

"Skall man tala om en försummad stadsdel i Göteborg, en avkrok som göteborgaren i allmänhet inte vet något om och inte ofta talar om, så är det väl Gårda." (GT 1926-12-05)

HISTORIK ÖVER GÅRDA

Området mellan Ranbergen och Mölndalsån kallades Ranängarna. Det var jordbruksbygd och betesmarker som låg i Örgryte socken. Redan omkring 1735 anlade Anders Drake ett tegelbruk vid Mölndalsån (nuvarande kv. Bobinen) och byggde den första bron över ån. Omkring 1817 anlades en tobaksfabrik på Gubbero. Andra industriella verksamheter som tidigt fanns var Dymlings garveri, ett lärftryckeri och ett färgeri.

Efter enskiftet i början av 1800-talet delades området upp i skiftesängar under hemmanen Gubbero, Bö, Överås, Gårda och Underås. Från slutet av 1850-talet ägde köpmannen Carl David Lundström på Underås (1809-1879) så gott som hela Ranängen. Efter C.D. Lundströms död lät sönerna, Viktor och David, anlägga gator, lägga ner avloppsrör, dela in och sälja tomte längs ån.

Redan 1873 var slussen vid Drottningstorget klar och man hade en utmärkt transportled till och från Gårda via Hamnkanalen, Fattighusån och Mölndalsån. Man transporterade kol och råvaror till industrierna, som också använde ån som vattentäkt och avloppsdike. Glömda var snart de dagar då man tog dricksvatten ur ån, då barnen glatt badade där eller då fru Dahlgvist tvättade det dicksonska linnet vid sin klappbrygga!

Fabriker och bostäder byggdes snabbt i området som låg i bekväm närhet till staden, men ändå utanför dess beslutsområde. Landsbygdens lagstiftning var på många sätt mindre restriktiv. Det första landshövdingehuset med arbetarbostäder var färdigt hösten 1880 i kvarteret Svanen, därav kom att området först kallades Svanestaden. Den märkbara krökningen på Fabriksgatan utmärkte gränsen mellan hemmanen Gårda och Underås, och antas visa att man från början inte avsåg att exploatera området söder om Gårdavägen.

Bland de industrier som byggdes under denna tid kan nämnas Göteborgs Bobinfabrik, Herman Kürzels spinneri och Gårda fabriker. Kv. Dämnet utnyttjades av Gothenburg Tramways Company Ltd, som drev hästspårvagns- trafik i Göteborg i slutet av 1800-talet. Före sekelskiftet startade också bl a Superfosfatfabriken Ceres, Göteborgs Remfabrik och Göteborgs kamgarnsspinneri. I de stora textilindustrierna dominerade den unga, billiga, kvinnliga arbetskraften.

Redan 1890 bodde 2700 personer i området. Det var si och så med planeringen redan från början och i närmare 50 år hade området problem med gator, vattenledningar och gatubelysning.

"Här är det typiska industrisamhället sådant nittio-talet skapade det, med enformiga landshövdingehuskvarter, fabriksbyggnader utan vare sig stil eller fason, skjul och ruckel, sot och kolrök från industrier och järnvägståg. Och som gräns mot stan den bruna, stinkande Mölndalsån."

(GT 1926-12-05)

Ännu ett citat ur tidningsartikeln från 1926 kanske kan förklara det grundmurat dåliga rykte som stadsdelen Gårda haft, [

1888 drogs järnvägen fram genom Gårda och 1899-1913 fanns en tåghållplats vid Adolfsberg. På Gårda fanns skola och brandstation. Den 19 oktober 1900 blev Gårda municipalsamhälle med gränserna: i väster Mölndalsån, i söder Örgrytevägen, i norr Redbergsvägen och i öster en linje från Örgryte gamla kyrka över Ranbergen mot S:t Paulikyrka. Nu tillkom delvis ändrade stadgar och förordningar, men det medförde ingen större förändring i de redan bebyggda områdena.

