

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR #1/16

INSPIRERAD
ORDFÖRANDE

TEAM LINES VILL HA
SJÖFARTSKLUSTER

NADER FIXAR KAJERNA

CONTAINERRUSCH

ÖKANDE VOLYMER OCH SNART EN HELT NY HAMN



JOHAN
CASTWALL
VD

2

SPÄNNANDE ÅR VÄNTAR OSS

DET ÄR ETT SPÄNNANDE och intensivt år som väntar oss. När jag lyfter blicken och tittar ut över Värtahamnen ser verkligheten helt annorlunda ut än vad den gjorde för bara några månader sedan. Bygget av den nya Värtahamnen går oerhört snabbt. Fartygen är inkörda i sina nya lägen och stora delar av den nya hamnplanen har tagits i drift.

Även i Kapellskär går det snabbt framåt. Den nya piren börjar användas till sommaren och byggnader och logistikytor växer fram. I Nynäshamn ökar vi kajkapaciteten genom att bygga en rörlig gångbrygga, en så kallad Seawalk, för att kunna ta emot de allra största kryssningsfartygen.

SAMTIDIGT SOM VI ökar kapaciteten och bygger i alla våra tre hamnar pågår den dagliga driften och trafiken. När vi summerar 2015 blir det ännu ett år med fina siffror. Totalt transporterades 8,3 miljoner ton gods via Stockholms Hamnar och antalet containers hamnade på nästan samma rekordresultat som 2014 med nästan 51 000 TEUs*. Stockholms Hamnar är nu den fjärde största godshamnen i Sverige.

Antalet passagerare är fortfarande otroliga 11 miljoner, vilket innebär att i genomsnitt 30 000 personer, reser sjövägen via Stockholms Hamnar varje dag.

Nu ser vi fram emot att både besökarna som kommer sjövägen och alla vi som arbetar med sjöfarten i Stockholm snart möts av lite vårluft vid kajkanten.

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

*1 TEU (Twenty foot equivalent unit) motsvarar en 20-fots container

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

Redaktion: Ingrid Hansson/Stockholms
Hamnar och Dan Håfström/ETC
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Ineko 2016
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

3 JUST NU

Verktyget SundaHus för medvetna materialval.

4 TRADEN

Nader har total kajkoll.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: FRAKTNAVET

Stockholm växer som containerhamn.

12 PORTRÄTTET: STEFAN HANSSON

Inspirerad av de goda resultaten.

15 VIA: LÄGET

Via träffar Team Lines vd Johan Wallén.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Kvinnor som sjörövare.



Följ oss på Twitter, Facebook,
Instagram och LinkedIn!

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



VIA
15
12
15

VÄRTAHAMNEN
2015-12-15
KL 07.29

MATERIALVAL

Stockholms Hamnar använder verktyget SundaHus för att göra medvetna materialval i sina byggprojekt. SundaHus ger byggmaterial, inklusive kemiska produkter som färg, lim och fogmassa, ett betyg utifrån miljö- och hälsopåverkan. Stockholms Hamnar strävar efter att i möjligaste mån bara använda produkter som har något av de två högsta betygen A eller B.

– SundaHus för in miljöaspekten i ett väldigt tidigt skede av byggprojektet och underlättar arbetet med att följa våra ambitiösa miljö- och hälsokrav, säger Ulrika Persson, miljöingenjör på Stockholms Hamnar.

NADER HAR TOTAL KAJKOLL

Sprängning under vattnet ett stenkast från Grand Hôtel och gjutning av en betongplatta som ska hindra Hammarby-slussen från att erodera sönder.

Mitt i flödet av aktuella ärenden håller Nader Bakhshi, projektledare för Stockholms Hamnars anläggningsarbeten, en stadig blick mot framtiden. VIA följer upphandlingsentusiasten som är ansvarig för underhållet av 14 kilometer kaj under en dag på jobbet.

TEXT: DAN HÄFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Lagspelaren. Nader Bakhshi uppskattar att samspela med kompetenta kollegor.

07.35

Nader Bakhshi inleder den här fredagen med att träffa byggladaren Peter Sundström på Stockholms Hamnars huvudkontor. Som projektledare jobbar Nader väldigt nära de sex byggladare som för närvarande är involverade i de olika projekt han ansvarar för.

– Jag älskar lagarbete, att samspela med personer som har olika kompetenser och känna att vi har ett gemensamt driv som för projektet framåt. Peter är fantastisk att arbeta med, säger Nader och ger sin kollega en uppskattande klapp på axeln.

Peter Sundström kom just hem från ett besök på Norges västkust där företaget Seawalk bygger en hopfällbar flytbrygga avsedd för kryssningstrafiken i Nynäshamn.

