

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#4/16

EN BLÅSIG DAG MED SIMON
VÄRLDENS ÄLDSTA AUKTIONSHUS
NYE HAMNKAPTENEN INGEN NYBÖRJARE

MÖTESHAMNEN

ALLA ÄR VÄLKOMNA TILL NYA VÄRTAN



FOTO: FREDRIK HJERLING

ETT HISTORISKT ÅR

DET HAR VERKLIGEN VARIT ett historiskt år i Stockholms Hamnar. Två nya hamnar står i princip klara. Värtahamnen och den nya terminalen är officiellt invigda och Kapellskärs hamn är så gott som klar och kommer att invigas när vårsolen flödar i Roslagen. Vi har även sjösatt den nya seawalken i Nynäshamn och vi höll ett välbesökt startskott för att markera byggstarten av Stockholm Norvik Hamn. Bygget av den nya godshamnen har dragit igång ordentligt och går i en rasande takt.

DET KÄNNS UNDERBART att vi både i bokslutet för det här året och i budgeten inför kommande år kan se att volymerna för såväl passagerare som gods är oförändrade eller ökar. Dessutom är vakansgraden fortsatt mycket låg i våra fastigheter. Det känns härligt att i en ganska turbulent omvärld faktiskt kunna stanna upp och känna att vår verksamhet är stabil och att vi har gjort de rätta satsningarna för framtiden.

ETT STORT TACK för ett gott arbete och ett bra år till alla er som är med och arbetar för sjöfarten!

God Jul och Gott Nytt År!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

JOHAN
CASTWALL
VD

2

3 JUST NU

Farliga kemikalier fajas ut.

4 TRADEN

Simon lastar fartyg med finesse.

6 NOTISER

Senaste nytt från Stockholms Hamnar.

7 TEMA: NYA VÄRTAN

Den ombyggda Värtahamnen är invigd.

12 PORTRÄTTET

Möt nye hamnkaptenen Anders Nordlund.

15 VIA: LÄGET

Världens äldsta auktionshus i Banan- kompaniets gamla kylrum i Magasin 5.

16 HAMNARNAS HISTORIA

M/S Stockholm kolliderade år 1957 men överlevde och korsar än i dag världshaven under namnet Astoria.



**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 Häfström/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

MARKER



VIA
16
11
08

FRIHAMNEN
2016-11-08
KL 14.58

UTFASNING

Det ska bli enklare att se vilka kemiska produkter som innehåller miljö- och hälsofarliga ämnen samt att hålla koll på inköpta och använda mängder under året. Det är tanken bakom kemikaliehanteringsystemet Chemsoft som nu införs på Stockholms Hamnar. Stockholms Hamnar är pilotbolag inom Stockholms stad, där alla bolag och förvaltningar så småningom ska använda systemet. Det övergripande målet är att i möjligaste mån fasa ut användningen av farliga kemikalier.

..FULLT ÖS FÖR SIMON

Ett stort fartyg närmar sig kaj. Trossar tas emot och surras fast. Byggmaterial lossas och lastas. Och kanske kommer hamnkonto- rets nya bastu till användning. VIA följde stuvaren Simon Liljehammar under en höstdag i Nynäshamn.

TEXT: DAN HÄFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING



En pojkdrom som gått i uppfyllelse för Simon Liljehammar – att arbeta med stora maskiner.

06.25

Det är fortfarande mörkt ute när Simon Liljehammar kör in på hamnområdet. Blåsten och regnet skvallrar om att det kan bli en tuff dag.

06.30

Simon går in på hamnkontolet och morsar på arbetskamraterna. I dag är det exakt två år sen blev han fast anställd på Stockholms Hamnar. Och på torsdag fyller han 30.

– Jag är inte så mycket för att fira. Det blir väl en extra kopp kaffe, säger Simon med ett skratt.

06.55

Dagens första fartyg, Scottish Viking, är på väg in i hamnen. Simon och kollegan Kristoffer Hedin ger sig ut iklädda varselväst, flytväst och hjälm. Deras första uppdrag är att förtöja det 186 meter långa gods- och passagerarfartyget som nu stånkar i blåsten för att sidledes komma in till kaj. En besättningsman på fördäck kastar den så kallade kastlinan, en tunn lina med en hård knutboll längst fram. När Simon precis hade börjat som extrajobbare i hamnen försökte han en gång fånga bollen med handen.

– Jag ville väl visa mig duktig, men det gör jag inte om. Den kommer med rejäl kraft och jag fick riktigt ont i handen.

Simon och Kristoffer låter linan slå ner i vatt-



Byggboomen gör att fler fartyg kommer med större mängder gods, exempelvis prefabricerade väggar.

net och fiskar upp den med en lång båtshake och drar upp trossen med en elektrisk dragmaskin. Snart är fartyget förtöjt.

09.00

Blåsten har tilltagit. Regnet också. Och dagens andra fartyg, Stena Flavia, får kämpa ännu hårdare än sin föregångare för att komma in till kaj. Efter att ha förtöjt så hoppar Simon upp i en blå truck och kör iväg till aktern av fartyget.

09.10

Nu blir det åka av. Han kör snabbt och med imponerande precision in och ut ur den stora fartygskroppen.

– Prestige vet jag inte, men visst finns det en yrkesstolthet i att jobba effektivt med trucken. För mig är det en pojkdrom som går i uppfyllelse att få jobba med såna här stora maskiner. Och särskilt när det är i kombination med fartyg som jag också alltid gillat.

De trailrar som Simon och kollegorna ställer på hamnplanen är fullastade med byggmaterial som betong, OSB-skivor och prefabricerade väggar.



Simon kör trucken med imponerande precision in och ut ur den stora fartygskroppen.

- Vi märker av byggboomen. Om man jämför med hur det var när jag började som extra personal 2007 har det blivit mycket mer att göra. Fler fartyg som kommer och betydligt större mängder gods. Det är fullt ös hela tiden.

11.00

Stena Flavia lämnar hamnen med sikte på let-tiska hamnstaden Ventspils. Hon är betydligt lättare nu än när hon kom, vilket inte är ovanligt. Sveriges export till våra östra grannländer är mindre än vår import.

11.30

Dags för lunch. Som alltid går Simon och några kollegor till restaurang Hembygdsgården på Strandvägen.

13.00

Simon tar trucken och lastar om byggmaterial från hamnplan till lastbilstrailrar. Han funderar på att bada bastu efter avslutat pass. Efter önskemål från Simon och kollegorna har hamnkantoret nyligen fått en egen bastu.

15.00

Simon har nu varit på jobbet i över åtta timmar. Men eftersom stuvorna jobbar skift, varje jobbvecka följs av en veckas ledighet, är det långa arbetspass som gäller och fortfarande många timmar kvar tills han slutar. Simon tar en fika med driftchefen Markus Johansson som har Stockholms Hamnars hamnkaptan Anders Nordlund på besök. De diskuterar trängseln av lastbilar och trailrar på hamnplan. Förhoppningsvis blir det bättre när den pågående ombyggnationen av hamnplanen är klar.

18.40

Scottish Viking som legat förtöjd vid redan en bit ut från hamnen är nu på väg tillbaka för att lastas.

Fartyget är försenat på grund av den kraftiga blåsten. Simon och kollegan Stefan Gidlöf sitter och väntar in fartyget i en liten uppvärmd barack som står uppställd nära kajkanten. Stefan Gidlöf passar på att komma med ett rubrikförslag till den här ar-

tikeln: "Liten pojke blir stor hamnarbetare".

- Vi har en väldigt god sammanhållning. Det är lite familjekänsla över det, säger Simon om relationen till arbetskamraterna.

"Prestige vet jag inte, men visst finns det en yrkesstolthet i att jobba effektivt med trucken."

21.10

Scottish Viking går iväg fullastad.

21.20

En stunds lugn. Simon passar på att städa trucken och samla ihop spännband.

