

Hamn- och industrimiljöer i Göteborg –  
en kulturhistorisk inventering

# Frihamnen



Ida Dicksson och Lena Knutson Udd

2020



## **Göteborgs hamn- och industriminnesinventering**

Detta är en delrapport i Göteborgs hamn- och industriminnesinventering. Inventeringen går ut på att ta fram ett kulturhistoriskt kunskapsunderlag för hamn- och industrimiljöer i Göteborgs stad.

Inventeringen genomförs av industriantikvarierna Ida Dicksson och Lena Knutson Udd, på initiativ av och i samarbete med Göteborgs Stadsmuseum. 2016 genomfördes en pilotstudie där hamn, industrier och industrilämningar i Göteborgs stad under 1800- och 1900-talet identifierades. Källor och kunskapsunderlag som skulle ligga till grund för inventering sammanställdes. Dessutom inventerades i ett första steg Varvsområdet, Sannegården, Lindholmen, Lundbyvass, Färjestaden, Lundbyverken, Kyrkbyn och Rambergsstaden.

2020 inventerades Ringön och Frihamnen och 2021 planeras inventering av följande områden: Södra älvstranden, Gamlestaden, Kvillebäcken, Marieholm och Backadalen, Säve industriområde, Mellby industriområde, Hjällbo, Agnesberg och Bergsjön. Fler områden ska inventeras kommande år.

Inventeringarna finns även på Gis-kartor med länkade bilder och text.

### **Syfte**

Göteborg har en väsentlig del av sin identitet som hamn- och industristad. I den höga takt som Göteborgs bebyggelsemiljö nu omvandlas och förnyas är kunskapsunderlaget om stadens hamn- och industrimiljöer alltför bristfällig. Syftet med denna inventering är att i flera steg ta fram utökade kunskapsunderlag om stadens hamn- och industrihistoriska bebyggelse för att kunna göra väl avvägda, strategiska val inför kommande stadsutveckling.

### **Metod**

Genom fält-, litteratur- och arkivstudier kartläggs befintliga objekt och miljöer kopplade till stadens hamn- och industrihistoria för att kunna bedöma deras känslighet och kulturhistoriska värde. Målet är att avgöra vilka objekt och miljöer som bör hanteras med extra varsamhet.

### **Urvalskriterier**

Faktorer som ålder, autenticitet, byggnadsteknik och dokumentegenskaper som berättar något om den industriella verksamheten, dess utveckling och dess betydelse för sin omgivning är av stor vikt. Samtidigt är en industri alltid föränderlig till sin karaktär. Spåren av de många olika årsringarna kan därför vara minst lika viktiga som autenticitet eller ursprunglighet. Viktigt är också den "industrihistoriska grammatiken", de till synes oansenliga spår och avtryck efter verksamheterna som diverse skjul, lyftanordningar, cisterner, rörgator, staket, järnvägsspår m.m. Dessa spår kan ibland vara avgörande för förståelsen av en industrimiljö.

### **Bedömning**

I fält görs en första bedömning av objektens bevarade industriella karaktär. En något djupare dokumentation och historisk efterforskning görs kring de objekt som ännu bedöms ha mycket av sin industriella karaktär bevarad. Därefter görs karakteriseringar av såväl miljöer som dessa utvalda objekt samt en preliminär motivering av deras kulturhistoriska värde. Viktigt är då att tala om tålighet och känslighet, såväl gällande hela miljöer som enskilda objekt.

### **Finansiering**

Projektet finansieras genom medel från Göteborgs Stadsmuseum, enskilda stiftelser samt Länsstyrelsen i Västra Götaland.

## Innehåll

Göteborgs hamn- och industriminnesinventering .....	2
Syfte .....	2
Metod .....	2
Urvalskriterier .....	2
Bedömning .....	2
Finansiering .....	2
Frihamnen .....	4
Historik Frihamnen .....	4
Successiv utbyggnad .....	4
Kajskjul 107 och 113 .....	5
Frihamnens byggherrar och arkitekter .....	6
Sveriges enda bananhamn .....	6
Funktionen som frihamn upphör 1996 .....	6
Motivering .....	6
Program – skydd .....	6
Översiktlig planskiss .....	8
Beskrivning – karaktär .....	8
Byggnader i Frihamnen .....	11
Nr 1. Magasin D, Lundbyvassen 736:168 .....	11
Nr 2. Magasin E, Lundbyvassen 736:168 .....	12
Nr 3. Förvaltningsbyggnad, Lundbyvassen 736:168 .....	13
Nr 4. Kajskjul 107, Lundbyvassen 736:168 .....	14
Nr 5. Kajskjul 113, Lundbyvassen 736:168 .....	16
Källförteckning .....	18
Tryckta källor .....	18
Övriga källor .....	18

## Frihamnen

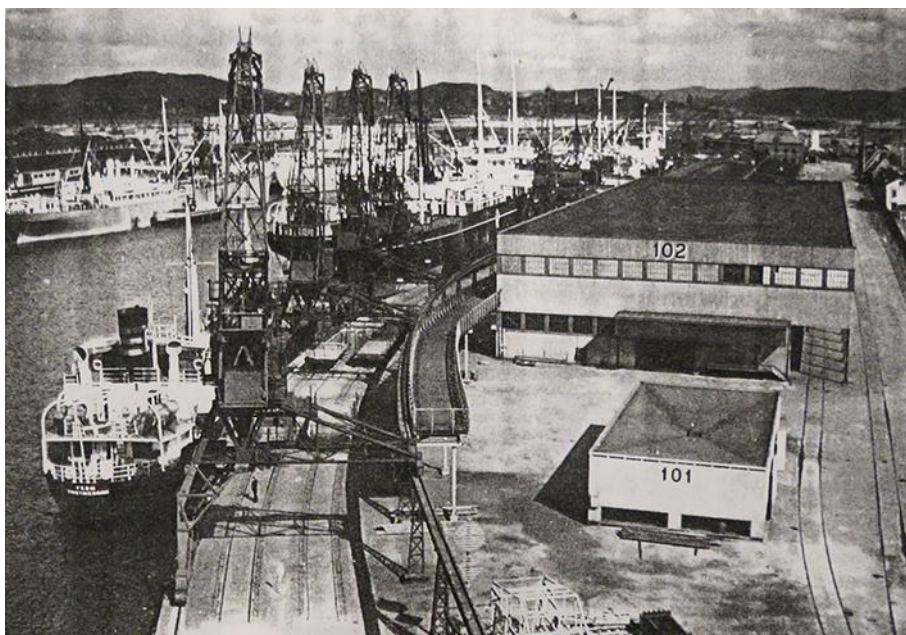
Frihamnen breder ut sig väster om Götaälvbron på Hisingsidan och omfattar de två sydostligaste pirerna samt de hamnbassänger som omringar dessa pirer. Frihamnen invigdes för hamntrafik 1922. Den tredje piren, längst västerut, har tillkommit senare och ingår inte i den ursprungliga Frihamnen. I tullhänseende var Frihamnen att betrakta som främmande land i förhållande till det övriga Sverige. Gods från utlandet kunde alltså föras in i Frihamnen, magasineras under obegränsad tid och åter föras ut ur hamnen utan att beläggas med tull. Först då godset fördes över tullgränsen till det övriga Sverige, skedde förtullning.

