



Under jorden i Göteborg Den industriella revolutionen

Göteborg förändrades mycket under 1800-talet. Den industriella revolutionen ändrade människornas försörjning och livsvillkor.

Göteborg växer

Länge hade Göteborg varit en småstad innanför ringmurarna. Men från år 1820 och hundra år framåt tiodubblades befolkningen, från 20 000 till 200 000 människor. Ökningen berodde i början på att många människor flyttade till Göteborg. Senare på att fler människor föddes än dog. Många göteborgare utvandrade till Amerika, men befolkningen ökade ändå.

Ett tag gick det att tränga ihop sig i innerstaden. Man byggde högre och tätare. Sedan rev man de gamla försvarsmurarna. De var omoderna, och behövdes inte längre. Där de hade stått, byggde man bostäder. Kåkstäderna Masthugget, Haga och Majorna utanför Göteborg växte. Vid mitten av 1800-talet började Göteborgs styre att planera vilka nya stadsdelar som skulle byggas. Vasastan, Heden och Lorensberg var till för borgerlig bebyggelse. Annedal, Landala och Gårda skulle byggas för arbetare.

Det hände flera gånger att delar av staden brann ner. De nya husen skulle helst byggas i sten, åtminstone i den rika innerstaden. Trähus fick ha högst två våningar. För att få plats med fler människor, byggde man landshövdingehus i de nya arbetarstadsdelarna. Nedersta våningen var av sten, men andra och tredje våningen var av billigare trä.

Fabriker byggs i Göteborg

Industrierna blev allt viktigare i Göteborg. I mitten av 1800-talet kom industrialiseringen igång på

▲ Rester av en kanalmur på Kanaltorget. Den byggdes i mitten av 1800-talet. Foto: Markus Andersson för Arkeologerna (CC-BY)

allvar. Industrialisering betyder att varor tillverkas i fabriker, med hjälp av maskiner. Tidigare tillverkades saker oftast för hand i små verkstäder eller i hemmen.

I de första fabrikerna drevs maskinerna med vattenkraft. Därför byggdes fabrikerna nära vattenfall, till exempel vid Mölndalsån och Säveån. Inne i Göteborg fanns ingen vattenkraft. Men när ångmaskinerna tog över, kunde man bygga fabriker även i Göteborg. Det gjorde att fler människor flyttade

Vid Klippan kan man fortfarande se byggnader som förr användes av socker- och porterbruket. Arkeologerna (CC-BY) ▼





◀ En tidig symaskin.
Göteborgs stadsmuseum
(CC-BY)

in till staden. Sveriges första ångmaskiner kom till porterbryggeriet vid Klippan år 1818. Men det dröjde till mitten av 1800-talet innan ångmaskiner blev vanliga.

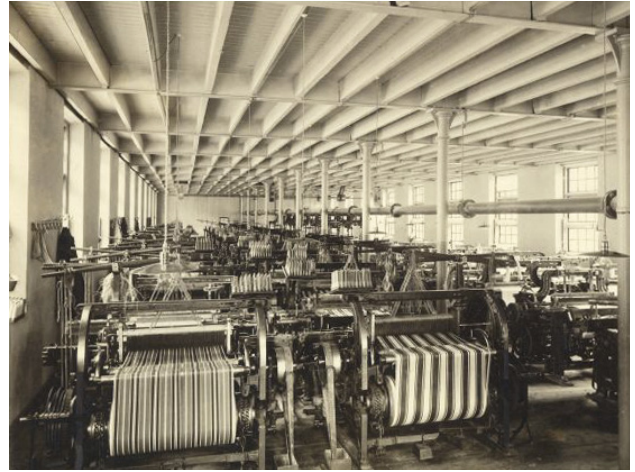
Textilindustrin är först och störst

Den industriella revolutionen i Göteborg började med tillverkning av textil. Viktigast var spinnerier, som tillverkade bomullstråd. Men det byggdes också många väverier, som tillverkade tyg. Dessutom gjorde man rep och segel för sjöfarten. Maskinerna i fabrikena smugglades hit från England. Det var förbjudet i England att sälja sådana maskiner till andra länder fram till mitten av 1800-talet. I slutet av 1800-talet började man tillverka kläder i fabriker. Det berodde på att symaskinen hade uppfunnits.

Textiltillverkningen var den viktigaste industrin i Göteborg under 1800-talet.

Livsmedelsindustrin förser Göteborg med onyttigheter

Förutom textiltillverkning, var livsmedelsindustrin den största näringen i Göteborg. Importerad tobak bearbetades. Råsocker raffinerades, det vill säga gjordes till vitt socker. Carnegie socker- och porterbruk vid Klippan raffinerade socker och bryggde porter, som är en sorts öl. Det var Göteborgs största företag under hela 1800-talet.

