

F.d. däckfabriken i Gislaved



Kulturhistorisk karaktärisering och bedömning av
fastigheten Göta 2

*Gislaveds tätort i Gislaveds kommun,
Jönköpings län*

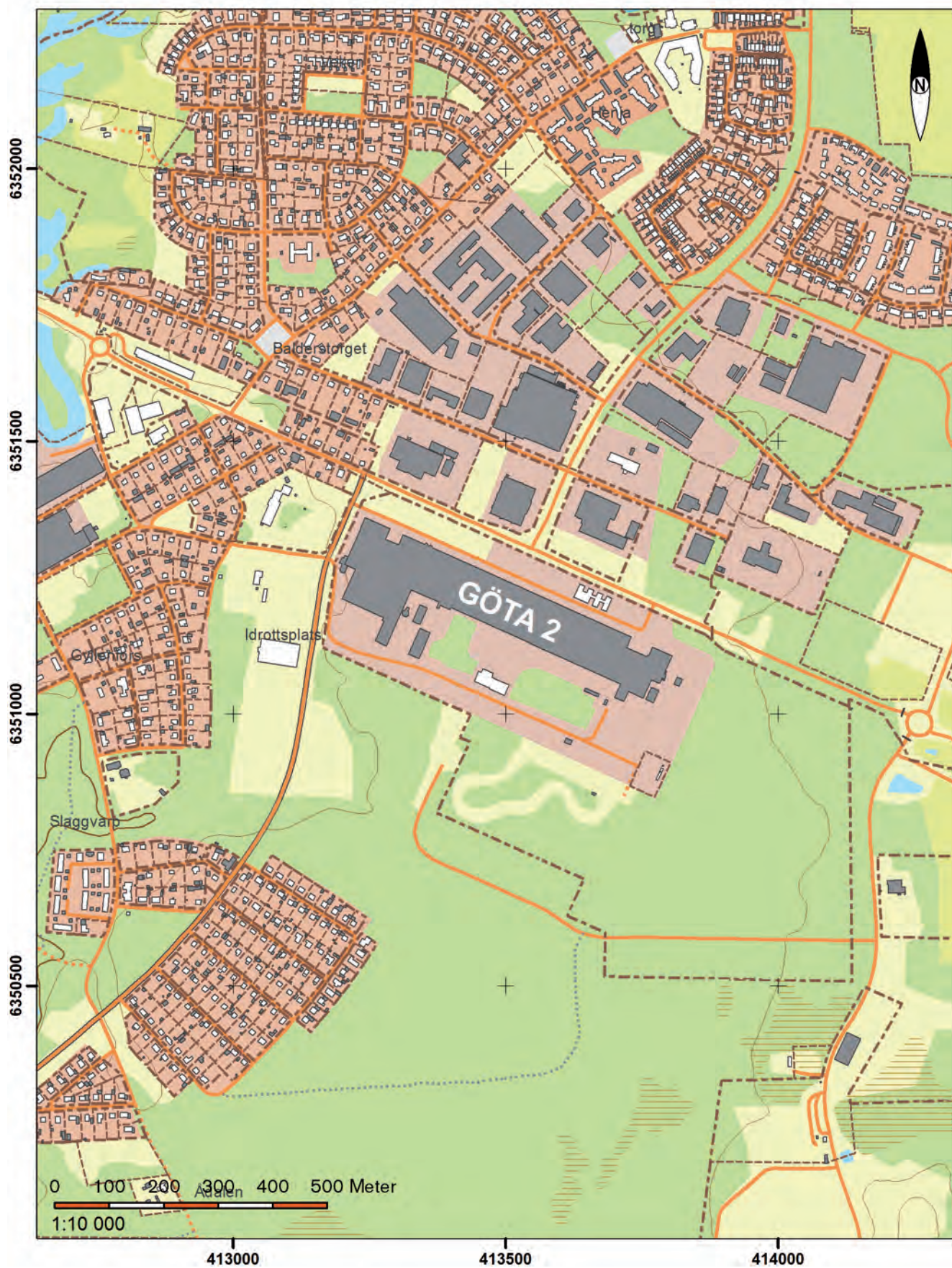
F.d. däckfabriken i Gislaved

Kulturhistorisk karaktärisering och bedömning av fastigheten Göta 2

*Gislaveds tätort i Gislaveds kommun
Jönköpings län*

Innehåll

Inledning	5
Weland Industricentrum	5
Gummifabriken i Gislaved	5
Beskrivning	7
Exteriör	7
Norra fasaden	7
Höglagret och västra gaveln	8
Södra fasaden	10
Östra fasaden	10
F.d. kontoret	11
Våtgreppsbanan	12
Interiör	12
Konstnärlig utsmyckning	12
Ursprungliga material och karaktär	13
Byggnadshistorik	13
Planer	13
Den nyuppförda däckfabriken	13
Successiv utbyggnad av fabriken	15
Höglagret och övriga lagerhallar	15
Komlettering av kontor och service	15
Friliggande kontor	16
Blandningsenheten	16
Produktutveckling	17
Förändringar under Welands tid	17
Händelsehistorik	18
Personer	19
Karaktär	20
Kulturhistorisk status	21
Tidigare ställningstagande	21
Vad säger lagstiftningen	22
Plan- och bygglagen	22
Miljöbalken	22
Kulturhistorisk bedömning, skydd och varsamhet	23
Rekommendationer till detaljplan	23
Karaktärsdrag att beakta	23
Sammanfattning	24
Referenser	25
Arkiv	25
Tryckta källor	25
Muntliga källor	25
Genomgångna kartakter	25
Tekniska och administrativa uppgifter	25



Utdrag ur digitala fastighetskartans blad: 63E 5b

Inledning

Länsmuseet har utfört föreliggande kulturhistoriska utredning och karaktärisering av fastigheten Göta 2, Weland Industricentrum i Gislaved. Uppdraget har varit att identifiera och beskriva befintliga kulturhistoriska värden som ett underlag till en eventuell omskrivning av detaljplanen. I rapporten beskrivs byggnadens historik, kulturhistoriska värden och väsentliga karaktärsdrag. Rapporten innehåller även översiktliga rekommendationer vad gäller fortsatt förhållningssätt till fastigheten.

