

Klara Mälarstrand, Kidlarholmshamnen och Söder Mälarstrand. Flygfoto O. Bladh.

3. NYA HAMNANLÄGGNINGAR.

Beträffande de nya hamnanläggningar, som tillkommit under senare tid, må anföras följande.

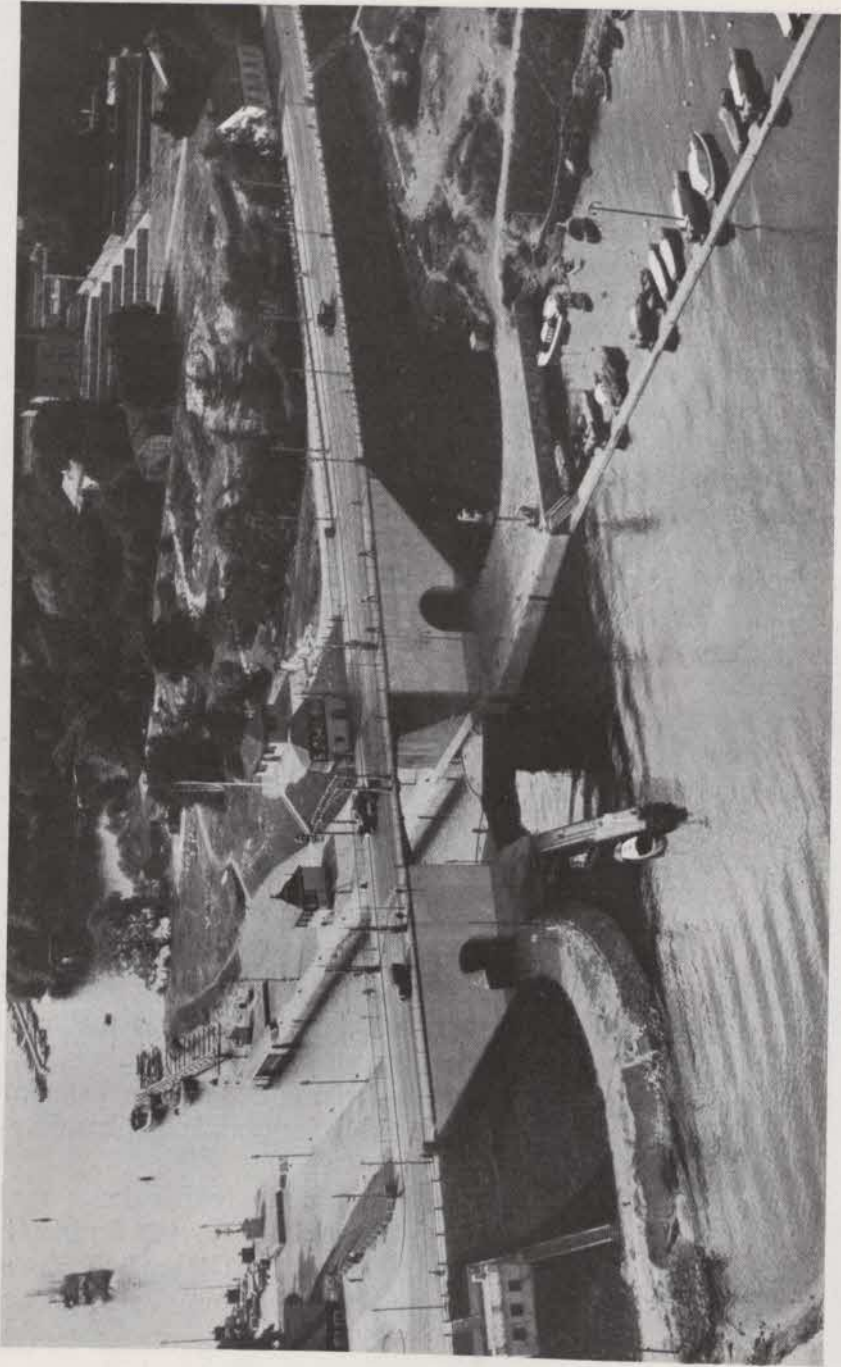
a. HAMMARBYLEDEN OCH HAMMARBYHAMNARNA.

Sedan de ovan (sid. 14) nämnda, av beredningsutskottet år 1898 tillsatta delegerade år 1900 avgivit förslag till farled genom Hammarby sjö och Årstaviken — *Hammarbyleden* — jämte hamnanläggningar i förstnämnda sjö och byggnadskontoret år 1906 utarbetat förnyat förslag i sådant avseende, framlade hamnstyrelsen år 1913 ett av kontoret samma år utarbetat förslag till dylik farled utan hamnanläggningar i Hammarby sjö. Förslaget godkändes av stadsfullmäktige den 25 maj 1914 och innebar, att en farled för fartyg med 5,5 meters djupgående skulle anläggas för en kostnad av 5.880.000 kronor.

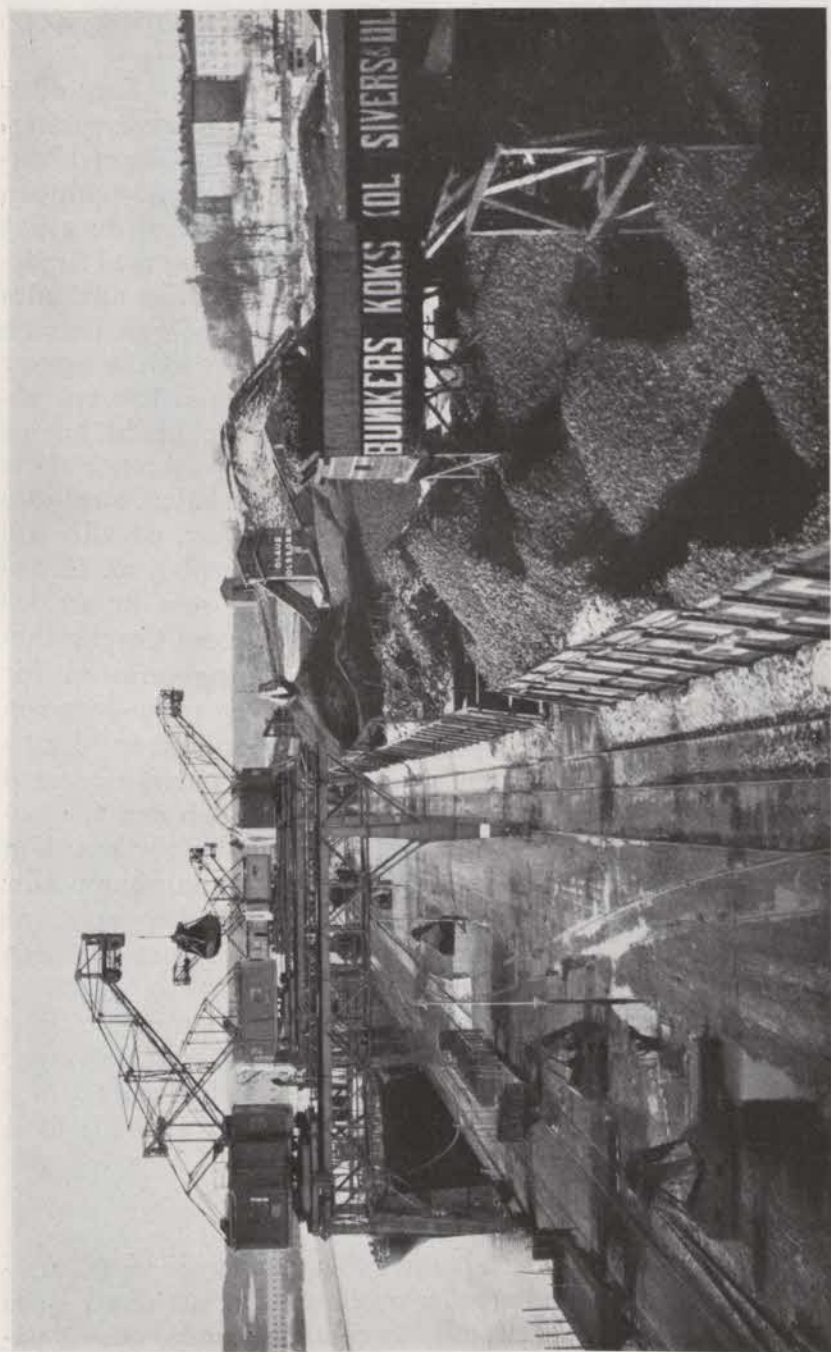
Genom överståthållarämbetets och konungens befallningshavandes i Stockholms län gemensamma resolution den 20 september 1915 meddelades staden tillstånd att inrätta farleden, varefter arbetet påbörjades i början av år 1917. Till de i farledsresolutionen föreskrivna särskilda åtgärderna, däribland en farled för båtar med 1,5 meters djupgående till Långsjön med sluss i Sicklasundet, beviljade stadsfullmäktige den 18 mars 1918 ett anslag av 1.844.000 kronor.