22.00

En lång arbetsdag är slut. Blåsten och regnet har tagit på krafterna. Simon struntar i bastun. Han vill bara hem. ↴

VIA
SIG
NAL
ER



Historisk byggstart för ny hamn

Den 16 september firades den historiska starten för Stockholm Norvik Hamn och Norvik logistik- och företagspark. En välbesökt och festlig ceremoni på Norvikudden där näringsliv och nynäshamnsborna

firade tillsammans. Flera talare fanns på plats för att uppmärksamma byggstarten och deltagarna kunde ta del av en utställning och diskutera framtidsplanerna för det nya området.

Halv miljon kryssningspassagerare

I oktober avslutades kryssningssäsongen när fartyget AidaMar anlände till Stockholm. 230 kryssningsfartyg med 490 000 resenärer besökte Stockholms Hamnar under säsongen april-oktober. Antalet turnarounds var rekordhögt med 57 fartyg som inledde och/eller avslutade sin kryssning i Stockholm. Passagerarna spenderar då ofta en extra dag och natt i land vilket gynnar turistnäringen ytterligare. Ännu en bra kryssningssäsong summeras och Stockholm förblir ett mycket populärt resmål.

Fyra Östersjöhamnar överens om elanslutning

I september 2016 signerade Stockholms Hamnar, Tallinns Hamn, Helsingfors Hamn och Åbo Hamn ett avtal om en gemensam standard för elanslutning av fartyg. Det övergripande målet är att bidra till att minska de negativa effekterna på miljön.

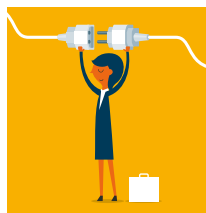


FOTO: ISTOCK



TUTANKHAMUN TILL MAGASIN 9

Från november till april visas en stor utställning om Tutankhamun i Magasin 9 i Frihamnen. Utställningen ger en inblick i hur det såg ut när hans grav upptäcktes 1922. Utställningen som har visats runt om i världen har redan haft över sex miljoner besökare.



FOTO: TUTANKHAMUN.SE

Nya lokaler för sjöfarten

I Magasin 3 i Frihamnen introducerar Stockholms Hamnar ett spännande fastighetskoncept, Stockholms Maritime Business Centre, för företag som vill etablera sig i en anrik hamnmiljö. Flera hyresgäster har skrivit på och flyttar snart in i det nya kontorshotellet. Det finns fortfarande plats för fler företag. Välkomna!

Strömkajen nominerad till pris

Strömkajen är nominerad till Sienapriset, Sveriges Arkitekters prestigefyllda pris för bästa landskapsarkitekturprojekt.

Ur juryns motivering: "Kajen har renoverats och byggts om till en inbjudande och elegant promenad, självklar och självständig i sin utformning. Att gestalta den rena ytan på ett så enkelt och självklart sätt är en utmaning som ser lätt ut men kräver mod och skicklighet."

Priset delades ut på Sveriges Arkitekters Arkitekturgala den 29 november på Cirkus i Stockholm. Stockholms Hamnar genomförde en omfattande renovering av Strömkajen åren 2009 till 2013.



STAD + HAMN = SANT

Integration istället för segregation. Nya Värtahamnen blir en mötesplats som ger såväl resande som boende, shoppare, restauranggäster och flanörer tillgång till hamnmiljön.



TILLSAMM

Annica letade flöden och funktioner. Märten ritade lågmäلت landmärke. Frida hittade konst med muskler och Håkan höll koll på driften. Nya Värtahamnen är resultatet av ett gigantiskt och historiskt lagarbete.

TEXT: DAN HÄFSTRÖM • FOTO: NIKLAS BJÖRLING OCH STOCKHOLMS HAMNAR/PER-ERIK ADAMSSON

DET ÄR INVIGNING AV den ombyggda Värtahamnen. Efter tal, trossläggning och trumpetfanfarer går Sten Nordin, finansborgarråd mellan 2008 och 2014, upp på passageraterminalens högsta takterrass för att blicka ut över hamninloppet och den nya piren.

Som både politiker och intresserad stockholmare har Sten Nordin följt utvecklingen av hamnen sedan planeringsskedet.

