

Västra hamnen Lidköping



Industri- och teknikhistorisk
inventering och värdering

Kulturbyggnadsbyrån, Lidköping
Sven Olof Ahlberg
2008

© Lidköpings kommun och
Kulturbyggnadsbyrån, Lidköping
2008 11 01

Förstasidesbilden föreställer Västra hamnområdet år
1951. Bilden förvaras i Lidköpings kommuns arkiv.
Foto: Oscar Bladh

Baksidesbilden visar fasaden på den nyligen ombyggda
råmaterialsilon på Rörstrandsområdet.
Foto: SOA 2008.

Kulturbyggnadsbyrån är ett fristående kunskapsföretag som sedan 1997 arbetar med rådgivning, utbildning, utredning och dokumentation åt statliga myndigheter, Länsstyrelser, kommuner, museer, arbetslivsmuseer och företag över hela landet. Verksamheten är i huvudsak inriktad på kunskap om 1900-talets teknik- och kulturhistoriska lämningar samt industrisamhällets byggnadsmaterial. Företaget drivs av byggnadsantikvarie och fotograf Sven Olof Ahlberg.

Västra hamnen Lidköping

Industri- och teknikhistorisk
inventering och värdering

Kulturbyggnadsbyrån, Lidköping
Sven Olof Ahlberg
2008 | | 01

Innehållsförteckning

Inledning	5
Utredningens upplägg och avgränsning	5
Antikvariskt perspektiv	6
Västra hamnens historia	7
Stadens soptipp	7
Västra hamnens industrihistoria	12
Den äldsta bebyggelsen	14
Gatu- och kvartersstruktur	15
Kaj- och hamnområdet	16
Spårssystem	17
Flygbild från 1951	19
Västra hamnen idag	20
Ett utfyllt område	20
Västra hamnområdets gatustruktur	20
Strandgatan	22
Fiskaregatan	24
Gasverksgatan	25
Torggatan och dess förlängning	26
Kvarterspresentationer	27
Kvarteret Stansen	28
Kvarteret Gaffeln	34
Kvarteret Kniven, Pumpen 2 och 3	38
Kvarteret Sågen	46
Kvarteret Fräsen	52
Kvarteret Borret	56
Kvarteret Pumpen 1, 3-6	60
Kvarteret Städet, fastigheterna 15, 17-20	64
Kvarteret Städet, fastighet 12	76
Kvarteret Städet, fastighet 16	84
Kvarteret Städet, fastighet 11	90
Fastighet Sannorna 4:1	94
Lidköpings hamn	98
Hamnens historia	98
Hamnen idag	99
Regionell och nationell utblick	102
Ytor och strukturer	103
Bevarandevärda byggnader och miljöer	108

Inledning

Föreliggande rapport är resultatet av ett utredningsuppdrag från Samhällsbyggnad vid Lidköpings kommun till Kulturbbyggnadsbyrån i Lidköping. Arbetet har utförts av bebyggelseantikvarie Sven Olof Ahlberg under oktober 2008.

Utredningens upplägg och avgränsning

Arbetet baseras på fältstudier med fotografering av samtliga i området ingående miljöer och på faktainsamling från litteratur, arkiv och muntliga källor. Tonvikten har lagts på helheten snarare än på detaljer. Syftet är att studien ska vaska fram de mest teknik-, industri-, material-, arkitektur- och lokalhistoriskt värdefulla miljöerna med avsikt att bilda ett underlag för det kommande planarbetet i Lidköpings kommun. Utblickar görs slutligen i ett regionalt och nationellt perspektiv.

Källorna till respektive kvartersbeskrivning finns i anslutning till varje presentation. Samtliga bilder är tagna av författaren under oktober 2008 där annat ej anges.

Uppdraget avser den del av Västra hamnområdet som är markerat på kartan nedan.



Antikvariskt perspektiv

Vid en värdering av ett så heterogent område som Västra hamnen är det nödvändigt att försöka att inte stirra sig blind på detaljer. Varje byggnad och arbetsplats har naturligtvis ett stort värde för de personer som antingen startat, drivit eller arbetat i respektive företag. Ur detta perspektiv skulle all verksamhet, och de fysiska spår som den genererar, alltid vara bevarandevärd vid varje givet tillfälle. Ett förhållningssätt som gör det omöjligt att utkristallisera de objekt/företeelser som har det största värdet. Istället flyttas fokus i denna rapport till de stora och tydliga karaktärsdragen och värdena i varje enskilt kvarter. På ett generellt plan redovisas även de värden som gäller för många objekt och verksamheter i området. Ytterligare en viktig faktor att hålla i minnet är det filter som tiden utgör. I bevarandesammanhang tenderar allt som är ”gammalt” att vara mest värdefullt. Förvisso kan man konstatera att åldern är en viktig faktor vid bedömningen, men kontinuitet och årsringar som adderats under lång tid är nog så intressanta. Genom att förstå och lära sig tyda förändringarna skapas en berättelse som vittnar om verksamhetens förutsättningar under en lång tid, vilket är grundläggande i värderingssammanhang.

Värdering

Varje kvarters-/fastighetspresentation avslutas med en värdering av de objekt – byggnader, anläggningar och enstaka objekt – som finns i respektive område. Värderingen är graderad i tre steg enligt följande:

1. *Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturbistoriska värden.*
2. *Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturbistoriska värden.*
3. *Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.*

Värderingarna som framförs i denna rapport är författarens egna och baseras på utredarens tidigare erfarenheter av omfattande inventeringar och värderingar samt utgår från den värderingsmodell som beskrivs i skriften *Kulturbistorisk värdering av bebyggelse* av författaren Axel Unnerbäck, Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 2002. I denna skrift utgår Unnerbäck från en värderingsmodell där objekten placeras in i sitt historiska sammanhang och genomgår en bedömning utifrån vilka dokumentvärden och upplevelsevärden som finns. Modellen är i stort sett tillämpbar på all typ av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse men saknar viss stringens i det slutliga utpekandet av vilka objekt som är mest värdefulla. Allt kulturhistoriskt utpekande medför – av naturliga skäl – att de objekt som inte uppmärksammas, automatiskt anses vara fria att behandlas hur som helst av fastighetsägare, brukare med flera. Genom att uppmärksamma även de objekt som har ett ringa värde i sig men som ingår i ett större sammanhang skapas förutsättningar att behålla något av den organiska karaktär som präglar ett område som Västra hamnen. Arbetet med att värna om kvaliteterna i Västra hamnen kan till exempel skötas inom ramen för kommunens detaljplanarbete eller genom information till allmänheten och de som brukar området.

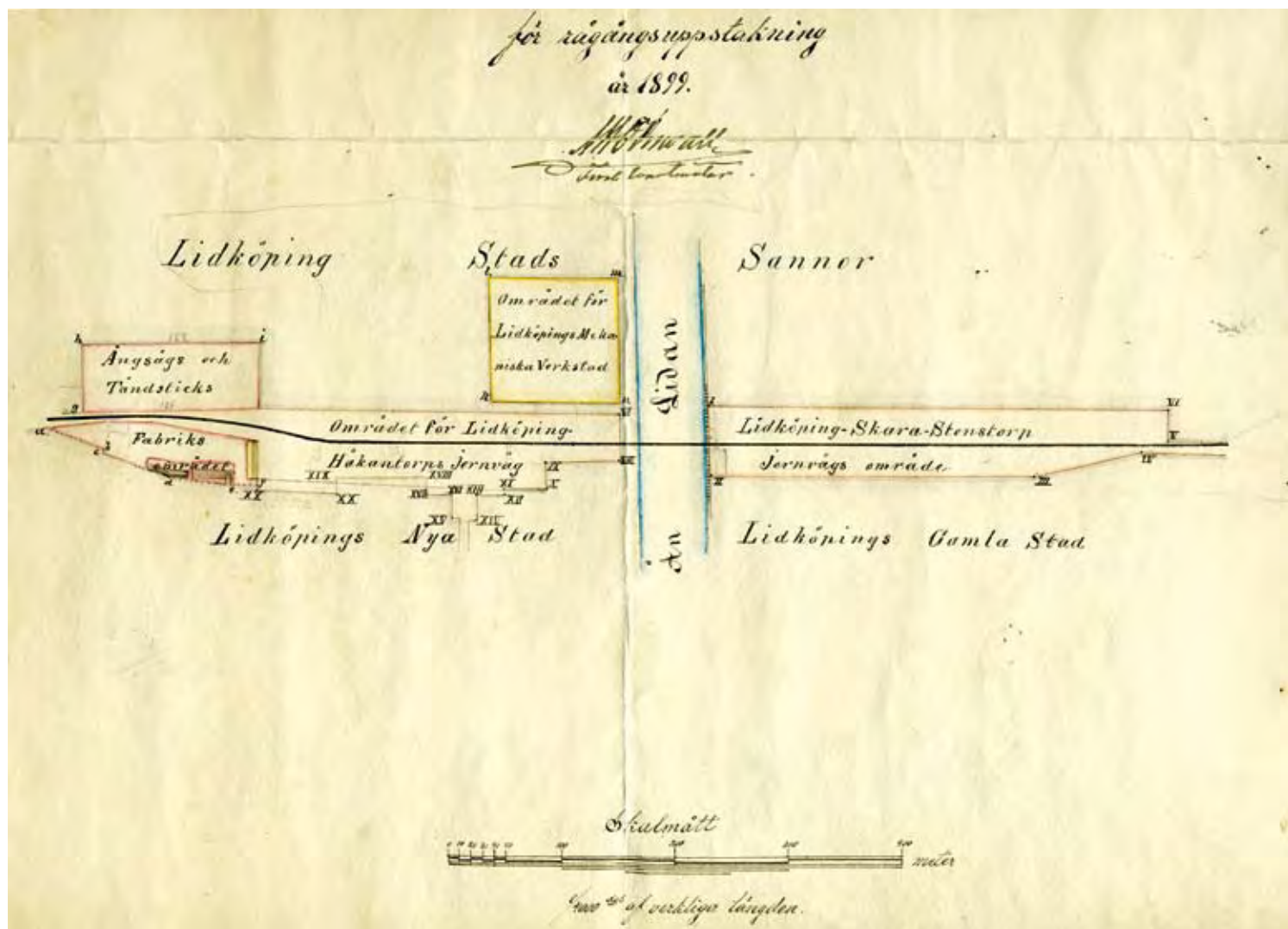
Västra hamnens historia

Stadens soptipp

Västra hamnen har under långa tider – sannolikt under flera hundra år – fungerat som en avstjälpningsplats för stadens sopor. I takt med att fyllnadsmassorna tippats i Vänern, har marken utökats och kunnat tas i anspråk för olika typer av verksamhet. På 1687 års karta syns tydligt hur de kvarter som ligger på norra sidan av Nya stadens torg avgränsar staden mot vattnet. Under de följande 200 åren flyttades sakta strandlinjen allt längre norrut och möjliggjorde för både bebyggelse och järnväg att få tillgång till ny mark. I stadsplanen som fastlades 1878 fanns endast strandmark (Sannor) norr om Lidköping-Håkantorp Järnväg trots att Lidköpings Mekaniska Verkstad (LMV) då bevisligen redan hade uppfört den första byggnaden i nuvarande kvarteret Stådet. Byggnaden finns dock med på kartan från 1899.



(Överst) Detalj av 1687 års karta visande Vänerns strandlinje i förhållande till kvarteren norr om Nya stadens torg.
(Nederst) 1877 års stadsplaneförslag med järnvägarna norr om den centrala bebyggelsen. Inga industrier finns markerade på kartan norr om järnvägen trots att LMV sedan tre år bedrev verksamhet i staden. **Lidköpings kommuns kartarkiv.**



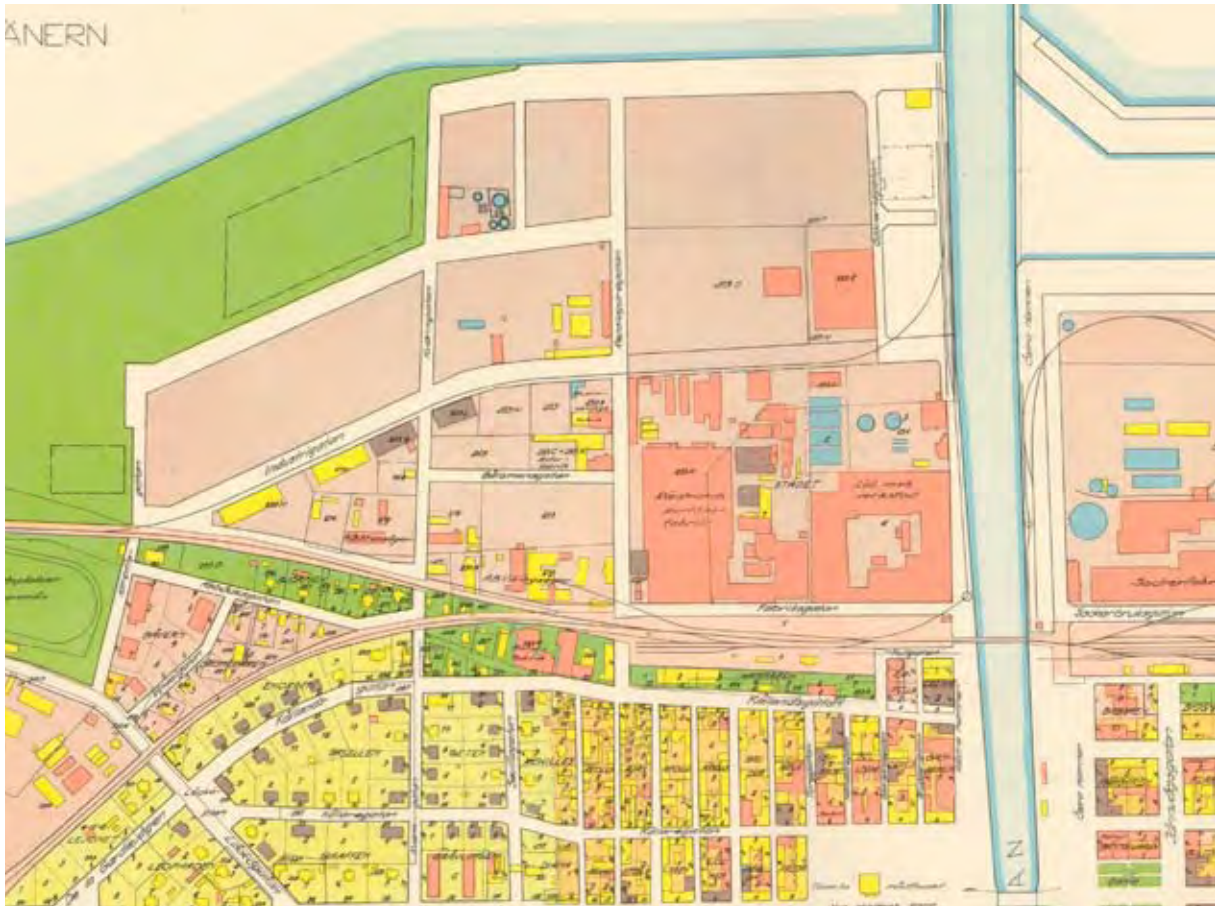
Utsnitt av 1899 års detaljkarta över järnvägsområdet i Lidköping. Järnvägsbron från 1893 förbinder den västra och östra delen av staden och Lidköpings Mekaniska Verkstads tomt är tydligt markerad. I västra delen av området finns en tändsticksfabrik och en ångsåg på den tomt som sedermera blev sågtillverkaren AB Vikingsågars fabriksområde. **Lidköpings kommuns kartarkiv.**

Ingenjören Nils Gellerstedt vid Kommunaltekniska Byrån i Stockholm utarbetade en ny stadsplan som fastslogs av Kungl. Maj:t år 1910. På den karta som låg till grund för beslutet syns flera av de tidigaste industrierna norr om järnvägen, som till exempel LMV, Såp- och sodafabriken och stadens gasverk. Nu börjar även utfyllnaden nå så långt att man tydligt kan se den mark som numera helt domineras av Rörstrandsområdet, LMV och bebyggelsen längs nuvarande Fiskaregatan.

1935 var det dags för nästa stadsplan utarbetad under slutet av 1920-talet av Stadsingenjör Aron Ljunggren vid Allmänna Ingenjörbyrån i Stockholm. Beträffande industriområdet norr om järnvägen berördes det endast ytligt i planen. Här redovisades ett förslag till framtida kvartersindelningar som dock i stort sett har bildat grunden till den gatustruktur vi ser i dag.



Kartan över Lidköping från 1915 visar hur etableringarna av industrier i Västra hamnen har tagit fart. Elektriska kvarnen, Såp- och sodafabriken Kronan och Aktiebolaget Lidköpings Porlinsfabrik har uppfört byggnader och anläggningar under de 15 år som gått sedan kartan från 1899 – på föregående sida – ritades. Spårsystemet till industrierna är under uppbyggnad och godsbangården vid Fabriksgatan är etablerad. Stadens gasverk uppfördes 1902 norr om LMV och de båda gasklockorna syns som ringar på kartan. Notera kallbadhuset vid västra piren och den gamla väderkvarnen (nr 2232) mellan Skyttegatan och Lidköping-Källands Järnväg. **Lidköpings kommuns kartarkiv.**



Parti av 1944 års karta. Lidköpings kommuns kartarkiv.



Utsnitt ur Turistkartan från 1967. Lidköpings kommuns kartarkiv.



Turistkarta från 1981 visande Västra hamnområdets industrier. Området har fått det utseende som i stort sett gäller än idag. Kommunens nya reningsverk är taget i drift och småbåtshamnen är etablerad. Rörstrandsleden med den nya vägbron över Lidan är uppförd och trafikstråket med järnväg och Kållandsgatan nya funktion som genomfartsled, avgränsar industriområdet i norr från resten av staden på ett mycket tydligt sätt i stadsbilden. **Lidköpings kommuns kartarkiv.**

(Överst på motstående sida) Kartan från 1944 visar hur Rörstrands fabriksområdet förtätats och tillsammans med LMV:s nybyggda gjuteri, i stort sett omringar gasverket på tre sidor. Esso:s oljelagringsdepå är uppförd sedan några år och ligger tämligen ensam i den norra delen av industriområdet i den del som senare kom att bli ett centrum för oljehanteringen i hamnen. På Rörstrandsområdet har det första magasinet bakom LMV:s gjuteri uppförts, en byggnad som fem år senare kom att utökas med de karaktäristiska råvarumagasinen i plattgjuten betong som fortfarande står kvar. Stadens gasverk är fortfarande i drift och det är ännu tio år kvar tills nedläggningsbeslutet kommer att fattas. Järnvägsbron har just fyllt 50 år och alla spåren är smalspåriga.

(Nederst på motstående sida) På Turistkartan från 1967 har den gamla svängbron för järnvägen ersatts med dagens klaffbro. Bytet skedde några år efter den dramatiska islossningen i Lidan februari 1950, då den gamla bron raserades av ismassorna. Reningsverket ligger ännu kvar på sin gamla plats och Sabels gjuteri är etablerat i sitt nya kvarter. Inte mindre än fem oljebolag samsas i det nordvästra hörnet av området och Rörstrands nya utlastningsmagasin mellan järnvägen och Fabriksgatan är nybyggt. Notera att strandlinjen går exakt i Strandgatans norra gräns och att småbåtshamnen ännu ej är utbyggd.

Västra hamnens industrihistoria

Västra hamnen har under de senaste 150 åren varit hemvist för ett stort antal företag av skiftande storlek och med kraftigt varierande verksamheter. Man kan fortfarande besöka två av de företag som funnits längst på området – Lidköpings Mekaniska Verkstad och Rörstrands porslinsfabrik – och i Västra hamnen finns ytterligare rikligt med både byggnader, anläggningar och indikatorer på tidigare verksamhet. Förutom de ovan nämnda företagen har kol- och kokshanteringen långa traditioner i området. Dels som bränsle till de gjuterier som funnits i området sedan 1875, dels som råvara för gasframställning i det gasverk som etablerades strax efter förra sekelskiftet. Idag är kokshanteringen enbart en transitverksamhet där det mesta förs vidare från lastfartygen via hamnen i Lidköping till Volvos gjuteri och Cementas anläggning i Skövde.

Gjuterier för både gråjärn, speciallegerat ståljutgods och lättmetaller har varit dominerande ända sedan etableringen av Lidköpings Mekaniska Verkstad. Idag finns fortfarande tre verksamma gjuterier: Lidköpings gjuteri, Sabels och Suncab – alla med framgångsrika produkter och en trogen kundkrets. Inga andra städer i Sverige av Lidköpings storlek kan visa upp en så väletablerad och varierad gjuteriverksamhet i ett centralt läge och med så gamla anor.

Mekaniska verkstäder har i olika skepnader funnits i området under hela 1900-talet. Vissa företag har – som till exempel Lidköpings Motorverkstad med tillverkning av kranar under namnet Björnkrantar – nått en nationell ryktbarhet, medan andra endast har verkat på en lokal marknad.



Interiörbild från Lidköpings Mekaniska Verkstad, troligen fotograferad i slutet av 1910-talet. **Mekenminnets bildarkiv.**



Oljetransport modell 1950-tal för oljebolaget Koppartrans. Bilen tillhörde Mellansvenska kolimporten C. Hedén AB som småningom blev den dominerande oljedistributören i Lidköpingsområdet. Cisternen i bakgrunden är sannolikt en av de första i som uppfördes i kvarteret Kniven.
Bild från arkivet hos AB Svenska Shell Distribution, Lidköping.

Oljehantering i hamnen har varit omfattande, vilket inte minst syns i de 19 kvarvarande cisternerna på AB Svenska Shell Distributions område i kvarteret Kniven. Som mest fanns fem konkurrerande oljebolag i Västra hamnen.

Livsmedelshanteringen har funnits med i området under hela den industrialiserade epoken med början i den väderkvarn som byggdes under 1880-talet i nuvarande kvarteret Stansen. Kvarnen elektrifierades under början av 1900-talet och vingarna demonterades. Kvarnen fick en modern efterföljare i den närbelägna Lidköpings Elektriska kvarn. Hamnen har naturligtvis även genererat åtskilligt med spannmålshandling och Centralföreningens första magasin var belägna på den västra sidan av Lidan, om än utanför det område som behandlas i denna rapport.



Väderkvarnen med mjölnare – mannen i ljusa kläder – och några kunder på ett illa medfaret fotografi från ca 1910. Handdragna kärror var fortfarande vanligt för transporter inom staden. . **Vänernuseets arkiv, Lidköping.**

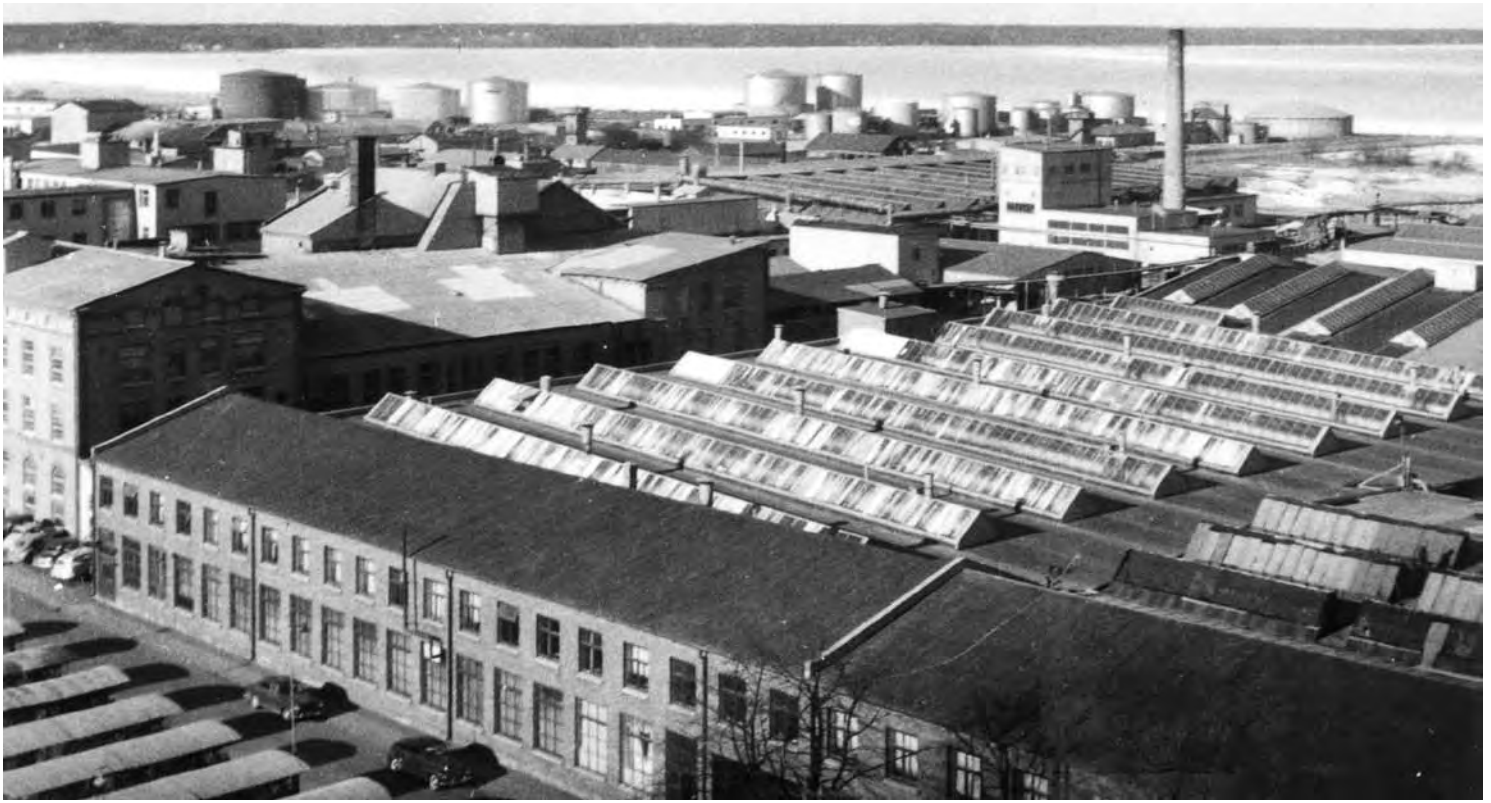
Den äldsta bebyggelsen

Västra hamnen har idag flest antal byggnader bevarade från den expansiva perioden 1930-1960. Den äldsta byggnaden i dag är hörnhuset Fabriksgatan/Gasverksgatan från 1875 uppfört som den första verkstadsbyggnaden för Lidköpings Mekaniska Verkstad. Företaget har sedan via åtskilliga utbyggnader tillfört byggnadsdelar under i stort sett hela tiden fram till slutet av 1900-talet.

