

# GÖTEBORGS STUMERI AB

## Meddelande till arbetsledarna nr 10/72

Om Du inte har något att göra utan vill ha  
litet kul, föreslår vi att Du läser detta.

Göteborg den 20 april 1972

G Söderstam

Bil.

Årsrapport över sjöassuradörernas besikt-  
ningsverksamhet i Göteborgs hamn under år  
1971

Bilaga till punkt nr  
Sjöassuradörernas Förenings  
årsmöte den 26.4.1972

Årsrapport över sjöassuradörernas besiktningsverksamhet i Göteborgs hamn  
under år 1971

1. Farligt gods
2. Containers
3. Flak- och pallgods
4. Patentluckornas hydrauler
5. Last i djuptankar
6. Rågummibalar
7. Gripsskador
8. Truckskador
9. Separation
10. Stöld och manko
11. Nederbördsskador
12. Uppläggningsskador
13. Läckande pontoner (patentluckor) - tätande tape
14. Diverse skador

### 1. Farligt gods

Vi är i besittning av en gammal "Hamn-Ordning för staden Vadstena, af Kungl. Maj:t i Nåder fastställd den 1 Juni 1850". Ur denna förträffliga publikation citerar vi följande:

"§ 1. Hvar och en ankommande Skeppare eller Båtförare skall, sedan han lagt till under östra Hamnarmen, anmäla sig hos Hammästaren eller Hamnföreståndaren, som bestämmer den plats, der fartyget skall ligga, hvarefter Skeppare eller Båtförare genast förlägger fartyget dit, skolande de i vägen liggande fartyg sticka sina förtöjningar på befallning af Hammästare eller Hamnbetjent. Ingen må annorstädes förlägga sitt fartyg utan Hammästarens tillstånd."

"§ 8. Från fartyg får icke sopor eller annat affall, af hvad namn det vara må, utkastas i hamnen eller kanalen."

"§ 9. Å fartyg, som ligga i Hamnen, skall eld ombord vara utsläckt från klockan 8 om aftonen till dagningen; Ångfartygen dock derifrån undantagne."

"§ 11. Under lossning och lastning få icke bryggor och kajer belamras med flera varors uppläggande än som bekvämligen kunna bortföras. Å Hamnens öfriga område får icke heller upplag ske utan Hammästarens anvisning."

### "Tillägg"

"1:o. Skeppare eller Båtförare åligger att, genast efter ankomsten och tidigt före afseglingen, å Hamnkotoret angifva sitt fartyg, dess Last af såväl förpassade som oförpassade varor och Packor, äfvensom Godsegare eller dem, till hvilka varor äro destinerade; allt vid vite af Tio Riksdaler Riksmünt första gången och dubbelt om han oftare med uraktlåtenhet i detta afseende beträdes."

Inget nytt under solen heter det ju. Ovanstående kunde lika gärna gälla Göteborgs Hamn just nu som Vadstena år 1850. Särskilt det stycke som återfinnes under rubriken "Tillägg" har en skrämmande aktualitet. Vi tänker på s k farligt gods.

Som de flesta vet inträffade i juli förra året en svår explosion ombord på danska fartyget "POONA", liggande i Lundbyhamnen. I ett av lastrummen hade man stuvat bl a rapsolja, arsenik, olika slags kemikalier m m, d v s brandfarligt och under vissa förhållanden explosivt gods. Under pågående lastning uppstod eld i detta rum och en förödande explosion följde, varvid människoliv spilldes och fartyget blev så illa åtgånget att det måste skrotas.

### 1. Farligt gods

Vi är i besittning av en gammal "Hamn-Ordning för staden Vadstena, af Kungl. Maj:t i Nåder fastställd den 1 Juni 1850". Ur denna förträffliga publikation citerar vi följande:

"§ 1. Hvar och en ankommande Skeppare eller Båtförare skall, sedan han lagt till under östra Hamnarmen, anmäla sig hos Hammästaren eller Hamnföreståndaren, som bestämmer den plats, der fartyget skall ligga, hvarefter Skeppare eller Båtförare genast förlägger fartyget dit, skolande de i vägen liggande fartyg sticka sina förtöjningar på befallning af Hammästare eller Hamnbetjent. Ingen må annorstädes förlägga sitt fartyg utan Hammästarens tillstånd."

"§ 3. Från fartyg får icke sopor eller annat affall, af hvad namn det vara må, utkastas i hamnen eller kanalen."

"§ 9. Å fartyg, som ligga i Hamnen, skall eld ombord vara utsläckt från klockan 3 om aftonen till dagningen; Ångfartygen dock derifrån undantagne."

"§ 11. Under lossning och lastning få icke bryggor och kajer belamras med flera varors uppläggande än som bekvämligen kunna bortföras. Å Hamnens öfriga område får icke heller upplag ske utan Hammästarens anvisning."

### "Tillägg"

"1:o. Skeppare eller Båtförare åligger att, genast efter ankomsten och tidigt före afseglingen, å Hamnkontoret angifva sitt fartyg, dess Last af såväl förpassade som oförpassade varor och Packor, äfvensom Godsegare eller dem, till hvilka varor äro destinerade; allt vid vite af Tio Riksdaler Riksmünt första gången och dubbelt om han oftare med uraktlåtenhet i detta afseende beträdes."

Inget nytt under solen heter det ju. Ovanstående kunde lika gärna gälla Göteborgs Hamn just nu som Vadstena år 1850. Särskilt det stycke som återfinnes under rubriken "Tillägg" har en skrämmande aktualitet. Vi tänker på s k farligt gods.

Som de flesta vet inträffade i juli förra året en svår explosion ombord på danska fartyget "POONA", liggande i Lundbyhamnen. I ett av lastrummen hade man stuvat bl a rapsolja, arsenik, olika slags kemikalier m m, d v s brandfarligt och under vissa förhållanden explosivt gods. Under pågående lastning uppstod eld i detta rum och en förödande explosion följde, varvid människoliv spilldes och fartyget blev så illa åtgånget att det måste skrotas.

Denna händelse satte igång en häftig debatt, som så småningom utmynnade i att Göteborgs Hamnstyrelse fastställde en ny förordning gällande "Farligt gods i Göteborgs Hamn" att gälla från den 1 januari 1972. Förordningen innehåller skärpta "Bestämmelser för lossning, lastning, förvaring och transport m m av farligt gods inom Göteborgs Hamnområde som komplement till vad som stadgas i lag eller annan författning".

Vid utarbetandet av dessa bestämmelser deltog representanter för ett stort antal berörda parter, varvid även vi var med på ett hörn.

Vi har på senare tid vid många tillfällen fått förfrågningar om vad slags gods som innefattas i ordet "farligt". Bland ett flertal definitioner som vi sett och hört tycker vi följande är den bästa: "Med farligt gods anses sådant gods som genom sina kemiska eller fysikaliska egenskaper - explosivitet, brandfarlighet, giftighet, radioaktivitet, frätande egenskaper - kan medföra fara eller svår olägenhet för personer, metall eller annat gods."

## 2. Containers

Vad är att säga om containers, som ej sagts förut? Ytterst litet förmodar vi. Ännu, som tycks vara förvånansvärt kontroversiellt, har blötts och stötts vid otaliga tillfällen och det har skrivits spaltmeter angående för- och nackdelarna med dessa behållare. Man kan inte ens komma överens om vad man skall kalla dem, vilket framgått av ett antal insändare i fackpressen. I Göteborgs hamn sönderfaller fotfolket i två olika grupper, dels den som säger "1 contain - flera container" (ruskigt), dels den som säger "1 burk - flera burkar". Det sista är - som väl är - vanligast. I Skandiahavnen kör ACL med amerikanskt uttal (tjockt rullande -rr djupte nere i halsen), medan man hos Svenska Lloyd och Tor Line uttalar ordet "container" med Cambridge-accent.

Naturligtvis kan vi räkna upp en mängd olika skador på "burkarna" och deras innehåll, som vi noterat under året, men måste då inskjuta att ifrågavarande gods ofta var ändå mera skadat, då det skeppades utanför behållarna. Då vi inte tycker att sådana jämförelser är relevanta, helt enkelt beroende på att den ena resan ej är den

andra lik, så avstår vi. Vi upprepar dock, vad vi flera gånger förut sagt, nämligen att stuvningen och stämplingen inuti behållarna vid åtskilliga tillfällen varit bristfällig, lindrigt sagt. Man har även några gånger ställt in alltför tunga kollin vilket haft till följd att golvet kraschat. Vidare tycker vi att man använder "open top" litet väl mycket, även för styckegods, vilket inte alltid är att rekommendera. Det händer nämligen då och då att kapellen som täcker dessa "burkar" har revor, vilket utsätter godset för extra faror i form av väta från ovan m m.

