

VIA
STOCK
HOLMS
HAMN
AR#1/14

LINUS
I TYFONENS SPÅR

PARTYPINGLA
MED KULHÅL

RÄTT LOKAL I HAMNEN

BÅTPENDLING

SJÖVÄGEN BÅDE LUGN OCH PUNKTLIG





JOHAN
CASTWALL
VD

2

FORTSATT FRAMÅT!

NU ÄR BÖCKERNA STÄNGDA för 2013 och vi känner oss verkligen nöjda med det gångna året. Volymerna vad gäller både gods och passagerare ligger på fortsatt hög nivå, vakansgraden i våra fastigheter är historiskt låg och vi har kommit igång med två av våra stora projekt – ombyggnaderna av Värtahamnen och Kapellskärs hamn.

DE HÄR STORA UTVECKLINGSPROJEKTEN följer oss även under det här året då vi kommer att ha stort fokus på att hålla tidplaner och budget för att sedan vara färdiga till 2016. Vår förhoppning är också att den nya godshamnen Stockholm Norvik kommer att tas upp för beslutande av villkor i mark- och miljödomstolen.

VI SER ETT LITET OROSMOLN som har seglat upp genom händelseutvecklingen i våra grannländer i öst. Ännu är det för tidigt att se om det påverkar våra kunder och affärer. Vi hoppas av många anledningar att det här ska lösa sig på bästa sätt.

Nu ser vi med tillförsikt fram emot ett nytt härligt år tillsammans med er!

JOHAN CASTWALL,
vd Stockholms Hamnar

3 JUST NU

Mätbar skillnad.

4 TRADEN

Vi tog Sjövägen.

7 TEMA: FASTIGHETER

Från gods till företag i framkant.

12 PORTRÄTTET: LINUS LEVINSON

Tillbringade fyra veckor för att hjälpa människor i Tacloban.

15 FRAMTIDSBYGGEN

Pålning pågår i Värtahamnen.

16 HAMNARNAS HISTORIA

En partyprinsessa med kulhå.



Följ oss på Twitter, Facebook och Instagram!

Stockholms Hamnar finns även på Twitter, Facebook och Instagram. 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: Jorun Nikander, Ingrid Hansson
Tobias Östberg
Grafisk form: Tobias Berving
Layout och produktion: ETC Kommunikation

Tryck: Modintryckoffset 2014
Ansvarig utgivare: Johan Castwall
Omslagsbild: Niklas Björling
Mer info: www.stockholmshamnar.se

MÄTBAR SKILLNAD

NORRA
HAMMARBYHAMNEN
2014-02-27
KL 09:07

Nu installerar Stockholms Hamnar nya elmätare med individuell elavläsning hos sina hyresgäster. På så vis får hyresgästerna mycket bättre kontroll över sin energiförbrukning vilket också gör det enklare att spara energi. Det här är ett steg i arbetet med att halvera hela Stockholms Hamnars energiförbrukning mellan 2005 och 2025.

VIA
14
02
27



SJÖVÄGEN TILL JOBBET

Allt fler stockholmare har upptäckt möjligheten att pendla till jobbet med Sjövägens fartyg. Vi följde med på en tur från Frihamnen till Nybroplan och tillbaka igen. Ombord träffade vi passagerare som hittat ett färdssätt som både håller tiden och sprider lugn.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

06.55

Det är en gråmulen februarimorgon i Frihamnen och däcksmän Lukas Malm bjuder passagerarna på pendlarbåten Ballerina på kaffe. Fem i sju lägger befälhavaren John Norgren ut från kaj och resan in mot Nybrokajen har börjat. Det är nästan inga andra båtar ute och trots att det fortfarande är februari så känns det mer som vår än vinter.

– Jag har inte kört på en enda isbit på hela vintern. Nu har jag i och för sig varit ledig en hel del, men det har inte varit mycket is i år.

Isfria farvatten gör det lättare att hålla tiden och resan blir behagligare för passagerarna. Samtidigt tycker han att det är en härlig känsla att knäcka nyisen framför sig en tidig vintermorgon.

07.00

Lidingö är första stoppet och här är det många som ska på. Lukas Malm kontrollerar SL-kort och utanför fönstret ligger en stor grupp sjöfåglar och guppar lojt. Jonas Erwald och hans son Filip, sex år, är två av de nypåstigna. Filip har sportlov och ska hem till farmor och farfar och sova över. Pappa Jonas är på väg till jobbet.