1907 anlades Rantorget och man började bygga bostäder i området däromkring. På Rantorget pågick livlig torghandel. Här fick man sälja kött utomhus, vilket var förbjudet inne i stan! Den snabba uppbyggnaden av industrier och bostäder på Gårda fortsatte. Bland de större industrier som startade sin verksamhet under municipalsamhällets tid kan nämnas Tomtens fabrik och Fyrtornets konservfabrik. En byggnadskris i landet 1908 och det första världskriget dämpade den snabba uppbyggnaden under några år.

I de kompakta industri- och bostadskvarteren längs Mölndalsån bodde i mitten av 1910-talet nära 7000 invånare och Gårda var ett av Sveriges mest tätbefolkade samhällen. Källare och vindar i husen uthyrdes också till bostäder.

Industriverksamheterna var mångskiftande, men det mesta producerades för hemmamarknaden. Exempel på verksamheter var de många åkerierna som hade sina stallar inne på gårdarna, såp- och tvåltillverkning, möbel-, stärkelse-, reseeffekt-, sko-, kork-, orgel- och kartongtillverkning, mekaniska verkstäder och hantverkare av olika slag. Eftersom invånarantalet var stort fanns också ett stort antal livsmedelsbutiker och andra affärsrörelser i kvarteren. Arbetarna på industrierna bodde även utanför Gårda. De många fabriksflickorna som arbetade främst i textilindustrin kom ofta från Haga, Landala och Masthugget.

Under 1920- och 1930-talen byggdes det åter flitigt på Gårda.

År 1922 införlivades Gårda med Göteborgs stad. Gårda var då ett stadsliknande samhälle med många industrier längs ån, bostadskvarter längs järnvägen, på berget och i södra Gårda fanns villabebyggelse. Saluhaller byggdes på Rantorget för att göra torghandeln mer hygienisk. Rantorget var en populär samlingsplats där man träffades för en pratstund vid "Sven Johanssons hörna" (en speceriaffär).

Olika politiska föreningar, hyresgästförening, nykterhetsorganisationer och frikyrkor hade sin verksamhet på Gårda. Till Gårdabo (grundat av Beatrice Dickson) gick man för att höra på föredrag eller på barnjulfest t ex. Gårda hade egen polisstation, egen barnmorska och diakonissa bl a men fick aldrig eget postkontor eller eget apotek.

Arbetarbefolkningen var fattig och trångbodd, men liksom i andra arbetarstadsdelar gällde det att hålla ihop. Här fanns många barn och människor som levde nära varandra i alla bemärkelser.

Örgrytevägen byggdes ut och 1929 förlängdes spårvagnslinjen till Örgryte. Bostadshusen i södra Gårda byggdes från mitten av 1920-talet. Norr om Rantorget var kv. Mars nybyggt i "modern stil" 1932 (GT 1932-02-25). Öster om järnvägen byggdes också nya bostäder. Övriga delar av norra Gårda avsattes för industriändamål. 1936 stod Apotekarnes industribyggnad i funkisstil klar i kv. Triton.

Efter andra världskriget kom nedgången för industrierna på Gårda. Nya tillverkningsmetoder, stordriftsteknologi och moderna anläggningar krävde större ytor och många industrier växte ur sina lokaler på Gårda. Andra köptes upp av större bolag och flyttade också från området. Textil

industrin som var väl representerad på Gårda, med många anställda, drabbades hårt. Då började en period i Gårdas historia som i mångt och mycket karakteriserades av osäkerhet om framtida planer för området. Det innebar bl a att delar av områdets bostäder fick förfalla på grund av bristande underhåll efter att tidigare ha varit väl skötta. Den dåliga standarden och de små lägenheterna lockade inte till boende. Många barnfamiljer flyttade till den nybyggda förorten Kortedala vid mitten av 1950-talet.

