

SKEPSSBYGGERI

Fermtanker sjösatt vid Götaverken



T. v. ses gudmodern fru E. Th. Christiansson omgiven av skeppsredarna Dan-Axel och Tor E. J:son Broström samt direktör K. E. Jacobson.

Dopet förrättades av fru E. Th. Christiansson. Rederiet representerades vid stapelavlöpningen av borgmästare Elis Nordenfelt, skeppsredare Tor Erland J:son Broström, tekniske

direktören E. Th. Christiansson, m. fl. och varvet av styrelse och varvsledning. Bland gästerna märktes fru Ann-Ida Broström, fru Karin Jacobsson, m. fl.

MS Fermland är det 26:e fartyg som Götaverken byggt för Broströmskoncernen. Fartyget bygges till högsta klass i Lloyd's Register och får en speciellt förnämlig besättningsinredning med stora, praktiskt inredda hytter, mässar och dagrum. Ett fullständigt luftkonditioneringssystem möjliggör för varje besättningsman att individuellt reglera temperaturen i sin hytt — han kan t. ex., då fartyget går i tropiska farvatten, efter egen önskan kyla ned luften i hytten under yttertemperaturen.

En annan detalj som ägnats stor uppmärksamhet är brandskyddet. Inredningen akterut är sålunda indelad i olika avsnitt, vilka skiljas från varandra av brandsäkra, asbestbesprutade stålskott, och vidare är allt isoleringsmaterial brandsäkert, i maskin- och pannrum kommer att finnas en kolsyreanläggning för eldsläckning, o. s. v.

Hjälpmotorerna är liksom huvudmaskineriet av varvets fabrikat.

EN MARKLIG REDERI-HISTORIA

Efter sjösättningen gav Götaverken lunch på Grand hotell. Ordföranden i varvsstyrelsen generalkonsul Gunnar Carlsson hyllade i ett anförande minnet av de män, som byggt upp Broströmskoncernen till vårt lands största och ett även efter internationella begrepp stort och mäktigt rederiföretag. Han erinrade om Axel Broströms blygsamma början med galeasen Mathilda samt om Dan Broströms lysande insatser och

Tank MS FERMLAND

Sjösatt (launched) 20 september. Varv (yard): Götaverken, Göteborg. Rederi (Owners): Ångbåts AB Ferm, Kristinehamn.

Längd över allt	157 m.	Length over all	515' 2"
bredd	19.5 m.	beam	64' 0"
djup	11,6 m.	depth	38' 2"
medeldjupgående	9,0 m.	mean draft	29' 7"
dödvikt, ton	15.800	deadweight, tons	15.800

8-cyl. Götaverken Diesel

2-takts, enkelverkande		2-stroke, single-acting	
cyl. diameter	680 mm.	bore	680 mm.
slaglängd	1.500 mm.	stroke	1.500 mm.
varv/min.	112	r. p. m.	112
effekt, IHK	7.350	power, IHP	7.350
fart på last, knop	14,5	loaded speed, knots	14,5

GENERAL DATA:

The Fermland is the 26th vessel built by Götaverken for the Broström concern and will be the first tanker in the Ferm fleet. The Ferm company of Kristinehamn is the oldest of the existing Broström companies and therefore historically the mother company, although the Tirfing by reason of its character as a holding company is generally regarded as the mother company. The crew's accommodation will be spacious and attractive with cabins, mess-rooms, and day-rooms fully and individually airconditioned so that each member of the crew may have the exact temperature he prefers in his cabin under any given conditions. Particular thought has also been devoted to fire-prevention. The accommodation is sub-divided by fireproof steel bulkheads lined with asbesthos and the insulating material is fireproof. Engine-room and boiler room will have CO₂ fire-fighting equipment, etc. The Fermland was christened by Mrs. E. Th. Christiansson, wife of the technical director of the Broström companies.

om hur den följande generationen fört verket vidare. Götaverken har gamla förbindelser med Broströmskoncernen, sade tal., och ville se deras upprinnelse i byggandet av ångaren Libau för Axel Broström på 90-talet. Sedan dess har en lång rad fartyg av olika typer byggts för Broströmsrederierna, men MS Fermland är det första bygget för Fermbolaget, koncernens historiskt sett egentliga moderbolag. Generalkonsul Carlssons tal utmynnade i en hyllningsskål för Broströmskoncernen, vilken alltid varit, alljämt är och säkert kommer att förbli en källa till stolthet för svensk sjöfart.

...OCH EN MARKLIG VARVSHISTORIA

Skeppsredare Tor E. J:son Broström talade för Götaverken och framhöll att det varv, som den inflyttade skotten Alexander Keiller år 1841 under blygsamma förhållanden startade dels på stadssidan och dels på hisingsidan utvecklats icke blott till en storindustri utan även till ett av världens största varv, vars konkurrenskraft det internationella skeppsbyggeriet alltid måste räkna med. Redan under den Keillerska perioden kan varvet sägas ha bidragit till att skapa den moderna svenska skeppsbyggeriindustrien, men det blev dock under den Hammarska perioden det icke blott befäste sitt anseende som ett välskött varv utan även utvecklade sig till det storvarv det i dag är. År 1916 knöts Broströmskoncernens intressen till varvet genom att Dan Broström blev ordförande i Götaverkens styrelse, men redan dessförinnan hade ett rätt intimt samarbete bestått, varom de många Broströmsfartyg varvet byggt bär vittne. Skeppsredare Broström erinrade om att den av generalkonsul Carlsson nämnda SS Libau var Axel Broströms första järnångarfartyg. Sedan dess, och i synnerhet efter första världskriget, har en lång rad nybyggen tillkommit. Det senaste stora arbete varvet utfört för koncernen var ombyggnaden i år av Svealand, och skeppsredare Broström sade sig vara varvet stor tack skyldig för ett utmärkt arbete. Hans tal slöt med ett tack för ständigt gott samarbete och en hyllning för Götaverken.