### Historik Frihamnen

Strax efter sekelskiftet 1900 utlystes en internationell tävling om en generalplan för utbyggnad av Göteborgs hamn. Det segrande förslaget innebar en centralhamn vid Tingstadsvassen. Beslut om att anlägga hamnen togs 1912 och 1915, under pågående byggnation, beslutades att den skulle inrättas som en frihamn. År 1922 öppnades Frihamnen för trafik. De två hamntungorna kunde då ta emot åtta 10 000-tonnare samtidigt vid kaj och de permanenta kajerna hade en längd på 1 135 meter, med ett vattendjup på 9 meter. Magasin, administrations- och vaktbyggnader uppfördes och dubbla järnvägsspår sträckte sig utefter kajerna. Här fanns hela 23 elektriskt drivna vinkelportalkranar med en lastkapacitet från 2,5 till 5 ton.

### Successiv utbyggnad

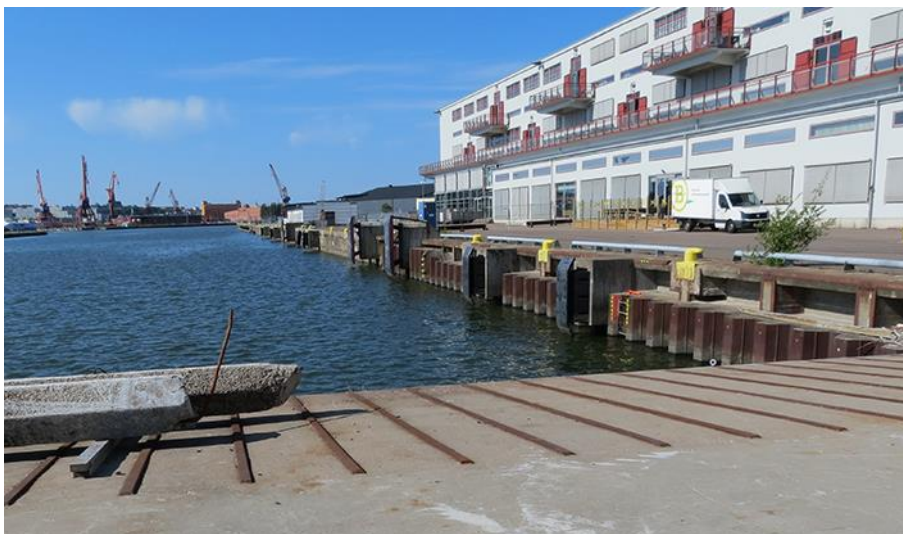
Sedan 1920-talet har en successiv utbyggnad och omdaning av Frihamnen ägt rum. I samband med byggandet av Götaälvbron i slutet på 1930-talet tillkom bland annat ytterligare fyra magasin, och nuvarande förvaltningsbyggnad. En ombyggnad av Frihamnsbangården genomfördes också. "Storartad livaktighet kännetecknar verksamheten i Frihamnen" skrev Leo Bonsdorff 1931 i sin bok om Göteborgs hamnar. Här låg ständigt båtar från de inhemska storrederierna som Broströmska rederierna, Rederi AB Transatlantic, Johnson-Linjen och även båtar från utländska storrederier.



Denna odaterade bild visar Frihamnen under sin glans dagar. Bild från Göteborgs industrihistoriska museums arkiv.

### **Kajskjul 107 och 113**

1944 uppfördes Kajskjul 107. Under 1950-talet utvidgades området österut under Götaälvbron och ytterligare två magasin tillkom. 1961 beslutades om utbyggnad av kaj 112-113 och omkring 1964 uppfördes Kajskjul 113. 1960-talets nya kaj 112-113 konstruerades för att bedriva en effektiv godshantering och samtidigt ge utrymme till den då växande långtradartrafiken och den omfattande järnvägstrafiken. Kajen hade tre järnvägsspår och sex kranar.



Ovan: Frihamnen  
fotograferad från  
Götaälvbron i mars  
1977. Till höger syns  
Kajskjul 107 som finns  
kvar än idag. Bild från  
Göteborgs  
stadsmuseums historiska  
bildarkiv.

Vänster: Ungefär samma  
fotovinkel som ovan, till  
höger syns Kajskjul 107  
idag. Foto Ida Dicksson  
2020.

### ***Frihamnens byggherrar och arkitekter***

Samtliga byggnader i Frihamnen som finns kvar idag uppfördes av Göteborgsföretaget F. O. Peterson & Söner som grundades 1870 av murarmästare Frans Oscar Peterson. Koncernen drivs idag vidare som ett familjeföretag. Alla här presenterade byggnader ritades av Frans Oscars son Sven Steen (1877-1952) eller Frans Oscars sonson Jan Steen (1914-2003). Företaget har uppfört otaliga landmärken i Göteborg och som exempel kan nämnas Amerikahuset vid Stigberget, Landsarkivet på Arkivgatan, Oscar Fredriks kyrka i Haga och Kvibergs kaserner.