Vid samma tillfälle beviljade stadsfullmäktige på framställning av hamnstyrelsen ett anslag av 3.021.000 kronor till en första utbyggnad av en hamnanläggning på Hammarby sjös norra strand samt till breddning av farleden mellan Barnängen och Skanstull från 40 till 60 meter. I 1924 års stat anvisades ytterligare medel för breddning av nämnda bassäng till 80 meters bredd. Sedermera hava år efter år nya anslag beviljats till utbyggande av hamnanläggningarna i Hammarby sjö.

Efter att provisoriskt hava öppnats för trafik den 1 maj 1926 togs farleden i juni 1930 i anspråk för avsett ändamål. Den har en längd mellan Danvikstull och Reymers holms västra udde av 6.550 meter samt ett vattendjup av 6,25 meter vid ordinärt lågvatten och kan därvid trafikeras av fartyg



Hammarbysslussen med Skansbro. Flygfoto O. Bladh.



Brokranar å Blecktornskajen.

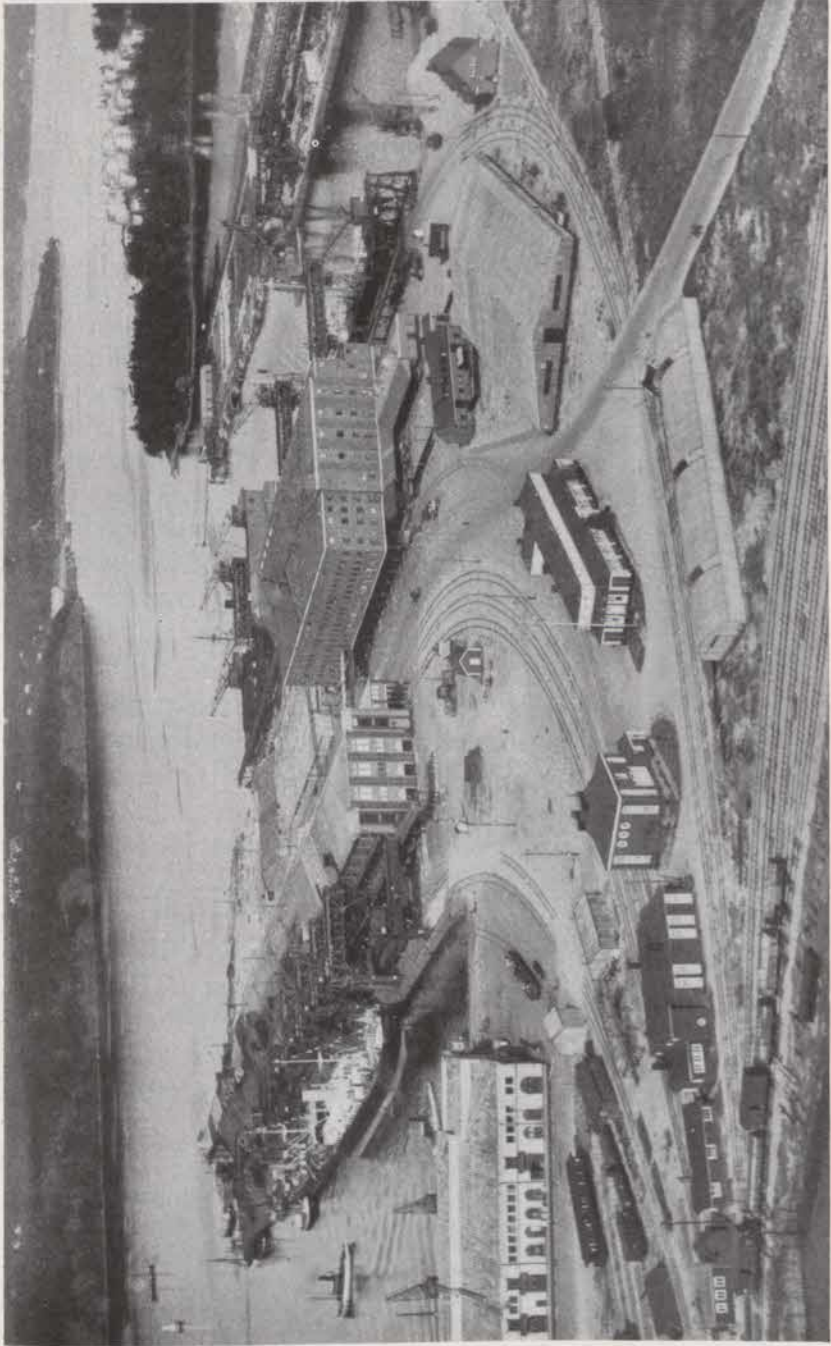
med intill 5.75 meters djupgående eller omkring 4.000 tons d. w.

Arbetet med hamnanläggningarna har fortgått även efter farledens färdigställande och pågår ännu med vissa sprängnings- och planeringsarbeten å norra delen av Norra Hammarbyhamnen, den s. k. Barnängskajen. Kajanläggningen i Norra Hammarbyhamnen har en nyttig längd av 1.695 meter, är försedd med järnvägsspår i förbindelse med Stadsårdshamnen samt med 17 kranar. Barnängskajen användes för stycke- och partigods, och därå äro uppförda dels en mindre tullbevakningsbyggnad, byggd år 1928 för 29.927 kronor, dels en tull- och varubyggnad i en, delvis två våningar och med 65 meters längd och 29 meters bredd, byggd åren 1931—1932 för en kostnad av 471.839 kronor. Den västra delen av hamnen, den s. k. Blecktornskajen, användes för massgodstrafik. Där finnas tre kolupplag, ett sill- och saltmagasin, ett större fodermagasin, järnupplag m. fl. anläggningar. Å Södra Hammarbyhamnen, som är en industrihamn, hava bland andra General Motors Corporation åren 1927—1929 anlagt en sammansättningsverkstad för automobiler och Kooperativa Förbundet åren 1929—1930 en glödlampfabrik. Hamnstyrelsen har där anlagt en allmän kaj av 90 meters längd, utrustad med en vipparmskran med 5 tons lyftkraft, samt tvenne andra kajer, den ena för General Motors, den andra avsedd för glödlampfabriken. Vid Henriksdal, som är en industri- och upplagshamn för mindre anläggningar, har styrelsen byggt en brygga av 30 meters längd. I fråga om broarna över Hammarbyleden hänvisas till sid. 92 här nedan.

Å Hammarbyleden och dess hamnanläggningar, men frånräknat kranar, kranspår och strömtillförselanordningar samt husbyggnader, markområden, Liljeholmsbron och Årstabrons förstärkning, beräknas vid 1933 års slut hava nedlagts c:a 32.650.000 kronor.

b. FRIHAMNEN.

