

Kultur(v)arv

Historiens roll vid exploatering av ett varvs- och hamnområde på Södra Älvstranden i Göteborg



Malin Gilborne

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen i
Kulturvård, Bebyggelseantikvariskt program

15 hp

Institutionen för kulturvård
Göteborgs universitet

2016:12



Kultur(v)arv

Historiens roll vid exploatering av ett varvs- och hamnområde
på Södra Älvstranden i Göteborg

Malin Gilborne

Handledare: Krister Svedhage

Kandidatuppsats, 15 hp
Bebyggelseantikvariskt program
Lå 2015/16

Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA/Sc, 2016

By: Malin Gilborne
Mentor: Krister Svedhage

Cultural Heritage and Shipyards - History's role in the exploitation of a shipyard and port area on the south river bank in Gothenburg

ABSTRACT

The primary purpose of this study is to examine the preserved buildings and structures in the port area of Majnabbe in Gothenburg and to sort out any cultural values in the studied area. By talking to stakeholders the goal is to try to determine how these values are considered at a possible development of the area. The study also includes a comparison with a converted former port and industrial zone in Malmö to identify any similarities and examples of successful conversion. This study was conducted in April and May 2016 and consisted of a literature review and archive studies. These initial steps were followed by field studies which included documentation and analysis of existing buildings and structures in the area.

The thesis begins with a historical review of the district of Majorna and its shipyards with particularly focus on the shipyard called Varvet Kusten to determine and explain the historical context of the studied area. Then follow descriptions of the existing buildings and the area and a chapter relating to the stakeholders' visions for the future.

The study established that there are several preserved buildings and structures relating to the old shipyard industry in the port area of Majnabbe. In case of new housing construction in the port area, existing values of the built environment should be taken into account. One of the significant aspects in this regard are the lines of sight from the hill of Majnabbe. Furthermore, this thesis suggests that in future planning of the area it should be considered to rebuild the old harbor basin to reinstate lost cultural values.

Title in original language: Kultur(v)arv – Historiens roll vid exploatering av ett varvs- och hamnområde på Södra Älvstanden i Göteborg

Language of text: Swedish

Number of pages: 41

Keywords: Cultural heritage, Shipyards, Cultural value, housing construction

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV—16/12--SE

Förord

När jag skriver dessa rader öser regnet ner utanför fönstret. Jag befinner mig på mitt ”home away from home”, Kosteröarna i Bohuslän, där jag de senaste tio dagarna ägnat mig åt resonerande kring gentrifiering och exploatering, blandat med rogivande hundpromenader bland berg och vikar. Jag är otroligt tacksam för att få avsluta den här uppsatsen och min kandidatutbildning på en plats som har haft en så stor betydelse för mig under hela mitt liv.

Jag vill börja med att tacka vänner och familj som har stöttat mig utbildningen igenom, även om det stundtals har inneburit att de fått *genomlida* utsvävade och passionerade berättelser och resonemang associerade till min utbildning och mitt intresse för hus och den byggda miljön överlag. Ett särskilt tack vill jag tillägna min pappa Thomas, som outtröttligt korrekturläst, peppat och lämnat synpunkter. Erik, själsfrände och bollplank, som oundvikligen och ofrivilligt fått lära sig både det ena och det andra förknippat med hus och min utbildning de senaste tre åren.

Jag vill även rikta ett stort tack till Henrik Ogstedt, min handledare under praktiken på Higab, för de intressanta samtalen och diskussionerna som lade grunden för mitt val av uppsatsämne och självklart till min handledare Krister Svedhage som har bidragit med värdefulla kommentarer och uppmuntran under hela arbetets gång.

Slutligen vill jag tacka Linn Sörensen Ringi för all inspiration, alla underbara pluggträffar och rosé-påbalkongen-häng som burit mig utbildningen igenom. Utan dig hade det inte varit lika roligt!

Tack!

Malin Gilborne
Ekenäs, Sydkoster. 23:e Maj 2016

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING.....	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Problemformulering.....	9
1.3 Syfte och mål.....	10
1.4 Frågeställningar.....	10
1.5 Forsknings- och kunskapsläge.....	10
1.6 Avgränsningar.....	11
1.7 Metod.....	11
1.8 Källmaterial och källkritik.....	11
1.9 Teoretiska utgångspunkter.....	12
2. HISTORIK.....	14
2.1 Stadsdelen Majorna.....	14
2.2 Varven i Göteborg.....	15
2.3 Majnabbe och Varvet Kusten.....	16
2.4 Karthistorisk genomgång.....	19
3. OMRÅDET I DAG.....	22
3.1 Planbestämmelser.....	22
3.2 Områdets läsbarhet.....	23
3.1.1 Strukturer med historisk anknytning.....	23
4. BYGGNADERNA.....	24
4.1 Kustens Hus.....	25
4.2 Fahlströmska huset.....	26
4.3 Inspektorsbostaden.....	27
4.4 Taubehuset.....	28
4.5 Villa Majviken.....	29
4.6 Terminalhuset.....	30
4.7 f.d. Fredrikshavnslinjens terminalbyggnad.....	31
5. MAJNABBEHAMNEN I FRAMTIDEN.....	32
5.1 Flytten av Tysklandsterminalen.....	32
5.2 Framtidsvisioner.....	32
5.3 Kulturhistoriska kommentarer.....	34
6. VÄSTRA HAMNEN, MALMÖ.....	35
6.1 Områdesbeskrivning.....	35
Malmö hamn.....	35
6.2 Historik.....	36
6.2.1 Kockumsvarvet.....	36
6.2.2 Karthistorisk genomgång.....	37
6.3 Västra hamnen i dag.....	38
6.3.1 Bevarade kulturvärden.....	38
6.3.2 Likheter och skillnader i förutsättningar i jämförelse med Majnabbehamnen.....	39

7. DISKUSSION OCH SLUTSATSER	40
8. SAMMANFATTNING	42
ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING.....	44
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	45
Otryckta källor	45
Arkiv	45
Muntliga källor.....	46
Tryckta källor	47
Elektroniska källor.....	48

1. INLEDNING

Denna uppsats utgör examensarbete för kandidatexamen vid Institutionen för Kulturvård, Göteborgs Universitet. Uppsatsen omfattar 15 högskolepoäng och är författad under våren 2016.

Detta inledande kapitel presenterar grunden till uppsatsens undersökning. Efterföljande kapitel redovisar kortfattat stadsdelen Majornas, varvens samt Majnabbeområdets historia för att sätta in uppsatsens diskussion och resonemang i en historisk kontext. Här efter följer beskrivning av det nutida området samt dess byggnader. Det femte kapitlet behandlar den eventuella exploateringen med utgångspunkt i de berörda aktörernas tankar och visioner samt dess inverkan på befintlig bebyggelse i det studerade området. Sedan följer ett kapitel som övergripande behandlar Västra Hamnen i Malmö, som i uppsatsen fungerar som ett jämförande exempel, där omfattande exploatering de senaste årtiondena har förvandlat det före detta hamn- och industriområde till ett modernt och attraktivt bostads- och rekreationsområde. Slutligen kommer uppsatsens resultat att diskuteras och slutsatserna att fastställas.

1.1 Bakgrund

Idén för min uppsats uppstod i samband med den fem veckor långa praktikperiod som genomfördes tidigare under våren 2016. Min praktik var förlagd på det kommunala fastighetsbolaget Higab i Göteborg. Under min praktikperiod var jag delaktig i utarbetandet av en varsamhetsplan för Kustens hus, beläget på Majnabbeberget. Arbetet med planen väckte funderingar kring och intresse för byggnadens och områdets kontext och framtid. Göteborg har under de senaste årtiondena omvandlat flertalet före detta hamn- och industriområden utmed älvstränderna i stadsnära läge. Nu verkar tiden vara kommen för delar av området längs med södra älvstranden, väster om stadskärnan. Med min uppsats ämnar jag belysa denna omdaning, från marinanknuten industri till moderna bostäder och rekreation samt kulturmiljöns roll i denna process.

1.2 Problemformulering

Under 1800-talet låg ett flertal varv utmed södra älvstranden i Göteborgs utkant. Av dessa var varvet Kusten det sista att läggas ner, år 1894. Fram till dess att varvet avvecklades fungerade det som ett eget samhälle, de flesta anställda både arbetade och bodde inom varvsområdet (BeBR, Taubehuset). När Majnabbehamnen anlades på 1950-talet försvann de sista av varvets anläggningar (Lönnroth 1999, s. 265 ff.) och området övergick helt till det hamnområde som i dag hyser Stena Lines Tysklandsterminal. Passagerartrafiken i Göteborg domineras av Stena Line, ett av världens största färjerederier. Färjor går dagligen från centrala Göteborg till både Danmark och Tyskland (Göteborgs hamn, Passagerartrafik). När färjetrafiken nu är planerad att flytta från Majnabbe blir frågan om områdets framtid aktuell.

År 2035 beräknas Göteborg Stad ha 150 000 fler invånare och 80 000 fler arbetstillfällen. Målet är en hållbar stadsutveckling där den redan byggda staden förtätas, för att fler invånare ska få tillgång till närbelägen service och kommunikationer (Göteborgs Stad, Stadsutveckling 2035). I denna framtidsvision är det inte svårt att föreställa sig att området utmed södra älvstranden kommer att utnyttjas till bostäder och kontor. Omvandlingen av gamla hamnområden till bostäder och kontor sker i större delen av världen. Ett exempel är HafenCity i Hamburg där ett stort antal nya bostäder och arbetstillfällen ska byggas innan år 2020. I Londonområdet Docklands har de nedgångna hamnvartererna moderniserats och rymmer i dag stora kontorskomplex och exklusiva bostäder (Grahn 2008, s. 26).

1.3 Syfte och mål

Arbetet har till syfte att redogöra för områdets historik och undersöka vilka byggnader och strukturer som finns bevarade i området på och vid Majnabbeberget samt att reda ut eventuella kulturhistoriska värden.

Målet är att ta reda hur dessa värden kan komma att hanteras vid en eventuell framtida exploatering av Majnabbeområdet.

1.4 Frågeställningar

Uppsatsen ska besvara följande frågeställningar:

- Vilka byggnader och strukturer finns bevarade i området i dag?
- Hur kan en omvandling av ett hamnområde genomföras med hänsyn till äldre bebyggelse och befintliga värden?
- Vad har de olika aktörerna i området för tankar och visioner för områdets framtid?

1.5 Forsknings- och kunskapsläge

I Göteborgs bevarandeprogram (Lönnroth 1999) finns området på Majnabbeberget upptaget. Områdets historia förklaras kortfattat och sedan följer beskrivningar om de fem bevarade byggnader som enligt programmet anses värdefulla ut kulturmiljösynpunkt – Kustens värdshus, Taubehuset, Majviken samt Fahlströmska villan och Inspektorsbostaden. Taubehuset, Majviken och Kustens värdshus är skyddade enligt bevaringsprogram 1975.

År 2013 skrev Sara Jacobsson kandidatuppsatsen *Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering* vid institutionen för kulturvård. Uppsatsen handlar om stadsplanering, med exploateringen av Eriksberg på Hisingen i Göteborg som fallstudie och hur Älvstranden Utveckling AB förhåller sig till kulturmiljöfrågor i sitt stadsutvecklingsarbete. I uppsatsen diskuterar Jacobsson Älvstranden Utveckling ABs tillvägagångssätt vid stadsutvecklingsprojektet Norra Älvstranden samt hur de förhåller sig till kulturmiljörelaterade frågor vid utvecklingen av liknande områden, där Norra Masthugget lyfts fram som ett exempel. Uppsatsens resultat visar på att visionen om blandstaden ofta blir åsidosatt vid uppförandet av nya stadsmiljöer. Jacobsson efterfrågar riktlinjer för Älvstranden Utveckling ABs kulturmiljöarbete (Jacobsson 2013).

I publikationen *RiverCity Gothenburg* (2011) redovisas resultatet från en internationell workshop angående Centrala Älvstadens framtid. Målet med workshopen var bland annat att få fram utvecklingsförslag för området och Göteborg som helhet. De tio grupperna, bestående av cirka tio experter vardera, arbetade fram sina förslag på fem dagar och resultatet av detta arbete finns i kortfattad version att studera i denna skrift. Visionen var att Älvstaden Göteborg ska vara ”inkluderande, grön och dynamisk” samt öppen för världen (RiverCity 2011, s. 6-8). I generella drag visade workshopen att nya förhållningssätt krävs för att lyckas med stadsutvecklingen av centrala Göteborg. Om staden ska bli mer inkluderande behövs subventionerade bostäder byggas i centrum för att även låginkomsttagare ska ha möjlighet att bosätta sig centralt och kollektivtrafiken behöver byggas ut för att öka tillgängligheten till stadens olika delar. En grön stad skapas genom hållbara lösningar och planteringen av träd som bidrar till ett minskat koldioxidutsläpp. Stigande havsnivåer behöver hanteras för att hålla översvämningshotet under kontroll samtidigt som älven förblir tillgänglig för medborgare och verksamheter. Slutligen, för att Göteborg ska bli mer dynamisk, krävs en kulturförändring och nya slags företag och industrier samt ett starkare samarbete inom regionen (RiverCity 2011, s. 72).

Majorna och området kring Majnabbe finns beskrivna i ett stort antal böcker av varierande karaktär och ålder. År 1929-1931 skrev Leo Bonsdorff sin bok om *Göteborgs hamn genom tiderna* som ger en

bra inblick i hur området kring södra älvstranden såg ut vid denna period, men även ur historiskt perspektiv. 2014 utgavs, i samarbete med Föreningen Gamla Majgrabbar, Gösta Carlsons bok *Majorna: en resa genom fem sekel* som tar upp olika aspekter med livet i Majorna under de senaste seklerna. Även Per Halléns bok *Majornas historia: krig och oxar, sill och socker: nedslag i utbammen Majornas historia fram till 1920* (2007) har varit en värdefull källa till områdets historia.

1.6 Avgränsningar

Denna undersökning är inriktad på kulturmiljön på och kring Majnabbeberget i Majorna i Göteborg. Varvsindustrin utmed Göta älvs norra strand är mer sentida samt i formen av moderniserade storvarv, vilket gör att den inte varit aktuell för jämförelse i denna studie. Även Kockums varv i Malmö var på 1900-talet ett moderniserat storvarv, med rötter i 1820-talet. Beträffande exemplet Västra hamnen i Malmö har materialinsamlingen begränsats för att minimera tidsåtgången.

Uppsatsens fokus ligger på spåren efter varvet Kusten, utöver detta behandlas även fastigheten Majviken samt 1900-talets terminalbyggnader då de också blir berörda av en eventuell exploatering. Rent geografiskt har uppsatsen kretsat kring området som jag valt att avgränsa med älven i norr, Betzénsгатans förlängning i öst, Oscarsleden i söder och Majnabbegatan/Frigången i väster. En karta med denna avgränsning markerad återfinns i kapitel 3 på sidan 22 (Fig. 9). Vid den kart-historiska genomgången har ett urval gjorts av det kartmaterial som går att finna över det studerade området. Genom att göra nedslag med jämna mellanrum i historien kan områdets utveckling studeras och följas.

1.7 Metod

Inledningsvis genomfördes en bred litteraturstudie för att samla in relevant material, främst till historik och bakgrundsinformation. Information har sökts via biblioteken samt sökmotorer på internet, både tryckta böcker och hemsidor har varit aktuella för genomgången. Studerat arkiv-material rör nästan uteslutande historiskt kartmaterial som använts vid analysen av områdets utveckling. Dessa kartor har hämtats från Lantmäteriets digitala arkiv, Göteborgs Stadsbyggnadskontors arkiv för historiska kartor samt Brandförsäkringsverkets arkiv. Utöver kartmaterial har även vissa bygglovshandlingar för byggnader i området varit av intresse. Efter genomförd litteraturstudie utfördes en fältstudie där bevarade strukturer studerades och befintliga byggnader inventerades och fotograferades.

Muntliga upplysningar har insamlats genom kontakt med företrädare för de olika aktörerna i Majnabbeområdet. Stena Line ansvariga för färjetrafiken, Higab äger och förvaltar flertalet kulturhistoriska byggnader i området på Majnabbeberget, samt Kulturminnesföreningen Warfvet Kusten som äger Taubehuset. Stena Fastigheter som är ansvariga för terminalbyggnaderna och intresserade av att bygga bostäder i hamnområdet (Stena Lines nyhetsrum, 9/2 2016) har tyvärr avböjt att svara på frågor, vilket medfört visst bortfall i uppsatsens resultat och diskussion.

