

# baf- BLADET

Organ för Bebyggelseantikvariers förening

Årgång 3 Nummer 6  
Tema: Väst

## NYA VARVET I GÖTEBORG

**EN RAPPORT ÖVER** riksintresseområdet Nya Varvet i Göteborg håller på att färdigställas. Nya Varvet är beläget på den södra älvstranden invid hamninloppet. I området ligger flera byggnadsminnen och därtill ytterligare ett antal välbevarade byggnader som framöver kan komma att bli skyddade som byggnadsminnen.

Den marina försvarsanstalten Nya Varvet började bebyggas år 1700 på uppdrag av Karl XII. Nya Varvet har genomgått flera utbyggnadsfaser. Under en period mellan år 1870 och 1905 disponerades området av fångvårdsstyrelsen som bl. a. uppförde ett centralfängelse. Efter ett riksdagsbeslut år 1985 beslöts att varvet som marin stödjebas skulle avvecklas. Mark och byggnader avyttrades därefter till civila företag och personer. Nya Varvets byggnader används idag för boende samt för verksamheter som kustbevakning, sjöpolis, utbildning, kontor och verkstäder.

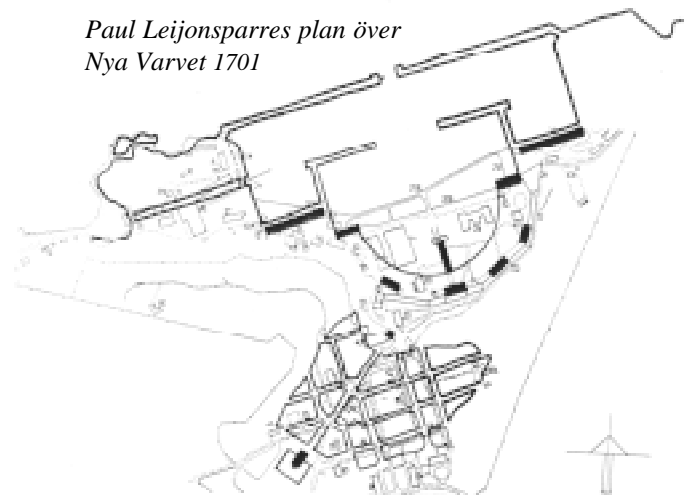
Området inrymmer såväl monumentala byggnader i sten ritade av fortifikationsarkitekten Fredrik Blom, som småskalig och spontant uppförd trähusbebyggelse. Militärområdet i den norra delen utgör Nya varvets kärnområde. Kasernlängor av monumental karaktär inramar byggnader som främst representerar Nya Varvets forna militära organisation. I den södra delen bildar trädplantering med parkkaraktär tillsammans med bebyggelsen

ståndsmässigt utformade arkitektoniska rum. Alléer, och parkområden ger området stadsmässiga kvaliteer. Friliggande trähus med uthus, fruktträdgårdar och odlingslotter bidrar däremot till upplevelsen av en lantlig idyll. Inom Nya Varvet finns flera minnesmonument samt en kyrkogård som ger området en särskild karaktär och identitet med en lokalt förankrad historia.

Rapporten skall fungera som vägledande arbetsmaterial i handläggningen av byggnadsminnes- respektive bidragsärenden. Den planeras också att distribueras som informationsmaterial till boende och fastighetsägare i området.

*Lena Emanuelsson*

*Paul Leijonsparrs plan över  
Nya Varvet 1701*



# BA-FÖRENINGENS ÅRSMÖTE 1998 - TROLLHÄTTAN

**I TROLLHÄTTAN STOD** den svenska industrins vagga, sägs det ibland. I alla fall av vissa lokalpatrioter. Man kanske ska förhålla sig något skeptisk till sådana uttalanden - men man kan åtminstone säga att staden har en tung, tung industrihistoria. Den industriella strukturen är än idag stark, framför allt beroende på storindustrierna Saab och Volvo Aero.

