



SALÉN NYTT

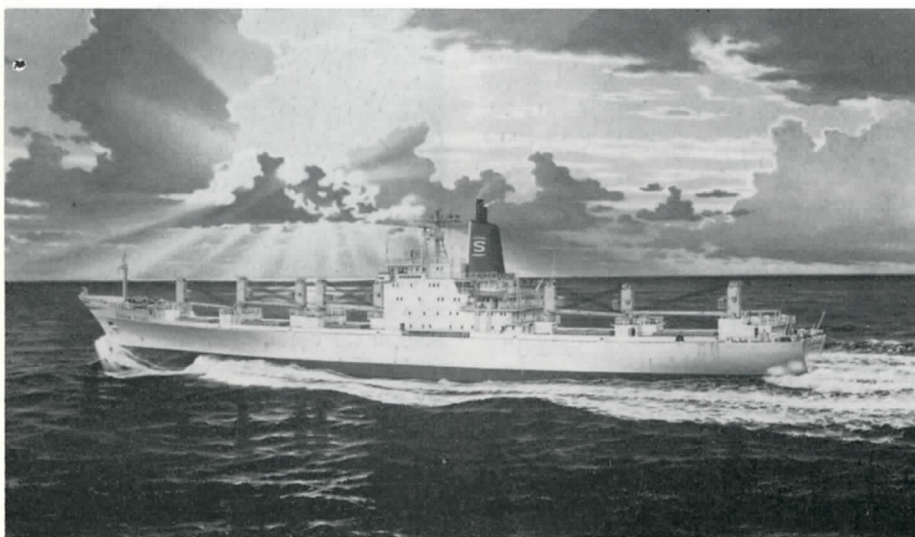
NR 4 - AUG. 1971 - ÅRG. 4

LASTEN I CENTRUM FÖR "SNOW"-FARTYGEN

När denna tidning läses har de två första fartygen i rederiets "SNOW"-serie döpts. Det skedde vid högtidliga ceremonier den 24 augusti vid Chantiers Navals de la Ciotat, det franska varv beläget mellan Marseille och Toulon, som 1968 fick förtroendet att bygga den åtta fartyg långa serien av kylfartyg. I närvaro av drygt 100-talet representanter för bl. a. Salénrederierna, varvet och Sunkist Growers Inc. döpte Mrs. Midge Anderson, maka till Mr. Don Anderson, General Manager för Sunkist, nybygge "280" till M/S "SNOW FLAKE" och Mrs Mary Jo Autenrieth, maka till Fresh Fruit Sales Manager R. H. Authenrieth, Sunkist, nybygge "279" till M/S "SNOW FLOWER".

När fartygen levereras i december-januari kommer de att vara världens största fruktfartyg. Det franska varvets intima samarbete med Salénrederierna kommer att fortgå fram till mitten av 1973, då det sista fartyget i serien levereras. Tidigare har rederiet byggt B-fartygen samt t/t "Sea Sapphire" och t/t "Dagmar Salén" vid samma varv.

Med anledning av fartygsdopen och de förestående leveranserna har Salén-Nytt bitt Lennart Lindau om en redogörelse för de nya fartygen, vilken här följer in extenso.



Så här föreställer sig en tysk artist att "Snow Flake" kommer att ta sig ut under full fart.

SNOW-fartygen har konstruerats för den "world-wide"-trafik, som bedrivs av Salén Reefer Services och stor omsorg har lagts ned på att göra dessa fartyg så lastvänliga och effektiva som möjligt. Rederiet har måst kartlägga alla de lasttyper som kan bli aktuella och värdera de specifika krav som ställs av de olika typerna. Dessa analyser har blivit omfattande speciellt som vi nu

befinner oss i en brytningstid mellan konventionell lastuppbyggnad och mer avancerade enhetslaster av olika slag, där framför allt pallenheterna är intressanta för vår del. Tyvärr finns ingen global standardpall eller ens någon överenskommelse om standardhöjd för dessa enheter, men vissa riktlinjer kan skönjas och dessa har följts vid konstruktionen av SNOW-fartygen.

forts. sid. 3

Ur innehållet:

"SNOW"-serien presenteras ..	1
VD har ordet	2
Citrustransporter Long Beach— Europa	5
Cargolux flyger sjukhus till Calcutta	6
"San Benito" säkraste fartyget	7
Götaverkskoncernen presen- teras	8
Götaverkskrisens slutfas i ett nötskal	10
Håll-i-form på "Sea Sovereign"	11
"Tor Gothia" sjösatt Salén-Sport	12

SALÉN-NYTT

Box 14018
S-104 40 Stockholm 14
Tel. 08/63 55 60
Ansv. utg.: Sven H. Salén
Red.: Gösta Ekeström

VD har ordet:



Plötsligt är vi nu också en stor varvs-koncern. I begynnelsen av förra året ägde Saléns det lilla Ekensbergs Varv, som endast tack vare stora personliga insatser från de anställdas sida och genom koncentration till reparations- och industriarbeten kunde dra sig vettigt fram.

Så förvärvades "arvfienden" Finnbo-da, och Stockholm fick en för staden rimligt stor varvsverksamhet med möj-ligheter att leva vidare och utvecklas. I både Ekensberg och Finnbo-da måste investeras betydande belopp för att ska-pa en effektiv industri och en förbättrad miljö. Detta hade aldrig gått, om striden om de fåtaliga kunderna hade fått fort-sätta.

Medan vi höll på med de modesta planerna för moderniseringen i Stock-

holm kom så götaverksaffären. Om den har skrivits så mycket i dagspressen — och mycket är inte heller att tillägga till den summering av götaverkskrisens slut-fas som ges på annan plats i detta num-mer.

Det är klart att vi var smickrade av förtroendet från den statliga kommissio-nens sida, men det räcker knappast som skäl för att taga på sig ansvaret för 9.000 flera anställda.

Det hade helt uppenbart varit till stor skada för den svenska varvs- och sjö-fartsnäringen om Götaverken hade gått i konkurs. Då möjligheter gavs att vara med och påverka utvecklingen på detta område i positiv riktning, var det för oss naturligt att medverka.

I Göteborg, Landskrona och Sölves-borg finns en kompetent uppsättning av tjänstemän och arbetare. Redan från första stund har dessa visat sig villiga att samarbeta med oss och på allt sätt hjälpa oss när det gällde att mycket hastigt sätta oss in i Götaverkens affärer. Sådana människor vill man gärna hjälpa och knyta till sig.

Även om dessa närings- och sysselsätt-ningspolitiska aspekter onekligen vägt mycket tungt, har dock våra bedöm-ningar varit att Götaverken på lång sikt skall kunna bli lönsamt. Det skulle vara orimligt om vi gått in i affären utan att tro på att varven på sikt har en

inneboende kraft att bli livskraftiga en-heter, även om det internationella kon-kurrenssklimatet är mycket hårt.

Under det närmaste året kommer en del av de ofrånkomliga förlusterna att täckas av bidraget från redarna/bestäl-larna. Till en del blir vi också hjälpta av de under några år räntefria statliga pengarna som tillfördes. Kalkylerna vi-sar i övrigt att kontrakten för senare hälften av 1973 samt 1974 bör ge ett så-dant överskott att ekvationen vid slutet av 1974 skall kunna gå ihop om befint-liga resurser utnyttjas effektivt och en del rationaliseringar genomföres. Den senaste tidens oro på valutamarknaden skapar dock betydande problem.

I samarbete med personalen skall vi göra vårt bästa för att se till att varven åter kommer på fötter. Förändringar har redan börjat genomföras, och åtskilliga ingrepp blir säkert nödvändiga. Under överskådlig tid skall dock nuvarande per-sonal kunna beredas sysselsättning; i själva verket råder på Arendal en besvä-rande brist på arbetskraft.

Det blir helt säkert år av mycket arbete för oss alla, men å andra sidan är det en utmaning, som ett företag som Saléns gärna antar.

Sten Sandén

M/S "543" BLIR "PACIFIC WASA"

Pristävlingen om namn till rederiets 70.000-tons bulkfartyg, som är under byggnad vid Rijeka-varvet i Jugoslavi-en, har avgjorts och juryn har bland 50-talet inkomna förslag enat sig om

PACIFIC WASA

såsom varande det ur de flesta syn-punkter bästa.

Bakom det vinnande förslaget ligger inte mindre än 6 mans teamwork, som alltså burit frukt i form av ett bra namn samt för egen del 500 kronor kontant att dela på. Vinnarna, som alla är verk-samma på rederiets kontrollavdelning, heter: Roland Andersson, Einar Blid-berg, Stefan Brente, Mikael Ehring, An-ders Rissén och Johan Sandén, som vi gratulerar och tackar för det vinnande bidraget.

I motiveringen till sitt val framhåller



Fyra av sex glada vinnare.

juryn, att namnet väl anknyter till nam-nen på rederiets hittillsvarande bulkfar-tyg, att "ic" i "Pacific" anger att far-tyget kommer att segla under svensk flagg samt att "Pacific" både antyder att fartyget är större än rederiets tidigare bulkfartyg och kommande sysselsättning under de närmaste åren, nämligen i fart på i första hand hamnar i Stilla Havet.

Med kännedom om all den uttals-förbistring, som råder beträffande flera av rederiets fartyg, vill vi gärna redan på detta tidiga stadium nämna, att be-toningen i "Pacific" givetvis skall ligga på andra stavelsen.

MAT FRÅN OVAN UTANFÖR CAPE TOWN

Vid några tillfällen har rederiets tank-fartyg anlitat helikopterservice när de passerat Kapstaden i stället för att gå in på redde och där hämta post, färskpro-viant och bränskande reservdelar. Heli-koptern har därvid kunnat lossa sänd-ningen utan att fartyget ifråga behövt reducera farten det minsta.