1.8 Källmaterial och källkritik

Källmaterialet rörande Majnabbe kan anses vara relativt omfattande, avseende både litteratur och i andra källor. Tack vare områdets karaktär, som är en del av kungsladugårdens ägor, samt dess läge vid staden Göteborg är även källmaterialet i form av kartor att betrakta som tillräckligt. Genom urvalet av litteratur samt kartmaterial kan vissa aspekter av området och dess utveckling förbisettas, undersökningen har främst försökt uppmärksamma de stora dragen i områdets historia och utveckling. Vid en sökning i Riksantikvarieämbetets Bebyggelseregister hittades endast material rörande byggnadsminnesmärkta Taubehuset, ingen av de andra byggnaderna i området återfinns i registret.

1.9 Teoretiska utgångspunkter

En stor del av världens befolkning bor i dag i städer. Urbaniseringens utbredning och omfång är i ständig ökning. Utformningen av städernas sociala, kulturella och geografiska landskap påverkas starkt av övergången från den industriellt grundade ekonomin till den postindustriella, anpassningsbara ekonomin (Johansson 2004:a, s. 27 f). Frågor rörande effekter av urbanisering har diskuterats av flera författare som till exempel Friedrich Engels 1845, Jane Jacobs 1962 och Henri Lefebvre 1968 (Brenner et. al. 2012, s. 2).

Utvecklingen går mot en allt mer decentraliserad stadsbild, ju mer de stora städerna växer. Trots det består principerna för struktureringen av det sociala rummet, med indelning av rika och fattiga områden (Johansson 2004:a, s. 29). I de större städerna är den rumsliga segregationen mellan människor och samhällsklasser problematisk. Städerna är fortsatt polariserade, med medel- och höginkomsttagare i stadens centrala delar och låginkomsttagare i förorterna (Forsemalm 2004, s. 142 f). Gentrifieringen av innerstaden leder till byggandet av ”mentala murar”, som genom platsernas och rummets upplevelse och karaktär resulterar i att stänga ute dem som inte känner sig välkomna dit. (Forsemalm 2004, s. 150).

Tom Slater (2012) definierar gentrifiering som omvandlingen från ett oexploaterat eller arbetarklassområde till bostadsområde för medelklassen och/eller lokaler för kommersiella ändamål. Begreppet innefattar alltså även före detta industribyggnader som byggs om till bostäder och obebyggd industrimark som bebyggs med nya byggnader. Slater menar också att det pågår en dold gentrifiering när det i de politikiska samtalen och inom stadsplaneringen istället talas om bland annat förnyelse, förnyring, omstrukturering, sanering och återväxt (Slater 2012, s. 172f).

I den industriella staden var produktionen förlagd i stadens centrala delar, medan det i dagens storstad läggs stor vikt vid det urbana och en ökad satsning på bland annat konsumtion och kultur. Det sker en uppfräschning av gamla bostadsområden och lägenheterna säljs sedan för stora summor till de som har råd och lockas av det ultraurbana. Människor fascineras av de miljöer, såväl bostadsområden som arbetsplatser, som tidigare varit del av den gamla industriella ekonomin. Platser som tidigare kännetecknades av produktion och handel förvandlas till områden med dyra bostäder, restauranger, teatrar och andra sevärdheter (Johansson 2004:a, s. 26 f). Detta bidrar delvis till en bevarad historia och räddar historiska byggnader från att rivas, men man bevarar inte en intakt historisk miljö. För att kunna locka välbärgade köpare genomgår miljön förändringar som skapar föreställningar om en helt ny stadsdel, som präglas av konsumtion istället för produktion, där historiska miljöer och byggnader utgör kuriosa i bakgrunden (Johansson 2004:b, s. 165).

Gentrifiering kan även ske genom indirekt undanträngande vid exploatering av bland annat industriområden då priserna på den kringliggande bostads- och verksamhetsbebyggelsen ofta stiger i samband med uppkomsten av nybyggda områden. Små butiker, restauranger och kvarterskrogar med överkomliga priser utkonkurreras och ersätts av verksamheter riktade mot den nyinflyttade, mer välbeställda, befolkningen som till exempel vinbarer, florister och finare restauranger (Slater 2012, s. 188).

De båda älvstränderna vid Göta älvs mynning befinner sig i olika utvecklingsskeden. Utmed den norra älvstranden finns stora och framtidsinriktade satsningar som ännu inte riktigt har hunnit etablerats på den södra sidan (Karlsson 2004, s. 90 f). Joakim Forsemalm (2004) beskriver sina intryck från en cykeltur utmed Göta älvs norra strand, vilket får fungera som sammanfattning av detta avsnitt:

Samtidigt ute på Norra Älvstranden, ett nytt område med ett nytt namn, solar sig några medelålders par på bänkarna utmed strandpromenaden vid Eriksbergskajen. 'Kajplats' kallas bostadsområdena av någon byggherre. Här är det tyst och lugnt, något kafé håller öppet och kan erbjuda en gnistrande älv som fond för frukosten. Husens utformning imponerar, här har arkitekterna fått använda lite av sin lekfullhet. Utanför Eriksbergshallen, som brukade vara skydd för skeppsbyggarna under varvs-eran, har skapats ett litet torg med vacker stensättning i marken. Det är oväntat dött för att vara lördagsförmiddag och solsken. Jag känner mig inte hemma här, tänker jag, hoppar på min cykel och fortsätter mot Sannegårdshamnen. Här skall det bli ytterligare bostäder, snart är hela den älvnära ytan mellan broarna fylld med bostäder och verksamheter – tyvärr med i princip endast bostadsrätter och med verksamhetslokaler vigda åt Chalmers och ett antal stora IT-företag. Det är fint här, men om man inte bor här eller jobbar här, vad har man då för anledning att ge sig hit?

(Forsemalm 2004, s. 142)

2. HISTORIK

2.1 Stadsdelen Majorna

Fram till år 1868 tillhörde Majorna Älvsborgs Kungsladugård, vars ägor även innefattade bland annat dagens Kungsladugård, Sandarna och Slottsskogen. Slottet Älvsborg anlades på berget i Klippanområdet under 1300-talet som försvarsanläggning vid Göta Älvs mynning (Lönnroth 1999, s. 262).

Under 1600-talet blev området, från Klippan till stadsgränsen, ett förstadsområde till Göteborg. Kronan donerade marken till staden år 1716, för att möjliggöra en utvidgning av Göteborgs hamn (Lönnroth 1999, s. 262). Älvens inre del var grund, vilket föranledde att en stor del av stadens hamn- och varvsverksamhet bedrevs utanför staden, i Majorna. När Göteborgs andel av den svenska utrikeshandeln växte, under andra delen av 1700-talet, intog Majorna en betydelsefull ställning i utvecklingen och de ökande handelsströmmarna västerut. Ostindiska kompaniets etablering år 1731 och sillfiskets expansion i slutet av 1740-talet fick stor betydelse för Majornas utveckling (Hallén 2007, s. 138).

Fram till mitten av 1800-talet utvidgades hamnen och bebyggelsen i Majorna utan någon egentlig plan (Lönnroth 1999, s. 262). Längs med Allmänna vägen och i bergen söder om vägen växte omfattande bebyggelse fram och utmed älvens södra kant blev salterierna, varven och upplagsplatserna allt fler (Hallén 2007, s. 336). Inom bland annat "Gamla Varvet" och Varvet Kusten utvecklades områdets varvsverksamhet (Lönnroth 1999, s. 262). Vintern innebar ofta en längre tids arbetslöshet för majoriteten av den sjöfartsrelaterade arbetskraften, vilket ledde till försörjningsproblem för en betydande del av Majornas befolkning och fattigvården blev under dessa perioder en stor utgiftspost för församlingen (Hallén 2008, s. 279).

Vid mitten av 1800-talet hade Majorna blivit ett av de större stadsliknande samhällena i Sverige (Hallén 2007, s. 336), med omkring 11 000 invånare och bland annat kyrka, fattighus, sjukstuga och skolor. År 1868 inkorporerades Majorna, som tidigare varit en del av Älvsborgs Kungsladugård, med staden (Lönnroth 1999, s. 264f). Samtidigt gjorde den stora transporttekniska förnyelsen att förstaden förlorade sin unika funktion som hamn för de stora fartygen. Segelfartygen av trä kom i allt större utsträckning att ersättas av ångfartyg av stål (Hallén 2007, s. 336). Under andra hälften av 1800-talet kom värdet av det goda läget ute vid Klippan att förändras, kajerna vid Skeppsbron blev allt mer betydelsefulla i och med järnvägssystemets tillkomst och stora muddringar gjorde flodområdets olika delar lika värdefulla (Hallén 2007, s. 283). Mot slutet av 1800-talet försvann de stora träfartygsvarven och Majornas roll som Göteborgs varvsområde nådde sitt slut (Hallén 2007, s. 336).

År 1878 upprättades en stadsplan med rutnätskaraktär över området, som delvis tog hänsyn till den befintliga, oregelbundna bebyggelsen. Allmänna vägen blev till stor del kvar när det nya raka huvudstråket, Karl Johansgatan, anlades (Lönnroth 1999, s. 265). I och med stadens utbyggnad växte Majornas befolkning och den gamla djuphamnen blev en del av Göteborgs nya centralhamn, som tillkom strax efter sekelskiftet (Hallén 2007, s. 337).

2.2 Varven i Göteborg

Skeppsvarv etablerades tidigt kring älvens mynning, ursprungligen främst för flottans behov. Redan under 1500-talet byggdes örlogsfartyg vid Lindholmen på Hisingen och en skeppsgård inrättades vid Älvsborgs slott (Hallén 2007, s. 140).

Utvecklingen av fartyg gick under 1500-talet och framåt mot större djupgående (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 134) och eftersom Göta Älv var grund hamnade en stor del av stadens hamn- och varvsverksamhet väster om staden, främst i Majorna (Lönnroth 1999, s. 262). År 1619, efter Älvsborgs andra lösen, anlades van Veldens varv vid Stigberget. Det framgick snart att vattendjupet här var för litet och år 1661 flyttades verksamheten lite västerut, till platsen för det som kom att kallas för Amiralitetsvarvet, nedanför nuvarande Sjöfartsmuseet. Varvet tjänstgjorde mellan 1660 och 1752 som ett av svenska flottans örlogsvärv (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 134). Runt sekelskiftet 1800 rustades anläggningen ute vid Nya Varvet upp för amiralitetets räkning och Amiralitetsvarvet, även kallat Gamla varvet, hade spelat ut sin roll (Hallén 2007, s. 147). 1803 övergick varvet helt och hållet i civil verksamhet och upphörde slutligen 1907 (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 134).

Under 1700-talet hade varven ingen betydande roll i Göteborgs hamn, då de flesta större fartyg som tillhörde Göteborgs handelsflotta var införskaffade från varv i andra hamnstäder. Med tiden lade den växande fartygstafiken grund för fler reparationsvarv, sedan tidigare fanns varvet vid Amiralitetets gamla anläggning (Aldman et. al. 2013, s. 69). Under 1700-talet anlades Baggens varv, även kallat Vikens varv, väster om Amiralitetsvarvet där F. H. Chapman byggde ett flertal ostindiefarare. Under 1800-talet ägdes de båda varven av A. Landgren (Aldman et. al. 2013, s. 111).

Aktörerna i handeln till och från Göteborg var främst de handelshus som växt fram i slutet av 1700-talet. Dessa handelshus var vanligtvis sina egna redare och delägare i de varv som etablerats för att främst möta behovet av skeppsreparationer (Hallén 2007, s. 140). Reparationerna var i regel en viktigare del av skeppsvarvens verksamhet än nybyggnation, som oftast var en förlustaffär (Aldman et. al. 2013, s. 112; Hallén 2007, s. 179).

En av de främsta orsakerna till att träfartygen krävde underhåll var skeppsmasken, som lever i saltvatten och angriper bord och brädor under vattenytan. Även beväxning, under vattenlinjen, som minskade farten krävde att fartygen krängdes för att manskapet skulle komma åt och genomföra åtgärder (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 136).

Under 1800-talet blev Göteborgs handelshus allt mer specialiserade, de fokuserade på en eller ett par huvudsakliga områden och avvecklade rederiengagemanget allt eftersom nya ångbåtsrederier tog över segelsjöfartens partrederiers funktion. Flera handelshus blev renodlade exportföretag, medan andra ägnade sig åt främst import (Hallén 2007, s. 179).

På 1870-talet skedde en global transportrevolution då segelfartyg av trä byttes mot ångare av först järn och senare av stål. Runt år 1870 anlades ett betydande antal mindre ångbåtsrederier inriktade mot trafik på Östersjön och Nordsjön (Hallén 2007, s. 270 f). De svenska varven konkurrerade även med det produktiva engelska skeppsbyggeriet. Detta ledde till att flera varv gick i konkurs under första halvan av 1890-talet. Utöver varvet Kusten gjorde även Lindholmens varv, en av Göteborgs då största arbetsplatser, konkurs under den här perioden (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 141).

2.3 Majnabbe och Varvet Kusten

Det bildades ett bolag kring varvet Kusten år 1784, men redan 1778 hade Peter Bagge d.y. startat varvsverksamheten i mindre skala. Han var son till Peter Bagge, initiativtagaren till varvet Viken, även kallat Baggens varv. Bagge d.y. arbetade på faderns varv åren 1759-60. I slutet av 1760-talet etablerade Bagge d.y. ett sillrökeri, i kombination med salteri, i Majbukten (Hallén 2007, s. 141). När varvet expanderade under 1780-talet omvandlades Majbukstens grunda vatten till ett varvsområde (Aldman et. al. 2013, s.69). Under 1783 var varvet i en uppbyggnadsfas inför bolagsbildningen efterföljande år och i oktober 1783 startade själva varvsverksamheten (Hallén 2007, s. 143). Varvet ägdes av ett solidariskt bolag bestående av ett stort antal av köpmännen i staden, som var intresserade av möjligheten att kunna reparera sina fartyg samt tjäna pengar på reparation av besökande fartyg (Aldman et. al. 2013, s.111).

Till en början omfattades bolaget kring varvet Kusten av två varvsanläggningar, en i Majorna och en vid Härholmen söder om Marstrand. Härholmen ansågs av några vara en belastning och man ville göra sig av med anläggningen. År 1792 beslöt man att behålla varvet tills vidare, men att försöka sälja av de byggnader på varvsområdet som inte behövdes. Ett par år senare slog man fast att genomföra flyttning av den större manbyggnaden på Härholmen till anläggningen i Majorna, om byggnadens skick visade sig tillräckligt bra. Härholmen försvinner ut källmaterialet kring sekelskiftet 1800, vilket tyder på att man antingen har sålt eller lagt ner verksamheten (Hallén 2007, s. 144 ff.). År 1792 såldes egendomen Majnabbe till grosshandlaren Jonas Kjellberg, vars släkt drev skeppsbyggeri och segelduksväveri. Egendomen hade ett betydande virkeslager och trävaror skeppades till utlandet. Efter Kjellbergarna var det G. H. Hegardt & Co som kom att besitta Majnabbe, därefter Dalarnas Trävaruaktiebolag, trävaruhandlanden Fr. Cöster, firman L. G. Bratt & Co och slutligen Bark & Warburgs Aktiebolag, som arrenderade egendomen av staden (Bonsdorff 1929-1931, s. 358).



Fig. 1. Egendomen Majnabbe år 1793.
(Brandförsäkringsverket)

Inledningen av 1800-talet var ingen gynnsam period för varvet Kusten. När reparationerna periodvis var få tvingades varven att nybygga fartyg på spekulation, och år 1801 beslutades att ett mindre fartyg skulle byggas på Kusten för att sysselsätta timmermännen (Hallén 2007, s. 143 f). År 1820 tvingades man dra in båtsmans-tjänsten vid varvet och man upplät även smedjan på ettårigt kontrakt till en entreprenör som hette Levander. Varvsanläggningens underhåll var eftersatt och varvet hade behov av att bygga upp sitt förråd av ekvirke. År 1821 såg läget lite bättre ut och i slutet av 1823 arrenderades skeppsvarvet Viken på ett treårigt kontrakt. Främsta syftet med detta var att komma över Vikens virkeslager, men även för att lägga konkurrentens verksamhet tillfälligt på is (Hallén 2007, s. 181).