– Min uppgift under besöket var att säkerställa att bryggan motsvarar alla de olika kvalitetskrav vi ställer, säger Peter Sundström.

Efter genomgången med Peter kan Nader konstatera att projektet verkar framskrida enligt plan.

08.30

Nader går igenom upphandlingsunderlaget till ett kommande projekt. Varje år ansvarar teknikenheten på Stockholms Hamnar för ett tiotal större anläggningsprojekt och ett stort antal mindre projekt. Som större räknas projekt med en budget på mellan 5 och 80 miljoner kronor.



Om fem år räknar Nader Bakhshi med att Stockholms Hamnars kajer är i toppskick.

– Det är många skattemiljoner i rullning och för att hantera de här pengarna på ett ansvarsfullt sätt måste man vara mycket kompetent när det gäller upphandlingar. Det går att spara väldigt mycket pengar, dels på att få entreprenörerna att konkurrera om att ge bästa priset, men också genom att skriva in rätt villkor i underlagen. Man måste helt enkelt tycka att det är jättekul med upphandlingar. Och det gör jag faktiskt, säger Nader med eftertryck.

10.00

Nader och Peter tar bilen från Frihamnen till Strömkajen för att inspektera arbeten som pågår där. Dels utförs en ganska rutinmässig underhållsmuddring där man tar upp skrot som cyklar och dylikt från botten. Men entreprenören gör även sprängningar för att få bort en bit berg under vattnet. En slags ponton har etablerats 20 meter ut från kajen varifrån sprängningsarbetet pågår.

– Av säkerhetsskäl vill vi ha ett djup på 4,2 meter vid kajen. Den här bergknallen stack upp lite för högt så nu tar vi bort den, berättar Nader.



På botten av Hammarbyslussens kanal gjuts en betongplatta för att slussen ska stå pall för ökade vattenmängder.

Miljön är väldigt känslig. Sprängningen sker i en av Stockholms viktigaste kulturhistoriska miljöer med Grand Hôtel och Nationalmuseum ett stenkast bort.

– Här spränger vi inte med konventionella metoder eftersom risken för skador på kajer och husgrunder är alldeles för stor. I stället

får konsekvenser även för Hammarbyslussen. Eftersom Karl Johan-slussen hålls stängd under byggtiden så kommer Stockholms Hamnar att behöva tappa mycket större mängder vatten genom Hammarbyslussen.

– Problemet är att de ökade vattenmängderna även ökar risken för erosion. Och om stenar och jord börjar flytta på sig kan i värsta fall hela Hammarbyslussen följa med, säger Nader.

För att undvika det mar-drömsscenarioet ska man gjuta en stor platta av betong på slusskanalens botten som ska hålla allting på plats. Thomas Karström berättar att den grävskopa som står på en ponton mitt i slussen håller på att platta till en matta av stenar som lagts ut på slusskanalens botten som en slags grund för betongplattan.

bygga saker. Kärleken håller i sig. Och efter att i många år ha arbetat som projektledare på olika byggföretag trivs han väldigt bra i sin nuvarande roll på Stockholms Hamnar.

– Vi har stora och spännande projekt men är samtidigt en förhållandevis liten arbetsplats. Det är väldigt skönt att ha mina närmaste arbetskamrater precis bredvid mig här på kontoret. Om det dyker upp något så kan vi ta det direkt utan krångel, säger Nader.

Han avslutar arbetsdagen med att stämma av planeringen av nästa veckas arbete med sin chef Mattias Sandell, teknisk chef på Stockholms Hamnar.

– Jobbet är roligt men det finns också en stor risk för stress. Om vi ska kunna gå hem och sova gott om nätterna gäller det att planera noggrant och inte lämna något åt slumpen, säger Nader.

Under de närmaste åren kommer Stockholms Hamnars arbete med kajunderhåll att vara inne i en särskilt intensiv period.

– Vi har en plan som går ut på att hinna ikapp med alla de större underhållsprojekten. Om fem år vill jag kunna säga att alla kajerna är i toppskick. ⚓

”Om fem år vill jag kunna säga att alla kajerna är i toppskick.”

används en slags patroner som spräcker berget. Efter varje sprängning kontrollmäter vi efter vibrationer i marken. Hittills har det inte blivit några, säger Nader.

13.15

Nader och Peter styr kosan mot Hammarbyslussen. På en brygga vid slusskanalen hälsar de på byggledaren Thomas Karström. Den gigantiska ombyggnationen av Slussenområdet mellan Södermalm och Gamla stan

15.00

På vägen tillbaka till kontoret berättar Nader att han redan som liten älskade att



Köp slusskort på webben – spara 200 kr!