– Visst är det här en historisk dag. Jag rankar definitivt den nya Värtahamnen bland de topp fem viktigaste infrastrukturprojekten som jag har varit med om. Vi har fått en modern och tillgänglig hamn mitt i den framväxande staden. Det tillför väldigt spännande kvaliteter som kommer att förändra bilden av Stockholm, säger Sten Nordin.

Häruppe, 22 meter över hamnplanen, är utsikten magnifik och den omfattande växtligheten tillräckligt robust för att fortfarande i mitten av oktober ge terrassen en grön inramning. Terminalens tak med trappor, ramper och vindskyddade ni-



Håkan Björlingsson är terminalchef för Värtahamns nya passagerarterminal.

sker är tänkt att bli ett publikt landskap där både passagerare och stockholmare ska kunna ta del av färjorna, vattnet och den nya stadssiluetten. Ett par hundra meter söderut arbetar stora grävskopor med den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden. Här byggs 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser. I direkt anslutning till hamnen ska områdets handelscentrum Val-

”Jag rankar definitivt den nya Värtahamnen bland de topp fem viktigaste infrastrukturprojekten som jag har varit med om.”

paraiso med butiker, bostäder, kontor och kulturutbud ligga.
- Värtahamns dagar som en anonym plats är definitivt räknade, säger Sten Nordin med ett nöjt leende.

TVÅ VÅNINGSPÅN LÄNGRE NER skålar Annica Sveholm med arbetskamraterna. Sju års arbete som projektledare för projektet Byggnader är snart till ända. När hon går omkring i terminalen händer det att hon får flashbacks från olika händelser under projektiden.

- När jag började var det enda som fanns två A4-sidor med några skissartade idéer. Det är klart att det är en fantastisk känsla att ha varit med hela vägen och nu få se människor börja använda allt det som vi jobbat så länge med, säger Annica Sveholm.

Hennes projektgrupp inledde sitt arbete med att i ord beskriva de olika funktioner som den nya hamnen skulle behöva. Så småningom placerades funktionerna i relation till varandra för att hitta



Arkitekten Mads Mandrup anser att Värtahamnen är unik för Europa.



Konstnären Matthias van Arkel står bakom Cut Open Strip Painting, ett av de fyra verk som utgör den konstnärliga gestaltningen i terminalen.

Nya Värtahamnen

- Ombyggnaden av Värtahamnen ingår i stadsutvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och är en av förutsättningarna för att den nya stadsdelen ska kunna byggas. **Det utbyggda området i vattnet är 85 000 m² stort.** Lika många kvadratmeter lämnar Stockholms Hamnar ifrån sig till Stockholms stad för stadsutveckling.
- Hamnytan är totalt **131 000 m²** – lika stor som Värtahamnen var före ombyggnaden.
- Den nya hamnen har **fem kajlägen** och totalt **1 200 meter kaj.**
- Hamnen har **anslutning till Norra länken** som leder trafiken bort från hamnen.
- Kostnaden för utbyggnaden av hamnen inklusive den nya passagerarterminalen och infrastrukturförbättringar är **2,8 miljarder kronor.**

ideala flöden för människor, fordon och varor. Idéer som sedan blev underlag för en upphandling av arkitekt och ett gestaltningsförslag av den nya passagerarterminalen.

– Terminalen är ju det första många besökare ser av Stockholm. Så ett viktigt medskick till arkitekterna var att vi ville ha en byggnad med en stark och tydlig identitet. Så här med facit i hand tycker jag att vi verkligen har fått det, säger Annica Sveholm.

MÅRTEN LERINGE, ANSVARIG ARKITEKT från arkitektbyrån C.F. Møller som utformat terminalen, visar runt den församlade pressen i den färdiga byggnaden. Trots storleken på 16 000 kvadratmeter beskriver han terminalen som ett lågmålt landmärke. Materialen är enkla och rena, med betong och fackverk i stål och glas som dominerande inslag.