För att utnyttja varvets anläggningar, när den egna verksamheten var knapphändig, hyrdes dem ut till redare som i egen regi utförde reparations- eller nybyggnadsarbeten. Varvet Viken uppläts år 1824 till Ambrosius Landgren för att mot betalning genomföra reparation på ett av sina fartyg. På samma sätt ställdes varvet Kusten till förfogande under 1830-talet när en extern redare nybyggde ett fartyg (Hallén 2007, s. 182). I april 1824 fattades beslut om att nybygga en brigg på Kusten, dels för att utnyttja gamla virkeslager och dels för att generera ytterligare sysselsättning åt arbetarna. Året efter beslöt man att försöka sälja den påbörjade, halvfärdiga, briggen då arbetet inte avancerat på grund av att arbetskraften fordrats för inkomna reparationer. Först år 1828 verkar man ha lyckats sälja den halvfärdiga briggen, med en betydande förlust (Hallén 2007, s. 183).

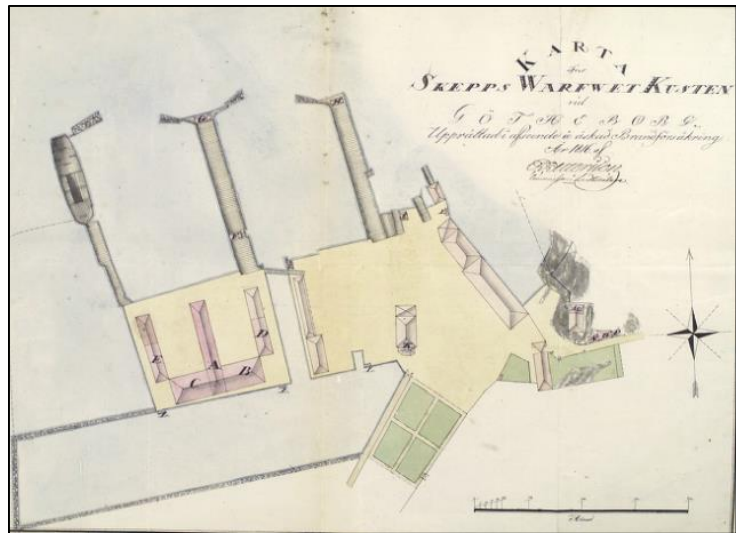


Fig. 2. Varvet Kusten år 1816. (Brandförsäkringsverket)

Omkring år 1827 startade Ambrosius Landgren en ny varvsverksamhet, en sammanslagning av de två angränsande anläggningarna Gamla Varvet och Viken, som blev en svår konkurrent till varvet Kusten (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 137). Kusten var fortsatt det större av de båda varven, både sett till tillverkningsvärde och antalet anställda (Hallén 2007, s. 183). Kusten hade även en betydande kundkrets i dess andelsägare, som bland annat innefattade Carnegie, Dickson och Kjellberg som alla hade ett betydande fartygsinnehav (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 137).

I slutet av 1820-talet var det åter sämre tider för varvet och kring 1827 hade timmermän friställts, de som arbetade kvar på varvet användes främst till att utföra underhållsarbeten. Varvets skick bedömdes vara så dåligt att inga fartygsreparationer borde utföras tills vidare. Vid mitten av 1830 meddelade man dock att varvet var i bästa tänkbara skick och inte krävde några större förbättringar, vilket tyder på att resurser kan ha lagts på upprustningen. År 1833 och 1834 diskuteras problemet med att varvsanläggning med byggnader och brobänkar inte är av bästa kvalitet, i motsats till vad som sagts ett par år tidigare (Hallén 2007, s. 184 ff.). År 1835 hölls ett möte där det beslutades att försöka sälja varvet Kusten genom tidningsannonser. Varken försäljning eller bortarrendering blev av och i mars 1836 hade en viss optimism åter infunnit sig och varvet var skuldfritt (Hallén 2007, s. 187). Markområdet ansågs också mycket värdefullt, då det var beläget i bästa tänkbara läge vid djuphamnen (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 137). År 1840 bildades ett aktiebolag kring varvet, vilket innebar ett begränsande av ägarnas ansvar (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 136).

Varvet Kusten bildade aktiebolag enligt den nya bolagsordningen 1865. År 1873 köptes varvet Kusten av det nybildade Rederiaktiebolaget Örnen, vilket ledde till varvets sista storhetstid (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 138; Hallén 2007, s. 188). Örnen hade omkring femton stycken stora träsegelfartyg, främst köpta i andrahand (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 138; Hallén 2007, s. 271). Rederi AB Örnen förblev Sveriges största rederi fram till avvecklingen 1894, och varvet Kusten fungerade främst som rederiets reparationsvarv (Hallén 2007, s. 271 ff.). Rederi AB Örnens inriktning var den del av sjöfarten som var sammankopplad med segelfartyg av trä, vilket innebar att företaget stod eller föll med segelsjöfartens utveckling (Hallén 2007, s. 276).

Mellan åren 1873 och 1875 byggdes varvets kapacitet ut och man hade köpt in de angränsande egendomarna Bellevue och Gibraltar, för att varvsanläggningarna skulle kunna utvidgas utan hinder. 1875 var ombyggnaden slutförd och en ny ångmaskin drev både sågen och andra arbetsmaskiner (Hallén 2007, s. 277). Som en följd av det maritima tekniksiftet blev segelfarten allt mer marginaliserad. Varvets främsta kund var rederiet och dess fartyg gjorde en mindre förlust om de låg upplagda, vilket drastiskt påverkade antalet byggen och reparationer som genomfördes på varvet (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 139). Efter att rederiets flaggskepp Örnens förlöst 1876 kom beställning om byggandet av en ny Örn på varvet. Den nya Örnens, som byggdes 1876-77, blev ett av de sista stora segelfartygen i trä som byggdes i Sverige (Hallén 2007, s. 278). Fartyget Storcken, en tremastad bark, var det sista fartyg som byggdes vid varvet för Rederi AB Örnens (Hallén 2007, s. 282). År 1877 satsades det mer pengar på varvets utveckling och alla byggnader reparerades och nymålades, likaså de tre brobänkarna och vågbrytarna nygjordes. Varvet gick igenom en ekonomisk kris år 1878. På en extrainsatt bolagsstämma i slutet av 1885 beslutades att man skulle försöka sälja varvet och fartygen och upplösa bolaget vilket resulterade i att rederiet och varvet gick in i en avvecklingsfas (Hallén 2007, s. 275 ff.). 1893-1894 avvecklades Rederi AB Örnens och varvet Kusten (Från Sveriges dyraste mark [...] 2012, s. 141).

1895 såldes Örnens fastigheter i Majorna på auktion till Skandinaviska Kreditaktiebolaget och senare samma år köptes varvsområdet av staden som hyrde ut till diverse verksamheter (Bonsdorff 1929-1931, s. 368). Markförvärvet var en del i stadens långsiktiga program för att säkra centralhamnens utvecklingsmöjligheter (Hallén 2007, s. 285). Under en period i början av 1900-talet tjänstgjorde Kusten som båthamn för en del av Lotsverkets, Hamnstyrelsens och Göteborgs Bogserings & Bärgnings Aktiebolags båtar. I slutet av 1920-talet var det forna varvsområdet i förfall och i de gamla bodarna och skjulen hade verksamheter av varierande karaktär och inriktning etablerat sig. Här huserade bland annat Aktiebolaget Livbåtsvarvet, Linnéa pråmbyggeri, ett rigg- och segelmakeri, Motorfabriken Ideals verkstäder, Kustens Bil- & Motorverkstad, ett kopparslageri, en kassaskåpsfabrik samt flera färgerier och upplag av olika slag. I den gamla varvsbassängen, som förbands med älven genom en kanal, låg motorbåtar, kostrar och andra båtar tätt packade (Bonsdorff 1929-1931, s. 361 ff.).

På 1950-talet anlades Majnabbemhamnen för Englandstrafiken och de sista av varvets anläggningar försvann (Lönnroth 1999, s. 265 ff.). Hamnen invigdes av Tage Erlander 1951 och Svenska Lloyds båtar, Suecia och Britannia, började gå till och från London. År 1977 upphörde Majnabbe att vara en allmän hamn, då Sessan-rederierna övertog området, med sin trafik till Fredrikshavn och Travemünde (Olson & Svenson 1981, s. 34 ff.). Sessan blev med tiden uppköpt av Stena Line och Majnabbe har sedan dess varit platsen för koncernens Tysklandsterminal (Hilmersson 2015, s. 11). Under 1960-talet tillkom Oscarsleden och Majnabbeberget avskärmades från övrig bebyggelse (Lönnroth 1999, s. 265).

2.4 Karthistorisk genomgång

Områdets utveckling går att studera i kartmaterial från olika tidsperioder. I följande avsnitt görs nedslag i ett urval av dessa kartor för att analysera och beskriva området utveckling fram till i dag.

1655

På kartan från 1655 (Fig. 3) över Älvsborgs ladugårds ägor syns området från Klippan, med Älvsborgs slott i väst och Hästhagen vid nuvarande Fiskhamnen i öst. Majnabbe är beläget på den bredare av de två uddarna till höger i bild. Kartan visar inte någon bebyggelse på Majnabbeberget vid mitten av 1600-talet, men det behöver inte nödvändigtvis innebära att området kring berget var helt obebyggt, då denna karta ej preciserar bebyggelsens omfattning. Man kan endast konstatera att det inte var lika tätbebyggt som området i bukten centralt i bild. På kartan finns den gamla landsvägen, i dag kallad Allmänna vägen, som sammanband staden Göteborg med slottet och dess ägor. Notera att kartans kompass är något snedställt, vilket innebär att norr inte är helt rätvinkligt i förhållande till bilden.



Fig. 3. Utsnitt ur Geometrisk avmätning från år 1655 över Älvsborgs ladugårds ägor. (Lantmäteriet)

1744

På denna karta från år 1744 (Fig. 4) syns ungefär samma område som på den föregående, något mer justerat efter kompassens nordpil. Även här syns landsvägen, från Klippan in mot Göteborg samt udden Majnabbe. Öster om Majnabbe finns en mindre udde med den så kallade Vädersågen som uppfördes omkring år 1725 (Garellick 2008, s. 211). Majnabbe framstår ännu som utan betydande bebyggelse, dock är området i bukten utmed landsvägen indelat i tomter. Den tillhörande teckenförklaringen beskriver vilka markförhållanden som råder på de olika tomterna.



Fig. 4. Utsnitt ur Geometrisk avmätning över Gamla Älvsborgs Ladugård år 1744. (Lantmäteriet)

1855

Kartan från 1855 (Fig. 5) är den första av de studerade kartorna som visar den faktiska bebyggelsen i Majorna. Allmänna vägen är fortfarande huvudgata från Klippan till staden inom vallgraven och Carl Johans kyrka har uppförts på bergsknallen söder om Vädersågen. Anläggningarna tillhörande varvet Kusten syns väster om Majnabbe, i bukten innan Klippan. Varvsanläggningen innefattar bland annat tre brobänkar, som sticker ut i älven, samt en stor bassäng där innanför.

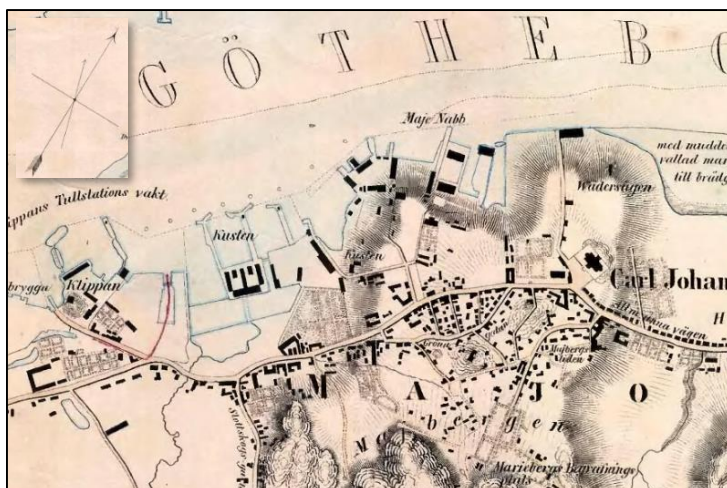


Fig. 5. Göteborg med omgivningar, utsnitt ur karta från 1855. (SBK)

1901

På kartan från 1901 (Fig. 6) över Majornas rotar ses Majnabbe centralt i bild. Innanför brobänkarna syns även på denna karta den stora varvsbassängen, kallad Stockhamnen. Bassängen var eventuellt ämnad som torrdocka, men har istället använts som förvaringsplats åt virket för tillverkningen av segelfartyg på varvet. Omkring år 1900 blev bassängen småbåtshamn och 60 år senare fylldes Stockhamnen igen med rivningsmassor för att göra plats åt Oscarsleden (Garellick 2008, s. 218 f). Den östra, kortare, bryggan kallades Kustbryggan och här angjorde



Fig. 6. Majorna, utsnitt ur rotekarta från 1901. (SBK)

bönder och fiskare sina båtar, vid slutet av 1800-talet, för att sälja sina medhavda varor vid Kustplan på varvsområdet (Garellick 2008, s. 211). Kusttorget, mellan nuvarande Oscarsleden och Karl Johansgatan, fungerade från tidigt 1800-tal som salutorg, då bönderna från Frölunda och Hisingen kom för att sälja sina varor. Vid torget fanns tidigare en brandstation, som uppfördes 1870, men denna revs på 1960-talet. En namnlös väg ledde från Kusttorget ner till egendomen vid Majviken, vars trädgård är inritad på kartan. Vid vägens början låg en byggnad som kallades Klamparegård, riven 1967, där bodde de som arbetade vid de stora virkesupplagen nere vid älven. Utmed vägen låg även en byggnad som gick under benämningen Lilla Majviken, på byggnadens plats går i dag Oscarsleden (Garellick 2008, s. 154 f).

1935

På den ekonomiska kartan från 1935 (Fig. 7) syns den nya, rakare Karl Johansgatan. Gatan följer delvis den gamla sträckningen av Allmänna vägen från Carl Johanskyrkan, i bildens övre högra hörn, och ner till Klippan. På Majnabbe ligger snickerifabrikens stora lager- och fabriksbyggnader och i bukten finns fortfarande delar av det gamla varvsområdet kvar, bland annat de tre brobänkarna och den gamla varvsbassängen, Stockhamnen, som vid den här tiden användes som fritidsbåthamn. Den så kallade Kustbryggan har blivit förlängd och under tidigt 1900-tal låg ett badhus längst ut på bryggan. Järnvägsspår, som tillhörde Södra hamnbanan, passerar mellan snickerifabrikens byggnader, förbi varvsområdet och hela vägen ut till Klippan (Garellick 2008, s. 131). År 1978 gick det sista tåget på den södra hamnbanan innan den togs bort (Carlson 2014, s. 150). I dag följer en cykelbana delvis de gamla spårens sträckning.



Fig. 7. Utsnitt ur Ekonomiska kartan över Göteborg från 1935. (Lantmäteriet)

1973

På den ekonomiska kartan från 1973 (Fig. 8) har snickerifabrikens byggnader försvunnit och ersatts av Majnabbehamnen. Majnabbe har blivit tillbyggd med en pir åt väster och på denna har en kilformad terminalbyggnad uppförts. Av varvets gamla brobänkar finns det endast antydningar kvar och varvsbassängen har blivit igenfylld. Järnvägsspåret ut till Klippan är borta och Oscarsleden har tillkommit, strax söder om Majnabbeberget, vilket skär av älvstranden från resten av Majorna.



Fig. 8. Utsnitt ur Ekonomiska kartan över Göteborg från 1973. (Lantmäteriet)

3. OMRÅDET I DAG

Majnabbehamnen är ett område beläget i västra delen av Göteborg, utmed Göta älvs södra strand. Området tillhör stadsdelen Majorna och domineras i dag av Stena Lines Tysklandsterminal, uppställningsytor och parkeringsplatser. I figur 10 längre ned på sidan syns området för studiens huvudsakliga fokus markerat.