### ***Sveriges enda bananhamn***

1963 importerades 270 402 ton färsk, torkad och konserverad frukt till Sverige. Över hälften av detta, inklusive hela bananimporten, gick över Göteborgs Frihamn. Till Frihamnen anlände varje vecka en kylbåt med bananer från främst Centralamerika men även Afrika. Omkring 50 000 ton bananer landades per år i Göteborgs Frihamn. Från lastbåtarnas kylrum lossades de omogna bananerna i 25 kilo tunga bananstockar med elevatorer som kunde lasta 2 400 stockar i timmen till lagrings- och mognadscentraler i Frihamnen. Här hade bananimportörerna fyra egna mognadscentraler för västra Sverige. Bananer började på 1990-talet skickas i containrar istället och år 2000 flyttades hanteringen från Göteborgs Frihamn till Skandiahamnen. Den sista bananbåten anlände till Göteborgs hamn år 2013 och en epok gick därmed i graven. Numera importeras bananer till Helsingborgs hamn efter omlastning i Bremerhaven.

### ***Funktionen som frihamn upphör 1996***

Frihamnens funktion som frihamn upphörde 1996 när EU:s handelsregler trädde i full kraft. För Frihamnens del hade EU:s regler inneburit att varje trailer som kom i land i Frihamnen formellt sett skulle transporteras ut ur EU. Mellan 1996 och 2017 fungerade Frihamnen främst som kryssningsterminal. Idag (2020) pågår planarbete för Frihamnen som troligen innefattar helt andra planer än hamnverksamhet framöver.

## **Motivering**

I *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999* omnämns Frihamnen som den enda äldre delen av Göteborgs hamn som bevarat något av sin traditionella karaktär med magasin, kranar vid kajen m.m. och att den fortfarande användes för ursprungligt ändamål. Så är inte längre fallet. Frihamnen används inte längre för ursprungligt ändamål. Idag är Frihamnen istället en av de få äldre delarna av Göteborgs hamn där det ännu finns tydliga spår kvar av dess traditionella karaktär. Dessa spår har alla ett högt kulturhistoriskt värde. Av all logistik, teknik och infrastruktur som krävdes för att hålla Frihamnen modern och i full drift återstår idag endast de två pirerna och hamnbassängerna i sig, fem byggnader samt sporadisk industrihistorisk grammatik som äldre järnvägsspår, äldre kajkanter med pollare, specialbyggda lastbalkonger och lastkajer. Samtliga bevarade byggnader och industrihistoriska spår som ännu överlevt är alla starka kulturhistoriska värdebärare i en för Göteborgs utveckling central historisk miljö och bör behandlas med stor kulturhistorisk hänsyn. Området har däremot alltid varit under utveckling och omdaning och med respekt för historiska årsringar finns därför en stor möjlighet och en frihet under ansvar att vidareutveckla området och lägga nya årsringar till de gamla.

## **Program – skydd**

Frihamnen finns kortfattat omnämnd i *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1, 1999*, sidan 396. Sedan dess har hamnverksamheten lagts ner. Området som helhet är 2020 ett pågående planprojekt.



Flygfotografi som visar den mångfald av byggnader som tidigare trängts på pirerna samt hur central bangården och järnvägen var för Frihamnen. Bild från Göteborgs industrihistoriska museums arkiv.



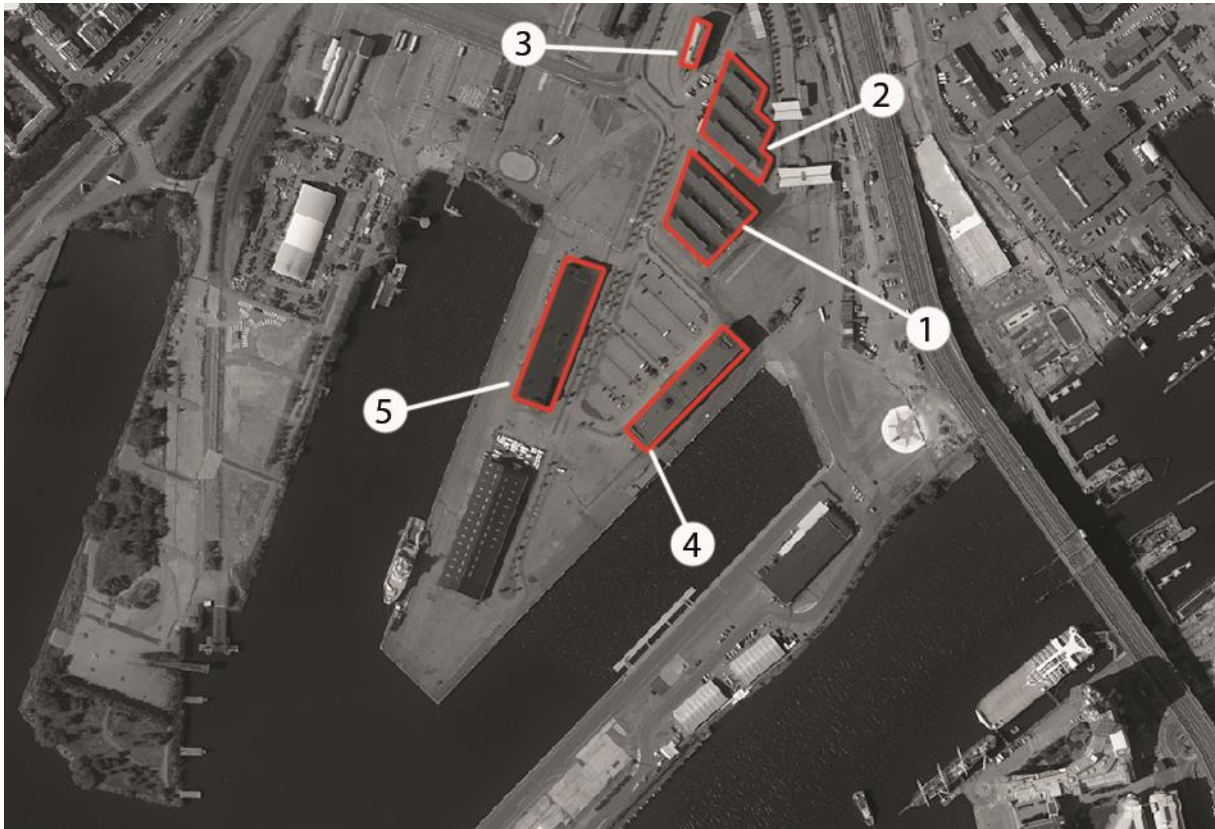
Frihamnen 1969 med byggnader som idag är rivna. Bild från Göteborgs stadsmuseums historiska bildarkiv.



