

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#1/12



HELENA KNECK
– EN RIKTIG VIKING

LYCKAD ISKALL MUDDRING

NYA HAMNARBETET

IT OCH CONTAINRAR SKAPAR NYA ROLLER





HENRIK
WIDERSTÄHL
VICE VD OCH
MARKNADS-
CHEF

2

NYTT REKORD – IGEN!

NU NÄR DEN EFTERLÄNGTADE VÄRSOLEN äntligen kikar fram i Frihamnen är det mycket tillfredsställande att kunna konstatera att det under förra året var hela 12 334 000 passagerare som reste via Stockholms Hamnar. Det innebär att vi slår passagerarrekor för fjärde året i rad och att vi är Sveriges och Östersjöns största passagerarhamn. I och med den nya linjen till Sankt Petersburg har Stockholms Hamnar passagerartrafik med färja till elva städer runt Östersjön, vilket även det är rekord. Ingen annan hamn i Östersjön har så många spännande destinationer.

VI HADE 262 INTERNATIONELLA KRYSSNINGSANLÖP under 2011 med rekordmånga passagerare, 450 000. För kommande säsong är 276 kryssningsfartyg bokade. Det ökade antalet kryssningsfartyg gör att vi vågar hoppas på rekord för passagerartrafiken även nästa år. Det är dessutom roligt att konstatera att antalet turnarounds* ökar till 50 under 2012 jämfört med 39 under förra året. Vi arbetar målmedvetet för att få rederierna att upptäcka fördelarna med att lägga sina turnarounds i Stockholm och då är det extra roligt när resultatet är så tydligt positivt.

STOCKHOLMS HAMNAR har också en mycket stark position inom godssegmentet ro-ro, det vill säga gods som går på lastbilar och trailers på färjorna. Under 2011 fraktades 6 496 000 ton gods med ro-rotrafiken, vilket är en ökning med fyra procent jämfört med föregående år. Även containertrafiken hade en positiv utveckling i Stockholms Hamnar under 2011 med en uppgång på fem procent.

ATT SIA OM FRAMTIDEN är svårt, inte minst i dessa tider. 2012 har börjat något försiktigt, men med lite medvind är oförändrade fraktvolymmer och ett nytt passagerarrekor ingen omöjlighet – vi går mot ljusare tider, så passa på att njuta av våren!

HENRIK WIDERSTÄHL,
vice vd och marknadschef

* FARTYGET BYTER PASSAGERARE HÄR. DET MEDFÖR BETYDLIGT STÖRRE INTÄKTER FÖR STOCKHOLM DÄR PASSAGERAREN STANNAR LÄNGRE I STADEN, BOR PÅ HOTELL OCH ALLT VAD DETTA MEDFÖR.

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 2012

Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Mer info: www.stockholmshamnar.se
Omslagsbild: Niklas Björklung.

3 JUST NU

Frysmuddring i Frihamnen.

4 TRADEN

I drift i Kapellskär.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: FRAMTIDEN I HAMN

Arbetet i hamnen har bytt karaktär.

12 PORTRÄTTET: HELENA KNECK

Viking Lines informationsansvariga om det nya fartyget och om framtidsutmaningarna.

15 VIA: FRAMTIDSBYGGEN

Södra Värtahamnen byter skepnad och Stadsgården anpassas för nytt fartyg.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Vattenläge har alltid lockat hyresgäster.



Följ oss på Twitter och Facebook!

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

LYCKAD NEDFRYSNING

FRIHAMNEN
2012-02-14 • KL 10:10

Stockholms Hamnar är en av de första i världen som använder en ovanlig teknik för muddring – frysmuddring – vid en förlängning av kaj 3 i Frihamnen.

Frysmuddring innebär att stora gjutjärnsplattor sänks ner på botten. I plattorna finns slangar som fylls med en saltlösning som är nedkyld till nästan 30 minusgrader. Efter två dygn lyfts plattorna upp och får då med cirka 30 centimeter djupfryst botten som skickas till deponi där det tas om hand på ett miljömässigt bra sätt.

VIA
12
02
14

STÄNDIGT I DRIFT

Peter Lundman är teknisk driftchef i Kapellskärs hamn. Tillsammans med sina kollegor sköter han drift och underhåll av allt från hamnterminalen till små fritidshus byggda av trälådor.
– Jag ansvarar för allt som sitter fast. Det som rör sig, är stuverichefens jobb, säger Peter.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Peter Lundman känner hamnen och dess historia.



9.00

Det är blidväder, blåser och en plogbil skyfflar metodiskt bort snöslasket från parkeringen utanför terminalen i Kapellskär.

– Så onödig, säger Peter Lundman samtidigt som han fixar med flaggorna.

Han syftar på snön som föll i natt. Flaggorna hissas för att fira att en prinsessa är född.

9.30

Peter har jobbat i Kapellskär sedan 80-talet, men hamnen är betydligt äldre än så.

– Det fanns hamn här redan på medeltiden. Namnet har platsen fått av kapellet som låg där, säger han och pekar på ett skär en bit ut.

Här fanns också tidigare en krog.

– Närhet till Gud och en krog var väl vad en vidskeplig sjöman krävde av en hamn på den tiden, säger Peter och skrattar.

Sedan 1996 jobbar Peter för Stockholms Hamnar, som Kapellskärs hamn är en del av. Han började som stuvare men fick fler och fler arbetsuppgifter. Till slut tyckte chefen att han skulle vara teknisk driftchef eftersom han redan gjorde allt en teknisk driftchef gör.

10.00

Peter tar ner sin kaffekopp som står ovanpå ett skåp i fikarummet.

– Man kan säga att allt i hamnen som sitter fast är mitt ansvar och allt som rör på sig



Ingen fara på taket.

är stuverichefen Christian Östmans ansvar, säger Peter medan kaffemaskinen fyller koppen.

Christian som just kommit in i rummet ler. Samtidigt ligger det en hel del i det. För Peters jobb är att sköta drift och underhåll av det mesta i hamnen som sitter fast. Oavsett om det är hamnterminalen eller ett fritidshus som byggts av de trälådor som bilar transporterades i förr i världen.

10.45

– Efter 28 år i hamnen så är fortfarande inte en dag på jobbet den andra lik. Det gillar jag. Sedan har jag så duktiga och bussiga kollegor också. Det gör jobbet lätt, säger Peter medan han sköljer ur kaffekoppen.

Han väntar på att David Höijer från företaget Huurre ska dyka upp. Han är på väg genom snöslasket från Älvsjö för att ge Peter förslag på en ny kylanläggning till serverrummet.



Peter testar reservaggregatets dieselmotorer.

11.00

David Höijer plockar fram förslag på kylanläggningar. Peter är mest intresserad av modellen som kan kyla med luft utifrån när det är kallt ute.

– Kom tillbaka med ett förslag, så får vi se, säger Peter.

Det här är något som ska upphandlas. Innan David åker tittar de till den gamla anläggningen för att se om den nya får plats på samma ställe. Det gör den. Om de flyttar på lådcykeln som står i samma rum.

– Niklas, du får bygga ett cykelgarage, ropar Peter på skoj till kollegan Niklas Jansson som är på väg ut för att laga en vattenläcka.

11.30

Peter ställer ner sin tallrik med bondomelett på bordet där ett gäng kollegor och före detta kollegor sitter och äter lunch. Jargongen är råmen hjärtlig och det märks att de har kul.

Efter snart 30 år känner han de flesta som jobbar i hamnen i Kapellskär.

12.15

Bullret är öronbedövande när Peter testar reservkraftsaggregatet som står i ett litet hus i utkanten av hamnområdet.

– Blir det strömavbrott slås den här igång

inom 15 sekunder. Den klarar lätt att mata hela hamnen.

När dörren slår igen och man står utanför kan man inte tro att ett monster till motor står och vrålar där inne.

– Det var ett viktigt krav vi hade när ABB byggde det här. Vi försöker ju se till att störa grannarna så lite som möjligt. Samtidigt är det en hamn.

13.00

”Varning för allt” står det på en skylt i Peters rum.

– Den har jag gjort själv. Det känns så ibland. Som att det behövs varningsskyltar för allt här i hamnen, säger han och skrattar.

13.30

Peter tar bilen till huset Tullverket använder när de ska titta närmare på lastbilar. Han har fått klagomål på städningen och han konstaterar snabbt att kritiken är befogad. Här får han kontakta städbolaget. Utanför passerar 100 000 lastbilar om året och de gör det inte obemärkt. Överallt finns det spår efter lastbilar som kört på räcken, skyltar och staket.

