

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR #3/16

PASSION FÖR BILFÄRJOR
REKORD I HAMMARBYSLUSSEN
ECODRIVING FÖR TRUCKAR

KAPELLKLART

NU ÄR KAPELLSKÄR RUSTAT FÖR FRAMTIDEN



FOTO: FREDRIK HJERLING

SOLEN ÖKAR TRYCKET

I SOMMAR HAR barometern för både väderlek och våra hamnar visat på högtryck. Sommaren är den tid då det är som mest hektiskt för vår trafik. Då är det skönt när det även syns i siffrorna. Passagerarantalet och godsmängden har nått höga volymer samtidigt som innerstadskajerna sjuder av liv. Utvecklingen följer vår plan med att koncentrera godset till hamnarna utanför Stockholm och låta passagertrafiken komma så nära city som möjligt.

MÅNGA NYA ANLÄGGNINGAR har nu också börjat användas. Den nya Värtaterminalen öppnade i början av sommaren liksom vår unika Seawalklösning i Nynäshamn för kryssningstrafiken. I Kapellskär har den nya piren färdigställts och kundernas fartyg har flyttat dit.

PÅ NORVIKUDDEN HAR arbetet startat för att bygga framtidens godshamn Stockholm Norvik Hamn. Det är väldigt glädjande att vi nu börjar se den nya hamnen växa fram. Under sommaren levererade Trafikverket dessutom den sista stora pusselbiten för detta projekt – en godkänd järnvägsplan.

NU GÅR VI en spännande höst till mötes och det gäller att bevara sommarsolen i sinnet när vi fortsätter med de stora omdaningarna av våra hamnar.

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

JOHAN
CASTWALL
VD

2

3 JUST NU

Truckförare lär sig ecodriving.

4 TRADEN

Mats lägger pussel i Hammarbyslussen.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: FRAMTIDSREDO

Efter tre års ombyggnad är Kapellskärs hamn rustad för framtiden.

12 PORTRÄTTET

Nelly Melin älskar bilfärjor.

15 VIA: LÄGET

Vi träffar Henrik Hermansson, managing partner för Visit Skärgården.

16 HAMNARNAS HISTORIA

Under rysshärjningarna brändes stora delar av Stockholms skärgård.



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
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: Foto Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se



VIA
16
08
22

FRIHAMNEN
2016-08-22
KL 11.00

ECODRIVING

Det handlar om att planera sin körning och vara förberedd på nästa moment redan innan trucken är framme. 13 truckförare i Stockholms Hamnars containerterminal i Frihamnen blir nu utbildade i ecodriving. Syftet är att minska truckarnas miljöpåverkan.

– Förhoppningen är att ecodriving ska minska däckslitage och bränsleförbrukning. Vi tror också att ökad kunskap om hur man planerar körningen kommer att göra oss ännu mer effektiva, säger Torbjörn Persson, driftansvarig för containerterminalen i Frihamnen.

Eftersom alla truckar är utrustade med gps och instrument som mäter bränsleåtgången så blir det möjligt att i detalj följa vilka effekter som satsningen får.

HÖGTRYCK I HAMMARBY

Nervösa seglare, proppfull hambassäng och brådskande polis-ärenden. Slussvakten Mats Collin i Hammarbyslussen har haft sin mest hektiska sommar någonsin med ett rekordstort antal båtar. VIA följde honom under ett arbetspass.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



Mats Collin får ta sig an de mest skiftande utmaningar som trafikledare.



15.45

Slussvakten Mats "Matte" Collin stegar in på Stockholms Hamnars kontor i Hammarbyslussen. På plats finns redan kollegorna Kristoffer Delberger och Nils Bolin. Med sina sju år i Hammarbyslussen är Mats arbetsgruppens veteran och lägmälda ledare. Han slår sig ned framför det tiotal olika skärmar som visar slussbassängen, inloppet från Saltsjön och Mälaren och Skanstullsbron. Härifrån styr Mats och kollegorna även öppningarna av Liljeholmsbron.