Frihamnen 1979. Byggnaden till vänster i bild är troligen Kajskjul 107 som finns kvar idag. Övriga byggnader är rivna. Bild från Göteborgs stadsmuseums historiska bildarkiv.

## Översiktlig planskiss

Byggnader markerade med rött är karakteristiska för Frihamnen och har alla ett högt kulturhistoriskt värde. De presenteras närmare i kronologiskt ordning, efter kulturhistorisk beskrivning och karakterisering av Frihamnsområdet i sin helhet.



Kartskiss baserad på Lantmäteriets Ortofoto 2020, bearbetad av Ida Dicksson 2020.

1. Magasin D (ca 1936)
2. Magasin E (ca 1938)
3. Förvaltningsbyggnad (1938)
4. Kajskjul 107 (ca 1944)
5. Kajskjul 113 (1963-1964)

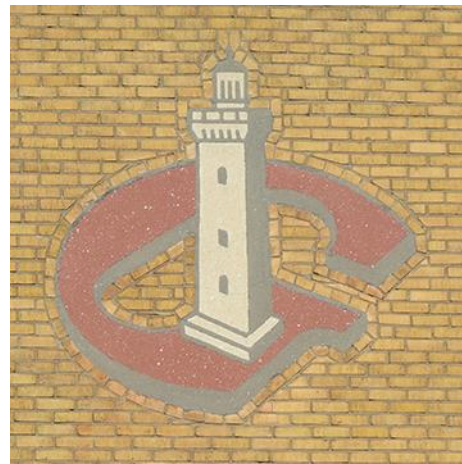
## Beskrivning – karaktär

Ända sedan Frihamnens tillkomst på 1920-talet har området varit under ständig utveckling och ombyggnad. Sedan verksamheten som frihamn upphörde 1996 har hamnverksamheten successivt minskat. Byggnader, kranar och järnvägsspår har avvecklats och rivits i långsam takt, samtidigt som enstaka byggnader fått ny användning och andra av och till stått tomma. Det planarbete som nu pågår gör att omvandlingen av området för tillfället avstannat och framtiden är oviss. Av Frihamnens historiska verksamhet finns idag endast fem äldre byggnader kvar. Inga av de otaliga kranarna finns kvar idag i Frihamnen, men en av de spårgående portalkranarna har övertagits av Gotenius varv på Ringön där den fortfarande används. De fem äldre byggnaderna, de två pirerna och deras hamnbassänger är kärnan i Frihamnen och vid dessa finns fortfarande delar kvar av äldre kajkanter och pollare av varierande utseende och funktion. Detta, tillsammans med räls och delar i byggnadernas konstruktion anpassade för utlastning och lossning, utgör de få spår som ännu finns kvar av den omfattande logistik och infrastruktur som hörde till en storhamn på 1900-talet. Det som finns kvar av Frihamnen representerar huvudsakligen dess utbyggnad på 1930- 1960-talet samt användning och anpassning fram till 1996.





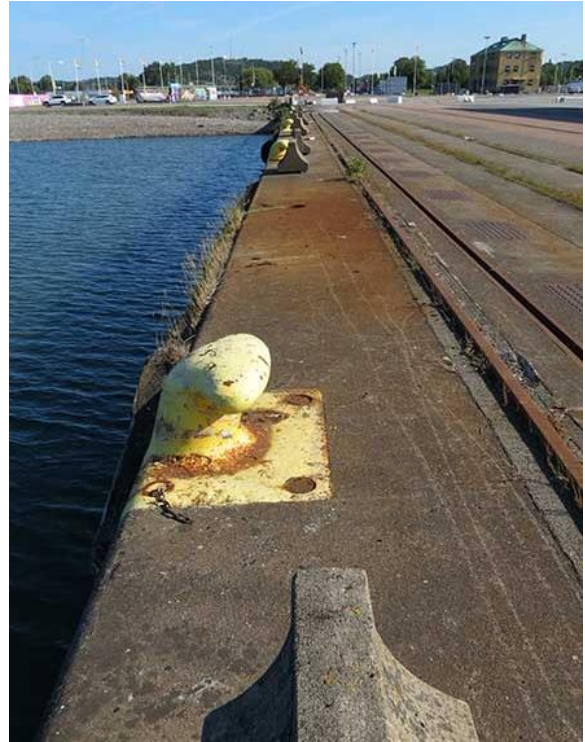
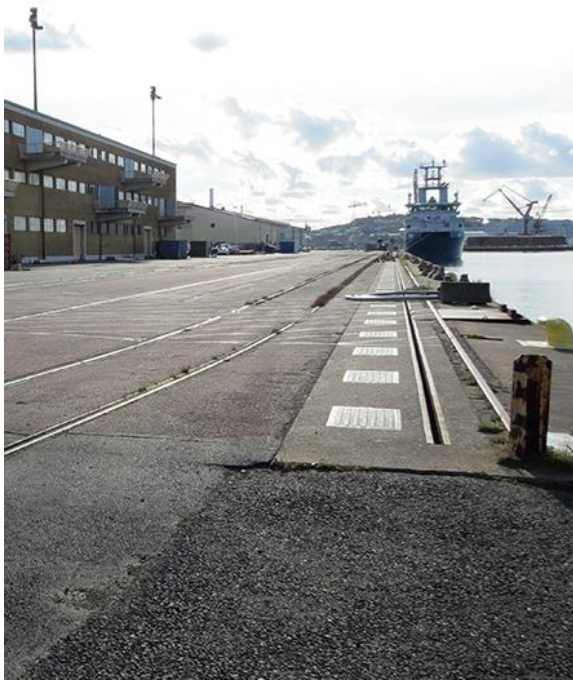
Vy från Götaälvsbron över delar av Frihamnen med Kajskjul 107 till vänster och Magasin D till höger i bild. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Vänster: Balkonger med utsvängda staket och kraftig konstruktion för lossning och utlastning av gods via kranar. Foto Lena Knutson Udd 2020. Höger: Göteborgs Hamns logotyp. Foto Ida Dicksson 2020.