– För ett tag sedan körde en lastbil ner en portal. Ibland förstår man inte hur det hela kunde gå till.

14.00

En tullare har uppmärksammat Peter på att det är hål i asfalten.

”Efter 28 år i hamnen så är fortfarande inte en dag på jobbet den andra lik.”

– Det måste vi kolla upp. Man vill ju inte att någon ska få tvärnit och sätta tändarna i instrumentbrädan.

Det är ett par hål som måste fyllas igen.

– Men det är en tillfällig lösning. Sedan måste vi lägga ny asfalt, säger Peter och känner med foten i det vattenfyllda hålet för att se hur djupt det är.

15.00

Peter står på terminaltaket och pekar ut var den nya piren ska byggas. Han tror mycket på den och på hamnens framtid.

– Med Kapellskärs läge och korta inseglingstid har vi det mest strategiska läget för transporter till andra sidan Östersjön. ⚓

VIA SIGNALER

FOTO: PER-ERIK ADAMSSON / STOCKHOLMS HAMNAR



Stora Tullhuset Green Building-märkt

Som första byggnad i Stockholms stads fastighetsbestånd har Stora Tullhuset på Stadsgårdskajen fått miljömärkningen "Green Building".

Certifieringen innebär att huset har en effektiv energianvändning.

– Vi har arbetat målmedvetet med att minska energianvändningen för 105-åringen Stora Tullhuset och är mycket glada att vi nu får ett kvitto att vi lyckats med utmaningen, säger Johan Castwall, vd

Stockholms Hamnar.

Stockholms Hamnar har genomfört en omfattande renovering av Stora Tullhuset på Stadsgårdskajen.

Den vackra tullbyggnaden från 1906 var mycket sliten och stod delvis tom när renoveringarna påbörjades 2006.

Idag rymmer huset kryssningscenter, kontorslokaler och museet Fotografiska med utställningar, kurser, föreläsningar, servering och events.

Fira sjöfartsstaden Stockholm den 30 september!

Boka in söndag 30 september i kalendern redan nu. Då går Hamnens dag av stapeln. Det blir en festlig dag på Stadsgården och Skeppsbron där Stockholms Hamnar med kunder och samarbetspartners visar upp sin verksamhet. En dag för hela familjen!

SCA Transforest startar rutt Rotterdam–Stockholm

Godsrederiet SCA Transforest har utökat sin verksamhet i Stockholm med ytterligare ett fartyg i samarbete med det ryska rederiet Delta Shipping Line. Sedan januari 2012 anlöper SCA Transforest Stockholm och rutten omfattar nu även Sankt Petersburg.

Ökande godsvolymer i Stockholms Hamnar

Under 2011 fraktades 6 496 000 ton gods med roro, det vill säga gods som går på trailers på färjorna, via hamnarna i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Det här är en ökning med fyra procent jämfört med föregående år. Även hanteringen av gods i containrar ökade. Under 2011 omsattes 27 843 containrar (TEU), vilket innebär en ökning med fem procent jämfört med 2010.

Håll koll på sommarens kryssningar med app



Nu drar kryssningssäsongen snart igång. Följ kryssningstrafiken med gratisappen CruiseSthlm som finns för både Iphone och Android. Med appen kan du se vilka kryssningsfartyg som ligger inne och som väntas till Stockholm och Nynäshamn. Du kan också se vid vilken kaj de ligger.

12 334 000

Under 2011 reste 12 334 000 passagerare via Stockholms Hamnars hamnar i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn, vilket innebär rekord för fjärde året i rad. Mest ökade trafiken till Riga och Sankt Petersburg.

Allra flest passagerare hade rutten Stockholm–Åbo med 3 145 000 passagerare. Dessutom tillkommer de internationella kryssningsfartygen som var 262 stycken under 2011 med rekordmånga passagerare, 450 000. Stockholms Hamnar har passagerartrafik med färja till elva länder runt Östersjön.

Under året startade en ny färjeförbindelse mellan Sankt Petersburg och Stockholm. Linjen har blivit en framgång med totalt 137 000 passagerare sedan starten i april 2011.





