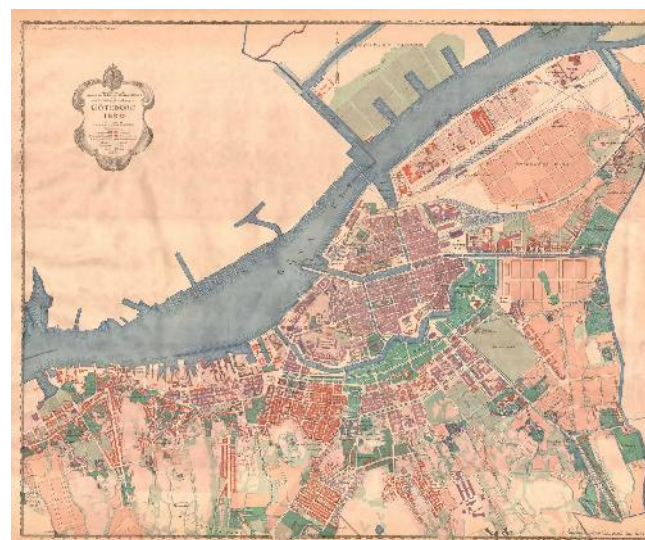




Kulturmiljöunderlag

Detaljplan
för området kring

Järnvågen

2015-04-24

melica 

Fiskhammsgatan 10
414 58 Göteborg
031-85 71 00
www.melica.se



Innehåll

Järnvågsområdets framtid – en del av utvecklingsprogrammet för Norra Masthugget	2
Sammanfattning	3
Bakgrund	3
Syfte	3
Metod	3
Tidigare kulturhistoriska kartläggningar	3
Järnvågsområdet i staden	4
Kritiska punkter för kulturmiljön i Järnvågsområdet	4
Historisk stadsmiljöanalys	5
Samverkande historiska stadsbyggnadsmönster	5

Fem huvudskeden	5
Fästningsstaden · 1620–1800	6
Staden stöps om efter vallraseringen · 1800–1840	7
Hamn- och industristaden · 1840–1870	8
Hamnstad Stenstad spårvägsstad. Moderna tider i hamn, trafik, byggande · 1870–1930	9
Omfattande strukturomvandling · 1930–1960	10
Nyexploatering – bilstaden och saneringarna · 1960–2010	11
Samlade historiska kommunikatörer och spår att förvalta	11
Upplevelsebaserad karaktärisering	12

Stråk 1 globala	13
Stråk 2 lokala	15
Platser	16
Utsikter nära	18
Utsikter	19
Hållbart och attraktivt stadsliv – viktigt för platsens kulturella karaktär	20
Byggnader och arkitektoniska särdrag	22
Litteratur Järnvågen	25

Järnvågsområdets framtid – en del av utvecklingsprogrammet för Norra Masthugget

I programmet för Norra Masthugget uttrycker stadsbyggnadskontoret ambitionen att utveckla en stadsdel med en blandning av stadspuls och lokalt liv, med närhet till vattnet. Målet är att på sikt utveckla området till ett innerstadsområde av blandad karaktär. .

Detaljplanearbetet för Järnvågsområdet genomsyras av samma ambition och detta kulturmiljöunderlag är en viktig delutredning. I underlaget beskriver vi viktiga kulturmiljövärden att ta vara på och utgå från. I vår metod har kulturmiljöunderlaget två huvuddelar:

Den första delen är den historiska stadsmiljöanalysen – där vi går igenom områdets olika årsringar av bebyggelse och förändring. Vi söker efter historiska kommunikatörer och efter spår att ta fasta på och förvalta.

Den andra delen är den upplevelsebaserade karaktäriseringen Den bygger på en helhetsupplevelse av vistelse och rörelse i den sammansatta kulturmiljön, längs stråk, på avgränsade platser och från utsiktspunkter.

Järnvågsområdet är ett område som till stora delar är avrivet och omvandlat till trafikleder och parkeringsytor. Vi har därför valt att samordna fyra olika infallsvinklar på området:

Totalupplevelsen av området. Upplevelsen är i huvudsak ett trasigt och stökigt område, med karaktéristiskt läge intill vattnet och med ett fåtal bevarade byggnader.

Levande och mångsidiga omgivningar. Området avgränsas runt om av områden av en helt annan karaktär: den täta blandstaden i Långgateområdet och det livliga kulturcentret kring Järntorget. Första Långgatan har en särskild roll som sammanbindande mellan Järnvågsområdet och de andra kvarteren.

Faktiska spår av historia i området. Inom området kan man, bortom stökigheten, se spår av historien. Det gäller särskilt skolor, kontor och hamnbyggnader från funktionalismens tid, men också enstaka rester av en småskaligare hamnbebyggelse..

Dagens kulturkaraktär att ta fasta på. På grund av områdets centrala läge och karaktär har en del kulturellt intressanta verksamheter slagit rot här, och längs Första Långgatan. Som exempel kan nämnas den uppskattade marknaden Kom-mersen och Teater Trixter.

Sammanfattning

Syftet med kulturmiljöunderlaget är att brett belysa de kulturmiljövärden som finns att ta vara på och utgå från i detaljplaneområdet. Arbetet har utförts av Melica genom bebyggelseantikvarie Ewamarie Herklint och arkitekt Einar Hansson. Ansvarig för rapportens layout är Stefan Bydén.

Områdets karaktär och kritiska punkter för kulturmiljön

Järnvågsområdets långa historia avspeglar sig i fyra delar med olika karaktär som möts kring Järntorget. Masthuggskajen har transport- och logistikfunktioner, till stora delar avrivet. Järntorgsområdet är en knutpunkt och kulturcentrum med regional betydelse. Långgateområdet har en utpräglad kvartersbebyggelse av blandad karaktär. Första Långgatan är en storstadsaveny som kopplar samman alla tre områdena.

De **kritiska punkterna för kulturmiljön** bygger därför på fyra olika infallsvinklar på området:

Totalupplevelsen av området – öppet, avrivet, med begränsad bebyggelse.

Levande och mångsidiga omgivningar – som Långgateområdet och Järntorget kulturcentrum

Faktiska spår av historia i området – främst skolor, kontor och hamnbyggnader från funktionalismens tid

Dagens kulturkaraktär att ta fasta på. På grund av områdets centrala läge och karaktär har en del kulturellt intressanta verksamheter slagit rot här.

Dessa kritiska punkter vill vi betona:

- Den närvarande hamnens öppenhet
- Gångstråk genom kontrastrikt stadsrum
- Ett livligt och mångsidigt offentligt rum
- Den blandade kvartersstadens karaktär och uttryck
- Stolt funkisarkitektur
- Tidigare historiska skikt – Järnvågen
- Plats för sjudande gräsrotskulturer
- Förutsättningar för att behålla en blandad stadskultur

Historisk stadsbildsöversikt

Det finns få platser i Göteborg där så många historiska kulturskeden finns lagrade på varandra – med så många olika aktörer. Vi söker efter historiska kommunikatörer och efter spår att ta fasta på och förvalta och delar upp historien i sex skeden:

Fästningsstaden 1620–1800, när Masthugget var en viktig del av arbetets förstäder i väster

Stadens omstöpning efter vallraseringen 1800–1840, när Masthugget knyts närmare staden och förstadens verksamheter utvecklas

Hamn- och industristaden 1840–1870. Under denna tid utvecklas hamnen och den stora utvidgningsplanen 1866 ger Masthugget sin karaktär av kvartersstad i sten

Stenstad, spårvägsstad, modern storhamn 1870–1930. Den moderna hamnens utveckling med kajer, kranar och järnvägsspår, med bakomliggande upplag gav karaktär åt området, samtidigt som stenstaden kring Långgatorna tätnade och Järntorget utvecklades till handels- kultur- och demokratcentrum.

Strukturomvandling i stor skala 1930–1960. Hamnens storskaliga verksamhet är på sin höjdpunkt och präglar älvrummet. Funktionalismens idéer slår igenom och markeras med stora skol- och kontorsbyggnader, fryshus och det moderna Folkets Hus.

Bilstaden och saneringarna 1960–2010. Från 1960-talet tar de bilburna transporterna en huvudroll i stadsstruktur och stadsbyggande. Stena-terminalen och genomfartsleden i hamnen präglar området, liksom inslagen av sanerade kvarter för bostäder och kontor. Järntorget centrala roll stärks.

Upplevelsebaserad karaktärisering

Arbetet med stadsförnyelse utgår från platsen. Denna upplevelsebaserade karaktärisering bygger på en helhetsupplevelse av vistelse och rörelse i den sammansatta kulturmiljön, längs stråk, på avgränsade platser och från utsiktspunkter. I inledningen fångar vi upplevelsen av en tät stenstad, kopplad till det stora öppna rummet vid älven. Vi följer **stråken** genom området: huvudstråken lika väl som de karaktäristiska lokala stråken som riktas mot hamnen.

Vi går igenom olika **platser**; de etablerade torgen, och framför allt de olika mellanrum som skapats genom hamnkaraktären och den moderna utvecklingen. Vi betraktar också området från de många **utsiktspunkter** som finns i närheten.

Tematisk karaktärisering

En **platsanalys** belyser områdets betydelse som plats för en rad småskaliga verksamheter som ger **grund för ett hållbart och attraktivt stadsliv. En noggrann beskrivning av kvarter, byggnader och arkitektoniska drag** i området norr om Första Långgatan.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat ett detaljplanarbete för utveckling av Järnvågsområdet i Masthugget och föreliggande kulturmiljöunderlag utgör en viktig del i arbetet med denna plan. Planen bygger på ett program för detaljplaner för Norra Masthugget som syftar till att skapa en levande blandstad mellan Rosenlundskanalen och Stigbergsliden, från Första Långgatan till Masthuggskajen. Planen syftar till att ge möjlighet för Linnégatsstråket att nå ned till älven, och att omvandla det sedan många år delvis avrivna området norr om Första Långgatan till en levande blandstad. För att belysa utvecklingsmöjligheterna har också parallella uppdrag utförts. Fyra arkitektkontor har arbetat med förslag på hur stadsdelen Masthuggskajen runt Första Långgatan ska gestaltas. Man har beslutat att fortsätta att arbeta med team Kanozi/ÅF. Sedan programmet gjordes har också ställts i utsikt att Stena skall flytta sin Danmarksterminal. Detta kulturmiljöunderlag är kopplat till flera frågor av programkaraktär- Därför tar vi upp övergripande kulturmiljöfrågor av platskaraktär lika väl som karaktärsfyllda stadsrum och väsentliga detaljer.

Syfte

Syftet med kulturmiljöunderlaget är att brett belysa de kulturhistoriska värden som finns i den samlade stads- och kulturmiljön i kvarteren avgränsade av Rosenlundskanalen, Masthuggskajen, Masthuggstorget, Första Långgatans södra sida och Järntorget. Utredningen handlar om ett område som är centralt för utvecklingen av hela Göteborgs innerstad. Masthugget har varit ett industri- och hamnområde ända sedan 1600-talet och byggts ut med blandade kvarter med många bostäder. Stadspartiet som helhet, och särskilt Järntorgskvarteren, har ända sedan 1600-talet bibehållit sin stora betydelse som arbetsområde, kulturcentrum och mötesplats i en tät och blandad stadsmiljö. Området omfattar och gränsar till delar som är av kulturhistoriskt riksintresse: längs Rosenlundskanalen, i Haga och mellan Linnégatan och Nordhemsgatan. Området ligger också centralt och tydligt exponerat i Centrala Älvstaden, det område som enligt ett visionärt uppdrag skall ytterligare förtäta och knyta samman centrala Göteborg på ömse sidor av älven.

Metod

De kulturhistoriskt intressanta miljöerna är av stort intresse i dagens förändringsinriktade tid, främst av två skäl. Dels ger de **historisk kunskap**, förmedlar kulturhistoriska sammanhang och förståelse för historiska skeenden på platsen. Dels ger bevarade miljöer möjligheter att skapa intressanta och fina **förutsättningar för kommande stadsfunktioner**, inte minst där man önskar blandstadskaraktär. Genomgående i de olika arbetsmomenten – från helhetsbilder till detaljstudie – använder vi begreppet och verktyget **historiska kommunikatörer**. De utgör lämningar och spår i olika skala – detaljer, byggnader, stadsrum och planmönster. Begreppet har visat sig vara fruktbart för att fånga områdets viktiga kulturaspekter inför stadsförnyelsen. De olika kommunikatörerna förmedlar tillsammans en helhets känsla av historia och kontinuitet. De olika avsnitten i kulturmiljöunderlaget avslutas med en sammanfattning: Att ta fasta på – spår att förvalta. Att förvalta spåren och deras budskap är en uppgift för framtiden.

Tidigare kulturhistoriska kartläggningar

Masthuggets tidiga hamn- och manufakturanläggningar har delvis kartlagts i arkeologiska undersökningar.

I Göteborgs stads **bevarandeprogram** tas flera områden upp som ligger i eller i nära anknytning till Järnvågenområdet. Det gäller hela Järntorgs- och Långgateområdet inkl kontorshusen norr om Första Långgatan, hela området kring Rosenlundskanalen inklusive hela Pustervik. För Pusterviksområdet har SBK tagit fram en kulturmiljö- och stadsbildsanalys.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en **karaktärisering av Långgateområdet** som tydligt pekar på hur viktig blandstadens långsamma utvecklingsprocess är för en mångsidigt attraktiv stadsmiljö. Den är direkt tillämplig på utvecklingen av Långgateområdet med Första Långgatan och Masthuggstorget.

För Kommersen har stadsmuseet tagit fram ett **kulturanalytiskt planeringsunderlag** som utgår från ett platskaraktärisering av området med dess småskaliga verksamheter.

Dessa underlag har vi använt i arbetet med det aktuella kulturmiljöunderlaget.

Järnvågsområdet i staden

Själv namnet Järnvågen syftar på den järnhantering som bedrevs i området under 1800-talet. Järnvågen gav Järntorget sitt officiella namn. Järnvågen har inte brukats som platsnamn, men uppmärksammats på senare år genom dopet av en ny busshållplats nära den forna Järnvågen.

Järnvågsområdets långa historia avspeglar sig i fyra delar med olika karaktär som möts kring Järntorget.

Masthuggskajen – med allt mer av transport och logistikfunktioner

Järntorgsområdet – knutpunkt och kulturcentrum med regional betydelse

Långgateområdet med en utpräglad kvartersbebyggelse av blandad karaktär

Första Långgatan är en storstadsaveny som kopplar samman alla tre områdena.

Norra Masthugget och Järntorgskvarteren är ett gott exempel på blandstad, där mindre verksamheter blandas med bostäder och bebyggelsen härrör från olika tider. Hela området från Järntorget (och Järnvågen) till Masthuggstorget, över Första Långgatan in i Långgateområdet har av ålder och tradition varit en livfull stadsdel utvecklad i nära samspel med hamnens verksamhet. Här har den göteborgska arbetarkulturen och den folkliga kulturen sina rötter -en motpol till Göta-platsens finkultur. Med sin stora betydelse i Göteborgs utveckling bär området spår av såväl industri- och transportutveckling som av en rad centrumfunktioner för handel, näringar och kultur och politisk verksamhet. Masthugget uppfyller stadshistorikern Jane Jacobs etablerade huvudkriterier på en trygg och välkomnande stadsdel med stora urbana kvaliteter:

Blandade funktioner - Korta kvarter - Hus av blandade åldrar, skick och hyresnivåer.

I det stora avrivna trafikområdet finns enstaka stora funktisbyggnader kvar, och några mindre hus, också dessa inpassade i en tidigare kvartersstruktur. Dessa kan växa samman och knytas ihop med de omgivande stadsdelarna, och då kommer lärdomar från de kontinuerligt utvecklade områdena kring Långgatorna och Järntorget väl till pass.

Kritiska punkter för kulturmiljön i Järnvågsområdet

Den närvarande hamnens öppenhet

Området kring Järntorget är centralt och livligt, en intensiv storstadsmiljö. Men tack vare närheten till hamnen och älvrummet finns en luftighet och friskhet över området, som understryker platsens närhet mot väster, och sjöfarten. Järnvågsgatans och Järntorgsgatans breda stadsrum ger siktlinjer och ljusinsläpp.

Gångavstånd genom kontrastrikt stadsrum

Genom kajens sammanbindande spår och kajer har avståndet mellan centrum och Järnvågen-området varit kort. Det har varit funktionellt betingat, men har också bidragit till en god integration mellan kvarteren kring Kungsgatan / Skeppsbron och Järntorget / Första Långgatan / Långgateområdet. Dessa nära gångavstånd är mycket viktiga att bevara och återskapa.