I Trollhätte-fallen kastar sig Sveriges största älv, Göta älv, utför en 32 m smal bergspassage. Fallen var både en tillgång och ett hinder - en tillgång för kvarnar, mest sågkvarnar, som anlades vid fallen tidigt, men ett hinder för sjöfarten och transporterna av, främst järnvaror, nerför älven. Varorna fick lastas och dras med häst längs den sk Edsvägen. Drömmen om att passera fallen med båt var stark på 1600- och 1700-talen. Christopher Polhem försökte, men arbetet fick avbrytas efter en större olycka och pengabrist. De halv-färdiga slussarna finns kvar att beskåda. År 1800 lyckades slussbygget i Trollhättan, och eftersom slussar vid Lilla Edet och Vänersborg var klara sedan tidigare, kunde man äntligen färdas med båt längs hela Göta älv. Men Göta kanal stod färdig 1832 och slussarna i den hade byggts lite större än dem i Trollhätte kanal, så man fick raskt sätta igång att bygga en slussled till i Trollhättan. Den lades delvis parallellt med den gamla och var färdig 1844. Ansvarig för byggandet var Nils Ericson som också passade på att göra den första stadsplanen för Trollhättan. Sågarbyn med kåkbebyggelse längs stränderna hade växt och lite ordning behövdes. Stad blev Trollhättan dock inte förrän 1916, men var länge Sveriges största municipalsamhälle.

Möjligheterna att utvinna kraft ur de

vilda fallen ökade i början av 1800-talet, främst med direktverkande vattenturbiner och bättre transmissionsmöjligheter. I och kring fallen anlades en mängd industrier med olika typer av produktion. Nordens första mekaniska pappersmassafabrik anlades här 1857, det som skulle komma att bli den största industrin - Nohab - startade 1847, en tacksfabrik och de Lavals elektriska smältverk låg också här.

Kring år 1900 hade möjligheterna att utvinna elektrisk ström ur vattenkraft förbättrats avsevärt, och det blev realistiskt att tänka sig att utvinna elkraft ur Trollhättefallen. Sveriges dittills största kraftverksbygge startade så i Trollhättan 1906. Första etappen av Olidestationen invigdes 1910, och stationen var färdigbyggd 1921. Den var Sveriges största kraftstation ända in på 1940-talet.

Kraftverksbygget innebar också förändringar i den industriella strukturen. Industrierna som etablerats i och kring fallfåran flyttade, som Stridsberg & Biörck, eller upphörde, som tacksfabriken. Andra industrier som var beroende av obegränsad tillgång till billig elektricitet etablerades på Stallbacka-området norr om staden. Nohab flyttade efter hand sin verksamhet till östra sidan av fall- och slussområdet. Kring 1920 lyckades företaget få en jätteorder med att leverera 1 000 lok till Sovjetunionen. Företaget expanderade och var en av Sveriges största mekaniska verkstäder. På 1930-talet utvecklades både Saab och Volvo Flygmotor (idag Volvo Aero) ur verksamheten på Nohab. En ny slussled stod färdig 1916, med fyra slussar avsevärt större och högre slussar än de tidigare. Denna led används i dag för både fraktfart och fritidsbåtar. På 1940-talet komplettera-

des kraftutvinningen i Olidestationen med den nybyggda Hojumstationen.

I slutet av 1800-talet anlades ett av Sveriges första egnahemsområden i Strömslund på västra älvstranden. Stora delar av den äldre enklare bebyggelsen har rivits under 1900-talet och staden präglas i dag av den stora expansionen som skedde efter andra världskriget och fram till mitten av 1970-talet.

Näringslivsstrukturen har ändrats kraftigt under de senaste decennierna, precis som på många andra håll. En ovanligt stor del av människorna i Trollhättan arbetar ändå inom industrin, jämfört med riksgenomsnittet. Och nu börjar man vårda sin industrihistoria och vara stolt över sin tradition. Fall- och slussområdet är föreslaget som en av Sveriges tre nationalstadsparker, genom kombinationen av natur- och kulturhistoriska värden. En stor del av Vattenfalls anläggningar i området ligger för byggnadsminnesförklaring, och en del anläggningar som hör till kanalen kommer att förklaras statligt byggnadsminnesmärke. På Nohabs industriområde kommer den stora satsningen Innovatum att invigas i juni 1998. Här skapas ett museum för industrisamhällets historia tillsammans med ett forum för framtidsfrågor. Vi hälsar er välkomna till Trollhättan på BA-föreningens årsmöte den 26-27 september 1998.

