



SALÉN NYTT

Nr 1/1970

SALÉNREDERIERNA PRÖVAR NYA TRANSPORTVÄGAR



Bilden visar CL-44:ans swing-tail i öppet läge. Att öppna last-rummet för i- och urlastning sker på hydraulisk väg och mycket ringa tid. Vi ser hur man just har lossat ett mindre flygplan av typ Cessna, som flugits till Europa över Atlanten isärplockat.

CARGOLUX

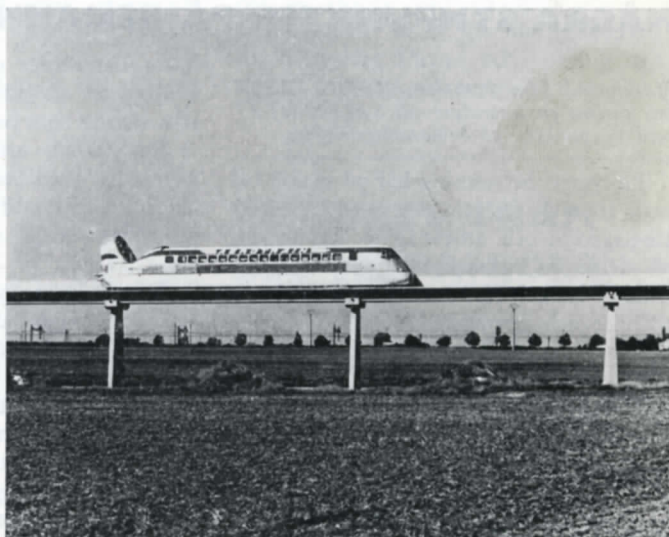
Med anledning av notiser i pressen och omnämnande i radio om att Salénrederierna etablerat sig i flygbranschen har vi bitt P. O. Boman om en kommentar.

Rederi AB Salénia har träffat avtal med det isländska flygbolaget Loftleidir (även kallat Islandic Airlines) och det luxemburgianska flygbolaget Luxair om bildandet av ett frakt-flygbolag med säte i Luxemburg. Detta är resultatet av de studier som vi bedrivit alltsedan hösten förra året.

Bolaget namn är Cargolux Airlines International (förkortat Cargolux) och den huvudsakliga sysselsättningen kommer att vara att bedriva fraktflyg på charterbasis med flygplan som är leasade till bolaget. Verksamheten kommer att starta med ett flygplan, en CL-44.

Flygplanstypen CL-44 är ett fyrmotorigt turbopropplan med en lastkapacitet av ca 27 ton och en räckvidd av 2.200 naut. miles. Marschhastigheten ligger omkring 300 knop. Planet är byggt med s.k. swing-tail som innebär att lastning och lossning av godset sker akterifrån sedan stjärtpartiet svängts åt sidan. Såväl kabinutrymmet som det nedre lastrummet (belly-room) blir på detta sätt mera lättillgängligt än om

(forts. sid. 8 spalt 2)



Bilden visar Societe de l'Aerotrans prototyp på den i Frankrike anlagda provbanan. Som synes gör inte banan några allvarliga ingrepp i miljön. En avgjord fördel i den aktuella debatten. Parallellt med antikens akvedukter ger sig själv.

AEROTRAIN

För någon vecka sedan uppmärksammade TV och dagspress det faktum att Salénrederierna genom ett dotterföretag gått in på marknadsföringen av ett nytt transportsystem.

Salénkoncernen har genom dotterbolaget Salén Interdevelopment AB ingått avtal med det franska företaget Societe de l'Aerotrain om bolagsbildning för utveckling av det av B. Bertin uppfunna svävtågssystemet Aerotrain som de senaste åren väckt så stor uppmärksamhet världen runt.

Salénrederierna som nyligen utökade sitt transportengagemang att också omfatta flygfrakt genom ett samarbetsavtal med Loftleidir har också insett människans alltmer ökade förflyttningsbehov, som i industrialiserade länder med nödvändighet kommer att resultera i viss återgång till kommunala transportmedel. Man är övertygad om att Aerotrain är ett genombrott av ett helt nytt kommunikationstänkande, såväl när det gäller gasturbindrivna tåg för mycket höga hastigheter mellan städer, som snabba förortsförbindelser och stadstrafik genom introduktion av den s.k. linjära elektriska motorn. Svävtåget rider på luftkudde på en betongbana i form av ett upp- och nedvänt T placerad över, på eller i tunnel

(forts. sid. 8 spalt 3)

FÖRSTA LASTEN FÖR SUNKIST SKEPPAS MED T/S BOLERO

Med anledning av att den första lasten med citrusfrukter till Japan och Hongkong från Long Beach i Californien gjorde Sture Ödner och Christer Salén ett besök i USA.

De fortsatte sedan till Australien och Fjärran Östern.

På bilden ser vi hur the port commission i Long Beach överlämnar en bild av hamnen till T/S BOLEROS befälhavare kapten Evald Olausson. I mitten syns Erik Baur, chef för vårt branchoffice i Long Beach, Salén-Interocean Inc.



NÅGRA SYNPUNKTER PÅ BEMANNING OCH DRIFT AV KYLFARTYGG

Maskinchef Sten Svensson, M/S ATITLAN har skrivit en insändare till SALÉN-NYTT med synpunkter på bemanningsfrågor:

Fartygens bemanning har på senare tid varit föremål för stort intresse, både hos arbetsgivare och arbetstagare. Ett tecken på detta är det mottagande som Dir. Ödners artikel fått hos berörda organisationer och personer. Pudeln kärna är väl, som i all affärsverksamhet, olika lösningsars lönsamhet. Då båda parter utbyte av näringen är beroende av en god lönsamhet, bör det ligga i allas intresse att förutsättningslöst diskutera problemen. Självfallet blir de synpunkter som här framförs gärna subjektiva och baserade på de erfarenheter skrivaren har fått på olika arbetsplatser.

