



SALÉN NYTT

Nr 5/1969

T/T SEA SOVEREIGN DÖPES VID KOCKUMS DEN 23 OKT.



Gudmodern, fru Dagmar Salén hälsas välkommen av varvsdirektör Nils-Hugo Hallenborg, som överlämnar en magnifik rosenbukett.



Leveransen av SEA SOVEREIGN är en viktig händelse av många anledningar. Hon blir Sveriges största fartyg — åtminstone för någon tid — och betecknar svenska handelsflottans steg in i mammuterian. Detta är en logisk utveckling. För att, som hittills, kunna vara i första linjen när det gäller sjöfartens utveckling

måste svenska redare stärka sin konkurrensförmåga genom att kunna erbjuda större och mer tekniskt avancerade fartyg. Man kan därför anta att SEA SOVEREIGN kommer att följas av många liknande fartyg under svenska flagg.

Händelsen representerar även en milstolpe i företagets historia. I många år har vi varit sysselsatta med tankfart. I denna bransch där stordriftens fördelar är så tydliga, har vi ständigt medverkat i utvecklingen mot större och effektivare enheter. SEA SPIRIT, som seglar under vår flagg, var tills helt nyligen Sveriges största handelsfartyg. Hon är bara ett av de rekordfartyg, som blivit resultatet av vår strävan efter teknisk utveckling.

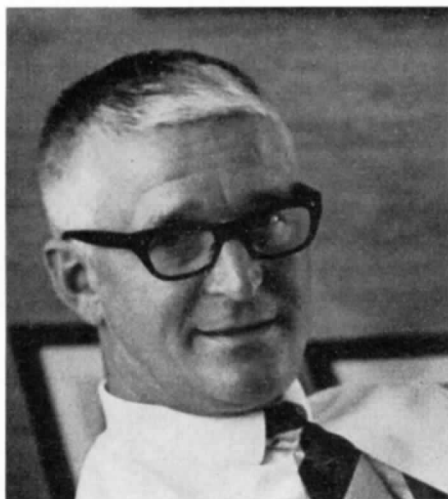
SEA SOVEREIGN avslutar en serie fartyg, som vi haft nöjet att bygga hos Kockums. Det har varit ett långt, intensivt och givande samarbete. Genom nära kontakt över ett antal år har teknikerna på varvet och från vårt företag kommit att tala samma språk och lärt att förstå varandra. Det är en glädje för mig att kunna uttrycka vår tillfredsställelse över detta samarbete, som övervunnit de pro-

blem som normalt följer med ett fartygs tillblivelse. Mot denna bakgrund ter det sig naturligt för oss att avslutandet av ett byggnadsprogram hos Kockums också får markera upptakten till ett nytt. Vi har i dagarna tecknat kontrakt för att bygga en serie av ännu större tankers. Vi räknar med ett fortsatt fruktbärande samarbete med varvet och tror att denna form av samarbete är nödvändig för att Svensk sjöfart skall vara konkurrenskraftig.

SEA SOVEREIGN kommer att under sina första tre år gå på timecharter för Tokyo Tanker Company. Det är en glädje för mig att kunna konstatera att vår redan omfattande handel med Japan på detta sätt kommer att omfatta ytterligare ett viktigt fäl inom sjöfarten. Vi ser fram emot att arbeta tillsammans med dessa kända och respekterade kolleger från ett av världens viktigaste sjöfartsländer.

Svensson

VD har ordet:



FUNDERINGAR KRING EN LEVERANS

När detta läses har SEA SOVEREIGN levererats från varvet och börjat sin första resa till Persiska Viken. Hon är inte bara den svenska handelsflottans största enhet (åtminstone för några månader) utan också en av de tekniskt sett mest avancerade i världen. Mera om fartygets utrustning återfinnes på annan plats i detta nummer.

Det är självklart att en mängd överväganden av teknisk och ekonomisk art omger en beställning av denna storleksordning. Men den nya enheten i handelsflottan är samtidigt bara en bland många påtagliga illustrationer till den snabba utveckling som vår näring befinner sig i, och leveransen blir därför också en naturlig utgångspunkt för mera allmänna funderingar kring den svenska sjöfartens framtid. I det följande framkastar några synpunkter som bidrag till debatten om dessa frågor.

Den avgörande omständigheten är

otvivelaktigt om svensk sjöfart trots sina internationellt sett höga och ökande kostnader skall kunna bevara sin konkurrensförmåga. Sverige har idag en levnadsstandard som ligger bland de högsta i världen. Följaktligen har vårt sjöfolk också bättre betalt än de flesta andra länders — helt naturligt. Vi har emellertid i internationella sammanhang att kämpa om frakterna med fartyg från andra stater, vilka har avsevärt billigare kostnader. USA återigen som har en än högre kostnadsnivå än Sverige får för att skydda den egna sjöfarten ge olika subsidier och preferenser till det inhemska tonnage. Det lilla landet Sverige har inga liknande möjligheter. Vi måste därför finna andra utvägar om vi på sikt vill fortsätta att hävda oss som sjöfartsnation.

En möjlighet är att vi helt koncentrerar oss på större och mera specialiserade fartyg, där driftskostnadernas betydelse blir mindre avgörande. Om man som exempel tar några av våra traditionella 40.000 tons tankbåtar är driftskostnaden ca 10.000 kr per dag exklusive bunkers och kapitalkostnader. Besättningskostnaden utgör ca 50 % av detta belopp. För ett fartyg i SEA SOVEREIGNs storlek kan dagskostnaden uppskattas till ca 20.000 kr/dag men besättningskostnaden är ungefär 25—30 % av totalbeloppet, dvs. ungefär densamma som för det mindre fartyget.

Om kostnadsutvecklingen fortsätter på samma sätt som under de senaste åren är det mot denna bakgrund troligt att största delen av det mindre eller medelstora svenska tonnage kommer att försvinna utan att ersättas av nytt. Skulle statsmakter na önska av ett eller annat skäl bibehålla denna gren av vår sjöfart fordras speciella åtgärder. Däremot bör vi med en framsynt inställning ha bättre möjligheter att hävda oss inom den större sjöfarten.

En annan viktig synpunkt bör emellertid också diskuteras i detta sammanhang. Inom industrin har man strävat efter att bevara konkurrensförmåga genom att uppväga kostnadsökningarna med rationaliseringar som lett till höjd produktivitet. Sjöfartsnäringen har hittills bara i begränsad och otillräcklig omfattning kunnat tillgripa motsvarande åtgärder. Just nu förefaller det dock som om såväl branschens som sjömansyrkets problem skulle göra en nyorientering nödvändig. Som ett bidrag till debatten om hur vår sjöfart skall möta morgondagen vill jag här skissera några punkter om hur framtidens fartyg bör vara bemannade, hur sjöfolket bör utbildas och hur deras arbetsförhållanden kan gestalta sig.

Till att börja med frågar man sig: Är det troligt att man på längre sikt skall dela upp befälet i däck- och maskinbefäl? Svaret är rimligen nej. Bland orsakerna kan främst nämnas, att de allra flesta navigationsfunktioner idag utföres med tekniska hjälpmedel. Maskinrummen är redan långt automatiserade och blir än mera så i framtiden. Det förefaller därför i ett brett perspektiv att de allra flesta funktioner kunde sammanföras till ett gemensamt kontrollrum med kvalificerade befattningshavare som kontrollerar med en grupp reparatörer — företrädesvis elektrotekniker — som kunde ingripa då den tekniska utrustningen krånglar. I klartext skulle man då t. ex. kunna föreställa sig — för större fartyg — en standardbesättning som bestod av

- 1 fartygschef
- 3 kvalificerade befälspersoner
- 3 elektrotekniker
- 3—6 allmäntjänstare
- 2—3 ekonomipersonal.

Man kommer helt säkert att få självklara invändningar beträffande sjösäkerhet etc. Vidare torde underhållsfrågan

(forts. sid. 3)

(forts. fr. sid. 2)

bli knepig. Men på de mycket stora fartygen kan man väl knappast tänka sig att som nu hålla på med "målningsarbeten" eller "rengöring". Teknisk översyn kommer kanske i stället att utföras av landbaserade specialister som sannolikt bör rederianställas.

Om antagandena är riktiga skulle naturligtvis den sjögående personalen minskas kraftigt, men totalt borde väl inte så värst många färre få tjänst i sjöfart. Det säges ofta att man behöver mycket folk för angöring och avgång. Denna typ av tjänster borde kunna skötas på liknande sätt som lotsning.

Jag poängterar att det ovan sagda är en grovskiss för en tänkbar bemanning av stora helautomatiserade fartyg. Uppenbart är att utbildningen av den skisserade besättningen måste planläggas från grun-

den, varför det hela således även har ett långtidsperspektiv.

Så till de allmänna problemen kring trivseln i arbetet, som är avgörande för att folk, som fått en god utbildning, skall stanna kvar till sjöss. Tendensen i samhället i stort är att minska arbetstiden. Givet är att denna inriktning följs till sjöss. Skillnaden är att fritiden i land kan användas till vad individen själv önskar. Till sjöss är det litet svårare. Troligen är det ytterst få som ombord i ett fartyg kan använda sin fritid som han skulle välja om valfrihet förelåg.

När man därför inskränker arbetstiden mer och mer till sjöss skapar man ytterligare fritidsproblem. Med den tendens till mer och mer jourtjänst ombord och därmed lättare arbete vore det kanske skäl i att undersöka om en längre arbetstid kompenserad med mera fritid i land

trots allt inte vore att föredraga. Kanske kunde man med rederianställning åstadkomma att en viss del av "sjömannens" tjänst utfördes landbaserad. Som tidigare skissats t. ex. underhållsarbeten, angöringstjänst etc. Faran är måhända att om fritiden i land blir alltför lång alltflera lämnar yrket.

Ingen väntar sig att några få idéer som lösrycks ur ett totalt sammanhang skall accepteras av alla eller ens de flesta. Avsikten med de ovan framkastade synpunkterna är att få igång ett resonemang som alla kan ha nytta av. Trots allt är det ju ingen mening att sjöfart under svensk flagg försvinner. Då spelar aldrig så goda avtal föga roll.

Sten Sten



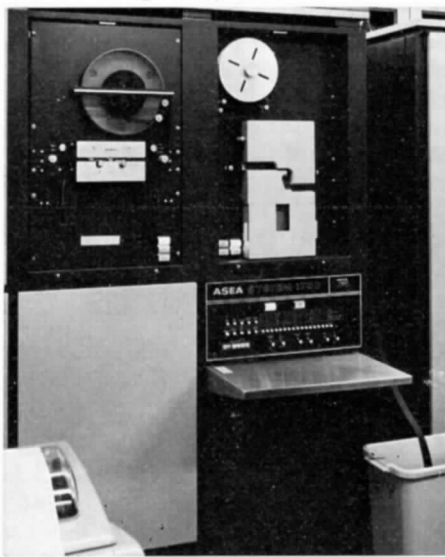
T/T SEA SOVEREIGN går till sjöss som första svenska fartyg med Centralkalkylator.

Centralkalkylatorn (CK) ett projekt lett av Stiftelsen Svensk Skeppsforskning

SALÉN-NYTT har bett Ing. Ch. Söderlundh, Stiftelsen Svensk Skeppsforskning om en kort presentation av CK, som installerats i i SEA SOVEREIGN.

SEA SOVEREIGN har som ett av de första fartygen i Europa försetts med en avancerad processdataanläggning. Tekniken som sådan har under flera år utnyttjats inom bl. a. den petrokemiska industrin och cellulosaindustrin men först nu kan dess möjligheter provas i handelsfartyg. Anläggningen som har installerats i forsknings- och utvecklingssyfte underlättar kommunikationerna mellan olika delprocesser i fartyget — framdrivning, navigering, kurshållning — med bättre samordning av processerna som följd, vilket totalt förväntas ge ökad driftsäkerhet och förbättrad driftsekonomi.

Datamaskinen eller Centralkalkylatorn (CK) som kan "testa sig själv" får följande användningsområden:



ASEA SYSTEM 1700 — Centralkalkylatorn

Maskineri: 1) styrning av bryggmanöver, pannautomatik och övriga automatiska processer inom maskinområdet, 2) dataloggning med alarmövervakning av vitala funktioner.

Lasthantering: 1) automatisk styrning av lastoljepumpar (varvtalsreglering) och tillhörande ventiler i lastoljeledningar (öppning och stängning av ventiler), 2) kontroll av påkänningar i skrovet under lastning, lossning och ballastning och för övrigt vid gång i hårt väder.

Navigering: 1) hjälp med positionsbestämningar (i framtiden med användning av satelliter), 2) automatisk styrning med stabilare kurs och säkrare manövrering i trånga vatten genom att CK snabbt kan räkna fram resultat från ingående data från bl. a. gyrokompass och vindmätare.

När CK trimmats in och driftserfarenheter erhållits är avsikten att ytterligare verksamhetsområden skall kunna tillföras anläggningen. Exempelvis administrativa uppgifter som löneredovisning, lagerbokföring, underhållsrutiner m. m.

Datamaskinen, ASEA System 1700, har installerats av Kockums Mek. Verkstads AB på uppdrag av Stiftelsen Svensk Skeppsforskning som leder projektet. Finansieringen sker med Stiftelsens forskningsmedel, bidrag från intressenter och statliga medel från Malmfonden.

Intendentur-information

Stig Lindbergs artikel i förra SALÉN-NYTT med ovanstående rubrik har föranlett ekonomiföreståndare Ingemar Hansson att författa en insändare, som vi citerar härneda. För tids vinnande har vi brett sakkunniga inom rederiet att bemöta insändaren och hoppas att svaren skall vara tillfredsställande.

Ingemar Hansson:

ANGÅENDE STÄD- OCH DISKUTRUSTNING ETC.

Någon har, vid något tillfälle på en av rederiets informationsträffar, sagt något om att det ombord i fartygen står städ- och diskutrustning som ej används. Denne någon har rätt i princip. Jag kan förklara varför en del av utrustningen står oanvänd.

Det beror på, att det är för tidskrävande att använda nämnda utrustning, samt att den i förekommande fall är för otymplig. När dessa ting levererats ombord, så har det varit meningen att rationalisera ekonomiavdelningens arbete. Nu måste jag i rimlighetens namn erkänna att resultatet ej uteblivit, men att vi även fått en del onödigt mekanisering på köpet, och en dyrbar sådan. Mig veterligt har det ej gjorts någon ändring i utrustningen på fartygen som byggts efter "Sea Spirit" på Kockums. Var erfarenheterna därifrån till 100 % positiva? I så fall brister det på arbetsledarsidan och att materielen står oanvänd av den anledningen. Det är nog i och för sig bra att städinstitut anlitas vid planering etc., men jag ifrågasätter deras praktiska erfarenhet av städningen ombord i ett fartyg. I varje fall ifrån det slags fartyg det här rör sig om.

Vad städmaskiner anbelangar så är det väl den s. k. vatten- och dammsugenheten som står oanvänd. Skur- och bonmaskinen är bra och effektiv. Skall något negativt sägas om den enheten, så skulle det vara att den är onödigt klumpig, samt att det kunde ha varit nog med en bra bonmaskin.

Vad gäller diskmaskiner, så står dessa också i stor utsträckning oanvända. Här vill jag med en gång framhålla att detta ingalunda är ett nytt fenomen. Även i detta fall beroende på att tidsvinsten är ringa, eller ingen tidsvinst alls. I en del fall kan det även bli fråga om tidsförlust att diska med maskin, helt beroende på vem som handhaver disken. I fråga om diskning, så är det ju inte en förbättring av diskningen som sådan som vi är ute efter, utan det är tidsåtgången som vi skall försöka att dra in på. Då är det ju ganska naturligt, i det fall jag finner att en person diskar snabbare för hand så låter jag honom självklart göra det. Jag vill gärna återkomma till diskningen vid ett annat tillfälle, om någon ansvarig person är intresserad av att höra mina åsikter.

För att gå vidare, och beröra en annan fråga som icke tidigare nämnts, så förvånar det mig i allra högsta grad att det fortfarande installeras cafeteriadiskar med cantiner i båtarna. Jag kan livligt föreställa mig att detta är en kostsam historia. Sätt hellre in ett rymligare kylskåp i manskapet samt ett ordentligt serveringsbord, gärna i samband med köket efter samma princip som med cafeteria-disken. Men med den skillnaden att det bara är en plan disk, med resp. värme och kyla inlagd. På detta sätt kan vi behålla självserveringen, som visat sig fungera utmärkt. Kan med fördel även placeras mellan befälsmäss och pentry. Det är ytterst sällan förekommande att t. ex. någon av kockarna står och lägger upp maten portionsvis på tallrikar. Det har i varje fall ej förekommit på de fyra sista fartygen som jag varit på, så är inte heller fallet här ombord. Det skulle vara av intresse att höra andras åsikter även i denna fråga.

Varför inte även inbjuda ekonomiföreståndarna till rederiets informationsträffar. Jag föreställer mig att även denna grupp sitter inne med ett visst informativt värde. Att vi ekonomiföreståndare sedan är praktiskt taget helt avskurna från allt vad information utifrån heter, om vad som händer och sker på livsmedelsfronten, är en annan historia. Den enda information vi får, består av en och annan reklambroschyr som dimper ner då och då.

Troligtvis skulle det inte vara förenat med några större kostnader eller organisatoriska svårigheter, att anordna någon form av studiebesök el. dyl. i samråd med någon eller några av de större livsmedelsföretagen som sysslar med halvfabrikat och liknande saker. Om man ställer det i relation till vad som görs på den tekniska resp. nautiska sidan, så vore det säkert en ganska blygsam investering. Som jag ser det nu kan vi ekonomiföreståndare nödgas till att ta oss något av ett sabbatsår, för att lära oss och följa upp vad som hänt och fortfarande händer på livsmedelsfronten. Ty det kan väl aldrig vara så att rederierna är nöjda med att däck- och maskinbefälets kunskande är så att säga "up to date". Hösägen och reklambroschyrer är en ganska vek grund att stå på för kunskande och avgöranden. Om en debatt väcks i dessa ämnen så kanske jag får anledning att återkomma, och det är min fulla förhoppning att så blir fallet.

Till sist, jag har hört ryktas att man funderar på att taga bort el-spisarna i befälspentryna och eventuellt ersätta dem med en diskmaskin. Kan det vara möjligt? Tag gärna bort spisen ty den har ingen funktion att fylla, möjligtvis en liten kokplatta. Varför då inte i stället försöka att göra något i stil med vad jag tidigare nämnt om ett serveringsbord, ty jag tror att den tiden definitivt är förbi, även i befälsmässen, då maten sattes på bordet. Även här har man mer och mer gått över till s. k. gående bord. Att placera en diskmaskin i befälets pentry i

stället för spis, tror jag skulle vara att ta bort en onödig sak och ersätta den med en annan.

Jag vill så här avslutningsvis påpeka att vad jag här ovan har sagt, är min personliga erfarenhet och mening, och sålunda ej något normgivande.

Bengt Rydberg:



Bengt Rydberg

STÄDUTRUSTNING

Vi var bland de första svenska rederier som introducerade städmaskiner ombord i våra lastfartyg. Det var en början till rationell rengöring ombord. Några år har gått, en naturlig utveckling har gett både positiva och negativa erfarenheter. Städutrustningarna har förbättrats och vi har funnit städmaskiner som är lättare och smidigare, men samtidigt lika effektiva och därför lämpar sig utmärkt för våra ändamål.

Några har framfört att skur/polermaskinen icke har något berättigande ombord, men de flesta av oss som haft tillfälle att både teoretiskt och praktiskt fördjupa oss i städproblemen vet, att maskinen har ett stort berättigande ombord. Däremot behöver den icke längre användas som polermaskin.

Anledningen är att de golvvärds- och rengöringsmedel vi använder idag är annorlunda än för bara något år sedan. Vi har t. ex. ett metallpolish som är självglansande och dessutom halkfritt. Vår strävan är att de golvvärds- och rengöringsmedel som skall användas ombord skall vara så få som möjligt, men dock enkla i användning och effektiva och samtidigt täcka ett stort användningsområde.

När det gäller städutrustning så påminner vi slutligen om den "rengöringspärm" som översänts till samtliga fartyg. Dock icke lika till samtliga fartyg, utan anpassad till respektive fartygt utrustning. Naturligtvis kommer vi kontinuerligt att hålla denna pärm aktuell.

DISKMASKIN

Vi refererar här till SALÉN-NYTT 4 och Stig Lindbergs artikel. Påminner också om att tallrikskassetter och komplettering av disk/innerkorgar rekvideras av vår inköpsavdelning.

(forts. sid. 6)

Salénrederierna blir tredjedelspartner i ANCO Tanker Service



Gunnar Björkbom

ANCO Tanker Service — världens mest erfarna tankrederi för transporter av flytande produkter.

I tjugo års tid har ANCO lagt ner ett betydande pionjärbete när det gäller utvecklandet av tankfartyg avsedda för flytande kemiska produkter för att på så sätt kunna erbjuda affärsliv och industri världen över en modern och ekonomisk distributionsmetod. Genom att man knutit till sig en stab av tekniska och kemiska ingenjörer har man genom långt drivet utvecklingsarbete förbättrat transportmetoderna avsevärt. ANCO's specialtonnage är ett av efterkrigstidens dramatiska grepp när det gäller distribution världen över.

Ett ANCO-fartyg är inte en tanker enligt gängse uppfattning, utan ett komplicerat cellsystem, en organiserad och välplanerad mängd av rörsystem och tankar, av många sorter, i många storlekar. Försedda med ett fyrtiotal skilda tankar kan fartygen lasta ett flertal olika sorters flytande laster samtidigt. Alla fartyg i flottan är försedda med tankar målade med syrabeständig färg. För specicella laster kan man dessutom erbjuda skydd av neutral gas.

Flottan består idag av 13 fartyg i storlekar från 16.500 till 22.500 tdw. Det totala tonnaget är ca. 250.000 tdw. Denna volym kommer att mer än fördubblas inom två år genom tillskott av beställda nybyggen. Det första av de nya fartygen kommer att levereras i januari 1970.

ANCO Tanker Service, som utgör en av de ledande rederigrupperna i denna del av sjöfarten, har i dagarna omorganiserats för att bättre kunna tillgodose tradens behov. Gruppens administration sammanförs till ett nybildat bolag, ANCO Tanker Service A/S, med säte i Oslo. A/S A. O. Andersen & Cos Eftf., Oslo och Henry W. Collingwood Ltd., London, administratör resp. generalagent för ANCO Tanker Service, överläter samtidigt med detta sina funktioner till det nya bolaget, som träder i funktion den 1 januari 1970. Den personal hos A. O. Andersen som tidigare varit syssel-

satt med ANCO's förvaltning kommer liksom nämnda firmas tankmäklaravdelning att överföras till det nya bolaget.

ANCO Tanker Service A/S ägs av A/S A. O. Andersen & Cos Eftf., Oslo, Athel Line Ltd., London och Salénrederierna AB, Stockholm med vardera en tredjedel. Till Styrelse har utsetts Ole Schröder, ordförande, Eric Aslett samt Gunnar Björkbom. Verkställande direktör blir Aage M. Olsen.

Följande rederier deltagar i ANCO Tanker Service: Athel Line Ltd., London, Ivar Bugge, Larvik, A. F. Klavness & Co., Oslo, Salénrederierna AB, Stockholm, Schröder & Farstad, Ålesund och Ole Schröder & Co., Oslo.

Wiklunds representerar Toyota

Wiklunds lämnar Ford och övergår till att representera Toyota i Storstockholm och Södertälje.

Ovanstående förändring utgör ett viktigt steg i koncernens satsning på Toyota. Genom att Wiklunds erfarenheter och resurser nu ställs till den viktiga Stockholmsmarknadens förfogande har uppbyggnaden av Toyota-försäljningen i Sverige fått ett betydelsefullt tillskott.

Wiklunds organisation skall även i fortsättningen operera självständigt och förhållandet till Salén & Wicander kommer att fungera såsom mellan återförsäljare och generalagent.

I samband med denna ändring har vissa av Wiklunds avdelningar överlåtits till Saab-ANA och Wiklunds organisation ser nu ut på följande sätt:

Stockholm:	Strandvägen 1	försäljning
	Ringvägen 151	försäljning
	Ringvägen 11	leveranser
	Lidingövägen 75	verkstad
Södertälje:	Bangatan 8	försäljning
	Villagatan 2	verkstad

I Södertälje kommer man att som förut lämna service åt Ford-ägare.

Jonnie Dahlström i Sundsvall AB berörs ej av beslutet utan fortsätter som Ford-återförsäljare.

TOR LINE öppnar kontor i London

Passagerare med TOR LINE kan från och med den 1 januari 1970 få bättre service i det att man öppnar eget kontor för passagerarförsäljning i London.

Adressen är 34 Panton Street, London S. W. 1, det är inte långt från Piccadilly Circus. Chef för det nya kontoret blir Mr. Derek Clarkson.

Salén Reefer Services AB säkrar stort kontrakt



Claes-Henrik Zethelius

Bakgrunden är i korthet följande: Sunkist i Californien har länge skeppat stora kvantiteter citrusfrukter till Fjärran Östern. Dessa transporter har gått med konferensrederier. För drygt ett år sedan började kontakterna mellan Sunkist och vår kyltrafikavdelning ge vissa resultat. Sunkist var klart intresserade i att låta vår kylflotta ta hand om transporterna. En förutsättning var emellertid att vi kunde ställa ett skjul i Japan med utrustning för "rökning" av lasterna till förfogande, något som de japanska myndigheterna fordrar. Då vi hösten 1968 icke kunde möta detta krav kom konferensrederierna Sunkist till mötes med lägre frakter och projektet verkade att hamna i ett dödsläge.

Nu — ett drygt år senare — har skjulfrågan i Japan lösts och Sunkist har blivit övertygade om att skeppningar på Salénkylor är rätt melodi.

I januari träder samarbetet Salén — Sunkist i funktion. Det innebär i första läget ca 40 båtar per år, vilket är en avsevärd kapacitet.

Salén Reefer Services tror sig om att kunna frakta de "pallade" (alltså boxar på pallar — ej stulna) citrusfrukterna billigare och bättre än vad konferensrederierna gjort tidigare. Vi vill gärna tillägga att vi sedan länge haft ett gott samarbete med Sunkist när det gällt transport av en del av deras citrusfrukter via St. John, N.B. till kontinentalhamnar.

Sport

Har någon i år givit sig på att springa tre svenska mil?

Vi vet en B. Simonsson på sjöpersonalavdelningen har tagit sig före att deltaga i Lidingöloppet. Fler Salénare hade tänkt göra detsamma, men på grund av tjänsteresor och annat tvingats ge walk over. "Simon" klarade i alla fall biffen — en 1.074:e plats på tiden 2 tim. 54 min. 39 sek. På det tillhör man den övre tredjedelen av prislistan.

Salén Interdevelop AB

Vi ber att få introducera ett nytt skott på koncernträdet:

Under senare år har egen produktutveckling och därav betingad internationell marknadsföring fått allt större betydelse för Salén & Wicander. I syfte att på sikt söka utvidga båda dessa verksamheter genom mer kontinuerlig kontakt med investerings- resp. marknadsföringsobjekt har bolaget börjat etablera nya kanaler för inventering över gränserna av nya produkter, metoder och system. Sålunda söker Salén & Wicander etablera förbindelser i olika länder såväl i öst som väst för kontinuerlig uppföljning av innovationer; likaledes har ett samarbetsavtal ingåtts med Svenska Utvecklingsaktiebolaget, som upprättat en sektion för utlandskontakt. Det är företagets förhoppning att man på basis av egna och koncernens internationella kontakter och det egna agentnätet i kombination med de nya kanalerna för kommunikation i tekniska frågor skall kunna utöka affärsförbindelserna och att dessa också skall kunna omfatta innovationshandel i flera riktningar. Den ytterligare forskning eller utveckling som kan komma att krävas innan nya produkter, metoder och system är marknadsföringsbara kan också bli föremål för egna investeringar eller organiserade av lämpliga tekniska och finansiella resurser för sådan aktivitet.

Ett dotterbolag för ovannämnda verksamhet är under uppbyggnad med arbetsnamnet Salén Interdevelop AB. Styrelse blir herrar Hans Forsberg, Sven H. Salén, Andreas Ådahl, Sture Ödner samt Göran Axell tillika VD.



I väntan på transport upp till visningen av fartyget ser vi fru Alsén och fru Laurin i samtal med gudmodern och skeppsredare Salén.



Vi är inne i containeråldern — detta hade Kockums dragit konsekvenserna av i det man byggt om en container att användas för personaltransporter av gästerna vid dopet de 20 meterna från kajen upp till däck. En av varvets kranar klarade lyften med bravur. I containern syns fr. v. dir. Nils-Hugo Hallenborg, fru Eva Ödner, skeppsredare Sven Salén, Christer Salén, fru Eva Salén, fru Barbro Salén m. fl.

(INTENDENTUR forts. fr. sid. 4)

Att diskmaskinens vara eller icke vara ifrågasättes förvånar, hur många av oss har icke sett mässmän stå diska i minst sagt grötvatten? Resterande smuts torkas sedan eventuellt av på en handduk. Är detta hygien?

Ett problem i vissa fartyg är varmvattenet som icke har tillräckligt hög temperatur, vilket naturligtvis menligt inverkar på diskresultatet. I aktuella fartyg kommer detta problem att åtgärdas.

CAFETERIADISK

Vår nybyggnadsavdelning har tillsammans med Celer konstruerat en ny disk där den ätande själv lägger för sig i önskad mängd. Disken är försedd med varma och kalla platåer och avskärmas med jalusi eller "over-head" lucka så att den vetter mot kök/pentry eller mäss. Dyliga diskar har installerats även i befälsmässarna i Sanfartygen och kommer också i samtliga mässar i de nya EMV-tankarna.

CONVENIENCE FOOD

Namnet kanske någon reagerar emot men det täcker så väl det begrepp som avses. Här gäller det i första hand djupfryst helt färdiglagad mat och i vissa fall också djupfrysta halvfabrikat. Tillsammans med Broströms utarbetar vi för när-

varande en "produktmapp" som på ett trevligt och överskådligt sätt skall presentera just "Convenience food".

Vi skall i denna artikel icke ytterligare penetrera "Convenience food", utan kommer samtliga ekonomiföreståndare separat att erhålla "Storkök" 7/8 som under rubriken "Kosthållet ombord i stöpsleven — Bekvämt mat på frammarsch — Trots motstånd", innehåller flera intressanta artiklar i detta ämne. Vår förhoppning är att artiklarna blir föremål för kommentarer.

UTVECKLINGSSIDAN

Självklart månar vi alla om kosthållet ombord. Maten är oftast den enda omväxling som bjudes. Att mat är kultur är allmänt känt och de som äter enbart för att fylla magen blir glädjande nog färre och färre. Vi är dock ansvariga för att kosthållet ur näringssynpunkt blir tillfredsställande, att en hög kvalitet på råvaror erhålles och att en god standard därmed kan hållas ombord. Detta skall i takt med utvecklingen pareras med en också viktig faktor, "kostnaden".

Utvecklingen är snabb, särskilt när det gäller "mat". Ständigt nya produkter. Vi kan dock glädja våra ekonomiföreståndare med att de i fortsättningen kommer att erhålla tidningen "Storkök — tidningen för moderna storköshåll". Sam-

tidigt skall vi i den mån det är möjligt hålla våra ekonomiföreståndare informerade om vad som händer på storköksmarknaden.

Vidare har vi i dagarna inköpt en komplett städutrustning som skall användas i samband med en- eller flerdagskurser i företagets lektionssal för hemmavarande personal. Vid dessa informationsträffar kommer också konsulenter från olika företag att inbjudas. Städmaskin och redskap, golvvårds- och rengöringsmedel kommer att behandlas. Likaså kommer vi att taga upp ämnet "Convenience food" till fortsatt diskussion. Informationsträffarna kommer också att ge möjligheter till erfarenhetsutbyte.

För hemmavarande personal i göteborgsregionen står vår inköpsavdelning mer än gärna till tjänst med information och studiebesök hos olika intressanta företag.

SLUTLIGEN

Brevet från T/T "Seven Stars" uppskattas. Visst möts vi då och då ombord, men intervallerna kan bli långa och alla vet vi att timmarna i hamn är jäktiga och tiden icke vill räcka till. Vi månar nu samtliga att litet flitigare taga fram pennan och skriva till oss. Negativa eller positiva rader är lika välkomna.



Ovan ser vi den imponerande "julgran" som masten på SEA SOVEREIGN utgör i det ögonblick flaggväxlingen sker och Salénrederierna övertagit Sveriges största fartyg.

Ovan t.h. överlämnar skeppsredare Sven Salén en present från rederiet till personalen vid Kockums. Gåvan mottages av Bernt Andersson.

Till höger ser vi en vy över det imponerande däcktag taget från styrbords bryggving varifrån Kapten K.I.M. Andersson kan blicka ut över ca 2 1/2 fotbollsplaners areal.

Nedan t.h. tycks direktör Nils Holmström och amiral Åke F. Lindemalm också ha fastnat för den storslagna utsikten från bryggan.

Bland gästerna vid dopet och senare middagen på Kockska Huset i Malmö syntes förutom varvets samt rederiets direktions amiral Åke Lindemalm, m. fru, skeppsredare Per Carlsson m. fru, bankdirektör Marc Wallenberg, direktör Knut Hadrup m. fru m. fl. bland annat så långväga gäster som från USA och Japan.



T/T SEA SOVEREIGN

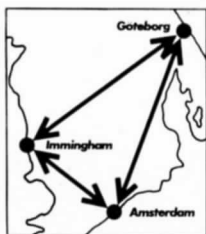
T/T SEA SOVEREIGN

Redare: SALÉNREDERIERNA AB
Byggt vid: Kockums Mekaniska
Verkstads AB, Malmö

L. ö. a.	316,08 m
L. p. p.	304,76 m
Bredd	48,77 m
Djup	24,50 m
Djup (sommar)	18,93 m
Dödvikt	210.000 ton
Fart	16,0 knop vid 29.000 SHP

Huvudmaskin: Stal Laval AP 32,
32.000 SHP vid 85 rpm





TOR LINE

GÖTHA 100-årsjubilerar

Det är i höst 100 år sedan Götha Line började sin verksamhet. Det var närmare bestämt den 11 oktober 1869 som en skrivelse med följande lydelse skickades från Göteborg till Stockholm:

"Stormäktigste Allerdånigste Konung.

Undertecknade delägare uti ett här i staden nybildat aktiebolag under benämningen "Ångbåtsaktiebolaget Götha", hvilket har för ändamål att idka passagerare och fraktfart på in- och utrikes ort, får, efter af bolagets delägare gifvet uppdrag, i underdånighet anhålla om Eders Kongl. Majt:s nådiga fastställelse i enlighet med Eders Kongl. Majt:s nådiga Förordning den 6 oktober 1848, af den för samma Aktiebolag öfverenskomna bolagsordning, hvilken härmed i underdånighet bifogas.

Med djupaste vördnad, trohet och nit framhärda.

Stormäktigste Allerdånigste Konung Eders Kongl. Majt:s tropligtigste undersåtar

Rich. Lidström Oscar Larsson
A. Ivarson

Göteborg den 11 oktober 1896."

Tillstyrkandet kom den 30 oktober. Rederiets namn ändrades senare till Ångfartygs Aktiebolaget Götha, vars bolagsordning registrerades den 21 februari 1870. Bolaget råkade emellertid i svårigheter och fick träda i likvidation och i april 1873 sammanträdde följande herrar Harald Sternhagen, Aug. Carlsson, G. Schmidt och Rud. Tengstedt som för lite över 500.000 kr köpte det upplösta bolagets tre fartyg och bildade Förnyade Ångfartygs Aktiebolaget Götha.

Fram till 1909 leddes företaget av Harald Sternhagen, flottan hade vuxit till fem fartyg som trafikerade Antwerpen, Rotterdam, Le Havre och Rouen.

Fritz Sternhagen efterträdde sin fader som direktör och vid krigsutbrottet 1914 hade man åtta båtar. Den kanske kan vara av intresse att titta på namnen på dessa:

NORMANDIE, FLANDRIA, JAMES J. DICKSON, CARL O. KJELLBERG HOLLANDIA, OLOF WIJK, GÖTHA och ALEX. KEILLER — som synes idel kändisnamn.

Under kriget gick fyra av fartygen förlorade och totala tonnaget sjönk till 3950 tdw.

Under mellankrigsperioden byggdes fartygen med viss passagerarinstallation och på trettioalet befordrades tusentals

passagerare mellan Göteborg och Antwerpen där ångarna BELGIA och BURGUNDIA alternerade med en tur i veckan. Så t. ex. transporterades ca 3000 personer år 1939. Bryssel- och Parissvenskar använde denna resform år från år och bl. a. åkte H. M. Drottning Astrid med sina barn alltid denna väg på sina sommarbesök i Sverige.

Vid andra världskrigets början avled Fritz Sternhagen och efterträddes av sin son Hakon. Andra världskriget gick hårt åt Götha-flottan och inte mindre än fyra båtar blev sänkta.

Hakon Sternhagen avled 1944 och i samband därmed skedde en sammanslagning med de rederier som ägdes av Adolf Bratt & Co och hade trafik på England och Irland. Bolagets namn förenklades samtidigt till Rederiaktiebolaget Götha. Under senare fyrtioalet hade man sex fartyg till sitt förfogande, varierande mellan 2000 och 2500 tdw. Namnen BURGUNDIA, WALLONIA, PATRIA, HOLLANDIA, NORMANDIA och ARDENNIA.

I början på femtioalet kom det första motor-fartyget REINE ASTRID som snart följdes av systerfartyget BELGIA, båda ca 2500 tdw.

Vad har då Götha transporterat under åren? Zinkmalm från Ämmeberg till Antwerpen och åter i förädlad skick i form av zinkplåt och zinkvikt — i nära 100 år! Även gatsten från Bohuslän har varit en stor sak, samt naturligtvis trävaror i olika former av förädling.

Med tiden har olika industriprodukter tagit större och större andel av tonnaget i anspråk. Hemgående har järnvaror varit viktiga laster, men numera har mindre kvantiteter av gods av högt värde, som garner, textilvaror, choklad, konserver, ost samt radio- och TV-apparater, öl och sprit blivit vanliga i linjetrafiken.

Nordfrankrike har sedan slutet av förra seklet varit ett mål för trafiken, men på 50-talet hände något nytt på denna trad. Specialbyggda fartyg kunde då börja trafikera Seine ända upp till Paris. I början av 60-talet kom nästa nyhet, enhetslastningen och återigen kom specialfartyg till för dessa förutbearbetade laster, på pallar och i sling.

Idag har Tor Line och Götha Line ett drygt femtontal egna och långtidsbefraktade fartyg i trafik — inte något äldre än fem år.

Vi känner alla till de två kombinerade last- och passagerarfärjorna TOR HOLLANDIA och TOR ANGLIA, som från och med nu får sällskap med de nybyggda lastfärjorna TOR MERCIA och TOR SCANDIA, som redan presenterats i SALÉN-NYTT.

Från Göteborg och andra svenska väst- och sydkusthamnar upprätthålles reguljära förbindelser med följande hamnar på Kontinenten och Storbritannien/Eire: Amsterdam, Delfzijl, Rotterdam, Antwerpen, Ghent, Rouen, Paris, Immingham, Bristol, Newport, Shoreham, Swansea och Cork.

En hundraåring — still going strong!

NEWBUILDING 530/531

Hur stor är en 250.000-tonnare?

Svaret ges i specifikationerna för de båda kontrakterade nybyggena vid Kockums med varvsnummer 530 och 531. Ur dessa har vi plockat följande preliminära data som lämpligen kan jämföras med particulars för SEA SOVEREIGN.

T/T NEWBUILDING 530/1

Redare: SALÉNREDERIerna AB
Byggt vid: Kockums Mekaniska
Verkstads AB, Malmö

L. ö. a.	340,08 m
L. p. p.	329,18 m
Bredd	51,82 m
Djup	25,60 m
Djup (sommar)	20,04 m
Dödvikt	251.300 ton
Fart	15,9 knop vid 32.000 SHP
Huvudmaskin: Stal Laval AP 32,	
32.000 SHP vid 85 rpm	

Fotboll

Vi har tidigare talat om framgångar för vårt 11-mannalag i Korpens Cup-tävling. Inga träd skall emellertid växa upp i himlen — varav alla kan dra den riktiga slutsatsen att vi blivit utslagna. Med tanke på att vårt lag decimerats genom militärtjänster och annat får vi vara nöjda ändå! Sista matchen spelade vi den 10/9 mot STS som vann med 1—0. Ordern från lagledaren Lennart "Speedy" Andersson löd på öppet spel då en årlig förlust ser trevligare ut än en vinst i straffsparktävling igen, med risk att åka på ett braknederlag i en senare match då utsikterna för att vi skulle få ett än sämre lag var stora.

Emellertid, inte allting har varit negativt. Vi har även spelat en hängmatch i 7-manna-serien mot K-konsult. Detta hände den 17/9 och matchen vanns av oss med 3—1. Detta gjorde att 2:a platsen i serien säkrades. Alltid något.

Vi har även spelat en match med 11-mannalag mot Sjöbefällsskolan i Stockholm. Man önskade sparring inför en match mot sina finska kolleger. Det fick man i och med att man fick se sig slagna med 1—0. Matchen spelades på Handelsflottans Valfärdsråds trevliga anläggning vid Kaknäs.

Salénrederierna hade tillfälle att stå som värdar över en öl och en macka efter matchen. Stort tack skall annars gå till föreståndaren vid Kaknäs, Göte Ellermar, han har en verkligt välskött anläggning.

SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson