



STOCKHOLMS
HAMN

1937

AV

SAL. VINBERG



FLYGET

HAR BLIVIT ETT ALLAS SAMFÄRDSMEDEL



AEROTRANSPORT

har sedan starten

200,000

befordrat

passagerare

Från små babies på några månader till regelbundna resenärer på över 80 år har AEROTRANSPORT kunnat glädja sig åt allmänhetens odelade förtroende för sina flyglinjer — flyget har blivit *allas* samfärdsmedel. Det är ett snabbt, bekvämt och sä-

kert sätt att färdas — på resan till Berlin eller London slipper Ni bl. a. ifrån tråkiga byten och tullvisitationer. Res luftvägen till utlandet med AEROTRANSPORTS nya, högmoderna flygplan — då har Ni erfarna och skickliga piloter hela vägen.



AEROTRANSPORT

P9cb

STOCKHOLMS
HAMN

★

STOCKHOLMS STADS HAMNSTYRELSE

Ordförande: C. G. BJÖRKLUND, borgarråd.

Vice ordförande: G. R. J. ÅKERMAN, generallöjtnant.

Hamndirektör: S. W. VINBERG.

Sekreterare och ombudsman: O. S. W. ORRE.

Chef för hamnbyggnadsavdelningen: G. H. JANSSON, överingenjör.

» » maskinavdelningen¹: O. W. DAVIDSSON, maskiningenjör.

» » hamnkontoret: A. A. FRIS, hamnkapten.

» » räkenskapskontoret: N. W. A. SUNDMARK, kamrer.

» » hamnkassakontoret: C. G. E. BERGGREN, uppbördschef.

★

STOCKHOLMS FRIHAMNSAKTIEBOLAG

Ordförande: C. G. BJÖRKLUND, borgarråd.

Vice ordförande: E. A. INDEBETOU, sjökapten.

Verkställande direktör: S. W. VINBERG.

Vice verkställande direktör: O. STENDAHL.

Ombudsman: O. S. W. ORRE.

¹Lyder för närvarande och intill 1937 års slut under hamnbyggnadsavdelningen.

STOCKHOLMS HAMN
1937

AV

SAL. VINBERG

HAMNDIREKTÖR



ILLUSTRATIONSMATERIAL och STATISTISKA UPPGIFTER
ställda till förfogande av
STOCKHOLMS STADS HAMNSTYRELSE

♫

BOKTRYCK
från
AM. LUNDQUIST
STOCKHOLM
1937



Av detta arbete hava förut utkommit 5 upplagor, därav tre svenska (1928, 1931 och 1934) och två engelska (1929 och 1935)

Den nya upplaga av detta arbete, som härmed föreligger, avser att giva en bild av Stockholms hamn och dess funktion vid nuvarande tidpunkt. Den är den närmast föregående upplagan lik i avseende å uppställning och utstyrsel, men är omarbetad och kompletterad med hänsyn till de senaste årens förändringar i hamnen och utvecklingen av hamnrörelsen.

Stockholm i juni 1937.

SAL. VINBERG

I N N E H Å L L S F Ö R T E C K N I N G

	Sid.
Historik	7
Läge	10
Infartsleder till hamnen	11
Förbindelseleder mellan Mälaren och Saltsjön	15
Sjöfartsförbindelser till det inre landet	18
Järnvägsförbindelser	19
Trafikområde och trafikförutsättningar	22
Hamnens förvaltning	23
Hamnområde	26
Hamnanläggningar	28
Kajlängder och vattendjup vid stadens allmänna hamnar	38
Kranar	41
Varubyggnader	49
Taxor och ordningsföreskrifter	54
Isförhållanden	61
Varv, dockor och reparationsverkstäder	61
Hamnens reguljära sjötrafik	64
Hamnrörelsen	67
Inkomster	75
Lossnings- och lastningsarbetet i hamnen	77
Stockholms handelsflotta	78
Bunker och färskvatten	78
Brandmateriel i hamnen	79
Broar	79
Sjöflyghamnen vid Lindarängen	84
Hamnens utveckling och betydelse	85
Stockholms hamnstyrelsens inkomst- och utgiftsstat	88

B I L A G O R

Adressförteckning över Stockholms hamnförvaltningar, Bil. I	89
Författningar och taxor, gällande för Stockholms hamn, Bil. II	91
Reguljära sjöfartslinjer från och till Stockholms hamn, Bil. III	95

Planscher

- Pl. 1. Karta över Stockholms hamn.
- Pl. 2. Stadsgårdshamnen och Skeppsbrohamnen.
- Pl. 3. Värtahamnen, frihamnen, sjöflyghamnen och oljehamnen.
- Pl. 4. Hammarbyhamnarna.
- Pl. 5. Värtahamnen, sektioner.
- Pl. 6. Frihamnen, sektioner.
- Pl. 7. Hammarbyhamnarna, sektioner.



Detalj ur Petrus Tillæi karta över Stockholm 1733.

STOCKHOLMS HAMN

HISTORIK

STOCKHOLMS HAMN KAN SÄGAS VARA lika gammal som staden själv. Anlagd på en holme vid Mälarens utlopp i Östersjön och omgiven av vidsträckta segelbara vatten, var staden redan från början hänvisad till sjötransporter och en självskrivnen förmedlare av handeln mellan de tidigt befolkade bygderna kring Mälaren och orterna vid kusten. Alltifrån mitten av 1200-talet, då Stockholm först omtalas såsom stad, och under hela medeltiden låg dock Stockholms handel och sjöfart, liksom hela landets, i händerna på utlänningar, sär-

skilt hansestäderna Lübeck och Danzig, till dess Gustaf Vasa år 1535 befriade landet från det utländska beroendet och därmed öppnade möjlighet för svenskarna att själva bedriva sjöfart på främmande länder. Under 1600-talet utvecklades Stockholm tack vare kraftiga åtgärder från konungamaktens sida till en betydande handels- och sjöfartsstad. Karl IX bestämde, att staden skulle vara Sveriges huvudhamn i Östersjön, och Gustaf II Adolf upptog och stadfäste konung Magnus Erikssons stadslag från mitten av 1300-talet, varigenom föreskrevs, att allt gods från Norrlands och Finlands städer vid Bottniska viken (utom Åbo), skulle föras till Stockholm för att där försäljas och utskeppas. Detta stadgande, det s. k. bottniska handelstvånget, upphävdes först vid 1765 års riksdag. Även mälarbygderna och deras städer voro för sin utskeppning bundna vid Stockholm. Järn, koppar och andra varor skulle nämligen enligt stadslagen föras hit för att kontrollvägas på stadens våg. Strävandet att göra Stockholm till förhärskande stapelort för Sveriges sjöfart på utlandet fullföljdes med energi av Kristinas förmyndarstyrelse. Med stöd av frikostiga privilegier gick Stockholm härefter under växlande ledning av främmande nationer, Holland, England och Ryssland, småningom framåt som sjöstad, men det är särskilt under innevarande sekel, sedan Sverige med egna moderna fartyg öppnat ett flertal sjöfartslinjer på olika europeiska och transoceaniska hamnar, som sjöfarten på Stockholm antagit stora mått och Stockholms hamn utvecklats till en av de största och livligaste hamnarna vid Östersjön.

Stockholms första hamnanläggningar lära hava tillkommit under senare delen av medeltiden och utgjorts av några enkla, från land utskjutande bryggor av trä, belägna vid södra delen av Stadsholmen. Efter hand tillkommo liknande bryggor längs hela östra sidan av holmen och vid Kornhamn, vilka tjänade trafiken ända till mitten av 1600-talet, då bryggor anlades även å Södermalm på ömse sidor om näset över Söderström. Under förra hälften av 1700-talet försågs härefter hela Skeppsbron, inre delen av Stadsgården, Munkbron samt stranden mellan denna och Kornhamn med sammanhängande strandskoningar, och i början av 1800-talet till-

kommo Riddarholmshamnen, Blasieholmshamnen och Nybrohamnen samt en rad enskilda bryggor utmed stranden mellan Stadsgården och Tegelviken. Vid slutet av 1700- och i början av 1800-talet utfördes de storartade stödjemurarna vid Norrström samt stenkajerna utmed Karl XII:s torg och längs Skeppsbrons norra del förbi Gustaf III:s staty. Härefter vidtog från och med mitten av 1850-talet ombygget av de äldre strandskonungarna och bryggorna till egentliga kajanläggningar, till stor del med murar av sten. Sålunda byggdes i rask följd kajerna vid Skeppsbron, Kornhamn, Mälartorget, Munkbron, Riddarholmen och andra platser i Mälaren samt vid Södra och Norra Blasieholmshamnarna, Nybroviken och Strandvägen. Ett nytt skede i hamnens utveckling inträdde i och med anläggandet av statsbanan genom Stockholm. Med anknytning till sammanbindningsbanan mellan Centralstationen och Södra stationen, som anlades åren 1865—1872, byggdes åren 1875—1882 en cirka 520 meter lång kajsträcka i inre delen av Stadsgården fram till Söderbergs trappor. År 1879 påbörjades en första utbyggnad av kol- och massgodshamnen vid Värtan, Värtahamnen, omfattande kolpiren, bassängen och södra kajen, vilka färdigställdes år 1886 och medelst en 6 km lång järnväg, Värtabanan, sattes i förbindelse med Norra stambanan vid Tomtebodan. Efter fullbordandet av dessa hamnanläggningar inträdde ett stillestånd i hamnbygget fram till mitten av 1890-talet. Då begynner en byggnadsperiod efter stora linjer, omfattande Stadsgårdshamnens utsträckande och fullbordande åren 1897—1915, Värtahamnens fördjupning åren 1906—1915 samt dess utvidgning norrut och fullbordande åren 1903—1912, Mälarhusnarnas utbyggnad åren 1892—1901, bygget av frihamnen åren 1917—1926 och Hammarbyhamnen åren 1917—1928, de båda sistnämnda med betydande kompletteringsarbeten under de följande åren, oljehamnen vid Loudden åren 1927—1932 samt sist Årstadalshamnen åren 1931—1936.

Hamnen lydde i äldre tider, liksom stadens övriga verk och inrättningar, under rådet eller, såsom det från senare delen av 1600-talet benämndes, magistraten. Från mitten av 1700-talet förlades befattningen med hamnärendena till sär-

skilda tid efter annan tillsatta organ, till dess de åter i huvudsak samlades hos den för förvaltningen av stadens egen-
domar och inkomster samt för utförandet av stadens olika
byggnadsarbeten år 1813 tillsatta Stockholms stads drätsel-
kommission, vilken år 1864 efterträdades av drätselnämnden.
Först med 1909 års ingång lades hamnen under en särskild
för ändamålet tillsatt styrelse, Stockholms stads hamn-
styrelse.¹

L Ä G E

Kartor sid. 11, 12, 14 o. 20—21 samt Pl. 1.

Stockholm, Sveriges huvudstad med cirka 545.000 invå-
nare — med förorter cirka 692.000 — är beläget på Sveriges
östra kust vid mitten av det stora hav, som bildas av Öster-
sjön med Bottniska viken och Finska viken. Staden har så-
lunda ett ur handels- och sjöfartssynpunkt mycket centralt
läge såväl i förhållande till Sveriges olika delar som i för-
hållande till de stater, Finland, Ryssland, Estland, Lettland,
Litauen, Polen, Tyskland och Danmark, som omgiva Bott-
niska viken och Östersjön. Den ligger inom en skärgård om-
kring 50 kilometer från havet och på den plats, där Mälaren
faller ut i Östersjön, här kallad Saltsjön. Den är byggd på
ett flertal holmar, ävensom på Mälarens och Saltsjöns strän-
der och omgives av en mångfald segelbara vatten, nämligen i
Mälaren: Riddarfjärden med Riddarholmskanalen samt
Norr- och Söderström, vattnen därutån för mellan Kungs-
holms-, Gröndals- och Brommalanden, Årstaviken, Lilje-
holmsholmsviken, Klara sjö, Barnhusviken, Karlbergssjön med
Karlbergskanalen samt Ulvsundasjön och i *Saltsjön*: Stora
och Lilla Norrström, »Strömmen», Nybroviken, Ladugårds-
landsviken, Djurgårdsbrunnsviken med Djurgårdsbrunn-
kanalen, Lilla Värtan, Norra Brunnsviken med Älkistekana-
len samt Hammarby sjö.

¹ Stockholms stads hamnstyrelse 1909—1913. Minnesskrift.



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

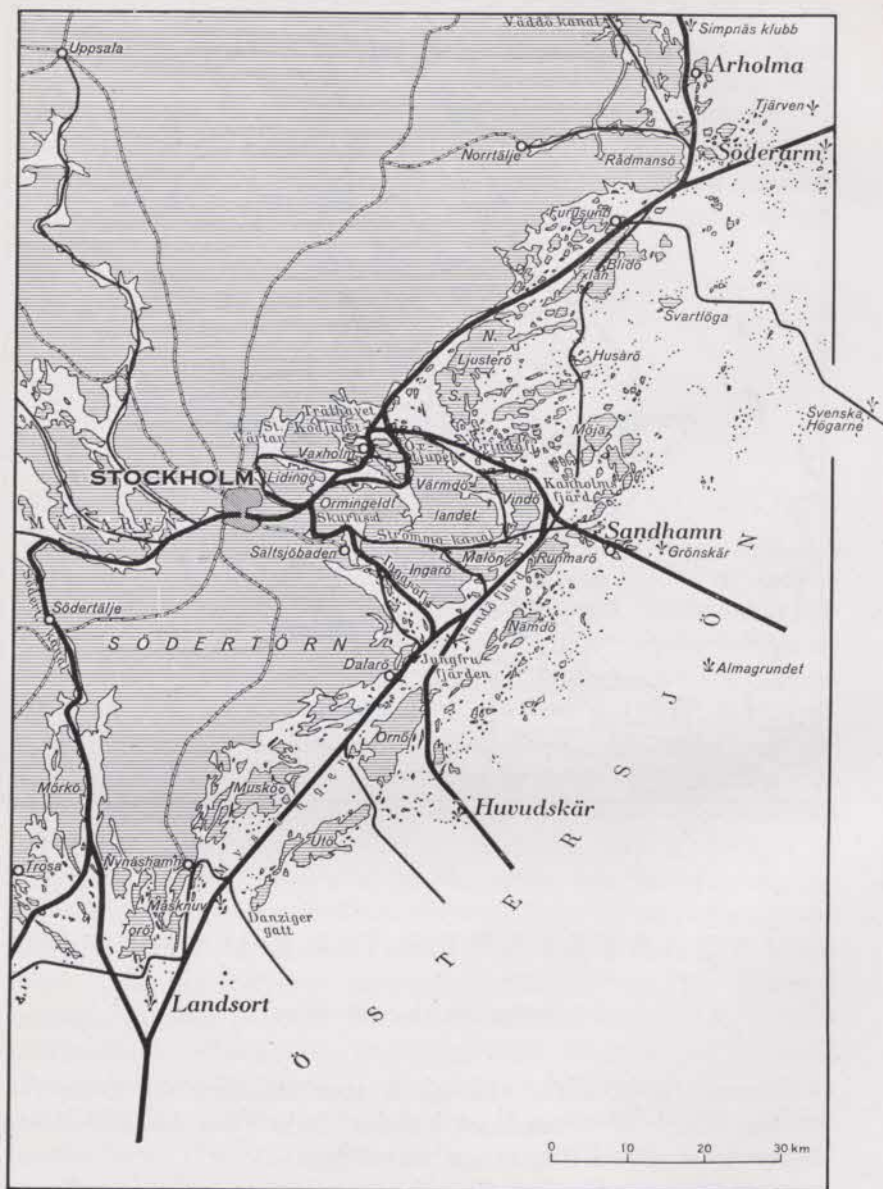
INFARTSLEDER TILL HAMNEN

Kartor sid. 12, 14 o. 20—21.

Genom Stockholms skärgård, som sträcker sig från Arholma i norr till Landsort i söder, leda *fyra huvudinfartsvägar* från sjön till hamnen, nämligen:

en från norr förbi Arholma eller Söderarm genom Furusundsgattet, Trälhavet och Oxdjupet eller Kodjupet;

en från öster förbi Sandhamn genom Kanholms- och Grindafjärdarna samt Lindalssundet eller Västra Saxarfjärden till Trälhavet med en gren för mindre fartyg från Kan-



Infartsleder till Stockholm.

holmsfjärden genom Strömman kanal, Kolströmmen, Baggensfjärden, Baggensstaket och Skurusundet; samt

två från söder förbi Landsort, därav en genom Mysings- och Jungfrufjärdarna till Kanholmsfjärden, med en gren för mindre fartyg från Jungfrufjärden genom Ingarö- och Baggensfjärdarna, och en genom Södertälje kanal till Mälaren.

Dessa infartsleder hava nedanstående längd och tillåtna djupgående:¹

	Längd		Tillåtet djupgående i m vid m. v.
	Km	Dist.-min.	
Arholma (Simpnäsclubb) — Furusund — Trälhavet — Oxdjupet — Stockholm	104	56	7,5 (Kodjupet 3,5)
Söderarm — Furusund — Trälhavet — Ox- djupet — Stockholm	102	55	8,0
Sandhamn — Kanholmsfjärden — Trälhavet — Oxdjupet — Stockholm	67	36	10,0 (Lindalssundet 8,0)
Sandhamn — Strömman kanal — Baggens- fjärden — Stockholm	55	30	2,0
Landsort — Mysingsfjärden — Kanholms- fjärden — Trälhavet — Stockholm	143	77	9,0
Landsort — Mysingsfjärden — Baggens- fjärden — Stockholm	98	53	2,0
Landsort — Södertälje — Stockholm	95	51	6,0

Vägen förbi Sandhamn erbjuder alltså den kortaste lotsleden. Vägen Landsort—Stockholm genom Södertälje kanal är 48 km eller 26 distansminuter kortare än vägen via Mysingsfjärden och Oxdjupet och medger en besparing i gångtid av 2 1/2 å 3 timmar. Färden genom Södertälje kanal är emellertid belagd med kanalavgifter, till vilka motsvarighet icke finnes yttre vägen.

Södertälje kanal, som äges av staten och förvaltas av Kungl. Vattenfallsstyrelsen, har en längd å grävd sträcka av 3,4 km, en bottenbredd å rak sträcka av 24 m och ett vattendjup vid lågvatten av 6 m vid sidorna och 7 m i mitten samt en sluss med en nyttig längd av 135 m, en bredd vid portarna av 20 m och ett vattendjup vid lågvatten i Saltsjön

¹ För detaljerade uppgifter se »Svensk Lots», del II o. IV.



Stockholm med närmaste vattendrag i Mälaren och Saltsjön.

av 7,5 m. Slussen får enligt gällande reglemente¹ passeras av fartyg med intill 120 m längd, 18 m bredd och 5,5 m djupgående vid lågvatten.

Till nämnda huvudinfartsleder anknyta flera bileder, de viktigaste med inlopp från havet vid Svenska Högarna till Furusund, vid Huvudskär till Jungfrufjärden, vid Järnholmssund norr om Utö till Mysingsfjärden och vid Danzigergatt sydost om Nynäshamn till samma fjärd. Vid Svenska Högarna är tillåtna djupgåendet vid medelvatten 5 m, vid Huvudskär 7 m, i Järnholmssund 5 m och i Danzigergatt 10 m. Leden från Svenska Högarna till Furusund är glest utprickad och Järnholmssundet är outprickat.

Kronolots för vägledning genom infartslederna erhålles från Arholma, Söderarm, Furusund, Sandhamn, Dalarö, Huvudskär, Landsort, Södertälje och Stockholm. Vid alla dessa platser, utom Huvudskär, uppassa lotsarna dag och natt. Lotsarna vägleda fartygen till och från Stockholms hamn, där dessa, om så önskas, omhändertagas av stadens hamnlotsar och föras till eller från anvisade förtöjningsplatser (se sid. 58).

Den i föregående upplaga omnämnda planen att genom Baggensstäket upptaga en farled för större fartyg och därmed bereda dessa en kortare infartsväg till Stockholm söderifrån har numera förfallit, sedan stadsfullmäktige den 17 juni 1935 beslutit att icke emottaga den av Knut och Alice Wallenbergs stiftelse för farledens utförande erbjudna donationen av 2 miljoner kronor.

FÖRBINDELSELEDER MELLAN MÄLAREN OCH SALTSJÖN

Pl. I.

Utom genom Södertälje kanal står Mälaren i sjöfartsförbindelse med Saltsjön genom tre, inom Stockholms stads område belägna farleder, *Norrström*, *Karl Johansslussen* och *Hammarbyleden*.

¹ Reglemente för begagnande av Södertälje kanal, fastställt av Kungl. Maj:t den 31 januari 1930.

Norrström, som utgör Mälarens naturliga avlopp, har två grenar, Stora och Lilla Norrström, vilka äro segelbara för bogserbåtar, pråmar och lustbåtar med 2,4 m höjd över vattnet och 3,3 m djupgående vid medelvatten (Järnvägsbron och Vasabron bestämmande.) De böra dock icke trafikeras, när höjdskillnaden mellan Mälaren och Saltsjön överstiger 0,5 m och, vid sådan fallhöjd, av båtar, som göra lägre fart än cirka 9 knop.

Karl Johansslussen, som är belägen å näset mellan Stads-
holmen och Södermalm, utfördes i samband med den åren
1931—1935 genomförda regleringen av nämnda näs och
öppnades för trafik den 1 augusti 1935. Den har en nyttig
längd mellan portarna av c:a 75 m, en bredd i kammaren av
10 m, ett vattendjup vid ordinärt lågvatten i Saltsjön av 3,4
m samt en sänkhöjd vid medelvatten i Mälaren och Saltsjön
av 0,4 m. Slussen är vid ändarna överbyggd med fasta
broar av 5,4 meters fri höjd över Mälarens medelvattnenytta och
kan passeras av fartyg med intill 70 m längd, 9 m bredd och
3,2 m djupgående vid lågvatten. Slusskontoret är förlagt vid
slussens västra ända. Slussen hålles öppen för trafik under
januari—mars: alla dagar kl. 7—12 och 14—17, utom sön-
och helgdagar, då den är stängd, och under april—december:
alla dagar kl. 6—20, utom sön- och helgdagar, då den är
öppen kl. 7—12 och 17—22. Slussning må dock äga rum även
å annan tid mot, förutom stadgad slussavgift, särskild gott-
görelse till slusspersonalen. Beträffande slussavgifter och
ordningsföreskrifter för slussen se sid. 58 och 60.

Hammarbyleden söder om stadens inre planlagda område
sträcker sig från Mälaren genom Liljeholmsviken, Årsta-
viken och Hammarby sjö till Saltsjön vid Danviken. I Årsta-
viken är farleden delad i två grenar, en söder och en norr om
Årsta holmar, vilka sammanlöpa väster och öster om hol-
marna. Farleden har en längd från Reimers holmes västra
udde till Danviken av 6,550 m, en minsta bredd (i Danviks-
kanalen) av 35 m, ett minsta vattendjup av 6,15 m vid låg-
vatten (6,55 m vid medelv.) och en sluss vid Skanstull, *Ham-
marbyslussen*, med en medellängd mellan portarna av 115
m, en bredd vid portarna av 17,4 m¹ och i slusskammaren av

¹ Vid slussportarnas reparation, vilket i regel försiggår under förra hälften
av mars månad varje år, minskas bredden till 14 m.



Hammarbyleden med Hammarbysslussen. Flygfoto O. Bladh.

18,2 m, ett vattendjup av 6,15 m vid lågvatten samt en sänkhöjd vid medelvatten i Mälaren och Saltsjön av 0,4 m. Farleden får vid lågvatten trafikeras av fartyg med intill 5,65 m djupgående, vid högre vattenstånd av fartyg med större djupgående, dock att vattnet under fartyget aldrig får understiga 0,5 m. I Hammarbysslussen få framgå fartyg av högst 110 m längd och 15 m bredd. Farleden togs i avsedd omfattning i anspråk för trafik våren 1930. Slusskontoret är förlagt å norra slussplanet. Slussen hålles öppen för trafik hela

dygnet, dock under januari, februari och mars endast kl. 5,30—21,30. Slussning må dock även här äga rum å annan tid mot särskild gottgörelse till slusspersonalen.¹

Till Hammarbyleden an knyter i Hammarby sjö en mindre farled i sydostlig riktning till Sickla, där en sluss, *Sickla-slussen*, förmedlar övergången till Långsjön och Järslasjön. Farleden har ett vattendjup av 1,4 m vid lågvatten. Slussen har en nyttig längd av 20 m, en bredd av 5,65 m, ett vattendjup på trösklarna av 1,2 m vid lågvatten samt en sänkhöjd vid medelvatten av 4,8 m. Den får trafikeras av fartyg med cirka 1 m djupgående. Slusskontoret är förlagt å planen söder om slussen. Denna hålles öppen för trafik varje dag kl. 8—18, då is ej hindrar.

