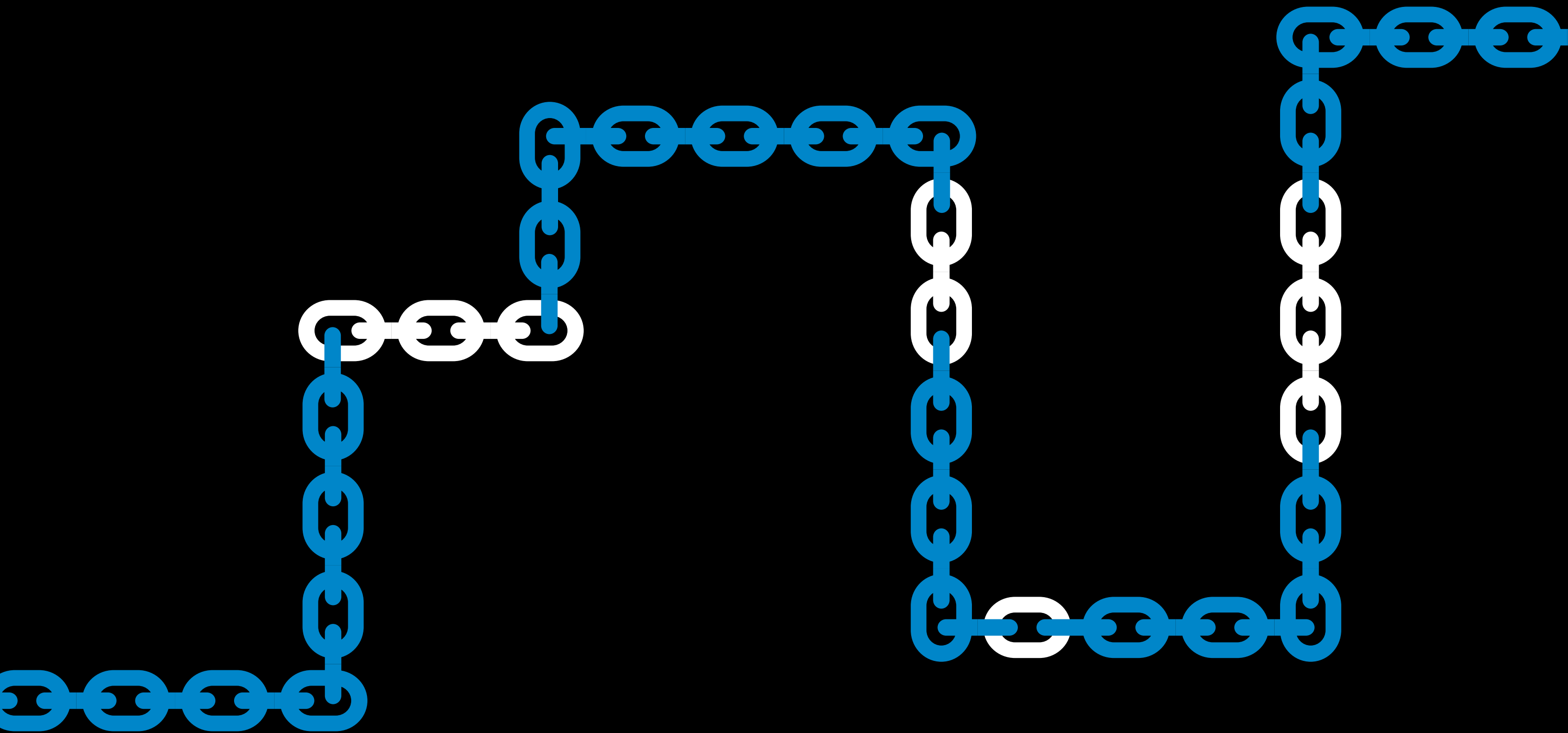


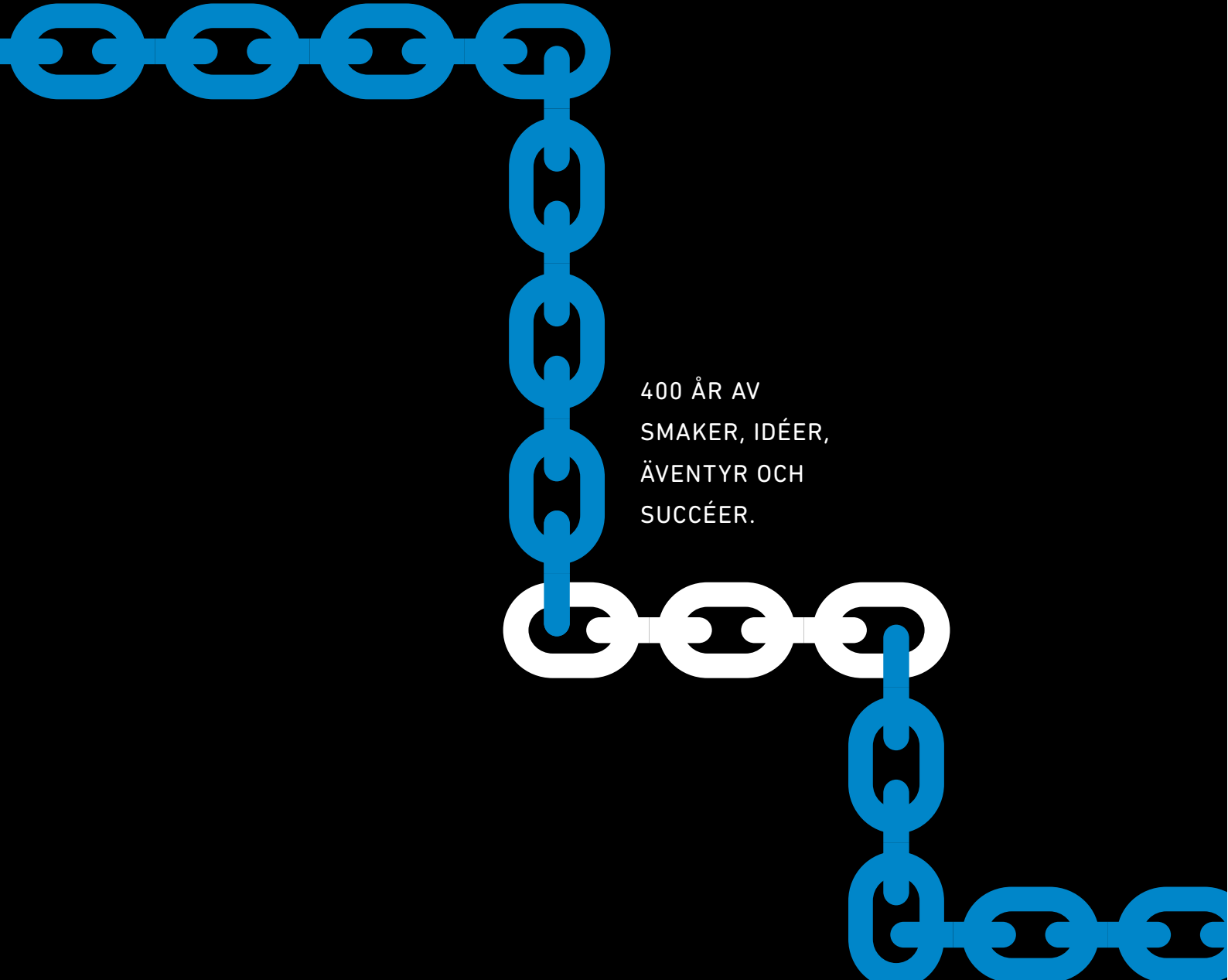


1620-2020

Göteborgs
Hamn







400 ÅR AV
SMAKER, IDÉER,
ÄVENTYR OCH
SUCCÉER.



När Stora Hamnkanalen i Brunnsparken började grävas ut år 1620 var det knappast någon som trodde att det här var början på det som skulle bli Skandinavians största hamn. Men ända sedan dess har Göteborgs hamn spelat en central roll och varit den starka länken i Sveriges kontakter och handel med resten av världen. Det var här som Svenska Ostindiska Companiet med sina resor till Asien gjorde Göteborg till Norra Europas handelscentrum under 1700-talet. Det var här 100 000-tals svenskar utvandrade till USA under 1800-talet. Och det var här som stora satsningar och kraftig expansion under 1900-talet lade grunden till det som har gjort Göteborgs hamn till dagens internationella storhamn. I 400 år har Göteborgs hamn varit porten till världen. Nu blickar vi framåt med siktet inställt på att vara världens mest konkurrenskraftiga hamn, och en garant för näringslivets access till hela världen, i minst 400 år till.



