

**KULTURMILJÖ-
RAPPORT 2018:02**

Malin Clarke &
Kristian Jonsson

KULTURMILJÖUNDERLAG

PACKHUS- KAJEN

**GÖTEBORGS
STADSMUSEUM**

KULTURMILJÖUNDERLAG: PACKHUSKAJEN

April 2018

Kulturmiljörapport 2018:02

Kulturförvaltningens dnr: 1458/17

Beställare: Park- och naturförvaltningen

Västra Götalands län, Göteborgs stad

Text och research: Malin Clarke & Kristian Jonsson

Foto: Göteborgs stadsmuseums arkiv och författarna, där annan fotograf ej anges.

Kartor och stadsplaner: Krigsarkivet och stadsbyggnadskontoret

Omslag: Nytagen bild av Packhuskajen åt nordost.

The logo for Göteborgs Stadsmuseum is a magenta rectangle with a white mountain-like shape at the top. Inside the rectangle, the words "GÖTEBORGS" and "STADSMUSEUM" are written in white, uppercase, serif font, stacked vertically.

GÖTEBORGS
STADSMUSEUM

Göteborgs Stadsmuseum

Norra Hamngatan 12, se-411 14 Göteborg

Tel: +46 (0)31-368 36 00

stadsmuseum@kultur.goteborg.se

KULTURMILJÖUNDERLAG

PACKHUSKAJEN

INNEHÅLL

Inledning

Uppdrag	7
Syfte	7
Metod	7
Befintliga skydd	7

Packhuskajen idag

Läge	10
Kajen	10
Sjöfartanknuten bebyggelse	10
Maritiman	12
Operan och Jussi Björlings plats	12

Platsen under 400 år

1620-1799	14
1800-1899	16
1900-tal och framåt	18
Bebyggelse vid Packhuskajen	19

Kulturhistoriskt värde

Värdebärare

Mindre detaljer	22
Större strukturer	23

Antikvariska riktlinjer

Fornlämning	24
Hamnkaraktär	25
Material	25
Förstärkande åtgärder	26

Källförteckning

Litteratur	28
Ej tryckta källor	28



Hamnen längs Packhuskajen i full verksamhet 1915. Längs kajen ligger fartyg, på järnvägsspåren som går längs kajen lastas varor på och av och längre in lagras varor, både i varuskjulen och på själva kajen.

INLEDNING

Uppdrag

Kulturförvaltningens stadsutvecklingsenhet har fått i uppdrag av Park- och naturförvaltningen att ta fram ett kulturmiljöunderlag för Packhuskajen. Kajen är idag i dåligt skick med sättningsskador och behöver åtgärdas. Det föreligger även behov av att se över kajens utformning med anledning av att platsen utgör ett riskområde för översvämningar och höga vattenstånd.

Syfte

Syftet med kulturmiljöunderlaget är att förbättra planeringsunderlaget för Göteborgs kommun genom att tydliggöra de kulturhistoriska värden som är kopplade till Packhuskajen. Kulturmiljöunderlaget ska fungera som kunskaps- och inspirationsresurs i planeringen för såväl bevarande som utveckling och förvaltning av ytan i anslutning till Packhuskajen.

Metod

Packhuskajens historik har studerats via arkiv, kartor och litteratur. Platsen har även studerats i fält och fotodokumenterats.

Platsen har beskrivits och därefter har en analys genomförts vilken resulterat i en beskrivning av kajens kulturhistoriska värden i text och bild. Därefter har värdefulla komponenter i miljön identifierats och arbetet har resulterat i riktlinjer ur kulturmiljösynpunkt för det fortsatta arbetet.

Befintliga skydd

Bevarandeprogrammet

Packhuskajen ingår i Göteborgs stads bevarandeprogram Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (*Inom Vallgraven 1*). I bevarandeprogrammet lyfts de karaktärsdrag som är typiska för Göteborg, bland annat Göta Älv – ett centralt hamn- och industristråk, som karaktäriseras på följande vis:

”Vid mitten av 1900-talet upptogs större delen av strandområdena på älvens båda sidor av hamnar och industrier bl a tre storvarv. Verksamheterna har senare delvis avvecklats men detta tidigare intensivt utnyttjade hamn och industristråk är fortfarande en central del i Göteborgs stadslandskap.”

Plan- och bygglagen

Plan och bygglagen anger att de allmänna platser och byggnader som är särskilt värdefulla ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig synpunkt inte får förvanskas. (PBL 2010:900 8 kap 13 §). Flera av byggnaderna i anslutning till kajen har skyddsbestämmelser i detaljplan och bestämmelsen n 1 anger att markbeläggningen på kajen ska vara gatsten.

Kulturmiljölagen

Delar av kajen berörs av fornlämningsområde. Fasta fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagens 2 kap.