Tegelbygganderna som tidigare ingick i Lidköpings Elektriska Kvarn i kvarteret Sågen 7 och AB Vikingsågar i grannkvarteret Sågen 8 är från senare delen av 1800-talet. Rörstrandskomplexet etablerades 1911 med den första huskroppen för Aktiebolaget Lidköpings Porslinsindustri – en storslagen fyrvåningsbyggnad i det då nymodiga byggandsmaterialet kalksandsten från den närbelägna fabriken i Söne.



Ett koncentrat av Lidköpings industrihistoria med Aktiebolaget Lidköpings Porslinsfabriks nyuppförda kalksandstensbyggnad i fonden. Skorstenarna från de tre schaktugnarna – i vilka porslinet brändes – sticker upp som utropstecken från fabriktaken. I vänster bildkant syns det magasin som ägdes av AB Gottard Nilsson och som förvärvades av Centralföreningen 1922 och senare under 1930-talet byggdes ihop med deras stora silokomplex. Utanför södra fasden på Lidköpings Mekaniska Verkstad (LMV) finns upplagsplats för det kol som behövdes i företagets gjuteri. Kolet levererades vid denna tid till största delen per järnväg från Göteborg. Hörnhuset med företagets namn målat direkt på tegelväggen, var den första industribyggnad som uppfördes i kvarteret och stod klar 1875. Hörndelen av LMV är idag den äldsta byggnaden i Västra hamnområdet. Allra längst bort till höger i bild skimtar gasverkets mörka tak och hitom syns det lilla bostadshus som i praktiken låg inne på LMV:s område. I bildens förgrund finns ett upplag med furustammar och ett parti tegel. **Mekenminnets arkiv.**



Gatu- och kvarterstruktur

Gatorna som korsar Västra hamnen har en naturlig förankring i den gatustruktur som finns söder om järnvägssträckningen. I takt med att ny mark har tagits i anspråk genom utfyllnad i Vätern, har gatorna förlängts norrut mot det som idag är Strandgatan. I det äldre kartmaterialet syns tydligt hur gatunamnen hängt med in i det expanderande industriområdet, ofta med namn som tydligt visar på verksamheternas art, till exempel Kvarngatan (i dag Skepparegatan) och Repslagaregatan (i dag Fiskaregatan).

Kvarterens karaktärer är tydligt uppdelade i tre kategorier: *kompakta*, *slutna* och *öppna*. Kompakta kvarter är till exempel Rörstrandsområdet och Lidköpings Mekaniska Verkstad i den södra delen av kvarteret Städet. Här är bebyggelsen närmast heltäckande och har endast små portar som entréer till det inre av bebyggelsen. Särskilt markant är att endast mindre delar av fastigheterna är obebyggda.

Slutna kvarter finns i den mellersta delen av området och då främst i kvarteren Stansen, Sågen och Fräsen. Kännetecknande för dessa kvarter är slutenheten mot gatorna men med inre öppna partier, ofta i form av enkla gårdsbildningar. Förklaringen till slutenheten ligger till stor del i produktionen som skett och sker i företagen. Två gjuterier och en sågbladsfabrik kräver sammanhängande byggnadsvolymer och trots att kvarteren i grunden är betydligt mindre än LMV och Rörstrand, upplevs de som slutna.

Resterande kvarter tillhör i olika utsträckning kategorin *öppna* med tydliga obebyggda områden eller entréer som leder in till "kvarterstorg" gärna med diversifierad verksamhet där flera mindre företag samsas i byggnader av skiftande ålder och storlek. Även kvarteret Kniven med oljecisterner i nordvästra hörnet av Västra hamnen räknas hit på grund av den – trots cisternernas storlek – glest bebyggda tomten.

Översiktsbild mot norr fotograferad från Centralföreningens silo efter 1962 då reningsverket i bildens bakre del stod färdigt. I stort sett hela kvarteren är bebyggda och taken är antingen utförda som sågtandtak (Rörstrand i bortre delen av bilden) eller med lanterniner som på LMV:s fabriksbyggnader i förgrunden. Takkonstruktionerna var ett sätt att öka ljusinsläppet och förbättra arbetsmiljön i de kompakta industrivolymer. Ett 20-tal oljecisterner är uppförda hos de olika oljebolagen i bildens bakre kant. Notera Rörstrands närmaste byggnad där taket har återställts efter demonteringen av de ursprungliga schaktugnarna. **Vänermussets arkiv, Lidköping.**

Kaj- och hamnområdet

För en nutida besökare i Lidköping är Lidan med sin tämligen breda fåra och den både klimatologiskt och visuellt ständigt närvarande Vänern två mycket tydliga karaktärsdrag som sätter sin prägel på hela stadsmiljön. Hamnverksamheten i Lidans mynning är med insjömått mätt av betydande storlek och utgör ett idag sällsynt inslag i stadsbilden i de svenska insjöstäderna. Inte minst den aktivitet och puls som alltid genereras av fartyg som lastas och lossas ska inte underskattas som miljöskapande faktorer i stadsbilden.

Hamnen har byggts ut i etapper med utgångspunkt i den första egentliga hamnen med stenskodda kajer som uppfördes i samband med järnbrons tillkomst under 1850-talet.

Hamnkranarna på båda sidor av Lidan är veritabla landmärken i stadsbilden. Kranar av denna typ finns fortfarande kvar i en del av landets insjöhamnar men det är få som verkligen används i den utsträckning som sker i Lidköping. I takt med att underhållsbehovet ökar på de idag tämligen åldrade kranarna, brukar de ersättas av mobila hamnkranar av modernt snitt, vilket vore beklagligt både med tanke på förlusten i stadsbilden samt ur teknik- och sjöfartshistoriskt perspektiv.



Västra kajen med norra delen av Lidköpings Mekaniska Verkstads byggnad från 1914, följt av gasverket från 1902. Kranen närmast i bild uppfördes 1954 och den äldre, delvis dolda kranen, togs i drift samtidigt med den nya kajen år 1937. Den äldre kranen revs 1970 och ersattes med en ny femtons massgodskran. Vid kaj ligger ångbogserbåten. **Nicolai Gille, bildarkivet.**



Spårsystem

Västra hamnen karaktäriserades av ett intrikat nät av spårsystem som dels sörjde för de interna transporterna i respektive anläggning/fabrik men även ledde fram till den ansevärd godsbangård som tidigare fanns på den mark som idag är parkering framför LMV och Rörstrand. Spårsystem av denna typ har tidigare varit ett av de mest framträdande karaktärsdragen i alla större industriområden men har dessvärre avlägsnats i takt med att transporterna har förändrats. Idag återstår endast fragment av den ursprungliga mängden av räler, vändskivor och installationer som krävdes för att hålla systemet igång. Fortfarande kan man dock se den sista biten av Lidköping-Kållands-Järnväg, (LJ) från 1908 som ansluter till nuvarande Kinnekullebanan via en växel söder om SNA Europe:s fabriksanläggning. Stickspår drogs tidigt fram till kajen utmed Lidan och de portalkranar som uppfördes med början på 1930-talet kunde därmed även betjäna lastning och lossning från järnvägsvagnarna.

Järnvägarna på östra och västra sidan av Lidan förenades 1893 då den första järnvägsbron uppfördes. Innan dess fanns två stationshus, *Lidköping* från 1874 för Lidköping-Skara-Stenstorp Järnväg (LSSJ) och *Lidköping V* byggt 1877 på västra sidan av Lidan för Lidköping-Håkantorps Järnväg (HLJ). Samtliga järnvägar var vid uppförandet smalspåriga.

Referenser

- Holmström, Erik, *Tidernas Lidköping, staden och bygden*, Lidköping 1991.
- Järnvägsdata 1999*, Svenska Järnvägsklubben nr 68, Stockholm 1999.
- Lidköpings kommuns arkiv, kartor, bilder och handlingar.
- Mekenminnet, Lidköping, bilder, produktkataloger och handlingar.
- Nicolai Gille, Lidköping, bildarkiv.
- Ullenius Gunnar, *Skaraborgs Lantmäns Centralförening 1895-1945*, Stockholm 1945.
- Vänernumuseets arkiv, Lidköping, kartor, bilder och excerpter.

Bangården utanför Rörstrands porslinsfabrik någon gång under tidigt 1960-tal. Spåren kommer in till bangården från väster och grenar ut sig i fem spår som alla tidigare tillhört antingen Lidköping-Kållands Järnväg eller Lidköping-Håkantorps Järnväg. Stickspår leder in till AB Vikningsågars industri i mitten av bilden. Lagerbygganden för Rörstrand som uppfördes år 1965 på delar av spårområdet, är ännu ej byggd och den imponerande funktionalistiska fabriksfasaden syns i sin helhet.

Notera att den ursprungliga byggnaden för porslinsfabriken har fått ändrat tak ut mot Fabriksgatan. De två gavelfronterna som avgränsade taket i sidled är borttagna. Jämför bilden på sid 14. Sedan några år tillbaka är taken återställda till sitt ursprungliga utseende. **Vänernumuseets arkiv, Lidköping.**



Flygbild från 1951

Som ett led i dokumentationen av Sverige under efterkrigstiden fotograferades alla svenska städer från ovan. Bilderna av Lidköping togs av fotograf Oscar Bladh år 1951 och finns som kopia i kommunens arkiv.

Bilden visar hur Lidköpings Mekaniska Verkstad (1) och Rörstrands porslinsfabrik (2) har expanderat enormt under 1900-talets första hälft till att i stort sett omfatta den byggnadsvolym som finns idag.

LMV:s nya gjuteri (3) stod klart 1944 och hitom denna byggand finns Rörstrandfabrikens råvarumagasin (4) i platsgjuten betong från år 1948.

Gasverket (5) som var i drift fram till 1960-talet - då det revs - ligger mellan LMV:s modellförråd och Lidan. Stadens nya mottagningsstation för elektrisk kraft är under byggnad (6).

Kol- och kokshanteringen (7) ligger på samma ställe som idag och det område som nu planeras att bli den nya Hamnstaden (8) är ännu ej utfyllt.

Stadens förråd (9) ligger i kvarteret Borret och oljedepåerna för Esso (10) och Shell (11) är etablerade.

Aluminiseringsverkstaden (12) och Lidköpings Motorverkstad (13) ligger längs dåvarande Repslagaregatan (Fiskaregatan).

E. Sabel & Co AB (14) har flyttat till området från Alehagen i Östra hamnen och det område (15) som kom att hysa företagets nya gjuteri om sex år är ännu obebyggt.

AB Kronsågar (16) har sedan 1914 sin byggnad i kvarteret Stansen där även väderkvarnen Lilla kvarnen fanns tidigare.

Lidköpings Elektriska kvarn (17) och AB Vikingsågar (18) ligger längs Lidköping-Kållands Järnväg (19).

Marken (20) där C Hedéns Olje AB, Kol & Koks, Uno-X och Svenska Shell kommer att etablera sig om endast ett par år – med början år 1953 – är ännu en del av Vänern.

På östra sidan av Lidan har Sockerbruket (21) nyligen lagts ned och Rörstrands porslinsfabrik har köpt anläggningarna och benämner dem Östra fabriken.

Tändsticksfabriken Sirius (22) och Väterns träförädlings AB (23) är fortfarande i drift.

Området (24) där det om några år kommer att byggas ett modernt silobatteri i armerad betong åt Lantmännen, är fortfarande en del av Vänern.

Västra hamnen idag

Ett utfyllt område

All mark i det aktuella området är konstgjord mark så till vida att fyllnadsmassor har tippats i Vänern under flera sekler i syfte att få möjligheter att utvidga staden norrut. Grundförhållandena i hela området är därmed vanskliga att bedöma då fyllnadsmassorna sannolikt är av heterogen karaktär. Dessutom har verksamheten vid de olika industrierna genererat utsläpp i luft och mark som sannolikt finns avsatta i de kulturlager som finns under dagens marknivå.

Västra hamnområdets gatustruktur

Västra hamnen är planmässigt uppdelad längs ett rutnät som begränsas av Lidan i öster, Vänern i norr, Strandgatan i väster och järnvägen i söder. Rutnätet är inte strikt geometriskt utan har diagonalgående gator i öst-västlig riktning. Området norr om järnvägen kan betraktas som en stadsplanemässig förlängning av centrala Lidköping, men upplevs av besökare snarare som en ”egen” stadsdel främst på grund av den stora slutenhet som uppvisas i de sammanhängande fasaderna längs Fabriksgatan och Gasverksgatan.

Indelningen i kvarter och gator följer i stort den industrihistoriska utvecklingen i området och är en spegel av företagets successiva utbredning i Västra hamnen. Kvarteren Stådet med Rörstrand och Lidköpings Mekaniska Verkstad är tyngdpunkten i området med i stort sett helt bebyggda tomter – resultatet av ca 130 års industriell verksamhet. I takt med företagets etableringar och expansion västerut har kvarter efter kvarter planlagts och inkorporerats med det ursprungliga industriområdet närmast järnväg och hamn. De senast tillkomna kvarteren har en betydligt glesare karaktär och är allmänt mer lättillgängliga än byggnadskomplexet Rörstrand-LMV.

Ett centralt öst-västligt stråk är *Industrigatan* som ursprungligen förband hamnen med järnvägen via ett stickspår som löpte längs hela gatan. Idag är i stort sett hela stickspåret upprivet och därmed ter sig gatans stora bredd och diagonala dragning genom området något märkligt. Ursprungligen var tanken att man skulle kunna ha både gatu- och järnvägstrafik bredvid varandra utan allt för mycket störningar och att i- och urlastning av järnvägsvagnar skulle kunna ske ostört längs de långa magasinerna vid Industrigatans västra del. Idag är Industrigatans sträckning delvis avbruten genom Rörstrands ugnshus som under 1950-talet byggdes så långt norrut att de inkräktade något på den tänkta sträckningen av gatan. Porslinsfabrikens expansion ledde dessutom till att gatans sträckning kom att avbrytas genom det stängsel som begränsade industriområdet. En sista rest av stickspåret kan fortfarande ses i asfalten mellan LMV och gjuteriet. Rälsen markerar stickspårets läge och hur det krökte mot norr för att via en växel angöra till det hamnspår som gick under portalkranarna längs kajen.



Västra hamnområdets utseende 2008. Markeringen motsvarar det inventerade området. Kartan visar tydligt hur den södra delen av området är hårt utnyttjat med i stort sett helt bebyggda fastigheter. Åt väster och åt norr minskar exploateringsgraden. Trafikkorridoren söder om området, Vänern och Lidan avgränsar i praktiken området till en stad i staden. Rutnätsystemet bryts endast av industrigatans diagonala sträckning, sannolikt föranledd av det stickspår som ursprungligen följde gatan ända till hamnen. **Mät-kartavdelningen, Samhällsbyggnad, Lidköpings kommun.**

Entréerna till området är idag – för bilister – tre gator som löper i nord-sydlig riktning. Gatorna är *Strandgatan*, *Fiskaregatan* och *Gasverksgatan*. För gående finns dessutom möjligheten att via *Torggatan* komma fram till *John Hedins plats* framför ingången till rörstrandsområdet. I söder är samtliga infarter/gator utom Strandgatan tvungna att korsas järnvägen. Vid korsningarna finns bommar och ljussignaler. Järnvägen är dessutom inhägnad med stängsel i hela sin sträckning genom området. Stängslet leder effektivt gående till de bevakade övergångarna och kan stadsmiljömässigt upplevas som en tydlig gräns mellan det forna industriområdet i norr och själva stadskärnan. Järnvägen ger puls och liv till staden och har en given plats, särskilt med tanke på att de ytor som idag är parkering framför kvarteret Städet tidigare var godsbangård för industrierna.

Besökare till de verksamheter som bedrivs i före detta porslinsfabriken – oavsett var i komplexet dessa befinner sig – har i dagsläget stora svårigheter att orientera sig. Problemet kan vara så enkelt att skyltningen inte är tillräckligt tydlig, men det kan också ha att göra med byggnadskomplexets opublika karaktär. Porslinsfabriken uppfördes inte med största möjliga tillgänglighet utan snarare precis tvärt om. Man var mån om att få vara ifred med produktutveckling och tillverkning, vilket naturligtvis avsatte sina spår i fabriken karaktär. Ett faktum som den nuvarande fastighetsägaren och hyresgästerna är väl medvetna om. Förhoppningsvis kommer en lösning i takt med att området i större utsträckning blir brukat av allmänheten.



Strandgatans norra del. Vy mot väster från Gasverksgatan. **Foto SOA 2008.**

Strandgatan

I väster kommer besökarna in i området via Strandgatan som här har en något otydlig sträckning jämfört med resterande gator i området. Gatan löper via mjuka kurvor fram till områdets naturliga avgränsning i väster – den lövträdsbevuxna strandremsa som finns mot Framnäsområdet. Strandgatan kröker därefter av mot öster och omfamnar den bebyggda delen av Västra hamnen för att slutligen möta Gasverksgatan i det nordöstra hörnet av området. Strandgatan kommer att bli den kommunikationsled som passerar alldeles söder om den framtida Hamnstadens bebyggelse. Fram till 1970-talets början utgjorde Strandgatan gräns mellan Vänerns strandlinje och den utfyllda industrimarken.



Strandgatan mot öster.
Foto: SOA 2008.



Strandgatan mot väster.
Foto: SOA 2008.



Strandgatan mot norr.
Foto: SOA 2008.



Strandgatan mot söder.
Foto: SOA 2008.



Strandgatan mot söder.
Foto: SOA 2008.

Fiskaregatan

Mellersta entrén till västra hamnområdet är Fiskaregatan som avgränsar Rörstrands fabriksområde i väster. Gatan korsar hela området fram till Strandgatan i norr och är den enda obrutna siktgatan från centrala delen av staden ut mot Vänern bortsett från gatorna på båda sidor av Lidan, vilka delvis begränsas av diverse anläggningar och installationer längs kajerna. Fiskaregatan är numera delvis enkelriktad och medger i sin södra del endast trafik i nordlig riktning. Gatan hette ursprungligen Repslagaregatan.



Fiskaregatan mot norr.
Foto: SOA 2008.



Fiskaregatan mot norr.
Foto: SOA 2008.



Fiskaregatan mot söder.
Foto: SOA 2008.



Fiskaregatan mot söder.
Foto: SOA 2008.

Gasverksgatan

Östra entrén finns vid Gasverksgatans korsning med järnvägsbron där västra hamnområdet är som mest tillslutet och monolitiskt. Fasaderna längs Gasverksgatan och Fabriksgatan är tillsammans flera hundra meter långa utan avbrott och vid en hastig anblick får besökaren känslan av att det helt saknas öppningar som leder in i byggnadskomplexen. Till viss del understryks det slutna intrycket av att byggnaderna är relativt lika i höjd – åtminstone i den främre delen av området – vilket inte vägleder besökaren mot en naturlig blickpunkt. Jämför man upplevelsen av det västra hamnområdet med det före detta sockerbruksområdet i Östra hamnen, som har en tydlig trappstegseffekt i byggnadsvolymer och ett större avstånd till betraktaren, blir slutenheten ändå tydligare.



Gasverksgatan mot norr.
Foto: SOA 2008.



Gasverksgatan mot norr.
Foto: SOA 2008.



Gasverksgatan mot söder.
Foto: SOA 2008.



Gasverksgatan mot söder.
Foto: SOA 2008.

Torggatan och dess förlängning

Gående från Nya stadens torg eller från parkeringarna framför LMV och Rörstrand korsar järnvägen via Torggatan och kommer in på John Hedins plats. Platsen är ett mindre kommunikationsnav där besökare till området kan vika av längs Fabriksgatan eller gå in genom entrén till rörstrandskomplexet. I framtiden kommer Torggatan att förlängas norrut genom den nuvarande entrén och vidare fram till Hamnstadens bostadsområde. Då Porslinsfabriken uppfördes var hela den östra fasaden frilagd och "Mekens" tomt bestod endast av ett lågt plank och ett enkelt träskjul i den del som gränsade till passagen. För att förstärka den ursprungliga karaktären och ge intryck av en stadsgata bör det tak som idag binder ihop Rörstrands och LMV:s byggnader avlägsnas. Om planerna genomförs kommer Torggatan att passera den öppna innergården på rörstrandsområdet och hela tiden ha den putsade brandväggen i öster som ett stöd. Väggen har idag ett "ursprungligt" utseende med en ofärgad puts som vid en första anblick kan te sig skamfilad, men som är den sista orörda resten och ett viktigt spår efter den industriella verksamheten i området. Väggen bör bevaras och skulle till exempel kunna belysas från de karaktärsfulla rörinstallationer som binder samman "Meken" med gjuteriet. Gatan kommer därefter att gå genom den passage som bildas mellan gjuteriet och porslinsfabrikens råvarulager och vidare fram till Strandgatan och Hamnstadens bostäder. Hela sträckningen genom det forna industriområdet skulle med rätt inramning och behandling kunna bli den norr-södergående livsnerv som behövs i området.



Järnvägsövergången vid John Hedins plats från Torggatans norra del. Passagen mellan Rörstrandskomplexet och LMV:s byggnader till höger, kommer att öppnas och därmed möjliggöra att Torggatan förlängs ända fram till den blivande Hamnstadens. **Foto: SOA 2008.**



Rörstrandstorget mot söder. Torggatan kommer sannolikt att gå till vänster i bild längs den höga brandväggen.
Foto: SOA 2008.



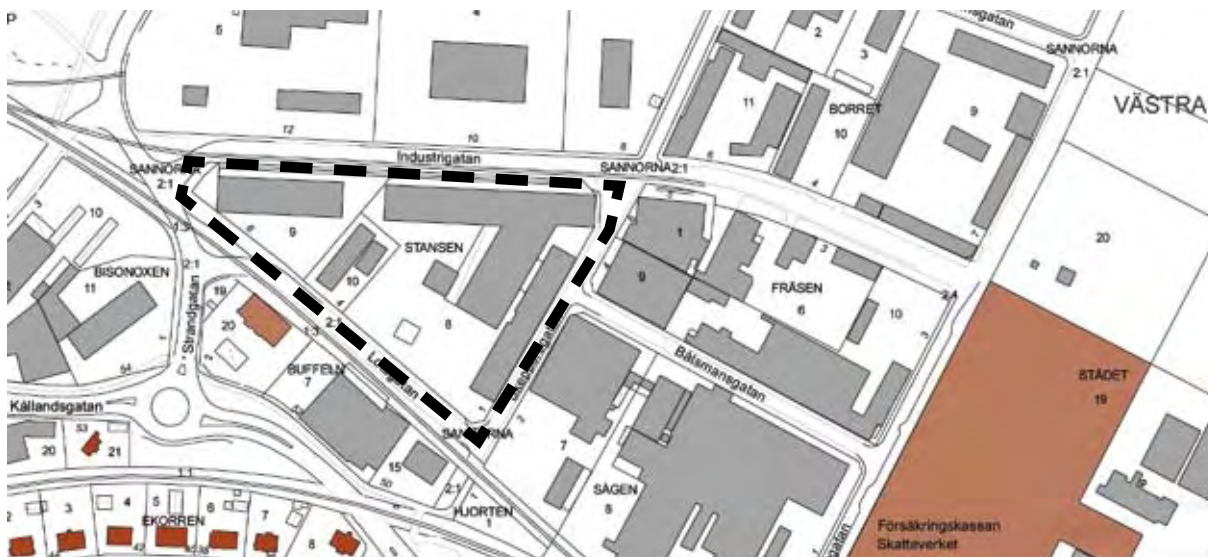
Rörstrandstorget och den vägg som avgränsar platsen mot LMV:s lokaler.
Foto: SOA 2008.



Passagen mellan gjuteriet till höger och råmaterialmagasinen till vänster. Här kommer den framtida Torggatan att passera mot Hamnstaden.
Foto: SOA 2008.

Kvarterspresentationer

På de följande sidorna finns presentationer av de kvarter och fastigheter som ingår i det undersökta området i Västra hamnen. Samtliga kartor som presenteras i denna avdelning är hämtade från mät-kartavdelningen på Samhällsbyggnadskontoret, Lidköpings kommun. Nutida bilder är tagana av författaren och i anslutning till de historiska bilderna redovisas källan i bildtexterna. Historiska fakta är kontrollerade så långt det är möjligt och källorna redovisas efter varje enskild presentation. Förteckningarna över företag som varit verksamma i respektive kvarter gör inga anspråk på att vara kompletta, utan ska ses som en indikation på vilken typ av verksamhet som bedrivits på platsen.