Passa på att beställa ditt slusskort redan nu. Kortet ger dig möjlighet att slussa obegränsat genom Hammarbyslussen under hela 2016.

Köper du kortet på webbplatsen kostar det bara 700 kr jämfört med 900 kr på

plats i slussen. Beställ på stockholms-hamnar.se/slusskort.

Observera att Karl Johan-slussen är stängd i flera år framöver. Slussen öppnar igen när ombyggnationen av Slussenområdet är klar.



Positiv godstrend i Kapellskär och Nynäshamn

Summeringen av 2015 visar stadiga godsökningar i både Kapellskärs och Nynäshamns hamn. En stor del av godset består av byggmaterial till den snabbt växande Stockholmsregionen.

– Det är en positiv trend med godsökningar i både Kapellskärs och Nynäshamns hamn speciellt med tanke på vår långsiktiga ambition att få godstillväxt främst genom våra ytterhamnar, säger Henrik Widerståhl, vice vd och marknadschef på Stockholms Hamnar.

Under 2015 ökade godsvolymererna i Nynäshamns hamn med femton procent jämfört med 2014. I Kapellskärs hamn var ökningen sex procent under samma period. Stockholms Hamnar är den tredje största rorohamnen* i Sverige. Under 2015 hantvades totalt 6 168 000 ton rorogods varav 1 295 000 ton i Nynäshamn och 2 409 000 ton gods i Kapellskär.

*roro= roll on/roll off, gods med fordon som lastbilar, långtradare etc.

Kapellskärs hamn i fokus på Shippax

Den 13-15 april deltar Stockholms Hamnar i Shippax, en av världens största mötesplatser för färjeindustrin inom sjöfart. I år hålls den ombord på Tallink Siljas fartyg Symphony och marknadschefen Henrik Widerståhl berättar hur Stockholms Hamnar bygger om och bygger nytt för att förbättra säkerheten och miljön och för att kunna ta emot fler och större fartyg. Nya Värtahamnen kommer också att visas upp för konferensens deltagare.



Nytt läge för Djurgårdsfärjan

I samband med ombyggnaden av Slussenområdet får Djurgårdsfärjan på Skeppsbron ett nytt läge norr om det befintliga, utanför Tullhus 3.

I april 2016 beräknas det nya läget vara klart.

Engagerade i snöforskningsprojekt

Stockholms Hamnar deltar i ett forskningsprojekt där miljöeffekterna från dumpning av nyfallen snö utreds.

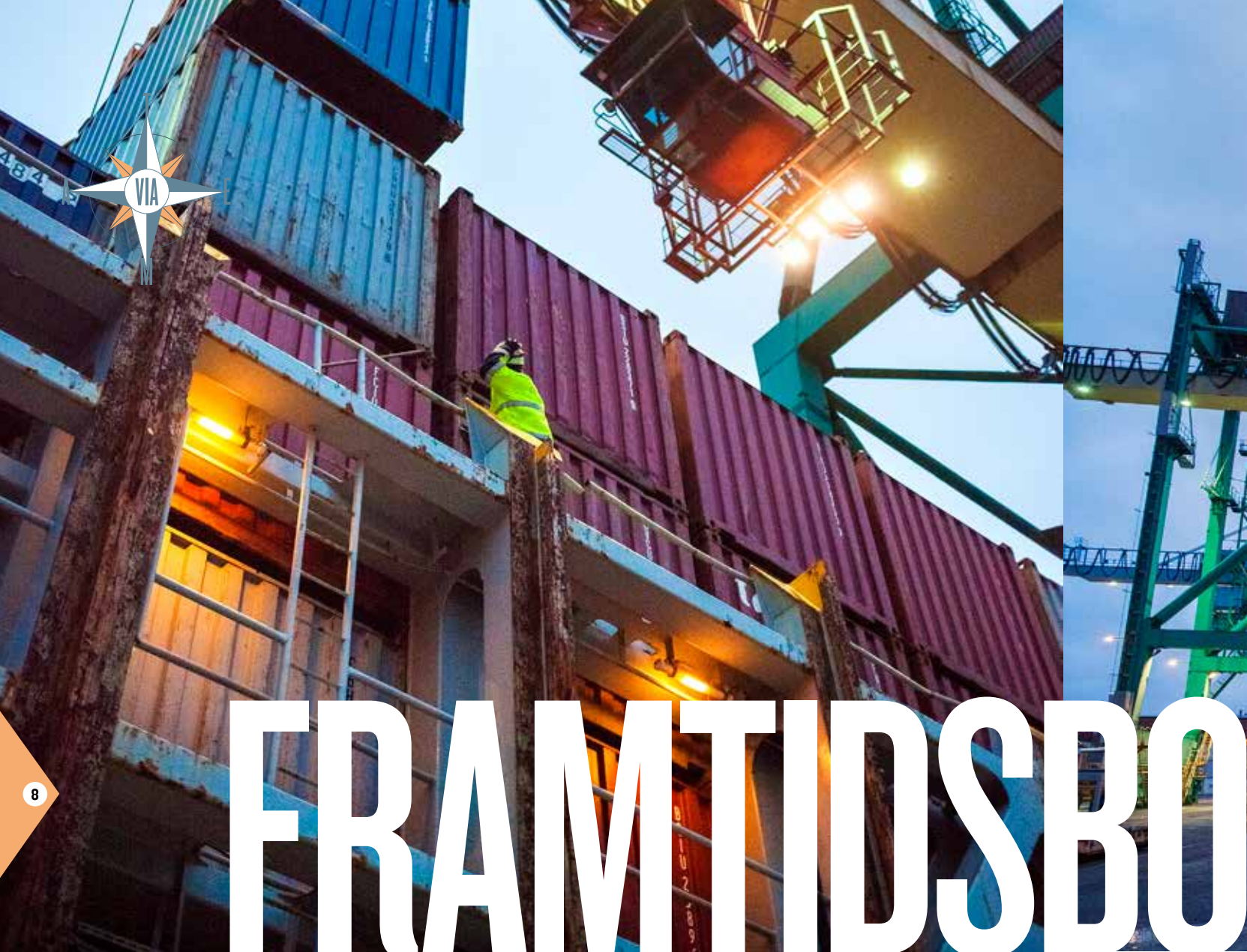
Projektet drivs av forskare vid Luleå tekniska universitet tillsammans med Stockholms Hamnar och andra aktörer. Projektet började under hösten 2015 och pågår till 2017 och har beviljats finansiering av forskningsrådet Formas.