– Det här med att åka båt till jobbet är faktiskt ganska nytt för mig. Tidigare åkte jag bil



John Norgren har många stammisar ombord.

och så här långt har det fungerat bra med båt. Och jag har faktiskt köpt månadskort nu.

Jonas kliver av vid Saltsjöqvarn och går sedan till kontoret som ligger vid Skanstull.

– För mig tar det ungefär lika lång tid att åka båt som bil till jobbet, men det är skönt att slippa fundera över bilen.

Filip verkar också trivas ombord. Han har plockat fram sina leksaker och några av dem snurrar för fullt medan båten närmar sig stan.

07.15

I Nacka strand kliver Eva Elofsson på. Hon är en inbiten båtpendlare trots att fartyget bara tar henne till Nybrokajen och hon jobbar i Kista.

– Jag började ta båten under en period då jag jobbade väldigt mycket. För mig var det ett sätt att höja livskvaliteten och jag blev snabbt biten. Det är en helt annan stämning





För många passagerare är båtresan en lugn stund på väg till eller från jobbet.

på båten jämfört med när man åker tunnelbana och buss. Människor är vänligare, mindre stressade och lugnare ombord. Det är något speciellt med att vara på vatten.

Finns det inga nackdelar?

– Det skulle vara att jag, som inte är morgonpig, måste gå upp lite tidigare för att hinna med båten, men det är det verkligen värt.

– Igår var det över 300 personer som åkte med oss. Det är så klart fler på sommaren då vi har fler turister och även fler som pendlar. Och antalet passagerare ökar kraftigt.

– På två och ett halvt år har vi sett en ökning med 500 procent, säger John Norgren.

der så stora delar av året saknar.

– Jag tycker det är fantastiskt och det märks på folk att de blir avslappnade ombord. Det är till exempel mycket färre personer på båten som håller på med mobilen än vad det är på en buss.

”Igår åkte över 300 personer med oss.”

07.40

Det är ingen värme att tala om men i aktern sitter Gunilla Ahlberg utomhus medan Ballerina snabbt närmar sig Nybrokajen. Gunilla sitter ute så ofta vädret tillåter för att hon tycker det är så skönt. Det är förstås ännu härligare när solen skiner, även om den så här långt i år varit en sällsynt gäst. För henne handlar det inte bara om att det är skönt att ta båten, det är nära också. Hon bor med sjöutsikt i Saltsjöqvarn och kan från sitt fönster se när färjan kommer. Då tar hon bara hissen ner och kliver sedan i princip ut på kajen.

07.50

Det är sportlov och lite lugnare än vanligt men färjan är nästan full när den närmar sig slutstationen.

En förklaring är att fler fått upp ögonen för möjligheten, en annan att det byggs så det knakar på flera ställen längs rutten. Och i takt med att fler flyttar in i nybyggena får Sjövägen också fler passagerare.

08.00

När färjan lägger till vid Nybroviken töms Ballerina snabbt och passagerarna försvinner ut i arbetslivet och strax fylls båten med nya passagerare. Någon har hund, en annan har cykel och Christian Tamm har en kopp kaffe i handen när han slår sig ner på en sittplats.

– Jag flyttade kontoret från Östermalm, där jag bor, till Nacka Strand för att få åka båt till jobbet, säger han och skrattar.

Det är inte sant, men för honom som älskar sjön erbjuder resan det båtung han un-

För honom tar resan 38 minuter och så här långt tycker han det är imponerande hur punktlig färjan är.

– Jag vet ju hur ofta båtar kan gå sönder. En båt är ju egentligen bara hel när man köper den och när man säljer den. Därför är det imponerande att man kan ställa klockan efter båten.

08.50

Ballerina närmar sig Frihamnen där Maie Vaks ska kliva av. Hon åker båt till jobbet så ofta det går.

– Det går fortare för mig än att åka buss till jobbet, men det är inte tidsbesparingen som är den stora vinsten. Det är upplevelsen.

När båten lägger till i Frihamnen går hon och de andra av och kanske känner de sig lite lugnare än när de klev på. 🐾



Stockholm är störst

När Stockholms Hamnar summerar 2013 kan bolaget visa fina resultat inom affärsområdena passagerare och gods. Året bjöd på rekord både vad det gäller antal kryssningspassagerare och antal hanterade containrar.