Elvir Dzanic, VD Göteborgs Hamn AB



1619



GUSTAV II ADOLF

I oktober år 1619 gav Gustav II Adolf order om en första "ordning över den byggningshjälp" som skulle utgå till hamnändamål. Så började historien om Göteborgs hamn.



1620

STORA HAMNKANALEN

Göteborgs första anlagda hamn var Stora Hamnkanalen, som grävdes ut på 1620-talet.



1643

NYA ÄLVSBERG

Under kriget mot Danmark 1643–1645 anlade Kristian IV ett fäste på Kyrkogårdsholmen i älvmynningen. I mitten av 1600-talet började bygget av en fästning.



EXPORT AV JÄRN OCH TIMMER

På 1600-talet exporterades främst järn och timmer från Göteborgs hamn. Varorna fraktades på prämar mellan Stora Hamnkanalen och skepp som låg på redden.

1600

GÖTEBORGS HAMN ÄR ÄLDRE ÄN SJÄLVA STADEN GÖTEBORG. STADEN GRUNDADES 1621, ETT ÅR EFTER ATT DE FÖRSTA KAJERNA I HAMNEN HADE BÖRJAT BYGGAS. HAMNEN HAR ÄNDA SEDAN DESS SATT SIN PRÄGEL PÅ GÖTEBORG OCH DESS UTVECKLING.

STENKAJER, PRÅMAR OCH PRICKAR

Göteborgs första anlagda hamn var Stora Hamnkanalen, som grävdes ut på 1620-talet. Ända fram till mitten av 1800-talet var det bara i detta område som det fanns stenkajer. Det handlade dock inte om någon hamn i vanlig mening. Vattendjupet var så lågt att alla större skepp fick ankra på redden utanför Klippan eller vid Gamla Varvet (nuvarande Stigbergskajen). Varorna lastades över till pråmar, så kallade hemförarebåtar, som fraktade in dem till Stora Hamnkanalen, till upplagsplatser i Majorna eller till lastbryggor längre upp i älven. Exporten utgjordes i första hand av järn och timmer.

Arbetet utfördes av Strömbåtgillet, som i princip hade monopol på att hantera gods till och från Åkerström (strömmen mellan Lilla Edet och Trollhättan). Det motsvarade dagens hamnarbetare, stuvare och bogserbåtar och år 1645 delades gillet i två delar. Det som behöll namnet Strömbåtgillet hade hand om transporterna inåt i landet medan det andra, Hemförare-Båtgillet, tog hand om lastning och lossning av skeppen samt transporter inom hamnen.

De många grunden i hamninloppet utgjorde en stor fara. År 1670 försågs sjökorten för älven därför med prickar och året därpå skaffade hamnmyndig-

heten en "mudderqvarn"-byggare från Holland, eftersom fartygen hade problem med att komma in mot stränderna.

NYA ÄLVSBORGS FÄSTNING

Under kriget mot Danmark 1643–1645 försökte Kristian IV blockera inloppet till Göteborg och anlade ett fäste på Kyrkogårdsholmen i älvmyningen. Det fick svenskarna att inse holmens betydelse och i mitten av 1600-talet började bygget av en fästning. Nya Älvsborg fick sitt elddop 1717–1719, under det Stora nordiska kriget. Fästningen anfölls flera gånger av den danska flottan, men intogs aldrig.

Efter att Sverige slutit fred med Danmark 1720 fick fästningen förfalla och utnyttjades fram till 1869 som fängelse. Efter konservering och restaurering är Nya Älvsborg i dag den kanske bäst bevarade svenska fästningen från äldre tider.



NYA ÄLVSBORGS FÄSTNING

Tack vare omfattande restaurering är Nya Älvsborg en av landets bäst bevarade fästningar från äldre tider.



DE FÖRSTA STENKAJERNA

I över 200 år, fram till mitten av 1800-talet, var det bara längs Stora Hamnkanalen som det fanns stenkajer.

FORTSATTA KONFLIKTER MED DANMARK

Den 3 maj 1717 passerar Tordenskjolds eskader Nya Älvsborg på väg ut från Göteborg. Hans anfall mot Nya Varvet hade slagits tillbaka efter fem timmars eldgivning.

Fiske- staden

De rikliga sillfångsterna gjorde Göteborg till landets största fiskestad.

Ostindiska Compagniet

Svenska Ostindiska Companiet genomförde totalt 132 expeditioner till Kina med 37 olika skepp.

TE, KRYDDOR, PORSLIN OCH SIDEN

De viktigaste handelsvarorna från Kina var te, siden, porslin, lackarbeten och kryddor.

PÅ 1700-TALET BLEV GÖTEBORG ETT VIKTIGT CENTRUM I NORRA EUROPA. SVENSKA OSTINDISKA COMPANIET GRUNDADES ÅR 1731 OCH BLEV SVERIGES FÖRSTA INTERNATIONELLA HANDELSFÖRETAG. ETT PAR DECENNIER SENARE HADE STADEN ÖVER 10 000 INVÅNARE. GÖTEBORG VAR DÅ CENTRUM I EUROPA FÖR HANDEL MED PRODUKTER FRÅN KINA OCH FJÄRRAN ÖSTERN.

1700-talet



HANDELN MED KINA

Under 1600-talet gjordes några mindre lyckade försök att bilda handelskompanier i Sverige. Först en bit in på 1700-talet tog handeln med Östasien fart på allvar. Detta tack vare Svenska Ostindiska Companiet (SOIC), som bildades 1731. De kungliga privilegierna slog bland annat fast att Companiet hade rätt till all svensk handel och sjöfart öster om Godahoppsudden och att alla seglatser skulle gå från och till Göteborg.

Den viktigaste varan som Companiet importerade från Kina var te, följt av siden, porslin, lackarbeten och kryddor. Handeln var inledningsvis mycket framgångsrik men under andra halvan av 1700-talet började det gå sämre och 1813 upplöstes Companiet.

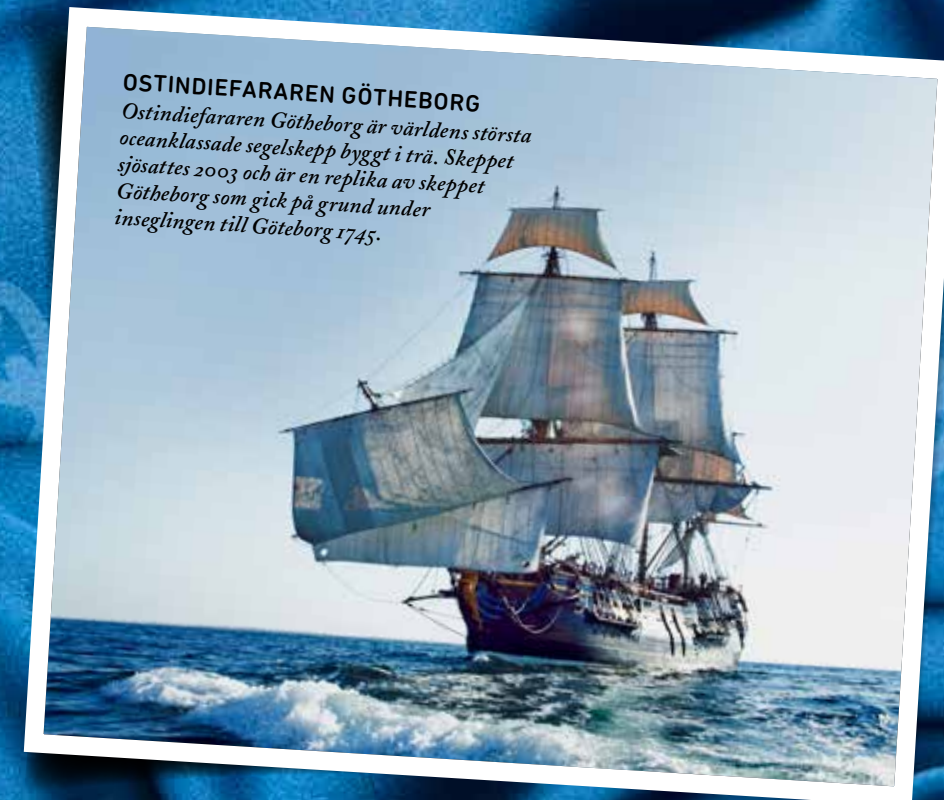
Totalt genomfördes 132 expeditioner med 37 olika skepp. Det i dag mest kända skeppet är Götheborg, som det numera finns en replika av. Originalfartyget sjösattes 1738 och gjorde tre resor till Kina. På den sista hemseglatser, i september 1745, gick hon

på grund under inseglingen till Göteborg. Fartyget förliste men alla besättningsmän kunde räddas. Under de följande två åren kunde ungefär en tredjedel av lasten bärgas.