Ett livligt och mångsidigt offentligt rum

Järntorget är sedan ålder och än mer idag ett centrum för handel, möten, kulturupplevelser och politisk aktivitet, en "alla mötens plats". Dessa aktiviteter har spritt sig längs gator och platser in i de näraliggande kvarteren, bl.a. i Järnvågsområdet och ger området en livlig och omväxlande karaktär som också ger plats för olika slags gräsrotskultur

Den blandade kvartersstadens karaktär och uttryck

Masthugget, även kring Första Långgatan och Järntorget, är en väl bevarad stenstad av kulturhistoriskt intresse. Här är hushöjderna varierande med karaktäristiskt taklandskap. Bevarade äldre verkstads- och industribyggnader är miljöskapande element med högt kulturhistoriskt värde. Den blandade användningen av husen med aktiva gatuplan i byggnaderna gynnar en livfull stadsmiljö. Den långsamma utbyggnaden av stadsdelen har lett till en variation i byggnadsålder och stil.

Stolt funktisarkitektur

Under 1940-talet stod var hamnens och industrins verksamhet mycket intensiv. I det centralt belägna hamnkvarteret etablerades viktiga funktioner i stolta funktionalistiska byggnader. Det gäller yrkesskolaorna vid Järntorget, speditiofsfirman Elof Hanssons huvudkontor och det moderna kylhuset vid Andrée-



gatan. Även Folkets Hus hör till modernismens höjdpunkter i Masthuggsområdet.

Tidigare historiska skikt - Järnvågen

Det historiska arvet från hamnen har satt en särskild social prägel på området, läget i staden. Hamnens karaktär, upplag och ytor, livlig trafik, stök, flikigheten med utskjutande bryggor och pirer från 1600–1800-talen. Bazaarkänslan med gyttig karaktär från 1800-talets slut fram till 1980 då området är tätt bebyggt med skjutliknande byggnader, överbyggda miljöer.

Plats för sjudande gräsrotskulturer

I Norra Masthugget har länge idéburna organisationer och aktörer satt sin prägel på området och visat vikten av civilsamhälleliga aktörer och medborgarengagemang. Artskilda verksamheter har sett olika sätt att bruka platsen och se möjliga potentiella samarbeten – alltifrån secondhand-försäljning till Johanneskyrkan och kulturverksamheter. Kommersen är en populär lopmarknad som gett rum åt graffitikonsten. Alternativaekonomierna som drar nytta av varandra, Ebbes hörna, Stadsmissionen, Johanneskyrkan. Det ruffiga och råa tilltalar ofta kreativa verksamheter som Teater Trixter. Industribyggnader har bl.a. återanvänts som konstskolor.

Förutsättningar för att behålla en blandad stadskultur

Intresset för områden som detta, med kreativa och sociala flöden inom oputsade och lite råa men nog så charmiga stadsrum, ligger i tiden, inte bara nationellt utan även internationellt. Dessa stadskvaliteter står högt i kurs idag, när många områden har blivit ensartade genom storskalig omvandling och höga hyresnivåer som utesluter många boende och verksamheter. I förnyelsen och kompletteringen av Järnvågsområdet som helhet finns möjligheter att ta dem tillvara. Det är viktigt att se till de vinster som detta område genererar i form av kultur, företagande och social hållbarhet i det långa loppet. Annars riskerar vi att förgöra den karaktär vi ville omfamna i första taget.

Historisk stadsmiljöanalys

Samverkande historiska stadsbyggnadsmönster

Staden och Masthugget 1620–2010 - Översikt med struktur

Palimpsesten som bild – den om- och överskrivna staden

Det finns få platser i Göteborgs centrala delar där så många historiska kulturskeden finns lagrade på varandra som i Masthugget och Järntorgsområdet. Här kan man använda det medeltida begreppet *palimpsest*. Det användes om en handskrift där man på samma pergament suddar och skriver nytt, och där den underliggande texten inte försvinner helt. Det är svårt att tänka sig en svensk stadsmiljö som är mer ”överskriven” än Masthugget och gränzonen till centrala Göteborg. Området var viktigt redan vid stadens grundläggning, ett hamnområde med central plats i stadens näringar, på gränsen mellan en strikt planerad innerstad och friare planerade förstäder. Som ett sådant område var det ständigt i centrum Stadens omstöpning vid raseringen av vallarna på 1800-talet skapade nya sammanhang i staden och nya planer lades ut i rutnät – samtidigt som hamnen utvecklades efter egna behov. Den tekniska utvecklingen gav nya möjligheter – med järnväg, spårväg och moderna konstruktioner. Arbetarrörelsen och den folkliga kulturen satte en social prägel på området. Och efter andra världskriget var bostadspolitiken och bilismen omgestaltande krafter – medan intresset för och behovet av bevarade kulturmiljöer också växte sig starkt.

Stadens utvecklingsdynamik mellan landskap, näringar och stadsidéer

Masthugget och Järntorget delar samma strategiska läge som Göteborg när det grundades på 1600-talet; vid segelbart vatten, där dalgångar och handelsvägar möts. Området har behållit sin centrala position. Redan från början var det stadsplanerat: med besätningar och förstaden Haga. Vägarna västerut genom Masthugget hade en fri förstadskaraktär, Vi älven byggdes masthamnar och snickerier, i bergen växte sjöfolkets låga träbebyggelse och längs de livliga Breda och Smala vägen västerut fanns handlare och krogar. Från 1820-talet började man ordna upp och stadsplanera Masthugget med rutnätskvarter som senare på 1800-talet fylldes med stenhus av varierande användning och status. Linnégatan blev en fin aveny mellan arbetarkvarteren. Staden växte och 1879 invigdes

hästspårvägen – som gick genom huvudgatan Andra Långgatan. Först med elspårvägen 1902 kom vagnarna upp för Stigbergsliden och vidare till Klippan.

Den moderna hamnens kajer byggdes ut i mitten av 1800-talet och nådde Masthugget i början av 1900-talet, snart också med järnväg. Från mitten av 1900-talet skedde stora omstruktureringar som nedläggning av innerhamnarna och en stor motorled genom gamla Masthamnsområdet. Totalsaneringar skedde på 1970-talet av hela gamla Masthuggsberget och kvartersvis vid Masthuggstorget. I samband med de nya visionerna om Älvstaden har Götatunneln och omstrukturering av Stena-området öppnat för nya möjligheter att nå älven.

Tre karaktärsfulla distrikt i nära samspel

Tullen – Järntorget – Pustervik

Platsen utanför stadstullen, mellan innerstad och förstäder, mellan city opch arbetarstadsdelarna har i alla tider varit alla mötens plats – för statlig kontroll i stadstull och järnvåg, för handel allt från lindome-möbler till specialböcker, för kulturupplevelser från Bierhalle till Göteborg Film Festival, för politik från August Palm till HBTQ. Byggnader har tillkommit, rivits eller omdefinierats. Strömmarna av människor har alltid kanaliserats över torget.

Masthamnar –

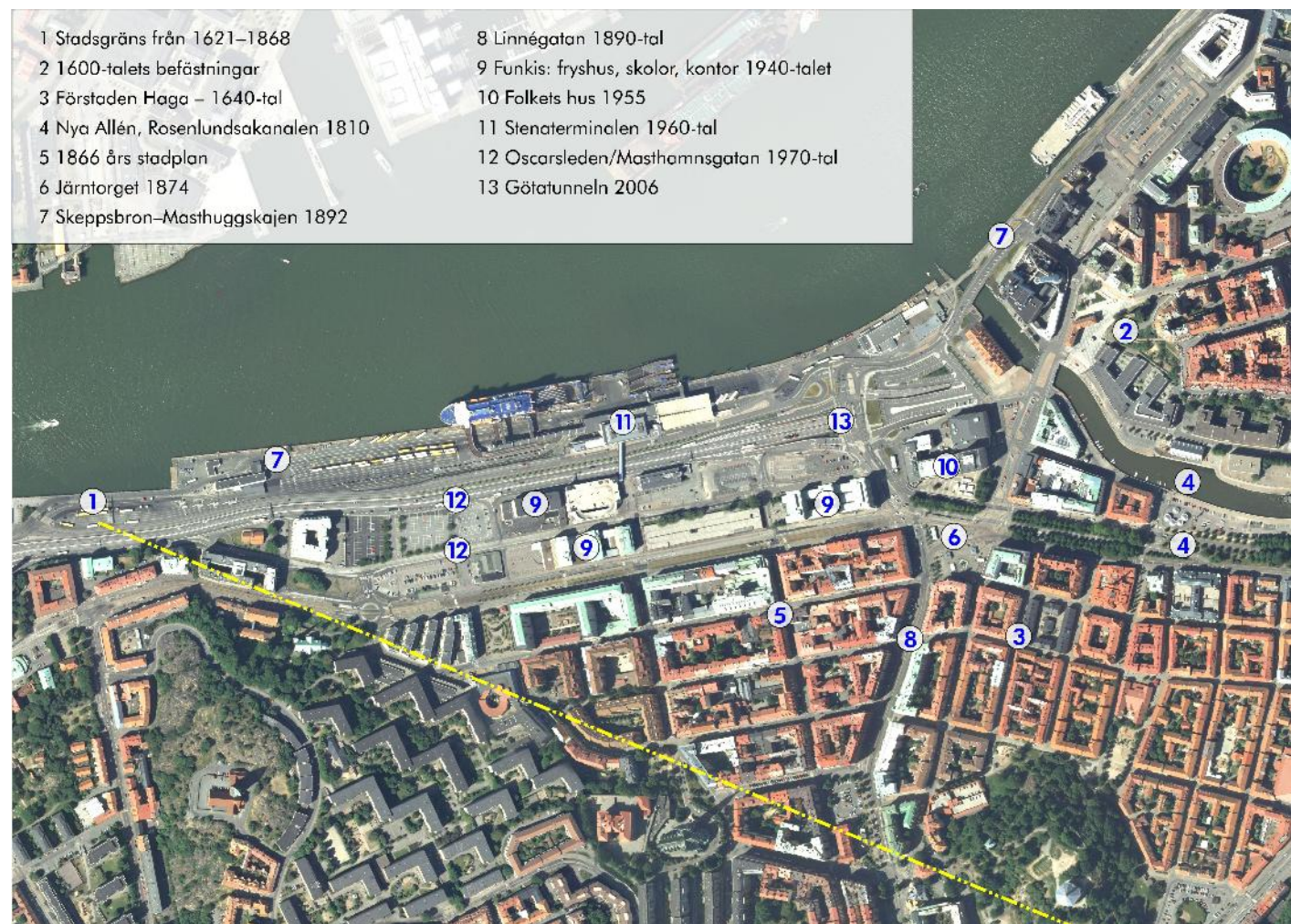
Masthuggskajen – Första Långgatan

Masthugget var från allra första början ett rent arbetsområde. Med allt modernare teknik över spårkranar och järnväg till långtradare och katamaranfärjor. Runt om växte det upp brädgårdar, lagerlokaler och fryshus.

Första Långgatan fick efterhand allt fler handelshus och rederikontor – en hamnens Aveny.

Långgateområdet – Linnégatan

Stenhusutbyggnaden i Masthugget som alltid varit en flödes- och handelsnod, där bostäder och butiker blandades med verkstäder och småskaliga industrier. Här fanns borgerligt folk, utländska sjömän och passerande Majornabor. Så småningom uppstod här en central plats för den folkliga kulturen, som en motpol till Götaplatsens finkultur. Det är en livfull stadsdel utvecklad i nära samspel med hamnens verksamhet och den folkliga göteborgska arbetarkulturen kring Järntorget. Dess skala är stadsmässig men ändå intim och lokal, ett sätt på vilket staden Göteborg ofta beskrivs.



I ett stadsrutnät inom en yta på mindre än en kvadratkilometer möts och samverkar dessa tre områden i en gemensam blandstad av ovanlig dynamik.

Sex huvudskeden

Fästningsstaden 1620–1800

Den befästa staden med masthamnar och hantverkare utanför murarna. Raseringen av befästningarna öppnar stadens sammanhang och ökar näringsfriheten. Nya gator byggs och Madsthugget börjar stadsplaneras.

Omstöpning efter vallraserinen 1800–1840

Hamnområdets och Masthuggets roll stärks och Masthugget får sin första stadsplan. Allén anläggs.

Hamn- och industristaden 1840–1870

Den moderna hamnen byggs ut med kajer och järnvåg. Göteborg industrialiseras. Masthugget blir hamnverkstads- och lagerområde. Järntorget anläggs och blir marknadstorg och nöjescentrum. Stadens utvidgningsplan från 1866 gör Långgatorna till tät kvartersstad.

Stenstad spårvägsstad Modern storhamn 1870–1930

Industri- och hamnstaden motoriseras med ångdrift och järnvägsspår. Masthuggskajen anläggs med ångbåtshamn för bl.a. emigranterna. Större speditorsfirmor och lager. Spårvägen byggs ut. Nöjeskvarteren växer. Stenstaden blir tät. Kontorshus och Frilagret byggs.

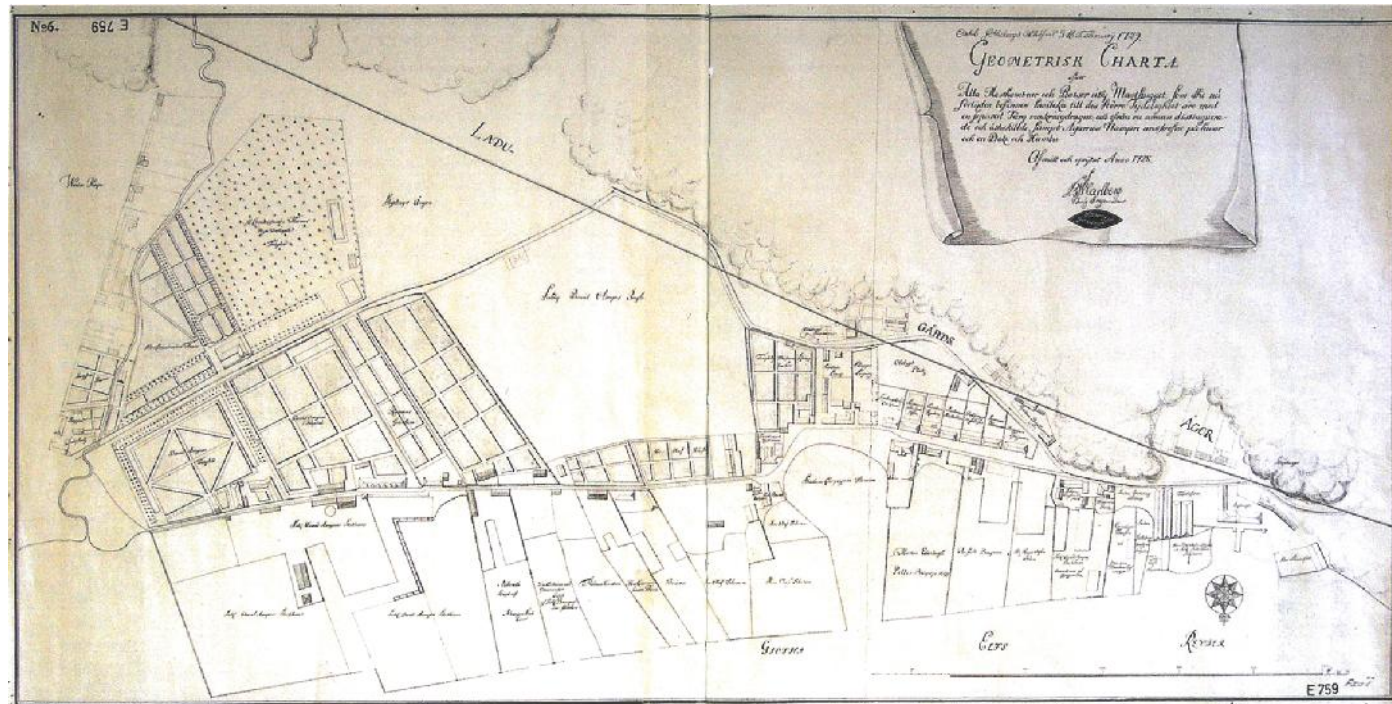
Strukturomvandling i stor skala 1930–1960

Planering för en funktionsuppdelad stad. Masthuggskajen moderniseras med kranar och järnvägsspår. Hamnens och varvens intensiva verksamhet präglar framför allt västra Göteborg. Saneringar runt Järntorget - Folkets Hus byggs och flera stora kontorshus.

Bilstaden och saneringarna 1960–2010

Hamnen flyttar långt västerut. Motorleder, Götaleden, dominerar kajområdena. Sienaterminalen etableras och byggs ut. Rivningar/nybyggen i Masthugget. Flera nya kontorskvarter. Järntorgsombyggnad Götatunneln.

Fästningsstaden • 1620–1800



Figur 83. 1728 års karta över Masthugget.