Sedan Ceres fabrik brunnit 1932 hade ruiner stått kvar och tomten varit obebyggd. Energiverken byggde ett kontorshus där i slutet av 1950-talet och 1960 flyttade de in i sitt vita "Ellysépalats". Även Gatu-kontoret och VA-verket byggde kontorshus i norra Gårda.

I början av 1960-talet debatterades trafikfrågorna livligt i kommunen och olika förslag togs upp och förkastades. Man beslutade 1962-1963 om en ny sträckning för riksvägen (E6) genom Gårda i järnvägens sträckning. Stadsplanen från 1965 avsåg bl a anslutningar i öst-västlig riktning med Ullevileden i Dämnevägen och Engelbrektsleden som skulle bli en sex-filig förbindelse genom Gårda och Burgårdsparken (Gårdamotet). Järnvägen flyttades in i en tunnel genom Ranbergen och Tingstadstunneln under Göta älv byggdes och var klar 1968. Motorvägen genom Gårda förbi Liseberg var klar 1970.

Byggandet av motorvägen genom Gårda medförde genomgripande förändringar av området och många hus måste rivas. På 1960-talet förekom ingen större opinion för bevarandet av äldre arbetarstadsdelar, utan rivningar och motorvägsbygge kunde genomföras utan större protester.

Rivningen av den gamla bebyggelsen innebar att många av de ursprungliga invånarna och verksamheterna flyttar och området fick en annan karaktär. Bullerstörningar och luftföroreningar från trafiken på motorvägen gjorde att de hus som låg kvar nära vägen blev mindre attraktiva som bostäder. In på rivningstomter och in i billiga lokaler flyttade olika verksamheter med anknytning till bilförsäljning och bilreparationer.

Det planerade Gårdamotet kom ej att byggas ut till någon Engelbrektsled, utan är ännu en mindre av- och påfart för motorvägen. Det är svårt att riktigt få klarhet i turerna kring detta, men att Göteborgs Remfabrik vägrade att flytta hade förmodligen stor betydelse. (Verksamheten fortsatte där till 1977)

I tidningsartiklar från 1970- och 1980-talen kan man se hur politikererna i olika kommunala nämnder diskuterade Gårdas framtid. Skulle man bygga bostäder på central tomtmark eller skulle man på grund av buller och luftföroreningar från motorvägen enbart ha kontor och småindustri i området? Behovet av parkeringsplatser var (och är) också stort och byggandet av parkeringshus planerades. Under 1970-talets första år gjordes en hel rad program, utredningar, beredningar och planer som berörde Gårda.

I Förslag till bevaringsprogram för Göteborg (1975) utpekades industribebyggelsen utmed Mölndalsån i kv. Lammet och Norman som värdefull kulturhistorisk bebyggelse. En utredning 1975 sökte nya lokaler för Göteborgs Industrimuseum, intressanta lokaler fanns i kv. Norman (tidigare bl a Tomtens fabrik) och i kv. Triton (tidigare Apotekarnes vattenfabrik). Göteborgs Industrimuseum flyttade sedermera till Apotekarnes industribyggnad, där det nya muséet invigdes i januari 1982. I Saneringsberedningen 1974 klassificerades Gårda som saneringsområde. All bostadsbebyggelse bedömdes som icke varaktig. Eventuellt kunde bebyggelsen i kv. Neptun få finnas kvar som del av ett nyuppfört bostadsområde. Man diskuterade nämligen 1974 möjligheten av att bygga ett attraktivt bostadsområde i de delar av Gårda som ligger närmast Mölndalsån och vetter mot Burgårdsparken, Valhalla och Ullevi.

I södra och norra Gårda rustade man upp bostadshusen med motiveringen att det kunde dröja 20 år innan de måste rivas för att lämna plats för nybyggnation eller ombyggnaden och uträtningen av motorvägen.