Riksintresse (3 kap Miljöbalken)

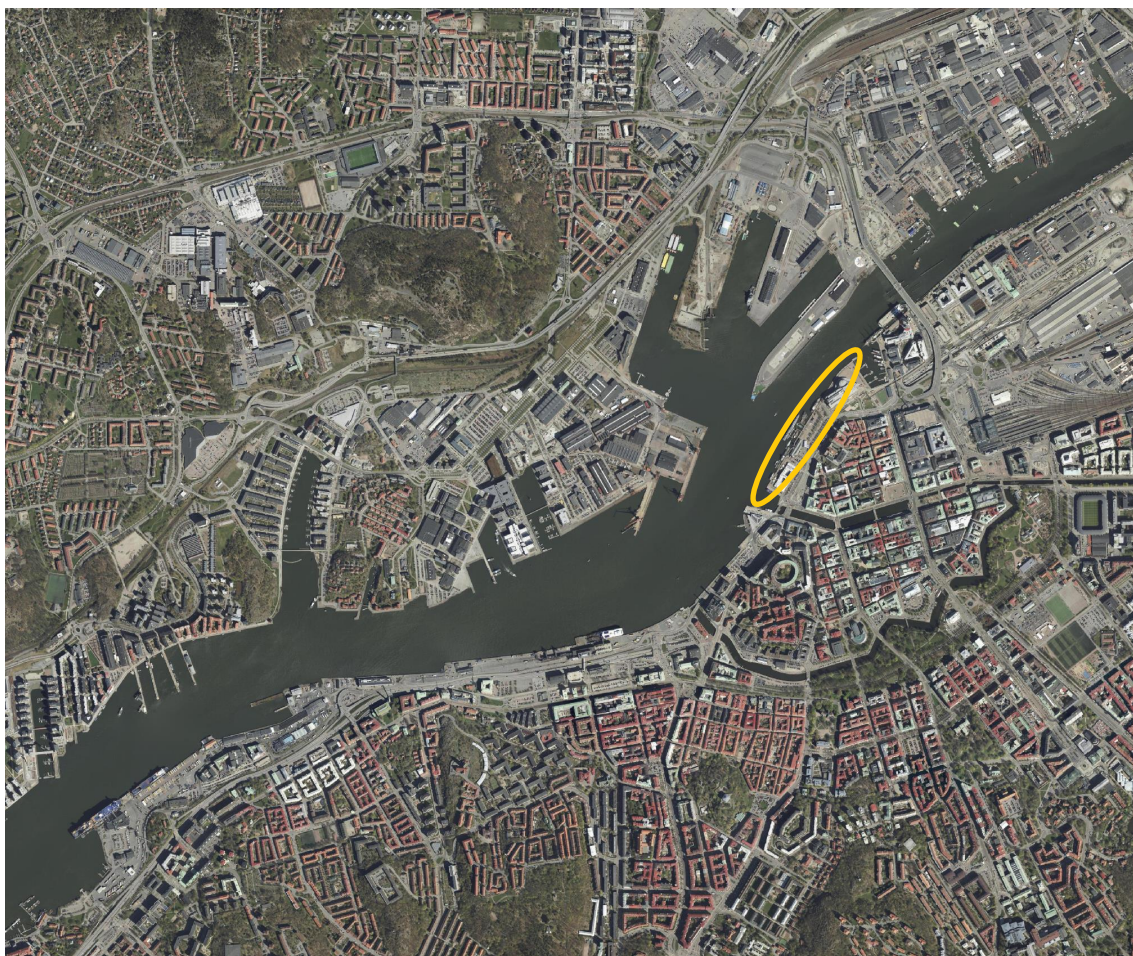
Packhuskajen ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården (*Göteborgs innerstad O 2:1-5*). Motiveringen för riksintresset lyder: "Storstadsmiljö, formad av funktionen som "Sveriges port mot väster" och det för sjöfart, handel och försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vattensystem. Rikets främsta sjöfartsstad samt residensstad, domkyrko- och universitetsstad, präglad av tre seklers handelsaristokrati. Ett av de förnämsta exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst, och på stadsbyggandet under 1800- och 1900-talen. Den göteborgska byggnadstraditionen med dess olika stadsdelskaraktärer."

Som uttryck för riksintresset kan nämnas:
"1600- och 1700-talens fästnings- och kanalstad

med bevarade delar av stadsbefästningarna(...)

Hamn-, sjöfarts- och handelsstaden med hamnanläggningar och bebyggelse från skilda tider, som visar hur kanalernas ursprungligen slutna innerhamnar fr. o. m. 1840-talet ersattes av älvstrandens djuphamn, och affärslivets utveckling från de gamla patricierhusen till varuhus och saluhallar. Kajer och sjöfartsanknuten bebyggelse som f. d. Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus kring Stora Hamnkanalen, kontor och magasin för handelsfirmor och rederier mot älven (...)

Det sena 1800-talets storstadsomdaning och -utbyggnad med anläggningar, områden och bebyggelse som visar på ny samfärdsel teknik (...) hamnens och järnvägarnas tullpackhus och stationsmiljöer samt de plana kanalbroarna av järn.



Ortofoto över stora delar av centrala Göteborg med Packhusplatsens läge markerat med gult. Ortofoto: Göteborgs stads handläggarsöd Gokart (författarnas markering).



Ortofoto över västra Nordstaden. Markeringen visar det område där Park- och natur avser att åtgärda kajens skick. Ortofoto: Göteborgs stads handläggargröd Gokart (författarnas markering).

PACKHUSKAJEN IDAG

Läge

Packhuskajen ligger i centrala Göteborg och utgör en del av kajsträckningen längs älven i väster. Kajen sträcker sig mellan de två ursprungliga passagerna in till stadens kanalsystem, Lilla Bommen och Stora Bommen. Området avgränsas i nordväst av älven och i sydost av en trafikled.

