



VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#3/10

ETT LIV I HAMNEN

MAGILOKAL

FILMEN FÅR LJUDET I HAMNEN

NU VÄNDER TENDEN



KJELL
KARLSSON
CHEF
INFRA
STRUKTUR
UTVECK
LING

2

LEVANDE SJÖFARTSSTAD

ATT UTVECKLA HAMNINFRASTRUKTUREN i sjöfartsstaden Stockholm är och har alltid varit en utmaning. Om vi tittar tillbaka, inte allt för långt, kan vi se att hamnområdena var slutna. Hela Frihamnsområdet var inhägnat och stängt. Om denna tid vittnar resterna av det gamla Frihamnsstaketet längs Tegeluddsvägen med sina infarter. Allmänheten varken fick, kunde eller ville ge sig in bland hamnkranar och stuveriarbetarnas manuella slit med gods.

Hamnverksamheten förändrades och staden såg möjligheter i att planera för bostäder och annan stadsutveckling på gamla hamnområden. Hamnen kände till en början detta som ett hot mot den egna verksamheten och försökte på olika sätt motarbeta utvecklingen. Med tiden lärde vi oss att samarbeta, att förstå varandras behov och se de värden respektive verksamhet förde med sig. Det är tillsammans som vi nu utvecklar en huvudstad med stora behov av både stadsutveckling och en väl fungerande sjöfart.

Ett resultat av detta är det arbete som påbörjats med den framtida stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Här utvecklas nu hamn och stad till att bli närmaste grannar, den nya terminalen i Värtahamnen ger en tydlig men attraktiv bild av hur hamnområdet öppnas upp och faktiskt blir en del av staden. Framtiden visar på en hamn som inte längre är ett slutet och isolerat område. Detta trots ökade krav på säkerhet.

I INNERSTADEN HAR VI I FLERA ÅR kunna se hur kaj efter kaj rustats upp. Vi har arbetat oss genom Skeppsbron, Söder Mälarstrand, Nybroviken, Strandvägen, nyligen avslutades arbetet på Norr Mälarstrand, och vi är nu i full gång med att renovera Ström-kajen. Det har legat i vårt intresse, så väl som stadens, att även här öppna upp områdena och göra dem tillgängliga både för stockholmare och turister. Man kan flanera längs kajerna, titta på vackra båtar, stanna och äta en bit mat på någon trevlig restaurang eller kanske bara sätta sig ner och njuta av utsikten över vattnet.

Det har varit en spännande resa så långt och i framtiden väntar nya utmaningar för gemensam hamn- och stadsutveckling. Ett sådant område är Stadsgården och Masthamnen. Det är viktigt att Stockholm fortsätter att växa och utvecklas, men det är minst lika viktigt att vi värnar om Stockholm som den levande sjöfartsstaden.

KJELL KARLSSON,
chef infrastrukturutveckling

Redaktion: Jenny Sundström, Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving/ETC
Layout och produktion: ETC · Tryck: Modintryckoffset
Ansvarig utgivare: Henrik Widerståhl
Mer info: www.stockholmshamnar.se

Omslagsbild:
Dialoginspelning hos Europa Foley, fotograferad
av Niklas Björling.

3 JUST NU

Östersjön är en vinnare när hamnarna jämför sina miljöinsatser.

4 TRADEN

Europa Foley i Frihamnen är en av många nöjda hyrestagare i Stockholms Hamnar.

6 NOTISER

Värtahamnen får ny pir. Bagagehanteringen i Nynäshamn moderniseras. Lär om godsets väg.

7 TEMA

Nu stundar bättre tider för hamnen.

12 PORTRÄTTET

Ett helt liv i hamnen har givit blivande pensionären Kurt Lilja många minnen.

14 ENKÄT

Hur många ton gods gör du av med per år?

15 OMVÄRLD/ ORGANISATIONSNYTT

Vägval 2010

16 HAMNARNAS HISTORIA

Kryssning – en tillväxtsektor sedan 1800-talet.

VIA
PRE
NUMER
ERA

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

VIA
10
08
24

BÄTTRE JÄMFÖRT

I somras blev det klart att projektet Clean Baltic Sea Shipping får 2,2 miljoner Euro av EU:s Östersjöprogram. Det är ett program för att begränsa sjöfartens miljöfarliga utsläpp i Östersjön. Stockholms Hamnar är med i projektet och kommer bland annat att delta i arbetet med att ta fram ett miljöhamnindex. Det gör det möjligt för hamnarna runt Östersjön att jämföra sitt miljöarbete. I indexet kommer det till exempel att framgå om hamnen har miljödifferenterade hamnavgifter, möjlighet att ta hand om svart- och gråvatten och källsortering. Tanken är att indexet ska vara en sporre i miljöarbetet. Det vinner Östersjön på.

FRIHAMNEN
2010-08-24 · KL 11:35

FILMMAGI I HAMNEN

Ulf Olausson sliter av sig de guldglitrande högklackade skorna.