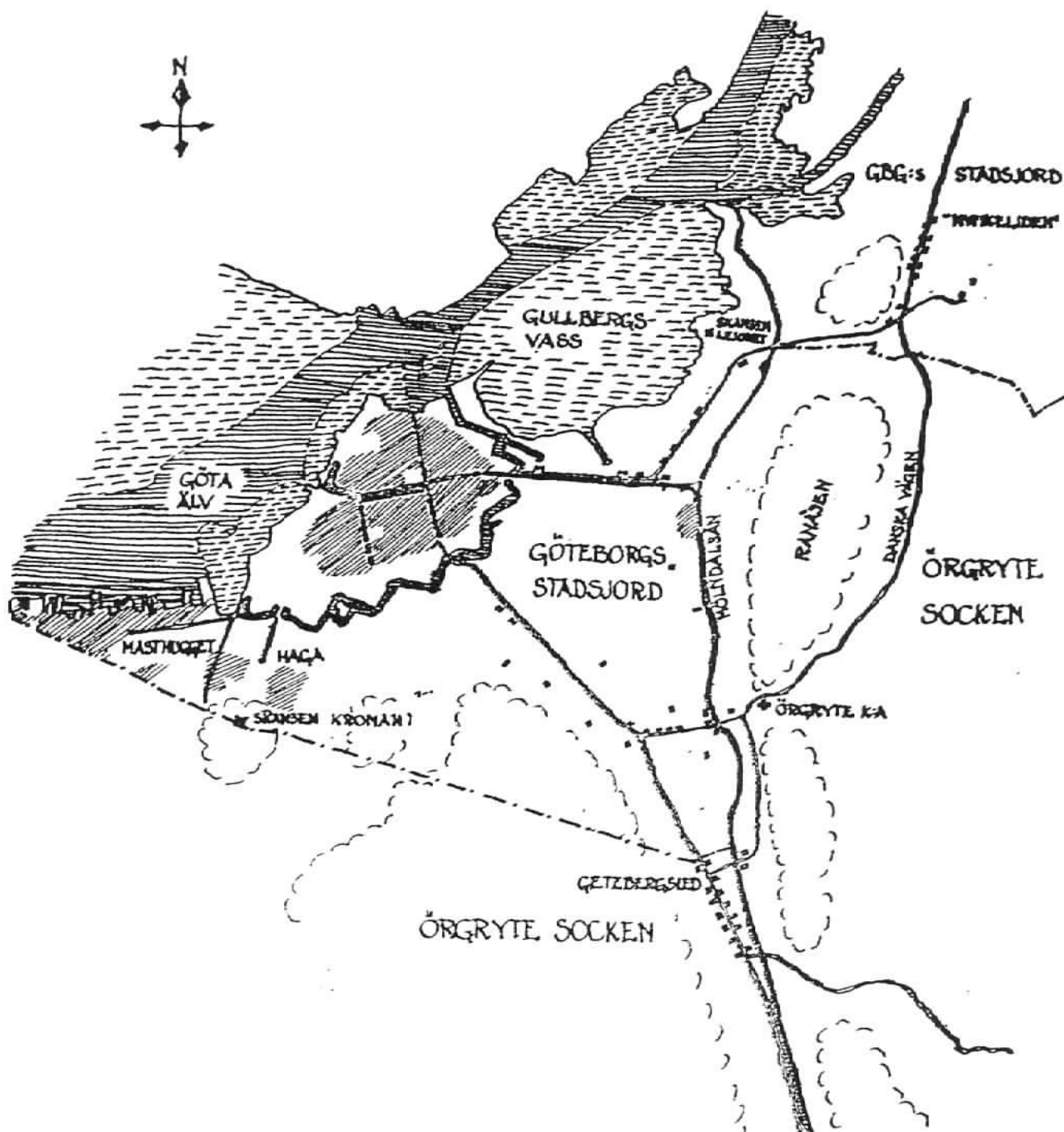
En arbetsgrupp på Industrimuséet ordnade en utställning om Göteborgs Remfabrik i samband med nedläggningen av fabriken 1977. Efter nedläggningen köpte Göteborgs kommun in fabriksbyggnaden för att riva den. Via utställningen och massmedia spreds idén om att bevara Remfabriken som industriminne. 1978 bildades Föreningen Göteborgs Remfabrik. De fick arbeta hårt för att få stöd för bevarandet av fabriksbyggnaderna men i början av 1979 sköts rivningen på framtiden. Via Fastighetsnämnden fick föreningen pengar och hjälp med att rusta upp byggnaderna. 1984 blev Remfabriken byggnadsminnesförklarad. Fabriken ägs fortfarande av kommunen och förvaltas formellt av Industrimuséet. Föreningen Göteborgs Remfabrik har också medverkat till att f d Hästskosömfabriken i samma kvarter byggnadsminnesförklarats. Där bedrivs nu utbildningsverksamhet av Volvo.