Kajen

Kajen är uppförd under 1800-talet och vilar på en grund av träpålar och rustbäddar. De underliggande konstruktionerna skiljer sig åt på olika delar av kajen och den har bitvis kraftiga sättningar och sluttar mot vattnet. Krönstenen är i bohusgranit och på vissa ställen längs kajen syns ifyllningar där det tidigare funnits stentrappor. Stenskoningen mot vattnet är uppbyggd av kalk- och sandsten i förband som bitvis är putsad med betong. Stenarna har vittrat och är delvis i dåligt skick.

Innanför krönstenarna löper en ränna i gatsten och här finns ett flertal förtöjningsanordningar i form av ringar och pollare i järn. Längs kajen finns också ett flertal målade markeringar i gult och svart med oklar ålder.

Kajens ovansida är täckt med storgatsten av bohusgranit i olika storlek och med en variation i kulör från röda till grå toner.

Längs kajen några meter in mot land finns ett översvämningsskydd i form av ett förhöjt parti. Mot Stora Bommen är översvämningsskyddet klätt i kantsten av granit med en ovansida

av smågatsten. Längs packhuskajen har dessa skydd kantstenar av betong med ovansida i trä. Längs förhöjningen finns en rad av pollare och kedjor i samma utförande som förekommer i stora delar av centrum, exempelvis längs Stora Hamnkanalen. Här finns även belysningsstolpar av äldre modell.

Mot Stora Bommen är kajen utbyggd med ett påldäck i trä som är uppfört 2014 då en äldre konstruktion ersattes.

Sjöfartanknuten bebyggelse

Den sydvästra delen av kajen är en miljö med tydlig hamnprägel som omges av bebyggelse med koppling till hamn- och sjöfart. På kajområdet, i anslutning till Stora Bommen, ligger det före detta Tull- och packhuset som idag fungerar som kasino. Byggnaden är uppförd i gult tegel med arkitektur som bygger på rundbågemotiv.

Öster om Tull- och packhuset finns Kajskjul 8 som är ett av få kvarvarande hamnskjul i trä. Byggnadens form har anpassats efter järnvägs-spåren som tidigare fanns på platsen. Fasaden är klädd i panel med rödmålade portar och har en senare tillkommen uteservering mot kajen. Vid uteserveringen står en tågagn som knyter an till järnvägen som tidigare sträckte sig längs kajen. Innanför detta kajskjul ligger ytterligare ett skjul, kajskjul 8 1/2, som är uppfört som lokal åt maritiman i samband med omgestaltningen av området på 1990-talet.



Vy från Packhuskajen över mot Norra Älvstranden. Här är kopplingen mellan de olika hamnmiljöerna tydlig. På bilden syns också kajens stenbeläggning i storgatsten.



Det före detta Tull- och packhuset som uppfördes 1864-67 och som gett kajen dess namn. Den öppna ytan framför tullhuset gör att byggnaden är väl synlig från älven.

Maritiman

Utanför kajens sydvästra del ligger flera fartyg förankrade vilka utgör en del av Göteborgs maritima centrum. I anslutning till kajen finns även flera objekt med koppling till sjöfarten som placerats där i efterhand, t.e.x ett ankare och en lyftkran. Kranen är en karaktäristisk del av platsen som speglar att området tidigare varit en levande hamnmiljö.

Dessa objekt utgör, trots att de är senare tillkomna, en viktig och del av miljön då de förstärker platsens karaktär och lyfter fram dess historia.

Operan och Jussi Björlings plats

Vid kajens östra del, vid Lilla Bommens hamn, ligger Göteborgsoperan. Operan öppnar sig mot älven och arkitekturen har knyter an till sjöfartstemat. I denna del av området har karaktären på den omgivande miljön förändrats i samband med att operan tillkom och hamnskjulen på platsen

revs. Här är inte karaktären av hamnmiljö lika tydlig, trots att platsen knyter an till resten av packhuskajen i i val av markbeläggning. Framför operan finns en stor stenbelagd yta som har namnet Jussi Björlings plats. Här står ett konstverk av Bård Breivik kallat Källan som invigdes i samband med operans öppnande 1994 och som utgörs av en hög monolit i röd granit.

I anslutning till operan finns även ytterligare konstverk. Längst ut i hörnet av kajen står en staty av Evert Taube i brons, skapad av konstnären Eino Hanski och invigd 1996. Läng kajkanten finns en skulptur i cortenstål kallad Snäckan av Lenny Clarhäll. Samma konstnär har även skapat Venus hemlighet som är placerad intill operabyggnaden.

Lilla Bommens hamn avgränsar kajen i nordost. Hamnen är en gästhamn för småbåtar och dess sträckning markerar den tidigare infarten från älven till Östra hamnkanalen.



Statyn av Evert Taube som är placerad vid kajens nordöstra hörn i anslutning till operan och Lilla Bommens hamn.



I bildens mitt syns kajskjul 8. Ytan kring kajskjulet är brokig och speglar platsens historia som en levande hamnmiljö.



Vy mot operan. Här ligger idag inga fartyg eller båtar förtöjda och ytan har inte lika tydlig hamnkaraktär som den sydvästra delen av kajen.



Utskjutande parti längs kajkanten.



Längs kajen ligger maritimens fartyg förankrade.



