

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#2/13



ÅRHUNDRADETS HAMNBYGGE

NU PÅBÖRJAS NYA VÄRTAHAMNEN

WILLYS RYKANDE DRÖM

STOCKHOLMS OLJEKÄLLA

NY DRAGHJÄLP I FARLEDEN



JOHAN
CASTWALL
VD

2

HÖGTRYCK I HAMNEN

VÄRMEN OCH HÖGSÄSONGEN har äntligen kommit till Stockholms Hamnar. I våra vatten samsas nu kryssnings- och containertrafik samtidigt som ordinarie färje- och skärgårdstrafik går för högttryck.

Det märks att turisterna kommer till Stockholm. Man hör engelska, italienska och många andra språk långt utanför hamnområdena och köerna växer vid museer, restauranger och försäljningsställen. Det är extra tydligt de dagar när flera kryssningsfartyg ligger inne samtidigt.

ETT ANNAT ÅTERKOMMANDE sommartecken för vår del är numera planeringen inför ÅF Offshore Race. Tävlingen, som tidigare hette Gotland runt, kommer att starta inne i Stockholms city många år framöver. Förra året genomfördes hela starten från centrala Stockholm för första gången och vi känner redan att rutinerna börjar sätta sig.

I det här numret vill jag passa på att tacka alla fantastiska medarbetare som verkligen sätts på prov under denna intensiva period, och även rikta ett stort tack till alla kunder som samsas på Stockholms vatten för att allt ska kunna fungera så smidigt som möjligt för alla parter. Det är en förmån att få arbeta med så serviceinriktade och lösningsorienterade medarbetare och kunder.

Glad sommar!

JOHAN CASTWALL,
verkställande direktör

VIA
PRE
NUMER
ERA

Tidningen VIA STOCKHOLMS HAMNAR
utkommer med fyra nummer per år.
Gratis prenumeration kan beställas via
info@stockholmshamnar.se.

Redaktion: Jorun Nikander, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving
Layout och produktion:
ETC Kommunikation

Tryck: Modintryckoffset 2013
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Mer info: www.stockholmshamnar.se
Omslagsbild: Niklas Björling

3 JUST NU

Världens första bunkerbåt för LNG.

4 TRADEN

Montfred, en bogserbåt med muskler.

7 TEMA: NYA VÄRTAHAMNEN

Nu startar århundradets
hamnprojekt i Stockholm.

12 PORTRÄTTET: WILLY SÖRAA

Han brinner för ett rykande museum.

15 FRAMTIDSBYGGEN

Prima kontor för Primewine.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Louddens svarta guld.



Följ oss på Twitter och Facebook!

Stockholms Hamnar finns även på Twitter och Facebook.
Följ oss där så får du senaste nytt direkt i din mobil.

VIA
13
03
20LARSBERGS BRYGGA
2013-03-20
KL 11.35SÄKERHETS-
AVSTÅND
25 METER

FÖRST UT

Den 20 mars döptes världens första bunkerfartyg för drivmedlet LNG av Stockholms Hamnars styrelseordförande Helena Bonnier. Fartyget, som ägs av Aga, har fått namnet Seagas och levererar nu flytande naturgas till M/S Viking Grace. LNG har stora miljöfördelar jämfört med traditionella maritima bränslen. Till exempel försvinner svavel- och partikelutsläppen helt, och kväveutsläppen minskar med 80 procent. Stockholms Hamnar är nu väl rustat när fler kunder börjar efterfråga det miljövänliga bränslet.



FAMILJEN BOGSERBÅT

Någon har sagt att köra bogserbåt är som att styra en klick smör i en het stekpanna. Och är det några som kan den konsten så är det familjen Avelin. Det var Kenneth som startade firman som han nu driver med sina två söner. Vi följde med dem på deras nya bogserbåt Montfred.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG - FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Montfred är ett riktigt muskelpaket.



05.00

Det knarrar i de boarmstjocka trossarna när de sträcks. För en landkrabba är det en helt överklig syn när den lilla bogserbåten Montfred börjar bogsera det 160 meter långa containerfartyget Langeness som är fullastat med containrar i Frihamnen. Arbetet följs också från kajen av en nyfiken skara. Det är dessutom ett av bogserfartygets första uppdrag i Stockholm.