*Helena Westin*

## Vårseminarium på DaCapo, 17-18:e april

**VÅRSEMINARIET GICK AV** stapeln planenligt och vi var ett 20-tal medlemmar som hade samlats på DaCapos bygghantverksskola i Mariestad där vi togs emot av seminariets regissör, tillika skolans rektor, Gunnar Almevik. Vi bjöds på föreläsningar: Åsa Ahrland, trädgårdsexpert RAÄ, berättade om trädgårdsanläggningar och bevarande problem i Europa och Sverige. Anders Hasselstad, Riksantikvaren Norge talade om trä och träbyggnadsteknik och Peter Sjömar, f.d. RAÄ och restaureringsarkitekt, höll en föreläsning om förhållandet mellan byggnadsvård och ekologiskt byggande.

Tillsammans med första kullen Bygghantverkselever gjorde vi också en rundvandring i skolans olika lokaler och vi fick se vad de arbetade med just nu, bland annat lerjordhusbygge i piséteknik. Medverkade gjorde även Bengt-Inge Gunnarsson som hade en stadsvandring i Mariestad och Eva-Lena Öhman som visade Johannesbergsparken - den stadspark som DaCapo skolan ligger i.

Under seminariet fick vi också reda på att skolan planerar en ny utbildning som kommer till hösten: Trädgårdens hantverk och design (80p).

*Johan Engström*

---

Till medlemmarna i BAF, speciellt medlemmar med egna företag. Styrelsen undersöker om det finns intresse att sponsra brochyren om BAF, seminarier etc. Innesseanmälan (ej bindande) till Mari Ferring 08-50831552 eller 08-6562154

# GÅRDSJÖ

## - Stationssamhälle i skogsbygd

**UNDRAR JUST HUR MÅNGA** av baf-bladets läsare som känner till det lilla samhället Gårdsjö? Troligen kan man räkna antalet på ena handens fingrar. Betydligt fler har kanske fått en skymt av Gårdsjö genom tågfönstret på väg längs Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg, dock utan att egentligen hinna fatta vad det var man såg innan skogen åter tar vid. De som sett Kent Andersson och hans pilsnerdrickande kamrater sitta och slänga käft utanför hotellet i TV-serien "Hedebyborna", har även sett hotellet i Gårdsjö, men med största sannolikhet utan att veta om det.

Gårdsjö är ett litet stationssamhälle beläget i Gullspångs kommun, i norra delen av det som fram till årsskiftet 1997-98 benämndes Skaraborgs län, numera en del av Västra Götalands län. Samhällets lokalisering och framväxt har sin grund i att de två järnvägsbanorna Västra stambanan och Västergötland - Göteborgs Järnväg (VGJ) kom att mötas på denna plats. Gårdsjö ligger inbäddat i de västra delarna av Tivedens barrskogsområde, och tätortens bebyggelse har byggts upp kring järnvägens sträckning samt tre vägar i olika riktningar.

### **Västra stambanan och Västergötland - Göteborgs Järnväg (VGJ) anläggs**

Innan Västra stambanan drogs genom området utgjordes platsen där stationssamhället skulle komma att växa fram av djup skog, med inslag av

mossar, ängsmark och uppodlad åkermark. Platsen kallades länge kronoallmanningen Tiveden, och gården Gårdsjö ägdes av Kronan. Den 1 augusti 1862 invigdes, som en av de sista etapperna av Västra stambanan, sträckan Hallsberg-Töreboda. Västra stambanans sträckning kom emellertid inte att i någon större utsträckning påverka platsen förrän drygt tjugo år senare, då en man vid namn August Andersson 1883 inköpte Gårdsjö egendom. Året därpå lät han bygga ett sidospår vid stambanan, för att kunna lasta virke, ved och träkol. Från sidospåret kunde sedan varorna transporteras vidare via stambanan. Drygt tio år senare, 1896, blev det även möjligt för passagerare att kliva på respektive av tåget på den plats som skulle komma att bli Gårdsjö stationssamhälle. Något stationshus fanns ännu inte, utan biljett inköptes av banvaktens hustru i banvaktstugans kök.

