

*Klara Mälarstrand, Kildarholmshamnen och Söder Mälarstrand. Flygfoto O. Bladh.*

### 3. NYA HAMNANLÄGGNINGAR.

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

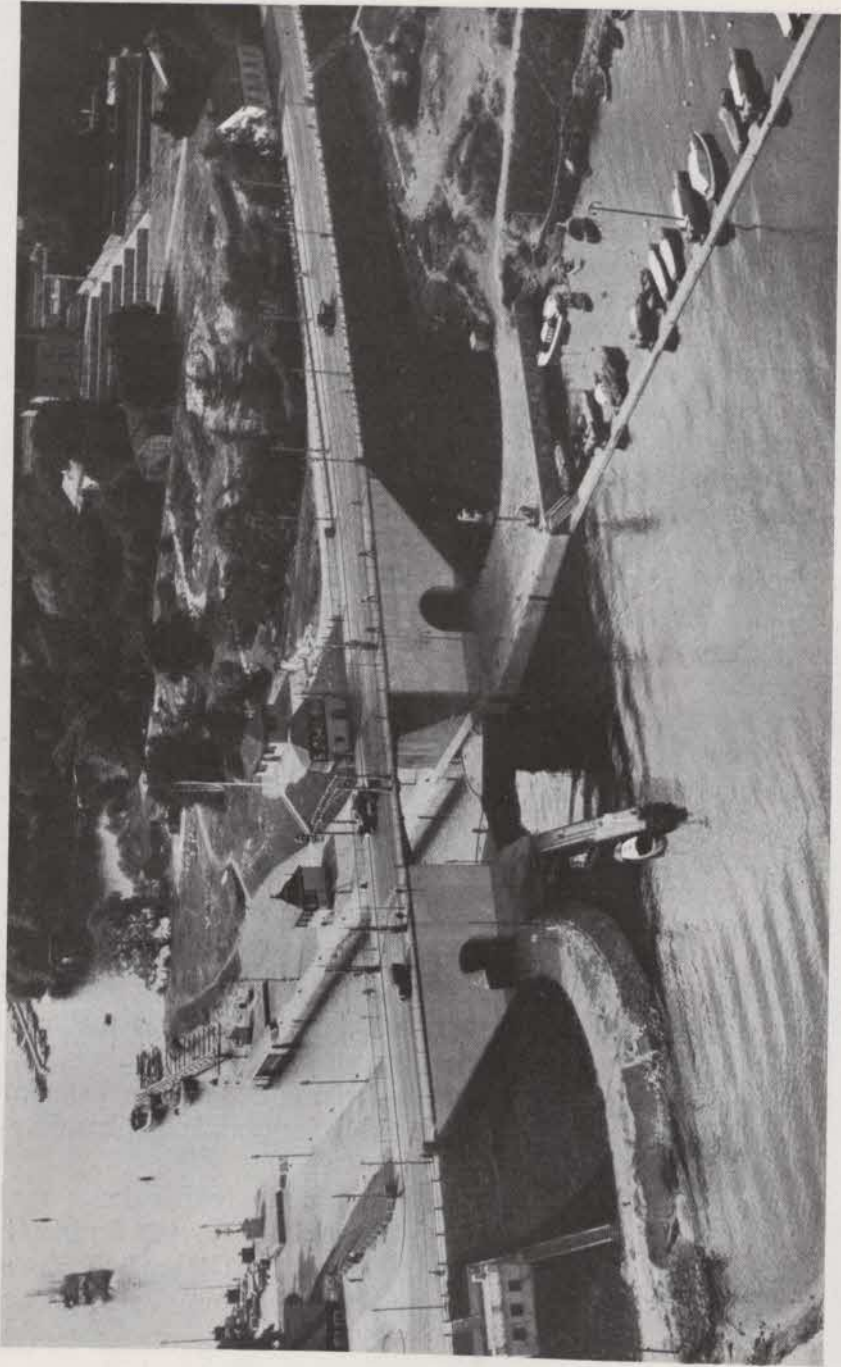
#### a. HAMMARBYLEDEN OCH HAMMARBYHAMNARNA.