I mitten av 1980-talet ledde dykningar av medlemmar från Marinarkeologiska Sällskapet, till att vrakplatsen återupptäcktes. Göteborgs Sjöfartsmuseum fick utgrävningstillstånd och stiftelsen Ostindiefararen Götheborg bildades. År 1995 påbörjades bygget av en replika och 2003 kunde det nybyggda fartyget sjösättas. Ostindiefararen Götheborg är världens största oceanklassade segelskepp byggt i trä och under tjugo månader mellan 2005 och 2007 seglade hon den historiska rutten till Kina och hem igen. Sommaren 2010 deltog fartyget i festligheterna kring kronprinsessan Victorias bröllop och år 2013 utfördes en ny långresa för Ostindiefararen Götheborg, den här gången i europeiska vatten. Hemma i Göteborg ligger hon förtöjd vid Pir Fyra, i Eriksberg.



I december 1984 gjordes de första dykningarna på vraket från Ostindiefararen Götheborg. Dykarna fann delar av skrovet och dess last av porslin, te, rotting, peppar och mycket mer.



OSTINDIEFARAREN GÖTHEBORG
Ostindiefararen Götheborg är världens största oceanklassade segelskepp byggt i trä. Skeppet sjösattes 2003 och är en replika av skeppet Götheborg som gick på grund under inseglingen till Göteborg 1745.

GAMLA ÄLVSBORGS FÄSTNING

KLIPPANS KULTURRESERVAT

Vid Klippans Kulturresevat, nära Älvsborgsbrons södra fäste, hörs fortfarande historiens vingslag. Här låg Gamla Älvsborgs Fästning och från början av 1700-talet och nästan 80 år framöver lade ostindiefararna till vid kajen nedanför.

Pråmar transporterade godset vidare in till staden. På 1800-talet uppförde skotten David Carnegie ett porterbryggeri och byggde upp en skotsk by intill bryggeriet. Sista portern bryggdes på 1960-talet innan portarna stängdes. I den gamla magasinsbyggnaden återfinns numera den anrika fiskrestaurangen Sjömagasinet.

DEN FÖRSTA HAMNMÄSTAREN

I juni 1752 antogs Göteborgs första hamnordning, "till förekommande af hamnens uppgrundning och i öfrigt till bibehållande af ordning". Resurserna var en hamnmästare med två drängar samt en hamn- och torgfogde för kanalerna.

Mellan 1839 och 1897 gick förvaltningen under namnet Kongliga Direktionen öfver Göteborgs Hamn- och Elfarbeten. Verksamheten omfattade i stort sett alla arbeten som antingen bedrevs i Göteborgs hamn och den inre hamnbassängen eller som var nödvändiga för sjötrafiken.

År 1897 inrättades en särskild styrelse, Hamnstyrelsen, som tog över ansvaret för stadens hamnar och kanaler.

PACKHUSPLATSEN

Området runt Packhuskajen – beläget på Södra Älvstranden, strax väster om GöteborgsOperan – har varit masthamn, fransk frihamn och ett intensivt handels- och sjöfartscentrum. Här låg Göteborgs huvudpostanstalt och senare förlade stadens redarelit sina kontor här. Området kallades i folkmun "Franska tomten" och namnet anknöt till den franska frihamn som låg här i slutet av 1700-talet. Från Masthamnen skeppades svenska master ut i världen och var en stor och lönsam exportvara under segelskeppens tid.



Franska tomten

Området runt Packhuskajen, som i folkmun kallades "Franska tomten", har präglats av en rad olika verksamheter genom historien, allt från masthamn och fransk frihamn till intensivt handels- och sjöfartscentrum.



1845 **GULLBERGSKAJEN**
Mellan 1845 och 1872 byggdes kajerna från Skeppsbrokajen i väster till Gullbergskajen i öster.

STORA HAMNEN
Stora Hamnen sedd från Brunnsparken år 1850.

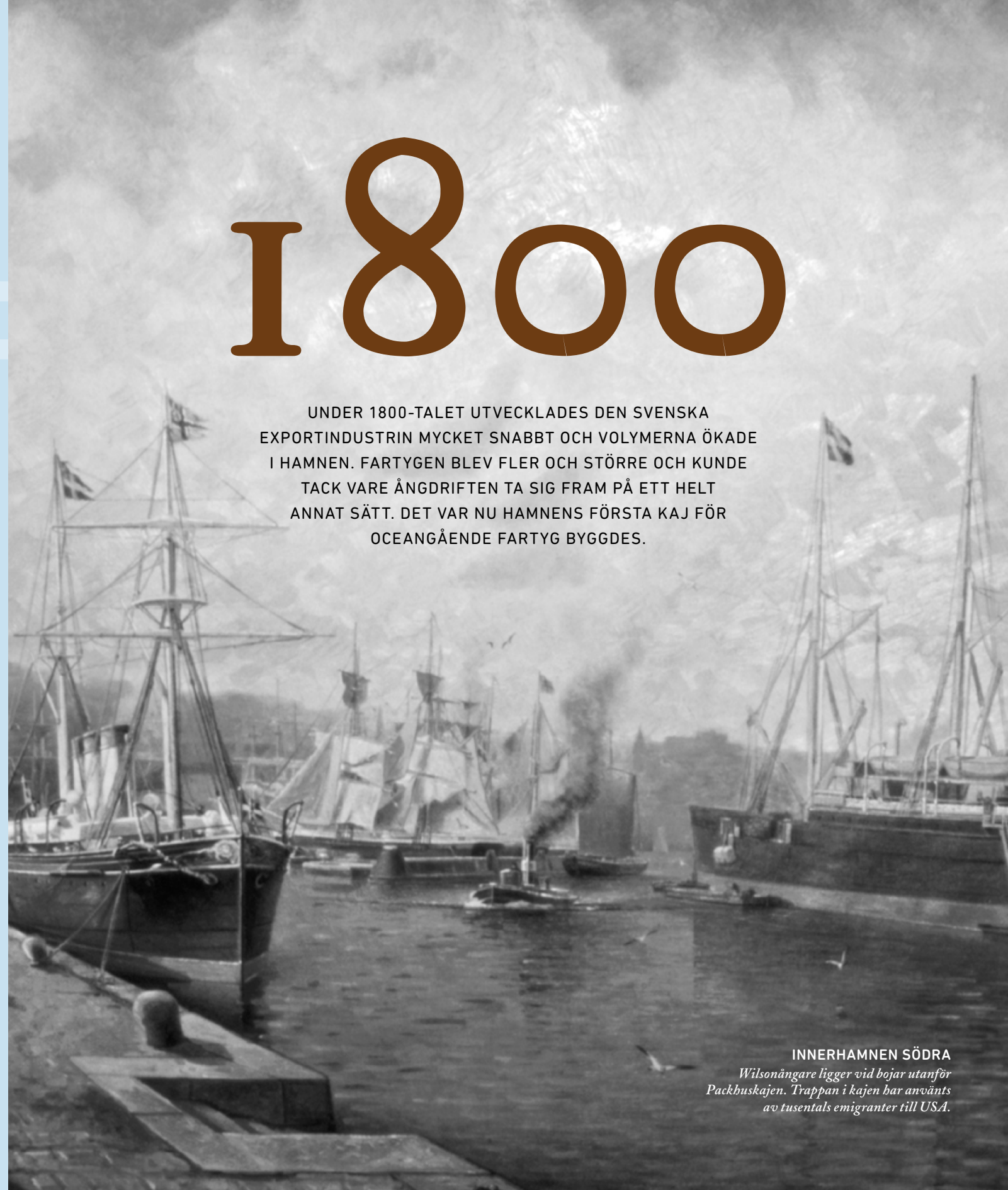
1850



VARVSINDUSTRIN TAR FART
Under 1800-talet grundas flera mekaniska verkstäder i Göteborg. Med tiden utvecklades de till några av Sveriges största varv.

1800

UNDER 1800-TALET UTVECKLADES DEN SVENSKA EXPORTINDUSTRIN MYCKET SNABBT OCH VOLYMERNA ÖKADE I HAMNEN. FARTYGEN BLEV FLER OCH STÖRRE OCH KUNDE TACK VARE ÅNGDRIFTEN TA SIG FRAM PÅ ETT HELT ANNAT SÄTT. DET VAR NU HAMNENS FÖRSTA KAJ FÖR OCEANGÅENDE FARTYG BYGGDES.



INNERHAMNEN SÖDRA
Wilsonångare ligger vid bojar utanför Packhuskajen. Trappan i kajen har använts av tusentals emigranter till USA.

FÖRSTA ÄLVKAJEN OCH FÖRSTA VARVET

I mitten av 1800-talet hade fartygen blivit större och hade, mycket tack vare ångdriften, bättre möjligheter att ta sig upp i Göta Älv. Det blev därför nödvändigt att bygga kajer längs älven. Den första moderna älvkajen blev Stenpiren, som stod klar 1845.

Skeppsbrokajen anlades 1864 och kom att bli ett populärt promenadstråk. Här låg även Badhuset, landets förnämaste varmbadhus. Det byggdes 1830 och varmbadhuset erbjöd både söta och salta bad. Varje dag gick en ångare ut till Känsö i Göteborgs södra skärgård för att hämta tång och friskt havsvatten.

ERIKSBERG

Ett av de största svenska varven tog sina första steg med olika slags galvaniseringsarbeten. Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB bildades 1850 och startade 1871 ett skeppsvarv i anslutning till

verkstaden. Varvet var fram till 1910-talet det minsta av de tre göteborgsvarven. Produktionen bestod främst av passagerarbåtar, ångslupar och bogserbåtar till Danmark, Norge och Finland samt skärgårdsbåtar till Stockholm. Eriksbergs utveckling mot storvarv inleddes 1915 när redaren Dan Broström tog över aktiemajoriteten i bolaget.

Under 1950- och 1960-talen var Eriksberg det mest lönsamma varvet i landet, men i slutet av sextioalet blev konkurrensen från den japanska varvsindustrin alltmer tydlig. Situationen förvärrades under sjuttioalets varvskris och 1975 övertogs varvet av staten. Eriksberg blev ett dotterbolag till Götaverken innan nedläggningen 1979 var ett faktum.

I samband med omdaning av Norra Älvstranden har Eriksberg förvandlats till bostadsområde. Kvar från varvsepoken är den stora bockkranen som utgör ett landmärke för området. Bland den bevarade historiska bebyggelsen finns också Juvelkvarnen och Eriksbergshallen.

STENPIREN OCH SKEPPSBROKAJEN

I mitten av 1800-talet var Stenpiren klar och några år senare anlades Skeppsbrokajen som blev ett populärt promenadstråk.



ROSENLUNDSKANALEN

Feskekörka byggdes på utfylld befästningsmark och invigdes 1 november 1874. Bilden är från omkring år 1900.

BLIVANDE STORHAMN OCH DRÖMMAR OM AMERIKA

INDUSTRIEPOKEN OCH HAMNEN

Den nuvarande hamnen började byggas på 1840-talet, då man inledde muddringsarbetet kring Stora Bommen. Under åren 1845–1872 byggdes de kajer som senare moderniserades och nu sträcker sig från Skeppsbrokajen i väster till och med Gullbergskajen i öster. Det var framför allt den ökade trafiken i samband med ångfartygens inträde och tillkomsten av Göta Kanal, som stod klar 1832, som ställde krav på en större och djupare hamn.

Under andra halvan av 1800-talet utvecklades den svenska exportindustrin mycket snabbt, vilket innebar ökade volymer i hamnen. Mellan åren 1888 och 1902 byggdes Masthuggskajen, hamnens första kaj för oceangående fartyg. Inseglingsrännan muddrades till sju meters djup och kajerna fick järnvägsspår. Göteborgs hamn börjar växa till en storhamn.

EMIGRANTERAN

Strömmen av svenska emigranter till USA var till en början ganska begränsad. Under första halvan av 1800-talet dominerade direktresor med segelfartyg och Göteborg var den vanligaste staden att resa ifrån. Man kunde till exempel ta sig till New York med briggen Superb. På den här tiden var Sillgatan, som senare bytte namn till Postgatan, en livlig gata där emigranter kunde köpa sin resa och bo billigt men trångt i väntan på avfärd.

Antalet emigranter ökade i början av femtiotalet, när det hittats guld i Kalifornien. Från och med slutet av 1860-talet blev det vanligt att åka från Göteborg via England, först båt till Hull, tåg till Liverpool och sedan vidare över Atlanten. Det fanns också möjlighet att resa via Hamburg. Den dominerande linjen mellan Göteborg och Hull var den så kallade Wilsonlinjen. Rederiet hade avtal med atlantlinjerna i England om att samordna emigranttrafiken från Skandinavien och 1870 satte man in två specialbyggda fartyg, Orlando och Rollo. Vid den här tiden hade fartygen börjat segla till och från Packhusplatsen istället för Klippan.

Emigrantströmmen var som mest strid på 1880-talet, vilket innebar fler och större båtar. År 1904 sattes till exempel Calypso, sin tids största passagerarångare på Nordsjön, in mellan Göteborg och Hull i England.

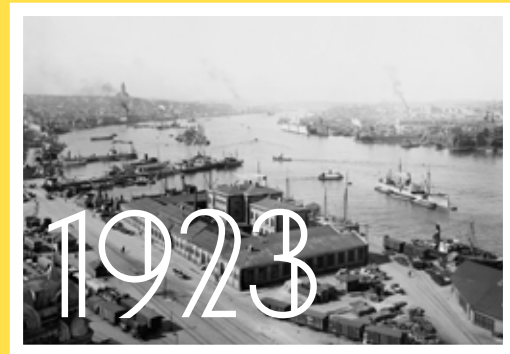


STRÖMMEN AV EMIGRANTER TILL USA

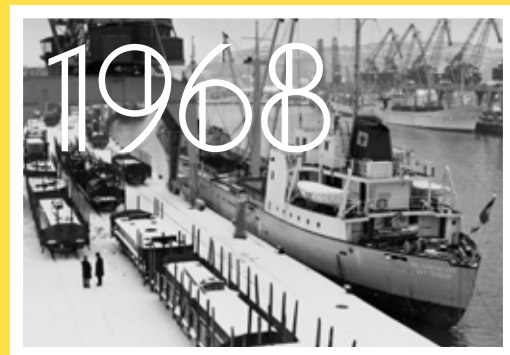
Under första halvan av 1800-talet var Göteborg den vanligaste staden för svenska emigranter att resa ifrån.



DE FÖRSTA BANANERNA
Redan 1909 kom de första bananerna till Göteborg. Bara några få bananer i lasten höll mättet för att säljas.



STORA HAMNEN
*Tullhuset på Packbusplatsen är 1923.
Ångaren Bobuslän ligger idag vid Stenpiren.*



*Styckegodsartyg vid västra kajen i
Sannegårdshamnen 1968.*



AMERIKALINJEN
*Svenska Amerika Liniens fartyg
Kungsholm och Gripsholm strax
efter krigsslutet.*

1900

UNDER 1900-TALET VÄXTE PLANERNA FRAM PÅ ATT GÖRA GÖTEBORG
TILL EN STORHAMN. SANNEGÅRDHAMNEN BÖRJADE BYGGAS OCH
GÖTEBORG UTVECKLADES TILL SKANDINAVIENS VIKTIGASTE EXPORTHAMN.
REDERIerna VÄXTE SIG STORA OCH SKEPPSVARVEN DOMINERADE INDUSTRIEN.

EXPANSION PÅ HISINGEN OCH NY FISKHAMN

Med det nya seklet kom planer på att göra Göteborg till en storhamn. Det krävde expansion även på Hisingsidan och 1908–1914 byggdes Sannegårdshamnen. Bygget föregicks av ett större ras, då lermassor gled ner i älven i samband med schaktningsarbeten. Sannegårdshamnen, med sin bågformade hamnbassäng, blev snabbt en viktig hamndel.

Under många år var den centralhamn för kolimport och koks. Här fanns till exempel hela SJs upplag för södra Sverige. Senare var Sannegårdshamnen i första hand uppställningsplats för containrar men fungerade även som salthamn. Efter andra världskriget tog oljehamnarna över som bränslehamnar och då blev Sannegårdshamnen huvudhamn för konventionell sjöfart på europeiska destinationer.

Nu ägs området av Göteborgs Stad och i början av 2000-talet började det byggas bostäder, först på östra sidan av hamnbassängen och sedan på den västra, följt av den inre delen av Sannegårdshamnen.

FISKHAMNEN

Under andra hälften av 1800-talet ägde fiskhandlaren rum vid Rosenlundskanalen, först på en stor flotte och sedan i Feskekörka som byggdes 1874. I början av 1900-talet stod det dock klart att Göteborg behövde en större fiskhamn med fisk- och packningshallar samt andra möjligheter till förädling och transport.