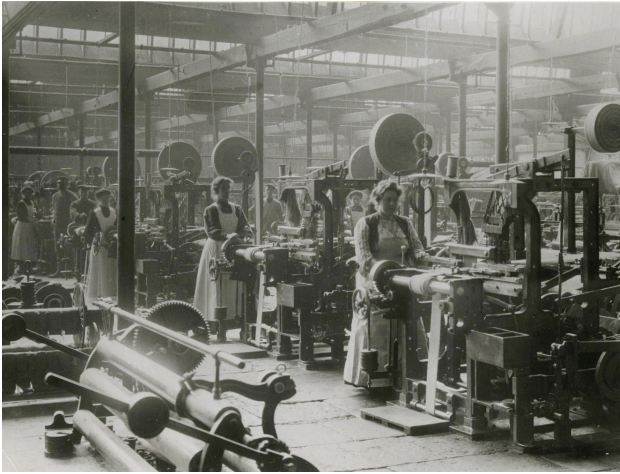


▲ Tyg vävs med maskiner i Rosenlunds fabrik år 1900.
Göteborgs stadsmuseum (PDM)

Många barn arbetade i de nya, stora industrierna. I en del fabriker var tre fjärdedelar av arbetarna under femton år. Redan på den tiden tyckte många att det var fel att tvinga barnen att arbeta långa dagar i fabrikena.

Packhusplatsen i slutet av 1800-talet. Tidigare låg masthamnen här. Vid den här tiden har tåg och ångbåtar börjat ta över efter hästvagnar och segelfartyg. Järnvägsmuseet (PDM) ▼





Handeln och industrin

I Göteborg var industrin nära kopplad till hamnen och till handeln med andra länder. Textilindustrin och livsmedelsindustrin växte fram tack vare att man importerade bomull, råsocker och tobak. Importerat kol drev ångmaskinerna i fabriker.

Detta gjorde att Göteborg påverkades mycket av vad som hände i andra delar av världen. När bomull från Amerika var billig, växte textiltillverkningen i Göteborg. Krig och oroligheter i andra länder, kunde däremot vara dåligt för Göteborg. Eller bra, om man kunde utnyttja läget.



▲ "Bonnafröjda" var Göteborgs första ångfärja, och byggdes vid Eriksberg 1915. Den åkte mellan Färjenäs och Klippan. Namnet fick den eftersom bönderna från Hisingen tog färjan till stan för att roa sig när det var torgdag. Här är det barn på badbarnsutflukt någon gång mellan 1920 och 1925. Göteborgs stadsmuseum (PDM)

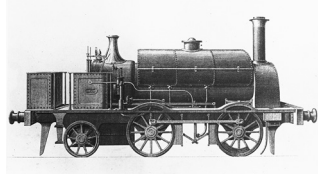
◀ I textilindustrin arbetade mest kvinnor och barn. Här tillverkas brandslangar i Jonsereds fabriker 1911. Göteborgs stadsmuseum (PDM)

Metallindustrin tar över

I slutet av 1800-talet växte Göteborgs metallindustri. Vid Rosenlund, Lindholmen och Eriksberg startades verkstäder och varv. Där byggde man ångfartyg och tillverkade andra saker. Det bildades nya rederier, alltså företag som ägde och körde skeppen. Göteborgs hamnar byggdes ut, och blev större och bättre. Varven och verkstäderna var Göteborgs viktigaste industrier på 1900-talet.

Eriksbergskranen har blivit en symbol för Göteborg. Arkeologerna (CC-BY) ▼





◀ Loket "Odin" åkte mellan Göteborg och Stockholm. Järnvägs museet (PDM)

Bilden av Göteborg

Historieberättande är en del av vad vi bygger vår identitet på. Men vi berättar om vissa saker och vissa människor, men inte om andra.

Mycket av det som vi idag ser som typiskt för Göteborg har att göra med industrier. Särskilt varvsindustrin och bilindustrin. De är båda av tradition manliga områden. Många vet kanske inte ens om, att Göteborgs viktigaste industri länge var textiltillverkning. Här arbetade framförallt kvinnor och barn. De syns inte i bilden av det typiska Göteborg.

Kanaler

Båtar var viktiga för att resa och frakta varor. Göta kanal grävdes och sprängdes tvärs igenom Sverige. Den blev klar 1832. Göta kanal gjorde det lättare att frakta varor till Göteborg. Varorna exporterades från Göteborgs hamn. Allt fler båtar drevs med ånga.

Inne i Göteborg hade kanaler använts sedan staden byggdes. Under 1800-talet grävde man nya kanaler där industrierna behövde dem. Delar av vallgraven fylldes igen, eller byggdes om. Transporter var viktigare än försvar.