Utredningen har beställts av fastighetsägaren Joakim Welandsson, Weland AB i Smålandsstenar. Arbetet har utförts under vintern 2016–2017 av antikvarie Britt-Marie Börjesgård, Jönköpings läns museum. Arbetet har omfattat besiktning på plats, arkiv- och litteraturstudier samt bedömning och rapportarbete.

Weland Industricentrum

Den aktuella fastigheten uppfördes i sin första etapp 1969–1970 som en ny och modern däckfabrik för KF-ägda Gislaveds Gum-mifabrik AB. Under 1980-talet köpte KF norska Viking. Från den 1 januari 1992 tog Continental över koncernen och tio år senare lades fabriken i Gislaved ner. Det sista däck tillverkades i juli 2002. I fabriken hade det tillverkats 70 millioner personbilsdäck sedan produktionsstart i augusti 1970. Maskinparken demonterades och fastigheten iordningsställdes till försäljning med start i augusti 2002. Weland AB övertog fastigheten i augusti 2003, ett lokalt tillverkande företag med bas i Smålandsstenar. Fastigheten nyttjas idag för Weland egen verksamhet, annan tillverkning, lagerhotell och kontor.



Flygbild över fabriksområdet. Bilden är tagen omkring 1998–1999, efter att högdelen i öster är uppförd, men innan lagerplattan öster om höglagret blir inbyggd under tak.

Gummifabriken i Gislaved

Gislaveds samhälle har i har i stora stycken uppstått och formats kring gummifabriken. De äldsta industrihistoriska rötterna bottnar dock som i andra brukssamhällen i Småland i järnhanteringen. Under 1800-talets mitt etablerades Gyllenfors glasbruk. Under 1890-talet startade en gummifabrik, Svenska Gummifabriks AB på samma område. Gummifabriken blev sedan det helt dominerade industriföretaget på orten, verksamt i över 100 år.

År 1927 övertog Kooperativa förbundet gummifabriken i ett försök att bryta den monopolliknande situation som rådde inom svensk gummiindustri. Företaget tillverkade galoscher, stövlar och andra gummiskor men också bildäck.

Inom KF och på de orter Kooperationen hade fabriker tog man också ett stort ansvar för samhällsfunktionerna. I Gislaved medförde KF:s övertagande en modernisering av fabriken och av orten som helhet. KF:s arkitektkontor i Stockholm svarade både för planläggning av samhällets utbyggnad och för projektering av flera nya offentliga byggnader, och då framförallt genom arkitekten Dag Ribbing.

Tätorten breder ut sig på båda sidor om Nissan, ån som också var förutsättningen för den ursprungliga industrietableringen. Fram till 1949 var köpingen uppdelad i två separata samhällen, Gislaved som låg väster om ån i Båraryds socken och Gyllenfors öster om ån i Anderstorps socken.

Gummifabriken var lokaliserad på Gyllenforssidan, kring den tidigare bruksmiljön. Efterhand blev platsen för fabriken allt mera fullbyggd och med satsningen på stålradialdäck behövdes en ny rationell fabriksbyggnad på annan plats.



Den tidigare gummifabriken vid Nissan.
Foto: Agneta Åsbrim Berlin 2013.



Beskrivning

Exteriör

Norra fasaden

Anläggningen består av en enda lång sammanfogad byggnadskropp uppförd längs med Anderstörpsvägen. Dess anseende längd om sammanlagt 650 meter gör att den nästan är svår att överblicka. Byggnaden, som var anpassad till produktionslinjen, har en hög mycket långsträckt flerskeppig produktionshall med ett platt tak. Hallens fasad är i norr klädd med rött tegel. Längs den norra fasaden löper en lägre byggnadskropp, också den klädd med rött tegel och med rytmiskt indelade fönsterband. Fönsterbågarna är stående rektangulära med en tegelsten mellan respektive fönster och med mörkbruna bågar och karmar. I dess västra del är ett parti uppfört i två våningars höjd och därmed i princip nästan lika högt som produktionshallen. Den ursprungliga huvudentrén markeras med



Den norra fasaden mot väster.

Den ursprungliga huvudentrén markeras med ett kraftigt skärmtak.



ett stort skärmtak som vilar på vitmålade relativt tunna stålpelare. Frontbyggnaden vid entrén har också en övre våning, den är indragen och avtrappad i förhållande till fabriks hallens höjd. För att ytterligare markera entrépartiet finns tre flaggstänger på det lägre taket.

I anslutning till entrén på dess östra sida är ett cykelställ uppfört. Cykelstället, som är något lägre än entréns tak har ett platt inåtlutande plåttak som bärs upp av klena järnbalkar. Sidorna avgränsas med stående vita betongelement och är samma typ av formelement som omsluter kontorsbyggnaderna mitt emot. Den vita färgen bidrar till att kompensera att cykelstället skärmar av ljuset från öster.

Övriga ingångar har platta skärmtak med plåtklädd sarg. Taken vilar på klena stålstolpar, entrédörrarna är glasade bruna aluminiumdörrar.

Höglagret är 29 meter högt och uppfört i vinkel mot produktionshallen.

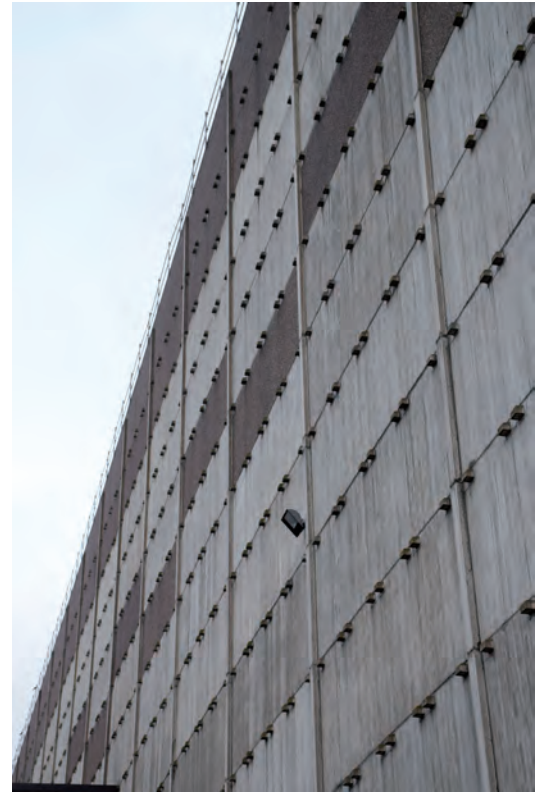


Höglagret och västra gaveln

I väster bryts den horisontella linjen av det tvärställda höglagret. Det är en hög rektangelformad byggnad med fasad av ljusa och mörka betongelement. De ljusa betongelementen bär spår efter gjutformarnas bräddor. De ljusa skivorna blandas med mörkare rödbruna element med synlig ballast av sjösten i en enkel mönstersättning.

