



# SALÉN NYTT

Nr 6/1968



# GOTT NYTT ÅR



Vår tidning går in i sitt andra år, och vi hoppas att våra läsare — som först och främst är Salénkoncernens medarbetare — har haft intresse av alla de nyheter som berör våra företag. Vi är emottagliga för kritik, och även utan anmärkningar skall vår strävan vara att förbättra tidningens innehåll.

1968 har varit ett händelserikt år på många fronter. Inom rederierna har de växlande konjunkturerna kunnat utnyttjas tack vare helhjärtade arbetsprestationer från alla berörda. Också på andra håll inom koncernen visar resultatsiffrorna en tillfredsställande utveckling. Det är därför med tillförsikt inför 1969 som jag uttrycker mitt tack till alla medarbetare för deras insatser, och samtidigt önskar

GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!

*Jonas*

## VD har ordet:

"Sjömannen ber icke om medvind. Han lär sig segla."

I anslutning till årsskiftet ter det sig naturligt att begrunda föregående års resultat, som visar både positiva och negativa drag. Det torde inte vara för mycket sagt, att de positiva sidorna klart övervägt under 1968.

Det kan vara skäl att närmare granska t. ex. försäkringarnas inverkan på seglationsresultatet. Under tidigare perioder förekom det att väldiga haverier helt förtyckte vår kostnadsbild och det var väl inte utan att vi stundtals satt och hoppades på lite "medvind".

De senaste tre åren har vi i stort sett varit förskonade från större navigationshaverier. Skönhetsfläckarna tycks huvudsakligen bestå i några helt onödiga torrkokningar av ångpannor. Vi är glada att kunna konstatera att vårt sjöfolk i detta sammanhang i allt väsentligt levt upp till inledningsdevisen.

Med tanke på föreliggande indikatio-

ner på starkt ökade premiesatser — särskilt på stora tankbåtar — står det alldeles klart att våra ansträngningar att hålla försäkringspremierna så låga som möjligt måste fortsättas. Det kan förtjäna att understrykas, att alla haverier och lastskador summeras ihop över året och att bolagets premier sedan sättes i förhållande till uppnådda resultat.

Den så uppskattade sammankomsten med befälet i Stockholm i augusti kommer att upprepas en gång under våren och en under hösten 1969. Mötena anordnas i samband med kurser i instrumentlära och regerteknik hos Honeywell. För att utröna vilken tidpunkt som bäst lämpar sig för de flesta, ber jag de intresserade att anmäla, huruvida för vårens sammankomst dagarna den 3—7 mars eller den 5—9 maj vore att föredra resp. för höstens sammankomst dagarna den 15—19 september eller den 10—14 november.

Allmänt gäller att den som tidigare deltagit nu icke skall komma med.

I samband härmed kommer inom den

närmaste tiden dagskostnadskalkylerna att utsändas till fartygen, och det skall bli mycket intressant att se, om vi kan hjälpas åt att få bättre håll på kostnaderna inom berörda områden.

Det är förresten mycket glädjande att konstatera, att de resonemang, som fördes kring overtiden, har lett till goda resultat. Vi hoppas att under kommande år inte längre behöva belastas med anmälningar om överskridande av de i avtalen stipulerade tiderna för overtidsarbete.

En allmän reflektion i detta sammanhang: Vore det inte bättre att ha längre ordinarie arbetstid ombord och i gengäld längre ledighet i land, såsom några insändare från fartygen velat föreslå? Dessa frågor får väl tas upp i större sammanhang men nya uppslag emotses med intresse från SALEN-NYTTs läsare.

God Jul och Gott Nytt År. Tack för det år som gått.

