



O. F. KARLSSON



G. L. KLEMMING



C. E. ERICSSON



K. M. ANCHER

LEDANDE TJÄNSTEMÄN



S. W. VINBERG
Hamndirektör $\frac{1}{2}$ 1922—



C. O. HOLMER
Hamnkapten $\frac{1}{2}$ 1922—



G. H. JANSSON
Hamnbyggnadschef $\frac{1}{2}$ 1933—



N. W. A. SUNDMARK
Tf. Kamrer ¹/₆ 1933 —



C. G. E. BERGGREN
Tf. Uppbördschef ¹/₆ 1933 —

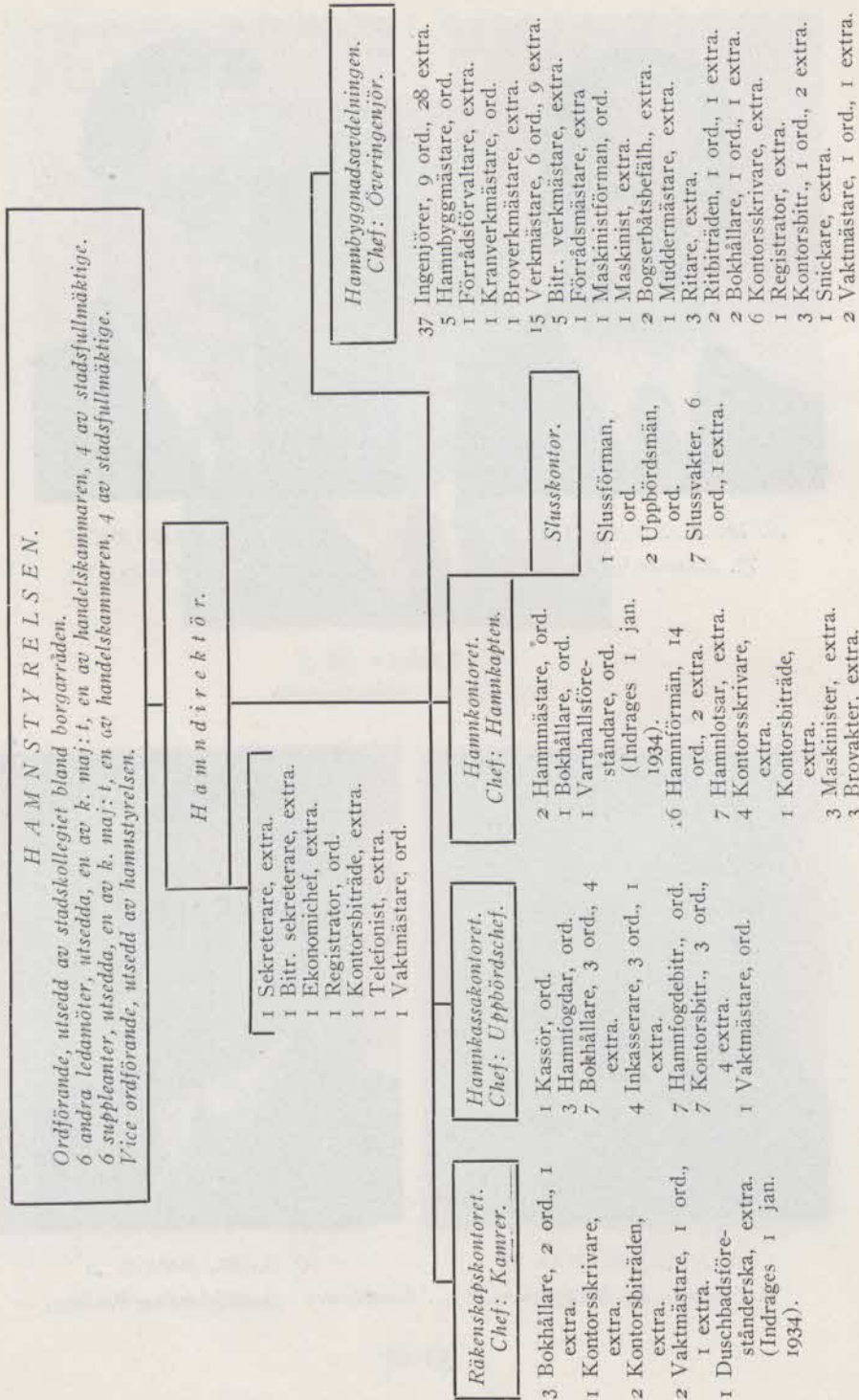


O. STENDAHL
Tf. Ekonomichef ¹/₆ 1933 —



O. S. W. ORRE
Sekreterare och ombudsman ²²/₁ 1933 —

HAMNSTYRELSENS ORGANISATION VID 1933 ÅRS UTGÅNG.



HAMNBYGGNADSAVDELNINGENS ORGANISATION VID 1933 ÅRS UTGÅNG.

Överingenjör. Ord.						
Expedition samt inköps- och för- rådsavdelning.	Konstruktions- avdelningar.	Avdelningen för underhåll och om- byggnader.	Nybyggnads- avdelningen.	Maskin- avdelningen.	Målaravdel. Målare.	Husbyggnads- avdelningen.
1 byråingenjör, ord.	<i>Broar:</i> 1 ingenjör, ord.	1 1:e ingenjör, ord.	1 arbetschef, extra.	1 maskiningenjör, ord.	1 varvsingenjör, ord.	1 husbyggn.-ingen- jör, ord.
1 förrådsförvaltare, extra.	9 ingenjörer, extra.	3 ingenjörer, extra.	2 avd.-ingenjörer, extra.	4 ingenjörer, extra.	1 varvsbokhållare, ord.	3 ingenjörer, extra.
3 kontorskrivare, extra.	<i>Kajer:</i> 1 ingenjör, extra.	3 hamnbyggmästare, ord.	2 ingenjörer, extra.	1 kranverkmäs- tare, ord.	2 verkmästare, ord.	1 snickare, extra.
1 registrator, extra.	1 ritare, extra.	2 verkmästare, ord.	2 hamnbyggmästare, ord.	2 verkmästare, ord.	1 kontorskrivare, extra.	
1 kontorsbiträde, ord.	<i>Hamnplaner m. m.</i> 1 ingenjör, ord.	1 maskinistförman, ord.	3 verkmästare, extra.	2 verkmästare, extra.	1 kontorsbiträde, extra.	
1 kontorsbiträde, extra.	<i>Reglering av om- rådet vid Karl Johans torg.</i> 1 ingenjör, extra.	4 verkmästare, extra.	2 bitr. verkmäs- tare, extra.	1 broverkmästare, extra.		
1 vaktmästare, ord.	2 ingenjörer, extra.	3 bitr. verkmästare, extra.	1 förrådsmästare, extra.	1 maskinist, ord.		
1 vaktmästarebitr., extra.	1 ritare, extra.	1 bokhållare, extra.	2 bogserbåtsbefälh., extra.	2 kontorskrivare, extra.		
	<i>Ritarhöv, hamnkar- tor, ritbyrå.</i> 2 ingenjörer, ord.	1 muddermästare, extra.				
	1 ritare, extra.					
	1 ritbiträde, ord.					
	1 ritbiträde, extra.					