Kvarteret Stansen

Kvarteret Stansen avgränsas av Lotsgatan, Industrigatan med före detta stickspår från Lidköping-Kållands Järnväg (LJ) till hamnen, Skepparegatan och Lotsgatan. Stickspåret längs Industrigatan revs upp under oktober 2008.

Företag som verkat i kvarteret

Väderkvarn, den s.k. Lilla kvarnen ca 1880-tal (kvarnen fanns kvar 1915)

AB Kronsågar, H. Rahm & Co 1914- (företaget fanns kvar 1945)

Rosén

Centralföreningen

Lidköpings Gummiverkstad

Suncab

Lidköpings stenhuggeri

ÄFAB

Fastigheternas historia

Kvarteret Stansen har tre fastigheter 8, 9 och 10, varav nummer 8 utgör den största delen av kvarteret.

Under 1880-talet byggdes en väderkvarn av modell Holländare i kvarteret. Kvarnen kallades populärt för Lilla kvarnen och var i drift fram till åtminstone mitten av 1910-talet. När Lidköpings stad fick tillgång till elektrisk ström år 1908 revs vingarna och driften övergick från vindkraft till en elektrisk motor. Kvarnen låg sannolikt på fastigheten Stansen 10 och eventuellt kan det stora trämagasin i tre våningar, som fortfarande finns kvar på området, ursprungligen ha hört samman med kvarnen.

Stansen 8 är den fastighet som bebyggdes 1914 av AB Kronsågar och där företaget tillverkade främst metallsågblad till industrin. De ursprungliga lokalerna är idag ersatta av moderna produktionslokaler för gjuteriet Suncab AB. Längs fastighetens gräns mot Industrigatan uppfördes i början av

1940-talet två större magasin som fortfarande finns kvar och de ingår numera i den långa magasinsbyggnad som sträcker sig längs hela fastighetens norrsida.

Det ansenliga magasinet på fastigheten Stansen 9 uppfördes sannolikt i början av 1940-talet och då i Lidköpings Centralförenings regi.



(Till vänster) Fasadbild från Kronsågars industri i kvarteret Stansen. Bilden är troligen tagen 1944. **Bild ur: Svenska Industrier.**

(Nederst) Lilla Kvarnen var den första verksamheten som etablerades i kvarteret, sannolikt redan under 1880-talet. Kvarnen var av typ Holländare där hela hättan vreds efter vindriktningen. **Vännermuseets arkiv.**



Bebyggelse idag

Kvarteret domineras idag av de stora magasinsbyggnaderna längs Industrigatan. Stickspåret som tidigare förband Lidköping-Kållands Järnväg (LJ) med Lidköpings hamn, revs upp under oktober 2008 och därmed försvann den sista länken mellan Västra hamnen och Kinnekullebanan. Det västra magasinet används idag som sågverksbyggnad för Lidköpings stenhuggeri som även har ett stenlager på fastigheten.

Gjuteriet Suncab bedriver delar av sin verksamhet i den östra delen av kvarteret på fastigheten Stansen 8. Byggnaderna är moderna och tämligen slutna med i stort sett obruten fasad mot Skepparegatan. Även den nordöstra delen av magasinsbebyggelsen längs industrigatan ingår i företagets verksamhet. På denna fastighet finns även en transformatorbyggnad som ingår i kommunens elnät.

Magasinet i tre våningar på fastigheten Stansen 10 är den äldsta byggnaden i kvarteret och används idag av företaget ÄFAB som lagerutrymme. Företaget har även verksamhet i den före detta verkstadsbyggnad som är sammanbyggd med trämagasinet. Verkstaden som troligen är uppförd ca 1950 har bland annat hyst en Gummiverkstad.



Vy mot norr längs Skepparegatan med den östra fasaden på fastigheten Stansen 8. Lokalerna används idag av gjuteriet Suncab och byggnadskropparna från olika tidsepoker har integrerats till en sammanhängande volym som är starkt sluten mot gatan. Fläktinstallationerna på taket är dock karaktärsfulla och vittnar om vilken typ av verksamhet som bedrivs i lokalerna. **Foto: SOA 2008.**



Korsningen mellan Skepparegatan och Industrigatan domineras av den långa och tämligen stora lagerbyggnad som löper i stort sett obruten längs ett par hundra meter av gatan. Byggnaderna användes ursprungligen som magasin längs det stickspår till hamnen som tidigare fanns längs Industrigatan. **Foto: SOA 2008.**



Vy längs Industrigatan mot öster. Bilden visar hur stickspåret till hamnen håller på att avlägsnas, en åtgärd som suddar ut resterna efter det en gång så viktiga spårbundna kommunikationsnätet i området. **Foto: SOA 2008.**



Södra delen av kvarteret Stansen. I mitten syns den transformatorbyggnad som tillhör kommunens elnät. Kvarteret är inhägnat med ett ca två meter högt staket som utgör en tydlig gräns mellan det publika och privata. **Foto: SOA 2008.**



Gårdsmiljön i kvarteret Stansen. Den röda trevåningsbyggnaden är det äldsta inslaget i kvarteret och har eventuellt tidigare fungerat som spannmålsmagasin vid den väderkvarn som tidigare fanns i området. Magasinet används numera som förråd och är sammanbyggt med den gula byggnad som skymtar i bildens vänsterkant. **Foto: SOA 2008.**



Porten in till den västra delen av kvarteret. Tomten används av Lidköpings Stenhuggeri AB som upplag för stenråvara och färdigsågade stenskivor. I magasinbyggnaden som skymtar i bildens vänsterkant finns stensågen. I mitten av bilden syns den låga byggnad som ursprungligen uppfördes som gummiverkstad. Kvarteret stansen har en påfallande olikhet i struktur mellan den mycket slutna norra magasinlängan och den uppbrutna södra delen av kvarteret. En skillnad som medför att man som besökare har svårt att få ett grepp om kvarteret som helhet. **Foto: SOA 2008.**

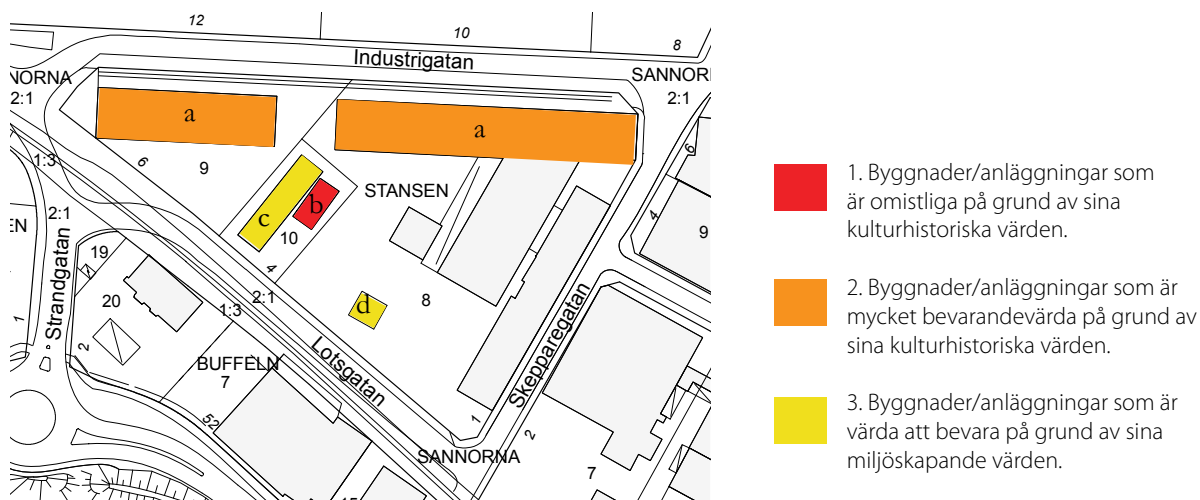
Värdering

Kvarteret Stansen har idag ett industrihistoriskt värde genom de magasin (a) som minner om den styckegodshantering som skedde under 1940- och 50-talen i direkt anslutning till stickspåret på Industrigatan. För en nutida besökare i området kan det dock vara svårt att se kopplingen mellan magasinen och järnvägen, särskilt efter den nyligen genomförda upprivningen av stickspåret.

Fasadernas längd och byggnadernas storlek gör att det bildas en rumsavdelare i miljön som både kan upplevas som en tillgång och en belastning. Positivt är att byggnadsvolymen tydligt avgränsar kvartersstrukturen och förstärker Industrigatans diagonala sträckning genom området. Negativt kan vara att volymen fungerar som en effektiv blockering i siktfältet för både de personer som rör sig inne i västra hamnområdet, och för de besökare som möter området via Strandgatan. Kontrasten till det glest bebyggda grannkvarteret Gaffeln i norr är dessutom påtaglig.

Trämagasinet på innergården (b) har ett stort lokalhistoriskt intresse som en del av den kvarnrörelse som tidigare fanns på platsen. Magasinet är även en typisk trevånings lagerlokal från slutet av 1800-talet och måste som sådan betraktas som en sällsynt rest efter en tidigare tämligen vanlig byggnadstyp i Lidköping.

Verkstaden (c) och den lilla transformatorbyggnaden (d) har arkitektoniska- och tidstypiska värden som till stor del kommer till korta på grund av ombyggnader och gytter av verksamheter som råder på platsen.



Källor

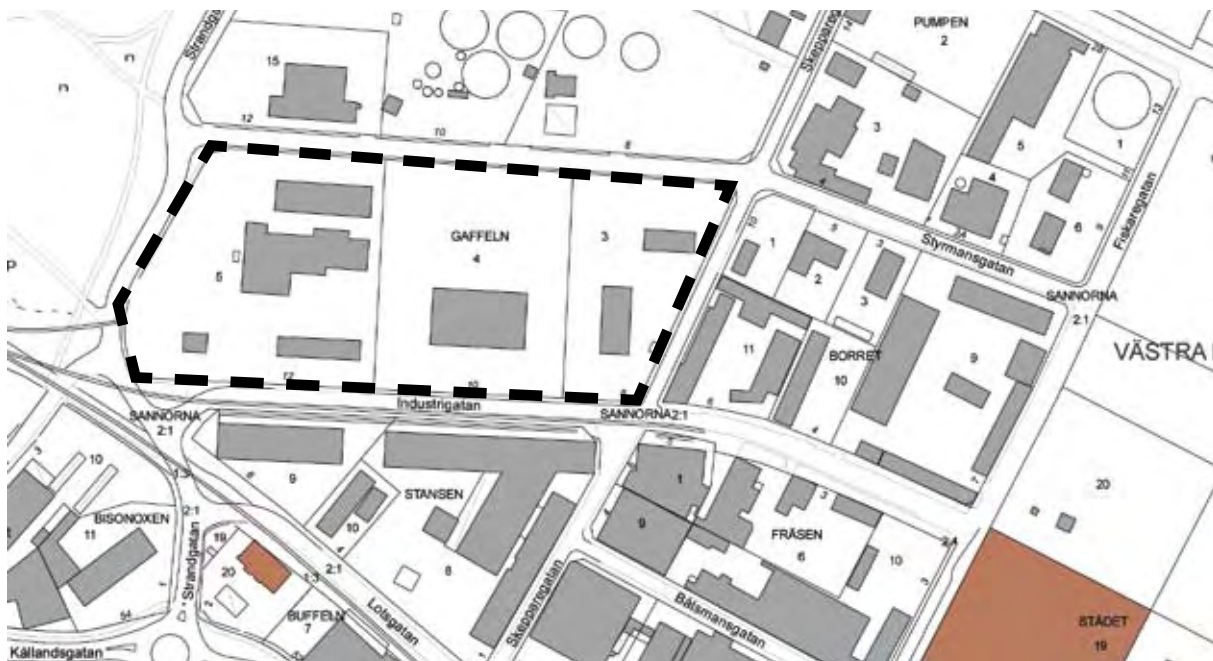
Hellman, Hans *Inventering av industrihistoriska byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.

Hessler, Aug. red. *Svensk Industrikalender 1934*, Sveriges Industriförbund, Stockholm 1934

Nicolai Gille, Gunnar Franzén, Bildarkivet. Besök 2008 10 28.

Svenska Industrier, Västergötland, Göteborgs och Bobus län, AB Industriförlaget, Göteborg 1945.

Vänermuseets arkiv, Lidköping, kartor, bilder och excerpter.



Kvarteret Gaffeln med markerade kärnvärden.

Kvarteret Gaffeln

Kvarteret Gaffeln är det tredje största kvarteret efter Städet och Kniven och begränsas av Strandgatan, Styrmanngatan, Skepparegatan, och Industrigatan.

Företag som verkat i kvarteret

E. Sabel AB

Framnäs Husvagnar AB

Lidköpings Modellteknik AB

Rogers Marin AB

Fastigheternas historia

Kvarteret Gaffeln består av tre fastigheter 3, 4 och 5.

E. Sabel AB införskaffade alla tre fastigheterna i början av 1950-talet för att kunna uppföra ett nytt gjuteri eftersom det första gjuteriet i grannkvarteret Fräsen hade blivit för litet. Företaget startade som Lidköpings Gjuteri redan 1926 som en avläggare till Lidköpings Mekaniska Verkstad och bedrev verksamheten i Alehagen i Östra hamnområdet där man övertog Lidköpings Värmeindustris fabrikslokaler. Gjuteriet i kvarteret Gaffeln uppfördes ca 1956-57 och kompletterades med formhall, verkstadsbyggnader och garage. Under 1960-talet byggdes ett nytt kontor och gjuteriet fick delvis ny utrustning. I början av 1970-talet tillkom en ny gjuteribygnad, ett nytt renseri och nya personalutrymmen. En av lagerbyggnaderna anpassades till uthyrning år 1988 och där sker i dag försäljning av husvagnar.

Bebyggelse idag

Gaffeln domineras idag av en handfull stora byggnader som dels används av Sabels gjuteri och dels hyrs ut till husvagns- och fritidsbåtsförsäljning. Den obebyggda marken används som uppställningsplats för båtar och husvagnar samt även för gjuteriets verksamhet. Flera av bygganderna har renoverats och försetts med moderna plåtfasader. Fortfarande finns den ursprungliga företagsskylten för Sabels kvar på taket till den första gjuteribyggnaden.

I den östra delen av kvarteret finns en liten transformatorstation av tegel för eldistributionen i området.

Hela området är inhägnat med ett ca två meter högt staket.



Industrigatan mot öster. Den stora gjuteribyggnaden från 1956-57 är stor men trots det tämligen anonym bortsett från den framträdande företagsskylten på taket. Tomten präglas idag till stor del av den husvagnsförsäljning som huserar i en del av byggnaden. Notera det sår som bildats i gatubeläggningen efter den nyligen avlägsnade rälsen, vilken tjänade som stickspår till Västra hamnen. **Foto: SOA 2008.**



Norra delen av kvarteret Gaffeln är uppdelad i flera funktioner. Delen närmast det nuvarande gjuteriet – längst bort i bilden – används som skrotgård och upplag för gjuteriflaskor, medan området bakom den gamla gjuteribyggnaden fungerar som uppställningsplats för båtar och husvagnar. Kvarteret är trots de stora byggnaderna relativt luftigt, särskilt vid en jämförelse med de östra delarna av Västra hamnområdet. **Foto: SOA 2008**



Sabels gjuteribyggnad från 1956-57 används idag av Lidköpings Modellteknik och som husvagnsförvaring. Kvarteret domineras av den före detta gjuteribyggnaden som genom sin plåtinklädnad fått en helt sluten karaktär. **Foto: SOA 2008.**



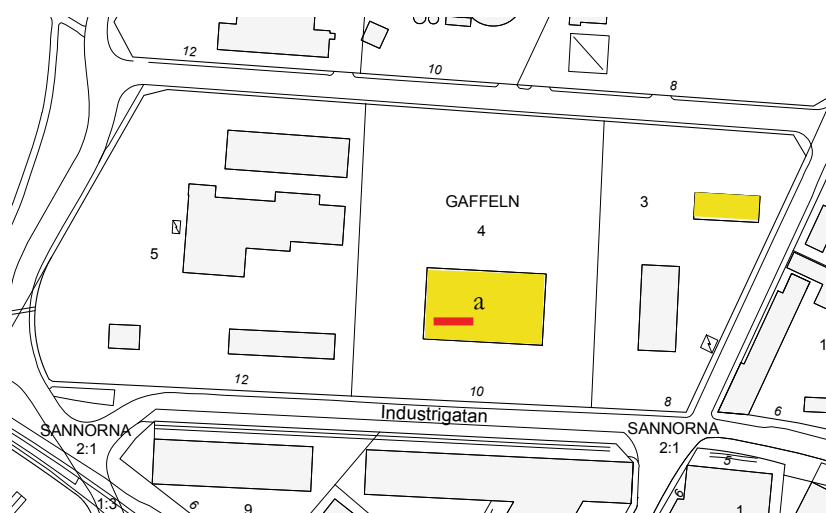
Västra delen av kvarteret Gaffeln med förrådsbyggnad och bakomliggande gjuterihall används fortfarande av företaget Sabels gjuteri AB. Byggnaden längs med Industrigatan är sparsamt hållen i formerna och kan närmast betraktas som avskalad i sin karaktär. **Foto: SOA 2008.**



Kvarteret Gaffeln mot öster längs Styrmansgatan. Oljelagringsdepån i norra grannkvarteret har en träridå och ett staket som bildar fond till kvarteret Gaffeln. Området präglas till stor del av en luftighet och öppenhet som understryks av den sparsamma bebyggelsen i kvarteret. I högerkant av bilden syns delar av det nuvarande gjuteriets upplag. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Trots de stora gjuteri- verkstadsbyggnaderna upplevs Gaffeln som ett luftigt kvarter. Sabels gjuteri är tämligen anonymt och vore det inte för den ursprungliga företagsskylten på den första gjuteribygganden (a), så kan en nutida besökare tveka inför vad som sker i området. Byggnaderna är delvis tämligen kraftigt ombyggda men ingår i den kontinuerliga utbygganden av Västra hamnen och är goda exempel på industribebyggelse från den expansiva efterkrigsperioden.

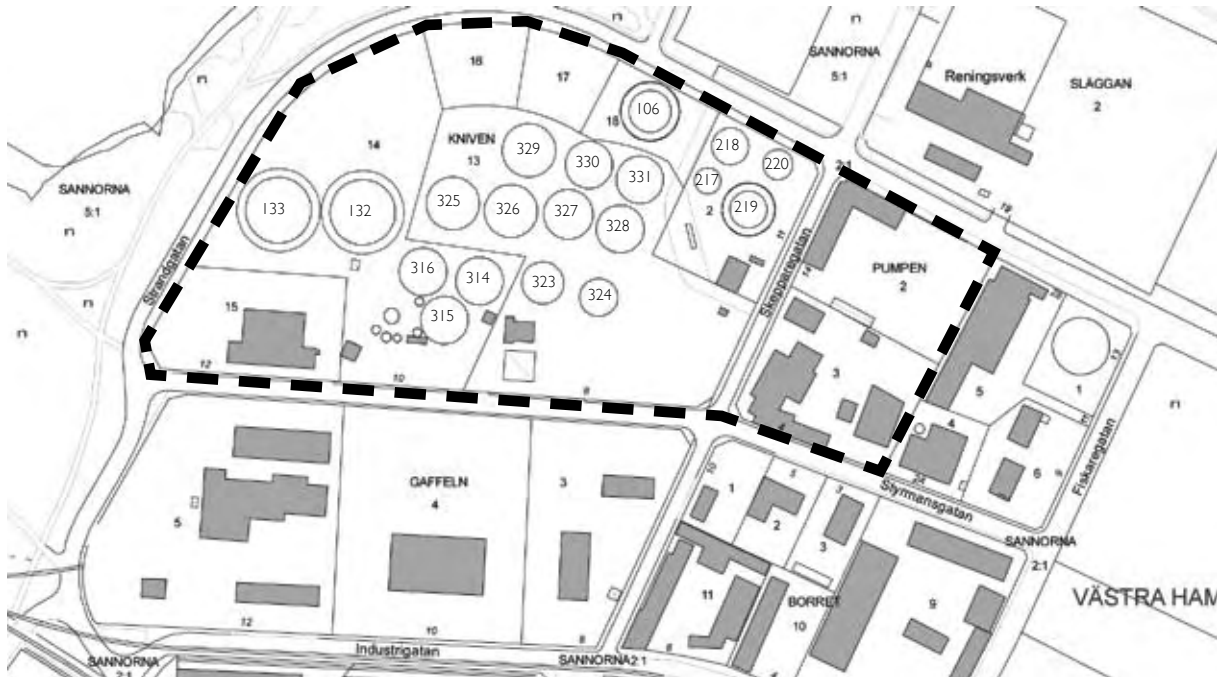


- 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Hellman, Hans *Inventering av industrihistoriska byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.

Lundmark, Harry, red. *Sveriges privata företagare, Västergötland, Örebro 1941*.
www.sabel.se



Kvarteret Kniven, Pumpen 2 och 3

Kvarteret Kniven begränsas av Styrmansgatan, Strandgatan, Skepparegatan. Cisternernas numrering i texten är oljebolagens egna och redovisas på ovensåttende karta.

Företag som verkat i kvarteren

Svenska Petroleum AB Standard (från 1939- under namnet Esso)

AB Svenska Shell ca 1939- ca 1974

Lidköpings Kol & Koks AB 1959-1979

C Hedéns Olje AB 1960-1984,

C Hedéns Olje AB dotterbolag till Svenska Shell) 1984-2001

Uno-X, Skövde 1964- ca 1979

Fastigheternas historia

Oljelagringen i Västra hamnen är en verksamhet som har funnits på flera platser i området åtminstone från mellankrigstiden och framåt. Första större etableringen gjordes av Svenska Shell AB som uppförde en lagringsplats med åtminstone en cistern, sannolikt under 1920-talets slut eller under 1930-talets början på en plats i närheten av där Lidköpings gjuteri ligger idag. Standard Oil ändrade namn till Esso 1939 och företaget byggde samma år en oljedepå på fastigheten Pumpen 3. Shell:s flytt från den första lokaliseringen till Pumpen 2 berodde sannolikt på att Lidköpings Mekaniska Verkstad planerade att bygga ett nytt gjuteri på den plats där Shell verkade. I den nya depån fanns flera cisterner, tapphall för fathantering, lastbilsutlastning, station för tankbilsfyllning och lager för diverse petroleumprodukter. I anslutning till verksamheten på fastigheten Pumpen 2 byggde även Shell de tre första cisternerna i kvarteret Kniven. Den första cisternen stod klar år 1953 (nr 220) och de två följande år 1956 (nr 218 och 219). Shell:s anläggning kompletterades med ytterligare en cistern

(nr 217) år 1965. Vid Cisternerna uppfördes ett tankbilsgarage med portarna åt Skepparegatan.

Under perioden 1959-1974 uppfördes ytterligare nio cisterner (nr 323-331) på fastigheten Kniven 13 för Lidköpings Kol & Koks AB. Företaget byggde även pumprum, kontor och bilutlastning under de första åren av 1960-talet.

C Hedéns Olje AB byggde sin första cistern (nr 314) 1960, följt av ytterligare två 1961 (nr 315-316). Även Hedéns uppförde pumphus, pannrum, bilutlastning och omklädningsrum för chaufförer i direkt anslutning till cisternerna. Förutom den rena oljehanteringen uppförde även företaget ett kontorshus på fastigheten Kniven 15 år 1963. Byggnaden med vidhängande bilhall, användes som eget kontor och hyrdes även ut till Statens Bilprovning och till Statens Bilinspektion. Anläggningen kompletterades med ytterligare två cisterner 1967 och 1972 (nr 132-133). Dessa båda behållare användes senare som beredskapslager åt Statens Oljelager från år 1985.

Förutom de ovan nämnda företagen uppförde Uno-X i Skövde år 1964 en cistern (nr 106) på området.

Shell:s cisterner övertogs av Hedéns under tidigt 1970-tal, liksom även cisternerna tillhörande Kol & Koks som köptes år 1979. Även Uno-X cistern hamnade så småningom i C Hedéns Olje AB.



Utsnitt av flygbild över Västra hamnen troligen från början av 1940-talet. Norr om gasklockorna vid gasverket syns den första oljedepån i hamnen. Texten Shell och den karaktäristiska snäckan i logotypen på cisternen går precis att urskilja i det starka solljuset. Gasklockorna konstruerades och tillverkades på LMV 1902 och 1904. **Mekenminnet, Lidköping.**



(Överst) Flygbild över Esso och Shell:s oljedepåer i kvarteret Pumpen. Notera alla oljefat som ligger lagrade på Shell:s område överst till höger. Båda företagen har tankbilarhemma på gården. Esso i form av en flakbil med tvärställda mindre tankar medan Shell:s oljebil är av modernare snitt med hel, långsgående tank. Den vita cisternen på Essos område var en tid förbunden med Rörstrands fabriker via en 2" oljeledning som försåg brännarna i den oljeeldade porslinsugnen med bränsle. **Nicolai Gille, bildarkivet.**

(Nederst) C Hedéns Olje AB år 1972 med den då relativt nyanställda chauffören Anders Hedevisk till höger i bild. Notera de välskyltade cisternerna och skillnaden i kulör mellan Hedéns silver och gult och konkurrenten AB Lidköpings Kol & Koks gröna cisterner. **AB Svenska Shell Distribution, Lidköping, bildarkivet.**

Bebyggelse idag

Företaget Micore Plast AB, som bland annat tillverkar fritidsbåtar, verkar sedan 1979 i Esso:s före detta lokaler. Adderingar i form av visningshall och lagerbyggnader har uppförts under senare år och ger idag fastigheten en kompakt och slutet form. De många silverglänsande ventilationsskorstenarna ger byggnaden längs Skeppargatan ett säreget utseende.