3.1 Planbestämmelser

Enligt detaljplanen för Majnabbeberget inom stadsdelen Majorna i Göteborg från 1994 klassas hela Majnabbeberget som kulturresevat. Marken får endast användas för befintlig, kulturhistorisk bebyggelse. Användningen är helt fri för till exempel bostäder, kontor, handel och världshus, användningen får dock inte motverka syftet att bevara byggnaderna och det får inte medföra betydande olägenheter för omgivningen. Byggnaderna får inte rivras och deras fasader skall bevaras och underhållas med ursprungliga metoder och material. Enligt planhandlingen är Kustens hus, Taubehuset och Villa Majviken klassade som kulturhistoriskt värdefulla (SBK Majnabbeberget 1994).

I stadsplanen föreslås att Majnabbe ska upptas som park och utsiktsplats, då inhägnandet av hamnområdena begränsat allmänhetens möjlighet att betrakta älven och ”dess intressanta liv”. Området väster om Majnabbe redovisas som hamnområde. På grund av dess närhet till Majnabbeberget föreslås en begränsning av den tillåtna byggnadshöjden till 8 meter (SBK ändring av stadsplanen 1964). I planhandlingen från 1972 är bestämmelserna om byggnadshöjd utformade så att det är möjligt att pröva ett förslag på högre byggnader. Vidare redovisas området öster om terminalbyggnaden, ett ca 160 meter långt obebyggt hamnområde, utan byggnadsrätt för att bibehålla utsikten från Majnabbeberget enligt gällande plan (SBK ändring av stadsplanen 1972).

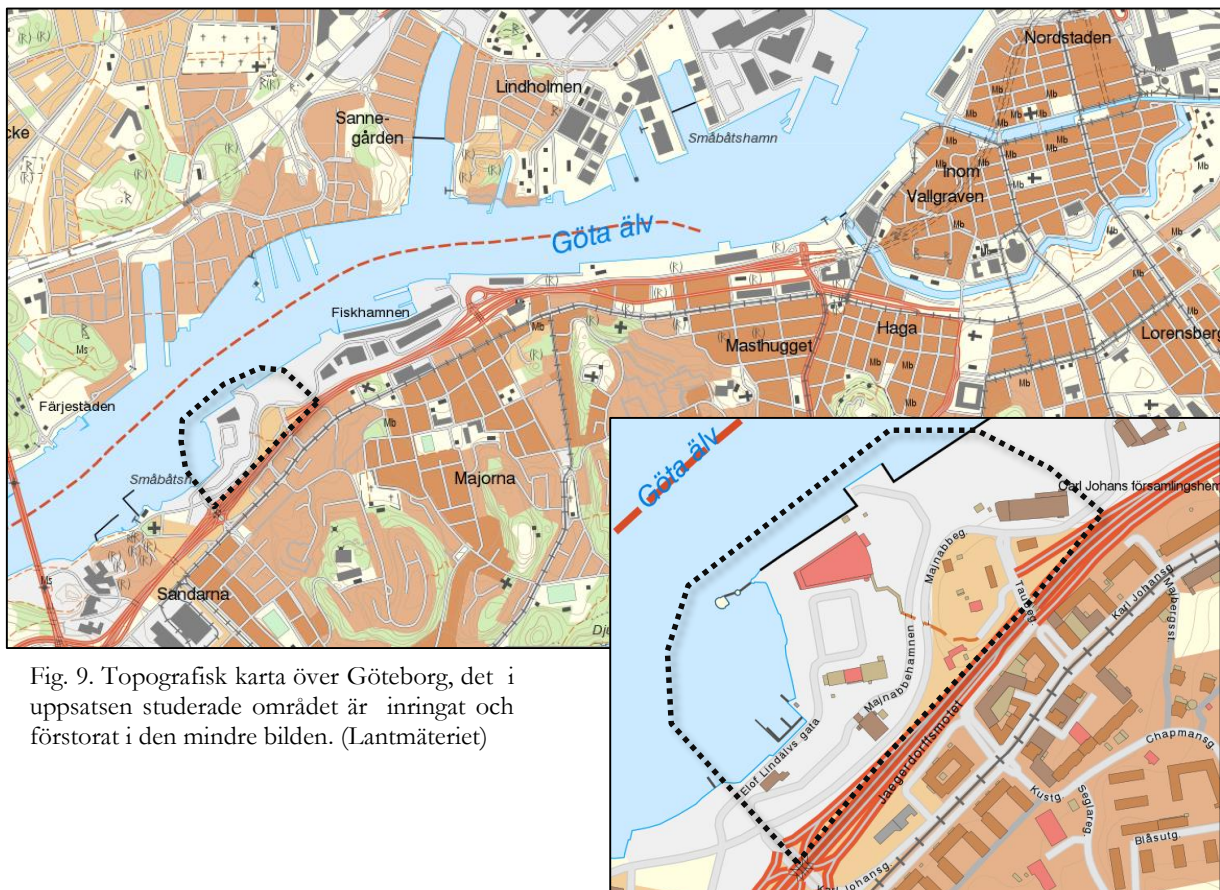


Fig. 9. Topografisk karta över Göteborg, det i uppsatsen studerade området är inringat och förstorat i den mindre bilden. (Lantmäteriet)

3.2 Områdets läsbarhet

I dag finns få spår kvar av det gamla varvsområdet kring Majnabbe. Hamnbassängen innanför terminalpiren, som under en period fungerade som kajplats, fylldes igen 1985 för att tillmötesgå behovet av uppställningsytor och området blev så småningom parkeringsplats (Garellick 2008, s. 225). Vid infarten till parkeringsplatsen finns en skylt som varnar för översvämning vid dåligt väder, vilket vittnar om att platsen inte är optimal för uppställning av bilar. Under andra världskriget stängslades den tidigare öppna och tillgängliga hamnen av, på grund av säkerhetsläget, för att efter kriget åter öppnas för allmänheten. 1952 började man åter stänga av vissa delar av hamnen till följd av stölder och så småningom stängdes hamnen i princip helt med anledning av en ny tullag och skärpta säkerhetsbestämmelser (Garellick 2008, s. 226 f). Brobänkarna är helt borta och har ersatts av mindre bryggor. Det är i princip endast uppe på Majnabbeberget som området har behållit sin historiska läsbarhet, med strukturer och byggnader knutna till områdets tid som varvs- och industriområde.

3.1.1 Strukturer med historisk anknytning

Allmänna vägen, som förr fungerade som landsväg, har bevarad sträckning från Stigbergstorget till Carl Johans kyrka. Från kyrkan och bort mot Klippan följer Karl Johansgatan delvis, något utrakad, Allmänna vägens gamla sträckning.

Kusttorget, vars namn anknyter till det närbelägna varvet Kusten, har tidigare bland annat använts som salutorg och samlingsplats. Kusttorget är än i dag en öppen plats, men har förlorat sin funktion som torg och används istället som parkeringsyta.

Kustgatan, som även den har fått sitt namn från varvet, går i dag utmed en ny sträckning. Den äldre Kustgatan gick från Kusttorgets hörn förbi Kustens hus, ungefär där som Jaegerdorffsmotet i dag löper, och svängde ner mot älven vid varvet Kustens huvudkontor för att sedan utmynna i det som kallades för Kustplan.

Taubegatan, som går från Kusttorget ner mot älven vid Majviken, har samma sträckning som den gamla allén som ledde till egendomen Majviken. Gatunamnet ha sitt ursprung i tiden kring flytten av varvets huvudkontor, som i dag går under namnet Taubehuset.



Fig. 10. Kusttorgsmotet. I bakgrunden syns Kusttorget. Foto: Malin Gilborne



Fig. 11. Gatuskylt i korsningen mellan Taubegatan och Majnabbegatan. Foto: Malin Gilborne

4. BYGGNADERNA

Följande kapitel presenterar de byggnader som i dag finns i området kring Majnabbe. Fokus ligger på de byggnader som anses vara av kulturhistoriskt intresse, mer sentida hamn- och lagerbyggnader utesluts därmed. De båda terminalbyggnaderna från 1900-talet bedöms som kulturhistoriskt intressanta i och med sin anknytning till färjetrafikens utveckling. Området på Majnabbeberget är upptaget i Göteborgs bevarandeprogram (Lönnroth 1999) och innefattar Kustens Hus, Fahlströmska huset, Inspektorsbostaden, Taubehuset och Villa Majviken.

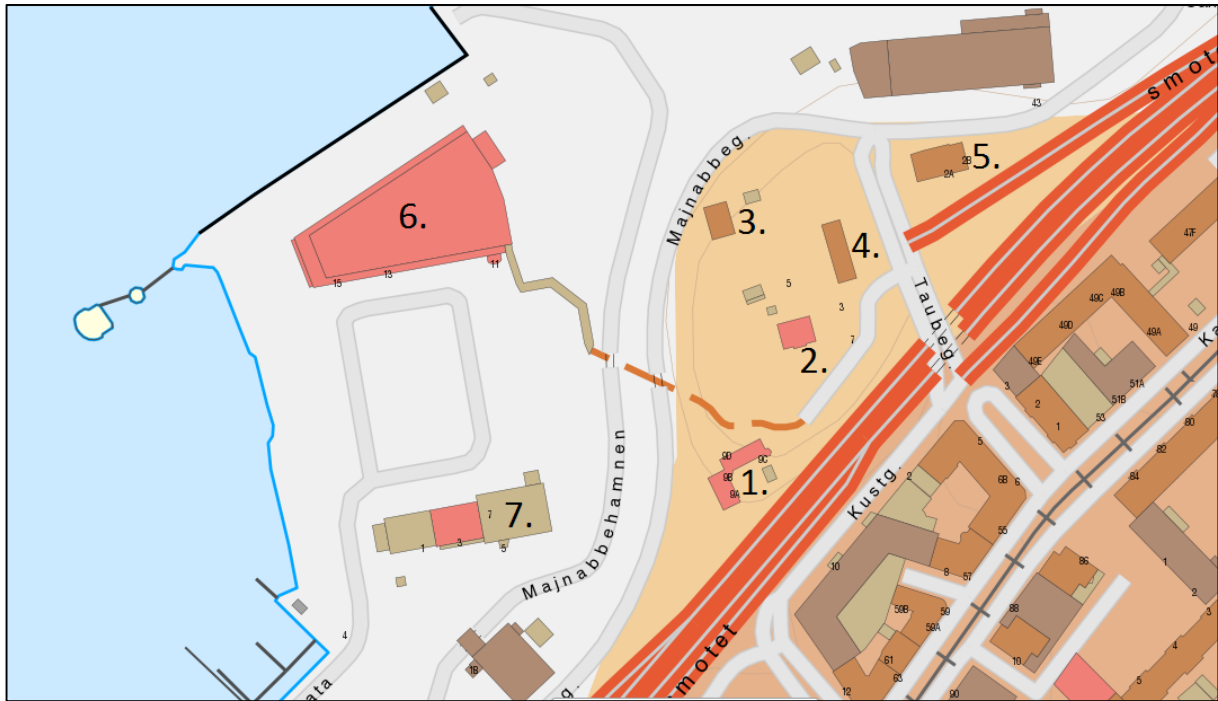


Fig. 12. Situationsplan med de nedan beskrivna byggnaderna markerade med nummer 1-7.

1: Kustens Hus, 2 : Fahlströmska huset, 3: Inspektorsbostaden, 4: Taubehuset, 5: Villa Majviken, 6: Terminalhuset, 7: Gamla Tysklandsterminalen. (Karta från Lantmäteriet)

4.1 Kustens Hus

Fastighetsbeteckning:

Majorna 221:1

Adress: Taubegatan 9A-D**Fastighetsägare:** Higab**Byggnadsår:** 1780-tal**Ursprunglig funktion:**

Bostad, arbetarhotell

Nuvarande funktion:

Föreningsverksamhet,

Galleri



Fig. 13. Kustens Hus från väster. Foto: Malin Gilborne

4.1.1 Byggnadsbeskrivning

Vinkelbyggt trähus i två våningar, stengrund, stående träpanel med lock alternativt locklist i blekt ljusgul kulör, sadeltak enkupigt lertegel. Den äldre, västra delen har symmetriskt placerade, inklädda timmerknutar. Åt gården finns en hörnutbyggnad som binder samman de två byggnadskropparna, utbyggnadens nedre del är utsmyckad med två joniska pilastrar. Tillbyggnaden åt öster är byggt i två omgångar, vilket skillnad i takhöjd skvallrar om. Utmed takfoten på tillbyggnad och hörnutbyggnad löper en tandsnittsfris. Gårdshuset med locklistpanel i enklare utförande är bemålad i samma kulör.

4.1.2 Byggnadshistorik

Västra delen av byggnaden är uppförd på 1780-talet som bostadshus för anställda vid varvet Kusten (Lönnroth 1999, s. 299). I mitten av 1800-talet tillkom flygelns andra våning med festsal, flygeln var antagligen ursprungligen i ett plan och uppförd under tidiga 1800-talet. År 1872 tillbyggdes flygeln åt nordöst, den nya delen blir något lägre än den äldre flygelbyggnaden (SBK Majorna 221:1, 1872). Under 1800-talet fanns här ett värdshus som kallades Kustens Hotell eller Gibraltar. Mellan 1910 och 1970 användes byggnaden som församlingshem åt Carl Johans församling (Garellick 2008, s. 220 f). Samma år byggdes ett uthus sydost om bygganden. Uthuset uppfördes som ett brygghus med torkvind, men har nog främst används som tvättstuga (SBK Majorna 221:1, 1910). I samband med byggandet av Oscarsleden på 1960-talet var byggnaden rivningshotad, men räddades slutligen av den då nybildade Kulturminnesföreningen Warfvet Kusten. Sedan 1971 har byggnadens bottenvåning hyst Göteborgs Konstnärsklubb samlings- och utställningslokaler och övervåningen hyser Visans vänner (Garellick 2008, s. 220 f). Före detta Kustens Hotell var under varvets storhetstid en omtyckt tillflyktsort för sjöfarande och resande (Bonsdorff 1929-1931, s. 360).

4.1.3 Kulturhistorisk kommentar

Byggnadens är ett av de mest välbevarade trähusen från 1700-talet i Göteborg. Kustens hus förhållande till varvs- och hamnverksamheten under 1700-talet och dess funktion som samlingspunkt för Majborna under lång tid är andra aspekter som bidrar till byggnadens kulturhistoriska värde (Lönnroth 1999, s. 299).

4.2 Fahlströmska huset

Fastighetsbeteckning:

Majorna 222:3

Adress: Taubegatan 9**Fastighetsägare:** Higab**Byggnadsår:** 1905-7**Ursprunglig funktion:**

Bostad

Nuvarande funktion:

Föreningsverksamhet



Fig. 14. Fahlströmska huset från sydost. Foto: Malin Gilborne

4.2.1 Byggnadsbeskrivning

Fahlströmska husets bottenvåning är uppförd i spritputsad sten och övervåningen är en träkonstruktion med liggande träpanel. Byggnaden har ett brant tak täckt med röd falsad plåt och under detta finns en inredd vind. Fasaden är i en ljus beige kulör och fönsteromfattningarna är bemålade i brun kulör.

4.2.2 Byggnadshistorik

Huset är ritat och uppfört av stadsarkitekten Carl Fahlström, som också givit byggnaden dess namn (Garellick 2008, s. 226). Byggnaden ska ha uppförts någon gång omkring år 1905 (Bonsdorff 1929-1931, s. 359). I nuläget hyser byggnaden sällskapet Länkarnas verksamhet.

4.2.3 Kulturhistorisk kommentar

Fahlströmska huset är den enda byggnaden på berget som inte har någon anknytning till 1800-talets hamn- och industriverksamhet. Istället är det i samband med stadsarkitekten bakom huset som byggnaden omnämns i kulturhistoriska sammanhang. Bevarandeprogrammet för Göteborg tar upp att byggnaden och den anslutande trädgården är ett viktigt inslag i den övergripande miljön på berget, men preciserar inte dess kulturhistoriska värde närmare (Lönnroth 1999, s. 300).

4.3 Inspektorsbostaden

Fastighetsbeteckning:
Majorna 222:4
Adress: Taubegatan 5
Fastighetsägare: Higab
Byggnadsår: 1790-tal
Ursprunglig/Nuvarande funktion: Bostad



Fig. 15. Inspektorsbostaden från sydost. (Fotografi från Higab.se)

4.3.1 Byggnadsbeskrivning

Inspektorsbostaden är en envånings träbyggnad med vind under tegeltäckt sadeltak och med en oproportionerligt bred gavel. Byggnaden är klädd med vitmålad, stående locklistpanel. Fönsteromfattningarna är i dag vitmålade, till skillnad från tidpunkten för fotografiet ovan då de är bruna. Över den centralt placerade entrén på byggnadens östra långsida finns en takkupa med ett fönster. På byggnadens västra sida finns en centralt placerad, bred takkupa som täcker ungefär en tredjedel av takfallet.

