggdes en redutt år 1719 på berget nedanför nuvaran-

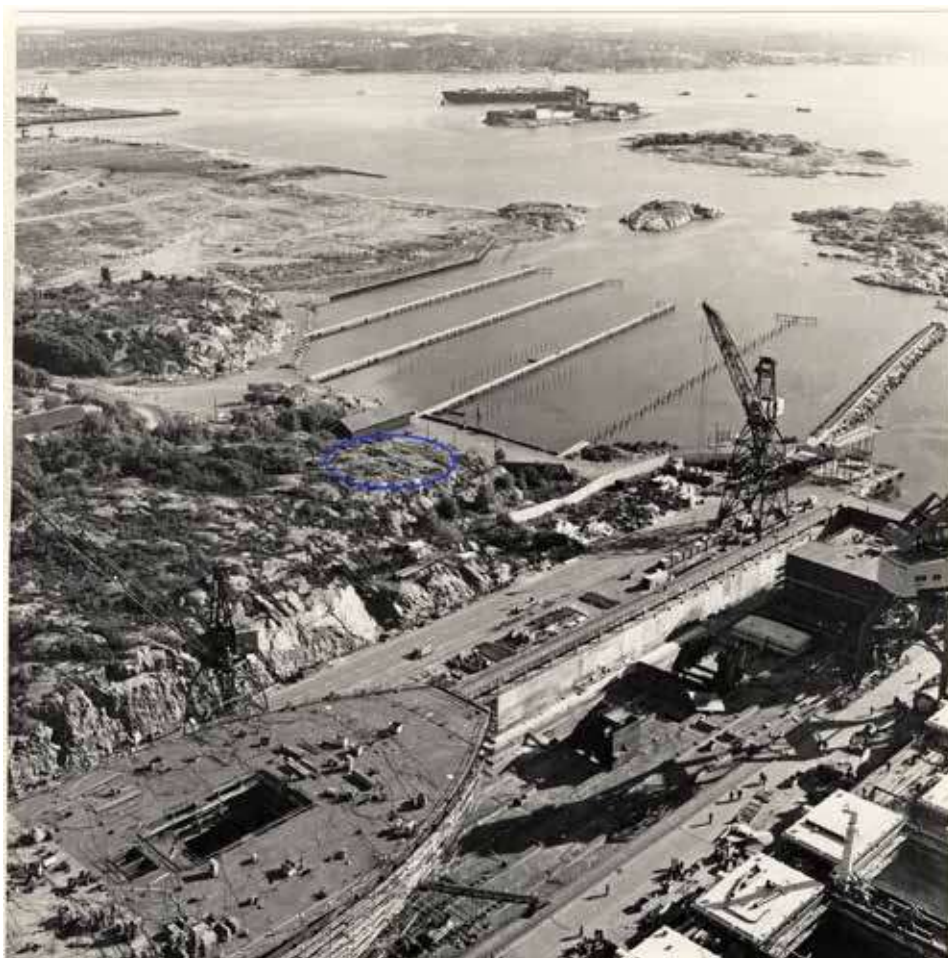
de "Arken". Den har även kallats Arendals skans.

En redutt är en liten fristående försvarsanläggning som kan försvaras från alla håll, ofta fyrkantig till sin form. Arendals redutt hade funktionen av ett inre försvar av fortifikationslinjen mellan Hisingen och Nya Älvsborg, en del i det större systemet av försvarsfästen längs Göta älv. Tillsammans skulle de täcka in alla upptänkliga former av anfall på staden från vattnet.

Platsen användes för försvarsändamål så sent som under första världskriget. Det finns en gjuten ramp upp på bergets baksida som bör ha tillkommit då. Under tidigt 1900-tal var det oljeupplag på ytorna närmast älven, och senare småbåtshamn. Inget av detta finns bevarat idag. "Arendals redutt" (Fornlämning Göteborg 438) sprängdes bort i samband med utbyggnad av hamnen 1972. Före hamnutvidgningen gjordes en arkeologisk undersökning av Göteborgs Arkeologiska Museum.

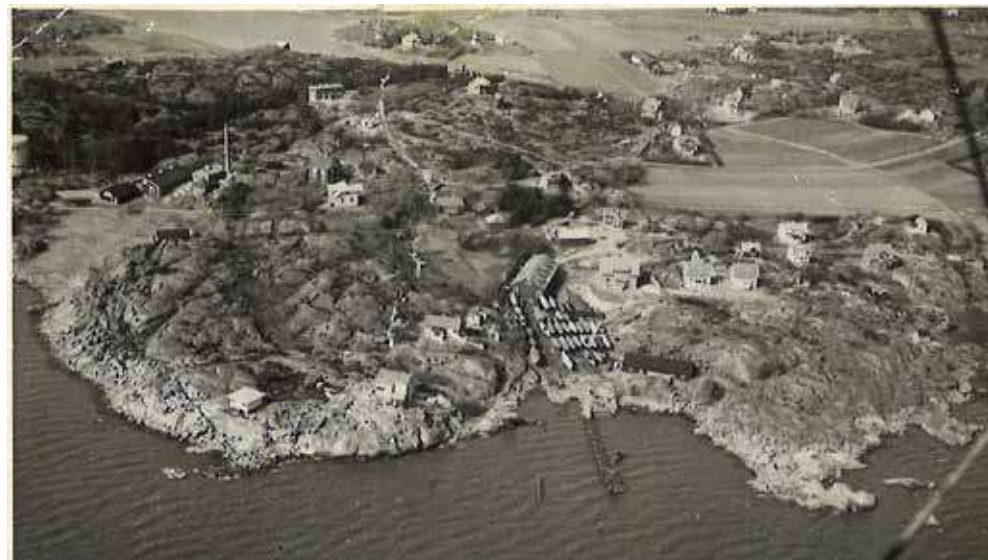


Ritning av Arendals redutt från 1719



Bilder från dokumentation av utgrävningen av Arendals redutt 1972, inför hamnens utbyggnad. Själva försvarsverkslämningen är inringad i blått. Arendalsvarvet är vid denna tid i full verksamhet.





Handelsanställdas Förening tog över villan "Min Lilla Vrå" år 1935. Villan som byggdes för grosshandlare Setterberg sägs vara den första sommarlägenhet som byggdes i Arendal, runt 1860, på en avstyckning från Arendals gård. Den äldre bilden ovan är från ca 1890.

Arendals båtvarv på 1950-talet. Ett familjeföretag som startade sin verksamhet började 1920, nedlagt 1970. De byggde små lustyatcher, reparerade småbåtar och vinterförvarade båtar. Flygbilden ovan är från ungefär samma tid, med varvet och bryggan mitt i bild.



Semesterorten Arendal

På 1870-talet, när Nya Älvsborgs fästning tagits ur bruk och Arendals gård miste uppdraget som gästgiveri, så växlade ägarna över på ett nytt spår. De byggde på en våning på huset, la till en stor glasveranda och började hyra ut rum till sommargäster.

Livet vid havet ansågs hälsobefrämjande. Salta bad och frisk luft var hälsokuren på modet. Det startade med specifika badortsanläggningar, till exempel på Marstrand, Särö och Gustafsberg, och var först societetens sommarnöjen. Från sent 1800-tal började badliv att blomstra även utanför badorterna.

Arendals kuststräcka var ett skärgårdslandskap med berg, stränder och vikar, och samtidigt lättillgängligt från staden. Det attraherade Göteborgs mer bemedlade samhällsklass. Under 1870-talet byggdes en rad stora sommarvillor, främst i havsnära lägen. Nu startade Arendals period som det "förnäma" Göteborgs sommarort.

Villorna fick namn som Sommarro, Min Lilla Vrå, Elfsvik, Fjordhem och Bellevue. De var påkostade trähus i två våningar med tinnar och torn, glasverandor och trädgårdsanläggningar. Man reste ut med båt, antingen för egen maskin eller med den ångbåt som gick i daglig trafik mellan "Ånglups-trappan" vid Lilla Bommen och Villabron i Arendal.

Sommargästerna sysslade med tennis, vattenpolo och segling, samt golf på 9-hålsbanan i Sandvik.

Vid invigningen av banan 8 juni 1894 gjordes där Sveriges första noterade hole-in-one.

Från exklusivt sommarnöje till folklig semesterort

Redan vid sekelskiftet 1900 hade Göteborgs stad planer på att expandera hamnen längre ut i inloppet. Man började därför att fylla ut en vik öster om Arendal med muddermassor för att på sikt omvandla området, så som man tidigare gjort runt bland annat Lindholmen, Tingstadsvassen och Lundbyvassen. Industristaden Göteborg kröp allt närmare in på knutarna, och successivt började Arendal tappa sin glans och sin roll som exklusivt sommarnöje för överklassen.

Några av de sommarvillor som låg närmast mudderupplaget löstes in av Göteborgs stad redan strax efter sekelskiftet. Sedan sades golfbanans markarrende upp eftersom sandtaget behövdes för hamnens verksamhet. I diskussioner om hamnens utveckling nämndes Arendalsbukten upprepade gånger såsom lämplig plats för en frihamn.

Och så kom första världskriget. Platsen ansågs utsatt vid infarten till Göteborg, och som ytterligare påminnelse byggdes ett försvarsverk nära den gamla Arendals redutt. Med depressionen på 1930-talet var det sedan definitivt över för societetsorten Arendal. Industrin gjorde sig också allt mer närvarande, främst med cisterner och upplag men även en del mindre verksamheter.