Drygt 11 miljoner passagerare gör Stockholms Hamnar till den största passagerarhamnen i Sverige. Av dessa kom 478 000 med internationella kryssningsfartyg, vilket är nytt rekord. Stockholm tar emot ungefär tre fjärdedelar av alla kryssningspassagerare som besöker Sverige. Totalt anlände 278 kryssningsfartyg.

– Passagerartrafiken är mycket

viktig för Stockholms turistsättning, säger Henrik Widerståhl, vice vd Stockholms Hamnar. Färjepassage-rarna spenderar totalt fem miljarder kronor i Stockholm under ett år, vilket är nästan 20 procent av Stockholmsturisternas totala konsumtion.

6,2 miljoner ton gods kom med färjorna och fler containrar än någonsin hanterades i Stockholm.

– Med tanke på den turbulenta världsekonomin under 2013 är vi mycket nöjda med att kunna behålla de godsvolymer som går genom våra hamnar. Stockholms Hamnar har klättrat från femte till tredje plats bland Sveriges hamnar, mätt i ton, säger Henrik Widerståhl.

Incheckningen till Riga och Sankt Petersburg flyttas

För att lämna plats för utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden flyttas incheckningen av personbilar och lastbilar som ska till Riga och Sankt Petersburg ut på Frihamnspiren. Samtidigt bygger Stockholms Hamnar om hela dagvattenreningen.

Dagvattenreningen kräver omfattande

markarbeten. Under tiden projektet pågår kommer därför trafiken på Frihamnspiren att läggas om vid flera tillfällen. För att få plats med den nya incheckningen har Magasin 8 rivits.

Den nya incheckningen planeras vara klar i början av sommaren.

Kapellskär förändras

Arbetet med att fördjupa Kapellskärs hamn genom muddring och sprängning är klart. Nu pågår byggandet av lotshamnen där Sjöfartsverket flyttar in under våren. Arbetet med den nya piren och ut- och ombyggnaden av hamnplan beräknas komma igång innan sommaren. Ombyggd och klar ska Kapellskärs hamn vara i slutet av 2016.

Upprustning av kaj

Just nu pågår en upprustning av 180 meter kaj vid kranarna i containerterminalen i Frihamnen. All dålig betong ersätts med ny längs kaj- och ovasidan. Reparationer pågår också under vattnet med hjälp av dykare. Arbetet beräknas vara klart i juli.

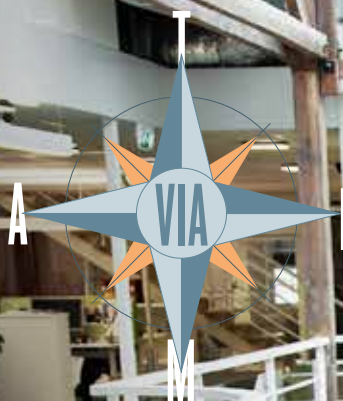


Hamnens dag 21/9

Söndag 21 september 2014 firas Hamnens dag i Frihamnen och Värtahamnen. Det blir en dag för hela familjen med spännande upplevelser på kajen och i vattnet. Boka in datumet i kalendern redan nu!

Beställ slusskort på webben

Passa på att beställa ditt slusskort redan nu, så är allt klart när det är dags att börja slussa. Kortet ger dig obegränsat med passager genom Karl Johan- och Hammarbyslussarna under 2014. Köper du kortet på webben kostar det bara 600 kronor, mot 850 kr om du köper det i slussen. Beställ ditt slusskort på: www.stockholmshamnar.se/slusskort.



HYRA I HAMNEN

I Stockholms Hamnars magasin förvarades tidigare gods från hela världen. Idag är de fyllda av växande verksamheter och kompetenta människor. Många av byggnaderna har fått en ny funktion, men är fortfarande en viktig del av hamnens verksamhet.



8

VIN VID VATTEN

Tack vare ett strukturerat och långsiktigt arbete har Stockholms Hamnars byggnader blivit en allt viktigare del av verksamheten.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

DET ÄR SVÅRT ATT TÄNKA SIG Frihamnen utan de stora magasinerna som byggdes som förvarings- och omlastningsplats för styckegods från hela världen. Härifrån transporterades godset sedan vidare med häst, bil eller med fartyg till en annan destination. Men när allt mer gods började komma i container på 60-talet eller med lastbil så minskade behovet av magasinerna och det här kunde ha inneburit slutet för dem. De gamla magasinerna visade sig dock perfekta för den framväxande mediebranschen, för företag inom mode och för museer som behövde förvara föremål.