15.46

Det dröjer inte länge förrän det första anropet på VHF-radion kommer. Det visar sig vara sightseeingbåten Afrodite.

Varje dag mellan 06.30 och 23.30 sker slussning vid behov i Hammarbyslussen. Majoriteten är fritidsbåtar men här passerar också ett stort antal lastfartyg, taxibåtar och olika typer av turistbåtar. Yrkestrafiken har företräde.

15.58

Jehander 1 är på väg med sand och grus från Mälaren till Saltsjön. Det 75 meter långa lastfartyget träcklar sig förbi ett antal fritidsbåtar för att komma fram till slussporten.

- Nu får fritidsbåtarna vänta. Grusbåten är så stor att den alltid går ensam i slussbas-



sängen. Kollisionsrisken är för stor för att vi ska släppa in andra båtar, säger Mats.

16.15

Efter att ha öppnat slussporten för ett stort antal fritidsbåtar beger sig Mats ut på kajen. En mindre segelbåt ligger först men stannar så fort den kommit in i slussbassängen och stoppar upp passagen för de andra båtarna. Mats går fram och manar på båtägaren för att få båten längre fram i bassängen.

Under slussningen till Mälaren höjs vattennivån i bassängen cirka 60-70 centimeter. Större båtar förtöjer under slussningen. Båtägare med mindre båtar håller i tampar eller direkt i kajracket för att ligga stabilt under slussningen.

Mats dirigerar och får båtarna som ligger mitt i bassängen att lägga till vid närmaste båtgranne. När slussporten till slut stängs så finns cirka 30 båtar i bassängen.

- Många som inte är så sjövana blir stressade och nervösa av att komma in i slussen. Därför är det viktigt att jag är vänlig men bestämd, säger Mats.

Parallellt med slussningarna försöker Mats och kollegorna hålla koll på vilken yrkestrafik som är på gång för att hålla ett jämnt flöde.

- Det är lite som att lägga pussel och



spela tetris på samma gång, säger Kristoffer Delberger med ett roat leende.

16.27

En båtägare som inte fick plats i föregående slussning är lite upprörd för att slussportarna stängdes igen "mitt framför nosen" på honom. Mats förklarar att han var tvungen att stänga portarna av säkerhetsskäl.

16.32

En polisbåt anropar och behöver brådskande passage till Saltsjön. Mats kan se på skärmen hur polisbåten närmar sig i full fart. För att kunna släppa igenom den snabbt låter Mats de fritidsbåtar som befinner sig i hamnbassängen ligga kvar och slussa två gånger. När slussporten mot Saltsjön öppnas gör polisbåten en rivstart och försvinner mot okänt uppdrag.

17.30

Något färre båtar i bassängen nu. Abel Semere och Lenita Drottmark är på väg till Djurgården och kör fram till kajkanten med sin vattenskoter. Mats hälsar på dem med kortläsningsdosan i hand. 180 kronor kostar en enkel passage för en fritidsbåt från Mälaren

till Saltsjön. När transaktionen är avklarad unnar han sig att stå kvar på kajen ett ögonblick och njuta av sommarvädret. Sommaren 2016 har varit den mest hektiska någonsin i Hammarbyslussen. Ombyggnationen av området kring Slussen innebär att Karl Johan-slussen är avstängd och under ett antal år framöver kommer Hammarbyslussen vara den enda passagen till och från Mälaren. Mellan första maj och sista augusti passerade 27 058 fritidsfartyg och 3607 yrkesfartyg, en ökning med nästan 10 000 jämfört med året innan.

– Ofta har vi haft helt smockfullt i bassängen. Men det har ändå flutit på förvånansvärt bra.

18.30

Öppning av Skanstullsbron. Kristoffer Delberger sköter öppningen från sin dator i rummet bredvid Mats. Det gäller att göra saker och ting i rätt ordning annars kan bron hänga sig och då dröjer det inte många minuter innan köerna ringlar långa på båda sidor av bron. När bron väl öppnats åker fem segelbåtar in i slussen.