Djupedalsån slingrar sig fram som en gräns mellan Masthugget och Haga. Utmed älven finns bryggor och inhägnade områden i vattnet för förvaring av trävirke. Vid nuvarande Masthuggstorget gör Smala vägen en böj söderut där ligger en öppen kajplats utan inhägnad. De små trähusen ligger i anslutning till Smala vägen, men vid just nuvarande Masthuggstorget finns en mer omfattande träbebyggelse och här finns också vägar över till Stigbergen där det på Kungsladugårds ägor finns några torp. 1728 års karta. Ur boken Fästningen Göteborg, sid. 178-179.

Det område som idag är stadsdelen Masthugget ingick i stadens ursprungliga ägor, den så kallade donationsjorden. Strandområdet omfattade redan på 1600-talet viktiga verksamheter som hade anknytning till älven. Namnet fick stadsdelen efter **masthamnarna**, vilka tidigare låg längs älvstranden. Delar av marken arrenderades ut till personer som drev handel med trä och tillverkade master. Området användes även till båtbyggeri, ett "tjärnhof" låg längst ut mot väster. Utanför i älven låg sänkverket, som var en höj- eller sänkbar bom eller liknande i vattnet, avsedd att hindra fientliga fartyg att ta sig in. Här fanns också barlastkajen, där fartyg kunde dumpa använd barlast. Anledningen till att dessa verksamheter etablerade sig utanför stadens portar var dels för att vara oberoende av stadsportens öppettider, dels för att stadens reglerande stadgar inte omfattade förstäder vilket möjliggjorde en friare bebyggelse.

Innanför "hamnen" låg dels landerier med trädgårdar, dels bebyggelse längs Smala Vägen och Breda Vägen fram till Stigbergsliden. Breda vägen var som sig bör den viktigaste med många krogar och följde delvis dagens Andra och Fjärde Långgatan. Den Smala vägen följde snarare Första Långgatan läge, närmast

masthamnarna. I slutet av 1700-talet blev bebyggelsen tätare. Masthuggstorget etablerades och här fanns tidigt bl.a. apotek. I öster disponerade den förmögna familjen Amija ett stort område med en påkostad trädgårdsanläggning. Här etablerades 1773 nöjes-etablisementet "Wauxhall" som låg vid nuvarande Järntorget västra sida.

Järntorget historia börjar med Göteborgs. Karls port byggdes där bastionen **Carolus Rex** fortfarande står som vårt mäktigaste 1600-talsminne. Porten var mycket viktig eftersom den kopplade samman stadskärnan med förstäderna kring hamn, skeppsbygge och järnhantering. Haga, Masthugget och Majorna fanns redan på 1600-talet. Järntorget kallades Masthuggstullen – efter tullhuset vid Allén, där stadstullen togs upp. Namnet levde kvar i "Tullens svarta krog", där Dan Andersson satt och skrev. 1785 flyttades Järnvågen till Pustervik från Brunnsparken. Vid Järnvågen skulle allt järn kontrolleras innan exportkontrollen – under överinseende av såväl staten som staden. Det tunga arbetet utfördes av järnbärare som är ihågkomna med en skulptur på Järntorget.



Göteborg 1790

Att ta fasta på – spår att förvalta.

Kontakten med den gamla fästningsstaden – Carolus Rex' murar

Gamla utfartsvägen Kungsgatan – Tullen (Järntorget) – Landsvägsgatan resp Andra Långgatan

Hagas kvartersmönster

Intressanta gatunamn som Masthamnsgatan, Sänkverksgatan och Barlastplatsen berättar om denna tid.

Skedets samlade bidrag till en levande blandstadsmiljö med historisk förankring

Stadsbyggnadsmönstret som grundlades på 1600-talet har gett grunden till dagens livliga kvarter med blandade verksamheter: utfarten via Carlsporten dels genom Haga, dels genom det livaktiga Masthugget grundlades redan på 1600-talet liksom etableringen av masthamnar och andra hamnverksamheter

Staden stöps om efter vallraseringen • 1800–1840

Göteborg expanderade som handelsstad under Ostindiska kompaniets 1700-tal. Hamnområdets och Masthuggets roll stärktes. Masthamnsområdet var sig likt, och allt fler verksamheter lades här. Området kring Masthuggstorget blev tätare. Lindomes snickare var kända för sitt möbelhantverk sedan 1700-talet. De sålde sina alster på Landsväggsgatan genom Haga, som var en viktig utfartsväg söder ut från staden. Landsväggsgatan blev också en (ö)känd kroggata, där både levererande askimbönder och Lindomesnickare spenderade dagsförtjänsten.

År 1806 beslutade Kungl Maj:t att befästningsanläggningar som omgav staden fick rivas. Ett raseringskontrakt upprättades av stadsarkitekten C W Carlberg 1808. Det innebar att staden skulle överta marken från staten och sedan riva murar och vallar ner till marknivå. Vallgraven skulle behållas men rätas ut i västra delen. Rivningen pågick många år och marken togs inte i anspråk för utbyggnad i stor skala förrän på 1840-talet. Bastionen Carolus Rex vid Kungsgatan/Esperantoplatsen bevarades liksom nedre delen av bastionen Carolus Dux under nuvarande Pedagogens A-hus.

Ett av de viktigaste inslagen i arkitekt Carlbergs plan för det frilagda vallområdet var Nya Allén.

I vallraseringskontraktet av den 11 december 1807 fastslås att en allé med 3 000 alnars längd (cirka 1 800 meter) skulle anläggas, med en 11,8 meter bred huvudallé och med sidoalléer om 5,9 meter vardera. Första etappen i öster var klar 1823 och hela allén fram till Järntorget stod klar 1827.

På 1820-talet upprättades en första stadsplan för Masthugget. På denna kan man urskilja planmönstret som befästes i 1866 års plan och som finns i dagens Långgatemråde – med fyra långgator, två tvärgator, ett fyrkantigt Masthuggstorget och en början till platsbildning vid Järntorget. Bebyggelsen var fortfarande gles.

Att ta fasta på—spår att förvalta.

Utfartsvägen Carolus Rex –"Röda bryggan" - Järntorgsgatan.

Rosenlundskanalen kommer till

En första plan för Masthugget på 1820-talet med
Långgatornas riktningar fastlagda.

Järntorgets föregångare Bierhalleplatsen

Nya Allén



Efter raseringen – med 1820 års plan synlig



Göteborg 1809 under vallraseringen.

Skedets samlade bidrag till en levande blandstadsmiljö med historisk förankring

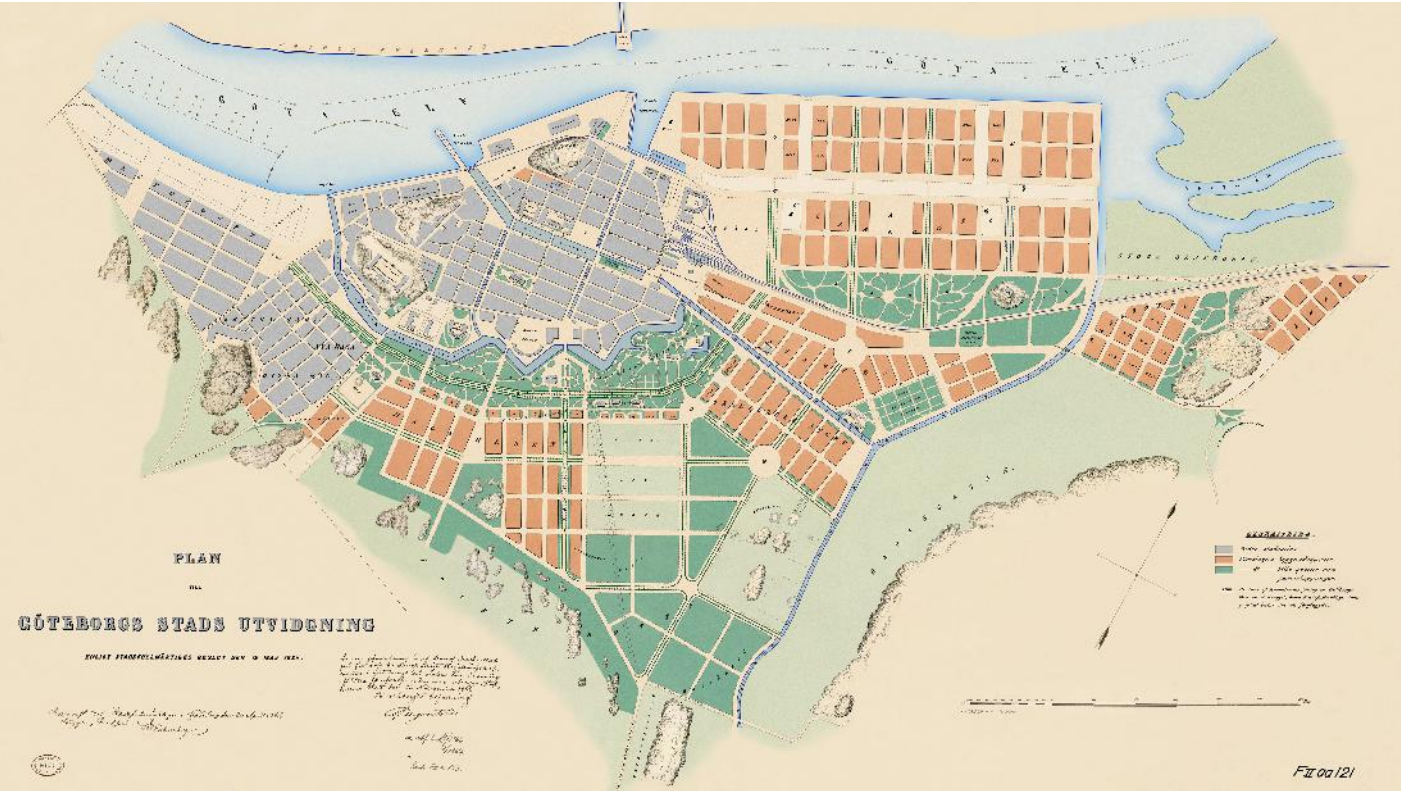
Rosenlundskanalen – som bäddade för handel med
bl.a. fisk och hamn för byggmaterial

Masthuggets rutnätsplan med välplacerade gator och viktiga platsbildningar.

Hamn- och industristaden • 1840–1870

I mitten av 1800-talet slog industrialismen igenom. Ångfartygen utvecklades vidare. Den första järnångaren i Sverige byggdes 1840 vid Samuel Owens verkstad på Kungsholmen i Stockholm. Genom Owens verksamhet blev Sverige ett av föregångsländerna i Europa för ångfartygsbygge och ångbåtstrafik. Snart startade det tre stora varv och mekaniska verkstäder i Göteborg. Först var Keillers Verkstad, som startade 1841, som senare blev Göteborgs Mekaniska Verkstad AB och därefter Götaverken AB. Lindholmens AB startade 1847 och Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB 1853. Dessa framgångsrika storvarv dominerade Göta Älv och också präglade stadsmiljön och arbetslivet i Masthugget och Majorna. Ångslupar förband varven med fastlandssidan.

Staden Göteborg hade stort behov av planer för att kunna bygga ut bostäder och kontrollera de industri-samhällen som snabbt växte utanför stadsgränsen, i Majorna, längs Mölndalsån och på Hisingen. Den gällande stadsplaneringsmetoden var en byggnadsordning. Denna räckte för att bygga inom beslutade kvartermönster, men kunde inte användas för en utbyggnadsplanering som kunde möta industrialiseringens utmaningar. Man var helt enkelt tvungen att skaffa verk samma planeringsverktyg. Med liberalismens epok i mitten av 1800-talet gjorde nya ideal sitt intåg i stadsbyggandet. Staden öppnades för att bli sund och öppen. Med liberalismen kom också spekulationsbyggandet igång. Det fanns stora pengar att tjäna på att bygga höga stenhus och hyra ut stora lägenheter åt



1866 års utvidgningsplan.

välbärgade. Även butiker och kontor i bottenvåningararna byggdes samt enklare lägenheter i gårdshusen. Dessa moderna utländska stadsbyggnadsprinciper lades till grund när Göteborgs stad 1861 utlyste en fri stadsbyggnadstävling. Det segrande förslaget byggde på nya kvarter för industri och hamn i öster, och stenstadskvarter i bl.a. Vasastaden och Masthugget. En stor utbyggnads- och regleringsplan blev klar 1866.

För Masthugget innebar denna plan att 1820 års rutnätsplan befästes. Den befintliga oregelbundna och glesa bebyggelsen ersattes med rätvinkliga kvarter längs nya raka gator (Långgatorna). Där Masthuggstorget och Järntorget nu ligger fanns öppna platser eller torg redan på 1700-talet. Dessa utvidgades och fick en stramare form genom de nya planerna. Söder om Första Långgatan uppfördes i huvudsak stenhus. Det var bostadsbebyggelse med inslag av allmänna byggnader, verkstäder osv. Masthuggstorget ställdes i ordning som salutorg 1877. Här byggdes sedan en saluhall (1887) och Sjömanshemmet (1886).

Längs älven norr om Första Långgatan användes området för både hamnverksamhet och industri under 1880-talet. Här låg bl.a. de två stora träförädlingsfabrikerna Bark & Warburg (från 1861) och Strömman & Larsson (från 1871). Hamnens kajer byggdes ut längs Göta Älv från Stenpiren, och

Skeppsbrokajen fullbordades fram till Gasverket vid Rosenlundskanalen 1864.

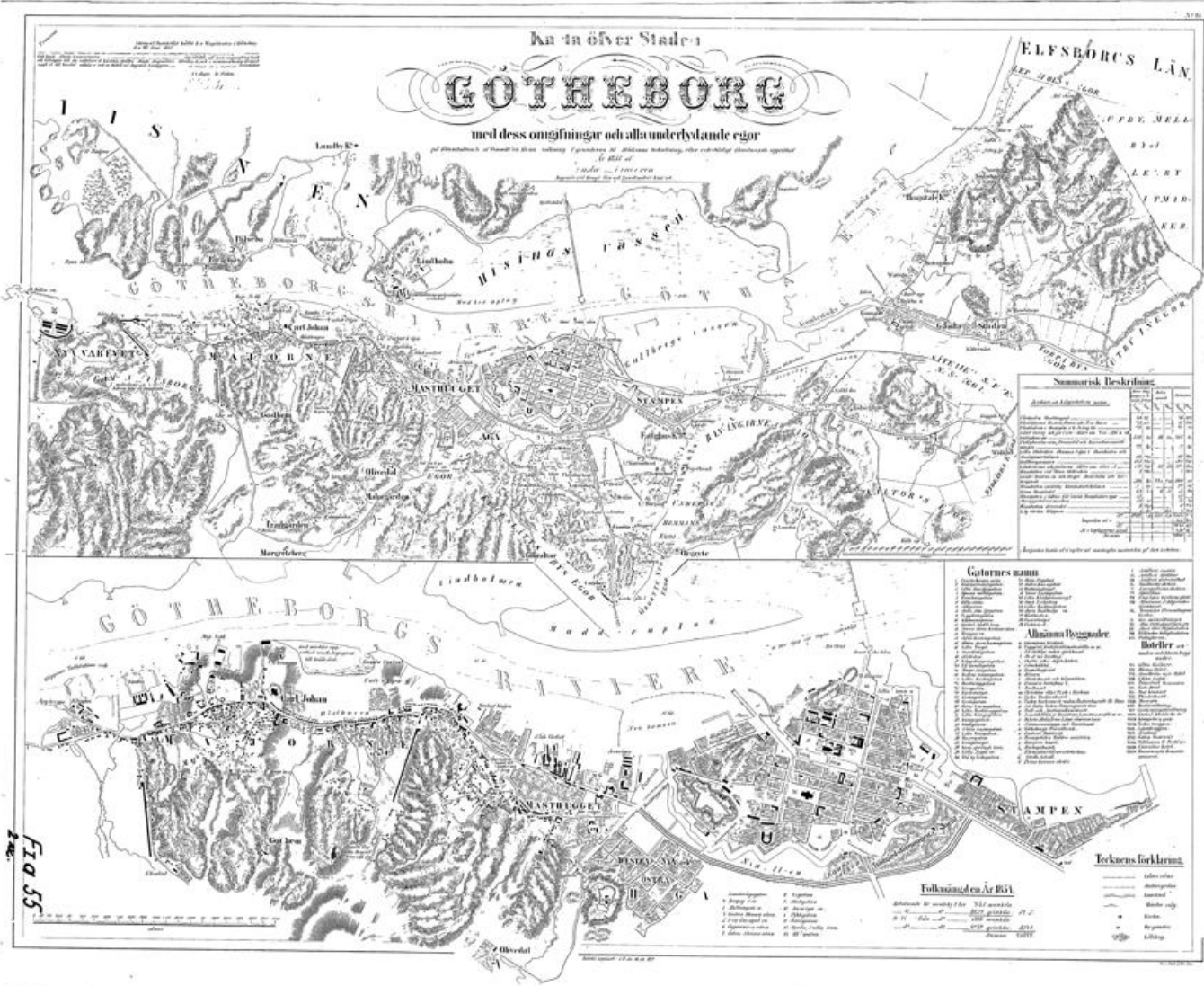
Järntorget kallades i folkmun ofta för Masthuggstullen, efter det tullhus som låg vid Nya Alléns mynning. Sedan tullhuset rivits i mitten av 1850-talet fick platsen heta Bierhalleplatsen, efter en friluftsservering med namnet Bierhalle. Järntorget namnändrades 1867 efter Järnvågen, men allmänheten kallade det för både Möbeltorget och Trätorget. Framför allt åren 1876–1902 var torget en saluplats för möbler och bearbetade trävaror, vilka främst kom från de berömda lindomesnickarna. Under många år var en stor del av Göteborgs möbelförsäljning koncentrerad till trakterna av Järntorget.