Det var tal om att förlägga den nya hamnen till Långedrag, men eftersom det låg utanför kommungränsen föll valet i stället på Södra Älvstranden. Fiskhamnen byggdes väster om Stigbergskajen, togs i bruk 1910 och var Nordens största i sitt slag. Hamnen växte undan för undan och i slutet av 1940-talet hade fiskauktionen cirka 60 fast anställda. 1970 lämnade Göteborgs Stad över fiskhamnen till Göteborgs Fiskauktionsförening, en sammanslutning av fiskarnas organisationer, konservindustrin, fiskgrossister och fiskdetaljister i Göteborg. I början av 1990-talet revs vissa byggnader och man fyllde igen delar av bassängen för att bygga parkeringsplatser och nya byggnader. Detta eftersom fiskarna körde dit sin fångst med lastbil och inte båt.

Den ursprungliga auktionshallen, byggd 1914, är rivin och ersattes 1993 av en ny. I dag utgörs de flesta besökarna av skolklasser och andra förbokade grupper som blir guidade runt i fiskhallarna. Göteborgs fiskhamn är också en populär plats för fågelskådare – speciellt vintertid, då platsen drar till sig ovanliga trutar.



Idag kommer fisk och skaldjur med lastbil istället för båt till Göteborgs fiskhamn.

Under andra hälften av 1800-talet ägde fiskhandlaren rum vid Rosenlundskanalen, först på en stor flotte och sedan i Feskekörka som byggdes 1874.



SKANDIAHAMNEN

I mitten av 1960-talet började Skandiahamnen byggas. Mycket av byggnadsmaterialet kom från rivningsarbetet i stadsdelen Haga.



DIREKT TILL NEW YORK OCH DEN FÖRSTA BANANEN

AMERIKALINJEN

Genombrottet för direkttrafik mellan Göteborg och Nordamerika kom med Svenska Amerika Linien. Initiativet togs av Wilhelm R Lundgren, vars rederi Transatlantic haft framgång med trafik till Sydafrika och Australien. Lundgren dog dock innan Amerikalinjen var ett faktum. Hans idé fördes vidare av Gunnar Carlsson och redaren Dan Broström, som blev Amerikalinjens förste VD.

Första skeppet till New York, SS Stockholm, avgick 1915. Vid det här laget var det inte längre så många svenskar som emigrerade – även om det inföll en sista stor emigrantväg 1923. Passagerarna var i första hand svenskar som skulle hälsa på släktingar i USA. När den trafiken avtog blev Amerikalinjen ett av världens ledande kryssningsrederier och hade en mycket exklusiv kundkrets. Båtarna avgick från Stigbergskajen och för ändamålet byggdes det så kallade Amerikaskjulet, där Göteborgs Hamn AB numera har sitt kontor.

HUNDRA ÅR AV BANANER

Sverige är ett av de länder som konsumerar mest bananer i världen, cirka 17 kilo per person om året, och i drygt hundra år importerades bananerna via Göteborgs hamn. I mars 1909 bildades The Banana Company AB, som snart ändrade namn till AB Banan-Kompaniet. Första sändningen var svartfrusen och bara några få bananer gick att sälja. Tack vare nya och fräscha partier ökade intresset för den exotiska frukten och 1930 var den årliga försäljningen uppe i 10 418 ton.

Under åren förändrades bananhanteringen i Göteborgs hamn dramatiskt. I början bars bananstockarna från båten till kajen för hand. De första kylbåtarna sattes in på banantransporterna 1945. Med snabbare och säkrare båtar kunde man efter

andra världskriget hämta hem de gyllene frukterna direkt från produktionsländerna i Västindien till AB Banan-Kompaniets egen terminal i Frihamnen i Göteborg.

Vad gäller själva lossningen fanns en period när bananlådorna kom ut genom hål i fartygsskroven på transportband. Vid millennieskiftet började man frakta bananerna i kylcontainrar ovan däck och på pallar i fartygets kylrum. Båtarna lade till i Skandiahavnen, en ytterhamn med containertrafik, och containrarna och pallarna lyftes av med hjälp av kranar.

2014 lade den sista bananbåten till i Göteborgs hamn. Bananerna kom från Panama och Costa Rica i Centralamerika och transporten tog cirka tolv dagar. Bananbåtarna var vita för att skydda lasten mot den tropiska solen som kunde värma upp fartyget, och båtarna hade speciella kylrum där temperaturen konstant låg kring 14 grader. På så sätt stoppades den påbörjade mogningsprocessen.

Bananbåten var en symbol för hamnen och för handeln med andra länder. Många göteborgare har egna minnen av bananbåten från tiden när den lade till vid bananpiren i Frihamnen och var mer synlig i stadsbilden. Förr krävdes det mycket folk för att lossa bananerna och många tog en så kallad blixtrbricka och jobbade extra på båten.

Bananbåten gick direkt från en annan världsdelen till Sverige. Göteborgs hamn är den enda svenska hamnen som har direktlinjer för containertrafik till andra kontinenter – och direktlinjer är viktiga för svensk industri.



*Amerikaskjulet sett från
Amerikafartyget Gripsholm som
anländer till Göteborg.*



FRIHAMNEN INVIGS OCH OLJEHAMNEN FÖDS

Frihamnen har fått sitt namn för att man historiskt kunnat föra i land varor "fritt". Det har inneburit att man inte behövt betala tull och moms förrän importören fört ut varorna genom frihamnssporten.

Behovet av en frihamn uppstod i och med den moderna infrastruktur som vuxit fram. Genombrottet för ångfartygen innebar helt nya förutsättningar för linjetrafik, vilket krävde större hamnkapacitet och bättre struktur. Dessutom hade både järnväg och kanaler byggts ut.

Det första förslaget till en frihamn lades fram redan i slutet av 1800-talet och debatten var livlig under många år. Såväl storlek som placering diskuterades. Till slut fastnade stadsfullmäktige för en utbyggnad av centralhamnen och 1922 kunde Frihamnen invigas.

Den ligger på Hisingsidan, omedelbart väster om den plats där Göta Älvbron fick sitt norra fäste, och består av tre pirar: Södra Frihamnspiren (Bananpiren), Norra Frihamnspiren och Kvillepiren.

Frihamnens äldsta delar är från 1920-talet, men många skjul och magasin är betydligt yngre. Under lång tid lossades här bananer.

RYA SKOG OCH RYAHAMNEN

Rya skog är en gammal urskog med stort ekbestånd som ligger inklämd mellan Gryaab och Oljehamnen, strax väster om Älvsborgsbrons norra fäste. Runt år 1900 var området mot älven ett populärt utflyktsmål, inte minst då det gällde baden. När Göteborg började växa västerut fanns det risk för att hela skogen skulle skövlas. Naturskyddsföreningen kämpade dock för att göra den till länets första naturreservat, vilket 1928 blev ett faktum. När Göteborgs avloppsreningsverk skulle expandera i början av nittiotalet krävde myndigheterna, efter stora protester, att det skulle ske på befintligt område. Ny teknik innebar att man fick bygga på höjden i stället.

I början av 1930-talet byggdes Ryahamnen, fröet till dagens oljehamn. Här utvidgade de stora oljebolagen snabbt sina tankanläggningar.

Ett senare projekt i Ryahamnen är Rya Kraftvärmeverk, som togs i drift hösten 2006. Anläggningen drivs av Göteborg Energi och möjliggör att man tar tillvara den värme som utvecklas när man producerar el. Kraftvärmeverket eldas med naturgas och utnyttjar mesta möjliga energi i bränslet.



FRIHAMNEN

BMC Cooper-bilar importerade till Sverige via kajplats 114 i Frihamnen. Sent 1960-tal.



Göteborgs hamn har en fantastisk historia och en betydelse för Sverige som inte ska underskattas. Det är tack vare hamnen som vi har utvecklats till den starka handelsnation vi är idag.

ELVIR DZANIC, VD GÖTEBORGS HAMN AB

LINDHOLMEN UTVECKLAS OCH SJÖFARTSMUSEET INVIGS

Lindholmen ligger mellan Sannegårdshamnen och Frihamnen och var den första delen av Hisingen som industrialiserades. Redan i mitten av 1850-talet byggdes ett skeppsvarv för järnfartyg och anläggningen byggdes snart ut med en mekanisk verkstad för ångfartyg. Varvet togs över av Motala verkstad och växte till ett av Sveriges största varv. Moderbolaget fick dock ekonomiska bekymmer och gick 1891 i konkurs. Vid tidpunkten var varvet Göteborgs största arbetsgivare.