Generellt ser man väl ganska lika på bemanningsproblemet på de flesta håll. Så som trenden är nu verkar det som följande är en önskvärd lösning: Fartygen skall bemannas med ren driftspersonal och underhåll, lastning m. m. skall utföras av landbaserad personal. Detta är, förutsatt att lösningen är ekonomiskt försvarbar, ett tänkbart och på många sätt attraktivt system. Dock är det begränsat till fartyg som är sysselsatta i linjefart eller mellan ett antal bestämda hamnar.

Då rederiets kylfartyg diskuteras, synes det stora problemet vara, att kylfartygen till sin natur är trampfartyg av exklusiv art. Jämförda med vanliga lastfartyg är kylfartygen mycket komplicerade, både beträffande uppbyggnad och teknisk utrustning.

Analyseras möjligheterna för landbaserat underhåll för ett kylfartyg, finner man att möjligheterna för rengöring, målning etc. är ganska goda. Då fartygen ofta lastar i utvecklingsländer är också kostnaderna för enklare arbeten rimliga och i många fall låga.

Arbeten av kvalificerad art är däremot svåra att få utförda, dels på grund av

korta hamntider och dels på grund av svårigheter att finna företag, som kan ge den service som behövs.

Ett sätt att utföra underhållet är att periodvis medföra resereparatörer med erforderliga kvalifikationer och ett annat att utföra årliga revisioner vid varvsbesök.

Ett modernt kylfartyg kan väl i dag knappast byggas utan att investera 40—50 millioner kronor. En sådan anläggnings räntabilitet är till stor del beroende av effektivt utnyttjande året om, dvs. längre stillestånd måste undvikas.

Man har nu att välja mellan ett välplanerat kontinuerligt underhåll utfört av ombordanställd personal eller ett utnyttjande av de ovan angivna möjligheterna.

Kostnadsmässigt är det nog svårt att komma lägre än kostnaden för ombordanställda, under förutsättning att arbetet planeras och ledes på ett vettigt sätt.

Med fast personal ombord förbättras också tillförlitligheten med påföljande driftsäkerhet. Ett absolut krav för att motivera ombordanställd personal är att denas kunskande och skicklighet står i paritet med arbetsuppgifterna.

Detta är inte begränsat till dem som sköter det tekniska underhållet utan gäller i lika hög grad vaktpersonalen. Då nu utvecklingen gått därhän att man endast behöver ett ansvarigt vaktbefäl under större delen av dygnet, är det av största vikt att detta befäl är skickat att utvärdera och bedöma informationer från ett stort antal övervaknings- och kontrollanordningar både beträffande navigations- och maskinläggning.

En processstyrning av hela maskinläggningen är i dag möjlig, frågan är bara hur långt det är ekonomiskt försvarbart att driva automationen.

Vaktfria maskinläggningar är önskvärda ur personalsynpunkt, ty vakttjänst i maskin är till sin natur långtråkig och dessutom improduktiv.

Av det förut sagda framgår att skrivaren är positiv till att fartygen är bemannade så att de i stort sett är "självförsörjande" vad beträffar underhåll och reparationer.

Om detta är rätt eller inte är svårt att bedöma, men det finns starka skäl som talar för att denna uppfattning är ekonomiskt och tekniskt försvarbar.

Det finns säkert i rederiets annaler belägg för att skickligt och pliktroget befäl gjort insatser av den art att resor kunnat fullföljas och laster kunnat klaras trots extrema förhållanden.

De åsikter som framförts beträffande en driftspersonal bestående av 16 man är fullt tänkbara i vissa specialfall, men är nog otänkbara när det gäller ett kylfartyg i trampfart.

Frågan är då, vad som kan anses rimligt för ett sådant fartyg.

För att bedöma detta måste man frånga traditionell uppdelning av tjänstegrepar ombord.

Hur kan då skeppstjänsten anordnas för att fylla de krav som ställs? En man som av juridiska och praktiska skäl svårigen kan undvaras är fartygschefen, och dessutom behövs utan tvekel en erfaren, samlande kraft i ledningen för en så stor, dyr och komplicerad enhet som ett fartyg. Av driftspersonal fordras 3 st. vaktbefäl och 3 st. vaktmän.

Av underhållspersonal fordras för ett självförsörjande fartyg ett större antal: En fartygsingeniör som under FC är ansvarig för all teknisk utrustning och för alla beräkningar gällande stabilitet, bunkers, trim, vatten m. m. En tekniker som arbetsledare. En starkströmstekniker och en svagströms- och teletekniker. En allmäntekniker och en tekniker för kylanl. och automatik. 3 st. reparatörer och 3 st. allmäntjänstare.

Den under FI arbetande styrkan måste självfallet biträda vid förtöjningar, sjö-

(forts. på sid. 3)

(forts. från sid. 2)

klargöringar och andra tillfällen då så erfordras.

För att trivseln ombord skall bli god och för att elementära krav på hygien etc. skall kunna fyllas är det svårt att komma under 5 man i ekonomiavdelningen, inkluderande ett befäl. Dessa problem överlämnas med varm hand till bättre skickade yrkesmän på området.

Ovanstående förslag skulle med tillägg av en kommunikatör/sekreterare innebära en besättning om 25 man på ett stort kylfartyg, utrustat på lämpligt sätt.

Svårigheten är att i dag finna ett tillräckligt antal befäl och tekniker för att bemanna fartygen enligt förslaget samt också problem med lagstiftning och avtalsbestämmelser.

Vad man till sist kommer fram till är att en genomgripande förändring av utbildnings- och praktikkraven måste ske.

Det är inte orimligt att man i en snar framtid måste ha en befälskår med en utbildning som ger kunnande över hela arbetsområdet.

