

5-6-1983

## IMO får nya lokaler

Anonymous

Follow this and additional works at: [http://commons.wmu.se/wmu\\_news](http://commons.wmu.se/wmu_news)

---

### Recommended Citation

Anonymous, "IMO får nya lokaler" (1983). *WMU in the News*. 87.  
[http://commons.wmu.se/wmu\\_news/87](http://commons.wmu.se/wmu_news/87)

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact [library@wmu.se](mailto:library@wmu.se).

18-  
19 6 maj  
1983  
100.17.8  
049

des det faktiskt mer än kol och koks för att hålla Sverige igång. Det var många saker som behövdes i industrien som annars skulle ha haft svårt att klara sig. Så ha vi oljeprodukterna bensin, brännolja och SMÖRJOLJOR. Till dessa varor kan man ju också räkna Toluol till sprängämnesfabrikerna, försvaret fordrade ju att dessa fabriker höllos igång.

I detta sammanhang kan en incident nämnas. Tre stora tankfartyg (stora efter den tidens begrepp var på väg hem med sammanlagt ca 50.000 ton oljeprodukter ombord. Tyskarna stoppade helt enkelt fartygen i kontrollhamnen Kristiansand. De användes som påtryckningsmedel vid några underhandlingar som just då pågick mellan tyska och svenska regeringarna. Eftersom tyskarna i stort sett fick vad de ville, ansågs nog lejd-båtslasterna ganska viktiga. Så som synes gjorde ju leidsjömännen det lilla de kunde vid sidan om att släpa hem det attraktiva kaffet (det är väl kaffe som menas?).

Alldeles helskinnade slapp emellertid inte de här sjömännen undan heller. — Det började med *Castor* — 20 man borta. *Venezuela* — borta spårlost. *Sveajarl* — 37 man med i djupet etc. Även där togs tributen ut av besättningsarna.

Så var det den glamour som omstrålade leidsjömännen. Jag kan ej påminna mig att jag någonsin var omnämnd i massmedia. Hände det så var det nog inte i någon större skala, då skulle jag säkert ha kommit ihåg det. Nåja, en gång blev min lilla dotter fotograferad tillsammans med en bananklase, och texten till bilden i tidningen löd "Det är inte så dumt att ha en pappa som är leidsjömännen". Men jag minns inte om flickan eller jag var nämnd vid namn där, och det intresserar varken henne eller mig. Är det sådant nys som åsyftas med uppskattning i massmedia så säger jag bara väl bekomme.

Med kollegiala hälsningar till kapten Guntner och A. Olofson. Vi skötte vårt jobb på var sitt håll, och tillfredsställelsen att ha gjort detta är nog för mig.

Erik Manvall  
Leidsjömännens fästare

## LITTERATUR

### Skeppslistan

Svensk Illustrerad Skeppslista. Årets upplaga av Svensk Illustrerad Skeppslista har utkommit på Svensk Sjöfarts Tidnings förlag. Den skeppslista torde vara unik i världen så tillvida att den innehåller ett 25-tal datauppgifter plus fotografier på cirka 600 svenskresterade fartyg samt dessutom uppgifter om vad som under förra året hände med de fartyg ute i världen som en gång varit svenska. Allt detta material omfattar drygt 350 sidor och kan köpas för ett pris av endast 75 kronor. Andra länder har följt det svenska exemplet men ingenstans erbjuds så mycket uppgifter och så många fotografier till ett så lågt pris.

Svensk Illustrerad Skeppslista borde finnas i ett antal exemplar i varje svenskt fartyg, på varje rederi eller mäklarkontor, varje lotsstation, varje tullstation, hos kanalvakter, brovakter, myndigheter, varv, skeppshandlare, stuveribolag, etc. Dessutom borde varje fartygsintresserad svensk ha en komplett sam-

ling av Svensk Illustrerad Skeppslista. Fortfarande finns det kvar exemplar av den Illustrerade Skeppslistan att köpa från 1979 till reducerat pris.

Den Illustrerade Skeppslistan borde också finnas i varje nöjesbåt — nog är det väl intressant att slå upp och läsa om de handelsfartyg

man möter i skärgårdarna.

Svensk Illustrerad Skeppslista kan rekvireras direkt från förlaget: Svensk Sjöfarts Tidning, Box 53090, 400 14 Göteborg, till ett pris av 75 kronor plus porto eller inköpas hos de bokhandlare som har specialavdelningar för maritim litteratur.

## FÄRJE-UTREDNING . . . . . Fortsätter från sidan 4

Ett fullt utbyggt småskaligt färjesystem inefattar insats av högst fyra tåg färjor av maximalt *Trelleborg*-storlek med 600—700 spårmeter vardera. Den tredje och fjärde färjan förutsätter viss utbyggnad av rangerbangården i Trelleborg. Ett sådant transportsystem kan effektuera upp emot 1 miljon ton.

Ett beslut om att öppna en TT-led rör i princip bara en tåg färja. Ev. beslut om insats av ytterligare färjor förutsättes kunna fattas successivt på basis av gjorda erfarenheter. Erbjudande föreligger från flera rederier om charter av konverterat ro/ro-tonnage. Ett rederi (Nordö) underhandlar också om beställning av ny tåg färja konstruerad för att kunna trafikera TT-leden.