Företaget kunde dock drivas vidare av nya ägare och ombildades ytterligare några gånger under de kommande årtionena. Varvet höll länge kvar vid ångtekniken men 1936 satsade man på diesel-elektriskt maskineri. Detta skedde i samband med ombildningen till Aktiebolaget Lindholmens Varv. Varvet fokuserade nu också på byggandet av torrlastfartyg av specialtyp samt ångpannor. Under krigsåren 1939–1945 sjösattes 23 fartyg vid Lindholmen och 1960 hade varvet 1 800 anställda, varav 1 400 arbetare.

I slutet av sextioalet gick det dock snett, när Lindholmen förlorade stora pengar på en ny typ av Engelsfärjor. År 1971 såldes företaget till Eriksbergs Mekaniska Verkstad, som flyttade över många kunniga anställda till Eriksberg. År 1974 byggdes det sista fartyget på Lindholmen. Kvar fanns reparationsverksamheten, som Eriksberg sålde till Götaverken, men 1985 lades även den verksamheten ned.

På senare år har Lindholmen omvandlats till kunskapsstad och levande utbildningscentrum med inriktning på innovation och forskning. Här ligger bland annat Lindholmen Science Park och filmklustret Gothenburg Film Studios jämte expansiva fordonsutvecklare.

SJÖFARTSMUSEET OCH SJÖMANSTORNET

Intill Stigbergstorget, på berget ovanför Amerikaskjulet, ligger Sjöfartsmuseet Akvariet. Det öppnades 1933 och finansierades med en donation från det Broströmska familjebolaget Ångfartygs-AB Tirfing. Efter första världskriget beslöts att, till minne av sjömän som förlit på havet under kriget, uppföra ett minnesmonument vid Sjöfartsmuseet. Det döptes till Sjömanstornet och höjden är 62 meter över havsytan. Den som tar hissen upp kan njuta av en storslagen utsikt över hamnen och Majorna. Överst på monumentet står en fem meter hög kvinnogestalt, sjömanshustrun, som spejar ut över havet.



På Lindholmen fanns även Lindholmsbhamnen, som stod klar 1938. Under krigsåren byggdes den till med stora kajskjul och under nästan femtio år var bhamnen oceanhamn för styckegodsartyg och bilar.



DEN SPEJANDE SJÖMANSHUSTRUN

Högst upp på Sjömanstornet står skulpturen "Kvinna vid havet", oftast kallad Sjömanshustrun.

HAMNEN SPÄRRAS UNDER KRIGET

HAMNEN UNDER ANDRA VÄRLDSKRIGET

Krigsåren innebar både ökade och minskade flöden i hamnstaden Göteborg. Industrierna och varven gick på högvarv medan handeln minskade.

Göteborgs hamn hade en strategisk betydelse, och mot bakgrund av att den skulle kunna utnyttjas för tyska ändamål planerades våren 1944 såväl sprängning av Götaälvbron som blockering av hamninloppet. Tre fartyg ingick i "Operation spärrning" och på morgonen den 1 maj låg två stora tankfartyg sänkta tvärs över älven, och ett av två mindre lastfartyg låg förberett för sprängning.

Under kriget var Frihamnen skådeplats för två fångutväxlingar, en på S/S Drottningholm och en på M/S Gripsholm. Fartygen var från 1942 till krigsslutet chartrade av USA:s regering och Röda Korset och tjänstgjorde som utväxlingsfartyg för

krigsfångar, diplomater och andra civila internerade. Fartygen hade fri lejd och färdades fullt upplysta över haven.

LUNDBYHAMNEN

För Göteborgs hamns räkning har efterkrigstiden kännetecknats av att expansionen skett på Hisingen. Först ut av de nya hamndelarna var Lundbyhamnen, som invigdes 1951. Den var då en modern torrlasthamn som till exempel hade balkonger på skjulen för lastning av gods direkt på rätt våningsplan samt stora kajtor för hanteringen. Hamnen avvecklades för konventionell trafik 1989 och i dag ligger här spännande områden för bostäder, utbildning och högteknologiska företag samt konferenscentra. Samtidigt lever det maritima arvet kvar. Chalmers Sjöbefälsskola har flyttat hit från Kvarnberget.



Chalmers Sjöbefälsskola har Sveriges största simulatorcentrum.

Vy över Stenpiren och Packbusplatsen i början av 1940-talet. I bakgrunden Frihamnen som var skådeplats för två fångutväxlingar under andra världskriget.





*Stora satsningar och kraftig expansion
under 1900-talet lade grunden till
det som har gjort Göteborgs hamn
till dagens internationella storhamn.*

ARVID GUTHED, HAMNUTVECKLINGSCHEF GÖTEBORGS HAMN AB

MER OLJA, BILAR OCH DE FÖRSTA CONTAINERNA

NYA OLJEHAMNAR

När importen av råolja ökade räckte Ryhamnen inte längre till. I början av femtiotalet påbörjades bygget av en ny oljehamn, Skarvikshamnen. Den stod klar 1957 och hade ursprungligen två kajplatser. 1965 byggdes ytterligare en kajplats.

Två år senare tillkom även Torshamnen, som förflyttade Göteborgs hamns positioner längre västerut. Den byggdes vid Hjärtholmen, i Rivö Fjord innan hamninloppet, och kunde i första skedet ta emot fartyg på 90 000 ton. Efter att inseglsleden fördjupades 1968–1969 kunde piren ta emot fartyg på upp till 225 000 ton.

SKANDIAHAMNEN

Sveriges ekonomi gick på högvarv årtiondena efter andra världskrigets slut. Både export och import ökade och vad gäller sjöfarten hade skeppen blivit större och containern gjort intåg som viktig lastbärare. Detta krävde nya och större kajer i Göteborgs hamn och 1966 öppnade Skandia-terminalen, belägen på Hisingsidan mitt emot Käringberget. Det var en stor containerterminal med kraftfulla kranar och de asfalterade ytor som krävdes för truckarna. Den skapades genom att 1 300 000 kvadratmeter av Älvsborgsfjorden vallades in och fylldes ut. Skandiahamnen hade planlagts länge och anpassades i sista stund för containertrafik. Utbyggnaden av hamnen fortsatte till 1973 och var nav för linjetrafiken mellan Göteborg och England. I början av 2000-talet flyttades passagerartrafiken på England till Frihamnspiren där den fortsatte under några år.

I dag är containertrafiken totalt dominerande och Skandiahamnen är Nordens största i sitt slag. Terminalen står för 60 procent av den svenska containermarknaden. Även importen och exporten av bilar är betydande och de riktigt stora bilbåtarna kan ta mer än 8 000 bilar. Bilterminalen drivs av logistikföretaget Logent. Containerterminalen drivs av APM Terminals, en av världens ledande terminaloperatörer som gjort kraftfulla investeringar för ökad effektivitet.

Containerhanteringen kräver stora kranar och 2015 kom nya kranar. Med sina 127 meter i toppat läge är de också Skandinavien's högsta containerkranar. Totalt finns nu tio containerkranar i terminalen, varav fem Super Post Panamax-kranar.

Numera fraktas mer än hälften av alla containrar till och från Göteborgs hamn på järnväg. Satsningen på tågpendlar och det så kallade Railportkonceptet som innebär direktlinjer till och från 25 inlandsterminaler i Sverige och Norge, har blivit en stor framgång som både sparar tid och minskar utsläppen av koldioxid. För att öka kapaciteten på järnvägsområdet invigdes 2011 en ny järnvägsharpa.



Energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet.





HAMNEN VÄXER

Väster om containerterminalen byggdes Älvsborgshamnen för roro-trafik 1978.



KRYSSNING

Göteborg har blivit ett populärt resmål för kryssningsresenärer.



ÄLVSNABBEN

Vill man ta båten över Göta Älv kan man ta Älvsnabben som kör passagerartrafik mellan fastlandet och Hisingen.



1970

OCH FRAMÅT

EFTER MÅNGA GODA ÅR Började varvsindustrin mot slutet av 1960-talet tappa i konkurrenskraft. Den stora dominansen av tung verkstadsindustri gjorde att Göteborg drabbades extra hårt av 1970-talets varvskris. De stora skeppsvärven Götaverken, Lindholmen och Eriksberg försvann nästan helt ur stadens näringsliv.

FRÅN VARVSKRIS TILL VÄXANDE HAMN

VARVSKRISEN

Sverige utvecklades under 1900-talet till en av världens ledande varvsnationer. Åren under och strax efter andra världskriget innebar stora vinster och utvecklingen accelererade under femtiotalet och sextiotalet. I Göteborg investerade alla de tre stora varven – Götaverken, Eriksberg och Lindholmen – och ökade sin kapacitet.