De mörka elementen formar en avslutande bred övre rand och på gaveln mot norr också ett smalare underliggande band. På långsidorna är de mörka skivorna placerade så att ett rutigt mönster bildas. I respektive element är ett antal klackar infogade. Detta är, enligt uppgift, fundament för de särskilda lagerpallar som däcken lagras i. Genom att låta fundamenten även sticka ut på utsidan av byggnaden så blir de konstruktionsmässigt starkare och utgör samtidigt en tredimensionell mönstereffekt på fasaden.

Produktionshallens västra gavel och de senare tillbyggda lagerutrymmena väster om höglagret är klädda med samma typ av mörka betongelement med synlig ballast av sjösten. Den låga byggnads-



Höglagret från sydväst.

kroppens synliga fasader är genomgående av tegel. På den västra gaveln finns också en tillbyggnad med ett helt annat formspråk, i mötet mellan de lådformade lagerhallarna har tillfogats en tegelbyggnad i vinkel med sadeltak och vita spröjsade fönster och dekorelement.



Byggnaden i skärningspunkten mellan de två låglagerhallarna i väster uppfördes som kontor och personalbyggnad.

Produktionshallens väggar åt söder uppfördes i lättbetong för att det skulle vara möjligt att enkelt kunna utvidga byggnaden åt detta håll.



Södra fasaden

Den södra fasaden som är vänd mot skogen, utgör en tydlig baksida, med utlastning och tekniska funktioner. Lagerbyggnaden längst i väster har genomgående samma fasadbeklädnad, oavsett väderstreck, med de mörka betongelementen. Den södra fasaden är uppbruten av en rad lastslussar. Höglagret har mot mark ett band av mörka betongelement som ger byggnaden tyngd och balans. Produktionshallens södra sida är klädd med vita lättbetongelement.

Söder om fabrikshallen ligger värmecentralen, vars fasader är uppförda av samma typ av vita lättbetongelement som produktionshallens fasad. Vid värmecentralens östra respektive norra vägg är två lägre byggnader med fasad av tegel tillfogade. Både värmecentralen och tegelbyggnaden har fått senare blåmålad plåtbeklädnad åt söder.

Den östra fasaden

Produktionshallen har en tillbyggnad i öster som har skett i två etapper. Den har en delvis egen fasadgestaltning. Den första tillbyggnaden, som ursprungligen inrymde en ny blandningsavdelning, bryter av i så motto att den är högre, med en högdal närmast produktionshallen. På den norra sidan, längst i väster finns en motbyggd lägre del i två våningars höjd. Fasaden mot norr är tegelbeklädd, men

Längst i öster uppfördes blandningsenheten. tillbyggnaden har en delvis annan fasadgestaltning med tegelväggar murade i färdiga element.



murad i element, vilket gör att fönstren har fått en annan placering. Fönstren är kvadratiska med vita bågar och sitter inte i band, utan två och två i respektive väggelement. Åt öster består gavlarna på både den lägre och den högre delen av betongelement med synlig ballast av sjösten, åt väster enbart den högre.



Tillbyggnaden i öster tillkom i två etapper.

Den andra etappens tillbyggnad utgörs av en högre byggnadskropp, som en sorts pendang till höglagret i väster. Den består av en tre våningar hög byggnadskropp, placerad längst i öster uppe på den tidigare delen av byggnaden. Den senare tillbygganden har fasader av plåtelement med orangeröda dekorativa fogar och fönsteromfattningar. Den avvikande gestaltningen med fasader av plåtelement är nog framförallt konstruktionstekniskt betingad, då enligt uppgift, den underliggande byggnaden inte tålde högre laster.

F.d. kontoret

Norr om entrén ligger fyra sammanbyggda lägre huskroppar, i vinkel med gavel vänd mot Anderstorpsvägen. Det är fyra vita längor med svarta sadeltak, täckta med skivtäckt plåt, plåten är också nedragen över gavelröstena. Fasaderna är uppförda av lättbetongelement. Vid gavlarna är tillfogade större kantstående betongelement med



Kontorslängorna hålls samman och bildar en enhet genom de på kant stående vita betongelementen.

mellanliggande glaspartier som binder samman huskropparna i fasadlivet och skapar små innergårdar på respektive sida om den centrala korridor som utgör den interna förbindelselänken husen emellan. Betongblocken är något utdragna utanför fasadlivet på respektive sida om huskroppen, vilket håller ihop de enskilda huskropparna och ger byggnaden en tydlig rektangulär form. Den över gavelröstet neddragna plåten förstärker detta uttryck. Betoningen av den rektangulära formen gör att kontoret tydligt förhåller sig till produktionsbyggnaden trots det helt egna formspråket.

Våtgreppsbanan

Söder om fabriksanläggningen finns en våtgrepps bana som nyttjades för att provköra olika däcktyper och utgjorde en praktiskt tillämpad del av produktutvecklingen.

Interiör

Utredningen har framförallt förhållit sig till byggnadens yttre, men några noteringar om interiören kan vara på sin plats. Produktionshallen uppfördes ursprungligen som en enda lång öppen hall anpassad till ett linjärt produktionsförlopp. Hallen byggdes med bärande betongpelare och balkar, väggarna följer det yttre, betong åt söder och tegel åt norr. Den inre tegelväggen uppfördes med gult fasadtegel.

Konstnärlig utsmyckning

I den inre delen av entréhallen, som ursprungligen utgjorde personalmatsal, finns en större emaljmålning utförd av Karl-Erik Bodner, vid Sprakareds Emaljverk. Konstverket "Däck 71" är 11,5 x 1,5 meter och färdigställdes i mars 1971. Det är en bildsvit med sju fält som tolkar idén: hand och öga jämte automatik och refererar till däckproduktionen i flera av motiven.



Den norra innerväggen i produktionshallen kläddes med gult fasadtegel.



Emaljkonstverket i entréhallen täcker hela fondväggen.