SÄKKUNNIG GUDMOR

Direktör K. E. Jacobson framförde varvets tack till gudmodern för väl förrättat värv, vilket han konstaterade att hon utfört med all den sakkunskap man kunde förvänta av makten till den tekniske direktören i landets största rederikoncern.

Fru Christiansson tackade för det uppdrag som anförtroddes åt henne och sade att det varit en så mycket större glädje för henne som hon är värmänsklig och dessutom själv haft yrkesmässiga förbindelser med Broströmsflotten.

HAVERIER

AKILLES, tyskt fartyg på 500 ton d. w., och ALLEGRO, tyskt fartyg på 150 ton d. w., gick på grund vid Segelskär i Husaröleden den 18 september. Allegro flottogs av Storgrogg och bogserades till Stockholm, medan Akilles beräknade bli flottagen sedan lasten lossats.

HOPPET, motorsegelare av Mariestad på 150 ton d. w., fick eld i lasten och måste söka nödhamn i Höganäs den 19 september på resa Wismar/Göteborg med brunkolsbriketter. Lasten lossades i Höganäs och endast en mindre del av briketterna uppgavs ha förstörts.

KOMETEN, läktare av Göteborg på 2.600 ton d. w., grundstötte den 17 september i Limhamns hamn. Läktaren var lastad med cementklinker och var under bogsering av Atlas från Slite på Gotland.

LANGVIN, norskt motorfartyg på 263 br.-ton, har bogserats in till Disco-området med maskinskada enligt ett Bergenmeddelande av den 21 september.

LYØ, danskt motorfartyg på 58 br.-ton sjönk den 17 september i Kielkanalen efter att ha kolliderat med tyska motorfartyget CANOPUS. Besättningen räddades. Lyø var på resa Nakschov/Hamburg för att lasta kali.

WOLANDA, holländskt motorfartyg på 233 br.-ton gick på grund vid Segelskär i Husaröleden den 16 september och drogs flott samt bogserades in mot Stockholm följande dags kväll. En del av haveristens trälust överfördes till en läktare. Enligt uppgift blev Wolanda endast obetydligt läck.

YMER, dansk bogserbåt på 91 br.-ton, kantrade den 20 september under bogsering av amerikanska kolfartyget Ferdinand R. Hasler till Sydhavnen i Köpenhamn. Kantringen skedde utanför Langelinie-pirens fyr sedan en tross sprungit och Ymer kommit in i propellervattnet. De fyra ombordvarande kom i vattnet men räddades oskadda i land.

BELJEANNE, norsk ångare på 10.330 ton, togs under bogsering från Gibraltar till London den 16 september av bogserbåten Turmoil. Beljeanne som hade last av socker från Mauritius till London, anlöpte Gibraltar den 7 september för att bunkra och rapporterade samtidigt pannskada.

DRONNING INGRID, Stora Bältfärja, gick den 23 september i tät tjocka på grund i Nyborg Fjord då

MS CARLSHAMN

forts. från sid. 1423

Som i förra veckans nr omtalades har Ekensberg från E. B. Aabys Rederi A/S i Oslo fått beställning på ett 4.400 tons lastmotorfartyg. Detta fartyg blir det största, som hittills byggts vid Ekensbergs Varv och vad d. w.-tonnaget beträffar det största i Stockholm.

REDERIRÖRELSEN VINGKLIPPES

Vid Ekensbergs Varvs middag efter leveransen höll skeppsredaren Sven Salén ett uppmärksammat anförande om vad investeringsavgiften skulle innebära för den svenska sjöfarten.

Det nu levererade MS Carlshamn utgör ett led i en kedja på fem nya fartyg för våra rederier, sade skeppsredare Salén. Dessa fartyg representerar ca 50 milj. kr. i nybyggnadskostnad. Det är en allvarlig sak för rederierna att fartygen stigit så i pris. Enda anledningen till att det byggs nya fartyg är att det finns vinstmedel och att frakterna i dag är gynnsamma. Vi kunna dock ej blicka in i framtiden, och vi vet ej heller vad den styrande myndigheten bär i sin sköld. Vi har tidigare haft fri avskrivning, men den synes nu bli fräntagen oss, och det är ett allvarligt hot. Det vore bättre att veta verkliga avsikten bakom investeringsskatt och investeringsavgift, ty initiativkraften förlamas av ovissheten.

Har man en tillgång bör den också få vårdas och förbättras, men en farlig psykos griper nu omkring sig. Husen får inte repareras och vägarna blir sämre.

Vi redare har blivit vingklippta, sade skeppsredare Salén. För behövliga fartygsköp från utlandet kan vi inte få tillräcklig valuta och för nya rederier har det blivit nästan omöjligt träda i verksamhet. Kan inte myndigheterna förstå att vi måste få friare händer?

färjan var på väg in i Nyborgs hamn. Dronning Ingrid hade blott få passagerare ombord men en del järnvägsvagnar. Enligt uppgift torde ingen människa ha skadats.

TUNAHOLM, motorfartyg av Göteborg på 6.060 ton d. w., gick på grund på Sjollen vid Flintrännan strax före midnatt natten till den 23 september på resa Göteborg/Norrland i ballast. Fartyget flottogs efter 15 timmar av Harald och Dan samt Karl och infördes i Lommabukten, där dykarundersökning visade att Tunaholm inte var läck.