NY TID I HAMNEN

Förr var hamnen en plats där starka män lassade, lossade och gick till havs för att upptäcka världen. Men containern, effektivare logistik och ny teknik har revolutionerat arbetet. Nu är hamnen en modern arbetsplats med mycket datorkraft och välutbildad personal. För allt fler betyder ett jobb i hamnen ett arbete på ett modernt kontor med stora och spännande projekt som ställer höga krav på kompetens och utbildning.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Hamnen är en arbetsplats med en lång och spännande historia. Det som en gång var en plats där starka män lassade, lossade och gick till sjöss är idag en modern arbetsplats med mycket datorkraft, effektiv logistik, stora maskiner och välutbildad personal.

EN ARBETSPLATS FULL AV TATUERADE SJÖMÄN och bananlådor. Det var den bild Alexandra Meijas dåvarande kollega såg framför sig när Alexandra berättade att hon skulle börja jobba som registrator på Stockholms Hamnar.

– Jag tror att hon såg en arbetsplats med en massa Karl Alfred-typer framför sig, säger Alexandra och skrattar.

Själv hade Alexandra en mer ruffig och romantisk bild av hamnen och hon tvekade inte att söka när hon såg att Stockholms Hamnar sökte en registrator ifjol. Hon började som konsult, men sedan i februari är hon fast anställd och hon kan konstatera att det är ont om både banankartonger och Karl Alfred-typer på kontoret.

Det är måndag förmiddag när vi talas vid och Alexandra har precis gått igenom dagens post. Att registrera ingående och utgående handlingar är en viktig del av hennes jobb som registrator.

Tiden som gått sedan hon började har fått henne att inse att Stockholms Hamnars verksamhet är bredare än hon trott.

– Jag föreställde mig nog att det mest handlade om fartyg, men här finns teknik, fastigheter och stora byggprojekt. Det känns väldigt spännande.

Att få in fler kvinnor och öka mångfalden är också något Stockholms Hamnar arbetar aktivt med.

– Fast det är nog fortfarande fler män än kvinnor som jobbar i hamnen, men här på kontoret är det ganska jämt fördelat, säger hon.



Nallen förändrade hamnen

Hamnkapten Lars Sundberg har trivts som fisken hos Stockholms Hamnar. Han har jobbat här i flera decennier och i år går han i pension. Det är en betydligt effektivare och mer kundanpassad hamn han lämnar än den han tog anställning i. Det här är tre förändringarna som han ser.

1. Effektivare kommunikation

– Mobiltelefonens intåg har effektiviserat arbetet i hamnen avsevärt. Före mobilen kunde det vara ett elände att få tag på till exempel en styrman. Man fick ringa runt och jaga honom hos kunder och man visste på sin höjd i vilken del av stan han befann sig. På den tiden kunde faktiskt ett fartyg vara borta några dagar utan att vi riktigt visste var det fanns. Det är något helt annat än idag när vi till och med har mejlen i mobilen.

2. Kunden i centrum

– Idag har vi kunderna i centrum och samarbetar mycket med dem för att de ska bli nöjda. Så har det inte alltid varit utan det är en utveckling som tog fart i början på 90-talet. Innan dess styrdes relationen med kunden mest genom regler och förordningar.

3. Mer avspänd stämning

– När jag började på Stockholms Hamnar tilltalade man inte vd:n om det inte var något speciellt. Så var det bara. Han tilltalade inte oss heller. Ville han ha något sagt så fick vi reda på det av någon annan. Idag är stämningen mycket mer avspänd och ledig och ingen skulle tveka att tilltala vd.

Lars Sundberg



Att Stockholms Hamnar är en stor hyresvärd vet kanske inte alla om. Bland hyresgästerna finns så klart företag inom sjöfarten, men också många mediebolag och museet Fotografiska som blivit så omskrivet sedan det öppnade.

Hamnen är också större geografiskt än Alexandra föreställt sig. Det märker hon inte minst när hon tar bussen genom stan på väg till jobbet. Utanför bussfönstret ser hon då flera av Stockholms Hamnars kajer.

– Det är lite nördigt, men jag blir glad när jag ser vår logga vid någon kaj. Och vi har inte bara verksamhet i innerstan utan också i Kapellskär och Nynäshamn.

HON TYCKER INTE ATT DET VARIT NÅGRA PROBLEM att komma som ny till en arbetsplats där många jobbat länge.