*Sten Sten*

## NYA KYLJAGARE KONTRAKTERADE

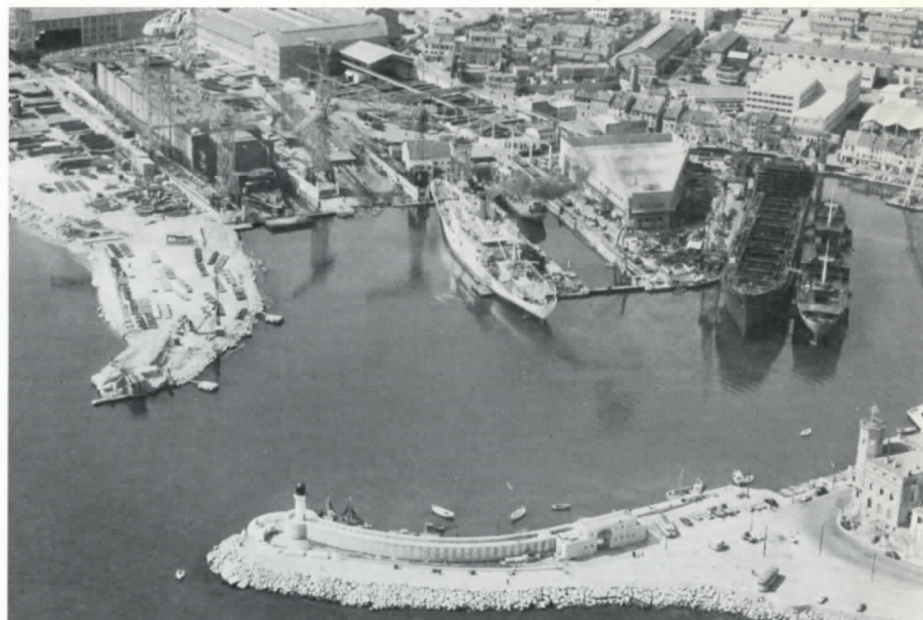
Vi har nöjet att kunna presentera åtta tillskott till kylflottan, som kontrakterats i dagarna.

Detta innebär att gamla kontakter med Sydfrankrike kommer att återupptagas då beställningen av dessa åtta fartyg placerats hos Chantiers Navals de la Ciotat Varvet, som byggt de tre kylflottfartygen T/S "BOLERO", "BALLADE" och "BARCAROLLE" samt tankbåtarna T/T "SEA SAPHIRE" och "DAGMAR SALÉN".

Direktör Nils Jannerfeldt var den 6 ds i La Ciotat och undertecknade kontrakten. Fartygen kommer att levereras med början i september 1971 och det sista beräknas levererat i mars 1973.

Som framgår av General Arrangementsplanen har de nya fartygen fem lasttrum som betjänas av åtta kranar med 5 tons kapacitet vardera. De är vidare utrustade med FLUME tankar och bogpropeller. Inredningen i övrigt kommer givetvis att hålla den höga standard som övriga flottans fartyg av senare årgångar.

Vi lämnar härneda fakta om "kyljagarna" samt en principskiss. För samtliga dessa uppgifter gäller att de är preliminära och kan komma att ändras något, men i huvudsak skall de vara riktiga.

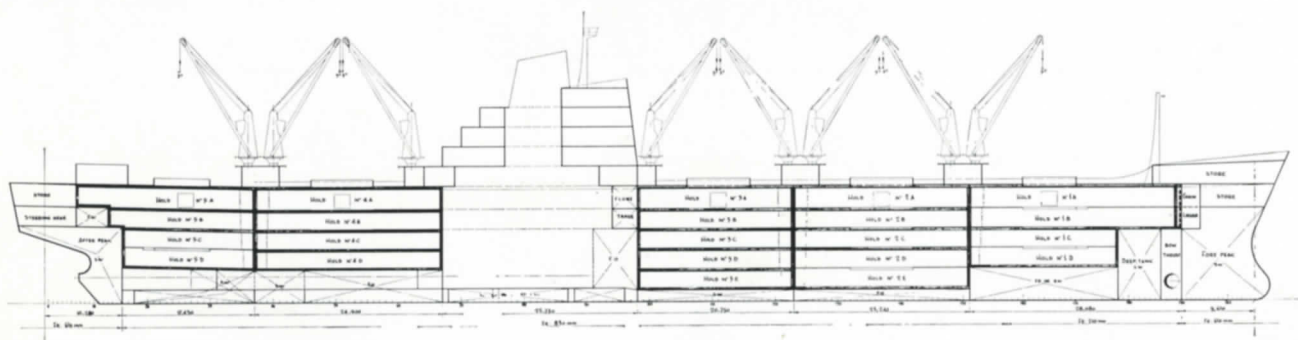


Det var då det — år 1962! Bilden ovan visar Chantiers Navals de la Ciotat med inte mindre än fyra Salénfartyg i olika stadier av konstruktion.

Från vänster ses: T/T "DAGMAR SALÉN" på bädden, T/S "BALLADE" målad och utrustad, T/T "SEA SAPHIRE" och T/S "BARCAROLLE" sida vid sida vid utrustningskajen. T/S "BOLERO" var redan levererad.