Att ta fasta på – spår att förvalta.

- 1866 års utvidgningsplan med stenshuskvarter i Masthugget börjar förverkligas.
- Skeppsbron med kajer färdig.
- Stenshuskvarter väster och öster om Järntorget, liksom i Pustervik.

Skedets samlade bidrag till en levande blandstadsmiljö med historisk förankring

- Rutnätsplanen för en arbetets stenstad.
- Hamnens fortsatta utbyggnad längs nya kajer.

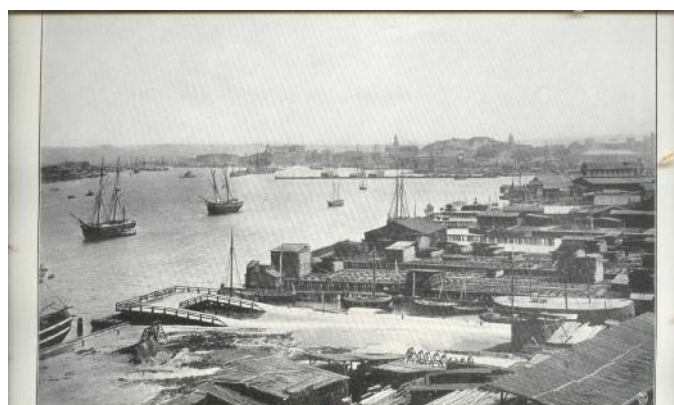


Göteborg 1855 – med nya allén och förstäder

Hamnstad Stenstad spårvägsstad. Moderna tider i hamn, trafik, byggande • 1870–1930

Industri- och hamnstad motoriseras med ångdrift och järnvägsspår. Masthuggskajen anläggs med ångbåtshamn för bl.a. emigranterna. Större speditiönsfirmor och lager. Spårvägen byggs ut. Nöjeskvarteren växer. Stenstaden blir tät. Kontorshus och Frilagret byggs

Under andra halvan av 1800-talet utvecklades den svenska exportindustrin mycket snabbt, vilket innebar ökade volymer i hamnen. Göteborgs Hamn börjar växa ut till en storhamn. Mellan åren 1888 och 1902 byggdes Masthuggskajen, hamnens första kaj för oceangående fartyg. Inseglingsrännan muddrades till sju meters djup och kajerna fick järnvägsspår. Kajen förlängdes på 1910-talet med Stigbergskajen, där det moderna betongskjulet, "Amerikaskjulet" invigdes 1912. De för Göteborgs kajer så karaktäristiska kranarna på spår kom i början av 1900-talet, först ångkranar och sedan eldrivna från 1904.



Utsikt från Stigbergskajen åt öster efter Barastplatsen och Sankt Petrus på 1880-talet.



Utsikt från Stigbergskajen över nya kajen i Masthugget 1902.

Ur Göteborg i äldre och nyare tid s.210. Överst: Utsikt från Stigbergskajen på 1880-talet. Nederst: Nya kajen byggs 1902.

1866 års plan gav stadga åt rutnätsstaden i Masthugget, där stenhus av olika höjder och funktioner byggdes. 1868 inkorporerades hela Majorna ut till Klippan och Älvsborgs slotts Kungsladugård. På så vis fick staden kontroll över viktiga industrier och hamnanläggningar och mycket mark för expansion med nya bostadskvarter. 1875 godkände länsstyrelsen byggandet av landshövdingehusen i Annedal. Hustypen spreds snabbt, inte minst i övre Masthugget och Haga. Området mellan Masthuggskajen och Första Långgatan dominerades av lagerverksamhet och brädgårdar. På 1920-talet togs ett initiativ till stadsplanering av området och planen innebar en genomgående Masthamngata (i läget för dagens gata) och ny kvartersindelning.

En viktig innovation för de stora städernas utveckling var spårvägen. Hästspårvägen byggdes ut av ett engelskt bolag och premiären ägde rum 1874. Linjerna utgick från Brunnsparken åt söder, öster och väster. Linjen västerut passerade det blivande Järntorget och följde Andra Långgatan till Johannesplatsen – sedan blev det för brant för hästarna. Trafiken genom Masthugget till Majorna ökade.

De stora verksamheterna norr om Första Långgatan var Järnvågen och Strömman & Larssons trävarufirma.

Järntorget blev ett etablerat torg, med bl.a. Arbetsreföreningens kulturhus. Framför allt åren 1876-1902 var torget en saluplats för möbler och bearbetade trävaror, vilka främst kom från de berömda lindomesnickarna. Under många år var en stor del av Göteborgs möbelförsäljning koncentrerad till trakterna av Järntorget.



1890 års karta med stenstadskvarter och hästspårväg i Andra Långgatan.

På 1890-talet drogs Linnégatan söderut mot Slottsskogen och nedre Masthugget och gav Järntorget en storstadsmässig karaktär.

1902 byggdes den elektriska spårvägen ut. Då tillkom Ringlinjen som gick Södra Allégatan-Linnégatan, och Majornalinjen drogs från Järntorget via Första Långgatan och uppför den branta Stigbergsliden – ända ut till Klippan i västra Majorna.

Under 1910- och 20-talen moderniseras hamnen ytterligare. Järnvägsspåren förlängdes efterhand och 1916 invigdes den stora Fiskhamnsbangården för att få varuutbytet mellan järnväg och fartyg att fungera smidigt. Innanför hamnområdet gick Andréegatan, periodvis med reguljär busstrafik. Frilagret kom till 1922 för tullfri lagring av varor.



1921 års karta med hamnregleringsplan och elektrisk spårväg i Första Långgatan.

Att ta fasta på – spår att förvalta

Järnvågen läggs ner 1893

Masthuggskajen – byggd 1892–97

Stenstadskvarter längs Första o Andra Långgatan

Stenhus kring Järntorget alla sidor 1890

Linnégatan anläggs och bebyggs

Masthuggstorget med saluhall

Järntorget får brädgårdskvarter och sin nuvarande form

Masthuggskajen med spår av hamnbana – och "Haket"

Elverk i Rosenlund – rötter i gasverket

Elspårväg i Första Långgatan och Linnégatan

Fler stenstadskvarter längs Första och Andra Långgatan samt Linnégatan

Frilagerhuset

Omfattande strukturomvandling • 1930–1960

Från 1930-talet har den moderna stadens utveckling tagit fart på riktigt. Teknikens utveckling har revolutionerat fartygsdriften, hamnarbetet och byggtekniken. Varven gick på högvarv, byggde stora oljedrivna fartyg i flytdockor och tillverkade moderna fartygsmotorer. Hamndriften är mekaniserad med stora hamnkranar på spår längs kajerna och järnvägsanslutning överallt. Samtidigt har demokratin fullbordats med allmän rösträtt. Starka folkrörelser utvecklade idéer och drev fram reformer inte minst om nya bostads- och stadsbyggnadsideal. Funktionalismen tränger igenom i bostadsbyggandet. Det märks på enstaka ställen i utkanten av vårt område, där Stigbergsliden fått en modern funktisinramning. Inom norra Masthugget fick den funktionalistiska metoden sitt uttryck i en rad kvartersstora byggnadskomplex, vart och ett med olika funktion.

Behovet av kvalificerad yrkesutbildning för bl.a. industrin fick sitt uttryck i början av 1940-talet Yrkes-skolornas tre sexvåningsbyggnader intill Järntorget.

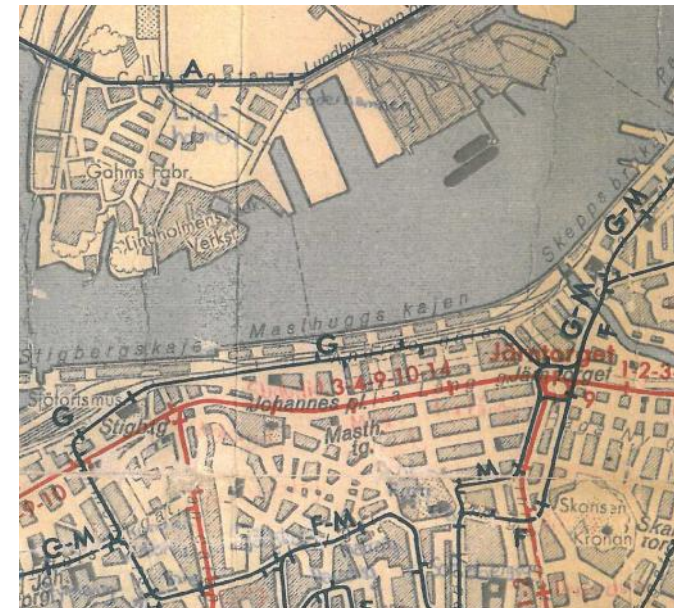
Också den framgångsrika speditorsbranschen fick sina stora kontorsbyggnader på 1940-talet längs Första Långgatan, Elof Hanssons kontor, som fortfarande finns kvar och har byggts ut.

Längs hamnstråket Andréegatan uppfördes 1942 ett mycket stort kyl- och fryshus, typiskt för den tiden.

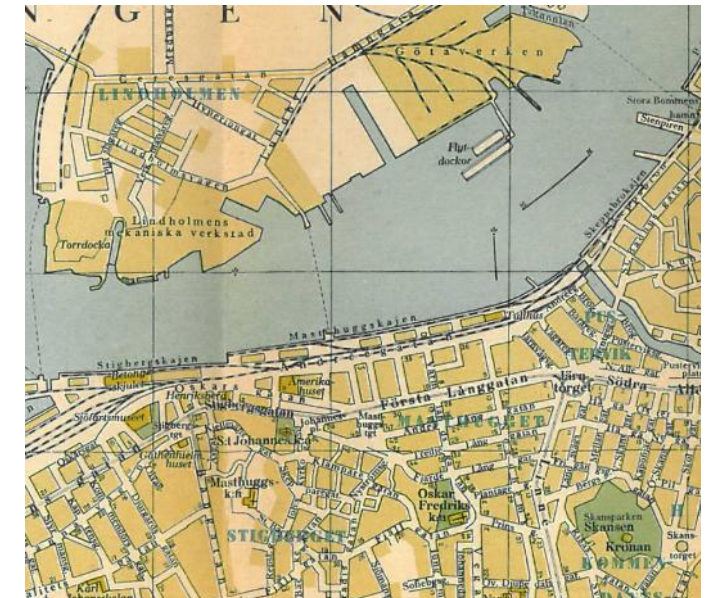
1951 revs ett par kvarter norr om Järntorget för att ge plats åt arbetarrörelsens nya Folkets Hus, ritat av den välrenommerade arkitekten Nils Einar Eriksson. Byggnadskomplexet innehöll samlingslokaler av alla storlekar, restaurang, teater, biograf och nöjeslokaler.



Ur Bilden av Göteborg II s. 24. Flygbild från 1937.



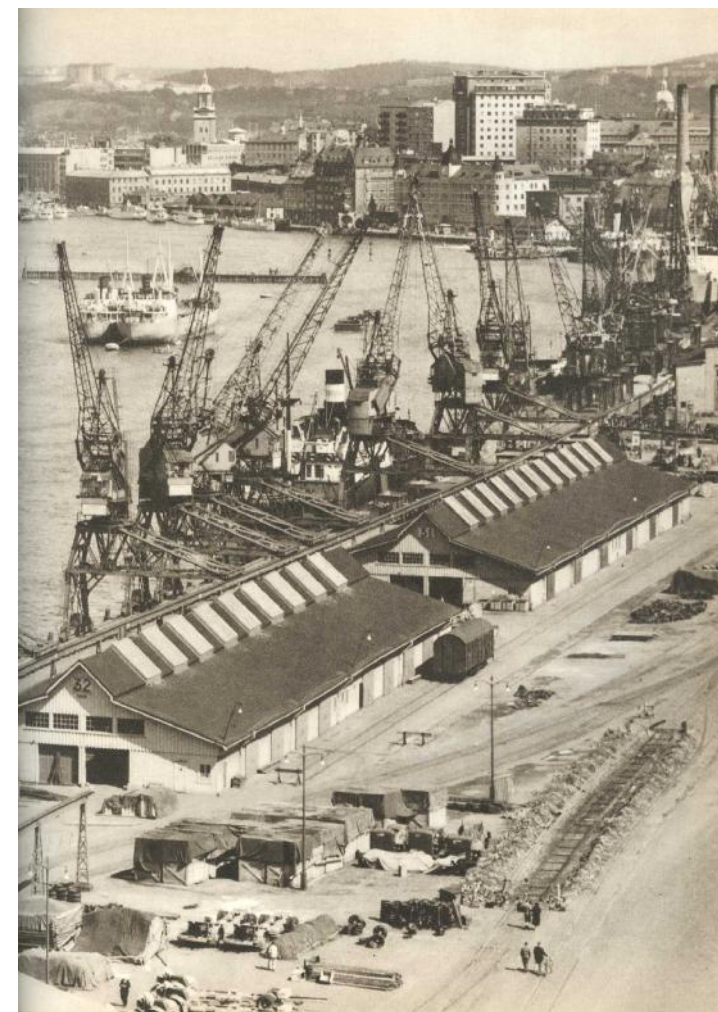
Spårvägs-karta från 1939 med busstrafik i Andréegatan.



Ur Svenska Turistföreningens Göteborgsbok från 1931.

Att ta fasta på – spår att förvalta.

- Modern Masthuggskaj med järnvägsspår
- Oscarsgatan börjar läggas ut
- Amerikahuset 1925 Sv Lloyd först
- Folkets hus 1951–56
- Yrkesskolorna 1941–53
- Elof Hanssons kontorshus – fr.o.m. 1942.
- Kyl- och fryshus från 1940-talet



Ur Göteborg: ett bildverk, 1953. Foto av Erik Liljeröth

Nyexploatering – bilstaden och saneringarna • 1960–2010

1960-talet var rekordår för den svenska – och inte minst den göteborgska – industrin och utrikeshandeln. De stora varven, bilindustrin Volvo, Svenska kullagerfabriken och en rad andra industrier växte. Många flyttade till Göteborg och bostadsbyggandet ökade kraftigt, inte minst i miljonprogrammet från 1960-talets mitt. Bilnehavet och vägnätet ökade mycket kraftigt. Allt detta ledde till stora förändringar i det transportinriktade Masthugget.

Göteborgs storhamn flyttade från 1960-talet långt västerut där containerhamnar och oljehamnar tog över mer och mer av den ökande fraktfarten. I Masthugget etablerade Stena Line sin stora bilfärjeterminal som efterhand helt kommit att dominera området med enorma asfaltytor för tillfarter och uppställning.