– Tvärtom är det skönt att det finns så mycket kunskap här. Det dyker ju hela tiden upp frågor som jag inte kan svara på. Nyligen fick jag en förfrågan från en stockholmare vad en sumprunkare var för yrke. Jag hade aldrig hört ordet, men det var bara att fråga kollegor så fick jag snabbt ett svar: en person som höll fisken i sumpen i rörelse.

Som historieintresserad tycker hon också om att höra kollegor berätta om hur det var förr i hamnen.

– Det är mycket som har förändrats, men det som fortfarande är det samma är den härliga stämningen som finns här.

Om Alexandra är ny så har Björn A Borg, förbundsordförande för svenska Hamnarbetarförbundet, en betydligt längre relation till hamnen. Han började jobba som hamnarbetare redan på 70-talet. På den tiden fanns det folk som jobbade som packhuskarlar och pressningsvikare.

– På 70-talet var hamnarbete Sveriges farligaste arbete. Det var farligare än att jobba i gruva eller i skogen. Tack vare ett aktivt arbete med arbetsmiljöfrågor av både fack och arbetsgivare så är det idag ett betydligt säkrare arbete.

Men allt kan förstås bli ännu bättre. Björn tycker till exempel att ordningen vid färjeterminalerna kan styras upp. Idag blandas privatbilar med godstransporter som ska lastas på färjorna.

– Här hoppas jag man tänker till nu när man bygger nya terminaler. 📍



BÄTTRE MED BURK

10

Containerns genombrott är kanske det som förändrat hamnen som arbetsplats mer än något annat. Behovet av personal minskade samtidigt som verksamheten blev mycket effektivare.

”Var du sjöman som ville gå i land var det naturligt att ta jobb i hamnen.”



DEN STÖRSTA FÖRÄNDRINGEN I HAMNARBETET är, enligt Björn A Borg, förbundsordförande för svenska Hamnarbetarförbundet, övergången till att använda containrar för att transportera godset.

Containrar började användas i USA i slutet av 50-talet. Sedan spred det sig och 1971 var också containerhamnen i Frihamnen klar.

– Det var en utveckling som började på 70-talet, men som exploderade på 90-talet. Det förändrade arbetssituationen dramatiskt. Behovet av arbetskraft minskade kraftigt samtidigt som vår kapacitet ökade enormt.

Björn tar lossning av kaffe som ett exempel. Före containrarna beräknade man att elva man kunde lossa tolv ton kaffe i timmen. Idag lossar man 20 ton kaffe på en och en halv minut.

KRAVEN PÅ HAMNARBETARNA HAR OCKSÅ ÖKAT. Idag krävs datakunskap för att sköta jobbet, men dagens kunder ställer också större krav på service.



– Vi hamnarbetare har alltid gjort ett bra jobb, men kanske inte haft det där servicetänkandet som vi har idag.

Men hur kommer hamnarbetet att förändras i framtiden? Björn A Borg tror inte att mycket kommer att förändras på kort sikt. Grunduppgifterna i hamnen är de samma och på sikt blir det bara färjor och kryssningsfartyg kvar i Frihamnen.

Men har något gått förlorat?

– Mycket av kulturen finns kvar och en del har gått förlorat utan att jag saknar det. Jag kan däremot sakna den gemenskap som fanns tidigare. En gemenskap som byggde på att man hade samma erfarenheter.

PÅ 70-TALET NÄR BJÖRN BÖRjade, hade de flesta som jobbade på Stockholms Hamnars kontor tidigare jobbat till sjöss.

– Var du kapten eller styrman som ville gå i land var det naturligt att ta jobb i hamnen. Så är det inte längre. Stockholms Hamnars kontor är som vilket kontor som helst. Det är inte negativt, men gör att kulturen förändrats. ⚓

VIA FÖR DJUPNING

Specialister sökes

När Stockholms Hamnar nu söker nya medarbetare ställs högre krav på kompetens och utbildning än tidigare. Erfarenhet är också viktigt.

– Vi söker främst specialister, säger HR-chefen Elisabeth Dellner.

Personalomsättningen på Stockholms Hamnar är låg.

I genomsnitt har de 130 fast anställda jobbat i 17 år.

– Jag tolkar det som att vi är en attraktiv arbetsgivare, säger Elisabeth Dellner som själv jobbat här sedan 90-talet.