Frihamnens kajkanter med pollare. Foto Ida Dicksson 2020.



Kajkanter och spår för portalkranar på pirerna i Frihamnen. Ovan till vänster skymtar Kajskjul 113, ovan till höger förvaltningsbyggnaden. Byggnaden ovan är Kajskjul 107. Foto Ida Dicksson 2020.

## Byggnader i Frihamnen

### Nr 1. Magasin D, Lundbyvassen 736:168

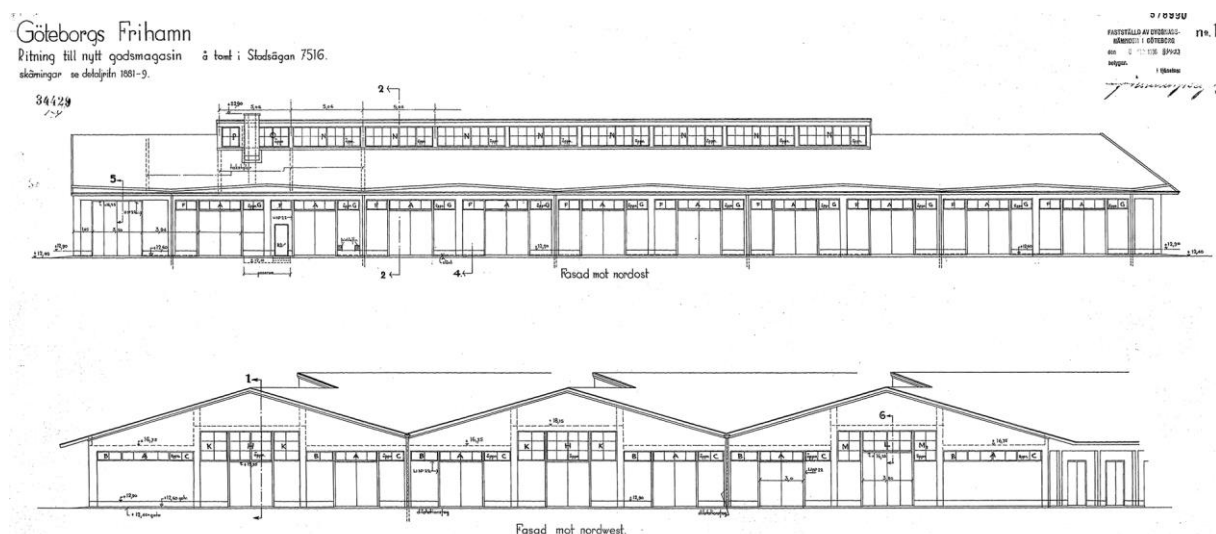
Byggnaden är uppförd som en betongpelarkonstruktion och består av tre låga sammanbyggda takfall som tillsammans bildar en större hall. De Polonceau-liknande takstolarna är av limträ och stål. Fasaderna är putsade och målade i en blekgul kulör. Dessa bryts av med de regelbundet placerade rödmålade portarna som gör byggnaden tillgänglig från alla håll. Över portarna, främst de på byggnadens gavlar, har tidigare suttit fönsterpartier för överljus. Dessa är idag delvis igensatta. Byggnaden har även haft ljusinsläpp i form av längsgående lanterniner, riktade mot nordost. Även dessa är igensatta. Magasin D ritades av F. O. Peterson & Söners Sven Steen och uppfördes någon gång mellan 1936 och 1938.

#### *Magasin D – kulturhistorisk motivering*

Magasin D har ett högt kulturhistoriskt värde. Kulturhistoriska värdebärare för byggnaden är, förutom dess yttre form, det repetitiva och regelbundna i de många portarna och de delvis igensatta fönsterpartierna. Byggnadens särprägel har dock påverkats drastiskt av den ovarsamma igensättningen av fönsterpartierna. Det är därför extra viktigt att värna om de ursprungliga, karakteristiska portarna och vad som ännu finns kvar eller kan återskapas av byggnadens fönstersymmetri.



Magasin D sett från Götaälvbron. I bakgrunden till vänster skymtar Kajskjul 113. Foto Ida Dicksson 2020.



Bygglövsritning från 1936 för Magasin D. Notera den ursprungliga lanterninen och ljusinsläppen över portarna. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

## Nr 2. Magasin E, Lundbyvassen 736:168

Byggnaden, som är snarlikt magasin D, är uppförd som en betongpelarkonstruktion och består av tre låga sammanbyggda takfall som tillsammans bildar en större hall. Mot öster är varje takfall satt på förvandring mot det andra, men sitter mot väster i linje med varandra. Byggnaderna har Polonceau-liknande takstolar som troligen precis som på Magasin D är av limträ och stål. Fasaderna är putsade och målade i en blekgul kulör. Dessa bryts av med de regelbundet placerade rödmålade portarna som gör byggnaden tillgänglig från alla håll. Över portarna, främst de på byggnadens gavlar, har tidigare suttit fönsterpartier för överljus. Dessa är idag delvis igensatta. Byggnaden har även haft ljusinsläpp i form av långsgående lanterniner, riktade mot nordost. Även dessa är igensatta. Magasin E ritades av F. O. Peterson & Söners Sven Steen och uppfördes efter bygglov 1938.

### *Magasin E – kulturhistorisk motivering*

Magasin E har ett högt kulturhistoriskt värde. Kulturhistoriska värdebärare för byggnaden är, förutom dess yttre form, det repetitiva och regelbundna i de många portarna och de delvis igensatta fönsterpartierna. Byggnadens särprägel har dock påverkats drastiskt efter den ovarsamma igensättningen av fönsterpartierna. Det är därför extra viktigt att värna om de ursprungliga, karakteristiska portarna och vad som ännu finns kvar eller kan återskapas av byggnadens fönstersymmetri.