Shell:s byggnader i Pumpen 2 innehas av företaget Newtec. Alla cisterner på dessa fastigheter är rivna men den betongbarriär som uppfördes av Shell mot Strandgatan är fortfarande kvar som insynsskydd.

Av de 19 oljecisterner som finns i kvarteret Kniven, används endast fyra (nr 217-220) idag till jetbränslelagring åt försvaret. Resterande cisterner är tömda. Svenska Shell Distribution AB äger oljedepån och de fastigheter som finns i kvarteret, och verksamheten håller sakta på att avvecklas.

Bilprovningens före detta lokaler används idag som bilverkstad av Engmans Bilservice och Hedéns före detta kontor är i det närmaste tömt, bortsett från kontor för ett par personer anställda av AB Svenska Shell Distribution.

Hela kvarteret Kniven är inhägnat med ett ca två meter högt stängsel och dessutom har delområden inne i kvarteret ytterligare inhägnader.



Sydvästra delen av kvarteret Kniven med den tidstypiska 1960-talsbyggnad som ursprungligen var kontor för C Hedéns Olje AB och som dessutom användes av Statens Bilprovning och Statens Bilinspektion. Byggnaden har arkitektoniska kvaliteter i gott materialval och god planläggning av de olika funktionerna i huskroppen. Notera de karaktärsfulla belysningsstolparna som även tjänar som grindstolpar. **Foto: SOA 2008.**



En av portarna in till oljedepån. Det gula huset i bildens mitt innehåller pumpar och personallokaler. **Foto: SOA 2008.**



Styrmansgatan mot väster och den trädridå som avgränsar kvarteret mot söder. I stort sett samtliga cisterner är idag tömda och sanerade. **Foto: SOA 2008.**



Cisternen till höger i bild uppfördes 1959 och vid gynnsamma ljusförhållanden syns ännu rester efter den ursprungliga målningen "Lidköpings Kol & Koks". **Foto: SOA 2008.**



I korsningen Styrmanngatan/Skepparegatan finns kvarteret Pumpen och resterna efter Esso:s oljedepå som uppfördes 1939. Idag är fastigheten kraftigt ombyggd för industrin Micore Plast AB som tillverkar fritidsbåtar. **Foto: SOA 2008.**



Del av Micore Plasts fasad mot Styrmanngatan med kommunens värmeverk Släggan i bakgrunden. Byggnaderna har ett rent och kliniskt formspråk som gör dem tämligen avskalade och anonyma. **Foto: SOA 2008.**



Shell uppförde de första cisternerna i kvarteret Kniven 1953-56 och dessa används än idag delvis för förvaring av flygbränsle. Garaget för Shell:s tankbilar är samtida och vittnar genom sin storlek på hur små dåtidens lastbilar i själva verket var. **Foto: SOA 2008.**



Längs Strandgatan norr om kvarteret Kniven och Pumpen löper en pipeline som förbinder cisternerna med hamnen. Rörledningarna som vilar på skivformade betongfundament är isolerade för att underlätta pumpning av tjockolja under den kalla delen av året. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

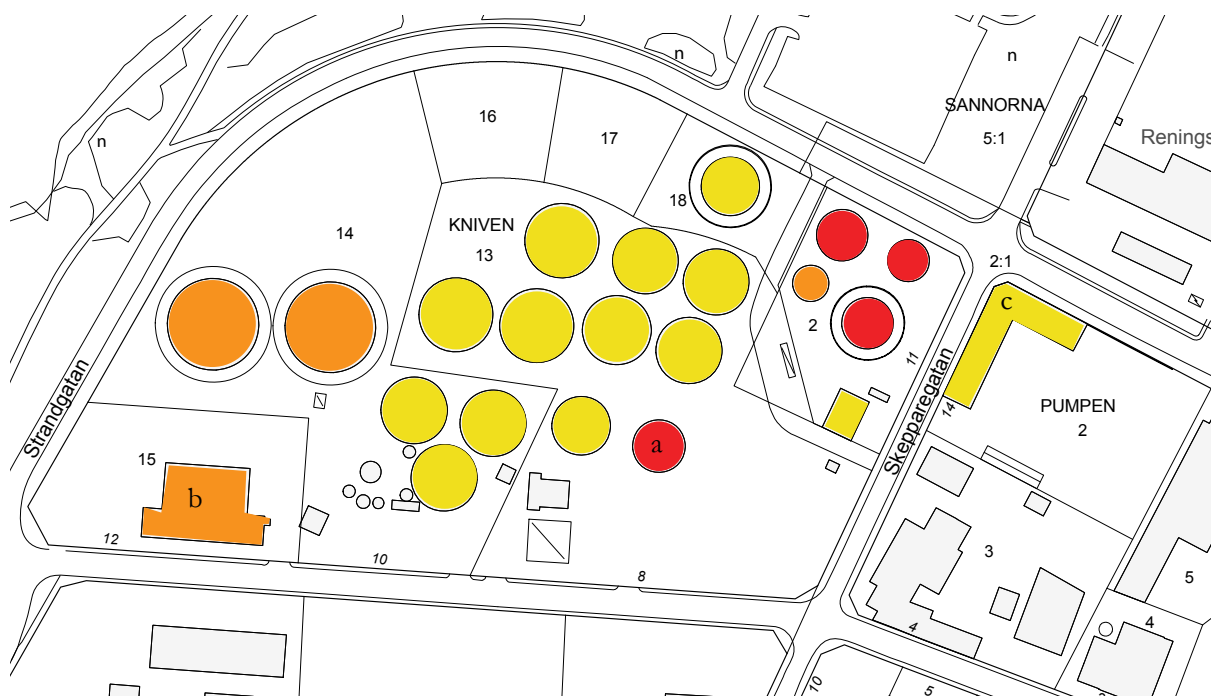
Oljedepån i den nordvästra delen av Västra hamnen är ett karaktäristiskt landmärke på grund av cisternernas antal, cylindriska former och storlekar. Även den silverglänsande kulören eller aluminiumplåten är en iögonfallande egenskap som lyfter fram cisternerna ur deras omgivning. På cistern nummer 324 (a), som uppfördes år 1959 av Lidköpings Kol & Koks AB, syns den ursprungliga logotypen under det nu delvis bortroderade ytlagret med färg. I övrigt framträder företagsnamnet C Hedéns Olje AB på skyltar och bemålningar i hela området.

Oljehantering i hamnen har en lång tradition som började med enkla oljekällare för fatlagring av lysfotogen under senare delen av 1800-talet för att sedan utvecklas till en storskalig industri med multinationella intressen. I Lidköping fanns två lokala företag med stor förankring i bygden – Lidköpings Kol & Koks AB och C Hedéns Olje AB – som konkurrerade om marknaden och som under andra hälften av 1900-talet anlade sina depåer och kolupplag i hamnområdet. Dagens fastbränslehantering i Västra hamnen och oljecisternerna i kvarteret Kniven är en sista rest efter denna verksamhet, som både var en förutsättning för industrins framväxt och för uppvärmningen av bostadsbolagens hyreshus och enskilda oljeuppvärmda villor. Med tanke på ovanstående har cisternerna ett stort lokal- och industrihistoriskt värde.

I stadsmiljön utgör cisternerna ett blickfång som i en trappstegsliknande form tornar upp sig som ett skydd mot nordanvindens bistra härjningar. Den runda formen och de upp till 16,3 meter höga volymerna har ett konglomerat av ytor och konvexa former som skapar en kontrast till både omgivande grönområden och till den kantiga industriarkitekturen i närheten.

Arkitekturhistoriskt har kontoret (b) från 1963 ett tidstypiskt utseende med väl valda detaljer i såväl helhet som detaljer och upplevs trots sin ålder som påfallande modernt. Upplevelsevärdet av oljedepån som helhet och i detalj är högt. Idag pågår ett konsekvent arbete som syftar till att avlägsna alla oljecisterner som finns centralt placerade i svenska städer, vilket gör att Lidköpingsdepån dessutom snart är unik även i ett nationellt perspektiv.

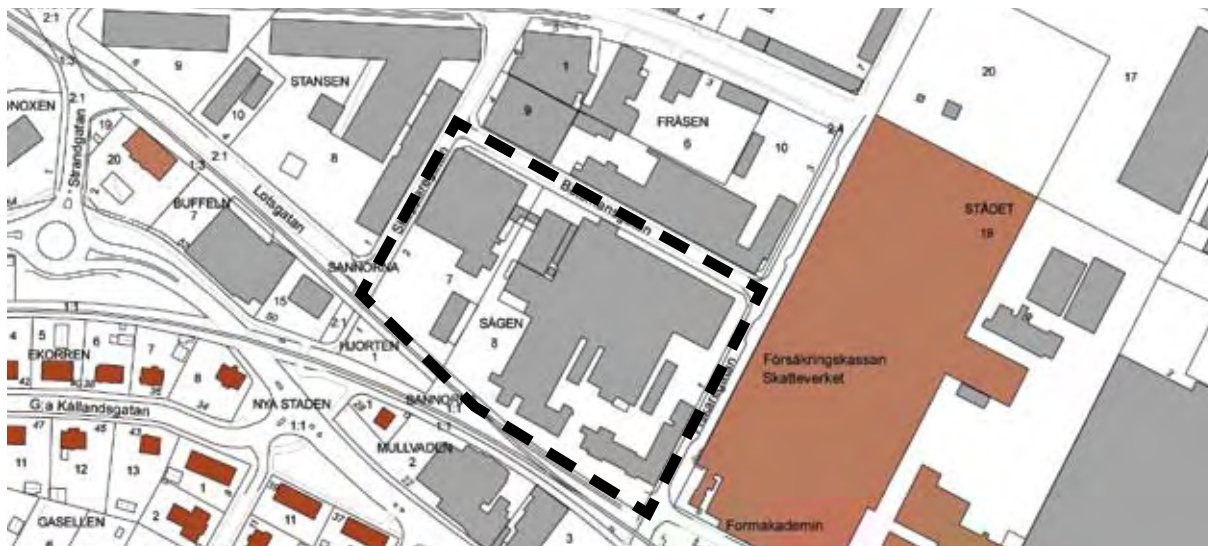
Shell:s före detta anläggning på fastigheten Pumpen 2 (c) är i grundformen tämligen oförändrad sedan den uppfördes 1939 och är ett gott exempel på en enplans industribyggnad från tiden.



- | | | |
|--|---|---|
| <p>■ 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.</p> | <p>■ 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.</p> | <p>■ 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.</p> |
|--|---|---|

Källor

Davidsson, Jan *Thunbolaget 1938-1988*, Göteborg 1988.
 Hedevik, Anders, Depåtekniker, AB Svenska Shell Distribution. 2008 10 27.
 C Hedéns Olje AB, efterlämnade handlingar och bilder hos AB Svenska Shell Distribution, Lidköping.



Kvarteret Sögen

Kvarteret Sögen avgränsas av Skepparegatan, Båtsmansgatan, Fiskaregatan och f.d. Lidköping-Källands Järnväg (LJ).

Företag som verkat i kvarteret

Fabriken Kronan, kemiskteknisk fabrik ~1915

A.-B. Lidköpings Sågbladsfabrik 1915-1922

A.-B. Lidköpings Vikingsågar 1922- (varunamnet användes fram till 1940-talet och ägare var Sandvikens Jernverksaktiebolag)

Sandvik Saw and Tools AB 1985-

Bacho Metal Saws AB

SNA Europe (Bacho Metal Saws AB)

Lidköpings Elektriska kvarn AB 1908-

Lidköpings Centralförening 1954~1985

Fastigheternas historia

Kvarteret Sögen har två fastigheter 7 och 8 varav den senare är den östra och största delen.

Sögen 7 är ursprungligen den fastighet där Lidköpings Elektriska kvarn år 1908-09 lät uppföra en trevånings kvarnbyggand av tegel med vidhängande silo. En magasinsbyggand av trä uppfördes 1928-29 strax söder om kvarnen. Kvarnmiljön omdanades kraftigt i flera omgångar bland annat under efter år 1954 då Lidköpings Centralförening övertog fastigheten. Sandvik Saw and Tools köpte lokalerna 1985 och införlivade därmed hela kvarteret Sögen i sin produktionsanläggning.

Fastigheten Sögen 8 användes ursprungligen för att hysa företaget Kronan, en såp- och sodafabrik som hade tillverkning och försäljning av sina varor i anslutning till fabriksbyggnaderna fram till ca 1915 då A.-B. Lidköpings Sågbladsfabrik etablerade sig i lokalerna. Företaget bytte namn till A.-B. Lidköpings Vikingsågar i samband med att Sandvikens jernverk tog över verksamheten år 1922. I takt med expanderade verksamhet gjordes om- och tillbyggnader som till stor del har förändrat karaktären på den ursprungliga bebyggelsen i kvarteret.



Reklamvykort för Fabriken Kronan som låg på den plats där Bacho finns idag. Den höga tegelbygganden i tre våningar känns igen från bilderna på motstående sida. **Nicolai Gille, bildarkivet.**



(Överst) Kemisk-tekniska fabriken Kronan sedemera AB Vikingsågar. **Nicolai Gille, bildarkivet.**

(Nederst) Teknikintensiv bild med SJs motorvagn vid hållplatsen utanför AB Vikingsågar, varningsskylt och vägbom för järnvägen samt imponerande telegrafstolpe med åtskilliga porslinsisolatorer. **Nicolai Gille, bildarkivet.**

Bebyggelse idag

Byggnaderna i kvarteret Sågen är idag ett typiskt exempel på en organiskt framvuxen industrimiljö där företagens behov successivt har format exteriörerna och endast spår av den ursprungliga bebyggelsen återstår. Kvarndelen av kvarteret domineras av den idag tillslutna höga byggnadsdelen av tegel som innehöll silon till kvarnen och av det magasin i rödmålat trä som uppfördes på 1920-talet. Resten av byggnaderna har modernt inklädda fasader så när som på den trevånings tegelsektion som vänder gavelpartiet mot järnvägsområdet. Fabriksområdet är inhägnat med ett ca två meter högt staket med bevakade portar för gående och fordon.



Hörnet Fabriksgatan/Fiskaregatan domineras av kontors- och industribebyggelsen i kvarteret Sågen. Byggnadernas höjder är i stort sett lika med de ursprungliga husen även om volymerna har ökat i takt med att kvarteret förtätats. Idag finns huvudentrén till SNA Europe (före detta Bacho, Sandvik m.fl.) i hörnet av kvarteret. **Foto: SOA 2008.**



Trots omfattande ombyggnader och förändringar finns fortfarande rester kvar efter den första industribebyggelsen i kvarteret. Bland annat syns den karaktärsfulla tegelfasaden från Fabriken Kronans 1800-talsanläggning. **Foto: SOA 2008.**



AB Vikingsågar verkade under lång tid i kvarteret Sågen och den verkstadsbyggnad med sågtandstak som uppfördes under 1950-talet kan fortfarande skönjas inne i bebyggelsen. Ett modernt stängsel markerar tomtgränsen mot järnvägen i söder. **Foto: SOA 2008.**



Lidköpings elektriska kvarn fanns tidigare i kvarteret och även om kvarnbyggnaden revs under 1980-talet finns spannmålsmagasinet i trä och delar av spannmålssilon kvar. Magasinet av trä i tre våningar var ursprungligen symmetriskt men kortades av i den södra delen i samband med rivningen av kvarnen. Trämagasinet är en av de sista resterna efter den tidigare mycket vanliga spannmåls- och livsmedelshanteringen på den västra sidan av Lidan. **Foto: SOA 2008.**



Personalingång och cykelparkering längs Fiskaregatan. Kvarteret har varit tämligen anonymt men har fått en ökad exponering i och med etableringen av Försäkringskassan i grannkvarteret. **Foto: SOA 2008.**



(Ovan och nedan) Båtsmansgatan mot väster och öster. Gatan som skiljer kvarteren Sågen och Fräsen åt är sannolikt en av Lidköpings mest anonyma gator. Industribyggnaderna är närmast kontinuerliga på båda sidor av gatan och bildar därmed en korridorliknande passage som i båda ändar slutar rakt in i en ny fabriksfasad. **Foto: SOA 2008.**



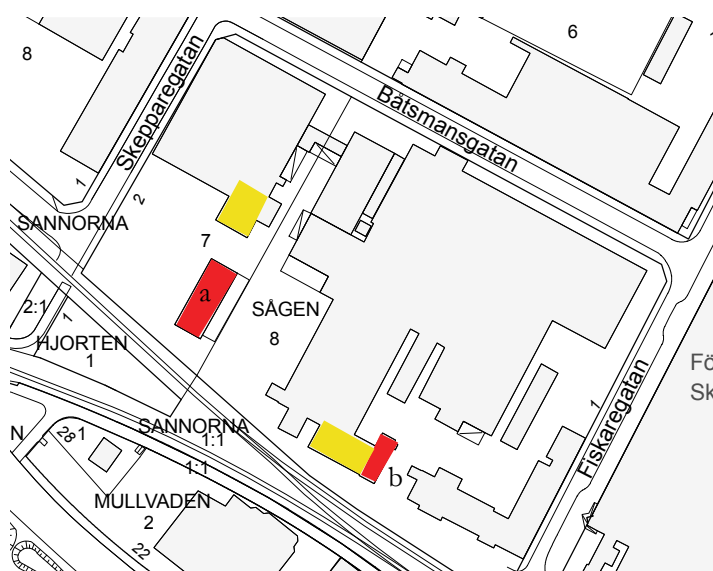
Värdering

Sågtillverkningen i Lidköping är en anrik industrigren med en given plats i ortens historia. Verksamheten idag är sluten utan insyn från allmänheten och bortsett från den välexponerade bebyggelsen i hörnet Fabriksgatan/ Fiskaregatan är bygganderna tämligen anonyma. Ett undantag är det spannmålsmagasin (a) från 1920-talet som finns kvar i den västra delen av kvarteret. Trots en omfattande renovering och förkortning av byggnaden under 1980-talet har magasinet kvar mycket av sin ursprungliga karaktär och måste betraktas som en typisk representant för den tidens magasin. Byggnaden är även unik och värd att uppmärksamma ur ett agrarhistoriskt perspektiv, eftersom många byggnader i centrala Lidköping med anknytning till den historiskt mycket viktiga livsmedelsproduktionen har rivits. Länken mellan den älderdomliga lagringen i magasinet och de rationella siloanläggningarna i Östra hamnen är dessutom viktig för förståelsen av spannmålslagringens historia.

Tegelbyggnaden (b) vid järnvägen uppfördes till den kemisk-tekniska fabrik som etablerades kring sekelskiftet 1900 och är viktig som en exponent för den tidiga industribebyggelsen i kvarteret. Formen är rent funktionell – om än med den tidens uttryck där stickbågiga valv och småspröjsade fönster var idealet – och måste anses ha ett högt arkitektoniskt och miljöskapande värde. Detta trots senare plåtinklädnader på sidorna. Byggnaden är genom sin tidstypiska tegelarkitektur dessutom en viktig länk mellan den äldsta och yngsta delen av kvarteret. Tillsammans med den närbelägna Rörstrandsfabrikens rent funktionalistiska fasad från 1930-talet visas dessutom på ca 40 år av teknisk utveckling inom byggnadskonsten, från fullmursväggar av tegel till fribärande betongbjälklag.



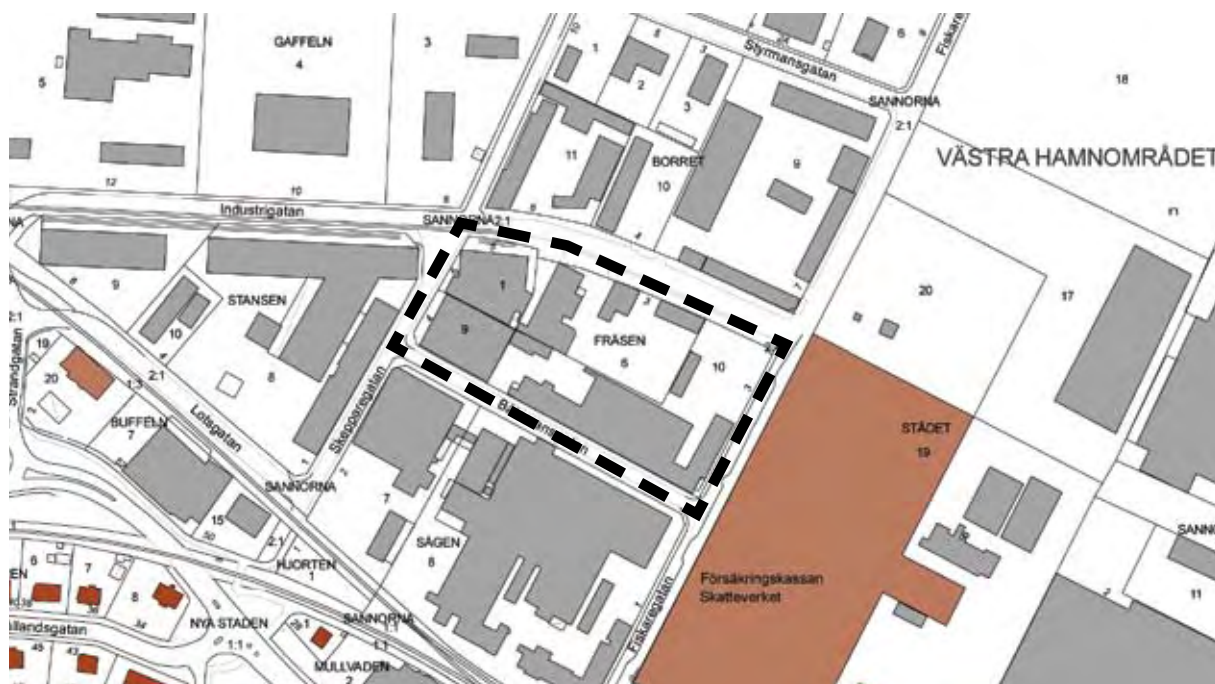
Industriarkitektur från 1800-talet. Byggnaden ingick ursprungligen i den kemisk-tekniska fabriken Kronan och finns idag som en del av SNA Europe:s anläggning. Foto: SOA 2008.



- 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Hellman, Hans *Inventering av industribistoriska byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.
Nicolai Gille, Gunnar Franzén, Bildarkivet. Besök 2008 10 28.
Svenska Industrier, Västergötland, Göteborgs och Bohus län, AB Industriförlaget, Göteborg 1945.



Kvarteret Fräsen

Kvarteret Fräsen begränsas av Skepparegatan, Industrigatan, Fiskaregatan och Båtsmansgatan.

Företag som verkat i kvarteret

Aluminiseringsverken AB 1937-
 Lidköpings Motorverkstad AB 1937-1984 (Björnkranar)
 Lidans Motorverkstad 1984- (i dag Lidan Marine AB)
 E.Sabel & Co AB (tidigare Lidköpings Gjuteri AB) 1946-
 Sundblad & Carlsson AB (i dag Suncab AB)

Fastigheternas historia

Kvarteret Fräsen är uppdelat i fyra fastigheter 1, 6, 9 och 10

Fastigheten Fräsen 10 hyste tidigare två företag. I den norra delen – där Lidan Marine AB:s testrigg finns idag – etablerades år 1937 Aluminiseringsverken AB som ytbehandlade bland annat mjölkflaskor och kokkärl. Företaget tillverkade även värmetåliga detaljer till gjuteribranschen. På den södra delen av fastigheten fanns Lidköpings Motorverkstad som flyttades dit från N. Torngatan år 1937. Företaget tillverkade vinschar och kranar, senare under företagsnamnet Björnkranar. Lokalerna användes fram till 1984 då de övertogs av Lidans Motorverkstad (nuvarande Lidan Marine AB), som flyttade dit från sina lokaler i närbelägna kvarteret Mullvaden.

Fräsen 6 bebyggdes år 1946 av företaget Lidköpings gjuteri som samtidigt bytte namn till E. Sabel & Co. Verksamheten expanderade och man uppförde kontor, gjuteri, renseri, modellförråd m.m. på tomten. Verksamheten flyttades till nya lokaler i kvarteret Gaffeln mot slutet av 1950-talet.



Kvarteret Fräsen från luften sannolikt någon gång under 1940-talet. I förgrunden syns Lidköpings Motorverkstads byggnader med diverse kranar på bakgården. En lång förrådsbyggnad bildar fastighetsgräns mot Aluminiseringsfabriken, vars välvda tak utgjorde ett landmärke i området. Till vänster i bild syns E. Sabels & Co AB:s tämligen nyetablerade gjuteri med kol eller kokshögar på gården och en lastbil innanför grindarna. I vänster bildkant skymtar den byggnad som i dag ingår i Suncab AB:s gjuteri. **Nicolai Gille, bildarkivet.**



Hörnet Fiskaregatan/Båtmansgatan med Lidans kontorsbyggnad. I bakgrunden provningsrigg för bland annat företagets hydrauldrivna vinschar. **Foto: SOA 2008.**

Gjuteriföretaget Sundblad & Carlsson (Suncab AB) etablerades i mitten av 1940-talet på Fastigheten Fräsen 9 och har numera tagit över även Fräsen 1 som tidigare bland annat har använts som lager.