Redan i det förslag till hamn i Hammarby sjö, som framlades av byggnadskontoret år 1906, visades, att den i sjöns södra del föreslagna hamnanläggningen kunde, om så på-

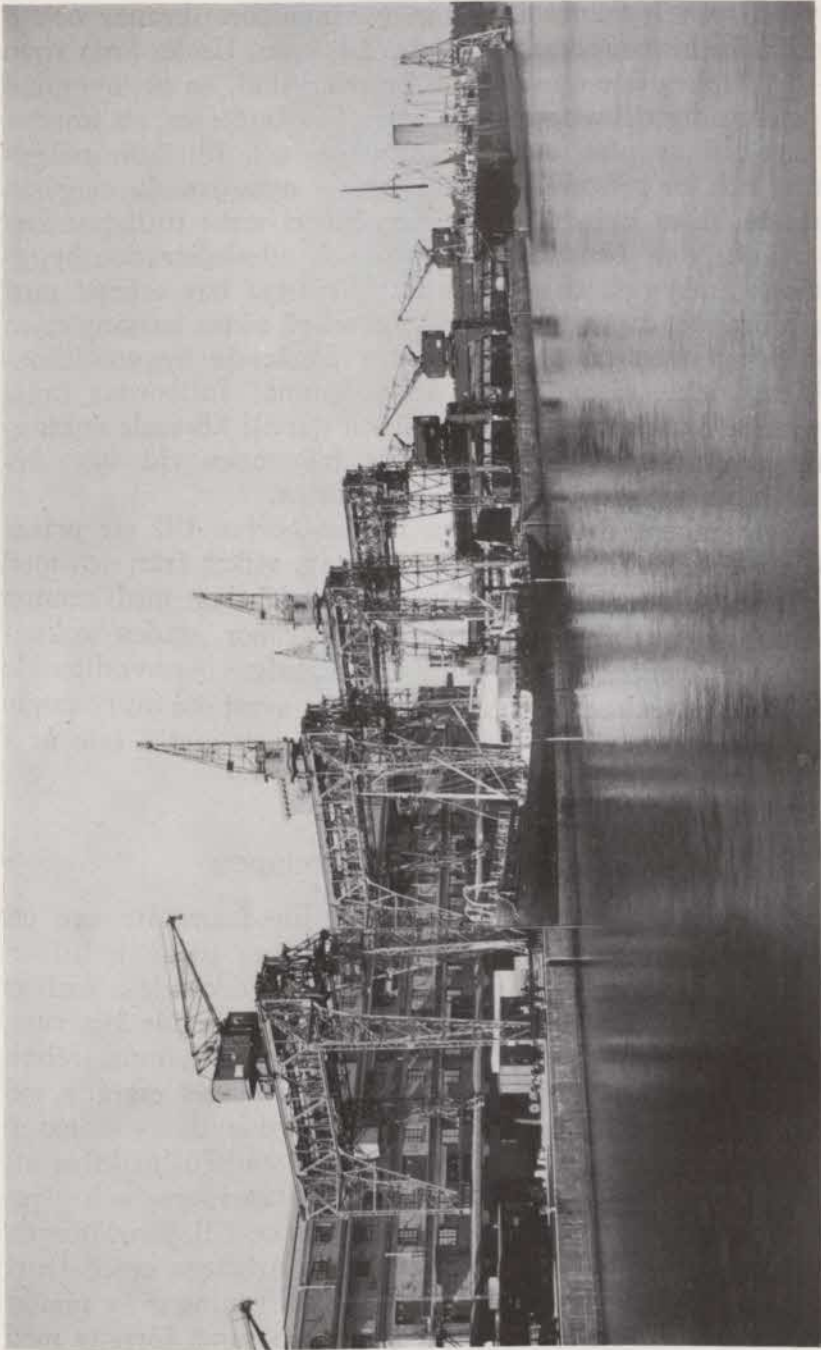


Frihamnen, flyghamnen och oljehamnen vid Loudden. Flygfoto O. Bladh.

fordrades, anordnas såsom frihamn. Sedan en av handelskammaren tillsatt kommission i mars 1909 framlagt förslag till frihamnsanläggning vid Lindarängen, hemställde handelskammaren i skrivelse till stadsfullmäktige i maj samma år om vidtagande av åtgärder för förslaget realiserande. I yttrande häröver år 1915 framhöll hamnstyrelsen, att tiden ännu icke vore inne för anläggning av en frihamn här i staden, varför styrelsen avstyrkte, att åtgärder i sådan riktning nu vidtoges. Styrelsen framlade emellertid i samband härmed förslag till inrättande av en djuphamn för den transoceaniska sjöfarten vid Lindarängen. Dessförinnan hade i september 1914 väckts en motion i stadsfullmäktige, vari hemställdes om utredning rörande lämpligheten av en frihamnsanläggning i Stockholm och särskilt vid Hammarby sjö. Med anledning härav beslöt stadsfullmäktige den 20 mars 1916 uppdraga åt beredningsutskottet att gå i författning om utredning rörande lämpligheten av en frihamnsanläggning i Stockholm samt framlägga det förslag, vartill en sådan utredning kunde giva anledning.

Sedan en av beredningsutskottet i april 1916 tillsatt kommitté, Stockholms stads frihamnskommitté, i oktober samma år överlämnat en av nuvarande hamndirektören Sal. Vinberg verkställd utredning med förslag till frihamn vid Lindarängen, beslöt stadsfullmäktige i juni 1917 anlägga en dylik hamn och uppdrogo utförandet härav åt ett särskilt organ, Stockholms stads frihamnsnämnd. Arbetets utförande överlämnades av nämnden åt hamnstyrelsens hamnbyggnadsavdelning, som handhade arbetet till februari 1919, då nämnden själv övertog detsamma. Alla planer, kajkonstruktioner o. d. utarbetades dock av hamnbyggnadsavdelningen.

En första provisorisk frihamn öppnades för trafik i oktober 1919 och den permanenta frihamnen i september 1926. Denna hade då en kajlängd, inberäknat den tidigare av hamnstyrelsen vid Tegeludden byggda, 130 meter långa kajen, av 1.218 meter med ett vattendjup vid de nybyggda kajerna av 10 meter. I hamnen voro uppförda tre varumagasin och två mindre varuskjul. I övrigt var hamnen försedd med järnvägsspår i anslutning till Värtans spår-