Under året utarbetas en ny, modern och kompletterad upplaga av IVA:s "Stuvning av gods i container och på flak", som troligen utkommer i sommar. Vi rekommenderar den livligt.

### 3. Flak- och pallgods

Rubricerade gods har - oväntat - blivit en stor källa till bekymmer. Vi och många med oss trodde att skadorna skulle försvinna, eller i varje fall kraftigt reduceras, då godset blev placerat på flak och pallar, varvid man slapp den eviga plockningen av varje enskilt kolli. Vi blev dock gruvligt besvikna.

Under det senaste året har vi haft många - och stora - skador på ifrågavarande gods. Vi har i olika lastrum sett syner som fått det lilla hår vi fortfarande har kvar efter 25 år i branschen att resa sig rätt upp. (Hoppas detsamma skett med de närmast ansvariga.) Det har vid flera tillfällen hänt, att styckegodset sett ut som om man skeppat det i bulk, d v s det har legat i en enda röra i rummen.

Orsaken? Ja, naturligtvis är det dåliga väder, som man i de flesta fall skyller på, en bidragande orsak. Själva grundorsakerna är dock enligt vårt förmenande tre, nämligen:

1. Godset har placerats löst på flak och pallar utan att ordentligt fixeras vid dessa. (Ibland ligger godset helt löst, ibland är det "säkrat" med några dåliga plastband.)
2. Pallbuntar placeras ofta löst på storflak, utan stämpling och med massor av luft mellan buntarna.
3. Pallar och flak nedställes i lastrummen utan någon som helst surring eller stämpling (tyvärr alltför vanligt).

Man kan även, som en fjärde orsak, säga att pallbuntarna ofta görs för höga - ett förhållande som vi påtalat i ett flertal årsrapporter.

Det allvarligaste i ovanstående tycker vi är frånvaron av stämplingar i lastrummen. Ombord i fartygen tycks man i stor utsträckning ha hemfallit åt önsketänkandet att flak och pallbuntar så att säga "stämplar upp sig själva". Sådana illusioner bör utrotas. Det finns tyvärr ofta alltför stora hålrum mellan de enskilda kollina i pallat och buntat gods. Finns de icke från början, så uppstår de under fartygets rörelser i sjön, det vågar vi påstå utan att blinka. Enligt vår åsikt bryter man mot grundregeln i all stuvning, nämligen den att man skall undvika döda utrymmen bland godset och - om sådana trots allt uppstår - säkra och surra.

Dessa skador förekommer på de flesta trader och kommer tyvärr att öka, om man inte vid hopläggning av buntarna gör dem lägre och stabilare samt återgår till att stämpla lasterna i fartygen såsom man gjorde förr, alltså före containerålderns inbrott.

Vi kan avsluta detta kapitel med ett litet tips som vi anser värt att vidarebefordra, även om det innebär reklam för ett visst företag.

Alltså: Ett nytt lim, som förhindrar pallastat gods att ramla av från eller kana omkring på pallen, har utvecklats av Goodyears kemiska division. Limmet kallas Pliobond 5003 och har tagits fram för att hålla samman förpackningar av plast, papper eller kartong vid stapling på pall. Limmet har tillräckligt stark horisontell vidhäftningsförmåga för att helt eliminera behovet av andra fastspänningsanordningar. Vid framkomsten kan de limfästade förpackningarna tas i sär utan svårighet och utan risk för skador på emballaget. Pliobond 5003 sprutas över godset under lågt tryck med hjälp av en speciell utrustning, som kopplas direkt till de dunkar i vilka limmet levereras.

#### 4. Patentluckornas hydrauler

Detta tycks vara ett känsligt ämne. Vi har i flera föregående årsrapporter omnämnt de ibland ganska ymniga oljeskador på gods, som orsakats av läckande hydraulanordningar i patentluckorna.

Vi har sedan "korrigerats" såväl från rederihåll som från lucktillverkare. Envist framhårdar vi dock och omtalar härmed att även under det år denna rapport omspanner, har det utbetalats stora belopp som ersättning för dylika oljeskador. Vad fartygsbefälet, som har att kämpa mot denna olägenhet, säger, skulle möjligen kunna tryckas i annat sammanhang, men ej här.

Vid genomgång av våra rapporter för 1971 finner vi att vi vid 40 olika tillfällen påtalat större eller mindre oljeskador med omskrivna orsak. Vid tre av dessa tillfällen var flera hundra kollin skadade.

#### 5. Last i djuptankar

I fjärrfart förekommer det allt oftare att man lastar torrgods i djuptankar, som egentligen är avsedda för vegetabilier o dyl. På grund av bristfällig rengöring av tankarna har det vid flera tillfällen hänt att balar och kartonger, som upplossats från sådana utrymmen, varit bemängda med fett och även fuktiga. Vi är väl medvetna om att rengöringen kan vålla problem, inte minst beroende på den ofta förekommande tidsbristen, men vill påpeka att det finns bastmattor och andra separationsmedel, som med fördel kan användas särskilt vid sådana tillfällen.

Med en viss förskräckelse observerade vi hur man i en djuptank bl a placerat kartonger innehållande tapetrullar direkt mot en tanksida, som såg ut som en väl insmord bakplåt. Så skall man inte göra! Det har även förekommit att man stuvat pallaster i djuptankar. Tyvärr är det ju fortfarande så, trots berömvärdt arbete av bl a Sveriges Standardiseringskommission, att modulerna ej alltid passar ihop. Det har i stället i flera fall blivit så att tanken och pallarna så att säga ej alls kommit överens, varför döda utrymmen uppstått. Dessa har då utfyllts med löst gods, som plockats av pallarna och placerats mellan dessa och tanksidorna. Vi vill absolut inte rekommendera



ett sådant tillvägagångssätt. Vi känner åtminstone en person till som är enig med oss om detta, nämligen den styrman som placerat russinkartonger som sådan utfyllnad. Han lär få plocka lösa russin ur den tanken så länge han finns ombord och blotta tanken (!) är ju avskräckande, för att inte tala om hur synd det är på så rara russin.

Fram för godsskyddskuddar, Span Sets, el dyl! Det betalar sig i längden.

#### 6. Rågummibalar

Det tycks vara en utbredd (miss-)uppfattning inom sjöfartskretsar att transportförsäkringar avseende detta slag av gods är en mycket lukrativ affär för sjöförsäkringsbolagen; det är bara att sitta stilla och kamma hem en massa premier. - Fel! Vi kan inte minnas ett enda år under vår verksamhet, utan att det förekommit ett flertal skador på rågummibalar. Skadorna går tyvärr ofta upp till stora belopp, vilket naturligtvis försämrar statistiken.

Vad är det då för skador? I flera fall har man fått olja eller kemikalier på balarna. I andra fall har de bemängts med skräp, såsom metallspån, benflisor m m. Vid åtskilliga tillfällen har man vid lastning och lossning landat balarna på smutsiga kajer och sedan rullat runt dem ordentligt i grus, sand och snömodd, för att ta några exempel. Allt detta skräp biter sig fast i balarna och följer sedan med in i maskinerna under vidareberedningen. Man behöver inte vara fackman för att förstå att detta ej är lämpligt.

I många sändningar har balarna varit för dåligt talkade och bränt ihop, vilket orsakat mycket arbete och stora kostnader vid isärtagandet. Man har ibland försökt lägga plast mellan balarna i stället för talk, men det har visat sig att luftcirkulationen blivit lika med noll samt att kraftig kondens uppstått, varvid gummit delvis lösts upp (ruttnat).

Allt detta gör, som vi nämnt, att affären ingalunda är så lysande för försäkringsbolagen, som en del tycks tro. Eftersom vi alla så att säga sitter i samma båt och en förlust för den ena parten ger utslag hos den andra, så är vi tacksamma om fartygs- och stuveribefäl ville beakta nedanstående.

en enda liten rispa, hundratals gånger per dag kan hugga gripsen i pappersrullar, balar och kartonger utan minsta tvekan. Vi anser oss ej kapabla att komma med någon nöjaktig förklaring, utan överlämnar försiktigtvis detta till en psykolog.