### Kylflottfartyg, nybyggen La Ciotat

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| längd över allt.....              | 169,000 m  |
| längd mellan perpendiklarna ..... | 160,000 m  |
| bredd .....                       | 24,300 m   |
| djup till huvuddäck ....          | 14,900 m   |
| djupgående .....                  | 9,250 m    |
| djupgående bananlastad..          | 7,544 m    |
| dödvikt .....                     | 7,315 ton  |
| dödvikt bananlastad ....          | 12,000 ton |
| lastutrymme i kubikfot ..         | 550.000    |
| servicefart .....                 | 21,5 knop  |
| maskineri: Sulzer diesel 8 RND 90 |            |
| totalt 23.200 ehk                 |            |





Gudmodern, fru Dagmar och skeppsredare Sven Salén hälsas välkomna ombord på T/T "DAGMAR SALÉN" av fartygets befälhavare, sjökapt. K. I. M. Andersson, den 25 oktober 1963.

Nyheten på föregående sida om att nya fartyg skall byggas vid Chantiers Navals de la Ciotat kommer oss osökt att tänka på den sista leveransen till rederiet från detta varv: T/T "DAGMAR SALÉN". Fartygets gudmor har även fått ge namn åt tidigare fartyg. Alla har det gemensamt att på ett eller annat sätt varit FÖRST under sin epok.

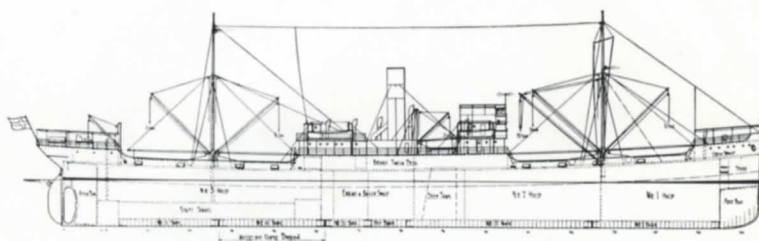
S/S "DAGMAR SALÉN" hette "VALDIVIA" av Göteborg och inköptes i maj månad 1934. Hon var det FÖRSTA större ångfartyget i rederiet och var avsedd för skeppning av massa från Norrland till USA och kol etc. hemgående. Hon såldes till Finland i december 1936.

M/S "DAGMAR SALÉN" byggdes på Öresundsvarvet år 1937. Det var det FÖRSTA fartyget med fyra stjärnkopplade motorer med ASEA:s elektromagnetiska koppling. År 1948 såldes fartyget till Norge.

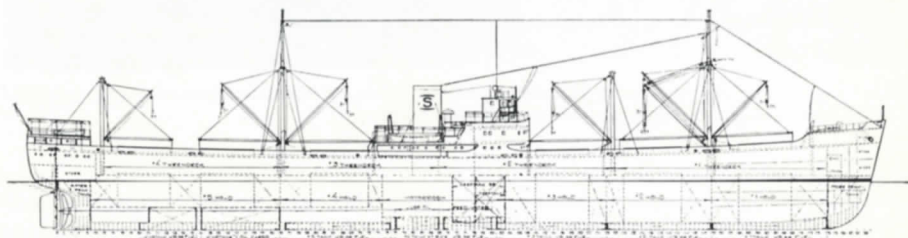
M/T "DAGMAR SALÉN" levererades från det tyska varvet Bremer Vulkan den 14 januari 1952. Hon var den FÖRSTA tankbåten som beställts för rederiets räkning och var på sin tid ett av handelsflottans största fartyg. Hon såldes till Grekland i början av 1963. Vid försäljningen bar hon namnet "SEA SCOUT".

T/T "DAGMAR SALÉN" som levererades 1963 från Chantiers Navals de la Ciotat i Frankrike var tillsammans med systerfartyget "SEA SAPPHIRE" det FÖRSTA tankfartyget med turbindrift och tillika störst i handelsflottan. Hon gjorde den 15 augusti i år sitt FÖRSTA besök i Sverige.

Som en kuriositet kan nämnas att då M/T "DAGMAR SALÉN" gjorde sin FÖRSTA resa med last (tillika jungfruresa) från Curacao till Cape Town under befäl av Kapt. E. G. Boman och med R. Bergkvist som maskinchef informerades man vid ankomsten till Cape Town av agenten, att de två föregångarna med namnet, dvs. S/S och M/S "DAGMAR SALÉN" båda låg i hamnen samtidigt. Denna tilldragelse celebrerades med att resp. befälhavare och maskinchefer inviterades på lunch ombord i den senaste upplagan, berättar Rolf Bergkvist.