Grunden skulle då vara en nautisk-teknisk examen som bör vara anpassad

för tjänst i samtliga lägre befälsgrader, självfallet med lämpligt anpassad praktik.

Denna officersexamen bör vara så grundlig att den sedan kan kompletteras med kontinuerlig utbildning inom olika specialområden, så att möjligheter till avancemang till de högsta befattningarna finnes.

Med tanke på att människor har olika läggning och förmåga blir det naturligt att inte alla kan eller vill bli fartygschefer eller fartygsingenjörer, men möjligheten måste finnas.

Ett krav på utbildningen måste vara att den, oavsett om tyngdpunkten lägges åt teknik, administration eller lasthantering, blir flexibel nog att fylla behovet av duktigt befäl på alla poster.

Hur en sådan utbildning praktiskt skall ordnas är en fråga som kräver grundlig analys och kan ej tagas upp lättvindigt i detta sammanhang.

Trots svårigheterna är det ingen omöjlighet att redan i dag kunna anordna skeppstjänsten på det ovan skisserade sättet, men det fordrar självfallet mycket av de berörda befälet.

Ett rejält nytänkande och villighet att

acceptera annorlunda förhållanden är nödvändiga för att ge ett gott resultat.

Något som inte bör glömmas, är att ett fartyg inte är en stillastående industriell anläggning utan hela sin tid är utsatt för olika klimat och väderleksförhållanden. Detta medför att driftsproblemen är av en högre svårighetsgrad än vid en stationär anläggning.

Troligen blir det oerhört kostnadskrävande att utrusta fartyg med driftstyrning och kontrollanordningar som är tillräckligt säkra under alla driftförhållanden.

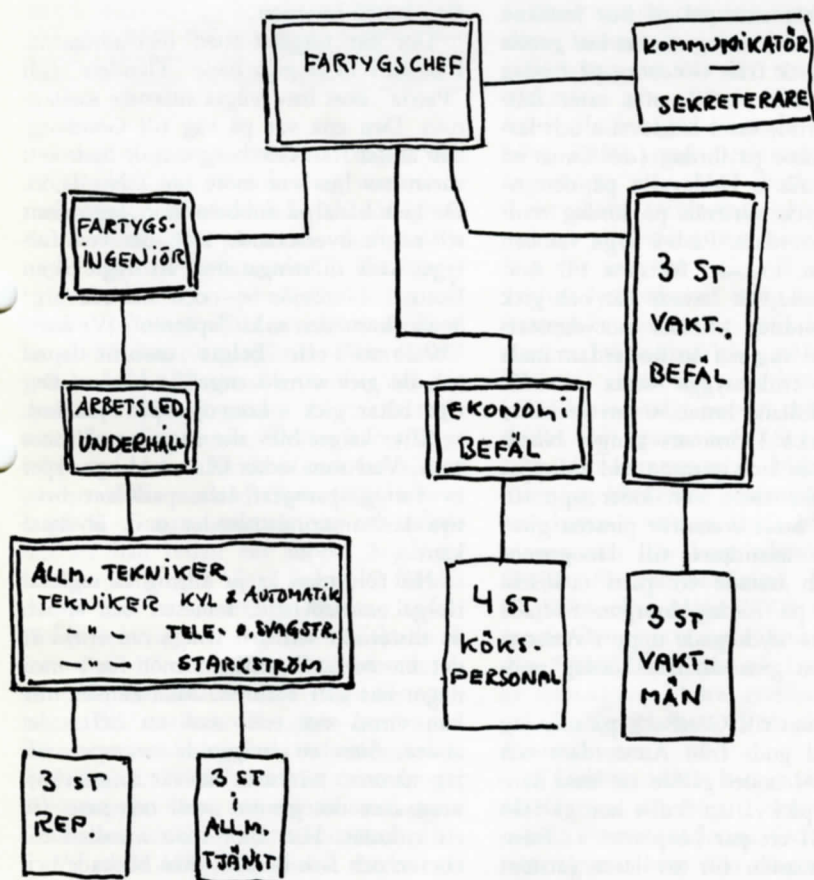
Behovet av omdömesgillt och kunnigt befäl kommer att kvarstå inom överskådlig framtid och kommer att ökas ju snabbare och mer komplicerade fartygen bli.

De här framförda synpunkterna bör ses som ett inslag i en nödvändig diskussion. Hoppet finns, att en konstruktiv debatt skall komma till stånd, ty många tecken tyder på att sjöfarten under svensk flagg står inför en omdaning.

För rederierna och dessas personal är det av största vikt att goda lösningar framkommer, vilka gör det möjligt att till ömsesidig båtnad och vinning driva sjöfart i dessa konkurrensens tider.

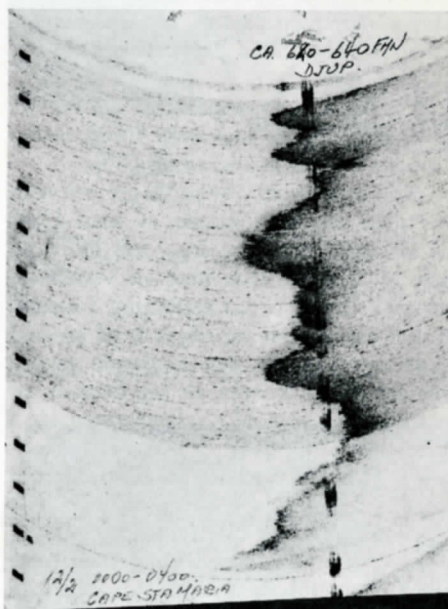
ORGANISATIONSPLAN

TÄNKT BESÄTTNING OM 25 MAN PÅ MODERNT KYLFARTYG.



SAMTLIGA BEFÄL HAR SAMMA GRUNDUTBILDNING OCH I FÖREKOMMANDE FALL SPECIELL VIDARE-UTBILDNING AV OLIKA SLAG.