Olika typer av förtöjningsanordningar är placerade längs hela kajens sträckning



Längs förhöjningen mellan kajen och byggnaderna står bänkar av olika typ utplacerade.

PLATSEN UNDER 400 ÅR

1620-1799

Stadens befästning

Göteborg fick sina permanenta stadsprivilegier 1621. Staden var uppbyggd kring en rutnätsplan som omgärdades av en befästning enligt holländska principer. Befästningsanläggningen påbörjades 1619 och utbyggnaden skede i flera etapper. I slutet av 1600-talet byggde man ut anläggningen med bastioner mot älven.

Platsen som idag utgör Packhuskajen sträcker sig längs älven mellan Stora bommen och Lilla Bommen där inpassering till stadens hamnkanaler kunde ske. Stora Bommen ledde in till Stora hamnen (nuvarande Stora hamnkanalen) och Lilla Bommen mot den nu igenfyllda Östra hamnkanalen.

Kajen var vid denna tid inte utbyggd i sin nuvarande form. Området närmst älven var istället kopplat till försvarsverksamheten och befästningen. I Öster låg bastion S:t Erik och längs kurtinmuren mot

Stora Bommen låg en mindre bastion benämnd Sandbastionen. Längre ut i älven anlades ett sänkverk som syftade till att hindra båtar att komma intill fästningsmuren. Sänkverket bestod av timmerkistor fyllda av sten som bildade en vallgrav i älven mot stadsmuren.

Masthamnen

I mitten av 1600-talet, i samband med att befästningen utökades med strandmurar mot älvsfronten, skapades en rektangulär hamnbassäng i i anslutning till stora Bommen. Bassängen omnämns som kronans masthamn och var en av flera masthamnar i anslutning till Göteborg. Betydelsen av begreppet masthamn är oklart men troligtvis användes den till förvaring av långtimmer till rustbäddar för försvarsanläggningar samt som en liten hamn för kronans rodd- och transportbåtar. Hamnbassängen fylldes igen 1861 och platsen användes därefter för packning och lossning av varor.

Kopparstick över Göteborgs älvsfront, utförd på 1690-talet av I von Anse. Den högra sidan visar det som idag är Packhuskajen.





Karta över Göteborg från 1644 med älven till vänster. På kartan har inte befästningarna mot älven helt uppförts, och inte heller Masthamnen är anlagd. Karta: Krigsarkivet



Karta över området upprättad 1811 innan befästningarna mot älven hade börjat rivas. Innanför befästningsmuren syns även Masthamnen tydligt. Karta: Krigsarkivet

1800-1899

Kajernas tillkomst

1807 fattades beslut om att börja riva befästningarna kring staden. Den ursprungliga tanken var att behålla befästningarna mot älven, men redan 1812 upprättades en plan för hamnutbyggnad vid Skeppsbron och under 1820-talet började man fylla ut området mellan bastionerna. På 1830-talet ökade handeln och behovet av lämpligare platser för lossning och lastning då Stora hamnkanalen inte längre räckte till för ändamålet i staden. I samband med att Trollhättekanalen och Göta kanal byggdes så muddrades området runt stora Bommen. 1838 tillkom "Kungliga Direktionen öfver Götheborgs hamn- och Elfarbereten", vilka upprättade en mer långsiktig plan för utbyggnad av hamnen. Stenpiren var den första sträckan mot älven att byggas ut.

Som ett led i hamnens utveckling anlades den sydvästra delen av Packhuskajen 1856-57. Samtidigt uppfördes stenkajer kring Lilla Bommens hamn. Under tiden antogs en ny hamnplan, upprättad med anledning av västra stambanans tillkomst. 1862-64 anlades mellersta delen av Packhuskajen och 1872-74 slutförde man sträckan närmst Lilla Bommen. Under de olika byggnadsskedena bytte man konstruktion för kajens grundläggning då den första konstruktionen visat sig vara problematisk. I kajmuren placerades ett flertal trappor som användes för att ta sig ned i de lägre båtarna.

Det nya tull- och packhuset på Packhuskajens sydvästra del uppfördes 1863-67. Norr om det byggdes uppfördes 20 år senare, 1885, det idag kvarvarande varuskjulet (Kajskjul 8).

1849 hade en färjeförbindelse upprättats mellan Lilla Bommen i områdets nordöstra del och Hisingen. Samma år som kajen vid Lilla Bommen färdigställdes så ersattes denna av en svängbro i järn, Hisingensbron, som anslöt staden med Hisingen där sedan Frihamnen anlades.

Import och export blev viktigare, både på grund av konsumtionsökning av nya typer av varor men också genom att järnvägsbyggandet utökade transportmöjligheterna. Genom den nya hamnplanen anlades järnvägsspår längs Packhuskajen

via de båda bommarna fram till järnvågen. Flera stickspår ledde ner till kajens olika verksamheter. Hamnbanan förlängdes sedan västerut då Masthuggskajen invigdes år 1900.

I samband med 1850- och 60-talens hamnutbyggnad planlades området i anslutning till kajen. I planen som antogs 1862 av Kungl. Maj:t fastställdes att Packhusområdet skulle ha en 77 fot bred strandgata, ett 400 fot långt torg för lastning och lossning av varor och ett 400 fot långt kvarter för magasinsbyggnader på 61 200 kvadratfot.