Men nyligen anställdes fem nya medarbetare och rekryteringen av ytterligare sex medarbetare är i full gång. Stockholms Hamnar befinner sig i ett generationsskifte samtidigt som nya tjänster ska tillsättas. Några medarbetare har också slutat.

– Det medför att vi måste förstärka organisationen med ny kompetens.

Så här långt har intresset varit stort när Stockholms Hamnar utlyst tjänster.

– Vi hade precis 160 sökande till ett

utredarjobb. Vi har ett starkt varumärke. Det säger också de rekryteringsföretag vi jobbar med.

Idag byggs det så det knakar i Stockholm och det gör att konkurrensen om viss kompetens är hård. Det gäller till exempel när Stockholms Hamnar sökt projektledare till sina byggprojekt.

Elisabeth och hennes kollega kommer att ha mycket att göra med rekryteringar framöver.

– Och det är viktigt att det blir rätt. Både för oss och för dem vi anställer. Därför genomför vi alltid minst två intervjuer innan vi anställer någon. Vi gör också en bakgrundskontroll och genomför drogtest. ⚓

”Vi utför minst två intervjuer innan vi anställer någon.”



Helena Kneck

ALLA TALAR
OM GRACE

Redan som barn i Vasa såg hon havet som vägen till världen. Fartygen tog sedan Helena Kneck till studier, men också till en karriär på Viking Line där hon nu är informationsansvarig.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

– VI KOMMER ATT SOPA BANAN med konkurrenterna med vårt nya fartyg, säger Helena Kneck och skrattar när hon går genom terminalen på väg ombord på Mariella som ligger vid kajen i Stadsgården.

Det luktar bullar från ett café och nere på kajen pågår arbetet med att anpassa den för Viking Lines nya fartyg M/S Viking Grace. Hennes kommentar är lite på skämt, lite på allvar, för inom företaget ställs det stora förhoppningar på det nya fartyget som ska sättas i trafik i början på nästa år.

Själv har hon inte besökt varvet, men mycket av hennes arbete som informationsansvarig handlar nu om information kring det 214 meter långa fartyget.

Det är flera timmar till avgång och få passagerare ombord på Mariella. Helena hälsar på all personal hon möter och stämningen känns familjär.

– Vi är många som jobbat länge och så är det trevlig stämning. Att jag både kan finska och svenska öppnar också många dörrar, säger hon och ställer ner sin väska vid ett bord i matsalen.

HENNES KONTOR LIGGER på land, men hon är ofta ombord och hon minns mycket väl första gången hon var ombord på Mariella.

– Hon var ny och allt var så fint och påkostat. Då kände jag mig verkligen stolt över att jobba på Viking Line. Så kommer det att kännas med Grace också.

80-talet minns hon som en stor fest. Det kryssades på Östersjön som aldrig tidigare och det beställdes in fartyg på fartyg. Det var Mariella, Amorella, Isabella, Cinderella med flera med flera.

NAMN: Helena Kneck

BOR: Täby

FAMILJ: Make, två utflugna barn

YRKE: Informationsansvarig på Viking Line

k



För Helena Kneck har färjorna också varit vägen till studier, karriär och sin blivande man.

– Sedan kom 90-talet och festen var över. Efter Estoniaolyckan blev det riktigt tufft och konferensresenärerna försvann nästan helt för en tid.

2000-TALET BLEV EN NYSTART, tycker Helena. Det har inte undgått någon att intresset för att kryssa har ökat samtidigt som ny teknik ställer nya krav inte minst på henne som jobbar med information. Idag har varje människa en mobil med kamera och allt som händer observeras och dokumenteras. Därför är det viktigt för henne att snabbt komma ut med korrekt information.

– Nyligen var ett av våra fartyg på underhåll. Det åkte sedan utan passagerare till Stockholm och gjorde tester för att kolla att allt var ok. Direkt ringde tidningar och sa att de fått rapporter om att fartyget betedde sig underligt.

Utanför matsalsfönstret badar Djurgården i senvintersol och en ångbåt tuffar fram genom det buteljgröna vattnet. Det ser fridfullt ut, men konkurrensen är tuff på Östersjön. Helenas son beskriver henne som envis (läs: finsk sisu) och det kan behövas.