Snöröjning är en väsentlig del av Stockholms Hamnars arbete för att bedriva en säker verksamhet och resultatet av projektet förväntas ge ett bra underlag och öka kunskaperna om hur snöhantering kan bedrivas hållbart i urbana miljöer.



FRAKTNAVET

Effektiv personal. Och så en särdeles erfaren kapten, Albert Wit. Det är många som bidrar när Stockholm växer som containerhamn.



FRAMTIDSBO

Ökande godsvolymer och snart en helt ny hamn: Stockholm Norvik Hamn. Genom containertrafiken ritar Stockholms Hamnar om kartan för hur varor fraktas till och från Sverige.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

DET FINNS OLIKA SÄTT att tillbringa en tidig torsdagsmorgon i februari på. Vid tretiden färdades kapten Albert Wit in i Stockholms skärgård med det 137 meter långa containerfartyget M/V Tina. Sedan följde fyra timmars manövrerande efter exakta gradantal med radar och lång erfarenhet som de främsta verktygen. Vid Getholmen är det bara 100 meter mellan klipphällarna där fartyget passerar. I det kompakta mörkret känns avståndet ännu kortare.

– Jag måste vara väldigt koncentrerad för det finns ingen marginal för några misstag, säger Albert Wit.

Han är holländare, 62 år gammal och har varit kapten i 30 år. I början av året blev han den förste kaptenen på väldigt länge som har fått lotsbefrielse i Stockholms skärgård med ett containerfartyg. Han får alltså ta sitt fartyg genom skärgården helt själv utan hjälp från lokala lotsare.

– Det känns bra. Det är på sätt och vis en ära och ger en känsla av större frihet, säger Albert Wit.

Vid sjutiden på morgonen lade M/V Tina till vid Frihamnens containerterminal och strax därefter startade lossningsarbetet.

Nu är det eftermiddag, Albert har sovit några timmar och går runt på fartyget och kollar att läget är under kontroll. Ute på däck kontrollerar den ryske andrestyrmannen Pavel Moshchen-

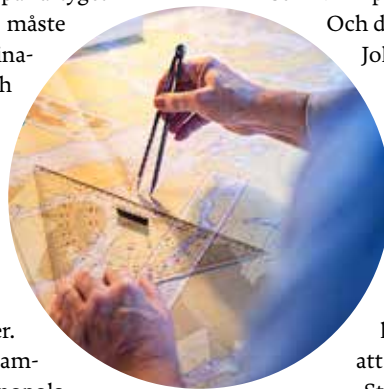
XEN



skiy att numren på de containrar som lastas ombord stämmer med fartygets lastplan. Lastningen med de färgglada containrarna påminner lite om att bygga lego. Men de här bitarna är 6 eller 12 meter långa och kan väga 20 ton och även mer.

– Alla containrar måste vara på rätt plats på fartyget i förhållande till när de ska lastas av. Men vi måste också tänka på att inte lasta farliga kombinationer av innehåll nära varandra. Gödsel och explosivt gods är ett måste att hålla isär, säger Albert Wit med ett leende.

FARTYGET M/V TINA och kaptenen Albert tillhör en bransch, godstransport till sjöss, som är jämgammal med den mänskliga civilisationen. Stockholms egen historia som sjöfartsstad går inte av för hackor den heller. Under 1000-talets första århundraden var samrådet och handeln med det tyska handelsmonopolsförbundet Hansan en central del av uppkomsten av en stad. Trots anorna verkar många stockholmare ha en ganska diffus bild av branschens betydelse. Johan Wallén, vd för den svenska



grenen av rederiet Team Lines som opererar M/V Tina, blir ofta förvånad när han pratar med folk om sitt jobb.

– Många tror att sakerna de köper flygs hit. Kanske känns det gammaldags med båt. Men sanningen är ju att nästan allting som vi importerar och konsumerar kommer hit sjövägen. Och det allra mesta fraktas numera i containers, säger Johan Wallén.

CONTAINERTRAFIKEN I Stockholms Hamnar surfar på en framgångsvåg. Under de senaste åren har Stockholms Hamnar fått in flera nya rederier som kunder och containerterminalen i Frihamnen har nästan fördubblat sin årsvolym sedan 2010, räknat i antal containrar. Dick Lagerberg, transport- och logistikansvarig på Stockholms Hamnar, menar att den största anledningen är att regionen växer.

– Stockholm blir större och därmed ökar behovet av varor. Från containerterminalen i Frihamnen har du hela mellersta Sverige inom räckhåll. Inom en 20 mils radie och tre timmar når du tre miljoner invånare, säger Dick Lagerberg.



Som kapten är man ansvarig för precis allting ombord, säger Albert Wit. ▶

Andrestyrman Pavel Moshchenskiy och praktikanten Denise Smit kollar så att containrarna blir lastade enligt plan. ▼



Största hamnarna

Av världens tio största containerhamnar ligger sju i Kina. Den allra största är just nu Shanghai som varje år hanterar över 35 miljoner TEUs*.

Containerterminalen i Frihamnen hanterar för närvarande cirka 50 000 TEU årligen. Under de senaste fem åren har godsmängden nästan fördubblats.

Den nya godshamnen och containerterminalen Stockholm Norvik Hamn ska ligga i Nynäshamn och beräknas vara klar att tas i drift 2019. Den nya hamnen kommer att ha totalt fem kajlägen på totalt 1 400 meter.

En stor fördel med nya godshamnen jämfört med Frihamnen är att Stockholm Norvik Hamn har en kort insegling och ett ordentligt djup hela vägen in till hamnen, som byggs för att ta emot fartyg i nivå med de största fartyg som kan gå in i Östersjön.

*1 TEU (Twenty foot equivalent unit) motsvarar en 20-fots container

Torbjörn Persson, driftansvarig för containerterminalen i Frihamnen, tror också att en ökad miljömedvetenhet och mer ambitiösa miljökrav ligger bakom ökningen.

– Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt försvarbart att skeppa allt till Göteborg och köra lastbil därifrån. Glädjande nog verkar folk ha insett det nu, säger Torbjörn Persson.

Att rederier väljer Stockholm framför andra närliggande hamnar ser Torbjörn Persson också som ett bevis för att Stockholms Hamnar och containerterminalen gör ett bra jobb.

– De som jobbar här på terminalen är ett sammansvetsat och väldigt kompetent gäng som arbetar snabbt och effektivt. Terminalpersonalen och vi från ledningen försöker vara flexibla och tänka utanför boxen för att lösa problem. Det tror jag kunderna uppskattar, säger Torbjörn Persson.

STOCKHOLMS HAMNAR ÄR numera den fjärde största containerhamnen i Sverige. Men trenden inom containertrafiken är att bygga allt större fartyg och de största får helt enkelt inte plats i Frihamnen. Inom en nära framtid kan Stockholm klättra ytterligare på containerlistan. Efter en decennielång process för att få alla tillstånd på plats för byggnationen av Stockholm Norvik Hamn återstår nu det sista klartecknet från Högsta domstolen. Enligt plan ska den nya godshamnen med tillhörande containerterminal utanför Nynäshamn kunna vara i gång 2019. Jämfört med Frihamnen så blir inseglingen mellan farled och hamn kortare, en halvtimme jämfört med fyra timmar, eftersom fartygen




”De som jobbar på terminalen är ett sammansvetsat och väldigt kompetent gäng.”

slipper att gå igenom skärgården. Stockholm Norvik Hamn kommer också att kunna ta emot betydligt större fartyg än vad Frihamnen klarar av.