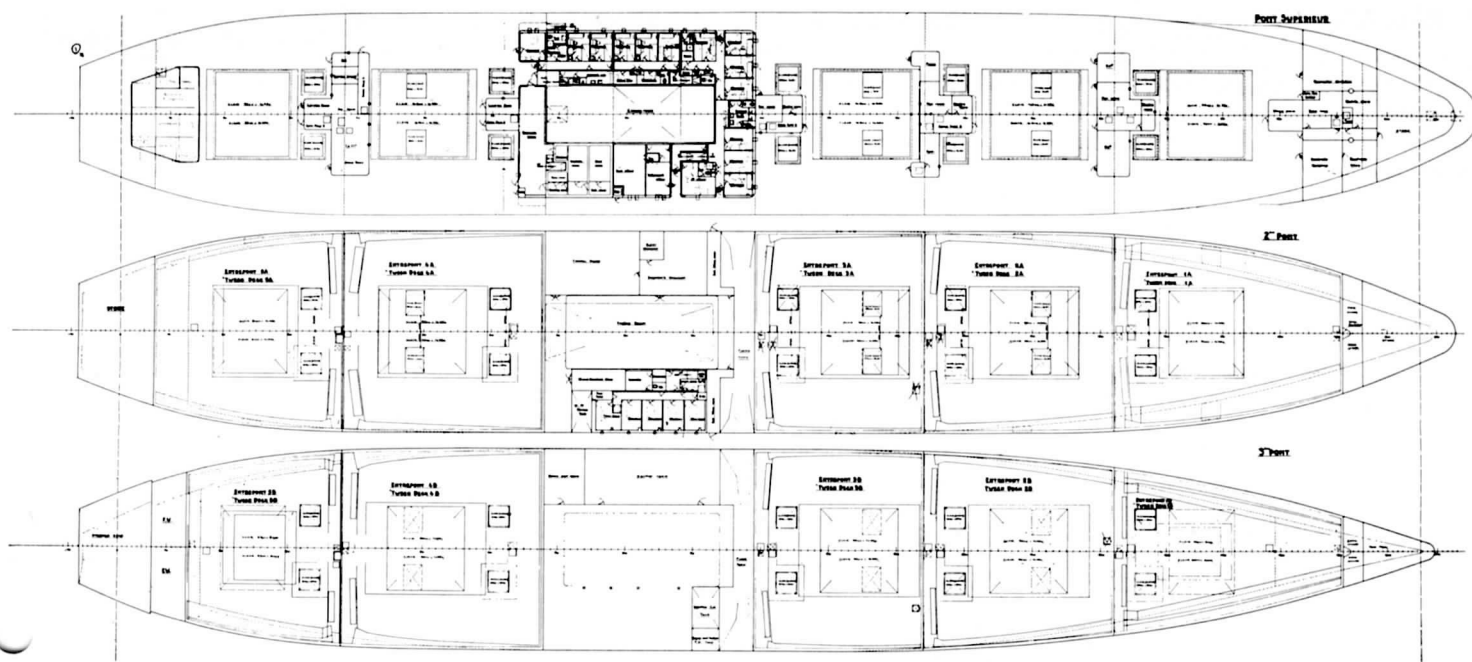
Salén-Nytt är här i tillfälle att visa en talande bild från ett sådant tillfälle, när två helikoptrar var engagerade i le-veranser till t/t "Seven Stars". Den ena helikoptern fungerade enligt uppgift som "paraply" i den händelse något skulle inträffa med den andra. Den påpassligt tagna bilden fick vi från förrådsföre-



ståndare Sixten Törner och vi tackar honom för det.

För Saléns del är helikopterservice av denna typ f. n. dock lagd på is med anledning av en tragisk olycka nyligen, när en helikopter på återväg från ett fartyg råkade krascha mot en piranlägg-ning, varvid minst en person omkom.

I detta sammanhang kan vi nämna, att helikopterservice även har ordnats i Las Palmas av Bristol Helicopter Group, som för en kostnad av 4.500 kronor t/r för post och förnödenheter etc. till förbi-passande fartyg. Kostnaderna i Kap-staden ligger på ungefär 3.000 kr. och som jämförelse kan nämnas, att det kos-tar cirka 1.000 kr. att få ut proviant etc. till redde med speedbåt. Därvid måste man dock räkna med tidsförlust, övertid etc.



forts. fr. sid. 1

Övre däck, 2:a däck och 3:e däck.

Fartygen är utseendemässigt relativt konventionella. Tre luckor och back för om maskinrum med anslutande däckshus samt två luckor akterut. Ettans, fyrens och femmans lucka har fyra mellandäck med djuptank eller vingtankar under. Tvåans och treans luckor har fem mellandäck.

Skrovformen är grundligt modelltestad liksom olika bulbformer. Proven inkluderar försök i vågor, en avancerad teknik som på senare tid utvecklats till ett användbart verktyg. Målsättningen är att på konstruktionsstadiet kunna bedöma fartygets sjöegenskaper och förmåga att hålla hög fart i hårt väder.

Fartyget har försetts med ett tvåtanks Flumesystem, som arrangerats på basis av erfarenheterna från tidigare fartyg. Det skiljer sig från SAN-fartygen genom att tankarna ligger bredvid varandra i stället för ovanpå varandra, och täcker därför ett större GM-område. Detta är speciellt önskvärt då fartygen förstärkts för att taga 20' och 40' container på väderdäck.

Maskineri och propeller

Fartygens huvudmaskin är en färskvattenkyld åttacylindrig CCM/Sulzer RND 90 dieselmotor av enkelverkande tvåtakstyp. Motorn, som är omkastbar, utvecklar maximalt 23.200 hk medan serviceeffekten blir 20.900 hk vid 122 varv per minut. Den direktkopplade propellern är av Escher Wyss fabrikat och har fyra vridbara blad. Propellerns diameter är 6180 mm och enheten väger 29 ton.

Huvudmaskinen och propellern kan manövreras från maskinkontrollrummet, från bryggan och från bryggvingarna. I detta system ingår även en Escher Wyss lastkontroll för automatisk optimering av propellerns stigning under olika belastningsförhållanden.

Systemuppläggningsen i maskin är en uppföljning av de principer som utnyttjades på SAN-fartygen och som sedan successivt utvecklats och förbättrats.

På babordssidan av H. M. står hjälpmotorerna från Bergen Diesel, 2 st av typ LSG 8 på 750 kW och 2 st av typ LSG 9 på 850 kW, och med ett varvtal på 750 varv per minut.

Till de fyra hjälpmotorerna har kopplats UNELEC-generatorer utförda för 440 volt, 60 Hz. Nödgeneratoren, av samma fabrikat, matar alla viktigare komponenter enligt konventionella principer.

En elektriskt driven Escher Wyss bogpropeller på 800 hk har arrangerats.

Automatik- och övervakningssystemen för maskin- och lastkylanläggningen har fått en utformning som möjliggör ett fåtal olika leverantörer. Avsikten är att dels få de ingående komponenterna helt anpassade till varandra och dels att förenkla reservdelshållningen. Huvudleverantör är Svenska Philips, som medverkat i en utveckling enligt rederiets önskemål. Anläggningen har förutom från SAN-fartygen kända system utförts med kontinuerligt mätande temperaturgivare, varigenom systemet blir självkontrollerande då avbrott eller kortslutningar omedelbart registreras. Utrustningen har också kompletterats med en trendskrivare, som enkelt kan anslutas till valfri mät punkt i övervakningssystemen. Registrering kan då göras av intressanta parametrar för senare analys. Dataloggen av Philips fabrikat registrerar värden för maskindagboken och gör temperaturprotokoll för lastrummen var fjärde timme.

Lastkylanläggningen

Kylmaskineriet är byggt för indirekt kylning med brine och är av Stals fabrikat. 3 st skruvkompressorer SVK 56 har placerats i maskinrummet om B.B. på en av plattformarna. Detta gäller även evaporatorer, kondensorer och brinerum. Kapaciteten på kylanläggningen är 2,64 milj. kcal per timme, vilket kan jämföras med SAN-fartygens 1,86 milj. kcal.

Systemanläggningen är lika som på

SAN-fartygen med tre helt skilda kretsar för freon 22, två huvudstammar för brine och en tredje brinestam för avfrostning.

Automatiken, som utarbetats i samarbete mellan Philips, Stal och rederiet, är ytterligare utvecklad. På SNOW-fartygen sker även automatisk reglering till rätt brinetemperatur för olika inblåsningstemperaturer i lastrummen. En del avlastare önskar upprätthålla en konstant returlufttemperatur, vilket den nya anläggningen kan klara av automatiskt.

Ventilations- och kylsystemen i lastrummen är utförda enligt Robson-systemet, som med goda erfarenheter har använts av rederiet sedan 1952. Med tanke på banantransporterna har antalet luftomsättningar i rummen satts till 85 per timme. För att möta krav från andra avlastare kan dock hastigheten hos fläktarna reduceras med 1/3 och 2/3.

4 st spädluftaggregat av Svenska Fläktfabrikens tillverkning garanterar en frisklufttillförsel på ca 3,5 % per minut, vilket väl motsvarar de högst ställda kraven i dag.

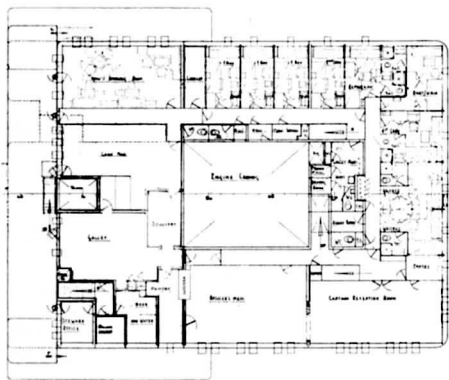
Den för trafiken på USA nödvändiga USDA-utrustningen motsvarar tidigare installationer inom rederiet med de speciella skrivarna placerade på bryggdäck.