– Vi köpte den i Spanien och seglade hem den strax före jul, säger Kenneth Avelin, vd för Marin- & Haverikonsult och som har uppdrag av Stockholms Hamnar att dygnet runt kunna ställa upp och bogsera fartyg som behöver det.

Det fortsätter knaka i trossarna, men det här är inga problem vare sig för båt eller trossar. Trossarna tål en dragkraft på 150 och bogserbåten 45 ton.

06.30

Marin- & Haverikonsult är ett familjeföretag. Det var Kenneth som startade företaget som han idag driver tillsammans med sönerna Fredrik och Daniel.

– Vi är familjen bogserbåt. Min farfar hade



Kenneth Avelin styr skutan.

nog den första motordrivna bogserbåten här i Stockholm och hans bror köpte och sålde bogserbåtar, säger Kenneth.

Totalt är de runt tio anställda, men nu på morgonen är bara Kenneth och Fredrik på plats.

Kryssningsfartyget Monte Carlo ska lägga till vid boj vid Slussen. Det är en solig morgon, men arbetsdagarna kan lika gärna vara nätter.

– Tankfartygen har en förkärlek att komma på natten, säger Fredrik som bor i Haninge.

Ofta är deras jobb planerade långt i förväg, men det händer att de kallas in med kort varsel.

– Det är tufft att kliva upp och jobba mitt i natten, säger Kenneth.



160 meter containerfartyg följer snällt med när Montfred drar.



Daniel Avelin gör tummen upp. Bogseringen är klar.

08.30

Fast far och söner jobbar så nära varandra blir det sällan bråk. Det har bara hänt någon gång.

– Det är väldigt roligt att få jobba med sina söner, säger Kenneth.

Fredrik nickar och säger att en förklaring är att de har olika områden de ansvarar för. Själv sköter han renoveringar och reparationer av firmans fem bogserbåtar.

– Vi har hög kompetens i firman och gör i princip allt underhåll själva, det är det få andra som klarar, säger Kenneth.

09.00

Fredrik pekar på masten på Montfred. När de köpte fartyget var den för hög för att kunna passera Danvikstullsbron.

– Det tog någon vecka för mig att göra den fällningsbar, men det har varit en hel del andra jobb också för att anpassa fartyget för svenska förhållanden.

Vi går ner i maskinrummet där han monterat in två värmepannor och dragit kopparrör för att fartyget ska få vattenburen värme.

Det var inget lätt beslut att köpa fartyget och det krävdes ett gediget arbete för att hitta det man sökte.

– Men tankbåtarna och kryssningsfartygen blir bara större så vi kände att om vi ska fortsätta jobba för Stockholms Hamnar så behövde vi ha något större, starkare och stabilar, säger Kenneth.

Och det har man onekligen fått, för även om deras trotjänare Tug fortfarande klarar det mesta så får de nu också tid att

hinna precis och Fredrik står på kajen när Montfred lägger ut.

– Den drar 350 liter soppa i timmen, så det är inget man åker på semester med, säger Kenneth.

När vi närmar oss meddelar kryssningsfartyget att de vill att Montfred bara ska stå stand by om något händer.

”Vi har hög kompetens i firman och gör i princip allt underhåll själva, det är det få andra som klarar.”

se över och underhålla henne. I avtalet med Stockholms Hamnar ingår att alltid vara tillgängliga för uppdrag med fem timmars varsel. Då är det svårt att hinna med underhåll.

– Du river inte isär en maskin på den tiden. Nu får jag tid att se över den i lugn och ro, säger Fredrik.

14.00

Strax ska Monte Carlo ge sig av och Fredrik står på kajen och väntar. Han ska på utvecklingssamtal med sin dotter. Ersättaren

– För den som inte vänt här förut kan det vara svårt. Det är väldigt strömt, säger Kenneth samtidigt som babords ankare på Monte Carlo kommer upp ur vattnet.

Han får rätt. Strömmen är en utmaning och när aktern på kryssningsfartyget börjar driva åt styrbord ber lotsen Montfred att ”knuffa på” lite i aktern. Fartyget tvingas också lägga i backen, men det går bra.