Faktum kvarstår att gripsskadorna har ökat och vi är fula nog påstå att detta beror på bristande tillsyn från överheten, ingen nämnd och ingen glömd.

### 8. Truckskador

Beträffande truckskador skulle vi kort och gott kunna säga: se ovanstående kapitel. Det är ju numera så att trucken (och truckföraren) skall bestyra en stor del av arbetet i hamnen. I sin ambition att göra ett gott jobb och tillfredsställa stuveriarbetare och andra tar truckförarna ofta till hårdhänta metoder. Man hugger, välter, drar, föser, knuffar, lyfter och sänker godset så att åskådaren ibland undrar om det överhuvudtaget skall bli något kvar av de arma kollina. "Spanska tjurfäktarmetoden" (där trucken är den behornade tjuren) är väldigt populär på vissa håll. Synd bara att den stackars pappersrullen eller porslinslådan ej har samma möjlighet som toreadoren att hålla sig undan.

Den alltmer ökande ombordhanteringen med hjälp av truckar har medfört en speciell typ av skador, som också tenderar att öka. Detta gäller i hög grad säckgods staplat på pallar, där säckarna vid truckhanteringen ofta rivs sönder, dels av trucken själv, dels av pallarnas vassa kanter och hörn. Som ett konkret exempel kan vi nämna abracit i papperssäckar på pallar av trä, försedda med påkrympt plastväv som ytteremballage. Denna vara består av korn i olika storlekar, sorterade på olika pallar. När innehållet rinner ut och därmed sammanblandas betraktas det som totalförstört, eftersom användningen kräver en bestämd mängd av varje storlek. Många andra exempel på dylika kontaminationsskador har vi noterat, men avstår från en monoton uppräknning.

### 9. Separation

Det har säkert inte undgått läsaren av vi vid flera tillfällen omtalat

att onödiga skador uppstått på grund av bristande separation. De av oss så rosade "walking-boarden", som med fördel kan användas i många sammanhang, syns tyvärr ej så mycket nu som för ett par, tre år sedan. - Kostnadsskäl? - Enligt våra observationer förekommer de allt sparsammare på större fartyg och i det mindre tonnaget saknas de helt. Det är även på många håll tunnsätt med behövlig utrustning, såsom presenningar, plastduk, gunnies, oceanpapper, bastmattor och annan lämplig separationsmateriel. Tidspressen, orsakad av turlistor som måste hållas och som ger allt kortare liggetider, högt kostnadsläge m m, medför att man många gånger ej hinner att separera godset, även om man tänkt göra så från början. Men varför skall alltid försäkringsbolagen stå för fiolerna? Är det inte lämpligt att någon gång stanna och tänka efter? Vi inbillar oss att även personer, som inte har vårt gnälliga kynne, skulle bli långa i ansiktet, om de fick se papperssäcker med natriumpulver, stuvade direkt ovanpå kakaopulver, ävenledes i papperssäcker, utan någon separation emellan. I båda de partier vi tänker på var åtskilliga säckar sönderrivna. Gissa hur det gick med kakaon! I ett annat fall skeppades ett parti zinkvitt direkt intill säckar med aprikoskärnor. Även här "dröste" pulvret ut, med påföljd att en del av partiet med kärnorna blev förstört. I ett tredje fall hade syntetisk hartz kommit ut över intillstuvade rissäckar. Den gröten blev nog hårdsmält.

Detta är blott tre exempel utplockade ur en hel rad, som förekommit i våra besiktningsrapporter under året. Anses kostnaden för separationsmaterial så betungande att man ej vill ikläda sig den, finns ju i de allra flesta fall möjligheten att placera "omaka" gods på skilda ställen ombord.

#### 10. Stöld och manko

Vi tycker oss skönja en viss förbättring på denna front. Men tro nu för all del inte att stölderna bland sjötransporterat gods sjunkit till en nivå, som kan anses acceptabel. Nej, långt ifrån. Men just då det rör dessa skador har de åtgärder olika shipping-intressenter var för sig vidtagit, gemensamt gett ett positivt resultat. Vi kan nämna att ett flertal importörer förbättrat emballaget kring känsliga varor och i många fall buntat ihop de enskilda kollina samt försett dem

med ytteremballage. Vidare har vakthållningen såväl ombord som iland skärpts, och Tullverket prickar i märkrullorna för partier med begärliga varor innan fartygen börjar lossa; sedan ser man till att dessa partier uppläggs i låsta burar eller i omedelbar närhet av tullkurarna m m.

Förra året retade vi oss över de iögonfallande etiketter som japanerna klistrade på exportgodset till Sverige; där fanns en rad uppgifter, såsom båtnamn, rederi, inlastningshamn och datum samt innehåll i kollina (t ex radios, tape recorders, tools m m). Då vi tyckte att i synnerhet den sista uppgiften var en onödig upplysning, som enbart gagnade tjuven, tillskrev vi vederbörande i Japan. Vi kan nu som ett exempel på internationellt samarbete, låt vara av det lilla formatet, nämna att japanerna omedelbart slopade uppgiften om kollinas innehåll. Förmodligen är det fler hamnar än vår, som haft nytta av detta. - Såväl från hamnmyndighet som försäkringshåll har man bett oss påpeka att godset i många fall ligger kvar alldeles för länge i varuskjulen innan det hämtas. Detta är ett oskick, som påtalats i många år men som inte avhjälppts i någon nämnvärd grad. Utlämningspersonalen i varuskjulen har för oss namngivit flera firmor, som tycks använda dessa allmänna utrymmen som ett slags privata lagerlokaler. Konsekvenserna ger sig själva och behöver väl knappast närmare beskrivas.

Ett nytt bekymmer har vi fått på halsen under senare tid. Det blir allt vanligare att redarna lossar fartygens laster i en eller två centralhamnar och sedan skickar det vidare till bestämmelseorten med järnväg. Det är inte alls ovanligt att 25-30 järnvägsvagnar går till Göteborg med styckegods från Malmö resp Oslo eller vice versa. Vi kan försäkra att det händer ganska mycket i dessa järnvägsvagnar, såväl vid lastning som lossning. Som en generell regel vågar vi påstå att styckegods som lossas från järnvägsvagnar är betydligt mer skadat (och bestulet) än då det lossas direkt från fartygens lastrum. Vi har bl a fäst tullens uppmärksamhet på detta och anhållit om intensivare bevakning av vagnarna. Utöver stölderna förekommer rikliga kläm- och bräckageskador, beroende på miserabel stuvning, samt

smuts- och våtskador, som uppstått genom att man lagt ömtåligt och bristfälligt emballerat gods i dåligt rengjorda vagnar.

### 11. Nederbördsskador

Den som till äventyrs läst någon eller några av våra föregående årsrapporter har troligen märkt att vi flera gånger efterlyst regntält. Vi trodde förr inte att det var möjligt med någon ytterligare försämring på detta område, men vi bedrog oss. Tidigare använde man regntält åtminstone en och annan gång och luckade även på lastrummen, då nederbörden blev för riklig. Numera bekymrar man sig ytterst sällan om sådana bagateller som regnväta eller snö. Vad gör det om godset blir skadat, när man kan tjäna några timmar i liggetid! Två dagar innan vi skrev detta vräkte regnblandad snö ner över Göteborg. Lossning och lastning av fartygen fortgick dock hela dagen utan avbrott. Några regntält såg vi inte till. Däremot observerade vi hundratals våta pappersrullar i järnvägsvagnar och på kaj, avtäckta i väntan på inlastning. Från ett fartyg lossade man ris i säckar, från ett annat kakaoböner och från ett tredje järn och plåt.

När man påtalar sådant för de ansvariga och sedan får ett skriftligt svar att "tyvärr kom det en häftig regnby, men vi luckade på så snabbt det gick", blir man uppriktigt sagt ledsen i ansiktet. (Vi skulle gärna använda starkare ord, men avstår av censurskäl.)

Kära redare och andra vederbörande: Var finns alla de regntält som vi vet att Ni inköpt för ganska stora summor och varför används de inte?

Slutligen ett konkret exempel: Ett fartyg lossade för en tid sedan känsliga plåt- och järnvaror och även styckegods under kraftigt snöväder. Trots påstötningar från vår besiktningsman fortsattes lossningsarbetet med helt öppna luckor, så att snön hopade sig i drivor på mellandäcken. Man använde gaffeltruck i lastrummen som hjälp vid arbetet. Denna truck pressade så småningom ihop snön till sliriga vallar, som gjorde

att trucken inte kunde köra. Men bättre brödlös än saltlös. Man saltade kraftigt på de uppkomna snövallarna och så, trucken kunde åter röra på sig. Att den uppkomna och hemmagjorda saltlaken sedan rann ut över godset och åstadkom ganska stora korrosions- och våtskador var väl inget att fästa sig vid. Eller hur?