Så småningom tog spårvagnar och bilar över båtarnas roll inne i staden. Då fylldes många kanaler

igen. De skulle ge plats för gator och spårvagnsspår. Dessutom drog de till sig mygg, och luktade illa. Men några kanaler finns kvar än idag.

Kanalerna hade murade kanter, och arkeologer har hittat rester av sådana murar. Murarna var av sten, men under dem fanns många träpålar. Utan dem hade murarna sjunkit i leran.

Järnväg

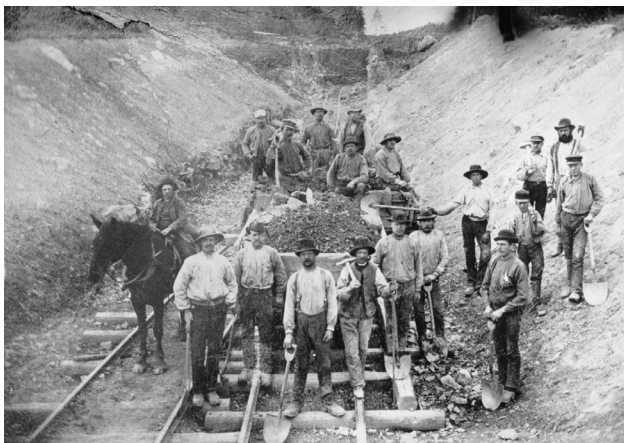
Allt fler människor tyckte att Sverige borde bygga järnväg. Under 1840-talet rasade debatten.

England hade invigt världens första järnväg år 1825. Norge och Danmark hade börjat bygga. Sverige kunde hamna efter i utvecklingen, hävdade järnvägens förespråkare. Järnvägen skulle vara bra för handeln och industrin. Och militären skulle också ha nytta av den.

Motståndarna tyckte att det var för dyrt med järnväg. Sveriges ekonomi var dålig. Det fanns inte så många industrier eller storskalig handel, som skulle ha nytta av järnväg. Många oroade sig också

Idag kör spårvagnar på Östra Hamngatan, men förr låg Östra hamnkanalen här. Till vänster på bilden från 1915 syns Gustav Adolfs torg och Börsen. Göteborgs stadsmuseum (PDM) ▼





▲ Att bygga järnväg var ett tungt och farligt arbete. De som byggde kallades rallare. Järnvägsmuseet (PDM)

över hur tågen skulle påverka människorna. Skulle folk bli rädda när tågen kom farande? Skulle de bli lata, eftersom tågresorna var för bekväma? Skulle de kvävas om tåget körde för snabbt?

Riksdag och regering bestämde till slut att staten skulle bygga fem stambanor, alltså järnvägar som var viktiga för hela Sverige. Den första delen gick mellan Göteborg och Jonsered, och invigdes år 1856. Några år senare kunde man åka hela vägen från Göteborg till Stockholm.

Järnvägen hade stor betydelse för Göteborgs ekonomi. Den gick förbi Centralstationen, ända till hamnen. Det blev lättare att frakta varor från andra

delar av Sverige till Göteborg. Det gjorde Göteborg ännu viktigare som internationell hamn.

Tack vare järnvägen fick hela Sverige gemensam tid. Tidigare hade alla ställt klockan efter solen. Då skilde det tjugofyra minuter mellan Göteborg och Stockholm. Det funkade bra, tills järnvägen kom. Det var svårt att skriva en tidtabell, när alla stationer använde sin egna, lokala tid. Därför införde SJ järnvägstid, som var samma som Göteborgs tid. Det gillade inte stockholmarna. De tyckte att Stockholms tid borde vara standard. Till slut enades man om ett mellanting. Det blev Sveriges gemensamma tid.

En järnväg krävde inte bara räls. Det behövdes också stationshus, lokstallar där loken kunde förvaras, verkstäder, kontor och förråd. Arkeologer har hittat många rester av Göteborgs första järnväg.

Källor

Göteborgs historia. Näringsliv och samhällsutveckling. Från handelsstad till industristad 1820–1920. Martin Fritz. 1996.
 Pålad stad. Berättelser om Göteborg från början till nu.
 Tomas Andersson, Carina Bramstång och Göte Nilsson
 Schönborg. 2003.
 Tid för enhetlighet – astronomerna och standardiseringen av
 tid i Sverige. Gustav Holmberg och Johan Kärnfelt. 2019.
 Under jorden i Göteborg. Arkeologi för Västlänken 1.
 Redaktörer: Carina Bramstång Plura, Ester Nannmark
 och Christina Rosén. 2021.