19.30

Mats äter sin hemgjorda lasagne när han blir ombedd att komma ut på hamnplan av

kaptenen på eventbåten M/S Molly. Mollys kock Johnny Johansson räcker över en kasse med lite godsaker som blivit över från dagens utflykt.

23.30

Dagens pass är över. Mats avslutar med snabbstädning av köket. Om fem timmar kommer de som har morgonpasset.

– Vi jobbar nära varandra här i slussen så det är viktigt att visa hänsyn och respekt. Alla är måna om att behålla den goda stämningen. ♡

Fakta Hammarbyslussen

Invigd 1930. Öppen och bemannad alla dagar året om mellan kl. 06.30 och 23.30. Det tar cirka fem minuter att i tur och ordning öppna och stänga de båda slussportarna.

Nattetid sker slussning på fasta tider för fritidsfartyg. Under perioden 1 maj till 31 augusti 2016 passerade 27 058 fritidsfartyg och 3607 yrkesfartyg.

VIA
SIGNAL
ER



6

Godset ökar rejält

Under de första sju månaderna under 2016 steg volymerna både för containergodset i Frihamnen och för roro-godset i Nynäshamns och i Kapellskärs hamn.

– Det är en glädjande trend med fortsatt ökande godsvolymer i våra hamnar. Vår strategi är att öka godsvolymerna genom våra ytterhamnar och utvecklingen hittills i år visar att vi är på rätt

väg, säger Henrik Widerståhl, vice vd och marknadschef på Stockholms Hamnar.

Störst ökning stod Nynäshamns hamn för. 860 000 ton gods hanterades i hamnen under januari till juli vilket är en ökning med 20 procent jämfört med samma period förra året. (Roro = roll-on/roll-off)



Målmedvetet hållbarhetsarbete

Historiskt har Stockholms Hamnar arbetat strategiskt och praktiskt med miljöfrågor som buller, avloppsvatten och sopsortering. Hållbarhet får nu ett ännu starkare fokus genom att arbetet integreras i den övergripande verksamhetsplaneringen. I år har också Stockholms Hamnar en granskad och bestyrkt hållbarhetsrapport och blir därmed ett av få svenska bolag som har en hållbarhetsrapport i enlighet med den globala standarden GRI.

DJUPDYKNING I EN CONTAINER

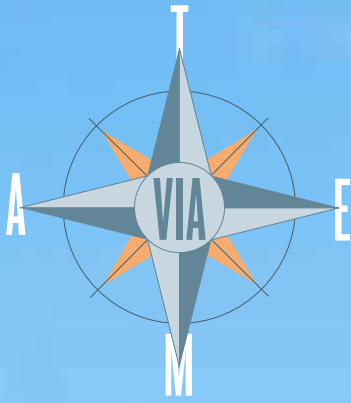
Den 19:e augusti anlände en container i Frihamnen med 97 kartonger musikinstrument. Lasten kom från Tianjin i Kina.



Tusen LNG-bunkringar med Seagas

Det specialbyggda bunkerfartyget M/S Seagas har genomfört sin tusende LNG-bunkring till fartyget Viking Grace sedan fartyget togs i drift i januari 2013. Seagas förser Viking Grace med drygt 60 ton LNG då fartyget ligger förtöjt vid Stadsgården i Stockholm. Seagas är det första fartyget i sitt slag i hela världen och är klassat enligt samma regler som gäller för oceangående LNG-tankers. Fartyget M/S Viking Grace som levererades i januari 2013 blev från första början en milstolpe ur miljösynpunkt. Globalt uppmärksammades Viking Grace som miljöpionjär genom att vara världens första stora passagerarfartyg som drivs med flytande naturgas.

(LNG = Liquefied Natural Gas)



RUSTADE

245 meter splitterny pir och en nästan fördubblad hamnplan med kraftigt uppdaterade lösningar för logistik och säkerhet. Efter tre års ombyggnad har Kapellskär blivit en toppmodern hamn där de allra största kombinerade gods- och passagerarfartygen kan gå in.