4.3.2 Byggnadshistorik

Leo Bonsdorff (1929-1931) beskriver Inspektorsbostaden som en byggnad som undgått modernisering och endast har reparerats när så varit nödvändigt. Byggnaden uppfördes antagligen redan under 1790-talet. Inspektorsbostaden är inte att betrakta som ”någon prydnad” och befann sig vid 1920-talets slut i ”ungefär samma skick som vid tillkomsten”. Från 1905 hade byggnaden bebotts av inspektoren Ch. Eriksson. Lusthuset som tillför bostaden är vid tiden för Bonsdorffs besök förfallet (Bonsdorff 1929-1931, s. 359).

4.3.3 Kulturhistorisk kommentar

Osäkerheten är stor kring uppförandet av Inspektorsbostaden, men 1793 finns den utritad på en karta över egendomen Majnabbe (Fig. 1). Obekräftade källor menar att byggnaden kan vara uppförd i skiftesverk. Bevarandeprogrammet nämner att Inspektorsbostaden och dess trädgård är en betydelsefull del av miljön på Majnabbeberget (Lönnroth 1999, s. 300).

4.4 Taubehuset

Fastighetsbeteckning:

Majorna 222:2

Adress: Taubegatan 3**Fastighetsägare:**

Kulturminnesföreningen
Warfvet Kusten

Byggnadsår: 1796

(flyttad 1967)

Ursprunglig funktion:

Varvskontor, bostad

Nuvarande funktion:

Föreningsverksamhet,
bostad



Fig. 16. Taubehuset från väst. Foto: Malin Gilborne

4.4.1 Byggnadsbeskrivning

Taubehuset är en knuttimrad tvåvåningsbyggnad med brant brutet sadeltak. Taktäckningen består av rött tegel och byggandens skorstenar och takkupor är täckta med kopparplåt. Fasaderna är klädda med ljusgul locklistpanel och har en indelning av inklädda, vitmålade timmerknutar. Även dörrar, fönster och omfattningar är vitmålade. Den västra fasaden har två symmetriskt placerade entréer.

4.4.2 Byggnadshistorik

År 1796 uppfördes det kombinerade kontors- och bostadshuset som blev varvet Kustens huvudkontor. Huset byggdes om i samband med varvets upplösning, vid sekelskiftet 1900, till bostadshus för överlotsen Carl Gunnar Taube med familj (Hallén 2007, s. 143). Ursprungligen var byggnaden belägen nedanför Majnabbebergets västra sida, vid dåvarande varvets anläggningar (Lönnroth 1999, s. 300). Fram till 1930-talet var byggnaden rödmålade och hade svarta, tjärade ytterdörrar. Via en portgång i byggnadens ena ände skedde infarten till varvet Kustens område (BeBR, Taubehuset). På byggnadens norra gavel fanns ett portvaktsrum och byggnaden hade utbyggda farstukvistar (Garellick 2008, s. 220 f). Under inledningen av 1960-talet beslutade kommunen att rädda det rivningshotade huset, undan från det stundande bygget av Oscarsleden, genom att flytta byggnaden upp på Majnabbeberget. En av de främsta anledningarna var kopplingen till familjen Taube, men Evert Taube menade själv att byggnadens koppling till varvsnäringen var betydligt viktigare. År 1963 bildades kulturminnesföreningen Warfvet Kusten och två år senare skänkte staden huset till föreningen, vid en eventuell upplösning av föreningen faller Taubehuset åter i stadens ägo. Flytten av byggnaden genomfördes 1967 och tog en månad. Efter flytten restaurerades och moderniserades byggnaden och ett mindre Taubemuseum inrättades i ett av rummen. Byggnaden målades ljusgul, för att passa bättre in i sin nya miljö (BeBR, Taubehuset).

4.4.3 Kulturhistorisk kommentar

Taubehuset är ett av få byggnader bevarade med anknytning till 1700-talets varvsrörelse. Göteborgs bevarandeprogram menar att ”det är ett intressant exempel på de relativt stora timmerhus som byggdes i Majorna fram till 1800-talets början och har också ett stort värde genom sin anknytning till Evert Taube” (Lönnroth 1999, s. 300).

4.5 Villa Majviken

Fastighetsbeteckning:
Majorna 224:1
Adress: Taubegatan 2
Fastighetsägare: Higab
Byggnadsår: 1750-tal
Ursprunglig/Nuvarande funktion: Bostad



Fig. 17. Villa Majviken från nordväst. Foto: Malin Gilborne

4.5.1 Byggnadsbeskrivning

Byggnaden har ett brett mittparti i två våningar med sidopartier i en våning. Taken är täckta av grå, falsad plåt. Mittpartiet har tälttak, medan sidopartierna har sadeltak. Sockeln är putsad och fasaderna är klädda med liggande träpanel i beige kulör. Fönstren är fyrluftiga med korspost och spröjs, mittdelens övre våning har rundbågiga fönster med korspost och spröjs.

4.5.2 Byggnadshistorik

Redan på 1700-talet omnämns hamnegendomen Majviken i handlingar. 1767 ägdes egendomen av superkargör Anders Gadd (Bonsdorff 1929-1931, s. 357). På 1700-talet omfattade Majvikens gårdsanläggning utöver ett stort bostadshus även flera ekonomibyggnader och en stor trädgård (Lönnroth 1999, s. 298 ff.). Villa Majviken, som förr gick under benämningen Stora Majviken, ska enligt källor ha uppförts på 1750-talet. Dicksonska handelshuset köpte egendomen på 1820-talet och anlade en brädgård och reparationsvarv på marken ner mot älven. När trävarufirman Bark & Warburg övertog fastigheten på 1880-talet blev huvudbyggnaden, Villa Majviken, direktörsbostad. År 1911 köpte staden egendomen som än i dag fungerar som bostad, dock utan den ursprungliga trädgården (Garellick 2008, s. 154 f).

4.5.3 Kulturhistorisk kommentar

I dag är Majvikens omgiven i stort sett totalförändrad, ytterst lite av den en gång stora trädgården finns bevarad och en avfart från Oscarsleden går endast ett par meter från byggnadens södra fasad. Enligt bevarandeprogrammet för Göteborg anses Majviken vara ”ett värdefullt lokalhistoriskt minne och ett intressant exempel på den rikt varierade träarkitektur som utvecklades i Göteborg med omgivning under 1800-talet” (Lönnroth 1999, s. 300). Detaljplanens bestämmelser fastställer att villans planlösning och den fasta 1800-tals inredningen bör bevaras (SBK Majnabbeberget 1994).

4.6 Terminalhuset

Fastighetsbeteckning:

Majorna 721:85

Adress: Elof Lindälvs

Gata 11-15

Fastighetsägare: Stena
Fastigheter Göteborg AB

Byggnadsår: 1951

**Ursprunglig/Nuvarande
funktion:** Terminal- och
kontorsbyggnad



Fig. 18. Terminalhuset från söder. Foto: Malin Gilborne

4.6.1 Byggnadsbeskrivning

Terminalhuset är en kilformad byggnad i tre våningar med plantak. Fasaden är klädd i gult tegel och har symmetriska fönsterband. Det inglasade trapphuset är tillbyggt senare. Fasaderna i byggnadens västra del är i våning två och tre täckta av mörka fasadskivor. I nordost är byggnaden tillbyggd med en våning, täckt i mörk plåt och med stora fönsterpartier åt älven. Vid byggnadens sydöstra hörn ansluter en gångbro från Majnabbeberget till plan två.

4.6.2 Byggnadshistorik

Nedanför Majnabbeberget började det 1948 byggas pir, kajer och terminalbyggnad för den nya Englandsterminalen och Svenska Lloyd. Anläggningen, som hyste Göteborgs första rulltrappa, invigdes 1951 av statsminister Tage Erlander. Terminalbyggnadens översta våning var försedd med två balkonger, från vilka anhöriga kunde vinka avsked till passagerarna. (Garellick 2008, s. 222 f)

4.6.3 Kulturhistorisk kommentar

Byggnaden har på det stora hela bibehållit sitt ursprungliga utseende, bortsett från trapphus-tillbyggnaden och fasadtäckningen i den västra delen. På byggnadens östra gavel kan en gammal logotyp, föreställande ett snedställt "G" och en kolonn, skönjas. Byggnaden har spelat en viktig roll för färjetrafiken till och från Göteborg under 1900-talets andra hälft. Göteborgs första rulltrappa installerades i byggnaden, vilket också bidrar till det kulturhistoriska värdet.

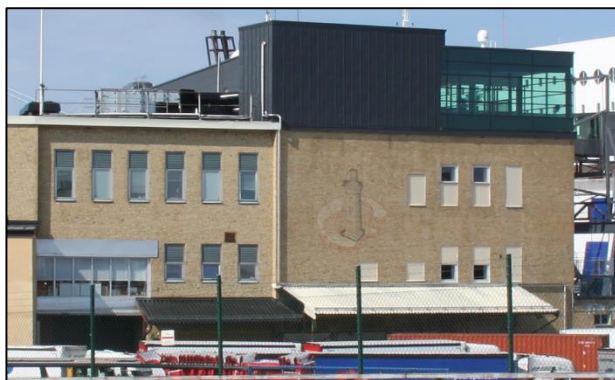


Fig. 19. Terminalhusets östra gavel med svagt skymtande äldre logotyp. Foto: Malin Gilborne

4.7 f.d. Fredrikshavnslinjens terminalbyggnad

Fastighetsbeteckning:

Majorna 721:29

Adress: Elof Lindälvs

Gata 1-7

Fastighetsägare: Stena

Fastigheter Göteborg AB

Byggnadsår: 1955

Ursprunglig funktion:

Terminalbyggnad

Nuvarande funktion:

Idrottshall och
kontorsbyggnad



Fig. 20. f.d. Fredrikshavnslinjens terminalbyggnad från nordost.
Foto: Malin Gilborne

4.7.1 Byggnadsbeskrivning

Terminalbyggnaden är en fyravåningsbyggnad i gult tegel med symmetriskt placerade fönster samt plantak. På taket är byggnaden tillbyggd med en rektangulär byggnadskropp i plåt med stora fönsterpartier och terrass åt nordväst. En enplans byggnadskropp i gult tegel, samt med plantak, fortsätter västerut i byggnadens riktning. I anslutning till byggnadens östra, lägre del finns en byggnad som står på pelare med en öppen asfalterad markyta i gatuplan. Denna byggnads fasad är klädd med korrugerad vit plåt, med ett fönsterbrett band av blå korrugerad plåt som löper längs med byggnadens alla fasader.

4.7.2 Byggnadshistorik

Mitt emot dåvarande Englandsterminalen, vid gamla Kustbryggan, invigdes Fredrikshavnslinjens hamn och terminal 1955 (Garellick 2008, s. 224 f). Majnabbhamnen övertogs 1977 av Sessanlinjen vars färjor trafikerade rutterna till Fredrikshavn och Travemünde (Olson & Svenson 1981, s. 34 ff.). Byggnadens östra del är antagligen uppförd på 1970-talet. I dag kallas byggnaden för Gamla Tysklandsterminalen (Stena Fastigheters hemsida), vilket antyder att byggnaden under en period även bör ha använts för trafik till Tyskland.

4.7.3 Kulturhistorisk kommentar

Byggnadens kulturhistoriska värde ligger i dess koppling till färjeverksamheten från 1950-talet och framåt. Byggnaden låg med långsidan utmed den gamla kajens kant och genom sin placering mitt emot den större terminalbyggnaden medverkar byggnaden till att bibehålla läsbarheten av bland annat den nu igenfyllda hamnbassängen.

5. MAJNABBEHAMNEN I FRAMTIDEN

5.1 Flytten av Tysklandsterminalen

Flytten av Tysklandstrafiken till ytterhamnen på Hisingen är i ett planeringskede, men exakt var terminalen kommer att hamna är ännu oklart. Förhandlingar pågår fortfarande med flera parter i frågan. Stena Lines ambition är att genomföra flytten inom 18 månader, men hur lång tid flytten tar att verkställa är svårt att uppskatta. Rederiet kommer inte att ha någon inblandning i vad som sker i Majnabbehamnen efter det att terminalen är flyttad, men systerbolaget Stena Fastigheter är intresserade av att börja bygga i området (Informant 1).

I februari publicerades ett pressmeddelande där Stena Line meddelade att utredningen som företaget genomfört i samarbete med Göteborgs Stad och Göteborgs Hamn AB var färdig. För Majnabbes del innebär det att Stena Lines Tysklandstrafik kommer flyttas till ytterhamnarna och lämna området tillgängligt för stadsutveckling. Enligt pressmeddelandet är Stena Fastigheter redo att påbörja planeringsarbetet tillsammans med staden samt att ansvara för att uppföra 1 000 lägenheter i området fram till år 2021 (Stena Lines nyhetsrum, 9/2 2016).

Det finns inget påbörjat planarbete för området vid Majnabbe, området har dock varit uppe i samband med diskussioner om Stenas färjetrafiks framtid och stadsutvecklingen utmed den södra älvstranden (Informant 2).

5.2 Framtidsvisioner

Majnabbehamnen och dess närhet inrymmer flertalet aktörer som berörs av en framtida exploatering. Detta avsnitt är tänkt att lyfta fram en del av de berörda parternas tankar rörande områdets framtid. Olyckligtvis saknas upplysningar från Stena Fastigheter AB, som tidigare uttryckt intresse om att bygga bostäder i området.

Higabs ambition är att se till att deras fastigheter är väl rustade för framtiden och levandegöra objekten. Koppla ihop och se helheten. Higab genomför underhålls- och utvecklingsarbeten på flera av sina fastigheter i området. Vid framtida exploateringsprojekt blir Higab, som sakägare i området, antagligen tillfrågade att uttala sig om planerna (Informant 3).

Kulturföreningen Warfvet Kusten betraktar den nuvarande verksamheten med färjor och containertrafik som en del av hamnen och en förlängning av gångna tiders markanvändning. De boende i Taubehuset uppfattar dock hamnverksamheten som relativt störande, både hanteringen vid lastning och lossning av Stena Lines fartyg och containerfartyg som står med motorerna igång under långa perioder. En utveckling till bostadsområde innebär en ny markanvändning som i stort kan anses vara positiv, men det behöver genomföras på ett sätt som tar hänsyn till området och de närliggande kulturmiljöerna vid Klippan och Majnabbe. Det som enligt föreningen är det viktigaste när det gäller Majnabbe och Taubehuset är siktlinjerna från berget, dels norrut mot Eriksberg och dels västerut då man vintertid kan se långt ut till havs. Att det eventuellt kan komma att byggas bostäder i hamnområdet kan få en positiv effekt för bebyggelsen på Majnabbeberget. Det blir då ett annat flöde genom området och nya människor rör sig till och från området på olika tider på dygnet. Föreningen anser även att det vore positivt för området om man i planeringen tog till vara de äldre strukturer som funnits, men kanske inte är så tydligt framkommande i nuläget, exempelvis masthamnen, brobänkar och pirar. Exploateringen av området hade kunnat ge Majborna ny kontakt med vattnet längs kajen (Informant 4).

En bok av Gösta Carlson med titeln *Majorna: en resa genom fem sekel* (2014) avslutas med ett kapitel om Majorna i framtiden, där Stadsdelsnämnden i Majornas före detta ordförande Niklas Sjöström uttalar sig om sina tankar rörande bland annat Majnabbeområdet framtid:

”Om vi håller oss till kulturen så brukar jag – flummiga som vi politiker kan vara – hävda att vi på denna sidan älven skulle kunna bilda en bra motvikt mot den på andra sidan. På norra älvstranden växer det fram en tekniksida. Nog hade det varit fint om vi haft en kultursida på vår sida om älven. Båda delar behövs. Vi har operan i ena ändan av denna sidan och Röda Sten på den andra. Det hade varit kul om vi hade kunnat fylla ut områdena mellan dessa med verksamheter som har anknytning till kultur och evenemang. Majorna är en kulturrik och miljömedveten stadsdel och jag tror vi handlar klokt om vi värnar om den, det är viktigt för såväl för invånarna i Göteborg som oss i Majorna. Nog vore det fint om vi kunde ta vara på det vi har och förena det gamla, det som finns, med det vi vill se förverkligat i framtiden. [...] Och blir det en dag så, att Stenas lastkaj blir ledig - om de flyttade längre ut till exempel - då bör vi ha en idé om hur vi ska kunna utnyttja den fria ytan. Jag skulle gärna se att den kom till användning för olika kulturella ändamål. Kanske kan där finnas utrymmen för en blandning av boende och annan verksamhet, ungefär som det som växer fram vid Klippan i dag. [...] Fick jag bestämma skulle ett tak byggas över Oscarsleden. Över den skulle det ligga ett grönområde. I dag är leden som ett sår i Majorna. Den skär stadsdelen mitt itu [...].”