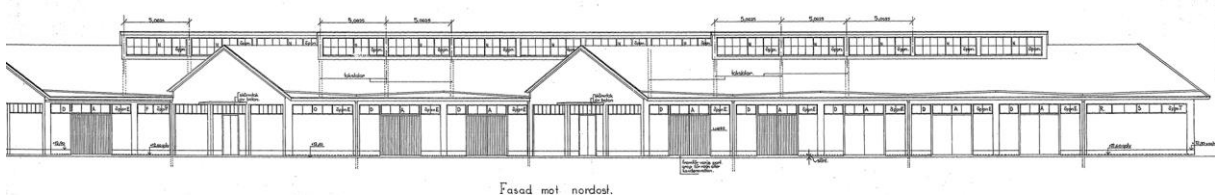


Vänster: Magasin E sett från Götaälvsbron med sydöstra gaveln.  
Foto Ida Dicksson 2020.

Mitten: Magasin E med sin nordvästra fasad.  
Foto Lena Knutson Udd 2020.



Nedan: Bygglövsritning från 1936 för Magasin E. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



### Nr 3. Förvaltningsbyggnad, Lundbyvassen 736:168

Byggnaden ligger i den nordligaste delen av Frihamnens område, nära påfarten till Götaälvbron. Den uppfördes som en pelar- balkkonstruktion i stål och betong i tre plan, med gult fasadtegel och sadeltak täckt med kopparplåt. Estetiken var stram och symmetrisk med fönster centrala för byggnadens framtoning. Tidigare fönsterpartier vid hisschakt i väster och trapphus i söder är idag till största delen igensatta och ersatta med trapetskorrugerad gul plåt. Originalfönstren med två lufter är genomgående utbytta mot modernare enlufts-fönster. De sammanhängande fönsterbanden längs långsidornas mittparti är utbytta mot mindre fönster kompletterade upptill med brun plåt. Det stora vägguret vid entrén finns inte kvar idag. Förvaltningsbyggnaden ritades av F. O. Peterson & Söners Sven Steen och uppfördes för Göteborgs Hamn efter beviljat bygglov 1938.

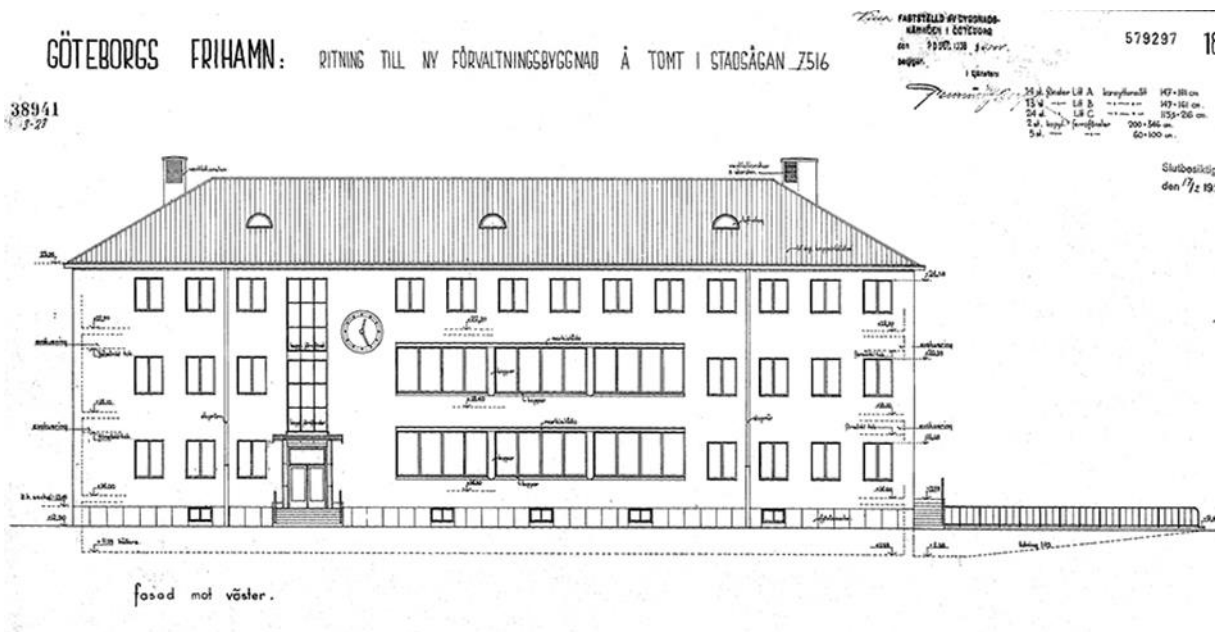
#### Förvaltningsbyggnaden – kulturhistorisk motivering

Förvaltningsbyggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde och är gediget uppförd med ett stramt och tidstypiskt formspråk. Genom vissa åtgärder som byte av fönster, igensättning av stora ljusinsläpp över entrén, borttagande av väggur och tillkomst av gul och brun plåt har byggnaden förlorat en del av sin ursprungliga karaktär. Dess viktigaste kulturhistoriska värdebärare idag är byggnadens yttre form, fasad- och takmaterialen och vad som finns kvar eller ännu kan återskapas av byggnadens fönstersymmetri samt den enkla men genomtänkt utformade entrén som i stort sett är oförvanskad.



Norra fasaden på förvaltningsbyggnaden i Frihamnen.  
Foto Ida Dicksson 2020.

Bygglovsritning från 1938 för förvaltningsbyggnaden. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



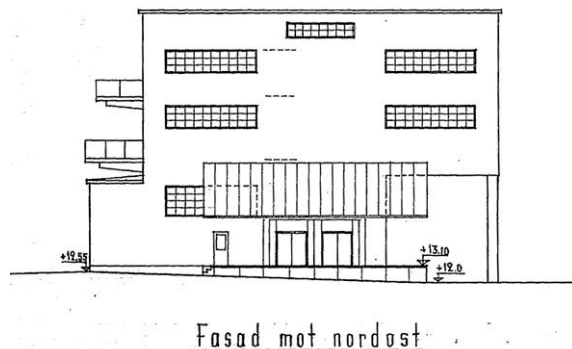
#### **Nr 4. Kajskjul 107, Lundbyvassen 736:168**

Kajskjul 107 ligger längs den södra, inre kajkanten av mittpiren, den nordligaste av Frihamnens två pirar. Den monumentala byggnaden uppfördes i betong i tre plan och källarplan. Fasaderna är målade i en för funktionalismen typisk ljus kulör. En intressant detalj är den arkad för järnvägsvagnar som inrättades utmed norra långsidan. Denna del av byggnaden är gulmålade. På motstående sida, mot hamnbassängen, gick tidigare spår för en rad portalkranar. Byggnadens fönster har med varsamhet bytts ut och kompletterats, dels med fler och delvis större fönster på gavlarna och dels, efter bygglov 2000, kompletterats med helt nya långsmala fönster under originalfönstren på tre av byggnadens fasader.