Tre bilder av byggnaderna i norra delen av kvarteret Fräsen. Byggnaderna ingick ursprungligen i E. Sabels Gjuteri AB som etablerades på platsen 1946. Idag utgör helhetsmiljön ett utmärkt exempel på en gjuterianläggning från tiden. Trots att åtskilliga år har gått sedan företaget flyttade till nya lokaler i grannkvarteret, är den ursprungliga karaktären till stor del bevarad. Inte minst kombinationen av produktionslokaler och förråd är typisk och av stort värde för upplevelsen av området. Även kontrasterna mellan de olika byggnadsmaterialen och kulörerna är värdefulla och typiska för Västra hamnen som helhet. **Foto: SOA 2008.**

Bebyggelse idag

Kvarteret har olika karaktär beroende på från vilket håll det betraktas. Mot Båtmansgatan är bebyggelsen mycket sluten och Lidan Marines långa fasad dominerar gatubilden. Gatan är tämligen kort och slutar rakt in i fabriksanläggningar i båda ändar, vilket skapar en känsla av en interngata på en industri.

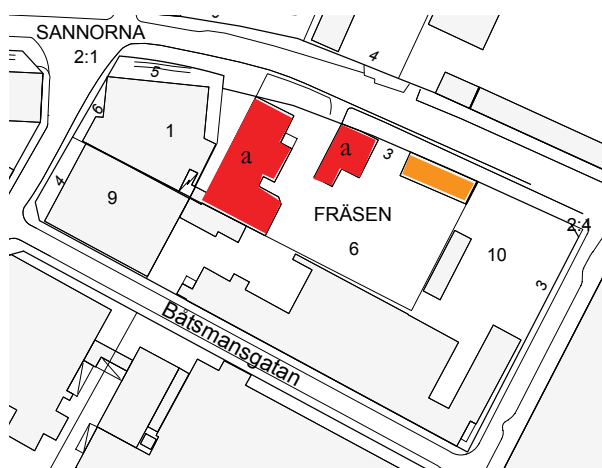
Kontorsbyggnaden i hörnet mot Fiskaregatan går över hörn och slutar i norr i en öppen plats som totalt domineras av en provrigg för testning av hydrauliska vinschar m.m. Riggen är en ca 15 meter hög fackverkskonstruktion som har en temporär karaktär.

Längs industrigatan finns Sabels ursprungliga fabriksbyggnader med varierande form och storlek. Även materialet varierar kraftigt från det träklädda magasin som finns vid tomtgränsen till de stramt funktionalistiska och putsade verkstadsbyggnaderna längre in på området.

Västra delen av kvarteret domineras av Suncab AB:s kontors- och fabrikslokaler. Höga fasader och bebyggelse ända ut i gatulivet ger en kompakt och massiv karaktär som förstärks genom avsaknaden av fönster.

Värdering

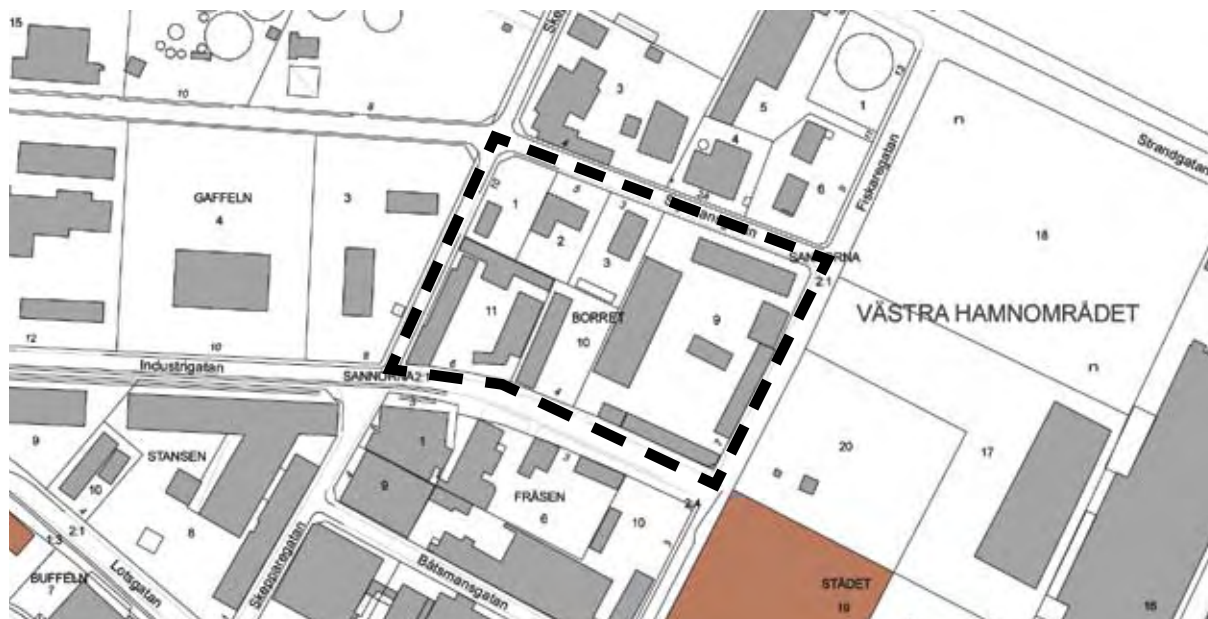
Byggnaderna i kvarteret Fräsen är av skiftande karaktär men innehåller ett par högtintressanta objekt i fastigheten Fräsen 6. Gjuterianläggningen (a) som uppfördes av E. Sabel & Co 1946 är tämligen oförstörd och är ett utmärkt exempel på en industrianläggning från tiden med ett stort teknikhistoriskt värde. Byggnaderna har dessutom en skala som är greppbar och en intressant, tidstypisk arkitektur, vilket koncentrerar och ökar upplevelsevärdet.



- 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Hellman, Hans *Inventering av industribistoriska byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.
Lundmark, Harry, red. *Sveriges privata företagare, Västergötland, Örebro 1941. Svenska Industrier, Västergötland, Göteborgs och Bohus län, Göteborg 1945.*
www.suncab.se



Kvarteret Borret

Kvarteret Borret begränsas av Industrigatan, Skepparegatan, Styrmansgatan och Fiskaregatan.

Företag som verkat i kvarteret

Lidköpings stad, förråd

Lidköpings träindustri AB

Ett stort antal mindre företag

Fastigheternas historia

Kvarteret Borret har sex fastigheter 1, 2, 3, 9, 10, och 11.

Lidköpings stad hade under lång tid förråd för både elverkets och byggnadskontorets verksamheter i huvudsak på fastigheten Borret 9. Byggnadskontorets förråd etablerades under 1940-talet och låg på platsen fram till år 1965 då det flyttades till nybyggda lokaler i Östra hamnen. Den kommunala verksamheten på fastigheten fortsatte därefter med Elverkets förråd som fanns på plats under åren 1965-85.

Fastigheterna Borret 1 och 2 har haft garagebyggnader som sannolikt uppfördes under 1940-talet. Båda garagen finns ännu kvar på sina ursprungliga platser

Lidköpings Träindustri AB höll till i hörnfastigheten Borret 11. Det är dock oklart under vilka år verksamheten pågick.



Parti av stadens förråd troligen i början av 1950-talet. I det fria lagras diverse material som krävs för att sköta verksamheten bland annat Höganäsrör, formluckor, kabeltrummor och lyktstolpar. Rörstrandsområdet syns i bakgrunden med Lidköpings Kol & Koks, hamnkranen från 1937 och Lidköpings Mekaniska Verkstads gjuteri från 1944. Stora vita högar med krossad porslin och gips ligger på Rörstrands bakgård framför råmaterialförråden från 1948. **Nicolai Gille, bildarkivet.**



Industrigatan mot väster sedd från korsningen med Fiskaregatan. Bilden visar ett koncentrat av de material som finns representerade i Västra hamnen. Allt från faluröd träpanel via putsade fasader till plåtklädda byggnader. **Foto: SOA 2008.**

Bebyggelse idag

Fastigheterna i kvarteret domineras i dag av en diversifierad verksamhet, närmast att likna vid företagshotell. Både små och medelstora företag i skiftande branscher verkar i området och kvarteret präglas starkt av de olika krav som verksamheterna ställer. Byggnaderna omfattar ett stort tidsmässigt spann med allt från träbyggnader från mellankrigstiden till helt moderna industrilokaler. De två garage som omnämns i historiken ovan finns fortfarande kvar om än i något bedagat skick.



Kvarteret Borrets fasader mot Fiskaregatan. De östra delarna av kvarteret karaktäriseras av låga byggnadsvolymer kring en gård med ett äldre garage/magasin (se bilden nedan) i en väl sammanhållen kvartersstruktur. Senare adderingar i västra och norra delen av kvarteret harmonierar väl med den äldre bebyggelsen. **Foto: SOA 2008.**



Trots det gamla korrugerade garagets något skamflade yttre är det en av kvarterets höjdpunkter. Denna typ av byggnad har normalt låg status och rivs utan urskiljning, vilket är beklagligt eftersom den representerar en förr mycket vanligt förekommande byggnadstyp. Även de korrugerade fasaderna och taket tillför en intressant dimension till området. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Många av byggnaderna i kvarteret Borret är tämligen ointressanta antingen på grund av ombyggnader eller hårdhänta renoveringar som utplånat den ursprungliga karaktären. Undantag finns dock i form av de två garagebyggnader (a) som ligger dels mot Skepparegatan, dels mot Styrmansgatan. Det förra är ett typiskt 1930-40-talsgarage i korrugerad plåt med träportar. Byggnaden har ett stort värde på grund av sin unicitet och som representant för en sällan uppmärksammas och missförstådd byggnadstyp. Plåtgarage av denna typ var förr mycket vanliga men har nästan utan undantag fått ge plats åt modernare konstruktioner, vilket gjort att värdet på de återsätande har stigit kraftigt. Det är även angeläget att även denna typ av byggnader uppmärksammas, så att bevarandeivern inte enbart kommer att gälla högreståndsmiljöer och bostadsbebyggelse. Garaget mot Styrmansgatan har en murad konstruktion och är även det en typisk representant, dock för en senare och något mera påkostad generation av garage. Tillsammans utgör byggnaderna ett par anläggningar med ca 60 års ålder som både byggnadshistoriskt, byggnadstekniskt och upplevelsemässigt har stora värden.

Stadens före detta förråd (b) har en lång fasad mot Fiskaregatan och har en balanserad form och en storlek som kontrasterar på ett positivt sätt mot det närbelägna Rörstrandsområdets stora byggnadsvolymer. Förrådet bildar på så vis en övergång mellan den riktigt stora industrin och den diversifierade verksamheten längre västerut i området och får därmed en viktig miljöskapande roll.

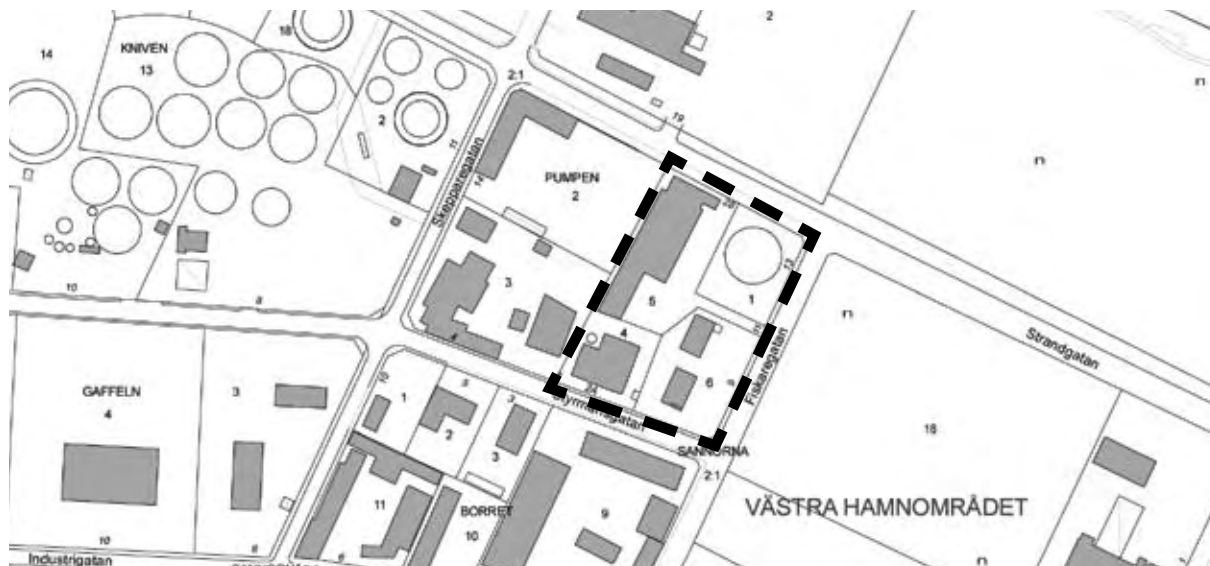
Förrådslängan (c) i rödmålat trä som ligger längs en lång bit av Industrigatan är en viktig byggnad som tack vare sin avvikande färg och sin långsmala form tillför en upplevelse dimension i det annars tämligen monotona byggnadsbeståndet.



- 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Hellman, Hans *Inventering av industriebeskrivna byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.
Lundmark, Harry, red. *Sveriges privata företagare, Västergötland, Örebro 1941. Svenska Industrier, Västergötland, Göteborgs och Bohus län, Göteborg 1945.*
www.lidkopings.se



Kvarteret Pumpen 1, 3-6

Kvarteret begränsas av Skepparegatan, Strandgatan, Fiskaregatan och Styrmansgatan.

Företag som verkat i kvarteret

Lidköpings reningsverk

Lidköpings Värmeverk AB

Fastigheternas historia

Kvarteret Pumpen består av sex fastigheter 1-6, varav 1 och 2 behandlas tillsammans med kvarteret Kniven tidigare i denna rapport.

Bortsett från den västra delen av kvarteret som bebyggdes i början av 1940-talet av Esso och Shell, har Pumpen hyst Lidköpings stads reningsverk. Anläggningen uppfördes år 1958 och var i drift fram till år 1977 då det nya avloppsreningsverket togs i drift i det närbelägna kvarteret Släggan. Förutom den karaktäristiska slambassängbyggnaden med sitt kupoltak av betong, fanns två öppna sedimenteringsbassänger på fastigheten Pumpen 5. Dessutom byggdes ett pumphus och en latrintömningsstation på fastigheten Pumpen 6.





(Överst) Strandgatan sedd mot väster ca 1960. I vänster bildkant syns en del av det magasin som stod längst norr ut på hamnområdet och strax bortom byggnaden, vid lyktstolpen, syns Gasverksgatans möte med Strandgatan. I fonden finns oljedepåerna för Shell och Esso, men ännu inget avloppsreningsverk. Strandgatan var vid denna tid även stadens yttersta barriär mot Väneren.

Nicolai Gille, bildarkivet.

(Motstående sida) Utsikt över takåsarna på Rörstrands fabriksområde där slambassängbyggnadens kupolformade tak syns i den högra bildkanten. Cisternerna för Shell och Esso på grannfastigheten i kvarteret, och de första cisternerna i kvarteret Kniven bildar fond till panoramat. Notera Rörstrands funktionalistiskt utformade panncentral och den potenta tegelskorstenen som reser sig likt en industriell symbol över det omgivande fabrikslandskapet. **Vänermuseet, Lidköping.**

Bebyggelse idag

Kvarteret domineras idag av de två nytillskott som uppförts under de senaste tio åren. Kommunens oljeeldade fjärrvärmecentral *Släggan* med 75 MW installerad effekt och det stora företagshotellet längs Strandgatan. Båda anläggningarna har så framträdande former – värmeverkets skorsten och företagshotellens höga och långa huskropp – att de totalt dominerar över den omgivande bebyggelsen. Även byggnadsmaterialet – plåt, glas och stål – kontrasterar kraftigt mot omgivningens traditionella material.

Reningsverkets före detta pumphus och latrintömningsstation är delvis ombyggda och rensade på teknisk utrustning. Byggnaderna nyttjas av Road Masters, Lidköping som bilverkstad och klubblokal. Även slambassänghuset har byggts om och används av Lidköpings kommun som sandförråd. Genom en upptagen port i den cirkulära byggnadskroppen kan sanden forslats in och ut ur byggnaden.



Ett koncentrat av kvarteret Pumpen. Betong, tegel, plåt, pappklädda tak och kontrastrika kulörer skapar spänning och gör området till en intressant del av Västra hamnen. Även byggnadernas struktur med den imponerande slambassängens kupolförsedda byggnad, reningsverkets huvudbyggnad med tidstypiskt pulpettak (se bild nedan) och det modernistiska nytillskottet i fonden tillför spänning och höjer upplevelsevärdet. **Foto: SOA 2008.**



Strandgatan mot öster. Längs norra gatukanten löper oljeledningen till cisternerna i kvarteret Kniven och i fonden syns kraftvärmeverket i Östra hamnen. Det senaste tillskottet i kvarteret Pumpen är ett kontorshotell/lagerbyggnad i modernistisk stil med typisk glasfasad och kontrasterande kulör. Till höger i bild skymtar betongbarriären som ursprungligen tillhörde Shell:s oljedepå. **Foto: SOA 2008.**

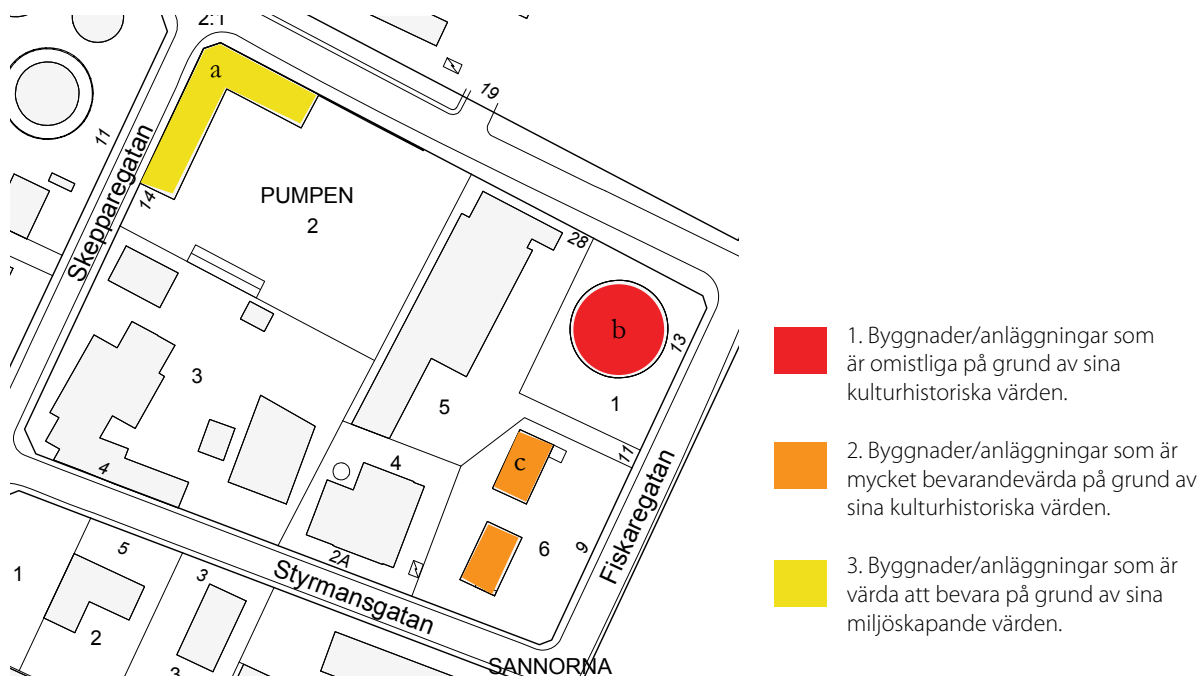


Västra hamnens kanske mest karaktärsfulla byggnad är den före detta slambassängen vid gamla reningsverket. Anläggningen togs i drift 1958 och var i bruk till 1977. Idag används den kupolförsedda byggnaden som kommunens sandförråd. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Bebyggelsen i kvarteret Pumpen uppvisar i dag en tydlig skiktning mellan den äldre bebyggelsen – före detta oljedepåerna – i den västra delen av kvarteret, mittpartiet med helt ny bebyggelse och det före detta avloppsreningsverkets byggnader i öster. Skiktningen består av stora kontraster i volym, material och upplevelser. Oljedepåernas byggnader är både tämligen välbevarade (Shell) (a) och kraftigt ombyggda (Esso) som numera hyser Micore AB:s småbåtstillverkning, vars plåtskorstenar är ett verkligt blickfång i det välexponerade läget i fyrvägs korsningen Styrmansgatan/Skepparegatan.

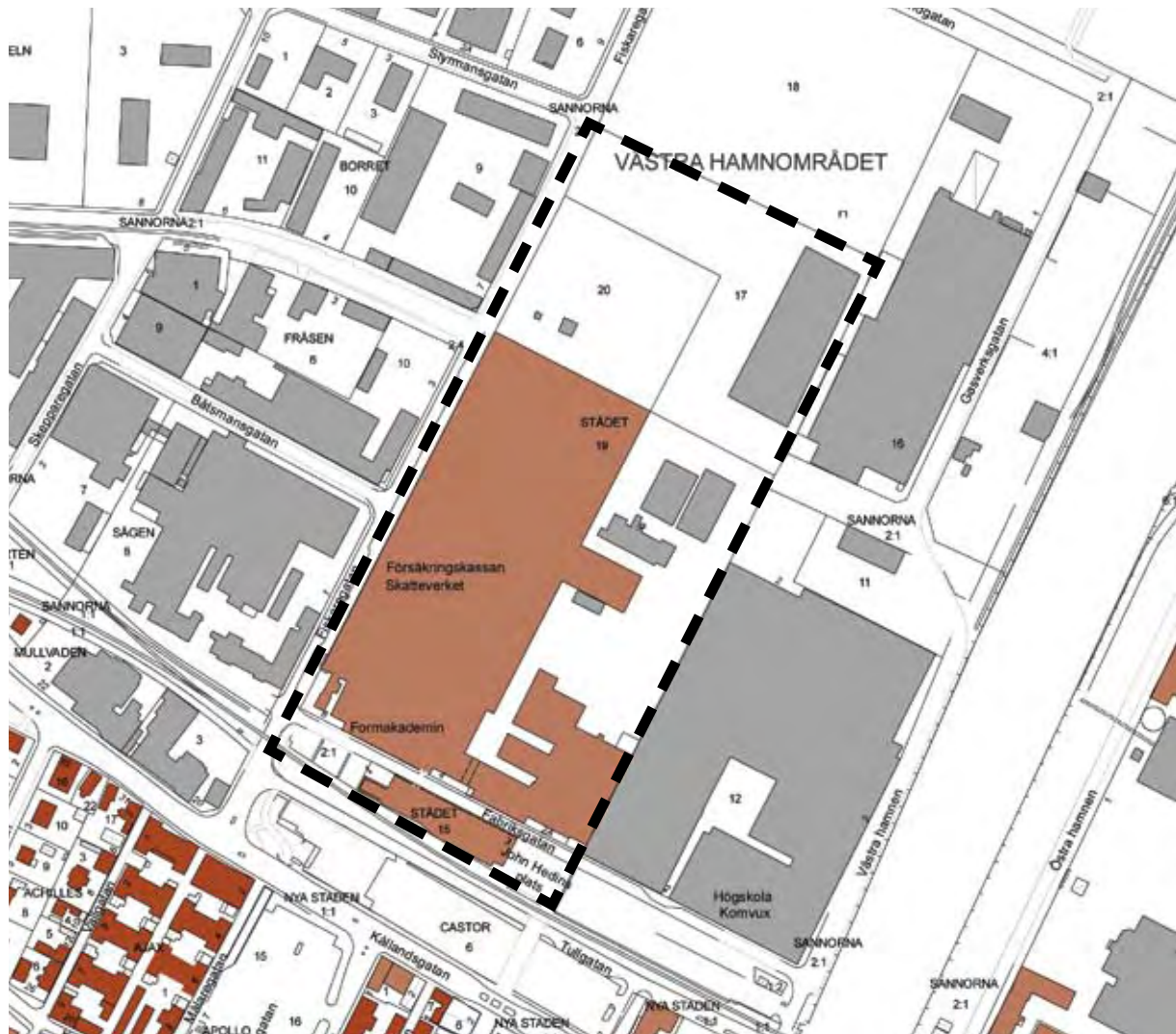
Kvarterets stora värden finns i det före detta avloppsreningsverkets slambassängbyggnad (b). Både formen – cirkulär kupolbyggnad – och konstruktionssättet med platsgjutna betongstomme och kupoltak är anmärkningsvärda även i ett nationellt perspektiv. Anläggningen har ansenliga värden ur både konstruktions- och materialhistoriska aspekter och är dessutom en mycket karaktärsfull representant för de sällan uppmärksammade kommunaltekniska anläggningarna. Även i detalj finns stora kvaliteter som till exempel i den platsgjutna stommens tydliga formbrädsavtryck, den utvändiga trappans form, takfotens balanserade utsprång och det tidstypiska fönsterbandet av inmurade glasblock. Byggnaden ligger dessutom av funktionstekniska skäl på en liten höjd som ger det välvda taket en välexponerad och framträdande position i det urbana landskapet. Även pumphuset (c) har en tidstypisk form och arkitektur där det gula fasadteglat tillför en välkommen kontrast gentemot de moderna anläggningarna i kvarterets mitt.



Källor

www.lidkoping.se

Johansson Mariette, *Sammanfattning av framtida användning av Pumpen 1*, Samhällsbyggnad Plan-Bygg, Lidköpings kommun 2008 08 21.



Kvarteret Stådet 15, 17-20

Kvarteret stådet omfattar hela Rörstrandsområdet och Lidköpings Mekaniska Verkstad. I denna kvartersbeskrivning ingår det område som tillhör Rörstrandsområdet och som begränsas av Fabriksgatan och Fiskaregatan.