Niklas Sjöström, f.d. ordf. Stadsdelsnämnden i Majorna
(citerad i Carlson 2014, s. 182-185)

5.3 Kulturhistoriska kommentarer

Området har ett långt förflutet med marin-anknuten verksamhet, vilket är en koppling som än i dag finns i och med hamnen och dess färjeterminaler. En ny markanvändning kan komma att minska denna koppling och dess läsbarhet.

Byggnaderna på Majnabbeberget har, genom de tidigare verksamheterna i området, en oundviklig förbindelse till havet och Göta Älv och från berget har man alltid kunnat se fartyg passera in mot staden. Inspektorsbostaden och Kustens hus är belägna i utsiktsläge åt väster på berget. Man kan anta att placeringen är medveten, vilket innebär att siktlinjerna är av stor betydelse för områdets historiska sammanhang.

Många av gatusträckningarna i området har historisk anknytning. Karl Johansgatan går i ungefär samma läge som landsvägen, Allmänna vägen, gjorde förr om än något uträtad. Kusttorget har varit en öppen yta minst lika länge som varvet funnits på platsen. Dessa strukturer och deras historiskt anknutna benämningar är exempel på kulturhistoriskt intressanta företeelser i området som bör bevaras.

Den ursprungliga Kustgatan gick från Kusttorget förbi Kustens hus och svängde vid huvudkontoret, det nu flyttade Taubehuset, höger in på varvsområdet och ner mot älven. I dag skär Oscarsleden rakt igenom gatans historiska sträckning, som endast delvis finns bevarad i form av ett gångstråk norr om leden (Fig. 24).



Fig. 21 och 22. Exempel på siktlinjer i området. Översta bilden visar vyn väster ut, mot Ålvsborgsbron, från södra gaveln på Kustens hus. På den nedre av de två bilderna syns vyn åt nordväst från Villa Majviken, där skymtar Eriksbergskranen på Hisingen. Foto: Malin Gilborne



Fig. 23. Gamla Kustgatans korsning nedanför Kustens hus. Huvudkontoret var ursprungligen beläget vid busken, åt höger i bild. Foto: Malin Gilborne

6. VÄSTRA HAMNEN, MALMÖ

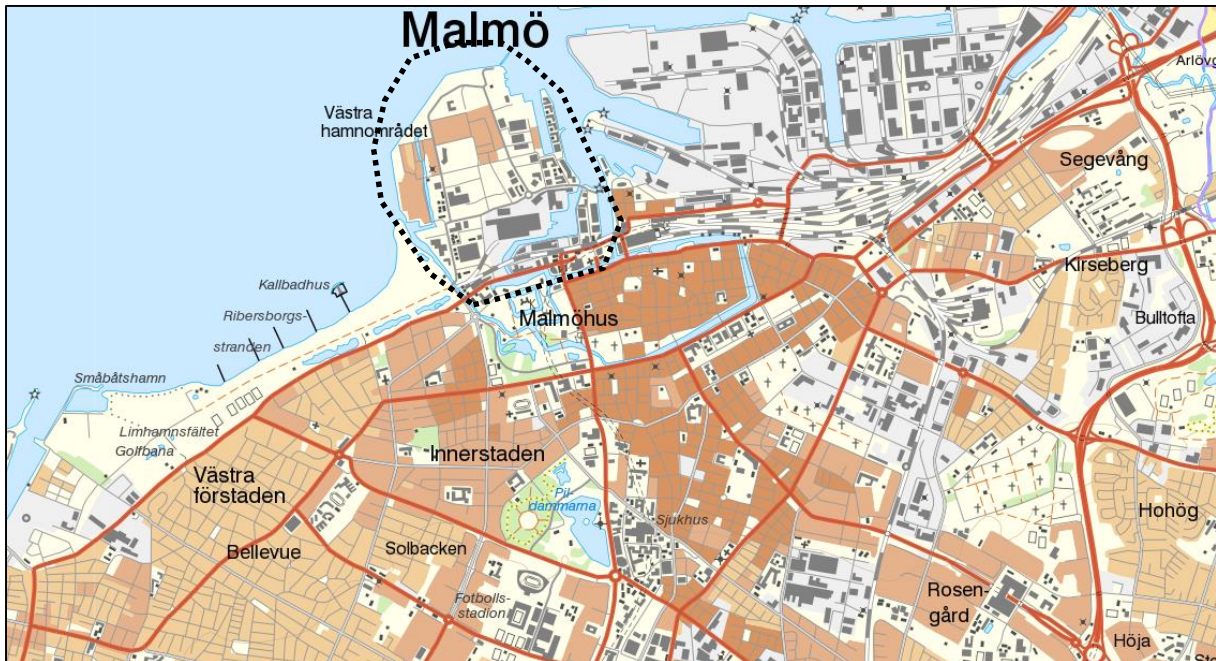


Fig. 24. Topografisk karta över Malmö, Västra hamnområdet är inringat. (Lantmäteriet)

6.1 Områdesbeskrivning

Malmö hamn

Malmö hamn är en del av Copenhagen Malmö Port AB, i nordöstra delen av hamnen finns både färjetrafik och lastkajer för bland annat containerfartyg. Utanför Malmöhus Slott finns ett gammalt industri- och hamnområde, Västra hamnen, som de senaste trettio åren har genomgått stora förändringar. Västra hamnen var tidigare platsen för Kockums Mekaniska Verkstad och dess varvsverksamhet, men i dag domineras området av bostadsområden byggda i samband med Bo01-mässan samt det ikoniska höghuset Turning Torso (Olsson 2015). Den östra delen av området, som går under namnet Dockan, har utvecklats efter Bo01. Dockanområdets medelpunkt är marinan, belägen i den gamla Kockumskranens docka/ränna. I området finns flera bevarade byggnader och detaljer med anknytning till den tidigare industriverksamheten (Grahn 2008, s. 143).

Bo01

År 2001 arrangerades bostadsmässan Bo01 i Malmö, med temat "Framtidsstaden i det ekologiskt hållbara informations- och välfärdssamhället". Utställningsområdet var beläget i Västra hamnen, där bland annat byggnader ritade av välkända arkitekter uppfördes och en helt ny stadsdel tog form. Ambitionen för området var att skapa "en variationsrik stadsmiljö inspirerad såväl av den medeltida hansastaden som av den svensk-britiske arkitekten Ralph Erskines småskaliga byggande". Här finns hus av varierande höjd, gränder och små kanaler (Svensson 2009, Bo01). Bo01-projektet mottog ett bidrag på 250 miljoner kronor från svenska staten för att stödja den ekologiska inriktningen (Grahn 2008, s. 64). Områdets miljöprofil är det som får mest uppmärksamhet utomlands (Grahn 2008, s. 9).

Kritik som riktats mot mässan berörde oro för att bostadspriserna skulle skapa en stadsdel utslutande för höginkomsttagare samt byggtekniska brister till följd av det pressade tidsschemat under byggperioden som har lett till återkommande reparationer (Svensson 2009, Bo01).

Turning Torso

Turning Torso är ritat av den spanske arkitekten Santiago Calatrava och uppfördes mellan åren 2001 och 2005. Byggnaden är 190 meter hög, fördelat på 54 våningar, och inrymmer 147 lägenheter samt gym, vinkällare och dygnet runt-bemannad reception (Svensson 2009, Västra hamnen).

6.2 Historik

Från år 1275 har Malmö betraktats som stad. Tack vare bland annat sillfisket växte staden snabbt och redan vid inledningen av 1300-talet var Malmö den ledande handelsstaden i Skåne. Under första delen av 1500-talet hade staden en andra glansperiod, då det var goda tider för sjöfart och handel. Under denna period kan Malmös befolkning ha uppgått till mellan 4 000 och 5 000 invånare. Till slutet av århundradet hade Malmös utveckling dock stannat av. Malmö blev svensk stapelstad efter freden i Roskilde år 1658 och Malmös invånarantal låg kvar omkring 5 000 personer under hela 1700-talet. Under 1800-talet och inledningen av 1900-talet fick staden en plötslig tillväxt och sedan 1870 har Malmö varit Sveriges tredje största stad, efter Stockholm och Göteborg. Handeln expanderade, dels tack vare ett välutvecklat väg- och järnvägsnät men även som en följd av hamnens fortlöpande modernisering och utbyggnad. Från mitten av 1900-talet har tjänstesektorn vuxit sig starkare och skillnaden i förhållande till andra svenska storstäder har minskats (Nationalencyklopedin, Malmö).

6.2.1 Kockumsvarvet

Under 1820-talet etablerade släkten Kockum sin handels- och industriverksamhet i Malmö. År 1840 grundades Kockums Mekaniska Verkstad och trettio år senare byggdes ett skeppsvarv i anslutning till verkstaden (Gentili 2009). Vid 1910-talets mitt byggdes nya verkstads- och fabrikslokaler efter ritningar av Axel Stenberg (Malmö stad, Kockumsområdet). Efter första världskriget utvidgades både varvsrörelsen och verkstadens tillverkning av broar och under ett tiotal år vid 1900-talets mitt var Kockums ett av världens största varv med huvudsaklig inriktning på lastfartyg (Gentili 2009). Under varvets storhetstid på 1950- och 1960-talen uppfördes de stora verkstadshallarna, som finns bevarade än i dag men med nya verksamheter i lokalerna. På 1960-talet byggdes även den stora dockan på varvsområdet. Kockumskranen uppfördes 1973-74 som komplement till ”Stora dockan” och var vid färdigställandet världens största bockkran (Malmö stad, Kockumsområdet). Under perioden som kranen var i bruk användes den vid byggandet av omkring 75 fartyg. År 1997 användes Kockumskranen vid ett sista arbete, att lyfta fundamenten till Öresundsbronns högbropelare och 2002 monterades kranen ner för att fraktas till Sydkorea (Grahm 2008, s. 168). År 1979 övertogs Kockums av statliga Svenska Varv AB och 1987 lades produktionen av civila fartyg ner för att koncentrera verksamheten mot produktion av militära fartyg. I dag ingår Kockums AB i den tyska koncernen ThyssenKrupp Marine Systems och har cirka 300 anställda, inriktade främst på ubåtskonstruktion samt forskning och utveckling, i Malmö (Gentili 2009).

6.2.2 Karthistorisk genomgång

På kartan över Malmö från år 1853 (Fig. 25) syns Malmöhus med sin vallgrav och befästningar samt den gamla stadens oregelbundna gatunät öster därom. Hamnen är liten och huvudparten av marken som i dag utgör Västra hamnen är ännu ej muddrad, även om de gråa fälten norr om staden visar på utvidgningsplaner. Västra hamnen är alltså att räkna som en relativt ung landmassa. Längst ut åt nordväst återfinns en pir med fyrbåk samt utvändig karantänsplats. Strax söder om denna syns den torrdocka som finns bevarad än i dag (Malmö stad, Kockumsområdet).

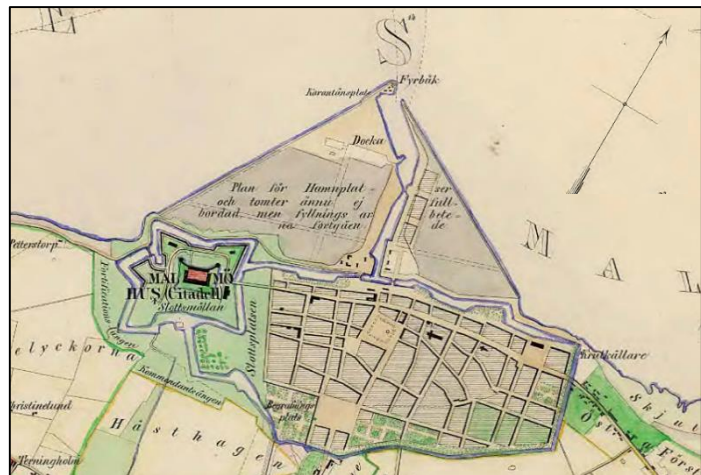


Fig. 25. Utsnitt ur karta över Malmö från år 1853 (Lantmäteriet)

På kartan från 1910-talet (Fig. 26) är hamnområdet något utvidgat och den södra hamnbassängen är utbyggd till den omfattning vi ser i dag. De två röda markeringarna i hamnområdet anger läget för stadens yttre och inre fyr. Järnvägsspåren sträcker sig till hamnområdets alla delar. Malmöhus citadell, som syns i nedre vänstra hörnet på bilden, har delvis förändrad struktur och omfattning.

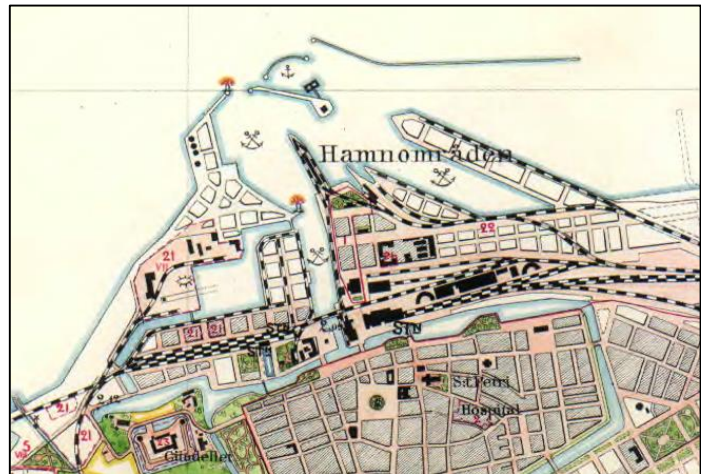


Fig. 26. Utsnitt ur häradsekonomska kartan över Malmö från 1910-1915. (Lantmäteriet)

På den ekonomiska kartan från 1968 (Fig. 27) börjar omfattningen av det hamnområde som vi ser spår av i dag att ta form. Även här syns den södra hamnbassängen och den stora dockan tillhörande Kockumskranen kan skönjas norr därom, strax väster om Malmös yttre fyrplats. Den pir som är svagt framträdande högst upp i bild är den punkt som än i dag är områdets nordligaste. Områdets västra del, där både Bo01 och Turning Torso i dag finns belägna har blivit uppmuddrat och igenfyllt från och med 1970-talet.



Fig. 27. Utsnitt ur ekonomiska kartan över Malmö från 1968. (Lantmäteriet)

6.3 Västra hamnen i dag

De senaste årtiondena har Västra hamnen påtagligt ändrat karaktär och utseende, omvandlingen från industriområde till blandad stadsbebyggelse pågår fortfarande. Området kännetecknas av kontorshus, kajer, hallbyggnader och Bo01, i västra delen av området, som representerar en modern tolkning av den slutna kvarterstaden (Hansson 2005, s. 96 f). Många av Kockums bevarade gamla verkstads- och fabriksbyggnader har i dag fått nya funktioner (Malmö stad, Kockumsområdet).

6.3.1 Bevarade kulturvärden

Flertalet av de före detta varvs- och industrilokalerna är bevarade med förnyade funktioner. En sökning på Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister uppmärksammar dock ingen av dessa. I Västra hamnens närområde finns följande byggnader upptagna och beskrivna:

Malmö fyrplats

Den inre hamnen närmast Malmöhus slott är Malmö hamns äldsta del och byggdes etappvis omkring sekelskiftet 1800. På 1820-talet uppfördes en träfyr i hamnen, som ersatte en enklare typ av fyr (BeBR, Malmö Fyrplats). År 1878 uppfördes de nuvarande fyrarna och 1924 elektrifierades åtminstone den inre av de båda fyrarna. I dag är fyrarna tagna ur bruk och har endast ett ”symboliskt” ljus mot staden (BeBR, Malmö inre fyr). Båtarna till Köpenhamn avgick förr från Skeppsbron i Inre hamnen och allt eftersom hamnen byggdes ut förlorade den inre hamnens gamla delar sin betydelse i allt högre grad (BeBR, Malmö Fyrplats).

