

Trafiken på Göta och Strömsholms kanaler uppehölls år 1909 av tillhoppa sex rederier. På sistnämnda kanal har den reguljära trafiken från och med år 1932 upphört och på Göta kanal uppehålls numera reguljär trafik endast av Ängf. AB Göta Kanal. Linköpings Nya Rederi AB uppehåller härjämte reguljära turer på Linköping.

Utrikestrafiken på Östersjön har för närvarande något glesare turer än år 1909. Däremot har antalet rederier i denna trafik till närvarande tid ökats från 6 till 9.

Fartygstrafiken på Nordsjön och Västeuropa är både i avseende på omfattningen och antalet rederier ungefär densamma nu som år 1909.

Medelhavstrafiken, som begynt före år 1909, har till närvarande tid ytterligare utökats. På Svarta havet har Stockholm erhållit reguljära förbindelser från och med år 1931.

Den reguljära transoceana trafiken har tillkommit efter hamnstyrelsens inrättande. Ej förr än år 1921 erhöll nämligen Stockholm den första reguljära transoceana förbindelsen, då Rederi AB Nordstjernen började linjetrafik på Centralamerikas västkust och Pacifickusten. Linjefartyg insattes påföljande år av samma rederi på sydamerikanska hamnar samt av AB Svenska Amerika Mexiko Linjen och samseglande rederier, Rederi AB Transatlantic och Wilh. Wilhelmsen, på hamnar å Nordamerikas ostkust. Från och med år 1929 uppehålls reguljär trafik på New York och Philadelphia av det amerikanska rederiet American Scantic Line. På Australien och Sydafrika har sedan år 1926 reguljär fart i viss omfattning uppehållits. Trafiken på Centralamerikas västkust och Pacifickusten uppehålls nu med omkring 18 lägenheter om året, på Sydamerikas ostkust med omkring 25 lägenheter, på Nordamerika med omkring 55 lägenheter och på Australien med 2 å 3 lägenheter.

Av det ovan anförda framgår, att trafiken på Mälaren och skärgården samt utrikestrafiken på Östersjön, Nordsjön och Västeuropa redan år 1909 hade stabiliserat sig i fråga om fartygstrafikens omfattning och alltså bibehållit sig ungefär oförändrad till närvarande tidpunkt. Kusttrafiken har i någon mån ökats, och den transoceana trafiken betecknar det glädjande tillskottet i hamnens trafik.

Vad till slut beträffar ångslupstrafiken inom hamnen, så har denna på grund av spårvägs- och busstrafikens starka utveckling under de senare åren i avsevärd grad nedgått. I Mälaren uppehållas sålunda numera endast följande fyra linjer av det totalt, som tidigare fanns, nämligen Kungsholmstorg—Varvsgatan, Tegelbacken—Varvsgatan, Munkbron—Mariahissen och Riddarholmen—Essingen. I Saltjön återstå nu av ett tidigare femtontal linjer blott linjerna Gustaf III:s staty—Nationalmuseum, Pontonbryggan—Skeppsholmen, Räntmästaretrappan—Allmänna gränd, Tegelvikén—Allmänna gränd, Nybroviken—Djurgårdsbrunn och Nybroviken—Fjäderholmarna.

Antalet i Stockholm hemmahörande rederier uppgick år 1909 till 83 och år 1933 till 118. De dem tillhöriga fartygen om 20 nettoton och däröver hade nämnda år följande antal.

ÅR 1909.

	Antal	Netto reg. ton
Ångfartyg	216	128.159
Motorfartyg och segelfartyg med hjälpmaskineri	13	1.012
Segelfartyg	28	4.069

ÅR 1933.

Ångfartyg	313	186.268
Motorfartyg	87	122.990
Segelfartyg med hjälpmaskineri	9	525
Segelfartyg	3	2.009

Beträffande *varutrafiken* i hamnen föreligga inga fullständiga uppgifter, enär varor, som avgå till inrikes ort, icke äro belagda med hamnavgifter och därför icke uppföras i statistik.

Omfattningen av *införseln* över tullhamnen och frihamnen 1909—1932 framgår av efterföljande uppgifter. Däri äro dock siffrorna för åren 1909—1918 icke fullt jämförbara med siffrorna för de följande åren, enär under de förstnämnda åren hamntaxan icke upptog avgifter för alla varuslag och statistiken från dessa år alltså är ofullständig.

INFÖRSELN TILL STOCKHOLMS HAMN 1909—1932.

År	Fr. inrikes ort	Fr. utrikes ort	Summa
	Ton	Ton	Ton
1909	575.000	951.000	1.526.000
» 1910	591.000	1.083.000	1.674.000
» 1911	601.000	971.000	1.572.000
» 1912	703.000	1.176.000	1.879.000
» 1913	720.000	1.423.000	2.143.000
» 1914	625.000	1.229.000	1.854.000
» 1915	457.000	1.232.000	1.689.000
» 1916	457.000	1.677.000	2.134.000
» 1917	639.000	727.000	1.366.000
» 1918	641.000	689.000	1.330.000
» 1919	947.000	802.000	1.749.000
» 1920	1.100.000	1.324.000	2.424.000
» 1921	1.065.000	733.000	1.798.000
» 1922	1.219.000	1.122.000	2.341.000
» 1923	1.274.000	1.327.000	2.601.000
» 1924	1.218.000	1.533.000	2.751.000
» 1925	1.397.000	1.408.000	2.805.000
» 1926	1.653.000	1.527.000	3.180.000
» 1927	1.514.000	1.806.000	3.320.000
» 1928	1.453.000	1.752.000	3.205.000
» 1929	1.862.000	1.938.000	3.800.000
» 1930	1.912.000	1.834.000	3.746.000
» 1931	1.544.000	1.979.000	3.523.000
» 1932	1.255.000	1.858.000	3.113.000

Däraf har över frihamnen införts:

År 1919	12.000	27.000	39.000
» 1920	7.000	24.000	31.000
» 1921	12.000	26.000	38.000
» 1922	15.000	36.000	51.000
» 1923	20.000	70.000	90.000
» 1924	15.000	86.000	101.000
» 1925	4.000	63.000	67.000
» 1926	11.000	125.000	136.000
» 1927	13.000	139.000	152.000
» 1928	8.000	161.000	169.000
» 1929	17.000	171.000	188.000
» 1930	30.000	202.000	232.000
» 1931	22.000	277.000	299.000
» 1932	29.000	216.000	245.000

Även om hänsyn tages till, att dessa siffror icke äro fullt jämförbara, visa de, att varuinförseln under perioden kraftigt stegrats såväl vad inrikes som utrikes trafiken beträffar. Införseln från inrikes ort har fram till högkonjunkturåren 1929 och 1930 mer än tredubblats och under åren 1919—1929 fördubblats. Importen hade redan år 1913 stigit till 1.423.000 ton, vilket är en anmärkningsvärt hög siffra i betraktande av, att vid denna tid frihamnen med dess rikliga magasineringsmöjligheter ännu icke tillkommit och att den högsta importsiffran hittills (år 1931) ännu icke stigit högre än till 1.979.000 ton.

För varor *avgående till utrikes ort* upptogos före år 1919 inga hamnavgifter. Före detta år föreligga därför icke heller några statistiska uppgifter häröver. För åren 1919—1932 har exporten över tull- och frihamnarna uppgått till nedanstående kvantiteter.

EXPORTEN FRÅN STOCKHOLMS HAMN 1919—1932

	Ton		Ton
År 1919	131.000	År 1926	259.000
» 1920	419.000	» 1927	340.000
» 1921	233.000	» 1928	300.000
» 1922	285.000	» 1929	462.000
» 1923	292.000	» 1930	285.000
» 1924	320.000	» 1931	212.000
» 1925	282.000	» 1932	217.000

Efter att hava nått sitt maximum år 1929 har exporten under de tre sista åren avsevärt nedgått.

De *varuslag*, som i största mängder införas till hamnen från inrikes ort, äro: ved, asfalt och cement, spannmål, oljor, järn och stål, mjöl och gryn m. m., socker och sirap, papp och papper, malm, sand och grus samt sten. Av varor från utlandet märkas särskilt stenkol och koks, järn och stål, oljor, spannmål, frukt, metaller, maskiner och verktyg, koksalt, svavel, kaffe, asfalt och cement. Av nämnda varor hava åren 1909 och 1930 införts följande kvantiteter:

FRAN INRIKES ORT.

	År 1909	År 1930
Ved	376.585 kbm	139.327
Asfalt och cement	— ¹ ton	106.648
Spannmål	48.795 »	83.672
Oljor	4.611 »	72.254
Järn och stål	2.074 »	50.346
Mjöl och gryn m. m.	17.824 »	41.199
Socker och sirap	19.545 »	33.173
Papp och papper	5.117 »	28.869
Malm	— ¹ »	23.145
Sand och grus	— ¹ kbm	619.920
Sten, oarbetad	— ¹ ton	20.552

FRAN UTRIKES ORT.

Stenkol, briketter och koks	672.111 ton	1.087.350
Järn och stål	50.199 »	125.678
Oljor	40.255 »	117.877
Spannmål	67.383 »	101.441
Frukt, frö, växter	5.095 »	46.601
Metaller	— ¹ »	33.921
Maskiner och verktyg	7.458 »	27.102
Koksalt, svavel	— ¹ »	25.490
Kaffe	9.319 »	17.598
Asfalt och cement	5.940 »	17.332

¹) Uppgift saknas.

Från hamnen utföras framför allt: malm, järn och stål, trämassa, maskiner, metaller, papp och papper, tjära, hudar och timmer.

8. DE EKONOMISKA FÖRHÅLLANDENA.

Hamnstyrelsens *inkomster* härröra numera av: hamnavgifter för fartyg och varor; spåravgifter, d. v. s. avgifter för varor, som med järnväg ankomma till eller avgå från hamnplan utan att sjöledes befordras till eller ankomma från annan ort; avgifter för begagnande av kranar och förhållingspel; avgifter för landgångar och stockar m. m.; hyror för utarrenderade områden och fastigheter; avgifter för gods,

som kvarligger å kajer eller i varuskjul, samt inkomster av frihamnens upplåtelse. Av dessa poster hava spåravgifterna tillkommit år 1919 samt avgifterna för kvarliggande gods och inkomsterna av frihamnens upplåtelse år 1920.

De *utgifter*, hamnstyrelsen har att täcka, utgöras i huvudsak av löner, räntor och amorteringar, drift- och underhållskostnader samt kostnader för nybyggnad av hamnanläggningar, broar och tullbyggnader.

I efterföljande tablå sid. 85 äro hamnstyrelsens sammanlagda inkomster och utgifter åren 1909—1933 sammanställda. (Siffrorna för år 1933 äro beräknade.)

Såsom av dessa uppgifter framgår, hava inkomsterna stigit från 1.155.922 kronor år 1909 till 6.812.407 kronor år 1931, då de voro som högst. Utgifterna av skatte- och inkomstmedel samt lånemedel, vilka år 1909 uppgingo till 2.469.577 kronor, nådde sitt maximum år 1926, då de stego till 16.054.263 kronor. De högsta utgifterna av skatte- och inkomstmedel förekommo år 1930, då de uppgingo till 10.795.921 kronor. Sammanlagt hava inkomsterna under perioden stigit till 95.069.728 kronor eller i medeltal 3.802.789 kronor om året och utgifterna till den ansevärdiga summan av 216.632.748 kronor eller 8.665.310 kronor om året. Utgifterna av skatte- och inkomstmedel hava dock stannat vid 143.487.011 kronor eller i medeltal 5.739.480 kronor om året.

I tablåerna sid. 86—87 äro inkomster och utgifter för tull- och frihamnarna var för sig sammanställda. Härei ingå alltså utgifter endast för drift och underhåll, räntor och amorteringar samt andra löpande kostnader, men ej för nybyggnader vare sig inom hamnarna eller för broar, tullbyggnader, slussar och kanaler m. m.

De sammanlagda inkomsterna för tullhamnen hava uppgått till 81.455.162 kronor, medan utgifterna — bortsett från lånemedel, vilka ju icke äro engångsutgifter utan återkomma i form av årliga amorteringar och räntor — stigit till 77.414.418 kronor. Under 25-årsperioden hava alltså tullhamnens sammanlagda inkomster väl täckt de sammanlagda löpande utgifterna. Före år 1919 voro de årliga inkomsterna icke tillräckliga för täckande av utgifterna. Därefter har detta emellertid i regel låtit sig göra.

HAMNSTYRELSENS TOTALA INKOMSTER OCH
UTGIFTER ÅREN 1909—1933

År	Inkomster	U t g i f t e r		
		Skatte- eller inkomstmedel	Lånemedel	Summa
1909	1.155.922	1.151.283	1.318.294	2.469.577
1910	1.368.738	1.689.697	815.000	2.504.697
1911	1.387.242	1.728.442	470.000	2.198.442
1912	1.577.164	2.053.121	312.199	2.365.320
1913	1.671.247	2.416.324	259.518	2.675.842
1914	1.532.007	4.837.207	392.188	5.229.395
1915	1.708.152	2.764.158	263.384	3.027.542
1916	1.868.835	2.585.929	176.867	2.762.796
1917	1.415.052	1.832.938	2.064.222	3.897.160
1918	1.490.384	1.948.400	7.450.337	9.398.737
1919	3.235.100	4.246.373	3.878.196	8.124.569
1920	5.182.774	5.772.058	3.800.000	9.572.058
1921	3.700.538	6.405.558	3.825.847	10.231.405
1922	3.835.586	5.982.139	4.542.500	10.524.639
1923	4.220.531	6.516.945	2.457.000	8.973.945
1924	4.887.850	6.921.795	2.731.852	9.653.647
1925	5.019.540	7.596.594	2.343.159	9.939.753
1926	5.323.959	9.672.142	6.382.121	16.054.263
1927	5.868.364	9.217.215	3.840.312	13.057.527
1928	5.981.677	9.245.795	2.773.035	12.018.830
1929	6.616.624	9.829.985	2.616.615	12.446.600
1930	6.807.856	10.795.921	3.625.286	14.421.207
1931	6.812.407	9.777.898	3.507.413	13.285.311
1932	6.346.201	9.433.619	6.525.392	15.959.011
1933 (enl. stat.)	6.055.978	9.065.475	6.775.000	15.840.475
Summa	95.069.728	143.487.011	73.145.737	216.632.748