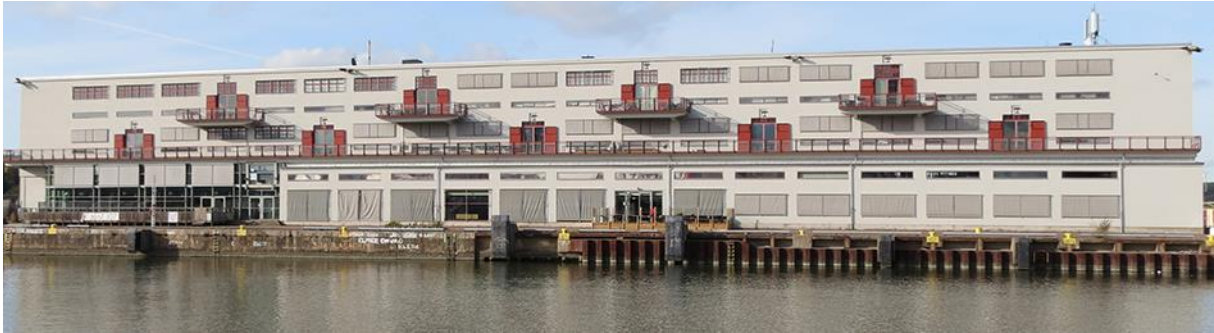
Byggnaden ritades av F. O. Peterson & Söners Sven Steen och uppfördes för Göteborgs Hamn efter bygglov 1944. Byggnaden användes ursprungligen för lagring av styckegods och för att underlätta lossning och utlastning finns en balkongavsats som löper längs med hela södra långsidan samt ovanför denna fyra fristående balkonger. Byggnaden var ett för tiden modernt kajskjul med hissar, uppvärmning, avfuktningarmatur och kylrum i källaren. Kajskjul 107 användes så sent som 1998 men då endast i begränsad omfattning. Exakt när lagringen av styckegods upphörde är oklart.

#### *Kajskjul 107 – kulturhistorisk motivering*

Kajskjul 107 har ett högt kulturhistoriskt värde. Det är en funktionalistisk byggnad som är uppförd i en för verksamheten anpassad form, där byggnadsmaterialen utnyttjats till fullo för att bära de laster som krävdes och samtidigt skapa en funktionalistisk estetik med ljus och lätt utformning. Kulturhistoriska värdebärare är fönsterpartierna med rödmålade småspröjsade fönster i regelbundna rader genomgående på samtliga fyra fasader, balkongavsatsen och balkongerna mot hamnbassängen samt arkaden med sin pelarrad som löper längs hela norra fasaden.



Kajskjul 107 med fasaden mot nordost. Här syns flera nya upptagna fönster. Foto Ida Dicksson 2020. Bygglövsritning från 1944 för Kajskjul 107. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

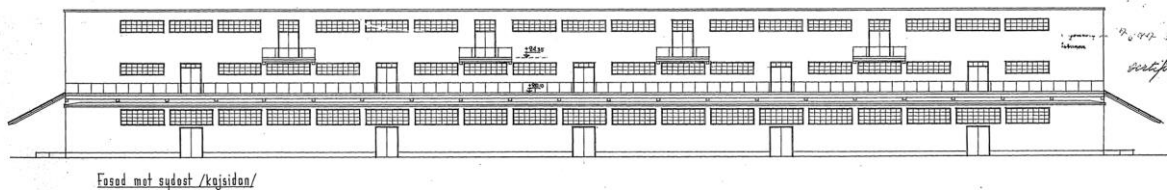


Överst: Kajskjul 107 med sin sydöstra långsida som vetter in mot centrala Göteborg. Observera att de flesta fönster på bilden ovan är täckta av grå jalousier men att de rödmålade småspröjsade fönstren finns kvar bakom dessa. Ovan: Kajskjul 107 med sin nordvästra långsida. Foto Ida Dicksson 2020.

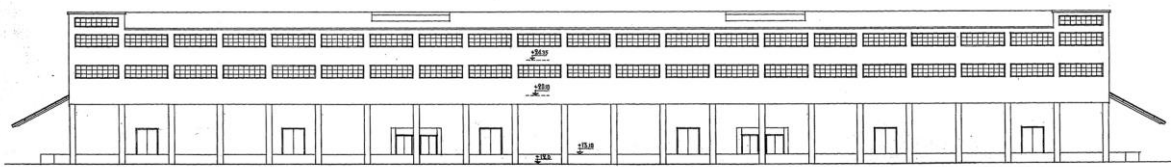
RITNING TILL KAJSKJUL 107 I FRIHAMNEN STADSÅGA 7516

466/1

576053  
 SIA: FÄRDSTÄLLNING AV KUNING  
 NÄRMEHÖRIG OCH UTVECKLING  
 DEN 17.12.1944  
 BYGGSK: I GÅRD  
 SIA: SIA  
 SIA: SIA  
 SIA: SIA



Fasad mot sydöst / kajsidan/



Fasad mot nordväst

PROF. ARONSSON  
 SIA: SIA

Bygglövsritning från 1944 för Kajskjul 107. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

### **Nr 5. Kajskjul 113, Lundbyvassen 736:168**

Byggnaden ligger längs den norra inre kajkanten av mittpiren, den nordligaste av Frihamnens två pিরer. Den är, liksom Kajskjul 107, en mycket storslagen och monumental byggnad med en längd på 135 meter och uppförd i betong med en pelar- och balkkonstruktion. Fasaderna är klädda med 1/2-stens gult fasadtegel och taket är av lättbetong med papptäckning. Gaveln mot söder är täckt med senare tillkommen ljus trapetskorrugerad plåt. För övrigt är byggnaden i stort sett oförändrad.