De är snygga, men klappar inget vidare och för honom är det bara ljudet som räknas. Du har hört honom gå på film, men aldrig sett honom. Vi följde honom en dag på jobbet som vd på Europa Foley, en av Stockholms Hamnars hyresgäster i Frihamnen.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Ulf ratar de guldfärgade högklackade till förmån för ett par svarta. De låter bättre till slitna jeans.



07.30

Ulf Olausson parkerar motorcykeln vid Filmhuset för ett möte. Det är hösten som ska avhandlas och det blir tajt som vanligt.

– De flesta vill ha premiär på sina filmer i jul och då blir det mycket jobb för oss under hösten. I höst är det bland annat Änglagård och Åsa Nisse som vi ska göra, säger Ulf som känner sig lite öm i huvudet.

Han känner av att han stod en halvtimme på huvudet på yogan igår. Yoga är bra för honom som sällan står still.

8.30

– Jag är *foley* eller trampare som man säger på svenska. Det är ett så hemligt yrke att knappt någon vet att det finns, säger Ulf när han kommer in på kontoret som ligger i Magasin 3 i Frihamnen.

Yrket är uppkallat efter Jack Foley som ljudsatte en hel stumfilm på slutet av 20-talet. Idag handlar det om att lägga på ljud efter att filminspelningen är klar. Det handlar inte om bomber och granater utan snarare fotsteg, prassel och klirr från kaffekoppar.

09.00

Det är ett år sedan Europa Foley flyttade in i lokalerna som tidigare tillhörde tullen.

– Första gången jag såg lokalerna fanns här en fyllecell. Det kändes rätt deppigt, men vi har fått det väldigt fint. Vi trivs bra även om det varit lite stökigt med alla som flyttat in och ut ur huset. Vi är ju lättstörda eftersom vi spelar in ljud. Fartygen som vi oroade oss lite för stör inte alls, säger Ulf

10.00

Ulf och hans kollegor Lotta Nilsson och Bosse Persson fikar och pratar jobb. De håller för tillfället på med en tv-serie för SVT som heter Våra vänners liv. Bosse reser sig ur soffan. Han ska till Filmhuset med en mikrofon och ett stativ till en prins.

– Prinsen ska göra ett ljudpålägg på en film som FN gjort om miljön, säger Bosse.

10.30

Studio är en blandning av hightech och Mulle Meck. Här blandas supermodern inspelningsutrustning med drivor av skor, fotbollsspel, älghorn, en bil, ljusslingor, vadar-

Att arbeta som foley kräver insikt i dramatik.





Rätt skor, rätt takt och lagom blöt asfalt. Det är mycket som ska stämma när stegen spelas in.

stövlar och ett par moonboots med inbyggt snöknarr. Saker som Ulf kan göra ljud av. För han förvandlar lätt ett par skosnören till en tassande hund, ett verktyg för att bära fönster blir hovarna i filmen om Arn.

– I somras gjorde vi en film med Orlando Blom. Då använde jag min dotters trasiga armpuffar för att skapa ljudet av en dropppåse, säger Ulf.

11.00

Lotta spelar upp en sekvens ur tv-serien på sin dator. Det är joggare vars steg måste göras om. Lotta och Ulf letar vant efter ledtrådar i bilden för hur de ska få till ljudet.

”De bästa ’trampen’ är de som ingen märker.”

– Springer de på en grusväg? Nej, det är nog asfalt, säger Lotta medan Ulf knyter på sig ett par joggingskor.

Vid en närmare titt upptäcker de att asfalten är blöt och att joggarna springer en kort bit på gräset bredvid vägen.

Ulf håller vatten på den plätt asfalt som finns i studion och skapar gräskänsla genom att blanda plast, grenar och jord i en hög.

Tagningen sitter direkt och när de lagt på den kan ingen ana att det inte är joggarnas steg man hör.

– De bästa ”trampen” är de som ingen märker när de ser filmen. Det är det otacksamma med det här jobbet, säger Ulf.

Det händer att folk uppmärksammar hans jobb. Som när han lät som en bulldog som drack ur en vattenpöl. Det gillade regissören...

12.00

Lunchdags och vi fortsätter att prata ljud. Ulf har bra hörsel, men får ett pip i höger öra när han blir trött.

– Det är Iron Maidens fel. Jag fick pipet efter en konsert med dem på Ullevi. Nu använder jag alltid öronproppar när jag går på konsert.

13.30

– De här högklackade skorna är skitsnygga, men ger ett värdelöst ljud, säger Ulf och tar av sig ett par guldfärgade högklackade skor.

Det är ljudet som räknas och då väljer han ett par svarta med ett mer ”klickigt, diskantigt och feminint ljud”. Det är en scen med en kvinna i en reception som ska spelas in. Det är för hennes skull han går i högklackat och i ett par toktrasiga jeans.