INKOMSTER OCH UTGIFTER ÅREN 1909—1933 FÖR
TULLHAMNEN MED BYGGNADER OCH ANSTALTER

År	Inkomster	U t g i f t e r		
		Skatte- eller inkomstmedel	Lånemedel	Summa
1909	1.071.041	974.526	1.095.000	2.069.526
1910	1.268.933	1.338.582	725.000	2.063.582
1911	1.295.360	1.470.936	470.000	1.940.936
1912	1.470.901	1.564.118	255.983	1.820.101
1913	1.573.113	1.850.209	256.718	2.106.927
1914	1.446.723	2.712.779	322.188	3.034.967
1915	1.606.542	2.091.355	229.382	2.320.737
1916	1.720.648	1.889.961	164.534	2.054.495
1917	1.283.960	2.004.871	10.557	2.015.428
1918	1.367.775	2.333.672	95.020	2.428.692
1919	3.193.620	3.179.835	60.653	3.240.488
1920	4.889.787	3.368.821	39.686	3.408.507
1921	3.425.716	3.668.802	335.671	4.004.473
1922	3.441.635	3.453.096	—	3.453.096
1923	3.858.854	3.375.586	—	3.375.586
1924	4.272.284	3.407.973	16.870	3.424.843
1925	4.322.584	3.705.441	5.122	3.710.563
1926	4.566.039	3.925.733	276.891	4.202.624
1927	4.788.446	3.920.681	514.618	4.435.299
1928	5.034.806	4.105.351	276.731	4.382.082
1929	5.423.897	4.463.222	1.451.176	5.914.398
1930	5.333.986	4.709.132	1.670.544	6.379.676
1931	5.185.207	4.839.120	1.893.241	6.732.361
1932	4.795.177	4.597.463	1.397.069	5.994.532
1933 (enl. stat.)	4.818.128	4.463.153	885.000	5.348.153
Summa	81.455.162	77.414.418	12.447.654	89.862.072

Hamnens ekonomiska ställning försvagas emellertid genom frihamnen, som i inkomster åren 1920—1933 givit sammanlagt 8.705.759 kronor, medan utgifterna av skatte- och inkomstmedel stigit till 20.600.046 kronor. Större delen av utgifterna härröra av ränte- och amorteringskostnaderna, vilka uppgått till sammanlagt 17.863.339 kronor.

INKOMSTER OCH UTGIFTER ÅREN 1920—1933
FÖR FRIHAMNEN

År	Inkomster	U t g i f t e r		
		Skatte- eller inkomstmedel	Lånemedel	Summa
1920	12.661	157.589	—	157.589
1921	136.397	339.102	—	339.102
1922	161.974	637.528	—	637.528
1923	113.813	629.027	—	629.027
1924	344.329	899.631	—	899.691
1925	466.442	904.453	105.749	1.010.202
1926	507.263	1.199.796	2.182	1.201.978
1927	747.202	2.165.966	—	2.165.966
1928	681.515	2.193.991	95.327	2.289.318
1929	927.302	2.305.628	303.625	2.609.253
1930	1.145.917	2.567.325	383.029	2.950.354
1931	1.289.922	2.222.165	847.260	3.069.425
1932	1.246.872	2.112.906	1.301.214	3.414.120
1933 (enl. stat.)	924.150	2.264.879	890.000	3.154.879
Summa	8.705.759	20.600.046	3.928.386	24.528.432

I tablån sid. 88 äro sammanförda tull- och frihamnarnas inkomster av hamnavgifter för fartyg och varor samt, för

INKOMSTER AV HAMNAVGIFTER
FÖR FARTYG OCH VAROR SAMT SPÅRAVGIFTER I STOCKHOLMS HAMN ÅREN 1909—1932

År	Tullhamnen				Frihamnen			
	Hamnavgifter för		Spåravgifter	Summa	Hamnavgifter för		Summa	
	fartyg	varor			fartyg	varor		
1909	292.747	556.033	—	848.780	—	—	—	
1910	325.068	612.893	—	937.961	—	—	—	
1911	302.053	614.316	—	916.369	—	—	—	
1912	343.245	649.149	—	992.394	—	—	—	
1913	373.270	708.833	—	1.082.103	—	—	—	
1914	328.411	588.077	—	916.488	—	—	—	
1915	328.023	677.318	—	1.005.341	—	—	—	
1916	326.576	721.042	—	1.047.618	—	—	—	
1917	248.839	347.360	—	596.199	—	—	—	
1918	267.747	414.438	—	682.185	—	—	—	
1919	381.002	1.555.815	30.038	1.966.855	2.729	42.245	44.974	
1920	644.689	2.693.141	53.073	3.390.903	7.084	142.182	149.266	
1921	498.850	1.743.768	25.578	2.268.196	11.346	105.938	117.284	
1922	529.309	1.869.005	22.568	2.420.882	11.974	115.982	127.956	
1923	557.258	2.158.081	26.775	2.742.114	18.813	235.781	254.594	
1924	549.072	2.346.924	23.040	2.919.036	19.180	236.637	255.817	
1925	579.909	2.494.469	15.991	3.090.369	16.442	210.240	226.682	
1926	587.558	2.636.715	20.432	3.244.705	27.488	284.147	311.635	
1927	632.311	2.704.415	16.628	3.353.354	41.515	368.795	410.310	
1928	640.606	2.916.283	15.312	3.572.201	51.401	470.311	521.712	
1929	705.252	2.984.050	16.124	3.705.426	66.697	593.931	660.628	
1930	731.378	2.825.104	14.088	3.570.570	71.767	690.596	762.363	
1931	669.314	2.758.967	15.060	3.443.341	85.772	716.571	802.343	
1932	626.579	2.450.656	4.868	3.082.103	72.722	493.317	566.039	

tullhamnen, spåravgifter åren 1909—1932. Dessa inkomster, som givetvis avspegla trafikens omfattning, nådde för tullhamnen sina högsta belopp åren 1929 och 1930, men för frihamnen först år 1931.

De viktigaste av tullhamnens inkomster de fyra senaste åren hava uppgått till nedanstående belopp.