– Vi har velat plocka upp det storslagna som finns i hamnmiljöerna när det gäller takhöjd och generösa ytor men har samtidigt valt att vara sparsamma i uttrycket invändigt. Målet är att skapa en kontrast mellan byggnaden och fartygen som ofta har ett potpurri av uttryck, säger Märten Leringe.

Hans danske arkitektkollega, Mads Mandrup, beskriver entusiastiskt den nya Värtahamnen som unik för Europa.

– På nästan alla andra håll, Köpenhamn inkluderat, flyttar man hamnverksamheten långt bort från stadskärnan. Det är så glädjande att Stockholm gör precis tvärtom och bryter ned barriärerna mellan hamn och stad, säger Mads Mandrup.

Vid vaktturen på andra planet möts terminalens besökare av en vägg som på ett spektakulärt sätt bryter av mot arkitekternas medvetet sobra uttryck. Frida Cornell, curator på Stockholm konst och ansvarig för den konstnärliga gestaltningen i terminalen, iakttar belåtet hur konstnären Matthias van Arkels verk Cut Open Strip Painting drar invigningsgästerna till sig.



– Många älskar den och vill gå fram och ta på den, vilket faktiskt är tillåtet. För mig som curator var det viktigt att välja en konstnär med muskler, alltså ett kraftfullt uttryck som verkligen gör något med den här centrala platsen av terminalen, säger Frida Cornell.

DAGEN EFTER INVIGNINGEN bjuder Håkan Björlingsson på kaffe i sitt nya arbetsrum på plan tre. För 18 år sedan började han i Stockholms Hamnar som blyxtgubbe, alltså extrajobbande hamnarbetare. Under bygget av den nya Värtahamnen hade han samordningsansvar för den fasta hamndriften och nu har han blivit terminalchef för Värtaterminalen.

– Någon måste ju ta hand om det här huset. Men rollen som terminalchef är ju helt ny så precis vad den innehåller får visa sig med tiden. Det är upp till mig och Stockholms Hamnar att utforma. Just nu håller jag på att titta på vilka slags julgranar vi ska ha i terminalen, säger Håkan Björlingsson.

”För mig som curator var det viktigt att välja en konstnär med muskler.”

Än så länge är han ganska ensam i kontorsdelen av byggnaden men snart får han ett par hundra nya arbetskamrater när Tallink Silja flyttar sin personal hit. Den tidigare passagerarterminalen drevs helt och hållet av Tallink Silja. Men under bygget av den nya terminalen bestämde Stockholms Hamnar att företaget själv ska ansvara för driften.

– Tanken är att terminalen ska ha en fri och oberoende ställning och därför är det viktigt att det är vi som står för driften. Tallink Silja är vår för närvarande enda kund här och vi är väldigt måna om vårt goda samarbete, men vi har medvetet förberett för att kunna ta in åtminstone ytterligare ett rederi i terminalen. Till exempel finns det ett antal lediga incheckningsstationer som är redo att tas i anspråk, säger Håkan Björlingsson.

DET KOMMER DRÖJA NÅGRA ÅR innan den nya Värtahamnen når sin fulla potential. Tallink Siljas fartyg använder de nya kajlägena och passagerarna använder den nya terminalen, men sammanflätningen mellan hamn och stad är långt ifrån klar. När projektet startade var det meningen att utvecklingen av hamnen och

Nya passagerarterminalen

- Värtaterminalen är **16 000 m²** stor och fyra våningar hög.
- Arkitekter är det skandinaviska arkitektkontoret **C.F. Møller**.
- Terminalen har **650 meter passagerargång** till tre färjelägen direkt från terminalen.
- Terminalen har bland annat restaurang och grönskande takterrasser som är **öppna för alla**.
- Det finns **direktanslutning** från bussar, taxi och personbilar samt framtida entré till shopping- och affärscentrum i kvarteret Valparaiso.
- Solenergi genom **solpaneler på taket** och **bergvärme/kyla** genom integrerade system i byggnaden gör det möjligt för terminalen att bli **självförsörjande på el**.
- Värtaterminalen ska **miljöcertifieras enligt Miljöbyggnad Guld**.
- Curatorn **Frida Cornell** på Stockholm konst ansvarar för den konstnärliga gestaltningen.
- Inuti terminalen finns verk av **Matthias Van Arkel** och **Pia Törnell**. På taket finns ett verk av **Hans Rosenström** och på terminalens hamnplan står två stora skulpturer av **Lisa Gerdin**.

den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden skulle gå hand i hand. Men av olika skäl har inte bygget av stadsdelen kommit lika långt som hamnen.