8

FRAMTIDS

Tanken är att Kapellskärs nya hamn ska hålla i 100 år. Målet är ännu nöjdare kunder som väljer att utöka sin verksamhet.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

KLOCKAN ÄR 11.38, solen skiner och Liverpool Seaways är klar för avgång hela 37 minuter före utsatt tid. Servicegruppens Tony Gladh och Jocke Norrbacka beger sig ut för att lägga loss det 186 meter långa fartyget. Eftersom Kapellskärs nya pir är betydligt bredare än den gamla och dessutom utrustad med tre meter höga betongfundament för förtöjning kan Tony och Jocke lugnt köra hamntrucken hela vägen ut till trossarna utan att riskera att köra på någonting.

Liverpool Seaways är en typisk representant för ropax-trafiken som kommit att bli Kapellskärs nisch. Ropax är en färjetyp för både gods och passagerare som kombinerar roro-fartygets (roll-on/roll-off-fartyg) kapacitet att ta lastbilar med passagerarfartygets komfort.

Christian Östman, stuverichef i Kapellskärs hamn, nickar nöjt när det mörkblå fartyget går ut i den friska vinden och inleder sin resa mot estländska hamnstaden Paldiski. Att av- och pålastning-

TRO



Färjelägen: 5
Djup: 9 meter
Hamnnya: 200 000 m²
11 000 filmeter uppställningsområde för lastbilar, bussar och personbilar mm.
275 personbilspareringar,
16 busspareringar
90 trailerplatser
10 000 m² serviceyta

en gått så snabbt talar för att kombinationen kompetent personal och toppmodern hamn kommer att fira triumfer framöver. Den nya piren är tillräckligt stor för att hamnen ska kunna ta emot de allra största ropax-fartygen och hamnens nya ramper ligger i europatopp med en bredd på nära 30 meter.

– Framför allt kan vi jobba parallellt med av- och pålastning på ett helt annat sätt än tidigare. I förlängningen leder den ökade effektiviteten till att vi kan erbjuda våra kunder bättre tidtabeller och större flexibilitet. Just i dag har vi dessutom skapat en miljövinst eftersom kaptenen ligger före tidtabellen och därför kan slå av ett par knop på takten så att bränsleförbrukningen blir betydligt mindre på resan över, säger Christian Östman.

LÄNGST UT PÅ piren finns en stålbrygga över till den stora dykdalben, en rund och mycket kraftfull betongkonstruktion med flera meter höga fenderplåtar runt om. Dykdalbens funktion

”Just i dag har vi dessutom skapat en miljövinst eftersom kaptenen ligger före tidtabellen.”

är dubbel. Dels är den ett skydd för piren ifall ett fartyg skulle komma in med för hög fart men den kan också användas som stöd när fartyg ska svänga in mot piren. Tillsammans med driftchefen Peter Lundman och hamnens kommunikationsansvarig Kajsa Nygren tar Christian Östman med VIA ut på dykdalben för en historielektion. Här har man en fantastisk utsikt mot skärgården men också, om man i stället vänder blicken inåt hamnen, en perfekt vy över Kapellskärs utveckling.



– Där började allting, säger Peter Lundman och pekar på grusvägen som leder fram till den modesta stenbrygga där Viking Lines första fartyg S/S Viking backade in 8 maj 1960 och i samma stund startade Kapellskärs historia som kommersiell hamn.

På andra sidan hamnområdet ligger betongpiren från 1980 som just nu byggs om för att så långt det är möjligt bli lika modern som den nya piren.

”Målet med den nya hamnen är också att den ska hålla i 100 år.”

– Står man här och tittar blir man varse att det inte byggs nya hamnar så ofta. Målet med den nya hamnen är också att den ska hålla i 100 år. Mitt inne i byggprocessen tänker man inte så mycket på sånt, men nu när allt börjar bli klart har jag slagits av hur få förunnat det är att få vara med om en sån här sak, säger Peter Lundman.