Societetsglansen falnade men därmed var det inte slut på semesterfirandet. Den lagstadgade semes-

tern skapade nya behov och nu växte sommarstugor fram i klungor på de kala klipporna nära havet. De byggdes över hela strandområdet och upp över näraliggande höjder.

Det öppnades också olika former av lite enklare badhotell. Under de första decennierna togs flera av de gamla sommarresidensen över av föreningar som De Handelsanställdas Förening ("Min Lilla Vrå"), Månadskarlarnas Förening ("Villa Elfsvik" från första inlösen) och Verkmästareförbundet (Villa Lyckhem). Ett äldre torpställe togs över av föreningen "Vi Unga".

Slutet för badorten

I slutet av 1930-talet började staden lösa in de flesta av villorna på Arendal. De fick sedan tillfälliga hyresgäster men förföll successivt. Mindre industrier och oljehamnar trängde sig på så pass att vattnen runt Arendal inte längre bjöd på friska havsbad och sommarorten började på allvar tyna bort. I mitten av 1950-talet kom den första större industrin, Nynäs petroleum, som anlade ett raffinaderi vid de så kallade "Skalebackarna" och en oljepir i viken nedanför.

Förberedelserna för Götaverkens nya storvarv svepte bort de flesta av de gamla villorna och flera av lantgårdarna när väg och järnväg skulle fram. Längs stranden sträcktes kajanläggningar och tog några till. Den Dahlska villan, villa Tjällstorp, var det sista stora sommarresidenset som låg kvar i sin parkmiljö. Familjen försökte länge få den skyddad men så blev inte. Den brändes ner av staden 1966.

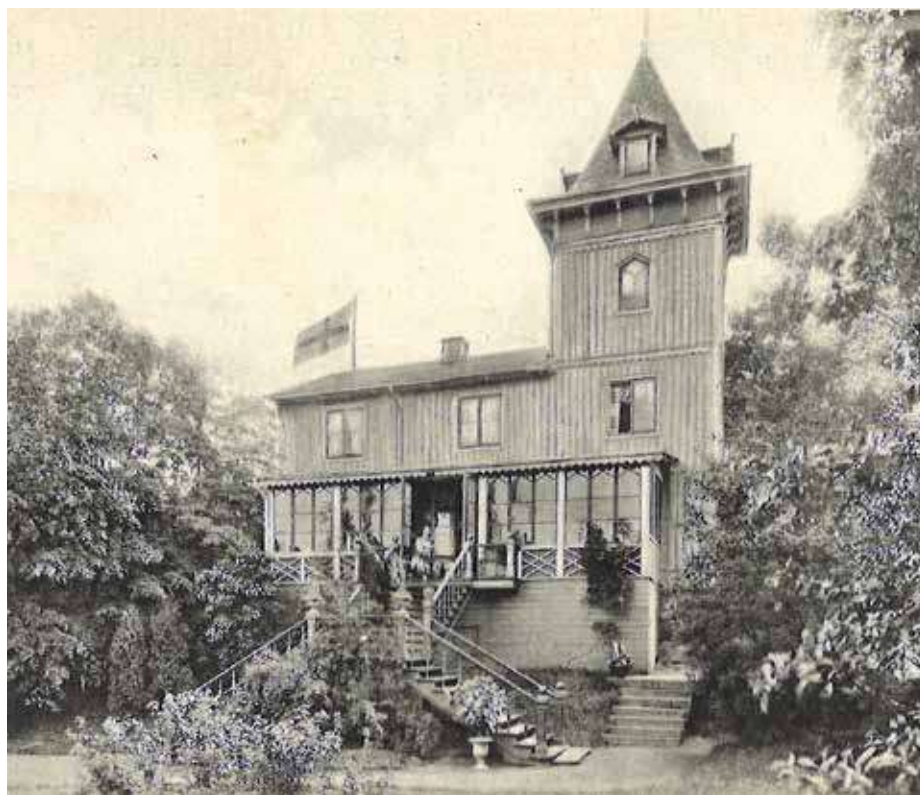
Bilder från Arendal 1890-1930

Alla bilder ur stadsmuseets arkiv

Till höger: Villabron vid Arendal. Här lade ångbåten från Göteborg till fram till 1939. Tornet till höger hörde till ett varmbadhus dit man kom på en träbrygga längs bergskanten. På berget står en väntkur. De två sista decennierna var bryggan dubbelt så lång, eftersom mudderupplaget i viken läckte och gjorde vattnet runt Villabron allt grundare.

Nedan: Famijen Kennedys "Rosersborg" ca 1890

Nere till höger: Villa Tjällstorp, familjen Dahls villa som låg kvar till 1960-talet, här avbildad omkring 1890





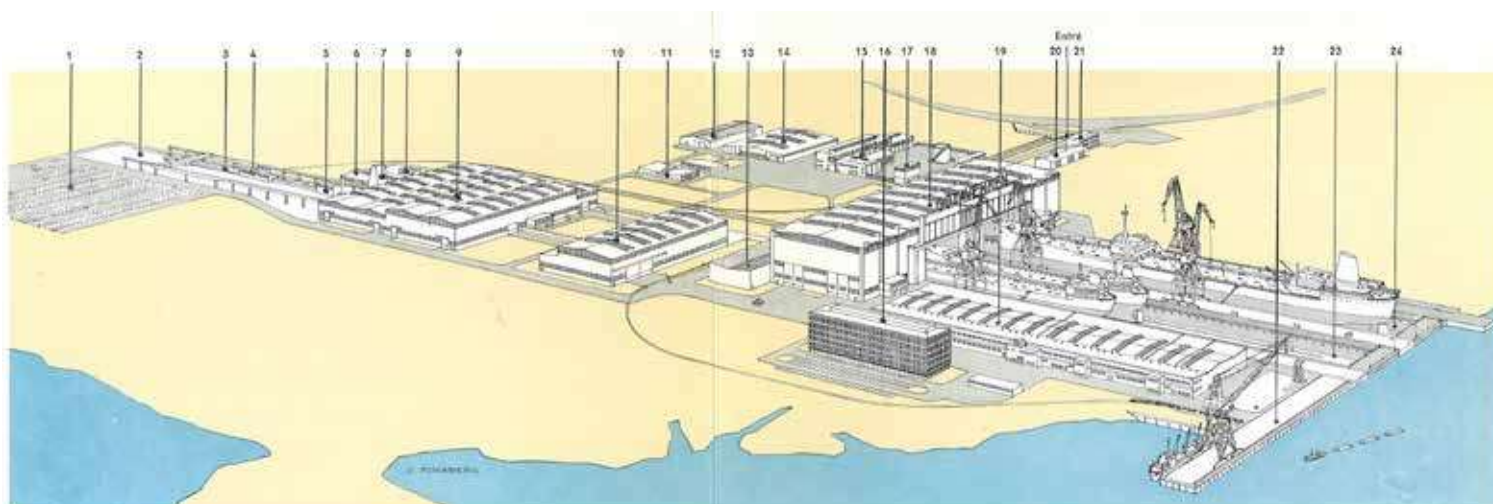
Två vykort från 1920-talet och 1930-talet. Det övre har det första Arendalsvarvet i förgrunden, ett träbåtsvarv där man byggde yacher, lagade båtar och hade vinterförvaring. I bakgrunden ser man att sommarvillorna skapat ett helt samhälle. Flera ser ut att vara lite enklare trävillor från 1910- och 1920-talen, snarare än 1800-talens träslott.

På vyn nedan, som ska vara från 1930-talet, ser man cisterner på ön i fonden. En aning om industristadens ankomst. I förgrunden båthamnen, bortre delen syns på bilden av båtvarvet från 1950-talet på förra uppslaget.



Herr
Barkman
balansgår
ut till båten
Tyra år 1899

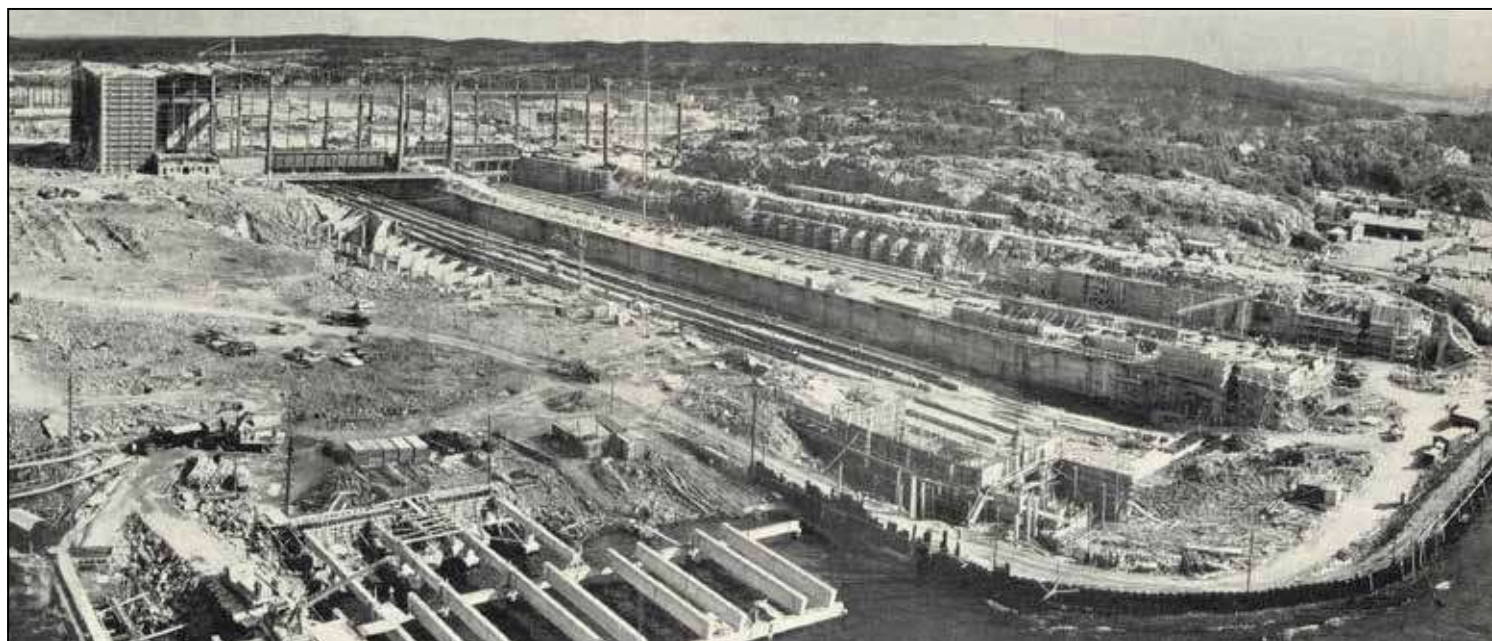




Modell av varvet ur en av de broschyrer som Götaverken gav ut under varvets första tid.

Siffrorna markerar:

1. Plåtgård (långtidsförvaring)
2. Plåtgård (för omedelbart bruk)
3. Rullbana
4. Riktvals
5. Blästerverk (plåt)
6. Mallverkstad
7. Optisk märkning
8. Blästerverk (profiler)
9. Plåtverkstad
10. Svetsverkstad
11. Centralkök och matsalar
12. Kallförråd
13. Buffertlager
14. Varmförråd
15. Driftsverkstäder
16. Kontor
17. Acetylengasverk
18. Skrovhall
19. Utrustningsverkstäder
20. Omklädningsrum och simhall
21. Personalbyggnad
22. Utrustningskaj
23. Byggdocka II
24. Byggdocka I



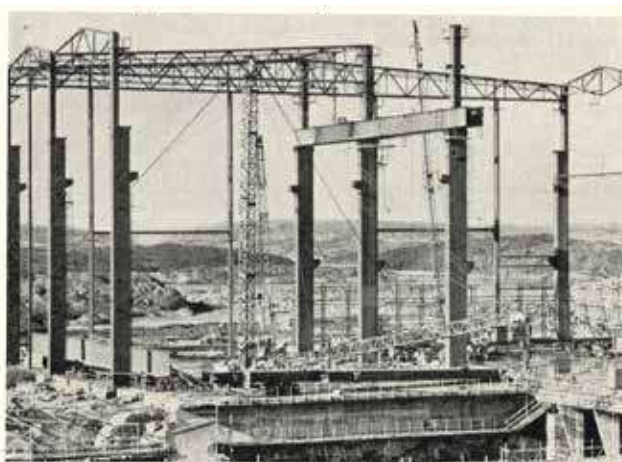
Fotot ur Skeppsbyggaren nr 1/1963 visar varvet under byggtiden. Det är utrustningspiren som byggs närmast i bild. Under byggtid användes piren också för att lossa plåt till byggnadernas fasader. Personaltidningen rapporterar att bygget sysselsätter ungefär 600 man.

Arendalsvarvet byggs

Under 1950-talet började Götaverken förvärva mark i området med tanke på en framtida expansion. Arendal var vid denna tid fortfarande i huvudsak ett jordbrukslandskap men den mer storskaliga hamn- och industriverksamheten började långsamt expandera ut förbi Rödjan. Vägar och järnvägsspår lades ut över jordbrukslandskapet. Arendal var nästa steg. Orsaken till expansionsplanerna var att marknaden efterfrågade allt större fartyg men det var för ont om plats för att bygga större inne vid den ursprungliga varvsanläggningen i Lundby.

Beslut om att anlägga ett nytt varv i Arendal togs 1958. Året efter inleddes en storskalig omvandling av landskapet, från jordbrukslandskap och semes-terort i skärgårdslandskap till modern varvsindu-stri. 500 000 kubikmeter berg sprängdes bort med dynamit och blev till kross för landutfyllnad och ballast i gjutning. Två havsvikar fylldes igen med jord och sprängsten. En väg och en järnväg drogs fram och in på varvsområdet.

På fastighetens södra del anlades två dränerade byggdockor genom schaktning och sprängning ner till fast berg. På berget göts vertikala betongskivor för att bära upp byggdockorna. 1960 började uppförandet av varvets byggnader och hösten 1962 var de flesta av byggnaderna klara för installation av maskin- och traverspark. Invigningen skedde våren 1963 och i slutet av samma år dockades det första fartyget ut.



Eld i berget! Första sprängningen 1958 var ett evenemang för särskilt inbjudna åskådare.

Till vänster: Bild på skrovhallen under bygge, ur personaltidningen Skeppsbyggaren nr 1/1960



Innovatören Nils Svensson vid en modell av Arendalsvarvet. Fotot ska påminna om hur varvets tekniske chef skapade en modell av idealvarvet hemma i sin källare för att övertyga ledningen att satsa på en ny sorts varv. Ideerna kom alltså inifrån företaget.

Nedan en illustration av varvets uppbyggnad med den automatiserade plåtgården längs bort i bild och i framkant ligger utrustningskajen. Mellan dem flera plåtverkstäder, och till höger syns personalbyggnaden vid varvsentrén. Skalan på två- och trevåningshusen ger en indikation på storleken på varvsbyggnaderna.

Ut ur skrovhallen kommer två små fartyg i den bortre dockan och ett stort i den närmsta. Alla med aktern först, så som de byggdes på Arendal.



Arendalsprincipen

”Man stoppar in plåt i den ena änden och i den andra kommer det ut ett fartyg”.

Så kunde en förenklad beskrivning av Arendalsvarvet låta. Idéerna som ledde Götaverkens styrelse till att satsa på ett nytt storvarv vid Arendal kom från deras tekniske chef, fartygskonstruktör Nils Svensson. Hans idéer byggde på löpande-band-principen och Arendalsvarvet anpassades helt för att möjliggöra en så automatiserad produktionslinje som möjligt. Plåt in, båt ut.

På äldre varvsområden önskade man en så bred markyta mot vattnet som möjligt för att kunna anlägga flera fartygsbäddar i bredd, med alla kringliggande funktioner placerade så nära fartygsbäddarna som möjligt. På Arendalsvarvet skapade man istället en rak produktionslinje på ett långsträckt markområde i rät vinkel mot en kort strandlinje. Varvet blev närmare en kilometer långt.

Fartygsplåten och profilerna gled från en högmekaniserad gård i den ena änden av varvet genom en serie av olika bearbetningsmoment fram till skrovhallen och utrustningsverkstäderna vid byggdockorna, där fartygen sattes samman. Det var inte bara uppbyggnaden av varvet som siktade på hög effektivitet utan många moment och maskiner var mycket moderna. Det var ett betydligt mer mekaniserat bygge än på de gamla varven.

Den andra stora nyheten på Arendalsvarvet var att det mesta av byggnationen skedde inomhus i stället för ute på en stapelbädd. Detta minimerade risken för att vädret skulle påverka och försena produktionen. Man slapp också arbete utomhus i dåligt väder. Den nya och effektiva produktionsprocessen fick till resultat att antalet arbetstimmar som krävdes för att bygga ett fartyg halverades jämfört med tidigare produktion på Götaverkens äldre varv.

Skeppsbygget i skrovhallen

Skrovhallen är en imponerande byggnad, 228 meter lång och med en invändig fri höjd av 30 meter. Där sattes skroven samman i ”skivor” på full bredd och ungefär 15 meters längd i taget. Traverser med 300 tons lyftkraft löpte på banor i hela byggnadens bredd. De lyfte och flyttade delarna under själva hopmonteringen av skrovsektionerna. I sektionerna byggdes rör, elstegar, pumpar och annan utrustning in. Allt detta kunde ske inomhus i den jättelika skrovhallen.

Man började med akterskeppet och lyfte sen ner färdigutrustade sektioner som successivt svet-sades samman till ett helt fartyg. Skeppet sköts sedan ut i byggdockan med hjälp av hydrauliska domkrafter allt eftersom sektionerna adderades. Fartyget växte så fram i byggdockan med aktern först, ”som ur en tandkrämstubb” som en samtida liknelse lät.

De två byggdockorna var över 300 meter långa och sträckte sig 35 meter in i hallen, portarna var

1400 m2 vardera. Mellan dockorna låg en 20 meter bred utrustningspir och utmed den ena dockan fanns utrustningsverkstäderna i en enda stor byggnad. Från dem matades maskin-, inrednings- och utrustningsdetaljer in från sidorna och lyftes in med byggkranar.

När skrovet var klart och dessutom till stor del utrustat så släpptes vatten in i dockan och fartyget dockades ut för provkörning av maskineriet och slutligt färdigställande vid utrustningskajen.

Tio år för högvarv

Bygget av Arendalsvarvet var inte någon spekulat-ion utan föregicks av noggranna prövningar och undersökningar. De gamla varven vid Lindholmen och Eriksberg hade begränsningar i att man inte kunde bygga större fartyg än 40 tusen ton, och inte någon möjlighet för expansion där de låg.

Arendal startade med fulla orderböcker, 13 stycken 70 000-tonnare från olika beställare. Ytterligare sju tillkom innan invigningsåret var till ända. Köparna efterfrågade jättelika supertankers, främst för transport av olja. Fartygen var bulklastfartyg, de transporterade oljan i inbyggda tankar.

Varvet upplevde en högkonjunktur under 1960-talet. Vissa år byggdes här fler fartyg än på något annat varv i världen och optimismen var stor. Sverige hade trots allt varit en av de ledande varvsnationerna i världen under lång tid, främst när det gällde teknikutveckling.



April 1964. Tankern M/S Laidare lämnar varvet. Hon hade ett systerfartyg, M/S Laponia, båda byggdes för Trafik AB Grängesberg-Oxelösund. De såldes sedan via Liberia - Panama - Malta innan båda högs upp i Kina 1985. Bild ur Sjöhistoriska museets arkiv

M/S Tank Regina byggdes 1965 för ett norskt rederi. Hon såldes till Grekland, där hon högs upp 1986, efter en brand ombord. Bild från skipshistorie.net.



Gotaverken Delivers Third Tanker For Iraq



The Hittin is powered by an 8 cylinder, large-bore Burmeister & Wain diesel built at Gotaverken's engine works.

The state-owned Iraqi National Oil Company has recently taken delivery of a 155,200-dwt tanker built at Gotaverken Årendal. The ship, which shortly before the delivery was given the name Hittin, is number three of four ships of the same type and size being built by Gotaverken for INOC.

The first in this series of tankers for Iraq, the Alquadiyah, was delivered in March 1976, and was then the biggest ship in the Iraqi merchant fleet. Number two, the Amuriyah, was delivered in January this year, and the fourth and last will be delivered on schedule at the end of this year.

All three new ships are now operating between the Persian Gulf and the Mediterranean.

The Hittin is number 28 in a series of 32 tankers of this size and type building at Gotaverken Årendal.

The Hittin is built to the highest class with Lloyd's Register, with the designation "UMS" (unmanned engine room).

The principal particulars are as follows: length overall, 935 feet, molded breadth, 145 feet, molded depth, 73 feet 7 inches, and deadweight at summer freeboard, 155,200 deadweight tons.

The cargo tanks are arranged in four groups, each served by a separate cargo pump and with double shut-off between the groups. Thus, the vessel can carry four completely segregated grades, each representing 25 percent of the total capacity.

The deckhouse, comprising six stories, and the machinery casing are entirely separate.

The deck machinery is steam-powered and comprises six automatic mooring winches and two windlasses combined with mooring winches, as well as two 10-ton cargo winches amidships.

The main engine is an 8-cyl-

inder, large-bore diesel engine of Burmeister & Wain's type K90-GF, built at Gotaverken's engine works.

At the continuous service rating of 24,800 bhp, the trial speed was approximately 16.5 knots.

Steam for the engine room requirements is provided by a Gotaverken/Sunrod exhaust boiler. Steam for cargo heating and pumping is supplied by two Gotaverken/Sunrod separately-fired boilers, each rated at 25 t/h.

Two of the cargo oil pumps are turbine-driven, the remaining pair being driven by auxiliary diesel engines.

The vessel has three 12-cylinder, V-type auxiliary diesels of BMW make, each driving a Nøbb generator rated at 1,250 kw. Two of the motors are also connected to cargo oil pumps via an angle gear.

Contromatics Describes Marine Ball Valves In 34-Page Brochure

Contromatics offers a free 34-page illustrated brochure describing their entire marine valve line. Valves are available in standard and full port, two-way and three-way, and in all popular materials and body styles.

The 1/4-turn action of Contromatics ball valves assures excellent performance in many marine applications, engine cooling, and compressed air systems, for example. Contromatics three-piece design speeds installation since the valve itself acts as a union.

This booklet contains 39 different detailed drawings, as well as complete specifications for all models. For your copy, write for Marine Brochure 7500, John LeProhun, Contromatics Division, Litton Industrial Products, Inc., 222 Roberts Street, East Hartford, Conn. 06108.

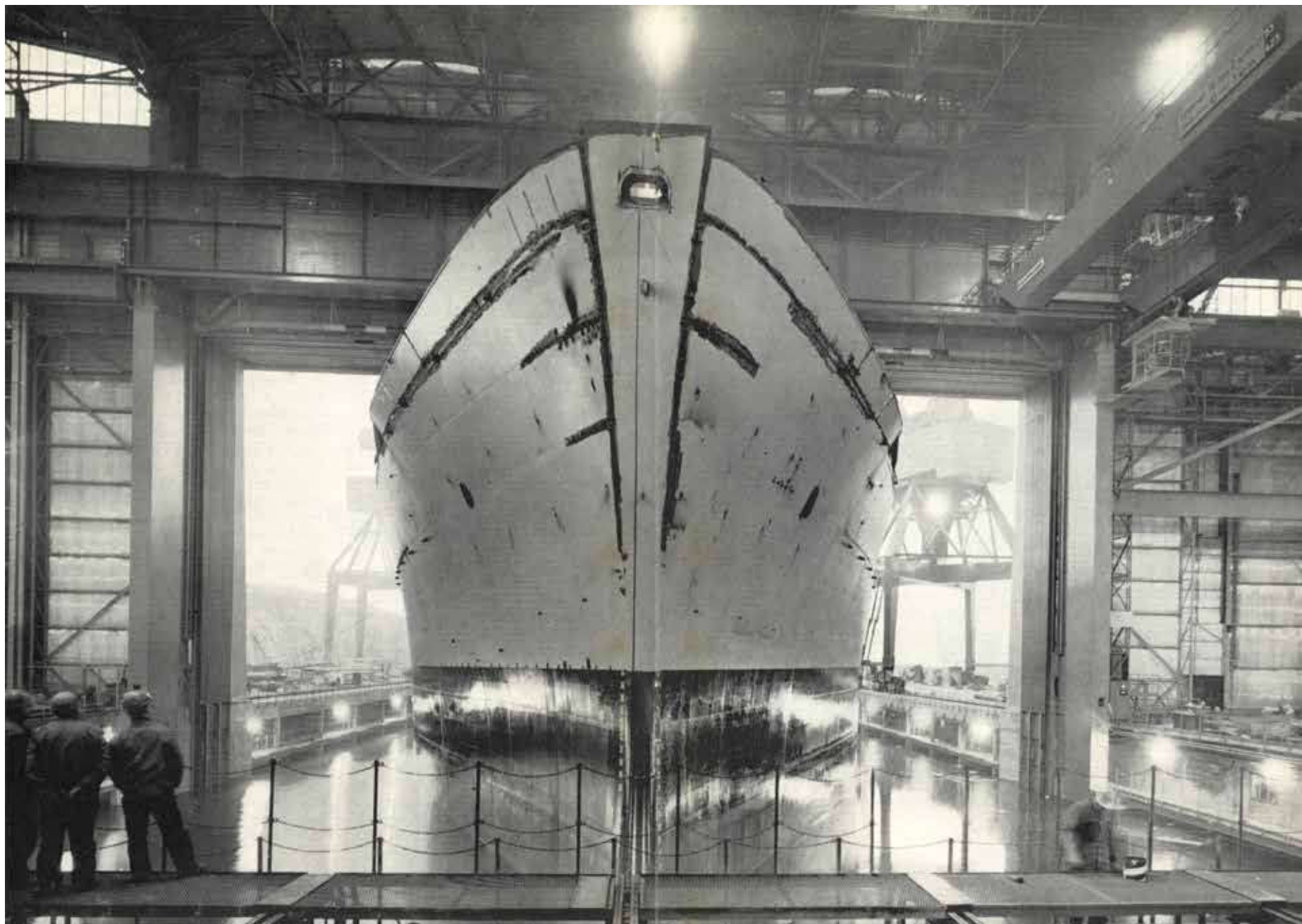
Ett nedslag i verksamheten år 1977. På färgbilderna (av Pål-Nils Nilsson ur Riksantikvarieämbetets bildarkiv) byggs tre i en serie av fyra oljetankers för det statliga irakiska oljebolaget INOC. De hette Alquadisayah, Amuriyah, Hittin och Almustansiryah. Ett av fartygen ligger vid utrustningskajen och två är under produktion i byggdockorna.

Almustansiryah, nummer fyra i serien, syns för full maskin på den svartvita bilden ur Sjöhistoriska museets arkiv.

På motstående sida finns en artikel med bild på Hittin ur branschtidningen Maritime Reporter and Engineering News från oktober 1977.

