1620-2020 Göteborgs Hamn

1620

BÖRJAN PÅ NÅGOT STORT

På order från Gustav II Adolf börjar Stora Hamnkanalen grävas ut vid Brunnsparken. Därmed skapas den första anlagda hamnen i det som året därpå blir staden Göteborg. Men kanalen är så grund att större skepp får ankra utanför Klippan eller vid Gamla Varvet, där Stigbergskajen finns idag. Varorna lastas över till mindre båtar som fraktar in dem till hamnen, upplagsplatser i Majorna eller lastbryggor längre upp i älven. De varor som exporteras är framför allt järn och timmer.

1731–1813

KINESISK LYX SÄTTER GÖTEBORG PÅ KARTAN

Tre respekterade handelsmän bildar Svenska Ostindiska Companiet. De får kungliga privilegier att bedriva all svensk handel öster om Godahoppsudden och blir Sveriges första internationella handelskompani. Ett par decennium och många resor senare har Göteborg över 10 000 invånare. Staden har nu blivit ett europeiskt centrum för handel med kinesiska lyxprodukter som te, kryddor, porslin och siden.

1738

ETT RIKTIGT ORIGINAL TAS I BRUK

Originalfartyget Ostindiefararen Götheborg sjösätts, seglar till Kina och kommer hem fullastad med dyrbarheter från fjärran östern. På hemresan 1745 går hon på grund utanför Göteborg. Skeppet förliser men hela besättningen räddas och ungefär en tredjedel av lasten kan bärgas. Tiden går och 260 år senare seglar en uppdaterad replika av Ostindiefararen Götheborg den historiska rutten till Kanton (nuvarande Guangzhou).

1800-talet

GODS OCH GULDGRÄVARE STRÖMMAR UT FRÅN HAMNEN

På 1800-talet växer den svenska exportindustrin. Tack vare ångdriften kan fartygen ta sig fram på ett helt annat sätt. I Göteborg grundas flera mekaniska verkstäder som med tiden utvecklas till några av Sveriges största varv. I början av 1850-talet ökar antalet emigranter när folk börjar få nys om att det hittats guld i Kalifornien. En av emigranterna är Alexander Samuelsson som senare blir känd för sin formgivning av den ikoniska Coca Cola-flaskan.

1909–1915

BANANEN GÖR ENTRÉ OCH FOLK RESER TILL DET STORA ÄPPLET

1909 kommer de första bananerna till Göteborg. Lasten är svartfrusen och det är bara några exemplar som går att sälja. Men tack vare nya partier ökar intresset och drygt 20 år senare är försäljningen uppe i 10 418 ton. I början av 1900-talet öppnar även den Svenska Amerikalinien direkttrafik mellan Göteborg och New York. Emigrantvågen har börjat ebba ut och passagerarna består främst av folk som besöker släktingar på andra sidan Atlanten.

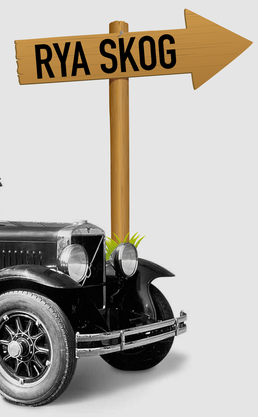
Greta Garbo emigrerar

Anlöpen av M/S Gripsholm, Drottningholm, Stockholm och Kungsholm var under många år en folkfest och samlade stora folksamlingar vid Stigbergskajen där göteborgarna mötte upp med banderoller och flaggor. En känd resenär var skådespelerskan Greta Garbo som utvandrade 1925, och som också fått en egen trappa döpt efter sig i Amerikaskjulet, där Göteborgs Hamn AB:s huvudkontor ligger idag.

1910

FESKEKÔRKA RÄCKER INTE TILL

I 1900-talets början står det klart att Göteborg behöver en större fiskhamn. Den byggs väster om Stigbergskajen och tas i bruk 1910. Fiskhamnen är Nordens största i sitt slag och än idag ligger Göteborgs fiskeauktion kvar på samma plats, även om fisken levereras med lastbil.

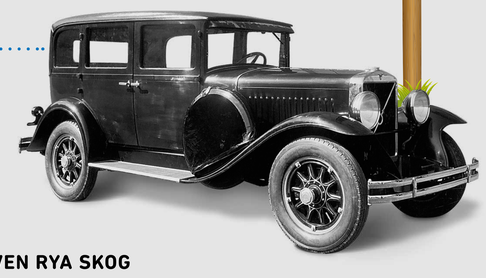


1930–1969

OLJAN FÅR HAMNEN ATT VÄXA

Ryahamnen byggs som ett första steg mot det som idag kallas energihamnen, där 20 miljoner ton energiprodukter hanteras varje år. Under 30- och 40-talet utvidgar de stora oljebolagen sina tankanläggningar. Men till slut räcker hamnen inte längre till. Då byggs Skarvikshamnen precis intill. Efter ytterligare två år byggs även Torshamnen på Hjärtholmen, i Rivö fjord. Det betyder att Göteborgs hamn växer utanför själva hamninloppet.