Hovrätten

Hovrätten uppfördes 1916-17 i nationalromantisk stil efter ritningar av arkitekt Ivar Callmander och år 1956 tillbyggdes byggnaden med en våning. Hovrätten är byggnadsminne sedan 1994 och dessförinnan statligt byggnadsminne sedan 1993 (BeBR, Hovrätten över Skåne och Blekinge).

Malmöhus slott

Malmöhus slott är det äldsta bevarade renässansslottet i Norden. Erik av Pommern lät bygga kastellet år 1434 (Malmö stad). Anläggningens äldsta del är rester av den byggnad som då uppfördes inom stadsringmuren. Stadens befästningar utvidgades år 1519 och i samband med det byggdes en ny mur. Mellan åren 1537 och 1542 anlades Malmöhus, som uppfördes efter italienskt system med stenskodda jordvallar och runda kanontorn i befästningens fyra hörn. Fästningen blev den första av sitt slag i Skandinavien, delar av anläggningen har än i dag ursprungligt utseende (BeBR, Malmöhus slott). 1658 blev Skåne svenskt och slottet gick från att ha varit danskt kungligt residens till svenskt ”riksfäste” (Malmö Stad). I samband med denna övergång byggdes ett bastionssystem kring anläggningen, som sedan till stor del revs i början av 1800-talet. Från 1828 och fram till 1921 nyttjades Malmöhus som fängelse och sedan 1932 har slottsanläggningen inrymt Malmö museum och sedan 1935 är Malmöhus slott statligt byggnadsminne (BeBR, Malmöhus slott).

Kommendanthuset

Kommendanthuset, som är byggnadsminne sedan 1993, ligger på Malmöhus västra bastion. Tvåvåningsbyggnaden är uppförd i stram klassicistisk stil, vanlig för militärarkitektur under 1700-talet. Väster om byggnaden ligger krutkamrarna som kommer från tiden före att bastionen byggdes. Området kring Kommendanthuset används i dag för museets utställningar av artilleri och pansarmaterial (BeBR, Kommendanthuset).

Utöver de byggnader som finns med i bebyggelseregistret finns följande byggnader med kulturhistoriska värden i närområdet:

Lilla dockan

Lilla dockan byggdes 1857 och är Västra hamnens första anläggning. Den är även en av de äldsta bevarade torrdockorna i Sverige (Malmö stad, Kockumsområdet).

Kockumshuset

Kockumshuset invigdes år 1958, under en period av stark optimism inom varvsindustrin. Den 65 meter höga byggnaden fick smeknamnet ”gängtappen”, på grund av sin form. Byggnaden är fortfarande, än i dag, Kockums huvudkontor och en av Malmös klassiska byggnader. Fasaden har under årens lopp genomgått flertalet förändringar, vilket har resulterat i att den ursprungliga 1950-talskaraktären till stor del har gått förlorad (Grahn 2008, s. 180).

Hamnmästarbostället

År 1835 byggdes hamnmästarbostället vid Bagers plats och bestod av ett kontorsrum, två boningsrum, pigkammare och kök. År 2010 flyttades huset tillfälligt, i samband med byggandet av Citytunneln, cirka 200 meter till Neptuniparken där det stod på tillfälliga fundament fram till återflytten 2011. Hamnmästarbostället är kulturminnesmärkt (Adamsson 2010).

6.3.2 Likheter och skillnader i förutsättningar i jämförelse med Majnabbehamnen

Både Majnabbehamnen i Göteborg och Västra hamnen i Malmö har ett förflutet inom varvs- och industriverksamhet från 1700- respektive 1800-talet, Kockumsvarvet är något yngre än Kusten. Västra hamnen-området är helt och hållet en produkt av uppmuddring och fyllnadsmassa, medan Majnabbe, som förvisso också till stor del är utfylld och muddrad, ändå har utgått från en naturlig udde i älven. Båda områdena har en kulturminnesmärkt äldre byggnad med anknytning till hamnnäringen, det före detta varvshuvudkontoret vid namn Taubehuset i Majnabbe och hamnmästarbostället i Västra hamnen. Byggnaderna har även gemensamt att de har flyttats, under olika omständigheter.

Kustens varv lades ner strax innan 1900-talets inledning och anläggningens samtliga bruksbyggnader var i trä, vilket resulterat i att inga av dessa finns bevarade i dag. Det som blivit bevarat är bostads- och kontorsbyggnader på eller i anslutning till Majnabbeberget. Det som dock finns i Majnabbehamnen är de båda terminalbyggnaderna från mitten av 1900-talet. Dessa har ungefär samma ålder som de verkstadshallar i Västra hamnen som blivit bevarade med nya funktioner.

7. DISKUSSION OCH SLUTSATSER

Områdets framtid är ännu oviss, att Tysklandstrafiken ska lämna Majnabbehamnen är det enda som är säkert. Med stor sannolikhet kommer området att utvecklas till bostads- och rekreationsområde, i en eller annan utsträckning. Man kan också anta att det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB kommer att bli involverad vid planeringen av en framtida exploatering. Enligt Jacobssons uppsats (2013) är företagets rutiner kring kulturmiljö inte helt utvecklade, men man kan ju hoppas att området får en rättvis bedömning och en värdig framtid.

Grönska och parkområden

Visionerna för Älvstaden från workshopen *RiverCity Gothenburg* (2011) innefattade inkludering, grönska och dynamik. Grönska finns i överflöd på Majnabbeberget, något man kan ta vara på när omgivningen ska utvecklas. Garellick (2008) skrev att ”Idag förefaller det föråldrat och felutnyttjat att i detta attraktiva läge i staden ha sjönära p-platser och tung lastbilstrafik och samtidigt utestänga folk från älven” (Garellick 2008, s. 225). Låt gröna stråk och öppna ytor binda samman berget med älven. Genom att förse området med park- och rekreationsområden, likt Västra hamnen, kan Majnabbe bli tillgängligt för alla stadens medborgare som söker närhet till älven. *RiverCity Gothenburg* tog även upp problemet med stigande havsnivåer och översvämningar. I Majnabbehamnen är detta redan i dagsläget ett märkbart problem vid dåligt väder, då parkeringsplatsen mellan de båda terminalbyggnaderna återkommande översvämmas. Detta behöver hanteras på ett sätt eller annat, särskilt om det ska byggas bostadsområde på kajerna.

Byggnader och siktlinjer

För att en exploatering av Majnabbehamnen ska vara ekonomiskt lönsam kan man anta att exploateringsstalet blir relativt högt om bostäder och kontor byggs i hamnområdet. Nya byggnaders form och placering kan komma att påverka de befintliga siktlinjerna från Majnabbeberget både norrut mot Hisingen och västerut mot Västerhavet. Även om området inte är så väl använt i dagsläget, så finns det en historiskt förankrad poäng med att det är ett öppet område utan bostadsbebyggelse. Om detta ska ändras krävs det att förändringen sker med eftertanke och med hela områdets bästa som riktlinje.

Samtliga befintliga byggnaders kontakt med vattnet är fortsatt viktig för områdets läsbarhet, om det uppförs höga byggnaden i hamnområdet riskeras Majnabbeberget att skärmis av från vattnet och bli till en isolerad ö utan tydligt sammanhang. För att detta ska undvikas bör de nya byggnadernas höjd begränsas. Stadsplanens höjdbegränsning på 8 meter kan dock anses orimlig om någon ska vara intresserad av att ta sig an området, en ny utvärdering om tillåten byggnadshöjd bör genomföras.

Vid nybyggnation kan hänsyn tas till befintliga material på byggnaderna i området, likt terminalbyggnadernas gula tegel. Utsvävande fantasier hos en älskare av historiska kartor kan innefatta ett bostadsområde som flörtar med varvshistorien på platsen och lyfter fram de strukturer och byggnadsmönster som dominerade området under 1800-talet. Genom att gräva ut och återskapa den gamla varvsbassängen och dess kanal kan man skapa en småbåtshamn med historisk anknytning, i ett bra läge nära staden och en någorlunda återställd strukturell ordning i området.

Gentrifiering

Det attraktiva läget kommer sannolikt att generera höga priser både för lokaler och för bostäder, vilket har till följd att endast den välbeställda delen av befolkningen kommer att ha råd att bosätta sig här. Om subventioneringar införs på nybyggda bostäder kan även de som inte har det så gott ställt få möjlighet att bo vid Göta älv. Även genom att inte endast bygga bostadsrätter kan detta problem avhjälpas. En blandning av människor hade även knutit ihop Majnabbe med resterande

del av Majorna, som bebos av en stor variation av människor i byggnader av olika ålder och omfattning. Dock kan den indirekta påverkan av gentrificeringen leda till att omgivningen uppvärderas och successivt gentrificeras med nya verksamheter riktade mot den nyinflyttade befolkningen och Majborna trängs undan.

Oscarsleden

Olson & Svenson skrev redan 1981 att hamnen fram till 1970-talet var en levande del av staden och att ”de trafikplanerare som sedan lade ut Oscarsleden – en oöverkomlig trafikkravlin mellan staden och hamnen – kan inte ha varit göteborgare” (Olson & Svenson 1981, s. 39). En eventuell exploatering hade kunnat leda till att Oscarsleden grävs ner eller täcks över. Den ravin som i dag skiljer hamnområdet från resten av Majorna hade försvunnit och områdena hade stadsmässigt kunnat läka ihop. Kulturresevatet på Majnabbe hade slutat vara en isolerad ö omgiven av ”döda ytor” och högtrafikerade vägar.

Jämförelsen med Malmö

Området Västra hamnen i Malmö har utvecklats till ett område för Malmöborna att vistas och bo i. Här finns både parkområde och möjlighet till havsbad. Området Bo01 är helt nybyggt medan östra delen, kring Kockums gamla dockor och hamnbassänger, till stor del är bevarat men med nya verksamheter i byggnaderna. Med relativt få förändringar och ingrepp kan terminalbyggnaderna i Majnabbehamnen anpassas till nya funktioner och genom bevarandet kan byggnaderna bidra med värden och en känsla som är svåra att åstadkomma med ett helt nybyggt område.

Vidare forskning

Olyckligtvis saknas upplysningar från både Stena Fastigheter AB och Älvstranden Utveckling AB i det framlagda arbetet. Information som kunde bidragit med ytterligare bredd och djup i resultatdiskussionen. Området är i ett tidigt skede av planering, då det enda som är klart uttalat är att färjetrafiken ska lämna hamnen, vad som kommer hända i området därefter är endast spekulationer. Vidare studier när processen har kommit lite längre fram hade kunnat bidra med en djupare analys av de problem som kretsar kring utvecklingen av ett gammalt varvs- och hamnområde.

Denna uppsats har ej heller tagit upp frågor rörande hur själva exploateringen kan komma att te sig: Hur kommer husen bli utformade och placerade? I vilken omfattning behöver eventuella arkeologiska förundersökningar utföras för säkerställande av potentiella historiska spår i marken? Vilka andra markundersökningar behöver genomföras för att fastställa hur mycket markarbeten som krävs för att få en stabil grund för de nya husen? Vad kommer man röra upp ur bottenslam med mera när man börjar gräva i hamnområdet och hur kommer detta att påverka omgivningen?

Slutsats

Området kring Majnabbe har flera bevarade byggnader av kulturhistoriskt värde. Byggnader likt dessa, med varvshistorisk anknytning behövs för att Göteborgs historia ska kunna beskådas och upplevas. Hänsyn till dessa byggnader och deras historiska sammanhang bör tas vid en framtida exploatering. En blandning mellan gammalt och nytt kan ge området kvaliteter som kan vara svåra att åstadkomma på annat sätt. Avslutningsvis vill jag citera Evert Taube, när han talade för Taubehusets bevarande från ett fönster i varvets huvudkontor 1950:

”Det är lögn att allt gammalt och fornt, allt naturskönt och minnesrikt måste utplånas där staden och hamnen breder ut sig! Tvärtom! Gammalt och nytt kan förenas i mycket större utsträckning än man vill göra gällande! Och var Majorna beträffar, så är det en social nödvändighet att vi räddar allt som kan räddas av denna ärofulla, nedärvt demokratiska, idoga, uppoffrande och lojala gamla sjömansstad!”

(Evert Taube, 1950. Citerad i Garellick 2008, s. 221)

8. SAMMANFATTNING

Denna uppsats omfattar 15 högskolepoäng och är författad vid Institutionen för kulturvård på Göteborgs universitet.

Uppsatsens indelande kapitel behandlar grunderna för uppsatsens undersökning. Valet av uppsatsämne grundar sig i den varsamhetsplan för Kustens hus på Majnabbeberget som uppsatsförfattaren utformade under sin praktik, våren 2016. Majnabbehamnen i samma område står inför en omvandling där det före detta varvsområdet, som nu fungerar som hamn för färjetrafik till Tyskland, förväntas exploateras och utvecklas till bostads- och rekreationsområde. Arbetets syfte har varit att undersöka vilka byggnader och strukturer som finns bevarade i området vid Majnabbeberget samt att reda ut eventuella kulturhistoriska värden. Målet har sedan varit att ta reda på hur dessa värden behandlas vid en tänkbar exploatering av området. Detta har lett fram till formulerandet av följande frågeställningar:

- Vilka byggnader och strukturer finns bevarade i området i dag?
- Hur kan en omvandling av ett hamnområde genomföras med hänsyn till äldre bebyggelse och befintliga värden?
- Vad har de olika aktörerna i området för tankar och visioner för områdets framtid?

Dessa frågor har besvarats genom en litteraturstudie där historik och bakgrundsinformation insamlades, följt av analyserande av historiska kartor över det studerade området. Sedan genomfördes en fältstudie där bevarade strukturer i området studerades och de befintliga byggnaderna inventerades och fotograferades. Den sista frågeställningen har besvarats genom muntliga upplysningar från företrädare för de olika aktörerna i Majnabbeområdet samt genom en jämförelse med Västra hamnen i Malmö, som genomgått en omvandling de senaste årtiondena. Fokus i uppsatsen har varit på lämningar knutna till varvet Kusten, även om fastigheten Majviken samt 1900-talets terminalbyggnader också behandlas. Uppsatsens teoretiska utgångspunkt har varit problem kopplade till urbanisering och gentrifiering.

Bland den studerade litteraturen finns bland annat Göteborgs bevarandeprogram (Lönnroth 1999), uppsatsen *Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering* (Jacobsson 2013), publikationen *RiverCity Gothenburg* (2011) samt källor som behandlar området och dess historia – *Göteborgs hamn genom tiderna* (Bonsdorff 1929-1931), *Majorna: en resa genom fem sekel* (Carlson 2014) samt *Majornas historia: krig och oxar, sill och socker: nedslag i uthamnen Majornas historia fram till 1920* (Hallén 2007) för att nämna några.

Majorna tillhörde innan 1868 Älvsborgs Kungsladugård och under 1600-talet blev området alltmer en förstad till Göteborg, med en stor sjöfartsrelaterad befolkning. Flera varv växte fram i området och nästan all omlastning av fartyg skedde i Majorna, då Göteborgs hamn var för grund för de stora lastskeppen. 1784 startade varvet Kusten vid Majnabbe i Majorna, företaget upplevde både med- och motgångar innan det köptes upp av Rederiaktiebolaget Örnen 1873. Vid 1800-talets slut lades de stora träfartygsvarven ned och Majorna förlorade sin ställning som Göteborgs varvsområde och hamn. På 1950-talet anlades Majnabbehamnen på det gamla varvsområdet och färjetrafik till England förlades hit. Under 1960-talet tillkom Oscarsleden söder om Majnabbe. År 1977 övertogs hamnen av Sessanlinjen och i dag är Majnabbehamnen platsen för Stena Lines Tysklandstrafik.

Majnabbehamnen är belägen i västra delen av Göteborg, utmed Göta älvs södra strand. Området tillhör stadsdelen Majorna och domineras i dag av Stena Lines Tysklandsterminal. På berget söder om terminalen finns ett antal byggnader med anknytning till varvet Kusten bevarade. Majnabbeberget klassas som kulturresevat i detaljplanen och finns upptagen i Göteborgs bevarandeprogram

från 1999. Det så kallade Taubehuset är byggnadsminnesmärkt, övriga byggnader är endast skyddade genom detaljplanen: Kustens hus byggdes på 1780-talet som bostadshus för varvets anställda, Fahlströmska huset är ett bostadshus som uppfördes omkring 1905 av stadsarkitekt Carl Fahlström, Inspektorsbostaden antas härstamma från 1790-talet och använts än i dag som bostad, Taubehuset uppfördes 1796 och var tidigare varvets huvudkontor beläget nedanför Majnabbebergets södra fot samt Villa Majviken som byggdes på 1750-talet och sedan dess har fungerat som bostad. Utöver dessa behandlas även de två terminalbyggnaderna i uppsatsen: nuvarande Tysklandsterminalen invigd 1951 samt f.d. Fredrikshavnslinjens terminalbyggnad uppförd under senare delen av 1950-talet.

