



Lokalredaktörer i Kristineberg: nr.3 1964, är Stig Brandt

En händelserik period

1963 och den del av 1964 som förflutit har varit en för Bolidenbolaget händelserik och positiv period. I olika avseenden har viktiga förändringar inträffat. Jag skulle vilja stryka under i synnerhet tre:

För det första hade priserna på våra huvudprodukter förbättrats markant. Medan jag i fjol i Smältdegeln måste beteckna 1962 års prisläge som "långt ifrån gynnsamt", kan jag för prisläget 1963 byta ut det omdömet mot "mycket gynnsamt"! Uppgången har dessutom fortsatt under 1964. Särskilt glädjande är den förbättring av bly- och zinkpriserna som ägt rum, sedan priskurvorna dessförinnan under lång tid pekade oroväckande nedåt. Den ökade rörelsevinst som vi uppnått 1963 är dock ett resultat inte bara av de goda priserna. Med dessa har en totalt sett höjd produktion i förening med ökade leveranser samt en fortsatt intensiv rationaliseringsverksamhet samverkat.

För det andra har förvärvet av Reymersholms Gamla Industriaktiebolag och med detta samarbetande företag på ett tillfredsställande sätt påverkat avsättningsförhållandena för vår svavelkis och svavelsyra.

För det tredje har vi genom årets förvärv av halva aktiestocken i Det Norske Zinkkompani och genom ett i anslutning därtill träffat leveransavtal säkrat avsättningen av zinkklinker från slagfumingen och huvuddelen av Gruvförvaltningens zinkligproduktion.

Sammanfattningsvis kan konstateras att dessa förhållanden, och inte minst förvärven av inflytande i företag som använder våra produkter, har ytterligare konsoliderat Bolidenbolagets ställning. Vidmakthåller vi som hittills vår strävan till rationaliseringar inom alla delar av vårt företag — i driften, försäljningen, administrationen och företagsledningen — för att motverka de ständiga kostnadsstegringarna, kan vi se mot framtiden med tillförsikt.

Bertil Worsén

BOLIDEN KONSTRUERAR EGNA LASTEKIPAGE



Sedan någon tid tillbaka rullar två av de största lastekipage som någonsin har gått i trafik på en allmän väg i Sveriges längs två av Bolidenbolagets malmvägar i Norrland, det ena mellan gruvan i Rudtjebäcken och det centrala anrikningsverket i Kristineberg och det andra mellan anrikningsverket i Laisvall och järnvägsstationen Slagnäs på Inlandsbanan. Fordonet i Laisvall består av en treaxlig dragvagn och ett fyraxligt släp. Lasten är vintertid 41 ton och som-

martid 30,5 ton slig, som transporteras i behållare som rymmer cirka 5 ton vardera. Lastkapaciteten är under vinterhalvåret fördubblad jämfört med tidigare då man bara lastade 20 ton. Man har emellertid förhoppningar om samma lastkapacitet sommartid eftersom man har en överenskommelse med Vägförvaltningen i Norrbotten om försök med 41 tons last även då.

Fordonet som går i trafik från Rudtjebäcken är ett dubbelekipage — dragvagn med två bottenlösande påhängsvagnar — avsett för malmtransporter. Det väger totalt cirka 70 ton och lastar cirka 50 ton malm.

Dessa två stora transportenheter är resultaten av det ständiga arbete man lägger ned för att rationalisera transportererna av malm och slig. Det är ett betydelsefullt arbete. Ungefär hälften av produktionskostnaderna i en gruva ligger på transportdelen och trans-

Detta är det största lastekipage som hittills har trafikerat allmän väg i Sverige. Det är ett dubbelekipage för malmtransporter, konstruerat och monterat (på bilden ovan) i Boliden. Ekipaget har satts in på sträckan Rudtjebäcken—Kristineberg.



BOLIDEN KONSTRUERAR . . .

Forts från sidan 3

anpassa våra fordon till vad vägar och broar kunnat bära. Men när man tänker på den betydelse transportererna i vårt glesbebyggda land har för näringslivet måste man beklaga att allt för små belopp anslås till upprustning av vårt vägnät.

Ett annat problem som vi haft att lösa är att finna dragvagnar som upp-

fyller de krav vi måste ställa. För att dra två påhängsvagnar, som tillsammans lastar 50 ton, måste vi ha en dragvagn som har stor motorstyrka och ett boggietryck som — inom ramen för de resolutioner vi fått — ger största möjliga effekt. För närvarande prövar vi oss fram med en ny vagn som Volvo har byggt och som är en så välbevarad hemlighet att vi ingenting annat vet än att den förefaller att ha vissa fördelar framför andra vi

har prövat. Inom kort skall vi köpa och börja försök med en ännu större dragvagn med en motorstyrka på cirka 350 hästkrafter. Vi hoppas att genom försöken kunna finna den vagn som passar våra förhållanden bäst.