Lotsen på Monte Carlo tackar för hjälpen och säger att allt gick bra.

– Det gick bra, men det hade gått fortare om vi bogserat direkt. Då hade vi vänt henne på en femkrona. ⚓



Drömkajen är äntligen klar!

I början av juni återinvigdes den nu renoverade Strömkajen. Arbetet har pågått under fyra vintersäsonger för att inte störa båttrafiken, och har resulterat i en helt ny gata och kaj, kulvert för diesel och teknik samt tre nya unika byggnader.

Byggnaderna är terminaler för skärgårds- och sightseeingtrafiken med lagerlokaler och förråd, men innehåller också ett café och kiosk.

– Den direkta anledningen till renove-

ringen var att kajkonstruktionen från 1800-talet sakta ruttnade sönder, berättar projektledare Irene Lindbäck. En renovering var nödvändig. Då passade vi på att se över hur kajen används idag och förbättrade tillgängligheten för alla skärgårdsresenärer, stockholmsskaner och turister. Resultatet är en helt ny kaj. Nu återstår bara att till i höst färdigställa den underjordiska sopsugen som kommer att användas av skärgårdstrafiken, Kungsträdgården och Grand Hôtel.

Ångbåtar och ny restaurang på vattnet

I slutet av maj öppnade en unik sjö-historisk mötesplats vid Strandvägen. Ångbåtsbryggan, vid kajplats I8, är en ponton med fyra historiska ångfartyg och högklassig restaurang och bar som är

öppen året runt. Ångbåtsbryggan är ett samarbete mellan Stockholms Hamnar, Ångfartyg Stockholms Omgifningar AB och Stockholms restauranger & Wårds-hus AB.

Containervolymerna ökar kraftigt

Under årets första fyra månader ökade containervolymerna i Stockholms Hamnar med 74 procent i jämförelse med föregående år. Till containerterminalen i Stockholm anländer Unifeeder, Teamlines, SCA Transforest, MSC och CMA-CGM.

Beställ slusskort på webben – spara 200 kronor

För dig som har båt och vill slussa är det hög tid att köpa slusskort. Gör du det på stockholmshamnar.se/slusskort kostar det bara 600 kronor. Köper du kortet vid slussarna är priset 800 kronor.

Stockholms Hamnar kommunicerar i världsklass

Vid en ceremoni i Los Angeles den 8 maj mottog Stockholms Hamnar priset Port Communications Award för näst bästa hamnkommunikation i världen.

– Stockholms Hamnar visar upp långsiktiga mål, en tydlig strategi och en stark visuell identitet. Därför valde vi Stockholms Hamnar till en av vinnarna, säger Monica Bonvalet, Chair of the IAPH Committee on Port Communications and Community Relations.

Rekordmånga besöker Stockholm

Årets kryssningssäsong är i full gång och i år beräknas 279 kryssningsfartyg med närmare en halv miljon kryssningspassagerare gästa Stockholms Hamnar.

Följ kryssningstrafiken med gratisappen CruiseSthlm som finns både för Iphone och Android.





HAV BLIR HAMN

Efter år av väntan och förberedelser ska nu ritningar bli verklighet, hav förvandlas till hamn. Och när det första spadtaget i bygget av den nya Värtahamnen tas är det också starten på det största hamnprojektet i Stockholm på närmare 100 år.



HAMNEN FLYTTAR UT

Den nya Värtahamnen byggs för att ge plats åt bostäder för en växande befolkning, men också för att skapa en modern, effektiv och miljövänlig hamn för framtiden. 2016 ska den vara klar och då kan stockholmarna också besöka den nya passagerarterminalen som blir en användbar sevärdhet även för dem som inte reser.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

VÄRTAHAMNEN ÄR EN PUSSELBIT i det stora stockholms-pusslet som just nu håller på att läggas. För ett Stockholm som växer med 35 000 nya invånare varje år behöver bygga många nya bostäder. Och för att ge plats åt den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden så behöver Värtahamnen flytta på sig, och det är ingen liten pusselbit. För Värtahamnen är väldigt viktig för Stockholms färjetrafik, här passerar årligen fyra miljoner passagerare och 1,7 miljoner ton gods.