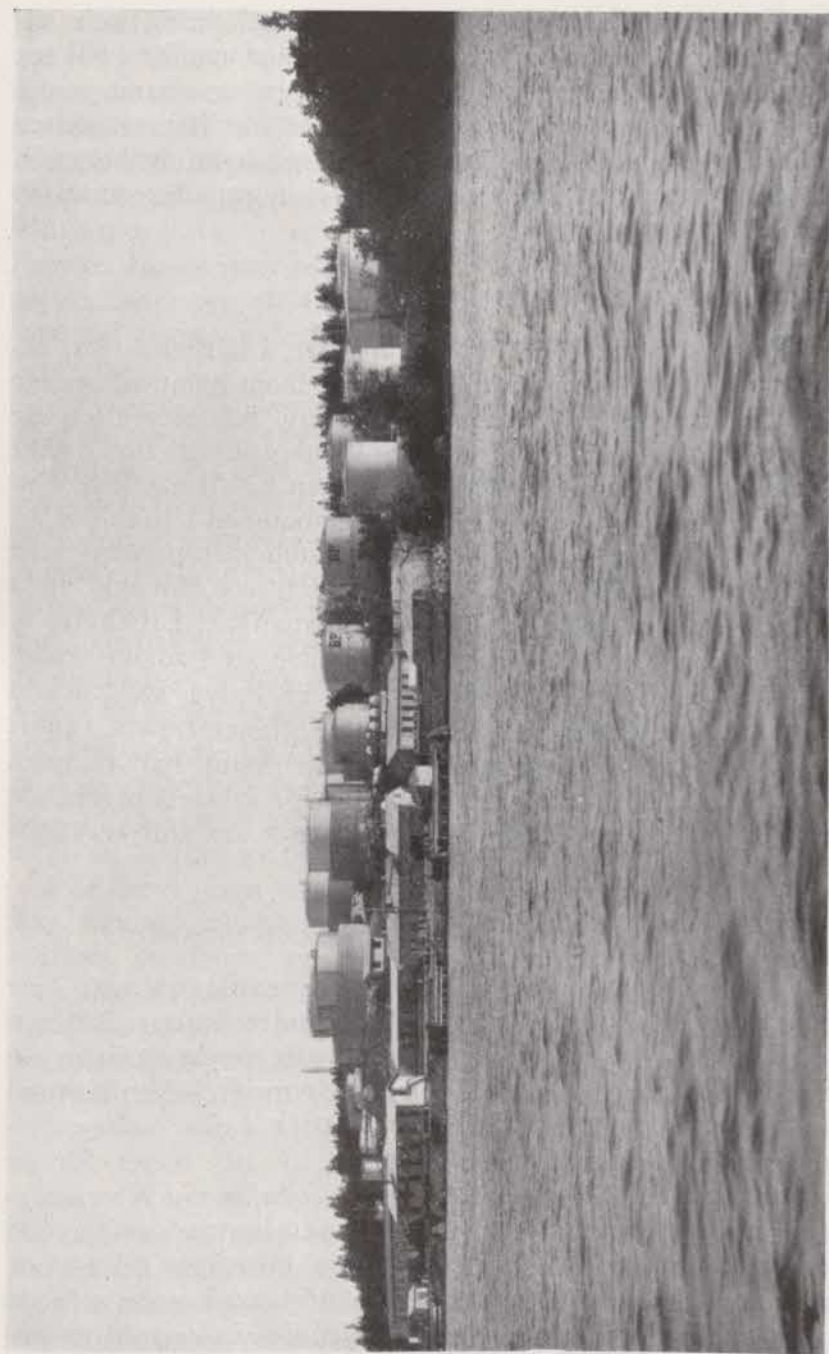
Norra bassängkajen med brodubbelkranar i frihamnen.

system och 4 helportalkranar, 8 vinkelportalkranar och 8 brodubbelkranar samt en mindre ångkran. Under åren 1929—1931 hava där uppförts en kranverkstad, en tullbyggnad i anslutning till magasinet å norra bassängkajen, ett mindre varuskjul av plåt, en transformator- och likriktaranläggning och en personalbyggnad samt i nyssnämnda magasin inretts bl. a. kylrum och kylmaskineri samt tullkammare, varjämte den förutvarande tull- och administrationsbyggnaden ombyggts till restaurant. År 1932 har arbetet med uppförandet av en magasinsbyggnad på södra bassängkajen påbörjats men på grund av den pågående byggnadskonflikten icke, såsom avsett varit, kunnat fullbordas innevarande år. Frånräknat kranar och därtill hörande anläggningar beräknas kostnaderna för frihamnen vid 1933 års slut hava uppgått till 32.180.816 kronor.

Frihamnens drift överläts till en början till ett privat bolag, Stockholms frihamnsaktiebolag, vilket från och med år 1925 efterträdades av ett nytt aktiebolag med samma namn, av vars aktiekapital, 500.000 kronor, staden tecknat 499.500 kronor. Enligt stadsfullmäktiges bemyndigande har hamnstyrelsen med bolaget träffat avtal om överlåtande till bolaget av rätten att driva frihamnen under fem år i sänder, nu senast till och med år 1939.

c. OLJEHAMNEN VID LOUDDEN.

Då det sedan lång tid tillbaka hade framstått som ett önskemål att inom Stockholms hamn äga tillgång till en hamnplats, där upplag för eldfarliga oljor kunde anordnas och över vilken all import av sådana varor kunde äga rum, beslöto stadsfullmäktige på framställning av hamnstyrelsen i mars 1926, att visst, av styrelsen föreslaget område vid Loudden finge tagas i anspråk för anordnande av en hamn för dylika varor. I maj 1927 beviljade stadsfullmäktige ett första anslag, 284.000 kronor, till planerings- och vägarbeten samt en lossningsbrygga ävensom till järnvägsspår i förbindelse med frihamnen, varefter arbetena omedelbart togo sin början. I samband med nya uthyrningar av tomter har hamnen undan för undan utvidgats samt försetts med



Oljehamnen vid Loudden.

nya bryggor, elektrisk belysning, vattenledning och avloppsledningar. För närvarande äro tomter upplåtna till sex oljefirmor, vilka där uppfört tankanläggningar samt pump- och tappningshus m. m., och för dessa har hamnstyrelsen till och med år 1932 anlagt lika många lossningsbryggor. På oljehamnen har staden nedlagt en byggnadskostnad av tillhopa 744.034 kronor.

d. ÅRSTADALSHAMNEN.

För att avhjälpa den brist på mindre, i närhet av kaj belägna upplagsplatser, som är rådande inom hamnen, beslöto stadsfullmäktige på framställning av hamnstyrelsen år 1931 bevilja anslag till en hamnanläggning för dylikt ändamål vid Årstadal i sydvästra delen av Årstaviken. Enligt den plan, som nu följes, erhåller hamnen till en början en kaj av 200 meters längd, utförd som järnspontkaj med 6,5 meters vattendjup vid medelvatten och försedd med järnvägsspår i förbindelse med stambanan vid Liljeholmen. Arbetet påbörjades år 1931 och kommer att i första skedet slutföras år 1934. För närvarande är halva kajsträckan färdig, markområdet till större delen planerat samt vägar, ledningar och järnvägsspår utlagda. Ännu har hamnen dock icke tagits i bruk. Hittills hava för arbetets utförande beviljats 950.000 kronor, varav vid 1933 års slut beräknas hava åtgått c:a 790.000 kronor.

e. MINDRE KAJANLÄGGNINGAR OCH BRYGGOR.

Förutom ovan nämnda större hamnanläggningar har hamnstyrelsen även anlagt en del mindre kajer, nämligen vid Norr Mälarstrand åren 1908—1910 *stenkajen öster om Kungsholms torg* med en längd av 181 meter för en kostnad av 259.356 kronor och åren 1910—1911 *kajen mellan Pil- och Polhemsgatorna* med en längd av 195 meter för en kostnad av 32.996 kronor, år 1913 *stenkajen vid Kungsbroplan* med en längd av 100 meter för en kostnad av 119.928 kronor, åren 1918—1920 den statens järnvägar tillhöriga, men med ett bidrag från staden av 165.000 kronor utförda och till allmän trafik upplåtna *Liljeholmskajen* med en nu-

mera effektiv längd av 208 meter och ett vattendjup av 2,6—4,5 meter, åren 1921—1923 *Tranebergskajen* med en längd av 101 meter och ett vattendjup av 2,6—3,5 meter för en kostnad av 90.856 kronor samt åren 1931—1932 *kajen vid Lilla Essingen* med en längd av 40 meter och ett vattendjup av 3,6—4,5 meter för en kostnad av 59.915 kronor. Härjämte hava år 1933 verkställts förberedande fyllnadsarbeten för en provisorisk kaj vid *Hornsberg* med en längd av 80 meter och ett vattendjup av 4 meter för en beräknad kostnad av 85.000 kronor. Kajen är avsedd att färdigställas år 1934.

Vid Norr Mälarstrand har hamnstyrelsen år 1923 uppfört ett varuskjul för en kostnad av 78.195 kronor.

Enligt avtal med fastighetsnämnden år 1924 har hamnstyrelsen förbundit sig att bygga, underhålla och förvalta alla för hamnrörelsen och sjöfarten erforderliga anläggningar, belägna utanför hamnområdet men inom stadens jurisdiktion. I anslutning härtill har hamnstyrelsen övertagit en del äldre och även utfört nya bryggor i Bromma. Sålunda har styrelsen år 1923 på fastighetsnämndens stat byggt en ångbåts- och lastbrygga av betong vid Bergvik för en kostnad av 56.755 kronor och år 1929 på egen stat en ångbåtsbrygga av betong vid Solviksbadet för en kostnad av 14.873 kronor ävensom vid Oxhålshamnen åren 1929—1930 en lastkaj av trä för en kostnad av 68.185 kronor.

För den livliga *motorbåt- och segelsporten* inom hamnen har hamnstyrelsen anordnat ett stort antal förtöjningsställen, bestående av fasta bryggor eller pontonbryggor, vilka upplåtits till båtsällskap och båtklubbar eller direkt till enskilda personer. I Saltsjön finnas för närvarande 10 dylika förtöjningsställen för sammanlagt c:a 700 båtar och i Mälaren 24 ställen för c:a 1.700 båtar.

4. KAJERNAS TILLVÄXT.

Kajernas tillväxt under de gångna 25 åren framgår av tabblån sid. 66, som visar deras längd i början och slutet av tidsperioden. Såsom därav synes har sammanlagda kajsträckan under nämnda tid ökats från 11.812 till 17.282

meter. Härjämte förfogar hamnen för närvarande över bryggor för lustbåtar till en sammanlagd längd av 3.385 meter emot 522 meter år 1909.

KAJLÄNGDER VID STADENS ALLMÄNNA KAJER.

	Kajlängd i meter.	
	¹ / ₁ 1909	³¹ / ₁₂ 1933
<i>I Mälaren.</i>		
Kornhamnstorg och Mälartorget	511	325
Munkbrohamnen	572	174
Riddarholmshamnen	114	572
Tegelbacken	207	114
Klara Mälärstrand	562	207
Norr Mälärstrand	—	967
Rålambshovshamnen	1.497	110
Söder Mälärstrand	67	1.618
Sjöbergs plan	289	67
Klara strand	776	302
Barnhusstranden	338	774
Kungsholms strand	—	423
Tranebergskajen (delvis utanför hamnområdet)	—	101
Liljeholmskajen (tillhör S. J., men användes som allmän kaj)	—	208
Årstadalshamnen	—	100
Mindre lastbryggor, inom hamnområdet	170	401
» » utom »	—	271
Summa kajlängd i Mälaren	5.103	6.734

I Saltsjön.

Stadsgårdshamnen	1.397	1.487
Skeppsbrohamnen	851	851
Södra Blasieholmshamnen	417	417
Nybrokajen (förr Norra Blasieholmshamnen)	480	498
Strandvägen	994	1.003
Värtahamnen	2.117	2.572
Frihamnen	—	1.218
Oljehamnen vid Loudden, 6 bryggor, strand = 340 m.	—	—
Gasverkshamnen (under Gasverkets förvaltning)	420	426
Norra Hammarbyhamnen	—	1.695
Södra Hammarbyhamnen	—	318
Henriksdalshamnen	—	30
Mindre lastbryggor	33	33
Summa kajlängd i Saltsjön	6.709	10.548
Sammanlagd kajlängd	11.812	17.282

5. HAMNANLÄGGNINGARNAS BOKFÖRDA VÄRDE.

Hamnanläggningarnas bokförda värde (frånräknat Gasverkshamnen) uppgick den 1 januari 1933 till nedanstående belopp. I siffrorna för tullhamnen ingå samtliga anordningar och byggnader med undantag av tullbyggnader, vilka vid nämnda tidpunkt voro bokförda till ett värde av 4.773.169 kronor. I uppgifterna rörande frihamnen ingå däremot därvarande tullbyggnader.

<i>Tullhamnen.</i>		Kronor
Stadsgårdshamnen		14.237.916
Skeppsbrohamnen		1.861.194
Blasieholmshammarna		530.540
Strandvägen		1.648.874
Värtahamnen		10.591.999
Loudden		683.268
Hammarbyhamnarna		9.827.995
Djurgården		115.835
Norra Brunnsviken		27.766
Kornhamnstorg och Munkbrohamnen		440.466
Riddarholmshamnen		422.781
Tegelbacken och Klara Mälarstrand		203.411
Norr Mälarstrand, Rålamshovshamnen		880.678
Söder Mälarstrand, Långholmen		1.285.095
Årsta strand		769.394
Klara strand och Barnhusstranden		547.280
Kungsholms strand och Hornsbergs strand		471.261
Tranebergskajen		88.000
Lilla Essingen		59.916
Lastbryggor utanför hamnområdet		195.100
	Summa	44.888.769
Frihamnen		32.475.889

6. KRANAR.

Den oavslåtliga stegring i hamntrafiken, som gjort sig gällande under de senaste decennierna, har framkallat ett

ständigt ökat behov av nya och för olika förekommande fall lämpliga kranar. Hamnstyrelsen har sökt tillgodose berättigade krav härutinnan och tack vare stadsfullmäktiges tillmötesgående även lyckats härmed. Hamnen är nu försedd med en kranutrustning, som är större och mångsidigare än i någon annan svensk hamn och som till sin beskaffenhet får anses vara mycket god.

Före år 1909 förfogade hamnen över 21 kranar, av vilka 17 ännu äro i bruk, nämligen två handkranar, uppställda å Nybrokajen (Norra Blasieholmshamnen) och Kungsholms strand, sex vagnsvängkranar å Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand och Strandvägen för lossning av byggnadsmaterialier, sex portalkranar i Värtahamnen, en 20 tons fast portalkran, tidigare uppställd i Stadsgårdshamnen men nu förflyttad till Norra Hammarbyhamnen, samt de två stora pontonkranarna med 60 resp. 15 tons lyftkraft. Dessa kranar, som alla hade bekostats med skatte- eller inkomstmedel, hade i anskaffning dragit en kostnad av 636.238 kronor.

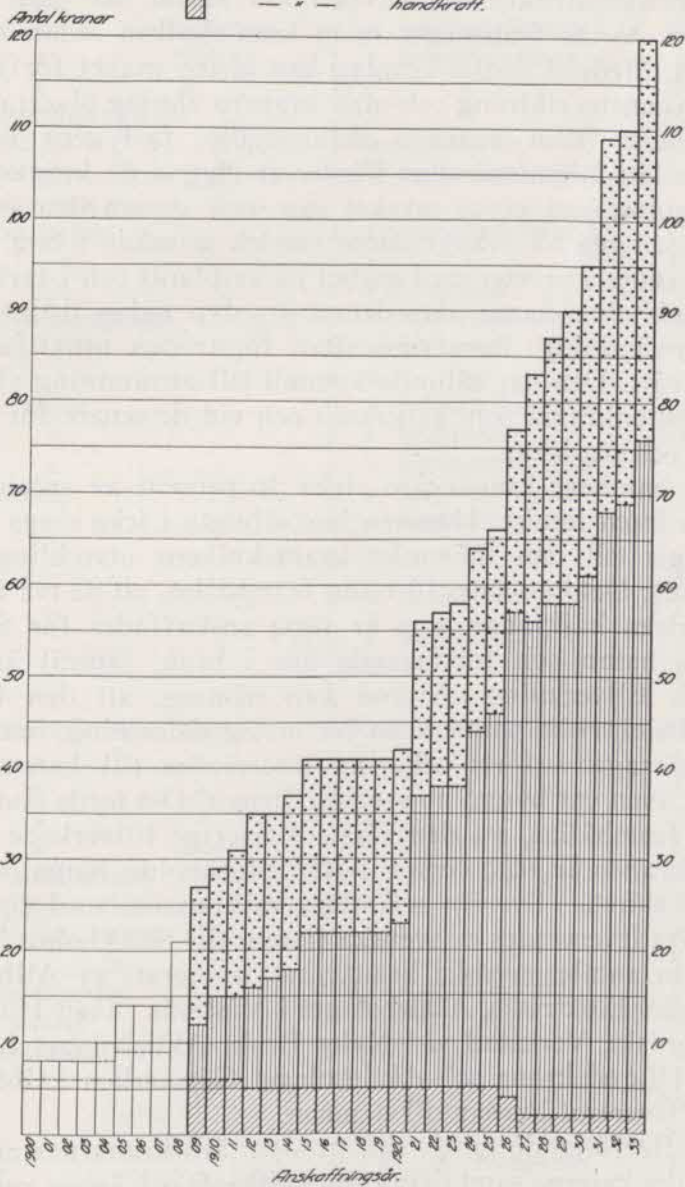
Under 25-årsperioden 1909—1933 har hamnstyrelsens kranbestånd ökats med 103 nya kranar, varav 65 enbart under de senaste 10 åren. Kranantalets årliga tillväxt efter sekelskiftet är grafiskt framställt å fig. sid. 69. Av de nuvarande 120 kranarna äro 118 maskindrivna, och av dessa äro 10 vagnsvängkranar, 48 portalkranar, 46 brokranar, 8 brodubbelkranar och 6 pontonkranar. Av kranarna äro 27 försedda med vipparm och 23 med våg, varav 19 med linkraftvåg, för godsets vägning hängande i skopa eller krok, därvid vikten kan avläsas i kranförarens hytt, och av pontonkranarna äro två försedda med diesel-elektriskt maskineri. Förutom dessa hamnstyrelsen tillhöriga kranar finnas för närvarande i hamnen 28 st. gasverket, elektricitetsverket, statens järnvägar och enskilda firmor tillhöriga kranar, vilka sistnämnda även uthyras i den allmänna hamnrörelsen vid de tillfällen, då resp. ägare ej använda dem för eget bruk.