RESEBREV FRÅN M/S HISPANIOLA



MS Hispaniola

Till sjöss den 26 febr. 1970.

Insänder härmed en högst ovanlig djupkurva som erhöles vid passerandet av Cape Sta. Maria på Madagascars sydkust den 12/2 av andrestyrman Antti Saarinen på dennes vakt mellan 0000—0400.

En mera karakteristisk profil av en riktig sjöbuss kan jag ej tänka djuplodet kan avbilda. Vore i så fall den obligatoriska pipan som ju förr i tiden alltid dinglade i munnen på gamla sjömän.

Högaktningsfullt
K. E. Viebke
Sjökaptén

FEMTIO ÅR MED BRATT-GÖTA

Herr Arne Isaksson fyllde den 15 februari 65 år, och han blev givetvis föremål för bolagets hyllning. Han kvarstår dock i tjänst ännu en tid.

Det är ju alltid en märkesdag, när man fyller 65 år. Men i herr Isakssons fall tillkommer det faktum, att det är just 50 år sedan han som ung grabb fick jobb i vad som då hette Förnyade Ångfartygs A/B Götha. Han har alltså varit verksam inom företaget i ett halvt sekel!

Vi har därför bett honom ge oss några glimtar från forna dagar och hur han ser på förhållandena idag.

— Hur var det att arbeta förr?

— Tidsandan var ju så annorlunda. Bland det positiva var väl, att tempot var lugnare och eftersom bolaget bara hade omkring 20 tjänstemän, som alla var manliga för övrigt, så kände man alla, det blev något mera personligt över arbetet, man märkte bättre sin egen arbetsinsats. Det var också mer kontakt med båtarna, man kände "skepparna" och styrmännen, som ofta var uppe på kontoret och själv hade man ärende ombord eller till kajen. Begreppet "stress" fanns inte, men jäktigt var det när båtarna skulle ha sina papper i tid vid avgången.

Kanske kan man uttrycka det så, att man kände mera hur man levde med i firmans liv och kände arbetsglädje.

Men arbetstiden var ju längre och man var glad om man kunde gå hem kl. 2 på lördag. Det var ju inga fria lördagar, och på 20-talet hade man en veckas semester! Övertid utan ersättning förekom en hel del och när jag några år på 20-talet hade ansvaret för den avgående posten var det ibland knappt att jag hann in på postkontoret före kl. 7, fast posten låg i huset intill.

— Och hur var det med båtarna och trafiken?

— På 30-talet tjänstgjorde jag i huvudsak på utgående avdelningen. Båtarna gick på samma hamnar då som nu med undantag av att vi nu går upp för Seine med specialbyggda båtar ända fram till Paris; förr gick vi bara till Rouen och det var bl. a. stora massa-laster dit. Så går vi numera också till Delfzijl i norra Holland. Till Antwerpen gick "Belgia" och "Burgundia" som var på cirka 2.500 ton och även tog passagerare. Det blev däri- genom en viss fläkt över trafiken och traden blev mera känd. Dom gick från Göteborg lördagar kl. 10 fm. och det sista som lastades var försk fisk på däck, som kom direkt från fiskhamnsauktionen samma morgon. Och så hade vi alltid zinkmalm från Vieille Montagne's gruvor i Ammeberg med Antwerpenbåtarna. Det var mellan 800 och 1200 ton varje gång.

Det var också tidstypiskt att denna zinkmalm kom ner från Ammeberg i mindre båtar som lossade långsidan direkt i våra Antwerpenbåtar. Ofta fick emellertid vår båt gå upp till "Zinken", dvs. Zinkupplaget ett litet stycke upp för älven för att lasta. Man hade tid att förhala på den tiden! Överhuvudtaget var det mycket gods som kom ner med skutor från Väneren eller från platser utmed älven, men detta har efter hand övertagits av långtradare.



Arne Isaksson

Som ett bra exempel på hur trafiken gick på 30-talet kan jag nämna hur gamla "Flandria" gick från Göteborg på fredag eftermiddag eller kväll, ofta efter lastning på övertid, var i Uddevalla och lastade tändstickor på lördag (det fanns en tändsticksfabrik i Uddevalla på den tiden), och gick därifrån på lördag middag till Amsterdam. På två dygn var den i Amsterdam, lossade, fortsatte till Rotterdam, lossade och lastade där och gick på fredag middag tillbaka mot Amsterdam. Men på vägen från Rotterdam hade hon vid en "fruktbrygga" strax innanför Hoek van Holland lastat 50 ton apelsiner och efter cirka 3 timmars gång i Nordsjön passerade hon pirarna vid inloppet till Nordsjökanalen, som leder upp till Amsterdam. Strax innanför pirarna gjorde hon en avstickare till Hoogovens Järnverk och lastade ett parti tackjärn. Klockan 7 på lördag morgon började lastningen av styckegods uppe i Amsterdam och hon gick därifrån lördag middag.

Så kom hon till Göteborg på måndag middag med gods från Amsterdam och Rotterdam. Men det gällde att lossa henne fort, för på kvällen skulle hon gå från Göteborg till ett par lastplatser i "Stenriket" i Bohuslän för att lasta gatsten; Lahälla, Hunnebostrand, Krokstrand eller kanske Lysekils stad. En del av de smärre lastplatserna finns inte längre. Hon var tillbaka i Göteborg fredag morgon för att lasta på Amsterdam och Rotterdam, gå fredag kväll till Uddevalla och göra en ny rundresa! Det var ett

körande med båtar och besättning, och nog blev tonnaget utnyttjat.

"Flandria" var bara på 1.250 ton d.w., men det var en pålitlig båt som tog sig fram i alla väder; hon hade ett skrov som en jagare. Och då fanns varken radar eller andra förnämliga apparater som hjälp vid navigeringen. Inte ens radiopejling. Och befälet gick på en öppen brygga. När "Flandria" en gång var nybyggd år 1898, lär hon för övrigt ha varit en sevärdhet och hade t. o. m. inredning för 12 passagerare midskepps i s. k. I klass, 6 akterut i en hytt — II klass och 8 i en annan hytt akterut — III klass. Man kan tänka sig att komforten var mycket långt ifrån vad den är idag. Och rullade bra gjorde "Flandria" också!

En episod med gamla "Patria" minns jag särskilt. Jag tror det var 1936 på vintern. Hon hade råkat ut för mycket hårt väder med snötjocka och grov sjö, hade kommit ur kursen och låg och stampade i Nordsjön. Hon kom från Rotterdam och skulle varit inne på måndagen. Först på lördag middag fick vi meddelande från Skagen att hon bett att bli rapporterad till rederiet. Vi ringde de anhöriga och flera grät i telefon för de trodde att hon hade gått under.

Men några stora omvälvningar var det inte före kriget. På ett sätt kan man säga att tiden stod still, det gick i samma trall.

Under kriget var det alltid några inkallade, men det var ändå inte mycket att göra på kontoret.

Det var tragiskt med förlisningarna. I januari 1940 gick både "Flandria" och "Patria" bort med några timmars mellanrum. Den ena var på väg till Göteborg, den andra från Göteborg och de hade sett varandras ljus vid möte ute i Nordsjön. De gick båda på dubbelminor. Jag minns att några överlevande från det ena fartyget hade tillbringat över ett dygn på en flotte i Nordsjön — och klarade sig! Sedan kom den s. k. "spärren". Vi hade "Wallonia" och "Belgia" utanför denna och de gick utmed engelska kusten. Övriga båtar gick i konvojer på Tyskland.

Efter kriget blev det snart en våldsam rush. Vad som sedan hänt med nya typer av fartyg, paragrafbåtar, pallbåtar osv., nya lasthanteringsmetoder o. d. är mera känt.

Nu för tiden är ju allting så reglerat ifråga om arbetstid, semester och annat. Så materiellt sett och ifråga om fritid är det en oerhörd skillnad mot förr, men något har gått förlorat. Man kanske inte kan vinna det ena utan att offra det andra. Som ett belysande exempel vill jag nämna: när man nu får löneförhöjning sker det genom avtal och man får ett cirkulär. Förr blev man inkallad till chefen och fick besked, man bockade och tackade! Men de som var med förr tycker nog att livet blivit lättare och behagligare; man har möjlighet att jämföra. Jag skulle önska de som nu är unga att de insåg hur bra de har det och att de inte sneglar för mycket åt paragrafer och avtalsbestämmelser.

47:E VASALOPPET



Vid starten, som gick på nervösa deltagares eget initiativ, rådde en förtärad stämning. När några i de bakre leden startade loppet var de främre grupperna tvungna att ge sig av för att inte bli nedtrampade.

Ni kommer kanske ihåg utmaningen till Vasaloppsstrid som kom i höstas från Enskilda Banken? En tapper skara på 6 Salén-are har alltsedan före jul varit ute och klämt lagg för att försöka lura banken — en legitim form av rån! Anmälningslistan omfattade följande: Sven H. Salén (som fick inställa åkandet p. g. a. en efterhängsen förkylning), Birger Simonsson, sjöpers., Stig Svensson, tekn., Gunnar Lindbergh, SSAB, Valter Axelsson, tekn. och Jan Anger från SRS. Chiquita Racing Teams chaufför var Bengt Lidebrandt och som Salén-Nytts ut-sände fungerade Lennart "Speedy" Andersson som här berättar:

Bengt steg upp i ottan fredagen den 27 februari och samlade ihop undertecknad, Birger, Gunnar och Jan för att vi skulle vara säkra på att de skulle ställa upp. Stig och Valter, som ju åkt loppet tidigare, litade vi på skulle ta sig till starten frivilligt. Färden gick mot Bastberg vårt övernattningsmål. Före middagen badade vi bastu och Gunnar och jag spelade "hjältar" genom att nakna rulla oss i den djupa snön. Tyvärr har vi inga bilder på detta. Kvällen avslutades med en brasafton under vilken träkningarna haglade. Gunnar biktade sig och talade om att han redan åkt loppet 5 gånger hemma i sin egen säng. Exemplet följdes denna natt av de övriga åkarna. Endast Bengt och jag sov lugnt — vi skulle ju inte åka. På morgonen frukosterade vi på Chiquita-bananer och Trubadur-apelsiner, BK:s tribut till tappra hurtbullar. Åkarna provade laggarna och diskuterade vallning, det ryktades om 30 minusgrader inför loppet. Oron och nervositeten stiger i takt med att kvicksilvret sjunker.

Vi stack iväg till Åsens stugby vid Älvdalen där vi skulle övernatta inför Vasaloppsstarten där åkarna lämnades ensamma med vallaburkar och nervtrådar medan Bengt och jag åkte till Sälen för att hämta nummerlappar etc. Hur många vallaburkar som konsumerats under vår bortovaro ville ingen komma ut med,

men nu hade något annat hänt, kvicksilvret börjar stiga i takt med nervositeten. Vi fick kontakt med bankens folk på kvällen och stämningen var liknande på den kanten. Oro för töväder. Men skam den som ger sig. Åkarna gick tidigt i säng för att hinna med ett par sista lopp under natten dvs. de som inte likt Gunnar sprang och tog tempen på snön stup i kvarten.

Klockan tre var det revelj och efter frukosten gav vi oss iväg mot Sälen. Från alla bivägar ringlade sig rader av bilar fyllda med beslutsamma, kanske ångerköpta män. Vad skulle dagen bära i sitt sköte? Vid startplatsen rådde en ordnad villervalla. Att hitta Valter och Stig var inte att tänka på så efter sedvanliga lyckosparkar intog Bengt och jag strategiska poster ca en kilometer från starten. Då starten gick, på åkarnas eget initiativ, utbröt ett visst kaos, men våra killar klarade sig igenom skärselden med skidor och stavar hela. Skrik och glam och råa kommentarer blandades. Det bästa jag hörde var orden till en stackare som hamnat med en skida i vardera riktningen och inte kom någon vart: "Nu får Du för fan bestämma dej — skaru till Sälen eller Mora!" Vid Oxberg posterade Bengt och jag i fyra timmar och såg 7.000 åkare passera i olika stadier av utmattning. Våra grabbar såg friska ut, så iväg till Mora. Vem skulle komma först?

I Oxberg ledde Birger med 30 min. till Gunnar och Stig, 50 min. till Valter och en timme till Janne. Och mycket riktigt, elegant kom han diagonalande in i mål, först av de våra. Banken hade bara en åkare i mål, och kanske skulle vi kunna bjuda strid om lagseger eller i kvottävlingen.

Målpassagen var festlig! Många åkare kom över mållinjen i lagerkransar gjorda av falukorvar, prinskorvar, morötter och

alla möjliga varianter, som Hansas gossar som alla fick skida i mål med en frälsarkrans om halsen. Det var knappt de kunde hålla huvudet högt. Publiken gjorde också sitt till för att heja på åkarna att strida om placeringarna, som t. ex. den skäggige man som sprintar ifrån ett gäng på femton för att stå på näsan tre meter från mål, bryter ena skidan och får se sig passerad av ca 30 man innan han var på benen igen. — Tänk att bryta skidan tre meter från mål efter 86 kilometer!

Efter att alla våra fem åkare kommit i mål återvände vi mot Stockholm efter att ha träffat bankens folk på Lerdals-höjden för eftersnack och middag.

Fem i mål av fem startande — en femetta! Motsvarande siffror för Enskilda Banken var arton startande varav fjorton kom i mål. Skidbrott och tidsöverdrag gjorde att fyra man fick bryta.

Vad gör våra kolleger inom koncernen inför nästa år med ovanstående som gott exempel?



Gunnar Lindbergh någonstans efter spåret.



Salénrederiernas bästa åkare, Birger Simonsson i den allmänna villervallan vid starten.



RESEBREV FRÅN T/T SEA SOVEREIGN

Civilingenjör Leif Steen från automatikavdelningen har återvänt hem till Sverige efter sin första långresa. En månadsfärd med Sea Sovereign från Kockums i Malmö via Lissabon till Ras at Tanura och Kharg i Persiska viken. En händelslös resa för centralkalkylatorns projektledare Jerk Oldenburg, hans fyrmannastab kockumiter och experterna från Asea som på jungfruturen "kompletterade" garantiingenjören.

— Visst blev jungfruresan en triumf — främst för oss kockumiter eftersom allt fungerade — men jag tycker andra besättningar ägnade Sea Sovereign anmärkningsvärt liten uppmärksamhet. Inte för att jag väntade flygande fanor och klingande spel. Däremot en viss kollegial nyfikenhet.

Sea Sovereign är det första fartyg som utrustats med Kockums centralkalkylator, som är ett forskningsuppdrag för Svensk skeppsforskning (SSF). Kockum-systemet är det hittills mest mångsidiga och avancerad ombord på ett handelsfartyg. En processdatamaskin sköter såväl maskinövervakning som navigering och lasthantering. Det var för att köra igång och trimma in centralkalkylatorn civilingenjör Oldenburg och hans medhjälpare befann sig ombord.

En händelslös resa, men ändå en resa som inte saknade dramatiska inslag. — Jag undrar hur det gick för mässkallen som vi fick lämna i Mombasa. Han kunde inte ett ord engelska.

Mässkallen, 20 år, klagade över smärta i buken. Alla uppgifter på symtomformuläret pekade på blindtarmsinflammation.

Även febern som togs med hjälp av en teknisk termometer graderad i Fahrenheit. Febertermometern fanns noggrant avprickad på utrustningslistan, men saknades.

Via radio kontaktades läkarcentralen på Sahlgrenska i Göteborg. Jourhavande kunde bekräfta misstankarna: blindtarmsinflammation. Åtgärd: omedelbar läkarvård.

Utan kursändring skulle mässkallen om tolv timmar kunna landsättas i Mogadisco. I höjd med Sea Sovereign men utom synhåll låg Mombasa. Var Mogadisco lika välrustat? Och tolv timmar...?

Sea Sovereign girade 90 grader och tog kurs på Mombasa. Men det Leif Steen och hans kamrater fick se av Afrika ute från reddan var en sparsamt upplyst stad i tropiskt mörker. Ett par distansminuter utanför kusten mötte läkare. För mässkallen slutade jungfruresan med Sea Sovereign i en lotsbåt.

— Så snart mässkallen tagits om hand gick vi ut och återtog kursen ungefär ett dygn försenade. Nästa morgon var Afrikas kust åter utom synhåll. Så småningom anlände vi till Ras at Tanura, en s. k. sea island eller sea bird.

— Det är helt enkelt en plattform av stål ungefär en km från fastlandet och utan annan förbindelse än med båt. Pipelines förstås, från det inre av Saudiarabien. Piren eller plattformen har plats för tio fartyg, fem på varje sida.

— Men jag kan inte påstå att Sea Sovereign ägnades någon större uppmärksamhet. Så förde hon förstås inte heller fler flaggor än de reglementsenliga. Kanske är det för mycket begärt att besättningsmän på andra fartyg skall kunna

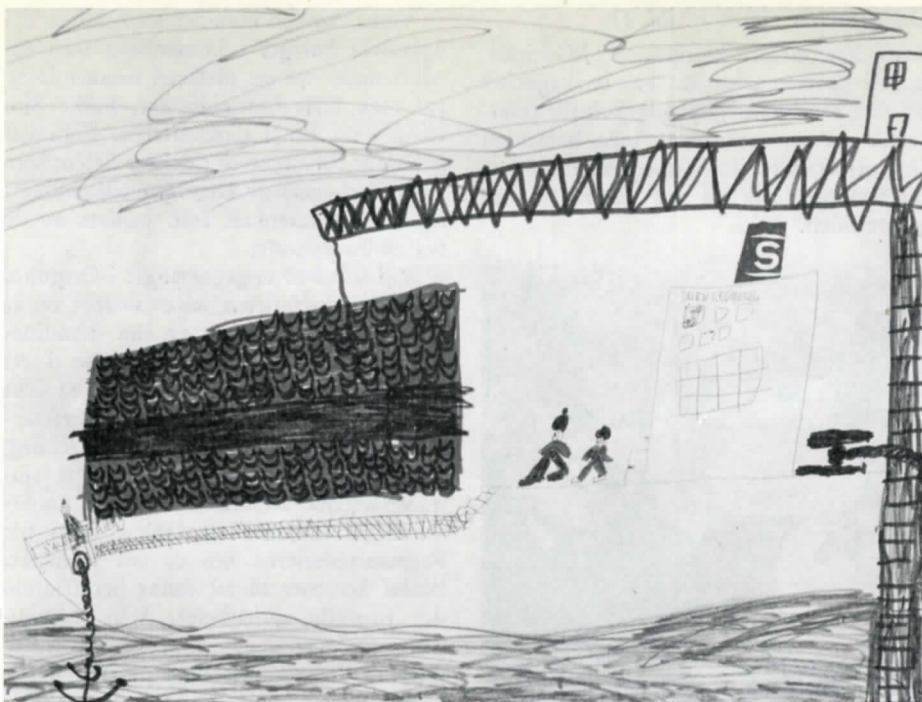
hålla reda på vilka fartyg som är nya, men nog hade jag väntat större kollegial nyfikenhet. Från Ras at Tanura gick Sea Sovereign längre in i Persiska viken för lastkomplettering i Kharg. En liten men naturlig ö utom synhåll från fastlandet.

— Och när tjänstemannen uttryckte sina synpunkter på ren svenska underströks än en gång att världen är liten. Att hitta en svensk på en persisk ö som inte är stor mer än en stor oljeutskopplingshamn var minst sagt en överraskning.

— Även om resan från flera synpunkter var händelslös var den lärorik. Det var också intressant att studera hur ett fartyg som Sea Sovereign och dess 37 "innevånare" fungerar till sjöss. Jag förvånades många gånger över hur väl det är ordnat ombord.

— Varje besättningsman har egen smakfull hytt med tvättmöjligheter. Det finns motionsutrustning, simbassäng, bastu etc. Och mycket tack vare fartygets automatiska telexutrustning kan varje morgon ett sammandrag av TT-nyheterna cirkulera ombord. Däremot har inte besättningen några större chanser att göra strandhugg. En modern tanker lastar eller lossar på cirka ett dygn och ligger då oftast ute på någon redd. I Ras at Tanura vid en plattform av järn och stål. Nåja, den gungar ju inte...

FOTNOT: Salénrederiernas Sea Sovereign är svenska handelsflottans största och modernaste fartyg. Drygt tre år framöver är Sea Sovereign chartrad av Tokyo Tankers och skall gå mellan Persiska viken och Tokyobukten. En resa fram och tillbaka tar cirka 38 dygn.



T/T SEA SOVEREIGN



I gryningen den 9 januari 1970 då t/t Sea Sovereign passerade platsen för Seven Skies förlisning halades flaggan på halv stång för att hedra minnet av de omkomna och sänktes en blomma i havet av befälhavaren, kapten K. I. M. Andersson, och fartygsbefälsföreningens VD, sjökapt Stig Wiebe.

På bilden syns från vänster kapten K. I. M. Andersson, sjökapt Stig Wiebe och överstyrman Sven Jansson.



T/T SEA SOVEREIGN första gången i Kiire.



Kapten K. I. M. Andersson hälsas med blommor. Längst t. v. staden Kiires borgmästare.

HÄRLIGA BANANER

Så tycker förvisso en sjuårig konstnär vid namn Henrik Näsman. Han brukar då och då få bananer av Åke Olsson, tekn.avd., då denne varit ute med någon bananbåt och som tack har han ritat en stor bild av ett Salénfartyg lastande bananer. Kanske lasthanteringsgruppen har något att lära av Henriks syn på hur man lastar?

Tyvärr måste vi återge bilden i svart/vitt men den är mycket stiligare i färg.

JULFIRANDE OMBORD

Något sent, men bättre sent än aldrig, kommer ett par bilder från Lucia- och julfirandet ombord i ett par av våra båtar.

T/T SEA SPIRIT



Lucia, fru Tullan Åstrand, tillsammans med hela sin uppvaktning, stjärngosse ekonomiföreståndare Antkowiak, bagare 2:e kock Kurt Johansson och tomte ek. bitr. Bengt Larsson.

Kl. 05.00 började firandet med att bef. och mask.chef fick kaffe och nybakade lussekatter på sängen. Sedan följde övriga hytter så långt tiden tillät.

M/S ARGONAUT



Från kapten Bertil Crafoord kommer så en julkänslning från vad han kallar "en verklig trivseljul" ombord.

Tack vare ekonomipersonalens insatser blev hela julfirandet en succé. Ingenting hade glömts bort för att göra julbordet till traditionellt och riktigt. Och i julgranen fanns små svenska flaggor också det en tradition.

GE DIG CHANSEN TILL EN GOD UTBILDNING

Sjömansskolan VIKING Göteborg börjar nya kurser för EKONOMIFÖRE- STÄNDARE och SKEPPSKOCKAR den 10/8 1970.

För att vinna inträde i ekonomiföreståndarekursen skall man ha genomgått kockkurs (Sjömansskolans linje för skeppskockar) eller ha motsvarande kunskaper och ha tjänstgjort som kock till sjöss under sammanlagt minst 2 år, samt ha fyllt 21 år. Kursen pågår ca 22 veckor.

Kursen för skeppskockar pågår två terminer ca 42 veckor.

Kurser för däckspersonal, maskinpersonal och grundkurs i sjömansarbete och för fartygselektriker börjar också den 10/8 1970 och pågår ca 22 veckor.

Din hjälp till utbildning, som Du behöver, får Du hos Göteborgs Stads Yrkeskolor Sjömansskolan VIKING! All undervisning är kostnadsfri. Kost logi tillhandahålls till självkostnadspris ombord VIKING!

Anmälningblanketter och upplysningar erhålles å anmälningsexpeditionen Göteborgs Stads Yrkeskolor, Järntorget, Box 7049, 413 04 GÖTEBORG, tel: 031 - 12 43 30.

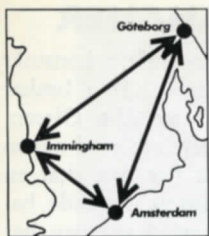
SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson



TOR LINE

CARGOLUX (forts. fr. sid. 1)

man har enbart sidoportar. Maskinen, som i passagerarversion har en kapacitet av 169 passagerare, byggdes om för fraktrafik i november 1969, men har ännu inte utrustats för fullständig palletisering. Så kommer dock att ske inom den närmaste tiden.



500.000 PAX

Halvmiljonte Tor Line-passageraren fick för 1000:— London-resor!

Göteborgs-frun Sejla Hellstrand fick vid en ceremoni ombord m/s "Tor Anglia" den 4 januari av kapten Bengt Isefalk motta bevis på att hon på resan från Amsterdam till Göteborg den 3/1 utgjorde Tor Line's passagerare nr 500.000. Så många resenärer har sedan Tor Line startade sin trafik den 16 mars 1966 befordrats mellan Sverige—England—Holland av "Tor Anglia" och systerfartyget "Tor Hollandia", som insattes i april 1967.

Även maken Govert och 5-årige sonen Johan kommer att få glädje av det presentkort som Tor Line skänkte familjen Hellstrand. Priset berättigar till fria London-resor med rederiet till ett sammanlagt värde av över 1000:—.

Det var den 19 december som Hellstrand-familjen med sin bil reste från Göteborg till Amsterdam f. v. b. till Benidorm i Spanien, där man firade jul- och nyårshelgen. Strax före återresan från Amsterdam kom den glada överraskningen. Ombord hälsades man välkommen med blommor och champagne i "Tor Anglias" finaste hytt, som Kapten Isefalk ställde till förfogande för överresan, innan det var dags för "Kaptensmiddag".



M/S TOR MERCIA

Vi har tidigare bara varit i tillfälle att visa s. k. "artists impressions" av de av TOR LINE långtidschartrade lastfärjorna TOR MERCIA och TOR SCANDIA. Vi återger därför ett fotografi av TOR MERCIA från dess jungfruresa.

Verksamheten kommer att ledas av det operativa bolaget i Luxemburg som för närvarande har en personal bestående av två man från Loftleidir och Folke Sjöstedt, chef för Frukcentralen. Från vår sida leds företaget av Christer Salén, som sitter i en exekutiv kommitté tillsammans med en representant från vardera av de två andra parterna.

Vid sidan av engagemanget i Cargolux ingår Salénrederierna sedan knappt ett år i den sammanslutning av åtta skandinaviska rederier, som gått samman i ett projekt kallat Pegasus. Syftet med projekt Pegasus har varit att studera flygfraktnärsknaden och dess framtida utveckling med hänsyn till dess inverkan på sjötransporterna. Resultatet av dessa undersökningar kommer att läggas fram för Pegasus-rederierna om ca två månader. Beslut kommer så att fattas beträffande det fortsatta samarbetet. Vårt engagemang i Luxemburg, som på ett tidigt stadium diskuterades med de övriga Pegasus-medlemmarna, kommer inte på något sätt att förändra vårt deltagande i det skandinaviska samarbetet.

AEROTRAIN (forts. fr. sid. 1)

under marken. Systemet kommer att ge passagerarna en komfortabel, snabb och högfrekvent service och blir också mycket ekonomiskt genom all avsaknad av hjul och räls som resulterar i låga underhållskostnader. Likaledes blir investeringskostnaden låg tack vare den lätta konstruktionen.

Avtalet mellan Aerotrain och Salén Interdevelop är det första i Europa. Nyligen ingicks ett motsvarande avtal med den amerikanska rymdindustrin Rohr Corp. Det svenska bolaget, som avses att ägas till lika delar av parterna, kommer att ha tillgång till all den know-how som finns hos Societe de L'Aerotrain och som kommer att byggas upp genom detta bolags motsvarande avtal med andra länder, varvid Sverige genom sin höga teknologiska standard kan komma att spela en betydelsefull roll. Medan tekniken blir internationell, kommer konstruktion och tillverkning att så gott som helt kunna ske i Sverige respektive Skandinavien, enär avtalet avses kunna utökas till hela detta område.

Svältåget är idag ingen futuristisk dröm utan verklighet. Efter tre års experimentarbete med halvskaletmodell, som kulminerade vid en uppnådd hastighet av 422 km/tim, har man nu startat en rent operativ fas i full skala med två olika projekt. Det ena utgör utprovning nära Orleans av en fläkt-turbindriven vagn för 80 passagerare på en 18 km lång bana ca 5 meter över marken med max. fart 300 km/tim. Det andra utgöres av en "förortsvagn" för 44 passagerare på en 3 km lång bana när Gormetz-La-Ville. Denna vagn drivs av en linjär motor och är konstruerad för 180 km/tim marschfart.