	1929	1930	1931	1932
Hamnavgifter för fartyg	705.252	731.378	669.314	626.579
» » varor	2.984.049	2.825.104	2.758.967	2.450.656
Spåravgifter	16.125	14.088	15.060	4.868
Summa kr.	3.705.425	3.570.570	3.443.341	3.082.103
Avgifter för begagnande av landgångar, stockar m. m.	50.564	55.292	50.274	37.697
Avgifter för begagnande av hamnkrantar och förhållningsspel	546.654	484.790	499.763	436.709
Hyror enligt kontrakt	880.815	977.132	995.410	1.035.635
Hyror för tillfälliga upplag	166.697	160.146	126.371	83.766
Summa kr.	5.350.155	5.247.930	5.115.159	4.675.910

Inkomsterna i frihamnen hava samma år uppgått till:

	1929	1930	1931	1932
Hamnavgifter för fartyg	66.691	71.767	85.772	72.722
» » varor	593.931	690.596	716.571	493.317
Upplagsavgifter	560.671	620.509	561.740	485.125
Övriga inkomster	519.011	554.350	636.167	514.275
Summa kr.	1.740.310	1.937.222	2.000.250	1.565.439

IX. BYGGNADER FÖR ANDRA ÄN HAMNÄNDAMÅL.

Enligt sin instruktion har hamnstyrelsen även att fullgöra stadens åligganden emot tullverket, i vad det avser utförandet av nybyggnader för den lokala tullförvaltningen samt underhåll och skötsel av härför upplåtna byggnader och lokaler jämte inventarier. Dessa åligganden äro icke begränsade till hamnens anläggningar utan avse tullförvaltningens intressen inom staden över huvud taget.

I fråga om de byggnader och lokaler, som för ändamålet uppförts eller iordningställt inom hamnen, hava redogörelser lämnats i det föregående. Beträffande andra byggnader må här meddelas följande.

I den staten och staden gemensamt tillhöriga fastigheten Skeppsbron 38 har hamnstyrelsen åren 1918—1920 inrett lokaler för den dåvarande packhusinspektionen, och i stadens fastighet Katarinavägen 13 A och B hava åren 1923—1924 iordningställt lokaler för centraltullkammarens kansli och övriga förvaltningsavdelningar.

Härjämte har hamnstyrelsen åren 1912—1914 uppfört och till tullverket upplåtit tullhuset för järnvägsgods i kv. Blekholmen norra vid Barnhusviken för en kostnad av 62.296 kronor och senare tillbyggt detsamma, år 1915 för 44.803 kronor, år 1925 för 68.772 kronor, år 1931 för 75.893 kronor och år 1932 för 22.091 kronor. Åren 1920—1921 hava, till komplettering av lokalerna i fastigheten Kungsgatan 76, inretts lokaler för tullbehandling av postpaket i fastigheten Vasagatan 13 för en kostnad av 77.926 kronor, och år 1927 hava dessa utvidgats för en kostnad av 30.085 kronor. Åren 1920—1921 uppfördes i kv. Tjärbrännaren (f. d. Gösen) en provisorisk tullbyggnad för järnvägsgods för en kostnad av 325.487 kronor, men denna byggnad har aldrig tagits i bruk för detta ändamål.

Slutligen är att meddela, att stadsfullmäktige på framställning av hamnstyrelsen år 1932 beslutat uppföra en ny tullbyggnad för postpaket vid Norra Bantorget för en kostnad av 1.835.000 kronor och avsedd att ersätta nuvarande

byggnader vid Kungsgatan 76 och Vasagatan 13. Byggnaden har dock ännu icke hunnit påbörjas.

Förutom nämnda tullbyggnader har hamnstyrelsen åren 1929—1930 i kvarteret Lohiska bruket vid Söder Mälarstrand inrett väntrum för hamnarbetare för en kostnad av 179.546 kronor och uthyrt dessa lokaler till Föreningen Stockholms Hamnarbetskontor.

X. BROBYGGNADER.

Det åligger hamnstyrelsen även att handhava nybyggnad samt underhåll och förvaltning av stadens broar över vattendrag. Denna verksamhet, som i fråga om nybyggnader omfattar broföretagens planläggning, upprättandet av konstruktionsritningar, anbuds- och kontraktshandlingar samt arbetenas utförande eller kontrollering, har särskilt under senaste tiden, då den växande gatutrafiken oupphörligt framkallat behov av nya, bekvämare trafikleder över stadens vattendrag, i mycket hög grad tagit hamnstyrelsens krafter i anspråk.

Under sin 25-åriga tillvaro har hamnstyrelsen alltså ombesörjt utförandet av ett flertal broar, nämligen den förutvarande och den nuvarande bron vid Liljeholmen, Skansbro över Hammarbyslussen, Danviksbro över Danvikskanalen, Stadshusbron, flera broar över slussen vid Karl Johans torg, den förutvarande flottbron och den nuvarande fasta bron mellan Stora och Lilla Essingen, broarna över Riddarholmskanalen vid Munkbrotorget och Riddarhuset samt Riksbron, varjämte för närvarande äro under byggnad Tranebergsbron, Västerbron och Påsundsbron. Dessutom har styrelsen utfört större förstärknings- och ombyggnadsarbeten å Karlbergsbron, Vasabron och Långholmsbron samt handhaft stadens anpart av kontrollen vid byggandet av Nockebybron.

Hamnstyrelsens första brobyggnadsarbete var den numerarivna, åren 1913—1915 utförda provisoriska Liljeholmsbron, som bestod av ett svängspann av järn jämte anslutande viadukter, huvudsakligen av trä, och som drog en kostnad

av 301.496 kronor. Hamnstyrelsen utförde själv grundläggningarna och viadukterna till bron.

År 1928 ersattes denna bro av den nuvarande, av Hammarbyledens tillkomst betingade Liljeholmsbron. Denna utfördes åren 1926—1928, till huvudsaklig del på entreprenad, och drog en kostnad av 3.579.365 kronor.