VII. HAMNSTYRELSENS HITTILLSVARANDE
 STYRELSELEDAMÖTER OCH LEDANDE
 TJÄNSTEMÄN.

Såsom *ordförande* i hamnstyrelsen hava i tur och ordning tjänstgjort:

- P. R. Rabe, vice häradshövding, bankdirektör. Stadsfullmäktig $\frac{1}{4}$ 1901— $\frac{31}{3}$ 1911. Ledamot $\frac{1}{1}$ 1909— $\frac{31}{12}$ 1911.
- O. M. Höglund, fil. d:r, grosshandlare. Stadsfullmäktig $\frac{1}{4}$ 1889— $\frac{31}{3}$ 1917. Ledamot $\frac{1}{1}$ 1909— $\frac{31}{12}$ 1916.
- J. O. Wallenberg, kapten. Stadsfullmäktig $\frac{1}{4}$ 1915— $\frac{31}{3}$ 1919. Suppleant $\frac{1}{1}$ 1909— $\frac{31}{12}$ 1915. Ledamot $\frac{1}{1}$ 1916— $\frac{31}{12}$ 1919.
- J. W. Broman, direktör. Suppleant $\frac{1}{1}$ 1911— $\frac{31}{12}$ 1912. Ledamot $\frac{1}{1}$ 1913— $\frac{9}{4}$ 1920.
- G. R. J. Åkerman, generallöjtnant, f. d. borgarråd, stadsfullmäktiges i:e vice ordförande. Stadsfullmäktig fr. $\frac{1}{4}$ 1923. Ledamot $\frac{10}{4}$ 1920— $\frac{31}{12}$ 1933. från $\frac{1}{1}$ 1929 utsedd av kungl. maj:t.
- C. G. Björklund, borgarråd. Stadsfullmäktig fr. $\frac{23}{5}$ 1918. Ledamot $\frac{1}{1}$ 1929— $\frac{31}{12}$ 1933.

Såsom *vice ordförande* hava tjänstgjort:

- C. J. Edkvist, inspektör. Stadsfullmäktig $\frac{1}{4}$ 1910— $\frac{31}{3}$ 1915 och $\frac{1}{4}$ 1919— $\frac{31}{3}$ 1927. Suppleant $\frac{1}{1}$ 1913— $\frac{31}{12}$ 1916. Ledamot $\frac{1}{1}$ 1917— $\frac{31}{12}$ 1933.
- G. R. J. Åkerman (se ovan). $\frac{1}{1}$ 1929— $\frac{31}{12}$ 1933

Övriga ledamöter och suppleanter hava varit:

- | <i>Ledamöter.</i> | <i>Suppleanter.</i> |
|--|---|
| K. M. Anchér, direktör ¹ | $\frac{14}{6}$ 1921— $\frac{31}{12}$ 1933 |
| E. V. Andersson, förrädmästare. Stadsfullmäktig $\frac{1}{4}$ 1927— $\frac{31}{3}$ 1931. | |

G. A. Aronsson, kontorist.		$1/1$ 1932— $31/12$ 1933
K. G. Bjarke, sjökaptän.		$1/1$ — $31/12$ 1913
A. Hj. Blomberg, direktör.	$1/1$ 1909— $31/12$ 1912	
S. S. A. Broomé, vice härads- hövding. Stadsfullmäktig $1/4$ 1911— $31/3$ 1917.		$1/1$ 1912— $31/12$ 1916
A. R. Corin, överdirektör.	$1/1$ 1909— $31/12$ 1916	
J. A. Drakenberg, ingenjör.	$1/1$ 1912— $31/12$ 1915	$1/1$ 1909— $31/12$ 1911
A. D. Ellgar, civilingenjör. Stadsfullmäktig $1/4$ 1929— $3/2$ 1930.		$1/1$ 1929— $3/2$ 1930
E. Ericsson, sjökaptän, direk- tör ³ .		$1/1$ — $31/12$ 1933
C. A. V. Fagerlund, direktör ¹ .	$14/6$ 1921— $31/12$ 1931	
F. V. Forsman, direktör.		$14/1$ 1919— $31/12$ 1928
O. Francke, grosshandlare.		$1/1$ 1909— $31/12$ 1910
P. Hagelquist, sjökaptän. Stads- fullmäktig $1/4$ 1917— $31/3$ 1919 och $1/4$ 1921— $31/3$ 1927.		$30/9$ 1918— $9/4$ 1920
M. S. Hüttner, grosshandlare.		$1/1$ 1917— $9/4$ 1920
E. A. Indebetou, sjökaptän.		$1/1$ 1921— $31/12$ 1933
C. J. A. Isaksson, skeppsbyg- geriinspektör.		$1/1$ 1919— $31/12$ 1920
G. L. Jacobsson, direktör ³		$28/6$ 1921— $31/12$ 1932
A. Ax:son Johnson, general- konsul.		$1/1$ 1911— $31/12$ 1912
A. O. L. Kamph, direktör ³	$28/6$ 1921— $31/12$ 1928	
O. F. Karlsson, maskinskötare.		$17/10$ — $31/12$ 1933
G. L. Klemming, direktör.		$24/2$ 1930— $31/12$ 1933
H. Lamm, grosshandlare. Stads- fullmäktig $1/4$ 1900— $31/3$ 1923		$1/1$ 1909— $31/12$ 1912
A. G. Larsson, ombudsman.	$1/1$ 1921— $31/12$ 1930	$1/1$ — $31/12$ 1920
M. E. Liander, direktör. Stads- fullmäktig fr. $1/4$ 1917.	$10/4$ 1920— $31/12$ 1921 $15/5$ 1922— $31/12$ 1927 $10/2$ 1929— $31/12$ 1933	$1/1$ 1928— $18/2$ 1929
N. Linde, förtroendemän. Stads- fullmäktig $1/4$ 1917— $31/12$ 1921.	$1/1$ — $9/4$ 1920	$1/1$ 1918— $31/12$ 1919 $9/4$ 1920— $31/12$ 1921
K. B. Lundström, grosshandl.	$1/1$ 1909— $31/12$ 1919	