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.

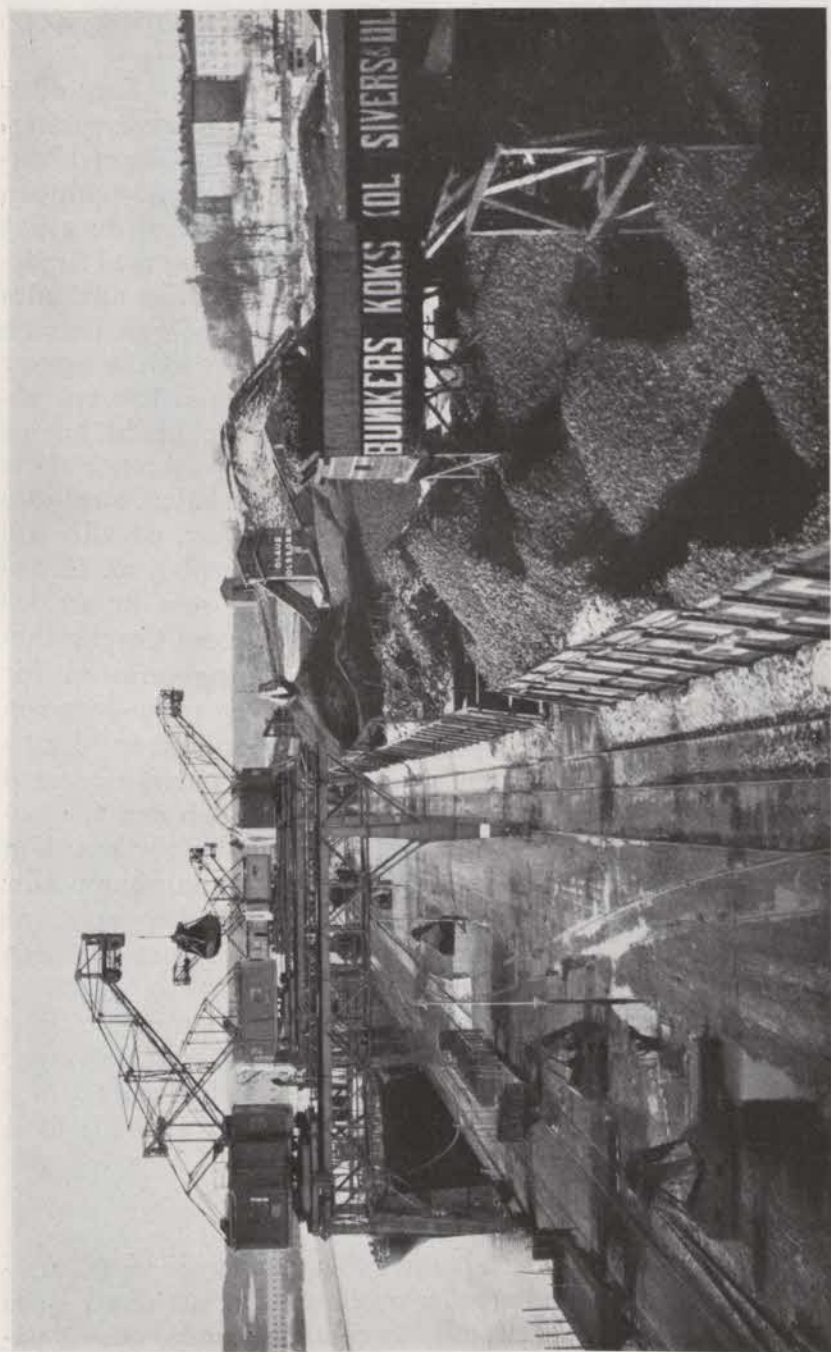
Genom överståthållarämbetets och konungens befallningshavandes i Stockholms län gemensamma resolution den 20 september 1915 meddelades staden tillstånd att inrätta farleden, varefter arbetet påbörjades i början av år 1917. Till de i farledsresolutionen föreskrivna särskilda åtgärderna, däribland en farled 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.*