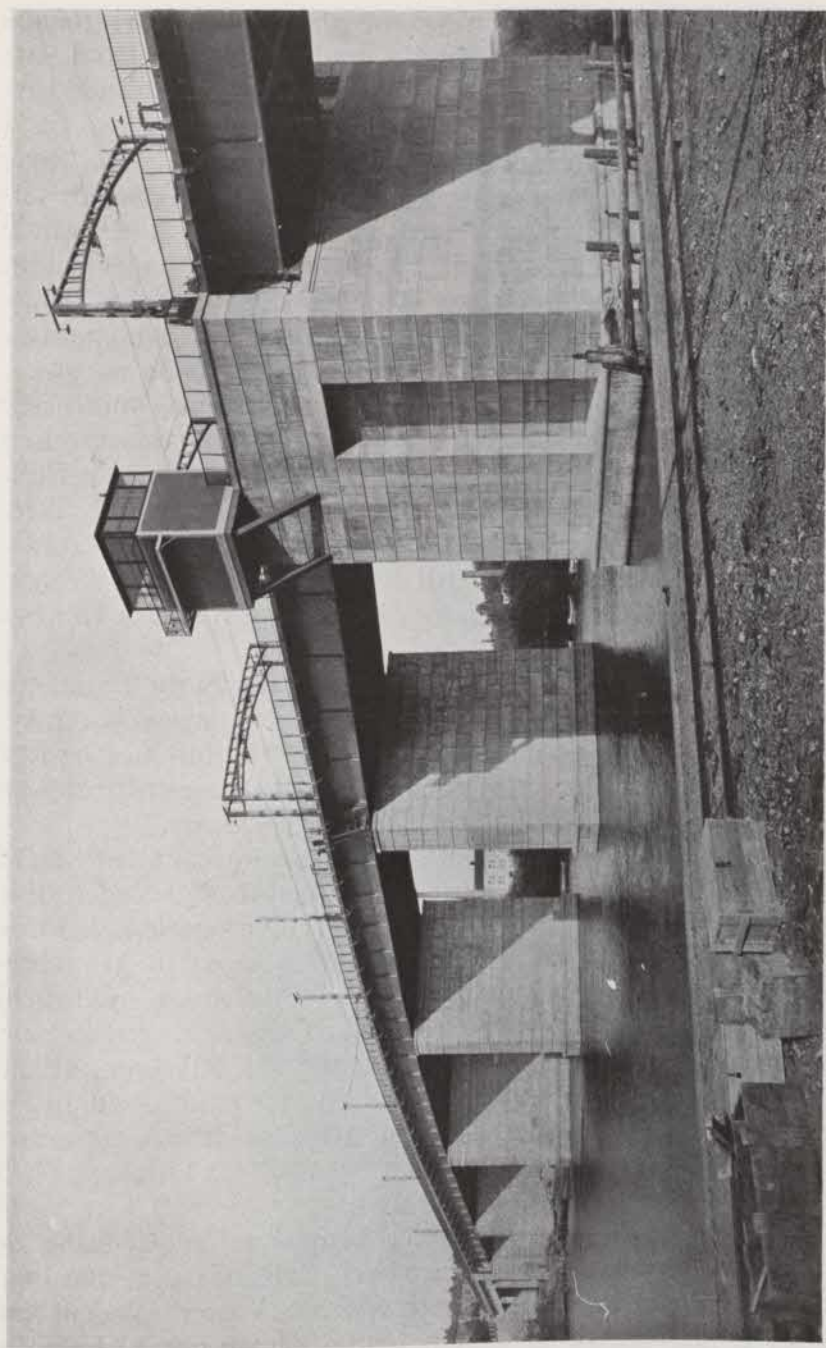
I samband med Hammarbyledens upptagande utfördes de båda broarna vid Skanstull och Danvikstull, Skansbro och Danviksbro. För båda broarna utförde hamnstyrelsen grundläggningar, bropelare och brobanor. Skansbro byggdes åren 1922—1925 och kostade 732.777 kronor. Danviksbro påbörjades år 1918, öppnades för järnvägstrafik år 1921 och för gatutrafik år 1922 samt kostade 1.058.594 kronor.

Stadshusbron, som ersatte den s. k. Nya Kungsholmsbron, utfördes åren 1914—1919 i samband med Stadshusets uppförande. Hamnstyrelsen utförde själv landfästen och brobana. Broarbetet drog en kostnad av 1.417.580 kronor, frånsett kostnaden, 75.861 kronor, för den vid broplatsen uppförda provisoriska bron.

Över slussen vid Karl Johans torg har hamnstyrelsen låtit utföra flera broar. Efter smärre breddningar och förstärkningar av de gamla, från slussens tillkomst år 1850 härstammande gjutjärnsbroarna byggdes åren 1920—1922 in till och utanför dessa broar de båda klaffbroar, över vilka de norra och södra spårvägsnäten sammanknötos. I samband härmed försågos de gamla broarna liksom de nya med elektriskt maskineri. Kostnaderna uppgingo till 1.029.882 kronor.

Vid reglering av slussområdet åren 1926—1927 förlades vid yttersidan av de östra broarna en ny klaffbro enbart för gatutrafik. Samtidigt ersattes den kvarvarande gamla västra slussbron med en ny dubbelarmad klaffbro, till vilken det ena spårvägsspåret överflyttades. Kostnaderna för båda dessa broar uppgingo till 1.076.333 kronor.

Samtidigt härmed utflyttades järnvägsspåret mellan Stadsgården och Skeppsbron på utfylld bank, varvid det gamla rullspannet över slussinloppet ersattes med ett nytt, elektriskt drivet rullspann. Frånräknat statens järnvägars bidrag till sistnämnda arbete uppgingo kostnaderna härför till c:a 50.000 kronor.



Liljeholmsbron.

För närvarande är som bekant platsen vid Karl Johans torg föremål för en fullständig omdaning, i samband varmed en ny sluss kommer att anläggas. De förutvarande rörliga slussbroarna komma att borttagas och ersättas med fasta broar, och över den nya slussen komma jämväl dylika broar att anläggas. De västra broarna på båda platserna äro numera färdiga och i slutet av november månad innevarande år tagna i trafik. Arbetet med broarna utföres under hamnstyrelsens ledning. Styrelsen utför här jämväl den nya slussen, ombyggnaden av den gamla slussen till avtappningskanal samt kajarbetena vid Mälaren och Saltsjön m. m.

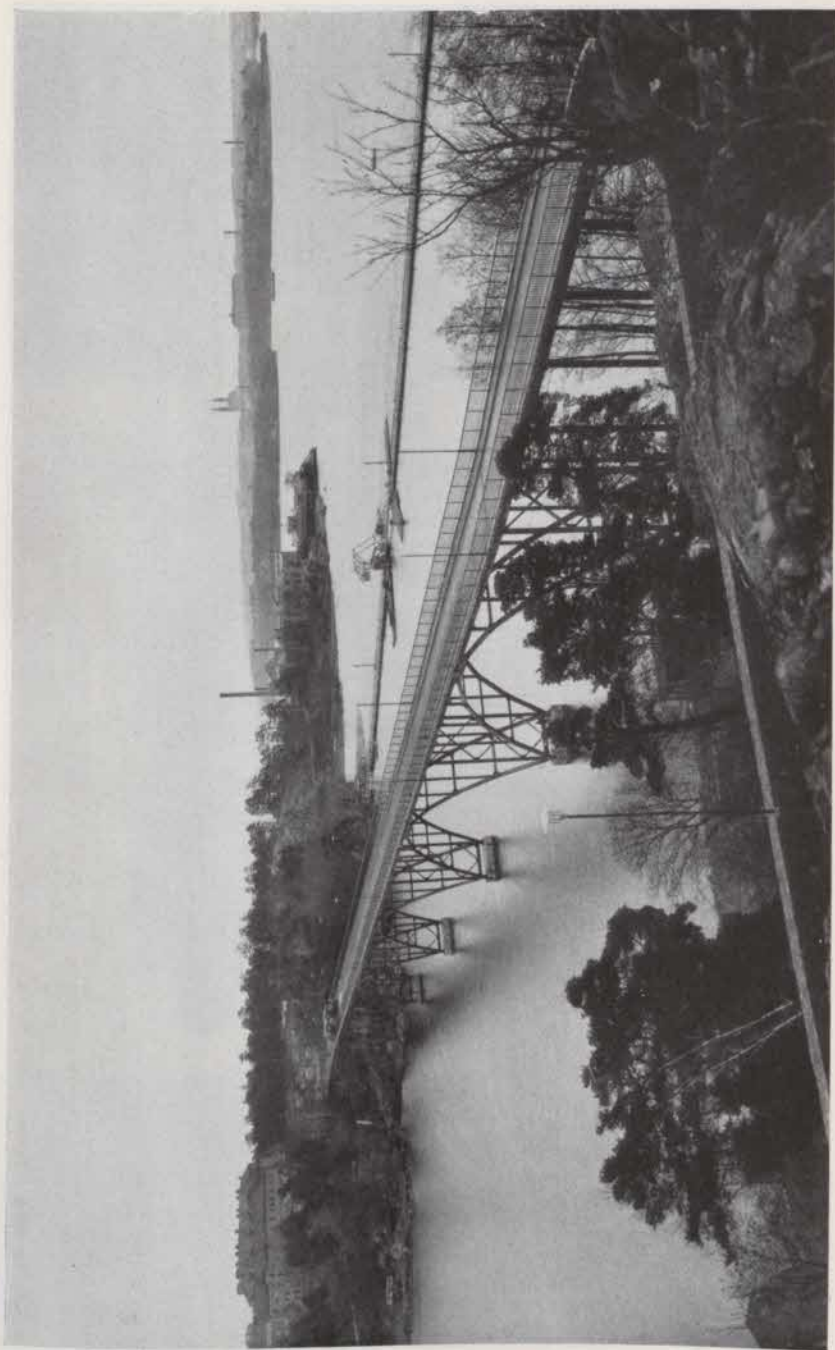
Över sundet mellan Stora och Lilla Essingen anordnade staden den första broförbindelsen år 1917, då hamnstyrelsen med användning av befintliga pontoner lät utlägga en flottbro för gångtrafik, försedd med dragfärja för sjötrafiken. Efter successivt anskaffande av nya pontoner steg kostnaden för broanläggningen till sammanlagt 125.379 kronor. År 1921 utbyttes dragfärjan mot en balansklaff för en kostnad av 49.452 kronor.