- S. E. J. Lübeck, landshövding. $1/1$ 1917— $33/1$ 1919
- K. W. R. Mossberg, civilingenjör. Stadsfullmäktig $1/4$ 1927— $31/3$ 1931. $19/2$ 1929— $31/12$ 1931
- J. Nachmansson, grosshandlare. $1/1$ 1909— $31/12$ 1910
- C. R. Nilsson, ombudsman. $1/1$ 1931— $31/12$ 1933
Stadsfullmäktig fr. $1/4$ 1927.
- K. G. A. Pettersson, föreståndare. Stadsfullmäktig $1/4$ 1921— $31/3$ 1931. $1/1$ 1928— $18/2$ 1929
- S. B. Qvarfordt, förman. $27/9$ 1932— $10/10$ 1933
- Hj. R. Rissén, tullkassör. Stadsfullmäktig $1/4$ 1911— $31/3$ 1913 och $1/4$ 1919— $31/3$ 1923. $1/1$ 1920— $31/12$ 1927
- Th. Roberg, konsul. Stadsfullmäktig $14/11$ 1914— $31/3$ 1919. $1/1$ 1917— $31/12$ 1918
- P. B. Romare, direktör. Stadsfullmäktig $1/4$ 1898— $29/9$ 1918. $1/1$ 1913— $29/9$ 1918
- K. L. Sauber, kapten¹ $1/1$ 1932— $31/12$ 1933
- T. W. Sundin, tullpackhusarbetare. Stadsfullmäktig fr. $1/4$ 1931. $1/1$ 1932— $31/12$ 1933
- A. O. O:son Törnberg, förste reparatör. $1/1$ 1921— $31/12$ 1931
- C. O. Weideman, åkeriföreståndare. Stadsfullmäktig $1/4$ 1923— $31/3$ 1927. $1/1$ 1922— $31/12$ 1927
- Th. W. Wickberg, tulltjänsteman. Stadsfullmäktig $1/4$ 1913— $31/3$ 1917. $1/1$ 1916— $31/12$ 1917
- E. G. Winberg, stenhuggare. Stadsfullmäktig $1/4$ 1931— $26/9$ 1932. $1/1$ — $26/9$ 1932
- S. W. Vinberg, hamndirektör. $1/1$ 1917— $30/4$ 1922 $1/1$ 1915— $31/12$ 1916
Stadsfullmäktig $1/4$ 1917— $30/4$ 1922.

¹ Utsedd av handelskammaren.

² Utsedd av stadskollegiet.

³ Utsedd av kungl. maj:t.



K. A. LUNDBERG
Hamnbyggnadschef $\frac{1}{4}$ 1920— $\frac{30}{6}$ 1933.



E. H. A. GELLERSTEDT
Hamnkamrerare $\frac{1}{4}$ 1919— $\frac{9}{10}$ 1932.

Styrelsens ledande tjänstemän hava varit:

- H. R. Andersson, sjökaptan, tf. hamnkaptan $\frac{1}{10}$ 1920— $\frac{28}{2}$ 1922.
C. G. E. Berggren, tf. uppbördschef från $\frac{1}{6}$ 1933.
E. H. A. Gellerstedt, hamnkamrerare $\frac{1}{4}$ 1919— $\frac{9}{10}$ 1932.
C. O. Holmer, slussmästare $\frac{1}{10}$ 1907— $\frac{31}{5}$ 1913, hamnmästare $\frac{1}{6}$
1913— $\frac{28}{2}$ 1922, hamnkaptan fr. $\frac{1}{3}$ 1922.
G. M. I. Isacsson, hamnkamrerare $\frac{1}{1}$ 1912— $\frac{30}{4}$ 1913.
H. M. Jacobsson, sjökaptan, hamnmästare, t. f. hamnkaptan $\frac{28}{7}$ 1911
— $\frac{30}{9}$ 1920.
E. V. Jansson, hamnkamrerare $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{31}{3}$ 1919.
G. H. Jansson, överingenjör fr. $\frac{1}{7}$ 1933.
J. T. Lind, tf. hamnfogdeinspektör $\frac{19}{3}$ 1919— $\frac{31}{7}$ 1921.
G. E. Lindberg, hamnfogdeinspektör 1899— $\frac{18}{3}$ 1919.
C. A. M. Linder, sjökaptan, hamnkaptan 1903— $\frac{27}{7}$ 1911.
K. A. Lundberg, civilingenjör, överstelöjtnant, överingenjör $\frac{1}{4}$ 1920
— $\frac{30}{6}$ 1933.
O. Stendahl, tf. ekonomichef från $\frac{1}{6}$ 1933.
N. W. A. Sundmark, tf. kamrer från $\frac{1}{6}$ 1933.
S. W. Vinberg, hamndirektör från $\frac{1}{5}$ 1922.

Såsom *sekreterare* i styrelsen hava tjänstgjort:

- C. T. Hultman-Boye, $\frac{1}{1}$ 1921— $\frac{30}{9}$ 1926.
S. O. V. Ekman, t. f. sekreterare $\frac{1}{11}$ 1924— $\frac{30}{6}$ 1926.
P. A. Hasselrot, $\frac{1}{1}$ 1909— $\frac{30}{9}$ 1910.
B. Looström, $\frac{1}{1}$ 1918— $\frac{31}{12}$ 1920.
E. G. V. Nyström, $\frac{1}{10}$ 1926— $\frac{21}{1}$ 1931.
O. S. W. Orre, från $\frac{22}{1}$ 1931.
E. Ploman, $\frac{1}{1}$ 1911— $\frac{31}{12}$ 1917.

Dessutom hava under kortare tider följande personer tjänstgjort såsom sekreterare, nämligen: T. H. Arnell, A. Lekander, P. G. A. Rising, Y. Sahlin, G. A. Styrman, P. A. Wirström, E. Åman och E. Öhlin.

VIII. HAMNENS UTVECKLING ÅREN 1909—1933.

1. HAMNOMRÅDETS UTVIDGNING.

Stockholms hamnområde, d. v. s. det av kungl. maj:t till sina gränser fastställda vattenområde med hamnanläggningar, som bildar Stockholms hamn och inom vilket hamnens taxor och författningar gälla, har åren 1909—1933 förändrats från den å fig. sid. 40 till den å fig. sid. 41 visade omfattningen. I norra delen av Lilla Värtan har sålunda enligt kungl. maj:ts beslut den 5 juli 1929 området gräns flyttats från Tranholmen ut i farleden, för att fartyg till och från Stocksund skola kunna framgå söder om nämnda holme utan att passera Stockholms hamnområde och härför erlägga hamnavgift. I Hammarby sjö har genom kungl. maj:ts brev den 14 februari 1919 och den 3 februari 1928 sjön i sin helhet jämte Sicklasundet fram till platsen för regleringsdammen därstädes införlivats med hamnområdet. I Mälaren har genom kungl. maj:ts brev den 14 februari 1919 gränsen i Tranebergssundet flyttats in till Traneberglandet och därifrån, efter att förut hava gått utmed insidan av Lilla Essingen och Reymers holme, förlagts genom sundet mellan Stora och Lilla Essingen ned till Gröndalslandets nordligaste udde, varjämte hela Liljeholmsviken samt hela Årstaviken med undantag av vattnet utanför det statens järnvägar tillhöriga markområdet vid Liljeholmens

järnvägsstation tillagts hamnområdet. Enligt kungl. brev den 1 februari 1924 har slutligen även sistnämnda vattenområde tillförts hamnområdet. Genom här nämnda förändringar har hamnområdets vattenareal ökats från 1.355 till 1.450 hektar.