Den ökning av kranutrustningens effektivitet, som sålunda försiggått, är emellertid i själva verket större än det ökade antalet kranar ger vid handen. De under senaste decenniet tillkomna kranarna hava nämligen betydligt större

STOCKHOLMS HAMN.

HAMNKRANAR UNDER HAMNSTYRELSENS FÖRVALTNING ÅREN 1909-1933.

- Massgodskranar, maskinell drift.
- Styckegodskranar, " "
- " — handkraft.



kapacitet än de tidigare anskaffade. Under detta tidsskede hava sålunda såväl vipparmskranarna som gripskopemaskineriet för tvenne motorer och det diesel-elektriska maskineriet å pontonkranar för massgods tillkommit. Särskilt är vipparmskonstruktionen att betrakta såsom det utan gensägelse största framsteget inom kranekniken sedan sekelskiftet. Medelst denna krantyp kan lasten snabbt förflyttas i kranarmens riktning och utan kranens åkning placeras var som helst inom kranens aktionsradie, fartygens luckor kunna lätt åtkommas utan hinder av rigg o. d., kranarmens utliggning kan göras mycket stor, och genom den snabba förändringen av svängradiens storlek minskas i hög grad det manuella arbetet med godset på kajplanet och i fartyget. I Stockholms hamn, där denna krantyp redan tidigt kom till användning, hava dess stora företräden utnyttjats på olika sätt. Den har sålunda kommit till användning vid såväl pontonkranar som kajkranar och vid de senare för olika typer och storlekar.

Av hamnens kranar äro cirka 70 procent av antalet utförda inom landet. Hamnen har sålunda i icke ringa grad bidragit till den inhemska kraneknikens utveckling och höjande. Det kan även förtjäna framhållas, att de två första elektriska kajkranar, som år 1904 anskaffades för Stockholms hamn och fortfarande äro i bruk, jämväl äro av svensk tillverkning. Ävenså kan nämnas, att den första diesel-elektriska pontonkran för massgodslossning, som över huvud taget utförts och som levererades till hamnen år 1923, även var byggd av svenska firmor. Det torde slutligen böra framhållas, att den första i Sverige tillverkade vipparmskranen år 1927 togs i drift i Stockholms hamn och att de tio största i Sverige befintliga kajkranarna med vipparm år 1933 levererades av svenska firmor till Stockholms hamn. Största antalet svenska kranar har levererats av Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget i Västerås. Även Holmens Mekaniska Verkstad vid Nyby Bruk, Aktiebolaget Landsverk i Landskrona och Aktiebolaget Götaverken i Göteborg hava levererat kranar till hamnen.

I efterföljande tablå, sid. 71—72, äro kranarnas antal å de olika kajerna samt deras typ, lyftkraft och ägare angivna.

KRANAR I STOCKHOLMS HAMN.

I. TILLHÖRIGA HAMNSTYRELSEN.

Hamn	Antal	Krantyp	Lyftkraft i ton
Stadsgårdshamnen, östra	4	El. helportalkranar	2,5
» »	4	» »	5
» mellersta	10	» halvportalkranar	2,5—5
» västra	7	» helportalkranar	1,5—5
» »	3	» »	2,5—5
Skeppsbrohamnen	2	» »	5
Nybrokajen	1	Fast handkran	10
Strandvägen	2	El. vagnsvängkranar	2,5—5
Värtahamnen,			
norra kajen	2	» helportalkranar	5
» »	2	» »	6
» »	2	» brokranar	6
inre bassängkajen	2	» helportalkranar	2,5
södra »	6	» brokranar	3,5
» »	2	» »	5
» kajen	6	» helportalkranar	5
» »	2	» brokranar	10
» »	1	» löpvagnsbrokran	6,5
Frihamnen	4	» helportalkranar	2 —2,5
»	6	» brokranar	2,4—5
»	2	» »	2,4—5
»	8	» brodubbelkranar	} 2,5—3 1 —1,5
»	3	» brokranar	5
»	2	» »	3 —5
»	4	» »	1,5—5
Hammarbyhamnen, Norra . . .	1	Fast el. helportalkran	20
» »	12	El. brokranar	5 —6
» »	1	» »	5
» »	3	» »	3
» » Södra	1	» helportalkran	5
Norr Mälarstrand	3	» vagnsvängkranar	2,5—5
Söder Mälarstrand	2	» »	2,5—3,5
Kungsholms strand	1	» »	2,5
» »	1	Handkran	5
Barnhusstranden	1	El. vagnsvängkran	2,5—5
Årsta strand	1	Fast el. »	3
Pontonkranar	2	Ångsvängkranar	4 —2
»	1	» »	15
»	1	Ångvippkran	60 —40
»	1	Diesel el. vagnsvängkran	6
»	1	» » svängkran	6

Summa 120

II. EJ TILLHÖRIGA HAMNSTYRELSEN.

Hamn	Antal	Krantyp	Lyftkraft i ton	Ägare
Värtahamnen, n:a	2	El. helportalkranar	5	Elektricitetsverket
»	»	» vagnsvängkran	2,5	Olaus Olssons
»	»	» löpvagnsbrö- kranar	6	Kol och Koks
»	»			
n:a bassängkajen	2	» »	5,1	Statens järnvägar
»	2	» helportalkranar	5,2	» »
Gasverkshamnen	2	» »	7,5	Gasverket
»	2	» »	4,5	»
»	4	Ångportalkranar	1,2	»
»	1	El. vagnsvängkran	1,5	»
Pontonkranar	5	Ångsvängkranar	1,5-3,5	Sthlms Skeppsstuveri A.-B.
»	1	»	5	Transportbolaget
»	2	»	6	Olaus Olssons
»	2	»	3	Murbruksfabriken
Summa 28				

Härjämte finnes ett antal kranar vid vissa enskilda kajer inom hamnen.

Beträffande kranbeståndets utveckling i stadens olika hamnar under den gångna 25-årsperioden må särskilt meddelas följande.

Samtliga i *Stadsgårdshamnen* befintliga 28 kranar hava tillkommit efter år 1908. Av dessa äro 11 försedda med vipparm, och de övriga torde efter hand komma att ombyggas till samma typ. Av vipparmskranarna hava 6 så stor räckvidd, att de kunna förmedla godstransport mellan tvenne i bredd liggande fartyg, vilket givetvis är till stor fördel för ernående av en snabb och billig omlastning.