SJÖFARTSFÖRBINDELSER TILL DET INRE LANDET

Karta sid. 20—21.

Stockholms hamn står i sjöfartsförbindelse med det inre landet dels genom Mälaren och dess tillflöden, dels ock genom sjöarna Vänern, Vättern, Boren och Roxen.

Mälaren, Sveriges till storleken tredje sjö, har en längd av omkring 130 km och är i hela sin utsträckning segelbar för fartyg av 6 m djupgående. Vid sjön och dess segelbara tillflöden ligga ett flertal städer och andra orter samt en mångfald industriella anläggningar av olika slag. Från Mälaren utgå tre kanaler inåt landet, nämligen åt norr Strömsholms kanal till Smedjebacken och åt söder Hjälmare kanal från Arbogaån till Hjälmare samt Eskilstuna nedre kanal till Torshälla med fortsättning genom Eskilstunaån till Eskilstuna. Strömsholms kanal har en längd av c:a 107 km och kan trafikeras av fartyg med c:a 20 m längd, 5,3 m bredd och 1,75 m djupgående vid lågvatten. Hjälmare kanal, som har en längd av 13,7 km, kan trafikeras av fartyg med c:a 30 m längd, 6,6 m bredd och 1,9 m djupgående, och Es-

¹ Se »Hammarbyleden», utgiven av Stockholms hamnstyrelse 1930, och »Föreskrifter för trafikerande av Hammarbyleden», Kommunal föfattn. saml. nr 37 år 1933.

kilstuna nedre kanal med en längd av 1,7 km kan trafikeras av fartyg med c:a 30 m längd, 6,6 m bredd och 2,3 m djupgående.

Med sjöarna Vänern, Vättern, Boren och Roxen står Stockholm i sjöfartsförbindelse genom den 190 km långa Göta kanal, vars fortsättning från Vänern, Trollhätte kanal, leder ned till Göteborg och Västerhavet. Göta kanal kan trafikeras av fartyg med 32 m längd, 7 m bredd och 2,8 m djupgående vid lågvatten. Dylika fartyg kunna även framgå genom Trollhätte kanal, som är utbyggd för fartyg av större mått.

JÄRNVÄGSFÖRBINDELSER

Karta sid. 20—21.

Stockholm och dess hamnar stå i förbindelse med det inre landet medelst följande järnvägar:

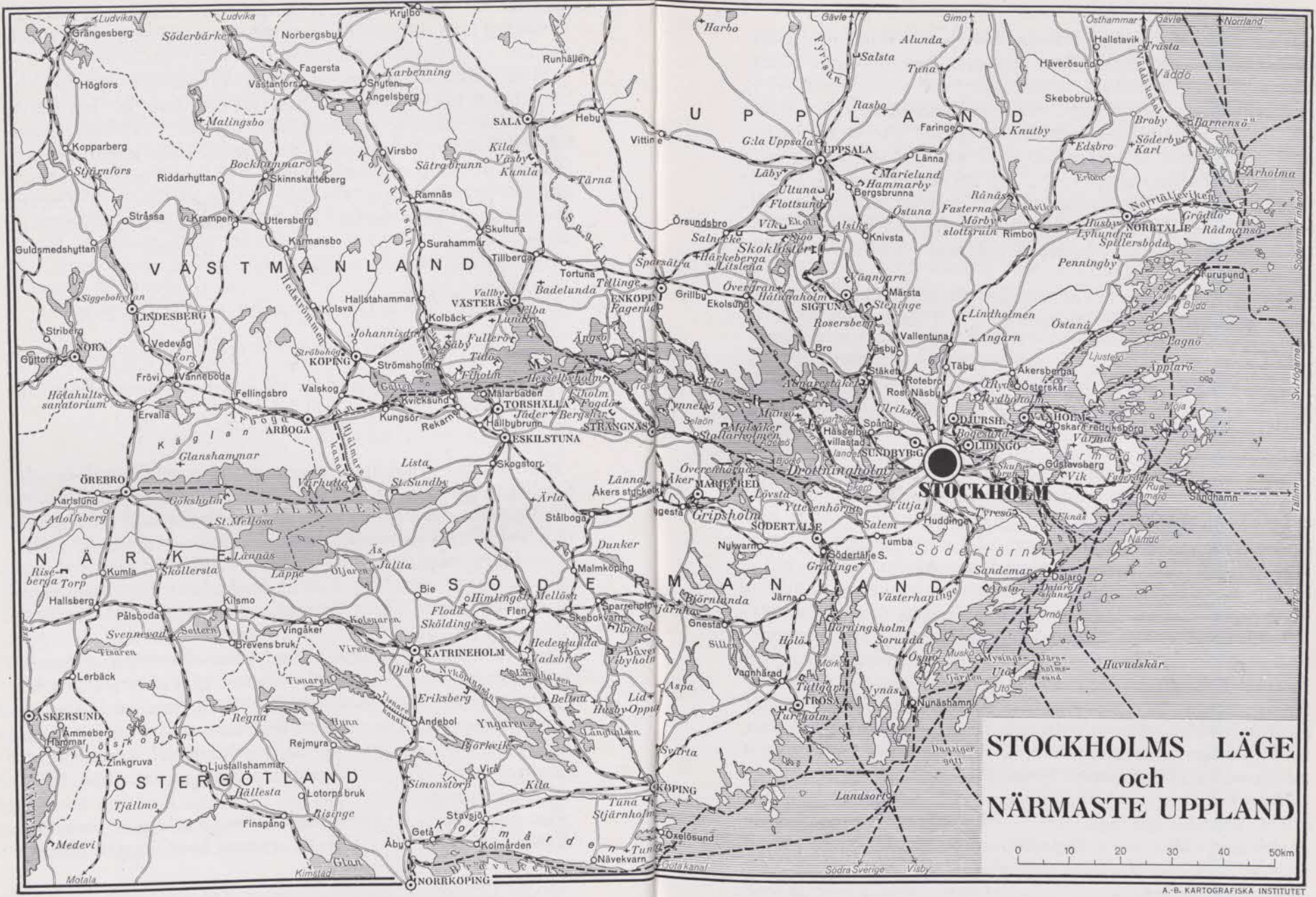
Norrut:

den staten tillhöriga *Norra stambanan* över Uppsala, Krylbo, Storvik m. fl. platser upp till övre Norrland, vilken vid Uppsala, 66 km norr om Stockholm, står i förbindelse med den jämväl staten tillhöriga Uppsala—Gävle—Hudiksvall—Härnösand och vid Krylbo, 95 km nordväst om Uppsala, mottager den från hjärtat av Dalarna kommande enskilda järnvägen Södra Dalarnes järnväg (Krylbo—Rättvik) och statsbanan Mjölby—Örebro—Krylbo;

den enskilda järnvägen *Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar* (Västeråsbanan), som vid Tillberga, 101 km nordväst om Stockholm, delar sig i två grenar, en åt sydväst över Västerås till Köping med förbindelse bl. a. till Arboga, Frövi och Örebro samt en åt nordväst till Ludvika och Vansbro, båda med ett flertal anslutningar åt olika håll i mellersta Sverige;

den enskilda järnvägen *Stockholm—Roslagens järnvägar* (*Rimbobanan*) med ett flertal grenar över östra Uppland; samt

de båda enskilda förortsbanorna *Norra* och *Södra Lidingsöbanorna*.



Söderut:

den staten tillhöriga *Västra stambanan*, som vid Älvsjö, 8 km söder om Stockholm, upptager den enskilda Stockholm—Nynäs järnväg (Nynäsbanan) och vid Södertälje, 37 km sydväst om Stockholm, står i förbindelse med den staten tillhöriga Södertälje—Eskilstuna och vid Järna, 11 km söder om Södertälje, delar sig i två grenar, en västlig över Katrineholm bort emot västra och mellersta Sverige och en sydvästlig över Nyköping och Norrköping och vidare till södra Sverige, båda med avgreningar åt olika håll; samt

den enskilda förortsbanan *Stockholm—Saltsjöns järnväg (Saltsjöbanan)*.

I tariffhänseende äro alla stadens hamnar likställda, i det att järnvägsfrakterna äro desamma till dem alla.

TRAFIKOMRÅDE OCH TRAFIK- FÖRUTSÄTTNINGAR

Såsom Sveriges största stad med, jämte förorter, nära 700.000 invånare och landets huvudstad, som årligen besökes av ett stort antal resande, är Stockholm landets största konsumtionsort, vilken redan genom tillförseln av de för eget behov erforderliga varumängderna ger upphov åt en omfattande hamnrörelse. Stadens förutsättning som hamnstad gynnas härjämte därav, att den är landets största industriort och omgives av ett flertal förstäder, vilka även inrymma industriella anläggningar av olika slag. Inom staden med närmaste förorter finnas omkring 1.600 egentliga industri-anläggningar med omkring 51.000 arbetare, fränsett byggnadsindustrien, som sysselsätter flera 10-tal tusen arbetare, samt hantverk och småindustrier. Här äro metall- och mekaniska verkstadsindustrier företrädda med cirka 700 anläggningar och 21.000 arbetare, pappers- och grafisk industri med cirka 300 anläggningar och 8.000 arbetare, livsmedelsindustrier med cirka 300 anläggningar och 8.500 arbetare, textil- och beklädnadsindustrier med cirka 150 fabriker och 6.600 arbetare samt kemisk-tekniska industrier och läder-, hår- och gummivaruindustrier med många anläggningar och arbetare.

I förortererna finnas mekaniska verkstäder med flera tusen arbetare, livsmedelsfabriker, varav flera storkvarnar, bagerier, chokladfabriker m. fl., samt tegelbruk, sågverk och kemisk-tekniska fabriker, såsom oljefabriker, svavelsyrefabrik m. fl. Årliga produktionsvärdet av Stockholms industrier uppgår till omkring 700 milj. kronor.

Stockholms trafikområde sträcker sig emellertid långt utöver nyssnämnda trakter. Med sitt läge vid Mälarens utlopp i Saltsjön utgör Stockholm nämligen en naturlig knutpunkt för handeln på de vidsträckta bygderna kring nämnda sjö och omspanner därjämte med de till Mälaren anknyttande vattenvägarna och sina åt olika håll utgående järnvägsförbindelser ett uppland, som omfattar större delen av mellersta Sverige och i sig inrymmer ett stort antal städer och andra samhällen, vidsträckta jordbruksbygder, ett flertal av landets industriella anläggningar samt en livlig verksamhet inom näringslivets olika grenar: jordbruk, skogshantering, bergsbruk, järnhantering m. m. Därjämte och framför allt vintertid, då Bottniska viken ligger frusen, utgör Stockholm import- och exportort jämväl för en stor del av norra Sverige och Finland.

Slutligen har Stockholm med sina talrika och bekväma transoceaniska sjöfartsförbindelser till olika platser i världen goda förutsättningar såsom förmedlare av transitotrafik på länderna vid andra sidan Östersjön.

HAMNENS FÖRVALTNING

Stockholms hamn, som med undantag av viss del av järnvägsanläggningarna och fränsett ett mindre statligt bidrag till Värtahamnen vid dennas ursprungliga anläggande byggts och bekostats av Stockholms stad, består av två i förvaltningshänseende skilda delar, tullhamnen och frihamnen.