I detta sammanhang må meddelas, att nuyarande ägaren av Hästholmen, Kooperativa förbundet, i avtal med hamnstyrelsen utfäst sig att vid utarrendering eller försäljning av mark å den del av Hästholmen, som ligger utom stadens hamnområde, för arrendator eller köpare, som icke tillhör kooperativa rörelsen eller dess dotterföretag, stipulera skyldighet att till staden erlægga en fjärdedel av de hamnavgifter, som skulle hava utgått vid inom hamnområdet belägna allmänna kajer.

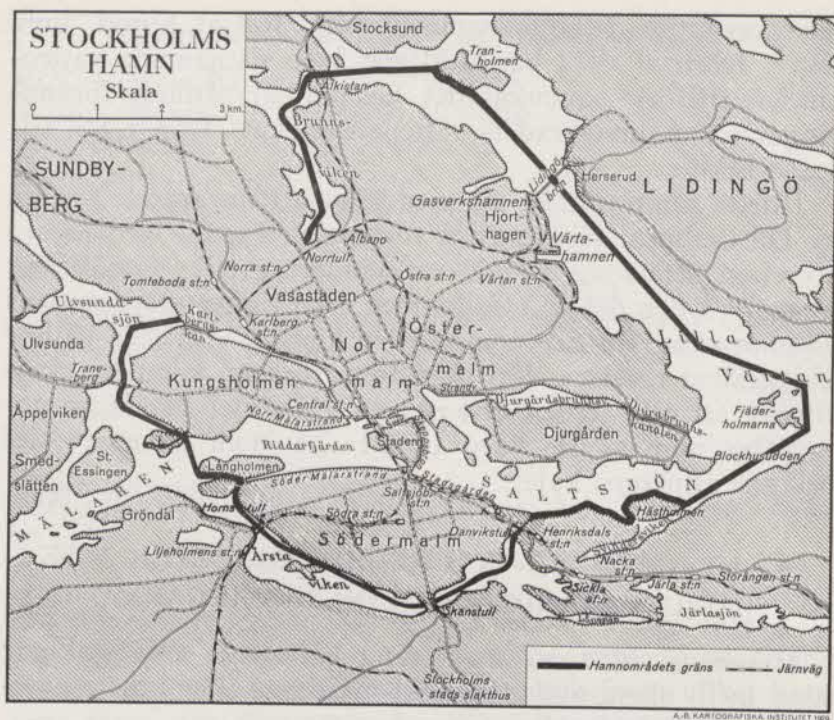
2. UTVIDGNINGS- OCH ÄNDRINGSARBETEN Å DE FÖRUTVARANDE HAMNANLÄGGNINGARNA.

Hamnens vid 1909 års ingång befintliga anläggningar hava intill närvarande tidpunkt utvidgats eller i mera avsevärd mån förändrats på följande sätt.

a. STADSGÅRDSHAMNEN.

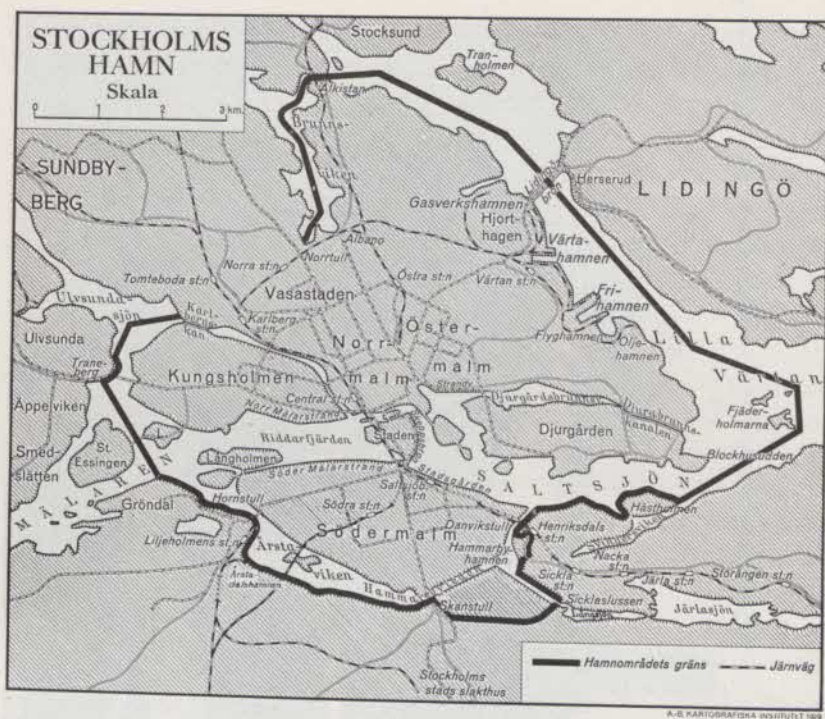
Den äldsta delen av Stadsgårdshamnen, som utgjordes av sträckan mellan slussen och Söderbergs trappor, anlades åren 1875—1882. Den hade en kaj av 520 meters längd och 5,5—6 meters vattendjup vid medelvatten samt var försedd med järnvägsspår i förbindelse med sammanbindningsbanan. Där funnos tvenne byggnader, magasinsbyggnaden, ursprungligen uppförd år 1873 och tillhörande ett enskilt företag, Stockholms magasinsaktiebolag, samt Lilla tullhuset, uppfört åren 1888—1889.

Vid mitten av 1890-talet befanns den tillgängliga kajsträckan otillräcklig, varför stadsfullmäktige år 1896 beslöt utvidga hamnen österut fram till Tegelviken och bortspränga berget öster om Söderbergs trappor. Det betydande arbetet, som utfördes av byggnadskontorets hamnavdelning, påbörjades året därpå och slutfördes år 1912. Härunder hade i fortsättning av den förutvarande kajen utförts en



Stockholms hamnområde år 1909.

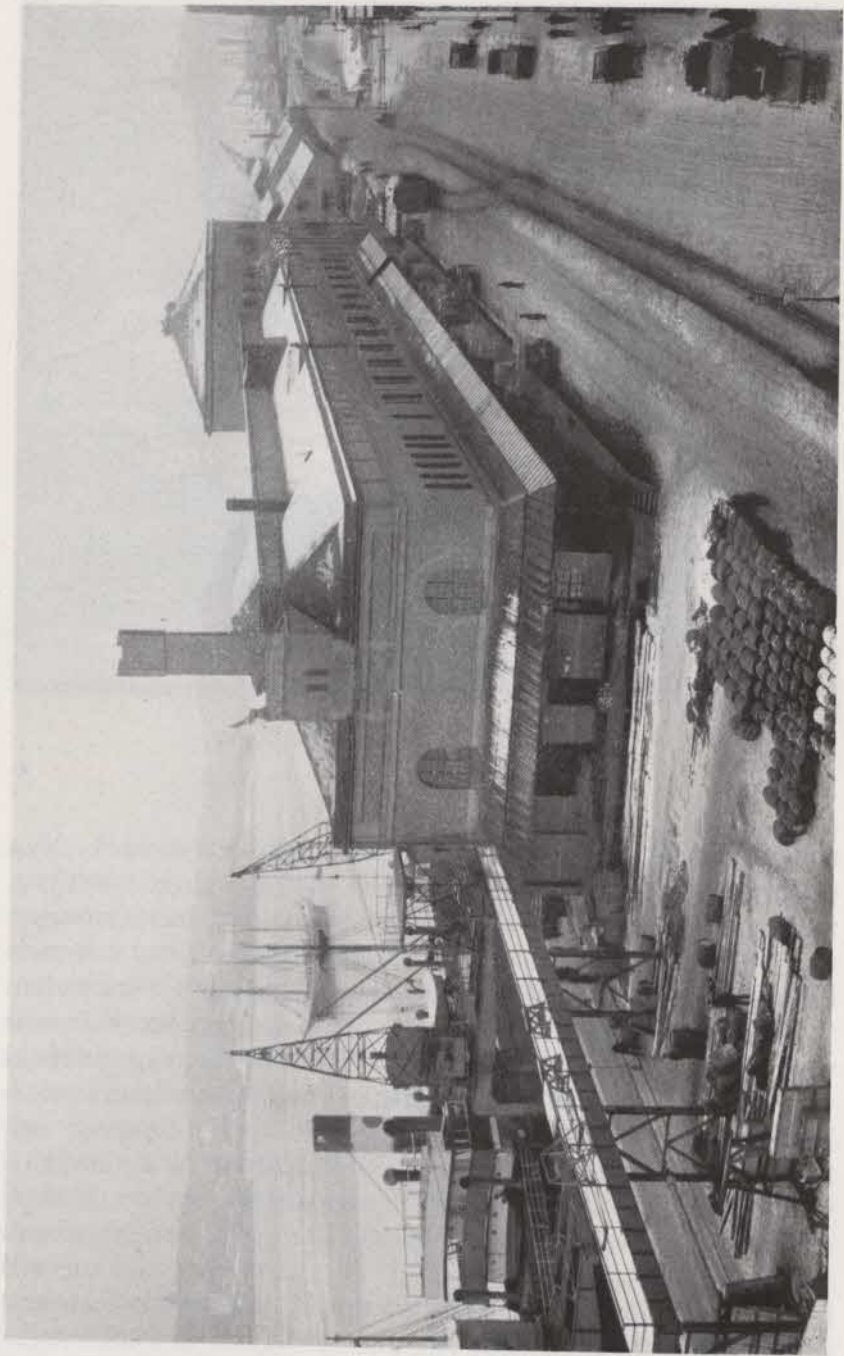
kaj av 841 meters längd och 6,25—8,5 meters vattendjup vid medelvatten, grundlagd på kistor eller direkt på berg och med murkroppen utförd av sprängsten i cementbruk, ävensom en hamnbassäng i Tegelviken med en betongkaj av 279 meters nyttig längd och 4 meters vattendjup. Hamnen var försedd med 7 st. kajkranar, varav två vinkelportalkranar med 2,5 tons lyftkraft framför nya tullhuset, en fast helportalkran med 20 tons lyftkraft ungefär vid mitten av den nya kajen samt 2 st. rörliga fullportalkranar med 5 tons lyftkraft i borte delen av hamnen. Vid Tegelviken hade hamnen satts i förbindelse med den bakomliggande Folkungagatan medelst en betongviadukt, som invigdes sommaren 1910 i närvaro av till Stockholm inbjudna representanter för Londons County Council och som i anledning härav erhöll namnet Londonviadukten. I samband med ham-



Stockholms hamnområde år 1933.

nens utförande hade åren 1906—1910 uppförts det s. k. Nya tullhuset (numera Stora tullhuset) med en längd av 137,5 meter och en bredd av 25,1 meter, inberäknat lastperronger, samt med, utom källarvåning, två våningar i västra och mellersta delen och tre, till viss del fyra våningar i östra delen.

Emellertid visade sig på grund av den genom hamnens utvidgning ökade hamnrörelsen de gamla järnvägsspåren i inre delen av hamnen otillräckliga. För att bereda erforderligt utrymme för en ny hamnbangård mellan slussen och magasinsbyggnaden och bättre kunna utnyttja denna kajsträcka för hamnrörelsen beviljades hamnstyrelsen i 1909 års stat ett första anslag till utfyllandet av en grusbank utanför därvarande kaj och i 1911 års stat anslag till breddning av kajplanet och utförandet av en ny kaj av sten som ersättning för den gamla träkajen. Sedan stads-



Stora tullhuset i Stadsgården.