På grund av utfästelse i samband med Stora Essingens inkorporering med Stockholm lät staden genom hamnstyrelsen åren 1927—1928 ersätta nämnda flottbro med en fast körbro, kallad Stora Essingebro. Arbetet, som utfördes på entreprenad, drog en kostnad av 619.561 kronor.

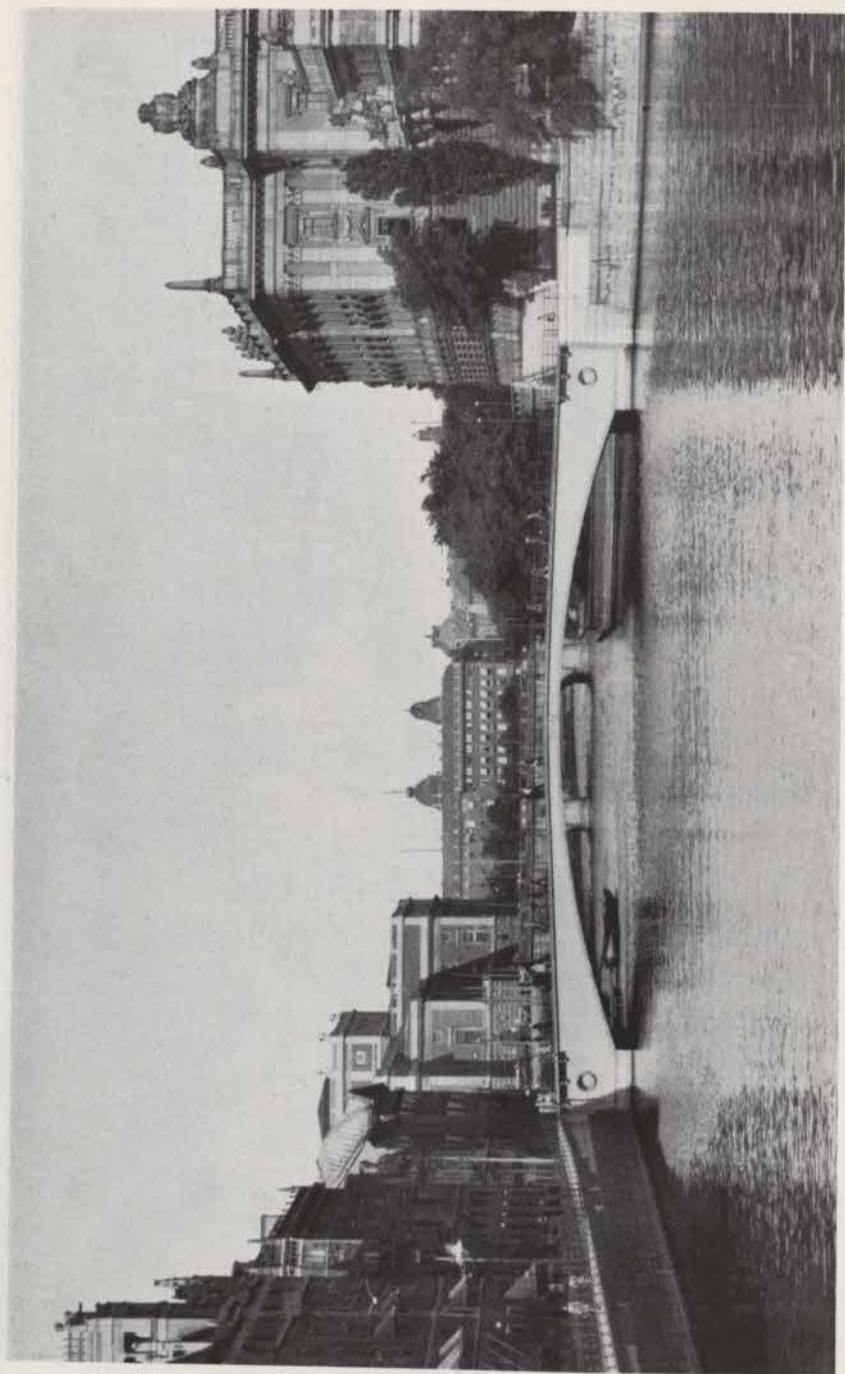
År 1929 anordnades längs Riddarholmskanalens västra sida den gatutrafikled, som fått namnet Munkbroleden. För dennas framförande över Riddarholmskanalen utförde hamnstyrelsen på uppdrag av gatunämnden vid Munkbrotorget och Riddarhuset tvenne broar, vilka drogo en kostnad av, den förra 152.757 kronor och den senare 80.305 kronor.

Den sista bro, hamnstyrelsen utfört, är Riksbron, vilken byggdes åren 1930—1931. Grunderna för landfästena byggdes av hamnstyrelsen. I övrigt utfördes arbetet på entreprenad. Kostnaderna uppgingo till 881.692 kronor, vartill staten bidrog med 400.000 kronor.