Tullhamnen förvaltas sedan 1 januari 1909 av en stadens styrelse, Stockholms stads hamnstyrelse, vilken består av ordförande, som tillsättes av stadskollegiet bland borgarråden, samt sex andra ledamöter, av vilka en utses av Kungl. Maj:t, en av Stockholms handelskammare och fyra av stads-

fullmäktige. Styrelsen biträdes vid skötseln av hamnväsendet av hamndirektören. Förvaltningen är under denne uppdelad på fem avdelningar, nämligen hamnbyggnadsavdelningen under en överingenjör för hamn-, bro- och husbyggnader, maskinavdelningen¹ under en maskiningenjör för kranar, hissar, bro- och slussmaskinerier samt elektriska anläggningar, hamnkontoret under hamnkaptenen för hamndriften, räkenskapskontoret under kamreraren för räkenskaper, uthyrningar och personalärenden samt hamnkassakontoret under uppbördschefen för kassarörelse och uppbörd. Det åligger hamnstyrelsen att tillse, att för trafiken upplåtna delar av hamnen med därtill hörande anläggningar och inrättningar på ändamålsenligt sätt användas till handelns och sjöfartens bästa; att sörja för att hamnanläggningarna underhållas i det skick, trafiken kräver, och att handelns och sjöfartens behov av nya anläggningar bliva tillgodosedda; att verkställa nyanläggningar och nyanskaffningar inom hamnen; att handlägga frågor, som röra hamnen tillkommande avgifter, samt att utfärda erforderliga ordningsföreskrifter och taxor m. m. Härjämte ingå i hamnstyrelsens åligganden att handhava nybyggnad samt underhåll och förvaltning av stadens broar över vattendrag ävensom att fullgöra stadens skyldigheter emot tullverket, i vad avser utförandet av nybyggnader för den lokala tullförvaltningen samt underhåll och skötsel av härför upplåtta byggnader och lokaler jämte inventarier. Hamnstyrelsen omhänderhar själv ingen annan trafikverksamhet än att den ombesörjer kranarnas drift. Den ställer i övrigt hamnen och dess anordningar till trafikens förfogande, leder rörelsen i hamnen och uppbär för dess begagnande föreskrivna avgifter. Hamnförvaltningens organisation belyses närmare av sammanställningen å nästa sida.

Frihamnen förvaltas med avseende å anläggningarna, utom husbyggnaderna, av hamnstyrelsen, men drives för Stockholms stads räkning av ett bolag, Stockholms frihamnsaktiebolag, vars aktiekapital utgör 500.000 kronor, därav 499.500 kronor tecknats av staden. Bolagets styrelse består av sju ledamöter, av vilka två utses av bolagsstämman

¹ Maskinavdelningen lyder f. n. och intill 1937 års slut under hamnbyggnadsavdelningen.

H. A. M. N. S. T. Y. R. E. L. S. E. N.

Ordförande, utsedd av stadskollegiet bland borgarråden.
 6 andra ledamöter, utsedda, en av K. Maj:t, en av handelskammaren, 4 av stadsfullmäktige.
 6 suppleanter utsedda, en av K. Maj:t, en av handelskammaren, 4 av stadsfullmäktige.
 Vice ordförande, utsedd av hamnstyrelsen bland ledamöterna.

H a n d i r e k t ö r.

Ordinarie.

- 1 Förste kontorskrivare.
- 1 Telefonist.
- 1 Förste expeditionsvakt.

Extra ordinarie.

- 1 Första kontorsbiträde.
- Extra.
- 1 Sekreterare.

Hamnbyggnadsavdelningen.
 Chef: Överingenjör.

- 2 Förste ingenjör.
- 2 Byråingenjörer.
- 3 Ingenjörer.
- 2 Bitr. ingenjörer.
- 1 Underingenjör.
- 5 Hamnbyggmästare.
- 1 Kammar skrivare.
- 1 Verkmästare (1:a kl.).
- 6 Verkmästare (2:a kl.).
- 1 Muddermästare.
- 1 Bogserbåtsbefälhavare.
- 1 Kontorskrivare.
- 1 Ritbiträde.
- 1 Kontorsbiträde.
- 1 Expeditionsvakt.

Extra ordinarie.

- 1 Förste ingenjör.
- 2 Byråingenjörer.
- 2 Ingenjörer.
- 3 Bitr. ingenjörer.
- 4 Underingenjörer.
- 2 Ritare.
- 3 Verkmästare (2:a kl.).
- 1 Kontorsassistent.
- 4 Verkmästare (3:e kl.).
- 1 Förrådsmästare (3:e klass).
- 1 Muddermästare.
- 1 Bogserbåtsbefälhavare.

Maskinavdelningen.
 Chef: Maskiningenjör.

- 2 Ingenjörer.
- 1 Konstruktör.
- 1 Krammästare.
- 1 Verkmästare (1:a kl.).
- 4 Verkmästare (2:a kl.).
- 1 Maskinist (2:a kl.).
- 1 Förste kontorist.
- Extra ordinarie.
- 1 Ingenjör.
- 1 Kontorist.
- Extra.
- 1 Ingenjör.
- 2 Kontorister.
- 1 Kontorsbiträde.

Ritare.

- 4 Förste kontorister.
- 3 Kontorister.
- 1 Hantverkare.
- 1 Första kontorsbiträde.
- 1 Ritbiträde.
- 1 Kontorsbiträde.
- Extra.
- 8 Ingenjörer.
- 1 Förrådsförvaltare.
- 1 Ritare.
- 1 Kontorist.
- 1 Ritbiträde.
- 1 Expeditionsvakt.

Hamnkontoret.
 Chef: Hamnkapten.

- 2 Hamnmästare.
- 4 Hamnlotsar.
- 16 Hamnformmän.
- 1 Förste kontorist.
- Extra ordinarie.
- 3 Hamnlotsar.
- 1 Övermaskinist.
- 2 Maskinister (3:e kl.).
- 3 Kontorister.
- Extra.
- 1 Hamnlots.
- 2 Hamnformmän.
- 1 Kontorist.
- 2 Brovakter.

Tre slusskontor.

- 2 Förste kontorister.
- 1 Slussförförman.
- 7 Slussvakter.
- Extra.
- 4 Slussvakter.

Räkenskapskontoret.
 Chef: Kamrer.

- 2 Förste kammar skrivare.
- 1 Kammar skrivare.
- 1 Kontorsassistent.
- 1 Första kontorsbiträde.
- 1 Expeditionsvakt.
- Extra ordinarie.
- 1 Kontorsassistent.
- 1 Första kontorsbiträde.
- 1 Kontorsbiträde.
- Extra.
- 1 Expeditionsvakt.

Hamnkassakontoret.
 Chef: Uppbördschef.

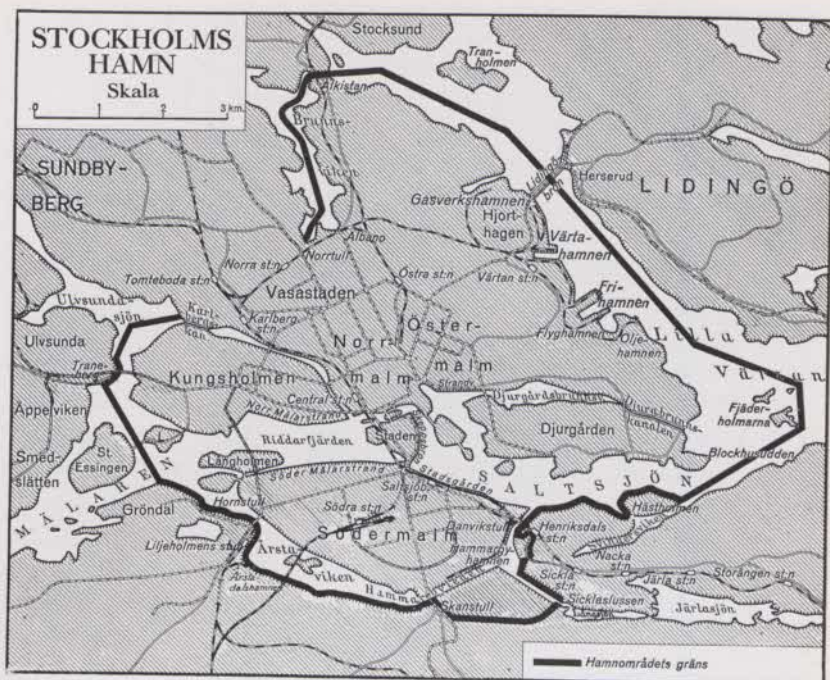
- Ordinarie.
- 1 Förste kammar skrivare och kassör.
- 1 Förste kammar skrivare.
- 1 Kammar skrivare.
- 3 Hamnfogdar.
- 2 Kontorsassistenter.
- 3 Uppbördsmän.
- 7 Hamnfogdebiträden.
- 1 Första kontorsbiträde.
- 4 Kontorsbiträden.
- 1 Expeditionsvakt.
- Extra ordinarie.
- 2 Kontorsassistenter.
- 1 Uppbördsman.
- 2 Kontorsbiträden.
- Extra.
- 1 Kontorsassistent.
- 1 Kontorsbiträde.

samt fyra av stadsfullmäktige, därav minst två bland hamnstyrelsens ledamöter. Hamnstyrelsens ordförande är självskriven ledamot av bolagets styrelse och har hittills av styrelsen även valts till dess ordförande. Styrelsen biträdades vid skötseln av frihamnen av en verkställande och en vice verkställande direktör. I avsikt att erhålla gemensam ledning för tullhamnen och frihamnen har från och med 1 juni 1933 hamndirektören tillsvidare förordnats till verkställande direktör i frihamnsaktiebolaget, medan förutvarande frihamnsdirektören förordnats till vice verkställande direktör i bolaget och därjämte anställdes i hamnstyrelsen för biträde åt hamndirektören med handläggandet av taxe- och tullärenden. Frihamnsbolaget äger enligt det av Kungl. Maj:t fastställda reglementet för frihamnen vissa befogenheter i fråga om arbetet inom hamnen. Sålunda är bolaget förbehållet att med eget folk lossa eller lasta fartyg ävensom att med sitt folk låta utföra varje transport eller annan handräckning inom frihamnens allmänna område. Dessa befogenheter utnyttjas dock icke på annat sätt, än att bolaget ombesörjer lossning eller lastning av fartyg, när lasten understiger 100 ton, ävensom när det gäller mindre segelfartyg och pråmar, samt ombesörjer handräkningsarbete i magasin och å upplagsplatser, i den mån stuvorna enligt gällande normer icke taga befattning med godset. Stadens avtal med bolaget, som å stadens vägnar är träffat av hamnstyrelsen, gäller från och med 1 januari 1925 och för närvarande till och med 31 december 1939.

H A M N O M R Å D E

Karta sid. 27 och Pl. 1.

Stockholms hamnområde utgör det vattenområde med hamnanläggningar, som bildar Stockholms hamn och som alltså är föremål för hamnstyrelsens förvaltning. Inom hamnområdet, som är till sina gränser fastställt av Kungl. Maj:t, gälla hamnens taxor och författningar. Det omgiver staden på alla sidor, har en vattenareal av omkring 1.450 hektar och en utsträckning från väster till öster av omkring tio kilometer. Hamnområdet omfattar vattnen i Mälaren in-



Stockholms hamnområde.

nanför en linje från norra stranden av Karlbergskanalens västra mynning genom Ulvsundasjön till Tranebergslandets östligaste udde, därifrån utefter stranden till Tranebergs-kajen samt vidare genom sundet mellan Stora och Lilla Essingen till Gröndalslandets nordligaste udde och i Salt-sjön innanför en linje från Hästholmens östra udde till och omkring Fjäderholmarna, därifrån genom Lilla Värtan fram till och längs Älkistekanalens norra sida samt genom Norra Brunnsviken till Stallmästaregården.¹

Alla hamnens anläggningar ligga icke inom hamnområdet. Vid stadens lantegendomar i Mälaren finnas utanför hamn-området några mindre bryggor, vilka stå under hamnstyrel-sens förvaltning och i taxe- och andra hänseenden betraktas såsom tillhörande hamnen.

¹ Se Hamnordningen för Stockholm, § 1.

HAMNANLÄGGNINGAR

Pl. 1—7.

Stockholms hamnanläggningar ligga kringströdda vid stadens olika vatten såväl i Mälaren som Saltsjön och i stadens centrum såväl som i dess yttre delar. Antalet hamnar utgör nära 30 och de största och viktigaste ligga i Saltsjön.

Mälarhamnarna äro belägna vid Riddarfjärden, Klara sjö, Barnhusviken, Ulvsundasjön, Tranebergssund, Liljeholmsviken och Årstaviken samt utgöras av: Kornhamnstorg, Mälartorget, Munkbrohamnen, Riddarholmshamnen, Tegelbacken, Klara Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Klara strand, Barnhusstranden, Kungsholmsstrand, Hornsbergskajen, Tranebergskajen, Liljeholmskajen, vilken tillhör statens järnvägar, men i samarbete med hamnförvaltningen utnyttjas som allmän kaj, och Årstadalshamnen. Härtill kommer ett antal mindre lastbryggor. Mälarhamnarna bestå mest av enkla kajanläggningar utan särskild utrustning. Järnvägsspår finnas blott vid Söder Mälarstrand, Liljeholmskajen och Årstadalshamnen, varuskjul vid Riddarholmshamnen och Norr Mälarstrand samt kranar vid Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Barnhusstranden, Kungsholmsstrand, Hornsbergskajen och Årsta strand. Den nyaste hamnen, Årstadalshamnen, är i sin anordning fullt modern samt avsedd för upplag och industriella anläggningar. Mälarhamnarna användas för passagerar- och godstrafik huvudsakligen på mellersta Sveriges inre vattenvägar och södra ostkusten för in- och utförsel av olika slags varor, såsom maskingods, järnmanufaktur, livsmedel, husgeråd m. m., samt såsom lokalhamnar för införsel av byggnadsmaterialier, grus, tegel, ved o. d.

Saltsjöhamnarna äro belägna dels vid de inre bassängerna, »Strömmen», Nybroviken och Ladugårdslandsviken, dels vid de yttre, Lilla Värtan och Hammarby sjö. De inre saltsjöhamnarna äro: Stadsgårdshamnen, Skeppsbrohamnen, Södra Blasieholmshamnen, Nybrokajen (förr Norra Blasieholmshamnen) och Strandvägshamnen. De yttre äro: Värta- hamnen, frihamnen, oljehamnen vid Loudden och gasverks-



Turistfartug på Strömmen. I fonden Stadsgårdshamnen.

hamnen vid Lilla Värtan samt Norra och Södra Hammarbyhamnarna och Henriksdalshamnen vid Hammarby sjö.

Stadsgårdshamnen (Pl. 2) vid Södermalms nordöstra strand är Stockholms egentliga styckegodshamn för den europeiska importen och exporten. Här angöra de tyska (Lübeck, Hamburg, Bremen, Stettin), polska, baltiska, engelska, holländska, belgiska, franska och Medelhavslinjernas fartyg. Hamnen är centralt belägen och rikligt utrustad med järnvägsspår, kranar och varubyggnader.¹ Där finnas sex vid kaj belägna byggnader, i erforderlig mån försedda med värmeledning, hissar m. m. och inrymmande varuhallar samt tullklarerings- och tulltaxeringslokaler. I den s. k. magasinbyggnaden i inre delen av hamnen, en äldre men moderniserad byggnad av sten i sju våningar, äro de fem övre våningarna uthyrda till ett magasinsbolag för lagring av varor. I en av hamnens byggnader är en restaurang inredd.

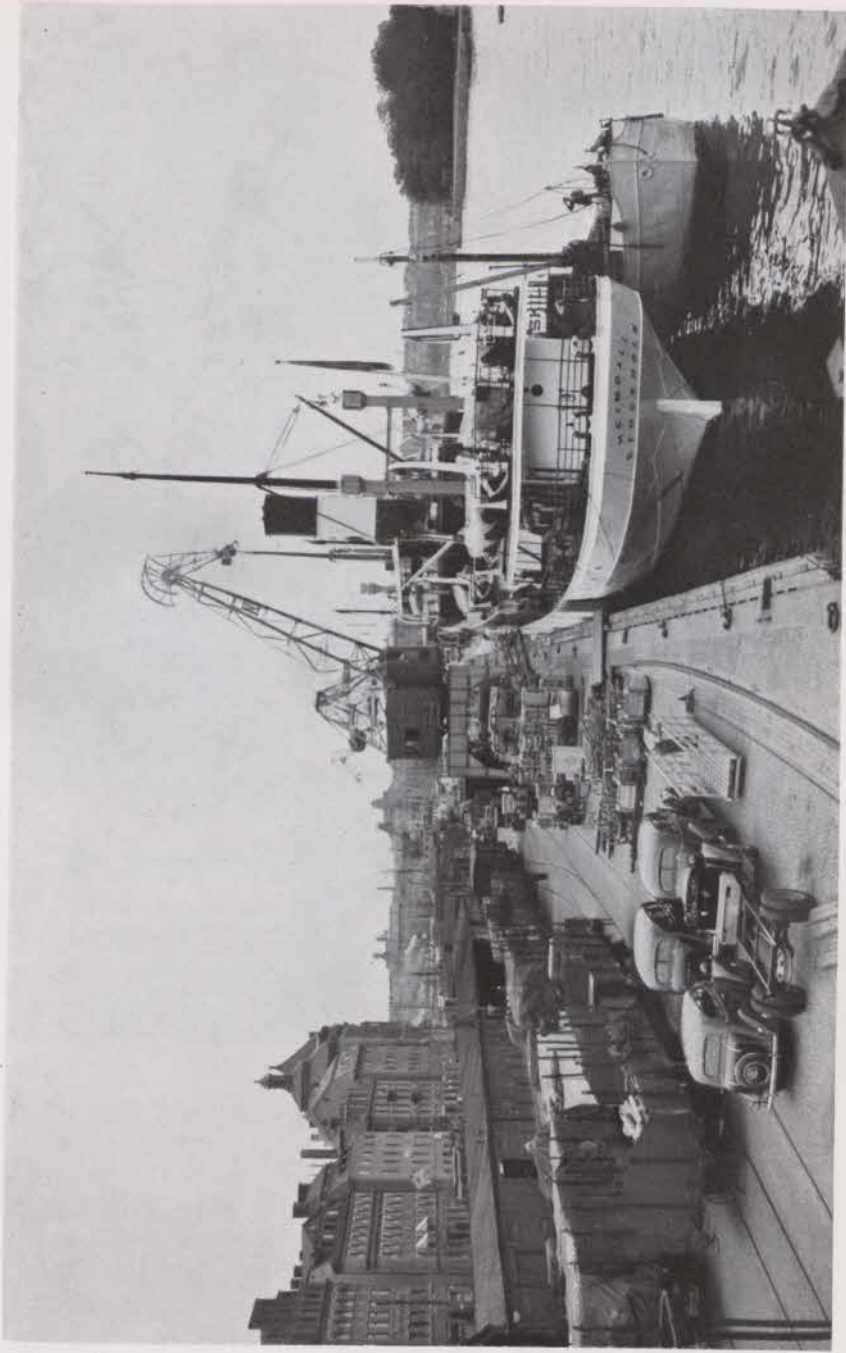
Skeppsbrohamnen (Pl. 2) vid Stadsholmens östra sida användes på grund av sitt särdeles centrala läge för passagerartrafiken på Norrland, Finland och Baltikum ävensom för skärgårdstrafik. Hamnen har på senare åren helt ombyggt, breddats och moderniserats och är försedd med järnvägsförbindelse till Stadsgårdshamnen samt utrustad med fyra kranar och tre tullbyggnader.

Södra Blasieholmshamnen (Pl. 2) användes uteslutande för skärgårdstrafik och *Nybrokajen* för passagerar- och lasttrafik på södra och västra Sverige, Danmark och Norge samt för skärgårdstrafik. Vid sistnämnda kaj finnas två varuskjul och en tullbyggnad samt två kranar.

Strandvägshamnen vid Östermalms södra strand användes för skärgårds- och mindre lasttrafik samt såsom lokalhamn för införsel av sand, sten, ved och tegel.

Värtahamnen (Pl. 3 och 5) vid Lilla Värtan är Stockholms största massgodshamn för import av kol, trä, spannmål, gödnings- och foderämnen, oljor, sill, salt, järn m. m. samt export av trävaror, pappersmassa, järn, malm m. m. Hamnen är försedd med järnvägsspår i förbindelse med Värtabanan till Tomtebodan samt ett stort antal kranar. De närmast kaj

¹ Beträffande de olika hamnarnas kajlängd, vattendjup och kranutrustning samt varubyggnader se sid. 38, 48 och 49.



Skeppsbrohamnen.



Stadsgårdshamnen vid Lilla Tullhuset.

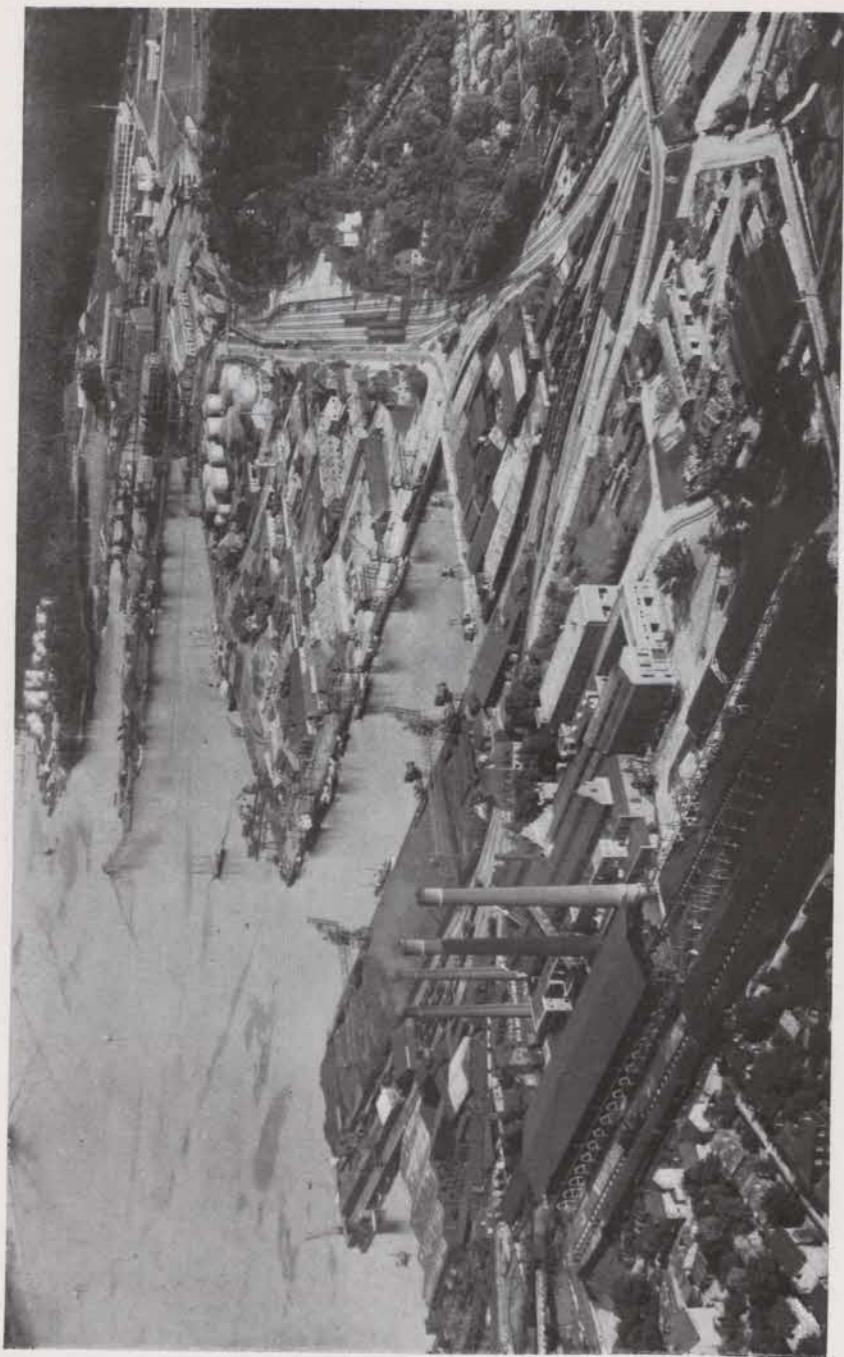
belägna områdena användas för allmän trafik, medan de övriga äro utarrenderade för upplag eller industriella anläggningar. I hamnen finnes särskild förvaltningsbyggnad, inrymmande hamnkontor, polisstation, brandkår och bostä-