Ursprungliga material och karaktär

Entrébyggnaden utfördes med innerväggarna klädda med bruna Höganäsplattor och golv av Glava skifferplattor. Väggarna är nu vitmålade, skiffergolven är bevarade. I anslutning till den gamla huvudentrén finns det ursprungliga trapphuset bevarat, tegelväggarna är dock vitmålade. Det är raka gjutna trappor med breda tidstypiska trälejdare monterade på smidda ståndare mot trapploppet.

Byggnadshistorik

Planer

Marken avsattes för industriändamål i en stadsplan fastställd av Kungl. Maj:t 1957. Planen var upprättad 1956 av KF Arkitektkontor, Dag Ribbing och antagen av kommunfullmäktige samma år. Den ersatte delar av en tidigare stadsplan från 1944 över municipalsamhället Gyllenfors, också den upprättad av Dag Ribbing på KF:s Arkitektkontor. I den första stadsplanen var delar av marken avsedd för bostadsbebyggelse.

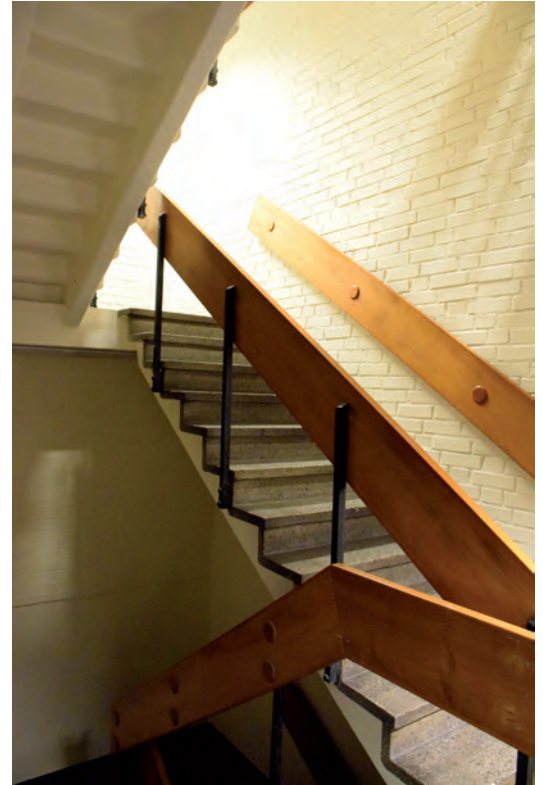
I handlingen från 1956 skriver man redan då om planerna på en däckfabrik i det aktuella läget.



Den nyuppförda fabriken

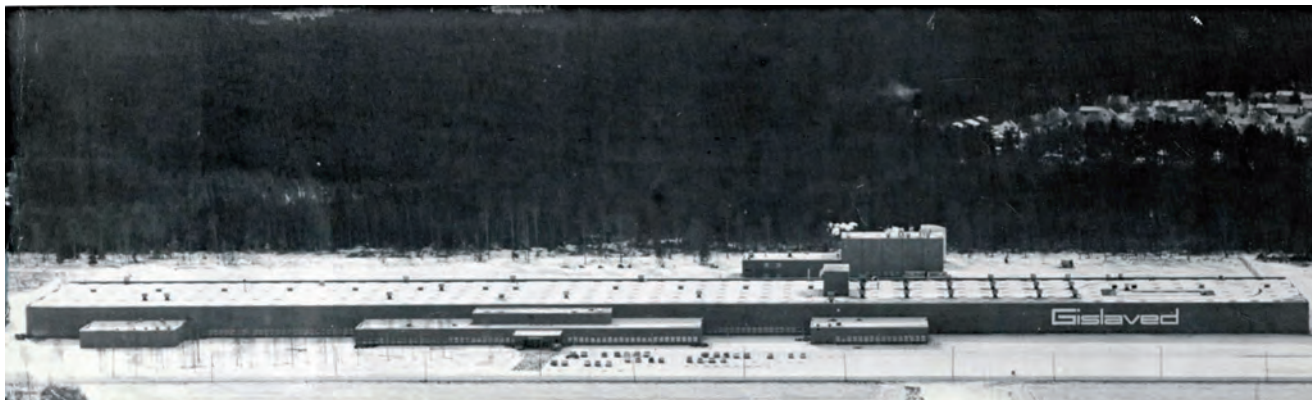
Däckfabriken, som gick under projektnamnet Bil 70, uppfördes på obebyggd mark cirka 2 km öster om den tidigare gummifabriken. Byggnaden uppfördes i öst-västlig riktning längs med vägen mot Anderstorp.

Den första byggnadskroppen bestod av produktionshallen med tre lägre frontbyggnader vid huvudfasaden i norr. Den mittre utgjorde kontor, omklädning och entré för personal och besökare,



Trapphuset vid sidan om entréhallen med de karaktäristiska ledstängerna.

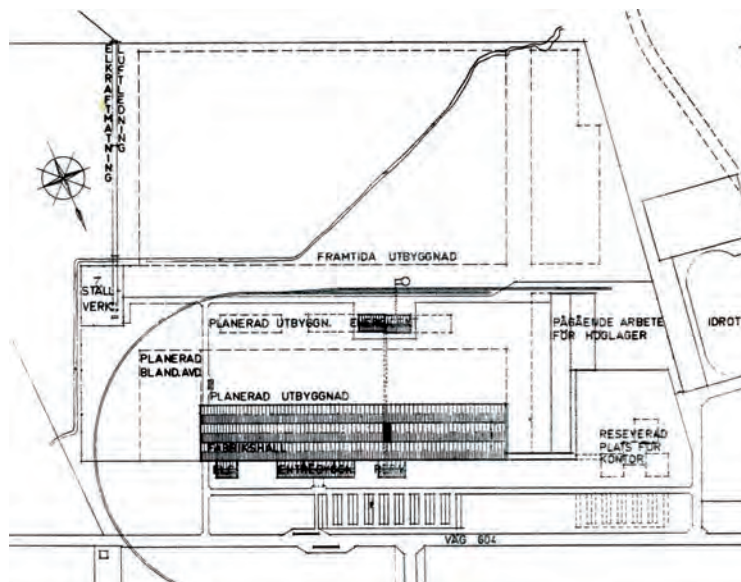
Utsnitt ur stadsplanen från 1957, till vänster i bild ser man den tidigare tänkta bostadsbebyggelsen.