Den nuvarande Värtahamnen byggdes för mer än 100 år sedan och behöver moderniseras, effektiviseras och anpassas till en framtid där färjorna blir större, destinationerna fler och kraven på infrastrukturen för godstrafiken ökar. Därför bygger Stockholms Hamnar nu en ny pir och skapar 1200 meter kaj. Den nya Värtahamnen byggs till stor del ute i vattnet och frigör på så vis mark på land så att Stockholm kan växa med nya bostäder, kontor och affärer.

DEN NYA HAMNEN BLIR med sina 131 000 kvadratmeter lika stor som dagens hamn, men när man nu kan planera och göra allt rätt från början så skapar man en mycket mer yteffektiv,



FOTO: PER-ERIK ADAMSSON



NAMN: Per Vinther Larsen.
TITEL: Projektchef på
Per Aarsleff A/S.

miljövänlig och smartare hamn. Dagens fyra kajlägen blir fem, hamndjupet större, miljöpåverkan mindre och logistiken smidigare när lastbilstrafiken från hamnen på sikt kan ledas raka vägen in i Norra Länken.

På företaget Per Aarsleff A/S har man nu bråda dagar. De har fått uppdraget att bygga piren och kajen och har avsatt fler än 120 personer för att jobbet ska bli klart 2016 som det är sagt.

”Per Aarsleff A/S har avsatt fler än 120 personer för att jobbet ska bli klart 2016.”

– Vi kommer att börja med det fysiska arbetet efter sommarledigheten. Nu har vi fullt upp med att optimera tidsplanen, upphandla underleverantörer och se över de inköp som måste göras, säger Per Vinther Larsen, projektchef på Per Aarsleff A/S.

Norra Djurgårdsstaden

VIA

FÖR
DJUP
NING

Norra Djurgårdsstaden är ett av Europas mest omfattande stadsutvecklingsprojekt och omfattar planer på att bygga 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser. Det är också ett av Stockholms miljöprofilerade områden med målet att vara en fossilbränslefri stadsdel 2030 och där koldioxidutsläppen 2020 ska understiga 1,5 ton per person och år. Byggnaderna i området får inte heller ha högre energiförbrukning än 55 kilowattimmar per kvadratmeter. Det gäller också den nya terminalbyggnaden som byggs, men där är ambitionen att komma lägre än 35 kilowattimmar per kvadratmeter.

”Planer på att bygga 12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser.”

För det går åt en del material när man ska bygga ut i vattnet och förvandla hav till hamn. Till exempel behöver man köpa 60 000 kubikmeter betong för att jordförstärka på botten som är det första man kommer att göra när projektet nu drar igång.

– Nästa steg är sedan att slå ner 1000 stälpelare med en genomsnittlig längd på 30 meter i botten.

Det är inget snack om att det är ett stort projekt.

– Men vi har gjort liknande jobb tidigare. Den stora utmaningen för oss är kylan och isen på vintern. Blir det väldigt kallt kan det försvåra arbetet, men det är något som vi planerar för.



FOTO: CHARLIE BENNET

NAMN: Kadri Land.
TITEL: Vd för Tallink Siljas svenska dotterbolag.



NAMN: Sten Nordin.
TITEL: Finansborgarråd i Stockholm.

Kadri – längtar till att terminalen blir klar

Det kommer att bli tufft för Tallink Silja att bedriva färjetrafik samtidigt som bygget av den nya hamnen pågår. Det menar Kadri Land, vd för Tallink Siljas svenska dotterbolag.

– Men det kommer att bli så fint när det är klart, ingen terminal runt Östersjön kommer att vara finare. Jag tror att många kommer att besöka den fast de inte ens ska resa, så fin blir den.

Den nya terminalen blir också en del av upplevelsen för passagerarna menar hon. Den kommer på så vis att förlänga deras reseupplevelse.

– Den ger också passagerarna som kommer hit ett helt annat första intryck än de får idag.

”Jag tror att många kommer att besöka den fast de inte ens ska resa, så fin blir den.”