Efter många goda år började det från slutet av sextiotalet gå utför. Flera faktorer bidrog till att varven förlorade i konkurrenskraft: kostnaderna ökade, länder som Japan och Sydkorea tog marknadsandelar och oljekrisen ledde till minskade beställningar. I stället för att dra ner på kapaciteten fortsatte varven dock att bygga ut.

I mitten av sjuttioalet var den akuta krisen ett faktum, vilket fick svenska staten att gripa in. 1977 inrättades Svenska Varv AB, sedermera Celsius AB, som ett försök att lösa varvsindustrins problem och de svenska storvarven togs successivt över av staten. Då hade Lindholmens varv redan fått sluta tillverkningen, men Götaverken och Eriksberg togs över 1978.

Svenska Varv kunde inte stoppa nedgången och varvsdöden spred sig. Eriksberg avslutade sin nyproduktion 1979 medan Götaverken gick på sparlåga under åttiotalet. Götaverken Cityvarvet lades dock inte ner och 1993 återstartade varvet.

Företaget ägdes till och med 2015 av Damen Shipyards Group och utförde reparationer, underhållsarbeten och ombyggnader av olika fartyg. 2015 gick Damen Shipyards Group i konkurs och varvsverksamheten lades ner.

ÄLVSBERGSHAMNEN

Nästa stora utbyggnad av Göteborgs hamn skedde i slutet av sjuttioalet. Omedelbart väster om containerterminalen och innanför Nya Älvsborg togs Älvsborgshamnen i bruk 1978. Den byggdes för roro-trafik, vilket innebär att allt gods körs eller dras ombord, till exempel med trailer. Härifrån skeppar Stora Enso ut tidningspapper och andra typer av papper i världen. Även stål och bilar är viktiga varor som går över Älvsborgshamnen. Älvsborgshamnen, numera roro-terminalen, drivs av DFDS och Cobelfret, två stora aktörer på den europeiska roro-marknaden.

ÄLVSNABBEN

Sedan början av nittiotalet bedrivs åter passagerartrafik över Göta Älv. Den så kallade Älvsnabben, som drivs av Styröbolaget på uppdrag av Västtrafik, förbinder fastlandet och Hisingen genom att sick-sacka på partiet mellan Göta Älvbron och Älvsborgsbron. Hållplatserna är Lilla Bommen, Stenpiren, Lindholmsspiren, Slottsberget, Eriksberg och Klippan. En färja kan transportera cirka 450 passagerare och även cyklar.



RORO-TERMINAL

Älvsborgshamnen byggdes för roro-trafik, vilket innebär att olika typer av gods körs eller dras ombord.

HAMNEN ORGANISERAR FÖR FRAMTIDEN

PASSAGERARTRAFIK

Varuhantering är den självklara huvudsysslan för Göteborgs hamn, men Göteborg har blivit ett allt mer populärt resmål för passagerare. Redan 1962 öppnade den första passagerarlinjen mellan Göteborg och Skagen i Danmark. Hjärnan bakom satsningen hette Sten A. Olsson och så småningom växer Stena Line till ett jätteimperium.

Turisterna uppskattar den mysiga atmosfären i staden, de många kaféerna och restaurangerna och det faktum att det är gångavstånd till det mesta. Även shoppingen får högt betyg, liksom de gröna parkerna och skärgården. Nöjesparken Liseberg är ett populärt resmål som också lockar många kryssnings- och färjeresenärer.

Ökningen av antalet kryssningsanlöp är till stor del ett resultat av målmedvetet samarbete mellan Göteborgs Hamn och Göteborg & Co, stadens marknadsförings- och eventbolag. De flesta kryssningsfartyg anlöp till centralt belägna Amerikaterminalen, men de allra största lägger till vid kryssningsterminalen Arendal vid Volvomuseet.

GÖTEBORGS HAMN BLIR ETT BOLAG

Under många år drevs hamnverksamheten av två kommunala funktioner: Göteborgs Hamnförvaltning och Göteborgs Stuveri. Åren mellan 1967 och 1977 strukturerades stuverinäringen i Göteborg om från ett tiotal stuverier till ett enda, Göteborgs Stuveri AB. Detta omfattade då också Hamnarbetskontoret, en arbetskraftspool. Strävan efter en enda hamnorganisation fullbordades 1985, då hamnförvaltningen och stuveriet fusionerades till det kommunala bolaget Göteborgs Hamn AB. Det innebar att planering, byggande, produktion och marknadsföring samlades i en enda organisation.



Stena Line är ett av världens största färjerederier. Alla Stena Lines färjor stänger av motorn och ansluter landel när de ligger vid kaj i Göteborgs hamn.





Göteborgs hamn är den enda hamnen i Sverige med kapacitet att ta emot världens största containerfartyg. De är 400 meter långa och har plats för över 20 000 containrar.

ARVID GUTHED, HAMNUTVEKLINGSCHEF GÖTEBORGS HAMN AB

2000



OCH FRAMÅT

EN BIT IN PÅ 2000-TALET GENOMGICK GÖTEBORGS HAMN STORA FÖRÄNDRINGAR. VERKSAMHETEN DELADES UPP I ETT KOMMUNALT HAMNBOLAG, GÖTEBORGS HAMN AB, OCH FYRA SEPARATA TERMINALBOLAG. KAJER, MARK OCH INFRASTRUKTUR ÄGS AV KOMMUNEN MEDAN PRIVATA OPERATÖRER SKÖTER DRIFTEN. HAMNEN FICK DÄRMED SAMMA UPPLÄGG SOM EN MAJORITET AV VÄRLDENS STORA HAMNAR. DETTA LADE OCKSÅ GRUNDEN TILL GÖTEBORGS HAMNS KURS MOT FRAMTIDEN.

HAMNEN VÄXER FÖR FRAMTIDEN

Efter uppdelningen till ett kommunalt bolag och separata terminalbolag flyttar Göteborgs Hamn AB sitt huvudkontor 2011. Flytten går från Sveas Kulle på Hisingen till det anrika Amerikaskjulet vid Stigbergskajen.

Under 2000-talet växer hamnen på flera områden. Göteborg är ett populärt turistmål och det ökade antalet kryssningar leder till en ny kryssnings-terminal i Arendal och den nya Amerikaterminalen vid hamnens huvudkontor, en historisk plats där Svenska Amerika Linien oceanångare avgick till New York ända in på 1970-talet.

Göteborg är Sveriges främsta logistikcentrum och på Hisingen i nära anslutning till hamnen växer en av landets största logistikparker fram: Port of Gothenburg Logistics Park. Samtidigt fortsätter Göteborgs hamn sina satsningar på effektiva tåganslutningar, vilket resulterar i en av världens främsta järnvägslösningar, Railport Scandinavia, som garanterar pålitliga transporter till och från hamnen från terminaler runt om i landet.

Med ökade behov av godshantering byggs också nya terminaler, som den spåranslutna Arken Kombiterminal där containrar och trailers lastas om från lastbil till tåg och tvärtom. Sveaterminalen byggs med ett av världens största lagertält för väderskyddad omlastning för framför allt skogsprodukter. Samtidigt är bygget i full gång med en helt ny hamnterminal i Arendal. Det är det största hamnutvecklingsprojektet på 40 år i Göteborgs hamn.

AMERIKASKJULET

Göteborgs Hamn AB har sitt huvudkontor i det anrika Amerikaskjulet. På kajen utanför avseglade emigranterna på 1800-talet från Göteborg.

MED FOKUS PÅ MILJÖ OCH HÅLLBARA TRANSPORTER

Göteborgs hamn anses vara en av världens ledande hamnar inom miljöområdet. Klimateffektiva tågtransporter, elanslutning av fartyg som ligger vid kaj, miljörabatter till miljövänliga fartyg och möjligheten att bunkra flytande naturgas är några exempel på hamnens satsningar för att minska miljöbelastningen.

Göteborgs hamn är också den enda svenska hamnen som kan ta emot världens största oceangående lastfartyg med direkttrafik till viktiga marknader världen över. När fartygen blir allt större ökar behovet av att göra hamnen djupare. Det gigantiska projektet Skandiaporten inleds, med målet att fördjupa ett fem kilometer långt hamnområde. Det kommer innebära att Göteborgs hamn kan fortsätta ta emot de största fartygen även i framtiden och erbjuda näringslivet hållbara logistikkedjor med effektiva direkttransporter jorden runt.