Lastrum

För att underlätta hantering av såväl konventionell last som pallast, har speciell omsorg lagts ned på att få så rektangulära rum som möjligt med minimalt antal hinder i form av stöttor, lejdare, beslag etc. De tre mellersta luckorna har utförts med fasta vertikala innerskott utmed bordläggningen och fällbara skott med vertikalt låsningsläge har arrangerats i ändluckorna. För att ytterligare anpassa fartygen till pallhantering, har mellandäckshöjden minimerats och är omkring 2,20 m med ett garanterat minimiavstånd mellan översida trall och undersida däck på 1,96 m.

forts. sid. 4

Trallen har på SNOW-fartygen arrangerats så, att en jämn översida erhålles utan steg eller vinklade upphöjningar. Dess styrka har beräknats tåla ett axeltryck på 4,5 ton, vilket skall motsvara aktuella gaffeltruckar med pallaster på upp till ca 1,75 ton per enhet. Hanteringen av själva trallen har blivit besvärligare och delvis med tanke på detta har all trall på luckor skruvats fast till dessa. Lastrummens utrustning uppfyller myndigheternas krav för biltransporter.



1:a bryggdäck

Luckor och kranar

Luckarrangemanget med stora "single"-luckor och speciella elevatorluckor är resultatet av en optimeringsanalys baserad på kapital- och underhållskostnader kontra flexibilitet och hamntider för ett flertal olika arrangemang inklusive tvillingluckor.

Den fria öppningen hos huvudluckorna är $9,50 \times 10,35$ m med något reducerade mått hos ettans och femmans luckor. Elevatorluckorna, som ligger utanför huvudluckorna är $2,44 \times 3,05$ m eller $2,44 \times 2,44$ m beroende på placeringen. De stora rummen — tvåan, trean och fyran — har en andra elevatorlucka inbyggd i huvudluckan i första och andra däck och kan alltså användas ned till B-däck.

Samtliga huvudluckor är av viklucks-typ med åtta till fyra sektioner och hydrauliskt opererade från väderdäckskarmen medan elevatorluckorna, som för mellandäcken tillverkas av plast, manövreras med Tirfor-taljor. På väderdäck manövreras elevatorluckorna med kranarna.

Hydraulsystemen liksom luckorna levereras av franska MacGregor.

För effektiv lasthantering genom dessa stora luckor krävs kranar. De åtta enheterna är av Aseas heltäckta typ HDA — 5 ton. Förarhytten har dock skilts från kranhuset för att ge kranföraren god sikt ned i rummen. Då arrangemanget medger två gång i de flesta rummen, har kranarna försetts med ett antikollisionsalarm. Med kranarna i sjöstuvat läge kan halva väderdäcksluckan öppnas för vädring och arbete i rummen.

Samtliga A-däck har manuellt opererade, vertikalkhängande sidoportar med dimensionen $2,10 \times 1,96$ m.

Däcksutrustning

Däcksmaskineriet är elektriskt av Brissonneau et Lotz tillverkning med Ward-Leonardsystem. Ankarspelen är kombinerade automatiska förtöjningsvinschar och har backen dessutom erhållit en tvärställd automatvinsch. Akterdäck har två automatvinschar som kan köras från både SB- och BB-manöverstation. Samtliga vinschar är på 7,5 ton/10 ton.

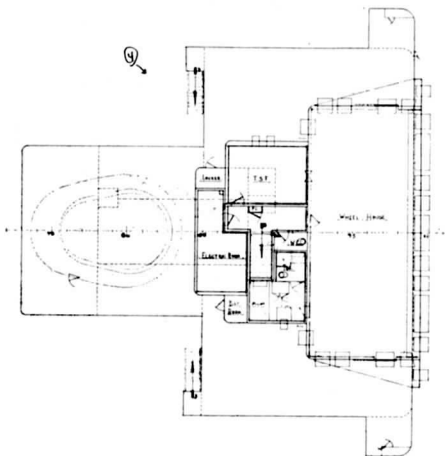
För att underlätta angöringsproceduren och minska behovet av bogserbåtar, har SNOW-fartygen utrustats med en 800 hk bogpropeller med ställbara blad av Escher Wyss fabrikat. Denna utrustning kan manövreras från bryggan och bryggvingarna.

SNOW-fartygens livräddningsutrustning är helt konventionell m. a. p. livbåtarna. Livflottarna är däremot av stel typ och kan sjösättas på bägge sidor genom ett speciellt arrangemang som utvecklats av varvet.

Fallrepen är av varvets automatiserade typ och kan manövreras av en man.

Navigationsutrustning

Bryggarrangemanget är principiellt lika som på SAN-fartygen med en TM-radar vid kartbordet och en RM-radar för om detta. Vid fronten om SB står manöverpulpeten för maskin och propellerar med alarmer.

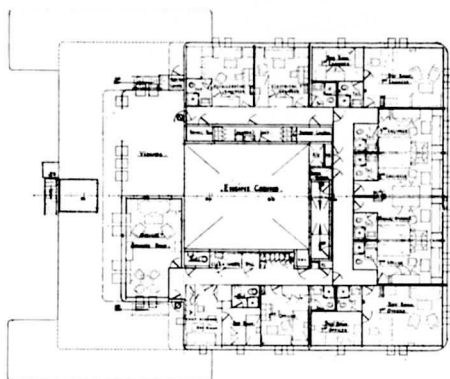


Navigationsdäck

Radarapparaterna, Raytheons typer TM 1660/12 S — 10 cm och R. M. 1645/12 X — 3 cm, har 16" PPI och är förberedda för anslutning till det antikollisionsvarnarsystem som skall provas på de 255.000 tdw tankfartyg som byggs på Kockums. Övrig utrustning blir enligt den standard som rederiet har på de nyare fartygen omfattande gyro, autopilot, decca, loran, pejl, logg, ekolod. Nyheterna omfattar en väderfaximil av Raytheons fabrikat samt en telexutrustning i radiohytten. Vidare har magnetkompassen utförts med elektrisk givare och kan därmed tjäna som reserv för gyrot vid autopilotnavigering.

Inredning

Samtlig ordinarie besättning bor i ermanshytter i midskeppshuset. Bostadsstandarden är i huvudsak likvärdig med den som utvecklats i rederiets senast levererade fartyg. Detta innebär att en hel



2:a bryggdäck

del möbler och tyger kommer att levereras från Sverige.

På plattformdäck under väderdäck om SB finns 5 hytter för resereparatörer, vilka även kan ändras och utnyttjas till familjebostäder. Tvättstuga med torkrum är även placerad på detta däck, som har direkt ingång till maskinrummet.

Övre däck innehåller proviantförråd på akterkant, fartygskontor inkl. stewards kontor samt ett tallykontor på SB-sidan. I övrigt hytter för besättning samt sjukhytt.

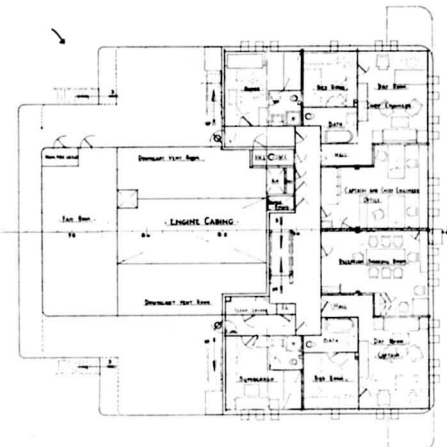
På första bryggdäck ligger mässar, besättnings dagrum, salong och en del hytter för kökspersonal och underbefäl. Här finns även mörkrum med fotoutrustning. Salong och befälsmässa är en enhet som vid speciella tillfällen kan skiljas åt med en vikvägg.

Andra bryggdäck, som också är livbåtsdäck, har arrangerats med befälshytter och på akterkant finns befälsdagrum och en veranda. Tredje bryggdäck har konventionellt utnyttjats för befälhavare, maskinchef, redarhytt och supercargohytt. På detta däck har även arrangerats ett konferens- och mottagningsrum med direkt anslutning till det för befälhavare och maskinchef gemensamma kontoret.

På navigationsdäck har akter om bryggan placerats radiohytt och lotshytt.

För sport och rekreation har aktra däckshuset utrustats med simbassäng, ca 4×4 m, omklädningsrum, bastu och gymnastiksal.

Hela inredningen är luftkonditionerad med Svenska Fläktfabrikens duoventsystem, men gymnastiksalen akter har ett separat aggregat av japansk tillverkning.



3:e bryggdäck

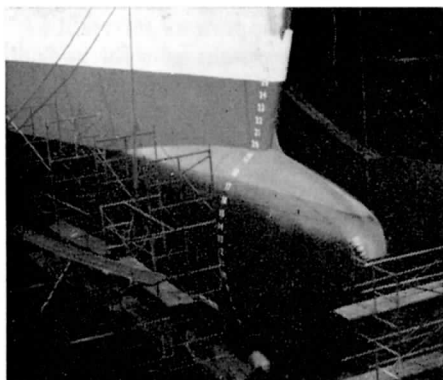
SNOW-fartygens huvuddata

Längd o. a.	169,0 m
Längd p. p.	160,0 m
Djupgående, banan	7,46 m
Djupgående, max.	9,25 m
Bredd, mallad	24,65 m
Djup, mallat	14,90 m
Lastrumskubik	
(bale cubic)	600.000 ft ³
Däcksyta i lastrum	560.000 ft ²
Vertikal lastrumskubik	80.000 ft ³
Dödvikt för d=7,46	7.300 ton
Dödvikt för d=9,25 m	12.000 ton
Fart under provtursförhållanden för d=7,46 m	22,8 knop
Klass	
Lloyd's Register	✱ 100 A 1 RMC
✱ LMC ✱ UMS	Temperatur
—25° C.	