Ifråga om det storskaliga alternativet har man i jämförelsen mellan de fyra aktuella hamnarna utgått från färjor med 825 spårmeter och bildäck för 80 trailer. Det förutsätts att ca hälften av färjans drift- och kapitalkostnader belastar trafiken på trailerdäcket.

Investeringsbehovet i Trelleborg uppgår till ca 150 miljoner kr för färjor med 825 spårmeter och ca 250 miljoner för en större färjetyp med 2.100 spårmeter på två däck. När godsmängden uppgår till ca 3 miljoner årstons tillkommer ett investeringsbehov på ytterligare ca 200 miljoner. En färja beräknas kosta ca 375 miljoner resp 435 miljoner.

### HK

HK-leden ställer sig enligt utredningen betydligt billigare än den storskaliga TT-leden, som på grund av de mycket höga investeringskostnaderna inte kan ge lägre frakter än vad som är möjligt över redan existerande transportvägar. Den storskaliga TT-leden är därför inget reellt alternativ till en småskalig lösning via Trelleborg-Travemünde eller en utbyggt transitiväg genom Danmark.

Beträffande trafiken på Öresund konstaterar utredningen bl.a. att HH-leden har en otillfredsställande standard eftersom varje färja endast tar fem godsvagnar vilket medför att ett godståg måste delas på upp till tio turer vid överföring. Leden Malmö-Köpenhamn är olönsam och bör läggas ned. 1982 överfördes här 23.000 godsvagnar med en tåg färja. På HH-leden överfördes 28.500 personvagnar och 184.000 godsvagnar samt ca 600.000 vägfordon av olika slag. En utbyggt HH-led skulle ha gett det bästa resultatet men bedöms ogenomförbar från DSB:s sida. Miljöproblemen vid en utbyggnad av en ny sydhamn i Helsingör anses vara alltför stora.

Både Landskrona och Malmö har föreslagit sig som alternativa färjehamn på svensk sida men inget har enligt utredarna framkommit som ändrar slutsatserna från 1980 att Helsingborg är lämpligast. Där kan anläggas ett färjeläge för godsfärjor i Sydhamnen med spåranslutning till godsbangården. Färjorna kan ges en storlek som medger att hela tåg förs över, d.v.s. minst 650—700 spårmeter.

I Köpenhamn kan nuvarande färjeläge

och bangård i Frihamnen byggas om för att kunna ta emot de nya färjorna. En satsning på HK måste följas av garantier för kapacitetsförbättringar på den fortsatta transportsträckan så att transitivägen genom Danmark blir attraktiv. Investeringskostnaderna blir för svenskt vidkommande 76 miljoner i färjeläge inkl spår och 200 miljoner till färja. Vid ökande godsmängder krävs spårkompletteringar i anslutning till godsbangården i Helsingborg för 34 miljoner. Det förutsätts att SJ och DSB skaffar var sin färja. Två färjor kan föra över en årskvantitet på ca 3,4 miljoner ton, vilket skulle kunna räcka till år 2000.

### Övriga leder

På fler leder än de nu nämnda har tåg färjetrafiken undersökts. Ifråga om sträckan Göteborg-Frederikshavn bedömer projektgruppen att det inte kan bli aktuellt med tåg färjelägen under överskådlig tid.

Leden Trelleborg-Sassnitz förblir attraktiv inom sitt upptagningsområde och kan vidareutvecklas kvalitetsmässigt.

Leden Ystad-Swinoujscie drivs i samarbete mellan SJ och de polska statsbanorna (PKP). Insatta tåg färjor är polskägda. Ytterligare utbyggnad blir beroende av gemensam utvärdering av utvecklingsmöjligheterna.

Beträffande Sverige-Finland har SJ och de finska statsjärnvägarna gjort en ingående marknadsanalys. Även om potentialen är stor finns det f.n. inte möjlighet att räkna med mer än ca 200.000 ton/år på en tåg färjelägen. Hangö är bästa hamn på finska sidan och Oxelösund på den svenska. Förutom Oxelösund har Hargshamn, Nynäshamn och Södertälje undersökts som alternativ. Investeringskostnaden beräknas till 100 miljoner, vartill kommer kostnad för färja.

## IMO får nya lokaler

FN-organet IMO, tidigare IMCO, representerar idag 99,1 procent av världstonnage och är det organ, som har till uppgift att främja sjösäkerheten och arbeta fram de säkerhetsanknutna konventioner, som styr världssjöfarten. Under organisationens 25-åriga tillvaro har IMO skapat 27 fördrag av vilka 20 hunnit träda i kraft.

I år fyller IMO 25 år och flyttar in i en byggnad vid Embankment i London, som överlämnats av brittiska regeringen. Drottning Elisabeth öppnar IMO:s nya högkvarter i maj. Byggnaden, som är värderad till en halv miljard kronor, får utrymme för 600 tjänstemän och en konferenshall som rymmer 650 delegater.

I juli i år öppnas officiellt också IMO:s World Maritime University i Malmö där sjöfartschefer från u-länder kan få avslutande utbildning. Universitetet inryms i tidigare Malmö sjöbefälsskola.