Behovet av ett stationshus växte fram kring sekelskiftet, och 1907 stod Gårdsjö stationshus färdigt. Redan när Gårdsjö stationshus uppfördes var det sannolikt beslutat att VGJ skulle låta bygga sträckningen Mariestad-Gårdsjö. VGJ var ett av flera bolag som byggde järnvägar i Västergötland från 1860-talet och framåt. De allra flesta av banorna kom att byggas med smalspår, ofta av kostnadsskäl, så även banan mellan Mariestad och Gårdsjö. År 1910 invigdes VGJ:s nya sträckning till Gårdsjö, och stationssamhällets expansion tog fart.

### Stationssamhällets framväxt

I och med att Gårdsjö kom att bli VGJ:s slutstation i norr, och då vagnarna från den smalspåriga järnvägen söderifrån inte kunde växlas över på den normalspåriga stambanan, uppstod ett behov av omlastare, utöver de vanliga yrkeskategorierna som stationspersonal, vagnreparatörer, lokputsare mm. En mycket stor del av Gårdsjös befolkning kom att arbeta åt SJ och VGJ. Gårdsjös expansion under 1900-talets första hälft kan till stor del sågas bero på behovet att lasta över gods från smalspåriga vagnar till normalspåriga och omvänt. Under samhällets blomstringstid fanns det som mest ca 350 invånare i Gårdsjö, och service i form av handlare, hantverkare, post, skola, hotell och pensionat.

Den första bebyggelsen i samhället var spontant framvuxen. Ganska snart uppstod, liksom i andra stations-samhällen, emellertid ett behov av att reglera bebyggelseutvecklingen genom upprättande av olika planer. Bebyggelsen i Gårdsjö har redan från 1910-talet reglerats genom en rutnätsplan öster om spårområdet. I regel utgjordes planerna i stationssamhällen av en enkel rutnätsplan, ofta med ett torg inte allt för långt från järnvägsstationen. De befintliga vägarna inordnades också i planerna. I de centrala kvarteren i stationssamhällena uppfördes ofta större och mer stadsmässiga byggnader, medan bebyggelsen utanför de centrala delarna förblev mer småskalig, så även i Gårdsjö.

*Hotellet vid järnvägsstationen, idag Gårdsjö Gästhus, är en av samhällets i särklass bäst bevarade äldre byggnader.*

FOTO: THOMAS CARLQVIST 1997



## **Stagnation**

År 1949 övertogs den smalspåriga banan av SJ, och i början av 1950-talet började man använda s.k. överföringsvagnar, så att normalspårsvagnar kunde framföras på smalspårig järnväg. Detta innebar minskade arbetsuppgifter för omlastarna. År 1961 byggdes den smalspåriga järnvägen om till normalspår, och en av de grundläggande förutsättningarna för Gårdsjös existens försvann. Gårdsjös blomstringstid var över i och med de förändrade villkoren vid järnvägen. Antalet invånare började sjunka, och i dess spår försvann även grunden för näringsverksamhet och service.

## **Lokalt engagemang bryter den negativa trenden.**

En samhällsförening bildades 1989 i Gårdsjö, och har under senare år tillsammans med Gullspångs kommun arbetat med att få tillbaka delar av de samhällsfunktioner som tidigare försvunnit från samhället. Genom ideellt arbete har Gårdsjö Samhällsförening medverkat till att det numera bl.a. finns livsmedelsaffär, daghem och bibliotek i samhället. Den tidigare nedläggningshotade låg- och mellanstadieskolan har räddats, och man har tagit sig an olika fritidsanläggningar. Tankar finns att ännu fler funktioner, som idag sköts av kommunen, på sikt skall skötas av invånarna i Gårdsjö. Man har även diskuterat att inrätta en partiopolitiskt nämnd för Gårdsjö.