Företag som verkat i kvarteret

Aktiebolaget Lidköpings Porslinsfabrik, ALP 1910-1928

Rörstrands fabriker AB 1928-2005

Fastigheternas historia

Stådet 19 är den fastighet där AB Lidköpings Porslinsfabrik år 1911 lät uppföra den ursprungliga fabriksbyggnaden i det stora komplex som idag omfattar mer än halva kvarteret Stådet. Den första fabriksbyggnaden är fortfarande en central del av det stora byggnadskomplexet och består av en fyrvånings pelarebalkkonstruktion av armerad betong med fasader i kalksandsten från Söne kalksandstensfabrik.

Rörstrandsområdet är en organiskt framvuxen industrimiljö där byggnaderna väl avspeglar både behovet av produktionslokaler i takt med att verksamheten industrialiserades och expansionstakten i företagens affärer. Åtskilliga av de utbyggnader som skett har föranletts av ny ugnsteknik, rationaliseringar i materialflöden och förändringar av transporter internt och externt.

Under mitten av 1930-talet skedde en stor nybyggnation mot Fabriksgatan då tillverkningen expanderade. Byggnaderna var med den tidens mått ultramoderna i bästa funktionalistiska arkitektur med långa fönsterband och rationell planering. Gavelpartiet mot stadens pumphus i korsningen Fabriksgatan/Fiskaregatan var särskilt spektakulärt med ett utskjutande hörn som bildade tak över hörnentrén. Industriarkitekturen i Fabriksgatans trettioårsfasad var en av de mest karaktärsfulla och välexponerade funktionalistiska miljöerna i Regionen tills den doldes av den framförliggande lager- och utlastningsbyggnaden på fastigheten Städet 15 som uppfördes under åren 1965-66.

Fastigheten Städet 17 består till stor del av industrimark men i den del som vetter mot Lidköpings gjuteri finns ett platsgjutet magasinsskomplex av armerad betong. Lagerbyggnaden uppfördes år 1948 och har oputsade fasader med exponerade formbrädsavtryck och en rationell arkitektur som i det ”civila” samhället inte blev vanlig förrän ett par decennier senare. Byggnaden karaktäriseras av de rytmiskt upprepade sadeltaken som byggts samman till en långa. Ursprungligen var byggnaden lager för diverse råmaterial som användes i tillverkningen och i samtliga portar på övervåningen fanns spår som via högbanor var förbundna med det interna spårsystemet inne på fabriksområdet. Portarna var skjutdörrar, sannolikt för att inte kollidera med det intrikata spårsystemet.

1950 förstördes delar av den äldsta ugnsanläggningen i en våldsam brand, varefter lokalerna renoverades och de tre ursprungliga schaktugnarna avlägsnades. Lagerbyggnader och ugnshus längs Fiskaregatan byggdes under 1950- och 60-talen upp i tidens modernistiska anda och med moderna material som prefabricerade väggelement och tak av Siporexelement.



AB Lidköpings Porslinsfabriker ca 1912. Endast två schaktugnar är installerade och den västra delen av Lidköpings Mekaniska Verkstads tomt är obebyggd. **Vänernuseet, Lidköping.**



(Överst) Fasaden mot staden. Det nyuppförda industrikomplexet strålar i all sin glans och hästskjutsen väntar på sin last. Notera de flätade korgarna som står vid porten till fabriken. Korgarna användes som emballage för det ömtåliga porslinet under frakten. Till höger skimtar gasverkets skorstenar. **Vänernuseet, Lidköping.**

(Nederst) Porslinsfabriken i början av 1950-talet. En enorm utveckling har skett under de ca 40 år som gått sedan bilden ovan togs. Den ursprungliga fabriken har byggts ut och kompletterats inte minst med den iögonfallande funktionalistiska längan som med sin ljusstputsade fasad, långa fönsterband, och flacka tak är ett typexempel på 1930-talets arkitekturideal. **Nicolai Gille, bildarkivet.**



Bebyggelse idag

Rörstrands fabriksområde ägs idag av ett fastighetsbolag – Porslinsstaden fastigheter AB – som konverterat industrilokalerna till kontors, butiks- restaurang- och utställningsytor. Under de ca tre år som gått sedan produktionen upphörde i Rörstrandsfabriken har i stort sett samtliga av de byggnader som ingår i fastigheten Städet 19 fått nya fasadskikt med sprutputs och tilläggsisolering. Under denna tid har även så gott som alla ursprungliga fönster ersatts med moderna aluminiumkonstruktioner.

Färgsättningen har genomgått en kraftig förändring där de enhetligt och ljusstållna ursprungskulörerna ersatts med kraftigare, mättade kulörer.

Byggnadsvolymererna är i grunden enbart något justerade genom att ett större magasin bakom panncentralen har rivits. Däremot har mycket av den tekniska utrustning i form av rör, kulvertar, förbindningar mellan huskroppar och ventilationshuvar/skorstenar avlägsnats från anläggningen.

Fabrikens funktionalistiskt formade panncentral har konverterats till kontor och fortfarande finns den karaktärsfulla skorstenen kvar utanför ångpannerummet, om än i något förkortat utförande.

Förbindelsegången mellan Johan Hedins plats framför butiksentrén och fabriksområdets inre plats kommer på sikt att öppnas och bli en del av stadens gatunät.

I takt med att fabriksområdet konverterats till företagshotell och ett allt mer publikt orienterat område med museum, butiker och restauranger har markytorna omformats. Miljön har omdanats från den ruffa industriella karaktär som rådde då fabriken lades ned till ett iordningställt stadsrum med omväxlande gräsmattor, marksten av betong, asfalt och mindre planteringar. Vid Rörstrands museums cafeteria har markbeläggningen fått ett svartvitt geometriskt mönster – i form av stiliserade porslinskärvor – som ska ansluta till det nydesignade museets form.



Torggatan är idag den naturliga förbindelsen mellan Lidköpings centrum och Rörstrandsområdet. Gatan korsar järnvägen vid John Hedins plats och fortsätter därefter fram till entrén till Rörstrands före detta fabriker. Järnvägsövergången fungerar i praktiken som en midja längs gatan och kan därmed upplevas som ett hinder, samtidigt som den på ett naturligt sätt avgränsar platsen framför fabriken.
Foto: SOA 2008.



John Hedins plats och den västra delen av parkeringen utanför LMV:s fabrik. Lidköpings Porslinsfabriks ursprungliga byggnad från 1911-12 är idag ett verkligt blickfång i miljön. Inte bara genom sin storlek utan även tack var den effektfulla mönstermurningen mellan ljus kalksandsten och rött tegel. **Foto: SOA 2008.**



Fabriksgatan mot öster. En passage som fram till Rörstrandfabrikens nedläggning närmast var att betrakta som en intern angelägenhet. Idag fungerar gatan som en transportled för många av de som turistar, besöker, arbetar eller studerar i området. Gångbron är en av de få objekt i hela rörstrandsområdet som ännu inte har renoverats och är därmed en viktig länk i förståelsen för fabriken ursprungliga karaktär. **Foto: SOA 2008.**



Sydvästra hörnet av kvarteret Städet. Den en gång så mäktiga funktionalistiska fasaden har genom till- och ombyggnader förändrats till oigenkännlighet. Idag möts besökaren av en monumental byggnadsvolym som vid en första anblick kan te sig närmast ointaglig. **Foto: SOA 2008.**



Norrfasaden av porslinsfabrikens snart hundra år gamla huvudbyggnad. Senare adderingar och ett generellt fönsterbyte i samtliga huskroppar har förändrat karaktären på området mot en allt mer likartad upplevelse. Tillbyggnadernas skiftande volymer och karaktärer hjälper dock till att lösa upp det monumentala intrycket. **Foto: SOA 2008.**



Norra delen av kvarteret Städet. I förgrunden rester efter de tippmassor som har lagrats i väntan på omhändertagande och till vänster i bild syns de råvarumagasin som uppfördes under slutet av 1940-talet. Ugnshallarnas breda huskropp avslutas med en tegelvägg mot den yta som är avsedd för parkering. I mitten av bilden syns råvarusilon under ombyggnad till restaurang och kraftcentralens tegelskorsten som ett sista utropstecken från fabrikstiden.. **Foto: SOA 2008.**



Blivande parkeringsplats för hyresgäster och besökare till de åtskilliga företagen i Rörstrandslokalerna. Lövträdsvegetationen i bakgrunden begränsar den del av området som är tänkt att behållas som naturområde. Till höger i bild skymtar råvarumagasinen och Lidköpings gjuteri. **Foto: SOA 2008.**



Blå porten, eller före detta fabriksentrén in till Rörstrand. Ingången till huvudkontoret syns till höger under skärmtaket. Blå porten ledde in till den passage genom fabriksområdet som tidigare kallades för Centralgatan. **Foto: SOA 2008.**



Fabriksgatan mot väster. Den ockrafärgade huskroppen i bilden uppfördes i slutet av 1930-talet som utställning för företagets produkter. Butikslokalerna i huskroppen till vänster är inrymda i utlastningsbyggnaden som uppfördes 1965. **Foto: SOA 2008.**



Försäkringskassans nyinredda lokaler finns i delar av den gamla ugnshallen längs Fiskaregatan. **Foto: SOA 2008.**



Under hösten 2008 skedde en omfattande ombyggnad av den före detta råmaterialsilon. Förutom kontorslokaler inryms numera två restauranger och en skybar i byggnaden. Även panncentralen renoverades till kontors- och affärslokaler. **Foto: SOA 2008.**

Övriga verksamheter

Området präglas idag av en mångfasetterad verksamhet med åtskilliga företag, Rörstrands Museum och fabriksbutik, R-strand restaurang med skybar i den före detta materialsilobyggnaden och porslinsstillverkning som flyttats från Guldkroken i Hjo till området under 2007. Formakademin har en unik verksamhet med utbildning inom keramik, modelltillverkning och mönsterdesign. De la Gardie gymnasiet använder för närvarande vissa lokaler för sina elever och gymnasiefriskolan Portalen bedriver sin verksamhet i fabriksområdet. I den före detta museilokalen drivs tillfälligt en skoaffär. Under 2008 har Försäkringskassan och Skatteverket flyttat in i nyrenoverade lokaler i den före detta ugnshallen längs Fiskaregatan. Iittala har fortfarande viss verksamhet kvar som en rest från den sista Rörstrandstiden.



I slutet av 1940-talet uppfördes fem mycket karaktärsfulla platsgjutna betongbyggnader som materialförråd till porslinsfabriken. Byggnadernas rytmiskt upprepade sadeltak och det råa intryck som formbrädsavtrycken i betongytorna skapar är orsaken till att dessa förråd måste anses som bland de mest intressanta i hela västra hamnområdet. Ursprungligen fanns högbanor som transporterade in råvarumaterialet i de gavelportar som syns på bilden. Dessvärre är alla banor och spår numera rivna. Med tanke på byggnadernas oförstörda skick och karaktärsfulla yttre och inre form bör de bevaras till eftervärlden som ett utmärkt exempel på industriarkitektur från tiden. **Foto: SOA 2008.**



Gården inne i Rörstrandsområdet var tidigare i stort set helt bebyggd med förråd och diverse spår för transport av råvaror och färdigt gods. Idag är området förvandlat till en kombinerad parkerings- och grönyta. Den putsade brandväggen mot Lidköpings Mekaniska Verkstad är det enda objekt som inte har renoverats i området. Det är av stor vikt att denna sista rest får vara kvar i oförändrat skick för att påminna om den verksamhet som en gång bedrivits på platsen och dessutom tjäna som kontrastgivare till alla de kliniskt nyputsade ytor som finns i området. **Foto: SOA 2008.**



I hörnet Fabriks- och Fiskaregatan finns kommunens västra avloppspumpverk från senare delen av 1920-talet. Byggnadens klassiska stil står i skarp kontrast till den omgivande strama industriarkitekturen. Den vänstra delen av byggnaden inrymmer ett ställverk. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Rörstrands porslinsfabriker är en central del av Lidköpings identitet och har som sådan ett mycket högt bevarandevärde ur många aspekter. Dessvärre håller upplevelsevärdet av området på att utarmas på grund av hårdhänta renoveringar där många fasadytor likriktas och ges ett allt för välputsat utseende. Spänningen i fabriksområden av Rörstrands karaktär bygger till stor del på variation – ett organiskt framvuxet industrikomplex där tidens avtryck i form av skiftande konstruktioner, byggnadsmaterial, utföranden, kulörer, texturer m.m. är några av de främsta tillgångarna. I den snabba omvandling som nu sker blir tiden, eller snarare bristen på tid, en destruktiv faktor som effektivt suddar ut spåren efter den verksamhet som tidigare bedrivits i området. Ett utmärkt exempel är den infrastruktur som funnits i området i form av rörledningar, intern järnväg, ventilationshuvar, skorstenar och filter som effektivt avlägsnats. Även byggnadernas fönster har konsekvent ersatts med moderna fönster i aluminium med floatglas som i den delvis ålderstigna miljön ter sig ytterst främmande. De enda synliga spåren av industriell verksamhet som återstår är resterna av den schaktugn som finns inne i Rörstrands museum och skorstenen (a) norr om pannhuset. Skorstenen är dessutom en symbol – en av de viktigaste tillsammans med Lidköpings gjuteri – för hela områdets industriella karaktär för en betraktare från norr i den framtida hamnstadens bostadsområde.

Det platsgjutna magasinet (b) vid baksidan av Lidköpings gjuteri är unikt. Byggnaden har en mycket rå och ursprunglig karaktär och är förhållandevis intakt, vilket skapar goda förutsättningar föra att kunna behålla kärnvärdena vid en renovering. Konstruktionen med platsgjuten betong i en rationell form var sannolikt aldrig tänkt att exponeras för en allmänhet, vilket i dag är en paradox, då stora mängder av personer är tänkta att passera bredvid fasaderna på väg till och från det framtida bostadsområdet i yttre delen av hamnen. Byggnadssättet är inte unikt, men måste ändå betraktas som ett tidigt exempel på hur betongen som byggmaterial har en helt unik egenskap – att låta sig formas till närmast vilken form som helst på byggplatsen. Det estetiska uttrycket med exponerade formbrädsavtryck förebådar dessutom den modernistiska strömning som under slutet av 1950-talet kom att bli normgivande bland Sveriges arkitekter. Byggnaden har dessutom en storlek som placerar in den som en övergång mellan Rörstrandskomplexets stora och höga volymer och Lidköpings gjuteris långsträckta och höga västfasad.

För en besökare som kommer till området från centrala staden domineras intrycket av den långa, slutna fasaden (c) som bildas av Lidköpings Mekaniska Verkstad och Rörstrands fabriker längs Fabriksgatan. I stort sett hela kvarteret Städet omgärdas av byggnader på tre sidor; öster, söder och väster, vilket skapar ett inre utrymme – Rörstrandstorget – som nås endast av den målmedvetne eller slumpartade besökaren. Så länge fabriken var i drift fyllde denna slutenhet flera funktioner. För det första var slutenheten ett bra skalskydd för den emellanåt känsliga tillverkningen, för det andra var den ett logiskt resultat av företagets expansion inom en given yta. Idag däremot, blir slutenheten ett hinder i exponeringen av de publika verksamheter som är tänkta att fylla de före detta industrilokalerna. För att transformera och i realiteten invertera förhållandet i området till öppenhet, krävs delikata ingrepp som bevarar



Fabrikskorstenen syns som ett landmärke inte minst från det blivande bostadsområdet i norr eller som här i en glipa mellan LMV:s lokaler och kommunens ställverk.

Foto: SOA 2008.

karaktären av den ursprungliga verksamheten – till exempel den höga putsade väggen mot LMV – samtidigt som eventuella adderingar blir tillräckligt effektiva för sitt syfte.

Industrihistoriskt är fabriken den verksamhet som tillsammans med Lidköpings Mekaniska Verkstad har nått ut till en svensk och internationell marknad under längst tid och med störst genomslagskraft av alla industrier i Lidköping. Tillverkningen bedrevs först under närmast hantverksmässiga förhållanden men moderniserades snabbt, vilket även avsatte sina spår i arkitekturen med en organsikt framvuxen byggnadsvolym. I likhet med andra industrimiljöer som varit i drift under närmast ett sekel är det arkitektoniska värdet i Rörstrandsområdet en kombination av tydligt exponerade stilar och tidstypiska material. Den äldsta byggnadens murade fasader (d) är uppförda i ett lokalt producerat byggnadsmaterial – kalksandsten – från Söne med mönstermurningar i vanligt rödtegel och detaljer i vackert bearbetad kalksten från Kinnekulle. Fabriksbyggnaden kom att bli Sönefabrikens allra största order och är idag en viktig exponent för såväl ett lokalt företagande som svensk materialhistoria. 1930-talets addering i form av den funktionalistiska tillbyggnaden (e) längs Fabriksgatan är en imponerande industrifasad som dessvärre har behandlats något hårdhänt genom att den dolts bakom den framförliggande bygganden (Korpen och Jysk) och genom den brutala färgsättningen med djupt mättad terrakottakulör som är ett kraftigt avsteg från den ursprungligt ljusa funktionalistiska färgsättningen. Entrén (f) till fabriksområdet är en bevarandevärd delmiljö med tidstypiska arkitektoniska detaljer och ett stort socialhistoriskt värde. Även gångbron (g) över Fabriksgatan är av stort miljöskapande värde.

Rörstrands porslinsfabriker har ett stort nationellt intresse som en unik porslinshistorisk miljö. Idag återstår inga fysiska spår efter Rörstrands tillverkning i Stockholm annat än en delvis övertäckt deponi. Verksamheten upphörde där 1928 och flyttades till Göteborgs Porslinsfabrik under några få år för att sedan överföras till Lidköpingsfabriken. Byggnaderna i Göteborg har stått outnyttjade under en lång tid och konverteras nu till bostäder. Lidköpingsfabriken är därmed den enda plats där Rörstrand har verkat, som det fortfarande finns kvar en porslinsanknuten verksamhet i form av utbildning, produktion, produktutveckling, dekortryckning, försäljning och museiverksamhet.

Källor

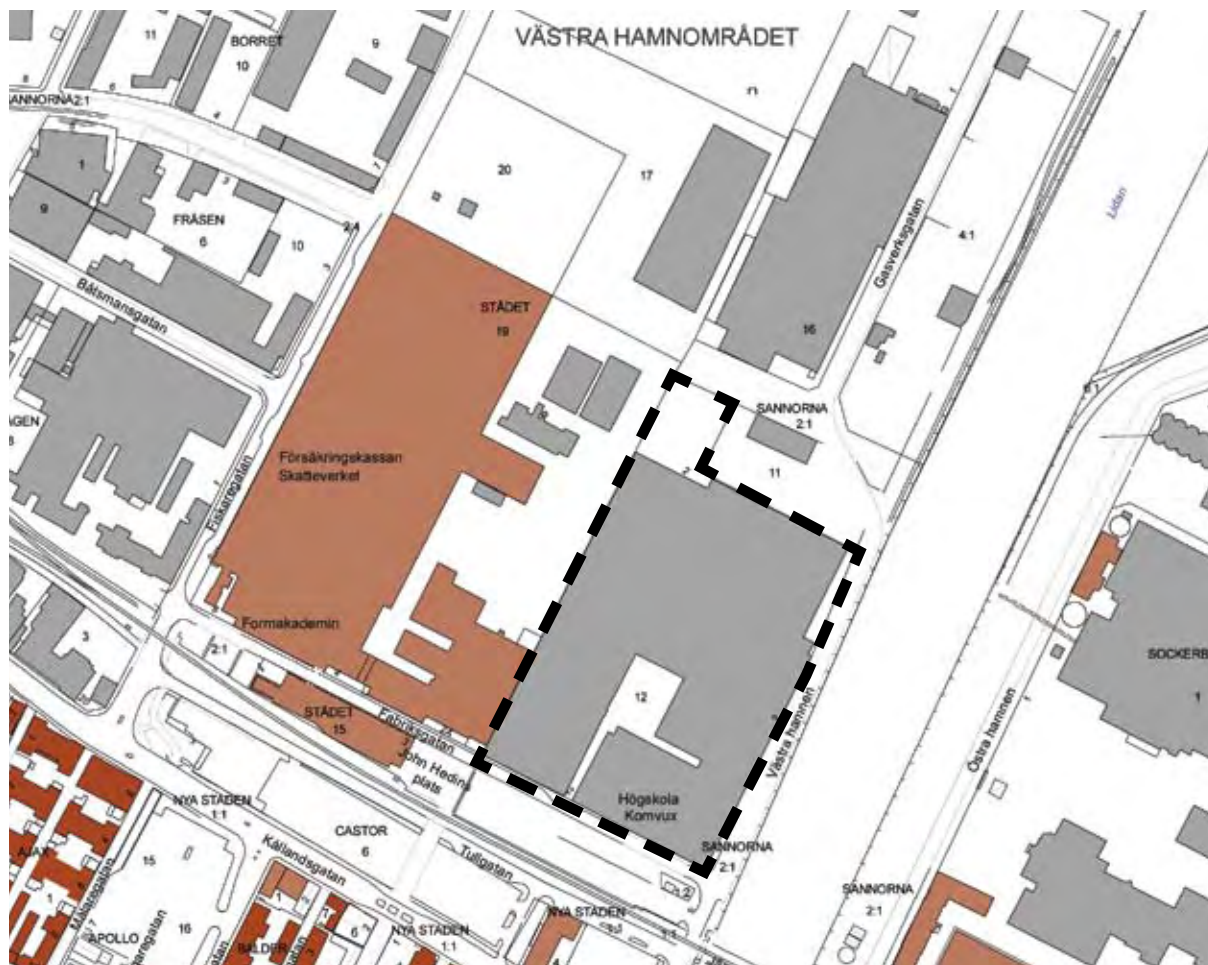
Dahlquist, Georg *Något om Lidköpings industrier*, ur: EOS-publikationen: Minnesskrift för alla lidcopensare, hemvarande och flyktade. Lidköping 1933.
Franzén, Gunnar, Nicolai Gille, Lidköping, 2008 10 22.
Hellman, Hans *Inventering av industrihistoriska byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.
Nordisk familjebok, *Lidköping*, Stockholm 1912.
Rörstrands museum, Lidköping. Informationstavlor, ritningar och bilder.
Sveriges handelskalender 1920, del 1 – Allmänna ordningen, Stockholm 1920.
www.torehartung.se/content/lidkoeping-fyller-100-ar-som-porslinsstad, 2008 10 22



1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.

2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.

3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.



Kvarteret Städet 12

Fastigheten består av den östra delen av kvarteret och begränsas av Fabriksgatan och Gasverksgatan.

Företag som verkat i kvarteret

Lidköpings Mekaniska Verkstads AB 1875-
Lidköpings stads gasverk 1902~1964

Fastighetens historia

All mark i kvarteret Städet utgörs av fyllnadsmassor som genom flera sekler med utfyllnadsarbete, successivt har skjutit Vänerns strandlinje allt längre norrut.

Fastigheten Städet 12 har sedan mitten av 1800-talet används som ett industriområde där Lidköpings Mekaniska Verkstads (LMV) verksamhet grundades år 1875. Idag bedrivs fortfarande LMV:s verksamhet i den västra delen av fastigheten, men från millennieskiftet har delar av fastigheten successivt förvandlats till företagshotell.

På den bakre delen av tomten fanns tidigare Lidköpings Gasverk som var i drift under perioden 1902 till tidigt 1960-tal. Tillverkningen av stadsgas skedde med stenkol som råvara och genererade stora mängder koks och kolstybb som biprodukter. Upplag för dessa material fanns i direkt anslutning till gasverket. Föreningar i form av stenkolstjära tvättades ur gasen innan den levererades ut i stadens belysningsystem. Vid starten var gasverket dimensionerat för en leverans av 400-500 m³ per dygn och 1933 var kapaciteten uppe i över 2 000 m³ per dygn. För tryckutjämning i gasledningsnätet fanns ursprungligen en 600 m³ gasklocka, vilken kompletterades redan 1905 med ytterligare en gasklocka om 1 000 m³. Gasklockorna var placerade på den inre delen av tomten som gränsade till porslinsfabrikens fastighet. Beslut om gasverkets nedläggning fattades 1954 men leveranserna till konsumenterna upphörde inte förrän ett par år in på 1960-talet. Gasverket revs och ersattes med verkstadsbyggnader för LMV.



(Överst) Lidköpings Mekaniska Verkstad år 1912. Verkstaden har fortfarande en blygsam storlek särskilt i jämförelse med Sockerbruket i bakre delen av bilden. **Mekenminnet, Lidköping.**

(Nederst) Stadens gasverk sett från Östra hamnen. Verket byggdes 1902 och bilden är sannolikt tagen ca 1905. Notera den rikt utsmyckade gaveln på ugnshuset där små torneller skulle efterlikna gaslågor. **Vänermuseet, Lidköping.**





(Överst) Verkstadens östra fasad fotograferad år 1918. Notera företagsnamnet på den äldsta verkstadsbyggnadens gavel. **Vänermuseet, Lidköping.**

(I mitten) LMV:s inre år 1918 med ett gytter av tak, lanterniner och varierande takmaterial. Under senare delen av 1910-talet har i stort sett hela tomten bebyggts. **Mekenminnet, Lidköping.**

(Nederst) Redan 1918 var den långa söderfasaden i stort sett färdigbyggd. Hela fastigheten är sluten och takhöjden är närmast identisk med den nuvarande. Järnvägsområdet med omgivande grönytor ger en närmast lantlig prägel åt miljön. **Mekenminnet, Lidköping.**

Bebyggelse idag

Området präglas i dag till stor del av de långa och i stort sett obrutna fasaderna mot Fabriksgatan i söder och Gasverksgatan i öster. Kvarteret har en stor slutenhet med endast den tämligen oansenliga öppningen in mot gården i söder och industriportar i öster. Arkitekturen karaktäriseras till stor del av en adderingens estetik där företagets behov av större lokaler har medfört att i stort sett hela tomtytan har bebyggt under de drygt 130 år som passerat sedan företaget grundades. Fönsterbandens upprepade och närmast rytmiska indelning i den över 100 meter långa fasaden mot Fabriksgatan, är en viktig del av hela det nuvarande industriområdets gräns mot centrala Lidköping. För en besökare sluter sig kvarteret mot Lidan dock på ett monolitiskt och industriellt sätt där plåtinklädnaderna har en tydlig praktisk funktion om än med intetsägande utseende. Vid en jämförelse med industriområdet på östra sidan av älven framstår LMV:s kvarter än mer monolitiskt, ett intryck som förstärks av den enhetliga höjden på byggnaderna. Med tanke på att Gasverksgatans förlängning söderut över järnvägen är en av huvudentréerna till hela Västra hamnområdet, är kvarterets slutenhet normgivande för en besökares omedelbara intryck av Västra hamnområdet.