”Efter Estoniaolyckan blev det tufft.”

– Det finns för många stora fartyg på Östersjön idag. Efter som vi har dagliga avgångar blir det svårt att fylla färjorna under lågsäsong. Det skapar prispres. Samtidigt är det bra med konkurrens.



Förväntningarna är stora på det nya fartyget och det pratas mycket om det bland de anställda.

Men fokuserar man bara på konkurrensen med andra rederier så förlorar man helheten, menar hon. För idag konkurrerar Viking Line om människors fritid.

– Vi konkurrerar med restaurangbesök, spa-besök och långhelger med flyg i Europa. Nu pratar man inte längre om kortsemester utan om nanobreak. Det är här kampen står.

Därför har rederierna ett gemensamt ansvar att skapa ett intresse för att kryssa på Östersjön.

– Men sedan är det en duell mellan oss om varje passagerare. Där vi så klart tycker att vi har mer att erbjuda än de andra.

HELENA KNECK HAR VARIT INFORMATIONSANSVARIG på Viking Line i drygt tio år. 2006 blev hon också utsedd till Sveriges bästa informatör i turist- och resebranschen av Sveriges turistjournalister. Hon har också fått vara med och ta emot ett guldägg, Sveriges finaste reklampris, för den omskrivna tv-serien Färjan.

– Det var ett produktionsbolag som kontaktade oss och ville göra Färjan. De hade först bara tänkt göra ett program på en timme, men det blev tre säsonger.

Hon ser serien som en succé på flera sätt. Intresset för kryssningar ökade, det blev lättare att rekrytera personal till Viking Line och det var ett lyft för sjöfarten i allmänhet.

– Serien gav ju tittarna en unik inblick i jobbet ombord och de fick chansen att se utrymmen ombord som du inte ser som vanlig passagerare.

När det ringer på mobilen hemma i huset i Täby på natten vet hon att det är dåliga nyheter. Senast var det för två år sedan när en färja frusit fast i isen.

– Ofta handlar det om att snabbt få fram och ge en korrekt bild av vad som hänt. Den här natten trodde tidningarna att all vår trafik var inställd följande dag. Så var det inte.

Själv är hon född och uppvuxen i Vasa i Finland som ett av fem syskon, med tre bröder och en syster.

– Jag är född i mitten och det är perfekt. Ville man vara äldre lutade man sig åt ena hållet. Ville man vara yngre åt andra, säger hon och skrattar.

VASA LIGGER VID KUSTEN och ända sedan hon var liten och vinkade av mammas väninnor som skulle ta båten ner till Stockholm, så har hon trivts vid havet.

– Jag har alltid tänkt att färjorna är broar mellan våra länder.

Det var också med färjornas hjälp hon kunde träffa sin blivande man under helger och lov när han studerade i Åbo och hon på universitetet i Stockholm. På sätt och vis kan man säga att det var hennes äldsta bror som fick henne att börja jobba på Viking Line. Han skickade in, Helena ovetande, bilder på henne till en skönhetstävling ombord. Hon vann inte bara fria resor ett år utan också tävlingen Viking Prinsessa. Det blev en ingång till rederiet där hon snabbt fick sommarjobb.

Helena var storkundsäljare när hon fick erbjudandet att bli informationsansvarig. Hon tackade ja trots att hennes dotter som då jobbade i receptionen nära informationsavdelningen avrådde.

– Mamma, det händer ingenting där, sa hon. När jag sa det till min chef sa han: "Det är ditt jobb att se till att det gör det". 🍷

"Idag konkurrerar vi om människors fritid."



ILLUSTRATION: ROSENBERG ARKITEKTER

Nytt liv i Södra Värtahamnen

Om drygt två år börjar på allvar förvandlingen av Södra Värtahamnen. I det nu ganska ödsliga området ska byggas kontor och bostäder.

– Här kommer det att bli liv och rörelse, säger Ann-Christine Nyberg, planeringschef för området på Exploateringskontoret i Stockholms stad.

Södra Värtahamnen är en del av Norra Djurgårdsstaden och det stora pussel som nu läggs där. När sista biten är på plats kommer här att finnas 20 000 nya arbetsplatser.

– Och fler än 1000 bostäder. Det är viktigt med många bostäder för att skapa liv i området och för att kunna erbjuda en bra service, säger Ann-Christine Nyberg.