– Byxorna ger ljudet kropp. Det räcker inte med bara steg, säger Ulf.

14.30

Ett avsnitt av tv-serien är klart. På måndag skickar de resultatet till SVT och i oktober har serien premiär. Då får de höra hur det blev.

– Det här jobbet är lite som att vara körsångerska. Man sjunger det bästa och vackraste man kan, men så klipps ändå mycket av det vackra bort, säger Lotta.

Annars tänker de inte så mycket på ljudet när de själva ser på film.

– Inte när det är bra. Bara när det är dåligt, men då blir jag störd, säger Ulf.

16.30

Ulf tar motorcykeln och åker hem till Ekerö. I morgon ska han till Berlin med Bosse på en kurs som det irländska filminstitutet anordnar. Han har varit på såna där kurser tidigare och det har förutom inspiration och kunskap också skapat jobb. ↓

VIA SIG NAL ER



Huvudförhandlingar i Miljööverdomstolen under hösten

Våra byggplaner i Värtahamnen och på Norvikudden är planerade att tas upp i Miljööverdomstolen den 27–28 oktober respektive 23–24 november. För mer information se www.stockholmshamnar.se.

BILD: BERG ARKITEKTKONTOR

6

VIA presenterar vinnarförslaget till ny terminal i Värtahamnen

Arkitektfirman C. F. Møller/Berg Arkitektkontor har tagit fram förslaget som blev utvalt i upphandlingen av en ny terminalbyggnad i Värtahamnen. Terminalen blir ett landmärke för den nya stadsdelen Norra

Djurgårdsstaden och ett lyft för Värtapiren och passagerarna. På webbplatsen kan du ta del av förslaget, bilder och annat material – ta gärna tillfället i akt för att kommentera och diskutera förslaget.

Ny bagagehantering i Nynäshamn

Under september påbörjar vi installationen av ett nytt bagagehanteringssystem för Gotlandsbåtarna i Nynäshamn. Projektet beräknas vara färdigt under nästa sommar. För mer information, se www.stockholmshamnar.se/Nynashamn.

Tack till våra kunder!

Stockholms Hamnar vill tacka alla kunder som under våren deltog i vår nöjd kundundersökning (NKI). Undersökningen ger oss mycket värdefull information om hur vi kan förbättra vår service och förmåga att vara en bra affärsfrämjande partner. Glädjande är att vi lyckats höja flera värden samtidigt som vi ser att det fortfarande finns områden där vi kan förbättra oss. Mer info finns på vår webbplats www.stockholmshamnar.se där du också kan lämna förslag på nya åtgärder.

Hur kommer kaffet till Sverige?



På vår webbplats har vi tagit fram en enklare animation som visar hur varor som vi köper i butik transporteras till Sverige. Här kan du följa alla steg i transportkedjan från produktionsland, till mellanhamn och sedan till Stockholm. www.stockholmshamnar.se/Allmanhet/Varans-vag.



NU LOSSNAR DET

Den globala krisen skickade ut chockvågor över världens hav. För när företagen tvingades dra i nödbromsen och minska produktionen så minskade också behovet av transporter till havs dramatiskt. Stockholms Hamnar märkte också hur marknaden frös till is, men trots årets smällkalla vinter var det då marknaden började tina. Nu har det verkligen lossnat och godstrafiken till sjöss har åter vind i seglen.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR/PER-ERIK ADAMSSON



VIND I SEGLEN

Det blåste snålt i hamnarna i fjol. Särskilt tufft var det i Kapellskär. Hamnchefen Rikard Sahl var aldrig orolig och nu har det också vänt.

– Nu behöver vi få ett beslut så att vi kan bygga flera kajer. Det är nödvändigt om vi ska kunna ta tillvara potentialen i Kapellskärs hamn.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTON: STOCKHOLMS HAMNAR

Enligt Dick Lagerberg på Stockholms Hamnar är ökningen särskilt stor till och från Baltikum.



KAPELLSKÄR LIGGER I NORRTÄLJE KOMMUN ungefär nio mil från Stockholm. Hamnen är en av Sveriges största ro-ro-hamnar. Ro-ro står för "roll-on, roll-off" och innebär att godset körs ombord med lastbilar och truckar. Det sker ofta med lastbil. Hamnens placering i norra ytterstergårderna gör att den har kort inseglingstid. Det gör hamnen utmärkt för alla som snabbt vill transportera gods och människor till och från Finland, Estland. Hälften av allt färjegods till och från Finland, Estland och Åland skeppas också via Kapellskärs hamn.

Hamnen har med andra ord ett bra läge, men har precis gått igenom riktigt tuffa tider. Nu har det vänt. Det har det för alla tre av Stockholms Hamnars hamnar, men uppgången har varit extra stark i Kapellskär.

RIKARD SAHL ÄR HAMNCHEF i Kapellskär och menar att en viktig förklaring till det är att fallet här var extra stort. Redan i vintras kunde han se att det började vända och nu tycker han det ser riktigt bra ut.