Själv längtar hon också till att hon och kollegorna kan flytta in i det nya kontoret som ska vara klart 2015. Tillsammans med Stockholms Hamnar har de tillbringat massor av tid de senaste åren med att planera för att bygget och färjorna ska kunna sam-
sas så smidigt som möjligt.

– Det kommer säkert att hända saker vi inte förutsett, men då löser vi det också. Stockholms Hamnar har verkligen gjort sitt och lyssnat på oss.

Sten – den nya hamnen är en bra investering

Varför byggs Värtahamnen?

– För att det växande Stockholm både behöver bostäder och bra kontakter med omvärlden.

Varför är det värt att göra den här stora investeringen?

– Investeringen möjliggör stadsutveckling med många nya bostäder, och den nya piren gör att vi får fler kajplatser och därmed bättre handelskontakter med omvärlden. För en snabbt växande stad, med god ekonomi och krav på stabilt inflöde av varor, gods och turister, så är det en kalkyl som väl betalar för sig.

Varför är hamnen viktig för Stockholm?

– Gods, mat, kläder och människor kommer till Stockholm via Stockholms Hamnar, vilket bidrar till att göra vår stad bättre. Bara färjepassagerarna bidrar med drygt 5 miljarder kronor i turistomsättning per år, ger upphov till cirka 4 200 årssysselsatta och fyller sju hotell varje dag, året runt.

Ser du några problem med att det finns stora hamnområden i en av Stockholms miljöstadsdelar?

– Miljöstadsdelar och hamnverksamhet är inte motpoler, tvärtom kan hamnverksamhet när den sköts professionellt och miljömässigt bidra till en stads gröna värden. Stockholms Hamnar jobbar hårt med el-anslutning av fartyg och med system för att ta hand om avloppsvattnet från fartygen. Det enda orosmomentet är möjligen de statliga reglerna runt buller från hamnverksamhet, men här har jag faktiskt stor tillförsikt om att det ska gå att finna en god kompromiss mellan trevliga bostadskvarter och en aktiv och livlig hamnverksamhet.



NAMN: Karl Lagerlöf.
TITEL: Projektledare
för nya Värtahamnen på
Stockholms Hamnar.

Karl – lever med projektet

Karl Lagerlöf är projektledare för arbetet med Värtahamnen på Stockholms Hamnar. Ett projekt han levt med i över sex år.

– Jag har lovat mina medarbetare att bjuda på champagne längst ut på taket av terminalen när allt är klart 2016, säger han och skrattar.

Just nu planerar man för det första spadtaget och det är klart att det är speciellt att allt nu drar igång.

– Det är en speciell nerv att jobba i ett så här stort projekt. Den största utmaningen med projektet är att bygga samtidigt som färjetrafiken kommer att pågå som vanligt.

Trots att det mesta redan är bestämt menar han att det är viktigt att våga vara öppen för förändringar.

– Nu tittar entreprenören på hur de kan optimera arbetet utifrån den plan vi har gjort. Hittar de lösningar som spar tid, pengar eller miljö så måste vi våga tänka om.

En stor utmaning har varit att skapa en miljövänlig hamn. Det gäller att planera för att undvika onödig bilkörning i hamnen, för att ta hand om avloppsvatten och för att kunna el-an-sluta fartyg.

– El-an-slutning kan låta enkelt, men det är rejäla grejer som ska på plats.

Själva byggandet måste också genomföras på ett säkert sätt. Här har man satt målet fyra till fem arbetsskador per miljon genomförda arbetstimmar och det är ett tufft mål.

– Det kan låta kaxigt, men vi är bra på det här och jobbar aktivt med arbetsmiljöfrågor med entreprenörerna.

Han tycker att han har ett väldigt roligt jobb och att projektet i sig är spännande.

– Det kommer att bli något extra. En plats dit många kommer att åka bara för att titta på utsikten eller besöka en restaurang.



NAMN: Karin Olofsson.
TITEL: Projektkommunikatör
på Stockholms Hamnar.

”Den nya hamnen blir ett lyft även för de boende.”