OMRÅDET DÄR den nya piren ligger var en vik innan projektet startade. Mycket omfattande sprängnings-, schaktnings- och muddringsarbeten har varit nödvändiga för att åstadkomma den nya nio meter djupa hamnbassängen. 257 pålar slogs ner innan arbetet med form, armering och betong till den nya piren kunde börja. När vi lämnar piren går vi över hamnplanen där Peter

Lundman 1984 började sin bana i Kapellskär med att ”lappa bilar”. Inte heller här är det särskilt mycket som är sig likt. Hamnplanen har storleksmässigt nästan fördubblats för att bättre kunna hantera det stora antalet fordon som kommer till hamnen. Numera får här plats imponerande 5 800 längdmeter lastbil. Asfalten är till stora delar ersatt av mer hållbar marksten och under marken ligger ett system av vattenreningsverk med inte mindre än nio anläggningar för oljeavskiljning.

PÅ EN HÖJD vid hamnens östligaste udde reser sig ett tre meter högt träkors med inskriptionen Estonia 28/9 1994. Kapellskär är den plats på det svenska fastlandet som ligger närmast platsen där Estonia förläste. Tillsammans med terrordåden i New York 2001 är Estonias förlisning den händelse som antagligen haft störst påverkan på sjöfartens säkerhetstänkande.

– Efter Estonia blev det ett helt annat förhållningssätt till säkerhet ombord på fartygen. 11 september hade en liknande påverkan när det gäller säkerheten i hamnområden. När vi utformade den nya hamnen har målet varit att bättre logistik och ökad säkerhet ska gå hand i hand, säger Peter Lundman.

Med hjälp av trafiklednings- och trailerhanteringssystemet ITS kommer hamnen ha järnkoll på alla fordon inom hamnens säkerhetsområde. ITS-kameran läser av fordonens registreringsnummer och fordon som inte har en bokning släpps inte in. För att optimera trafikstrukturen har också en ny incheckningslinje skapats i hamnens södra del. I anslutning till den har två nya speditionbyggnader byggts där rederierna Tallink Silja och Finnlines har flyttat in och



VIA FÖR DJUPNING

Nya Kapellskär

Utvecklingsprojektet inleddes 2013 och beräknas vara helt klart i slutet av 2016. Syftet är att modernisera och effektivisera hamnen och förbättra miljö och säkerhet för att möta marknadens behov av befintliga och framtida volymer och fartygsstorlekar. Kapellskärs huvuduppgift ska även i framtiden vara att avlasta Stockholm som godshamn.

Fem kajlägen

Den ombyggda hamnen omfattar en ny pir med två färjelägen i hamnens södra del, ett ombyggt färjeläge i hamnens mellersta del och den nuvarande piren med två färjelägen i hamnens norra del. Efter ombyggnad kommer hamnen att ha fem moderna färjelägen. I söder och angränsande till hamnen finns en ny lotshamn. Faciliteterna för el, vatten och källsortering av avfall är kraftigt moderniserade. Det blir nu möjligt för fartyg som ligger vid kaj att lämna avloppsvatten, få färskvatten samt ansluta till hamnens elsystem.

Fördubblad hamnplan

För att optimera trafikflödet och få en säkrare och bättre hamn ur miljö- och arbetsmiljöperspektiv har markytorna utökats och hamnplanen blivit nästan dubbelt så stor. Trafik- och godsflödet styrs genom trafiklednings- och trailerhanteringssystemet ITS som med kamera registrerar alla fordon innan de släpps in på hamnens säkerhetsområde. Andra förbättringar är en ny incheckningslinje och tre nya speditiionsbyggnader samt ett nytt tullhus.

Verksamheten

Kapellskärs hamn har för närvarande fyra rederier som kunder: Finnlines, Viking Line, DFDS och Tallink Silja. De flesta fartyg som trafikerar hamnen är så kallade ropaxfartyg som tar både lastbilar och passagerare. Det enda utpräglade passagerarfartyget som går till Kapellskär är Viking Lines Rosella.