Emigrationen

Under andra halvan av 1800-talet ökade emigrationen till Amerika. Många av de svenska emigrantbåtarna utgick från Packhuskajen. Innan avresorna hölls särskilda emigrantgudstjänster på kajen, vilket blev den sista bilden av hemlandet för många emigranter. Via de trappor som ledde ner från kajen lastades människor och deras tillhörigheter på mindre pråmar och båtar som tog dem ut till de större fartygen som inte kunde anlägga längs kajen. På 1880-talet utfördes muddrarbeten närmast kajen, vilket ledde till att även större fartyg kunde lägga till där.

Packhuskajen kopplades via Sillgatan (nuvarande Postgatan) samman med centralstationen. Här emellan bildades ett emigrantstråk, där många emigranter uppehöll sig under sin sista tid i Sverige och flera verksamheter längs sträckan vände sig till dem som kommit till Göteborg för att lämna landet. Här fanns hotell, agentkontor, kontor för de transatlantiska rederierna, barer, caféer och butiker som sålde sådant som kunde behövas under resan och i det nya landet. Här gick till exempel att köpa kläder som passade "i den stora staden", guideböcker och verktyg. Sillgatan var under emigrantperioden fylld av ett livligt folkliv.

När Svenska Amerikalinien öppnade upp direkttrafik till New York 1915 flyttade emigranthamnen till Stigbergskajen. Emigrationen hade nu kraftigt minskat, och under 1920-talet upphörde den svenska massemigrationen helt. Efter det övergick Svenska Amerikalinien till att fokusera på kryssningar innan det lades ner 1975.



Passagerare skjutats in till kajen från ett större fartyg som lagt till ute i älven. Vid kajen ser man också de pråmar som användes för att transportera last mellan kajen och fartyg.



Kajens nordöstra spets mot Lilla Bommens hamn sett från Hisingsbron med trappor ned till vattnet till vänster om bron.



Överblick över packhuskajens västra del med Tull- och packhuset och varuskjulet till höger. Mellan husen går ett stickspår ner till kajen.



Vy över Packhuskajen från Stenpiren där man tydligt ser kajkanten. Man anar även de trappor som ledde ner från kajen till vattnet.

1900-tal och framåt

Under 1900-talet fortsätter utbyggnaden av Göteborgs hamn på flera ställen längs Göta älv och i älvmynningen. Fiskhamnen och Stigbergskajen tillkommer 1910, Frihamnen tvärs över älven från Packhuskajen invigdes 1922 och Oljehamnen vid Rya 1930. Därefter följde utbyggnaden av Skarvikshamnen, Lindholmshamnen, Majnabbehamnen och Lundbyhamnen.

Vid Packhuskajens så byggdes dess västra del mot Stora Bommen till 1927 med en 8 meter bred och 65 meter lång fristående kajkonstruktion i främst trä. Utbyggnaden föranleddes av att Tull- och packhuset byggdes ut med 8 meter åt detta håll, och gjordes för att inte förlora kajyta.

Vid 1800-talets slut hade Göteborgs hamn sammantaget varit utrustad med 9 stycken handdrivna kranar, varav åtminstone en var placerad längs Packhuskajen - "Svanhalsen" intill Hisingsbron. Namnet fick den i folkmun på grund av sin svängda kranarm. År 1955 finns nästa sammanställning av hamnens kranar. Vi denna tidpunkt fanns det 9 kranar enbart på Packhuskajen, samtliga elektriska portalkranar. Vid samma tidpunkt fanns det även 5010 kvadratmeter varuskjul längs Packhuskajen.

Vid 1931 anges att Packhuskajen främst användes för den "svenska östersjötrafiken, samt linjer till Danmark, Tyskland och Holland".

När varvskrisen drabbade Göteborg på 1970-talet utarmades stadens innerhamn, där ibland Packhuskajen, på hamnverksamhet. Denna utveckling ville ett antal entusiaster bromsa genom

att rädda ett antal sjöfartshistoriskt intressanta fartyg, och genom dem förmedla en flyende epok i stadens historia. År 1987 öppnades Göteborgs Maritima centrum (Maritiman), då vid Lilla Bommen. Sedan 1994 har fartygen istället legat längs Packhuskajen.

Redan 1967 framförde dåvarande hamndirektören Stig Axelson i Göteborgsposten att sträckan mellan Stenpiren och Lilla Bommen, längs med hela Packhusplatsen, skulle iordningställas till en "grön oas" för turister. Dessa skulle "styras" hit för att inte vara till hinder för hamnverksamheten och stråket skulle fyllas med sjörestaurang, lustbåtar, turistbåtar och främmande segelfartyg. Några av Axelsons förslag blev verklighet i och med Maritimans öppnande, medan ytterligare steg i denna riktning togs när Operan byggdes och Tull- och packhuset (efter att länge ha varit rivningshotat) byggdes om för bland annat kasino på 1990-talet. Då tillkom förhöjningarna mellan kajen och området innanför, de konstnärliga utsmyckningarna närmast Lilla Bommen (bland annat statyn av Evert Taube), och de fyra mindre komplementbyggnaderna mellan Tull- och packhuset och kajen.

År 1997 utfördes också förstärkningsarbeten på den sydvästra (och äldsta) delen av kajen. I samband med detta fylldes utrymmet mellan rustbadden och bottenprofilen med skumbetong.