Kajskjul 113 ritades av F. O. Peterson & Söners Jan Steen och uppfördes för Göteborgs Hamn 1963-1964. Byggnaden skulle fungera som kajskjul i tre plan med lagerlokaler och tillhörande utrymmen samt kontor. En lång rad portalkranar gick på spår mellan byggnaden och den norra hamnbassängen. Lossning och utlastning från kranarna möjliggjordes genom sju stora lastbalkonger till de två övre planen, byggda för att tåla mycket tunga laster och med utsvängda staket för att underlätta hanteringen.

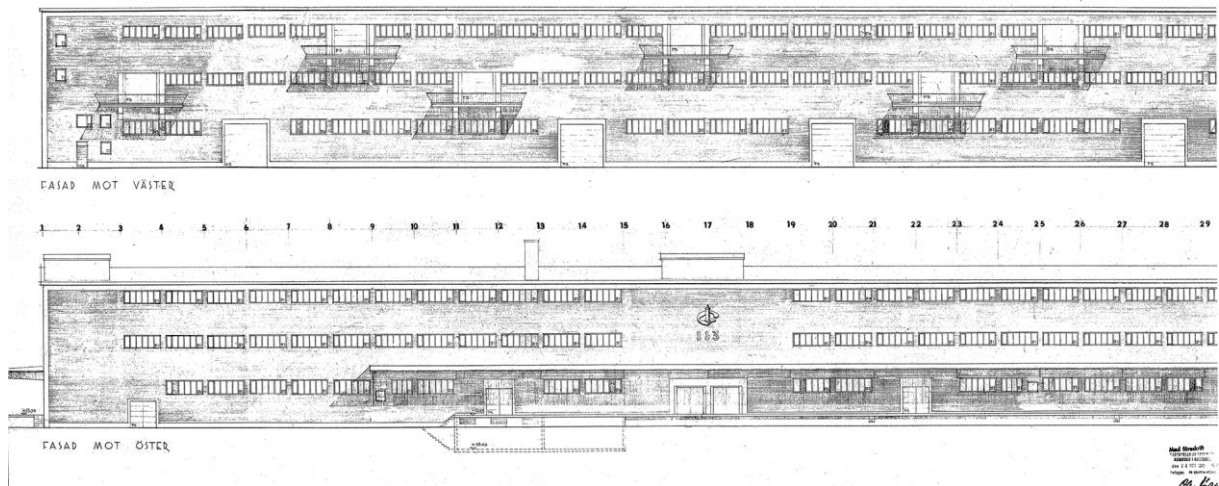
#### *Kajskjul 113 – kulturhistorisk motivering*

Av Göteborgs Hamns tidigare otaliga kajskjul finns idag få kvar. Kajskjul 113 har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och är det absolut bäst bevarade av dessa då mycket få förändringar har gjorts på byggnaden sedan den uppfördes. Precis som Kajskjul 107 är 113 framförallt en funktionell byggnad där byggnadsmaterialen har utnyttjats till fullo för att bära de laster som krävdes. Samtidigt finns här en stram estetik där balkonger och lastkajer är karakteristiska delar. Kulturhistoriska värdebärare är just balkongerna och lastkajerna men också byggnadens industriellt präglade fönsterband med stora ljusinsläpp längs långsidorna, de ljusputsade partier som ramar in fasaderna samt logotypen för Göteborgs Hamn, av puts infälld i tegelfasaderna på ena långsidan samt på ena gaveln.



Överst: Kajskjul 113, långsidan mot väster och hamnbassängen med de sju, strategiskt placerade balkongerna som underlättade lossning och utlastning. Foto Ida Dicksson 2020. Ovan: Kajskjul 113, långsidan mot öster. Foto Lena Knutson Udd 2020.

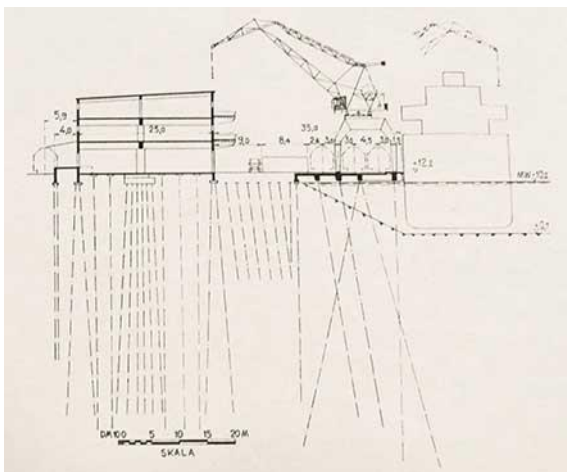




Bygglövsritning från 1962 för Kajskjul 113. Notera balkongerna på fasaden mot väster och logotypen på fasaden mot öster. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.



Kajskjul 113, fasad mot norr. Logotypen för Göteborgs Hamn ans över skärmtaket. Den är tydligare på byggnadens långsida, se även bilden på sidan 6. Foto Lena Knutson Udd 2020.



Vänster: Skiss från Göteborgs Hamn vid uppförandet av kaj 112-113. Ovan: Bygglövsritning från 1962 för Kajskjul 113. Ritning från Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv. Ritningen är beskuren.

## Källförteckning

### **Tryckta källor**

Arbetet, 1995-12-27

Birgersson, Lisbeth, Wrigglesworth, Trad, *Industrihistorisk inventering av Göteborgsområdet, arbetsrapport*, 1984

Bonsdorff, Leo, *Göteborgs hamn genom tiderna*, 1931

*Göteborgs hamn – Teknisk redogörelse för vissa hamnutbyggnader efter 1945*, 1962

Hellman, Hans, *Hamn- och varvskranar i Västra Götalands län*, 2019

*Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande, del 1*, 1999

Lindstam, Carl Sigfrid, *Göteborgs gatunamn*, 1986

### **Övriga källor**

Det gamla Göteborg [www 2020-10-21]

<http://gamlagoteborg.se/2014/05/26/steen-f-o-peterson-soner/>

Göteborgs hamn [www 2020-10-21]

<https://www.goteborgshamn.se/>

Göteborgs industrihistoriska museums arkiv

Göteborgs stadsmuseums bildhistoriska arkiv

Stadsbyggnadskontorets ritningsarkiv