– Det har varit omöjligt för oss att bygga samtidigt som arbetet med att flytta ut hamnen pågick. Men nu när hamnen är klar kan vi verkligen sätta fart, säger Staffan Lorentz, Stockholms stads projektchef för Norra Djurgårdsstaden.

Enligt nuvarande tidsplan kommer byggstarten för hamnens grannkvarter Valparaiso att ske 2019 och kvarteret ska vara klart 2022. Terminalchef Håkan Björlingsson ser både för- och nackdelar med att stadens framryckning dröjer.

– Det kan säkert vara bra att få lära känna byggnaden i lite mer lugn och ro. Samtidigt längtar jag efter att få se hamnen sjuda av liv och bli ett självklart utflyktsmål för stockholmarna. ↴

VIA FÖR DJUPNING



Anders Nordlund

HAMNKAPTEN SEDAN BARNSBEN

**Pappa, kan vi inte gå ner till hamnen?
Anders Nordlund kände tidigt en dragningskraft till fartyg
och kajer. Nu är han Stockholms Hamnars nya hamnkapten.**

TEXT: DAN HÅFSTRÖM · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Anders Nordlund
ÅLDER: 50 år
UPPVÄXT: Kungsängen nordväst om Stockholm
BOR: Bagarmossen
FAMILJ: Fru och två barn, 15 och 23 år
UTBILDNING: Sjökaptensexamen
ARBETE: Hamnkapten och hamn-
och trafikchef på Stockholms Hamnar

HAMNKAPTEN ÄR ETT YRKE med stolta anor och av tradition stannar man länge på posten. När Anders Nordlund tillträdde i januari 2016 blev han blott den femtonde som innehaft titeln sedan August Fries 1815 blev Stockholms förste. Från början utsågs hamnkaptenen av överståthållarämbetet, Stockholms högsta civilrättsliga förvaltning som var direkt underställd kungen. Anders Nordlund är medveten om historien men har själv en jordnära ingång till yrket.

– Visst är jag stolt över att vara hamnkapten, men samtidigt så har varenda liten småbåtshamn också en hamnkapten. Och i grunden handlar jobbet om samma sak här som i småbåtshamnen: Att hålla ordning och reda, säger Anders Nordlund.

REDAN SOM LITEN sökte han sig till hamnar, både i Stockholm där han växte upp, och på besök i sin pappas hemstad Luleå.

– Jag brukade tjata på pappa att ta mig till hamnen. Precis vad som lockade är svårt att förklara. Jag hade någon slags inre driv-



kraft att titta på de stora fartygen. Det var spännande helt enkelt.

Efter gymnasiet fick han sin första kontakt med Stockholms Hamnar genom sommarjobb i Hammarbyslussen.

– Jag hade en mycket trevlig arbetskamrat i Mats Andersson som numera jobbar i Stockholms Hamnar med att förse fartyg med färskvatten och tömma avloppsvatten. Mycket bättre introduktion till en arbetsplats går nog inte att få.

Men det skulle dröja innan han kom tillbaka. De stora haven lockade och sjöbefälsskola och utbildning till sjökapten följdes av jobb på Helsingborgs-rederiet Gorthon Line som fraktade papper mellan Finland och Nordamerika. Plötsligt levde han livet i skift. Sex veckor till sjöss. Sex veckor hemma.

– Det var häftigt att komma ut i världen. Men egentligen är det bara när man kommer till en hamn som det verkligen händer någonting. Efter några år började jag tycka att de långa perioderna ute på havet

var ganska ostimulerande, säger Anders Nordlund.