År 2014 byggdes den utbyggda delen av kajen mot Stora Bommen, från 1927, om med en bärande konstruktion i betong och stål och fick det utseende den har idag.



Packhuskajen 1956 då lastbilar tagit över mycket av transporter till och från hamnen.



Packhuskajen 1933 där man ser hur bred den stenbelagda kajen var och hur spåren gick längs med kajen.

Bebyggelse vid Packhuskajen

I samband med att befästningarna revs och kajen byggdes ut tillkom flera nya byggnader längs kajen med koppling till sjöfarten och älven. 1862 planlades ett kvarter för bebyggelse längs kajens mellersta del. 1865 såldes tomterna i kvarteret. Rosendahls fabrikers AB köpte den ena, och Göteborgs Magasin AB den andra. Kvarteret var fullt utbyggt 1875 och många handelsfirmor har sedan haft kontor och magasin i kvarteret. 1891 flyttade Triangelns kafferosteri in, och de fanns kvar som den sista verksamheten i kvarteret innan det revs helt 1989. Då hade den östra delen av kvarteret redan varit nedbrunnet i 25 år.

Stadens tullhus flyttades till Packhuskajen 1867 efter att byggnationerna av det nya Tull- och packhuset pågått i fyra år vid den nybyggda kajen. Byggnaden ritades av Frans Jacob Heilborn och bestod från ursprungligen av en huvudbyggnad samt två magasinsbyggnader. Huset byggdes om och till i flera etapper under 1800- och 1900-talet. Tidigare hade det funnits ett mindre tullhus i trä vid Stora Bommen, och senare, från 1727, i fastigheten vid hörnet Norra Hamngatan/Smedjegatan.

Kajskjul 8, på Packhusplatsen 11, uppfördes ett antal år senare, 1885, som ett långsmalt varuskjul. Det byggdes till 1909 och fick sina avfasade hörn utifrån hur järnvägens stickspår gick ned mot kajen.

Något tidigare än de byggnader med koppling till sjöfarten uppfördes Länsceffängelset 1857 på en utlöpare av Kvarnberget, i anslutning till platsen där bastionen Sankt Erik tidigare funnits. Fängel-

set stängde i samband med att Härlanda fängelse byggdes 1907, därefter användes bygganden som Frälsningsarmens härbärge innan det revs 1972.

Vid Packhuskajens nordöstra del tillkom 1835 simskolor, som troligen fanns kvar till denna del av kajen byggdes ut. De bestod av två separata anläggningar med byggnader och kringbyggda bassänger ute i älven, en för kvinnor och en för män, där männens anläggning också innehöll en restaurang. 1875 öppnades Löfströmska kallbadhuset intill Hisingsbron, och fanns kvar där tills det revs 1915.

I och med de förändringar som skedde längs kajen på 1990-talet tillkom ytterligare ett par byggnader. Göteborgsoperan ritades av arkitektkontoret Lund & Valentin 91-94 och kajskjul 8½ byggdes för Maritimans räkning 1994 efter ritningar av B Cederlöf Arkitektkontor AB, som gav byggnaden en utformning som anknyter till det äldre magasinet intill.



Tull- och packhuset intill Packhuskajen vid mitten av 1900-talet. Huset byggdes 1867 med närheten till hamnen som en förutsättning för dess verksamhet.



Hisingsbron från norr med det Löfströmska kallbadhuset mitt på bron och Packhuskajen där bakom.



Magasinskvarterets västra gavel. I bakgrunden skymtar Länsceffängelset till höger.

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Packhuskajens kulturhistoriska värde består av två spår som berättar om platsens betydelse, funktion och utformning under två separata skeden av Göteborgs historia. Båda är centrala uttryck för Riksintresset för kulturmiljövården som kajen är en del av.

Det ena spåret är det som finns under mark och består av ***lämningar från de befästningar som tidigare omslöt Göteborg***. Lämningarna mot älvrfronten har, liksom övriga befästningslämningar, stora militärhistoriska, samhällshistoriska och pedagogiska värden som viktig del av den sammantagna försvarsanläggning som utgjorde stadens gräns fram tills att de revs i början på 1800-talet. Lämningarna under kajen är värdefulla då de visar på hur försvaret av staden från älvsidan skulle ske, vilket präglade platsen under lång tid.

Det andra spåret utgörs av det som idag syns ovan jord på platsen. Det är det berättelsen om ***stadens möte med älven genom sjöfart och hamnverksamhet*** som är den centrala aspekten i detta kulturhistoriska värde.

På Packhusplatsen befinner man sig mitt i det utpekade kulturhistoriskt värdefulla älvrummet, i vilket Packhuskajen är en av de äldsta bevarade strukturerna, och samtidigt den del som tydligast är sammankopplad med den centrala staden. I det centrala älvrummet har Packhuskajen, tillsammans med Stora och Lilla Bommen, ett stort

miljöskapande värde som de delar som fortfarande består av kajer i huggen natursten med i stora drag bibehållen karaktär från 1800-talets andra hälft. Även Packhusplatsens monumentala byggnader med koppling till hamnen är viktiga beståndsdelar för upplevelsen av miljön.

Från Packhuskajen finns också ett direkt visuellt sammanhang med andra delar i älvrummet, som har ett stort samhällshistoriskt värde. Från kajen har man möjlighet att avläsa viktiga delar av Göteborgs utveckling under de senaste 200 åren. Över älven syns såväl Frihamnen som de tidigare varvsområdena, och åt väster kan man följa stora delar av den vidareutveckling av hamnen som följde på Packhusplatsen och dess närmaste omgivning på den södra sidan om älven.