Däckfabriken som helt nyuppförd. Bilden är hämtad ur projektbeskrivningen över Bil 70.

den östra elcentral och den västra reparationsverkstad. Frontbyggnaderna byggdes med planen att kunna utökas åt sidorna.

Fabrikshallen var 342 meter lång och 65 meter bred, med sju meters fri takhöjd under sekundärbalkarna och 5,35 under primärbalkarna. Hela stommen uppfördes i strängbetong, med tak av lättbetong och takpapp. Ytterväggarna hade olika beklädnad, huvudfasaden åt norr i fasadtegel med tegel från Mälardalens tegelbruk och de andra väggarna av lättbetongelement. Hallen planerades för att kunna byggas ut i tre riktningar, de tänkta utbyggnadsfasaderna uppfördes av lättbetong. Innerväggen åt norr kläddes med gult tegel. Söder om hallen byggdes ställverk med transformatorer och förråd för bensin och gummicement.



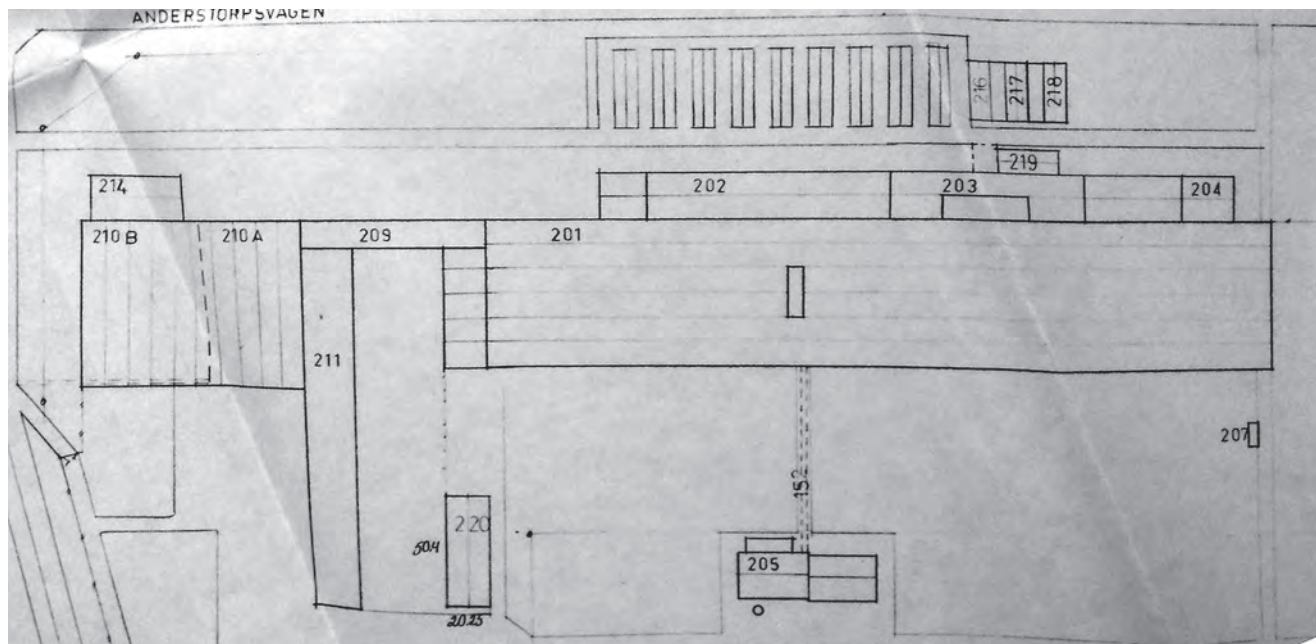
Plan över den nyuppförda fabriken och hur man ursprungligen tänkte att fabriken skulle byggas till. Initialt reserverade man plats för fristående kontor väster om höglagret där låglagret sedan uppfördes. Planen är hämtad ur den samtida beskrivningen över Bil 70.

Succesiv utbyggnad av däckfabriken

Efterhand som produktionen utökades och behov och nya funktioner tillkom, utvidgades byggnaden.

Höglagret och övriga lagerhallar

Höglagret planerades i samband med uppförandet av fabrikshallen och tillkom relativt omgående. Bygglov för detta lämnades 1972 och byggnaden togs i bruk påföljande år. Fem år senare beviljades bygglov för ytterligare en lagerbyggnad, väster om höglagret. I samband med detta byggdes fabrikshallen ihop med lagret genom en lång transportgång norr om höglagret. Fasaden åt norr förlängdes med nästan 200 meter.



Lagerutrymmena har byggts till i ytterligare etapper under 1990-talet, dels uppfördes en ny lagerhall väster om höglagret och söder om den tidigare lagerhallen, dels iordningställdes en lagerplatta mellan höglagret och fabrikshallen som sedan byggdes in.

Planritning från 1984, med de olika funktionerna inritade: 210 låglager väster om höglagret 211, 214 testcenter, 202 kontor / verkstäder, 203 entré och omklädning, 204 vulsttillverkning.

Komplettering kontor

Kontorutrymmena kompletterades relativt omgående, första tillbyggnaden skedde i samband med bygget av höglagret. De tre frontbyggnaderna kom succesivt att byggas ihop till en enda länga, först byggdes kontoret och verkstadsdelen samman sedan kontoret och elcentralen. Ytterligare delar tillfogas, dels vid sidan om verkstadsdelen, dels längre i väster mot lagerhallen. Den exakta fördelningen mellan olika funktioner har inte funnits utrymme att studera inom ramen för uppdraget.

En ny frontbyggnad uppfördes längs huvudfasaden längst i väster för ett test- och servicekontor 1983, som sedan byggdes till i början av 1990-talet.

Kontoren sedda sett från Anderstorpsvägen.



Friliggande kontor

År 1984 lämnades bygglov för nya kontor. Det nya kontoret uppfördes som en friliggande byggnad mitt emot huvudentrén. Byggnaden bestod ursprungligen av tre låga längor orienterade i nord-västlig riktning sammanfogade med en central mittgång. Byggnaderna uppfördes med fasader av lättbetongelement under sadeltak klädda med plåt. Längsidornas fönsterband gestaltades lika huvudbyggnadens, med stående rektangulära enlufts-fönster med smala fasadpartier emellan. De tre husen hölls samman av de vid gavlarna ställda rektangulära betongelementen, vilket formade en samlad byggnadskropp. 1990 lämnades bygglov till en fjärde huskropp i samma stil.