A-BÅTARNA FÖRSES ÄNNU EJ MED BULB

I december 1970 försågs m/s "Arawak" med s.k. bulbstäv vid Asanovarvet i Yokohama. Den avsedda effekten därmed förutsågs vara bl. a. ökad fart, speciellt i dåligt väder, förbättrade trim- och stabilitetsförhållanden, mindre "bogvågsrörelser" samt lättare förtöjning i vissa lägen.

Rolf Bergqvist i kyllastrederiet meddelar nu till Salén-Nytt, att trots att över ett halvt års driftserfarenheter med bulben på m/s "Arawak" erhållits och analyserats finns det ännu tyvärr inte tillräckligt underlag för bedömning hurvida systerfartygen också skall utrustas med en liknande bulb eller ej. De driftsdata och praktiska erfarenheter, som under den gångna perioden redovisats från m/s "Arawak" är visserligen i stort sett positiva men knappast av den storleksordningen att en ombyggnad av hela serien kan eller bör beslutas för närvarande.



m/s "Arawaks" bulbstäv på plats.

Vi återkommer i frågan vid ett senare tillfälle när ytterligare erfarenheter hunnit samlas in och allt material kunnat gås igenom av tillgänglig expertis. De A-fartyg, som står i tur att docka nu under hösten, kommer alltså inte att vid dessa dockningar få någon bulb monterad.

ENHETSLASTAD CITRUS LONG BEACH -EUROPA VÄCKER VÄRLDSINTRESSE

Efter att under 18 månader ha transporterat Sunkists frukt till Fjärran Östern har Salén Reefer Services nu även fått överta transporter till Europa från Long Beach. Invigningen av den nya verksamheten skedde, såsom tidigare i korthet meddelades i förra numret av Salén-Nytt, i början av juni, då m/s "Aquilon" (T/C från Messengerie Maritime) lastade för Rotterdam, Le Havre, Hamburg och Gdansk.

Fartygets avgång från Long Beach celebrerades med stor pompa och evenemanget uppmärksammades av bl. a. Los Angeles Times samt andra dags- och facktidningar. SRS gav middag för över 100 personer, bland vilka märktes representanter från Sunkist, Port of Long Beach samt sist men inte minst våra hårt arbetande agenter i Salén-Interocean under ledning av Eric Baur. SRS företrädde vid tillfället av C.-H. Zethelius och Thomas Lüning. Från rederiet deltog dessutom Kjell Blixt, tillfälligt i Long Beach i assurancesärenden.



Fr. v. försäljningschef R. Autenrieth, Sunkist, överste Lee Sellers från Port of Long Beach och Eric Baur vid en bild av Long Beach, tagen från en Apollokapsel.

"Aquilon" har redan följts av en rad andra fartyg, exempelvis av "Antigua", som i juli bl. a. lossade nära 32.000 lådor citroner i Helsingborg. Under högsäsongen planeras två seglingar per vecka från Long Beach, vilket innebär att den blå salén-skorstenen kommer att bli en tämligen vanlig syn i Long Beach hamn i fortsättningen. Totalt kommer cirka 6 miljoner lådor citrusfrukter att exporteras via Long Beach årligen.

Lastningarna av citrus har väckt stort intresse över hela världen och representanter från många fruktodlardistrikt har kommit på besök till Long Beach för att studera hanteringen av den palletiserade frukten.

Postbefordran av paket

Till alla ombordvarande och deras anhöriga har rederiets postavdelning bitt om plats för följande meddelande:

Inrikes paketförsändelser adresserade till rederiet kan ej efter-sändas till platser utanför Sverige. De som önskar sända paket till besättningsmedlemmar i fartygen måste därför först kontakta rederiet för att få dels en lämplig adressort, dels fullständigt namn och adress till fartygets agent. Därefter skall paketen sändas som utrikespaket till denna agent f.v.b. till fartyget. Paket till besättningsmedlemmar kan tyvärr alltså inte sändas via rederiet.

Byta bil i höst?

I så fall har Du chansen att göra en bra affär om Du väljer Toyota.

Tag kontakt med Din egen personalavdelning som gärna ger Dig närmare informationer om de förmånliga villkoren.

Omkring den 15 september kommer de nya 72-modellerna med många attraktiva finesser att presenteras.

CARGOLUX FLYGER SJUKHUS TILL INDIEN

Cargolux har nyligen genomfört en serie om 16 flygningar med utrustning och förnödenheter från olika hjälporganisationer världen över till de östpakistanska flyktingområdena i Västbengalen. En av dessa flygningar utfördes för Svenska Röda Korsets räkning och gick från Arlanda i slutet av juli med destination Calcutta. Sändningen omfattade ett komplett fältsjukhus med bl. a. vårdplatser för 100 patienter, polikliniker, tre elverk och två ambulanser med släp. Dessutom ingick 2 ton mediciner i sändningen. På bilden här nedan ser vi hur en av ambulanserna håller på att baxas in i övre lastutrymmet av den gigantiska flygkroppen.

Salén-Nytt har i ett tidigare nummer ingående behandlat Cargolux, men för nyttillkomna läsare redovisar vi här ännu en gång huvuddragen i företagets verksamhet.

Det ägs av Rederi AB Salénia och Loftleidir samt det luxemburgska flygbolaget Luxair och har sitt säte i Luxemburg. Flygplansbesättningarna är i huvudsak isländska. Verksamheten är koncentrerad till flygfrakt på charterbasis och företaget förfogar f. n. över 3 flygplan av typ CL-44, som är ett fyrmotorigt turbopropplan med Rolls-Roice-motorer och med en lastkapacitet av c:a 27 ton. Planen är byggda med swing-tail, vars funktion klart framgår av bilden och går ut på att lastning och lossning av gods sker akterifrån sedan stjärtpartiet svängt åt sidan.



Personalnytt



Till Salénrederierna har från 1 aug. knutits civilingenjör Hans G. Forsberg, 41 år, med placering i koncernens stab. Hans Forsberg kommer närmast från Ingenjörsvetenskapsakademien, där han sedan 1965 varit chef för utlandssekretariatet och sedan 1967 även ekonomischef.

Till staben har från juridiska avdelningen flyttats jur. kand. Mats Ruhne, som skall handlägga de juridiska arbetsuppgifterna inom staben.

Till Stig Lindbergs efterträdare som intendenturkontrollant i Salénrederierna har utsetts Stig Larsson, tidigare ekonomiföreståndare i rederiets fartyg. Stig Lindberg har tillträtt en tjänst som ombudsman i Fartygsbefälsföreningen.

Delmas beställer containerfartyg

Det franska rederiet Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, med vilket Salénrederierna upprätthåller Svedel-Linjen mellan Europa och Röda Havet/Ostafrika, har tillsammans med ett annat franskt rederi beställt 12 containerfartyg i Kanada för 600 miljoner kronor. Fartygen blir vardera på 15.000 tdw och subsidieras av kanadensiska staten med 110 miljoner kronor.

1970 framgångsrikt för Salén & Wicander

Ur Salén & Wicanders senaste verksamhetsberättelse återger vi i det följande en del utdrag, som vi tyvärr inte kunde bereda plats för i förra numret av Salén-Nytt.

Bolagets omsättning ökade från 35 mkr 1969 till 45 mkr 1970 med en rörelsevinst av 4,16 mkr.

Den "klassiska" verksamheten (exkl. Toyota och Gunclean) ökade omsättningen med 22 % till 14 mkr med ökad bruttovinst i proportion härtill. Gunclean-omsättningen sjönk endast ca 20 % trots ett halvt års blockering på grund av explosionerna, och systemet har nu återetablerat sig som den i särklass ledande permanenta tankrengöringsmetoden.

Toyota-omsättningen fördubblades från 10 till 20 mkr trots en fortsatt negativ utveckling av bilbranschen.

Även för 1971 kan vi rapportera en fortsatt ökning av marknadsandelen. Likaledes kan nämnas att affärsförbindelserna med Japan fått ett glädjande tillskott genom att bolaget tecknat ett kontrakt med Försvarets Materialverk om systemansvar och leverans av 7 st helikoptrar, typ Kawasaki/Vertol 107.

Samtidigt tecknades ett avtal med Kawasaki om leverans av grundhelikoptern samt med Decca Navigator och Radar AB och Ostermans Aero AB om installation av omfattande elektronisk och annan utrustning. Kontraktens omfattning överstiger 50 mkr. Helikopterna levereras till Sverige 1972/73 med slutleverans av S&W under senare hälften av 1973.

Salén Interdevelop AB

Salén Interdevelop har under det gångna året genom sin successivt utökade kontaktyta tillfört ett stort antal projektidéer, nu över 35 st, varav ett tiotal f. n. utsättes för seriös granskning och samarbetsavtal upprättats för tre.

De största insatserna görs för luftkuddeataget Aerotrain's exploatering i Skandinavien.