I början av 1970-talet revs de gamla villorna och annan bebyggelse i kv. Stenen och ett köpcentrum, Focus, med parkeringshus byggdes. Delar av bostadshusen i kv. Eken, kv. Cedern och kv. Lejonet i södra Gårda revs i slutet av 1970-talet. På grund av de omfattande bullerstörningarna från motorvägen bedömdes bostäderna som olämpliga.

Resterande bebyggelse i kvarteren Ran, Mars, Flora och Merkur revs succesivt under 1970- och 1980-talen för att lämna plats för Göteborgs spårvägars nya stora vagnhallar som invigdes 1985. Sedan 1984-1985 har området mellan Dämmevägen (Ullevileden) och Blekeallén helt förändrats. Bortsett från bevarad äldre bebyggelse i kv. Fyrkanten (Gustav Werner) och kv. Bleket (Remfabriken och Hästskosömfabriken), har här byggts flera stora kontorsfastigheter i olika form och fason. Fortfarande nu i april 1989 pågår en febril byggnadsverksamhet i dessa kvarter.

I kv. Dämnet invigdes Göteborgs nya huvudbrandstation 1988. I kv. Gumsen pågår byggandet av ett parkeringshus.

I den nya stadsplanen för Gårda, antagen av kommunfullmäktige i mars 1987, avses planområdet användas huvudsakligen för kontorsändamål, industriändamål och allmänt ändamål (huvudbrandstation). Undantaget är kv. Nornan, som redovisas för bostadsändamål. Aterstående bostadsbebyggelse utmed Fabriksgatans östra sida kommer att rivas i samband med nyexploatering och uträtning av E6:an.