Omständigheterna kring flytten av Tysklandstrafiken är ännu osäkra, men är beräknat att ske inom 18 månader. Stena Fastigheter har uttalat intresse för att börja bygga bostäder i området, men än är inget planarbete påbörjat rörande områdets framtida användning. Det kommunala fastighetsbolaget Higab, som förvaltar majoriteten av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna på Majnabbeberget, har som ambition att levandegöra sina objekt och önskar att man ska koppla ihop området och se till helheten. Kulturföreningen Warfvvet Kusten äger fastigheten Taubehuset och ser en utveckling av hamnen som positiv, så länge det inte påverkar bland annat siktlinjer från berget ut mot havet.

Västra hamnen i Malmö är i dag en blandning mellan moderna bostadshus och äldre varvs- och industribyggnader, varav många har fått nya funktioner. Från 1800-talet har hamnen successivt utvidgats och byggts utanför Malmös strandlinje och i dag är Västra hamnen ett relativt stort område.

Vid planering av Majnabbeområdets framtid är det viktigt att ta hänsyn till befintliga byggnader och deras historiska sammanhang. En höjdbegränsning på nybyggnation kan man säkerställa att siktlinjer från byggnaderna på Majnabbeberget kan bevaras, kontakten med vattnet är ett viktigt inslag för byggnadernas läge. Genom att gräva ut och återställa den gamla varvsbassängen återfår området delvis sin historiska struktur, och en småbåtshamn hade blivit ett uppskattat inslag i miljön. En av nackdelarna med exploatering av Majnabbe är risken för undanträngning av områdets befintliga befolkning, då nybyggnation resulterar i höjda priser och nya verksamheter riktade mot den mer välbeställda delen av befolkningen. En positiv effekt av en exploatering i området hade varit att det eventuellt innebär en nedgrävning av Oscarsleden, som i dag fungerar som en ravin som skiljer Majorna från älvstranden.

ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING

Bilden på omslagssidan är hämtad från Göteborgs Stadsmuseums arkiv- och föremålsdatabas Carlotta och visar Majnabbekvinnan 1960. (GhmD: 22405)

Fullständiga källhänvisningar återfinns i Käll- och litteraturförteckningen.

Kartor från Lantmäteriet används enligt avtal med Göteborgs Universitet. Dnr I2014/00696

Färgfotografier är fotograferade av författaren våren 2016, om ej annat angivits.

- Fig. 1 Egendomen Majnabbe år 1793. Brandförsäkringsverket, Stockholm.
- Fig. 2 Varvet Kusten år 1816. Brandförsäkringsverket, Stockholm.
- Fig. 3 Geometrisk avmätning 1655 över Älvsborgs ladugårds ägor. Lantmäteriet.
- Fig. 4 Geometrisk avmätning över Gamla Älvsborgs Ladugård 1744. Lantmäteriet.
- Fig. 5 Göteborg med omgivning 1855. Stadsbyggnadskontorets arkiv.
- Fig. 6 Majorna, rotekarta 1901. Stadsbyggnadskontorets arkiv.
- Fig. 7 Ekonomiska kartan över Göteborg 1935. Lantmäteriet.
- Fig. 8 Ekonomiska kartan över Göteborg 1973. Lantmäteriet.
- Fig. 9 Göteborg. Topografiska kartan. Lantmäteriet.
- Fig. 10 Fotografi, Kusttorget.
- Fig. 11 Fotografi, Gatuskylt.
- Fig. 12 Situationsplan Majnabbe, Topografiska kartan. Lantmäteriet.
- Fig. 13 Fotografi, Kustens hus.
- Fig. 14 Fotografi, Fahlströmska huset.
- Fig. 15 Inspektorsbostaden, bild från Higabs hemsida med medgivande för publicering.
<http://www.higab.se/fastigheter/majnabbe-inspektorbostad/>
- Fig. 16 Fotografi, Taubehuset.
- Fig. 17 Fotografi, Villa Majviken.
- Fig. 18 Fotografi, Terminalhuset.
- Fig. 19 Fotografi, Terminalhusets östra gavel.
- Fig. 20 Fotografi, f.d. Fredrikshavnslinjens terminalbyggnad.
- Fig. 21 Fotografi, siktlinj från Kustens hus södra gavel åt väster.
- Fig. 22 Fotografi, siktlinj från Villa Majviken åt nordväst.
- Fig. 23 Fotografi, Gamla Kustgatans korsning.
- Fig. 24 Malmö, Västra hamnen. Topografiska kartan. Lantmäteriet.
- Fig. 25 Karta över Malmö 1853. Lantmäteriet.
- Fig. 26 Häradsökonomiska kartan över Malmö 1910-1915. Lantmäteriet.
- Fig. 27 Ekonomiska kartan över Malmö 1968. Lantmäteriet.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta källor

Arkiv

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Bygglovshandlingar, Majorna 221:1, Förändring och tillbyggnad av varvet 1872, nr 411975

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Bygglovshandlingar, Majorna 221:1, Uthus 1910, nr 411976

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Detaljplan för Majnabbeberget inom stadsdelen Majorna i Göteborg 1994.

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för delar av stadsdelarna Järnbrott, Kungsladugård, Majornas 1:a och 2:a rotar, Sandarna och Älvsborg i Göteborg. Antagen 18/11 1964.

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för delar av stadsdelarna Majornas 2:a och 4:e rotar i Göteborg. Antagen 2/2 1972.

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Stadsbyggnadskontorets arkiv för historiska kartor. Majornas rotar 1901.

Göteborg

Stadsbyggnadskontoret (SBK)

Stadsbyggnadskontorets arkiv för historiska kartor. Göteborg med omgivningar 1855.

Gävle

Lantmäteriet

Lantmäteristyrelsens arkiv. Geometrisk avmätning 1744. Gamla Älvsborgs ladugård av Mathias Hackzell.

Gävle

Lantmäteriet

Lantmäteristyrelsens arkiv. Geometrisk avmätning 1655. Älvsborgs Ladugårds ägor.

Gävle

Lantmäteriet

Lantmäteristyrelsens arkiv. Karta öfver staden Malmö med dertill lydande egor 1853.

Gävle

Lantmäteriet

Rikets allmänna kartverks arkiv. Ekonomiska kartan 1935. 11SV - Göteborg.

Gävle

Lantmäteriet

Rikets allmänna kartverks arkiv. Ekonomiska kartan 1968. Malmö J133-2C3e70.

Gävle

Lantmäteriet

Rikets allmänna kartverks arkiv. Ekonomiska kartan 1973. Älvsborg J133-7B0d75

Gävle

Lantmäteriet

Rikets allmänna kartverks arkiv. Häradsekonomiska kartan 1910-15. Malmö J112-1-46.

Gävle

Lantmäteriet

Topografiska kartan.

Stockholm

Centrum för Näringslivshistoria.

Brandförsäkringsverkets arkiv. Sillsalteri Trankokeriwärket Marienabbe 1793. Försäkringsnr 01733.

Stockholm

Centrum för Näringslivshistoria.

Brandförsäkringsverkets arkiv. Skeppsvarfvet Kusten. Försäkringsnr 10357.

Muntliga källor

Informant 1. Jesper Waltersson, presschef Stena Line. Samtal 28/4 2016

Informant 2. Per Osvalds, Projektledare och Konsultsamordnare på Planavdelningen, Stadsbyggnadskontoret. Epostkorrespondens 2/5 2016

Informant 3. Thomas Rasmussen, kundansvarig Higab. Samtal 3/5 2016

Informant 4. Henrik Ogstedt, ordf. Kulturminnesföreningen Warfvet Kusten. Samtal 4/5 2016

Tryckta källor

Aldman, Lili-Annè, Hallén, Per & Olsson, Kent (2013). Unda maris. 2009-2012, Göteborgs hamn: hamnens tre åldrar. D. 1, Den första åldern : tiden 1619-1862. Göteborg: Sjöfartsmuseet i Göteborg

Bonsdorff, Leo (1929-1931). Göteborgs hamn genom tiderna: med 409 illustrationer efter originalfotografier. Göteborg: Västra Sverige

Brenner, Neil, Marcuse, Peter & Mayer, Margit (2012). Cities for people, not for profit – An introduction. I: *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the city*. S. 1-10. Brenner, Neil, Marcuse, Peter & Mayer, Margit (red.) Abingdon, Oxon: Routledge

Carlson, Gösta (2014). *Majorna: en resa genom fem sekel*. [Ny utg.] Göteborg: Tukan i samarbete med Föreningen Gamla Majrabbar

Forsemalm, Joakim (2004). Vems är staden? I: *Urbanitetens omvandlingar: kultur och identitet i den postindustriella staden*. S. 141-162. Johansson, Thomas & Sernhede, Ove (red.). Göteborg: Daidalos

Från Sveriges dyraste mark till en stor stark: Klippan vid Göta älvs mynning under 700 år. 1. uppl. (2012). Göteborg: Breakwater Publishing

Garellick, Robert (2008). Bilden av Göteborg II: färgfotografier 1910-1970 ; västerut - södra älvstranden. Stockholm: R. Garellick

Grahn, Ossian (2008). Västra hamnen = Western harbour : Malmö. Malmö: Arena

Hallén, Per (2007). Majornas historia: krig och oxar, sill och socker : nedslag i uthamnen Majornas historia fram till 1920. Göteborg: Landsarkivet

Hansson, Cecilia (red.) (2005). Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad 2005. 2, Stadens struktur. Malmö: Malmö stad

Hilmersson, Anders (2015). Göteborg - Sveriges största hamnstad: [dåtid - nutid - framtid]. Göteborg: Tukan

Jacobsson, Sara (2013). *Kulturmiljöfrågor i aktuell stadsplanering: exemplet Eriksberg i Göteborg*. Göteborg: Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet

Johansson, Thomas (2004) (a). Den frånvarande staden? I: *Urbanitetens omvandlingar: kultur och identitet i den postindustriella staden*. S. 11-31. Johansson, Thomas & Sernhede, Ove (red.). Göteborg: Daidalos

Johansson, Thomas (2004) (b). Gentrifiering och estetisering av den postmoderna staden. I: *Urbanitetens omvandlingar: kultur och identitet i den postindustriella staden*. S. 163-172. Johansson, Thomas & Sernhede, Ove (red.). Göteborg: Daidalos

Karlsson, David (2004). Mellan jaget och nätet – Manuel Castells, cykelkedjan och Göta älvs båda stränder. I: *Urbanitetens omvandlingar: kultur och identitet i den postindustriella staden*. S. 75-107. Johansson, Thomas & Sernhede, Ove (red.). Göteborg: Daidalos

Lönnroth, Gudrun (red.) (1999). Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg: ett program för bevarande. D. 1. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret

Olson, Björn & Svenson, Curt (red.) (1981). *Hamnbilder från Göteborg*. Göteborg: Wezäta

RiverCity Gothenburg: resultatet från Centrala Älvstadens internationella workshop. (2011). Göteborg: Projektet Centrala Älvstaden

Slater, Tom (2012). Missing Marcuse – On gentrification and displacement. I: *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the city*. S. 171-196. Brenner, Neil, Marcuse, Peter & Mayer, Margit (red.) Abingdon, Oxon: Routledge

Elektroniska källor

Adamsson, Peter (2010). Hamnmästarbostället. *Malmö Stad*.

<http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/H-K/Hammastarbostallet.html> [hämtad 2016-05-03]

Gentili, Bo (2009) Kockums. *Malmö Stad*.

<http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/H-K/Kockums.html> [hämtad 2016-05-03]

Göteborgs Hamn. Passagerartrafik.

<http://www.goteborgshamn.se/Vara-tjanster/Unicitet1/> [hämtad 2016-05-13]

Göteborgs Stad. Stadsutveckling 2035.

https://goteborg.se/wps/portal/enheter/projekt/stadsutveckling-2035!/ut/p/z1/rZBLT8MwEIT_CpcczW78SnoMB1B7oCBEaXyp3MRJ3YedxqbQf4_pvSAk9rY7mtlPAwqWoJw-2V5H653ep71WcvWa43N511f48DS_x-ljzsVixth8ymABCITj4hA3UPc-mrUf-9tgVsZtTAzBtN7MMN20s-GSmuEw-q3ZxQxD1G14jyf17PbW9TcUmFjOGxrbQs1EyYq8E4SiloRTTslEio6g5AWn2GHTTuDtN0CVZLwyFUKd_MVVfyXh5Y9As8vHH4BSpXZ7PKoq9eZdNj8Rlv9S3HA4IOxM9Lo8f3wBESKG_Q!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ [hämtad 2016-05-13]

Malmö stad. Kockumsområdet. *Arkitekturguide till Malmö*.

<http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmos-stadsmiljo/Arkitekturguide-till-Malmo/Alla-byggnader/Kockumsområdet.html> [hämtad 2016-05-16]

Malmö stad. Malmöhus slott. *Kulturarv Malmö*.

<http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/L-O/Malmohus-slott.html> [hämtad 2016-05-03]

Nationalencyklopedin, Malmö.

[http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/malmo-\(tort-ingress\)](http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/malmo-(tort-ingress)) [hämtad 2016-05-10]

Olsson, Jan (2015). Malmö hamn. *Malmö Stad*.

<http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/L-O/Malmo-hamn.html> [hämtad 2016-05-03]

Riksantikvarieämbetet. Göteborg kn, Majorna 222:2, s.k. Taubehuset. *Bebyggelseregistret* (BeBR)

<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHistorik.raa?anlaggninId=21000001678061&page=historik&visaHistorik=true> [hämtad 2016-04-22]

Riksantikvarieämbetet. Malmö kn, Innerstaden 10:14, Kommendanthuset. *Bebyggelseregistret* (BeBR)

<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHistorik.raa?anlaggningId=21300000014810&page=historik&visaHistorik=true> [hämtad 2016-05-03]

Riksantikvarieämbetet. Malmö kn, Innerstaden 10:284, Malmöhus slott. *Bebyggelseregistret* (BeBR)
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHistorik.raa?anlaggningId=21300000014859&page=historik&visaHistorik=true> [hämtad 2016-05-04]

Riksantikvarieämbetet. Malmö kn, Bastionen Nyköping 1, husnr 1, Hovrätten över Skåne och Blekinge. *Bebyggelseregistret* (BeBR)
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHistorik.raa?anlaggningId=21300000014775&page=historik&visaHistorik=true> [hämtad 2016-05-04]

Riksantikvarieämbetet. Malmö kn, Hamnen 21:138, Malmö Fyrplats. *Bebyggelseregistret* (BeBR)
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaBeskrivning.raa?anlaggningId=21320000029554&page=beskrivning&visaBeskrivningar=true> [hämtad 2016-05-04]

Riksantikvarieämbetet. Malmö, Hamnen 21:138, husnr 9002 Malmö yttre fyr. *Bebyggelseregistret* (BeBR)
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa?byggnadId=21420000027790&page=historik&visaHistorik=true> [hämtad 2016-05-04]

Riksantikvarieämbetet. Malmö, Hamnen 21:138, husnr 9001 Malmö inre fyr. *Bebyggelseregistret* (BeBR)
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/byggnad/visaHistorik.raa?byggnadId=21420000027789&page=historik&visaBeskrivningar=true> [hämtad 2016-05-04]

Stena Lines nyhetsrum. Nytt avtal mellan Göteborgs Hamn AB och Stena Line på gång, 9/2 2016.
http://www.mynewsdesk.com/se/stena_line/pressreleases/nytt-avtal-mellan-goeteborgs-hamn-ab-och-stena-line-paa-gaang-1312904 [hämtad 2016-05-13]

Svensson, Kerstin (2009). Bo01. *Malmö Stad*.
<http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/A-D/Bo01.html> [hämtad 2016-05-03]

Svensson, Kerstin (2009). Västra hamnen. *Malmö Stad*.
<http://malmo.se/Kultur--fritid/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/T-X/Vastra-hamnen.html> [hämtad 2016-05-03]