– Vi ser en kraftig ökning nu. Samtidigt ska man vara klar över att vi inte alls är upp i 2008 års volymer ännu. Vi förlorade så otroligt mycket 2009.

Var du aldrig orolig för att vändningen inte skulle komma?

– Nej, jag har varit med alldeles för länge för att bli orolig. Jag vet att det förr eller senare vänder och nu tycker jag framtiden för oss i Kapellskär ser ljus ut.

Det som däremot oroar honom är bristen på kajplatser i hamnen.

– Det är ett stort problem nu när volymerna ökar, men det här är inget nytt problem. Vi slog faktiskt i taket även under lågkonjunkturen. Det är en begränsning och gör att vi får pussla för att få det att fungera.

Det kan till exempel innebära att ett fartyg som lossat sin last måste åka ut och ankra för att ge plats åt andra fartyg innan det



Rikard Sahl,
hamnchef i
Kapellskär, har jobbat
för länge för att bli
orolig. Han förstod
att vändningen skulle
komma. Frågan var
bara när.

kan återvända för att lasta på gods. Det gynnar varken hamnen, rederierna eller miljön.

– Vi avvaktar nu beslut på den miljöansökan vi lämnat in så att vi kan börja bygga. Det handlar om att bygga en ny pir, om att fördjupa hamnbassängen, utökade markytor i en hamn som har en kort insegling, mycket bra geografiskt läge med korta sjödistanser österut och som är belägen i glesbygd. Det handlar om framtiden, säger Rikard Sahl.

DICK LAGERBERG, marknadsansvarig för gods och logistik, ser också ljus på framtiden.

– De senaste månaderna har vi haft en kraftig volymökning i Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn. Jämför man första halvåret 2010 med samma period i fjol så är volymökningen hela 20 procent.

Första halvåret 2010 jämfört med motsvarande period 2009 ökade Kapellskär med 22 procent, Nynäshamn med 22 procent och Stockholm med 17 procent. I ton räknat har ökningen varit

störst i Kapellskär, men det var också där volymfallen föll mest under lågkonjunkturen. Tittar vi på olika destinationer så ser han att Baltikum har ökat kraftigt.

– Till Tallinn är ökningen 48 procent, till Riga 35 procent och till Ventspils är den över 50 procent. Även Gdansk i Polen ser bra ut. Där kan vi se en ökning på 15 procent det första halvåret jämfört med samma tid ifjol. De polska volymerna växer dessutom från en högre nivå än de finska och baltiska, eftersom de inte påverkades i samma omfattning under lågkonjunkturen.

”Vi ser en kraftig ökning nu.”

Men varför har då volymökningen varit störst i Kapellskär?

– Det beror på att man i Kapellskär i stor utsträckning transporterar tungt gods åt industrin. Den typen av gods är extra konjunkturkänslig. Både i uppgång och i nedgång, säger Dick Lagerberg.

Han brukar vara försiktig i sina framtidsprognoser och hade för ett år sedan inte kunnat gissa att vi skulle få en sådan kraftfull återhämtning som vi nu ser.

– Det är glädjande att se att volymerna under det första halvåret 2010 ökar igen, men det är viktigt att notera att det är en återhämtning från väldigt låga nivåer. Vi har fortfarande en bit kvar till de nivåer som rådde innan den globala finanskrisen slog till.

Det är alltid svårt att sja om framtiden, men efter att ha talat med kunder, rederierna och speditörerna så har Dick Lagerberg en positiv bild av framtiden.

– Jag delar deras uppfattning att vi med stor sannolikhet kommer att se en fortsatt volymuppgång, men en försiktigare sådan än den snabba uppgång vi haft de senaste månaderna, säger Dick Lagerberg. ↴

Så stor är volymökningen första halvåret 2010 jämfört med samma period förra året.

Kapellskär	+ 22 procent
Nynäshamn	+ 22 procent
Stockholm	+ 17 procent

Destinationer med stark tillväxt

Per destination

Tallinn	+ 48 procent
Riga	+ 35 procent
Ventspils	+ 52 procent
Gdansk	+ 15 procent



KLAR VÄNDNING

För Tallink Silja innebar lågkonjunkturen en minskning av godstrafiken med 30 procent. Även om augusti var en rätt blek månad för rederiet så ser 2010 ändå ut att bli ett bra år.

– Det har helt klart vänt, säger Tommy Lindroos regionchef på Tallink Silja i Stockholm.

HÖSTEN 2008 KOM KRISEN till Tallink Silja.

– Det blev ett kraftigt fall hösten 2008. Vi förlorade 30 procent av godset, säger Tommy Lindroos på Tallink.

Nu ser det betydligt bättre ut även om augusti var en svag månad.

– 2010 blir ett bra år. Att augusti blev en förhållandevis svag månad kan bero på att industrin planerat längre semester än vanligt på grund av nedgången ifjol.