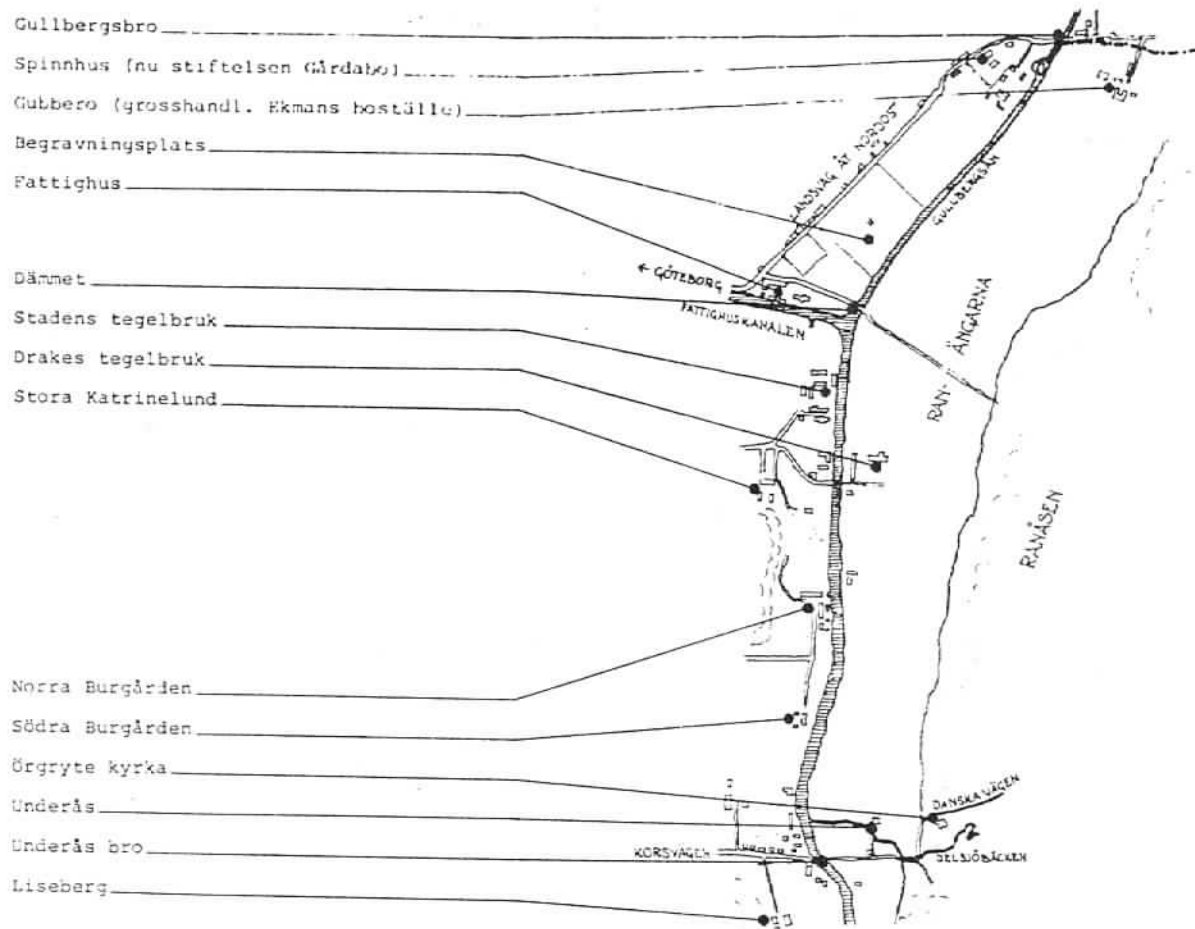


▨ TÄTBÄYGGELSE

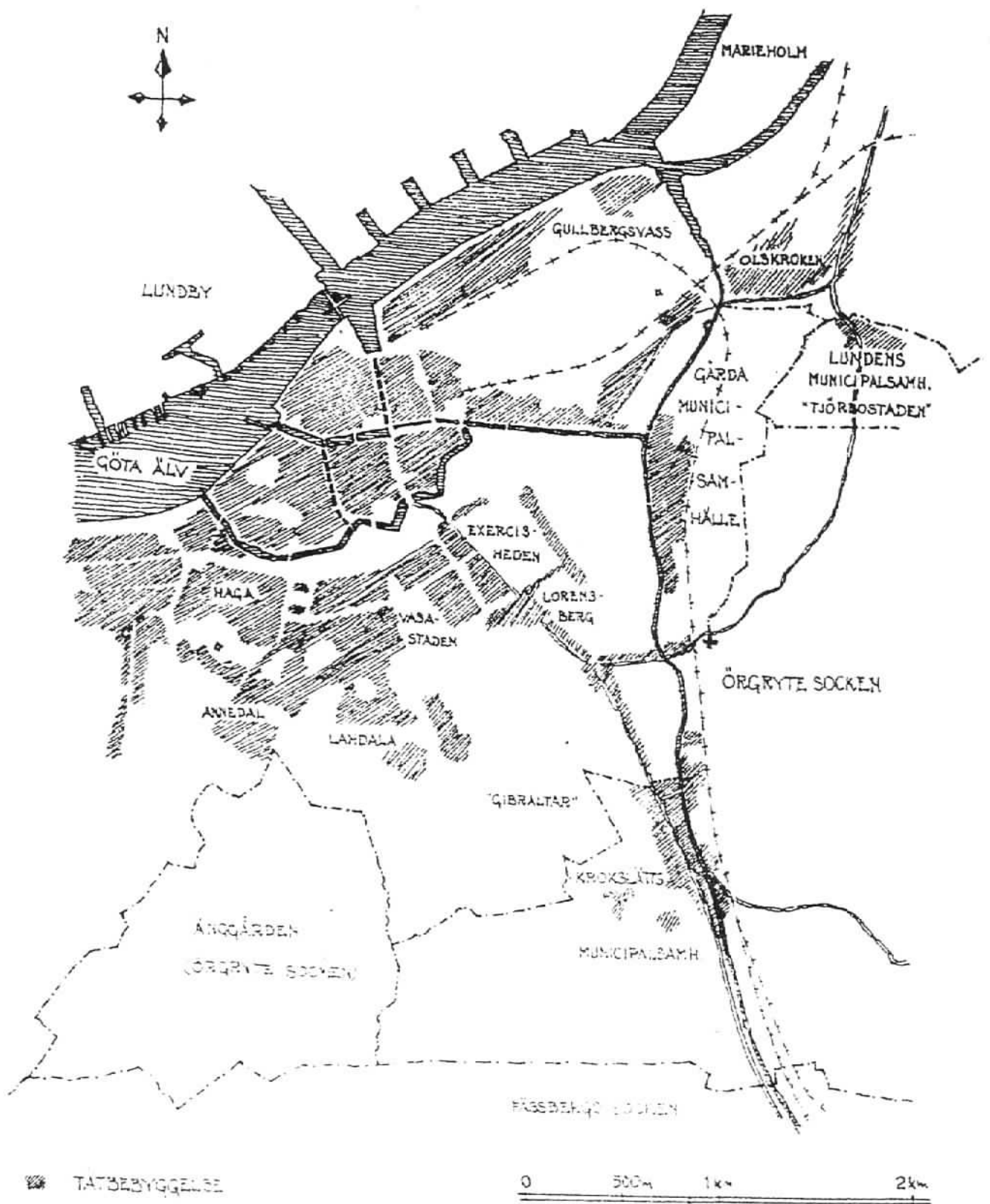
0 500m 1km 2km

Göteborg och Örgryte under 1800-talets första hälft.

Skala 1:30.000.

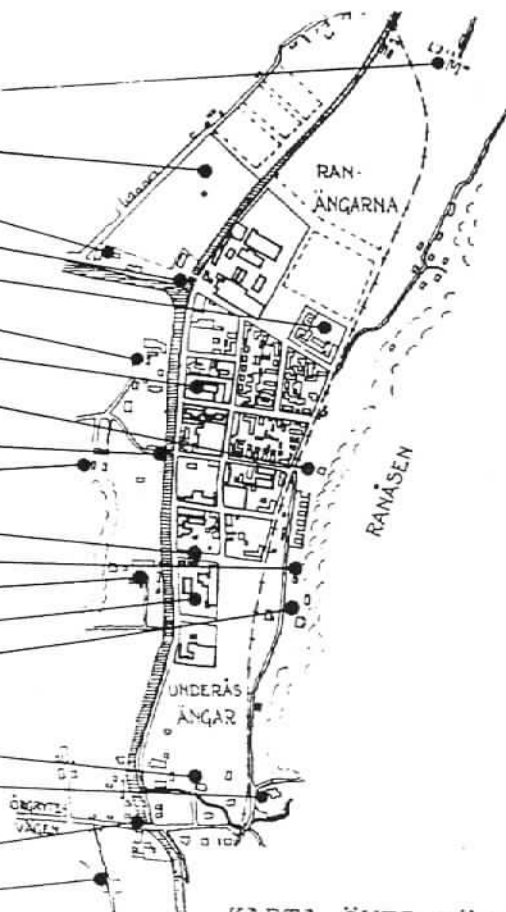


KARTA ÖVER MÖLNDALSÅNS OM-
GIVNINGAR UNDER 1800-TALET
FÖRSTA HÄLFT



Göteborg och Örgryte vid sekelskiftet med de tre nybildade municipalsamhällema Gärda, lunden och Krokslätt.

- Gubbero _____
- Äldre begravningsplatsen _____
- Fattighus _____
- Dämmet _____
- kv. Ran _____
- Tegelbruket _____
- Gårda fabriker _____
- Fredriksro (grosshandl. Mühlenbocks villa) _____
- Gårdabron _____
- Stora Katrinelund _____
- Blekeallén _____
- Adolfsberg (grosshandl. Meyers villa) _____
- Norra Burgården _____
- Göteborgs kamgarnsspinneri _____
- Prospect Hill (grosshandl. Kobbs villor) _____
- Underås _____
- Örgryte gamla kyrka _____
- Underåsbron _____
- Liseberg _____



KARTA ÖVER MÖLNDALSÅNS OM-
GIVNINGAR OMKR. ÅR 1900

- Spårvagnshallarna _____
- Äldre begravningsplatsen _____
- Sankt Pauli backe _____
- Superfosfatfabriken Ceres _____
- Dämmet _____
- Rantorget _____
- f.d. tegelbruket _____
- Gårda fabriker _____
- Gårdabron _____
- Stora Katrinelund _____
- Norra Burgården _____
- Adolfsberg _____
- Göteborgs kamgarnsspinneri _____
- Göteborgs stads nödbostäder _____
- Villastaden Prospect Hill _____
- Villakvarteret _____
- Örgryte gamla kyrka _____
- Underåsbron _____
- Lisebergs nöjespark _____



KARTA ÖVER MÖLNDALSÅNS OM-
GIVNINGAR VID ÖRGRYTES IN-
FÖRLIVNING ÅR 1922

Spårvagns- och busshallarna

Stampkyrkogården

Dämmet

Rantorget

Gårda fabriker

Gårdabron

Stora Katrinelund

Adolfsberg

Norra Burgården

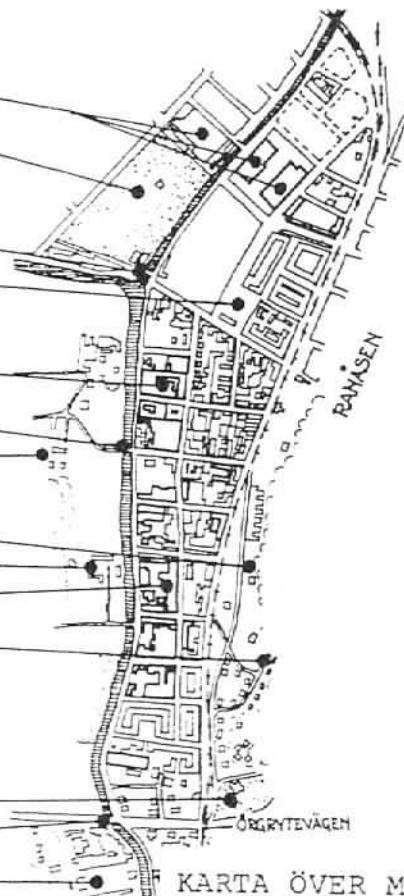
Göteborgs kamgarvsspinneri

Prospect Hills villaområde

Örgryte gamla kyrka

Underåsbron

Lisebergs nöjespark



KARTA ÖVER MÖLNDALSÅNS
OMGIVNINGAR ÅR 1940

Spårvagns- och busshallarna

Willinsviadukten

Stampkyrkogården

Kontorsbyggnad för Energiverken

Ullevigatan (Dämmevägen)

Nya Ullevi

Stora Katrinelund

Valhallabadet

Parkerings- och affärshuset Focus

Örgryte gamla kyrka

Örgrytevägen

Lisebergs nöjespark



KARTA ÖVER MÖLNDALSÅNS
OMGIVNINGAR ÅR 1976