Västsidan av LMV:s industribyggnader gränsar till före detta Rörstrands porslinsfabriker och är idag en enda lång brandvägg som exponeras i sin helhet likt en mur som klyver kvarteret Städet i två delar. Väggen uppvisar spår efter tidigare verkstadslokaler som numera är rivna till förmån för den parkering som finns i anslutning till Rörstrands butiksområde. Från distans syns de lanterninförsedda sadeltak som försett fabrikslokalerna med dagsljus. I en framtid finns planer på att öppna förbindelsegången mellan den före detta porslinsfabriken och brandväggen för att skapa en passage som förbinder centrala staden med det planerade bostadsområdet i norr.

Fastigheten Städet 11 gränsar till LMV:s område i norr. Här finns ett utomhusställverk med tillhörande betongbarriär och en transformatorstationsbyggnad av tegel som tillsammans förhindrar att de bakomliggande fabriksbyggnaderna exponeras för allmänheten annat än i hörnet mot Lidan.



Lidköpings Mekaniska Verkstad grundades 1875 i den byggnadsdel som numera utgör hörn i det stora verkstadskomplexet. Efter åtskilliga om- och tillbyggnader är det emellertid svårt att idag avgöra vad som är gammalt och nytt. **Foto: SOA 2008.**



Fabriksgatan mot öster längs den imponerande sydfasaden på Lidköpings Mekaniska Verkstad. Intrycket av byggnaden domineras av en upprepningens estetik där de höga fönstren utgör ett huvudmotiv. **Foto: SOA 2008.**



LMV:s forna huvudkontor är idag ombyggt till företagshotell och entrén har krönts med en skylt som hedrar grundaren av företaget Adolf Fredrik Rohdin. **Foto: SOA 2008.**



Norra delen av kvarteret Städet är idag delvis uthyrt och används som företagshotell. Området tillhörde tidigare Lidköpings gasverk, vars två gasklockor stod placerade delvis under den tegelbyggnad som syns i foden på bilden. **Foto: SOA 2008.**



Gasverksgatan mot norr. Ända sedan verkstaden etablerades på 1870-talet har detta stråk varit centralt för transporter av varor till och från hamnen och företagen. Hamnkranen i fonden är ett landmärke med stort identitetsvärde både för staden och för Västra hamnen. **Foto: SOA 2008.**



LMV:s fabriksbyggnad är en av de mest välexponerade industrierna i centrala staden men från Gasverksgatan upplevs fasaden mot Lidan som en monoton och anonym vägg, vilken sträcker sig längs ca 100 meter av hamnen. Från östra kajen syns däremot hela komplexet i sitt sammanhang, vilket ger ett mer balanserat intryck. **Foto: SOA 2008.**

Övriga verksamheter

Byggnadsvolymer som ursprungligen hyste LMV har idag i vissa delar karaktären av företagshotell, med bland annat Lidköpings kommuns Vuxenutbildning, Högskolan Online och ett stort antal mindre tjänsteföretag. Särskilt påtagligt är att LMV numera har flyttat sin huvudentré från det sydöstra hörnet av kvarteret till den ursprungliga fabriksporten mot Fabriksgatan, vilket medfört att företaget fått en mer anonym framtoning i området.

Värdering

LMV:s fabriksområde uppvisar en kontinuitet med över ett sekel av industriell verksamhet och är ett typiskt exempel på verkstadslokalernas utveckling under 1900-talet, från de tidiga verkstadslängorna med rikligt med fönster i fasaderna via lanterninförsedda lokaler till de numera helt slutna och anonyma volymer. Trots slutenheten har området ett högt industri- och teknikhistoriskt värde, främst på grund av de många årsringarna i anläggningen men även genom att det fortfarande pågår avancerad tillverkning av verkstadsmaskiner i ett centralt läge i staden. På andra håll i landet har all liknande produktion i stort sett utan undantag flyttats till ytterområden, vilket medfört att den spänning och puls som tillverkningsindustrin genererar på gott och ont har försvunnit.

Även valet av fasadmaterial över tid – tegel, betong, puts och plåt – är en direkt följd av byggnadsteknikens utveckling och har i sig ett högt värde i likhet med vissa andra delar av bebyggelsen i Västra hamnen. Brandväggen (a) som vetter mot Rörstrandsområdet är särskilt intressant genom sin handputasde och råa yta som effektivt kontrasterar mot resten av det välputsade området.

Helhetsintrycket dras ned något på grund av den aluminiumifiering som tvingats på byggnaderna. Genom att i stor utsträckning ersätta ursprungliga fönster- och dörrpartier med grova moderna aluminiumkonstruktioner har byggnadernas själ i gränssnittet mot stadsbilden till stor del gått förlorad. Den äldsta fabriksbyggnaden (b) i hörnet Fabriksgatan/Gasverksgatan har dock kvar sina träfönster, även om de inte är de ursprungliga från 1874.

Trots ovanstående har fastigheten en central roll i hela Västra hamnområdet, inte minst som miljöskapande och tydlig avgränsning mot resten av staden. Fastigheten innehåller resterna efter den äldsta bebyggelsen i området – vilket i sig är ett tungt vägande argument för ett bevarande – och är samtidigt en veritabel odysse över de byggnadsmaterial och -principer som gällt inom industribyggandet de senaste 150 åren. Industriarkitekturen (c) längs Fabriksgatan med karaktärsfull fönsterindelning och långsträckt byggnadskroppar av sekelskifteskaraktär är en tydlig områdesmarkör, inte minst tillsammans med grannfastigheten i väster – Rörstrands före detta porslinsfabrik.



- | | | |
|---|--|--|
| <p> 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.</p> | <p> 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.</p> | <p> 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.</p> |
|---|--|--|

Källor

Ett sekel med Meken – 1875-1975, en kort historik, Lidköpings Mekaniska Verkstad AB, 1975.

Dahlquist, Georg *Något om Lidköpings industrier*, ur: EOS-publikationen: Minnesskrift för alla lidcopensare, hemvarande och flyktade. Lidköping 1933.

Franzén, Gunnar, Nicolai Gille, Lidköping, 2008 10 22.

Hellman, Hans *Inventering av industribeskrivna byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.

Hjelmkvist, Bo, *Mekenminnet*, 2008 10 27.

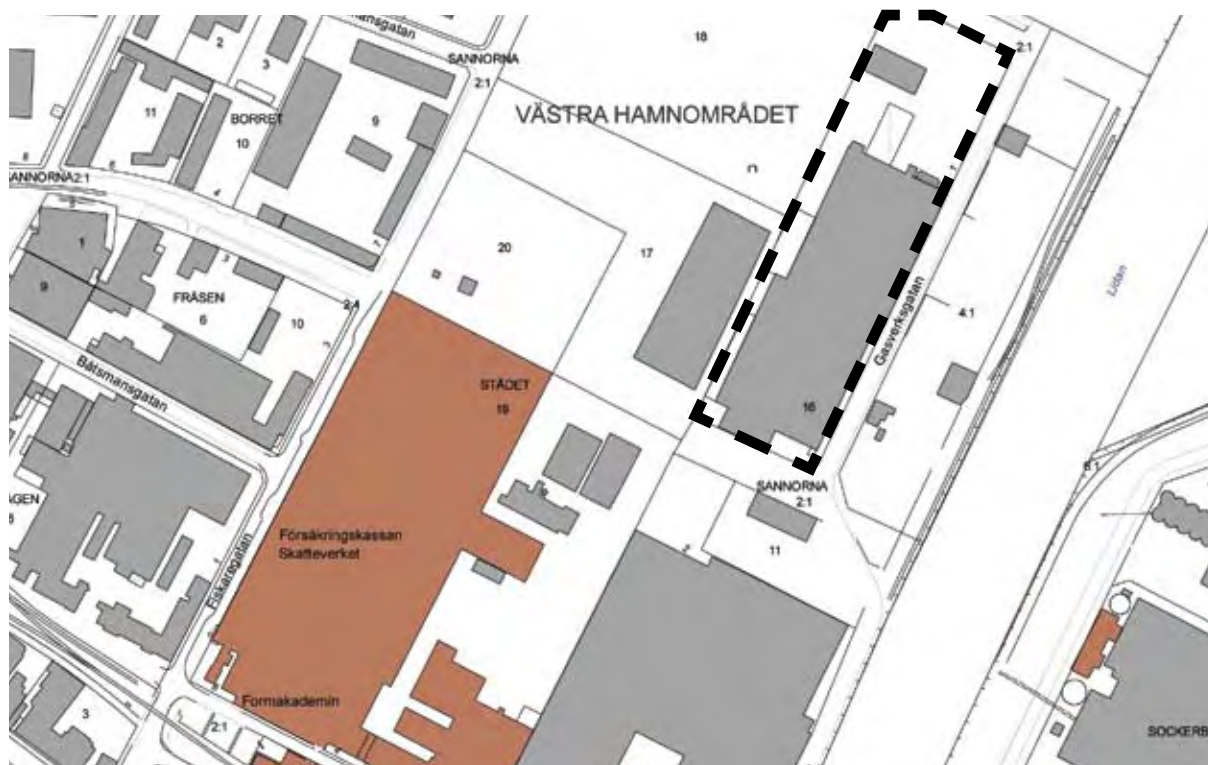
Nilsson, Gustaf *Lidköpings Gasverk*, ur: EOS-publikationen: Minnesskrift för alla lidcopensare, hemvarande och flyktade. Lidköping 1933.

Nordisk familjebok, *Lidköping*, Stockholm 1912.

Sveriges handelskalender 1920, del 1 – Allmänna ordningen, Stockholm 1920.

Ullenius, Gunnar *Lidköpings Mekaniska Verkstad 1875-1950*, opublicerat manus till minnesskrift, Mekenminnet, Lidköping.

Mekenminnet, Arbetlivsmuseum, Lidköpings Mekaniska Verkstad. Bilder, kartor, tryckt företagsinformation 2008 10 27.



Kvarteret Städet 16

Fastigheten består av den nordöstra delen av kvarteret och begränsas av Gasverksgatan och Strandgatan.

Företag som verkat i kvarteret

Lidköpings Mekaniska Verkstad 1942-1999

Lidköpings gjuteri 1999-

Vestas

Fastighetens historia

Gjuteribyggnaden är uppförd i två etapper med början 1942 då den södra delen av gjuteriet tillkom som ett resultat av att det gamla gjuteriet inne i LMV:s verkstadsområde behövde ytterligare kapacitet. Expansionen fortsatte, bland annat genom förvärv av Köpings gjuteri, och 1966 fick anläggningen sin nuvarande storlek genom en förlängning åt norr med formningshall, sandberedningsverk och renseri.

Gjuteriet var ursprungligen försett med två stycken kupolugnar. Ugnarna eldades med koks som bland annat erhöles som en restprodukt från det närbelägna gasverket. Efter gasverkets stängning togs koksen in med båt till dåvarande Lidköpings Kol & Koks AB:s anläggning på kajen utanför gjuteriet. Kupolugnarna användes fram till 2001 och då i begränsad omfattning. Idag smälts järnet i en elektrisk högfrekvensugn (HF-ugn).



Norra delen av LMV:s område ca 1964. Gasverket finns fortfarande kvar men gasklockorna verkar vara borttagna. Stadens nya mottagningsstation för elektricitet ligger i mitten av bilden och skymmer nästan hela söderfasaden på gjuteriet. Till vänster i bild syns den huskropp som uppfördes för LMV på den västra delen av gasverkstomten år 1960. **Vänermuseet, Lidköping.**



Skrotgården norr om gjuteriet. En enkel traversbrygga bestyrker hela området och lagret med gjutflaskor i förgrunden är imponerande. I bakgrunden syns rörstrandfabrikens råvarumagasin från år 1948. Notera högbanorna som leder in till portarna på gavlarna. I fonden syns stadens förråd och Esso:s oljedepå. **Nicolai Gille, Lidköping.**

Bebyggelse idag

Fastigheten Stådet 16 är en direkt förlängning av LMV:s område norrut och ingick tidigare i deras verksamhet. Byggnaderna är typiska gjuteribyggnader från mitten av 1900-talet med stor volym, rikligt med fönster och ventilationsskorstenar för kupolugnarna på taket. Fönstrens utformning med stora glaspartier uppdelade i rektangulära rutor infattade i stålpröjs och -bågar är ett funktionalistiskt drag som ger byggnaden stor karaktär. Mer än 60 års verksamhet har dock gjort att åtskilliga av fönstren är hårt smutsade och på den västra fasaden är fönstren delvis igensatta. Helt nyligen har dessutom fönstren på den södra gaveln delvis bytts ut till moderna aluminiumfönster med mycket grövre profiler än de ursprungliga fönstren.

Hela anläggningen står på betongsocklar och -fundament som bär ytterväggarna och den invändiga stålstomme som även fungerar som upplag för traverser m.m. Taket är tämligen flackt och har rikligt med ventilationshuvar och skorstenar som för den invigde varslar om byggnadens funktion. På taket finns även lanterniner som åtminstone delvis är igensatta.

Vid södra gaveln har en utlastningsbyggnad adderats till huvudbyggnaden. I norra delen av fastigheten finns upplag för formar, så kallade flaskor, och intag för formsand och råmaterial till gjutgodset. Här finns även en karaktärsfull förvaringsbyggnad med plåttäckta fasader och tak. Byggnader av denna typ brukar normalt inte uppmärksammas och är idag ett allt mer sällsynt inslag i stadsnära miljöer.

Gjuteriet har under senare år målats i en terrakottakulör på södra och östra sidorna.



Lidköpings Mekaniska Verkstad expanderade kraftigt under 1940-talet och i samband med detta byggdes ett helt nytt gjuteri norr om de ursprungliga verkstadsbyggnaderna. Gjuteriet stod färdigt 1944 och är idag tämligen oförändrat bortsett från en senare tillkommen utlastningsbyggnad på södra gaveln. Den karaktärsfulla anläggningen är en av västra hamnens mest intressanta objekt både med tanke på den arkitektoniska formen och det faktum att gjuteriet fortfarande är i full drift. **Foto: SOA 2008.**



Längs gjuteriets östra fasad syns de fönsterband som är signum för hela byggnaden. Ventilationshuvar, rör och cykloner bidrar dessutom till den industriella karaktären och är för den initierade betraktaren tydliga tecken på vilken verksamhet som bedrivs i lokalerna. **Foto: SOA 2008.**



Norra delen av gjuteriområdet är en typisk blandning av upplag för diverse material och fungerar dessutom som gjuteriets skrotgård. I högerkant av bilden syns det korrugerade plåtmagasin som tillsammans med traversbanans överbyggnad står för en stor del av det industriella uttrycket i denna del av kvarteret. Enkla plåtmagasin är idag en allt mer sällsynt företeelse och bör om möjligt bevaras till framtiden som en exponent för verksamheten i området. **Foto: SOA 2008.**



Ventilationsskorstenarna på taket är direkta signaler på att det finns ett gjuteri i lokalerna. Skorstenarna är placerade rakt över de två kupolugnar som under lång tid har fungerat som *"hjärtat"* i verksamheten. Vid en eventuell renovering av byggnaderna är det av stor vikt att dessa skorstenar får finnas kvar. **Foto: SOA 2008.**



LMV:S forna gjuteri ingår i ett större industriellt sammanhang med hamn, Rörstrandsområdet spannmålshanteringen i östra hamnen och kolhanteringen på kajen. Kranar, rörledningar, stolpar och andra installationer bidrar till den suggestiva stämningen i området och är även centrala för förståelsen av industrimiljön. **Foto: SOA 2008.**



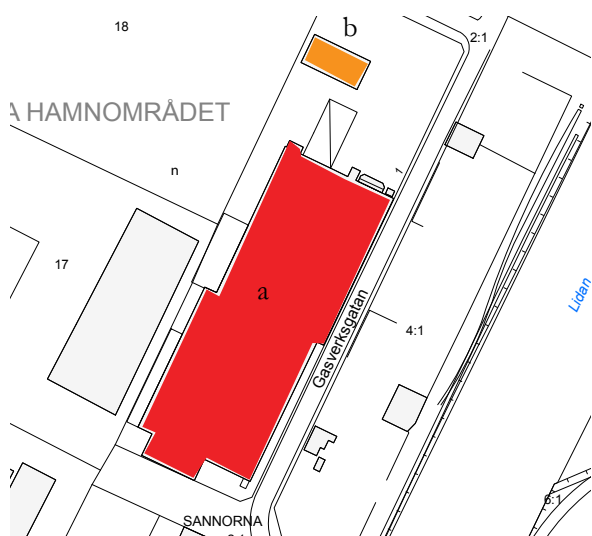
Gjuteriets södra fasad har med sina höga fönsterpartier ett säreget och utpräglat industriellt utseende. En stor del av byggnadens värden finns i grundformen med det flacka sadeltaket i kombination med fönstrens utformning, antal och placeringar. **Foto: SOA 2008.**



Bilden visar den östra fasaden av gjuteriet och den passage som bildas mot baksidan av porslinsindustrins råvarumagasin. Genom att öppna de igensatta fönstren på gjuteriet och låta magasinen behålla sin råa karaktär bildas en inramning till det gångstråk som i framtiden kommer att utgöra Torggatans förlängning. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Gjuteriet (a) är en av de mest värdefulla och ursprungliga industribyggnaderna i Västra hamnområdet. Både funktionen och formen är tämligen orörda, där endast den nyligen avfärgade fasaden och de mot Rörstrandsområdet igensatta fönstren sticker ut från ursprungsutförandet. Fönstren i anläggningen är ett kärnvärde både vad avser den faktiska konstruktionen – med stålbågar av bästa funktionalistiska märke – och de rytmiskt upprepade fönsterbanden, som löser upp de långa och höga fasaderna. Anläggningen är ett av de bästa exemplen i landet på ett tidstypiskt gjuteri som fortfarande är i drift. Att industrin dessutom ligger välexponerad och lättillgänglig ökar värdet ytterligare. Inte minst de karaktärsfulla ventilationshuvorna och skorstenarna som syns på långt håll, markerar – och står för – en viktig del av anläggningens identitet. Gjuteriet är dessutom en viktig länk för förståelsen av Lidköpings Mekaniska Verkstads historia. Även det tillsynes underordnade plåtmagasinet (b) vid norra gaveln på gjuteriet har ett stort bevarandevärde på grund av att den förr så vanliga byggnadstypen – förråd, magasin och lager – numera i stort sett undantagslöst har rensats bort från de centrala delarna av städerna. Inte minst den försinkade, sinuskorrugerade plåten som fasad- och takmaterial har ett oförtjänt dåligt ryckte och bör uppmärksammas som ett kontrast- och miljöskapande material med ursprung i industrisamhällets framväxt under de senaste 150 åren. Idag vänder gjuteriet ryggen åt det framtida bostadsområdet i Västra hamnen. Genom att betona kärnvärdena och återskapa ”baksidans” forna glans, kommer anläggningen att tillföra stora miljöskapande värden till området.



1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

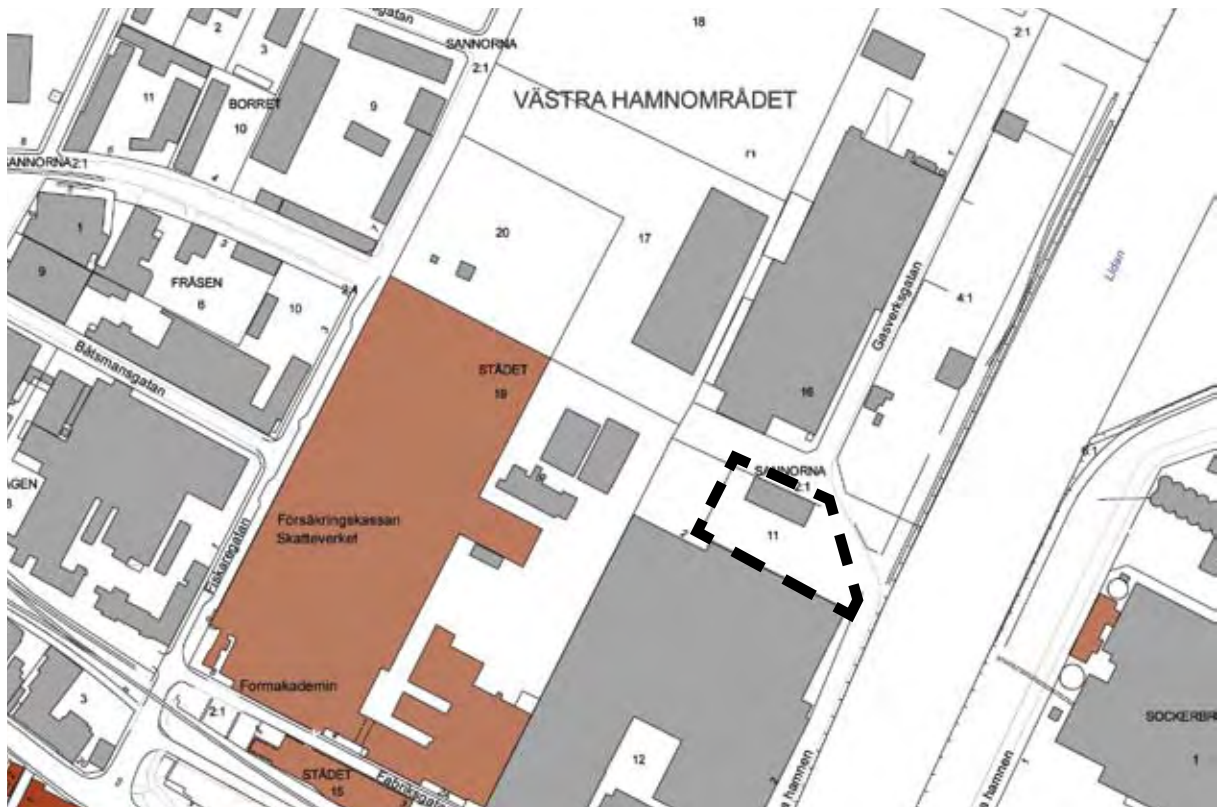
Källor

Ett sekel med Meken – 1875-1975, en kort historik, Lidköpings Mekaniska Verkstad AB, 1975.

Hedlund, Per, f.d. gjuterichef, 081021.

Hellman, Hans *Inventering av industriebeskrivna byggnader och miljöer i Lidköpings kommun 2004*, Uppdragsverksamheten 2005:15, Forsviks industriminnen.

Ullenius, Gunnar *Lidköpings Mekaniska Verkstad 1875-1950*, opublicerat manus till minnesskrift.



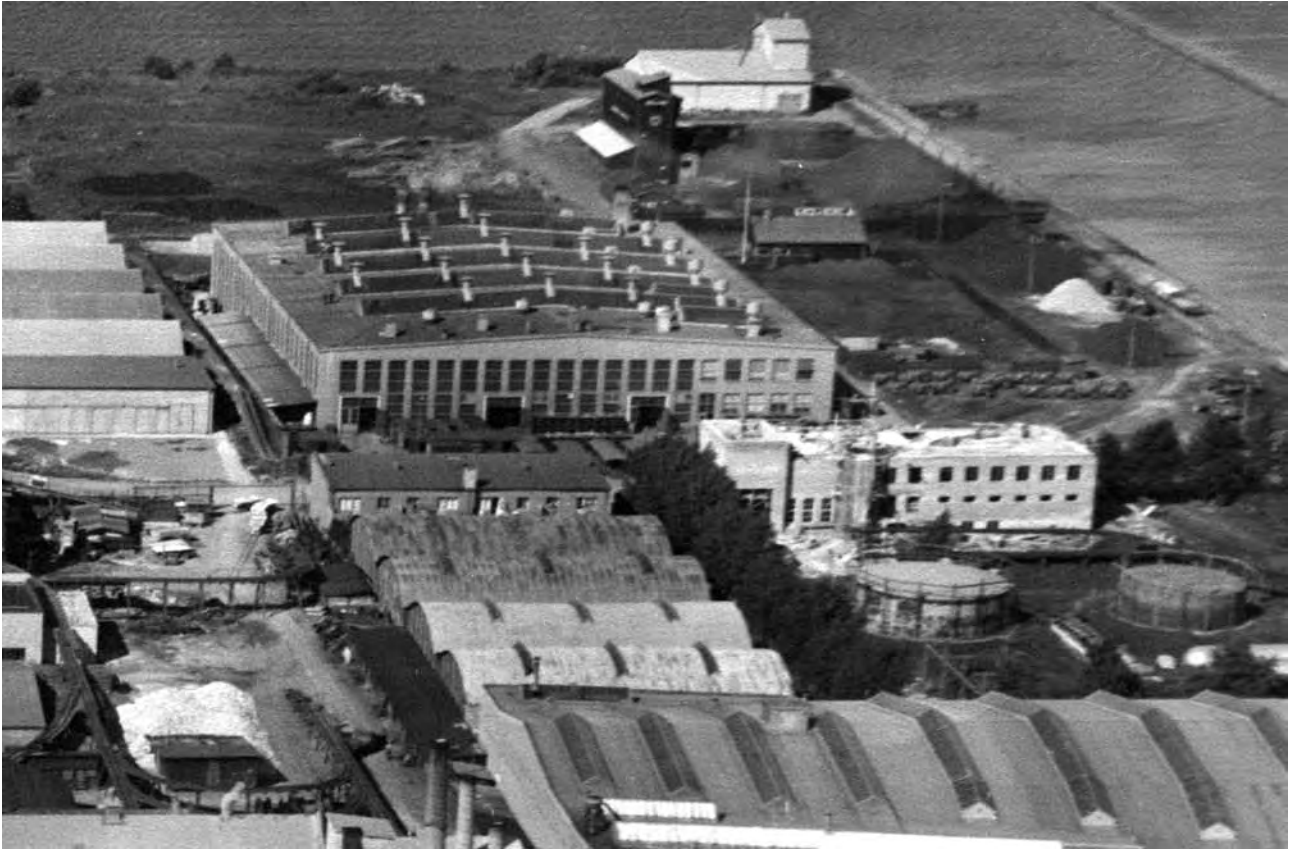
Kvarteret Städet I I

Fastigheten består av en mindre del av kvarteret och avgränsas av Gasverksgatan och infarten till Rörstrandsområdet.