– Utmaningen för oss är att se till att magasinerna används på bästa sätt och till de verksamheter som de är bäst lämpade för, säger Viktor Axelsson, fastighetsutvecklare på Stockholms Hamnar.

Förvandlingen av Frihamnens magasin har inneburit att uthyrning av lokaler blivit en allt viktigare del av Stockholms Hamnars verksamhet. Idag är nästan alla lokaler uthyrda och en förklaring till det är att man jobbat långsiktigt och med tydliga strategier för varje byggnad.

– Det här arbetet påbörjades 2007 då vi förlorade två stora hyresgäster samtidigt som några mindre gick i konkurs. Plötsligt hade vi ganska mycket lokalyta som vi behövde hyra ut.



I Prime Wines laboratorium kan man snabbt och enkelt testa viner.

PRIMA VIN I MAGASIN

STOCKHOLMS HAMNAR HAR till exempel i flera år jobbat för att utveckla och anpassa lokalerna i Magasin 3 och när den stora vinimportören Prime Wine Group flyttade in i oktober så innebär det att hela huset blev uthyrt.

– Många kunder säger ”wow” när de kommer hit. Det är verkligen fina lokaler och kontrasten från att man står på lastkajen och väntar på hissen till att man kommer in i vår stora lounge är stor, säger Helena Walker, HR-manager på Prime Wine Group.

Tidigare satt företaget i ett av de röda trähusen i Frihamnen. Charmiga lokaler, men inte särskilt praktiska.

– I våra nya lokaler har vi till exempel ett ordentligt rum där vi kan diska och hälla ut vin efter en vinprovning. Tidigare var vi tvungna att diska glas i personalköket, säger Timothy Stefansson som är kvalitetsassistent.

Kontrasten är också stor mot när företaget var här första gången och tittade. Då var det bara ett urbläst skal.

– Vi har haft en bra dialog med Stockholms Hamnar när det gäller

hur lokalerna ska anpassas efter våra behov och vi har också anlitat en inredare som tagit fram själva konceptet, berättar Helena Walker.

Självklart vill de ha ett funktionellt kontor, men också lokaler som speglar verksamheten. Därför har de till exempel placerat vinprovningsrummet centralt och valt väggar av glas så att besökarna ser vad som pågår.

– Här i vinprovningsrummet har vi också satsat på bra ljus för att man ska se vinets färg tydligt vid provning. Bordet med inbyggda spottkoppar är också specialbeställt efter våra önskemål, säger Timothy Stefansson.

PÅ DE PLATSER MAN HANTERAR VIN har man också valt material som är lätt att rengöra så att det inte blir vinfläckar.

Här finns också ett vinlager där man förvarar ett par tusen vinflaskor. I lagret är temperaturen ett par grader lägre än rumstemperatur och ljuset släcks automatiskt när ingen är där. På Prime Wine är de idag cirka 50 anställda och i de nya lokalerna har de stora möjligheter att växa ytterligare.

På vägen ut ur lokalen frågar vi Timothy om det blivit roligare att jobba i de nya lokalerna.

– Det är trevligt med fina lokaler, men samtidigt är det alltid roligt att jobba med en produkt som vin.



I Magasin 4 kan tullen ta in lastbilar och containrar som de vill titta närmare på.

vill lägga mer krut på personal och mindre på lokaler så behöver de tillgång till lokaler till exempel när de vill titta närmare på en lastbil eller en container. I Frihamnen höll de tidigare till i Magasin 8.

– Men när Stockholms Hamnar skulle riva magasinet fick vi det här istället, säger Mikael Lindgren och öppnar dörren till Magasin 4.

Den här lokalen används dagligen och här ryms också den nya skanner de köpt och som gör det möjligt att skanna hela lastbilar och containrar.

– På så vis kan vi kontrollera större mängder gods än tidigare. Det kan ju ta en hel dag att gå igenom en lastbil. Det här är ganska nytt för oss och vi blir bättre och bättre på att tolka de bilder vi ser på skannern.

SNABBRÖRLIG TULL

PÅ MIKAEL LINDGREN'S DATOR blinkar bild efter bild förbi med beslag av cigaretter och narkotika som Tullen gjort i Frihamnen och i andra hamnar. Det är väskor fulla med Marlboro, lastbilar och bilar med cigaretter och narkotika och till slut också bilder på några av de personer man gripit. De är inga björnbusar, om nu någon trodde det, utan ser ut som vem som helst. Tillsammans med det ständigt ökande flödet av varor över våra gränser så ger det här en ganska bra bild av den verklighet Tullen har att förhålla sig till idag. En verklighet ganska olik den Mikael Lindgren, idag operativ chef för gränsskyddet i Stockholm, mötte när han började på Tullverket på 80-talet.

– Då var Frihamnen inhägnad och de som skulle in eller ut på området var tvungna att passera en bom som vi i Tullen bevakade. På den tiden jagade vi också mindre beslag än vi gör idag.

Nu arbetar man mycket mer med underrättelse och istället för att ha fast bemanning och fasta lokaler vid gränspasseringar så arbetar man mer flexibelt och fördelar resurser dit behovet för tillfället är störst. På kontoret på Tegeluudsvägen har Tullverket nära till Frihamnen, men läget är också strategiskt oavsett om de ska till Arlanda, Nynäshamn eller Kapellskär. Men även om de

TV-HISTORIA SKAPAS

DET ÄR EN TIDIG MORGON i slutet av februari och medarbetarna på produktionsbolaget Zodiak Media och dess dotterbolag är samlade i det nyrenoverade köket för en kopp kaffe, en macka eller en frukt innan arbetsdagen rullar igång. Fler är på väg in och många fler kommer de bli när våren är här och arbetet med höstens tv-program tar fart. För det är i Magasin 1 program som Så mycket bättre, Pluras kök, Paradise hotel, Let's dance med flera tar form.

– Det här är lugnet före stormen, säger Thomas Nauska som är kontorschef på Zodiak Media när vi går igenom det häftiga kontorslandskapet.



I redigeringsrummen på Zodiak redigeras många av våra mest populära tv-program.

Här inser man också att en tv-produktion är lite som ett fyrverkeri eller som en kreativ explosion. För trots att det förefaller lugnt nu så drar snart arbetet igång med de olika programmen och då växer redaktionerna snabbt. I början kan de bestå av en person medan det under själva inspelningen kan sysselsätta fler än hundra.

– Och när programmet är klart försvinner de flesta till andra projekt och kvar blir ett fåtal som sköter det administrativa arbetet som återstår.

Frihamnen har utvecklats till ett mediekuster och för Zodiak

”Det slutar alltid med att vi kommer tillbaka och inser att vi har det unikt.”

Media är det bra att finnas nära stora kunder som TV4 och Sveriges television. Men det som lockar mest är den unika lokalen och att hyrorna här fortfarande är lägre än i city.

– Det är klart att vi under åren tittat på andra lokaler, men det slutar alltid med att vi kommer tillbaka och inser att det vi har är unikt. Det är en kreativ miljö och vi märker också på de reaktioner vi får av våra kunder att vi har ett spektakulärt kontor.

Nu har lokalerna fått ett lyft genom att man renoverat köket, satt in ljusare plattor i taket och nu bygger om entrén.

– Tidigare var entrén ganska mörk så det här har inneburit ett riktigt lyft och jag tycker att vårt samarbete med Stockholms Hamnar fungerar bra. De är på tå och ser våra behov. 📍

VIA FÖR DJUPNING

En stor hyresvärd

Stockholms Hamnar förvaltar cirka 200 000 kvadratmeter lokaler fördelat på ungefär 80 byggnader med totalt 350 hyresgäster. Ett tiotal av dessa byggnader går under den traditionella hamnbeteckningen magasin, men i beståndet finns också tullhus, terminaler, kontor, visitationsbyggnader med mera. Stora Tullhuset på Stadsgårdskajen, där Fotografiska nu ligger, är en av de äldsta fastigheterna som man förvaltar. Den ritades av Ferdinand Boberg och stod klar 1910 även om den senare byggdes till vid två tillfällen. Magasin 1, 2 och 3 byggdes under perioden 1918-1926 och året efter byggdes Banankompaniets byggnad.

Den byggnad som Nasdaq OMX idag håller till i var från början lager åt biltillverkaren Ford och byggdes 1931. Magasin 6 byggdes så sent som på 60-talet och blev ganska fort omodern som lager för styckegods på grund av containertrafikens genombrott.



Linus Levinson

I TYFONEN HAIYANS FOTSPÅR

I november drabbades Filippinerna av en av de värsta tyfonerna i landets historia. Förödelsen var total när Linus Levinson, som annars arbetar på Stockholms Hamnar, kom till platsen för att under en månad arbeta för Röda korset.

TEXT: TOBIAS ÖSTBERG · FOTO: NIKLAS BJÖRLING

NAMN: Linus Levinson.

ÅLDER: 43 år.

FAMILJ: Gift och tre barn.

YRKE: Biträdande projektledare för bygget av kaj och pir i nya Värtahamnen.

BOR: Värmdö.

AKTUELL: Har jobbat fyra veckor som ingenjör för Röda korset i Tacloban, Filippinerna.

RELATION TILL VATTEN: Bor i en villa vid vattnet på Värmdö utanför Stockholm, älskar båtlivet och har båt och brygga.

NÄR VI ANDRA FIRADE IN det nya året med bubbel, löften och raketer låg Linus Levinson och sov i ett tält sedan flera timmar. Julen hoppade han också över för det fanns inte mycket att fira i Tacloban, en stad som var totalt förstörd efter att ha manglats av den supertyfon som drog förbi i över 300 kilometer i timmen och som lämnade en tre mil bred gata av död och förödelse efter sig.

– Tacloban var den stad som drabbades värst av supertyfonen Haiyan. Staden ligger längst inne i en vik och när vattnet, som tyfonen pressade framför sig, nådde dit dränkte det staden. Flera tusen människor dog och det fanns inte ett enda helt hus när den dragit förbi, säger Linus Levinson när vi träffas på hans kontor som är en byggbod nere i Värtahamnen.

SEDAN NÅGRA VECKOR är han tillbaka på jobbet som biträdande projektledare för bygget av piren och kajen i Värtahamnen, som rullar på helt enligt plan. Kontrasten är total från arbetet med Röda korset i Filippinerna, men han tycker att det ändå gått ganska snabbt att komma in i jobbet här hemma. Nu har han fullt fokus på pålningen av den nya piren som började strax före jul.

– Det går med en hastighet av två till tre pålar om dagen. Vi håller tidsramen, men entreprenören vill gärna bli klar tidigare.

On



Nu är Linus tillbaka på jobbet i Värtahamnen, men han kan tänka sig att åka på fler uppdrag för Röda korset.

Det är en risk att hålla på när det är is. Pålarna är sårbara innan de gjutits på plats, säger Linus som har en kopp kaffe i handen och ett par vita ulliga tofflor på fötterna när vi slår oss ner i ett mötesrum i den stora ombonade byggboden.

UTE ÄR DET SÅ GRÅTT som det bara kan vara i januari och stora flingor blötsnö faller tungt mot marken. När Linus visar bilder från katastrofens Tacloban inser man att tråkigt väder är en lyx. Bilderna som passerar förbi på hans dator visar vad väder verkligen kan ställa till med.

– Hade tyfonen dragit fram över hamnområdet här i Värtahamnen skulle hustak ha flugit av, bilar farit runt och det stora tegelhuset där borta bara fallit ihop, säger Linus och pekar på en stor tegelbyggnad strax intill Siljaterminalen.

”Det var efter tsunamin och den stora jordbävningen i Pakistan som jag kände att jag vill hjälpa till.”

Linus är ingenjör och har länge jobbat med stora infrastrukturprojekt både i Sverige och ute i världen. Och det är något särskilt med det tycker han.

– Det ställer stora krav för även ett litet fel kan bli väldigt kostsamt i ett så här stort projekt. Det är också roligt att jobba med så duktiga människor och så kommer man inte ifrån att det är häftigt med stora maskiner. En kran på 300 ton är roligare än en på 30, säger han och skrattar.

Det var när han flyttat hem till Sverige efter att ha jobbat utomlands en period som tankarna på att jobba som ingenjör vid stora katastrofer föddes hos honom.

– Det var efter tsunamin och den stora jordbävningen i Pakistan som jag kände att jag skulle vilja hjälpa till. Jag sökte då en kurs hos Röda korset och blev antagen.

EFTER DEN FÖRSTA KURSEN gick han en till i Österrike där han specialiserade sig på vatten och sanitet. Nu finns han med på en lista hos Röda korset i Genève över personer som kan åka på uppdrag om nöden kräver det. Och när tyfonen drabbade Filipinerna fick han ett sms med frågan om han var beredd att åka.

– Jag har också en muntlig överenskommelse med Stockholms Hamnar om att jag får åka på tidsbegränsade katastrof-



I Tacloban hade många förlorat allt. En viktig uppgift för Linus Levinson och hans kollegor var att få fram rent vatten.

uppdrag och den här gången passade det bra. Pålningen hade inte kommit igång och det var också en del lediga dagar över jul. Mina barn blev dock inte så glada.

Trots att Linus kom till Tacloban först en månad efter tyfonen så var kaoset totalt. Trasiga hus, vägar som inte var farbara och fiskare som byggt om kylskåp till båtar för att kunna fiska och försörja sig.

– Båtarna var knappast säkra, men vad hade de för val? De måste försörja sig.

LINUS UPPDRAG HANDLADE om sanitet och om att få fram rent vatten. Mirakulöst nog fungerade vattenverket i stan, men alla ledningar var förstörda och det gick därför inte att få fram vatten.

– Vi hade med oss utrustning som kan producera rent vatten till 15 000 personer. Med hjälp av våra sju tankbilar kunde vi sedan köra ut vatten till byarna där vi placerat stora tankar.

Det måste kännas meningsfullt att kunna hjälpa till, men hur orkar man med att se så mycket lidande?

– Det är klart att det är jobbigt, men som ingenjör kan man skärma av lite. Min uppgift var ju att få fram vatten och då kan

”Min uppgift var ju att få fram vatten och då kan man fokusera på det.”

man fokusera på det. En sjuksköterska jobbar ju mer direkt med de drabbade. Det tror jag är tuffare.

Vilka bilder tar du med dig hem?

– Glädjen hos dem vi kunde hjälpa och sorgen hos de små barnen som satt vid de nygrävda gravarna som förmodligen tillhörde deras föräldrar. Det var tufft att se.

Efter en månad gick hjälparbetet in i ett nytt skede. Katastrof-fasen var över och det långsiktiga och tuffa återuppbyggnadsarbetet påbörjades.

– Trots allt så kändes det faktiskt ganska hoppfullt när jag åkte därifrån.

Kommer det ett nytt sms från Röda korset så är han beredd att sticka igen om det passar med jobb och familj.

– Uppdraget för Röda korset känns väldigt meningsfullt och det är klart att det ger perspektiv på vad som är viktigt i livet. 📌



VIA
FRAMTIDS
BYGG
EN

Pålning pågår

Bygget av den nya piren i Värtahamnen är i full gång. Det stora arbetet nu, som beräknas vara klart våren 2015, handlar om att installera 1 000 pålar.

– Till slutet av mars har vi fått ner 90 stycken och vi arbetar nu med en hastighet av två till tre pålar om dagen, säger Dan Palmgren, projektledare för bygget av pir och kaj i Värtahamnen.

Pålarna som är mellan 30 och 50 meter långa är tillverkade i Turkiet och vibreras ner till botten med hjälp av en vibrator. När pålarna är på plats ska sedan ett betongdäck placeras ovanpå.

– Betongdäcket tillverkas i Polen och kommer hit i plattor som är åtta gånger åtta meter och väger 70 ton styck.

Totalt handlar det om 55 000 kvadratmeter plattor så det blir en del att ta hand

om när leveranserna börjar komma med fartyg om någon månad.

– Alternativet hade varit att fylla upp med bergmassor. Det hade krävt mycket transporter med lastbil så det här är bättre ur miljösynpunkt.

När betongdäcket är på plats är det dags att dra ledningar, lägga ut fyllning som underbyggnad och göra installationer för att kunna driftsätta de nya färjelägena. ⚓

Djurgårdsfärjorna får ny terminal

På grund av bygget av nya Slussen måste Djurgårdsfärjornas terminal på Skeppsbron rivas och en ny byggas i Tullhus 3 som ligger cirka 100 meter längre norrut.

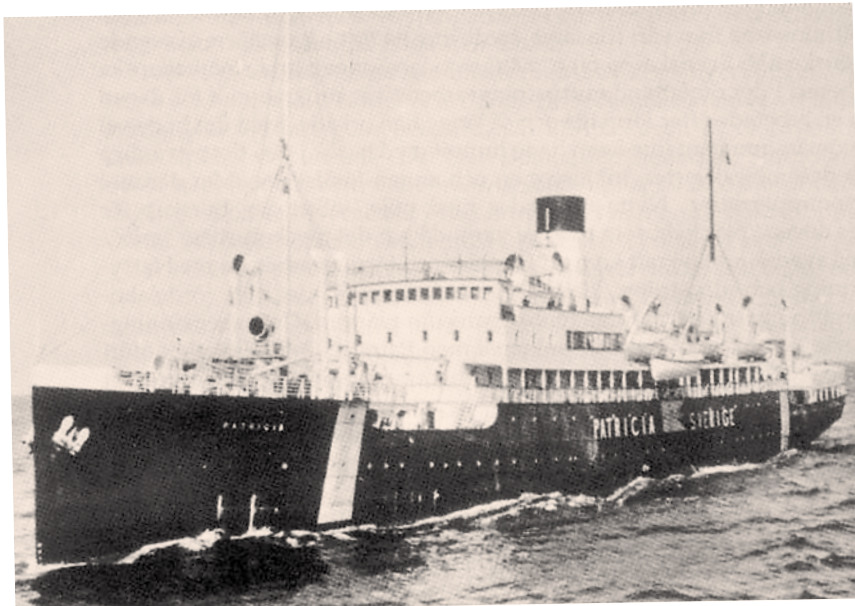
– Den nya terminalen blir lite rymligare och

där kommer det att finnas biljettkiosk, väntrum och personalutrymmen, säger Peder Weitof, chef för fastighetsförvaltningen på Stockholms Hamnar.

Det fina staketet som finns vid den nuvarande terminalen flyttas till den nya terminalen. Några exakta datum för när

bygget ska påbörjas och vara klart finns inte i dagsläget.

– Men det påbörjas någon gång efter semestrarna i sommar och terminalen beräknas vara klar i början på nästa år, säger Irene Lindbäck, projektledare för anläggningar på Stockholms Hamnar. ⚓



Patricia på väg mot kaj.



PARTYPINGLA MED KULHÅL

Stockholms mesta partybåt finns numera vid Söder Mälarstrand. För Patricia är med sina närmare 30 år i Stockholm en institution i stadens nattliv, men få känner till att hon har en historia som handlar om betydligt allvarigare saker än dans, sena nätter och paraplydrinkar.

Historien om Patricia börjar 1938 då hon lämnar varvet i Middlesbrough i England för en tänkt framtid som fyrvaktarfartyg. Men historien vill annat och när det andra världskriget bryter ut året efter byggs hon om för att kunna fungera i krigstjänst. 1940 blir hon också utsatt för ett flyganfall vid evakueringen av

Dunkerque men klarar sig.

Fyra år senare är hon med under en av krigets mest berömda dagar, den så kallade D-dagen den 6 juni 1944, då långt över 100 000 man landsätts i Frankrike. Patricias uppgift är att redan under natten placera ut lysbojar. Ett riskabelt uppdrag under krävande väderleksförhållanden, men ett uppdrag som hon klarade av.

Kriget tog tack och lov slut och Patricia fick under en kortare tid ett betydligt glamorösare uppdrag som eskortfartyg åt det engelska kungahusets yachter och följde till exempel med när drottning Elizabeth besökte Helsingfors under sommarolympiaden 1952.

1982 blir hon restaurangfartyg i Luleå och 1986 förtöjs hon slutligen i Stockholm och blir en central del av Stockholms nöjesliv. Här har de flesta stockholmare någon gång dansat och båten är inte minst känd för sina gayklubbar som också givit fartyget smeknamnet Fjolljollen.

Men den som tittar noga kan faktiskt fortfarande se kulhålen som otäcka minnen från en farligare och betydligt mindre glamorös tid. ⚓

Mer historia

Du hittar fler historiska berättelser på www.stockholmshamnar.se/historia.



Stockholms Hamnar
Magasin 2, Frihamnen
Box 273 14, 102 54 Stockholm
Telefon: 08-670 26 00
info@stockholmshamnar.se

www.stockholmshamnar.se
facebook.com/stockholmshamnar
twitter.com/stockholmshamn
Instagram