#### 12. Uppläggningsskador

Enligt samstämmiga uppgifter vi fått av olika fartygsbefäl ligger plåt och rör upplagda lång tid i vissa kontinenthamnar utan någon täckning. Orsak till detta är att en anhopning av skeppningar av olika anledningar skett i utskeppningshamnarna. Speditörerna kontrollerar då enligt uppgift varken uppläggning eller täckning av godset, oftast beroende på att de har sina kontor på annan ort och ingen representant i ifrågavarande hamn. Snötäckta stål- och järnvaror från sådana hamnar har ofta upplösts i Göteborg. I de fall våra importörer ej redan känner till dessa förhållanden står vi gärna till tjänst med ytterligare uppgifter.

#### 13. Läckande pontoner (patentluckor) - tätande tape

Vi har under året noterat ganska omfattande våtskador, beroende på att havsvatten och nederbörd läckt ner på godset i lastrummen, vilket i sin tur berott på otäta packningar i luckornas skarvar. Detta gäller såväl väder- som mellandäcksluckor.

Enligt vad vi inhämtat har en firma, "Diplomatic Marine" i Houston, Texas, framställt en "Ram-Nek Marine Tape" som är avsedd just till att tätta dessa skarvar med. Materialet är av plast och ger enligt uppgift ett vattentätt skydd. Tipset vidarebefordras härmed alldeles gratis.

#### 14. Diverse skador

Bandjärn i ringar, dels med emballage av kräppat papper, dels med juteväv.

Dessa ringar har ofta skeppats lösa och många gånger som utfyllnad mellan annat gods, främst järnrör. Bandjärnet har då deformerats, mer eller mindre. Därefter har ringarna ej passat på de anordningar

köparen-fabrikanten haft för upprullning av banden, varför mycket måst kasseras och ersättningar utbetalas. För att motverka detta har man i flera fall övergått till att lägga ringarna på pallar. Men säg oss den glädje som varar beständigt: Nya skador uppstod genom att man hivade pallarna med oklädda wirar, som knäckte pallarna och skar in i ringarna och stukade dessa. Fabrikanten kunde därför fortfarande inte rulla upp sina band. Numera lyfter man dock i stor utsträckning pallarna med mera ändamålsenliga anordningar, varför dessa följetongsskador antligen reducerats. På sista tiden har skadorna på detta gods huvudsakligen orsakats av lossning under nederbörd. Rostskador har därvid följt som brev på posten. Detta gäller i synnerhet det specialstål, som används i häftapparater o dyl, där skadorna blivit svårartade, ty stålet skall legeras och detta är inte möjligt på en rostanfränt yta.

Rörkrökar, oemballerade.

Under en stor del av året förekom svåra skador på dessa krökar. Genom att de slingades med wirar, som trädde genom krökarna, kom hiven i svängning och törnade mot annat gods och luckkarmar. Därtill kom att de ofta landades vårdslöst på stenkajen. Följden av allt detta blev otaliga stukningar och bucklor. Efter påtryckningar placerades sedermera dessa rörkrökar i bingar, varefter skadorna minskade kraftigt.

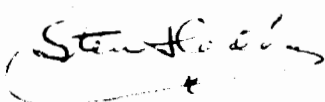
Plåt i järnbandade buntar och klovar. Företrädesvis kallvalsad.

De största skadorna har vi noterat på plåt från England. Enligt de uppgifter vi fått av fartygsbefälet hivas plåtklovarna där med wirar, som böjer plåtarna, spränger järnbanden och fläker upp emballaget. Därefter förskjuts plåtarna inuti klovarna med stukningar och sargade plåtkanter som följd. Vid lossningen i Sverige har de truckar som använts i lastrummen ytterligare fläkt upp emballaget och kantstött plåtarna. Våta har också trängt in och åstadkommit rostbildning. Skadorna har sedan i flera fall förvärrats genom att klovarna upplagts på kaj och täckts med våta presenningar.

Göteborg den 9 mars 1972

SJÖASSURADÖRERNAS FÖRENING

Besiktningsorganisationen i Göteborg

  
Sten Hedén

  
Arne Lannö

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1972

G Ö T E B O R G S   F R I H A M N S   A K T I E B O L A G

STYRELSE

Ledamöter:

Stenberg, Härje, ordf  
Tengroth, Bengt, vice ordf  
Broström, Dan-Axel  
Hanson, Per Olof  
Brynolf, Gösta  
Christoffersen, Torgeir  
Olson, Åke  
Linder, Åke  
Nyström, Tage  
Hugosson, Kurt

Suppleanter:

Carlsson, Torkel  
Brunsson, N Åke  
Hellgren, Georg  
Friberg, Henry  
Larsson, Per-Martin

Frihamnsföreståndare och verkst direktör: Ullman, Sven



## ORGANISATION M M

Göteborgs Frihamn, som enligt Frihamnsförordningen är att anse som utrikes ort såvitt angår tull- och andra införselavgifter (numera i första hand mervärdeskatt), öppnades år 1922. Bolaget kunde sålunda under året se tillbaka på en 50-årig verksamhet.

Bolagets verksamhet består i uthyrning av magasins- och andra lokaler och i mottagande, förvaring och vård samt utlämnande av varor.

Den av bolagets styrelse beslutade omorganisationen har trätt i kraft under år 1972. Trafiken och godshanteringen är sålunda samordnad med trafikverksamheten vid Göteborgs Hamn under Hamnens trafikavdelning. Gentemot trafikanterna svarar dock alltfört frihamnens platsorganisation för handräknings- och lagringsverksamheten jämte därmed sammanhängande expeditionstjänst.

Ansvarig för Frihamnsbolagets kommersiella verksamhet är i den nya organisationen Hamnens kommersiella avdelning, medan Hamnens administrativa avdelning övertagit vissa administrativa uppgifter.

Under året har en inom Hamnen verkande arbetsgrupp i det närmaste färdigställt en fysisk dispositionsplan för frihamnsområdet. Arbetet har bedrivits i samråd med personalrepresentanter i frihamnen. Planen, som avses bilda underlag för eventuella framtida utbyggnader, kommer att framläggas under år 1973.

## NYA ANLÄGGNINGAR

De anläggningar som nyttjas i bolagets rörelse uppföres och bekostas av Göteborgs Hamn. Genom nya investeringar har kapaciteten i frihamnen under året ytterligare utökats. Kajen vid kajplats 111 har sålunda breddats och ett nytt kajskjul nr 111 tagits i bruk. Skjulet har en yta av ca 4.800 m<sup>2</sup>. Vidare har magasin H byggts ut med ytterligare ett skepp om 1.950 m<sup>2</sup>. Detta skepp har försetts med såväl kylutrustning som uppvärmningsanordningar.

Hamnstyrelsen har beslutat att låta installera kylutrustning även i det skepp som gränsar intill det nya skeppet i magasin H och att installera värme i de två nordvästliga skeppen i magasinet. Vidare skall värmen i magasin D förbättras. Samtliga dessa arbeten beräknas bli slutförda under år 1973.

#### GODSOMSÄTTNING

Den sjöburna godsmängden uppgick under året till ca 430 000 ton, eller ca 200 ton mera än under år 1971. Kvantiteten av sjöledes avgående gods ökade med ca 9.000 ton, sjöledes ankommande gods minskade med i stort sett samma siffra.

Nedgången i den ankommande godskvantiteten beror till 85 % på minskad kaffeimport över Göteborg. Kvantiteten av ankommande bananer till frihamnen ökade under året, medan en viss minskning noterades för övrig färsk frukt. Importen av styckegods har fortsatt att öka.

Summan av den upplagda och utlämnade godsmängden i frihamnen och Kvillemagasinet uppgick under år 1972 till ca 170.000 ton mot ca 174.000 ton år 1971. Liksom år 1971 ökade lagringen på enskilda lager. Även lagringen i frihamnens kylmagasin har ökat, medan uppläggnings i övriga magasin och på kajplanerna minskat något.

#### TAXOR

Genom beslut av Hamnstyrelsen den 19 januari 1972 tillämpas från och med den 1 april 1972 ny taxa för gods som upplägges i Göteborgs frihamn.

Länsstyrelsen fastställde den 15 mars 1972 ett förslag av Hamnstyrelsen om höjning av handräckningstaxan i frihamnen.

## PERSONAL

Bolaget hade i sin tjänst år 1972 i medeltal 88 anställda (år 1971 91), därav 59 ordinarie och extra kollektivanställda (år 1971 58), 11 förmän (år 1971 11) och 18 övriga befattningshavare (år 1971 22).

Löner och ersättningar har under året utbetalats enligt följande:

kollektivanställda	2.048 tkr	(1971	1.841 tkr)
övriga befattningshavare .....	1.242 tkr	(1971	1.214 tkr)
styrelseledamöter och verkst direktör	33 tkr	(1971	32 tkr)

Jämlikt 14 och 15 §§ i lagen om tryggande av pensionsutfästelser m m har bolaget av pensionsstiftelsens avkastning för år 1972 gottgjort sig 226 tkr, avseende utbetalda pensioner till arbetstagare eller deras efterlevande, vilka omfattas av stiftelsen.

Bolaget har uppdragit åt Kommunernas Pensionsanstalt att beräkna det kapitaliserade beloppet av pensionsutfästelserna. Vid denna beräkning har anstalten enligt egen uppgift bl a följt rekommendationer som är under utarbetande inom kommunförbundets pensionsfinansieringskommitté. Dessa rekommendationer har förklarats innebära bl a ett helt nytt sätt att se på inflationens påverkan på i framtiden utgående pensioner. Hittills har denna faktor helt uteslutits ur beräkningarna. Det nya synsättet kommer, om det antages, att väsentligt öka beloppen av förpliktelseerna i alla de företag där det skall tillämpas. För bolagets vidkommande skulle bristen i pensionsstiftelsen bli omkring 3 milj kronor. Tidigare utredningar har utvisat obetydliga underskott. Ställning till frågan om eventuell ytterligare avsättning av medel för tryggande av bolagets pensionsutfästelser bör tagas först då det klarlagts vilka principer som skall tillämpas.

## EKONOMI

Bolagets omsättning utgjorde år 1972 5.625 tkr mot 4.955 tkr år 1971. Intäktsökningarna beror huvudsakligen på de taxehöjningar som framtvingats av kostnadsläget.

Handräckningsverksamheten har även under år 1972 lämnat ett betydande underskott. De taxehöjningar som vidtagits har i tidshänseende inte överensstämt med motsvarande avtalsmässiga lönehöjningar. Kostnaderna för handräckningsverksamheten har också påverkats ogynnsamt av ökade kostnader för inhyrning av truckar och för inköp av pallar.

Resultatförbättring jämfört med föregående år kan noteras för uthyrningsverksamheten, en förbättring som främst kan hänföras till den taxehöjning som enligt Hamnstyrelsens beslut tillämpats från den 1 april 1972.

I övrigt hänvisas till kommentarerna till resultat- och balansräkningarna.

I enlighet med avtalet mellan Göteborgs kommun (genom Hamnstyrelsen) och Frihamnsbolaget skall bolaget till Hamnen erlægga en arrendeavgift, motsvarande intill 8 % av verkliga anläggningskostnader för till bolaget upplåtna lokaler och upplagsplatser. Den arrendeavgift som kunnat tillgodoföras Hamnen med hänsyn till utfallet av 1972 års rörelse motsvarar inte erforderligt belopp.

Göteborg den 5 mars 1973.

Härje Stenberg

Bengt Tengroth

Dan Axel Broström

G Brynolf

T Christoffersen

Åke Olson

Å Linder

Tage Nyström

P O Hanson

Kurt Hugosson

S Ullman  
Verkst direktör

## RESULTATRÄKNING

	1972 tkr	1971 tkr
Intäkter av frihamnsrörelsen (Not 1) .....	5.625	4.955
Drift- och förvaltningskostnader (Not 2) ....	4.890	4.372
Rörelseresultat före avskrivningar och räntor (Not 3) .....	735	583
Andra intäkter:		
Räntor .....	10	2
Försålda inventarier .....	5	2
	15	4
Andra kostnader:		
Avskrivningar .....	167	131
Räntor (Not 4) .....	42	42
Pensioner (Not 5) .....	48	---
	257	173
Arrendeavgift till Göteborgs Hamn .....	493	414

## BALANSRÄKNING DEN 31 DECEMBER

	1972 tkr	1971 tkr
<u>Tillgångar</u>		
<u>Omsättningstillgångar (Not 6)</u>		
Kassa .....	2	1
Postgiro .....	11	60
Bank (Not 7) .....	663	188
Aktier och andelar i utomstående företag:		
Skandiaterminalen AB - 12.500 st à 100 kr	1.250	1.250
Scandinavian World Trade Center AB - 50 st à 100 kr	5	5
Fordringar:		
Fordringar hos kunder .....	730	629
Fordringar hos personal (Not 8) .....	114	---
Förutbetalda kostnader .....	11	---
Övriga fordringar .....	34	59
Summa omsättningstillgångar .....	2.820	2.192
<u>Anläggningstillgångar</u>		
Maskiner och inventarier (Not 9) .....	354	255
Summa tillgångar .....	3.174	2.447

<u>Skulder och eget kapital</u>	1972 tkr	1971 tkr
<u>Kortfristiga skulder</u>		
Skulder till leverantörer .....	225	113
Skulder till personal .....	209	123
Skulder till Göteborgs Hamn (Not 10) .....	958	544
Arrendeavgift till Göteborgs Hamn (Not 11) .....	493	414
Förutbetalda intäkter .....	4	---
Personalens källskatt .....	245	218
Övriga skulder .....	5	---
Summa kortfristiga skulder .....	<u>2.139</u>	<u>1.412</u>
<u>Långfristiga skulder</u>		
Lån (Not 12) .....	<u>705</u>	<u>705</u>
<u>Eget kapital</u>		
Aktiekapital .....	300	300
Reservfond .....	<u>30</u>	<u>30</u>
Summa eget kapital .....	<u>330</u>	<u>330</u>
Summa skulder och eget kapital .....	<u>3.174</u>	<u>2.447</u>

Bolagets borgensförbindelser uppgår till 3.894 tkr.

## KOMMENTARER

1972  
tkr1971  
tkr

## 1. Intäkter av frihamnsrörelsen

## Fördelning:

Fasta hyror (a) .....	412	529
Allmänna lagret (b) .....	1.395	1.144
Kajplata- och kajskjulsavgifter .....	133	116
Handräkningsavgifter (c) .....	3.561	3.073
Prämhyror (d) .....	42	80
Övrigt (e) .....	82	13
Summa .....	<u>5.625</u>	<u>4.955</u>

- a) Minskningen av fasta hyror sammanhänger med att bananfirmorna successivt har flyttat in i gemensam terminal.
- b) Taxehöjning den 1 april 1972.
- c) Taxan höjdes från och med den 1 november 1971 med 10 % och från och med den 1 april 1972 med ytterligare 10 %.
- d) Efterfrågan på Hammens järnpråmar har varit lägre än föregående år. Av disponibla tio pråmar var i medeltal tre uthyrda per dag. Försäljning av samtliga pråmar planeras.
- e) Helt ny avgift för ankommande landgods från och med den 1 november 1971.

## 2. Drift- och förvaltningskostnader

## Fördelning:

Personalkostnader (a) .....	3.570	3.306
Övriga driftkostnader (b) .....	1.128	883
Förvaltningskostnader .....	192	185
Summa .....	<u>4.890</u>	<u>4.372</u>

- a) Personalkostnadsökningen beror främst på avtalsenliga lönehöjningar.
- b) Höjningen av övriga driftkostnader är en följd av ökad inhyrning av truckar samt ökade kostnader för pallinköp. Truckparken är under förnyelse.