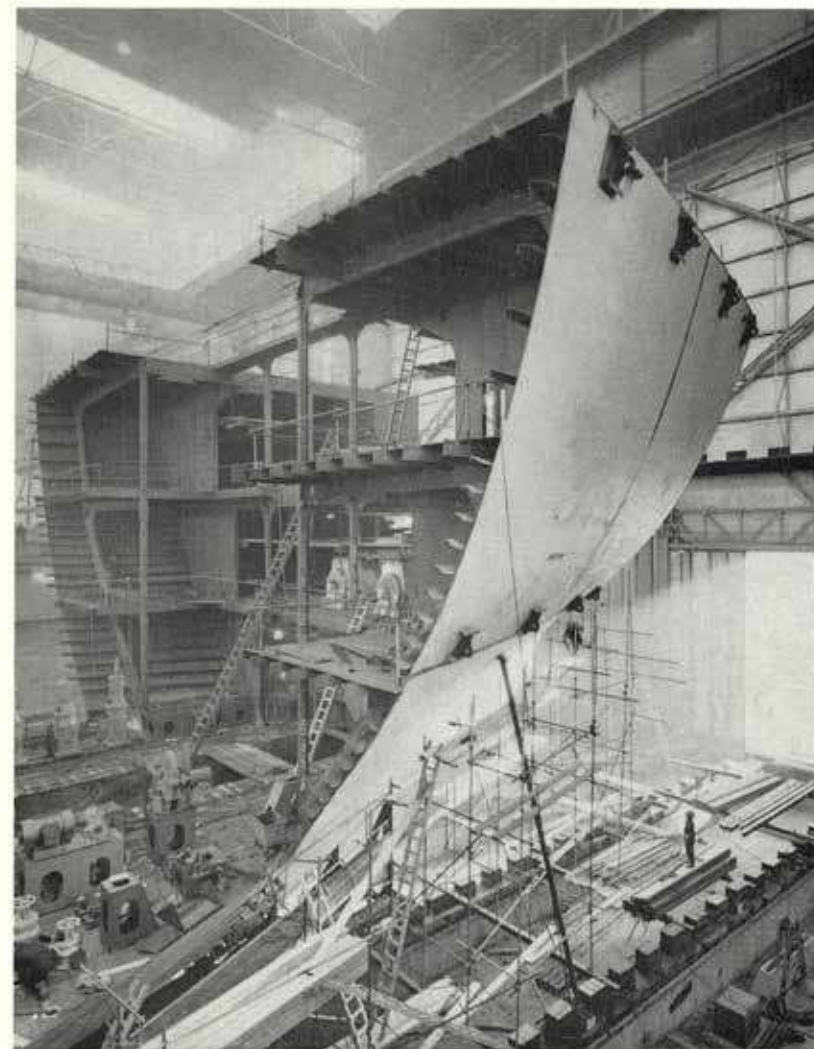
Fotnot: Amuriyah, som troligen är tankern vid kajen, sänktes i Al Bakr 1991 under Operation Desert Storm (Kuwaitkriget).







Bilder från verksamheten på 1960- och 1970-talen, ur Varvshistoriskt arkiv (GSM, Rodolfo Castex), och tidningen Skeppsbyggaren nummer 4/1963 och 4/1964



Den första 70 000-tonnaren från Arendalsvarvet — och Götaverken — levereras på nyåret till Sigurd Herlofson & Co. A/S, Oslo. Det blir en bastant bjässe: 239 m lång, 37 m bred och 16,5 m hög. I orderboken finns ytterligare 11 tankfartyg i 70 000-tonsklassen — den största serie som något varv i världen har av så stora fartyg.



Arendal under perioden då man byggde plattformar som huvudsyssl, Bild ur boken "Riggbyggarna".

Oljekris och varvskris

Under 1960-talet sexfaldigade Japan sin produktion av fartyg. De satsade hårt och var prisledande på marknaden. Detta påverkade den svenska varvsindustrin rakt över brädet, de kände av konkurrensen starkt. Japanerna kunde erbjuda såväl låga arbetskostnader som förmånliga finansieringslösningar, vilket inte Europa kunde möta upp. Konjunktureren vek och man började se ett slut på de goda åren.

Götaverken upplevde sin första större kris år 1970 med hotande konkurs. En omstrukturering gav tillfälligt bättre läge för varvet men sen kom den stora oljekrisen 1973. Krisen påverkade hela det svenska samhället då skenande oljepriser och begränsad tillgång ledde till prisökningar och ransonering.

1970-talets fortsatt svaga ekonomiska tillväxt och en vikande marknad för oljetankers slog hårt mot varvsindustrin. I den allt djupare krisen bildades statliga Svenska Varv AB som sammanförde de krisande varven till en koncern i ett försök att vända den nedåtgående spiralen. Götaverken delades upp på flera egna aktiebolag där ett blev Götaverken Arendal AB. Det ingick i koncernen Svenska Varv men bedrev sin verksamhet självständigt.

Sista varvet på varvet, 1980-talet

Syftet med Arendalsvarvet var att bygga stora fartyg i långa serier men efter oljekrisen var marknaden för dessa produkter i det närmaste obefintlig.

Man fick kämpa hårt om uppdrag att bygga specialfartyg och styckeproduktion, såsom kylfartyg, färjor, flytdockor och ro-ro-fartyg.

Från sent 1970-tal byggdes även andra typer av flytetyg på Arendal, främst olika plattformar för oljeborrning och bostadsplattformar. Det var framgångsrikt under en period, särskilt 1981-83 men efterfrågan dalade sedan.

Varvskrisen - Göteborgskrisen

Det var inte bara en ekonomisk kris utan en identitetskris som uppstod i Göteborg när varven gick under. Identiteten som varvs- och rederistad hade präglat stadens utveckling sedan sekelskiftet 1900. Tio tusentals anställda förlorade också jobben i takt med att varven i staden drog ner produktionen, och till slut helt lades ned.

Sist men inte minst - Oden

Av varven i Göteborg höll Arendalsvarvet ut längst med skeppsbygge fram till 1988. Isbrytaren Oden, som fortfarande är i tjänst som forskningsfartyg, togs i bruk i januari 1989 och lyfts fram som det sista fartyg som levererades från Arendalsvarvet. Göteborgs-Posten rapporterar dock den 4 juni 1989 om sjösättningen av "den lilla" fiskebåten F/F Ofeigur, en trålare på 250 ton som fick hemmahamn på Island.

Senare under 1989 kom beslutet om nedläggning. Då hade totalt 140 olika flytetyg varav 107 fartyg, byggts på Arendalsvarvet.

Oden får ses som ett fint avslut och en fin fanbärare för Arendalsvarvet, det är fortfarande en av de främsta forskningsplattformarna i polarhavet.

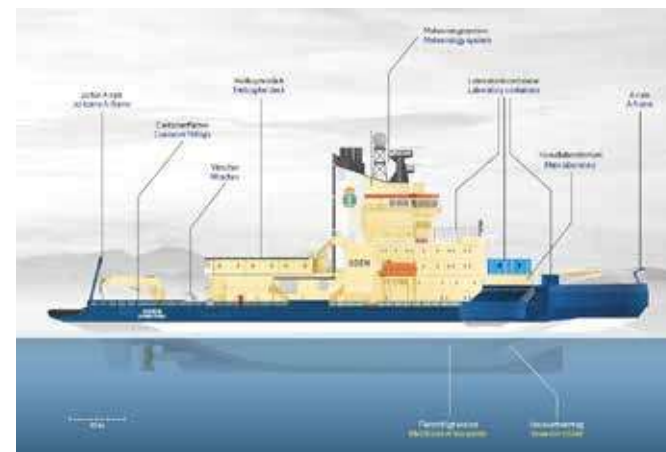
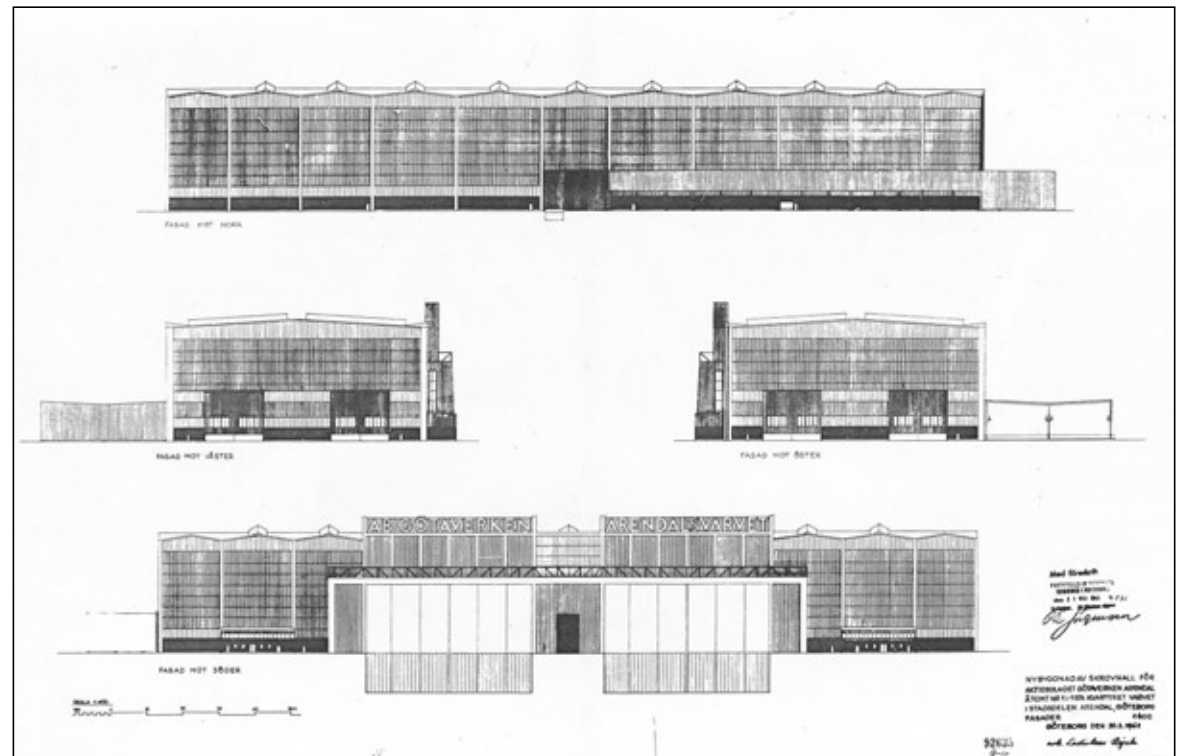


Illustration av Oden från Polarforskningsinstitutet



Oden på expedition i Antarktis, bild från Sjöfartsverket



Byggnadskonstruktionen, som också ger formen, syns här på fasadritningar och en omslagsbild från Götaverkens personaltidning Skeppsbyggaren.