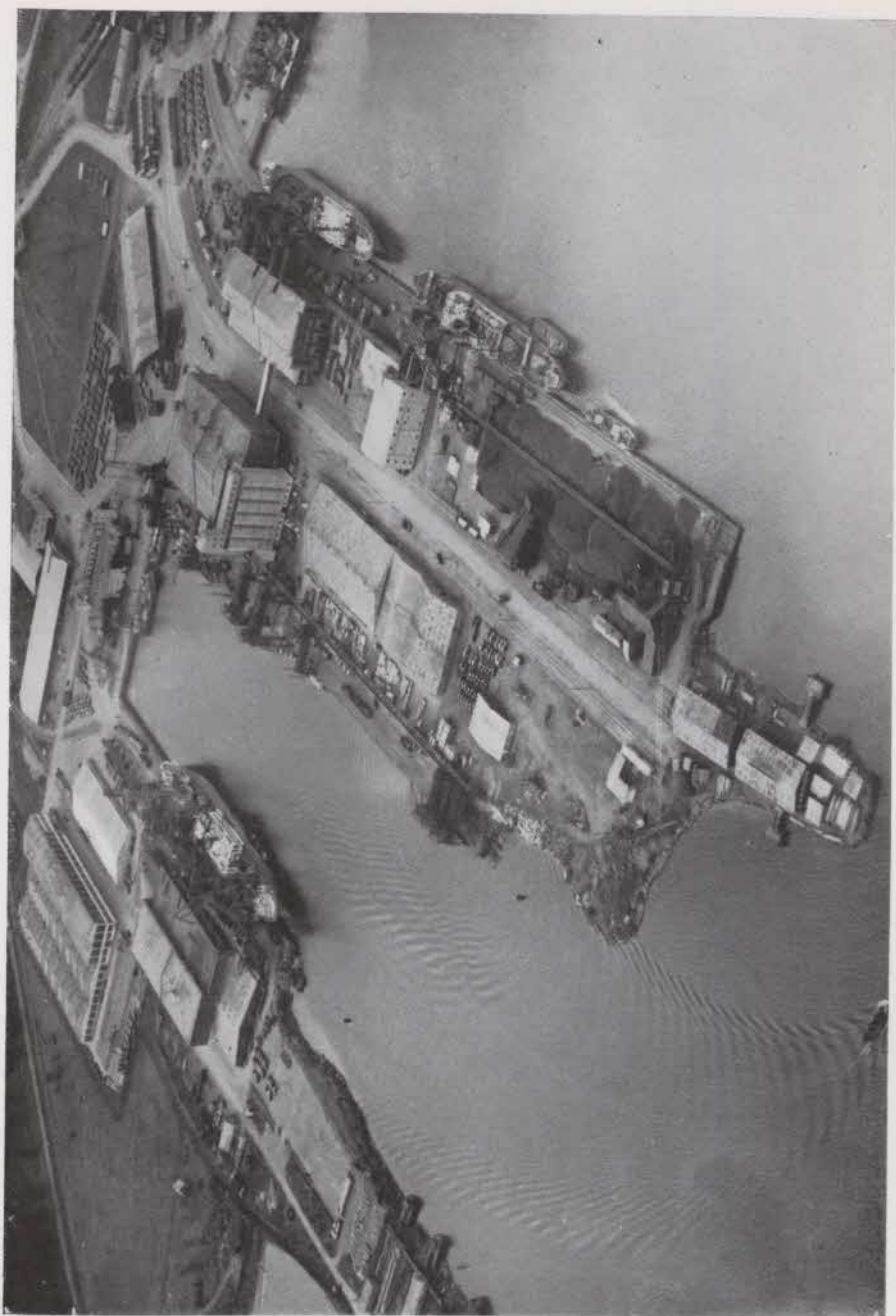
Strandvägshamnen. Flygfoto O. Bladh.

der, samt en större och ett par mindre restaurangbyggnader. Där finnas även två reparationsverkstäder.

Frihamnen (Pl. 3 och 6) söder om Värtahamnen vid Lilla Värtan är en särskilt för den transoceaniska importen avsedd styckegodshamn, vilken i tullhänseende betraktas som utrikes ort. Den har kajer med c:a 10 m vattendjup och är synnerligen väl utrustad med järnvägsspår i förbindelse med Värtans bangård, ett stort antal kranar samt fyra stora, modernt anordnade magasin, försedda med frys- och kylrum samt spannmålssilo, en särskild silobyggnad och sju varuskjul. Med hänsyn till de stora lagringsmöjligheter, frihamnen alltså erbjuder, utgör den stadens egentliga lagringshamn. I övrigt finnas inom hamnen lokaler för hamnförvaltningen, tullförvaltning och tulltaxering, post-, telegraf- och järnvägsexpeditioner samt restaurang ävensom flera enskilda



Värtahamnen, frihamnen, flyghamnen och oljehamnen. Flygfoto O. Bladh.



Firilammen. Flygfoto.

företag, såsom Ford Motor Companys lagringsbyggnad, Banankompaniets anläggning, Svenska Lantmännens Riksförbunds anläggning för fodermedelsblandning, en riskvarn m. fl.

Oljehamnen vid Loudden (Pl. 3) är stadens nya hamn för import och distribution av eldfarliga oljor samt bränn- och smörjoljor. Den ligger väl skyddad nedanför en skogklädd bergshöjd och är förbunden med frihamnens spårssystem medelst en särskild järnväg. Dess markområde är stycat i tomter, vilka till större delen utarrenderats till importfirmor, som där uppfört tankanläggningar, pumphus, skumsläckningsanordningar m. m., medan staden anlagt förtöjningsbryggor, järnvägsspår, vägar, vatten- och avloppsledning, belysning o. dyl.

Gasverkshamnen norr om Värtahamnen (Pl. 3) är en för stadens gasverk anlagd hamn för import av kol och koks och utförsel av gastillverkningens biprodukter. Den lyder under gasverkets förvaltning.

Norra Hammarbyhamnen å Södermalms sydöstra strand (Pl. 4 och 7) vid Hammarbyleden är en av stadens nyare hamnanläggningar. Den är på bästa sätt anordnad samt rikligt utrustad med järnvägsspår och kranar. Hamnen utnyttjas i östra delen, Barnängskajen, som styckegods- och upplagshamn, vid mellersta delen, Blecktornskajen, som massgods- och upplagshamn för import av kol, koks, cement, järn, sill, salt, foderämnen m. m. samt vid inre delen som lokalhamn för införsel av ved, tegel o. dyl. Vid Barnängskajen finnes en tullbyggnad med tulltaxeringslokal. Hamnen är medelst ett järnvägsspår i tunnel under Fåfången förbunden med Stadsgårdshamnens spårssystem, men kommer att direkt förbindas med Södra stationen genom ett särskilt spår längs Årstavikens norra strand, vilket nu är under utförande och väntas kunna tagas i bruk sommaren 1939.

Södra Hammarbyhamnen (Pl. 4) är en vid södra sidan om Hammarbyleden belägen industrihamn. Den har en tomtareal av c:a 700.000 kvm, tre kajer för allmän trafik och förses i övrigt, i den mån strandtomterna avyttras, med kajer, som, om så önskas, utarrenderas till innanför varande företag. Industritomterna kunna antingen förvärvas med ägande-



Hammarbyleden med Norra Hammarbyhamnen och Henriksdalshamnen. Flygfoto O. Bladh.

rätt eller ock arrenderas. I hamnen hava bl. a. General Motors Corporation anlagt en sammansättningsverkstad för automobiler och Kooperativa förbundet en fabrik, A.-B. Hammarbylampan, för tillverkning av glödlampor.

Henriksdalshamnen (Pl. 4) slutligen är en mindre industri- och upplagshamn å Henriksdalsområdet vid Hammarbyleden, inrymmande bl. a. Elektriska Svetsningsaktiebolagets varv, Hammarbyvarvet, jämte plåtverkstad.

Hamnarnas *kajlängd* och *vattendjup* framgå av efterföljande tablå.

KAJLÄNGDER OCH VATTENDJUP VID STADENS ALLMÄNNA HAMNAR

	I MÄLAREN.	Vattendj. vid medelvatten, 4 m. från kaj. Meter
	Kajlängd. Meter	Meter
Kornhamnstorg och Mälartorget	271	4,0
Munkbrohamnen	174	7,5
Riddarholmshamnen	572	4,0
Tegelbacken	114	2,5
Klara Mälarstrand	207	3,9
Norr Mälarstrand	967	5,7—3,2
Söder Mälarstrand	1.618	5,2—4,2
Klara strand	302	2,7
Barnhusstranden	774	3,1
Kungsholms strand	423	3,9—2,3
Hornbergskajen	82	4,2
Tranebergskajen (utanför hamnområdet)	101	3,4
Liljeholmskajen (tillhör S. J., men användes som allmän kaj)	201	4,2
Årstadalshamnen	269	6,5
Mindre lastbryggor, inom hamnområdet ..	368	} 2,5—4,5
» » , utom » ..	224	
Summa kajlängd i Mälaren	6.667	

I SALTSJÖN.

Stadsgårdshamnen	1.452	8,0—4,0
Skeppsbrohamnen	849	6,0—2,6
Södra Blasieholmshamnen	417	3,8
Nybrokajen (förr Norra Blasieholmshamnen)	498	5,3—3,3
Strandvägshamnen	1.003	3,8—3,3
Värtahamnen	2.539	9,2—5,0
Frihamnen	1.218	9,8—7,8
Oljehamnen vid Loudden, 6 bryggor, strand = 340 m.	51	9,8—6,3
Gasverkshamnen (under Gasverkets förvaltning)	426	8,0—3,0
Norra Hammarbyhamnen	1.695	6,5—3,8
Södra Hammarbyhamnen	468	6,5
Henriksdalshamnen	145	3,8
Mindre lastbryggor	33	2,5

Summa kajlängd i Saltsjön **10.794**

Sammanlagd kajlängd 17.461

Utom dessa för den allmänna hamnrörelsen avsedda kajer har staden anordnat ett stort antal förtöjningsbryggor för den livliga motorbåt- och segelsporten inom hamnen. (Se nästa sida.)

Stockholms nyare hamnar äro *utförda* och *utrustade* efter de högsta fordringar, men även flertalet av de äldre hamnarna har på senare åren moderniserats och utrustats på bästa sätt. I allmänhet hava hamnarna stensatta eller asfalterade hamnplan och vägar samt äro försedda med järnvägsspår, där så erfordras, belysning, vattenledning och avlopp, varuskjul, tullhus och magasin samt ett stort antal kranar m. m. De inrymma vidsträckta, oftast med järnvägsspår försedda områden för upplag, magasin och industrier, vilka utarrenderas eller — vid Södra Hammarbyhamnen och Årstadalshamnen — försäljas.

Järnvägsspåren i hamnarna äro anknutna till statens järnvägar och trafikeras av dessa. Anknytningar finnas härjämte i Stadsgården till Saltsjöbanan, i Värtahamnen till Lidingöbanorna samt vid Tomtebodan till Västeråsbanan. Stationer äro anordnade i Stadsgården och i Värtahamnen med en underavdelning för godsemottagning i frihamnen.

De naturliga inre och yttre bassänger, som bilda hamnens *redd*, äro alla rymliga och fredade för stormar, hava stort djup och god ankarbotten samt äro försedda med erforderligt antal förtöjningsbojar. Ankringsplatser anvisas av hamnkaptenen efter anmälan å hamnkontoret om fartygens ankomst. Inom hamnen har staden uppsatt 39 st. fyrar.

För *förtöjning av prämar* äro platser upplåtna i Mälaren vid sydvästra Kungsholmen samt i Saltsjön vid Oxberget norr om Gasverkshamnen, i Valdemarsviken invid Södra Djurgården och i Hammarby sjö öster om Södra Hammarbyhamnen. För *bogserbåtar* finnas förtöjningsplatser i inre delen av Stadsgårdshamnen, intill Karl Johansslussen samt vid Hammarbyledens inlopp vid Saltsjön.