Blandningsenheten

I slutet av 1980-talet byggdes en ny blandningsenhet längst i öster. Den fick delvis ett annat uttryck med två högre byggnadskroppar och annan fönsterplacering i fasaden mot norr. Högdelarna var knutna till produktionens förutsättningar och behov, den annorlunda fönstersättningen är nog framförallt konstruktionsmässigt betingad. Fasaden bestod av färdiga element och för att inordna fönstren i respektive element omöjliggjordes löpande fönsterband.



Blandningsenheten i öster.

Ytterligare en tillbyggnad tillfogades i slutet av 1990-talet då blandningsenheten kompletterades. Den andra tillbyggnaden placerades i princip på taket till den tidigare byggnaden.

Produktutveckling

Anläggningen omfattade inte bara produktion utan också produktutveckling, med utvecklingskontor och test- och servicecenter. Gislaved var en av tre tillverkare i världen som var först med att tillverka stålradialdäck. De var också tidiga med att lansera olika gummiblandningar för sommar- respektive vinterdäck. 1997 var däckfabriken först i världen med att ersätta den giftiga HA-oljan med miljövänliga alternativ i vinterdäck och sedan även i sommardäck.

En del av produktutvecklingen utgjorde våtgreppsbanan som anlades 1983 i en slinga söder om fabrikshallen.

Förändringar under Wелands tid

När Weland tog över fastigheten 2003 gällde det att fylla den stora produktionshallen med nya verksamheter, vilket också innebar att den stora öppna hallen har sektionerats för olika funktioner och hyresgäster. Vidare gjordes smärre förändringar i den norra fasaden, några nya dörrar togs upp för att kunna tillgodose och ge de olika hyresgästerna egna entréer.

För att markera byggnadens nya funktion byttes den stora skylten på höglagret, Continental ersattes av Wелands företagsnamn. Sättet att skylta har i stort bibehållits, det är bara företagsnamnen som har uppdaterats.

Den största förändringen är de tillbyggnader som utfördes i två våningars höjd vid den norra fasaden i tre etapper 2009–2011. Med dessa tillbyggnader har de olika frontbyggnaderna i princip byggts ihop till en enda lång räckla längs med norrfasaden, med ett undantag längst i väster. Tillbyggnaderna följer byggnadens karaktär väl med tegelfasad och den bevarade fönstersättningen, det som avviker är att de kompletterande lager- och kontorsbyggnaderna är uppförda i två våningars höjd och att de i princip är lika höga som fabrikshallen.





Däckfabriken under uppförande, foto hämtat ur projektbeskriven över Bil 70.

Vissa delar av anläggningen har behållit sin ursprungliga funktion. Höglaget och lagerbyggnaderna väster om detta hyrs och nyttjas fortsatt av Continental för lagring av däck. Continental har numera sitt Nordenlager i Gislaved. Våtgreppsbanan nyttjas fortfarande för våt- och torrgreppstester av bl.a. Continental.

Händelsehistorik

- 1969 Byggstart Däckfabriken "Bil 70"
- 1970 Fabriken tas i drift.
- 1971 Officiell invigning av däckfabriken av industriminister Krister Wickman.
- 1972 Bygglov nybyggnad höglager och tillbyggnad kontor. Ritning KG Edenberg.
- 1977 Bygglov tillbyggnad åt väster, transportgång och lagerbyggnad vid sidan om höglaget. Ritning KG Edenberg. (Sammanlagd längd 190,4 meter.)
- 1978 Bygglov tillbyggnad linje 49–57, kontor, entré, omklädning.
- 1980 Bygglov tillbyggnad linje 16–32. Ritning KG Edenberg. (Elcentral och kontor byggs ihop.)
- 1983 Bygglov tillbyggnad. Utvecklingskontor. Linje 57–60. Test- och servicecenter, linje 94–102.
- 1983 Bygglov våtgreppsbana och raststuga.
- 1984 Bygglov nybyggnad nya kontor, tre byggnadskroppar söder om Anderstorpssvägen. Ritning KG Edenberg.
- 1984 Bygglov tillbyggnad personalrum vid energicentralen.
- 1984 Bygglov tillbyggnad dubbavdelning, Linje 69–72.
- 1984 Bygglov cykelställ i anslutning till entrén, ritning Edenberg.
- 1984 Gislaved går samman med den norska gummfabriken Viking och koncernnamn blir Gislaved däck AB.
- 1986 Bygglov, nybyggnad lagerbyggnad, kallager, fristående byggnad.
- 1987 Bygglov, tillbyggnad, kontor, matsal, omklädning.
- 1987 Koncernnamnet ändras till Nivis Tyre AB.
- 1988 Bygglov, tillbyggnad i öster, DMT-86, ritning Gislaved däck AB, signatur PEA. En något högre byggnadskropp med delvis annan karaktär, tegelfasad men i form av element, fönstersättningen annorlunda än i fasaden i övrigt.
- 1990 Bygglov, om- och tillbyggnad kontor. Ett fjärde hus lika de tre befintliga tillfogas enligt samma princip i öster. Ritning Wåge Ericsson AB. "Kontor 91"
- 1990 Continental går in som delägare i Nivis Tyre AB.
- 1991 Bygglov för tillbyggnad av kontor och personalrum vid den västra fasaden i en stil som bryter mot karaktären i övrigt.

- 1991–92 Om- och tillbyggnad, NIVIS Training Center, Tyre Test, tillbyggnad längst i väster på låghusdelen. Ritning Wåge Ericsson AB.
- 1996 Bygglov, del av kontor görs om till lunchrestaurang.
- 1997 Bygglov, nybyggnad däcklager och personallokaler vid sidan om höglagret i väster. Ritning WERICCS Wåge Ericsson AB, Värnamo.
- 1997 Om- och tillbyggnad i öster för flyttning av basblandning. Ritning Wåge Ericsson AB.
- 1998 Anordnande av upplag, platta i anslutning till lager i vinkeln mellan produktionshallen och höglagret.
- 1998 Skärmtak för avfall, liten byggnad i söder.
- 1999 Tillbyggnad av lager, överbyggnad av ”lagerplatta” åt söder, öster om höglagret. Ritning WERICCS.
- 2001 Continental beslutar lägga ner produktionen vid fabriken i Gislaved.
- 2002 De sista däckerna tillverkas och maskinparken demonteras.
- 2003 Weland tar över fastigheten.
- 2004 Bygglov skyltar.
- 2004 Bygglov utvändig ändring, dörrar, fönster norra fasaden.
- 2009 Bygglov tillbyggnad av lagerterminal, norra fasaden.
- 2010 Bygglov tillbyggnad av kontor i två plan, norra fasaden.
- 2011 Tillbyggnad av lager och kontor, etapp II, norra fasaden.

