

# Hamnens historia

**Historiskt sett har läget vid Öresund alltid varit av stor betydelse för Helsingborg och handelsverksamheten. Från 800-talet och de närmaste århundradena därefter bedrevs en livlig handel, bland annat med tyskar och holländare som köpte sill av fiskarna på Råå och i Helsingborg.**

Många utländska uppköpare hade även egen sillsaltning i Helsingborg. Efterhand växte handelsutbytet till att omfatta försäljning av skinn och hudar medan textilvaror och kryddor var sådant skåningarna gärna köpte in.

## VIKTIGT LÄGE VID SUNDET

Någon naturlig hamn har aldrig funnits i Helsingborg utan det var läget vid Sundet som avgjorde stans placering. Fram till för cirka 290 år sedan var "hamnen" en träbrygga som sträckte sig något hundratal meter ut i vattnet och staden hade cirka 900 innevånare. Under mitten av 1700-talet beslöts att bygga den första bryggan i sten. Den stod färdig 1766 och den dåvarande kronprinsen Gustav ( sedermera Gustav III) kunde i Helsingborg ta emot sin nyblivna kronprinsessa, Sofia Magdalena av Danmark. 1810 var det dags för nästa kunglighet att anlända Sverige via Helsingborgs Hamn och det var när Jean-Baptiste Bernadotte steg i land på Kungstrappan. Stenbryggan från 1766 gjorde tjänst till 1827 då greve Baltzar von Platen (Göta Kanals byggherre) fick i uppdrag att utarbeta ett förslag till ny hamn och 1832 invigdes Helsingborgs första egentliga hamn av Karl XIV Johan. Hamnen fick ett mer skyddat läge mellan två pirar, innanför vilka en hamnbassäng bildades. Hamnen ansågs då vara ett mycket imponerande byggnadsverk.

Stadens betydelse som handelsplats av vikt växte. Under perioden 1835-1850 fyrdubblades exporten av spannmål från Sverige och ett par decennier senare blev Helsingborg den helt dominerade spannmålsexporterande staden i Sverige.

1867 stod nästa hamnbygge färdigt – den Inre Hamnen. Nu var den norra stenarmen utbyggd och skyddade på så sätt inloppet och för första gången i svensk historia hade man använt betong som byggnadsmaterial i större omfattning.

1872 godkände stadsfullmäktige ett förslag på en ny hamnbassäng, som 1879 skulle bli den Södra Hamnen.

## FÖRSTA TÅGFÄRJEFÖRBINDELSEN MED UTLANDET I HELSINGBORG

Ytterligare en viktig milstolpe var järnvägens ankomst som innebar att Norra Hamnen byggdes. Hamnen invigdes av Oscar II 1891 och det första järnvägsfärjeläget byggdes. Vågbrytaren har förlängts med 100 meter och hamnbassängen gjorts betydligt djupare så att de verkligt stora fartygen kunde anlöpa hamnen. Helsingborg hade nu sitt första färjeläge, och turerna gick hela sju gånger om dagen. Järnvägsspåren var dragna direkt ut på den norra vågbrytaren. Den första svenska tåg färjeförbindelsen med utlandet inleddes den 10 mars 1892 då den danska hjulångaren "Kronprinsessan Louise" började trafikera leden Helsingborg – Helsingör.

En snabb industrialisering karaktäriserade Helsingborg under slutet av 1800-talet och 1912 låg produktiviteten ihelsingborgsindustrierna långt över den i övriga landet. Kraven på Hamnen ökade och medförde en kontinuerlig förbättring och förnyelse.

1912 fick hamndirektionen i uppdrag att utarbeta ett förslag till en ny hamn. Första världskriget kom dock emellan och den nya Oceanhamnen blev inte färdig förrän 1923.

## INGET PASSTVÅNG FÖR SKÅNINGEN

Under första världskriget förändrades inte trafiken mellan Helsingborg och Helsingör nämnvärt mycket, men den stora kolbristen gjorde det svårt att upprätthålla någon regelbunden trafik mellan Helsingborg och Helsingör. Dessutom kom passtväng 1917- men det var faktiskt lätt att kringgå de stränga bestämmelser om man uppfyllde ett viktigt krav – man skulle vara skåning! Oceanhamnens tillkomst 1923 ökade hamnkapaciteten och stora lastfartyg från när och fjärran blev en allt vanligare syn på 30-talet. I Oceanhamnen anordnades lossningsplatser för tankfartyg i den västra delen, vilket gav hamnen ett nytt utseende då en lång pirarm – parapetenpiren byggts, samt en pirdel – friliggaren – som avdelade inloppet till två.

1930 tillkom Oljehamnen väster om Ockankajen (nuvarande Sundsterminalen) och 1931 kom den första bilfärjan – "Asa Thor" – som tog 13 bilar på fördäck.

Under andra världskriget inskränktes trafiken i hamnen betydligt. Kol- och oljebristen var stor och man kunde bara segla till det ockuperade grannlandet Danmark tre gånger i veckan. Detta skedde under besvärliga omständigheter och under ständigt hot från drivande minor i Sundet.