Företag som verkat på fastigheten
Elverkets huvudcentral 1951-

Fastighetens historia och tidigare verksamheter på platsen
Marken i fastigheten har tidigare använts som upplag för diverse material och råvaror till Lidköpings Mekaniska Verkstad.

Huvudstationen – med dagens utseende – är tämligen intakt, bortsett från en tornbyggnad som ursprungligen fanns vid den västra gaveln. I tornet fanns lyftanordningar och verkstad för reparation av transformatorer, vilkas kärnor var tvungna att kunna lyftas upp ur höljena. I samband med dessa operationer hanterades rikligt med transformatorolja. Byggnaden uppfördes 1951-53 som elverkets huvudstation och innehöll ursprungligen ett 6 kV inomhusställverk med kontrollrum samt mekanisk verkstad m.m. Stationen uppfördes efter indikationer på att Rörstrands fabriker hade planer på att övergå till elektrisk ugnsdrift vid bränningen av sitt gods. ASEA i Västerås valdes som leverantör av den elektriska utrustningen och byggnaden ritades av arkitekt Per Bohlin i Västerås, sedemera stadsarkitekt i samma stad.



Flygbild över norra delen av Västra hamnen år 1951. Elektriska huvudstationen är under byggnad, gasklockorna finns fortfarande kvar och LMV:s modellförråd (med de välvda taken) ligger som en barriär mellan Rörstrand och gasverket.

Lidköpings kommuns arkiv.

Bebyggelse idag

Fastigheten Stådet 11 gränsar till LMV:s område i söder. Här finns ett utomhusställverk med tillhörande betongbarriär och en ställverksbyggnad (av tegel som tillsammans delvis förhindrar att de bakomliggande fabriksbyggnaderna exponeras för allmänheten annat än i hörnet mot älven. Kraftförsörjningen är avgörande för både LMV:s och det närliggande gjuteriets produktion.

Tegelbyggnaden i två våningar och källare har en karaktärsfull arkitektur med hårdbränt tegel som kontrasterar mot de tydligt markerade fönsteromfattningarna i puts. Det centralt placerade trapphuset, vars stora fönsterparti betonar ingången, utgör ett starkt vertikalt formelement som bryter av mot resten av huvudfasaden. Byggnaden har något märkliga fönsterplaceringar som beror på den ovanliga våningshöjden som föranleddes av byggnadens funktion. Även fönsterutformningen är udda med olika typer av fönster på respektive sida om entrépartiet, också detta föranlett av olika funktioner inne i byggnaden.

Utomhusställverkets massiva splitterskydd i betong upplevs som brutala inslag i miljön och kan för den oinvigde verka helt malplacerade.



Mellan gjuteriet i norr och norra gaveln på LMV:s fabrik finns en öppen plats som i vardagslag används som parkering. I fonden ligger den ställverksbyggnad som uppfördes av staden 1951. Byggnaden inramas av träplank och en massiv betongbarriär som skydd vid transformatorerna i utomhusställverket. Byggnaden binder på ett förtjänstfullt sätt ihop gjuteriet och verkstaden genom sin form och material. **Foto: SOA 2008.**



Ställverksbyggnaden har flera arkitektoniska kvaliteter främst i den goda materialbehandlingen och omsorg om detaljer som till exempel de putsade fönsteromfattningarna, entrépartiets utformning och valet av tegel. Under senare tid har den ursprungliga dörren ersatts och den nya aluminiumentrén känns främmande. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Anläggningen har ett stort värde både ur teknikhistorisk och arkitektonisk synvinkel som en symbol för förutsättningen för det moderna industrisamhällets framväxt – elektriciteten. Den tidstypiska utformningen av byggnaden är väl värd att bevara och stor varsamhet bör iakttas vid eventuella framtida renoveringar.



- 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Lidköpings elnät 100 år 1908-2008, informationssida på kommunens webbplats www.lidkoping.se, 2008 10 20.

Lidköpings stad, Fastighetsnämndens arkiv, Entreprenadhandlingar 1951, F1:348



Fastighet Sannorna 4:1

Fastigheten avgränsas av Gasverksgatan och Lidan

Företag som verkat på fastigheten

Lidköpings Kol & Koks AB, 1937-1979

Sahlén Coal

Beijer Kol & Koks AB

Fastighetens historia

Fastigheten består av ett långsmalt område som begränsas av Gasverksgatan och Lidköpings gjuteri i väster och kajen vid Lidan i öster. Området har använts för upplag, sortering och hantering av kol- och koksprodukter under hela tiden från det att den västra kajen förlängdes år 1937 fram till idag. Lidköpings Kol & Koks AB etablerades 1937 av redaren m.m. Helge Källson. Bolaget kom att ägas av Dahllöfs Bränsle AB i Göteborg fram till 1974 då Erik Thun AB köpte Lidköpingsgrenen av företaget. Efter oljekrisen 1979 såldes bolaget. Idag bedriver Beijer kol & Koks AB verksamhet i området.

Området har hyst ett antal byggnader för underhåll och tekniska installationer så som elevatorer, krossverk, sorterverk och fickor för bilutlastning.



Lidköpings Kol & Koks AB var en institution i Lidköpings näringsliv från slutet av 1930-talet och framåt. Bilden visar den byggnad som stod på kajen och som innehöll ett sorterwerk med utlastningsfickor för lastbilar. **Nicolai Gille, Lidköping.**



Mycket av koltransporterna skedde per lastbil under 1950-talet precis som i dag. Här tippas Carl Hedén sin lastbil i kolupplaget på kajen utanför LMV:s gjuteri som syns i bakgrunden. **AB Svenska Shell Distribution, Lidköping, arkivet.**

Bebyggelse idag

Fastigheten präglas i stor utsträckning av de kokshögar i olika fraktioner som ligger i lager i väntan på lastbilstransport till slutkunderna främst Volvos gjuteri och Cementa i Skövde. Två mindre träbyggnader används som kontor och förråd. För att begränsa kokshögarnas yta finns betongmurar mot gasverksgatan och mot kajen.

Fastbränslehanteringen på fastigheten bygger på sortering av materialet i olika fraktioner. Ett sorterverk är placerat längs Gasverksgatan och har med sin karaktärsfulla uppbyggnad av diagonala transportband en suggestiv form som accentueras av hamnkranarnas intrikata fackverk.



Fastbränslehanteringen i Lidköpings hamn har långa traditioner och lever idag vidare genom Beijers Kol & Koks som hanterar bränsle till bland andra Cementa och Volvo i Skövde. **Foto: SOA 2008.**



Kokshögarna i hamnen utgör ett karaktäristiskt inslag i miljön och har en given koppling till gjuteriet även om elektriciteten där numera har ersatt koksen som bränsle. Högarna längs kajen motsvarar olika fraktioner som passar kundernas specifika behov. **Foto: SOA 2008.**

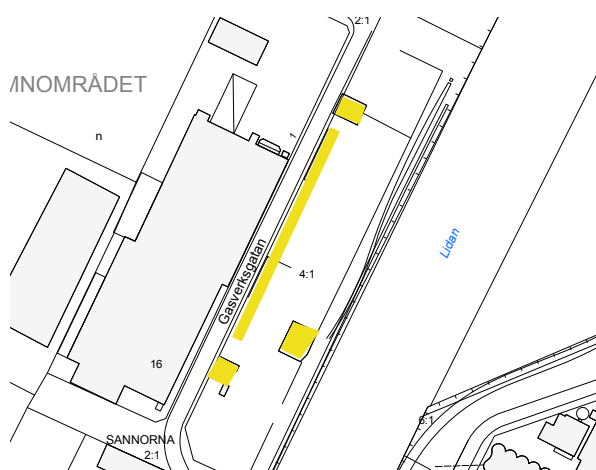


Sorteringsverket för koksen kastar sina långa skuggor över Gasverksgatan bredvid gjuteriet. Bandgångarna för de olika fraktionerna är typiska inslag i hamnmiljön och har närmast ett industriellt grafiskt uttryck. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Kokshanteringen i hamnen är en sista rest av den fastbränslehantering som har gett hamnen i Lidköping en tydlig karaktär av industriellt landskap och har som sådan ett stort värde. Hanteringen har genererat rikligt med damm och andra föroreningar men är samtidigt ett uttryck för den verklighet som gäller i många industriella sammanhang. Kol- och kokshanteringen i Sverige är en rest från en högindustriell tillverkningsperiod då de svenska gjuterierna, gasverken och ångloken gick för högvarv. Idag förser ett fåtal strategiskt placerade depåer de industrier som fortfarande behöver dessa råvaror för sin produktion. Lidköpings hamn är ett av dessa få ställen som fortfarande är i drift, och har som sådan ett stort industrihistoriskt värde som exponent för en marginaliserad verksamhet.

Hamnkranarna på kajen öster om fastigheten är centrala för förståelsen av hela västra hamnområdet och behandlas i avsnittet *Lidköpings hamn*.



- 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.
- 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Beijer industrier AB Kol & Koks, www.beijerind.se, 2008 10 22.

Davidsson, Jan *Thunbolaget 1938-1988*, Göteborg 1988.

Lidköpings kommuns arkiv, Hamnstyrelsen, Utkast till Lidköpings hamns historia, U.Å., F1:1

Lidköpings hamn

Hamnens historia

Lidköpings stad är grundad på en strategisk plats som under långt tid har använts som handels- och mötesplats. Hamnen, eller snarare möjligheten att transportera varor och personer via vattenvägarna, var här avgörande för lokaliseringen av handelsplatsen.

Vid stadens grundande 1446 skedde lossning och lastning direkt från bryggor vid de magasin som fanns längs Lidans stränder. Inte förrän under 1820-talet fattade stadens styresmän beslut om att bygga kajer norr om den dåvarande körbron (Torgbron). En första etapp var klar 1833 och kajerna utvidgades därefter under senare delen av 1840-talet i samband med att järnbron – föregångaren till dagens Torgbro – byggdes.

När Lidköpings första järnvägsbro invigs år 1893 hade hamnen kajer på båda sidan av Lidan men under de första decennierna på 1900-talet byggdes relativt lite i hamnen. På östra sidan av Lidan uppfördes den första egentliga yttre hamnen år 1931 då den äldre träkonstruktion – som byggts år 1892 – ersattes med en 80 meter lång stålspontkaj, vilken redan 1934 förlängdes med ytterligare 160 meter. I samband med kajbyggandet muddrades hamnen och farleden för att kunna ta emot fartyg med större tonnage.

Västra hamnen försågs med en 230 meter lång kaj som togs i bruk år 1937. Den nya kajen försågs med en fem tons portalkran som beströk hela kajområdet och därmed kunde förse både Lidköpings Mekaniska Verkstad och Gasverket med råvaror. Kranen var i drift fram till 1970 då den ersattes med en ny femtons massgodskran. Ett stickspår från järnvägen drogs fram längs kajen och därmed knöts sjötransporterna samman med det vid den tiden omfattande järnvägsnätet söder om Vänern.

I mitten av 1930-talet uppfördes en träpallisad vars syfte var att inrama ett område som skulle utfyllas och tas i bruk som industrimark. Konstruktionen varade inte länge utan raserades tämligen omgående av en kraftig höststorm.

Under andra världskriget rådde materialbrist och hamnens utbyggnad stannade av. Efter kriget kom beslutet att Svenska Sockerfabriks AB:s sockerbruk på östra sidan av hamnen skulle läggas ned. Verksamheten som pågått sedan 1903 upphörde 1949 och därmed miste hamnen sin största kund. Trots minskade intäkter på grund av nedläggningen bestyckades västra kajen med ytterligare en femtons portalkran år 1954. Kranen är fortfarande i drift på sin ursprungliga plats.

1960-talet präglades av en intensiv utbyggnad av yttre hamnen med färdigställandet av den 110 meter långa så kallade Oljekajen som togs i drift

år 1962 längst ut i västra hamnen. I samband med detta invigdes även den långa oljeledning under mark som förband hamnen med oljecisternerna längre västerut i området. På östra sidan av hamnen monterades ytterligare en femtons portalkran som togs i drift år 1968.

Hamnen idag

Lidköpings hamn är idag en av de livligaste insjöhamnarna i Sverige. Hamnen trafikeras av fartyg som både lossar främst fastbränsle i form av koks och tackjärn till gjuterierna i Lidköping och Skövde samt råvaror till foderfabriken i Östra hamnen. Utskeppningarna från hamnen omfattar främst spannmål från Odals siloanläggning.

Hamnkranarna på båda sidor av hamnen är fortfarande i drift och används regelbundet. En mobil hamnkran kompletterar de tre spårbundna kranarna.



Lidköpings hamn är en av de flitigast trafikerade insjöhamnarna längs Väneren och är en viktig faktor för upplevelsen av Lidköping som sjöstad. Även hamnkranarna är starkt laddade symboler för sjöfarten och godshanteringen i hamnen. **Foto: SOA 2008.**



Hamnkranarna har en mycket stark identitet som symboler för Lidköpings hamn och är nödvändiga länkar mellan den nuvarande högteknologiska transportnäringen och gamla tiders styckegodshantering. **Foto: SOA 2008.**

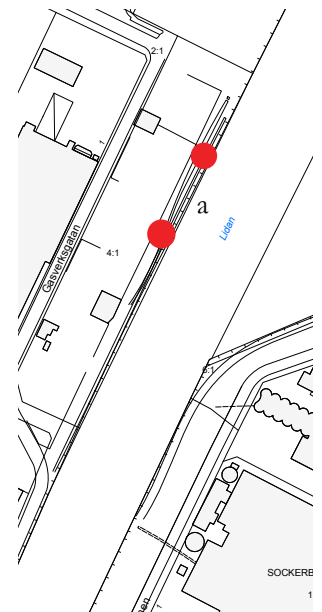


Lidköping är en kommunikationsintensiv stad med väg, järnväg och sjöfart koncentrerat till en förhållandevis liten yta. Gasverksgatan passerar järnvägsövergången via en tydlig puckel vid "porten" till Västra hamnen. Bågbron för järnvägen är ett signum för Lidköping som brostad och är med sin röda kulör ett kontrastrikt inslag i stadsmiljön. **Foto: SOA 2008.**

Värdering

Lidköpings hamn och den verksamhet som bedrivs där är helt central för områdets karaktär. Fartygsrörelserna i hamnbassängen och den aktivitet som råder under lossning och lastning, tillför ett liv och en upplevelsefaktor till området som inte kan underskattas. Särskilt Västra hamnens båda spårbundna hamnkranar (a) har ett mycket stort värde både ur teknik- och industrihistoriskt perspektiv, men också som en upplevelsefaktor av hög rang. Kranarnas högresta bommar är ett blickfång i hamnen och bildar kuliss till resterande verksamhet på kajerna. Som symbol för mekaniseringen av stuveriarbetet har kranarna även ett stort arbetslivshistoriskt värde – om än något omdiskuterat. De mekaniserade kranarna kallades ofta för brödtjuvar då de introducerades och sågs inte med blida ögon av fackföreningarna i hamnarna.

Den äldsta kranen på västra kajen uppfördes 1954 och är ett utmärkt exempel på andra generationens mekaniserade hamnkran. Grundkonstruktionen kommer från det tidiga 1900-talets ångmaskinsdrivna kranar med nitade fackverkskonstruktioner och ett träklätt maskinhus. Krantypen – som tidigare var mycket vanlig – är idag sällsynt i de svenska hamnarna och än mer anmärkningsvärt är att den fortfarande är i drift.



■ 1. Byggnader/anläggningar som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden.

■ 2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.

■ 3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Källor

Lidköpings kommuns arkiv, Hamnstyrelsen, F1:1, Utkast till Lidköpings hamns historia, u.å.

Darphin, Jean-Paul *Socketrets Katedraler, en studie av sockerindustrins historia och arkitektur.* Rapport RAÄ 1993:3, Riksantikvarieämbetet, Stockholm 1994.

Regionell och nationell utblick

Lidköping har som industri- och hamnstad en särskild ställning i regionens inland. Hamnen är fortfarande i bruk och trafikerad av åtskilliga fartyg per vecka, vilket sätter Lidköping i en särposition jämfört med de andra insjöhamnarna i regionen – Trollhättan undantaget.

Lidköpings Mekaniska Verkstad är fortfarande i full verksamhet efter drygt 130 år på samma plats i staden, vilket är ovanligt lång kontinuitet av obruten verkstadsindustri. Andra orter i Sverige med anrika traditioner inom verkstadsindustrin, har successivt fått se industrierna omlokalisera sin tillverkning till låglöneländer eller avveckla verksamheten helt. Det finns rikligt med exempel på övergivna industrilokaler i centrala lägen som omvandlats till bostäder, butiker, företagshotell, kulturcentrum etc. Saltsjö kvarn och Atlasområdet i Nacka, Innovatum i Trollhättan, Varvsholmen i Kalmar, Västra hamnen i Malmö med Bo01-området och varvsområdena vid Eriksberg i Göteborg är bara några av de mest kända.

Porlinsstillverkningen och de företag som fortfarande är relaterade till denna näring är ännu verksamma i Rörstrandsområdet. Inga andra orter i regionen eller i Sverige har en liknande tillverkning och produktutveckling, vilket gör Lidköping unikt ur denna aspekt även i ett nationellt perspektiv.

Spannmålshanteringen är omfattande och silokomplexet i Östra hamnen är i dag ett av Sveriges största lagringskomplex vid sidan av Odals silor vid Djurö utanför Norrköping.

Oljelagringsdepåer rivs för fullt runt om i Sverige och Lidköpingsdepån får därmed ett allt större värde även i ett riksperspektiv.

Ytor och strukturer

Västra hamnområdet är fullt av skiftande ytor, material och strukturer. Tillsammans utgör dessa den helhet som ger området karaktär. Att försöka beskriva upplevelsen av enskilda ytor och kombinationen av kulörer, texturer och strukturer är vanskligt, men likaväl centralt för förståelsen av ett område.

Följande sidor låter läsaren ta del av ett axplock av de former och ytor som finns i området och ska betraktas som en inspirationskälla för det fortsatta arbetet med planering, formgivning och färgsättning av befintlig och kommande bebyggelse. Samtliga bilder är tagna under något så när lika ljusförhållanden och under dagtid. En kritisk röst kan anföra att området helt växlar karaktär mellan årstider, skiftande väderlek och tid på dygnet, vilket gör bilderna ointressanta. Detta är naturligtvis helt sant, men genom att låta bilderna vara en inspirationskälla kan den enskilde betraktaren i detalj studera området under de mest skiftande förhållanden. Därigenom kan hon eller han bilda sig en egen uppfattning om miljöns suggestiva skepnad.

I frågan om värdering av ett område är ytorna centrala. De små detaljerna – som till exempel slevdragen eller helt slät puts – är avgörande för hur en putsad vägg upplevs och fungerar i skiftande ljusförhållanden. Redovisningen av värderingsresultatet längre bak i denna rapport har inga särskilda markeringar för ytornas värden. Dessa kvaliteter ingår i helhetsbedömningen av ett objekt och berörs i de texter som finns vid presentationen av respektive kvarter.

Bilderna presenteras som en ren inspiration utan bildtexter. I de flesta fall kan dock den observante läsaren känna igen detaljbilderna från olika avsnitt tidigare i rapporten. Samtliga bilder är tagna av författaren 2008.







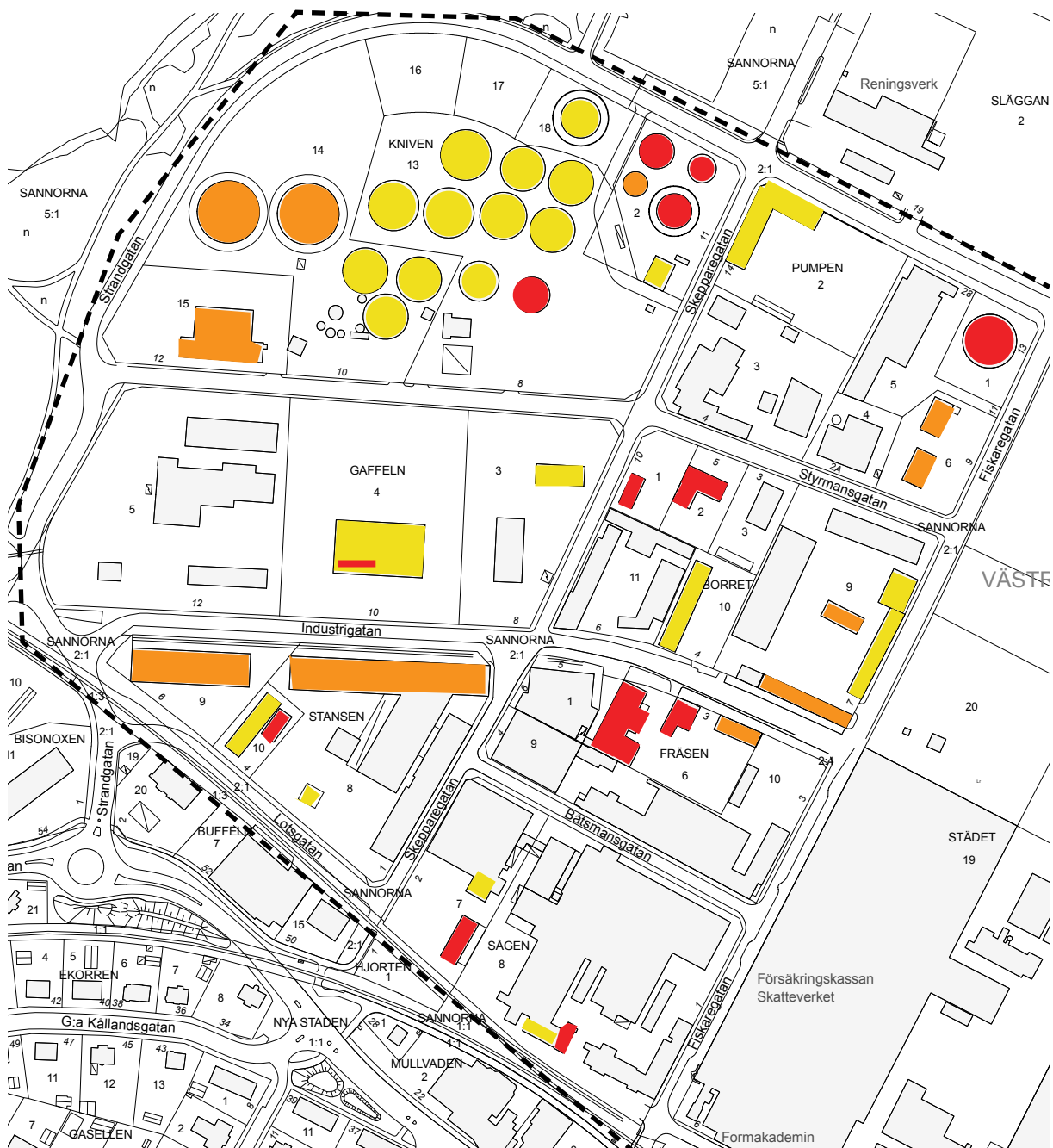


Bevarandevärda byggnader och miljöer – sammanfattning

De bevarandevärda miljöer som behandlas under respektive kvarters- och fastighetsbeskrivning redovisas i grafisk form på detta uppslag.

Utöver de enskilda objekt – som redovisas på kartorna – har gatumiljöerna på Fabriksgatan, Gasverksgatan förbi gjuteriet, Fiskaregatans norra del och Industrigatan stort värde som kultur- och industrihistoriska helhetsmiljöer.

Vikten av att även ta hänsyn till Östra hamnens miljöer kan inte nog understrykas. Hamnen bildar en helhet som tillsammans med de omgivande industribyggnaderna är kärnan i stadens norra del och området som helhet bildar fond till den äldre stadskärnans bebyggelse.





1. Byggnader/anläggningar som är oemstliga på grund av sina kulturhistoriska värden.

2. Byggnader/anläggningar som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden.

3. Byggnader/anläggningar som är värda att bevara på grund av sina miljöskapande värden.

Streckad linje markerar inventerat område.