	1972 tkr	1971 tkr
3. Resultatutvecklingen under senaste fem- årsperiod framgår av tabell på sid. 10.		
4. Ränta på lån hos Frihamnens pensionsanstalt.		
5. Avkastningen av Frihamnsbolagets pensions- stiftelse har ej täckt Frihamnsbolagets pensionsutbetalningar under år 1972.		
6. Finansieringsanalysen på sid 11 visar vilka medel som tillförts verksamheten och hur de använts under åren 1968-1972.		
7. Frihamnens likviditet har varit bättre än budgeterat beroende på att arrendeavgifter till Göteborgs Hamn för år 1970 (del av) och år 1971 inte inlevererades under år 1972. De likvida medel som ackumulerats per 31 december 1972 bör disponeras för reglering av 1972 års arrende och för ytterligare truckinköp (jämför not 10).		
8. Fordringar hos personal avser förskotts- lön (preliminär lön) i samband med över- gång till nytt lönesystem.		
9. Maskiner och inventarier:		
Brandförsäkringsvärde .....	1.551	1.391
10. Avser ej erlagda arrendeavgifter för tidigare år.		
11. Årets arrendeavgift.		
12. Lån:		
Frihamnsbolagets pensionsstiftelse .....	700	700
Scandinavian World Trade Center AB .....	5	5
	<hr/>	<hr/>
	705	705
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>



FRIHAMNEN FEM ÅR I SAMMANDRAG      1972      1971      1970      1969      1968

Godsomsättning i ton

Sjöledes ankommande gods

från utrikes ort .....	218.795	227.914	235.722	242.875	244.662
från inrikes ort .....	242	410	209	46	407

Sjöledes avgående gods

till utrikes ort .....	211.464	201.994	178.841	184.750	168.137
till inrikes ort .....	---	---	---	8.148	10.942

Summa sjöburen godsmängd ....	<u>430.501</u>	<u>430.318</u>	<u>414.772</u>	<u>435.819</u>	<u>424.149</u>
-------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Lagrad och utlämnad godskvantitet i ton  
(frihamnslager och enskilda lager)

Frihamnen .....	145.161	150.384	148.336	149.192	142.969
Kvillemagasinet .....	25.101	23.539	17.266	8.075	35.944

Summa lagrad och utlämnad godskvantitet .....	<u>170.262</u>	<u>173.923</u>	<u>165.602</u>	<u>157.267</u>	<u>178.913</u>
--	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Resultatutveckling i tkr

Bruttointäkter .....	5.640	4.959	5.242	4.522	4.621
Rörelseresultat före av- skrivningar .....	660	545	1.181	1.021	844
Avskrivningar .....	167	131	187	204	166
Arrendeavgifter till Göteborgs Hamn .....	493	414	994	817	679

<u>Finansieringsanalys (tkr)</u>	<u>1972</u>	<u>1971</u>	<u>1970</u>	<u>1969</u>	<u>1968</u>
<u>Tillförda medel</u>					
Från årets verksamhet internt tillförda medel .....	660	545	1.181	1.021	844
Ökning av långfristiga skulder	---	---	---	705	---
Summa tillförda medel .....	660	545	1.181	1.726	844
<u>Använda medel</u>					
Investeringar:					
Aktier .....	---	---	200	705	---
Maskiner och inventarier	265	18	179	274	86
Arrendeavgifter till Göteborgs Hamn .....	---	450	817	678	658
Summa använda medel .....	265	468	1.196	1.657	744
<u>Specifikation av förändring av rörelsekapitalet</u>					
Ökning (minskning) av kortfristiga fordringar .....	200	(77)	(34)	286	(4)
Minskning (ökning) av kortfristiga skulder .....	(233)	163	29	(230)	(61)
Ökning (minskning) av bank- och kassamedel .....	428	(9)	(10)	13	165
Summa .....	+ 395	+ 77	- 15	+ 69	+ 100

Årsrapport över Sjöassuradörernas besiktningsverksamhet i  
Göteborgs hamn under år 1974.

---

Göteborgs hamn uppvisade - som vanligt - rekordsiffror för året vad gäller omsatt godsmängd.

Vi är glada att vi ej samtidigt måste redovisa dylika siffror beträffande skadat gods. Vi skyndar oss dock tillägga, att någon nämnvärd minskning ej heller skett, varför tillståndet på "vår" skadefront kan betecknas med status quo.

År 1974 sönderfaller här i Göteborg väderleksmässigt sett i två hälfter. Första delen av året var onormalt torr, medan den andra hälften slog rekord i nedrasande nederbörd. Tro ej att vi nu tappat tråden och tänker komma med någon meteorologisk översikt. Det är bara så, att de fuktskador på gods vi slapp ifrån under årets första månader kom igen mångfalt under de senare. Då det regnade ej bara över Göteborgs hamnkvarter med omnejd utan jämväl över större delen av Europas och Mindre Asiens hamnstäder, blev resultatet det att vi aldrig någonsin under vår långa besiktningsmanabana sett så mycket våtskadat gods på så kort tid. Det var synbarligen inte bara i Göteborg som man lastade och lossade fartyg i hållande regn utan att använda regntält eller andra skydd. Vad vi skrev i vår förra årsrapport beträffande brådska och förkortad liggetid för fartygen har alltså fortfarande giltighet. Man glömmer på många håll godset och ägnar sig desto mer åt matematisk uträkning av timmar och minuter.

Denna hets kan naturligtvis medföra vådliga konsekvenser om den drivs in absurdum. Man kan i brådskan förledas tro att en illa uppsatt eller dåligt surrad godsstuv i ett lastrum nog kommer att stå kvar, bara inte vädret blir för dåligt under resan. En vis man med mångårig erfarenhet till sjöss lär en gång ha sagt att "skillnaden mellan tro och vetande kan till sjöss betyda döden". Låter kanske avskräckande men innehåller mycken sanning.

En positiv trend under det gångna året är att mängden buntat och pallat gods ökat. Det är positivt ur många synvinklar. Godset skonas, lossning och lastning går snabbare, upp- och omsorteringar elimineras (nåja - i varje fall reduceras), utlämningstakten i hamnarna kan ökas m m. Den plastkåpa som ibland dras över buntarna anser vi dock inte alltid ge ett hundraprocentigt skydd. Det händer nämligen då och då att kondens bildas innanför plasten, varvid godset våtskadas. Små lufthål i plasten tror vi kan göra gott för att förhindra dylika skador.

Beträffande skadorna på gods skeppat i containers, trailers och på flak så har, enligt våra noteringar, skadorna ökat, vilket till viss del sannolikt beror på att mängden sådant gods blivit större.

För övrigt hänvisar vi till följande specifikation över olika skadetyper:

### Containers

Tappade containers har vid några tillfällen under året vållat skrämshicka hos handhavaren och i någon mån även hos försäkringsbolaget. Skadorna blir vid sådana tillfällen betydligt större än på skeppare Jönssons klocka då han tappade den från toppen av Empire State Building. Jönsson tog ju lugnt hissen ner och fångade upp klockan då den kom farande. Den gick nämligen tio minuter för sakta.

Vitsen är ju gammal och det börjar också en del av de containers bli som nu är i omlopp. Dessa tunga och otympliga

kollin är helt naturligt svåra att handskas med och svårast tycks det vara då de skall lyftas och flyttas med truckar av varierande slag samt s k bockkranar. Det händer då att de ibland får extra törnar som sätter sina spår i form av bucklor och hål i behållaren. Vi vill i det här sammanhanget uppmana dem som har tillsyn över "burkarna" att kontrollera taken mera noggrant än som nu sker. Det är inte alls sällsynt att lyftokens knaster gör hål i containertaket om oket landas snett på containern vid lyftning. Tyvärr är det ännu så att de flesta lyftok som nu användes ej är försedda med s k sökare som automatiskt styr okets spetsiga knaster i hörnlådorna. Då övervägande antalet containers uppställs otäckta på öppna kajplatser, kan sådana takhål orsaka svåra våtskador på innehållet om de ej observeras och åtgärdas. Vi har ett flertal exempel på sådana våtskador, bl a säckar innehållande ris samt kartonger med textilvaror. Båda godslagen är ju som känt synnerligen fuktkänsliga.

Beträffande stuvning av godset inuti behållarna så har vi som vanligt fått se en nätt provkarta på hur det inte bör se ut. T ex stora plåtfat stuvade ihop med glasvaror och musikinstrument, alltsammans dåligt separerat och bristfälligt säkrat. Gissa vilket godslag som klarade sig bäst? I en annan container såg vi plastfat med flytande kemikalier stuvade ihop med trälådor med vassa kanter och hörn. Denna gång hade faten klarat sig sämst. Alltid någon variation.

Representanter för rederier och stuverier framhåller att en bidragande orsak till den bristfälliga stuvning som ibland förekommer i containers kommande från inlandet kan vara att arbetet sker i dålig belysning på fabriksgården. Göteborgs hamns förnämliga belysning framhålles som lämpligt objekt i studiesyfte.