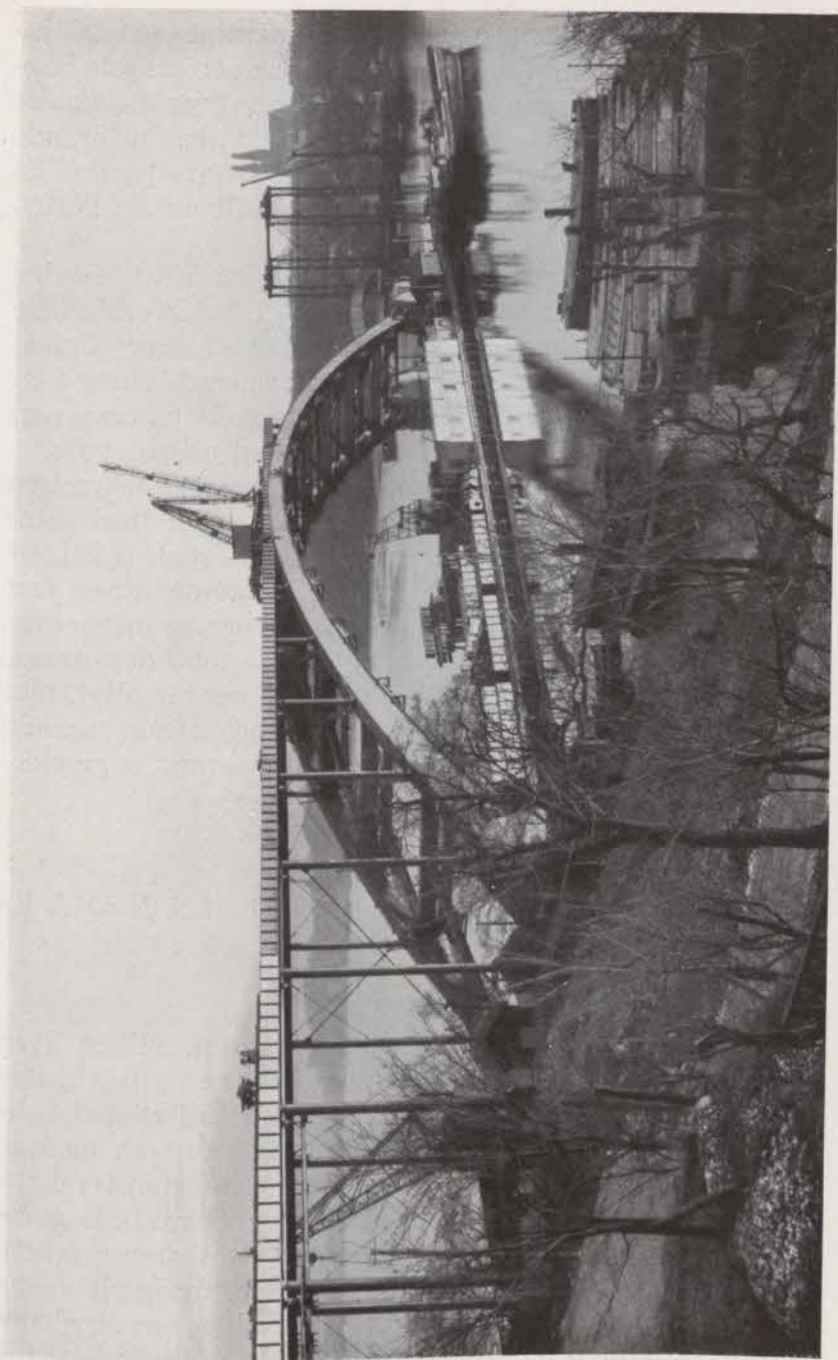
För närvarande pågå under hamnstyrelsens ledning de båda brobyggnader, Västerbron och Pålsundsbron, som ingå i Västerbroleden, samt Tranebergsbron. Västerbroleden, som blir en gatutrafikled mellan Kungsholmen och Södermalm



Stora Essingebron.



Riksbron.



Västerbron under byggnad.

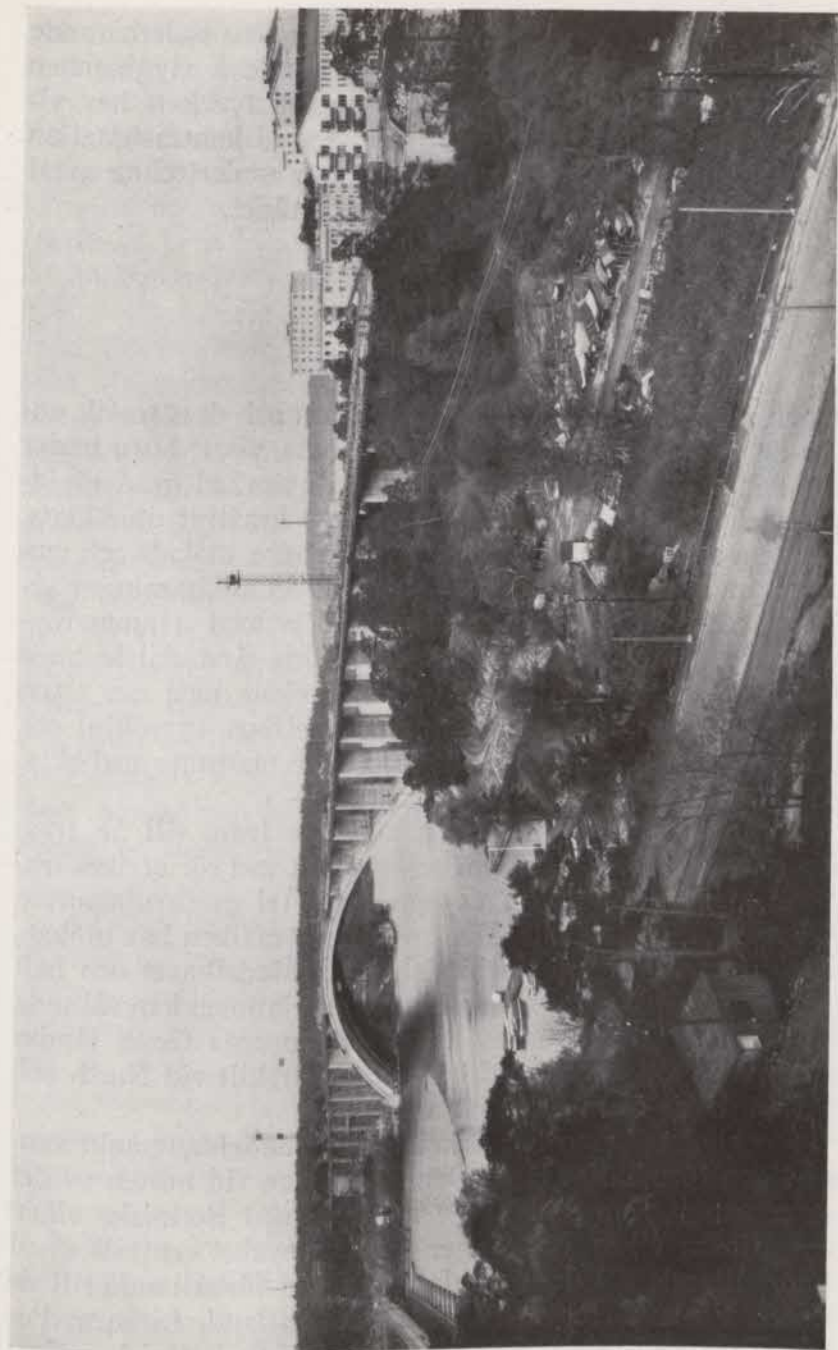
över Långholmen, beslöts av stadsfullmäktige den 26 januari 1931. Västerbron över Riddarfjärden utföres som bågbro av järn i två spann och Pårsundsbron över Pårsundet som bågbro av järn i ett spann. Broarna, vilkas utförande utlämnats på entreprenad utom i fråga om landfästena, vilka utföras av hamnstyrelsen, väntas bliva fullbordade hösten 1935.