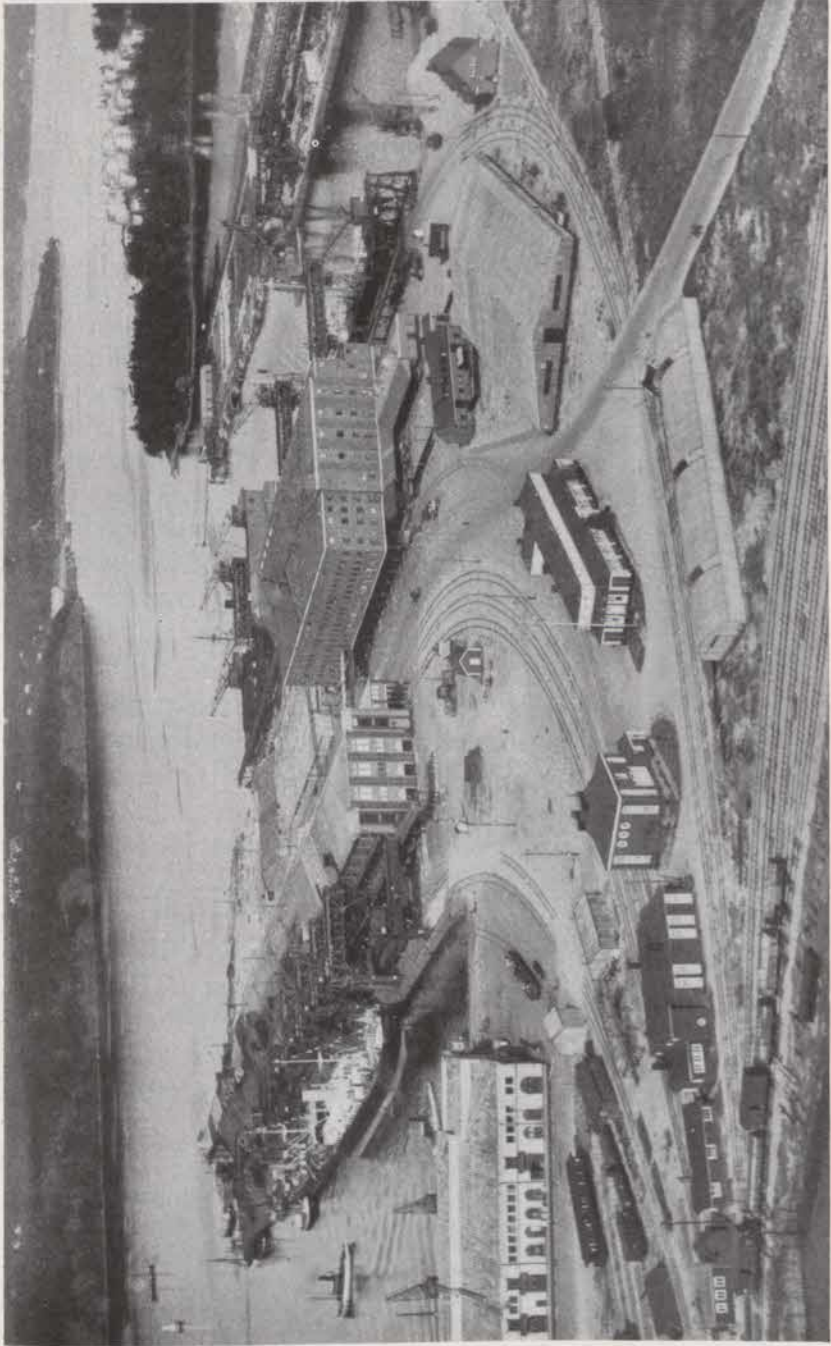
med intill 5.75 meters djupgående eller omkring 4.000 tons d. w.