I Skandiahammen påstår man dessutom att man då och då får containers som ej är plomberade, vilket naturligtvis underlättar stölden i behållarna. StA, Skandiaterminalen AB, sätter i sådana fall dit plomber, men då kan en skada redan ha skett.

Man framhåller även att de s k IMCO-lapparna som finns på vissa containers är mycket svåra att avlägsna. Båtskrapor måste tas till. Den form av gummerade etiketter, där man kan dra loss själva etiketten medanklistret sitter kvar, rekommenderas varmt.

För att vidare fortsätta med kvirrandet, så påstås det även att mottagarna ger håken i att ta bort IMCO-lapparna i de fall de själva strippar (lossar) containerna. Avlastare och mottagare ombedes vänligen ta notis om ovanstående för allas bästa.

#### Buntar och flak

Vi har framför ögonen en diger utredning gjord av två norska sjökaptener utgörande en jämförelse mellan tre olika transportsystem, nämligen a) konventionella transporter, b) containertransporter och c) avlastarförpackade enheter.

Man kommer där fram till slutsatsen - vi tillåter oss saxa - "ett noggrant planerat och på riktigt sätt infört system med avlastarförpackade enheter är ekonomiskt överlägset alla andra system oavsett handelns struktur". Beträffande de ekonomiska anser vi oss ej kompetenta göra något uttalande, men saxar på ett annat ställe i utredningen definitionen på systemet: "Det kan kort beskrivas som ett transportsystem, där avlastaren står för allt nödvändigt emballage från sin dörr till mottagarens. Enheterna bör väga mer än ett vikton och vara så konstruerade och utformade att de fungerar tillfredsställande under hela transporten."

Den sista meningen är som synes en aning "luftig", varför vi vill förtydliga den med hur vi anser en sådan enhet bör se ut. Den skall vara kompakt och fylla ut hela pallen. Den skall vara ordentligt fixerad vid pallen medelst band. Säckgoods skall sömmas (stuvast korsvis). Buntarna bör vara försedd med någon form av emballage. Om plast användes, gör då några lufthål i den. Vi har, som förut nämnts, sett flera fall med kondens innanför plasten. (Detta gäller även krympfilm.) Gör ej enheten för hög. Hur hög beror na-

turligtvis på godsets utseende och tyngd. Över 1,5 meter är ej tillrådligt enligt vår åsikt. Sätt skeppningsmärket på sidorna och ej på översidan, vilket ibland förekommer. Sist men inte minst: Pallarna skall tåla enhetens tyngd. Det sista verkar helt naturligt, men oj, vad många hopsjunkna och splittrade pallar vi sett!

Samordningen mellan exportörer och importörer är synbarligen ej alltid vad den borde vara. Vi har upplevt hur man i hamnens varuskjul brutit isär utmärkta buntar, väl bandade och där kartongerna t o m klistrats fast vid varandra, samt placerat dessa på andra pallar. Orsak: De ursprungliga buntarna passar ej in i mottagarens pallhyllor. Följd: Ökade kostnader och ökade skador.

Beträffande flaken så kan vi kort och gott hänvisa till vår föregående årsrapport eller sagt med andra ord, några nämnbärd förändringar har ej skett så långt vi kunnat märka. Fortfarande saknar det gods som stuvats på flak många gånger stöttning i sidorna, varför det glider av eller förskjutes. Bättre säkring av godset och stoppklackar i kanterna på flaken efterlyses.

#### Märkning av gods

Vi har under det gångna året av olika intressenter uppmanats att för femtioelfte gången ta upp detta ämne. Man anser - med rätta - att dålig och bristfällig märkning av kollina för med sig icke önskvärda konsekvenser. Sådana kan vara felsortering, felutlämning, stölder, skador åstadkomna vid de extra hanteringar som erfordras vid omsortering samt sist men inte minst hjärtinfarkter och nervsambrott hos handhavarna. Observera att vi är lika goda kålsuppare här i Sverige som utomlands, d v s dålig märkning förekommer även i stor utsträckning på vårt exportgods.

Nå, men hur skall märkningen då vara för att bli passad av kräsna besiktningsmän? Jo, vi har här i Sverige en organisation kallad Sveriges Standardiseringskommission, Stockholm, som utgivit noggranna anvisningar rörande detta. Det

är bara att rekvirera. Vi vill här tillägga att eliminering-  
en av all onödig märkning (= upplysning) på kollina är en  
önskan vi brukar ha med i vår aftonbön. Vi avser då uppgif-  
ter i stil med "This carton contains 5 doz. shirts, size 39-43.  
Colour: pink".

Beträffande märkning av kartonger så har vi vid några ensta-  
ka tillfällen sett sådana, där man förutom skeppningsmärket  
på två sidor även skrivit kartongernas löpnummer på gavlarna.  
Underbart! Det händer nämligen att speditörerna ur större  
partier avhämtar mindre delar och då skall man ofta ha vissa  
löpnummer. Dessa är då för det mesta "gömda" inuti stuv-  
en och då börjar ett kiv och ett slit innan man fått fram just  
sina nummer. Efteråt ser stuv-  
en många gånger ut som ett illa  
hanterat skatbo. Märkning på gavlarna underlättar framtagan-  
det avsevärt.

Man klagar på sina håll bittert över den dåliga märkningen  
på järnvaror och metallrör. Här används ofta färgbeteckning-  
ar som skeppningsmärke, t ex "GUL ÄNDA". Ja, det har ju 700  
miljoner kineser också, men att skilja dem åt enbart med  
hjälp av den definitionen ställer sig förmodligen lite svårt.

#### Stuveriskador

Inom detta område är skadorna orsakade av truckar de domi-  
nerande. Man kör ner portar, man brakar in i skjulväggar,  
man river ner lastade flak och sticker hål i containers m m.

Då frågar sig vän av ordning omedelbart om truckförarna inte  
är utbildade. Jo, minsann, i de flesta fall är de det. Vad  
är då orsaken till alla fataliteterna? Vi svarar på truck-  
förarnas vägnar: Sikten är skrämmande dålig. Vi har själva  
vid några tillfällen suttit i förarhytten på gaffeltruckar.  
Det är en säregen upplevelse, tro oss. Framåt ser man inget  
annat än stativ, stänger, hydrauler, kedjor m m. Vrider man  
huvudet ett och ett halvt varv kranbalksvis åt styrbord,  
upptäcker man högra gaffelspetsen (om det inte regnar). Den  
vänstra ser man inte alls. Efter en visit i en sådan förar-  
hytt är man inte längre förvånad över att truckföraren under



arbete ömsom hänger ut på höger sida, ömsom på vänster. Ibland ligger han nästan på golvet för att i nästa moment stå upp och sträcka på halsen som en giraff. - Vi vill här skjuta in en liten fråga: Varför standardiseras inte gaffelfickorna på containers och storflak? - Vid ett tillfälle då vi åkte med en gaffeltruck såg vi som nämnts högra gaffelspetsen och föraren riktade in den mot ena gaffelfickan samtidigt som vi båda hoppades att vänstra gaffeln skulle passa i den andra fickan. Det gjorde den inte! Har man otur blir resultatet ett litet trevligt stickhål i containern.

Andra tillfällen då det tarvas millimeterprecision mitt uppe i den dåliga sikten är då trucken är försedd med lyftok och man skall sikta in okets spetsiga knaster i containerns relativt små hörnlådor. En liten miss där och man landar oket på containertaket, varvid knastren gör hål i taket. Detta kan undvikas om man, som vi förut nämnt, förser dessa ok med s k sökare som automatiskt riktar in oket i rätt läge. Tyvärr finns ännu endast ett fåtal sådana ok i Göteborgs hamn.

Nog borde det i vår teknik- och TV-ålder gå att konstruera en truck med sikt. Varför inte en liten TV-kamera som ser framför trucken? Det blir en extra kostnad förstås, men vi tror vid det här laget att alla skador man nu åstadkommer kostar mer.

Massawirar är ett kapitel för sig som vi haft uppe i flera rapporter. Dessa wirar är lätta att applicera runt godset och händiga vid många tillfällen, blott man använder dem rätt. Tyvärr brukas de rätt ofta till gods som ej tål deras omfamning. Vi har sett många - alltför många - trä- och fanérlådor som wirarna nästan skurit av på mitten; så ock balar och rullar med svåra inskränningar och djupa sår orsakade av massawirarna. Vi skulle vilja säga samma om användandet av dessa wirar som nunnan som körde barnvagn och då tillfrågades om innehållet var klosterarbete. - "Nej, kardinalfel!"