Den huvudsakliga aktiviteten under krigsåren var järnmalmexporten till Tyskland. Passtvänet kom tillbaka och resandet över Sundet var minimalt.

#### STORT UPPSVING I TRAFIKEN

Efter kriget ökade passagerar- och motortrafiken stadigt. 1950 åkte knappt 2 miljoner personer mellan Helsingborg och Helsingör och antalet motorfordon var 127.000. 1952 infördes passfriheten mellan de nordiska länderna vilket naturligtvis ledde till en ökning av resandet över Sundet. Den första passfria veckan reste 150.000 personer och 3.900 bilar över Öresund med DSB's färjor. (I dag reser cirka 32 000 personer med de olika färjerederierna mellan Helsingborg och Helsingör varje dag, nästan 225 000 per vecka).

Detta uppsving i resandet lockade naturligtvis andra rederier att starta trafik över Öresund och 1955 startade LB, AB Linjebuss, sin trafik med "Betula" och ett nytt färjeläge byggdes i Inre Hamnen. 1958 började Sundsbussarna sin trafik.

Ytterligare hamndelar behövdes och 1962 invigdes Sydhamnen av Gustav VI Adolf, 130 år efter att Karl XIV Johan invigt den första "riktiga" hamnen. Sydhamnen kostade 54 miljoner (jämfört med 1 miljon för första hamnen) och i anläggningen ingick en ny oljehamn med tre gånger så stor kapacitet som den gamla. Sydhamnen fördubblades Hamnens kapacitet och gjorde den till Sveriges näst största hamn (bara Göteborgs hamn var större).

#### TRANSPORTBRANSCHEN TAR FART

Mellan 1951 och 1971 sexdubblades hamnens godsomsättning. På 1980-talet blomstrade Sveriges och Helsingborgs näringsliv, speciellt den kemiska – tekniska, livsmedels- och den grafiska industrin utvecklades här gynnsammare än någon annanstans i Sverige. Transportbranschen, knuten till industrins framsteg, tog fart. Genom Sydhamnen och Skåneterminalen, som tillkom 1969, blev Hamnen en viktig knutpunkt för internationell sjötrafik och för landsvägs- och sjötransporter.

Containerlinjer startades och Skåneterminalen blev en av Nordens största containerterminaler. Helsingborg blev en av landets ledande frukt-importhamnar och en fjärdedel av den svenska trävaruexporten skeppades ut via Hamnen. Kommunikationer med inom- och utomeuropeiska hamnar satte definitivt Helsingborg på kartan över viktiga transport-centra i Skandinavien.

#### TURA BEGREPPET FÖDS

Under årens lopp har flera färjelägen i Helsingborgs Hamn byggts om och moderna tåg- och

bilfärjor anskaffats. 1975 fraktade färjorna 6 miljoner passagerare, nästan 500.000 personbilar, nära 5.000 bussar och 34.000 lastbilar, förutom passagerartågen. Konjekturen pekade uppåt, exporten ökade och svenskarna reste allt mer utomlands med buss, bil och tåg. Färjeturen Helsingborg – Helsingör blev ett begrepp, liksom Helsingborgsuttrycket att "tura"!

1985 stod det senaste och helt nya hamnavsnittet, Västhamnen klar. Den invigdes av Carl XVI Gustav i samband med Helsingborgs 900-årsfirande. Västhamnen används i huvudsak för enhetsgods, det vill säga gods lastat i containers eller trailers.

#### HELSINGBORGS HAMN AB BILDAS

1988 blev ytterligare ett viktigt år i hamnens historia. Då slogs det privata stuveribolaget Skåneterminalen AB och det kommunala Helsingborgs Stads Hamnförvaltning samman i ett gemensamt bolag, Helsingborgs Hamn AB.

Den tidigare uppdelningen av hamnverksamheten mellan en kommunal hamnstyrelse och ett stuveribolag hade en historisk förklaring. Anläggandet av hamnar ansågs som ett kommunalt intresse för att utveckla näringslivet på orten medan lossning och lastning av fartyg i första hand berörde rederier och lastägare som slog sig samman och bildade stuveribolag.

Målet med en omorganisation var att Helsingborgs Hamn skulle kunna hävda sig i den hårdnande konkurrensen med andra hamnar.

1991 färdigställdes ett nytt uppmarschområde för bilfärjetrafiken och nya färjelägen i Södra Hamnen, det vill säga det så kallade Knutpunktenprojektet.

#### ÅRETS EUROPEISKA HAMN TVÅ GÅNGER

Helsingborgs Hamn utses 1995 till Årets Europeiska Hamn av det brittiska "Institute of Transport Management's" sjöfartskommitté. Kommittén samlar under året in relevanta uppgifter genom intervjuer med företrädare för branschen, hamnstatistik och från årsredovisningar.

Hamnen tilldelades priset även 2001 för att man har, trots en generell nedgång i världshandeln och för branschen, nått framgångar inom alla områden.

I dag ägs Helsingborgs Hamn AB till 100 % av Helsingborgs stad. Vi är ca 230 anställda och omsätter runt 400 miljoner kronor.