

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

WMU in the News

1-1-1983

Sjöfartsuniversitet i Malmö

Anonymous

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/wmu_news

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.

Sjöfartsuniversitetet i Malmö

Det första internationella sjöfartsuniversitetet skall invigas den 4 juli i år i Malmö av statsministern. Detta är ett viktigt steg i riktning mot internationell sjöfartskunskap.

Kunskap om skeppsbyggnad, drift och administration av fartyg har under tidens gång växt fram hos de nationer som drivit sjöfarts- eller hamnverksamhet. Till kunskaperna hör förutom de rent tekniska, ekonomiska och administrativa också de som hör i hop med en alltmer komplex lagstiftning på sjöfartsområdet och tillämpningen av denna lagstiftning.

I traditionella sjöfartsländer har man byggt upp ett funktionellt skolväsende för utbildning av skeppsbyggare, ekonomer och sjöfartare. Internationellt sett är emellertid de platser där sådan kunskap förmedlas få och de finns oftast endast i i-länderna. Vidare har i i-länderna ett system för sjöfartsadministration växt fram i syfte att tillämpa de regler som gäller för tillsyn av säkerheten och miljöskyddet.

□□Nu har under senare tid en allt hastigare omsvängning skett där u-länderna i allt större omfattning skaffat sig egna handelsflottor eller genom inflygning från traditionella sjöfartsländer fått en allt större handelsflotta. Traditionella sjöfartsländer har ju av flera skäl inte längre råd att driva sjöfart under egen flagg. Löner och förmåner å ena sidan och en allt för stor byråkratisering av administrationen och tillhörande kostnader har lett till att traditionella rederier sökt sig till sådana länder där de fortfarande har möjlighet att konkurrera om frakterna och att u-länderna själva med all rätt har ansett det angeläget att driva sjöfart under egna flaggor.

Till sjöfarten hör också hamnarna och till sjöfartskunskap hör givetvis också kunskap om rationell och ekonomisk drift av hamnarna. Miljöfrågorna har under de senaste decennierna blivit alltmer aktuella och miljöskyddslagstiftningarna för sjöfarten har blivit allt strängare inte minst mot bakgrund av att Marpol 73/78 nu snart träder ikraft. Detta är en naturlig utveckling. Vilket land vill väl ha sina kuster och vattenområden förstörda av operationella eller ofrivilliga oljeutsläpp som härrör från fartygsolyckor?

Sjösäkerhetslagstiftningen ändras nu med allt snabbare takt. IMO har nyligen antagit 1981 års ändringar till Solas. I juni i år väntas nästa omfattande ändringspaket till Solas bli antaget.

□□Utbildnings-, certifierings- och vakthållningsfrågor för sjöfartare kräver allt större uppmärksamhet. Detta särskilt när STCW-konventionen snart träder ikraft. Alla dessa krav för med sig att särskilt u-länderna måste skapa sig en kunskap för att kunna tillämpa regelverken och för att utbilda sina egna lärare vid egna sjöbefälskolor, sjöfartsinspektörer, miljöinspektörer m.fl. Utvecklingen har emellertid gått så snabbt att u-länderna har fått det allt svårare att hänga med i utveck-

lingsspiralen. Inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO har man sedan länge insett att u-länderna måste stödjas. Man har inrättat en särskild kommitté för tekniskt bistånd. Bakgrunden till detta har också varit att i-länderna själva har insett att de har nytta av att sjöfartsadministrationerna, sjöbefälskolorna etc. i u-länderna är kompetenta. Det svenska biståndsorganet SIDA har sedan länge kraftigt stött u-ländernas sak inte minst inom ramen för IMO, d.v.s. på sjöfartsområdet. Ibland har detta skett med en sådan frenesi att stödet har varit till nackdel för den svenska sjöfarten.

□□På svenskt initiativ och inte minst från Malmös sida har IMO beslutat att inrätta ett internationellt sjöfartsuniversitet för utbildning på hög nivå i Malmö. En synnerligen viktig insats har härvid sjökapten Sölve Arvedsson, före detta rektor vid sjöbefälskolan i Malmö, gjort. Man kan konstatera att sjöfartsuniversitetet har kommit till tack vare hans oförtröttliga strävan både nationellt och internationellt. Han har härvid på ett mycket förtjänstfullt sätt tjänat både Sverige och den internationella sjöfarten. Det internationella sjöfartsuniversitetet skall i juli ta emot 100 elever från u-länderna som skall utbildas till sjöfartsadministratörer, hamnadministratörer, inspektörer och lärare vid sjöbefälskolor i u-länderna. Sjöfartsuniversitetets målsättning är synnerligen ambitiös men torde med Arvedsson och hans stab av internationella, högkompetenta lärare vara realistisk. Lärarna har utvalts av IMO och kommer från bl.a.

Japan, Tyskland, Storbritannien, USA och Sovjet. Trots att de utvalts på mera politiska grunder av prominenta IMO-medlemmar kan man dock konstatera att det uteslutande rör sig om högkompetenta personer på de olika områden inom vilka universitetet skall verka.

□□Det internationella sjöfartsuniversitetet beräknas ha en årsbudget av ca 3,8 miljoner US dollar, d.v.s. ca 30 milj. kronor i nuvarande penningvärde. Malmö stad ställer upp med lokaler och utrustningen i dessa. Det rör sig då om Malmös före detta sjöbefälskola. Vidare tillhandahåller Malmö bostäder till en marginell kostnad. Sverige ställer dessutom årligen upp med en miljon dollar. FNs utvecklingsfond ställer 800.000 dollar årligen till förfogande. Storbritannien, Norge, Grekland och andra länder har också lovat att ställa medel till förfogande. U-länderna själva inrättar 100 s.k. fellowships å 10.000 dollar vid universitetet. Trots detta saknas emellertid ca en halv miljon dollar per år. IMOs generalsekreterare värdade nyligen vid havsmiljöskyddskommitténs sammanträde om bidrag. Med hans förmåga att väcka förståelse för IMOs sak är det troligt att de nödvändiga medlen snart finns tillgängliga.

□□Att det internationella sjöfartsuniversitetet har förlagts till Malmö är givetvis ett svenskt intresse. Att den leds av Sölve Arvedsson är förutom ett svenskt också ett sjöfartsintresse. Vidare är det naturligt att universitetet har förlagts till Sverige inte minst mot bakgrund av den svenska synen på säkerhets-, miljöskydds- och biståndsfrågor på sjöfartsområdet. Universitetet är ett internationellt erkännande av Sveriges insatser på bl.a. dessa områden. U.J.

SVÄNGHJULSDRIVEN Fortsätter från sidan 6

användes en likadan Kalmar LMV gaffeltruck med konventionell transmission.

Med fulladdat svänghjul, 10.000 varv i minuten, klarar prototyptruckens t.ex. att hämta upp en 25 tons container vid en ro/ro-ramp på ett fartygsdäck, transportera och ställa upp den i bortre ändan av lastutrymmet, och återvända till utgångsläget, helt utan dieselmotorkraft — och avgaser. En sträcka på cirka 140 meter.

Visserligen behövs dieseln fortfarande under vissa moment, t.ex. för att ladda upp svänghjulet när den lagrade energin inte räcker till, eller vid transport uppför en ramp. Men totalt sett kan ändå avgasemissionerna reduceras i betydande utsträckning.

På sikt kan man tänka sig att reducera emissionerna ytterligare. Exempelvis genom att arrangera ventilerade "Gyroupladdningsstationer" under däck. Med en sådan lösning skulle fartygets behov av och driftskostnader för ventilation kunna minskas.

Lägre bränsleförbrukning

Hög total verkningsgrad, på grund av att dieselmotorn arbetar under kortare tid och under mycket gynnsamma driftsförhållanden — nära konstant belastning och varvtal — innebär också att bränsleförbrukningen minskar. Vid jämförelseprov med minst 20%. Under flera arbetsmoment var besparingen betydligt större.

Vid "normal" inbromsning med en gaffeltruck försvinner rörelseenergin i form

av friktion och värme ut i bromssystemet. I gyro-trucken återförs denna energi i stället hydrostatiskt till svänghjulet och återanvänds senare. Bromsbränslet minskar och risken för olyckor till följd av överhettade bromsar elimineras.

En ytterligare fördel med Gyro-principen är att den lagrade svänghjulsenergin fungerar som en extra kraftreserv, exempelvis vid tunga lyft och acceleration. Dessutom visar jämförande försök uppför ramp, att den hydrostatiska transmission som sitter i gyro-trucken i sig har en högre verkningsgrad än en konventionell mekanisk transmission.

Bara första steget

— Det koncept som nu presenteras är egentligen bara första steget i en lång utvecklingsprocess, säger Bertil Hansson, chef för produktplanering på Volvo Penta. Fortfarande dröjer det två till tre år innan de första gaffeltruckarna med gyro-drift kan börja marknadsföras på allvar. Och lika många år tar det innan idéerna är produktionsfärdiga för terminaltraktorer och andra materialhantefordon. Men — och det är absolut avgörande i det här sammanhanget — försöken har visat att gyrotekniken är en praktiskt framkomlig väg för att på allvar tackla de miljö- och säkerhetsproblem som hänger samman med användning av dieselmotorer i många arbetsmiljöer. Och detta utan att ge avkall på produktiviteten.