BYGGNADSBESKRIVNING

Skrovhallen är en enorm stålkonstruktion som klätts med en plåtfasad. Allt i byggnaden utgår från dess tänkta funktion. Det är en alltigenom högmodernistisk industribyggnad.

Det går inte att beskriva byggnaden rättvist utan att gå tillbaka till byggnadstiden. Hallen uppfördes först som en fristående stålkonstruktion där stålpelare som bär hela traverskonstruktionen samt alla byggnadsdelar restes allra först. Allt stål hela vägen upp till takstolarna sattes samman innan fasaderna började monteras. Ställningen (byggnaden) kläddes med fasadelement. Ytskiktet är av profilerad plåt. Byggnaden var tidigare blå med vita detaljer men är nu helt vitmålad.

Ritningarna är utförda av Ladislaus Riegele som var ingenjör vid sidan om arkitektuppdraget. Många av tidens industribyggnader ritades av ingenjörer snarare än arkitekter. De skulle materialisera en process, inte ett formideal.

Skrovhallen är symmetriskt uppbyggd av enkla geometrier, kvadrater och trekant i repeterade motiv. Åt öster sticker traversbanorna ut ur byggnaden, tre enorma stålbalkar som bärs av sex

stålben. I ändarna sticker också tre balkar upp högt över takfoten, en del av portarnas konstruktion.

Längs långsidorna är fasaderna indelade i elva sektioner. Taket är ett långsgående flackt sadeltak med små takkupeliknande uppbyggnader vid långsidornas trekantiga fasadavslut. Lanterniner satt förut i taket men de är igensatta. Ljusinsläpp närmast takfoten finns kvar på flera håll. Fönstren är mer en del av fasaden än en egen byggnadsdel.

Mot framsidan, söder, finns två stora portar. De var en specialkonstruktion som kombinerade hissportar, skjutportar, vikportar och flexibla tätningselement för att täta kring fartygsskrovet under bygget och skapa ett bra klimat i hallen. En mindre port ledde ut på piren mellan byggdockorna. Portarna har inte kvar sin fulla funktion men syns i fasaden.

Kortsidornas stora portar kan fortfarande lyftas rakt upp för att skapa två öppningar i var fasad. Även den något mindre porten åt norr är i drift.

Längs långsidorna finns några lägre byggnadskroppar, mer i "mänsklig skala", för kontor och liknande. De är också delvis byggda med tegelfasader.

Invändigt är skrovhallen ett enda stort rum, delat på längden i två skepp med invändigt helt fri höjd för parallella traversbanor. Traverserna finns kvar, men är inte längre i bruk. På stålkonstruktionen finns också lejdare och stegar.

Byggdockorna sträckte sig tidigare långt in i hallen, men de är idag igenfyllda och golvet asfalterat. Hela byggdockorna är igenlagda och asfalterade. Ytan används idag som hamnplan.

Inne i byggnaden är det idag lager och logistikverksamhet. Flera olika företag delar på det gigantiska rummet. De använder inte mer än kanske den nedre åttondelen av byggnadshöjden. Flera av intilliggande verkstäder och liknande har skiljts av och är separata företagslokaler idag.

Längs ytterväggarna finns en del spår av industriverksamhet, det är små fristående byggnader i byggnaden för till exempel lackering. Längs den norra väggen, där tidigare passage till kontor och personalområden fanns, är tegelväggen täckt med skrivna meddelanden och teckningar. En telefonhytt står också kvar.



Exteriören. I öster sticker traversbanorna ut ur byggnaden. Byggdockorna är igenfyllda och har ersatts med en hamnplan. Det hanteras stora mängder gods i området och många fartyg anlöper området med containere och annan form av last.

Industrilandskapet runt hallen är fortfarande mycket flackt och öppet, hallen dominerar. Det gäller både i närområde och på längre håll. Den vita gaveln med uppstickande pyloner syns från många punkter i skärgården.

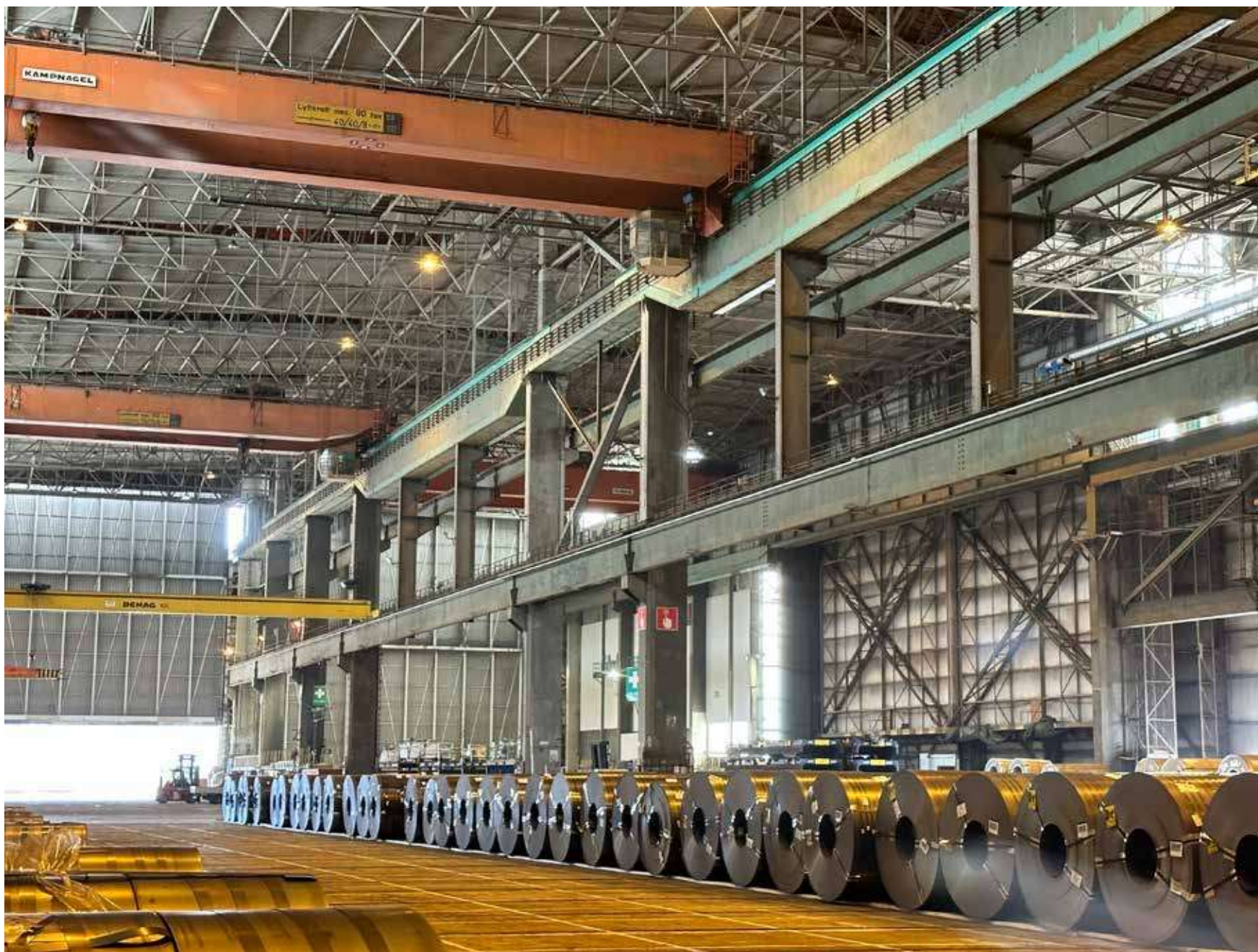
Alla byggnader på Arendal är döpta till bokstavskombinationer som börjar med "AR". Skrovhallen heter ARN. Namnen illustreras även med signalflaggor som stavar ut namnen i flaggsymboler.

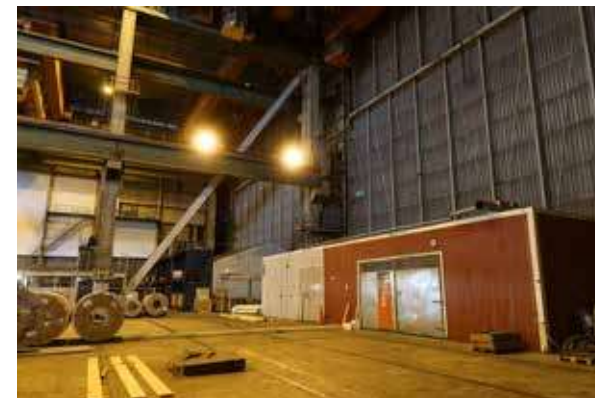




Fasadmaterialet och de enkla formerna dominerar uttrycket, vid sidan av volymen och traversbanorna. Utlastning från hallen sker främst åt östra gaveln och norr, mot Arenals Allé. I den nordvästra delen av byggnaden finns idag flera fristående verksamhetslokaler.