10



Tommy Lindroos,
regionchef, Tallink Silja.

FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Siffrorna för 2010 får dessutom en extra knuff av den stuveströjk som pågick i Finland i mars i år. Den gjorde att företag fick köra godset på lastbil och det gynnade Tallink. För rederiet är uppgången nu störst på linjerna till och från Baltikum.

– Det är en mindre marknad än Finland, men ökningen är större. Det handlar främst om en ökning av import av gods från Baltikum till Sverige. När det gäller handeln mellan Sverige och Finland så är den mer i balans.

Hur märkte du att konjunkturen började vända upp igen?

– Det märkte jag när jag pratade med våra kunder i vintras. De sa att produktionen ökade, om än långsamt. Jag tycker också att läget i bilindustrin är en bra värdeområde om man vill veta hur transportbehoven kommer att se ut framöver. Företag som Volvo, SAAB och Scania är så viktiga för Sverige så när de går bättre för dem så ökar även produktionen av reservdelar och behovet av godstransporter.

Har ni lärt er något av krisen?

– Det har vi säkert. En sak är insikten att vi måste jobba ännu hårdare för att fylla fartygen. ↴

RED UT STORMEN

Nedgången för branschen 2008 är den största i Finnlinks 20-åriga historia. Nu ser det ljus ut och sommaren har enligt marknadschefen Oktay Akbulat varit strålande.

FINNLINK HAR KÖRT GODSTRAFIK mellan Finland och Sverige i mer än 20 år. Det blir en del gods med tanke på att de transporterar mellan 120 000 och 150 000 lastbilar mellan Kapellskär och Nädendal utanför Åbo varje år. 2008 var för dem precis som för många andra i branschen ett fantastiskt år.

– Ja och alla trodde att volymerna bara skulle fortsätta att öka och öka. Sen kom hösten och det tog tvärstopp, säger Oktay Akbulat, marknadschef på Finnlink.

Han har jobbat i branschen i 40 år och säger att bara tiden efter Estoniaolyckan kan mäta sig med den nedgång vi just upplevt.

– Lågkonjunkturen kunde ha blivit ett problem om vi inte så snabbt och enkelt kunnat gå ner från fyra till tre fartyg på vår linje mellan Kapellskär och Nädendal. På så vis klarade vi oss väldigt bra genom lågkonjunkturen..

Sett i backspegeln menar Oktay Akbulat att 2009 var ett helt ok år och redan i vintras började Finnlink märka hur bokning-





FOTO: PRIVAT

Peeter Ojasaar i Paldiski hamn.

MÅR BARA BÄTTRE

På Baltic Scandinavian Lines märker de att den svenska ekonomin mår allt bättre. Exporten från Baltikum ökar och rederiet tvingas sedan en tid till och med säga nej till kunder när deras fartyg är fullbokat.

BALTIC SCANDINAVIAN LINES ÄR ETT REDERI vars huvudsakliga verksamhet är att frakta ro-ro gods till sjöss. Sedan 2005 driver de en reguljär linje mellan Paldiski i Estland och Kapellskär norr om Stockholm.

– Det är den kortaste sträckan mellan Sverige och Estland, säger Peeter Ojasaar, företagets svensktalande vd.

Estland drabbades hårt av den globala krisen, men kom tack vare ett snabbt agerande tidigt ur den enligt Peeter Ojasaar.

Baltic Scandinavian Lines linje mellan Sverige och Estland klarade sig därför bra genom krisen.

– Den var relativt stabil och nu ser vi hur volymerna ökar igen. Det märks inte minst på att vi allt oftare tvingas säga nej till kunder på grund av att fartyget Via Mare är fullt. Vi har helt enkelt inte kapacitet att möta efterfrågan och så har det faktiskt varit en tid.

Rederiet klarade också lågkonjunkturen utan att behöva säga upp personal.

– Oturligt nog startade vi en linje mellan Finland och Sverige 2008. Det var ingen bra tajming och den linjen fick vi därför lägga ner och dessutom ta en ekonomisk förlust för.

För honom är det tydligt att svenska ekonomin blir allt bättre.

– Och vi mår bra när Sverige mår bra. Jämför man årets sommarmånader med fjolårets så är utvecklingen väldigt positiv, säger Peeter Ojasaar.

Rederiet slår nu i kapacitetstaket och måste nu bestämma vilka åtgärder de ska vidta för att kunna öka kapaciteten.

– Det handlar antingen om fler avgångar eller att skaffa ett fartyg till.

Det är inte ett lätt beslut, men ett relativt angenämt efter en stormig och tuff lågkonjunktur. ⚓



FOTO: TOBIAS ÖSTBERG

Oktay Akbulat, marknadschef, Finnlink.

arna på fartygen blev fler och att väntelistorna blev längre. I år räknar han med en ökning på runt 15 procent.