S/S "DAGMAR SALÉN" 6.300 tdw



M/S "DAGMAR SALÉN" 9.500 tdw



M/T "DAGMAR SALÉN" 16.800 tdw



T/T "DAGMAR SALÉN" 60.328 tdw

## Per-Olow: För Höge Farao



*Khufus begravningsbåt med hans pyramid i fonden — ett av världens sju underverk, uppförd av 2.300.000 stenblock med en genomsnittsvikt av 2,5 ton.*

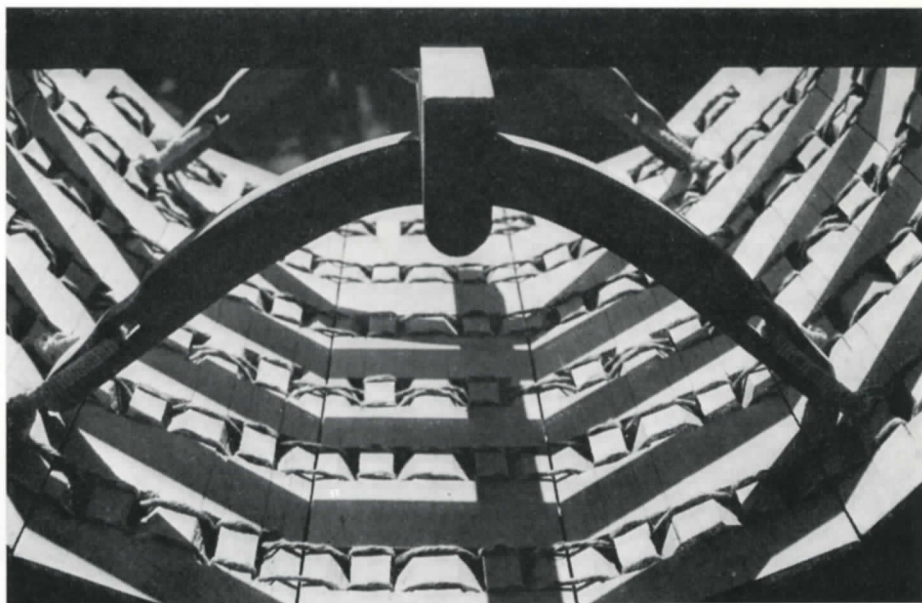
Per-Olow, som vi presenterade i förra numret och som i flera av våra fartyg haft tillfälle presentera sig själv, har skrivit några rader om Farao Khufus begravningsbåt. Han har givetvis också stått för illustrationerna.

Vikingaskeppet Ormen Långe och stolta regalskeppet Wasa utdistanseras i ålder av Farao Khufus (Cheops) begravningsbåt! Khufus båt byggdes för 4.680 år sedan, plockades isär tillsammans med ett systerfartyg och placerades intill Härskarens monumentala pyramidgrav i Giza.

Båten vilade här i mörkret till 1954, då en ung arkeolog, KAMAL EL MAL-LAKH, numera kulturskribent i Al Ahram, Cairo, fann under det tunna sandlagret på berget intill södra bas-sidan av stora pyramiden, planade granitblock som var så noggrant inpassade i bergytan, att fogarna knappast kunde ses. Vid öppnandet fann man i underliggande schaktet en komplett båt i "byggsats". I linje med detta schakt fann man ytterligare ett schakt vilket dock ännu ej öppnats. Schaktets längd är 36 m, djupet  $4\frac{1}{2}$  m och bredden 3,2 m.

AHMED YOUSSEF — konservator vid Cairo-muséet fick fritt fram. Detalj efter detalj togs upp ur schaktet. Ahmed Youssef gjorde noggranna mätningar och detaljritningar av alla delar. Arbetet med att tömma schaktet tog 11 månader — en tegelbyggnad uppfördes vid pyramidens

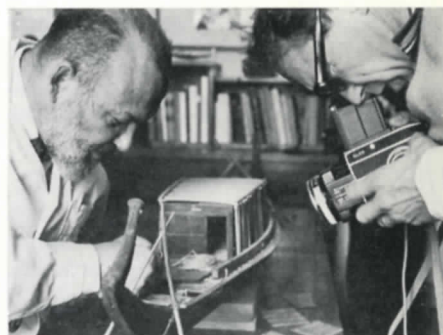
västra sida, där Ahmed Youssef så småningom skulle montera upp Farao Khufus fartyg. Längsta bordet var 23,6 meter och 87 cm brett, 17 cm tjockt i ena änden. I allt plockade man upp 659 delar av cederträ — importerat virke från Libanon. En passbit var endast 2,5 cm lång.