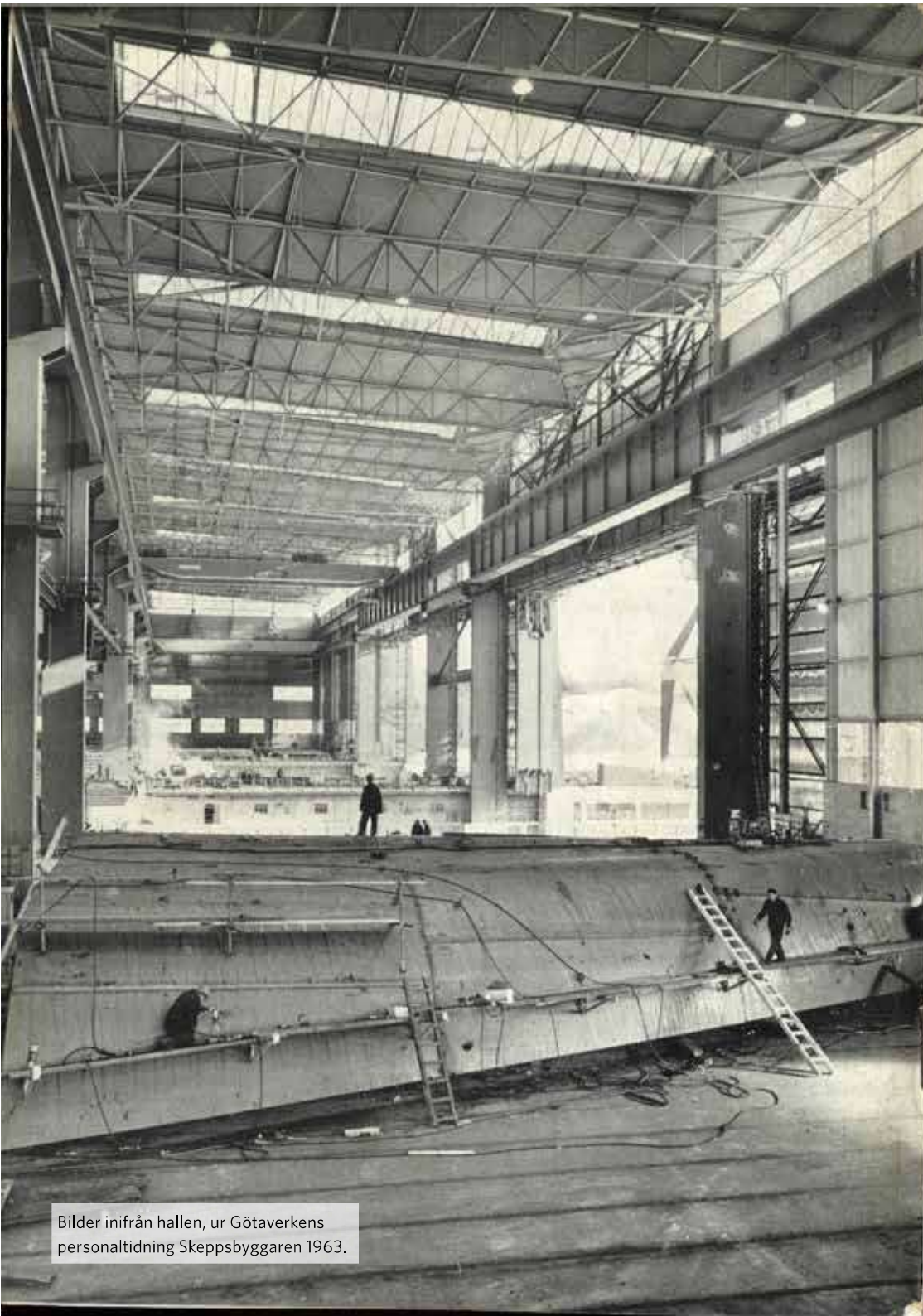




Detaljer ur interiören. Tegelväggen med klotter finns nära ett personalområde i hallens norvästra del. Vid de stora portarna åt söder ger stegar och lejdare en uppfattning om skalan. Likaså kan de små verkstadsbyssjorna användas som skalstockar.

De södra portarna öppnas inte längre men dörren som förut ledde till piren mellan byggdockorna är öppen. De öppna portarna i kortsidorna vetter mot öster. Åt norr finns en mindre port mot Arendals Allé, stor nog för att köra lastbilar rakt in i hallen.

Till vänster syns några av traverserna. De är kvar men ej i bruk.



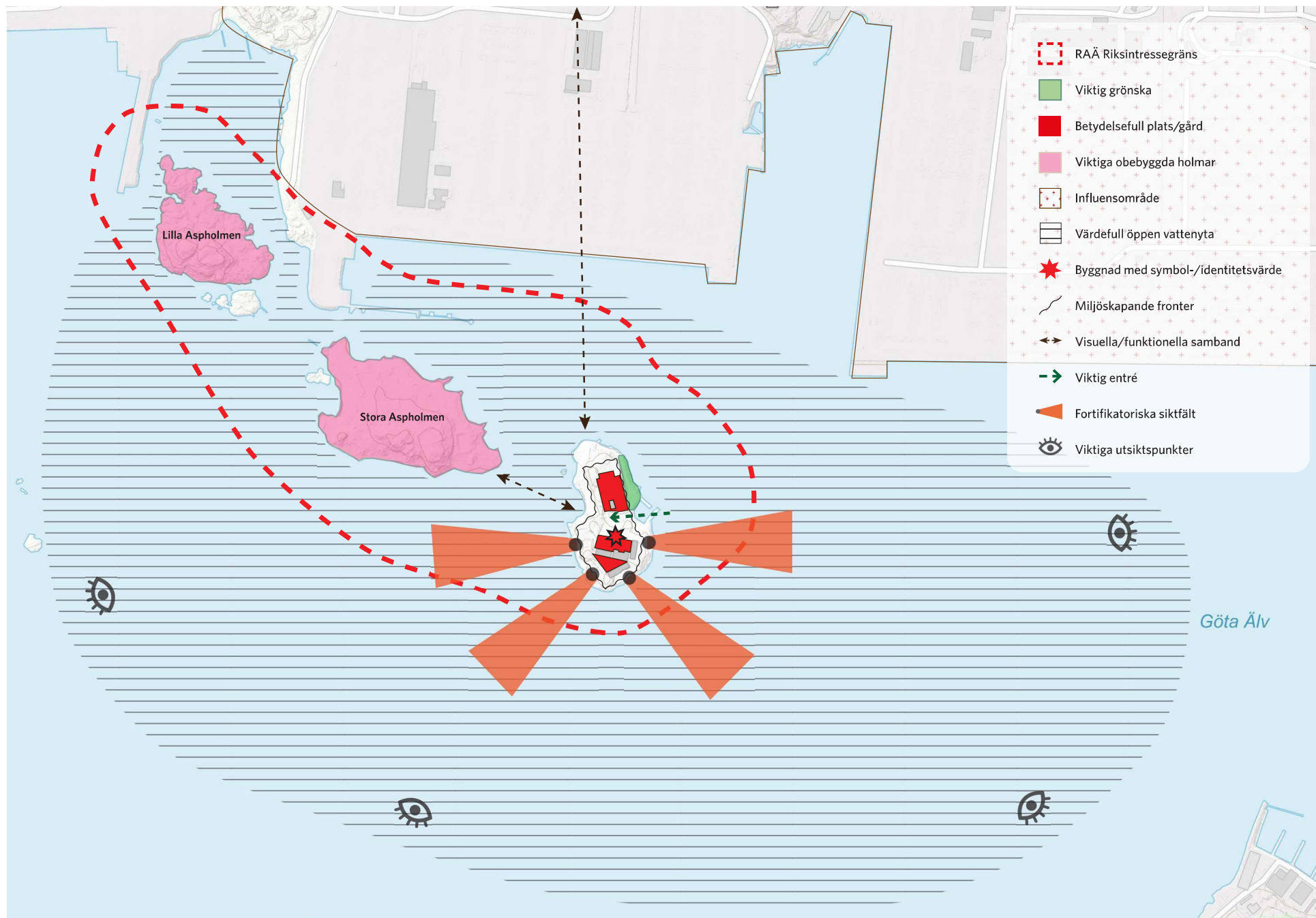
Bilder inifrån hallen, ur Götaverkens
personaltidning Skeppsbyggaren 1963.



SKEPPSBYGGAREN
"GÖTAVERKENS ALLEHANDA" 1 1963



NYA ÄLVSORG-ASPHOLMEN - O 6



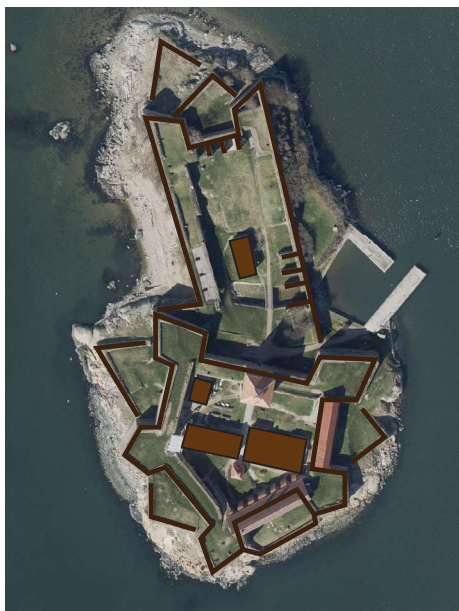
Riksintressebeslutet:

Motivering

Fästning på en ö i inloppet till Göteborg, anlagd 1653 som en del i Göteborgs försvar och ett uttryck för stormaktstidens befästningskonst och expansiva politik. (Fästningsmiljö).