Under 2015 ökade godsvolymer i Kapellskärs hamn med sex procent. Första halvåret 2016 steg godset också med sex procent, jämfört med samma period förra året. Stockholms Hamnar har 17 heltidsanställda medarbetare i Kapellskärs hamn.

ytterligare ett speditiionshus byggs för rederiet DFDS:s räkning.

Kajsa Nygrens uppgift under ombyggnaden har bland annat varit att hålla kontakt med de boende i närområdet.

– De som bor härute identifierar sig starkt med området och bryr sig verkligen om vad som händer med hamnen. Därför har vi kontinuerligt haft möten där de fått information och kunnat ställa frågor. Det har varit mycket uppskattat och trots sprängningar och en del buller har vi haft väldigt få klagomål. Tvärtom är det flera som uttryckt glädje över hamnens utveckling, säger Kajsa Nygren.

CHRISTIAN ÖSTMAN intygar att även hamnens kunder är nöjda.

– Första gången Ossi Falck som är kapten på Finnlines fartyg Finnellow kom till den nya piren så sade han ”Satan vilken fin kaj!” på sin klingande finlandssvenska. Det tyckte vi var ett väldigt fint betyg.

Kapellskärs hamn har trots flera års omfattande ombyggnationer både lyckats hålla den ordinarie trafiken igång och dessutom ökat sina godsvolymer. När hamnen nu är klar har Christian Östman och kollegorna all anledning att känna en stark framtidstro.

– Vår huvuduppgift är att avlasta centrala Stockholm som godshamn, men vi ser också goda möjligheter att växa ytterligare. Kanske kan vi få hit fler rederier men framför allt tror vi att de som redan är här kommer att utöka sin verksamhet. Det ska bli väldigt spännande att se vad som händer under de närmaste åren. ⚓



VIA
POR
TRÄTT
ET

Nelly Melin

FRIHETEN PÅ FÄRJAN

Nelly Melin gillar verkligen incheckningslinjer, mässingsdetaljer och fartygsdiskussioner på nätet. Men allra mest gillar hon känslan ombord på en färja. Förra året åkte hon 114 gånger med favoriten Rosella.

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Nelly Melin
ÅLDER: 23 år
UPPVÄXT: Huddinge utanför Stockholm
BOR: Växlar mellan Huddinge och Åland
FAMILJ: Mor och far
UTBILDNING: Gymnasieutbildning på Sjömansskolan
ARBETE: Matros på Waxholmsbåten Roslagen

FÖR ALLA SOM följer Stockholms Hamnars Facebooksida är Nelly Melins intresse för hamnar, sjöfart och färjor välkänt. När Värtahamnens nya passagerarterminal invigdes i juni gjorde hon till och med en egen instruktionsvideo som Stockholms Hamnar delade.

– Jag fick många frågor från kompisar om terminalen så då slängde jag ihop en video om hur terminalen fungerar och om hur man hittar dit. Själv tycker jag terminalen blev jättefin. Det var trångt i gamla Siljaterminalen så det är väldigt skönt att den nya är stor och rymlig. Incheckningsdiskarna är också mer skilda från varandra så det blir ett bättre flöde, säger Nelly Melin.

När VIA träffar henne har hon just mönstrat av Waxholmsbåten Roslagen där hon jobbar som matros. Hon trivs jättebra med jobbet, att både sköta trossar och ha mycket kontakt med passagerarna, men har svårt att bli fascinerad över Waxholmsbåtarna som fartyg.

– Ärligt talat är de i minsta laget. Jag tycker om båtar som är





ett helt system med passagerare och bilar. Stora kryssningsfartyg kan vara jättefina men mest av allt är jag en östersjö-bilfärjämänniska, säger Nelly.

EFTER AVSLUTAT ÅTTADAGARSPASS har hon nu en veckas ledighet att se fram emot. I Nellys fall innebär ledighet sällan att stanna på landbacken. Två-tre gånger per ledig vecka åker hon färja. Ofta bor hon hos vänner på Åland och har Mariehamn som bas för sina utflykter.

– Jag brukar stanna några dagar och göra dagskryssningar. Ibland drar jag på längre turer, kanske till Tallinn. Vart jag åker varierar mycket beroende på hur mycket tid jag har och vilka vänner som vill åka med. Ibland åker jag själv. Allt beror på dagsformen. Det är härligt med färjorna. De finns alltid där när man har tråkigt, säger Nelly.

Redan som liten älskade hon att följa med på familjens turer med Birka Princess. Men vad är det egentligen som är så

himla roligt ombord på färjor? Vad var det som fick henne att bara under förra året åka 114 gånger med Viking Lines gamla trotjänare Rosella?

– Jag har undrat över det men har inte något direkt svar. Personalen ombord är en viktig del. Man känner igen dem och gillar att snacka med dem. Att åka med Rosella har blivit som att komma hem till en kompis. Sen är färjan ett perfekt ställe att vara på om man vill titta på folk utan att behöva interagera så mycket. Ibland när jag åker själv träffar jag någon rolig människa som jag

”Sen är färjan ett perfekt ställe att vara på om man vill titta på folk utan att behöva interagera så mycket.” ▶



säkert aldrig hade snackat med om det hade varit på en bar i land. Folk är så mycket roligare och öppnare på en kryssning.

Nelly Melins intresse omfattar även tekniken, infrastrukturen, estetiken och historien kring bilfärjorna. På olika entusiastgrupper på internet hittar hon likasinnade. Just nu är Tallink Siljas kommande LNG-fartyg Megastar det hetaste diskussionsämnet.

– Vi båtnördar går naturligtvis i gång på nya fartyg och det är mycket snack om hur Megastar kommer att påverka linjen Helsingfors-Tallinn. Hur kommer logistiken förändras? Kommer Tallink Siljas andra färja Superstar säljas och skickas iväg? Tyvärr är det väldigt svårt att få information för mycket av det som skrivs om Megastar är på finska eller estniska. Ibland blir jag lite bitter över att rederierna inte tar synpunkterna från oss entusiaster på större allvar. Vi marknadsför ju deras produkter bland våra kontakter och sociala medier helt utan ersättning, säger Nelly.

I höst ska Nelly göra en resa som hon sett fram emot länge. Hon flyger ner till Kroatien, tar färjan till Italien på kvällen och kommer tillbaka nästa dag och tar flyget hem igen. Det som gör det hela till en veritabel drömräsa är färjan som går mellan Split och Ancona. Färjan heter Regina Della Pace men är i själva verket samma fartyg som mellan 1979 och 1988 tillhörde Viking Line och trafikerade ruten Kapellskär-Mariehamn-Nådendal, nämligen Rosellas systerfartyg Turella!

– Att få åka med Rosellas syster ... större än så blir det inte. 🍷

Nelly Melins Topp 3- favoritfärjor

1. Rosella

Mitt andra vardagsrum.

Jag gillar allt: Designen, inredningen och inte minst personalen.



2. Birka Stockholm

(före detta Birka Paradise)

Ett nostalgiskt val. Jag saknar fortfarande föregångaren Birka Princess som jag åkte med som liten och som senare sjönk utanför Santorini.



3. Victoria

Min klara favorit bland de modernare färjorna.





Tryggt med nya pollare

För att kunna erbjuda säkrare förtöjningsplatser bygger Stockholms Hamnar nya stormpollare i Frihamnen och Masthamnen.

Storleken på de kryssningsfartyg som kommer till Stockholm ökar hela tiden vilket förändrar kraven på de kajer fartygen lägger till vid. Därför utökar nu Stockholms Hamnar antalet pollare som fartygen förtöjs vid. De nya pollarna får också en kraftigare konstruktion. En ny och förhöjd stormpollare etableras på kaj 3 inom Frihamnsområdet och en motsvarande stormpollare längst ut på Masthamnen.