Han bytte haven mot Östersjön och Tallink Silja. Bland annat arbetade han som linjelots och överstyrman med ansvar för lasthantering och säkerhet. Ibland hände det att han tillsammans med kollegor fick rycka ut och leta efter personer som ramlat överbord från något fartyg.

”Det var häftigt att komma ut i världen. Men egentligen är det bara när man kommer till en hamn som det verkligen händer någonting.”



– När man sitter i en liten räddningsbåt och det är natt på Östersjön, då känner man sig ganska liten. Tyvärr tvingades jag också inse hur svårt det är att hitta någon under sådana förhållanden, säger Anders Nordlund.

EFTER TIO ÅR PÅ TALLINK SILJA var han inte sen att nappa när Stockholms Hamnar erbjöd jobb på hamn- och trafikavdelningen.

– Det var en utmaning att få en mer övergripande roll och lösa frågeställningar som var större än på ett enskilt fartyg. Att byta fartyg mot arbete i land gav mig också chansen att plocka upp delar av livet, till exempel kontakten med gamla vänner, som blivit lidande när jag var borta i perioder.

Eftersom Anders Nordlund numera är både hamnkaptan och hamn- och trafikchef vilar ett brett ansvar på hans axlar. Som hamnkaptan är han ansvarig för en myndighet, Hamnmyndigheten, som bland annat ska se till att alla följer gällande regelverk i hamnen, svara på frågor och utfärda olika typer av tillstånd. I sin andra roll som hamn- och trafikchef är han ansvarig för en stor del av Stockholms Hamnars kommersiella verksamhet, med tio enhetschefer och 85 anställda under sig.

– De senaste årens stora utvecklingsprojekt har skapat en

”När man sitter i en liten räddningsbåt och det är natt på Östersjön, då känner man sig ganska liten.”

stark framåtrörelse i bolaget. Det händer mycket hela tiden och chefer och medarbetare utvecklas tillsammans. För mig är det väldigt tillfredsställande att identifiera problem och behov och sedan arbeta med kunniga människor för att lösa dem.

ÅTERKOMSTEN TILL STOCKHOLMS HAMNAR blev också Anders Nordlunds chans att återknyta kontakten med sitt försummade trumset. Som medlem i Hamnbandet (en ”supergrupp” med folk från olika avdelningar på Stockholms Hamnar) förgyller han numera tillställningarna på personalpuben med taktfast trumspel.

– Hendrix, Kent, Veronica Maggio... Vi har en blandad reper-toar för att tillfredsställa vår kräsna publik. Bandet och puben är guld värda för trivseln. Har man roligt tillsammans på kvällen blir det roligare att gå till jobbet på morgonen. ↴



FOTO: STOCKHOLMS HAMNAR

VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

Kraftfull start i Norvik

Bygget av Stockholms Hamnars nya godshamn i Nynäshamn, Stockholm Norvik Hamn, är i full gång. För närvarande gäller det att etablera rätt djup och få till en stabil markyta.

Efter årtal av väntan på grund av juridiska processer råder febril aktivitet i Norvik. Magnus Sjöberg, Stockholms Hamnars projektchef för den nya godshamnen, är väldigt nöjd med att vara igång.

– Äntligen! Vi har visserligen kunnat förbereda olika saker under väntetiden men det blir ett helt annat fokus både från Stockholms Hamnar och våra entreprenörer när det är skarpt

läge, säger Magnus Sjöberg.

För närvarande pågår olika typer av arbeten för att göra hamnbassängen tillräcklig djup och för att förstärka

”Alla jättelika maskiner skapar lite Star Wars-känsla i hamnområdet.”

den mark där hamnplanen så småningom ska anläggas. Ute i vattnet sker muddring och på den blivande hamnplanen pumpar man ner pelare av kalk och cement som ger stadga åt marken. Man använder också krossat berg som överlastning för att trycka ihop landmassan och skapa en stabil grund för hamnplanen.

– Just nu påminner arbetet ganska mycket om gruvdrift. Alla jättelika maskiner skapar lite Star Wars-känsla i hamnområdet, säger Magnus Sjöberg.