Projektet befinner sig fortfarande i ett tidigt stadium och man planerar att komma igång och bygga under 2014. Under februari har samråd genomförts med allmänheten.

– Men intresset var inte så stort vid de tillfällen då vi haft öppet hus. Det beror nog till stor del på att det idag inte bor någon inom området. Jag tror också att många söker information på nätet.

– Det första som byggs är arbetsplatser till banken SEB. De ska flytta över 5000 medarbetare hit.

På en visionsskiss som finns över området är hustaken gröna. Varför då?

– Vi vill signalera att vi ska bygga ett hållbart område och vi kommer att jobba mycket med växtlighet. Vilken utformning taken rent konkret ska få är inte bestämt.

Vilken är din favoritplats i området?

– Jag tycker utsikten från översta våningen på hotellet Ariadne är härlig. ⚓

Ny kaj för en ny viking

Nu pågår arbetet med att anpassa Stadsgårdskajen för Viking Lines nya fartyg Grace som sätts i trafik i mitten på januari nästa år.

– Det kommer vi att hinna, säger Mattias Sandell, teknisk chef på Stockholms Hamnar.

Nya pollare, nya fordonsramper och nya fendrar. Viking Lines nya gaselektriska passagerarfartyg M/S Viking Grace ställer nya krav på Stadsgårdskajen. Arbetet med

att få allt i ordning påbörjades i februari och det är mycket som ska hinnas med.

– Fordonsrampen vid fören måste anpassas och vi måste också bygga en helt ny för att kunna köra på och av fordon genom porten högt upp på fartygets sida, säger Mattias Sandell.

Större fartyg betyder förmodligen också fler fordon som ska köras på och av.

– Det är trångt redan idag så vi försöker skapa mer utrymme och fler filer genom att

till exempel flytta på staket.

Det nya fartyget kan drivas av gas eller så kallad LNG. Det är bra för miljön, men kräver det några förändringar på kajen?

– Nej, de kommer att tanka båten med hjälp av en bunkerbåt från sjösidan.

Samtidigt uppdaterar Stockholms Hamnar hanteringen av färjornas avloppsvatten i Masthamnen och i Stadsgården.

– Det blir nya ledningar, ny avloppspump och ny anslutning till Stockholm Vatten. ⚓





På Kvarnholmen anlades kvarnen Tre Kronor 1898. Initiativtagaren till storkvarnen var grosshandlarfirman Aug. Engström & Co.

VÄRLDENS VATTENLÄGE

Närheten till vatten är en lyx som Stockholm erbjuder. Ett läge som lockat många företag genom åren. För har man hamnläge, har man tillgång till sjövägen och effektiva transporter. Här är några exempel ur historien.

Lumafabriken

Fabriken byggdes av KF och stod klar 1930. Tanken med att starta en kooperativ glödlampsfabrik var att bryta en internationell glödlampskartell. 1947 satsade fabriken omkring 1350 anställda och producerade cirka 50 000 lampor om dagen. 1970 flyttade tillverkningen till Kalmar. Nu har man byggt bostäder i den gamla lampfabriken.

Elektrolux

1908 flyttade fotogenlampsfabriken Lux från Kungsholmen till Lilla Essingen. Drygt tio år senare gick den samman med dammsugartillverkaren Elektromekaniska och bildade Electrolux. År 1998 hade koncernen omkring 100 000 anställda i över 100 länder. Företaget lämnade Lilla Essingen 1999.

Nobel

Alfred Nobel valde Vinterviken när han skulle bygga sin första sprängämnesfabrik. Innan hade man tillverkat sprängmedel på Södermalm och under en period faktiskt också på en pråm. Vinterviken räckte inte till för en expansion och det

ansågs säkrare att flytta tillverkningen av sprängämnen från Stockholm. Byggnaderna behölls in på 1980-talet.

Kvarnen Tre Kronor

På Kvarnholmen anlades kvarnen Tre Kronor 1898. Initiativtagaren till storkvarnen var grosshandlarfirman Aug. Engström & Co i Stockholm som var Sveriges största importör av mjöl. Den köptes av KF 1922 som byggde ut kvarnen och anlade ett brukssamhälle i banbrytande funktionalistisk stil. Industrin lades ned 1992. ⚓

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