Av *Värtahamnens* 25, hamnstyrelsen tillhöriga kranar hava 19 anskaffats efter år 1908. Av kranarna i *Norra Värtahamnen* äro 2 försedda med linkraftvåg, varmed godset kan vägas, då det befinner sig i gripskopen. Två andra kranar vid denna kaj hava vipparm med 25 meters radie. De bestryka alltså en ringformig yta med ej mindre

än 50 meters diameter och nå således långt in över upplagen och ut till utanför fartyget liggande farkoster.

Å *Södra bassängkajen i Värtahamnen* beträddes vid kajens utrustning år 1913 en annan väg än den dittills brukliga. Man övergick nämligen här från vanliga portalsvängkranar till brokranar med ovanpå bryggan åkbar svängkran. Dessa bestryka fullständigt det 33 meter breda kajplanet ävensom de där befintliga järnvägsspåren och nå jämväl till de lastplattformar, som äro anordnade å de innanför kajplanet uppförda magasinerna.

I *Södra Värtahamnen*, över vilken malmexporten äger rum, hava år 1930 uppställts tvenne stora brokranar för utlastning av malm. De hava 10 tons lyftkraft, vilken är den största, som hittills visat sig utan olägenhet kunna användas för lossning av malm ur järnvägsvagnar medelst gripskopa.

I *frihamnen* hava de speciella förhållanden, som där råda, satt sin prägel på kranutrustningen. Importgodset, som till väsentlig del utgöres av partigods, skall med kranarna kunna avlämnas direkt till magasinens olika våningar eller till de mindre fartyg, som ligga utanför de större. Exportgodset uppsamlas till stor del framför magasinet, där det är direkt åtkomligt medelst kranarna. För snabb expedition av de stora transoceanafartygen är det erforderligt att kunna arbeta med två lastkrokar i vart och ett av fartygets lastrum. Särskilt är detta eftersträfvansvärt för att samtidigt kunna lossa och lasta i en och samma lucka. Nämda krav hava tillgodosetts dels genom anskaffandet av 8 st. brodubbelkranar, på vilkas åkbara kranstomme finnas såväl en åkbar svängkran som en ut- och indragbar utliggare med löpvagn, dels under innevarande år av 4 st. brokranar med ovanpå bryggan åkbar svängkran med vipparm. Dessa svängkranar hava en största svängradie av 25 meter. Å yttre delen av piren, där platser upplåtits för koksupplag, hava kranarna försetts med gripskopemaskineri. Hamnens 29 kranar hava alla anskaffats efter år 1920.

Av *Hammarbyhamnens* 18 kranar hava alla utom en — den från Stadsgårdshamnen till Norra Hammarbyhamnen överflyttade fasta 20 tonskranen — anskaffats sedan år 1928. I *Norra Hammarbyhamnen* äro alla åkbara kranar

utförda som brokranar, bestående av en kranbrygga med ovanpå bryggan åkbar svängkran. De flesta, eller 10 st., placerade vid Blecktornskajen, äro försedda med modernaste gripskopemaskineri för lossning av stenkol och koks. Alla massgodskranar och några av styckegodskranarna äro försedda med linkraftvåg. Vid den huvudsakligen för styckegods avsedda Barnängskajen äro ett par av svängkranarna försedda med vipparm.

Av de 6 *pontonkranarna* hava efter år 1908 anskaffats 4 st., varav 2 med 6 tons och 2 med 4 tons lyftkraft. De äro avsedda huvudsakligen för lossning av massgods, såsom stenkol, koks, sand m. m. De båda 6-tonskranarna äro försedda med diesel-elektriskt maskineri, varigenom de till skillnad från pontonkranar med ångmaskineri omedelbart äro driftfärdiga. På pontonerna äro anbragta elektriska förhållningsspel för kortare förflyttningar av kranen längs fartygen och för omskiftning av pråmar. Vid behov tillhandahålles från dessa båda kranar elektrisk belysning i fartygens lastrum. Den ena kranens svängkran är åkbar å pontonens däck, och å denna kran finnes även ett vågtorn, vari den lossade lasten kan vägas. Den andra kranen är försedd med vipparm, vilken når icke mindre än 18 meter utanför pontonens sida.

De kranar, som anskaffats åren 1909—1933, hava dragit en kostnad av 8.804.171 kronor, varav 4.984.472 kronor lånemedel och återstoden skatte- eller inkomstmedel. Häri ingå icke kostnaderna för kranspår, kranbanor och ström-tillförselanordningar.

I anslutning till krandriften hava i Värtahamnen, Frihamnen och Norra Hammarbyhamnen uppförts verkstäder för reparation, underhåll och modernisering av kranarna. Personalen i verkstäderna består uteslutande av kranförare, vilka sysselsättas där, då de icke erfordras för manövrering av kranarna. Tack vare denna ordning kan kranpersonalen, trots det att krandriften är mycket ojämn till omfattning och tid, ständigt sysselsättas med produktivt arbete. Nämda verkstäder, vilka även inrymma mat-, kläd- och tvättrum för kranpersonalen, hava i anläggning och utrustning kostat sammanlagt 276.128 kronor.

7. HAMNRÖRELSEN.

Den utveckling, *fartygstrafiken* i Stockholms hamn undergått åren 1909—1932, är grafiskt åskådliggjord i nedanstående diagram, sid. 76, som anger de ankommande fartygens årliga antal och sammanlagda netto registerton, *dels* i inrikes trafik, inberäknat från utrikes ort kommande fartyg, som på resan angjort inrikes ort, *dels* i direkt utrikes trafik, d. v. s. utan angöring av svensk ort, *dels ock* totalt.

De allmänna växlingarna i trafikens omfattning äro som synes likartade för alla grupper av trafik. År 1909 var trafiken stadd i en uppgång, som begynt långt före sekelskiftet och som i ganska raskt tempo fortgick till och med år 1913. Med krigsåret 1914 föll trafiken tillbaka och fortfor sedan att sjunka, så länge kriget varade eller till och med år 1918. Den återhämtning, som inträdde året därpå, tog sig år 1920 uttryck i en särdeles livlig trafik, som dock icke kunde stå bi under det följande året men som därefter fortgick i en i hamnen förut icke iakttagen stegring fram till år 1930, då den nådde sin höjdpunkt. Från och med år 1931 har fartygstrafiken på grund av den allmänna världskrisen varit stadd i sjunkande.




I siffror hava här nedan sammanställts uppgifter över dels hela fartygstrafiken åren 1909—1932, dels ock för år 1909 och tioårsperioden 1923—1932 den rena inrikes trafiken och hela utrikes trafiken, d. v. s. såväl den direkta som den, vilken gått via inrikes ort. (För åren 1910—1922 kunna motsvarande siffror icke utan mycket tidsödande arbete erhållas.)