– Det ska bli oerhört spännande att följa utvecklingen och att få jobba med den nya hamnen, säger Dick Lagerberg.

KLOCKAN HAR BLIVIT sex på kvällen och lastningen av M/V Tina är snart klar. Om en timme sätter Albert Wit kurs mot Norrköping. Efter Norrköping går han till Åhus i Skåne och lastar på sprit från företaget Absolut. Sedan följer den 100 kilometer långa Kielkanalen som förbinder Östersjön med Nordsjön och Elbes mynning vid Brunsbüttel. I Hamburgs gigantiska hamn går han in i fyra olika kajlägen. Där mönstrar Albert av. Efter sex veckors jobb är det dags för ett par veckors välförtjänt ledighet med familjen hemma i holländska Enkhuizen.

– När jag kommer hem brukar jag alltid börja med att presentera mig själv för min fru. 

Containern

Containern uppfanns av amerikanen Malcolm MacLean. Han fick idén 1937 då han betraktade hur gods från hans lastbil lastades ombord på ett fartyg och fascinerades av ineffektiviteten. Under 1960- och 1970-talen blev frakt med standardiserade containrar det dominerande fraktsystemet. Containern gjorde det billigare och enklare att frakta varor över hela världen och många ser dess genombrott som en viktig faktor till att globaliseringen tog fart. I dag hanterar systemet 90 procent av världens fartygsfrakt.

De vanligaste typerna av containrar är 20 eller 40 fot långa, cirka 6 eller 12 meter, och kan ta en last på upp till 20 ton eller mer. Tidigare användes containern främst för att frakta ömtåligt gods. Men i dag fraktas även trävaror och järnskrot med container. Det finns containers med temperaturanläggning som kan hålla stabila temperaturer på mellan -25 och +25 grader vid frakt av exempelvis mediciner och livsmedel.

Kapaciteten för både hamnanläggningar och containerfartyg brukar anges i enheten TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).

Två fartygskategorier

Containerfartyg kan delas in i oceangående och feederfartyg. De oceangående är större och kan färdas betydligt längre sträckor. Trenden är att rederierna bygger allt större containerfartyg för att pressa priset per container. Dagens största fartyg har en kapacitet på över 19 000 TEU. De oceangående fartygen som går från Kina till Europa anlöper nästan uteslutande någon av de största hamnarna i Europa: Rotterdam, Hamburg eller Antwerpen. Där fördelas deras last på olika mindre feederfartyg som tar godset vidare. M/V Tina (se artikel) med kapacitet på 822 TEU är ett typiskt feederfartyg.

VIA
FÖR
DJUP
NING



Stefan Hansson

INSPIRERAD AV DE GODA RESULTATEN

Som 14-åring räddade han en nedläggningshotad fritidsgård och fick blodad tand för politiken. I ungdomsförbundet fick han vänner för livet som senare blev ministrar och finansborgarråd. Självt har Stefan Hansson blivit styrelseordförande i Stockholms Hamnar.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Stefan Hansson.

ÅLDER: 39 år.

UPPVÄXT: Söderort i Stockholm.

BOR: Hammarby Sjästad.

FAMILJ: Fru och tre barn.

UTBILDNING: Fordonstekniskt gymnasium.

ARBETE: Jobbade som bilmekaniker i ett par år men sedan tog det politiska engagemanget över. Är för närvarande regionchef för LO-distriktet i Stockholms län. Sedan 2007 styrelsemedlem i Stockholms Hamnar. Ordförande sedan valet 2014.

FÖR DRYGT ETT ÅR SEDAN tog Stefan Hansson (S) över den politiska ledningen för Stockholms Hamnar. Sannolikt är han den förste före detta bilmekanikern som blivit styrelseordförande i det av Stockholms stad helägda bolaget. Redan 2007 tog han plats i Stockholms Hamnars styrelse som ledamot och sedan dess har agendan varit fullteknad av stora och viktiga frågor, till exempel ombyggnationerna av Värtahamnen och Kapellskärs hamn, processen med den nya godshamnen Stockholm Norvik Hamn och stadens nya kajstrategi.

– DET ÄR EN SPÄNNANDE och omvälvande tid för Stockholms Hamnar och det känns väldigt bra att flera av jätteprojekten närmar sig mål och att Stockholm Norvik Hamn förhoppningsvis snart kan börja att byggas. För mig som styrelseordförande är det också väldigt inspirerande att bolaget gör så bra ifrån sig. Vi



Bildtext

slår ju ständigt nya rekord när det gäller antal kryssningspassagerare och godsvolymer, säger Stefan Hansson.