*En rekonstruktion i 1/5-dels skala som Ahmed Youssef byggt i replik efter originalet för att visa hur bord och spant är sammanfogade. "Söm-bålen" går genom borden 2/3-delar och spanten är inpassade i längsgående däcksbalken.*

Ahmed Youssef hade aldrig pysslat med båtbyggeri. Han reste runt till olika skeppsvarv där man byggde trä-fartyg — från Piratkusten utefter Arabiska gulfen till Marocko — för att få idéer — båtbyggandet vid dessa lokala båtvarv fungerar ungefär på samma sätt som under farao-nisk tid...

Efter sina ritningar byggde Ahmed Youssef två replika-modeller i vardera skala 1/10 och 1/20. Varje detalj är exakt återgiven — även repor och eventuella skavmärken. Antalet ritningar till originalbåten är 1.392 stycken! Under  $5\frac{1}{2}$  år byggde Ahmed Youssef upp farao Khufus begravningsbåt i tegelhuset intill Stora pyramiden — varje detalj i den "byggsats" som färdigställdes åt Härskaren 4.600 år tidigare passade, med reservation för krympningar i enstaka bord. Den färdigställda båten mäter över allt 43 meter, högsta höjd över aktern 7 meter och över fören 5 meter.



*Ahmed Youssef visar författaren resultatet av många mödosamma timmars verkligen högkvalificerat modellbygge och arkeologiskt pussel.*

För framdrivandet fanns i schaktet 6 par åror samt ett par att användas vid aktern som styråror. Borden var på insidan "hoptråcklade" med tågvirke och skrovet hölls i form av "upp- och nervända" spant fästade i däckets längsgående bärande balk.

(forts. sid. 6 spalt 3)



# TOR LINE

Att det händer saker alldeles utanför knutarna på TOR-TERMINALEN är ingenting nytt för de som är verksamma där, men vi andra kanske inte känner till omfattningen av de arbeten som pågår. En rubrik i Göteborgs-Posten av den 3 december fångar vårt öga:

## En ny storhamn inför fullbordan!

Den andra december invallades Skandiahavnen genom tippningen av ett lass sten på 25 ton. Skandiahavnen har därmed fått en areal av 1,3 milj. kvm eller lika mycket som 220 fotbollsplaner. 10 milj. ton fyllnad har därmed tippats inom området under 5 år. Högsta antalet lass som tippats på en dag är 2.000(!) Under de tre senaste åren har i medeltal 1.200 lastbilar per dag tippat på området. Det blir tre lass per minut. Samtliga bilar under åren ställda i rad skulle täcka halva jordens omkrets (2.000 mil). Enbart Skandiahavnen utgör nu en tredjedel av Göteborgs totala hamnområde.

## Julshopping i Amsterdam!

Press-Resor i Göteborg har i lagom tid före jul arrangerat en julshoppingresa till Amsterdam.

Programmet var i korthet: avresa från Göteborg den 26 november med TOR ANGLIA. 27—31 november tillbringades i Amsterdam med sightseeing och shopping på programmet och den 1 december var man åter i Göteborg.

90 personer tog tillfället i akt att på detta angenäma sätt sköta sina julkappsinköp och på så sätt dryga ut julpengarna.

## Februarilov med Tor Line

När vi ändå talar om resor vill vi fästa uppmärksamheten på de av TOR LINE arrangerade resorna till London under februarilovet (med snabbvisit i Amsterdam).

Programmet är: 23 februari avfärd från TOR-TERMINALEN med TOR HOLLANDIA. 24—28 tillbringas i London med allt vad det innebär, Carnaby Street m. m. Den 28 lämnas London och Immingham och krossas kanalen mot Amsterdam där det blir tid till en kort sightseeing. Då har vi hunnit till den 1 mars och TOR HOLLANDIA stävar tillbaka till vardagen. Resan slutar i Göteborg den 2 mars. Grundpris för vuxna (över 11 år) 210:— barn (3—11 år) 175:— då har koncernrabatten frändragits!

Samma program gäller för de övriga skollovsveckorna med avresa från Göteborg den 9 respektive 16 februari.