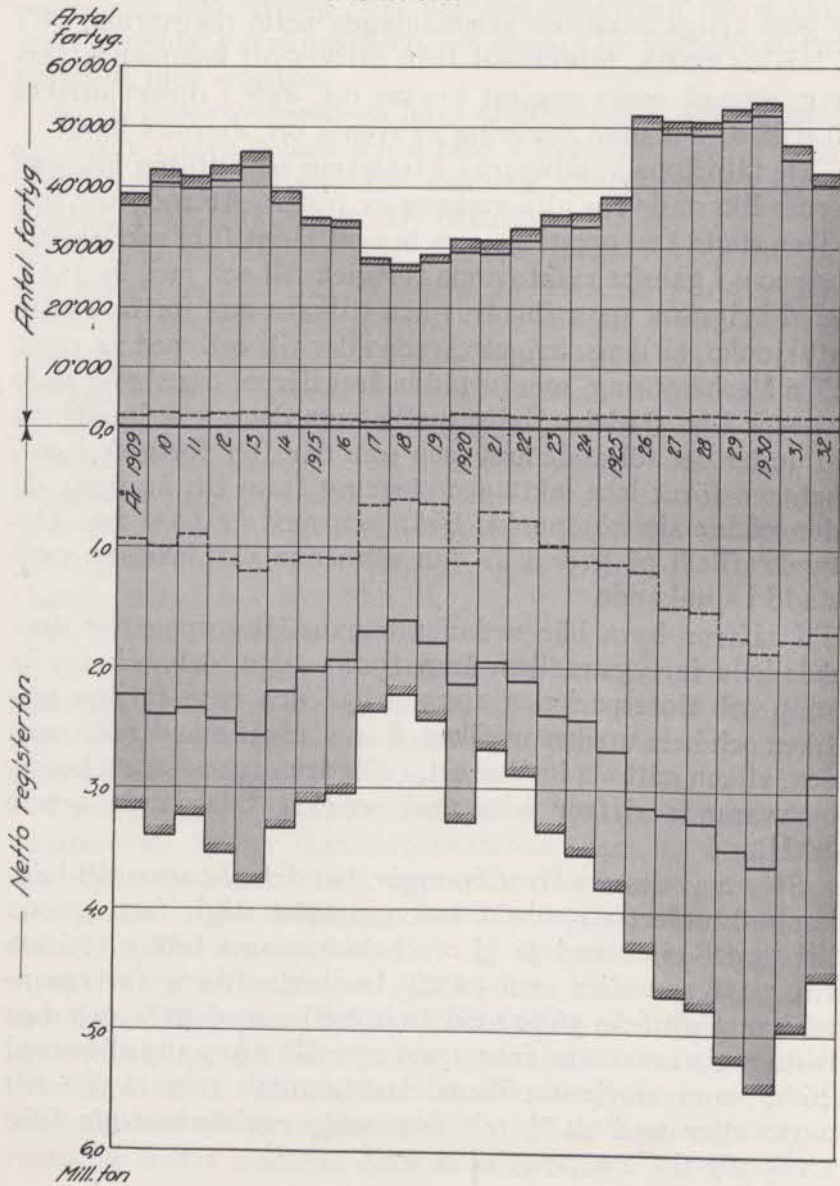
Såsom av dessa siffror framgår, har från år 1909 till högkonjunkturåret 1930 hela fartygsantalet stigit från 38.992 till 53.928 eller med 31 % och hela tonnageet från 3.176.606 till 5.458.120 eller med 72 %. Inrikestrafikens fartygsantal har stigit från 36.612 till 50.978 eller med 39 % och dess netto registertonage från 1.991.239 till 2.910.323 eller med 46 % samt utrikestrafikens fartygsantal från 2.380 till 2.950 eller med 24 % och dess netto registertonage från 1.185.367 till 2.547.797 eller med 115 %.

STOCKHOLMS HAMN.

ANKOMMANDE FARTYGS

ANTAL OCH NETTOREG. TON ÅREN 1909-1932.

-  Total trafik.
-  Inrikestrafik, inber utrikestrafik via inrikesort.
-  Direkt utrikestrafik



TILL STOCKHOLMS HAMN ANKOMNA FARTYG 1909—1932.

	Från inrikes ort. (Exkl. fartyg fr. ut- rikes ort, som angjort inrikes ort.)		Från utrikes ort. (Såväl direkt som via inrikes ort.)		Summa	
	Antal	Netto reg.-ton	Antal	Netto reg.-ton	Antal	Netto reg.-ton
1909	36.612	1.991.239	2.380	1.185.367	38.992	3.176.606
1910	—	—	—	—	42.733	3.392.284
1911	—	—	—	—	41.588	3.237.618
1912	—	—	—	—	43.459	3.539.716
1913	—	—	—	—	45.680	3.782.300
1914	—	—	—	—	39.247	3.327.480
1915	—	—	—	—	34.984	3.123.582
1916	—	—	—	—	34.533	3.051.013
1917	—	—	—	—	28.094	2.372.306
1918	—	—	—	—	27.256	2.232.640
1919	—	—	—	—	28.774	2.444.682
1920	—	—	—	—	31.399	3.279.289
1921	—	—	—	—	31.145	2.680.589
1922	—	—	—	—	33.037	2.899.273
1923	33.225	1.951.571	2.232	1.401.861	35.457	3.353.432
1924	33.068	1.966.713	2.420	1.577.914	35.488	3.544.627
1925	35.883	2.197.571	2.566	1.616.791	38.449	3.814.362
1926	49.133	2.560.067	2.636	1.758.342	51.769	4.318.409
1927	48.102	2.538.941	2.805	2.143.874	50.907	4.682.815
1928	47.775	2.575.903	2.937	2.209.923	50.712	4.785.826
1929	50.160	2.890.456	2.781	2.326.757	52.941	5.217.213
1930	50.978	2.910.323	2.950	2.547.797	53.928	5.458.120
1931	43.838	2.505.618	2.876	2.448.669	46.714	4.954.287
1932	39.631	2.226.120	2.703	2.307.797	42.334	4.533.917

Den ojämförligt största delen av fartygstrafiken härrör av inrikestrafiken. År 1909 gingo i sådan fart 94 % av hela fartygsantalet och 63 % av tonnaget. År 1930 voro motsvarande siffror 95 % och 53 %. Sistnämnda år gingo i direkt utrikes fart 2.210 fartyg om 1.847.823 nettoton av hela utrikestrafikens 2.950 fartyg om 2.547.797 nettoton, vilket i avseende å tonnaget utgör 73 %.

Medeltonnaget av fartygen uppgick år 1909 i inrikes fart till 54 nettoton och i utrikes fart till 498 nettoton samt år

1930 i inrikes fart till 57 nettoton och i utrikes fart till 860 nettoton. Mellan nämnda år har alltså fartygstrafiken i inrikes fart ungefärligen bibehållit sin genomsnittliga storlek, medan i utrikes fart fartygsstorleken i genomsnitt nära fördubblats. Detta har möjliggjorts genom den år 1919 verkställda upprensningen av Oxdjupet från 7,8 till 10 meters djup och sammanhänger i övrigt med den stora turisttrafikens uppkomst och framför allt med den transoceana trafikens på senare åren starkt ökade omfattning.

Fartygstrafiken på Stockholms hamn uppehålls till mer än hälften av reguljära linjer såväl vad inrikes som utrikes trafiken beträffar. Rörande utvecklingen av denna linjef trafik åren 1909—1933 må här anföras följande.

På Mälaren och Hjälmaren uppehålls den reguljära trafiken för närvarande i ungefär samma omfattning som för 25 år sedan, utom att trafiken på de närmaste orterna, vilka numera äro lätt tillgängliga med bekväma landtrafikmedel, till största delen upphört. En väsentlig förändring i trafikens handhavande har dock inträtt, i det att av det 20-tal rederier, som tidigare ombesörjde trafiken på nämnda sjöar, ungefär hälften numera försvunnit. Denna förändring har sin grund däri, att större delen av de tidigare lokala rederierna uppgått i det år 1925 bildade Trafikaktiebolaget Mälaren-Hjälmaren. Numera hava dock ur sistnämnda bolag utbrutits två särskilda rederier, som arbeta självständigt.

I Saltsjön visar skärgårdstrafiken jämväl ungefär samma omfattning nu som för 25 år sedan. På de närmaste orterna har även här sjötrafiken till stor del upphört. År 1909 uppehölls ifrågavarande trafik av 12 rederier, nu har antalet minskats till 7. Flera av de tidigare rederierna hava uppgått i Waxholms Nya Ångfartygs AB.

Inrikes kusttrafiken har under 25-årsperioden tilltagit, dock ej med mera än omkring 20 %. Även här har antalet rederier minskats, nämligen från 24 år 1909 till halva antalet för närvarande. De lokala rederier, som tidigare funnos, hava till allra största delen uppgått i Stockholms Rederi AB Svea, vilket som bekant numera ombesörjer reguljär trafik på hela svenska kusten.