1928



INDUSTRIN BLOMSTRAR OCH DET GÖR ÄVEN RYA SKOG

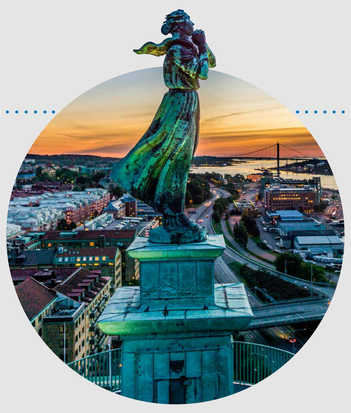
Planerna på att Göteborg ska bli en storhamn tar fart i början av 1900-talet. Industrin växer och Volvo grundas på Hisingen. 1928 skeppas den första bilen utomlands, till Finland närmare bestämt. Samma år klubbas det igenom att Rya skog blir länets första naturreservat, vilket skyddar den gröna oasen som ligger inklämd mitt emellan de växande industrihamnarna.

Bild PV 650: Copyright © Volvo Car Corporation.

1943–1944

KRIGSFÅNGAR OCH SÄNKTA SKEPP

Eftersom Göteborgs hamn kan utnyttjas för nazityska ändamål planeras såväl sprängning av Göta älvbron som blockering av hamninloppet. Och på morgonen den 1 maj 1944 har "Operation spärrning" verkställts, då två stora tankfartyg ligger sänkta tvärs över älven. Under kriget är hamnen även skådeplats för två fångutväxlingar. Ombord på fartygen som används finns krigsfångar, diplomater och andra civila. De har fri lejd och seglar fullt upplysta över haven.



1933

SJÖFARTSMUSEET SLÅR UPP PORTARNA

Tack vare en donation på en miljon kronor från skeppsredaren Dan Broström kan Sjöfartsmuseet byggas och till slut invigas 1933. I samband med det flyttar akvariet från Korsvägen in på museet. Tids nog fylls museet av apor och andra djur som sjömännen har med sig från sina äventyr. Men historiens största publikfavorit är ändå krokodilen Smilet som kom till Göteborg redan 1923 då hon köptes in på postorder från Florida till världsutställningen. Hon bodde på Sjöfartsmuseet tills hon dog 1987.

Foto: Per Pixet.

1966

CONTAINERN REVOLUTIONERAR HANDELN

Sveriges ekonomi går på högvarv i flera decennier efter kriget. Handeln ökar, fartygen blir större och containern gör sitt intåg. I samband med detta byggs Skandiahamnen på Hisingssidan, mitt emot Käringberget. Den skapas genom att 1 300 000 kvadratmeter av Älvsborgsfjorden vallas in och fylls ut. I sista stund anpassas hamnen för containertrafik, med kraftfulla kranar och stora asfaltsytor för truckar.

1962

VRAKPRISER LOCKAR GÖTEBORGARE TILL SKAGEN

Den första passagerarlinjen öppnar mellan Göteborg och Skagen. Hjärnan bakom satsningen heter Sten A. Olsson och han förstår tidigt att biljetterna inte behöver vara den stora inkomstkällan. Genom att sälja billiga biljetter eller till och med dela ut dem ibland, lockas många passagerare att ta färjan till Danmark. Men väl ombord är de villiga att beställa oxfilé med bearnaise, dricka öl och handla tills de inte orkar bära mer. Så småningom växer Stena Line till ett jätteimperium.

Foto: Valdemar Christensen.

1977

VARVSDÖDEN SLÅR HÅRT MOT GÖTEBORG

Efter många bra år under efterkrigstiden börjar det gå trögare för Göteborgs stora varv. Det beror på att länder som Japan och Sydkorea tar marknadsandelar. Men också på att oljekrisen leder till minskade beställningar. Istället för att dra ner på produktionen fortsätter varven att bygga ut, vilket leder till kris. Staten griper in och bildar Svenska Varv AB som ett försök att rädda varven. Trots det tvingas de lägga ner på löpande band.

1990-talet

KRYSSNINGSFARTYGEN KOMMER TILL STAN

På 90-talet blir det smidigare att ta sig mellan Hisingen och fastlandet. Älvsnabben börjar nämligen sicksacka över älven från Klippan till Lilla Bommen. Allt fler kryssningsfartyg kommer också till Göteborg under den här perioden. Turisterna uppskattar stans mysiga atmosfär, kaféerna, restaurangerna och att det mesta finns inom gångavstånd. Även shoppingen, parkerna och skärgården får höga betyg.

2015

VÄRLDENS STÖRSTA FARTYG INTAR HAMNEN

Två nya super post panamax-kranar monteras i containerterminalen. Kranarna är de största i världen och mäter 127 meter på höjden i toppat läge. Tack vare den här investeringen kan de största fartygen lastas och lossas i Göteborgs hamn. En kylig decemberkväll samma år anlöper just världens största containerfartyg Göteborg. Hon heter MSC Maya och har en lastkapacitet på över 19 000 containrar.

2020–2420

400 ÅR AV SMAKER, IDÉER, ÄVENTYR OCH SUCCÉER

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

GÖTEBORGS HAMN

GÖTEBORGS HAMN AB – EN DEL AV GÖTEBORGS STAD