”Genom att etablera nya och kraftigare pollare kan vi erbjuda fortsatt trygga och säkrare förtöjningsplatser.”

I Masthamnen byggs också 19 stycken 100 tons pollare längre in på kajen.

– Genom att etablera nya och kraftigare pollare kan vi erbjuda fortsatt trygga och säkra förtöjningsplatser.

Det är en viktig del

av att utveckla Stockholm som kryssningshamn, säger Nader Bakhshi, projektledare för anläggning på Stockholms Hamnar.

Arbetena innebär framför allt pålnings- och betongarbeten och påbörjades våren 2016. Efter uppehåll under kryssningssäsongen beräknas allt vara klart under våren 2017. ⚓



VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS HYRESGÄSTER OCH KUNDER

HYRESGÄST: Boccone/Visit Skärgården
HYRESGÄST SEDAN: 2015
LOKALEN: Paviljong ritad av Peter Celsing och uppförd 1955 vid kajplats 18 på Strandvägen
INTERVJUAD: Henrik Hermansson, managing partner

Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vi driver Boccone som är en italiensk bistro och Visit Skärgården som är en plattform för att marknadsföra Stockholms skärgård. Paviljongen här på Strandvägen är alltså både restaurang och turistbyrå. Uppdraget att marknadsföra skärgården ingår i vårt hyreskontrakt med Stockholms Hamnar. Förutom turistbyrån satsar vi stort på webbsidan visitskargarden.se och tidningen Visit Skärgården som kom ut första gången i år och trycktes i 80 000 exemplar. Vi vill få fler att upptäcka vår underbara skärgård. Till paviljongen hör också två pontonbryggor där båtar på minst 12 meter kan hyra kajplats.

Varför valde ni den här lokalen?

– Vi fick tips om att den skulle bli ledig av den tidigare hyresgästen och kände att det var en rolig utmaning att driva restaurang på den här fina platsen och samtidigt utveckla konceptet Visit Skärgården. Förhoppningsvis korsbefruktar verksamheterna varandra.

15



FOTO: NIKLAS BJÖRLING

Vilka tankar har ni om framtida utveckling?

– En idé är att låta restaurangkonceptet och turistbyrån närma sig varandra genom att ha en meny som är mer präglad av skärgården. Vi vill också ha ett tätare samarbete med andra aktörer, som Skärgårdsstiftelsen. En stor utmaning är att få till en livaktig verksamhet i paviljongen under hela året. I framtiden är det mycket möjligt att vi satsar mer på olika typer av events och happenings under vintern. ⚓



Rysk Galär vid Granhamn,
av Victor Perrot

VIA HAMNARNAS HISTO RIA

RYSSSEN KOMMER!

Natten till den 11 juli år 1719 råder ett ödesmättat lugn på Ålands hav. Under en bädd av dimma kommer en rysk örlogsflotta roende med raska tag. Det är en imponerande armada som så småningom samlas utanför Kapellskär: 132 galärer och ett hundratal öppna skärbåtar med sammanlagt 26 000 man ombord.

En del av den ryska styrkan drar norrut och plundrar kuststräckan upp mot Gävle. I Stockholm som haft nära tvåhundra år utan krigshandlingar blir

chocken stor när det står klart att Peter den stores flotta hotar staden. Under de följande veckorna sätter ryssarna stora delar av Stockholms skärgård i brand. Några av de värst drabbade områdena är Muskö, Ornö och Utö. Men till själva staden når ryssarna aldrig. Den 12 augusti slås anfallet tillbaka vid Baggenstaket (sund mellan Värmdö och fastlandet) och kort därefter vänder de hemåt.

Spår av dessa "rysshärjningar" finns kvar än i dag i skärgården, till exempel

i form av "ryssugnar", ovala stenkonstruktioner som byggdes och användes av ryssarna som bak- eller värmeugnar. I närheten av Kapellskär växer också ett särskilt sorts gräs, så kallat ryssgräs, som sägs ha fått fäste genom de ryska hästarnas spillning. ↴

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