SANDEN SÖDER OM DALBOBRON, VÄNERSBORG

KULTURHISTORISK UTREDNING



Lars Bergström 2009

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN
VÄSTARVET

Omslagsbild. Del av Sandenområdet från norr 2008. Foto Leif Gustavsson, LG Foto för Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun

INNEHÅLL

Sida

KARTA ÖVER UTREDNINGSOMRÅDET **5**

BAKGRUND OCH SYFTE **6**

BESKRIVNING, HISTORIK **7**
ÖVERSIKT 7
NAMNET 8
BAKGRUND 9
UTVECKLINGEN UNDER 1900-TALET 10

SAMMANFATTANDE KULTURHISTORISK BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER **15**

TIDIGARE KULTURHISTORISKA BEDÖMNINGAR OCH DOKUMENT **16**
RIKSINTRESSE
FAST FORNLÄMNING
KULTURHISTORISKA INVENTERINGAR, BEBYGGELSEMILJÖ-PROGRAM

KVARTERET BARKSKEPPET **18**
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

KVARTERET BRIGGEN **21**
BRIGGEN 8 21
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering
BRIGGEN 9 22
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

KVARTERET FREGATTEN **23**
FREGATTEN 2, HALLMANS OCH BLOMGRENS STENHUGGERI 23
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering
FREGATTEN 17 24
Beskrivning och historik
FREGATTEN 19 24
Beskrivning och historik
FREGATTEN 20-22, F D TORRMJÖLKSFABRIKEN 24
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering
HAMNOMRÅDET , FREGATTEN 25 M FL 27
FREGATTEN 25, HAMNEN 28
Beskrivning och historik

Kulturhistorisk karaktärisering
FREGATTEN 12, 23, 27, SILOANLÄGGNINGEN 30
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering
FREGATTEN 24 31
Beskrivning och historik
FREGATTEN 26 32
Beskrivning och historik

KVARTERET JULLEN OCH GALEASEN **32**
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

KVARTERET SKONAREN **33**
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

VÄNERSBORGS JÄRNVÄGSSTATION, RESECENTRUM **35**
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

JÄRNVÄGSBRON ÖVER TRAFIKKANALEN **38**
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

VASSBOTTENGATAN **40**
Beskrivning och historik
Kulturhistorisk karaktärisering

KÄLLOR, LITTERATUR **42**

BILAGA
KARTA ÖVER UTREDNINGSOMRÅDET



Utredningsområdet är beläget i centrala Vänersborg väster om stadskärnan.
Kartbilden i ett större format finns som bilaga sist i rapporten.
Källa: Byggnadsförvaltningen i Vänersborg kommun.

BAKGRUND OCH SYFTE

Sedan ett par år tillbaka pågår ett plan- och utvecklingsarbete för ön Sanden med det intilliggande stationsområdet i Vänersborg. Sanden är belägen väster om och i anslutning till stadskärnan. På öns södra del, söder om Dalbobron, finns en blandad bebyggelse som främst inrymmer småindustri och handel. På öns västra sida, inom det aktuella området, finns Vänersborgs hamn. Öns norra del, norr om Dalbobron, omfattas inte av det planarbete som bedrivs av kommunens byggnadsförvaltning. Det avgränsade planområdet benämns Sanden söder om Dalbobron och inkluderar stationsområdet, beläget sydost om ön.

Öns namn har under lång tid varit Lilla Vassbotten men har av kommunens byggnadsnämnd 2008 beslutats att heta Sanden. Det övergripande syftet med plan- och utvecklingsarbetet är att området i högre grad skall integreras med stadskärnan och en omfattande nybebyggelse planeras för boende, handel, kontor, kultur och annan centrumverksamhet.

Planerna syftar till en omfattande förändring, rivning av ett flertal byggnader, förändringar av gatunät och övrig struktur mm. Planerna omfattar även en flytt av Vänersborgs hamn härifrån till ett nytt läge vid det nedlagda pappersbruket i Vargön. Flera processer löper parallellt. Förutom byggnadsnämndens planarbete arbetar Banverket med en utredning om ett nytt resecentrum i områdets södra del kring järnvägen och stationsområdet. Det har också bildats ett bolag, Vassbotten AB, med syfte att exploatera och bebygga området. I bolaget ingår kommunen tillsammans med privata finans- och fastighetsbolag. Bolaget har bl a gett fyra arkitektkontor i uppdrag att arbeta med förslag om områdets framtida bebyggelse och utformning.

Sanden söder Dalbobron utgör en karaktäristisk del av centrala Vänersborg och rymmer väsentliga delar av stadens historiska utveckling. Som ett underlag för arbetet med områdets framtida utveckling har kommunens byggnadsförvaltning därför givit Västarvet och Regionmuseum Västra Götaland i uppdrag att utföra en kulturhistorisk utredning. Syftet med utredningen har varit att översiktligt beskriva bebyggelse och historik tillsammans med en kulturhistorisk bedömning av planområdet som helhet, delområden, kvarter och enskilda byggnader.

Utredningen är sammanställd av antikvarie Lars Bergström under sommaren/hösten 2009. I arbetet har också deltagit Martin Borgede, praktikant vid Regionmuseum Västra Götaland och studerande vid KY-utbildningen i byggnads- och industriminnesvård, Vuxenutbildningen Partille
Fotografierna har om inget annat anges tagits av Lars Bergström och Martin Borgede 2009.

BESKRIVNING, HISTORIK

ÖVERSIKT

Ön Sanden ligger till stor del på fyllnadsmassor i det tidigare grunda och sanka sundet mellan Vänersborgsviken och viken Vassbotten som utgör Vänerns sydvästligaste del. Ön är belägen väster om och i nära anslutning till Vänersborgs stadskärna och avskiljs från stadskvarteren av gamla hamnkanalen. Mot väster avskiljs ön av den s k nya trafikkanalen mot stadsdelen Blåsut. I Blåsut finns en blandad bebyggelse, huvudsakligen bestående av villor och egnahem av olika åldrar.

Området rymmer idag en blandad bebyggelse för olika verksamheter, främst försäljning, småindustri och kontor. Någon bostadsbebyggelse finns ej. Bebyggelsen är av relativt sent datum med den äldsta byggnaden från 1920-talet, men huvuddelen av bebyggelsen är uppförd från 1940-talet och framåt. Några av områdets äldre byggnader har efter hand byggts om och förändrats. Från 1960-talet har också en del rivningar skett och ny bebyggelse tillkommit. Området rymmer dock flera byggnader och anläggningar som är relativt välbevarade sedan uppförandet. Området norr om Dalbobron saknar i princip bebyggelse och består av stora gräsytor och en p-plats innesluten av trafikleden Vassbottenleden.



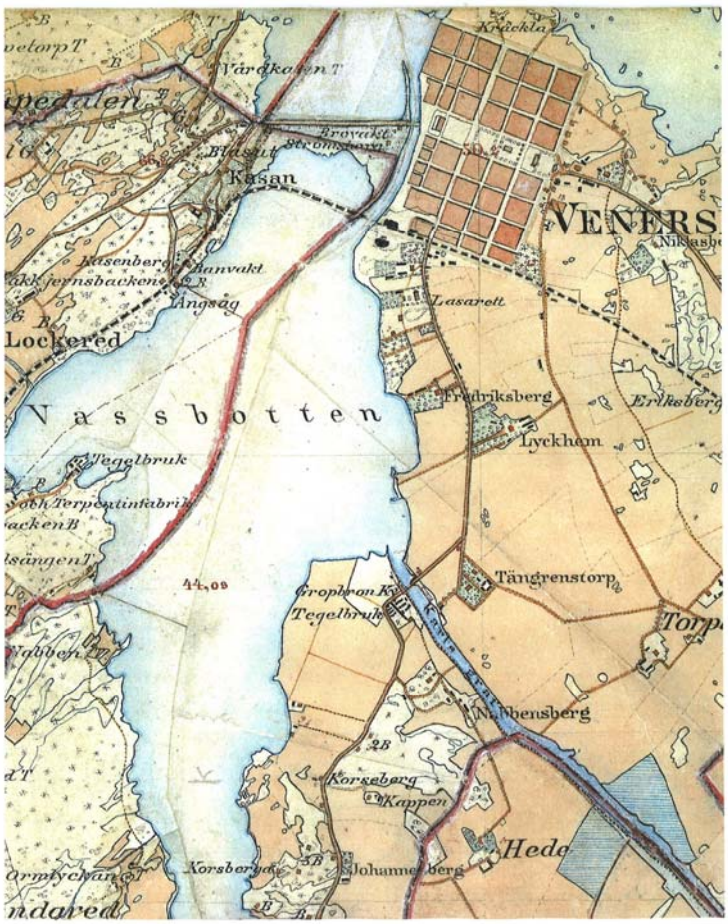
Översikt från söder 2005. Foto Leif Gustavsson, LG Foto för Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun.

NAMNET

Öns södra del, söder om Dalbobron, tillkom i samband med anläggandet av nya trafikkanalen 1910-1916 då muddermassorna blev utfyllnad. Under lång tid har området söder om bron hetat Lilla Vassbotten. Ön beslutades år 2008 av kommunens byggnadsnämnd att i sin helhet heta Sanden. Över öns nordligaste del leder Dalbobron och området norr om bron är senare utfyllt, sannolikt i samband med brons tillkomst (invigd 1962).

Båda namnen Sanden och Vassbotten finns belagda sedan 1600-talet enligt Ortnamnen i Älvsborgs län (1906). Sanden anges där beteckna näset mellan Vassbotten och Vänern och Vassbotten en sjö eller vik som utgör Vänerns sydligaste del. Ursprunget till förledet vass är ordet vatten och efterledet botten syftar på läget som Vänerns innersta del. Lilla Vassbotten anges utgöra sjöns nordligaste del och Stora Vassbotten dess sydligaste. Namnet Sanden är bestämd form av ordet sand och anges eventuellt ha sin bakgrund från ordet sund. Namnet Sanden kan också kopplas till den landtunga av sand, vid öns norra del som tidigare varit mer eller mindre torrlagd under olika perioder och som också kallades Sanden (se bakgrund nedan).

Under senare år har namnet Sanden betecknat området norr om Dalbobron. När namnet Lilla Vassbotten började användas är oklart men kan sättas i samband med anläggandet av järnvägsbanken på 1860-talet då norra delen av Vassbotten härigenom avgränsades från den övriga sjön/viken.



Utdrag från konceptblad till ekonomisk karta 1890-97. Nytryck Älvsborgs länsmuseum 1998.

BAKGRUND

Området var länge ett gränsområde mellan Vänersborgs stad och de omgivande socknarna Vassända-Naglum och Frändefors. Som ett vattenområde, sund, och senare en ö är dess historia till stor del präglad av kommunikationsleder med bl a många generationer broar, vägar och järnväg liksom sjöfarts- och hamnverksamhet.

Om en tidig Dalbobron finns uppgifter från tiden för Vänersborgs grundläggande år 1644 som ”den långa brygga mellan Huvudnäs sund mellan Västergötland och Dal”. Flera generationer av Dalbobron har sedan följt. En faktor som påverkat området har bl a varit Vänerns tidigare mycket varierande vattenstånd. På 1700-talet beskrivs en lång landtunga av sand som bron delvis var anlagd på. Området kallades Sanden och skall ha varit ett torrlagt större område där olika verksamheter bedrevs. Vid en kraftig storm år 1773 och en väldig vattenhöjning förstördes den dåvarande bron och stora delar av området spolades bort. Från 1870-talet anlades den vägbank som idag delvis finns bevarad som en del av Vassbottengatan.



Foto från Dalbobergen i nordväst ca 1907. Bilden visar hur vägbanken över Sanden var riktad mot residensets mittaxel. Källa Västarvet/Regionmuseum Västra Götaland.



Foto från Blåsut i väster 1903. Till höger i bild syns järnvägsbanken som ännu ej genombrutits av den under 1910-talet utgrävda trafikkanalen. Källa Västarvet/Regionmuseum Västra Götaland.