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-

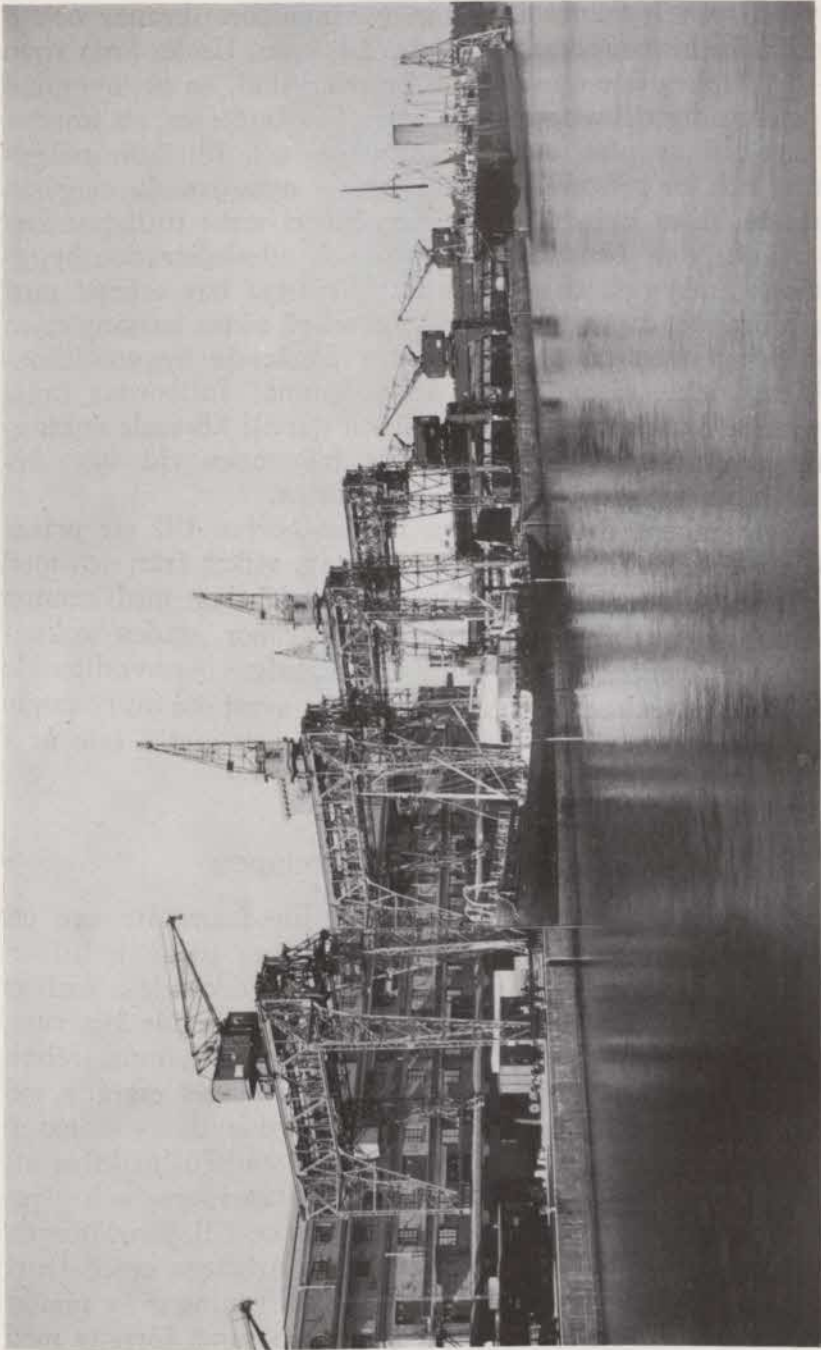


*Frihamnen, flyghamnen och oljehamnen vid Loudden. Flygfoto O. Bladh.*

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.*

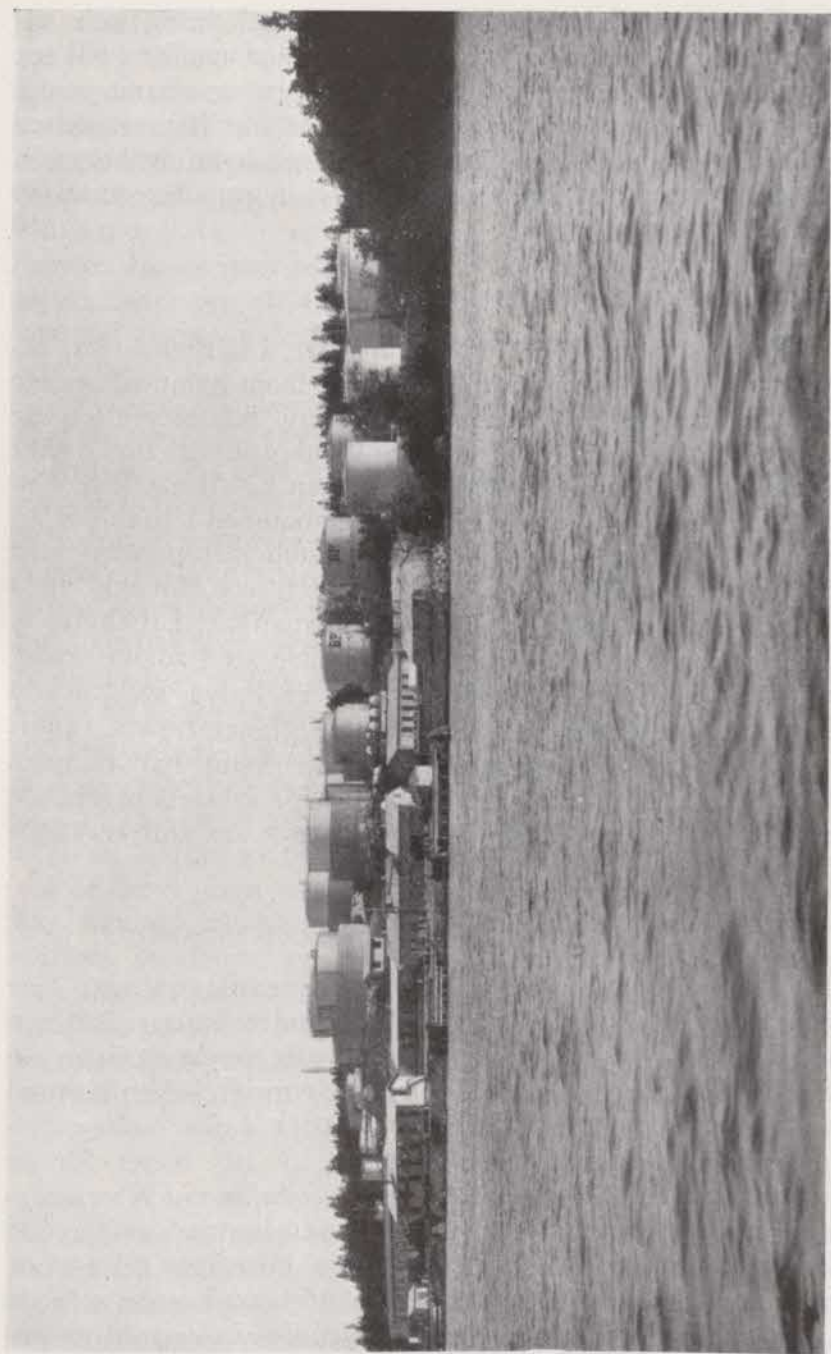


system och 4 helportalkranar, 8 vinkelportalkranar och 8 brodubbelkranar samt en mindre ångkran. Under åren 1929—1931 hava där uppförts en kranverkstad, en tullbyggnad i anslutning till magasinet å norra bassängkajen, ett mindre varuskjul av plåt, en transformator- och likriktaranläggning och en personalbyggnad 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.*