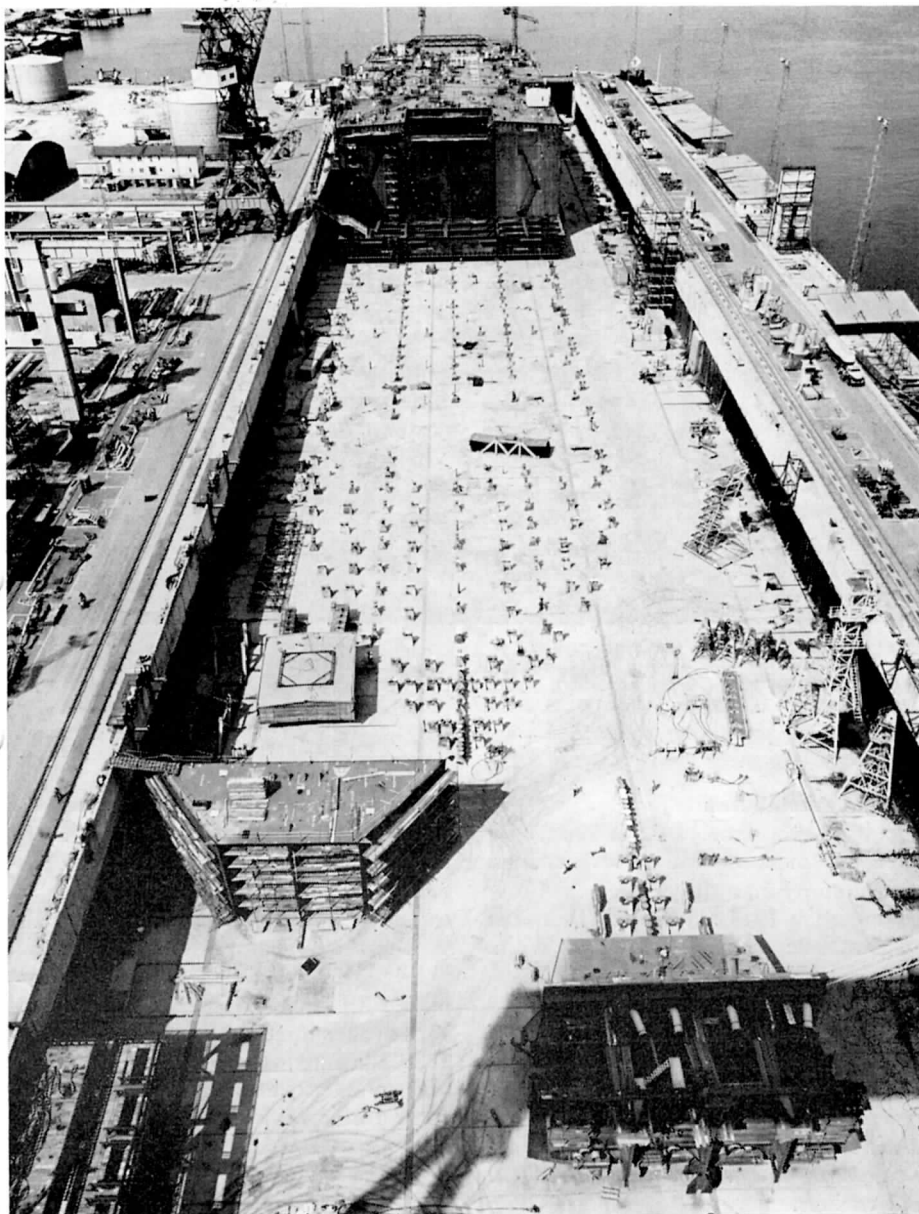


Aerotraintåg på provbanan utanför Paris.

Aerotrain-systemet synes nu ha lämnat prototyp- och provbanestadiet genom det utomordentligt glädjande beslutet av president Pompidou att en fransk aerotrainbana skulle byggas under nuvarande 5-årsplan.

forts nästa sida

T/T "530" BÖRJAR TA FORM



På Kockums i Malmö fortskrider byggandet av rederiets 255.000-tons tankfartyg med arbetsnamn T/T "530" normalt och den beräknade leveransen i november i år ser av allt att döma ut att kunna hållas.

Vi har från varvets fotografer fått en åskådlig bild från arbetsplatsen, tagen från den gigantiska 800-tons kran, som används för att lyfta fartygssektionerna på plats. Bilden visar hur långt man i början av augusti hade hunnit med fartyget. Längst upp i bilden vid dockporten syns akterskeppet och till vänster längre ned den påbörjade förpiken. Mellan dessa delar av fartyget ses köl-

blocken som används vid byggandet av samtliga de 19 fartyg av denna typ, som Kockums har i beställning. Längst ned till höger ses det påbörjade akterskeppet av rederiets nästa fartyg i serien, T/T "531". Samtidigt som "530:an" tages ur dockan, bogseras akterskeppet på "531:an" i läge vid dockporten.

Vår avsikt är att låta Salén-Nyts läsare i text och bild följa den fortsatta konstruktionen av de stora tankfartygen från Kockums och vi återkommer därför i nästa nummer av tidningen med en rapport om läget i början av oktober, omkring en månad före den utsatta leveransen.

AB A. Wiklund

Två huvudsakliga aktionsplaner för utnyttjningen av Aerotrain finnes i Skandinavien, en för linjen Stockholm C—Arlanda och en för Köpenhamn—Salt-holm. Den senare sedd som en del av ett större trafiksystem i Örestadsområdet.

Till Köpenhamns myndigheter har redan inlämnats en preliminär studie med skissering av linjedragning, vagnar, kostnader etc. och vi avvaktar deras kritiska granskning, som kan leda till en beställning av en mer detaljerad studie.

Bolagets första år som Toyota-återförsäljare i Stor-Stockholm, Uppsala och Södertälje resulterade i en aktningvärd marknadsandel av 1,6 % för Stockholms del för att under 1971 fortsätta att öka (f.n. över 2 %) och inom distriktet passera såväl BMC som BMW.

Efter ett tillfredsställande år avvecklades dotterbolaget Jonnie Dahlström i Sundsvall AB per den 31 dec. 1970.

San Benito vann "säkerhetsligan"

Den årligen återkommande tävlingen bland koncernens fartyg om säkerhet i arbetet har avgjorts och segrare blev m/s "SAN BENITO", vars fritidskassa alltså tillförts de 1000:—, som utgjorde tävlingens första pris. Andra och tredje platserna belades av m/s "LEDARÖ" och m/t "SEA SAGA", som därigenom fick ett extra tillskott till fritidsverksamheten med 750:— resp. 500:— kronor. Grattis!

Vid bedömningen av fartygens inbördes placeringar har hänsyn tagits till följande faktorer:

1. Antalet anmälda olycksfall, varvid skador under fritid ej medtagits.
2. Antalet sjukdagar föranledda av olycksfallen.
3. Antalet hamnanlöp, eftersom det visat sig att de flesta olycksfallen inträffar medan fartygen befinner sig i hamn.

Totalt anmäldes under året 235 olycksfall, vilket av rederiets sjukvårdsavdelning betecknas som en jämförelsevis hög siffra. I medeltal innebär detta 6,2 fall per fartyg och antalet sjukdagar föranledda av olyckor var 3.245 eller i medeltal 85,4 per fartyg. I själva verket var dock antalet sjukdagar väsentligt högre beroende på att maximalt 60 sjukdagar medräknats per olycksfall.

Vi återger här nedan de 15 främsta fartygen i 1970 års "säkerhetsliga" och hoppas samtidigt att innevarande år skall innebära färre antal olyckor och sjukdagar för i synnerhet de av koncernens fartyg, som denna gång hamnade under strecket.

Relationstal

1. SAN BENITO	1,3
2. LEDARÖ	1,7
3. SEA SAGA	2,1
4. SEA SPRAY	3,3
5. BISKOPSÖ	5,1
6. ANCO SPAN	7,5
7. ANCO SPRING	7,6
8. CAYMAN	8,7
9. ATITLAN	9,9
10. BARCAROLLE	10,3
11. ARGONAUT	10,4
12. BJÖRNÖ	11,7
13. ARAWAK	12,8
14. HISPANIOLA	13,5
15. SINGÖ	14,9

Björnö omdöpt till Monte Rosa

Sistlidna maj gjorde m/s "Björnö" sin sista resa för Salénrederierna och övergick därefter till det italienska rederiet Maritima Fluviale di Navigazione, Genova. För dem som vill följa hennes fortsatta öden på världshaven kan vi nu endast meddela att hennes nuvarande namn är "Monte Rosa".

GÖTAVERKEN — STORVARV OCH ÅTSKILLIGT MER

En översikt sammanställd av Lars Härneman, redaktör för GV:s tidning "Skeppsbyggaren"

Götaverken i Göteborg är som bekant ett av de stora svenska varven, och därmed också ett av de större i världen. Götaverken är emellertid inte bara ett enda varv, utan består av flera olika anläggningar, arbetsplatser och företag, som utöver fartyg producerar mycket annat. Störst i gruppen av företag är givetvis moderföretaget AB Götaverken i Göteborg.

AB GÖTAVERKEN Arendalsvarvet

Den viktigaste delen av Götaverken är Arendalsvarvet, som är företagets nybyggnadsvarv. Varvet, som ligger västerut på Hisingen utanför själva stadsbebyggelsen, invigdes 1963, och till idag har där i de två dockorna byggts 50 fartyg, tankers, bulkfartyg, obo-fartyg och malm-tankers.

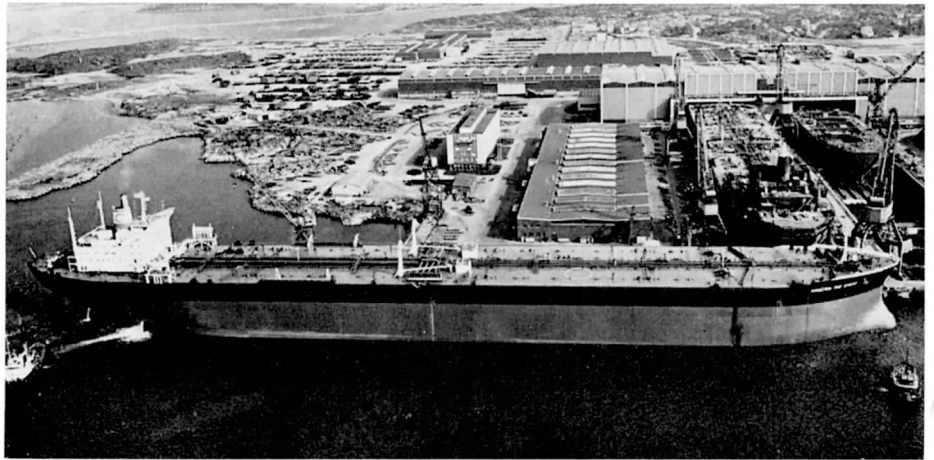
Dockorna har måtten 334×46 m, och fartyg på upp till 230.000 tons d.w. kan byggas i dem. Räkna man med fartyg av den maximala storleken är varvets kapacitet för närvarande ungefär 1 miljon tons d.w. per år. Sedan starten 1963 har en flakverkstad och vissa andra ökade verkstadsresurser tillkommit, vilket innebär att varvet nu upptar en yta av cirka 400.000 kvadratmeter. Hela den tomt som Götaverken disponerar är emellertid på över 2 miljoner kvadratmeter.

Vid Arendalsvarvet arbetar ungefär 2.400 anställda, vilket inkluderar hela fartygskonstruktionsavdelningen, som finns i Arendalsvarvets kontor, liksom andra kontorsavdelningar som behövs för nybyggnadsverksamheten, planeringsavdelning m. m.

Göteborgsvarvet

Det gamla varvet kallas vanligen för Göteborgsvarvet, eftersom det ligger nästan i centrum av staden. Tomten här är begränsad, och ett av de främsta skälen till att Arendalsvarvet byggdes var att det inte längre fanns plats på det gamla varvet för utökning av bäddarna eller för stora dockor. Nybyggnadsverksamhet pågick emellertid vid Göteborgsvarvet fram till 1968, då man avslutade en lång serie bulkfartyg på cirka 35.000 tons d.w.

En stor del av Göteborgsvarvet upptas av reparationsavdelningen, som bl. a. förfogar över tre flytdockor, av vilka den största kan ta fartyg på cirka 45.000 tons d.w. När nybyggnadsverksamheten lades ned fick reparationsavdelningen ökade resurser i form av kajer, svetsplaner och lyftmöjligheter, och utöver klassningar och rutinreparationer gör avdelningen ofta större arbeten, som förlängningar, ombyggnader m. m.



Vid Arendals utrustningskaj ligger 227.000-tonnaren "Halcyon the Great" leveransklar. I ena dockan ett systerfartyg och i den andra ett obo-fartyg på 100.000 ton.

Maskinverkstäderna

Vid Göteborgsvarvet ligger också Götaverkens maskin- och pannverkstäder. Dieselmotorer har tillverkats vid Götaverken sedan 1915, då företaget startade ett samarbete med Burmeister & Wain. Den licenstillverkningen upphörde emellertid sedan Götaverkens egen konstruktion, GV-motorn, tillkommit 1939, och tillverkningen av GV-motorer svarar idag för huvuddelen av maskinverkstädernas arbete. Där tillverkas emellertid också delar för de Stal-turbinmaskinerier som används i Götaverkens 227.000 tons tankers.

GV-motorn, vars största typ har en cylinderdiameter av 850 mm och en slaglängd av 1700 mm, har satts in i nära 800 fartyg. Den används i alla motorfartyg som byggs vid Götaverken och Öresundsvävarvet, men säljs också till utomstående varv, bl. a. i Finland, Holland och Belgien.

Pannverkstäderna

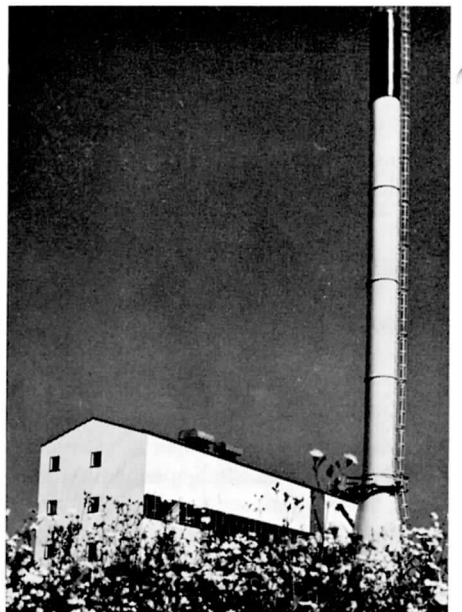
Delvis i samma byggnader som motorverkstäderna ligger Götaverkens pannverkstäder. Pannstillverkningen är mycket gammal vid företaget och svarar inte enbart för varvens behov. Den volymmässigt största produkten är sodahusaggregat, vilka används inom massaindustrin. Tomlinsonaggregat är mycket stora anläggningar: de största som Götaverken byggt hittills har en höjd av 45 meter.

Givetvis byggs också fartygsångpannor samt avgaspannor, och dessutom tillverkar pannverkstäderna stora hetvattenpannor för fjärrvärmecentraler, vanliga industriångpannor, Steambloc-pannor, som är kompletta och helautomatiska pannor för såväl industrier som fartyg, värmeväxlare m. m.

Övrig tillverkning

Göteborgsvarvets bäddar har delvis rivits för att ge plats åt annan verksamhet än fartygsbyggande. Här byggs bl. a. en del fartygssektioner för Arendalsvarvet, dit de transporteras med pråm.

En annan av Göteborgsvarvets arbetsplatser är Träverkstäderna, som inte enbart bygger inredningar för fartyg, utan även köksinredningar för extern försäljning. Varvets verkstadsresurser utnyttjas också för legotillverkning av olika slag. Här tillverkas t. ex. mycket stora portar för industribyggnader — särskilt varv — balkar för Volvochassier och sedan ett par år en lång serie av lättmetallpontoner för Armén.



Huset till denna medelstora fjärrvärmecentral har Götaverkens Stålbyggen uppfört och inne i det står pannor från Götaverkens Ångtekniska.

HUVUDKONTORET

Vid Göteborgsvarvet ligger Götaverkens huvudkontor. Här finns företagsledningen och de avdelningar som hör till ekonomi- och försäljningssidorna. Motorsidans alla avdelningar för konstruktion, service, reservdelsförsäljning, planering m. m. är också placerade i huvudkontoret, liksom Götaverkens Ångtekniska AB, det bolag som svarar för konstruktion, försäljning etc. av ångpannor.



Hans Laurin, ny VD i Götaverken.

Götaverken historia

Götaverken är 130 år gammalt. Det startades 1841 av Alexander Keiller, en skotte vars far hade affärer med Göteborg, och som blev kvar i staden som egen företagare. Han byggde upp en mekanisk verkstad vid nuvarande Skeppsbron i Göteborg "för förfärdigande av allehanda maskinerier, redskap och gjutgods utaf jern eller andra metaller". Verkstaden fick en mycket blandad tillverkning, men någon båt byggde man inte förrän 1846. Då sjösattes skrovet till "Kare", en liten ångslup som kom att tjäna som bogserbåt för Flottan och lustyacht för den kungliga familjen. Fartygsbyggande blev så småningom den dominerande delen av verksamheten, och 1868 flyttades varvsrörelsen över älven till Hisingen, till den plats där Götaverkens Göteborgsvarv nu finns.

1906 bytte företaget ägare och fick en ny ledning, där Hugo Hammar blev det största namnet. Under hans tid och med Dan Broströms ekonomiska stöd växte Götaverken till ett stort varv med internationell konkurrenskraft. Hugo Hammar verkade i Götaverken till sin död 1947, i 41 år.

Efter andra världskriget upplevde Götaverken liksom andra varv en högkonjunktur och kunde kraftigt bygga ut sina resurser. Under 1950-talet stod det emellertid klart att den gamla tomten i Lundby inte skulle räcka till för ytterligare ökning av fartygsbäddarna. Man beslöt därför att satsa på ett helt nytt varv, och att bygga det efter de nya idéer som presenterats av bolagets dåvarande tekniske direktör Nils Svensson. Arendalsvarvet stod färdigt 19636, och

därmed var Götaverken i stort sådant som det ser ut idag.

ÖRESUNDSVARVET

Det näst största företaget i Götaverken-gruppen är Öresundsvarvet i Landskrona. Varvet startade sin verksamhet 1920 och har under alla år arbetat med såväl nybyggande som reparationsverksamhet.

Öresundsvarvet inköptes 1940 av Götaverken, men under lång tid framåt drevs Öresundsvarvet som ett huvudsakligen självständigt företag. Under 1960-talet började det dock knytas närmare moderföretaget, och försäljning och flera andra funktioner samordnades.

Öresundsvarvet har i viss utsträckning kompletterat Arendalsvarvet genom att vara ett varv också för specialfartyg och mindre fartyg. Bl. a. har Öresundsvarvet byggt passagerarfärjor, för några år sedan ett containerfartyg, och senast tre stora flytdockor.

Sådant som varvet ter sig idag är det dock knappt två år gammalt. Varvet hade tidigare tre bäddar, men den minsta av dessa var redan borta när det stod klart att en genomgripande förändring

av produktionsresurserna var nödvändig.

Ombyggnaden, som finansierades genom i stor utsträckning leddes och utfördes av varvets eget folk, var i huvudsak färdig sommaren 1970. Den har inneburit att Öresundsvarvet nu blivit ett enbäddsvarv, med ett helt nytt produktionssystem, och med ökade resurser. Trots att den mindre av varvets två bäddar rivits har produktionskapaciteten ökat.

Varvets enda bädd förslår för byggande av fartyg på 110.000 tons d.w. I en helt ny svetshall byggs sektioner på upp till 120 tons vikt och transporteras till bäddområdet av en stor självgående truck. En förlängd utrustningskaj, en ny hall för parallellskärning och nya, större bäddkranar är andra viktiga nyheter som tillfördes varvet vid den stora ombyggnaden.

Man har också utökat varvets tomt genom utfyllnader, för att på det sättet skaffa utrymme dels för en omdisponering av byggnader, dels för lagring av sektioner m. m.

Utöver nybyggnadsverksamheten har Öresundsvarvet en reparationsavdelning, som bl. a. får sina kunder från de rede-



"Andrew Salman", byggd vid Sölvesborgs varv och förlängd vid Götaverken 1971.

rier som trafikerar Öresund. Till sitt förfogande har reparationsavdelningen den tidigare nämnda torrdockan, samt en mindre flytdocka.

Öresundsvarvet är med sina cirka 2.500 anställda Landskronas största arbetsplats.



Stig Andersson, VD i Öresundsvarvet.

Bruces Mek. Verkstad

Närmaste granne och dotterföretag till Öresundsvarvet är Bruces Mek. Verkstad, som har en egen tillverkning av jordbruksredskap och som ger verkstadsservice till industrierna i trakten.

Götaverkens Stålbyggen AB

Dotterföretag till Öresundsvarvet är också Götaverkens Stålbyggen i Malmö. Detta företag hade tidigare ett nära samarbete med Götaverken, och inköptes för några år sedan. Stålbyggen projekterar, konstruerar och låter uppföra stålbyggnader av olika slag.

SOLVESBORGS VARV

Sölvesborgs Varv inköptes av Götaverken 1970, då bristen på arbetskraft i Göteborgsområdet var som svårast och då varvets dåvarande ägare sökte avyttra det. Tanken var att varvet skulle tjäna som underleverantör av fartygssektioner till Arendalsvarvet och Öresundsvarvet, och att man därmed skulle dra nytta av den jämförelsevis goda tillgången på arbetskraft i Sölvesborg och trakten däromkring.

Sölvesborgs Varv bygger fartyg på omkring 3.000 tons d.w. och bedriver en viss reparationsverksamhet. Antalet anställda är cirka 230.

GÖTAVERKENS FÖNSTER AB

Götaverkens Fönster AB har som bolagsadress Götaverkens huvudkontor. Tillverkningen är emellertid förlagd till Vetlanda, där man för ett par år sedan byggde en ny verkstad intill sin huvudsakliga leverantör av råmaterial, lättmetallprofiler. Bolaget hade tidigare en verkstad i Källered strax utanför Mölnådal, men denna har nu övertagits av Götäbörksvarvet.

Fönsterbolaget tillverkar fönster, dörrar, portar, entrépartier och liknande i lättmetall och har cirka 40 anställda.

REDERI AB ZENIT

Rederi AB Zenit har länge varit ett dotterföretag till Götaverken, men verksamheten har tidigare varit ganska liten.



Ett 100.000-tons obo-fartyg vid Öresundsvarvets utrustningskaj.

Numer är Zenit emellertid delägare i rederiet Sea-Team, där Ditlev-Simonsen är en annan intressent, och vilket har beställt en rad fartyg vid Götaverken.

ÖVRIGT

När Götaverken för några år sedan lade ned sitt eget gjuteri vid Göteborgsvarvet bildades Götaverken-Daros Gjuteri AB, där Götaverken och den tidigare ägaren AB Davy Robertsons Maskin-

fabrik äger hälften var. Från gjuteriet i Partille levereras till Götaverken gjutgods för bl. a. cylinderfoder.

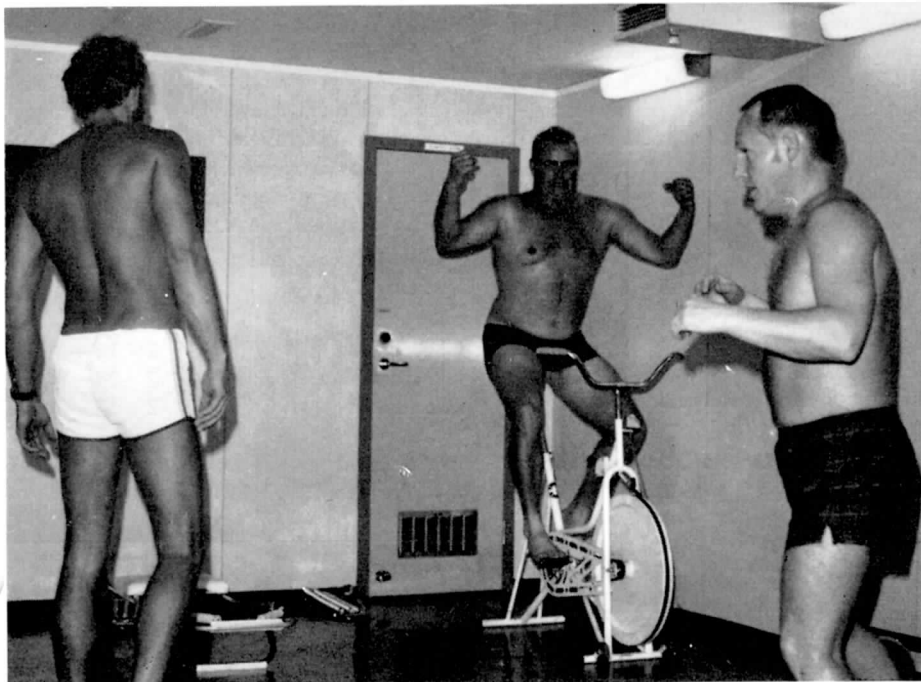
Andra bolag där Götaverken har intressen är Varvsindustrins Datacentral, där Eriksberg också är delägare, samt Monitor AB, som arbetar med kärnkraftanläggningar och som ägs av flera företag. Till Götaverken hör slutligen tre utländska försäljningsbolag, ett i Tokyo, ett i London och ett i New York.

GV-krisens slutfas i ett nötskal

- 20 aug. 1970. Förhandlingar inleds mellan Götaverken och Industridepartementet om GV:s likviditetsproblem. GV anger sig därvid behöva ett långfristigt lån på lägst 180 milj.
- 22 dec. 1970. En utredningsgrupp beräknar varvets behov till 250 milj. fram till år 1973, varav 150 milj. i annan form än lån.
- Januari 1971. GV föreslår att 250 milj. skall anskaffas genom bidrag från fartygsbeställare och 60 milj. genom statslån, att aktiekapitalet nedskrivs till 50 % och att 20 milj. friskt aktiekapital skall erhållas genom nyteckning. En engelsk revisionsfirma räknar fram GV:s kapitalbehov till 600 milj. medan industridepartementet beräknar detsamma till 400 milj.
- 23 febr. 1971. Femton rederier, som har ineliggande beställningar vid GV, enas om att tillskjuta 175 milj., varav 140 milj. i högre priser och 35 milj. i lån under förutsättning att GV rekonstrueras.
- 24 febr. 1971. En regeringskommission tillsätts för att lösa GV-krisen i övrigt.
- 5 mars 1971. Kommissionen tar kontakt med Salénrederierna om dess medverkan i en rekonstruktion.
- 26 mars 1971. Salénrederierna förklarar sig positiva till att under vissa förutsättningar medverka i rekonstruktionen och igångsätter egen utredning om GV:s situation.
- 16 april 1971. Överenskommelse träffas mellan regeringskommissionen och Salénrederierna innebärande att Salénrederierna övertar Götaverkskoncernen. Förutsättningarna härför är att staten beviljar ett lån till Götaverken på 75 milj. samt ikläder sig borgen för ett lån på 75 milj. och att aktiekapitalet nedskrivs med 90 % till 7,7 milj. (10 kr per aktie). Salénkoncernen går in med en apportionemission, som tillför GV 150 milj. friskt aktiekapital. Apportionemissionen består av samtliga aktier i Salén Insurance AB, vars huvudsakliga tillgång är ett tankfartyg om 225.000 ton. Salénkoncernen erbjuder sig före 1 juni köpa GV:s aktier av tidigare ägare till ett pris av 25 kr per aktie.
- 30 april 1971. Regeringskommissionen avslutar sitt arbete och lämnar sin rapport till Industridepartementet, vari regeringen rekommenderas att godkänna överenskommelsen.
- 7 maj. 1971. Proposition lämnas av regeringen till riksdagen i enlighet med kommissionens förslag.
- 26 maj 1971. Extra bolagsstämma med GV varvid aktiekapitalet ned-sättes.
- 1 juni 1971. Salénrederiernas erbjudande om köp av GV-aktier utgår, varvid konstateras att ägarna av 80 % av aktierna accepterat erbjudandet.
- 3 juni 1971. Riksdagen antar vid sitt sista plenum för våren varvspropositionen innebärande lån samt borgen för lån till GV.
- 16 juni 1971. GV:s ordinarie bolagsstämma godtar rekonstruktionsförslaget och utser ny styrelse med företrädare för bl. a. Salénrederierna, staten och rederier med ineliggande beställningar samt de anställda.
- 1 juli 1971. Extra bolagsstämma med GV bekräftar de beslut som fattats vid bolagsstämman den 16 juni. Därmed är rekonstruktionen att betrakta som slutförd.

Sea Sovereigns "bufflar" jagar kalorier på fritid

Enkät om utbildning



Vår lokale medarbetare på "Sea Sovereign", Sven Jansson, flankerad av överstyrmän Rolf Olsson t. v. och förrådsförest. Åke Olsson t. h.

T/T "Sea Sovereign" går som bekant mellan Persiska Viken och Japan, en mycket krävande trad med hamnuppehåll på vanligtvis endast 20—24 timmar. Att fartygets besättning under dessa långa resor är i stort behov av olika slag av fritidsverksamhet säger sig självt och för att stimulera sådana aktiviteter bildades i januari en förening med det exklusiva namnet "Sea Sovereign Atlantic Buffel Club", förkortat SSABC. Hur Buffel kommit att ingå i fritidsklubbens insignier är oss obekant, men däremot vet vi genom vår sagesman, överstyrmän Sven A. Jansson, f. n. sysselsatt med nybyggnadskontroll vid Kockums, att klubben utträttar en hel del för besättningens trivsel och nytta.

kaloribalansen allt efter behov genom benägen medverkan av ekonomiföreståndaren.