Enligt nuvarande tidsplan kommer hamnen att vara klar att tas i drift någon gång under 2020.

– Vi har fått en jättebra start. Samtidigt har vi blivit varse att vissa delar av projektet, till exempel arbetet med att stabilisera marken, kräver sin tid. Hellre göra det ordentligt än att stressa och tvingas göra om, säger Magnus Sjöberg. ↴

FOTO: NIKLAS BJÖRLING

VIA TRÄFFAR STOCKHOLMS HAMNARS HYRESGÄSTER OCH KUNDER



HYRESGÄST: Stockholms Auktionsverk.
HYRESGÄST SEDAN: 2002.
LOKALEN: 4000 kvadratmeter i Magasin 5. Lokalen fungerade tidigare som Banankompaniets kylrum.
INTERVJUAD: **Mats Åkerberg**, avdelningschef för kundtjänst och logistik.

Hur skulle du beskriva er verksamhet?

– Vår verksamhet startade år 1674 och vi är därmed världens äldsta ännu verksamma auktionshus. Vi marknadsför och förmedlar olika typer av föremål mellan säljare och köpare och är i dag en av de ledande nordiska marknadsplatserna för konst, konsthantverk och äldre och modernare antikviteter. En stor del av vår verksamhet utgörs av auktioner på webben. Men många som hittar ett föremål på nätet kommer sedan och tittar på det i vår visningslokal.

Hur hamnade ni i Frihamnen?

– Vi fanns tidigare i Gallerian inne i stan. När den lokalen blev för dyr anlidade vi en mäklare som fick reda på att Banankompaniets gamla kylrum i Magasin 5 skulle bli ledigt. Här fick vi mer generösa utrymmen och tillgång till dagsljus. Så det blev ett stort lyft.

Hur är ert samarbete med Stockholms Hamnar?

– Vi har gjort en del anpassningar av lokalen där Stockholms Hamnar har varit väldigt tillmötesgående. Bland annat har vi rivit några enormt tjocka väggar och skapat kontorslandskap för vår administration. Jag tror också att Stockholms Hamnar sätter ett stort värde på att vi har en publik verksamhet som bidrar till folklivet härute. ↴



FOTO: AP

VIA HAMNARNAS HISTORIA

M/S Stockholm passerar Frihetsgudinnan i New York den 27 juli 1956 efter en kollision med italienska fartyget Andrea Doria.

ÖVERLEVAREN M/S STOCKHOLM

Det är den 27 juli 1956 och Svenska Amerika Linjens atlantkryssningsfartyg M/S Stockholm passerar Frihetsgudinnan i New York. Drygt ett dygn tidigare har hon i tjock dimma kolliderat med det betydligt större italienska atlantfartyget Andrea Doria. Fem personer på M/S Stockholm och 46 ombord på Andrea Doria omkommer. Andrea Doria får slagsida och sjunker till botten elva timmar efter kollisionen. Stockholms främre parti blir helt demolerat men fartyget är ändå i tillräckligt gott skick för att delta i räddningsarbetet.

När M/S Stockholm i sakta mak åker in i New Yorks hamn är fartyget överfullt. Förutom sina egna passagerare och besättningsmän finns över 500 personer från Andrea Doria ombord. En av dem är en 14-årig flicka som mirakulöst nog överlevt efter att ha kastats från sin hytt på Andrea Doria till Stockholms däck.

Snudd på lika otroligt är att M/S Stockholm i dag, över 60 år senare, fortfarande fungerar som kryssningsfartyg. Efter omfattande reparationer i New York var hon tillbaka i linjetrafik över Atlanten

fyra månader efter olyckan. 1959 såldes hon till Östtyskland där hon under namnet Völkerfreundschaft (Folkets vänskepp) under många år tjänade som rekreationsfartyg för fackföreningsmedlemmar. Sedan 1980-talet har hon renoverats och bytt ägare ett flertal gånger. För närvarande korsar hon världshaven under namnet Astoria. ⚓

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