Karin – informerar om bygget

Det byggs hamnar på många håll i Europa, men det som gör bygget av nya Värtahamnen unikt är att den är så centralt belägen. Det är en stor utmaning, inte minst för projektkommunikatören Karin Olofsson. Det är hennes uppgift att informera och svara på frågor från allmänhet och besökare.

– Vi vill att de boende ska veta vad som händer och att vi gör allt vi kan för att bygget ska ske så smidigt, med så lite buller och med så lite miljöpåverkan som det bara går.

Men det är ett stort bygge och hon uppmanar därför alla som har frågor eller blir störda att höra av sig till henne.

Stockholms Hamnar genomför just nu en enkätundersökning för att ta reda på vilka synpunkter de boende har kring bygget.

– Så här långt har vi fått få klagomål och bygget är inte kontroversiellt. Och vi tror ju att den nya hamnen blir ett lyft även för de boende.

Men det är inte bara de boende som måste hållas underrättade. Det gäller även passagerare och lastbilschaufförer som åker med Tallink Silja.

– Passagerarna och lastbilschaufförerna måste känna sig trygga i att fartygen går i tid och veta hur de kommer fram till fartygen. ↴



Willy Söraa

WILLY HAR ÅNGAN UPPE

I slutet av maj invigdes ett ångbåtsmuseum vid Strandvägen i Stockholm. Det är resultatet av mer än fem års hårt arbete, två vänners kärlek till ångbåtar och en vänligt inställd ambassad. – Museet med sin restaurang är något väldigt unikt, säger projektets eldsjäl Willy Söraa.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Willy Söraa.
ÅLDER: 68 år.
YRKE: Pensionerad ambassadtjänsteman.
INTRESSE: Gamla träbåtar.

WILLY SÖRAA HAR EN RÖD STILIG näsduk i bröstfickan på kavajen och en plastpåse med ritningar i handen när han kliver ombord på pontonen som om bara några veckor ska vara en färdig restaurang och kajplats för museets fyra fartyg.

Själva bygget av Ångbåtsbryggan, som är det gemensamma namnet för museet och restaurangen, sker i Värtahamnen, men när du läser det här kommer den att ligga på sin plats vid Strandvägen.

– Nu börjar allt ta form, säger Willy Söraa entusiastiskt medan han visar hur man med bara ett finger kan öppna de stora fönstren i matsalsdelen och på så vis förvandla inne till ute en fin sommarkväll.

Då blir matgästerna också bordsgrannar med museets ångbåtar som kommer att ligga förtöjda vid pontonen.

– För oss är det viktigt att besökarna får uppleva ångbåtar i drift och inte bara döda museiföremål. Besökarna kommer därför också att kunna få åka på en tur, säger Willy.

Självt har han tillbringat förmiddagen på Lidingö där han jobbat med att slipa trädetaljer på två av fartygen för att få dem färdiga till invigningen. För det har krävts hårt jobb för att förverkliga den här idén. Något kontor har han aldrig haft.

– Den här typen av projekt behöver inga flotta kontor utan måste drivas av ett stort engagemang om det ska bli verklighet.

Det är först sedan årsskiftet som han har haft en möjlighet att jobba heltid med museet. Något av en lyx efter att i mer än fem år drivit det på sin fritid.

För att projektet skulle bli klart i tid var det mer eller mindre nödvändigt att han gick i pension från sitt arbete på norska ambassaden där han jobbat i över 20 år.



Willy Söraa har själv varit med och renoverat museets ångbåtar.

– Men samtidigt har projektet och jobbet gått bra att förena tack vare att ambassaden varit positiv till vår idé. Därför är den norska ambassadören självklart inbjuden till invigningen.

WILLY VISAR DET GAMLA och fina kaklet man valt i köket och säger att just detaljerna och kvalitén är viktig för honom. Restaurangen som självklart kommer att servera ångbåtsbiff drivs av Melanders Fisk. Och faktum är att just fisk har en liten roll i den historia som resulterat i att vi nu har en ny sevärdhet i Stockholm. För även om Willy jobbat i över 20 år som ambassadtjänsteman så är han uppvuxen i en släkt av sjöofficerare och sjöfolk vid havet i norska Bergen. När han under gymnasiet behövde sommarjobb så föll det sig ganska naturligt att ta jobb på en fiskerbåt som fiskade sill norr om Island.