Packhusplatsen är också viktig i förståelsen av den svenska emigrationen. Det socialhistoriska och pedagogiska värde som platsen har för denna berättelse är väldigt avhängigt dess karaktär av levande hamnmiljö med en lång historia, vilket avspeglar sig i att materialen, utsmyckningarna och omgivande byggnader är av hög kvalitet och med patina.

De kulturhistoriska värdena som hamnmiljö upprätthålls genom miljöns fysiska gestaltning. Karaktären av levande hamnmiljö längs kajen är av en heterogen art med en brokighet i detaljer och struktur. Det sammanhållande i miljön är kajens övergripande och likriktade utformning.

Även om Packhuskajen ligger väldigt centralt, och har direkta vatten- och landkopplingar till innerstaden så har detta aldrig varit en del av stadens "finrum". Värdet och karaktären är snarare sammankopplade med de övriga maritima präglade miljöerna på båda sidor om älven, än med den förnäma stad som Packhuskajen har i ryggen.

Brokigheten och hamnens funktionsbehov vid tillkomsttiden och framåt är det som utgör grunden för kulturmiljöns värden. Att Maritimans fartyg och andra objekt med hamnanknytning finns i anslut till Packhuskajen stärker det kulturhistoriska värdet och förståelsen av detta. Detsamma gäller de övriga fartyg som lägger till längs kajen.



Stadens försvarsläggningar ut mot älven rektifierade på ett nutida ortofoto. Kartan visar bastionerna längre in mot staden, och de utanföriggande sänkverken vars spetsar går in i kajområdet.

VÄRDEBÄRARE

Mindre detaljer

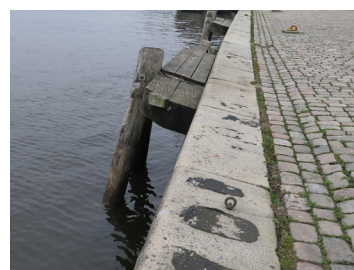
De mindre detaljerna är av stor vikt för att bibehålla det kulturhistoriska värdets uttryck på Packhuskajen. Det är dessa som till stora delar skapar den brokiga karaktär som präglar platsen, och som gör att platsen upplevs, och går att förstå, som en del av Göteborgs hamnanläggningar.



Gatsten i Bohusgranit.



Målade markeringar i gult.



Träkonstruktion mot älven.



Inslag av rostig metall.



Förtöjningsring i gulmålad metall.



Armaturer för belysning.



Inslag av trä på kajen.



Målad markering i svart och gult.



Pollare i gulmålad metall.



Svängd fog mellan krönstenarna.



Pollare med hängande kedjor.



Kajens krönsten i Bohusgranit.

Större strukturer

De större strukturerna är centrala i berättelsen om platsens framväxt och dess funktion som hamn. Var och en bidrar de med var sin pusselbit till vad detta har varit för plats, och tillsammans ger de Packhuskajen en stark maritim prägel i hjärtat av hamnstaden Göteborg.



Tull- och packhuset i direkt anslutning till kajen.



Före detta varuskjul i direkt anslutning till kajen.



Den bevarade portalkranen över kajen.



Bevarad järnvägsvagn på små bitar spår.



Förtöjda fartyg av olika slag längs kajen.



Visuell kontakt med andra delar av hamnen/älvrummet

ANTIKVARISKA RIKTLINJER

Packhuskajen står inför en upprustning där kajen kommer att höjas över sitt nuvarande läge för att säkra inför ett framtida scenario med högre vattennivå. En höjning av kajen kommer att påverka platsens uttryck. Miljön är en del av riksintresset för kulturmiljö och har höga kulturhistoriska värden. Därför är det av stor vikt att hänsyn tas till platsens karaktär och de fysiska värdebärare som identifierats. En eventuell omgestaltning av platsen bör ta avstamp i den befintliga kulturmiljön och ha som kompletterande syfte att stärka riksintresset.

Miljön är som känsligast i kajens sydvästra del där byggnaderna förstärker karaktären och tillsammans med kajen, fartygen och exempelvis kranen bildar en sammanhängande hamnmiljö.

Området kring Göteborgsoperan skiljer sig från kajens sydvästra del då omgivande bebyggelse och topografi förändrats kraftigt. Denna sträcka är därför tåligare för förändringar, men bör materialmässigt knyta an till resten av kajen.

En höjning av kajen påverkar förhållandet mellan kajen och de intilliggande fartygen. Det påverkar hamnkaraktären negativt om fartygen skulle upplevas ligga förtöjda nedanför en högre kaj. En kajhöjning måste även analyseras utifrån hur de kulturhistoriska värdefulla byggnadernas samspel med kajen påverkas, samt hur byggnadernas konstruktion påverkas av eventuella ingrepp.

När det gäller de befintliga materialen på platsen så bör både sten och förtöjningsanordningar

sparas och återanvändas då patinan bidrar till helhetsupplevelsen av miljön.

Åtgärderna på kajen bör göras i samråd med antikvarisk kompetens.