## **Gårdsjö idag**

Under 1997 aktualiserades planerna att bygga om korsningen mellan Västra stambanan och en av lokalvägarna i Gårdsjö. Hösten 1997 fick

Skaraborgs länsmuseum därför i uppdrag av Vägverket Region Väst i Mariestad att utföra en kulturhistorisk områdesanalys av Gårdsjö stations-samhälle. Då en kulturhistorisk inventering av bebyggelsen i Gullspångs kommun saknas, liksom djupare kunskap om de kulturhistoriska värdena i Gårdsjö, bedömdes det vara viktigt att utföra en områdesanalys inför det fortsatta utredningsarbetet. Arbetet med den kulturhistoriska områdesanalysen utfördes under två veckor i november månad av 1:e antikvarie Thomas Carlquist och undertecknad, då vi studerade samhället, olika arkiv och litteratur, varefter materialet sammanställdes till en rapport.

Det första intrycket man fick av Gårdsjö under arbetet med rapporten var att orten verkligen ligger i utkanten, i periferin. Ett isolerat samhälle i utkanten av en av landets minsta kommuner. Endast ett par km från gränsen mot Örebro län låg Gårdsjö i Skaraborgs läns absoluta periferi. I det nybildade Västra Götalands län, med Göteborg som självklart centrum, ligger Gårdsjö om möjligt ännu mer perifert. Ur ett annat perspektiv ligger Gårdsjö mitt i, i centrum. Mitt i Tivedens djupa skogar, som utgör ett spännande gränsområde mellan Västergötland och Närke. Mitt emellan Stockholm och Göteborg långs Västra stambanan och ett par km från E20.

Nästa gång du susar fram med X2000 mellan rikets två största städer, håll ögonen öppna mellan Laxå och Töreboda. Kanske hinner du se skymten av hotellet, byggt 1912, och den

lilla tidningskiosken från 1932. Om du färdas på E20, gör en avstickare till den lilla lugna orten mitt i skogen. Under sommarsäsongen (d.v.s. under juli månad!) kan du övernatta på hotellet. Ta en promenad i parken, som en gång var tänkt att bli torg i den rutnätsplan som styrde bebyggelseutvecklingen när Gårdsjö skulle bli stort. Följ Järnvägs-gatan några hundra meter i nordlig riktning, och du skall finna entrén till den lilla folkparken. Passera de två minimala biljettkurerna vid entrén, och inne bland träden, strax intill Västra stambanan, ligger den sedan 1960-talet insomnade parken med sin faluröda dansrotunda. Kanske har folkparken vaknat ur sin dvala när du kommer dit, ty Gårdsjös aktiva samhällsförening har nyligen startat återupplivningsförsök. I Gårdsjö verkar man inte bry sig om huruvida man ligger i centrum eller i periferin. Man har bestämt sig för att leva vidare. Mitt i utkanten.

*Ulf Larsson*



## INSTITUTIONEN MEDDELAR

**PROFESSOR LASSE BRUNNSTRÖM** har sagt upp sig. Den 1 februari 1998 lämnade Lasse Brunnström sin tjänst som professor i Kulturvård. Orsaken till att han lämnade tjänsten var att han blev "headhuntad" för ett jobb som chef för Röhsska museet i Göteborg. Till saken hör även att tillsättnin-en av professu-ren på institutionen har blivit överkla-gad och besked om vem som slutligen erhållit tjänsten väntades inte förrän senare i vår.

Nya examensarbeten som har blivit ventilerade vid institutionen är följande:

**Kent Anderberg och Sif Bjarnason/** Är kulturmiljövården otillräcklig? En diskussion om behovet av nya perspektiv på bevarande-frågorna.