För *motor- och segelbåtar* har staden anordnat öfver ett 50-tal fasta eller flytande bryggor, av vilka flertalet uthyras till av båtägarna bildade båtsällskap, andra upplåtas genom uthyrning av enstaka båtplatser per säsong direkt till båtägarna och några stå till förfogande för tillfälligt ankommande båtar. Härjämte har staden anskaffat ett betydande antal betong- och träpontoner samt timmerflottar, vilka uthyras till de olika båtsällskapen. Slutligen uthyr staden båtplatser vid vissa för ändamålet upplåtna strandområden, där resp. båtägare själva, om de så önska, kunna få uppföra enklare förtöjningsanordningar. Av de för uthyrning avsedda bryggorna äro 14 för sammanlagt cirka 540 båtar förlagda i Saltsjön och 32 för cirka 1.630 båtar i Mälaren. De till båtsällskapen uthyrda pontonerna och flottarna utgöra för närvarande ett 100-tal och lämna plats för cirka 1.200 båtar. (Beträffande avgifter se sid. 58.) För tillfälligt ankommande lustbåtar finnas bryggor på ömse sidor om Karl Johansslussen, vid Grevbron, Nationalmuseum, Riddarholmskanalen, Kungsbron, Karlbergssjön, Söder Mälarstrand (västra delen) samt på ömse sidor om Hammarbyslussen. För kortvarig angöring vid dessa bryggor erlägges ingen förtöjningsavgift.

Härutöver finnes inom hamnen ett flertal bryggor, som anlagts av enskilda båtsällskap och omhänderhavas av dessa.

Vattenståndet i hamnen äro oberörda av tidvatten, men växla ofta med nederbörd, tillrinning, avrinning och avdunstning samt vindar och lufttryck. Skillnaden mellan de

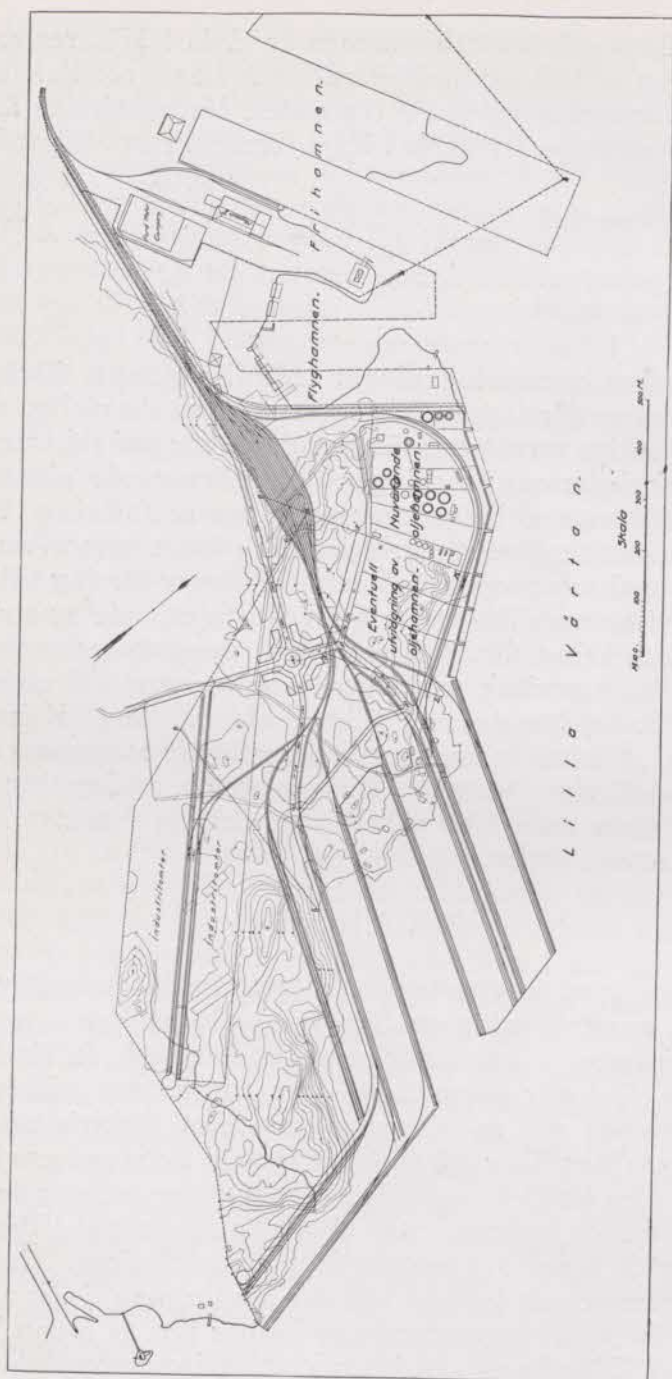
ordinära hög- och lågvattenstånden är såväl i Mälaren som Saltsjön 0,9 m. Höjdskillnaden mellan Mälaren och Saltsjön uppgår allmännast till 0,2 à 0,3 meter. Vattenstånden äro, räknade i meter över tröskeln i Karl Johansslussen, följande:

	I Mälaren	I Saltsjön
Extr. högvattenstånd	+ 5,45	+ 4,81
Ordin. »	+ 4,7	+ 4,30
Medelvattenstånd	+ 4,2	+ 3,80
Ordin. lågvattenstånd	+ 3,8	+ 3,40
Extr. »	+ 3,59	+ 3,16

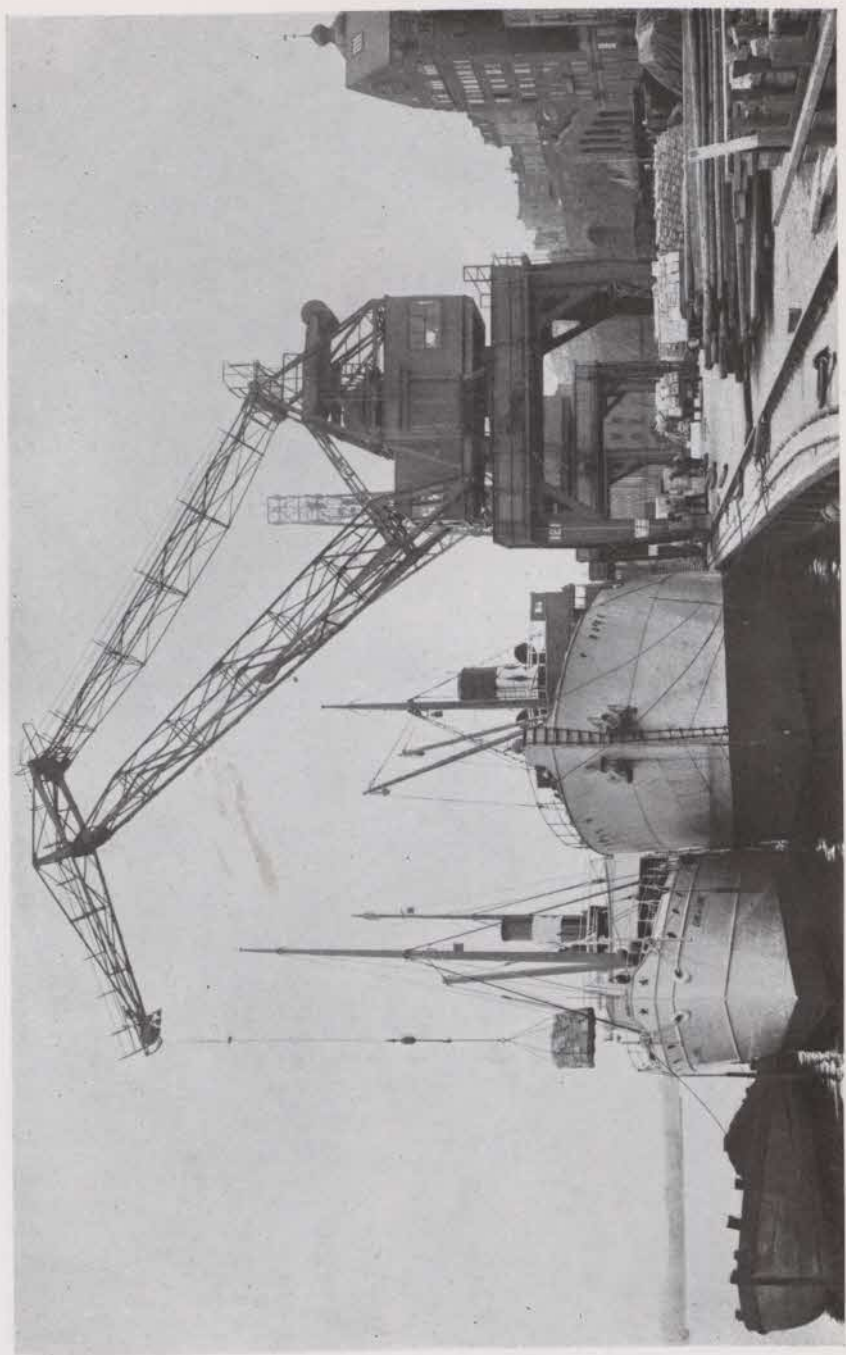
Stockholms hamnanläggningar äro till omfånget tillräckliga för det nu föreliggande behovet och med sin rikliga och ändamålsenliga utrustning väl ägnade att för god tid framåt tillgodose sjöfartens fordringar. För närvarande planeras därför inga nya anläggningar av större omfattning. Till framtida hamnanläggningar hava dock inom hamnförvaltningen upprättats projekt. Sålunda föreligger förslag till en hamn i Ulvsundasjöns östra del med utnyttjande av stränderna däromkring, dit Mälarens större massgods- och stycke-godsstrafik i huvudsak skulle koncentreras, samt till utvidgning av Saltsjöhamnen vid Värtan söderut längs Kaknässtranden, att efter behov tagas i anspråk för massgods- och stycke-gods-rörelse. Planen till sistnämnda anläggning är visad å nästa sida. Det härför erforderliga markområdet tillhör numera staden.

K R A N A R

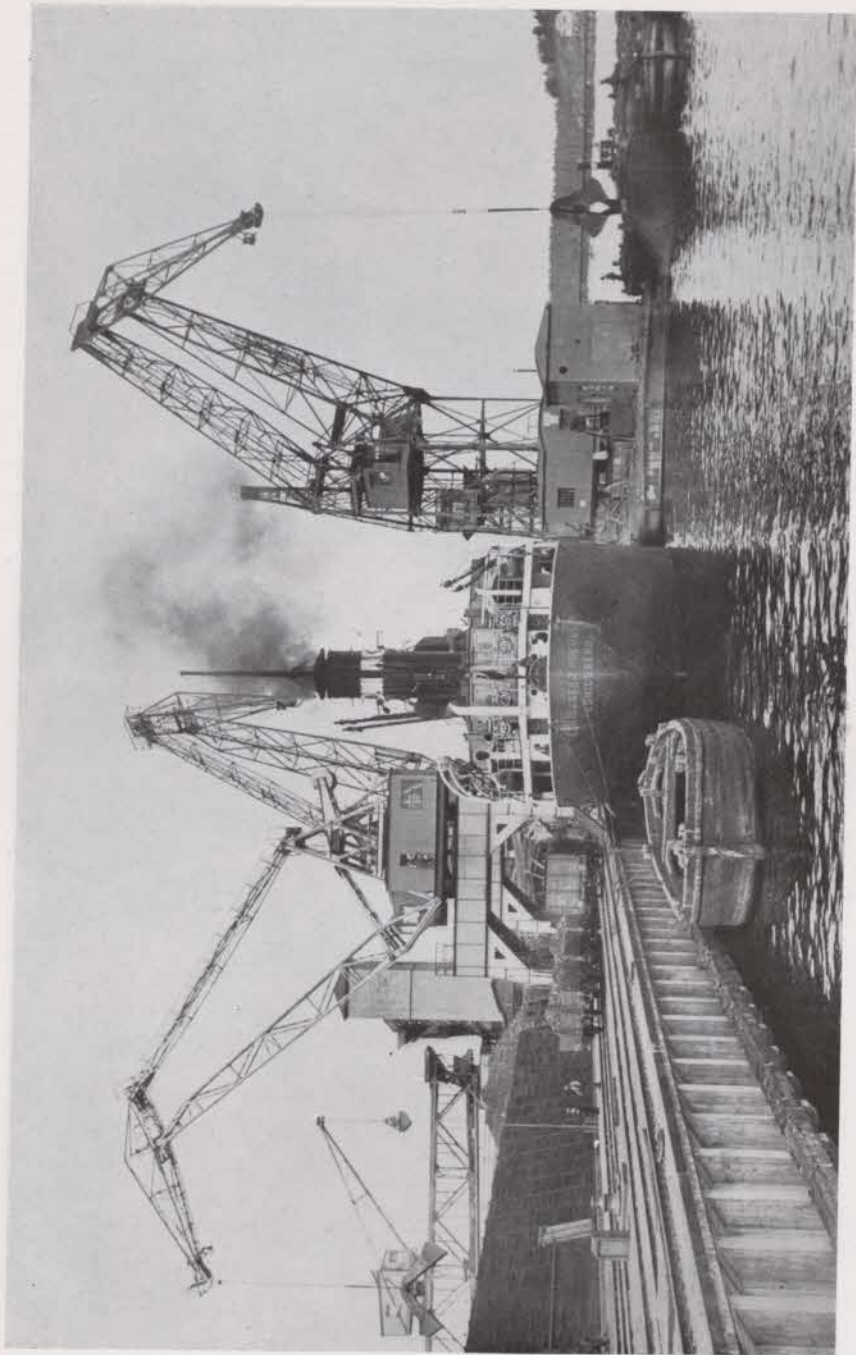
Jämsides med de senaste decenniernas fortlöpande utbyggnad och modernisering av Stockholms hamn har hamnens kranutrustning i betydande grad utökats och fulländats. Hamnen förfogar sålunda nu över 127 kranar tillhöriga hamnstyrelsen och 24 tillhöriga gasverket, elektricitetsverket, statens järnvägar och enskilda firmor. Av styrelsens kranar har nära hälften anskaffats enbart under det senaste decenniet, varför hamnen i stor utsträckning kunnat tillgodogöra sig de nyare framstegen inom krantekniken. Särskilt har vipparmstypen kommit till stor användning, i det att ej mindre än 34 av hamnstyrelsens kranar äro av sådan konstruktion. Efter hand som denna krantyp inarbetats, har dess



Förslag till hamnanläggning å Käfnäsområdet vid Lilla Värtan.