Tranebergsbrons utförande beslöts av stadsfullmäktige den 23 februari 1931. Den blir en ny gatutrafikförbindelse mellan Kungsholmen och Tranebergslandet över Tranebergssund och utgöres av en bågbro av armerad betong i ett spann. Bron utföres i huvudsak av hamnstyrelsen i egen regi och väntas bliva fullbordad i slutet av juni månad 1934.

Till det ovanstående är att meddela, att hamnstyrelsen enligt stadsfullmäktiges uppdrag träffat avtal med järnvägsstyrelsen år 1930 dels om utförande på stadens bekostnad av sådana förstärkningsarbeten å Årstabron, att en fast gatubro av järn med en fri höjd av omkring 32 meter över medelvattenytan framdeles kan utföras ovanpå densamma, dels om rätt för staden att, när den så finner lämpligt, låta ovanpå järnvägsbron utföra nämnda gatubro. Ifrågavarande förstärkningsarbeten, som verkställt vid brons byggande, hava dragit en kostnad av 1.209.925 kronor.

XI. FLYGHAMNEN VID LINDAR- ÄNGEN.

Stockholms sjöflyghamn vid Lindarängen, vilken även är belägen inom hamnområdet, lyder under en särskild styrelse, Stockholms stads flyghamnsstyrelse. Enligt stadsfullmäktiges beslut äro flyghamnens anslag från och med år 1929 upptagna å hamnstyrelsens stat, och hamnstyrelsens tekniska och kamerala organ ombesörja motsvarande göromål för flyghamnens räkning. Vidare har hamnstyrelsen, efter framställning av flyghamnsstyrelsen, medgivit denna att anlita hamndirektörens biträde för ledningen av flyghamnens förvaltning och drift ävensom att efter hänvändelse till



Nya Tranebergsbron från Kungsholmen.

hamndirektören få anlita hamnförvaltningens vederbörande organ för de åtgärder, som med avseende å flyghamnen kunna befinnas erforderliga. Flyghamnsstyrelsen har vidare uppdragit åt hamndirektören att med kontrasignation av hamnkamreraren å styrelsens vägnar underteckna avtal angående uthyrning inom flyghamnsområdet.



Den redogörelse för Stockholms hamn och dess trafik under de gångna 25 åren, som här lämnats, visar, huru under nämnda tid hamnens anläggningar i avsevärd grad utvidgats och nyskapats samt huru trafiken kraftigt utvecklats.

Utom att de gamla hamnanläggningarna utökats och moderniserats, hava flera nya betydelsefulla anläggningar sådana som frihamnen, Hammarbyleden med Hammarbyhamnarna, oljehamnen vid Loudden och Årstadalshamnen tillkommit. Hamnens kajsträcka har ökats med c:a 5.500 meter, rymliga och bekvämt inredda tullhus, varuskjul och magasin hava uppförts, och kajerna hava utrustats med bl. a. ett 120-tal kranar av stor effektivitet.

Fartygstrafikens årliga tonnage har fram till år 1930 stegrats med över 70 procent och särskilt vad rör utrikes trafiken med ej mindre än 115 procent. Årliga varuimporten har mer än fördubblats. Den reguljära trafiken har utökats särskilt med vidgade förbindelser på Medelhavet och helt nya linjer på de transoceaniska länderna. Hamnen kan sålunda nu erbjuda täta reguljära turer på Europas flesta länder samt på flera utomeuropeiska länder, särskilt vid Nord- och Sydamerikas östra och västra kuster.

Stockholms hamn har också ett ur handelssynpunkt synnerligen förmånligt läge. Den är belägen vid mitten av det stora vatten, som bildas av Östersjön med Bottniska viken och Finska viken, och ligger således mycket centralt såväl i förhållande till det egna landet som i förhållande till de stater, Finland, Ryssland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland och Danmark, som omgiva Bottniska viken

och Östersjön. Staden själv bildar såsom Sveriges största stad med en vittutgrenad förortsbebyggelse en betydande konsumtionsort, vilken redan i och för sig ger upphov åt en livlig hamnrörelse, och dess egenskap av landets största industristad med en omfattande industriell verksamhet jämväl i förorterna är givetvis även ägnad att skapa en stark hamntrafik.

Stockholms förutsättningar som hamnstad äro emellertid även mycket gynnsamma med hänsyn till det betydande uppland, den betjänar. Med sitt läge vid Mälarens utlopp i Saltsjön utgör nämligen Stockholm en naturlig knutpunkt för handeln på de vidsträckta bygderna kring denna 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 och en stor del av norra Sverige och i sig inrymmer ett stort antal städer och andra samhällen, vidsträckta jordbruksbygder, ett flertal av landets större industriella anläggningar samt en livlig verksamhet inom näringslivets olika grenar, jordbruk, skogshantering, bergsbruk, järnhantering m. m. För dessa trakter är Stockholm, tack vare sitt läge, sina talrika sjöfarts- och järnvägsförbindelser åt olika håll, sina stora handelshus och penninginstitutioner samt andra resurser, en samlings-, fördelnings- och omlastningsplats för in- och utförseln av gods av skilda slag.

Ett betydelsefullt medel till hävdandet och stärkandet av Stockholms hamn som centralpunkt för hamnarna på Sveriges östra kust har erhållits genom frihamnen. Tack vare de goda lossnings- och lastningsanordningar samt framför allt de rikliga, bekväma och billiga magasineringsmöjligheter, denna hamn erbjuder, har en betydande del av Sveriges import av kaffe, frukt, gummiringar m. m. kommit att förläggas över Stockholm för distribuering till icke blott de södra och norra kuststäderna utan även till Finland.

Även för importen av oljor har Stockholm på grund av sitt centrala läge blivit en huvudort på svenska ostkusten.

Den utveckling, Stockholms hamn under den tillämpliga 25-årsperioden alltså genomgått, torde giva skäl att

beteckna denna tid som en storhetstid i hamnens historia. Såväl tekniskt som i fråga om trafiken har hamnen förvandlats från en mindre, lokalt betonad hamn till en storhamn med omfattande internationella förbindelser. Hamnen fyller nu på bästa sätt sin uppgift, och det finnes även anledning antaga, att de nu skapade anläggningarna för lång tid framåt skola i stort sett befinnas tillräckliga för trafiken.

För den förståelse för hamnens krav, stadsfullmäktige alltid visat, vill hamnstyrelsen framföra sin tacksamhet.

Stockholm i december 1933.

STOCKHOLMS HAMNSTYRELSE



*Bronsmedalj tilldelad hamnstyrelsen vid
utställningen i Antwerpen år 1930.*