Personer

Den nya däckfabriken ritades av Karl Gustav Edenberg, som var byggnadsingenjör, utbildad vid Stockholms Tekniska Institut. Han hade varit anställd på KF:s arkitektkontor i Stockholm några år innan han i slutet av 1940-talet kom till Gislaved, där han blev ansvarig för gummifabrikens byggnadsavdelning. Bil 70 – var ett av de största projekten under hans tid.

Edenberg var också involverad i den lokala byggnadsverksamheten i Gislaved. KF ägde ännu på 1950-talet mycket mark i samhället och nya bostadsområden uppfördes fortfarande på företagets initiativ. Han satt också som byggnadsnämndens ordförande under en period.

Carl Melin var en annan medarbetare på Gislaveds byggnadsavdelning som också var involverad i däckfabriken, han har dock inte signerat några av de ritningar som finns i kommunens bygglovsarkiv.

Efter Edenborgs frånfälle ritades flertalet av de fortsatta tillbyggnaderna av Wåge Ericsson, en byggnadsingenjör med egen konsultfirma i Värnamo.

Den långa tegelfasaden mot norr utgör ett väsentligt karaktärsdrag.



Karaktär

Byggnaden karaktäriseras av den anmärkningsvärt långa horisontella byggnadskroppen längs med Anderstorpsvägen, med höglagret som en vertikal accent i väster och den senare tillbyggnaden för blandningen som en pendang i öster. Arkitekturen är genomgående ren och grafisk, med tydliga avskilda element, rena linjer och raka former.

Den enhetliga tegelfasaden mot Anderstorpsvägen förstärker monumentaliteten. Höglagrets betongfasad med omväxlande ljusa och mörka element skapar en mönstereffekt. De mörka elementen med sjösten som synlig ballast i betongen knyter kulörmässigt samman höglagret och fabriksbyggnadens tegelfasad.

Anläggningen har en tydlig fram- och baksida, en representativ sida och en mera verksamhetsanpassad sida med tyngre transporter. Den självklara framsidan i norr vetter mot Anderstorpsvägen med tegelfasaden och den representativa ansade gräsytan som tillåter att byggnaden ses i hela sin längd. Baksidan i söder har mera en industrikaraktär med fasad av ljusa lättbetongelement och icke bebyggda



Den södra fasaden utgör en tydlig "baksida".

markytor, som utgörs av naturtomt. Gaveln åt väster, som är klädd med betongskivor med sjösten som synlig ballast, blir en naturlig övergång mellan de båda sidornas olika uttryck.

Tegelfasaden åt norr består av den långa produktionshallen som central kropp med adderade lägre huskroppar. (Vid de senaste tillbyggnaderna 2009–2011 gjordes dock avsteg från den tidigare skalan då de tillfogade byggnaderna vid den nordvästra fasaden, uppfördes i samma höjd som produktionshallen.)

Den friliggande kontorsbyggnaden är betydelsefull med sitt eget formspråk, men som ändå så tydligt förhåller sig till produktionsenheten, i sin gestaltning. Den för kontoret avvikande fasadfärgen har också en tydlig signaleffekt, att markera att de här byggnaderna har en annan funktion än den intilliggande industribyggnaden.

Anläggningen har byggts till och kompletterats efterhand som produktionen och behoven i övrigt har krävt. Den ursprungliga gestaltningsidén har i stort bibehållits vilket gör att många tillbyggnader har tillfogats i princip omärkligt. Det är först när man detaljstuderar fasaden som de olika etapperna är urskiljbara, t.ex. murförbanden som har en något annan karaktär, sockelbehandlingen kan skilja etc. Detta är ett förhållningssätt som är viktigt att vidmakthålla.



Om man närgranskar fasaden går de olika utbyggnads-etapperna att urskilja.

Kulturhistorisk status

Tidigare ställningstagande

År 2008 genomförde Gislaveds kommun en bebyggelseinventering av tätorten. Arbetet utfördes av Jonny Engström och John Pantzar, byggnadsantikvarieprogrammet, Göteborgs universitet. Inventeringen var en del av arbetet med att ta fram en ny fördjupad översiktsplan.

Inventeringen lyfter fram Göta 2 som en kulturhistoriskt värdefull byggnad utifrån olika aspekter. Byggnaden har ett stort samhällshistoriskt värde utifrån företagets betydelse för orten. Byggnaden

är vidare ett för Gislaved viktigt landmärke. Byggnaden med sin monumentala tegelfasaden utmed Anderstorpssvägen har ett kulturhistoriskt värde som exempel på storskalig 1960- och 70-tals industribebyggelse. Höglagret är samhällets mest synliga byggnad och en viktig del av Gislaveds stadssiluett.



Vad säger lagstiftningen?

Inom kulturmiljöområdet är det framförallt tre olika lagar som reglerar den enskildes och samhällets rättigheter och skyldigheter – det är plan- och bygglagen (PBL), kulturmiljölagen (KML) och miljöbalken. I detta fall är det främst PBL som är tillämpligt.

Plan- och bygglagen

PBL är den lag som kommunerna har att förhålla sig till vad gäller planering och lovgivning. Vikten av att ta hänsyn till kulturvärden betonas generellt (2 kap 3,4, 6§§), i översikts- och detaljplaner (3 kap 4,5 §§, 4 kap 2, 16 §§) och vad gäller kraven på reglering, placering av byggnadsverk m.m. och bygglov (8 kap, 9 kap 2§).

I de generella riktlinjerna stadgas att planläggning ska ske med hänsyn till bland annat kulturvärden. Vidare med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

I tillämpning av lagen ska byggnadsnämnden göra en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen.