Han upplever att det politiska klimatet i bolagets styrelse präglas av samförstånd. Inför varje styrelsemöte går han och

”Jonas och jag har olika politiska värdegrunder men när det gäller hamnfrågorna är vi väldigt ofta överens.”

vice ordföranden Jonas Nilsson (M) igenom alla ärenden för att stämma av var de olika politiska partierna står.

– Jonas och jag har olika politiska värdegrunder men när det gäller hamnfrågorna är vi väldigt ofta överens. Självklart ska det vara högt i tak och komplicerade frågor förtjänar att belysas från olika perspektiv, men för stabilitetens och kontinuitetens skull är det en stor styrka att de olika politiska partierna drar åt samma håll, säger Stefan Hansson.

ETT ÄRENDE SOM HAN själv funnit anledning att jobba särskilt mycket med är avvecklingen av oljehamnen på Loudden.

– Just när det gäller Loudden har jag legat på lite extra för att hålla frågan vid liv. För mig kändes det bisarrt av både miljö- och säkerhetsskäl att ha kvar en sådan verksamhet i citynära läge och frakta en massa olja och bensin genom stan. Jag var

”Befolkningstillväxten är en utmaning som vi måste klara utan att bygga bort tillgängligheten till kajer och vatten.”



Nära till bryggan. Stefan Hansson trivs med att bo i Hammarby Sjöstad.

väldigt glad när alla inblandade parter till slut kom överens om att flytta oljehamnen.

Stefan Hanssons politiska uppvaknande är lätt att datera. Han var 14 år och väldigt upprörd över att stadsdelsnämnden i Skarpnäck av ekonomiska skäl beslutat att lägga ner fritidsgården där han och polarna brukade hänga. Han och en kompis tryckte upp flygblad, kontaktade lokalpressen och uppvaktade dåvarande fritidsborgarrådet Lennart Rydberg (FP) i stadshuset. Det slutade med att politikerna rev upp beslutet och fritidsgården blev kvar.

– Att vi fick behålla gården gav mig blodad tand. Jag förstod att det faktiskt går att påverka samhället. Efter det gick jag med i socialdemokratiska ungdomsförbundet och det har verkligen format mig som människa. Jag hade redan tidigare ett rättspatos och en stark identitet som antirasist, men tiden i ungdomsförbundet stärkte mig i min övertygelse. Och inte minst fick jag många underbara vänner. Nästan alla som jag umgås med idag lärde jag känna i SSU, säger Stefan.

Flera av Stefans vänner från kurserna och festerna på 90-talet har liksom han själv fortsatt inom politiken.

– En kompis från den tiden är finansborgarråd i dag, en annan inrikesminister, säger Stefan med ett leende.

Inom näringslivet är det en självklarhet att medlemmarna i en företagsstyrelse utses med tanken att de ska använda sina personliga nätverk för företagets bästa. Men hur viktigt är det att styrelseordföranden i ett kommunalt bolag som Stockholms Hamnar har goda kontakter med till exempel rikspolitiker?

– DET SPELAR NOG IN i valet av ordförande. Man plockar inte vem som helst från gatan, så är det. Och visst kan det vara värdefullt för bolaget att jag har goda kontakter med personer som har inflytande över till exempel infrastrukturfrågor som påverkar hamnar och sjöfart. Samtidigt finns det ju ett demokratiskt regelverk att hålla sig till som gör att vår verksamhet skiljer sig från privata företag.

Med blicken mot framtiden vill han kämpa för att bevara Stockholms starka karaktär som hamn- och sjöfartsstad.

– Stockholm växer kraftigt och behovet av bostäder är väldigt stort. Det finns också starka kommersiella krafter som vill exploatera vattennära lägen. Men befolkningstillväxten är en utmaning som vi måste klara utan att bygga bort tillgängligheten till kajer och vatten. Vattnet är vår historia och en stor del av vår charm. ⚓



FOTO: FRANK STENBERG

Direkt i land med flytbrygga

Lagom till årets kryssningssäsong kommer en flytande gångbrygga att förbättra för både rederier och passagerare i Nynäshamns hamn.

Under våren slutförs arbetet med att utrusta Nynäshamns hamn med en hopfällbar flytande gångbrygga av typen Seawalk. Den kan anslutas till kryssningsfartyg och gör att passagerare kan gå iland direkt istället för att åka transportbåt, så kallad tenderbåt. Tidigare har alla kryssningsfartyg legat till ankars strax utanför Nynäshamns hamn.

– Det kommer att underlätta för passagerarna och rederierna ställer sig väldigt positiva eftersom de har goda erfarenheter av samma lösning i andra hamnar, säger Henrik Ahlqvist, marknadsansvarig för kryssningar på Stockholms Hamnar.