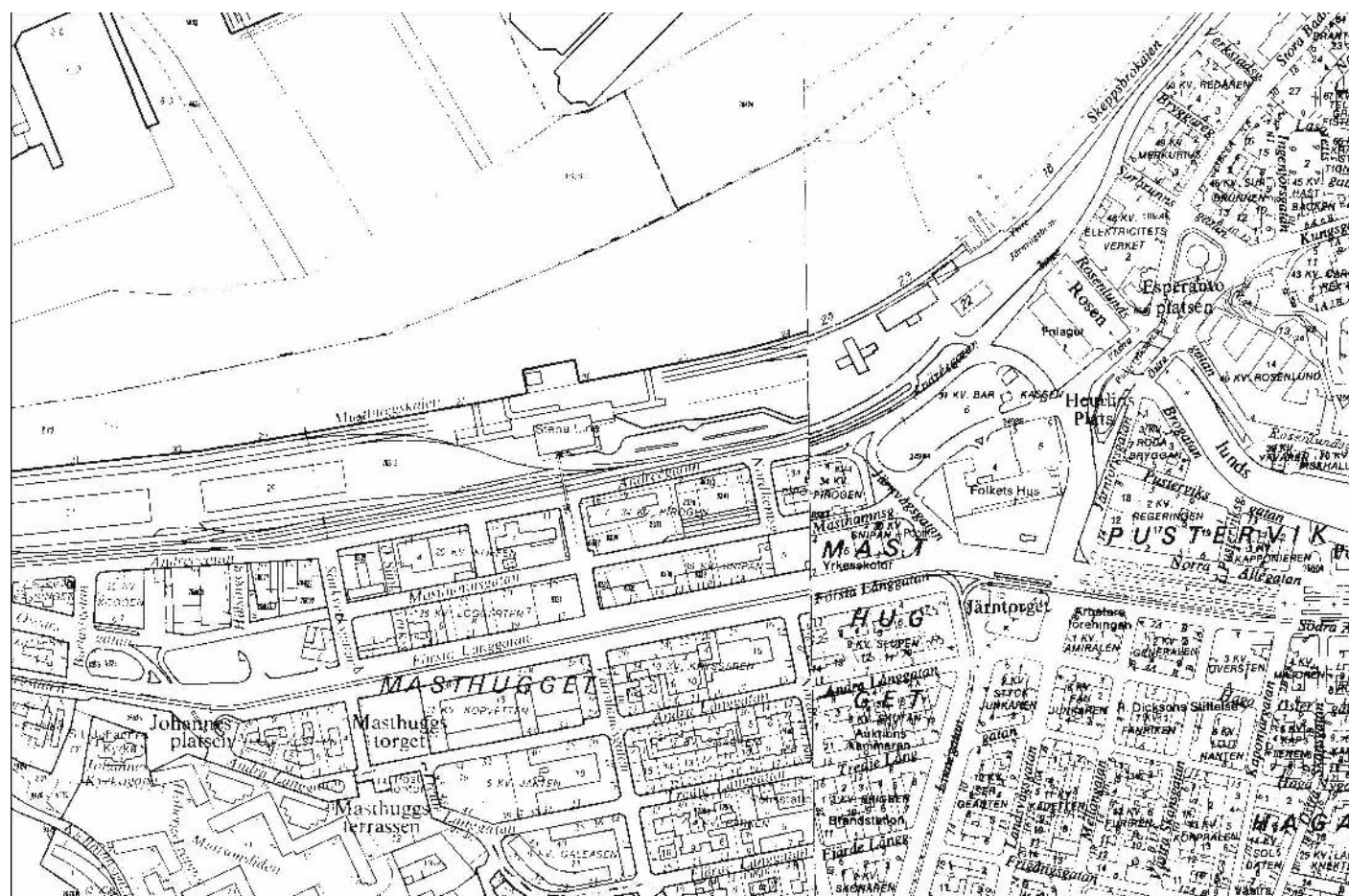
Från senare delen av 1960-talet hade man råd att riva den sämsta bostadsbebyggelsen i totalsaneringsprojekt som omdanade Göteborgs centrala kvarter. Masthuggsbergen och Masthuggstorget var ett av de första kvarteren som jämnades med marken och ersattes med modern bebyggelse. Längs Första Långgatan revs också äldre kvarter och en ganska enhetlig

kontors- och affärsbebyggelse kom i stället. Fler och fler gamla brädgårdskvarter och envåningsbyggnader revs utan att ersättas, och parkeringsplatserna har breddat ut sig i decennier.

Den stora genomfartsleden längs hamnen byggdes ut under 1970-talet. Från Järntorget västerut kallas den Oscarsleden, och från Packhusplatsen österut Götaleden. Trafiken har gått på de befintliga gatorna Skeppsbron, Stora Badhusgatan, Andréegatan och Masthamnsgatan och skapat en bullrig och ohälsosam stadsmiljö längs älven. 2006 byggdes Götatunneln från Lilla Bommen till Järntorget, vilket gjorde det möjligt att stadsplanera längs Skeppsbron. Genom Järnvägsområdet planeras en överdäckning av motorleden.

Att ta fasta på – spår att förvalta:

Nya Masthugget med Masthuggstorget
Rivningar och nybyggnader vid 1:a Långgatan
Stena-terminalen
Götatunneln



Karta från 1986. Oscarsleden etablerad med trafikrondell som dominerar Järntorget.

Samlade historiska kommunikatörer och spår att förvalta

Den snart fyrahundraåriga, blandade och ständigt föränderliga stadsmiljön kring Järnvågen bär med sig en rad historiska kommunikatörer som ger fäste för minnet och utmaningar för en framtida stadsutveckling. Här samlar vi kort de olika slagen av kommunikatörer, spår att förvalta för framtiden.

Bastioner och kanaler med anor från 1600-talet

Kvarterstaden Masthugget där Första Långgatan ingår

Järntorgsområdets karaktär som kulturcentrum och politiskt centrum sedan 1870-talet

Den långa kajen från Skeppsbron längs hela Masthugget

Funktionalistiska byggnader knutna till hamnens verksamhet från 1940-talet

Kulturella och ideella verksamheter i enkla och återanvända byggnader kring Första Långgatan



Första Långgatan med Kommersen på 1980-talet, då Göteborgs frukt- & grönsakshus. Foto Claes-G Svanteson.

Masthamnsgatan när den tjänstgjorde som genomfartsled på 1980-talet. Foto Claes-G Svanteson.



Upplevelsebaserad karaktärisering

Järnvågsområdet och Järntorget – namnet ger associationer till forna dagar med strikta handelsregleringar, kring en av landets viktigaste exportvaror. Platsen var ett nav i den svenska ekonomin under en tid då Stockholm och Göteborg var mer jämbördiga städer med grund i respektive statsstyre och utrikeshandel. Än idag ger Järntorget med dess sidoplatser och tvärgator en intressant dubbel känsla – dels av närheten till älven, fartygen och hamnverksamheten, dels som ett sjudande torg med kulturinstitutioner, spårvägsknut, kontors- och bostadshus – ett av stadens mest storstadsmässiga. Man rör sig därför mellan ombonade stadsrum som platsen kring Järntorgsbrunnen på några minuter till Frilagens uppenbart hamninriktade läge med kanalsida och lastbryggor. Mitt i ligger Folkets Hus som ett modernt palats med påkostade entréer till bio, teater och restaurang – samt vardagliga baksidor mot hamnens transportkvarter. Samma dubbelhet går igen i den pampiga storstadsavenyn Första Långgatan – vars norra sida fortsatt präglas av rena transportbehov i stadsmotorled och färjeterminal. Dessa växlingar mellan ombonat och tätt å ena sidan, och öppet och stort å andra sidan kan upplevas som tröttande och disharmoniskt, främst på grund av att biltrafikens oljud sprider sig in i de mer sociala zonerna. Samtidigt ger öppenheten en frisk fläkt av sol, västanvind och rytm, som ger Järntorget en lätthet mitt i den intensiva knutpunkten.



Stråk 1 globala

1:a Långgatan

Mellan Järntorget och Johannesplatsen går Första Långgatan. Det är en väldigt bred gata med spårvagnsspår i mitten och körbanor för biltrafik, cykelbanor och trottoarer – en verklig "Aveny för Masthugget". För att spårvagnarna ska kunna köra någorlunda snabbt är alla övergångar reglerade. Bebyggelsen utmed Första Långgatan karaktäriseras av en sammanhängande storstadsmässig bebyggelse med relativt hög höjd och många lokaler i bottenvåningarna, på den södra sidan. Närmast Järntorget har också norra sidan denna karaktär. I övrigt är den norra sidan uppluckrad, med enstaka högre kontorsbyggnader i en zon helt präglad av parkering på mark och i låga p-hus. Kontrasten mellan sidorna är slående.



Första Långgatan västerut från Järntorget.



Den breda Första Långgatan österut i riktning mot Järntorget.

Kungsgatan – Linnégatan

Stråket från Kungsgatan till Linnégatan går över Järntorget idag. Det känns inte helt naturligt som ett stråk eftersom man måste korsa Järntorget, på ett sätt som är anpassat till spårväghållplatser och bilfiler. Historiskt gick landsvägen söderut där Landsvägsgatan ligger. Stråket kan komma att förstärkas när spårvagnsspåren binder ihop Skeppsbron med Linnégatan. Linnégatans intima karaktär mot Järntorget har trots sin bredd en helt annan känsla än Första Långgatan. Linnégatan har en stigning på 12 meter från Järntorget till Linnéplatsen. Den slingrar sig fram och bildar olika vyer. Det bidrar till gatans intimitet.



Från Esperantoplatzen mot Järntorget ligger ett väl använt stråk västerut.



Linnégatan mot Järntorget.

Masthamnsgatan

Masthamnsgatan är inte helt rak men tillräckligt rak för att skapa en ödlig känsla idag då så stora delar är obebyggda utmed gatan. Som stråk känns gatan allt för ödlig. I mitten av gatan där det ligger några byggnader blir gatan något trevligare att vistas vid. En spännande platsbildning finns vid kv. Koffen där en resterande miljö med stor variation blivit kvar runt Teater Trixter.



Masthamnsgatan österut mot Frilagerhuset.



Masthamnsgatan västerut.

Järnvågsgatan

Upplevelsen av Järnvågsgatan som stråk och en eventuell fortsättning på Linnégatan norrut är idag svår att ta till sig som gångtrafikanter. Mängder av bilar, lastbilar, bussar och andra fordon skapar en brutal känsla. Som cyklist känns det farligt med alla vägar man måste ta sig över och förbi för att säkert röra sig utmed stråket. Det upplevs som en trafikkarusell på motorfordonens villkor. Det är dessutom väldigt bullrigt och höga hastigheter på trafiken. Hamnkaraktären är idag tydlig i fonden av Järnvågsgatan. Älven ligger öppet synlig liksom Hisingen med kranar och Ramberget i fonden.



Järnvågsgatan norrut mot hamnen.



Järnvågsgatan söderut från Götatunnelns tak.

Allén

Allén som stråk har fungerat tämligen väl i snart 200 år. Här finns tydliga cykel- och gångvägar och grönskan bidrar till upplevelsen av intimitet och till och med lugn.



Norra och Södra Allégatorna österut med Nya Alléns mynning från Järntorget.



Nya Allén mot Järntorget. Första Långgatan liksom öppningen med Järnvågsgatan ligger i fonden.

Älvstråket

Att röra sig utmed älven är idag komplicerat i vårt undersökningsområde. Färjeläget Rosenlund är det enda stället utmed Masthuggskajen att vistas vid vattnet. Vattnet skulle kunna ses som det största naturliga inslaget vid Masthuggskajen, en naturupplevelse som idag är svår att få där.

Vallgraven – Järnvågen

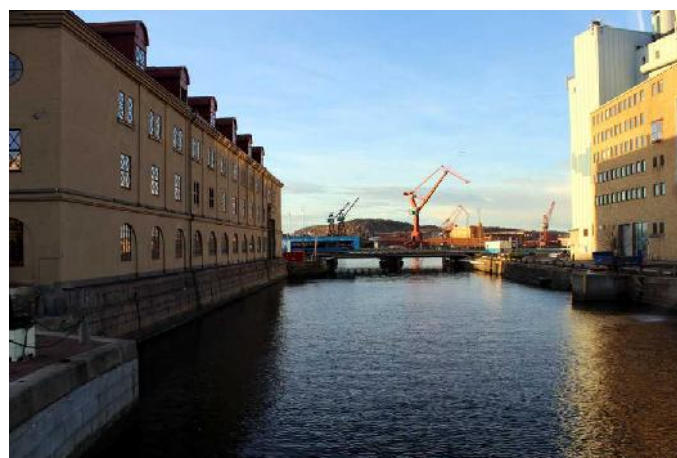
Vallgraven eller Rosenlundskanalen ger mycket stark karaktär åt områdets nordöstra delar. Vid Frilagerhuset får man en stark upplevelse där byggnaden direkt ser ut att växa upp ur vattenkanten. Även de övriga delarna som kommer i beröring med Vallgraven får ett estetiskt tillskott av vattenspeglingar och annat ljusspel.



Den stora platsen mellan Vallgraven, Frilagerhuset och Folkets hus är en fortsättning av Masthamngatan.



Vallgraven och dess närhet till Nya Allén ger en fin karaktär åt området med fina naturinslag.



Frilagerhuset växer upp ur Rosenlundskanalen vattenspegel, Ramberget och kranarna ger hamnområdet karaktär.

Oscarsleden Andrégatan Götatunneln Emigrantvägen

Ett dominerande stråk i vårt undersökningsområde utgörs av Oscarsleden med Götatunneln och Andrégatan och Emigrantvägen som parallella vägar. Om Järnvågsgatan känns obehaglig att röra sig utmed är det en bagatell jämfört med den brutala känsla som man får som gångtrafikanter eller cyklister utmed Oscarsleden och dess medlöpande gator. De stora öppna parkeringsytorna som ligger utmed de stora lederna förstärker upplevelsen av tomhet som finns i området. Det är fult, bullrigt och full fart vilket ger upplevelsen utmed stråket en mycket brutal karaktär.



Barriären från marknivå är kraftig i området. Här utmed Emigrantvägen och cykelbanan alldeles vid Oscarsleden.



I områdets västra delar ligger Oscarsleden i direkt anslutning till Östra Sänkverksgatan, som ett öppet sår i stadslandskapet.



Den brutala öppningen med de breda bilvägarna skapar en kraftig barriär, här ovanför en av Götatunnelns uppfarter.



Här tar Andrégatan snöpligt slut intill parkeringshuset Koffen. Gränsen mellan P-huset och Oscarsleden kan inte beträdas.

Stråk 2 lokala

Nordhemsgatan – stadsupplevelse i sekvens

Nordhemsgatan korsar Första Långgatan och sedan Masthamnsgatan på sin väg ner mot älven. Känslan av att vara nära älven infinner sig redan i gatans norra backe, när man ser Stenabåten ligga i fonden av gatan. Det går att skymta över till Hisingen och det står ett träd i fonden vid platsen mellan Masthamnsgatan och Första Långgatan. Långgatornas kvartersbebyggelse är varierande och rolig att röra sig i. Nordhemsgatan har intim karaktär med verksamheter i bottenvåningarna vilket ger liv åt gatan. Dock blir upplevelsen lite mindre intim när man närmar sig Första Långgatan och endast garageportar vetter mot gatan i den västra delen av Nordhemsgatan. Från Masthamnsgatan ser man Nordhemsgatan vika av upp mot Nordhemsbacken i fonden.



Nordhemsgatan med sin spännande bebyggelse i Långgateområdet möter Stenabåten i fonden.

Värmlandsgatan - stadsupplevelse i sekvens

Från Oscar Fredriks kyrka lutar backen ned mot Värmlandsgatan. I fonden syns Stena Lines Terminalbyggnad. Värmlandsgatan tar abrupt slut nedanför Masthamnsgatan och övergår i en trappa och en gångbro över Oscarsleden. Värmlandsgatan innan Första Långgatan söderifrån upplevs bredare än Nordhemsgatan och känns också mer trafikerad. Bebyggelsen sluter sig kvarterstät mot gatan och karaktäriseras av relativt homogen hushöjd. Balkonger sticker ut från såväl modernare byggnader som äldre bebyggelse. Inte så mycket verksamheter i bottenplan på den modernare bebyggelsen ger den ett tråkigare intryck för flanören. I rörelsen närmare Första Långgatan blir gatuummet bredare och här upplevs inte den intimitet som finns på exempelvis de inre Långgatorna. Nere från Masthamnsgatan tronar Oscar Fredriks kyrka i



Värmlandsgatan i fonden. Här syns Stenas terminalbyggnad i norr.



Värmlandsgatan söderut med Oscar Fredriks kyrka i fonden.

fonden på sin bergsknalle och även här på Värmlandsgatan slingrar sig vägen uppåt och vidare. Det ger en spännande känsla. Den lilla parken som ligger nedanför kyrkan mjukar upp intrycket med sin grönska. Från Emigrantvägen upplevs Värmlandsgatan helt avskild med bullerplanket och gångbron som barriärer eller svårigheter att parera.

Masthuggstorget – stadsupplevelse i sekvens

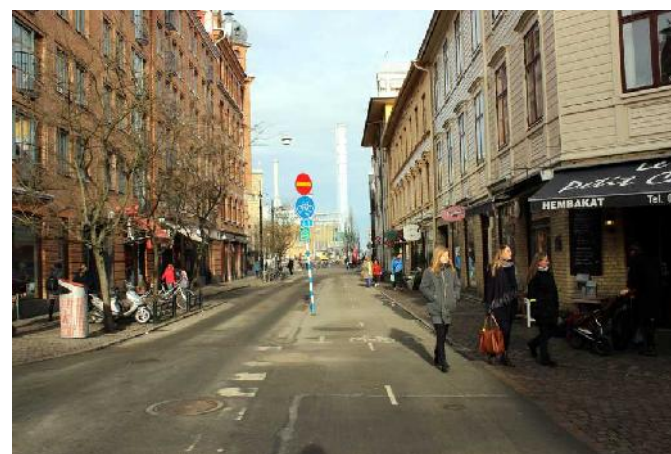
Masthuggstorget ligger innanför den breda och med staket för spårvägen avskilda Första Långgatan. Mitt emot torget ligger Kommersen på andra sidan Första Långgatan. Det är en låg byggnad och det går att se över den om man står högre upp på det sluttande torget. Bakom Kommersen ner mot älven ligger ödsliga parkeringsytor och bullret tilltar. Hisingen och Älven är klart synliga från de högre belägna delarna av Masthuggstorget.