Miljöbalken

Miljöbalken reglerar bland annat frågor kring riksintressen. De sedan tidigare utpekade riksintressen för kulturmiljövärden som finns i länet berör i ringa utsträckning industrimiljöer. Länsstyrelsen har diskuterat detta som en brist i samband med pågående revidering av riksintressena. Länsstyrelsen har utrett frågan kring den småskaliga industrin i Gnosjö och Gnosjö, men valde i det skedet att inte gå vidare med ärendet då värdena var svåra att fysiskt avgränsa.

Gislaveds Gummifabrik har en helt annan karaktär. Här ser vi en storskalig industri, som har varit tongivande för orten, inte bara utifrån sin storlek utan också tydligt har format orten genom sitt samhälleliga engagemang. Huruvida Gislaved med f.d. Gislaveds gummifabrik har värden av riksintresseklass är inte utrett.

Kulturhistorisk bedömning, skydd och varsamhet

Den tidigare däckfabriken har ett betydande kulturhistoriskt värde, både som representant och symbol för en storskalig industribebyggelse och för företagets betydelse för orten. Byggnaden utgör ett landmärke med höglagret som en del av stadssiluetten och med den långa monumentala fasaden mot Anderstorpsvägen som en del av stadsbilden. De främsta fysiska komponenterna för kulturvärdet utgör tegelfasaden med dess gestaltning och volymen åt norr tillsammans med höglagret och de lägre fristående kontorslängorna.

Rekommendationer till detaljplan

Anläggningen är monumental och storskalig. Just den visuella möjligheten att kunna uppfatta denna storskalighet är en väsentlig del av värdet. Därmed är inte enbart byggnaden i sig skyddsvärd utan även den fria ytan not norr som utgör förutsättningen för att se och förstå stadsbilden. Ny bebyggelse, i form av regelrätta byggnader, bör därför inte tillåtas norr om den långa byggnadskroppen mot Anderstorpsvägen. Mindre funktionsbyggnader såsom cykelställ och laddningsstolpar kan dock uppföras utan att påverka helheten.

En viktig del av den ursprungliga gestaltningen var skillnaden i volym mellan fabrikshallen och de lägre frontbyggnaderna. Med de senaste tillbyggnaderna vid den nordvästra fasaden har denna balans delvis rubbats. Tillbyggnaderna är väl anpassade vad gäller fasadmaterial och fönsterplacering men förhåller sig inte fullt ut till skalan. Vad gäller byggnadshöjder bör man därför diskutera att inte tillåta ytterligare påbyggnader upp till fabrikshallens höjd längs den norra fasaden, för att inte riskera att bygga bort den upptrappade skalan.

Vad gäller den södra sidan finns stora möjligheter att utvidga, bygga till eller uppföra nya byggnader utan att de kulturhistoriska värdena påverkas negativt så länge man förhåller sig till bygghöjden i relation till fabrikshallen och siktlinjerna från norr.

Karaktärdrag att beakta

I en framtida förvaltning av byggnaden finns några punkter att ta särskild hänsyn till:

- Tegelfasaden åt norr
- Fönstrens storlek och placering i band
- De platta taken
- Det stora skärmtaket vid huvudentrén och de platta entrétaken i övrigt
- Höglagret med dess karaktäristiska mönstersättning av fasadelementen

- De friliggande kontoren med deras sammanhållande och utdragna gavelskivor
- Den konstnärliga utsmyckningen och ursprungliga stengolv i entréhallen
- Våtgreppsbanan, som var en del av den praktiska produktionsutvecklingen av nya däcktyper.

Sammanfattning

Göta 2, som utgör den tidigare däckfabriken i Gislaved har ett betydande kulturhistoriskt värde, som representant och symbol för en storskalig industriebbyggelse och för företagets betydelse för orten. Byggnaden utgör ett landmärke med höglagret som en del av stadssiluetten och med den långa monumentala fasaden mot Anderstorpssvägen. De främsta fysiska komponenterna för kulturvärdet utgör tegelfasaden i norr med dess gestaltning och volym tillsammans med höglagret och de lägre fristående kontorslängorna.

Tegelfasaden i norr utgör en anslående byggnadsvolym. De vita betongmurarna vid cykelgaraget i anslutning till den ursprungliga huvudentrén korresponderar med kontorens utdragna skärmväggar och bidrar till att visuellt markera entrén.



Referenser

Arkiv

Gislaveds kommun, bygglövsritningar.

Gislaveds industrimuseum.

Jönköpings läns museum. Topografiska arkivet.

Lantmäteriets historiska kartor.

Tryckta källor

Cleasson, Sven-Ingvar. 1993. *Historien om en svensk däckindustri*. Gislaved.

Engström, Jonny & Pantzar, John. 2008. *Gislaveds tätort bebyggelseinventering*. Gislaveds kommun.

Gislaved. 1971. *Projekt Bil 70. Teknisk data och verkställande perioden*.

Mann, Hjalmar. 2003. Däckfabriken i Gislaved. Hur förvaltar vi det industriella arvet? *Kulturmiljövård 1/2003*.

Åsgrim Berlin, Agneta. 2007. Karl Gustav Edenborg, *Visioner och vardagsarkitektur*. Jönköping.

Muntliga källor

Arne Wahlberg, 2016-11-23.

Genomgångna kartakter

06-GID-1112 ändring av stadsplan för del av Gyllenforsområdet, 1957.

06-GID-697 stadsplan för municipalsamhället Gyllenfors, 1944.

Tekniska och administrativa uppgifter

JLM dnr:270/16

Beställare:Weland AB, Smålandsstenar

Fastighetsägare:Weland AB, Smålandsstenar

Rapportansvarig:Britt-Marie Börjesgård

Foto:Britt-Marie Börjesgård

Län:Jönköpings län

Kommun:Gislaveds kommun

Socken:Gislaved

Fastighetsbeteckning:Göta 2

Belägenhet:Digitala fastighetskartans blad
63E 5b

Dokumentationsmaterialet förvaras i Jönköpings läns museums arkiv.

Den nya däckfabriken i Gislaved invigs 1970. Jönköpings läns museum har på uppdrag av fastighetsägaren Weland AB skrivit denna kulturhistoriska karaktärisering och beskrivning av anläggningen. Den före detta däckfabriken har ett betydande kulturhistoriskt värde som en storskalig industribyggnad och som en symbol för gummifabrikens betydelse för orten. Byggnaden utgör ett landmärke och en del av stadssiluetten.