– Det var otroligt gott om sill på den här tiden och det var också ett lönsamt jobb. Redan efter första sommaren kunde jag köpa min första träbåt, en Drake.

Sommaren efter tjänade han tillräckligt för att köpa en Lambretta scooter som han kunde köra till båtklubben med. Draken

blev början på en passion för gamla träbåtar och båtintresset sammanförde honom också senare med ångbåtsentusiasten KG Knutsson. KG var något av en motor i ångbåtssverige. Inte bara

”För oss är det viktigt att besökarna får uppleva ångbåtar i drift.”

för att han själv ägde fyra ångfartyg utan också för att han räddade fartyget Motala som stod och förföll i Vättern. Dessutom investerade han tio miljoner i ångfartyget Mariefred så att hon kunde sättas i trafik på sträckan Mariefred – Stockholm.

– Det är väldigt dyrt att äga ångbåtar. Idén med ett ångbåtsmuseum föddes ur insikten att vi behövde hitta en långsiktig lösning som säkrade att hans fina fartyg bevaras för framtiden.

Tragiskt nog fick KG Knutsson aldrig se idén förverkligas då han gick bort ifjol, 94 år gammal.



Efter mer än sex års arbete är nu drömmen verklighet. Men Willy kommer att jobba minst ett år till med att utveckla museet.

– Det är väldigt sorgligt, men jag vet att projektet gjorde honom mycket glad. För mig har det också varit en viktig drivkraft att föra det här projektet i hamn för hans skull.

DET ÄR NU SNART SEX år sedan Willy första gången klev in på Stockholms Hamnars kontor för att höra om det fanns någon lämplig kaj där man kunde placera museet.

– Men det tog ett par år innan den här platsen vid Strandvägen dök upp. Den är helt perfekt och jag har hela tiden fått ett väldigt fint stöd av Stockholms Hamnar under de här åren. De har verkligen velat hitta en bra plats.

”Jag hoppas att det här blir en attraktion som få som besöker Stockholm vill missa.”

Han upplever att han fått mycket stöd genom åren även om det självklart har funnits olyckskorpar som kraxat om det omöjliga i det hela.

– Och visst har det funnits stunder av tvivel även hos mig. Det tuffaste var att få bygglov. Oj, oj, oj. Det var en riktig pårs. Men

den 22 november ifjol fick vi det och det var en dag vi verkligen firade, säger Willy.

Någon längre tid att fira fanns inte för då blev det samtidigt väldigt bråttom om man skulle bli klar till årets säsong och det blev man som bekant.

– Om några dagar ska vi lyfta in en fin gammal ångslup i restaurangen. Slupen ska fungera både som museiföremål och bar-disk där folk kan stå och hänga.

Men hur känns det då att arbetet snart är klart?

– Det känns skönt, men klart blir det inte bara för att det in-vigs. Jag kommer att ägna minst ett år till för att utveckla musei-delen, säger han och plockar fram några gamla foton.

Det är bilder från tidigt 1900-tal från Nybrokajen med ångbåtar och ett myller av människor. Bilder han letat fram på Sjöhistoriska museet. Någon tidsmaskin är det inte man skapar, men han vill ändå förmedla en känsla och kunskap om ångbåten och tiden då den var en viktig del av transporter på våra vatten.

– Jag hoppas att det här blir en attraktion som få som besöker Stockholm vill missa, säger han och kliver upp på kajen och går bort mot bilen.

Nu ska kavajen bytas mot blåstall och arbetet med att slipa på trädetaljerna på ångbåten Tiffany fortsätta.

– Det måste bli klart idag, sedan ska trädetaljerna tvättas och när vädret tillåter är det dags att börja betsa.

I slutet av maj måste allt vara klart. 🛶



Premiär för Stockholm Norvik – the movie

Nu finns en ny film om godshamnen **Stockholm Norvik**. Filmen visar vad det ska bli för slags hamn och på vilket sätt hamnen är nödvändig i den växande stockholmsregionen.

En ny och avancerad 3D-modell har använts för att göra realistiska animeringar av hamnområdet. Kameran sveper över hamnen och man kan följa lastning och lossning på nära håll.