En viktig förklaring till det är att sommaren varit så bra och Oktay Akbulat räknar med att Finnlink åter kommer att börja köra med fyra fartyg senast våren 2011.

– Men det beror inte bara på oss. Det måste också finnas kapacitet i Kapellskärs hamn. Det måste finnas avgångstider och kajplatser. Kan Stockholms Hamnar hjälpa oss med det så är jag ganska säker på att vi sätter in det fjärde fartyget igen.

Några fler båtar än fyra på linjen tror han knappast att det blir.

– Det är en fin linje vi har. Självklart planerar vi för nya linjer också, men det finns inget konkret att berätta nu, men det är stora saker på gång. ⚓



Kurt Lilja

ETT LIV I HAMNEN

Det är 50 år sedan Kurt Lilja jobbade sin första dag i hamnen. Jobbet var nytt, men inte Frihamnen. Där är han född och uppvuxen. Nu går han i pension.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG
FOTO: NIKLAS BJÖRLING



NAMN: Kurt Lilja
ÅLDER: 64 år
FÖDD: Född och uppvuxen i hamnen
AKTUELL: Går nu i pension efter ett liv i hamnen.
HOBBY: Reser gärna i

Sverige och övriga världen. Matlagning. En del av fritiden ägnar han åt att ta hand om den lilla bostadsrättsföreningen, där han är ordförande och lite av fastighetskötare.

ETT KRYSSNINGSFARTYG LIGGER VID KAJ och på en bänk sitter några turister och äter glass i solen.

Det är en vanlig sensommardag i Frihamnen, men det är inte mycket som är sig likt från när Kurt Liljas pappa Gustav gick i land för att börja jobba som biträdande maskinmästare i Frihamnen 1944.

– Det var mycket mer människor och ett helt annat liv i hamnen på den tiden. Då kunde det krävas 100 man för att lassa eller lossa ett fartyg. Nu räcker det med mindre än tio man, säger Kurt Lilja när vi träffas på Stockholm Hamnars kontor i hamnen.

Hans pappa Gustav var sjöingenjör från Landskrona och ville börja jobba i land nu när han skaffat familj. Två år senare föds Kurt och då har familjen också fått en tjänstebostad på området.

– Mina första minnen från hamnen är från tidigt 50-tal. Jag minns hästar som drar vagnar med gatsten och ångloken som körde gods till och från hamnen strax utanför vårt fönster. Ånglok som gjorde min mamma vansinnig när de spydde ut sin ånga och rök på tvätten hon just hängt ut på tork.

HAMNEN VAR EN SPÄNNANDE PLATS för en liten pojke att växa upp i. Här fanns fartyg, sjömän, hamnarbetare, kranar och spännande platser att leka på. Det tyckte inte bara Kurt utan också hans kusiner som ofta kom på helgerna och hälsade på.

– Mina mostrar var inte lika glada när de kom och hämtade dem. Deras kläder var ofta både sotiga och oljiga efter en dag.

På helgerna följde han ofta med sin pappa när de uppstått problem som behövde åtgärdas. Det var också en internationell miljö. Hit kom fartyg och sjömän från många olika länder.

– Häftigast var när det kom fartyg från Amerika. Då brukade



Kurt Lilja har levt största delen av sitt liv i och kring hamnen.

vi fråga sjömännen om vi kunde få riktiga amerikanska tuggummin. En kompis lyckades köpa ett par jeans av en sjöman. Det var väldigt speciellt för det här var innan det fanns jeans att köpa i butiker i Sverige.

Han gick i Gärdesskolan och på Östra Real och fick gå genom tullen för att komma till och från skolan. När Kurt var 14 år flyttade familjen till det hus som idag heter Liljas hus och som är uppkallat efter hans far. Vägen dit heter Liljas gata.

– Det kändes väldigt speciellt när de beslutade att döpa vägen och huset efter min far.

En speciell dag var det också 1960 när han jobbade sin första dag i hamnen. Han var 14 år och fick ett sommarjobb på en magasinexpedition.

– Jag hade ingen aning om vad jag skulle göra, men de som jobbade där var snälla och visade mig.

DET ENA JOBBET LEDDE TILL DET ANDRA och ju fler arbetsuppgifter han klarade av desto oftare ringde de för att höra om han kunde jobba efter skolan eller på helgen.

– De uppmuntrade mig hela tiden att lära mig nya saker. När jag tog körkort fick jag lossa bilar från järnvägsvagnar. Sedan lärde jag mig köra truck och spannmålssugen. Det var mer okomplicerat på den här tiden.

Det här gjorde också att han hade ganska god ekonomi under studietiden. När han i början av 70-talet var klar med sin polmag i ekonomi från universitetet så var det inte självklart att han



Nu väntar lugnare dagar. Från sin lägenhet kommer han fortfarande att kunna hålla ett öga på vad som händer i hamnen.

skulle börja jobba i hamnen. Istället hade han siktat inställt på att börja på något rederi. Han blev också erbjuden rederijobb, men nu hade konjunkturen vänt och han var inte nöjd med de villkor som han blev erbjuden.