Fornlämning

Hela centrala Göteborg inom vallgraven är fast fornlämning och skyddad enligt Kulturmiljölagen. Vid schaktarbeten och andra ingrepp i fornlämningen krävs tillstånd av Länsstyrelsen. Vid Packhuskajen berörs främst sänkverken mot älven.

– Vid ingrepp i de markytor som berörs av fornlämning ska tillstånd inhämtas hos Länsstyrelsen



Utgrävning av sänkverket vid Skeppsbron 2017

Hamnkaraktär

Området runt kajen är en heterogen miljö med koppling till hamn och sjöfart. Platsen utgör en kontrast mot Hamngatorna som är stadens finrum. Miljön får inte upplevas som tillrättalagd och viktiga komponenter i miljön som bidrar till hamnkaraktären måste bevaras.

- *Befintliga förtöjningsanordningar bevaras och återmonteras.*
- *Målade markeringar med koppling till sjöfarten sparas*
- *Järnvägsvagnen och kranen har koppling till kajens tidigare funktion. Dessa bör återföras efter renovering av kajmurarna.*
- *Bevara det heterogena uttrycket!*



Överst: Packhuskajen som en aktiv hamnmiljö med tullhuset i centrum.

Nedan: Förtöjningsanordning finns längs med hela kajen.

Material

Materialen på platsen utgörs främst av bohusgranit med inslag av rostig metall och grånat trä. Accentkulörer utgörs av mindre detaljer i svart och gult. Kajens markbeläggning är en viktig del för upplevelsen av hamnmiljön.

- *Kajen bör även fortsättningsvis vara belagd med storgatsten i varierande nyanser som återanvänds från den befintliga ytan. Tillkommande gånghällar samt tillgängliga stråk bör utföras av Bohusgranit.*
- *Krönstenar bevaras och återmonteras. Kajskoning utförs i natursten i förband.*



Platsen karaktäriseras av storgatsten och krönstenar i Bohusgranit vilket även i fortsättningen bör vara det dominerande materialet på markbeläggningen. Den övre bilden är tagen på Södra Hamngatan, och visar på hur man skulle kunna utforma gånghällar på Packhuskajen.

Förstärkande åtgärder

Vid en renovering finns möjligheter att arbeta med åtgärder som förstärker förståelsen av platsens historia och därmed också riksintresset för kulturmiljövården. Till exempel:

- Bygg vidare på det maritima temat i gestaltningen av miljön.
- Olika typer av skyltar som berättar om platsens historia.
- Återskapa någon av de trappor som tidigare funnits längs kajen för möjlighet att ta sig ned till vattnet. Trappor bör utformas i samma material som övriga kajkanter.
- Markeringar i markbeläggningen som visar på äldre strukturer som inte går att uppfatta på platsen idag, till exempel järnväg och före detta magasin.
- I handlingsprogrammet Göteborg förstärkt: Fästningsstaden som utarbetats i arbetet med Västlänken finns förslag på åtgärder för att lyfta fram befästningarna. I denna process utarbetas även ett gestaltningsprogram som står klart hösten 2018.



Bild från centrala Gdansk's medeltida hamn där man utvecklat det maritima temat som idag är ett av stadens signum. Källa: <https://commons.wikimedia.org>



Exempel från Dover i Storbritannien på skyltning av hamnmiljö.

Källa: <http://www.geograph.org.uk>



Exempel från Venedig på trappa som leder från kaj ner till vattnet. Källa:

<https://pixabay.com>



Bild från Wien där Virgil-kapellets placering i det förändrade stadsrummet har markerts med gatsten på Stephansplatz. Källa: <https://commons.wiki-media.org>

KÄLLFÖRTECKNING

Litteratur

Attman, Artur (1967). *Magasinskvarteret i Göteborg: ett grosshandelskvarter under hundra år*. Göteborg: Malmsten & Bergvall.

Bodman, Gösta (red.) (1932). *Tekniska samfundet i Göteborg 1882-1932: minnesskrift utgiven i anslutning till samfundets 50-åriga tillvaro*. Göteborg.

Enbågen, Ulf (1958). *Göteborgs hamn*. Göteborg.

Kjellin, Maja (1950). *Göteborg genom tre sekler*. Stockholm.

Lönnroth, Gudrun (red.) (2003). *Hus för hus i Göteborgs stadskärna*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Lönnroth, Gudrun (red.) (1999). *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg: ett program för bevarande*. D. 1. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Petterson, Knut E. (1922). *Göteborgs hamn under 300 år*. Göteborg: Göteborgs handelstidning.

Ej tryckta källor

Rapporter

Göteborgs Stadsmuseum (2015). *PM Vision och åtgärdsförslag för fästningsstaden Göteborg*.

Stadsbyggnadskontoret Göteborg (2006). *Program för detaljplaner Södra Älvstranden - Delen Rosenlund-LillaBommen. Del 1 - Underlag*.

White Arkitekter AB (2015). *Förstudie Packhuskajen*.

Sweco (2014). *Packhuskajen - Tillståndsbedömning*.

ÅF (2015). *Packhuskajen - Tillståndsbedömning*.

Arkiv

Göteborgs stadsmuseums arkiv

Fotografier, övriga avbildningar och tidningsklipp från 1800- och 1900-talet.

Göteborgs Stadsbyggnadskontors arkiv

Planhandlingar och ritningar.

Krigsarkivet

Kartor över Göteborg; 1600-, 1700- och 1800-tal.