Masthuggstorget med den breda Första Långgatan som barriär. Mycket grönska med gröna spårvagnsspår samt träd och buskar ger en lummig karaktär.

Landsvägsgatan - stadsupplevelse i sekvens Järntorgsgatan/Heurlins plats

När man kommer från Esperantoplatsen och tar sig över Pusterviksbron till området mellan Järntorgsgatan och Folkets hus/Heurlins plats finns det fina utblickar mellan Frilagerhuset och Energiverket i Rosenlundskanalen/Vallgraven. I fonden mot Landsvägsgatan tornar Nordhemsskolan upp som en nationalromantisk borg. En välordnad plats ligger framför Frilagerhusets södra gavel. Resterande ytor mellan Folkets hus och Pustervik kan idag karaktäriseras som kaos, på grund av ny anläggning av spår för spårvagn. Platsen har tidigare använts till Parkeringsytor. Upplevelsen att ta sig vidare över Norra och Södra Allégatan över Järntorgets östra sida mot Landsvägsgatan domineras av dagens byggnadsarbete. Tidigare har upplevelsen varit relativt öppen och till och med lite ödlig. Vid Järntorget efter att man kommit över alla gator och spårvagnsspår är det idag en samlad plats med



Landsvägsgatan åt nordost med Energiverket i fonden. Tätt gatustruktur möter en öppen platskaraktär.

mycket rörelse, men också en mötesplats där många andra vägar också korsar torget, som Andra Långgatan, Haga Östergata. Landsvägsgatan känns mer naturlig att ta när man kommer från Järntorgsgatan eftersom man passerar över Järntorgets östra sida, som följer direkt på Järntorgsgatan. Järntorgets bebyggelse karaktäriseras av byggnader från många olika tidsepoker vilket ger platsen ett historiskt djup. Landsvägsgatan har lägre bebyggelse och är en intim stadsgata upp en bit förbi Haga Nygata, då tyvärr verksamhetslokalerna i princip försvinner. När man kommer från Landsvägsgatan mot Järntorget ligger Göteborgs energis byggnad i fonden och den breda öppningen vid Järntorgsgatan/Heurlins plats ger även en glimt av Frilagerhuset och lite av Folkets hus.

Pusterviksgatan – stadsupplevelse i sekvens

Från Rosenlundsbron via Pusterviksgatan skymtar Folkets hus i bakgrunden. Även Frilagerhuset ligger synligt i fonden via Brogatan. Från själva Pusterviksgatan öppnar sig Heurlins plats och Olof Palmes plats med Första Långgatan i fonden. Detta hörn mellan Pusterviksgatan och Järntorgsgatan är en stadsupplevelse med många utblickar vilket känns värdefullt och tilltalande. Ramberget syns så fort man närmar sig Järntorgsgatan.



Pusterviksgatan möter Järntorget och Heurlins plats. Siktlinjer mot Första Långgatan.

Platser

Järntorget – Esperantoplatzen Folkets hus Olof Palmes plats Heurlins plats

Järntorget södra del består av två korsande stråk, ett mellan Haga och Långgateområdet och ett mellan Haga och Pustervik. Dessutom är Järntorget sydöstra del en stenlagd platsbildning med Järntorgsbrunnen och sittplatser, samt en byst av Dan Andersson. Två mindre byggnader från 1920-talet ramar in platsen mot spårvagnshållplatserna. Platsen och stråken är mycket välbesökta och bebyggelsen som angränsar till platsen har flera uteserveringar som bidrar till en mycket livlig platskaraktär. Barriärer i form av trafik finns i västra respektive norra delarna av Järntorget.

Framför Folkets hus ligger Olof Palmes plats. Platsen är bredare åt öster än åt väster och har nästan formen av en triangel. I dess östra gräns finns en allé med Kastanjeträd. På platsen finns en upphöjd sitt- och lekyta med grönt konstgräs. Runt denna gröna yta finns ett drygt tiotal röda ringar utplacerade som är möjliga att slå sig ned på. Platsen har även utomhuskonst som Järnbärare och en skulpturgrupp med namnet Genom arbete i arbete, samt två byster av Hjalmar Branting respektive Charles Lindley. Platsen är stenlagd och inramad av ett sten- och metallstaket, samt ett mindre träd västerut. Platsen är välbesökt och upplevs som väl inramad söderut, men också inramad av trädallén mot öster, liksom av trappan upp till restaurangen i väster.

Runt hörnet i öster börjar Heurlins plats som gränsar till Järntorgsgatan. Heurlins plats har också formen av en triangel där spetsen ligger åt söder. Detta



På Järntorget västra sida kommer Linnégatan ner från söder. Den mynnar ut i Järnvågsgatan. Här ryms på en liten yta bussar, spårvagnar och bilar.



Järntorget mot nordväst med öppningen med Järnvågsgatan norrut. Rejåla ytor för gående och cyklister.

är till skillnad från de båda andra platserna en gränslös plats. Endast biograf Draken och Folkets hus byggnader utgör någon form av gräns. Resterande ytor är oklara var de egentligen börjar eller slutar. Lite oklart rinner Heurlins plats över i en relativt ny platsbildning framför Frilagerhusets sydostliga gavel. Även framför Frilagerhusets sydvästliga väggar finns en tendens till en platsbildning. Resterande ytor bakom Folkets hus är parkeringsytor och nedfarter till Götatunneln. Där dyker förstas hamnen upp igen och skänker området karaktär. Kontakten med älven och Hisingen på andra sidan är viktig.



Från älven syns Folkets hus och Järntorget platsbildningar. Hamnkaraktären dominerar.

Masthuggstorget – ända till älven

Torget konstnärliga utsmyckning syns knappt på sommaren då träden döljer konstverket. En grill ligger i fonden av torget ut mot Första Långgatan. På torget finns det relativt mycket grönska och avskilda platser att sitta på vid gott väder. Klippta buskpartier och låga murar skapar mindre rum på platsen. Platsen är ganska inbjudande att vistas på med omslutande bebyggelse från tre håll. Torget sluttar uppåt söderut och i fonden ligger en slags centrumanläggning från 1970-talet. Ovanför centrumanläggningen tar 1960-talsbebyggelsen vid. Norrut på andra sidan Första Långgatan ligger Kommersen och sedan tomma ytor och gator innan Stenaterminalen tar vid. Där ser man älven och Hisingen på andra sidan.



Från älven syns Masthuggstorget genom den massiva lastbilsravanen.



Masthuggstorget är en fin öppning på Första Långgatan. Torget är inbjudande med sina mindre platser och sin grönska.

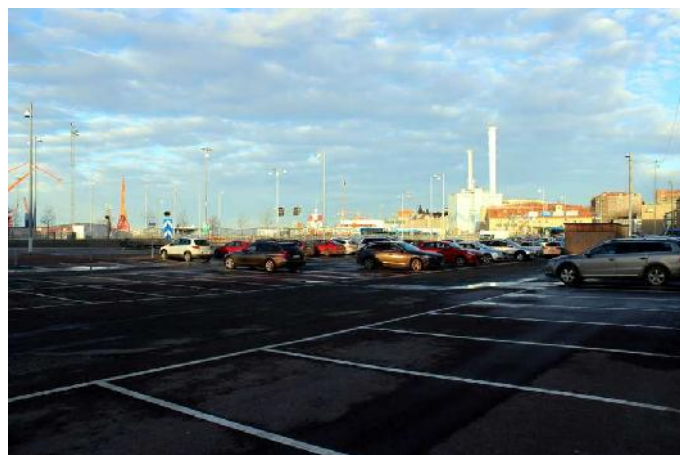
Platser

Globalt mellanrum

Stora delar av undersökningsområdet är avrivna tomter som används till parkeringsplatser eller har blivit en del av trafikapparaten. Tillsammans bildar dessa ytor ett slags globalt mellanrum i staden.



Vy åt nordväst över Masthamngatan och Amerikahuset i bakgrunden.



Vy från parkeringen söder om Auktionsverkets hus.



Vy rakt västerut från parkeringen väster om Frilagerhuset.

Mellanrum

Framför den västra sidan av f.d. Yrkesskolornas byggnader vid Nordhemsgatan har det skapats en platsbildning. Den är inramad av träd, buskar, och murar. Platsen är stenlagd och används till parkering.



Mellanrum med förgårdsskarakter på den västra sidan av f.d. Yrkesskolorna.

Auktionsverket, Parkeringshuset, Teater Trixter, Elof Hansson

Platsbildningen mellan Auktionsverket och Parkeringshuset hänger samman med att Värmlandsgatan tar abrupt slut vid ett bullerplank mot Oscarsleden. Här leder en trappa upp till en gångbro mot Stenas terminalbyggnad. Att detta mellanrum kan kallas för plats är lite oklart, men det finns ordnade sittplatser och en viss inramning.

Platsbildningen mellan Parkeringshuset och Teater Trixter har en mer tydlig platskarakter. Även här finns det ordnade sittplatser. Mellanrummet mellan byggnaderna är mycket smalt och det känns trångt. Ett staket är allt som skiljer Oscarsleden från platsen norrut. Det lite ruffiga utseendet hos byggnaden med Teatern ger en rå känsla. Tillsammans med de hårt trafikerade omgivningarna blir platsen ändå som ett litet lufthål. Här känns det som att det är den enda trånga plats som påminner lite grann om alla de tätt bebyggda skjul som låg mellan Emigrantvägen och Första Långgatan under 18- och 1900-talen.

Framför den östra sidan av Elof Hanssons komplex vid Värmlandsgatan har det också blivit en liten platsbildning. Trafiken är avstängd för genomfart mot Första Långgatan och utmed fasaden har en rabatt med buskar anlagts som ramar in det lilla mellanrummet.



Platsbildning mellan parkeringshuset och Teater Trixter. Stenar är utlagda och bänkar uppförda.



Mellan Auktionsverket och parkeringshuset bildas en slags plats.



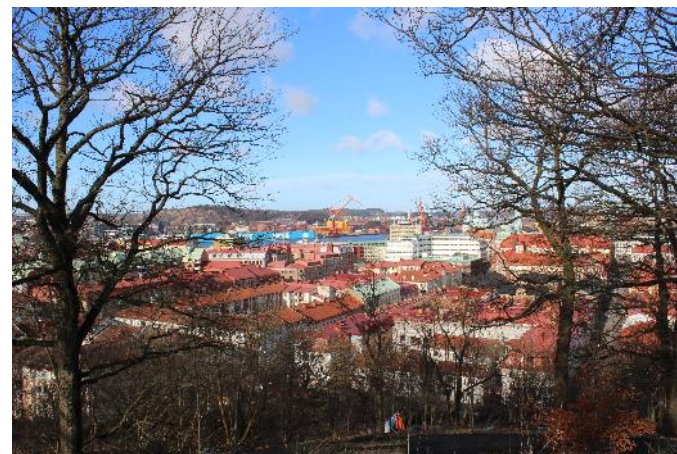
Ett typiskt mellanrum historiskt. All bebyggelse kännetecknades tidigare av täthet och små mellanrum.

Utsikter nära



Carolus Rex

Från toppen av bastionen Carolus undecimus Rex ligger hela undersökningsområdet västerut tydligt med Frilagerhuset i framkant. Mellan just Frilagerbyggnaden och Folkets hus syns nästan hela undersökningsområdet. Härifrån ser man även älven tydligt, ett värdefullt historiskt inslag som förklarar fästningsstaden Göteborgs tillkomst just vid älven. Masthuggskyrkan, Älvsborgsbron, Eriksbergskranen och Sjömanstornet är några av alla landmärken man ser från Carolus Rex.



Skansen Kronan

Utsikten är naturligt skymd av mängder av träd och buskar från Skansen Kronan. Men vårt undersökningsområde skymms även av bebyggelse. Det som skymtar fram är främst Folkets hus.



Johanneskyrkan

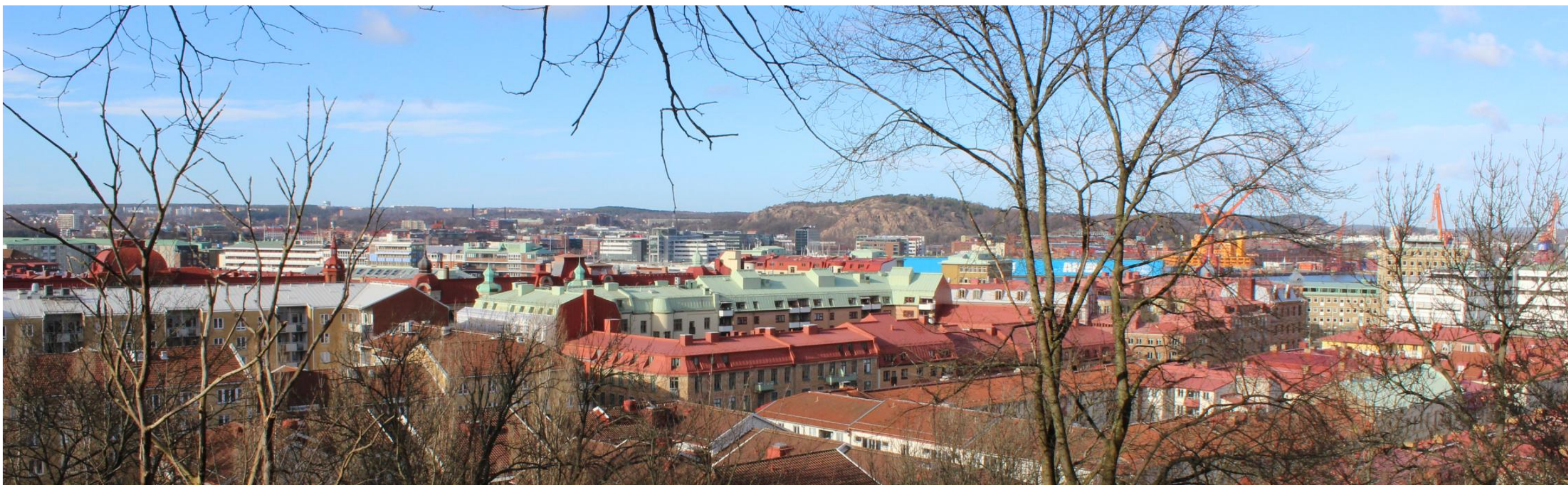
Från platsen framför Johanneskyrkan syns hela undersökningsområdet österut. Härifrån ser man tydligt Carolus undecimus Rex bastion. Däremot skymms Frilagerhuset och Folkets hus av Första Långgatans bebyggelse och Auktionsverkets hus. Från platsen ser man tydligt älven med Masthuggskajen och långt österut med Läppstiftet, Gasklockan, Göta Älvbron m.m.



Masthuggskyrkan

Från platsen öster om Masthuggskyrkan syns i princip hela undersökningsområdet. Utsikten nordost mot älven och hamnarna är enorm.

Från Skansen Kronan syns åt höger i bilden Folkets hus och Arbetets hus. Den östra av f.d. Yrkesskolornas byggnader sticker också upp åt mitten. Ramberget dominerar i fjärran.



Utsikter



Lindholmen Plejadgatan

Från Plejadgatan på Lindholmen breder undersökningsområdet ut sig med älven i framkant. Hamnkarakteren förstärks från detta håll och blir mycket mer tydligt.



Frihamnen

Från Frihamnen syns i princip hela undersökningsområdet. Hamn möter hamn utmed vattenlinjen.



Lindholmspiren

Från Lindholmspiren syns undersökningsområdet tydligt men Stenabåtarna skymmer flera av byggnaderna i området närmast Stenaterminalen.



Ramberget

Från Ramberget med kraftig inzoomning syns området tydligt. Med något mindre inzoomning syns hela området också tydligt eftersom man befinner sig så högt och ser över all bebyggelse på Lindholmen. nut.



Läppstiftet

Från Läppstiftet ligger utredningsområdet till stora delar synligt västerut och områdets hamnkarakter är väldigt tydlig. Härifrån syns inte Frilagerhuset och Folkets hus som hamnar bakom Göteborgs Energis byggnader.



Från Ramberget är utsikten monumental. Hela Masthugget och Masthuggskajen är synliga.

Hållbart och attraktivt stadsliv – viktigt för platsens kulturella karaktär

Platskaraktär – kulturellt-rumsligt - ett redskap och begrepp för framtida utveckling

Kulturmiljöunderlaget för Järnvågsområdet tas fram i ett **programliknande sammanhang för ett av stadens viktigaste områden kulturellt och historiskt**. Utöver den fysiska stadsbilden och bebyggelsekaraktärens kulturmiljövärden finns det därför anledning att betona det mångsidiga och särskilda stadsliv som format och präglar området på ett unikt sätt. Det är svårt att i ett kulturmiljöunderlag bortse från de kulturella verksamheternas samspel med läget i staden och bebyggelsens karaktär.