– Eftersom det dröjer ett tag till innan vi kan börja bygga Stockholm Norvik är det viktigt att levandegöra projektet med kommunikation och film är ett utmärkt media att använda, säger Ann Sofie Bäck, kommunikatör. Vi kommer att visa filmen på möten och mässor för att på ett enkelt sätt visa våra hamnplaner för alla intresserade.

Filmen finns i svensk och engelsk version på www.stockholmshamnar.se under fliken Vi bygger. ⚓

Stockholm Norvik Hamn just nu:

Mark- och miljödomstolen ska fastställa villkor för hur hamnen ska byggas och drivas. Förhandling sker till hösten. Byggstart planeras under senare delen av 2014.

Nya lokaler för vinimportör som växer

Företagsgruppen Primewine group som importerar alkoholhaltiga drycker växer så det knakar.

Därför flyttar de nu från K-huset till Magasin 3 i Frihamnen. Och med en takhöjd på 10 meter finns möjligheter att växa ytterligare.

Stockholms Hamnar har jobbat aktivt i flera år för att utveckla och anpassa lokalerna i Magasin 3. När Primewine

group flyttar in så innebär det också att hela huset är uthyrt.

– Det känns roligt och Primewine är precis den typ av hyresgäst vi söker. Både för att vinet kommer med båt hit till hamnen, men också för att det här finns andra vinimportörer och media som skriver om vin, säger Viktor Axelsson, fastighetsutvecklare på Stockholms Hamnar.

Lokalerna på 2 700 kvadratmeter har magasinens särpräglade och industriella ka-

raktär, där taket för övrigt är av energiglas.

– De här stora lokalerna erbjuder många olika möjligheter, man får in allt möjligt. Här bygger vi till exempel ett vinarkiv och ett vinlaboratorium.

Verksamheten ställer också krav på ytskikten. De har testats genom att man hållit ut rödvin, ställt ett glas på och låtit det stå i ett par dygn.

– Går vinmärkena inte att torka bort duger det inte. ⚓



Loudden 1948.
Foto: Stockholms
stadsarkiv



STOCKHOLMS OLJEKÄLLA

Loudden är en viktig hamn för transport av bensin och brännoljor till stockholmsområdet och mycket olja har runnit genom slangar och rör i hamnen sedan den stod klar 1932.

Huvudstadens behov av energi och drivmedel har ständigt ökat och redan på 1950-talet var man tvungen att bygga ut Loudden med bergum under marken där man placerade cisterner som tillsammans rymde mer än 100 000 kubikmeter olja.

– De var placerade 40 meter under mark och man fick åka hiss ner. Det var ett tufft och ganska bökigt jobb att rengöra dem, säger Kurt Axelsson som under många år jobbade som reparatör på Loudden.

Samtidigt som man byggde bergummen byggde man också ett vattentorn i området. Det var nämligen med hjälp av vattentryck från tornet man pressade ut oljan till de väntande tankbilarna. När stockholmsregionens behov av drivmedel ökade ytterligare byggde man på 70-talet ännu större bergum.

– De var mycket modernare, behövde inte rengöras och oljan pumpades ut med hjälp av pumpar. På så vis blev vattentornet överflödigt.

De gamla bergummen blev kvar och fungerade under en tid som förvaringsplats för beredskapsdiesel.

När Kurt Axelsson började jobba på 60-talet tog det ofta ganska lång tid att pumpa över olja från tankbåtarna.

Man använde slangar som inte hade så stor kapacitet och som också tog tid att koppla. Därför blev det en stor förbättring när man på 80-talet installerade marina svängarmar som hade större kapacitet och som man snabbt och enkelt kunde koppla till fartygen.

I början av 2000-talet fattades ett beslut om att Loudden ska läggas ner 2019 för att man framför allt ska bygga bostäder på platsen. Men något beslut om var man ska bygga en ny oljehamn finns ännu inte. ⚓

Mer historia

Du hittar fler historiska berättelser på www.stockholmshamnar.se/historia.



Stockholms Hamnar
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

www.stockholmshamnar.se
facebook.com/stockholmshamnar
twitter.com/stockholmshamnar