5 tons vipfarmaskran i västra Stadsgårdshamnen.



Norra kajen i Värtahamnen.



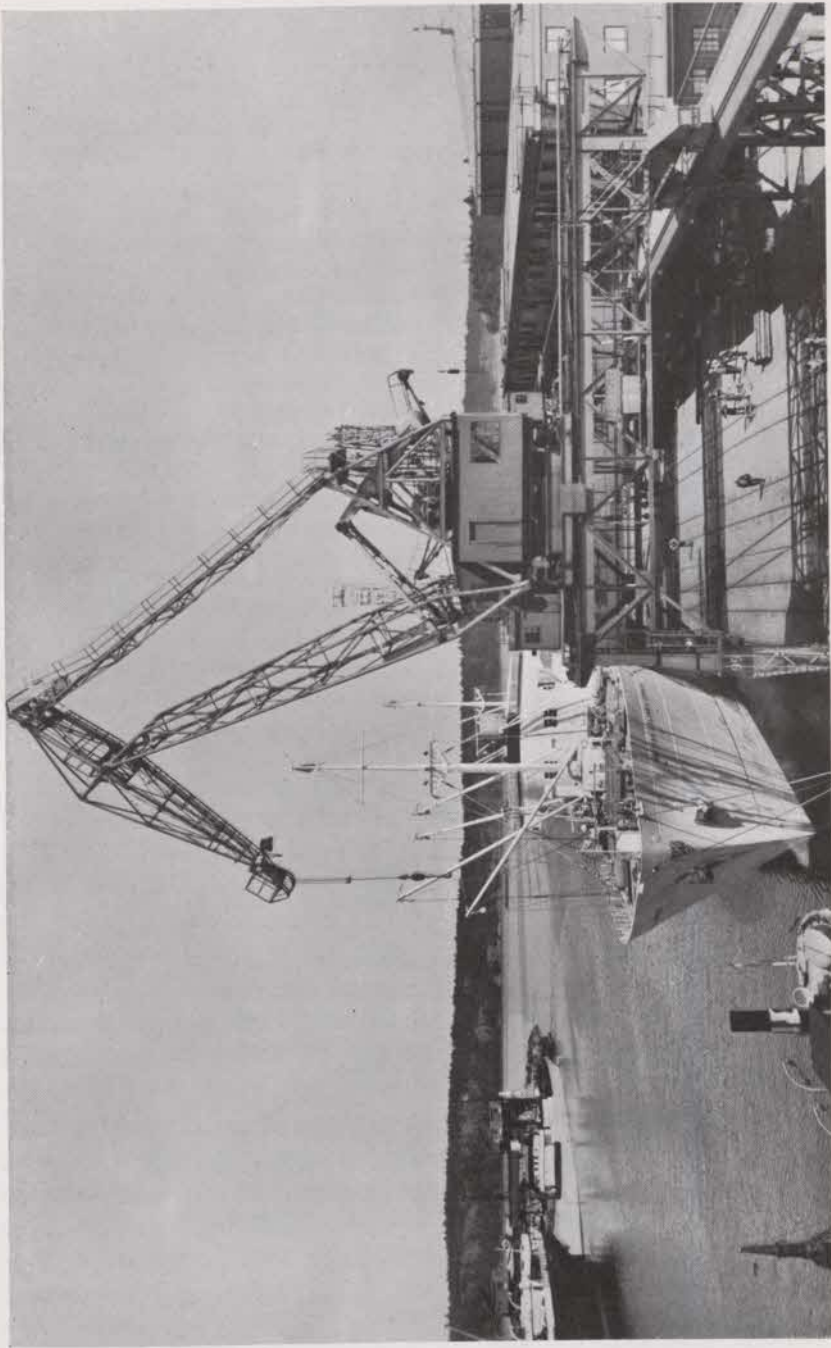
Malmkojen i Värilammen.

revolutionerande betydelse för hamnrörelsen framträtt. Tack vare dess smidighet och lättrörlighet har det manuelle arbetet på kajplanen och i fartygen i hög grad kunnat minskas, samtidigt som utrymmena på kajerna kunna utnyttjas på avsevärt bättre sätt än medelst de äldre kranarna. De nyare vipparmskranarna hava en svängradie av icke mindre än 25 m och en räckvidd utanför kaj av nära 22 m. Medelst dessa kranar kan alltså kajplanet till stor del behärskas, varjämte omlastning av gods med fördel kan verkställas direkt mellan tvenne fartyg, det ena liggande utanför det andra. Även brokranarna hava kommit till vidsträckt användning i hamnen, såsom i Värtahamnen, frihamnen och vid Norra Hammarbyhamnen. Med dessa kranar behärskas även en betydande del av kajplanet — i frihamnen ända till cirka 49 meter från kaj. Två stora brokranar av särskild typ, avsedda för utlastning av malm, hava uppställts i Södra Värtahamnen. De hava en lyftförmåga av 10 ton, vilken torde vara den största, som hittills visat sig kunna användas för lossning av järnvägsvagn, samt äro utrustade med modernaste gripskopermaskineri. I 23 av hamnens massgodskranar hava installerats vågar, varav 19 med linkraftvåg för godsets vägning hängande i skopa eller krok, därvid vikten kan avläsas i kranförarens hytt. Tvenne av hamnens pontonkranar, som hava en lyftkraft av 6 ton, äro försedda med dieselektriskt maskineri, varigenom de till skillnad från pontonkranar med ångmaskineri städse äro omedelbart driftfärdiga. Den ena av kranarna är försedd med vipparm, som medger en räckvidd utanför pontonens sida av cirka 18 meter, och den andra är utrustad med vågtorn för vägning av stenkol, koks o. dyl.

För lossning av stenkol och koks hava anskaffats gripskopor med en gapvidd ungefär dubbelt så stor som den förut brukliga. De nå därigenom långt in i fartygsrummet och medföra en minskning av skyfflingsarbetet därstädes.

Sammanlagt hava hamnens kranar dragit en anskaffningskostnad av cirka 10 miljoner kronor, frånräknat kostnaderna för kranspår, kranbanor och strömtillförselanordningar.

Kranarnas antal å de olika kajerna samt deras typ och lyftkraft framgå av efterföljande tablå. Beträffande avgifter för begagnande av kranarna hänvisas till sid. 57.



Södra bassängkajen i Frihamnen.

KRANAR I STOCKHOLMS HAMN

I. TILLHÖRIGA HAMNSTYRELSEN

Hamnanläggning	Antal	Krantyp	Lyftkraft i ton
Stadsgårdshamnen, östra	8	El. helportalkranar	2,5—5
» mellersta	10	» halvportalkranar	2,5—5
» västra	10	» helportalkranar	1,5—5
Skeppsbrohamnen	4	» »	2,5—7,5
Nybrokajen	1	Fast handkran	10
»	1 ¹⁾	El. helportalkran	2,5—5
Strandvägshamnen	2	» vagnsvängkranar	2,5—5
Värtahamnen:			
norra kajen	3	» helportalkranar	5—6
» »	2	» brokranar, med våg	6
kolpiren	2 ¹⁾	» helportalkranar	6
inre bassängkajen	1	» helportalkran	2,5
södra »	8	» brokran., 1 m. våg	3—5
» kajen	6	» helportalkranar	5
» »	2	» brokranar	10
» »	1	» löpvagnsbrokran	6,5
Frihamnen	4	» helportalkranar	2—2,5
»	8	» brokranar	2,4—5
»	8	» brodubbelkranar	1—3
»	3	» brokranar, m. våg	5
»	8 ²⁾	» »	1,5—5
Hammarbyhamnen, Norra	1	Fast el. help.-kr. m. v.	20
» »	13	El. brokranar, m. våg	5—6
» »	3	» »	3
Hammarbyhamnen, Södra	3	» helportalkranar	2,5—5
Norr Mälarstrand	3	» vagnsvängkranar	2,5—5
Söder Mälarstrand	2	» »	2,5—3,5
Kungsholms strand	1	Handkran	5
Barnhusstranden	1	El. vagnsvängkran	2,5—5
Årsta strand	1	Fast el. vagnsvängkran	2,5
Hornsbergskajen	1	El. vagnsvängkran	3
Pontonkranar	2	Ångsvängkranar	4—2
»	1	» m. våg	15
»	1	Ångvippkran, m. våg	60—40
»	1	Diesel- el. vagnsvängkran med våg	6
»	1	Diesel- el. svängkran	6

Summa 127

¹⁾ Väntas bliva färdig i början av år 1938.

²⁾ Därav är en under utförande och väntas bliva färdig i början av år 1938.

II. EJ TILLHÖRIGA HAMNSTYRELSEN

Hamnanläggning	Antal	Krantyp	Lyftkraft i ton	Ägare
Värtahamnen n:a	2	El. helportalkranar	5	Elektricitetsverket
»	»	» vagnsvängkran	3	Olaus Olssons
»	»	» löpvagnsbrokr.	6	Kol och Koks
»	»	» brokran	4	A.-B. John Enequist
N:a bassängkajen	2	» löpvagnsbrokr.	5,1	Statens järnvägar
»	»	» helportalkran	5,2	» »
Hammarbyh. n:a	1	» vagnsvängkran	3	Olaus Olssons
Gasverkshamnen	2	» helportalkranar	7,5	Gasverket
»	2	» »	4,5	»
»	1	Ångportalkran	1,2	»
»	1	El. vagnsvängkran	1,5	»
Pontonkranar	5	Ångsvängkranar	1,5-3,5	Stockholms Skepps- stuveri A.-B.
»	1	Ångsvängkran	5	Transportbolaget
»	2	Ångsvängkranar med remtransportör	3	Murbruksfabriken
Summa 24				

VARUBYGGNADER

I några av stadens hamnanläggningar, som användas för inrikes trafik, har staden uppfört envånings *varuskjul* för tillfällig förvaring av ankommande och avgående styckegods. Även i de hamnanläggningar, som användas för utrikes styckegodstrafik, hava uppförts byggnader för sådan gods-förvaring, men dessa utgöras icke blott av envånings *varuskjul*, försedda med tulltaxeringsexpedition för godsets förtullning, utan även av *tullhus* i två eller flera våningar med tullklareringslokaler för godsets förtullning och fullgörandet av övriga tullformaliteter. I frihamnen hava för tillfällig uppläggning och sortering ävensom för längre förvaring av gods uppförts *magasin* i flera våningar, i vilka jämväl tulltaxeringsexpeditioner inretts. Här hava även uppförts envånings varuskjul för längre lagring av varor.

Byggnaderna äro i regel förlagda invid kaj och järnvägsspår samt lätt tillgängliga med kajkranar. Tullhusen och magasinerna äro uppförda i tegel eller betong samt försedda