Vi vill därför lyfta fram två viktiga dokument som tagits fram just inför det här områdets förändring:

Stadsbyggnadskontoret gjorde 2012 rapporten **Långgatorna i Masthugget – karaktärisering och analys av stadsmiljö**. Målsättningen med denna karaktärisering och analys av Långgatornas stadsmiljö var att inventera stadsliv, stadsrum samt kulturmiljömässiga aspekter inom långgatsområdet i allmänhet och kvarteret Barken i synnerhet för att utvärdera vad det är som utgör områdets speciella karaktär och vilken roll den fysiska miljön spelar för denna.

Stadsmuseet gjorde 2014 rapporten **Kommersen 2.0. Kulturanalytiskt planeringsunderlag, Norra Masthugget**. Platskaraktärisering samt förslag på förstärkning och expansion av Kommersens värden. Ar-

betet utfördes på uppdrag av Göteborgs Stadsbyggnadskontor och med finansiering av Älvstranden AB och Riksbyggen. Där framhålls att stadens vision är att skapa en levande stad för alla med fokus på hållbart och attraktivt stadsliv. För området Norra Masthugget handlar det bland annat om att "låta stadskärnan komma närmare" och att skapa en attraktiv stadsmiljö där ekonomiska, sociala och ekologiska värden samspelar.

Tillsammans är dessa analyser direkt tillämpbara på utvecklingen av Järnvågen- och Långgateområdet med Första Långgatan och Masthuggstorget. Järntorget har en mer storstadsurban karaktär men kvaliteterna byggs på samma analys. Viktigast blir dock analysen av utveckling av de områden som är avrivna eller påverkade av att vara trafikområde under lång tid. De skall växa samman och knytas ihop med de omgivande stadsdelarna, och då kommer lärdomar från kontinuerligt utvecklade områden som Långgateområdet väl till pass.

Vi sammanfattar först stadsbyggnadskontorets lärdomar av den långa och pågående process som har gjort Långgateområdet uppmärksammat idag.

Av ålder och tradition; ett område att mötas i för alla göteborgare.

Stenhusutbyggnaden i Masthugget som alltid varit en flödes- och handelsnod, där bostäder och butiker med

blandades med verkstäder och småskaliga industrier. Här fanns borgerligt folk, hamnens utländska sjömän och passerande Majornabor. Så småningom uppstod här en central plats för den folkliga kulturen, som en motpol till Götaplatsens finkultur. Det är en livfull stadsdel utvecklad i nära samspel med hamnens verksamhet. Här har den göteborgska arbetarkulturen och den folkliga kulturen sina rötter; här möts folk av olika åldrar och intressen – och: det verkar här finnas **något för nästan alla göteborgare** att identifiera sig med, att relatera till och sympatisera med. Kvarteret är en viktig **mötesplats** med ett stadsmässigt och kulturhistoriskt djup, fortfarande levande i fysisk gestalt.

Platskaraktär – en sjudande gräsrotskultur får plats i ett urbant offentligt rum

dess skala är stadsmässig men ändå intim och lokal, ett sätt på vilket staden Göteborg ofta beskrivs; stadsrummen är **distinkta och demokratiska**, öppna för alla. Här finns en variation i utbud, arkitektur och social sammansättning inom tydliga stadsrum som tilltalar en mångfald av stadens befolkning. **De långsmala hårdgjorda stadsrummen** är unika miljöer som bör tillåtas förbli just gaturum med konstant bredd och sträckning för att inte förlora sin ruffiga charm. **Markerade offentliga bottenvåningar med olika höjd, hus i liv med gatan och gator framkomliga för blandad trafik** ger möjligheter till olika verksamheter. De billiga lokalerna ger möjligheter för utveckling av små, idéburna och kulturella verksamheter som skapar en självgående **sociala attraktion**, en sjudande gräsrotskultur.

Detta utvecklas vidare i stadsmuseets rapport:

Kommersen 2.0. Kulturanalytiskt planeringsunderlag, Norra Masthugget.

Kommersen är en byggnad som står kvar sedan tidigt 1900-tal, då den fungerade som... lager. Den har under senare år fått härbärgera en mycket uppskattad marknad som flyttats från andra saneringsområden. I rapporten *Urban Cultures: Fallet Kommersen* (Gillberg m.fl. 2013) pekade resultatet mot att Kommersen kan ses som exempel på en **kulturell förtätning som väl svarar mot stadens övergripande vision om den hållbara staden**. Kommersens värden och komplexa väv av mänskliga relationer är ett befintligt exempel på en mötesplats där stadens visioner fått liv och fungerande gestalt. Kommersen kan då generera idéer till lösningar på några av stadens urbana pro-



Johanneskyrkan - i Stadsmissionens tjänst. Foto: Claes-G Svanteson

blem som **arbetslöshet, ensamhet, brist på sammanhang och segregation**.

Kommersens värde – platskaraktären i verksamheter och rum

I rapporten introducerar och tillämpar vi begreppet **platskaraktär** som ett redskap för stadsutveckling med specifikt fokus på området Norra Masthugget. Man lyfter fram en specifik aspekt för Norra Masthugget – vikten av civilsamhälleliga aktörer och medborgarengagemang. I studien representeras de av de många idéburna organisationer och aktörer som sätter sin prägel på området. Man har studerat den unika lokala kombinationen av olika verksamheter och olika erfarenheter av att bruka platsen och att se möjliga potentiella samarbeten mellan artskilda verksamheter, alltifrån secondhand-försäljning till Johanneskyrkan och kulturverksamheter.

Platskaraktärsbegreppet bygger på sociala och politiska sammanhang, kulturella värdesystem och symboler, ekonomiska villkor, institutionella kopplingar



Kommersen - marknadsplats och manifestation av gatukonst.



Frilanskooperativ i gammal fabrik. Foto: Claes-G Svanteson



Konstskola i gammalt stenhus. Foto: Claes-G Svanteson

och hur den materiella omgivningen och byggda miljön används på plats.

Genom att använda platskaraktär som verktyg i stadsutvecklingsprocesser lyfter man in lokala politiska, kulturella och historiska aspekter. Man synliggör estetiska och konstnärliga processer – många med inslag av deltagande och medborgarengagemang – för att låta det oväntade och livfulla ta plats. Tillsammans ger detta relevant kunskap i processer vid områdesförnyelse eftersom begreppet fokuserar på lokala sociala behov och tillvaratar existerande socio-kulturella resurser.

Kommersens värden i stadsutvecklingen

Sammantaget kunde vi utifrån vår första rapport lokalisera följande fem värden, som föreliggande arbete har utgått ifrån:

Värde som minne & ankare

Det tillbyggda skjul som Kommersen huserar i har följt med i Norra Masthuggets förändring under mer än 100 år. Byggnaden besitter ett värde som minne från trävaruindustrin men också som en rest av den ursprungliga blandstaden som fanns i området under 1900-talet. Byggnadens kontinuitet på platsen fungerar också som ett slags ankare i meningen att människor som idag brukar platsen upplever en förankring i tid och rum i relation till byggnaden. En äldre byggnad i ett nybyggt område kan tjäna som en förankringspunkt som möjliggör för invånare att skapa relationer till det nya och blir därigenom meningssskapande.

Ekologiskt värde – resursanvändning

För Kommersens försäljare är loppmarknaden en möjlighet att göra sig av med sitt överskott av kläder och prylar. Det finns ett starkt incitament hos göteborga-

re att låta kläder och prylar få ett nytt liv hos någon annan. Det har blivit något av en "folkrörelse" och Kommersen är en av de arenor som möjliggör detta.

Värde som (integrationsskapande) mötesplats

Utöver den kommersiella verksamheten finns också en tydlig social dimension. Genom Kommersens verksamhet blir försäljare och besökare en del av en gemenskap som genererar en känsla av sammanhang. Här skapas relationer mellan människor som överbryggar variabler som etnisk bakgrund, ålder och social klass. Kommersens värde som integrerande mötesplats berör inte bara Göteborg utan sträcker sig ut i Västra Götalandsregionen och i viss mån utanför Sveriges gränser.

Estetiskt värde och värde som landmärke

Vid mitten av 2000-talet fick några av Göteborgs främsta graffitikonstnärer tillåtelse att dekorera Kommersens fasader. Graffitins estetiska värde berör och kommunicerar med stadens invånare och skapar en kreativ livfullhet i området. Graffitikonsten i kombination med byggnadens tydliga karaktär och placering som solitär bland parkeringsytorna skapar sammantaget även ett värde som landmärke.

Värde som alternativ ekonomi

Kommersens verksamhet har med sin låga tröskel socialt och ur tillgänglighetssynpunkt också värde som alternativ ekonomi. Den erbjuder möjlighet för konsumtion även för de fattigaste – mitt i centrum. Kommersen gynnar även småskalig verksamhet och kan fungera som en inkubator för nya företagare, där människor med små resurser får möjligheter att starta upp en verksamhet i väntan på att de kan öppna eget. Även företagare som upplevt konkurs kan nyttja ytan för att komma på fötter igen. Loppmarknaden är också en plantskola där barn och unga socialiseras in i en



Teaterlokaler i Fryshuskvarteret.

ekologisk medvetenhet. Sammantaget gör detta Kommersen till ett alternativ till den ordinarie konsumtionskultur som annars dominerar staden.

Bland värdebärande verksamheter kan nämnas följande grupper:

Konst och teater: Ruffigt och rått – Teater Trixter, Folkuniversitetet, Art College

De små näringarna: "Likriktningens motståndare", Kommersen, Mynt- och musik

De idébundna organisationerna: Plats för en blandad publik, Göteborgs rättvisecentrum, Röda korset, Sjömanskyrkan, Johanneskyrkan, Kvinnofolkhögskolan

Alternativekonomierna som drar nytta av varandra, Ebbes hörna, Stadsmissionen

Åter till slutsatserna i stadsbyggnadskontorets karaktärisering:

Intresset för områden som Norra Masthugget, med koppling till det ännu blandade Långgateområdet och kulturtäta Järntorget och de kvarvarande småverksamheterna i hamnkvarteren ligger i tiden – inte bara

nationellt utan även internationellt. Dessa stadskvaliteter står högt i kurs idag, när många områden har blivit ensartade genom storskalig omvandling och höga hyresnivåer som utesluter många boende och verksamheter. Här lever kreativa och sociala flöden inom oputsade och lite råa men nog så charmiga stadsrum. För att förvalta denna beskaffenhet är det viktigt att hålla hårt på de ramar som sätts då utvecklingsmöjligheter provas. I rapporten om Kommersen beskrivs också ingående hur dessa platsknutna värden kan vara utgångspunkter för **utveckling av området**. Det är viktigt att se till de vinster som detta område genererar i form av kultur, företagande och social hållbarhet i det långa loppet. Annars riskerar vi att förgöra den karaktär vi ville omfamna i första taget.

Byggnader och arkitektoniska särdrag

Inledning

I detta avsnitt beskriver vi i första hand de byggnader som ligger norr om Första Långgatan och Järntorget. Det täta Långgateområdets samlade kvarters- och byggnadskaraktär med sina arkitektoniska särdrag beskrivs ingående i SBK-rapporten *Långgatorna i Masthugget – Karaktärisering och analys av stadsmiljö*. Dessa byggnader bidrar på ett mycket viktigt sätt till den täta blandstadens kvaliteter som präglar även Första Långgatans södra sida. Här tar vi upp en rad byggnader som ligger omgivna av öppna mellanrum och stadsrum.



Karta över de beskrivna kvarteren och byggnaderna.

Kv 32 Kajaken Frilageret – Lagerhuset

Arkitekten Karl Samuelsson ritade Frilagrets byggnad alldeles invid Rosenlundskanalen. Byggnaden uppfördes 1918–20 och ligger fritt och väl synligt i omgivningen. En utskjutande omfattande port finns i den östra fasaden gentemot kanalen, där kunde varor lossas direkt in i byggnaden. Fasaderna är symmetriska med ockragul puts som med putsade lisener ramar in fönstergrupper. Utmed takfoten går en gesims runt hela byggnaden, liksom ovanför sockelvåningen. Det skapar ett tydligt intryck av byggnadens tredelning i sockel, mellandel och krön. Sockelvåningen byggs upp av tunna putsade valv runt fönstren. Byggnadens norra gavel har en lastbrygga som fortsätter runt byggnaden västerut. Den västra fasaden har flera ingångar och en under senare tid anlagd ramp samt trappor för ökad tillgänglighet. Taket har stora takkupor, mindre takkupor och takfönster. På taket ligger tegel och kuporna är i rödmålad plåt. Asymmetriskt placerad



Frilagerhusets östra fasad med Rosenlundskanalen.



Frilagerhusets västra fasad - detalj.

söderut på taket finns en tornbyggnad som avslutas med balusterdockor och ett nätt tak. Fönstren har diagonalställda spröjsar i mellanvåningarna och är rakt spröjsade i sockelvåningen. Det finns även runda fönster och halvmåneformade fönster i fasaderna. Gavelentrén åt söder är inramad med kolonner och ett tympanonfält ovanför dörren. Byggnaden finns upptagen i programmet Kulturhistorisk värdefull bebyggelse (1999).

Kajskjul 32 och 30

Vid älven låg Kajskjul 32 alldeles vid Älvsnabbens färjeläge. Strax intill västerut låg Kajskjul 30.



Kajskjul 32 strax innan rivning i april 2015.



Kajskjul 30 alldeles innan rivning i april 2015.

Kv. 31 Barkassen 4-5, Folkets hus

Även detta kvarter består av ett enda massivt komplex, sammansatt av flera sammanbundna byggnader.

Arkitekten Nils Einar Eriksson ritade Folkets hus som består av flera byggnader. De olika byggnaderna uppfördes under åren 1949-55. I den västra byggnadskroppen ligger Folkteatern och restaurang Trappan. I mellanbyggnaden som har fyra våningar och en påbyggd femte våning finns det samlingslokaler. Den östra delen av byggnadskomplexet byggdes som ett kvadratisk höghus med nio våningar som inhyste kontorslokaler. Sist bebyggdes tomten åt nordost med Biografen Draken, samlingslokalen Vågen och ytterligare kontor i en fem våningar hög byggnad. Biografentrén skjuter ut ur fasadlivet och skapar en mellandel mellan byggnadskropparna. Fasaderna är i gult tegel och kalksten i varierat uttryck. Även interiört är byggnaderna mycket påkostade. 1985 gjordes en ombyggnad där huvudentrén byggdes om med röda accentuerade utbyggnader. 1988 blev Folkteatern ut- och ombyggd. 2009 gjordes en ny ombyggnad av



Folkets hus östra och norra fasader från 1950-talet.



Folkets hus västra och norra fasader från 1950-2000-talet.



Folkets hus södra fasader.

Folkteatern. Enligt programmet Kulturhistorisk värdefull bebyggelse (1999) har Folkets hus: "ett betydande lokalhistoriskt värde samt utgör ett intressant exempel på arkitekten N E Erikssons arbete. Av särskilt värde är "Biografen Draken" med sin välbevarade interiör." Kvarteret var tidigare fyllt av en varierad träbebyggelse som tillsammans med byggnader från den tidigare Järnvågen försvann i en omfattande brand i augusti 1947.

Kv. 30 Snipan f.d. Yrkesskolorna

Detta kvarter innehåller en rad sexvåningsbyggnader byggda som yrkesskolor.

Den första av Yrkesskolornas byggnad stod färdig 1941, men ritades 1938. Den tredje stod klar sommaren 1952. De ritades av arkitekten Gotthard Ålander som ritade fem byggnader, men de två sista blev aldrig av. Byggnaderna är i 6 våningar. 1986 ombyggdes alla tre och fick sina mellanrum byggda med uppglasade fasader. Idag huserar bl.a. bilskolor, Arbetsförmedling och järnvaruhandel i kvarteret. De höga



Yrkesskolorna från 1940-talet med uppglasade mellanrum från 1980-talet.



Yrkesskolorna sedda från Järntorget. De funktionalistiska fasaderna med sina horisontella band av fönster är tidstypiska.

byggnadskropparna har fasader i gult tegel med grönt plåttak (koppar?). Träffönstren är relativt jämnt fördelade över respektive fasad och består av två lufter där den nedre är betydligt större än den övre. På de tre gavlarna åt norr finns en rad med franska balkonger som löper nerifrån och upp. Under fönsterglasat finns ett tidstypiskt järnräcke som skydd vid öppning. Fasaden på första byggnaden som vetter mot Järntorget har horisontella fönsterband på varje våningsplan. Detta markeras ytterligare genom att teglet är svagt indraget i det fack där fönstren sitter. Detta motiv följer med byggnaden på gaveln mot söder en bit. I bottenplanet är hörnet mellan Järnvågsgatan och Första Långgatan markerat med natursten upp till portens höjd, ett minne av det stora postkontoret som hade huvudentré här. Ovanför porten finns ett litet utskjutande tak i plåt och det finns en nätt ramp för barnvagn eller rullstol utmed den södra fasaden. Porten ligger i den östra fasadens sydliga hörn. Runt hela byggnadskomplexet går en låg sockel i natursten. En port på det tredje huset är inramad med utskjutande



Parkeringshus i två våningar i kvarteret Snipan.

natursten. Trapphuset som vetter mot väster är uppglasat, troligen ursprungligt.