**Torbjörn Lindstedt/** Om kulturmiljö-vårdens syn på modernismens stads-planering. En studie av Järbrott/Rud i Västra Frölunda

**Mona Sundin/**Kvinnliga arkitekter - kvinnlig arkitektur?

*Johan Engström*

## Fristående antikvariskt sakkunnig?

**STAFFAN HANSING** i Stockholm undrar om det finns erfarenheter av antikvarisk sakkunnigkontroll med fristående antikvarier enligt det nya byggkontroll-systemet i andra delar av landet än i Stockholm. Staffan isåfall vilja komma i kontakt med den eller dem som har någon information om detta för att kunna sammanställa en översikt över hur utbrett detta förfarande är i landet som helhet. Staffan går att nå på telefon 08-720 66 05 eller via e-post: sba@algonet.se. Staffan meddelar att det i Stockholm finns 11 personer/firmor registrerade som fristående antikvarier och att dessa är i färd med att bilda en intresseorganisation av något slag.

## BAF på internet

**ALLA SOM ÄR INTRESSERADE** kan nu hitta BAF:s egen webbplats på internet. Sidorna är ute för en första testning och innehållet kommer att fyllas på och förändras efter hand.

Adressen till websidan är: <http://home8.swipnet.se/~w-80244/BAF/Index.htm>

Vi hoppas att så många som möjligt hör av sig med förslag och kommentarer så webbplatsen utvecklas till att bli både användbar, informativ och trevlig. Välkomna!

*Paul Henningsson - Torbjörn  
Lindstedt - Hans Petterson*

**NÄSTA NUMMER** av BAF-bladet är planerat att vara medlemmarna tillhanda i november 1998. Vi vill därför att material skickas till redaktionen senast 15:e oktober 1998.

*Redaktionen*

## Senaste nytt från Arbetspoolen!

**FÖRENINGENS ARBETSFÖRMEDLING** går nu väldigt bra. Hittills under året har poolen hanterat ett tiotal arbeten. Poolen har dock utvecklats på ett oväntat sätt. Om arbetstillfällena är förhållandevis många, är de arbetssökande oväntat få. Till dessa 10 arbeten finns det bara 17 anmälda arbetssökande! Visst finns det väl fler bebyggelseantikvarier som söker jobb? Ring mig så skickar jag en anmälningsblankett, 0381-61 18 01

Och så ett par kloka ord: När ni fyller i blanketten ska ni tänka på att det är en kopia på just er ifyllda blankett som går ut till arbetsgivarna. Fyll i så mycket som möjligt och skriv läsligt. (Skriv inte på baksidan) För er egen skull och för poolens goda rykte är det viktigt att ni uppdaterar er anmälan med jämna mellanrum och att ni hör av er till mig om ni får jobb eller av annan anledning inte vill vara med längre.

*Vicki Wenander*

## BEBYGGELSEANTIKVARIERS FÖRENING

### Information om föreningen

Föreningens syfte är att verka för diskussion, inspiration och kunskapsspridning inom bebyggelseantikvarisk linjes närliggande verksamhetsfält. BAF verkar genom debatter, studiebesök, föredrag och artikelförfattande med flera kunskapsbefrämjande aktiviteter.

### Styrelse

*Lars Bergström Vänersborg, Örjan Molander, Johan Rittsél(kassör), Karolina von Mentzer(sekr.), Viki Wenander(ordf.) och Hans Petterson, Mari Ferring, Torbjörn Lindstedt.*

### Redaktionsadress baf - BLaDeT

*c/o Johan Engström  
Ljusstöparbacken 11 A, 3tr  
117 65 STOCKHOLM  
Tel: 08-744 15 12, Fax: 720 66 04  
Mob: 0708-243295*

### Föreningsadress

*c/o Johan Rittsél  
Karlsviksgatan 13  
112 41 STOCKHOLM  
Tel: 08-650 99 20, Fax: 702 94 09  
Mob: 070-4910368*

**Medlemskap** 125:- på Pg 475 61-6