Genom tillkomsten av vägbanken för Dalbobron på 1870-talet och den några år tidigare (1867) anlagda järnvägen kom det grunda f d sundet att avgränsas mot norr och söder. Fotografierna ovan ger en bild av ett sankt halvöppet område med varierande vattenstånd. I områdets nordöstra del fanns en liten ö med fast mark där sommarresturangen Strömsborg uppfördes år 1870. Här fanns då också några andra mindre byggnader, bl a för kanalverket, uppförda på 1840- och 60-talen. Mot öster avgränsades den blivande ön Sanden/Lilla Vassbotten av de dragvägar eller jetéer byggda omkring 1840 i samband med att kajen längs Hamngatan anlades och utbyggdes på 1840- och 50-talen. Från Residensbron utgick åt respektive väderstreck den s k norra jetéen och södra jetéen. Dessa är bevarade och kan sägas utgöra de äldsta byggda anläggningarna på nuvarande Sanden.

Under 1800-talets senare del kom intresset för att utnyttja området att växa. I Vänersborg fanns en blomstrande rederinäring och planering för utbyggnad av kapaciteten på Trollhätte kanal pågick. Områdets närhet till staden gjorde det också intressant som tomtmark. Efter en del juridiska turer och oklarheter kring äganderätt och gränsdragningar inköpte Vänersborgs stad år 1881 det område som motsvarar ön Sanden. Området blev senare (1918 och 1921) också inkorporerat med staden. Efter inköpet 1881 började staden av bl a sanitära skäl planera för en utfyllnad av området.

UTVECKLINGEN UNDER 1900-TALET

Utfyllnaden och torrläggning av området möjliggjordes genom den stora utbyggnaden av Trollhätte kanal 1909-16. Genom tillkomsten av den s k 1916 års kanalled kom områdets nuvarande grundstruktur att fastläggas. Mellan Sanden och Blåsutområdet i väster anlades en ny farled genom Vänersborg, den s k Nya trafikkanalen, med vars muddermassor Sanden utfylldes. För farledens genombrytningar av Dalbobrons vägbank och järnvägsbanken byggdes nya broar. Vid Dalbobron togs år 1913 en ny svängbro i bruk och för järnvägstrafiken i söder invigdes den sk klaffbron 1916. Vägbron ersattes 1962 av den nuvarande Dalbobron, ”högbron”, men ett fundament fö svängbron finns bevarat på Blåsutsidan. Tydliga spår efter det tidigare broläget är också Vassbottengatans och Blåsutbackens sträckningar, vilka utgör delar av den gamla riks- och landsvägen genom Vänersborg, dvs en föregångare till nuvarande riksväg 45 (se även Vassbottengatan nedan). Vid det gamla broläget finns också angöringsbryggor från ca 1980 för en tillfällig färjeförbindelse som upprättades när Dalbobron var avstängd för reparation under ett par månader. Klaffbron för järnvägen är ännu i bruk men dess framtid är oviss. Bron finns närmare beskriven i ett avsnitt nedan.

Tillkomsten av nya trafikkanalen innebar också ett nytt hamnläge i Vänersborg. Den nya hamnen kom att anläggas längs trafikkanalen på Sandensidan med början i söder för att efterhand byggas ut mot Dalbobron i norr. Den nya hamnen togs dock inte i bruk fullt ut förrän efter 1945 då nya ej öppningsbara broar tillkom över Gamla hamnkanalen både vid residensbron och järnvägsbron närmast stationen samtidigt som den gamla farleden genom staden stängdes.

På den nya marken och ön som tillskapats genom muddermassorna kom efterhand industriområdet Lilla Vassbotten att växa fram. Enligt uppgift (Johansson s 30) planlades industriområdet efter ett förslag från en pristävling i Elfsborgs Läns Annonsblad hösten 1916. Efter hand skedde en del företagsetableringar men det var först på 1930-talet som utvecklingen tog ordentlig fart, bl a försågs då området med elektricitet.



Översikt över Sanden med stationsområdet i förgrunden 1923. Långt upp till höger i bild syns verkstadsbyggnaden för Vänerns motorverkstad uppförda samma år och belägen där en Hydro bensinstation finns idag.. Källa: Vår bygd, del två, häfte 4, Vänersborg 1987.



Del av stationsområdet samt gjuteriet till Vänerns motorverkstad (uppfört 1929) samt i bakgrunden trävaruhandeln mm Andersson, Larssons & Co, AB. Gjuteribyggnaden är borta men har givit namn åt Gjuterigatan. Delar av Andersson& Larsssons lokaler finns kvar men i ombyggt skick. Foto från 1930-talets början. Källa: Regionmuseum Västra Götaland.

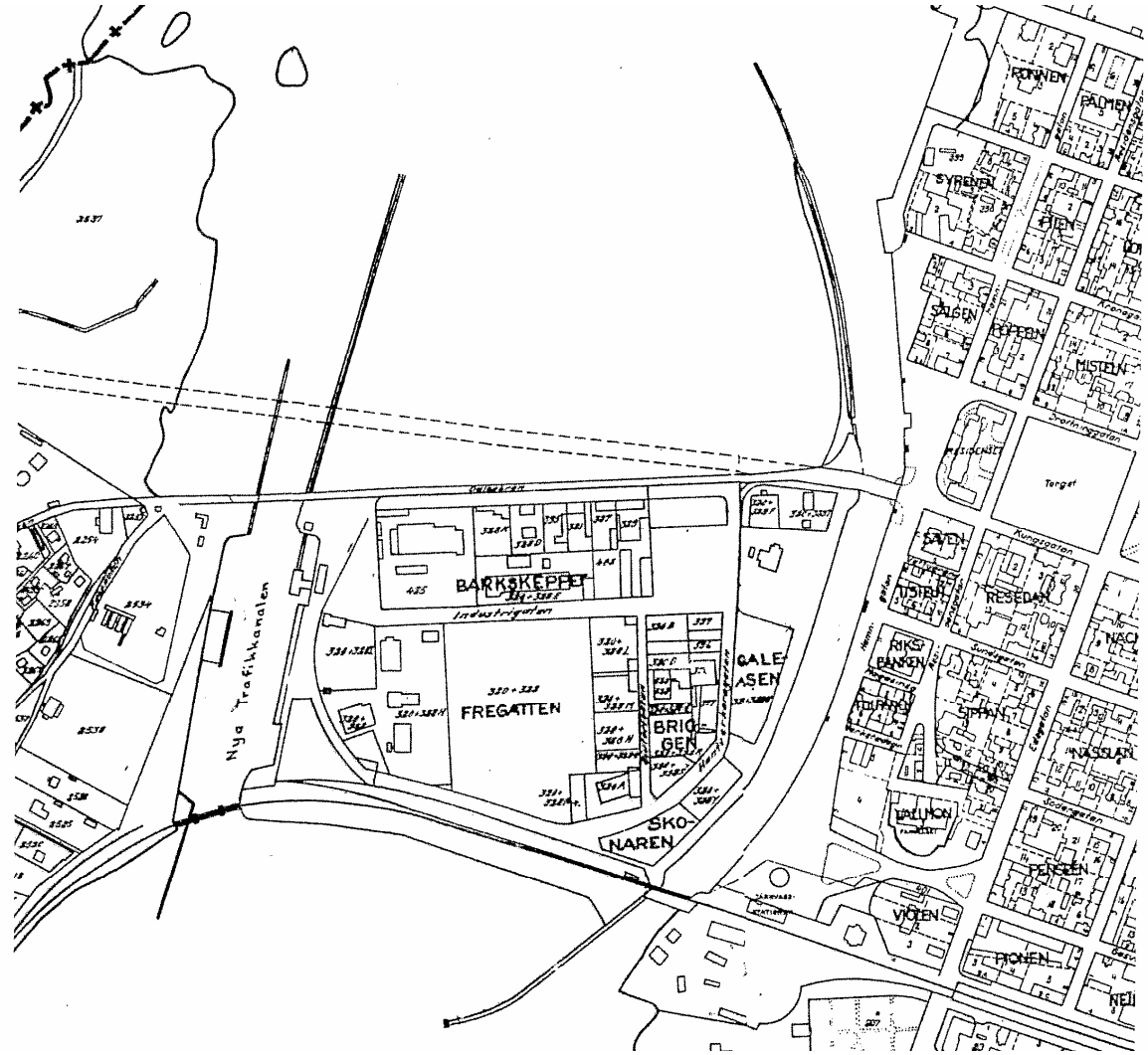
På Lilla Vassbotten eller Sanden har från 1920-talet och framåt funnits en mängd välkända Vänersborgsföretag av varierande storlek. Relativt stora företag har bl a varit Vänerns motorverkstad och Korp& Söner Smides- & Mekanisk verkstad. Det förra etablerades på Sanden på 1920-talet och det senare 1935. Byggnaderna efter dessa är dock borta idag. Större anläggningar som är bevarade är den stora spannmålssilon samt torrmjölkfabriken, båda anlagda 1945-46 i anslutning till den nya hamnen.

Förutom dessa lite större företag har funnits flera andra industrier och många mindre verkstäder, hantverkare och försäljningsverksamheter. Vänersborgskännaren S Gunnar Peterson har beskrivit att Lilla Vassbotten/Sanden under 1930-50-talen var ett område där man i stort sett kunde få alla tekniska problem lösta inom de flesta hantverksområden. På Sanden finns idag ett flertal företag och en stor variation av verksamheter. Områdets karaktär och verksamheter har dock förändrats en hel del från 1960-talet och framåt

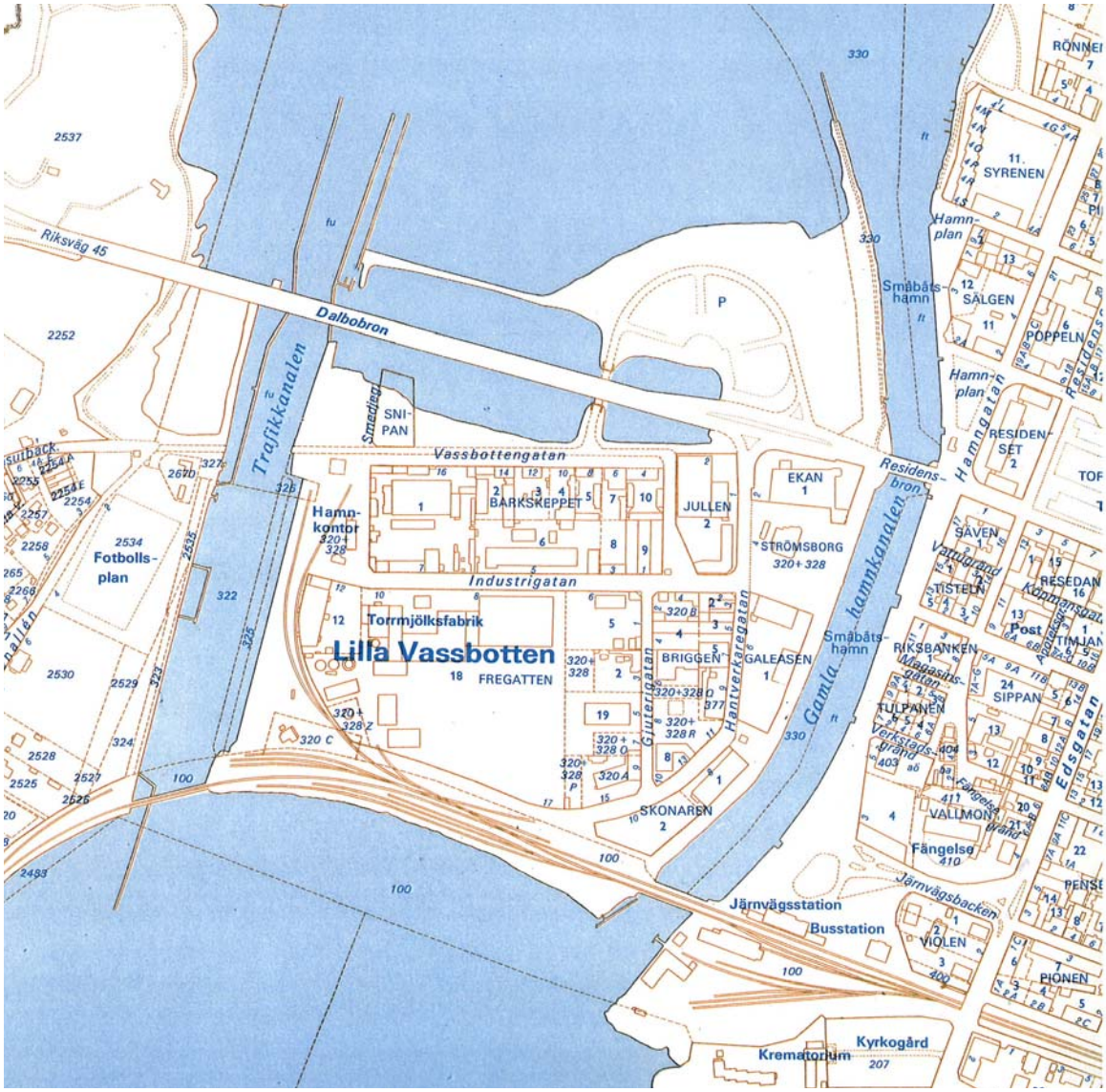
Större strukturella förändringar var tillkomsten av den nuvarande Dalbobron 1962 och Vassbottenleden 1978. Då den senare drogs fram genom områdets östra del försvann nästan hela kvarteret Briggen och en fjärdedel av Barkskeppet som inrymde en rad mindre verksamheter. I stället för småskaliga verkstäder och hantverkare samt industri har området på senare år delvis kommit att präglas av försäljning, dels secondhandbutiker i kvarteret Barkskeppet och mer storskaliga ICA Kvantum och Blomsterlandets växtförsäljning i kvarteren Jullen och Galeasen. I kvarteret Barkskeppet

finns också ett större kontorshus uppfört 1990. Även den mer storskaliga industrin i torrmjölksfabriken har upphört och ersatts bl a av en friskvårdsanläggning. En uppmärksammad och omdiskuterad händelse under senare år var rivningen 2007 av den f d sommarrestaurangen Strömsborg i kvarteret Jullen.

Kartbilderna nedan ger en bild av områdets under 1950- och 60-talet. Kartbilderna kan jämföras med den aktuella kartan över utredningsområdet som återfinns i början av rapprten och som bilaga.



Utdrag från adresskarta 1952. Av kartan framgår den streckmarkerad planerade nya Dalbobron och att området norr om Vassbottengatan ännu ej var utfyllt.
Källa: Byggnadsförvaltningen Vänersborgs kommun.



Utdrag från Adresskarta 1969. Kartbilden visar området före Vassbottenleden 1978 drogs fram genom kvarteren Galeasen, Briggen, Jullen och Barkskeppet. Källa: Byggnadsförvaltningen Vänersborgs kommun.

SAMMANFATTANDE KULTURHISTORISK BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Se även kulturhistoriska karaktäriseringar vid beskrivningarna av de enskilda kvarteren och fastigheterna, järnväggstationen, järnvägsbron över trafikkanalen samt Vassbottengatan. Tidigare kulturhistoriska bedömningar finns också återgivna under rubriken *Övriga kulturhistoriska bedömningar och dokument* nedan.

Sammantaget rymmer bebyggelsen och anläggningar på Sandenområdet betydelsefulla kulturhistoriska värden. Området har en innehållsrik historia som speglar väsentliga delar av Vänersborgs utveckling. Här finns en ”själ” med särskilda värden att ta vara på. Förutom vissa enskilda byggnader och anläggningar är också delar av områdets struktur och bebyggelsemönster betydelsefullt. Det är därför viktigt se dessa värden som en resurs som kan berika stadsmiljön tillsammans med de omvandlingar och den nya bebyggelse som planeras.

Av särskild betydelse är:

- Det centrala och strategiska läget i Vänersborg där delar av bebyggelsen är framträdande inslag och landmärken i stadsmiljön.
- Miljö- och upplevelsevärden tillsammans med identitetsvärden för staden och dess invånare.
- Områdets kommunikationshistoriska och industrihistoriska värden.



Vy från söder med Tyska bron, södra hamnkranen, f d torrmjölksfabriken och siloanläggningen. Alla viktiga landmärken i Vänersborgs stadsbild.

Miljöer och anläggningar som tillmäts stort kulturhistoriskt värde är:

- Gamla och Nya hamnen. Vid Gamla hamnen finns bl a kajer och de s k jéeterna samt ett äldre spannmålsmagasin bevarade och i Nya hamnen siloanläggningen, kranar, kajer och stickspår mm.
- Järnvägen med dess ursprungliga sträckning och stationsbyggnad från 1860-talet.
- Järnvägsbron (Tyska bron) över trafikkanalen. Områdets äldsta bevarade bro. Bron har stora teknikhistoriska och upplevelsemässiga värden. Den tillmäts förutom lokala kulturhistoriska värden också regionala och nationella värden och illustrerar bl a tillkomsten av nya trafikkanalen och Trollhätte kanals utbyggnad under 1910-talet.

- Bevarade äldre delar av Vassbottengatan. En äldre vägmiljö som bl a tillsammans med ett bevarat fundament efter Dalbobrons föregångare samt färjebryggor och Blåsutbacken åskådliggör den tidigare sträckningen av huvudinfarten till Vänersborg från norr.

Genom ön Sandens läge har den varit, och är, en betydelsefull passage för land- och sjötransporter. Dalbobron och dess föregångare vid passagen över sundet, liksom hamnen och sjöfarten har varit av central betydelse sedan stadens anläggande på 1600-talet. Förutom broar av flera slag och generationer som funnits kring Sanden finns här stadens två generationer hamnar och trafikkanaler för Vänersjöfarten på var sin sida om ön. Som del av områdets funktion som kommunikationsknutpunkt finns här också järnvägen med dess ursprungliga sträckning och station med placering i anslutning till sjöfarten genom Gamla hamnkanalen.

Delar av bebyggelsen på Sandenområdet tillmäts också särskilda industrihistoriska värden. I området har under 1900-talet funnits en mängd företag och verksamheter av betydelse för Vänersborg. Som industriområde har byggnader och anläggningar naturligt förändrats med verksamheterna.

Intressanta industrianläggningar förutom hamnområdet med silon är:
- F d torrmjölksfabriken. Ett för Vänersborg under många år betydelsefullt industriföretag.
- F d stenhuggeriet (Hallman och Blomgren) på Fregatten 2. Det i princip enda bevarade exemplet på många av de småindustrier och hantverkare som varit ett typiskt för området.

Övriga byggnader och fastigheter med kulturhistoriska värden:
- Den faluröda affärsbyggnaden vid Vassbottengatan i kvarteret Barkskeppet. En av områdets få äldre byggnader (1932) med bevarad utformning och karaktär och med ett särskilt miljövärde i anslutning till den bevarade Vassbottengatan.
- Delar av den gamla trävaruhandeln mm Andersson, Larsson & Co.
- Verksamhetsbyggnaden på Skonaren 1 med välbevarad tidstypisk utformning från ca 1950.
- Snickeriverkstaden från 1950-talet på Briggen 8 liksom garagebyggnaden från 1970-talet på Briggen 9, båda representativa för sin tid och för områdets verksamheter.

TIDIGARE KULTURHISTORISKA BEDÖMNINGAR OCH DOKUMENT

RIKSINTRESSE

Ett område av riksintresse är en kulturmiljö som är unik eller speciell i en region, riket eller internationellt sett, enligt Riksantikvarieämbetets definition. Vänersborgs centrala stad är utpekat som ett område av riksintresse för kulturmiljövård (KP 20). Riksintresseområdet utgörs av rutnätsstaden, planlagd under 1600-talet och 1834, samt dess utbyggnad på udden norrut under 1900-talet med villabebyggelse, Norra skolan, vattenverket och Skräckleparken.

Ön Sanden och därmed större delen av utredningsområdet innefattas inte av riksintresseområdet. En mindre del, stationsområdet ingår dock, samtidigt som utredningsområdet tangerar riksintresset längs kajen vid Gamla hamnkanalen.

FORNLÄMNINGAR

På ön Sanden/Lilla Vassbotten finns inga registrerade fornlämningar. Det nu aktuella utredningsområdet tangerar dock avgränsningen för det fornlämningsområde som utgörs av centrala Vänersborg. Då Vänersborg ursprungligen var en befäst 1600-talsstad och innehåller kulturlager och bebyggelselämningar från mitten av 1600-talet och framåt utgör den centrala staden en fast fornlämning (Riksantikvarieämbetet, fornlämning Vänersborg nr 87). Gränserna för fornlämningsområdet sammanfaller grovt med stadsplanen för den befästa 1600-talsstaden inklusive en utvidgning och mindre separat del i sydväst (Riksantikvarieämbetet, fornlämning Vänersborg nr 137) som tangerar det aktuella utredningsområdet. Längs Gamla hamnkanalens östra sida möts och överlappar utrednings- och fornlämningsområdet varandra.
Vid planerade markingrepp i omedelbar närhet av fornlämning RAÄ 137 bör kontakt tas med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet i Vänersborg för vidare information. Likaså bör kontakt tas med Länsstyrelsen i händelse av planerade markingrepp i östra delen av gamla hamnkanalen som kan beröra fornlämning RAÄ 87.

KULTURHISTORISKA INVENTERINGAR, BEBYGGELSEMILJÖPROGRAM

På uppdrag av Vänersborgs kommun genomförde 1972 Norra Älvsborgs läns museiförening (nuvarande Regionmuseum Västra Götaland, Västarvet) en kulturhistorisk byggnadsinventering av centrala stadsbebyggelsen i Vänersborg. Inventeringen finns presenterad i rapporten *” Kulturhistorisk utredning 5, Vänersborgs kommun, centrala stadsbebyggelsen”*. De områden som då inventerades var stadskärnan, samt intilliggande områden, bl a Lilla Vassbotten/Sanden. 1982 utförde dåvarande Älvsborgs länsmuseum på uppdrag av kommunen en revidering av 1972 års inventering, *”Kulturhistorisk byggnadsinventering 30 , Vänersborgs kommun, Vänersborgs stadskärna, Stiftelsen Älvsborgs länsmuseum, Vänersborg 1982”*. Denna inventering avgränsades dock till stadskärnan och berörde inte Lilla Vassbotten/Sanden. I båda rapporterna presenterades utvärderade kulturhistoriskt värdefulla miljöer och enskilda byggnader. Vid inventeringen 1972 utvärderades två objekt på på Lilla Vassbotten /Sanden. Det ena var Strömsborg sommarrestaurant och det andra var Vassbottengatan, den gamla landsvägen, anlagd på 1770-talet, med dess stenskoning och allé.

Vänersborgs station som ingår det nu aktuella utredningsområdet utvärderades som kulturhistoriskt värdefull i båda inventeringarna liksom i kommunens bebyggelsemiljöprogram (1992).

Även järnvägsbron över trafikkanalen har varit förmål för kulturhistoriska inventeringar och utvärderats som kulturhistoriskt värdefull. 1977-79 genomförde dåvarande Älvsborgs länsmuseum en kulturhistorisk inventering av broarna i Älvsborgs län. Broarna i Vänersborgs kommun finns redovisade i rapporten ”*Broar i Älvsborgs län, en kulturhistorisk inventering 1978-79, etapp 2, Stiftelsen Älvsborg länsmuseum, Vänersborg 1978”*. De inventerade broarna värderades i olika grupper varav grupp 1A, dit järnvägsbron hörde, var den högsta klassningen och angavs som ”synnerligen kulturhistoriskt värdefulla”. I en riksomfattande kulturhistorisk broinventering 1997-98 av Banverket och Vägverket uppmärksammade bron som ett exempel på broar utförda enligt den amerikanske konstruktören Joseph Strauss system. Broinventeringen presenterades i boken ”V*åra broar- en kulturskatt, 2001”.*

KVARTERET BARKSKEPPET

Beskrivning och historik

Kvarteret Barkskeppet är beläget i nordöstra delen av området Sanden söder om Dalbobron. Det avgränsas i norr av Vassbottengatan , i väster av Smedjegatan och hamnområdet (Fregatten 25 mf l), i söder av Industrigatan och i öster av Vassbottenleden. Barkskeppet är efter kvarteret Fregatten Sandenområdets näst största. Det rymmer ett flertal byggnader men utgörs bara av en fastighet, Barkskeppet 14.



Översikt av barkskeppet från norr 2008. Foto Leif Gustavsson, LG Foto för Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun.

Kvarteret rymmer idag en blandad bebyggelse för olika verksamheter. Här finns stora lagerbyggnader, kontor, mindre lager och försäljning av olika slag. Under senare år har bla flera secondhandbutiker etablerats. Åldersmässigt spänner bebyggelsen från 1920-tal till omkring 1990. Mycket av kvarterets äldre bebyggelse har rivits eller förändrats och genom Vassbottenledens tillkomst 1978 försvann en del av kvarteret nordöstra hörn.

De äldsta byggnaderna utgörs av den tidigare trävaruhandeln mm Andersson, Larsson & CO, etablerat här 1924 som ett av de tidiga företagen på Lilla Vassbotten. Firman är välkänd för många Vänerborgare och var verksam till mitten 1990-talet då ett annat företag drev verksamheten vidare i ytterligare ett par år. Verksamheten har bl a innefattat handel med kol och koks, snickeri och hyvleri. Företagets byggnader utgörs av ladliknade hallbyggnader med bl a faluröd locklistpanel. De är delvis ombyggda till försäljnings- och lagerlokaler för Erikshjälpens secondhandförsäljning. Intill Andersson och Larssons gamla byggnader finns stora hallbyggnader med gavlarna mot hamnområdet och med längdriktning längs Industrigatan. Byggnaderna, från 1986-87 har fasader av röd plåt och en inrymmer också bl a hamnkontor.



Andersson, Larsson &Co:s f d trävaruhandel mm i förgrunden. I bakgrunden del av fd torrmjölksfabriken och siloanläggningen i kv Fregatten. Foto från norr.

Barkskeppet delas ungefär mitt i kvarteret av en genomgående förbindelse i nord-sydlig riktning med hallbyggnaderna och den f d trävaruhandeln i kvarterets västra halva. En stor del av den östra halvan dominerades under många år av företaget Korp & Söners Smides- & Mek. Verkstad också kallat KS-verken. Företaget som etablerades på Lilla Vassbotten 1935 var under 1940- och 50-talen ett av områdets större med ett 80-tal anställda i mitten av 1950-talket. Företagets ursprungliga lokaler på Lilla Vassbotten fanns vid Vassbottengatan men kom sedan att expandera i kvarteret. Vid Vassborttengatan fanns bl a en verkstadsbyggnad som revs i slutet av 1980-talet. På platsen uppfördes 1991 det större kontorshus med gul och blå fasadplåt som bl a inrymmer lokaler för Vägverket. I anslutning till kontorshuset finns in mot kvarterets mitt ett gårdshus ursprungligen uppfört 1970 men ombyggt 1989. Här fanns tidigare verkstadslokaler för KS-verken

Längs med Industrigatans östra del finns en långsmal byggnad i ett plan, med en förhöjd del i två våningar i väster. Byggnaden inrymmer främst olika secondhandbutiker men uppfördes ursprungligen för fläktfabriken Monsun, enligt uppgift 1939 med nybyggnadsritningar från 1936 av arkitekt Sture Frölén, Stockholm. Troligen omkring 1950 övertogs huset av KS-verken. Själva företaget Korp & Söners Smides- & Mek. Verkstad gick i konkurs år 1959 men verksamhet med beteckningen KS-verken levde kvar med åtminstone in på 1970-talet. Den tidigare fabriksbyggnaden längs Industrigatan, uppförd i funktionalistisk stil, hade ursprungliga putsade fasader som senare tilläggsisolerats och klätts med blå plåt men delar av dess ursprungliga karaktär är bevarad bl a de stora fönsterpartierna mot Industrigatan.



Den f d fabriksbyggnaden vid Indutrsigatan. Foto från sydväst.

Kvarteret Barkskeppets östra del innefattar också en del öppna asfalterad ytor samt en lager – och försäljningsbyggnad uppförd 1982. Byggnaden har en vinklad form efter det nära läget till Vassbottenleden. På platsen fanns tidigare ett öppet tak för förvaring av järnmaterial.

Karaktäriskt för kvarterets norra del är den gamla Vassbottengatan (se särskild beskrivning nedan). Med ett framträdande läge i anslutning till denna finns en äldre välbevarad byggnad med adress Vassbottengatan 10. Huset från 1932, är i två våningar med fasader av faluröd locklistpanel och papptäckt sadeltak. I byggnaden har sedan uppförandet funnits olika affärer, bl a möbelaffär och inrymmer idag en antikaffär.



Affärs-byggnaden På Vass-bottengatan 10. Foto från nordost.

Beskrivning och historik

Sammantaget rymmer Barkskeppet en intressant industri- och företagshistorik. Kvarterets äldre byggnader är dock till stor del borta eller kraftigt förändrade. Av intresse i anslutning till kvarteret är Vassbottengatans bevarade äldre gatumiljö. Både som enskild byggnad men också för dess läge intill gatan tillmäts byggnaden på Vassbottengatan 10 viktiga miljö- och byggnadshistoriska värden. Byggnaden har en bevarad ursprunglig karaktär och är en av Sandenområdets äldsta. Den är därför representativ för områdets äldre bebyggelse som huvudsakligen är borta eller kraftigt förändrad. Av kulturhistoriskt intressant är också de bevarade delarna av Andersson och Larssons gamla trävaruhandel, ett av områdets tidigaste och mycket välkända företag vars byggnader trots en del ombyggnader har en bevarad karaktär vilket ger en bild av den tidigare verksamheten.

KVARTERET BRIGGEN

Kvarteret Briggen är beläget i sydöstra delen av Södra Sandenområdet. Det avgränsas i söder av Hantverkaregatan, i väster av Gjuterigatan samt i öster och norr av Vassbottenleden med tillhörande anslutning till Gjuterigatan. Kvarteret reducerades kraftigt i samband med tillkomsten Vassbottenleden 1978 då större delen av bebyggelsen revs. Kvarteret är tillsammans med det intilliggande kvarteret Skonaren Sandenområdets minsta och innefattar endast fastigheter, Briggen 8 och Briggen 9.

BRIGGEN 8

Beskrivning och historik

Snickeriverkstad uppförd 1958. Bygganden i en våning är till stora delar bevarad i ursprunglig utformning med en mot söder tillbyggd mindre hallbyggnad från 1995. Den ursprungliga delen består bl a av prefabricerade betongelement som väggar med putsade fasader och en vinkeldel mot sydost som är beklädd med plåt. De flacka sadel- och pulpettaken täcks av plåt. Hallbyggnaden från 1995 har väggar av gul plåt och ett flackt sadeltak av plåt.

Snickeriverkstaden har sitt ursprung i Salonens vagnsmakeri, etablerat i Vänersborg 1906. Verksamheten förändrades efterhand till ett finsnickeri med möbler och specialinredningar som huvudsaklig sysselsättning. Omkring 1940 flyttade man till Lilla Vassbotten och Vassbottengatan och 1958 uppfördes byggnaden på Briggen 8. Idag drivs snickeriet av Dalbo snickeri.



Snickeriet från sydväst med den ursprunliga delen med karaktäristiskt ”fönsterband” mot Gjuterigatan.

Kulturhistorisk karaktärisering

Byggnadens ursprungliga funktion och tidstypiska utformning är till väsentliga delar bevarad med en verksamhet som är representativ för områdets tidigare prägel av småindustri och hantverk. Byggnaden rymmer också ett intressant lokalt företagshistoriskt värde då Salonens snickeri var ett välkänt företag i Vänersborg under lång tid och som också funnits länge på Sandenområdet.

BRIGGEN 9

Beskrivning och historik

Garage- och verkstadsbyggnad uppförd 1975 åt Jan Johanssons lastbilsåkeri. Från 1990-talet har byggnaden använts som bussgarage och däckverkstad. Byggnaden har en rektangulär form i ett plan med väggar och tak av lättbetongblock. Fasaderna är vita och längs det mycket flacka sadeltaket löper en blå plåtbeklädnad som takfot. Mot Gjuterigatan finns flera stora portar av mot en asfalterad plan.



Del av garagets framsida mot Gjuterigatan. Foto från nordväst.

Kulturhistorisk karaktärisering

Tidstypisk större garagebyggnad från 1970-talet med bevarad ursprunglig utformning.

KVARTERET FREGATTEN

Kvarteret Fregatten är Södra Sandens största kvarter och avgränsas i söder av Hantverkaregatan, i väster av trafikkanalen, i öster av Gjuterigatan samt i norr av Industrigatan. Områdets västra del utgörs av hamnen med Teknosans siloanläggning. Kvarterets centrala del domineras av den f d torrmjölksfabrikens industrianläggning och i öster längs Gjuterigatan finns mindre fastigheter med en bussverkstad, en stenfirma och ett nedlagt stenhuggeri.

FREGATTEN 2, HALLMANS OCH BLOMGRENS F D STENHUGGERI

Beskrivning och historik

Granitfirman Hallman & Blomgren grundades 1939 på Lilla Vassbotten och hette ursprungligen Vänersborgs Nya Stenhuggeri. Företaget övertogs 1940 av Olov Hallman och Gunnar Blomgren. Stenhuggeriet etablerades på den nuvarande platsen 1946 och verksamheten pågick till ca 1995. Mot Gjuterigatan finns en låg byggnad, uppförd 1946 som inrymmer verkstad och kontor. Fasaden har olika beklädnader, spritputs, trä och plåt. Det flacka sadeltaket täcks av plåt. Sammanbyggt med huset mot Gjuterigatan till en L-form finns ett par enklare huskroppar som bildar en länga mot norr. Det nedlagda men bevarade stenhuggeriet utgör en mycket särpräglad miljö. Här finns ett till stora delar bevarat komplett mindre stenhuggeri med byggnader och maskiner som stensåg, lyftkran, mm samt stenmaterial i olika former.



Stenhuggeriet från öster med Gjuterigatan i förgrunden.

Kulturhistorisk karaktärisering

Fastigheten tillmäts stora kulturhistoriska värden. Trots ett eftersatt underhåll är stenhuggeriet en betydelsefull och viktigt representant för den hantverks- och industriverksamhet som tidigare dominerade Sanden/Lilla Vassbotten. Stenhuggeriet är den enda kvarvarande representanten för detta och unik genom att så mycket finns bevarat. Det är också ett gammalt känt Vänersborgsföretag.

Förutom det lokalhistoriska värdet har anläggningen också ett allmänt stort industrihistoriskt värde. Det speglar en tidigare vanlig form av småskalig- och hantverksmässig industri i allmänhet och stenhuggerinäringen i synnerhet. Ett bevarande av miljön vore betydelsefullt och stenhuggeriet skulle kunna utgöra en referensplats för Sandens/ Lilla Vassbottens historia. Då stenhuggeriet tillmäts stora kulturhistoriska värden genom den bevarade miljön erbjuds en bra möjlighet att göra en fördjupad dokumentation, vilket vore väl motiverat.

FREGATTEN 17

Beskrivning och historik

På fastigheten finns en bussverkstad uppförd 1981 för GDG biltrafik AB, Byggnaden har samma funktion, idag för Swebus AB. Bussverkstaden på Fregatten 17 ligger i anslutning till Swebus kontor och bussuppställningsplats i kvarteret Skonaren intill. Läget för verksamheten har en tydlig koppling till den likaså intilliggande Vänersborgs station, knutpunkt för tåg- och busstrafik.

Byggnaden har en tidstypisk utformning som tydligt avspeglar dess funktion, Fasaden domineras av gult tegel med plåttäckningar längs takfoten på husets samtliga sidor. Det mycket flacka sadeltaket täcks av papp. På öst- och västsidorna finns stora garageportar av aluminium. Tomten utgörs av en asfalterad plan som används som bussuppställningsplats.

FREGATTEN 19

Beskrivning och historik

Rektangulär hallbyggnad uppförd 1968 åt företaget Lättmetallprodukter. Huset har också använts som bussverkstad åt GDG. Idag delas byggnaden av firman Skifferforum (se Fregattaen 26) och HSB. De senare använder byggnaden som förråd och verkstad medan Skifferforum har stenhuggeri i sin del. Efter en ombyggnad 1987 tillkom den nuvarande plåtfasaden liksom en tillbyggnad för kontor och personalutrymmen på framsidan mot Gjuterigatan. Det flacka pulpettaket täcks av korrugerad plåt. På långsidorna mot söder och norr finns högt sittande fönster och på kortsidorna stora portar i stål och aluminium.

Verkstads- och förrådsbyggnadens funktion och till viss del nuvarande användning är representativ för Sanden/Lilla Vassbottenområdets karaktär som småindustriområde.

FREGATTTEN 20-22, F D TORRMJÖLKSFABRIKEN

Beskrivning och historik

Torrmjölksfabriken anlades och startade sin verksamhet 1945-46 i anslutning till hamnen och ”Nya trafikkanalen” som då tagits i bruk på allvar. Torrmjölksfabrikens verksamhet upphörde på 1980-talet då lokalerna övertogs av släpkopplingstillverkaren VBG. Anläggningen är ganska komplex med ett antal byggnader och byggnadsdelar. Byggnaderna skiljer sig delvis åt p g a

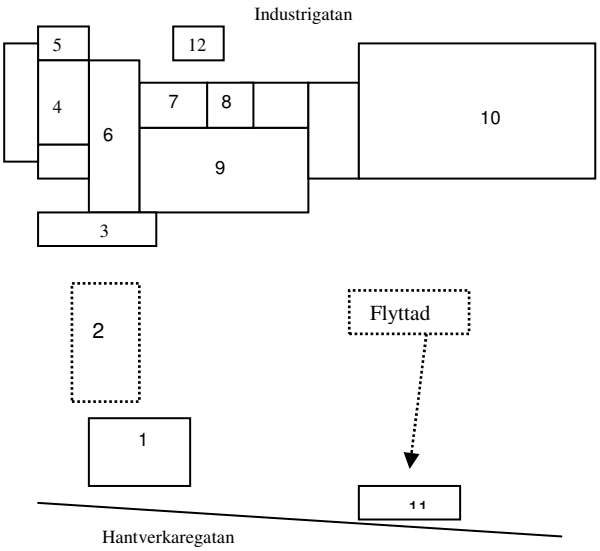
olika ursprungliga funktioner i produktionsprocessen. De är också uppförda vid olika tidpunkter, från mitten av 1940-talet till 1980-talet. Ombyggnationer har också skett liksom rivning av den ursprungliga mejeribyggnaden i södra delen av området.



Översikt av f d torrmjölksfabriken från norr 2008. Foto Leif Gustavsson, LG Foto för Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun.

Torrmjölksfabrikens ägarkonstellation förändrades under verksamhetsåren, så även dess företagsnamn. Ursprungligen var det Svenska Mejeriernas Riksförening som byggde fabriken. Denna övertogs år 1967 av LMC torrmjölksfabrik, som i sin tur blev MC Arla. Idag har företaget Thule lager och distribution av släpvagnskopplingar för personbilar i större delen av anläggningen (byggnaderna 6-10 på översikten nedan samt kontoret, 12). Andra verksamheter är lager/förråd, gym/träningshallar, föreningsverksamhet (byggnaderna 4-5). Anläggningen utgjordes ursprungligen av en fastighet men består nu av Fregatten 20, 21 och 22. Till torrmjölksfabriken har tidigare också hört byggnaden på Fregatten 26, som var ett garage (se beskrivning nedan under Fregatten 26).

Schematisk översikt över f d torrmjölksfabriken. Byggnaderna är befintliga men med annan funktion. Översikten ej skalenlig



1. Urlastningshall för råvara
2. Mejeribyggnad, riven
3. Pannhus
4. Fabriksbyggnad
5. Fabriksbyggnad
6. Pulverfabrik
7. Fabriksbyggnad
5. Personalutrymmen/laboratorium
8. Varmlager
9. Kallager Personalutrymmen/omklädning
10. Kontor/bostad

F d urlastningscentral (1). Hit kom tankbilarna för att tappa råvaran (mjölken) till fabriken. Byggnaden är en typisk plåtklädd hallbyggnad med portar på kortsidorna. Byggnaden används idag av Vänersborgsbostäder som förråd/lager. Mejeriet (2) revs år 1993, idag finns här en asfalterad plan som utnyttjas som uppställningsplats åt Vänersborgshem.

Pannhuset (3) är byggt 1945 med fasad av rödbrunt tegel i kryssförband. Fabriksbyggnad 4, uppförd 1959 i tre våningar har samma rödbruna tegelbeklädnad som de ursprungliga byggnaderna från 1945 (pannhuset, 3 och kontoret 12) med undantag av söderfasaden som delvis är klädd med plåt. Även byggnad 5 (från 1961) har fasad i rödbrunt tegel.

Byggandskomplexet 6-10 utgör en mer sammanhållen enhet med fasader av gul plåt, flacka tak samt portar och dörrar i aluminium och plåt. Byggnaderna är i ett plan förutom 6-8 som är i två plan. Delar av den ursprungliga fabriken låg här och har efter hand rivits och gett plats åt de nuvarande byggnaderna som är uppförda omkring 1970. I byggnad 6 skedde själva torrmjölksförädlingen och benämns som ”pulverfabriken”.

Personalutrymmen (11) är en barackliknande byggnad på plintar. Den är ombyggd flera gånger, senast 1982. Byggnaden låg något söderut och flyttades 1993 till sin nuvarande plats. Sedan ca 2000 används byggnaden som kontor och försäljning åt företaget Nordic Granit.

Kontoret (12) är en fristående byggnad i två plan med källare, uppfört 1945 ursprungligen som kontor med bostad på övervåningen. Byggnaden har fasad i brunt tegel, lagt i kryssförband. Sadeltak är belagt med skiffer. Vid husets framsida huset finns lite trädgårdsmark, troligen en del av en ursprungligen större trädgård.



Kontoret med framsidan mot Industrigatan. Foto från norr.

Kulturhistorisk karaktärisering

Den f d torrmjölksfabriken har varit en av områdets få mer storskaliga verksamheter under senare delen av 1900-talet. Det har varit en betydelsefull arbetsplats i Vänersborg och en av stadens mer välkända verksamheter vilket ger byggnaderna industrihistoriska värden och värden för den lokala identiteten. Efter torrmjölkfabriken har tillverkning av släpvagnskopplingar under flera år också varit en relativt stor industriell verksamhet med tidigare ett 100-tal anställda.

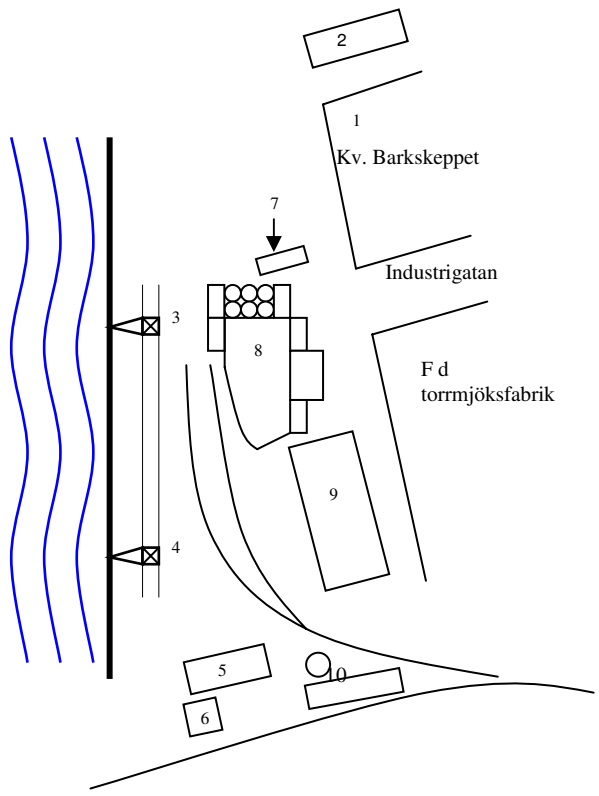
Karaktäristiskt för fabrikens lokalisering är närheten till hamnområdet där den tillsammans med spannmålssilon (Fregatten 12, 23, 27) också påminner om Vänersborgs koppling till jordbruket på närliggande slätter och i Dalsland.

Byggnaderna utgör tillsammans en intressant fabriksmiljö där de bevarade äldre byggnaderna framträder tillmäts särskilda värden. Dessa är kontoret (12), pannhuset (3) och den högre fabriksbyggnaden med intilliggande fd laboratorium /personalutrymmen (byggnad 4,5). Byggnaderna har bl a karaktäristiska fasadbeklädnader av rödbrunt tegel. Den högre byggnaden (4,5) utgör också ett av landmärkena på Sanden och i stadsbilden tillsammans med silon, hamnkranarna och klaffbron för järnvägen.

Kontoret är till väsentliga delar bevarat i ursprunglig utformning och speglar genom dess läge tydligt dess funktion som fabrikskontor. Intressant är också den tidigare kombinationen av bostad och kontor.

HAMNOMRÅDET , FREGATTEN 25 M FL

Hamnen är belägen i kvarterets västra del och begränsas av trafikkanalen i väster, Dalbobron i norr och Vassbottens vatten i söder. Mot öster finns Smedjegatan längs kvarteret Barkskeppet och i dess förlängning söderut en passage genom kvarteret Fregattens västra del mot den f d torrmjölksfabriken. Hamnen, som drivs av Vänerhamn AB, är sedan 2003 inhägnad med stängsel och portar. På hamnområdet finns, förutom Vänerhamns verksamhet, även kustbevakningen, Teknosan/Spannex siloanläggning (Fregatten 12,23 och 27) och ett värmekraftverk (Fregatten 24).



1. Kontor Vänerhamnar (Del av Barkskeppet 14)
2. Lager/förråd
3. Norra hamnkranen
4. Södra hamnkranen
5. Kontor Kustbevakningen
6. Garage kustbevakningen
7. Kontor Teknosan (Fregatten 27)
8. Fabrik och silo Teknosan (Fregatten 12)
9. Lager Teknosan (Fregatten 23)
10. Värmeverk Vattenfall (Fregatten 24)



Hamnen från norr.

.

FREGATTEN 25, HAMNEN

Beskrivning och historik

Vänersborg blev en betydande hamn- och sjöfartsstad efter tillkomsten av Trollhätte kanal år 1800 och dess ombyggnad 1838-1844 (1844 års slussled). Stadsplanen som upprättades efter den stora stadsbranden 1834 innefattade en relativt omfattande hamnanläggning med utfyllnader och murade kajer vid Sundet där sådana ditintills hade saknats. Hamnutbyggnaden skedde i olika etapper under 1840- och 50-talet. Under 1860-talet kom hamnens tyngdpunkt att förskjutas söderut i anslutning till den då nyanlagda järnvägen. Sjöfarten och handeln innebar från 1840-talet till omkring 1880-talet en mycket expansiv tid för Vänersborg och staden var under en period en av Sveriges viktigaste insjöhamnar. Från 1880-talet var dock Vänersborgs storhetstid som sjöfartsstad förbi.

Nästa fas i Vänersborgs hamns historia inleddes när den senaste större utvidgning av Trollhätte kanal genomfördes, den s k 1916 års slussled. Då anlades den nuvarande ”Nya trafikkanalen” den nuvarande farleden genom Vänersborg, med vars muddermassor ön Lilla Vassbotten/ Sanden skapades. Utefter nya trafikkanalen kom att anläggas en ny hamn med början i söder för att efterhand byggas ut norrut mot Dalbobron. Den nya hamnen togs dock inte i bruk på allvar förrän 1945 då Gamla hamnkanalen stängdes i samband med att nya ej öppningsbara broar, Residensbron och Järnvägsbron ersatte sina föregångare över gamla hamnkanalen. År 1954 utvidgades den nya hamnen med den s k norra kajen.

Hamnkontoret låg tidigare i en byggnad norr om siloanläggningen och som ursprungligen var uppfört 1945 som hamnmagasin. Detta revs år 1987. Idag finns hamnkontoret (1) i kvarteret Barkskeppets nordvästra del. Hamnverkstaden (2) byggdes år 1985-86 och tjänstgör idag som förråd/lager. Byggnaden är en traditionell lagerbyggnad med plåt i fasad och tak.

Hamnen är utrustad med två kranar som går på räls längs kajen. Den södra (4) är äldst och inköptes år 1948 från det danska bolaget Århus maskinfabrik AS och har en lyftkapacitet på 5 ton i krok. Kranen har fyra ben som strålar samma till mitten där förar- och maskinhus är placerat. Maskinhuset är klätt i stående träpanel. Den norra kranen (3), även den från Århus Maskinfabrik, införskaffades år 1979 och lyfter 10 ton i krok. Kranen är storleken större och har maskinhus i plåt, i övrigt lik den äldre.



Södra hamnkranen fotograferad från väster.

Två industrispår finns inom hamnområdet där det östra leder till Silon och det västra går längs kranspåret. De har idag bara halva längden kvar mot den ursprungliga.

I en byggnad på hamnområdets södra del finns kustbevakningen (5). Det är en enplans byggnad från 1979 med fasader av röd plåt. Under en period tjänstgjorde byggnaden som hamnkontor. Intill finns ett mindre garage (6), även detta i röd fasadplåt. Garaget låg ursprungligen där Vattenfalls fjärrvärmeanläggnings (10) cistern står idag men flyttades i samband med cisternens uppförande.

Kulturhistorisk karaktärisering

Representativ mindre hamnanläggning som en av flera Vänerhamnar. Vänersborgs hamn står för en viktig kontinuitet i stadens historia som handels- och sjöfartsstad. Verksamheter som varit mycket betydelsefulla för Vänersborg. Hamnen är på flera sätt en central del av stadens karaktär och har stora miljöskapande värden. Av särskilt intresse är den äldsta kranen, från 1948, som tidsmässigt sammanfaller med att ”Nya hamnen” på allvar togs i bruk 1945 då Gamla hamnkanalen stängdes för trafik. Av särskilt intresse är också de bevarande stickspåren som visar järnvägens tidigare betydelse för godshanteringen i hamnen. I hamnens norra del finns ett fundamentet bevarat efter den svängbro

som utgjorde den nuvarande Dalbobrons föregångare. Det gamla broläget är också tydligt genom de angöringsbryggor från ca 1980 som användes för en tillfällig färjeförbindelse när Dalbobron var avstängd för reparation under ett par månader.

FREGATTEN 12, 23, 27, SILOANLÄGGNINGEN

Beskrivning och historik

Se situationsplan under rubriken hamnområdet, Fregatten 25 m fl ovan.

Siloanläggning med foderfabrik, ursprungligen för lagring av spannmål. Till anläggningen hör också en större lagerbyggnad söder om silon och en kontorsbyggnad norr om densamma.

Den stora siloanläggningen i hamnen uppfördes 1945-46 i samband med att detta nya hamnläge på allvar togs i bruk när gamla hamnen stängdes för trafik. Den ursprungliga delen med sex 37 m höga cylindriska behållare och maskintorn i betong är ritade av civilingenjör Ingvar Svahn vid Göteborgs allmänna byggnadsbyrå. Anläggningen tillbyggdes 1951 med ett större magasin i söder. 1981 tillbyggdes åtta höga silobehållare i plåt och anläggningen har också kompletterats med last – och bulkstation, utrymmen för ångkokning mm. De stora silotornen används för lagring av råvara till fodertillverkningen.

Den ursprungliga delen med de runda tornen och maskintornet är i stort bevarad i ursprunglig utformning med bl a oklädda betongväggar och spröjsade fönster i maskintornet. Även lagerbyggnaden från 1951 med en svängd byggnadskropp har i väsentliga delar sin ursprungliga utformning bevarad med västfasadens tegel och fönster. I övrigt är anläggningens fasader klädda med gul plåt.

Kontorsbyggnaden, enligt uppgift uppförd 1987, består av en rektangulär tvåvåningsbyggnad med stående träpanel och valmat tvåkupigt tegeltak. Söder om silon ligger en rektangulär traditionell lagerbyggnad (9) med sadeltak, uppförd år Starfoder Väst AB 1988, Byggnaden består av en kombination av prefabricerade betongelement och fasadplåt. Mot hamnområdet på västfasaden finns ett par stora portar.



Siloanläggningen från sydväst.

Siloanläggningen uppfördes ursprungligen av Sven Hylander & co i Göteborg och blev senare AB Vänerborgs silos. År 1981 tog Starfoder Väst AB över driften. Starfoder gick 1989 upp i Svenska Foder som med olika ägarkonstellationer innehade anläggningen till 1993. Detta år startade mineralfodertillverkning och Vänersborgsanläggningen bildade då Teknosan AB. Idag tillverkas special- och fodertillskott till foderindustrin och lantbruk. Tekosan ingår i Spannexgruppen med huvudkontor i Vänersborg. Huvudkontorets lokaler finns på Sandenområdet i kvarteret Barkskeppet i den större kontorsbyggnaden på Vassbottengatan.

Kulturhistorisk karaktärisering
Silon är ett betydelsefullt landmärke för Vänersborg och en karaktäristisk del av stadsbilden. Väsentliga delar av anläggningens ursprungliga delar är välbevarade i ursprunglig funktionalistisk utformning och utgör ett påtagligt inslag i hamnmiljön och på Sanden.

Anläggningen speglar Vänersborgs betydelse för jordbruket på närliggande slätter och i Dalsland. I Vänersborg finns en lång kontinuitet av hantering, utskeppning och transporter av bl a spannmål. En direkt historisk parallell utgör det bevarade spannmålsmagasinet från 1840-talet vid gamla hamnkanalen. Stickspåret från siloanläggningen till järnvägen, mellan Borås och Herrljunga, en gång kallad ”havrebanan” vittnar om järnvägens betydelse tillsammans med sjötransporter för jordbrukets produkter. Idag sköts dock alla transporter med lastbil.

FREGATTEN 24

Beskrivning och historik
Byggnaden med tillhörande separat cistern och anslutande hög skorsten (nr 10 på situationsplanen under hamnområdet, Fregatten 25 m fl ovan) byggdes 1991 åt Vänersborgs fjärrvärme men hör numera till Vattenfall AB. Det är en rektangulär tvåvåningsbyggnad med fasadklädsel av ljus plåt. Området är inhägnat med stängsel. Anläggningen är ett reservvärmeverk och används vid ökat behov av fjärrvärme, t ex under vinterhalvåret eller om ordinarie värmeverk skulle falla ur. Anläggningen eldas med lättolja.

FREGATTEN 26

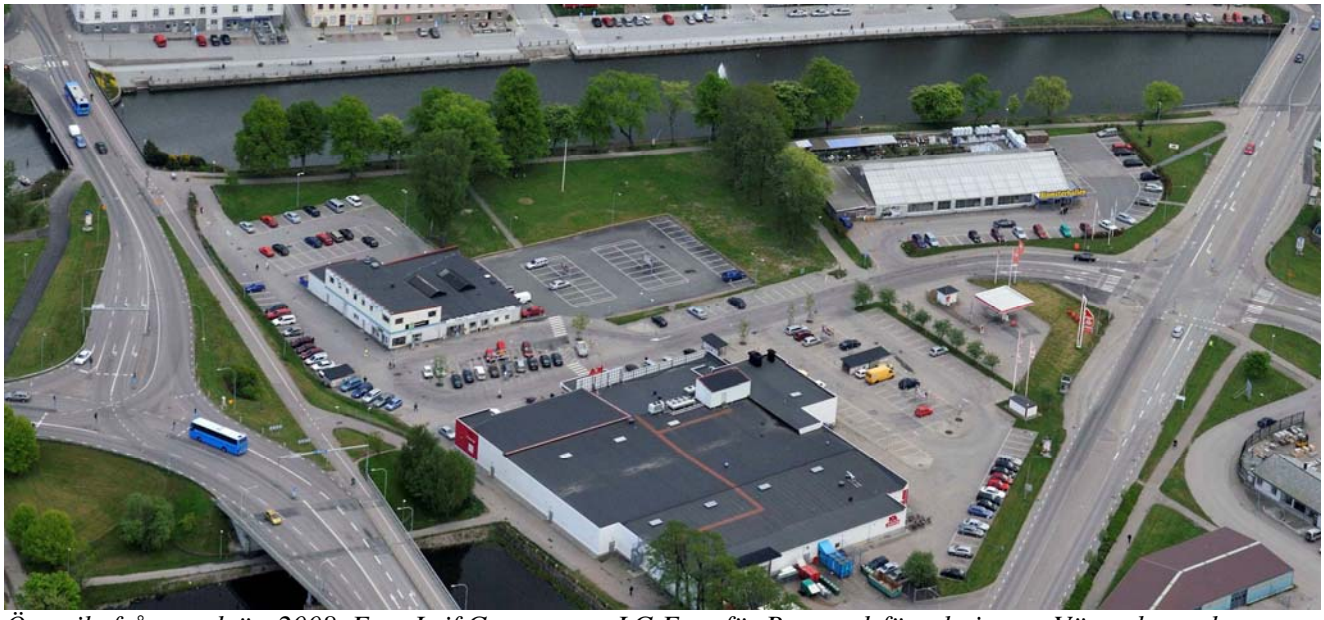
Beskrivning och historik
På fastigheten finns en rektangulär enplansbyggnad samt två mindre, enklare garage/förrådsbyggnader. Huvudbyggnaden är uppförd 1950 som garage för torrmjölksfabriken (se Fregatten 20-22). På långsidan mot Industrigatan fanns tidigare garageportar. Sedan 2000 innehar firman Skifferforum fastigheten där man har försäljning och lager av olika sorters natursten. Firman har stenhuggeri i byggnaden på Fregatten 19. Huvudbyggnaden har fasader täckta med spritputs förutom gavelrösternas locklistpanel. Sadeltaket är täckt av skiffer som tillkommit under Skifferforums tid.

Huvudbyggnaden är intressant genom dess ursprungliga funktion som en del av den f d torrmjölkfabrikens anläggning. Dess ursprungliga utformning är dock förändrad men med vissa bevarade karaktärsdrag. Den nuvarande verksamheten är representativ för områdets karaktär med inriktning av hantverk/småindustri.

KVARTEREN JULLEN OCH GALEASEN

Beskrivning och historik

Kvarteren Jullen och Galeasen i östra delen av Sandenområdet avgränsas av Vassbottenleden i väster, Dalbobron i norr och gamla hamnkanalen i öster. Efter Vassbottenledens tillkomst på 1970-talet har området genomgått stora förändringar och har idag karaktären av storskaligt butiklandskap med asfalterade ytor och vägar. Som kontrast finns längs hamnkanalen ett lummigt stråk med en grusad gång- och cykelväg, gräsytor och trädrader. Stråket hamnkanalen är en del av de dragvägar eller jetéer som anlades på 1840-talet i samband med att kajen längs Hamngatan, på andra sidan kanalen, iordningställdes. Ett äldre spår av områdets infrastruktur utgörs också av den bevarade delen av Vassbottengatan bakom och norr om ICA Kvantums affärsbyggnad. Vassbottengatan fortsätter sedan västerut in i kvarteret Barkskeppet. Vassbottengatan beskrivs under en särskild rubrik nedan. I Jullen och Galeasen har liksom i de omgivande kvarteren funnits verksamheter med hantverkare och småindustri. På platsen för ICA fanns också det s k Kotorget som bl a användes för kreatursförsäljning och som cirkusplats.



Översikt från nordväst 2008. Foto Leif Gustavsson, LG Foto för Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun.

Området med Jullen och Galeasen domineras av ICA Kvantums stora butik med anslutande p-platser (Jullen 4). Söder om denna finns en obemannad Hydrostation (Jullen 7) och Blomsterhallens växthusliknande försäljningsbyggnad (Galeasen 1). I områdets nordöstra del finns en affärsbyggnad ursprungligen uppförd 1938 (Jullen 5). Söder om denna låg tidigare sommarrestaurangen Strömsborg, en stor 1800-talsbyggnad i trä. I anslutning till stråket längs hamnkanalen finns delar av Strömsborgs parkliknade trädgård bevarade i form av en gräsmatta och en gång.

Affärsbyggnaden på Jullen 5 uppfördes 1938 för AB Gunnar Höijs bilfirma. Huset är uppfört i två plan och inrymde på markplan verkstad, försäljningshall, kontor mm. På våning två fanns en representativ bostad med sju rum och kök innehållandes bl a sovrum, matsal, jungfrukammare mm. 1953 skedde en utbyggnad och omkring 1975 uppfördes en ny större separat utställningshall. Den senare utgör idag en om- och tillbygds del av ICA:s stora affärsbyggnad övertogs. Bilförsäljning, verkstad och kontor fanns kvar i de båda byggnaderna till omkring 1980. Även byggnaden från 1938 har under åren genomgått omfattande förändringar bl a har det som var den ursprungliga utställningshallen rivits och de putsade fasaderna klätts med plåt,

Kulturhistorisk karaktärisering

Vid sidan av den sent tillkomna och kraftigt förändrade bebyggelsen tillmäts stråket längs hamnkanalen och den bevarade delen av Vassbottengatan betydelsefulla kulturhistoriska värden. Både utgör viktiga spår för att förstå områdets tidigare historia med värdefulla miljö- och upplevelsevärden. Stråket längs hanmkanalen utgör en del av miljön och rumsgestaltningen kring denna tillsammans med det gamla kajområdet på andra sidan kanalen.



Gamla hamn-kanalen med kvarteret Jullen på dess västra sida, till höger i bild. Foto från norr.

KVARTERET SKONAREN

Beskrivning och historik

Kvarteret Skonaren i sydöstra delen av Södra Sandenområdet avgränsas i söder och öster av Gamla hamnkanalen och järnvägen, i nordost av Vassbottenleden och i väster och norr av Hantverkaregatan. Kvarteret är tillsammans med det intilliggande kvarteret Briggen Sandenområdets minsta och innefattar två fastigheter, Skonaren 1 och Skonaren 2. Kvarteret domineras av Swebus verksamhet med en större byggnad som bl a inrymmer företagets kontor Swebus och en bussuppställningsplats med skärmtak på Skonaren 2 och en stor asfalterad plan. Funktionen och verksamheten i kvarteret har en tydlig koppling till läget nära Vänersborgs station som knutpunkt för tåg- och busstrafik. I nära anslutning till Skonaren har också Swebus bussverkstad på Fregatten 17

Byggnaden på Skonaren 1 är en större kontors- och verksamhetsbyggnad i två våningar med källare. Förutom Swebus kontor finns i huset bl a föreningslokaler. Byggnaden är uppförd för firman Alrik Hedlund, Göteborg efter nybyggnadsritningar från 1949. Ritningarna visar lokaler för kafferosteri, lager, lastrum och kontor. På framsidan mot Hantverkaregatan finns en utbyggnad med lastkaj och mot sydväst en lägre garagedel.



Skonaren 1 från norr.

Vid bussuppställningsplatsen på Skonaren 2 finns en överbyggnad med ett långt skärmtak av plåt och en vägg av gult tegel som avskärmning mot Gamla hamnkanalen och stationsområdet på andra sidan kanalen.

Kulturhistorisk karaktärisering

Byggnaden på Skonaren 1 har en intressant och till stora delar välbevarad tidstypisk utformning och karaktär från tiden omkring 1950. Karaktäristiskt är bl a det gula fasadteglet, det flacka taket och de glasade trapphusen liksom fönstrens utformning

VÄNERSBORGS JÄRNVÄGSSTATION, RESECENTRUM

Beskrivning och historik

Järnvägen mellan Uddevalla och Borås, idag kallad Älvsborgsbanan, har sitt ursprung i två privata järnvägar, Borås-Herrljunga Järnväg (BHJ) och Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga Järnväg (UVHJ) vilka båda förstatligades 1940. Banan genom Vänersborg, UVHJ, öppnades för trafik 1867 och kopplades i Herrljunga samman med den några år tidigare öppnade Västra stambanan samt Borås-Herrljunga järnväg. Viktiga motiv bakom UVHJ:s tillkomst var möjligheten till transporter av gods från Vänern till Uddevalla som alternativ till Trollhätte kanal och Göteborg liksom exporten av havre från bl a Varaslätten via Uddevalla till England. I Vänersborg anlades stationen i anslutning till Gamla hamnkanalen, Vänersborgs dåvarande hamn. Förhoppningarna om en stor omlastningverksamhet mellan sjöfart och järnväg i Vänersborg kom dock aldrig att infrias.

Stationshuset i Vänersborg är ursprungligt från banans tillkomst och enligt uppgift uppfört 1865. Som brukligt uppfördes i allmänhet stationshusen längs landets olika järnvägslinjer efter typritningar med särskilda karaktärsdrag längs de olika linjerna. Uppgifter om arkitekten eller arkitekterna bakom stationshusen längs UVHJ är oklart men stationshusen, av trä, kännetecknades av en rik och tidstypisk panelarkitektur med bl a ”snickarglädje”i form av omfattningar och fältindelningar av olika slag. Karaktäristiskt för stationshus längs olika linjer är också hur man kan avläsa stationernas betydelse och status genom byggnadernas storlek och utformning, uppdelad i olika kategorier, ju viktigare station desto större och mer påkostad utformning. Längs UVHJ var Vänersborgs och Uddevallas stationer de största och byggda i samma stil. I Uddevalla revs UVHJ:s stationsbyggnad 1961. Det nuvarande stationshuset där hör till de som uppfördes längs Bohusbanan. Liksom i Uddevalla är många av UVHJ:s ursprungliga stationshus rivna och Vänersborgs station en av de få bevarade med ursprunglig karaktär.

Vänersborg var under UVHJ-tiden en betydande järnvägsort och på stationsområdet fanns bl a lokstallar och verkstad på motsatta sida järnvägen från stationshuset (se fotot på sid 11). Intill stationshuset fanns ursprungligen också en tegelbyggnad som inrymde trafikchefens expedition. För omlastning mellan båt och järnväg fanns en särskild rangerbangård på Sanden/Lilla Vassbotten i anslutning till järnvägsbanken på öns södra sida. På 1950-talet flyttades huvudsätet för den f d UVHJ-banan från Vänersborg till Uddevalla varvid även lokstallar och verkstäder flyttades dit och de i Vänersborg togs bort. Under 1960-talet förändrades stationsområdet bl a då torgbildningen och parken framför stationen blev en plats för busstrafik.

Stationsområdet karaktäriseras idag av olika busshållplatser med omgivande asfaltsytor och planteringar framför stationshuset och dess huvudentré mot norr. Mot söder finns själva spårområdet med perronger.



Stationsbyggnadens framsida mot norr.

Stationsbyggnaden kännetecknas av en påkostad utformning där huvudfasaden mot Gamla hamnkanalen är symetriskt uppbyggd med en dominerande och framskjutande byggnadskropp, i mitten flankerad av två likaså framskjutande mindre byggnadskroppar. Motsvarande indelning finns också mot spårområdet men här är inte byggnadskropparna framskjutande. Byggnaden har genomgått betydande ombyggnader och renoveringar men fasadens karaktär av rik panelarkitektur är bevarad genom med bl a liggande fasspontpanel, delvis fätltindelad och markerad fönsteromfattningar. Det delvis avvalmade sadeltaket täcks av grön falsad bandplåt.


Stationsbyggnadens baksida. Foto från sydost.



Spårområdet från öster.

Kulturhistorisk karaktärisering

Vänersborgs station har tidigare utvärderats som kulturhistoriskt värdefull i de byggnadsinventeringar som gjorts för centrala staden 1972 och 1982. Den är också upptagen som kulturhistoriskt intressant byggnad i kommunens bebyggelsemiljöprogram för centrala Vänersborg 1992. Stationsområdet ingår också i riksintresset för kulturmiljövård, KP 20, centrala Vänersborg.

Stationen är en av stadens karaktärsbyggnader och representerar betydelsefulla delar av dess historia. Förutom ett stort lokalhistoriskt värde tillmäts den också viktiga regionala och nationella värden som bevarad stationsbyggnad av relativt hög ålder och i bruk med bevarad ursprunglig funktion. Även om byggnaden och stationsområdet genomgått relativt omfattande förändringar, vilket delvis varit en förutsättning för dess bevarade funktion, är väsentliga delar av dess ursprungliga utformning och karaktär bevarad. Det är också en få bevarade ursprungliga stationshus längs gamla UVHJ-banan.

JÄRNVÄGSBRON ÖVER TRAFIKKANALEN

Beskrivning och historik

Då den nya sträckningen av Trollhätte kanal genomfördes 1909-16 blev det nödvändigt att bryta igenom järnvägsbanken vid Kasen och Lilla Vassbotten. Muddringsarbeten för den s k nya trafikkanalen i Vänersborg påbörjades 1910 och massorna användes bl a som underlag för den blivande järnvägsbron. Ursprungligen hade man tänkt sig en svängbro men det visade sig att grundförhållandena liksom det faktum att järnvägen gick i en kurva snett över kanalen inte var lämpligt för detta. Vid denna tid hade den amerikanske ingenjören Joseph Strauss lanserat ett system för enarmade klaffbroar som kom att användas i Vänerborg. Systemet bygger på att själva brotornet, då bron öppnas kan vikas ihop så att brospannet likt en tapp skjuts in i tornet. Konstruktionen bygger också på att en motvikt balanserar klaffen/brospannets hela tyngd.
Strauss kom under sin bana att konstruera cirka 400 broar varv den mest kända är Golden Gate bron i San Fransisco. I Sverige finns ytterligare en bro utförd efter Strauss konstruktion, Danvikstullsbron för Saltsjöbanan i Stockholm.

Bron kan i korthet beskrivas som ett stort mekano av nitade plåtbalkar. Det är en märklig klaffkonstruktion i fackverk av stål med en imponerande fri spännvidd på 40 meter När bron togs i bruk 1916 var det Europas längsta klaffbro. Den stora motvikten, som väger ca 400 ton och balanserar klaffdelen är gjuten av betong. Landfästena och bropelarna är av stenklädd betong. Till bron hör litet manöverhus men liksom Dalbobron och Gropbron styrs bron från Brinkebergskulles sluss.



Bron med trafikkanalen i förgrunden. Foto från norr.



Bron från söder med siloanläggningen i hamnen i bakgrunden.

Ritningarna till bron utfördes den svenske väg- och vattenbyggaren Ernst Nilsson. Han har också ritat de tidigare svängbroarna vid Dalbobron och vid Gropbron. Entreprenör för brobygget var den tyska firman J Gollnow & Sohn i Stettin (nuvarande Szczecin i Polen). Som underleverantörer fanns också ett antal tyska företag och arbetet utfördes till stor del av tyskar och polacker. Bron kallas ofta Tyska bron.

Kulturhistorisk karaktärisering

Bron har tidigare utvärderats som kulturhistoriskt värdefull i en omfattande broinventering för Älvsborgs län 1977-79. Bron klassades då i grupp 1A, som ”synnerligen kulturhistoriskt värdefull” och bedömdes som en historiskt och konstruktionsmässigt intressant bro unik i länet. Den har också uppmärksammats i en riksomfattande broinventering av Banverket och Vägverket som ett exempel på broar utförda enligt konstruktören Joseph Strauss system.

Bron och dess historia finns utförligt beskriven i ett innehållsrikt men ännu ej tryckt manuskript till en bok av frilansskribenten och modelljärnsvägsentusiasten Rutger Friberg i Göteborg. Det finns också en bok på tyska av Dr Ing G Barhausen, Hannover med titen ”Bericht über die einarmige Klappbrücke von 42 stützmeite über den Trollhätte kanal bei Wenersburg”. Bron finns också som modell på Sjöfartsverkets kanalmuseum i Trollhättan.

Bron tillmäts stora kulturhistoriska värden ur flera aspekter. Den är av stort teknikhistoriskt värde då den har en närmast unik ännu fungerande konstruktion. Den är för sin tid ett mycket modernt exempel på avancerad ingenjörskonst. Här finns också ett personhistoriskt värde genom dess skapare, amerikanen Joseph B Strauss. Bron har bedömts som värdefull både ur nationell och regional synpunkt och tillmäts också stora lokalhistoriska värden. I Vänersborg utgör den ett karaktäristiskt landmärke

och är en påtaglig del av stadsbilden. Den tillmäts därför viktiga identitetsvärden och speglar mycket av stadens historia kopplat till sjöfarten och järnvägen liksom bakgrunden till Sandens/Lilla Vassbottens framväxt och utveckling.



Bron – Vänersborgs och Lilla Paris Eiffeltorn? Liknande avancerad ingenjörskonst med stora lokalhistoriska värden och identitetsvärden. Foto från sydost mot infarten i trafikkanalen.

VASSBOTTENGATAN

Beskrivning och historik

Delar av Vassbottengatan utgör en del av den vägbank som anlades på 1870-talet som ersättning för en av Dalbobrons förgångare, vilken tillkom på 1770-talet. Gatans sträckning motsvarar det gamla broläget och den dåvarande landsvägen och huvudvägen genom Vänersborg. Vägen är en tidig generation av dagens väg 45,som dock numera, som brukligt är inte leder genom staden utan passerar förbi. Bron och vägbanken hade genom hade ett särskilt läge som infart till staden från norr då de var riktade mot det tidigare landshövdingeresidensets mittaxel, stadens förnämsta byggnad. Sträckningen avspeglar på detta sätt en medveten stadsplanering.

Liksom Dalbobron har också den Residensbron haft flera föregångare. Den nuvarande Residensbron togs i bruk 1948 då farleden genom gamla hamnkanalen avlysts för trafik 1945 och ersatte då en svängbro från 1873. Denna bro, liksom sin föregångare hade alltså en något annat läge något norr om den nuvarande, med riktning mer rakt mot Residenset. Den nuvarande Residensbron placerades med riktning mot den då planerade nya Dalbobron, ”högbron”, som efter många års planerande invigdes 1962.

Delar av den gamla landsvägen finns bevarad på Sanden/Lilla Vassbotten som gång- och cykel väg vid kvarteret Jullens norra sida samt längs kvarteret Barkskeppets norra del som körväg. Vid Jullen finns en stenskoning bevarad mot vattnet under Dalbobron, motsvarande stenskoning vid Barkskeppet är

dold under en utfyllnad. Både längs Jullen och Barkskeppet är gatstensbeläggningen bevarad, vid Barkskeppet finns också en trädrad.



Vassbottengatan vid korsningen med Vassbottenleden. Stenskoningen vid Jullen i förgrunden och Sandenområdets få bevarade äldre byggnader. Foto från nordost.

Kulturhistorisk karaktärisering

Den gamla landsvägssträckningen längs Vassbottengatan har tidigare utvärderats som kulturhistoriskt värdefull i den byggnadsinventering av stadsbebyggelsen som gjordes 1972.
Värderingen motiveras då med att gatan visade det sena 1700-talets medvetna stadsplanering och hur viktig man ansåg infarten vara.

Sammantaget tillmäts den bevarade gatusträckningen viktiga historiska värden då den visar på områdets äldre infrastruktur. Vägens värde förstärks också genom ett den gamla landsvägens sträckning tydligt kan följas genom ett bevarat fundament av den nuvarande Dalbobrons föregångare vid hamnen liksom vägens fortsättning på andra sidan ”Nya trafikkanalen” i Blåsutbacken. Vägsräckningen tydliggörs också genom de angöringsbryggor från ca 1980 som finns kvar vid det gamla broläget efter en tillfällig färjeförbindelse som upprättades när Dalbobron var avstängd för reparation under ett par månader. Stenskoningen, gatstenbeläggningen och trädraden ger också en bild av en äldre vägutformning och utgör värdefulla inslag i miljön.

KÄLLOR, LITTERATUR

Ahlberg Sven-Olof och Spade Bengt, *Våra broar- en kulturskatt, Banverket och Vägverket 2001*

Bilder från vår bygd, *häfte nr 4,, del två, Vänersborgs fotoklubb, Vänersborg 1987*

Hasselberg Gösta, *Vänersborgs historia del II, iden 1834-1944*, *Göteborg 1944*

Herentz Jan och Widesheim Per-Olov, *Uddevalla- Vänersborg- Herrljunga Järnväg 1867-1987, Kortfattad minnesskrift, Vänersborgs kommun 1987*

Johansson Sture, *Broarna kring staden, Från 1600-talets Vänersborgsbroar till 1960-talets, I Vänersborgs söners gilles årsskrift 1966, Vänersborg 1966*

Kärvling Arne, *Lilla Vassbotten, vatten blev industrimark, största företaget kursade*, *I Vänersborgs söners gilles årsskrift 2005, Vänersborg 2005*

Nordqvist, Yngve, *Vänerns motorverkstad och råoljemotorn Vänern*, *I Vänersborgs söners gilles årsskrift 2001, Vänersborg 2001*

Ortnamnen i Älvsborgs län, del XII, Väne Härad. *Stockholm 1906*

Vänerns Motorverkstad, *Historik sammanställd av Ingvar Peterson under 1970-talet, redigering och tillägg i andra upplagan 2007, Regionmuseum Västra Götaland, Vänersborg*

Vänersborgs kommun, *Program för detaljplaner för Sanden söder om Dalbobron. Samrådshandlingar inklusive kvalitetsprogram 2009*.

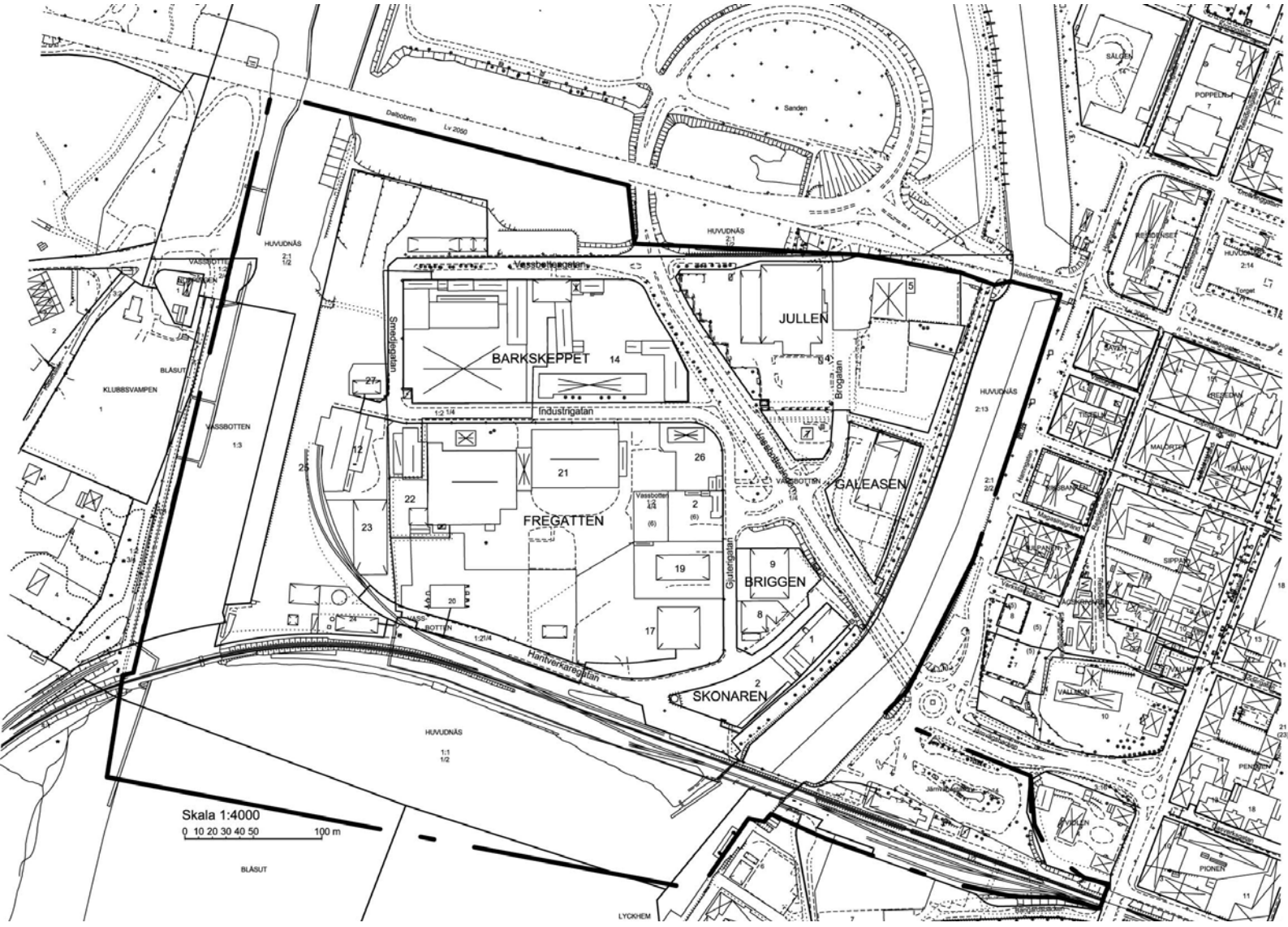
Västergötlands museum, Regionmuseum Västra Götaland, *Silos, modernismens agrara minnesmärken, silobyggnader i Dalslands och Västergötlands slättbygder, Rapport 2006:13*

Stiftelsen Älvsborgs länsmuseum, *Kulturhistorisk byggnadsinventering 30, Vänersborgs kommun, Vänersborgs stadskärna, Vänersborg 1982*

Thorsenius Karin, *Vänersborg – hamn, hamnbebyggelse och sjöfart. Examensarbete i arkitekturhistoria vid Kungliga Tekniska Högsskolan, sektionen för arkitektur, 1971*

Vänersborgs kommun, *Bebyggelsemiljöprogram, upprättat 1991, reviderat 1992*

Älvsborgs läns museiförening, *Kulturhistorisk utredning 5, Vänersborgs kommun, centrala stadsbebyggelsen, Vänersborg 1972*


BARKSKEPPET
JULLEN
FREGATTEN
GALEASEN
BRIGGEN
SKONAREN
Sandén
Dalbobron
Lv 2090
Vassbottensgatan
Sneddegatan
Industrigatan
Gjutaregatan
Hantverkaregatan
Broplan
Vassbottensplan
Rosenhagen
HUVUDNÄS
VASSBOTTEN
KLUBBSVAMPEN
BLÅSUT
LYCKHEM
SALGEN
POPPELN
RESEDAGÅRDEN
MALÖRTEN
SIPPRAN
VALLMON
PENSÉN
PIONEN
Skala 1:4000
0 10 20 30 40 50 100 m