De tre fristående byggnaderna byggdes om 1986. Mellan byggnaderna stoppades det in tre nya våningsplan ovanför de envåningslängor som tidigare legat mellan husen. De helt uppglasade partierna buktar ut som ett gigantiskt burspråk från de ursprungliga fasadlivet. Allting speglar sig i de glasade partierna som är uppdelade i ett slags mönster mellan glasytorna. Det är troligtvis aluminiumfönsterbågar. De är brunmålade. På den tredje byggnadens västra fasad finns två balkonger på de två översta våningarna längst till vänster. Framför denna byggnads fasad finns en kraftig utbyggnad västerut. Den är formad som ett U och är i samma material och utförande som de två glasade mellanrummen. Här är dock sockeln av betongblock och utbyggnaden bara i tre våningar. Yrkesskolorna lämnade byggnaderna 1992. Byggnaderna ägs och förvaltas idag av Elof Hansson Fastigheter. Byggnaderna är upptagna i programmet Kulturhistorisk värdefull bebyggelse. Strömman & Larssons snickerifabrik i Göteborg låg på Första Långgatan 5-7 från 1863 till 1888. I kvarteret har det tidigare funnits upplag. På 1950-talet revs den gamla Köttbesiktningsbyrå som låg i det västra hörnet av tomten där det tredje höghuset uppfördes.

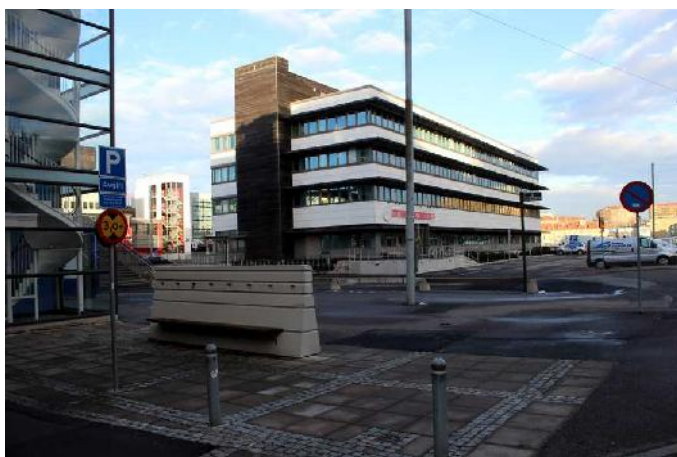
Även kvarteret väster om Nordhemsgatan bär namnet Snipan. Utmed Första Långgatan ligger ett **Parke-ringshus** i två våningar. Det är byggt med en pelarstomme av betong. Fasaden består av rödmålade träribbor. Parkeringsdäcket uppfördes 1999 efter ritningar av Ellsinger arkitektkontor AB. Parkeringshuset ersatte en låg tegelbebyggelse med träfasader mot Första Långgatan. Denna bebyggelse uppfördes efter Första Långgatans breddning 1922. Tidigare låg Bark & Warburgs etablisement på tomten där Parkeringshuset ligger från 1855-1888 då bolagets hamntomt och anläggningar såldes till Göteborgs stad. Bark & Warburg hade bl.a. en patenterad byggnadsmetod med uppåtstående dubbelspånat virke, något som var virkesbesparande.

Kv. 34 Pirogen Göteborg Auktionsverk (f.d. Göteborgs Hamnarbetskontor)

Byggnaden uppfördes 1963 som Hamnarbetskontor för de företag som hade hand om lastnings- och lossningsarbeten i Göteborg hamn. Den ritades av Ragnald och Tuvert arkitektkontor genom Johan Tuvert. Idag finns Göteborgs Auktionsverk i fastigheten. Fastigheten byggdes om 2004 genom ritningar av Figura



Johan Tuverts hus som det såg ut i original. Foto: Claes G. Svanteson.



Göteborgs Auktionsverk som det ser ut idag.

arkitektkontor och har idag vita fasadskivor, varvat med mörka fönsterband. Sockeln är belagd med klinker i en ljusgrå ton. Byggnaden kännetecknas av en kraftigt horisontell verkan. Ursprungligen var byggnaden beklädd med svart metallplåt (?) och hade solskärmar i koppar som gav skugga på hela glasytan under april till augusti. Dessa solskärmar i koppar fanns mot öster, söder och väster på byggnaden, de har idag ersatts av nya i mörk metall. De resterande fönstren på den norra fasaden hade ursprungligen en bård av koppar på ovansidan. Dessa är borta idag. Den centrala axeln i byggnaden skjuter upp ovan tak. Den var tidigare belagd med sjöstensplattor. Idag har den delen fått ett fasadmateriäl av trä. Den lilla utbyggnaden i en våning österut var ursprungligen belagd med kopparplåt. Idag är den kraftigt utbyggd (kanske är den ursprungliga utbyggnaden riven och ersatt?) och belagd med klinker som också täcker den östra delen av den uppskjutande centrala axeln. Byggnaden hade ursprungligen en terrass på taket som för övrigt är ett platt tak.

Kv. 29 Koffen – Fryshuset Teater Trixter m.m. samt Parkeringshus.

Byggnaden som är i sju våningar innehåller ett femtiotal små och stora lagerlokaler om cirka 8 000 kvm. Det ritades 1943 av arkitekt Nils Einar Eriksson för Västsvenska Kylhus AB. År 1949 gjordes en påbyggnad som ritades av samme arkitekt. Det är uppfört i betong. Fasaderna är slammade i en ockraton. Fasaden mot Andrégatan utgörs av symmetriskt placerade fönster i två lufter. Flera fönster är i stort behov av underhåll. Utmed Andrégatan finns en lastbrygga och många portar för inlastning. Taket är svagt sadeltak med minimal lutning. Byggnaden saknar helt fönster åt söder, väster och öster, den åt öster liggande



Detalj av fryshuset som är i behov av renovering och underhåll - något som pågår just nu.



Fryshuset från 1940-talet med det mindre huset åt väster med kontor och bostäder i förgrunden.

fönsterraden är igensatt, liksom många andra fönster åt norr.

Byggnaden är påbyggd med lägre byggnader åt alla håll utom norrut. En tvåvåningsbyggnad är påbyggd västerut. Den har en ren gul tegelfasad med symmetriskt ordnade fönster. Här finns två balkonger åt norr och söder. Den västra fasaden är huvudfasad och har haft två ingångar. Den vänstra porten är igensatt. Den högra har en naturstensinramning. Det intressanta med byggnaden är att det är en kontorsbyggnad som även innehåller bostäder. Påbyggnaden söderut är upphöjd en halvtrappa och består av ett våningsplan med ett kraftigt utskjutande tak söderut. Här är lasttag som på andra långsidan med stora portar och fönster emellan. Lastbryggan har dock försvunnit. Byggnaden är i gult tegel med målad sockel. Denna del övergår så österut med en fortsatt smal länga utmed söderfasaden, putsad i ljus ockra, med lastbryggan kvar. Slutligen, utmed söderfasaden ligger en något högre byggnad, som sedan övergår i hörnbyggnaderna på tomten. Här ligger utmed Masthamnsgatan

en Däck & Bilservice. Byggnaden som består av två garageinfarter är inplåttad och ljus gul. Taket är platt. Utmed byggnadens östra sida ligger en envåningsbyggnad i tegel med puts, respektive plåt på fasaderna. Här ligger Teater Trixter. Byggnaden har två portar österut och ett antal fönster i den del av byggnaden som ligger norrut. Byggnaden har sadeltak och är nästan två våningar i mitten.

I kvarteret ligger även ett **parkeringshus från 2004** som ritades av Figura arkitektkontor. Det är i fem våningar och uppfört i betong. Fasaden är rundad ut mot Masthamnsgatan. Den har vita fasadskivor med färgdekor i utskärningar på de fyra övre våningsplanen. Två halvt inglasade trapphus är vidhängda på de östra och västra fasaderna. Där löper en spiraltrappa innanför glasväggarna. I hörnet mot nordost finns ett större uppglasat trapphus med en större trappa. Den östra Fasaden är uppglasad med stora glasade partier. På de glasade partierna sitter något slags blåfärgat glas (plast?). Den södra fasaden har ett stort glasparti som består av mängder av små glasrutor upphängda i kramlor och öppna nedtill för luftinsläpp. Bottenvåningen åt söder är rusticerad och tre bänkar fälls ut från väggen. Byggnaden blir helt fyrkantig mot norr och fasaden ligger tätt mot Oscarsleden. Utmed den delen av fasaden kan man inte gå.



Parkeringshuset Koffen från 2004.

Kv. 28 Loggerten – Elof Hansson Första Långgatan 17–21 och Kommersen

Den första byggnaden i sju våningar uppfördes 1942 och bestod av byggnaden längst västerut tillsammans med två envåningsbyggnader på ömse sidor. Den första byggnaden ritades av arkitekt Gunnar O. Jacobson och byggnaden ritades för Fosselius & Alpens rörfirma. 1957 tillkom ytterligare en av de tre högre byggnaderna – den i mitten. Den ritades för Elof Hansson av arkitekt Per-Axel Björk. Sist byggdes hela kom-

plexet om och det sista höghuset tillkom 1986 utformat efter ritningar av Semrén arkitektkontor. Byggnaderna ägs och förvaltas av Elof Hansson Fastigheter. Alla tre höghusbyggnader har gult tegel, med aningen olika kulörer. De inbyggda mellanrummen mot Första Långgatan är i fyra våningar, klädda i gul plåt och bruna fönster och fönsteröverstycken. Takvåningarna består av enbart fönster och ett sadeltak klätt i brun plåt. På höghusen är taken belagda med koppar, taken är platta. Sockelvåningen mot Första Långgatan är klädd i rödbrun natursten. På den östra fasaden på tillbyggnaden från 1986 är sockeln i två våningar med abrupt avslutning på fasaden som vetter norrut. Västerut finns en envåningsbyggnad som har en putsad fasad i ljus ockra och med tre fönsterband i fasaden samt en lastbrygga med port i hörnet.

Byggnaden från 1957 har horisontella fönsterband utmed alla fasader. De flesta fönster är enlufts-fönster i trä (teak?). Mittdelen på gavlarna är markerade och mot Första Långgatan finns det tvålufts-fönster i mitten med understycken i ljus plåt. På gaveln mot Masthamngatan har hela mittpartiet kopparplåt och där är det trelufts-fönster. Byggnaden har ett platt koppartak. Byggnaden från 1942 har något mindre fönsteröppningar men också genomgående enlufts-fönster med bruna, nästan svarta snickerier. Mot Masthamngatan har mellanrummen inte fyllts igen så som mot Första Långgatan. Mellanrummet mellan de två äldsta byggnadskropparna är bara uppbyggt i en våning. Mellan 1957 och 1986 års byggnader är det igenbyggt fyra våningar i samma stil som mot Första Långgatan förutom att det är större garageöppningar i såväl mellanrumsbyggnaden som i byggnaden från 1986 från markplanet. Byggnaden från 1986 har två färger i det gula teglet och gulmålade fönster, genomgående med två lufter. De är av vipptyp. Taket på byggnaden från 1986 har en takterrass och det krönande våningsplanet har ett fönsterband som går runt hela övervåningen. I bottenvåningarna med den rödbruna naturstenen är det mot Första Långgatan fönster i två våningar.

Kommersen ligger i västra änden av kv. 28 Logger-ten. Det är presenterat i rapporten *Kommersen 2.0 Kulturanalytiskt planeringsunderlag Norra Masthugget. Platskaraktärisering samt förslag på förstärkning och expansion av Kommersens värden*. (2014) Av Göteborgs stadsmuseum.



Byggnadskomplexet Elof Hansson från 1940- 1980-talen.



Detalj där byggnaderna möts från 1940 och 1950-talen.

Litteratur Järnvågen

Andersson, Bertil (1996) *Göteborgs historia näringsliv och samhällsutveckling. Från Fästningsstad till handelsstad 1619-1820*. Stockholm: Nerenius & Santérus Förlag AB.

Archidea (u å) Pustervik: *Kulturmiljö & Stadsbildsanalys*. Göteborg: Göteborgs stadsbyggnadskontor.

Bramstång, Carina Red. (2006) *Fästningen Göteborg: Samlingar till stadens arkeologi*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

Carlson, Gösta (1994) *1600-talets Göteborg*. Göteborg: Tre Böcker Förlag AB.

Carlsson, Lena (1989) *Textillärare Carlssons Göteborg*. Göteborg: Forum.

Flygare, Eddie (1996) *Göteborg 1860-1950*. Göteborg: Göteborgs Historiska Museum.

Kv. 12 Kostern f.d. Sjömanshemmet

Vid Masthuggstorgets västra sida ligger f.d. Sjömanshemmet. Det ritades 1942 av Ragnar Ossian Swensson. Det ersatte det tidigare sjömanshemmet på samma tomt. Den strama fasaden bryts av med några enkla detaljer som en balkong runt det nordostliga hörnet. Fasaderna är i gult tegel och naturstenssockel. Tomten är sluttande varför bottenvåningen ökar ned mot Första Långgatan. Bottenvåningen är väl utnyttjad till affärslokaler. På de resterande våningarna fanns det bostäder och högtidssal. I programmet *Kulturhistorisk värdefull bebyggelse* (1999) finns f.d. Sjömanshemmet med "som intressant exempel på tidens sociala ambitioner och 1940-talets arkitektur".



Sjömanshemmet från 1942 ritades av R.O. Swensson.

Garellick, Robert (2008) *Bilden av Göteborg II*. Göteborg.

Garellick, Robert (1999) *Göteborg före grävskoporna*. Stockholm.

Gillberg, Daniel Red. (u å) *UrbanCultures: Fallet Kommersen. Om urbana berättelser & Hållbar kulturell förtätning*. Göteborg: Göteborgs Stadsmuseum, Göteborgs Universitet: Handelshögskolan, Mistra Urban Futures.

Gillberg, Daniel & Hansson, Niklas (2014) *Kommersen 2.0 Kulturanalytiskt planeringsunderlag Norra Masthugget. Platskaraktärisering samt förslag på förstärkning och expansion av Kommersens värden*. Göteborg: Göteborgs Stadsmuseum, Göteborgs Universitet: Handelshögskolan.

Gulin, Sven (1974) Pustervik, Rosenlund, *Järntorget. En vandring genom tiden från Göteborgs grundläggning till nuvarande tid*. Göteborg.

Hammarson, Stig & Blad, Oscar (2008) *Göteborg – när 40- och 50-talisterna växte upp. Svartvita flygbilder från stadsbyggandet 1946-63*. Stockholm: Trafik-Nostalgiska Förlaget.

Hansson, Einar och Henriksson Margareta (2000) *Järntorget i allas händer: en hjärtesak för Göteborg*. Göteborg: ABF.

Hjern, Kjell (1964) *Ett svunnet Göteborg*. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.

Holmström, Richard, Roth, Stig & Svensson, Artur S. Red. (1953) *Göteborg*. Malmö: Allhems Förlag.

Hultgren Åsa Red. (2012) *Långgatorna i Norra Masthugget – karaktärisering och analys av stads- miljö*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Knapp, Ted (2009) *Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler: Skrönor och fakta för båtfarare, göteborgare och helt vanliga medborgare*. Göteborg: Tre Böcker Förlag AB.

Korth, Nils (2005) *Järnvägsgatan: "Om nya kopplingar vid Järntorget"*. Examensarbete Chalmers tekniska högskola, Arkitektur.

Lagerberg, Carl (1902) *Göteborg i äldre och nyare tid*. Göteborg: Wald. Zachrisson förlag.

Lönnroth, Gudrun Red. (1999) *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg: Ett program för bevarande. Del 1*. Göteborg.

Rhedin, Per (2002) *Gamla go'a Göteborg. En kavalkad med minnesbilder*. Göteborg:

Traung, Olof (1960) "Göteborgs hamn och sjöfart." I: *Göteborg Förr och Nu*. Göteborgs hembygdsförbunds skriftserie I, 70-80.

Öhnander, Bengt A. (1998) *Göteborg berättar igen*. Göteborg: Tre Böcker Förlag AB.

Öhnander, Bengt A. (1998) *Göteborg berättar mer*. Göteborg: Tre Böcker Förlag AB.

Örnberg, Sune & Mogren, Folke (1996) *Ett femtiotal: Göteborg i en annan tid*. Stockholm: Norstedts Förlag AB.