Uppläggning och uppställning av exportgods i varuskjulens sker ibland litet väl slentrianmässigt. Det händer tyvärr då och då att man placerar för tungt gods ovanpå vartannat med sättningar och klämskador som följd. Ibland bygger man också upp för höga stuvor som rasar eller ställer pallbuntar av varierande storlek ovanpå varandra, varvid snedbelastning uppstår och ras sker. Assuransen betalar!

#### Stuvning och säkring av gods ombord

Fortfarande skeppas stora mängder konventionellt gods över världshaven, såväl i när- som fjärrtrafik. Förra året klagade vi över att stuvning och separering av godset många gånger lämnade mycket övrigt att önska. Tyvärr måste vi fortsätta kvirrandet även i år. Det händer enligt vår mening alltför ofta att man placerar mjukt gods (balar, säckar och dylikt) direkt mot spant, lejdare och andra utskjutande metallföremål. Att gods läggs direkt på järndäck utan någon dunnage under och därvid rostskadas och blir fuktigt av skeppssvett är en alldaglig syn. Så även att man placerar klent gods som utfyllnad mellan andra godslag. Innehåll som förpackats i papperssäckar är ju en historia för sig. Fick vi bestämma skulle alla partier med papperssäckar slås in i paket, d v s helt skiljas från övrig last med presenningar. Det är ju nämligen inte bara så att papperssäckarna i ett visst enskilt parti rivs sönder med manko som följd, utan ofta uppstår dessutom kontamination, där innehållet sammanblandas med andra partiernas innehåll. Det är numera också vanligt att man bygger upp stora stuvor med kartong- och säckgods utan några tyngdfördelande mellanlägg mellan de olika lagen. Resultatet blir ofta sättningar och ras.

För en tid sedan var vi ombord i ett större fartyg som intog last för USA. I ett av lastrummen hade man i en föregående svensk hamn (inga namn) lastat in ett stort parti papperssäckar med pulver. Dessa hade placerats trettiofem lag i höjd i en lodrät tir utan mellanlägg eller stämpling. Dessutom hade man på toppen placerat ett maskinkolli väggande över tjugo ton. Man tror faktiskt inte sina ögon när man ser sådant.

I vår förra rapport omtalade vi att fartyg i fjärrtrafik lossade i kontinenthamnar och sedan gick ut i Nordsjön med stora tomrum i lastrum som uppkommit efter det gods som utlossats. Rasrisken var naturligtvis överhängande. Tyvärr tycks ingen nämnvärd förbättring ha skett härvidlag under det senaste året. Som alltid skjuts skulden på tidsbrist och hets. Båten skall gå. Vi påminner oss här en historia om mannen som kom nerrusande till Amerika-kajen i Göteborg och frågade med andan i halsen när båten skulle gå. - "Om trekvart," blev svaret. Mannen flämtade: "Går det ingen tidigare? Jag har så förbaskat bråttom!"

Vi har även haft fall då "feeders" (ro-rofartyg) som går i närtrafik haft skador på lasten till följd av bristfällig surrning. Man utgår tydligen från att det inte kan hända så mycket under en kortare resa, ofta utefter kusten. En missuppfattning som kan kosta mycket pengar. För att ta ett par exempel: Ett mindre ro-rofartyg hade ombord bl a en stor motor placerad på en s k Mafi-vagn. Man gick utefter kusten och smög i stor utsträckning inomskärs, varför man endast surrat motorn bristfälligt med några klena wirar - så att säga symboliskt. Vid passage av en öppen fjord fick man grövre sjö och krängde till kraftigt, varvid surrningarna sprängdes och motorn demolerades. Orsaken var att en uppgrundning fanns strax utanför kurslinjen. Vår lärare i meteorologi omtalade en gång för oss att den cirkulära vågrörelsen kraftigt förstärks vid passage av sådana uppgrundningar och att då s k surf uppstår. Den skall man akta sig för utom i de fall då man är försedd med en surfbräda.

Ett annat tragiskt fall var ju då ett plåtlastat mindre fartyg på väg från Uddevalla till Marstrand kantrade på Marstrandsfjorden, varvid besättningen omkom. Orsak: Grovplåten hade ej stämplats. Dessutom gick man med öppna luckor.

#### Stöld och manko

Vi tror att stölderna numera i viss utsträckning är orga-

niserade beställningsjobb. Det har under året hänt att hela partier försvunnit och utredningar efteråt visar att tjvarna varit helt insatta i rutinerna och väl orienterade på platsen. Det har också vid åtskilliga tillfällen förekommit att de bestulna kollina varit uppskurna med rakblad eller vassa knivar, varefter banden skjutits över den skåra som åstadkommits. Så bär sig inte en ögonblickstjuv åt!

Man har även brutit sig in i containers och även då verkar det som man i förväg vetat om innehållet.

Inbrott i varuskjul har också förekommit ymnigt. I de flesta av dessa fall har man synbarligen företrädesvis varit ute efter sprit och cigaretter. Otur hade dock den tjuv som brutit sig in genom en skjulvägg och upptäckt att han hamnat i en tom bur, låst på utsidan. Av spåren att döma hade han haft ganska stort besvär att åter ta sig ut samma väg han kommit in. "Man gör sina misstag här i livet," sa igelkotten, steg av rotborsten.

Men vad kan man då vidtaga för motåtgärder? Ja, naturligtvis måste det till inhägnad av känsliga terminalområden samt intensifierad bevakning och kontroll. Just nu pågår också sådan inhägnad och utökning av kontrollen på de flesta hamnavsnitt i Göteborg, vilket noteras med tacksamhet.

Dessutom vill vi uppmana dem som har hand om olika dokument såsom märkrullar, manifest och inlagor av olika slag att vara synnerligen restriktiva vid utlämnandet av dessa. Låt ingen utomstående ta del av dem och lägg dem ej heller ifrån Er. Spejande ögon finns överallt, vi försäkrar (ej menat som någon vits).

Lämna ej heller containerna obevakade. Har Ni inte möjlighet att hela tiden kontrollera containerns dörrar så ställ burkarna med dörrarna mot varandra.

I Frihamnen hade man för några år sedan lösa bursektioner som lätt kunde sättas runt ömtåligt och begärligt gods likt en barnhage. De har dock nu "kommit bort" som länsman

i Delsbo. Varför vet vi faktiskt inte men faktum är att vi tyckte de var bra.

Vi skulle till sist vilja komma med en uppmaning till importörerna. Använd inte hamnens varuskjul som lagerlokaler utan hämta Ert gods så snart som möjligt.

#### Kajlagt gods

Detta godsslag har som vanligt orsakat många bekymmer, inte minst för försäkringsbolagen. Vi nämnde i början av denna rapport att senare hälften av 1974 var mycket nederbördsrik. Lågtrycken avlöste varandra i en aldrig sinande ström. Som vi numera ingående fått lära oss av väderleksgubbarna i TV så blåser det nästan alltid vid sådana tillfällen. Riktigheten av detta påstående har man många gånger kunnat vidimera i hamnen. De lätta - och ibland dåligt förankrade - plastpresenningar som täckt godset på kajerna har blåst av titt och tätt, varefter regnet gjort sitt för att luckra upp innehållet.

Vi känner en man som har hand om sparrar och andra underlag till kajlagt gods i Göteborgs hamn. Han tycker tiderna blivit sämre och frågar oss med förebråelse i rösten, varför man numera använder färre strön. Vi låter frågan gå vidare.

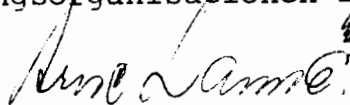
Som avslutning på denna årsrapport kan vi omtala att godsmängden i Göteborgs hamn under 1974 totalt utgjorde 27.289.000 ton enligt hamnkontoret. Av detta var 20.283.000 ton olja och 7.006.000 ton massgods och styckegods.

I hamnen omsattes 120.841 containers motsvarande 154.918 tjugofots containers. Antalet flaklaster var 54.824 stycken. Den totala enhetslasttrafiken utgjorde förra året 60% av

Göteborgs hamns styckegodstrafik i utrikes fart. Allt enligt information från hamnkontoret.

Göteborg i mars 1975

SJÖASSURADÖRERNAS FÖRENING  
Besiktningsorganisationen i Göteborg



Arne Lannö