– Då fick jag en fråga om jag ville jobba på kontoret i hamnen. Jag tackade ja och min första uppgift blev att jobba med försäkringsärenden.

KURT HAR I HELA SITT LIV bott nära hamnen bortsett från de fem år då han jobbade på Sjöfartsverket i Norrköping. Sjöfartsverket tog honom dessutom betydligt längre bort när han återvänt till sin gamla arbetsgivare Stockholms Hamnar.

– De erbjöd mig ett konsultjobb där jag skulle vara med i arbetet med att rusta upp farlederna i de större hamnarna i Moçambique.

Det var en riktig utmaning. Under den tiden så växlade jag mellan att jobba här i hamnen och med att jobba på plats i Moçambique. När det var klart fick jag fler

konsultuppdrag i Baltikum. Det var väldigt roligt och spännande.

På en av väggarna i kontoret finns bilder på Frihamnen från olika tider. Kurt pekar och visar var han bodde och på hur hamnen utvecklats. Han har en speciell relation till hamnen och är intresserad av dess historia.

– Jag läser litteratur som jag kommer över, men har också mina egna minnen. Jag märker dock att minna minnen ibland spelar mig spratt. Ibland stämmer de inte när jag kontrollerar dem. Jag märker också hur jag och kollegor kan ha helt olika syn på en händelse.

HAN VERKAR INTE SÅ VEMODIG över att han nu ska lämna hamnen. Det är dags tycker han.

Kan du tycka att det känns sorgligt att de ska bygga en ny hamn på en annan plats?

– Nej, det har redan varit så stora förändringar att det känns som att det inte gör något. Mycket av det som jag minns finns ändå inte kvar här.

Helt släpper han inte heller taget om hamnen. Från sin lägenhet på Gärdet kan han hålla ett öga på både hamnen och sjöfarten. ⚓

VIA ENKÄTEN

Hur mycket gods tror du att du förbrukar under ett år?



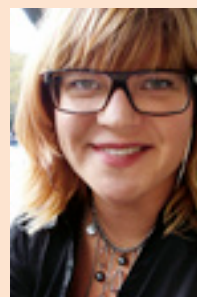
Jill Klackenbergh

– Omkring fem ton skulle jag gissa. Från oktober till juni är det nog mest frukt och grönsaker. Jag köper nog en del kött också när jag tänker efter.



Peter Wiklund

– Jag skulle gissa på ett ton gods per år. För mig handlar det antagligen om en himla massa livsmedel. Det är min spontana tanke när jag försöker fundera kring vad jag förbrukar. Bensin? Ja, kanske, men inte lika mycket.



Anna Karin Andersson

– Eftersom jag varken odlar eller tillverkar något själv är väl allt jag konsumerar gods på något sätt, så det borde vara flera ton. Jag köper mest livsmedel, vin och tidningar och kläder.



Martin Stockenström

– Jag gissar på att jag själv förbrukar 1, 5 ton gods om året. För min del handlar den största delen nog om frukt och grönsaker.

”Jag och kollegor kan ha helt olika syn på en händelse.”

VIA OMVÄRLD EN



Direktanlöp – tidigare än väntat

I september höll BPO, Baltic Port Organization, sin årliga konferens i Tallinn. Temat för konferensen var utmaningarna för hamnarna när vi nu ser en förändring i det ekonomiska läget och en uppgång i volymerna. Henrik Widerståhl, tf vd, som sitter i styrelsen för BPO och Gun Rudeberg, miljöchef och bolagsjurist, som sitter i arbetsgruppen för gemensamt miljöarbete, deltog i konferensen.

Ett för Stockholms Hamnar intressant föredrag hölls av Steve Wray från Ocaen Shipping Consultants Ltd. Det är en Londonbaserad konsultfirma som är specialiserad på analys av shippingmarknaden.

De har precis givit ut en rapport som behandlar hur Östersjöns containerhamnar påverkas av den senaste tidens utveckling av den globala handeln och den framtida utvecklingen av transporter.

Firman noterar i sin rapport att fartygsstorlekarna vid nyproduktion ökar i världen. Det leder till att fartygen på andrahandsmarknaden och därmed även feederfartygen ökar i storlek, vilket har stor betydelse för trafiken i Östersjön.

De ser även att direktanlöpen kommer snabbare än väntat till Östersjön och redan

är en realitet i Gdansk, vilket var otänkbart för bara några år sedan. Återhämtningen från lågkonjunkturen är stark och redan 2013 når man rekordvolymerna från 2008. Tillväxten efter det ser även ut att vara fortsatt stark.

Nyckelfrågan för hamnar kommer att vara djup och möjlighet att hantera stora volymer – i sammanhanget nämns i rapporten Gdansk, Kaliningrad och Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden som hamnar i Östersjön som kommer att ha denna möjlighet.