Program kan rekvideras från TOR LINE.

Vi passar på att påminna om koncernrabatten på resor med TOR LINE. Välkomna med förfrågningar till våra kontor i Göteborg och Stockholm.

## Argentinska bilder

Ake Friman, som under dryga två månader i år vikarierade på Salén Argentina S. A. i Buenos Aires var under sin vistelse där på studiebesök bl. a. på en fruktplantage i Neuquen, Rio Negro Valley. Han har välvilligt ställt ett par bilder till vårt förfogande.

Rio Negro Valley ligger på Andernas östsluttningar och således närmare Pacific-kusten (Chile) än Atlant-kusten. Här har man genom konstbevattning drivit upp odlingen av äpplen och päron, som efter skörden transporteras till kusten med kyl-lastbilar. Vägen till kusten går numera spikrakt över Pampas och är permanentad. Så har det emellertid inte alltid varit utan tidigare kunde vägen närmast liknas vid en bottenlös grusväg, något, som givetvis ledde till otaliga haverier för långtradarna.

Bilderna visar delar av ett kanalsystem för konstbevattning av en fruktplantage. Distriktet utgör den viktigaste producenten av den Argentinska frukt som årligen, under februari—maj, transporteras av våra kylfartyg till Kontinenten och Skandinavien.



Träden, som är planterade i spikraka rader utefter kanalerna, utgör förutom ett effektivt vindskydd för fruktträden även råvaran till de fruktlådor vari frukten packas.



Genom det sinnrika kanalsystemet med dammar och slussar kan 72.000 hektar av den tidigare genom vattenbrist ofruktbara floddalen nu konstbevattnas. När Chocon damms projektet är avslutat 1972 räknar man med att ytterligare 200.000 hektar kommer att bli odlingsbara.

272.000 hektar år 1972 skulle innebära att området blir större än åkerarealen inom Stockholms län och stad samt Uppsala län, som tillsammans har 268.000 hektar åker.

## Press-Stopp!

Vissa preliminära indikationer på utfallet av 1968 års verksamhet föreligger i presslägningsögonblicket. Enligt dessa torde koncernens totala omsättning öka med ca 13 % till ca 990 miljoner kronor. Rederirörelsens omsättning synes ha ökat med ca 16 % till ca 660 miljoner kronor. Seglationens bruttoresultat torde i huvudsak hålla jämna steg med omsättningen.

## Bunkers till miljoner

Stig Brander, som svarar för kontakten med våra olika bunkerleverantörer, har tagit fram en del siffror rörande omfånget av denna verksamhet.

Under 1968 räknar vi med att vår egen och tidsbefraktade flotta har konsumerat 1.050.000 ton bunkerolja varav ca 680.000 ton har upphandlats av oss själva. Resten har levererats av olika tidsbefraktare.

Våra kalkyler säger oss att motsvarande siffror för 1969 borde bli 1.116.000 respektive 775.000 ton.

Innan detta år är slut kommer flottan att ha bunkrat någonstans i världen ca 1.880 gånger — det innebär att varje dag bunkrar fem Salénfartyg. Största antalet bunkringar kommer i år att utföras av Esso med mer än 350 st. Tvåa kommer Gulf, som enbart i Göteborg levererat bunkers till Bratt-Götha mer än 300 gånger. BP kommer trea med ca 275 bunkringar.

Om all olja som rederiet förbrukat under året lastades i tankvagnar skulle det räcka till dryga 1.000 tågsätt med närmare 48.000 medelstora vagnar. Vi har räknat ut att tåget skulle bli 549 km långt — eller om första loket står på Stockholms Central är sista vagnen i Malmö.

(Per-Olow: ... forts. fr. sid. 5)

Ovanpå schaktet där Kamal el Mallakh fann båten, har nu ett betongfundament med överbyggnad konstruerats och sedan början av november i år har Ahmed Youssef kunnat beundra sitt verk tillsammans med turister och andra intresserade. Skönheten i båtens linjer kan inte diskuteras, däremot fulheten hos byggnaden som nu hyser skapelsen från Khufus' dödsrike.

Bilden på första sidan av årets sista nummer av SALÉN-NYTT har tagits av Per-Olow, som han själv uttrycker det: i ett "flax", varmed torde förstås t. ex. en Piper Cub eller liknande. Scenen är utanför Göteborg där T/T "SEVEN SKIES" ligger och väntar på lots försommaren 1967.

## SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson