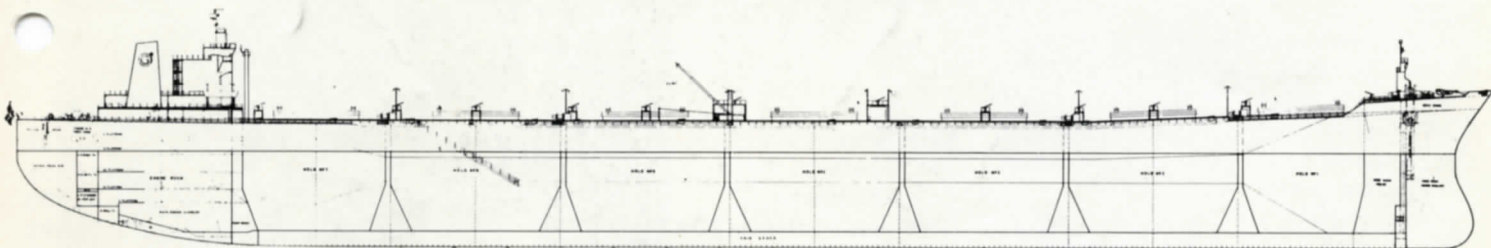




# SALÉN NYTT

Nr 4/1970

## Nybeställning av Malmtanker



### I DETTA NUMMER:

- Sid. 1.  
Nybeställning av malmtanker.
- Sid. 2.  
VD har ordet.  
Resultatet 1969.
- Sid. 3.  
AB Finnboda Varf.  
Insändare.
- Sid. 4.  
Party på San Blas.  
Convenient Food.  
Banankuriosa.
- Sid. 5.  
Informationsträff.  
Bulbstävar.
- Sid. 7.  
Personalstiftelsen.
- Sid. 8.  
Tor Line expanderar.  
Vad ryms under S:t Eriksplan.

### NYBESTÄLLNING AV MALMTANKER

Salénrederierna och Gränges rederi har i dagarna tillsammans kontrakterat en 265.000 dwt malmtanker hos Uljanik-varvet i Pula, Jugoslavien, för leverans i juni 1974.

Vid detta varv har Gränges redan för egen räkning en ineliggande order avseende två systerfartyg av samma typ och storleksklass. Med den gemensamma beställningen av ytterligare ett fartyg utökas nu byggnadsserien till att omfatta tre identiskt lika enheter vilka successivt blir driftklara fr.o.m. hösten 1972.

Huvudredare för det samägda fartyget blir Salénrederierna såsom ägare till 3/4-delar av fartyget. Resterande 1/4-del innehågs av Gränges.

Beställningen är såtillvida unik att för Gränges del fartyget blir den första icke helägda enheten i bolagets flotta och för Salénrederierna att en första nyinvestering nu äger rum i större kombinerat malmtank-tonnage.

Samtidigt med beställningen har de båda rederierna jämväl träffat överenskomelse om ett samgående i vad gäller befraktning och sysselsättning av ovan nämnda tre fartyg. Den betydande transportkapacitet i malm och olja som denna moderna specialflotta representerar kommer att inom ramen för nämnda samseglingsavtal marknadsföras av ett gemensamt bolag med administration och säte i Stockholm.

(forts. sid. 8)

### M/S NEW BUILDING 303

Redare: SALÉNREDERIERNA  
Byggnadsvarv: ULJANIC - PULA - Jugoslavien

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| L. ö. a. ....      | 385.00 m    |
| L. p. p. ....      | 320.00 m    |
| Bredd ....         | 52.00 m     |
| Djup ....          | 28.00 m     |
| Djup (sommar) .... | 21.80 m     |
| Dödvikt ....       | 265.000 ton |

Fart: Provtursfart på d = 19,8 m full effekt 2 x 20 000 BHP utan axelgenerator 16,5 knop

Total lastkapacitet som tanker med 29 st 100 % fulla tankar 11 500 000 cuft

Total lastkapacitet som malmfartyg med 7 st 100 % fulla rum 5 750 000 cuft

Huvudmaskin: 2 st Burmeister & Wain 8-cyl motorer typ 8 K 84 EF  
Max effekt 2 x 20 000 Hp  
Service effekt 2 x 18 200 Hp

2 st propellrar KaMeWa med variabel stigning 2 st roder

Hjälpmaskineri: 3 st MAN typ V6V23/23 TL

Effekt 2 x 960 kw  
1 x 1280 kw

1 st Axelgenerator 1 x 1 280 kw  
Kontrollrum finnes

Lastoljesystem: 4 st pumpar 3 800 m<sup>3</sup>/h drivna av 4 st dieselmotorer varav 2 st alternativt kan driva generatorer

## VD har ordet:



Sture Ödner

I dagarna har vi slutit ett avtal som vi hos Saléns betraktar som ytterst väsentligt.

Den gamla tidens sjöfart med all respekt för dem som skötte om den gick väl rätt mycket ut på att gardera sin egen affär genom att söka skaffa exklusiv information och göra avtal som uteslöt kollegerna i branschen.

Med tiden har vi väl insett att samarbete innebärande att ett bolag hellre tar en mindre bit i en stor kaka än försöker behålla allt för sig själv är en betydligt snabbare och lönsammare väg.

I denna anda har vi under de senaste åren ingått samarbetsavtal eller bildat bolag med företag med liknande inställning. Det mest avancerade i denna riktning är givetvis Salén Reefer Services.

Under en del år har vi utan några avtal kommit underfund med att Gränges och vi i många frågor inom branschorganisationen i utbildnings- och tekniska frågor ävensom personalpolitik i allt väsentligt tänker lika.

För ett år sedan kom vi fram till att vi borde beställa några stora fartyg tillsammans men på grund av diverse interna skäl var vi icke klara att ta ställning.

Så mycket mera glädjande är nu att konstatera att vi dels tecknat ett nybyggnadskontrakt tillsammans i Jugoslavien på en tredje båt om 265.000 ton i Gränges-serien, och dels tecknat ett långtgående avtal om samarbete inom den fartygstyp som de stora tank- och bulkfartygen representerar.

Jag tror att alla i vårt företag bör känna sig tillfreds med att få börja arbeta ihop med ett av de främsta bolagen inom området och som sagt öppnar det ytterst intressanta aspekter på framtiden.

## Resultatet 1969

På grund av brist på utrymme i förra numret av Salén-Nytt kom inte alla uppgifter vad beträffar utfallet för år 1969 med varför vi kompletterar redovisningen härnadan:

Salénrederierna med till koncernen anknutna bolag 1969.  
(Siffrorna inom parentes avser 1968)

|                                                                                        |            |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|
| Gruppens omsättning                                                                    | (967.562)  | 1.093.993 |
| Rörelseöverskott före avskrivningar och räntor                                         | (166.487)  | 148.336   |
| Netto finansiella intäkter och kostnader                                               | ( - 7.351) | 5.100     |
| Avskrivningar                                                                          | (157.601)  | 154.652   |
| Vinst vid försäljning av fartyg, vid totalhaveri                                       |            |           |
| T/T SEVEN SKIES 1969, inventarier o.d. samt ersättning                                 | ( 8.971)   | 77.648    |
| Avsättning till investeringsfond                                                       | ( 6.693)   | 57.693    |
| Efter lagerreservförändring och disposition till skatter redovisar gruppen en vinst av | ( 1.352)   | 7.41      |

### Omsättning Beloppen i t. kr.

|                                    | 1968    | 1969      |
|------------------------------------|---------|-----------|
| Kylrederiet                        | 340.754 | 412.823   |
| Tankrederiet                       | 178.961 | 152.456   |
| Torrlastrederiet                   | 61.584  | 68.600    |
| Göteborgsrederierna (TOR LINE 75%) | 61.767  | 76.692    |
| Summa rederierna                   | 643.066 | 710.571   |
| Sven Salén AB                      | 4.726   | 2.546     |
| Banan Kompaniet                    | 164.912 | 179.040   |
| Fruktcentralen                     | 12.792  | 11.539    |
| Ekensbergs Varv                    | 20.273  | 23.636    |
| Salén & Wicander (inkl. Toyota)    | 22.662  | 35.485    |
| Wiklund (inkl. Dahlström)          | 71.693  | 69.441    |
| Meropa                             | 26.873  | 28.687    |
| Salén Argentina                    | -       | 3.356     |
| Salén Morgan ca 60%                | -       | 28.01     |
| Övriga                             | 564     | 692       |
| TOTALT                             | 967.561 | 1.093.993 |

### Medeltal antal anställda

|                                                          | 1968  | 1969  |
|----------------------------------------------------------|-------|-------|
| Rederierna                                               |       |       |
| Stockholmsrederierna (inkl. SSAB)                        | 1.927 | 1.857 |
| Göteborgsrederierna (inkl. Tor Line med dotterbolag 75%) | 390   | 436   |
|                                                          | 2.317 | 2.293 |
| Övriga bolag                                             |       |       |
| Banan-Kompaniet                                          | 911   | 970   |
| Fruktcentralen                                           | 143   | 120   |
| Ekensbergs Varv                                          | 236   | 225   |
| Wiklund (inkl. J. Dahlström)                             | 309   | 261   |
| Salén & Wicander (inkl. Toyota)                          | 54    | 67    |
| Meropa                                                   | 7     | 7     |
| Övriga                                                   | 125   | 155   |
|                                                          | 1.785 | 1.805 |
| TOTALT                                                   | 4.102 | 4.098 |

## AB Finnboda Varf



Sven Johansson

### AB Finnboda Varf

*AB Finnboda Varf är ju, som framgått av meddelanden i dagspressen, sedan i juni knutet till Saléngruppen. Med anledning av detta har Salén-Nytt gjort en kort intervju med VD för Finnboda Varf och Ekensbergs Varv Sven Johansson.*

*(Nedan visar vi ett par bilder från Finnboda Varf.)*

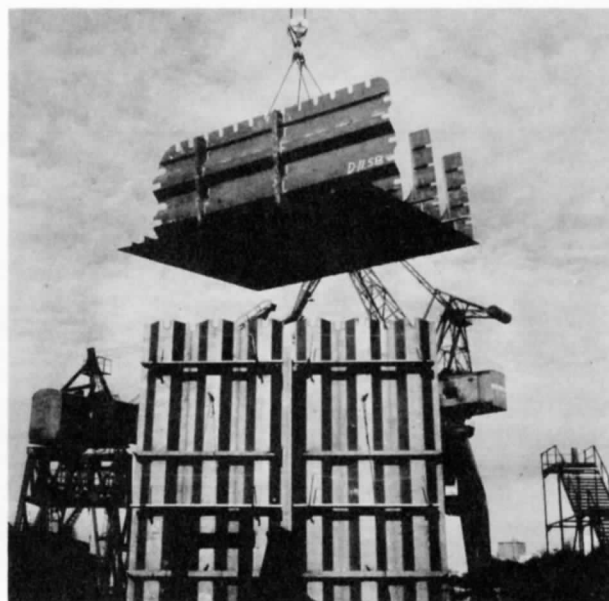
Bakgrunden till övertagandet av Finnboda är det dåliga lönsamhetsläget för varvsindustrin. Ett par års genomgripande rationaliseringsarbete vid Ekensbergs Varv har gjort att detta varv kunnat visa upp ett bättre resultat och vi tror att en samordning av de båda varven skall kunna

leda till en bättre utveckling för varvsrörelsen i Stockholm. Vi är just nu sysselsatta med en hård rationalisering som bland annat leder till att administrationen av de båda varven kommer att koncentreras till Finnboda. Denna fas kommer att vara avslutad under sista kvartalet i år.

Vidare kommer Ekensbergs två dockor att flyttas över till Finnboda, som på så sätt kommer att få en kapacitet av sju dockor.

Till gruppen hör vidare Ekensbergs Mek. Verkstad AB och AB Älvsbyverken, Älvsbyn.

När arbetet fortskridit längre vill jag gärna ge Salén-Nytts läsare en mer omfattande information om utvecklingen.



## Insändare

Vi utgör två av ockupanterna i det territorium som tillhör gruppen manskap ombord i ett av rederiets fartyg. Efter att ha tagit del av Kapten B Crafoords medvetna inlägg i Salén-NYTT nr 2-3 beslöt vi att gripa till vapen genom att på detta vis försöka öppna en "dialog i det fria".

Ända sedan den dagen vi gick till sjöss, har vi stött på uttrycket "konservativt sjöfolk" och vem tors överhuvudtaget förneka att det är med sanningen överensstämmande. Inom skeppsbord förekommer alltför ofta slentrian- och jargongmässigt kategoritänkande som i det långa loppet enbart kan drabba helhetsresultatet. Den demokratiserings- och liberaliseringsprocess som rederiet onekligen har påbörjat har till dags dato knappast avsatt några djupare spår i den sjöfarande handlande och tänkande.

För att haka på Kapten Crafoords inlägg angående i vad för slags lokaler

måltiderna skall intagas ombord vill vi komma med ett omtvistat förslag som i mångens öra låter (ännu så länge) aningen utopiskt men som vi tror skulle stärka såväl samarbetsvilja som moral ombord.

Det vore onekligen intressant att få ta del av berörda parter reaktion inför följande förslag:

En gemensam matsal (obs ej skans, mäss eller salong), där i ett rationellt system rullande cafeteriadiskar distribueras födan till lämpligt avpassade platser i matsalen. Vad detaljerna beträffar lämnar vi frågan öppen till sakkunnig fortsatt debatt. Vilka fördelar ett dylikt system skulle innebära måste väl var och en, som anar tidens krav på såväl rationell som demokratisk drift, framstå inte enbart som ett förnuftigt utan också som en absolut obetvingat krav.

Vi lever i en tid då röster mer än någonsin höjs för att människor skjuts åt sidan av samhälle och näringsliv. Fartyget utgör inget undantag även om romantiska och eskapistiska drömmar gjort allt för att döva känslan av isolering som förr

eller senare drabbar den reflekterande människan. Det måste betraktas som absurt att vi sitter och isolerar oss i ett system av hierarki som mer påminner om feodaltänkandets än vår (moderna?) tid. Varifrån denna marina anknytning, full av utvecklingsbromsande anor, stammar kan vi i det här sammanhanget låta vara osagt men att de skulle fylla någon (någons?) som helst praktisk funktion i dagens progressiva samhälle inte bara betvivlar utan också förnekar vi på daglig besinnad grund.

Vad vi önskar att få se är en "Kultur-revolution" till sjöss där utveckling och näringsliv går hand i hand med människan och samhällets tjänst.

Lyckönskningar till ett rederi och företag i föregång.  
"X och Y"

*(Betr. denna insändare gör vi ett avsteg från praxis. Dvs. vi tar gärna in insändare undertecknade med pseudonym men ser gärna att insändare i fortsättningen meddelar namn och fartyg till redaktionen!)*



## Party på SAN BLAS

Den 6 juni anlöpte M/S SAN BLAS Stockholm för första gången.

Detta evenemang celebrerade rederiet med att bjuda alla anställda på party ombord måndagen den 8 juni.

I likhet med tidigare gick bussar i trafik mellan kontoret och båten, men denna gång hade vi lagt in en extra programpunkt — fotboll, men mer om det på annan plats.

Vi fick än en gång tillfälle att beundra det skick som våra duktiga kolleger till sjöss håller företagets fartyg i. Efter en noggrann sightseeingpromenad genom hela fartyget inklusive maskinavdelningen var man fortfarande i stånd att angripa det utmärkt rikliga smörgåsbordet med öl från Australien utan att känna sig smutsig. Ett hjärtligt tack till Kapten Lars Ejlerstsson och hans besättning för deras uppskattade värdskap. Kapten Ejlerstsson var för övrigt värd även förra året, då som befälhavare på T/S ANTIGUA.

## Convenient food!

*Intendent Stig Lindberg har fått en kommentar från ekonomiföreståndare Tage Olsson, M/S BJÖRNÖ betr. den "convenient food" som våra fartyg har fått på prov. Vi citerar:*

Kålpuddingen var inte något särskilt god, den var bland annat får stampig; ingen gillade smaken.

Fiskpuddingen är fin.

Korvkakan är inte god.

Kroppkakorna är fina, men tyvärr är det inte många som gillar sådana.

Tar mig friheten att sända en liten dikt, hoppas Du inte tar illa upp.

Med vänlig hälsning, Tage Olsson

Kålpuddingens åtgång var tre komma fem, till trettioen man, inte många poäng. Inte särskilt god den var men ibland man tager av vad man har.

Fiskpuddingen däremot var fin till och med utan vin.

God den var med skirat smör, kanske det beror på hur man gör.

Korvkakan som något mål, då får man bara klagomål. Göra om den man bör försöka och på så sätt aptiten öka.

Kroppkakorna var goda tycker jag och en del, men spanjorer och araber tycker det är fel. Inte mer ölandsmat, dom vill ha bläckfisk på silverfat.

## Banankuriosa

Segrare i en bananätningstävling på söndagen i Port Elizabeth, Sydafrika, blev 30-åriga Steyen Nel. Han smaskade i sig 50 1/2 banan på tio minuter.

Asta Kolma på torrlastrederiet hade sin kamera med sig till såväl fotbollsmatchen mot Enskilda Banken som till SAN BLAS. Vi visar några av hennes bilder.



*Fyra glada herrar kring ett välldukat bord: Holger Bjarnehag, Georg Ekholm, Gustav Bäckdahl och Sven Lidberg. (foto: Per-Olow)*



## Informationsträff

Under dagarna 11 och 12 maj avhölls sedvanlig informationsträff i samband med Honeywells reglerkurs. Vid den gemensamma middagen avtackade VVD Christer Salén de båda nyligen pensionerade befälhavarna Fritz Bratting och Charles Hättander med 40 respektive 33 tjänsteår. Till minne av dagen erhöll de var sitt armbandsur.

Nästa informationsträff kommer att äga rum under tiden den 26–30 oktober 1970. Denna träff har förlagts till Lovik på Lidingö där samtliga deltagare kommer att förläggas i internat under tiden. Det är vår förhoppning att vi genom den informella samvaron på kvällarna skall kunna knyta ännu bättre förbindelser mellan sjö- och landpersonal. Programmet för träffen har ännu ej utformats men vi kan redan nu tala om att förutom den interna information som brukar lämnas så kommer även från företaget fristående personer att informera om aktuella spörsmål. Vi emotser gärna förslag från ombordanställda tillsådana spörsmål som önskas belysta.

## BULBSTÄVAR

*Befälet i våra kylfartyg har fått lämna vissa uppgifter om sina erfarenheter av bulbstävar. Många frågar sig kanske: vart tar all information vägen?*

*Rolf Bergkvist har redovisat detta i en artikel som vi citerar:*

Som en följd av rederiets goda erfarenheter av bulbar på i första hand våra 3 SAN-fartyg, samt de 2 tankfartygen "SEVEN SEAS" och "SEVEN STARS", ävensom "SEA SOVEREIGN" med sin speciella "cylinderstäv" fullt upp i klass med en normalt utformad bulb, väcktes av dir. Jannerfeldt för länge sedan tanken på möjligheten att framgångsrikt montera bulbar på andra lämpliga redan befintliga fartyg. Om vi i detta inlägg håller oss till kylfartygen, blev det tidigt uppenbart att endast våra 4 modernaste A-fartyg kunde komma ifråga, möjligen men mera tveksamt också "ATITLAN" och "ATLAN-TIDE". Att just dessa fartyg visat sig speciellt lämpliga har många orsaker. Vid sidan om de rent tekniska bedömningarna bör ju dom rimligtvis ha chans till lång avskrivningstid för en modernisering, vars fördelar delvis är svårbedömda, medan däremot kostnaderna är väl kända och förhållandevis höga, minimum c:a 3–400.000:– kr/fartyg.

Sedan vi erfarit att bl.a. 4 systerfartyg, i J. Lauritzens, Köpenhamn, Reefer-serie (förhållandevis lika våra egna A-fartyg) utrustats med bulbar, och att erfarenheterna från dessa ombyggnader varit mycket positiva, kontaktades den arbetsgrupp under ledning av ing. Bent Pedersen från



Några av deltagarna i informationsmötet samlade utanför kontoret för en rökpaus. Vi ser bl.a. Ivar Lundqvist, Rolf Olsson, Hans Östberg, Georg Karlin, Sixten Esberg, Gunnar Wiren och Sten-Åke Svensson.



Fritz Bratting



Charles Hättander

Hydro- och Aerodynamisk Laboratorium i Lyngby, Danmark, som designat bulbar. Avsikten var att få fram lämplig bulbutformning till våra A-fartyg, samt en kompletterande utredning beträffande eventuella fördelar som fartökning, bränslesparing etc. Efter det bl.a. vår egen dir. L. Lindau senare varit i tillfälle ytterligare bearbeta allt material, var vi mogna för att våren 1970 gå ut med anbudsgivning till en rad varv, i Sverige (2), Kontinenten (7) och Japan (6). Av dessa 15 varv hade vi sedan nöjet få anbud från 12, medan 3 varv av olika orsaker avböjde.



Rolf Bergkvist

De inkomna anbuden varierade avsevärt, mest som en följd av olika konstruktioner med stora avvikelser i stålvikter, som ju ett arbete av denna art mycket tydligt återspeglas i anbudspriset. Angivna vikter varierade så avsevärt som från 30–100 ton. Nämnas bör kanske att vi från vår sida till varven endast lämnat över ritningar på bulbarnas design, medan resp. varv själva hade att konstruera bul-

ben till klassens och rederiets godkännande, därav de stora viktavvikelsena. Erforderlig arbetstid stämde ganska bra överens mellan de olika anbudsgivarna, och låg i runt tal på 10–12 löpande dagar, med ytterligheterna 7 resp. 15 dagar. Dessa tider avser givetvis endast själva monteringen i docka, medan de olika anbudens dessutom stipulerade c:a 2–4 månaders tillverkningstid.

I detta läge blev det sedan aktuellt kontakta rederiets däcksbefäl, med erfarenheter från SAN- resp. A-fartygen, och höra deras åsikter om för- och nackdelar, allt i avsikt få verklig bredd på vårt underlag som skulle ligga till grund för ett beslut i ena eller andra riktningen. Eftersom enbart de teoretiskt framräknade fördelarna var av en storleksordning som i sig själva mycket tvivelaktigt skulle föränta nedlagt kapital inom rimlig tid, fanns all orsak noga ta del av vårt befäls erfarenheter och synpunkter. Mycket glädjande tycks vår rundskrivelse i början på juni givit upphov till ingående diskussioner ombord, och kan väl däcksbefälets inkomna synpunkter mycket kortfattat redovisas enligt följande, där vissa lämnade speciella uttryckssätt avsiktligt återges i sin framförda form.

### Fördelar:

Trolig fartökning rent allmänt.

Säkert ökad medelfart vid gång i hög motsjö, och mjukare gång över huvudet vid dålig väderlek, samt färre bottenslag. Allmänt tror man sig kunna hålla upp till 3–4 knops högre fart vid dålig väderlek.

Avsevärt förbättrade trim- och stabilitetsförhållanden, som säkert ger anledning till ökad medelfart.

(forts. sid. 6)

(Bulbstävar forts. fr. sid. 5)

Mindre "boghårörelser", vilket är en fördel vid passage i trånga farleder.

Vid vissa förtöjningslägen bättre med en bulb som liksom "rullar" in mot kajen, istället för nuvarande skarpa stäv som ibland "skär in" i kajen.

#### Nackdelar:

När man vid avgång ofta måste försöka köra ut aktern på sitt förliga spring, kommer inte så sällan bulben ivägen och stoppar upp eller delvis hindrar en sådan manöver.

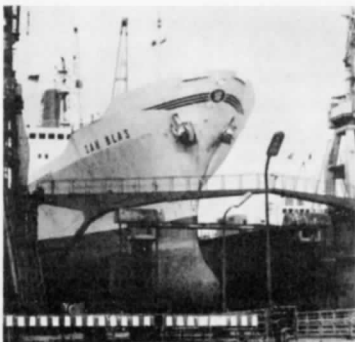
Ökad osäkerhet vid ankring, speciellt gäller detta vid dyning, eftersom ju ankarna på ett fartyg med bulb bör firas ned till vattenytan.

Stor risk att man vid dålig väderlek inte i tid observerar den varning som ju bottenslag alltid innebär, utan man istället fortsätter med för hög fart som ju vid grov sjö avsevärt kan öka skrovpåkänningen.

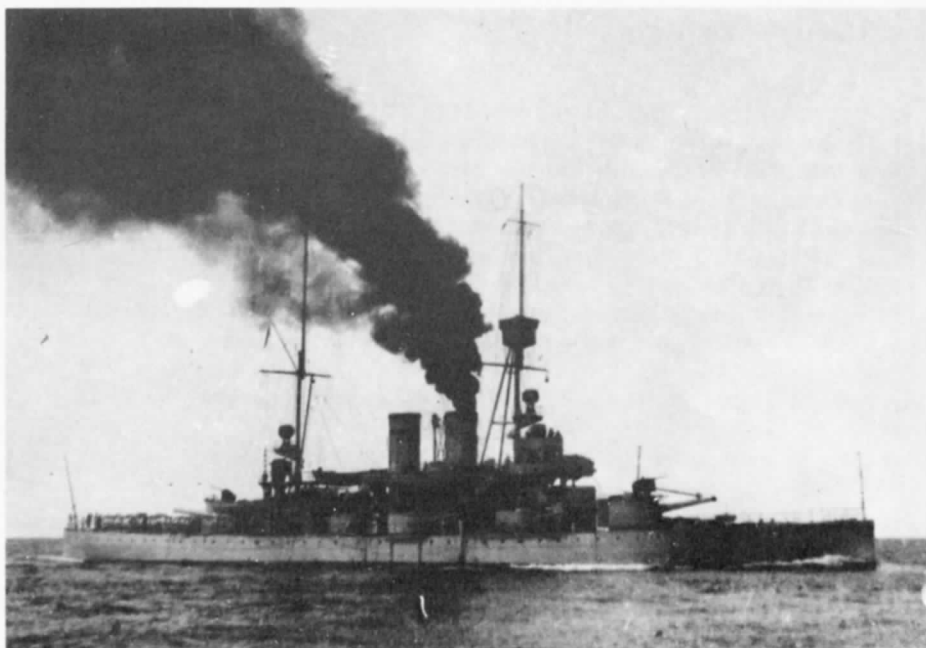
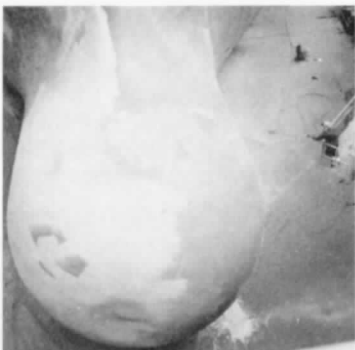
Bulben är ofta ivägen för bogserbåtar som måste vara extra försiktiga, vilket sannerligen inte alltid är fallet.

Skrovanoder på bulben slits ofta bort av ankarkättingen om de är olämpligt placerade, vilket tycks vara svårt att förhindra.

#### M/S SAN BLAS i docka



#### T/T SEVEN SEAS får bulben ompysslad



Pansarskeppet MANLIGHETEN

Av utrymmesskäl kan givetvis inte allt inkommet material redovisas, men för den personligt intresserade står ju alltid möjligheten öppen vid besök på kontoret ta del av materialet i sin helhet.

Baserat på vad som framförts enligt ovan har rederiet slutfört enat sig om att i första hand beställa en bulb, och sedan efter de erfarenheter man får fram på detta "experimentfartyg" avgöra huruvida samtliga A-fartyg vid nästkommande dockningsperiod hösten 1971 skall utrustas med bulb eller ej. Vår första "provbuls" har redan beställts hos Asano i Yokohama, och är under tillverkning, samt planerad bli monterad på M/S "ARAWAK", vid fartygets normala årsdockning senare i höst (eventuellt redan vid månadsckiftet september-oktober).

Från början var det vår avsikt montera bulben utanpå befintligt förskepp, men av olika orsaker har vi, i alla fall vad gäller den nu hos Asano beställda bulben, med varvet träffat överenskommelse att den samma istället skall byggas in som en del av förskeppet, vilket givetvis komplicerar ombyggnaden en del och dessutom ökar stålvikten med c:a 10 ton, vilket för Asanos del gör en totalvikt av c:a 48 ton, mot tidigare anbudsvikt av 38 ton. Vår avsikt har givetvis hela tiden varit att den nya bulben skulle bli en del av förpiken även vid vårt första förslag, genom att bränna uterforderliga hål i skrovet, allt givetvis i avsikt förbättra fartygets trimmöjlighet.

Så snart vi har möjlighet redovisa erfarenheterna från "ARAWAK" efter ombyggnad, skall vi med nöje återkomma med besked genom Salén Nytt.

Av intresse kan nämnas att exempelvis för oss välkända M/S "MINDEN" fick en bulb i mars 1968 som man provade fram till januari 1970, men med så negativt resultat att man slutgiltigt bestämde sig för att återgå till den tidigare konventionella stäven, oavsett att fartygets bulb var inbyggd som en del av skrovet, och kostnaderna därför vid återombyggnaden måste ha blivit ganska höga.

I stort sett känner väl alla till att man i

första hand har bulbar inom 2 speciella områden, dels mycket snabbgående pass och specialfartyg, samt dessutom "fyl-liga" större tank- och bulbfartyg. Mindre känt är kanske att man sysslat med bulbkonstruktioner i närmare 100 år.

Första verkligt kända modellförsöket gjordes av W. Froude för H.M.S. "FURY" år 1873, och allt sedan dess har experter, speciellt i U.S.A., Fankrike och England, forskat och lagt ned mycket arbete på detta område. Oavsett att forskningen hela tiden hängt samman med att man i första hand velat förändra eller minska bogvågens karaktär, talar mycket för att de rent praktiska fördelarna uppenbarade sig genom en ren tillfällighet på en del amerikanska krigsfartyg, som runt sekelskiftet, vilket förekom ofta vid denna tidpunkt, var utrustade med kraftiga rammstävar, som ju var en del av den tidens marina krigsföring. Med bl.a. förbättrad bestyckning ändrades hela krigsföringen på så sätt att iden ramma varandra försvann, och när man då i några fall byggde om sina rammstävar till motsvarande konventionella stävar, visade det sig mycket överraskande att bl.a. fartygens fart märkbart minskade även som i delvis övriga avseenden fick påvisbart försämrade sjöegenskaper.

Mest tidigare välkända fartyg i bulbar-nas historia är väl de båda Tyska 26 1/2 knops 50.000 tons passagerarfartygen "EUROPA" och "BREMEN", byggda 1928 i Hamburg resp. Bremen, inte minst kända för sina legendariska insatser under 2:a världskriget. Redaren för dessa vid denna tidpunkt i många avseenden sensationella fartyg hoppades att bulbkonstruktionen i 1:a hand skulle minska fartygens sättning och på den vägen förhindra att propellrarna skulle lyftas ovan vattenlinjen, alltså en ny giv att göra reklam för ökad passagerarkomfort.

Bulbarnas verkliga renässans får väl räknas från 50-60 talet, men då är vi ju inne i vår egen tid med en utveckling på området som ju är välkänd för alla och envar som själva följer den marina in- och utländska fackpressen.



# Personalstiftelsen

## FOTBOLL

Som tack för senast och för att utöka de trevliga kontakterna med Stockholms Enskilda Bank tog vi oss orådet före att utmana banken på en fotbollsmatch före partyt på M/S SAN BLAS. För att banken skulle ha en hejarklack inbjöds Vasaloppsåkarna att övervara matchen och att tillsammans med fotbollsspelarna bese båtten.

Matchen spelades, som sig bör, på Handelsflottans Valfärdsråds plan vid Kaknäs. Vård där var Gösta Ellemar.

UK-chefen Lennart "Speedy" Andersson ledde sina trupper, men inte särskilt framgångsrikt. Matchen slutade med tennissiffrorna 6-1 i bankens favör, något som väl Tennisförbundets ordförande Carl de Geer bör vara extra glad över.

Naturligtvis glädde sig bankens spelare åt att vinna och firade detta på övligt sätt på SAN BLAS.

Salénrederiernas UK-chef hördes senare på kvällen säga: "nästa gång tar vi dom!" Vad var det Rellingens sa?

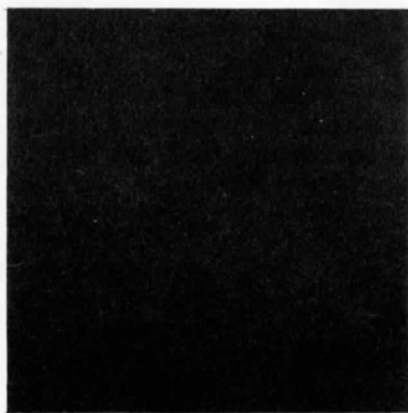
### Fotboll!

*Den officiella delen av företagets fotboll har deltagit i Korpens Cupturning för 11-mannalag. Härnedan följer resultat och matchreferat:*

27/8 kl 1900 Tranebergs Bollplan Salénrederierna - Årsta Centrums IF Walk over! (Kortare kan det inte göras)

3/9 kl 1845 Gubbängens Bollplan Salénrederierna - A C Tools IF 1 - 2

Denna match utkämpades i mycket stark sidvind som gjorde att på planens ena sida kunde insparkar inte förekomma då det var nästan omöjligt att få bollen utanför planen, däremot på andra sidan den rullade ut ideligen till stor förtret för de trogna åskådare vi alltid har med oss. Efter några minuter i första halvlek lägrade sig mörkret över planen - det blev Korpsvart - och trots försök kunde vi inte få någon belysning något som framgår av nedanstående bild från matchen.



Det officiella resultatet skrevs till 1-2 men i ärlighetens namn lobbade nog motståndarna in ännu ett mål, en mörksens gärning.



*Vårt och bankens lag efter matchen. UK-chefen har som synes gått ned på knä och tar sig för pannan. Längst till höger Gösta Ellemar.*

## Inofficiell fotboll!

I UK-chefens frånvaro och utan hans sanktion spelade Salénrederiernas sjöpersonavdelning, med vissa förstärkningar och viss försvagning (denna tidnings red. stod i mål bl.a.), en fotbollsmatch mot kollegerna från Grängesbergsbolaget. Detta skedde den 1 juli som vanligt på Kaknäs. Smittade utav den härliga fotboll vi sett på TV från Mexico gick båda lagen på KO! Då vi därtill tillämpade de av det sanktionerade Salénlaget godtagna sättet att räkna som tennisen gör, sprang siffrorna i höjden ganska avsevärt.

Setsiffran blev 7-6 till Grängesbergsbolaget, d.v.s. vedertagna tennissiffror enl. "sudden death" systemet att räkna.

I sanningens namn skall emellertid medgivnas att Gränges haft ledningen med både 5-1 och 7-3, innan våra utespelare, påfösta av en förtvivlad redaktör, började en formidabel upphämtning, som om vi haft tillfälle att köpa domaren kanske kunnat resultera i ett hedersamt oavgjort.

I UK-chefens frånvaro hördes hela laget säga: "nästa gång tar vi dom!"

Det var en trevlig upplevelse och vi hoppas få möta Gränges igen!

Ett nytt försök att besegra Gränges gjordes den 12 augusti. Tyvärr uteblev revanschen i det vi ånyo förlorade. Denna gång med de mer hedersamma siffrorna 3-2.

*Sjöpersonalavdelningen har återigen gjort Handelsflottans Kaknäs den äran i det man utkämpat en fotbollsmatch mot Sjöfartsverket.*

Matchen som spelades med niomannalag började med en otrolig press från Saléns sida. Man hade inom de första fem minuterna ett flertal tillfällen att göra mål, men det ville inte lyckas. Greppet hölls stenhårt i hela första halvlek. Emellertid, saker skulle hända. Sjöfartsverket kontrastrog under den Salénska pressen och gjorde 1-0.

I andra halvlek lyckades vårt lag bättre och kunde till bokföra en seger med 3-1, det får nog anses att rättvisa skipades.

## GYMNASTIK

*Och så har gymnastiken börjat!*

Walter Moser kör som tidigare sina trevliga morgon- och kvällsövningar på Nybrogatan, tiderna:

måndagar kl 1800 hrr

tisdagen kl 1800 förtjusande damer

fredagar kl 0730 hrr

Priset som tidigare 75:- per termin och sporren att få julpengar tillbaka erbjuder Personalstiftelsen nu som förut.

Välkomna!

## VASALOPP

**Vasaloppsåkare!**

*I skrivande stund har det till redaktionen influtit ett vykort som omtalar att Sixten Esberg, SEA SPRAY har för avsikt att starta i 1971 års Vasalopp. Ett glädjande meddelande.*

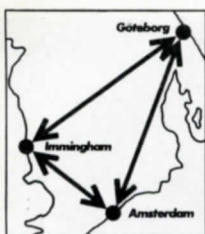
Vi har en nära halvmeter hög, stilig, Dalahäst försedd med en silverplåt som omtalar att vi i år lyckades besegra Stockholms Enskilda Bank i en kvot/lagtävling - det gäller nu att försvara det av banken uppsatta vandringspriset. Alla intresserade kan vända sig till Salén-Nytts redaktion med anmälningar eller för upplysningar!

Vad säger Ni alla i koncernbolagen?

Vill de som har för avsikt att starta i Vasaloppet -71 meddela detta till Red. före den 1 oktober, så att vi kan anmäla laget rätt tidigt. Vi har kommit överens med banken att sända anmälan samtidigt så att vi ev. kan få startnummer i följd. Dessutom bör vi kanske enas om träningsprogram, konditionstest etc.

## SCHACK

Schackklubben har börjat sin verksamhet efter sommaruppehållet. Man kommer sin vana trogen att anslå speldagarna på anslagstavlor inom kontoret och hälsar nya schackspelare hjärtligt välkomna!



# TOR LINE

## TOR LINE expanderar!

Tor Line AB fortsätter expansionen. För ett par månader sedan meddelade rederiet att två stora, nybyggda lastfärjor skulle långtidschartras och vid den s k Tor Line-dagen på onsdagen den 10 juni kom Vd Hans Laurin med ett nytt expansionsbesked: Ytterligare två lastfärjor skall tillföras rederiet. Kontraktet för den sista av dem tecknades på tisdagen.

De fyra nybyggda blir systerfärjor. De blir lika långa som rederiets kombinerade passagerar- och lastfärjor och får ett lastutrymme på omkring 20.000 kbm. Den första ska levereras i oktober 1971 och den sista vid halvårsskiftet 1973.

Givetvis är avsikten att dessa färjor i stor utsträckning ska transportera containers, flats etc men samtidigt kommer de att förlänas stor flexibilitet, som ger möjlighet att föra även andra laster.

### TRAFIKNÄTET UTÖKAS

Med dessa fyra nybyggen inberäknade investerar Tor Line sammanlagt omkring en kvarts miljard kronor.

— Detta blir en väldig kapacitetsökning och vi kommer inte att utnyttja hela tonnage inom vårt nuvarande linjenät. Nu har vi närmast planer på att inränga någon hamn söder om Amsterdam i vår trafik, sade dir Laurin.

— Vi skaffar oss verkligen en kostym som det blir plats att växa i. Vi hoppas förstås också att handelsutvecklingen över Nordsjön under de närmaste åren ska ske i ännu snabbare takt än hittills. Samtidigt har vi en känsla av att det på dessa trader kommer att bli en kamp om vilken typ av transportredskap som ska utnyttjas.

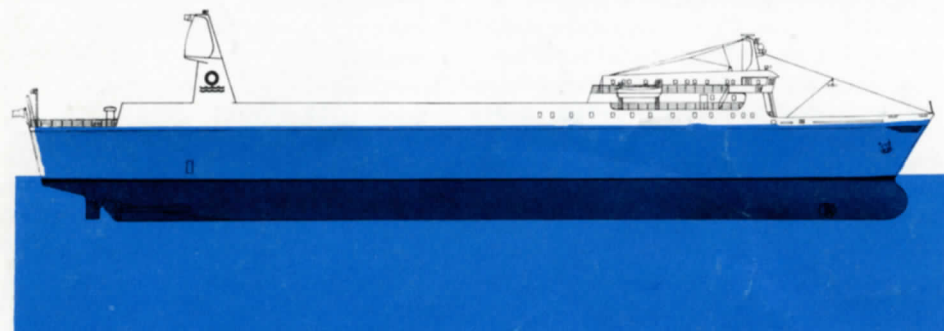
### OBEFOGAD MISSTANKE

— Jag vill också passa på att ta död på en misstanke om att lasten subventionerar passageraravdelningarna på våra stora kombinerade färjor. Det är alls inte så, det råder tvärtom en god ekonomisk balans mellan dessa två sektorer, underströk dir Laurin.

Till Tor Line-dagen hade inbjudits lastkunder från hela landet, representanter för Sveriges Redareförening, Göteborgs hamn m.fl. Såväl Götha-terminalen som Tor-terminalen studerades och dessutom demonstredes lastning av enhetsgods på Tor Mercia.

### JUBILEUM

Något av jubileumsfirande blev det också. Götha Line, som nu är ett dotterbolag till Tor Line, fyller sålunda 100 år. Ordf i Tor Line skeppredare Lennart Parkfelt erinrade om detta i sitt hälsningstal. Han underströk betydelsen av att få utnyttja hundraåringens erfarenheter och traditioner — detta rederi utgör i dag ett värdefullt komplement till Tor Lines moderna roll on roll off-trafik.



(Nybeställning forts. fr. sid. 1)

Aktierna i bolaget avses bli fördelade mellan parterna i förhållande till deras andelar i det av avtalet omfattade tonnage, vilket med de nu aktuella fartygen skulle ge Gränges 75% och Salénrederierna 25%. Verkställande direktör i bolaget blir befraktningsdirektören i Gränges rederi, Ingemar Wahlström.

Mot bakgrund av den internationella sjöfartsnärings utveckling och koncentration av resurser till större rederigrupper, icke minst när det gäller olje- och malmtransporter, är det parternas avsikt att undersöka förutsättningarna för att utvidga samarbetet inom vissa sektorer till att omfatta flera enheter än de som från början ingår i samseglingsavtalet.

## Vad rymms under S:t Eriksplan

Ätta squashbanor!

Vad är squash?

Den moderna människans motions-spel! Du vet kanske redan att squash är ett racketspel som spelas på en bana omgiven av fyra väggar, som i allra högsta grad är del av spelet.

Detta tillåter fullt utnyttjande av spel-tiden — inga förlupna bollar att leta efter.

Reglerna? — mycket lättfattliga, liksom poängberäkningen.

Detta gör att Du kan ha glädje av spelet från första stund.

Som så många bollsporter kommer squashen från England. Redan i slutet av 1800-talet spelade engelsmän squash, men först på 1920- och 30-talen grep spelet omkring sig och enhetliga regler utarbetades.

Squash spelas nu världen över efter lika regler. Det håller på att bli en verkligt stor sport. I Australien är den redan större än tennisen — visste Du det?

Till varje modern idrottsanläggning hör självfallet ett flertal servicefunktioner och vi tror att vi har dem alla:

En lobby där Du kan vänta före Ditt spel eller ta igen Dig efteråt.

Trevliga omklädningsrum.

Duschrum med bastu och bassäng.

En shop där Du inhandlar Dina olika tillbehör eller hyr rackets etc.

Individuella tork- och racketskåp så Du slipper släpa på utrustningen vid varje speltillfälle.

Tränare kommer givetvis också att finnas för de som vill ha vägledning i spelet.

En pub för diverse snacks och förfriskningar.

Klubbrum kommer att ställas till förfogande för medlemmar i den squashklubb som bett att få ha våra banor som "hemmaplan".

Vi har dessutom för avsikt att ordi med en barnparkering.

Det är som syns mycket som rymms under S:t Eriksplan!

### Squash!

Ovanstående är innehållet i en lite reklam-broschyr för en ny squashanläggning som kommer att öppnas innan årets slut. Pris per person och halvtimme kommer att ligga på 7:— kronor och de som är intresserade av att boka tider kan vända sig till Salén-Nyts redaktion. Finns intresse för detta utmärkte spel inom andra företag i koncernen?

En tänkbar väg att gå är att göra blockbokningar för olika företag, många är redan på bettet — Enskilda Banken, Sunlight m.fl.

## SALÉN-NYTT

Box 14018

S-104 40 Stockholm 14

Ansv. utg.: Sven H. Salén

Red.: Erik Thorvaldsson