NU BLICKAR VI FRAMÅT 400 ÅR

År 2020 firar hamnen 400 år och sätter nu kursen mot framtiden. Med fokus på hållbarhet, innovation och digitalisering ska hamnen fortsätta växa och stärka utvecklingen av klimateffektiva godsflöden och framtids säkra handelsvägar. Göteborgs hamn är Skandinavien största hamn. Nu ställs siktet in på att också vara världens mest konkurrenskraftiga hamn. En garant för näringslivets access till hela världen, och en självklar länk i logistikkedjan. I minst 400 år till.

GÖTEBORGS HAMN AB 2020

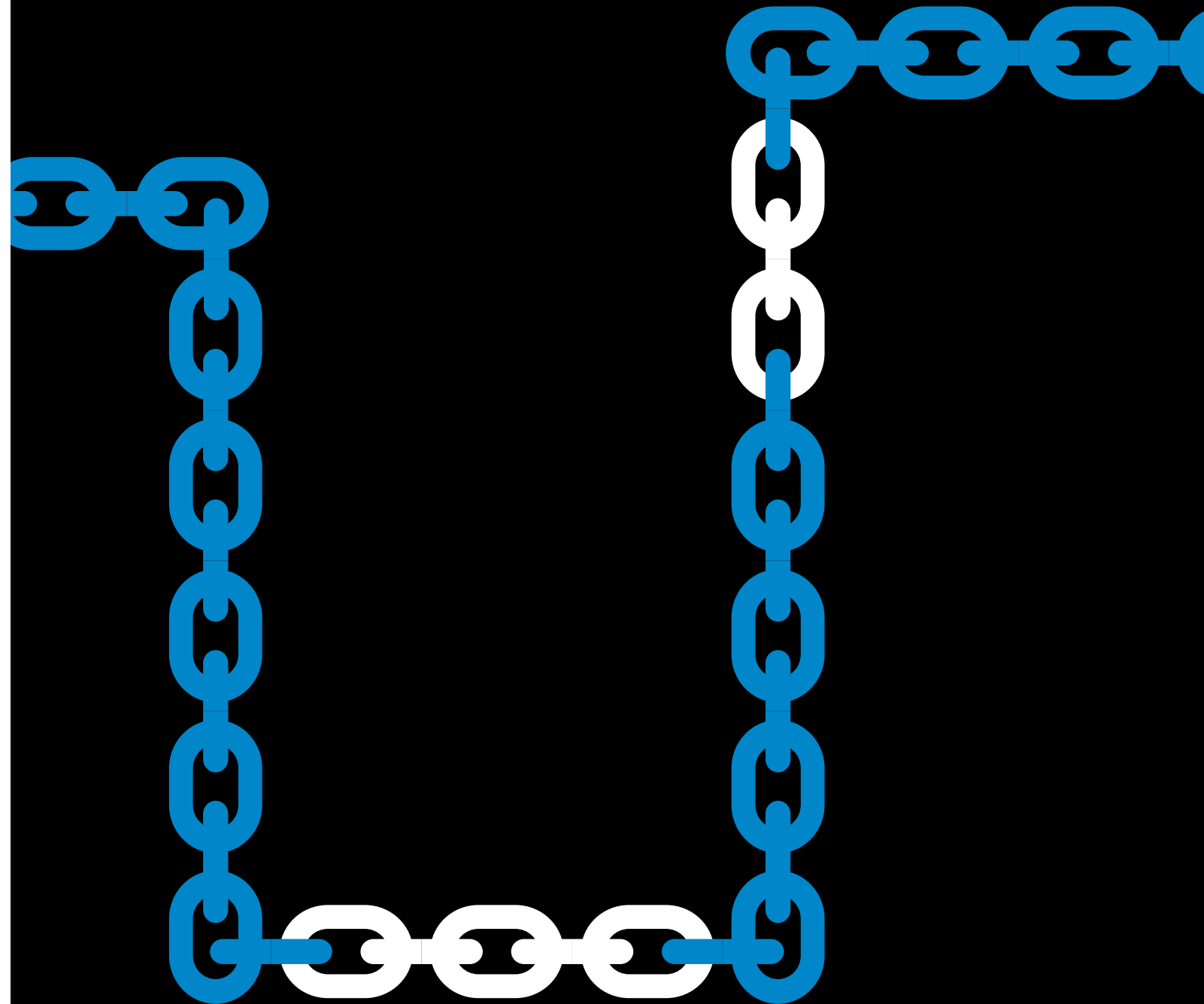
Bilder: Göteborgs Hamn AB, Sjöfartsmuseet, Anna Jolfors,
Mikael Svensson, Per Pixel Petersson, Chalmers tekniska högskola.

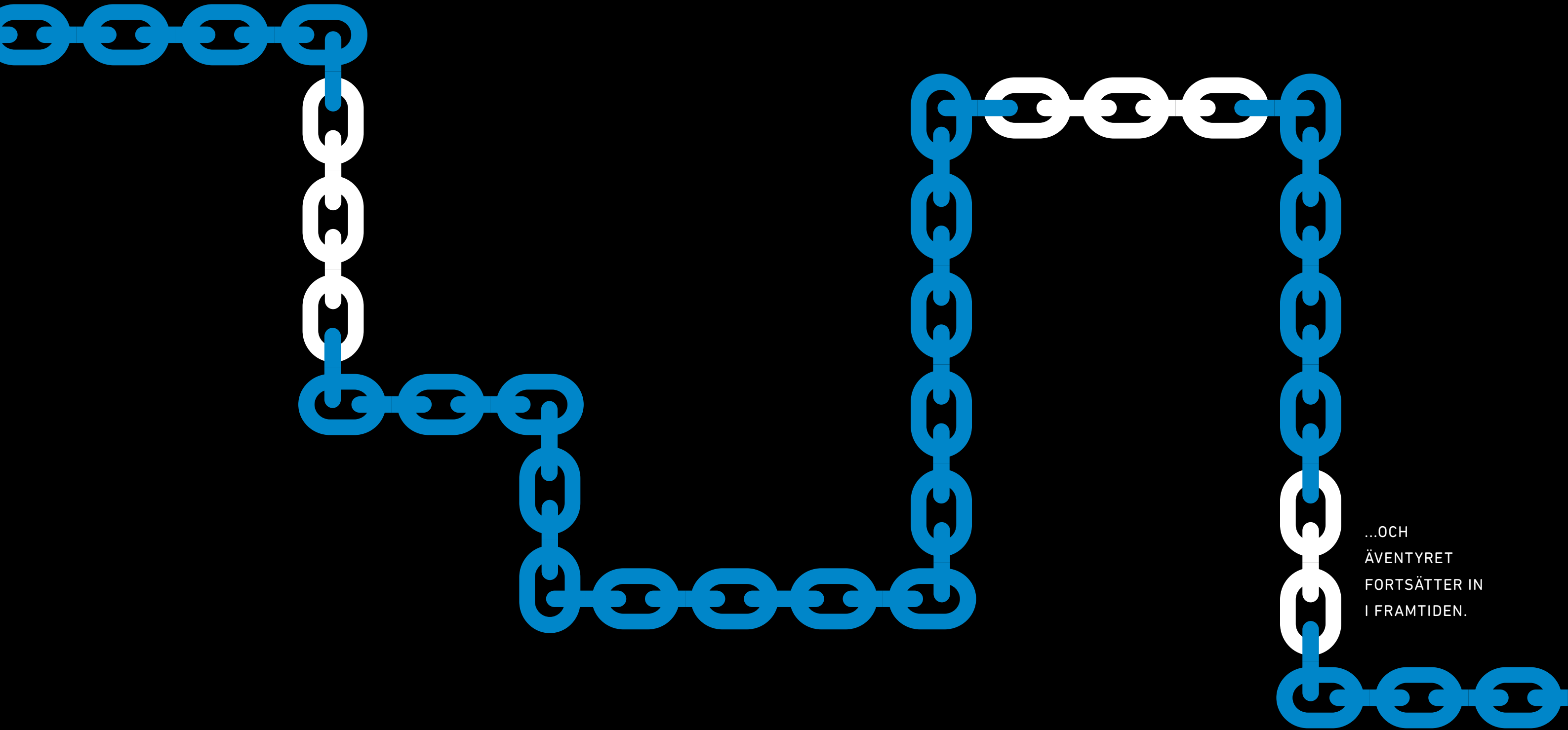
Text: Göteborgs Hamn AB, Valentin Experience.

Produktion: Valentin Experience. Tryck: Göteborgstryckeriet.

www.goteborgshamn.se

GÖTEBORGS HAMN AB – EN DEL AV GÖTEBORGS STAD





...OCH
ÄVENTYRET
FORTSÄTTER IN
I FRAMTIDEN.