Vid kontrollmätningar varje söndag kunde betydande vikt- och måttförändringar åt "rätt håll" noteras. Som en biprodukt rapporterades dessutom bättre kamratskap och sammanhållning mellan enskilda och de olika kategorierna ombord. Befälet deltog flitigast i övningarna, men även manskapet visade hög deltagandefrekvens.

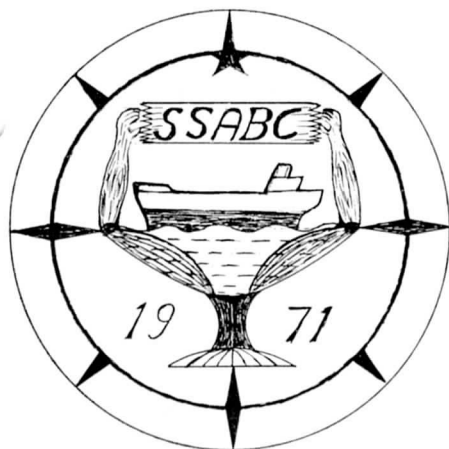
Klubben har präglat eget medlemskort och klubbmärke, vars fyndiga komposition vi slutligen låter Salén-Nytts vida läsekrets ta del av.

En undersökning gjordes i juni bland rederiets befäl om deras utbildning och hur den borde kunna förbättras. Anders Johansson på tekniska avdelningen svarade för undersökningens uppläggning och genomförande och Börje Kjellstenius har sammanställt undersökningsmaterialet i en intressant rapport, som Salén-Nytts läsare p.g.a. utrymmesbrist dock kan ta del av först i oktobernumret. Däremot kan vi redan nu bereda plats för tecknarens kommentar, som antyder att det kan ha sina vådor även med för mycket utbildning.

DET HÄR T.EX. MED FLASKAN...
HADE ALDRIG HÄNT MEJ



OM JAG INTE HAFT
EN MODERN
UTBILDNING...



Så har man t. ex. haft regelbundna konditions- och sportövningar på programmet, som inleddes med invägning och mätning av blivande bufflar. Dagligen genomfördes sedan ett 1½ timma långt program omfattande gymnastik, ergocykel, roddapparat, boxboll, bullworker, kungsfjädrar, bastu och simning. Efter avslutade övningar kunde den som önskade reglera vätske- och

Salén/Gränges-damer på vift



När m/s "Apollo" mötte m/s "Gripsholm" i början av augusti på Kaknäs' välansade fotbollsplan och vann med knappa 2—1 passade Göte Ellemar, fritidsgårdens milde härskare, på att efteråt ordna med dans och vickning för folket från fartygen och inbjudna damer från Saléns och Gränges. Salén-Nytt visar här en bild av det vackra och glada rederigarnityret samt de priser, som under kvällen delades ut till de båda fotbollslagen.

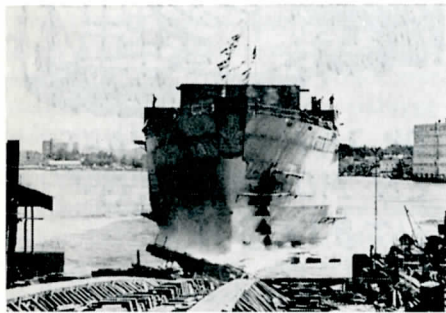


"Tor Gothia" har sjösatts

Vid Framnäs mek. verkstad i Sandefjord sjösattes den 6 juli den första av de fyra stora lastfärjor som Tor Line kommer att sätta i trafik fram till 1973. Fru Agneta Laurin, maka till Hans Laurin, döpte nybygget till "Tor Gothia" i närvaro av drygt 200 gäster.

Beställaren, Triport Shipping Co Ltd., London, representerades av ordf. Mr. T. Miller och dir. A. Olszowski. Från Tor Line, som befraktat fartyget för en 15-års-period, deltog bl a VD Christer Salén och fraktchefen Leif Lidholm.

Tor Gothia är 136,8 m lång, 20,6 m bred och får en beräknad dödvikt av 5.500 ton. Lastkapaciteten motsvaras av 90 st 12 meters semitrailers eller 232 st 6 meters containers. Lastningen sker enligt roll on/roll off-metoden.



Ny linje

Leveransen beräknas ske i november och fartyget kommer då att omedelbart sättas in på Tor Lines nordsjölinjer Göteborg—Immingham och Göteborg—Amsterdam. Samtidigt introduceras ytterligare en reguljär färjelinje för last, nämligen Göteborg—Antwerpen.

Mellan Sverige och England kan Tor Line från november erbjuda sex färjeavgångar i veckan för last. På traden Sverige—Holland—Belgien blir det fyra förbindelser i varje riktning.

Götha Line upphör som namn

Den samordning av Tor Line och Götha Line som inleddes i maj 1969 när Tor Line övertog driften och det ekonomiska resultatet av Götha kommer nu att leda till att beteckningen Götha Line upphör.

Koncernens hela nordsjötrafik drives således i fortsättningen under namnet Tor Line AB.

För att särskilja de två grenarna kommer benämningarna Tor Line Roll on/Roll off Service respektive Tor Line Conventional Service att användas.

Fartygen tillhörande "Conventional Service" omdöpes för närvarande genom att prefixet Tor sättes till nuvarande namn.

Följande fartyg ingår i Tor Line-trafiken:

Roll on/Roll off Service

Tor Anglia
Tor Hollandia
Tor Mercia
Tor Scandia
Tor Gothia (från november 1971)

Conventional Service

Fraternia (senare ev. Tor Fraternia)
Tor Wallonia
Tor Schelde
Tor Baltic
Tor Timber
Tor Forest (från november 1971)
Tor Brabantia
Tor Flandria
Tor Burgundia
Tor Francia
Tor Normandia
Tor Parisia

SALÉN-SPORT

Rederi-cupen i fotboll

Sedan förra numret av Salén-Nytt utkom har följande matcher spelats i redericupen i fotboll:

Saléns—Wallenius	3—2
Broströms—Saléns	0—3
Gränges—Wallenius	2—0
Wallenius—Broströms	3—0
Saléns—Gränges	3—4

Serietabellen har efter dessa matcher följande utseende:

Saléns	5	3	1	1	19—13	7
Gränges	3	3	0	0	11—4	6
Wallenius	5	3	0	2	11—8	6
Johnsons	2	0	1	1	7—8	1
Sjöbefällssk	2	0	0	2	3—8	0
Broströms	3	0	0	3	1—11	0

Saléns IF till Oslo

Klaveness Chartering, Oslo, har utmanat Salénrederiernas IF i en fotbollsmatch, som är planerad att spelas i Oslo den 10/9. Vi återkommer i nästa nummer med matchreferat.

Bottennapp för Saléns i korpfbollen

Inom ramen för Stockholms Korpidsportsförbunds verksamhet har under våren och försommaren en fotbollsturnering under mottot "7-mannamorgon" avverkats. Liksom förra året deltog även i år Salénrederierna i turneringen med ett lag, som dessvärre inte hade turen med sig alls. Förra året hamnade laget på fjärde plats bland åtta deltagande lag, men i år blev det riktigt bottennapp med enbart förluster. Anledningen till

den minst sagt magra utdelningen anser lagledningen inte bero på att matcherna spelats tidigt på mornarna, utan på det faktum, att flera av stöttespelarna varit förhindrade att ställa upp samt att man inte fått tillfälle att svetsa samman laget genom samträning.

Lennart Andersson, lagets oförtröttlige primus motor, har lovat att komma igen nästa vår med nya krafter.

Så här ser serietabellen ut i färdigt skick:

Riba IF	7	6	0	1	24—6	12
Televerket Tu	7	4	1	2	14—6	9
Riksf.verket	7	4	1	2	14—9	9
Rådhuset	7	3	2	2	17—8	8
Certina	7	4	0	3	15—23	8
K-Konsult	7	3	0	4	5—11	6
Margarinbol.	7	2	0	5	12—20	4
Salénred.	7	0	0	7	6—24	0

Golf

Rederiets golfspelare har under sommaren hittills spelat två matcher, av vilka den första slutade med förlust och den senare med vinst.

Förlusten inregistrerades mot BP, som på Djursholms Golfbana tog hem en knapp seger med 3—2. Bättre gick det för salénarna i matchen mot Hansa-Mälaren på Södertälje Golfbana, då man för tredje året i följd tog hem segern och därmed också det uppsatta vandringpriset för alltid.

Nästa match spelas mot Enskilda Banken på Drottningholms Golfbana den 11 september, en match som Salén-Nytt hoppas kunna bevaka och redovisa i ord och bild i nästa nummer av tidningen.

Facit av schackturneringen

Den gångna säsongens schackturnering är avslutad och sluttabellen fick följande utseende:

1. Filip Anger	9 p.
2. Gunnar Johnson	8 p.
3. Uffe Sandberg	5 p.
4. Georg Ekholm	3 p.
5. Birger Simonsson	3 p.
6. Folke Hansson	2 p.

Klubben startar åter sin verksamhet torsdagen den 16 september och spel-lokal blir som tidigare lunchrummet. Alla intresserade är välkomna, även sjöanställda och nybörjare.

Squash

Salénkoncernen disponerar under kommande säsong ett antal tider vid S:t Eriks Squash Center. Tiderna kommer att fördelas i början av september och de som är intresserade av att spela kan ta kontakt med Nils Hammar på SRS. Squashsektionen kommer uppenbarligen även att behöva hjälp av någon squash-intresserad med administrativa uppgifter och om någon känner sig manad att ägna en timma då och då åt detta, ber vi vederbörande ta kontakt med Nils Hammar.