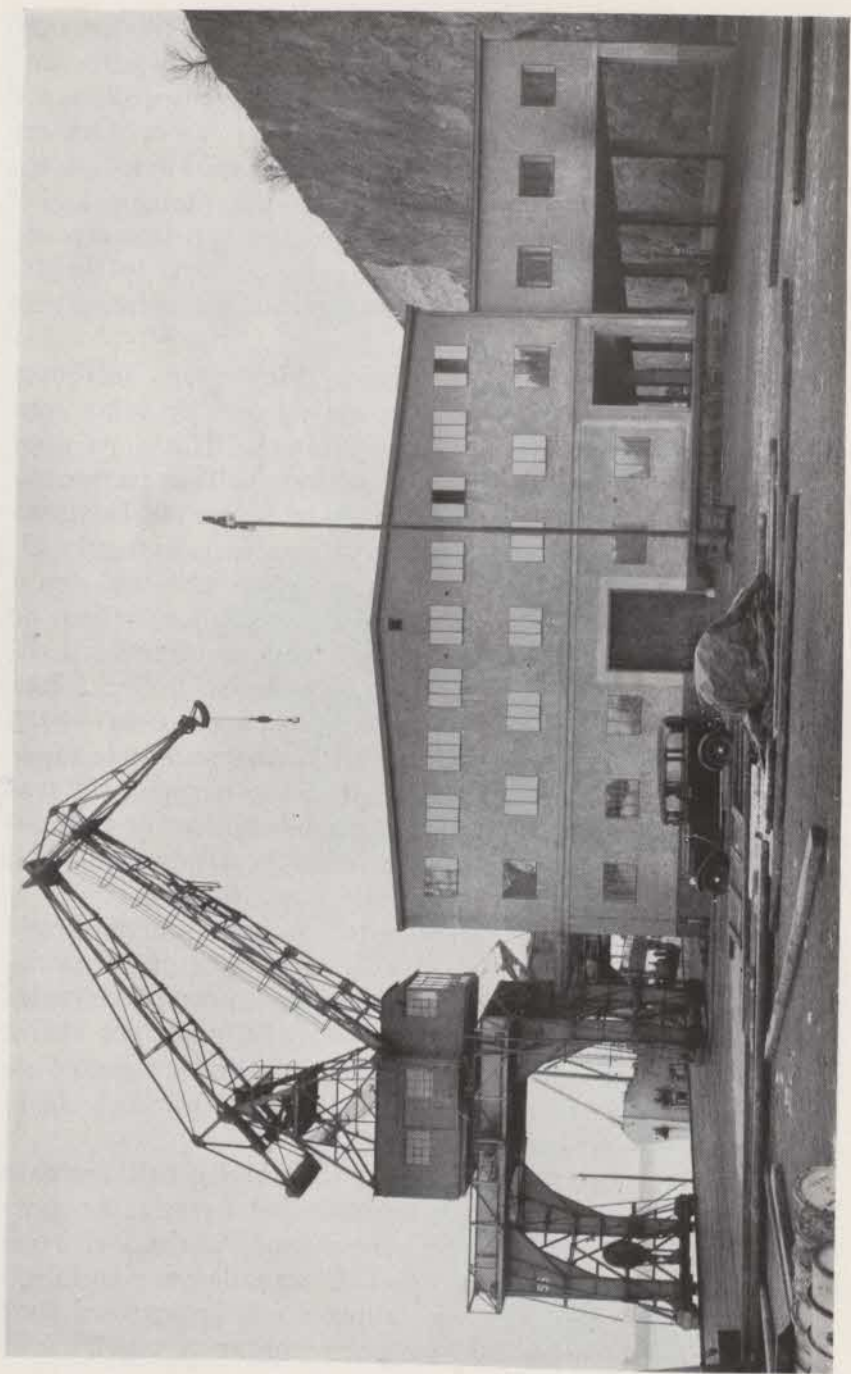
fullmäktige i mars 1911 antagit ny stadsplan härför och denna faststälts av överståthållarämbetet, påbörjades arbetet på sommaren samma år. Den nya kajen, vilken utfördes av granitklädd betong på pålar eller kistor, fick en längd av 382 meter, och genom utfyllningen vanns en ny areal av 9.800 kvadratmeter. Vattendjupet utanför kajen ökades till 6,2 å 6,8 meter vid medelvatten, och hamnen utrustades med två helportalkranar av 3,5—5 tons lyftkraft. Arbetet utfördes av byggnadskontorets hamnavdelning och fullbordades år 1915.

Medan sistnämnda arbete pågick, blev Stora tullhuset åren 1912—1913 påbyggt med en våning över de delar, som förut voro uppförda i två och tre våningar. Härjämte uppfördes år 1914 å kajplanet bortom nämnda tullhus tvenne envåningsskjul av trä med stomme av järn, varav det bortersta försågs med en i en övre våning inlagd förtullningslokal.

För att för den allmänna hamnrörelsen utnyttja den i västra Stadsgården belägna magasinsbyggnaden, vilken år 1904 hade inköpts av staden och sedan dess uthyrts till direktören J. W. Broman för magasinsrörelse under firma Stockholms Magasin, lät hamnstyrelsen åren 1924—1925 förändra byggnaden så, att de undre bottarna kunde tagas i anspråk såsom varuhallar och tulllokaler, närmast för trafiken på Lübeck. De övre våningarna bibehöllos för magasinering och äro för sådant ändamål alltjämt uthyrda, från och med 1 oktober 1927 till ett annat företag.

För att över Tegelviksområdet kunna sammanknyta Norra Hammarbyhamnens järnvägsspår med Stadsgårdshamnen och samtidigt vinna ökat upplagsutrymme därstädes lät hamnstyrelsen i enlighet med stadsfullmäktiges beslut år 1927 igenfylla Tegelviksbassängen, varefter under de följande åren Stadsgårdskajen utsträcktes över och förbi bassängens mynning.

Behovet av en tullbyggnad med fullständig tullkammare i östra delen av Stadsgårdshamnen, vilket i många år gjort sig gällande, har tillgodosetts genom uppförandet åren 1929—1930 av det s. k. Erstatullhuset. Byggnaden har en längd av 62 meter och en bredd av 32 meter och är uppförd i tre våningar med stomme av betong och väggar av tegel.



Erstatningshuset i Stadsgården.

För att tillgodose behovet av en restaurant i Stadsgårdshamnen har hamnstyrelsen år 1931 i det västra av de år 1914 uppförda varuskjulen, nr 1, låtit inlägga en övre våning och där inreda lokaler för en restaurant, vilken drives av Stockholms Allmänna Restaurang Aktiebolag.

Efter fullbordandet av arbetena med Stadsgårdshamnens utvidgning till Tegelviken och dess ombyggnad i västra delen kvarstod av den äldre kajen mellan magasinsbyggnadens östra del och Lilla tullhusets östra gavel en sträcka, vilken var så krokig, att den icke lämpligen kunde förses med åkbara kranar, och vars utrymme framför de nämnda byggnaderna var alltför knappt för hamnrörelsen och otillräckligt för utläggandet av mer än ett järnvägsspår. Även vattendjupet vid kajen var ringa. För att råda bot för dessa olägenheter och giva kajen samma höga kvalitet som övriga delar av hamnen har hamnstyrelsen åren 1931—1933 uträtat densamma på en sträcka av 270 meter, fördjupat den till 7,8 meter vid medelvatten samt försett den med tvenne kajspår och fyra portalkranar. I samband härmed har Lilla tullhuset om- och påbyggts och i alla avseenden moderniserats. I och med dessa åtgärder har Stadsgårdshamnen på hela sin längd omdanats till en synnerligen effektiv och väl utrustad hamn, även om det alltjämt är att beklaga, att dess bredd är väl knapp.