Uttryck för riksintresset

- En bastionerad femhörning ut mot segelleden med ett rektangulärt hornverk mot Hisingslandet efter den ursprungliga planen av Johan Wärnschiöld, kompletterad med raveliner av Erik Dahlbergh 1674 samt tillbyggnader inom fästningen från 1700-talet.
- Den fria sikten, siluetten av de yttre murarna och olika borggårdsbyggnader, exempelvis kommandantshus och sjukstuga, samt i fästningsmuren logement och bombfria valv.
- De närbelägna Aspholmarna med begravningsplats på Stora Aspholmen.



Kulturhistoriskt innehåll

Nya Älvsborg var vid uppförandet i Göta älvs mynning under andra halvan av 1600-talet en viktig strategisk försvarsanläggning av den nyanlagda staden Göteborg och det som fram till år 1658 hade utgjort Sveriges smala kustremsa åt väster. Utformningen anslöt till den rådande europeiska befästningskonsten med bastionssystem, efter ursprungliga ritningar av generalkvartermästare Johan Wärnschiöld, kompletterade av landets främste fästningsarkitekt Erik Dahlbergh.

Sedan färdigställandet under slutet av 1600-talet är fästningens utseende i stort sett oförändrat. Dess uppbyggnad åskådliggör hur en fästning med bastioner och kurtiner fungerade och dess placering på en helt vattenomgärdad holme tydliggör anläggningens försvarsstrategiska vikt. Bebyggelsen utgör en av Göteborgs få samlade miljöer med byggnader från 1700-talen.

Övergripande karaktärsegenskaper att värna

Nya Älvsborg är en av Sveriges, och Europas, bäst bevarade försvarsanläggningar från 1600-talet, och visar hur stormaktstidens försvarsanläggningar placerades, utformades och fungerade under en turbulent tid av landets historia.

Den fria exponeringen av den befästa holmen, med de på håll tydligt avläsbara murarna som dominerande frontmotiv, är av central vikt för förståelsen och upplevelsen av befästningens fortifikatoriska funktion.

Omkringliggande landskapsrum bestående av öppna vattenytor med fria siktlinjerna ut i farleden åt sydväst, mot Oscar II fort på fastlandssidan i sydöst och in mot älvmyningen i öster är oumbärliga för förståelsen av fästningens tillkomst och nationella angelägenhet.

Fästningens inre med välbevarad bebyggelse från Göteborgs äldsta stadsbyggnadsskikt. Den skalmässiga inordningen i fästningens funktion är ett centralt inslag i anläggningens berättarinnehåll.

Fysiska och rumsliga uttryck att värna

Stora och lilla Aspholmen som viktiga obebyggda landskapselement mellan fastlandet och fästningen i förståelsen av Nya Älvsborgs och omgivande holmars försvarsmässiga funktion och dess fortifikatoriska uppbyggnad.

nad. Kyrkogårdslämningar på Stora Aspholmen utgör en strukturell förlängning i förståelsen av försvarsanläggningens helhet som livsmiljö.

Tornbyggnaden på öns mitt med sina särskiljande fasader i rött tegel som omistlig del av holmens siluett från vattnet. Tornet är den viktigaste förmedlaren av fästningens inre bebyggelsestruktur när man närmar sig ön.

Variation av platsbildningar på Borggården och Hornverket genom deras respektive disposition med utgångspunkt i samspelet mellan fästningens form och funktion och bebyggelsens inbördes placering. Hornverket som stor öppen plats med god överblickbarhet över fästningens utbredning och Borggårdens två intima platser.

Den yttre hamnen som entrémotiv till ön, och den inre hamnanläggningen med valvbågen genom bastionsmuren och den kajförsedda försänkningen innanför som viktiga strukturer i berättelsen om fästningens historiska angöring.

Den anlagda trädgården, norr om den yttre hamnen, med hamlade lindar, terrassmurar och buskage utgör ett gestaltat uttryck för försörjningen av den isolerade anläggningen och är en kompletterande struktur för förståelsen av anläggningen som livsmiljö.

Viktigt funktionellt samband mellan fästningsholmen och Stora Aspholmen i upplevelsen av de förutsättningar som den fortifikatoriska funktionen utgick ifrån.

Den längre nord-sydliga pilen representerar en redan åsamkad försvagning av läsbarheten av Nya Älvsborg från vattensidan, i och med skövlingen och sprängningarna av Ardalsberget på Hisingen. Riksintresseområdets tidigare fond i norr i form av grönskande berg var viktig för upplevelsen och förståelsen av Nya Älvsborg och avläsbar i ett stort landskapsrum som inbegriper stora delar av Göteborgs södra skärgård.

Anläggningens byggnader utgör delar av Göteborgs allra äldsta byggnadsskikt och manifesterar på ett pedagogiskt sätt genom sin arkitektur, inbördes placering och gestaltning såväl idealen vid anläggningens tillkomsttid som dess funktionella uppbyggnad. Den lägre bebyggelsen präglas av klassicismens stramhet med putsade fasader utan dekor, branta valmade tak samt symmetri i fönsteraxlar och dörrpartier.

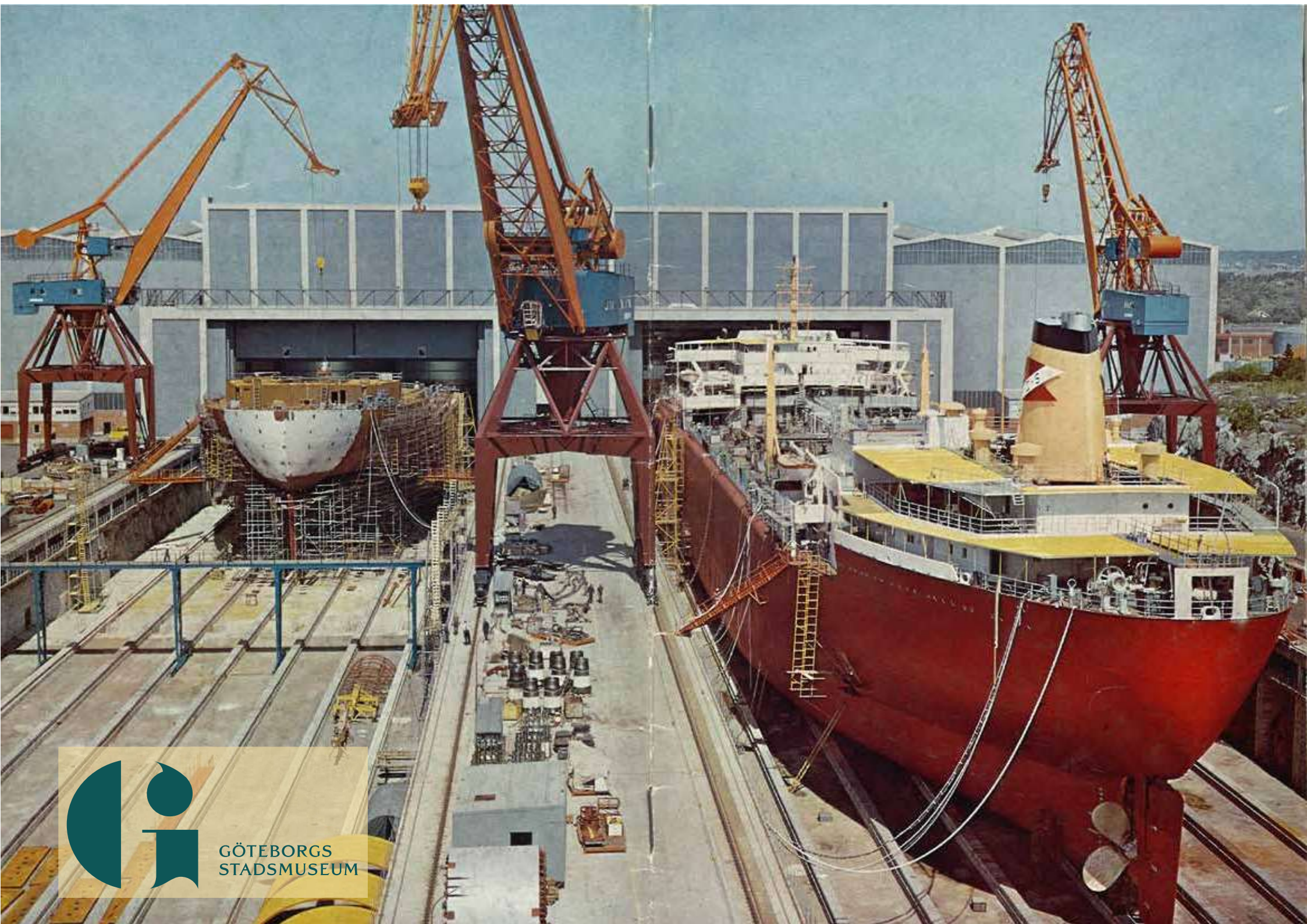
Bevarade befästningsmurar ovan mark utgör ett centralt uttryck för riksintresset och är av största vikt för att kunna förstå och uppleva Nya Älvsborg som en försvarsanläggning, såväl från vattensidan som från insidan.



Nya Älvsborg sett från Hisingen i norr. Foto: Sanja Peter.

Noteringar:

- Fästningsholmen skyddas också som statligt byggnadsminne sedan år 1935.
- Nya Älvsborg är en av flera tematiskt sammankopplade delar av det samlade försvaret av Göta älvmyning under århundradena. Delarna är viktiga i upprätthållandet av befästningsberättelsen som helhet.



GÖTEBORGS
STADSMUSEUM