Seawalken kan vecklas in och ut beroende på om det ligger ett

”Passagerare kan gå iland direkt istället för att åka transportbåt.”

kryssningsfartyg inne i hamnen eller inte. Helt utfärdad mäter den ungefär 260 meter. Med en bredd på fyra meter är det också möjligt att köra mindre fordon på flytbryggan vilket underlättar av- och pålastning av bagage och avfall. ⚓



VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS HYRESGÄSTER OCH KUNDER

HYRESGÄST: Team Lines Sverige
HYRESGÄST SEDAN: 1994
LOKALENS PLATS: Tredje våningen, Magasin 2 i Frihamnen
INTERVJUAD: Johan Wallén, vd



FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi är ett familjeägt rederi med säte i Tyskland som bedriver en utpräglad containerfeeder-verksamhet. Vår roll är att möta upp de stora oceanfartygen som kommer från Kina, Orienten och Amerika och anlöper de största europeiska hamnarna i Hamburg, Rotterdam och Antwerpen. Därifrån fraktar våra fartyg containers till och från övriga Europa, bland annat Sverige.

Varför har ni valt att ha kontor i Frihamnen?

– Vi har mycket aktivitet här på ostkusten så för oss är det strategiskt att finnas här. Tidigare hade vi även ett kontor i Göteborg men nu har vi valt att koncentrera den svenska verksamheten till Stockholm.

Hur fungerar samarbetet med Stockholms Hamnar?

– Vi har trivts jättebra här i Magasin 2 precis ovanför Stockholms Hamnars huvudkontor. Men eftersom våra lokaler behöver renoveras har vi börjat diskutera möjligheten att flytta tvärs över gatan till lokaler som snart blir lediga i Magasin 3. En tanke är att dela de lokalerna med fler företag inom vår bransch och bygga upp ett slags sjöfartskluster. Det känns jättespännande. ⚓



FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

Anne Bonny och Mary Reed
stred sida vid sida som pirater.



HAVENS STORA SKRÄCK

De var hårda, hänsynslösa och företagsamma. Anne Bonny, Mary Reed, Madame Ching och Johanna Hård slog sig fram inom den mansdominerade sjörövarbranschen.

”Det var synd att se honom där, men om han hade slagits som en man hade han inte behövt bli hängd som en hund.”

De osentimentala orden ska ha yttrats av den kvinnliga piraten Anne Bonny efter att hon besökt sin make Calico Jack i fängelset. Anne Bonny föddes på Irland i början av 1700-talet men växte upp i Nordamerika. Som tonåring gifte hon sig med den arbetslöse sjömannen James Bonny och flyttade till det ökända piratnästet New Providence. Så småningom övergav hon James för den excentriska sjörövaren Calico Jack och kom att ingå i hans besättning som plundrade handelsfartyg.

Efter en framgångsrik räd mot en västindiefarare lärde Anne känna Mary Reed, en annan kvinnlig pirat, som också togs upp i Calico Jacks besättning. När deras piratskepp senare anfalls av ett brittiskt örlogsfartyg var det bara Anne Bonny och Mary Reed som bjöd motstånd eftersom de manliga piraterna var alltför berusade. Sedermera blev piraterna hängda men Anne och Mary klarade livhanken eftersom de var gravida. Mary dog dock kort efteråt i fängelse. Vad som hände med Anne Bonny är höljt i dunkel.

En betydligt mäktigare kvinnlig pirat var kinesiska Madame Ching som i början av 1800-talet tog över en jättelik koalition av pirater efter sin make Zheng Yi. Madame Chings piratskepp var ett hot för hela det kinesiska riket och plundrade ett stort antal brittiska och portugisiska handelsfartyg. Enligt vissa källor hade Madame Ching så många som 1 800 skepp

bemannade av 40 000 pirater under sig.

I Sverige hade vi Johanna Hård som 1823 ställdes inför rätta anklagad för sjöröveri. Ett plundrat skepp med mördad besättning hade hittats söder om Öckerö. Under rättegången framkom att Johanna Hård varit hjärnan bakom planen även om hon inte själv deltagit i dess utförande.

Man kan fråga sig om berättelserna om Anne Bonny och de andra kvinnliga piraterna inspirerat eller avskräckt kvinnor från att söka sig till den likaledes mansdominerade lagliga sjöfarten. Hur som helst dröjde det ända till 1970 innan Sverige genom Maria Björnstam fick sin första kvinnliga sjökaptan. ⚓

Mer historia

Du kan läsa och lyssna på fler berättelser på 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/stockholmshamn
Instagram
LinkedIn