Å Stadsgårdshamnen hava från och med år 1897 nedlagts följande kostnader, frånräknat kostnader för kranar med kranspår, kranbanor och strömtillförselanordningar, marklösen samt mindre ombyggnader och reparationsarbeten.

För utvidgning och ombyggnad av hamnen	Kronor
åren 1897—1915	5.943.155
» uträtning av kajen vid Lilla tullhuset åren 1931—1933	c:a 840.000
» Stora tullhuset	1.370.620
» varuskjulen öster om Stora tullhuset	137.320
» ombyggnad av magasinsbyggnaden	525.395
» Erstatullhuset	739.712
» inredning av restaurant i varuskjul nr 1	146.929
» ombyggnad av Lilla tullhuset	c:a 395.000
Summa kronor	10.098.131



Vipparmskranar med 23,5 m svängradie i inre Stadsgården.

b. SKEPPSBROHAMNEN.

Skeppsbrohamnens kaj på sträckan mellan Brunnsgränd och slussen, vilken togs i bruk år 1853 och var utförd som stenkaj på pålar, hade länge befunnit sig i dåligt skick. Då kajen saknade sponter, hade de oskyddade pålarna till stor del blivit avnötta genom åverkan av is och vatten, varjämte utsköljningar mellan pålarna och för trafiken på kajplanet



Vipparmskranar med 15 m svängradie i Skeppsbrohamnen.

farliga sättningar i fyllningen bakom kajen ofta förekommo. På grund härav och då kajplanets bredd var otillräcklig och vattendjupet vid kajen för knappt, utfördes åren 1925—1930 en helt ny kaj med murkropp av granitklädd betong på pålar i utfylld grusbänk, vilken förlades utanför den gamla kajen, så att kajplanet, vars bredd förut starkt avsmalnade söderut, erhöll en mera jämn bredd. Kajdjupet ökades samtidigt till 6,5 meter. Hamnen försågs med nya

järnvägsspår, och i samband härmed förlades förbindelse-spåret i Stadsgården i kurva i stället för såsom förut över vändskiva. Den utrustades härjämte med en portalkran med vipparm och har år 1932 erhållit ytterligare en likadan kran. Den verkställda ombyggnaden har i hög grad ökat hamnens effektivitet och i övrigt visat sig mycket ändamåls-enlig. Frånräknat kranarna med kranspår och strömtillför-selanordningar uppgick kostnaden för arbetet till 1.745.630 kronor.

Å norra sträckan på ömse sidor om Logårdstrappan, där den gamla kajen även var bristfällig, utfördes åren 1929—1930 förstärkningsarbeten genom att förse kajen med sponter m. m. för en kostnad av 73.681 kronor.

Den i hamnen belägna norra tullpaviljongen har åren 1919—1923 utvidgats för en kostnad av 41.007 kronor.

c. BLASIEHOLMS- OCH STRANDVÄGSKAJERNA.

Blasieholmskajerna, vilka ursprungligen voro byggda på 1860- och 1870-talen, voro även i avsaknad av sponter och hade därför under årens lopp blivit så försvagade, att de måste förstärkas. Åren 1923—1924 och 1928—1929 hava de därför försetts med sponter m. m. för en kostnad av 161.240 kronor. De å Nybrokajen (Norra Blasieholmshamnen) be-lägna båda varuskjulen hava uppförts år 1910 för en kostnad av tillsammans 31.677 kronor. I tullhuset i hamnen hava åren 1925—1926 lokalerna blivit omlagda och värmeledning införd för en kostnad av 23.778 kronor, varjämte grunden till byggnaden år 1930 förstärkts för en kostnad av 42.300 kronor.

Strandvägskajen, vilken ursprungligen byggdes såsom pålad träkaj, har åren 1913—1916 och 1922—1928 om-byggt på en sträcka av 865 meter mellan Artillerigatan och Djurgårdsbron till granitklädd betongkaj på pålar. Kostnaden härför har uppgått till 635.741 kronor. År 1927 har vid Grevbron uppförts en byggnad, inrymmande lokaler för hamnförman, tullbevakning, åkare och en bensinstation för en kostnad av 23.827 kronor.

d. VÄRTAHAMNEN.

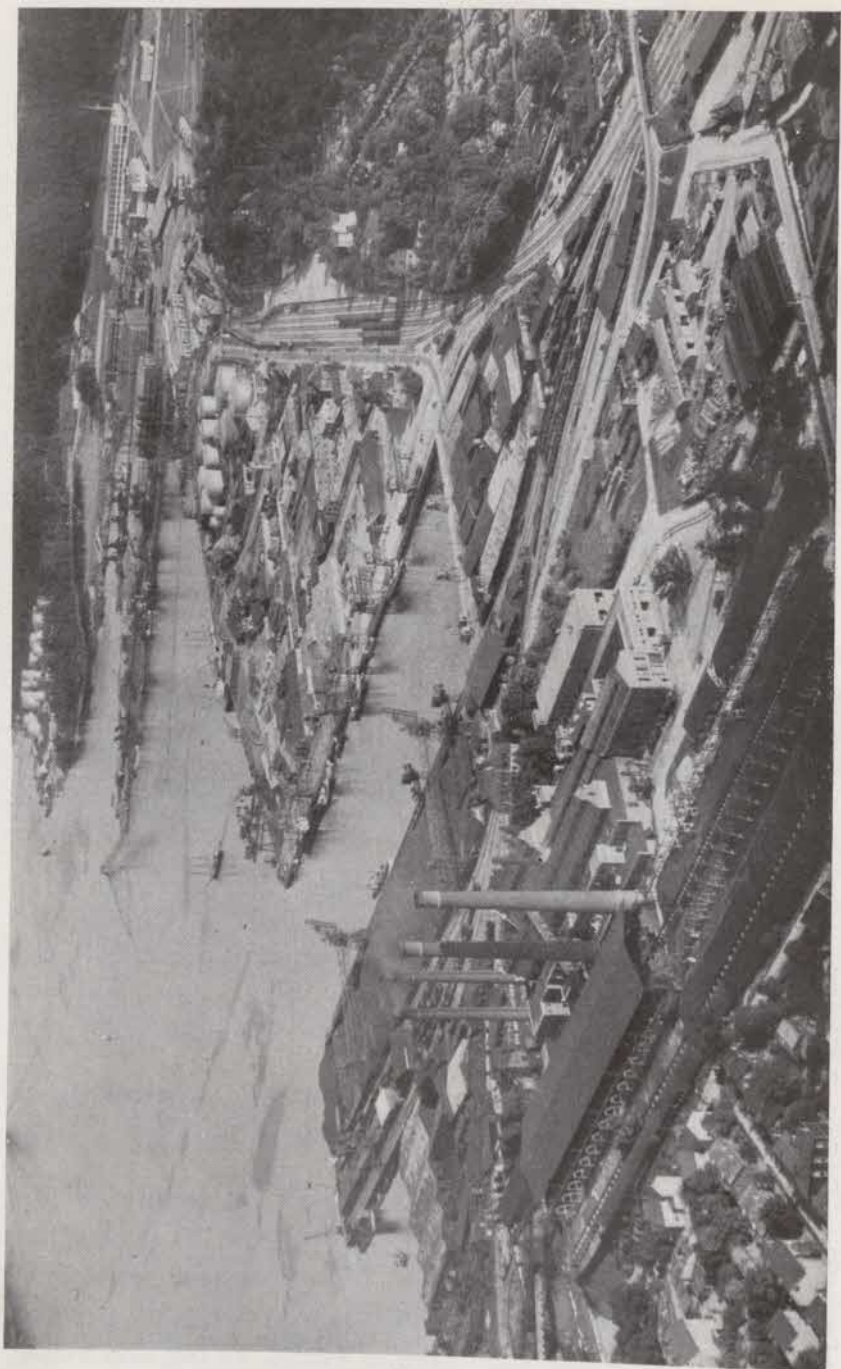
Värtahamnen, stadens stora massgodshamn vid Lilla Värtan, anlades i sin första utbyggnad åren 1879—1886, då kolpiren, bassängen och södra kajen ned till Tegeludden med en sammanlagd längd av 1.770 meter tillkommo. Vid sekelskiftet kunde hamnen icke längre tillgodose det stigande behovet av upplagsplatser, särskilt för kol, varför år 1903 påbörjades en utvidgning av hamnen norrut från piren till Ropsten, vilken i huvudsak fullbordades år 1912. Härigenom erhöles en ny kaj med en längd av 795 meter, vilken var utförd dels som granitklädd betongkaj på timmerkistor eller pålar i utfylld grusbänk, dels på en kortare sträcka som pålad träkaj i utfylld grusbänk. Hamnen var försedd med järnvägsspår samt 4 st. kollossningskranar med 5 tons lyftkraft, därav två tillhöriga hamnstyrelsen och två elektricitetsverket.