Stockholms Hamnar har gjort samma analys och satsar på att bygga infrastruktur för framtidens behov. Nu ser morgondagen ut att komma fortare än beräknat. Man måste vara modig för att bygga infrastruktur.



PÅ GÅNG I HAMNHUSET



Elisabeth Dellner ny HR-chef efter Kersti Tagesson

Kersti Tagesson lämnar Stockholms Hamnar efter sju år och blir personalchef i Enskede-Årsta-Vantörs Stadsdelsförvaltning. Ny chef för HR-enheten blir Elisabeth Dellner. Elisabeth har arbetat 20 år i hamnen inom HR och har en mycket bred erfarenhet av personalrelaterade frågor.



David Schubert slutar och Henrik Ahlqvist tar vid

David Schubert har valt nya utmaningar utanför Stockholms Hamnar. I samband med detta slås Davids tjänst ihop med Henrik Ahlqvists, hamnstyrman för kryssningar på Hamn och Trafik.



Sandra Alwert ersätter Emelie Norlén i receptionen

Emelie Norlén kommer att gå vidare som jobbcoach för ungdomar i Täby kommun, efter 6 månader i Stockholms Hamnar. Sandra Alwert som även hon kommer från Uniflex ersätter Emelie.



Ulrika Persson stannar i Stockholms Hamnar

Sedan i början av januari har Ulrika Persson från Sweco arbetat som miljöingenjör hos Stockholms Hamnar. Ulrika fick ett erbjudande av Stockholms Hamnar att stanna och valde att tacka ja.



Birgitta Andersson ny containerterminalschef efter Jan Kallander

Birgitta Andersson tillträdde den 1 september tjänsten som enhetschef i containerterminalen inom Hamn- och Trafikavdelningen. Birgitta ersätter Jan Kallander som efter drygt 20 år inom Stockholms Hamnar har gått i pension.



Håkan Söderlund, ny medarbetare på Teknik

Den 16 augusti började Håkan Söderlund som projektledare för anläggning på Teknikenheten inom avdelningen Infrastruktur. Håkan kommer senast från Stockholms stad och trafikkontoret där han var projektledare för mark och trafik inom anläggningsavdelningen. Håkan kommer främst att ansvara för enhetens projekt i Nynäshamn.



Svenska Amerikalinjens fartyg "Kungsholm" på besök i Stockholms ström i november 1953.

PÅ KRYSS SEDAN SLUTET AV 1800-TALET

Kryssningsfartyg i Stockholm kan kännas som ett ganska nytt fenomen, men redan på slutet av 1800-talet anlöpte kryssningsfartyg till huvudstaden. 1912 kom sex kryssningsfartyg. Det är ganska blygsamt i jämförelse med fjolårets facit på 293.

Redan på slutet av 1800-talet fanns kryssningsfartyg på Östersjön. 1884 började engelska rederier med kryssningstrafik till S:t Petersburg och de anlöpte även Stockholm.

Antalet kryssningsfartyg var blygsamt jämfört med dagens mått mätt. Stockholmsutställningen

lockade hit sex kryssningsfartyg och precis lika många kom 1912, det år då Stockholm var värd för sommarolympiaden.

Från 20-talet och fram till andra världskriget ökade antalet kryssningsbesök till Stockholm för varje sommar. Bland annat genomförde Svenska Amerika Linien kryssningar i Östersjön för att visa upp sina fina Atlantfartyg. Fartygen låg ute på Strömmen och väckte, som man lätt förstår, stor uppmärksamhet.

1948 kom de första kryssningsfartygen efter kriget. Under 1960 ökade kryssningstrafiken igen och 1969 anlöpte 33 fartyg Stockholm.

På 90-talet inleddes en ny och snabbare expansion av kryssningstrafiken. 1991 mottog Stockholm 130 anlöp och 100 000 passagerare. 2001 kom 191 fartyg med 170 000 passagerare. Ifjol kom 293 fartyg med cirka 440 000 passagerare, därav

84 000 turn-around passagerare som alltså gick på eller lämnade en kryssningstur i Stockholm. Denna säsong gästar 261 kryssningsfartyg Stockholm. 12 av dem är helt nya fartyg.

2008 invigdes en kryssningsterminal i Frihamnen. Den underlättar för fartygen att göra passagerarbyten i Stockholm.

Kryssningstrafiken till Stockholm har en historia på över 100 år och huvudstaden är idag Sveriges kryssningsdestination nummer ett. Det är en viktig besöksnäring och besökarna spenderar runt 450 miljoner kronor per år i Stockholm. Kryssningar i Östersjön är också en av de marknader som har starkast tillväxt i världen. ⚓

VIA **WW**

www.stockholmshamnar.se/historia



STOCKHOLMS HAMNAR

Stockholms Hamn AB
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00