Emellertid visade sig vattendjupet i den första utbyggnaden småningom för knappt, varför år 1906 igångsattes ett omfattande arbete med muddringar, undervattenssprängningar och ombyggnad av kajer i avsikt att öka vattendjupet vid de yttre kajerna från 6 à 7 meter till 8 meter och i bassängen från 5,5 à 6 meter till 6,5 à 7 meter. Dessa arbeten, som pågingo vid hamnstyrelsens tillkomst, fullbordades först år 1915.

En ytterligare utbyggnad av hamnen utfördes åren 1915—1918, då södra kajen förlängdes med en kaj av 130 meters längd, vilken fick 8 meters vattendjup och utfördes som granitklädd betongkaj på pålar eller kistor. Vid den intilliggande frihamnens tillkomst införlivades kajen med denna hamn.

De här nämnda, åren 1903—1918 utförda arbetena drogo en kostnad av tillhoppa 4.143.075 kronor, frånräknat kranar och därtill hörande anläggningar.

Åren 1913—1914 lät hamnstyrelsen vid kolpirens inre del uppföra ett duschbad för hamnarbetare till en kostnad av 23.144 kronor. På grund av den avtagande frekvensen kommer detta bad att nedläggas vid 1933 års utgång. Behovet av en restaurant i den avlägset belägna hamnen



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



10 tons brokranar i Södra Värtahamnen.



Vipparmskran med 25 m svängradie i Norra Värtahamnen.

föranledde vidare staden att åren 1921—1922 anlägga den i södra delen av hamnen belägna restauranten »Skeppet», vilken i anläggning kostade 309.553 kronor. Restauranten har alltifrån dess tillkomst arrenderats av Stockholms Allmänna Restaurang Aktiebolag.

Under de senare åren hava åtskilliga åtgärder vidtagits i syfte att erhålla rymligare och bättre ordnade hamnplan vid bassängens inre och södra kajer samt vid hamnens södra

kaj, ävensom bättre beläggningar å hamnens vägar m. m. Ett större kajbyggnadsarbete, avseende norra kajens ombyggnad på en sträcka av 210 meter närmast piren från träkaj till järnspontkaj och fördjupning till 8 meter, påbörjades härjämte år 1932 och pågår ännu. För denna kajsträcka hava innevarande år levererats tvenne 6 tons portalkranar, försedda med vipparm, gripskopemaskineri och linkraftvåg. Ombyggnadsarbetet väntas bliva fullbordat år 1934 och beräknas kosta 700.000 kronor. Rörande hamnens kranutrustning i övrigt hänvisas till efterföljande särskilda redogörelse för kranarna i Stockholms hamnar.

e. HAMNANLÄGGNINGARNA I MÄLAREN.

Å hamnanläggningarna i Mälaren hava efter år 1908 verkställtts följande större ändringsarbeten. Kajen vid *Kornhamnstorg och Mälartorget* har i samband med den angränsande gatutrafikledens breddning åren 1929—1930 utflyttats och ombyggt på en sträcka av 226 meter för en kostnad av 838.148 kronor. Den gamla träbrokajen vid *Munkbron* har åren 1924—1925 och 1927—1928 ombyggt på en sträcka av 174 meter för en kostnad av 230.824 kronor, därvid norra delen utförts som stenklädd betongkaj och södra delen försetts med underbyggnad av järnbalkar, uppburna av betongpelare. *Riddarholmshamnens* träbålverk har åren 1918—1926 till största delen ombyggt för en kostnad av 129.203 kronor. Likaså har bålverkskajen vid *Klara Mälstrarand* åren 1924—1926 ombyggt för 83.510 kronor och träbrokajen vid norra sidan av *Klara sjö* och *Barnhusviken* åren 1922, 1924—1925, 1927—1928 och 1930—1931 för 191.010 kronor, därav 111 meter från träkaj till delvis stenklädd betongkaj. Slutligen har träbrokajen vid *Söder Mälstrarand* åren 1909—1910 fullbordats västerut med en sträcka av 130 meter för en kostnad av 60.922 kronor och åren 1921—1930 ombyggt för en kostnad av 320.750 kronor.

Vid Riddarholmshamnen har år 1910 uppförts ett varuskjul av järn (nr 3) för en kostnad av 29.386 kronor och åren 1911—1912 ett liknande skjul av trä (nr 1) för en kostnad av 19.571 kronor.