



SALÉN NYTT

NR 5 - OKT. 1971 - ÅRG. 4

Datorn har kommit för att stanna



t/t "530" före utdockning från Kockums.

Salénrederierna tar i november emot den första 250.000 tdw tankern i en serie på sex fartyg från Kockums Mekaniska Verkstad. De fyra första fartygen skall vara levererade första halvåret 1972. Senare följs dessa av ytterligare två i slutet av 1973 och början av 1974. Med anledning av den förestående leveransen ger Torbjörn Lundell här en orientering om de nya tankfartygen.

För varvets del ingår dessa sex fartyg i en serie av hittills 18, som byggs fram till 1974. Fartygen är på många sätt vidareutvecklades på grundval av varvets och våra egna erfarenheter från tidigare leveranser men de är vad gäller skrovkonstruktionen ganska olika tidigare fartyg från varvet. Detta beror dels på att beräkningsmetoderna har gått framåt mycket snabbt, vilket möjliggjort ett bättre utnyttjande av materialet, och dels på att de nya fartygen redan på det första konstruktionsstadiet anpassats till de nya produktionsmetoderna.

Forts. sid. 3

Finnboda bygger oljeborr-plattformar för Norge

Finnboda Varf har tecknat kontrakt med Akersgruppen i Oslo om att bygga två oljeborrplattformar avsedda för oljefyndigheterna i Nordsjön. Leverans av den första plattformen beräknas ske senast den 31/12 1972 och produktionen påbörjas under november i år. Plattform nummer två börjar byggas i mitten av 1972 för leverans i september 1973.

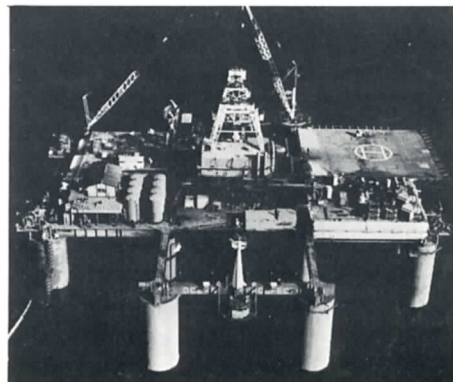
Varvschefen, Sven Johansson, meddelar till Salén-Nytt, att kontrakten tecknats i konkurrens med flera anbudsgivare och innebär en ny och intressant produktionsinriktning för Finnboda Varf. Plattformarna kommer att bli de första helt svenskbyggda.

Några fakta ger en uppfattning om plattformarnas storlek:

Stålvikt:	7000 ton
Borrplattans längd:	100 m
” bredd:	80 m
” höjd:	40 m
Djupg. i ballast:	23 m

Borrplattan blir uppbyggd på 4 pontoner, av vilka två är 100 meter långa och två 33 meter. Diametern blir 8,5 meter. Bottenpontonerna avdelas i ballasttankar, pumprum med ballastpumpar för reglering av djupgåendet samt maskinrum för propellerutrustning.

Skrovets 2 elektriskt drivna propellar får sin elkraft från dieselmotorgenerator-aggregat, som även försörjer borrarutrustning, bostäder etc. med kraft.



Denna plats i Salén-Nytt är vanligtvis reserverad för verkställande direktörens kommentar till aktuella händelser inom koncernen. Med anledning av förestående leverans från Kockums av vår första 255.000-tonnare lämnar vi denna gång i stället ordet till varvets verkställande direktör N.-H. Hallenborg.



Kockums och Saléns

Tolv tankfartyg på tillsammans 2,3 milj. tdw har Kockums Mek Verkstads AB förbundit sig att leverera till Salén-rederierna under perioden 1965-74.

Av dessa har tre 97.000-tonnare, två 116.000-tonnare och en 210.000-tonnare redan överlämnats. Den första av sex beställda 255.000-tonnare, T/T "530", skall levereras medio november, ytterligare tre systerfartyg under 1972 samt ett under vardera 1973 och 1974. Tonnagemässigt sett är detta varvets hittills största engagemang för ett företag.

T/T "530" blir för någon tid Sveriges största fartyg, en rang som 116.000-tonnarna SEA SPIRIT och SEA SPRAY samt 210.000-tonnaren SEA SOVEREIGN också innehaft i tur och ordning.

För ett varv finns oftast i utvecklingsarbetet problemet att finna en samarbetspartner med vilja till ett visst risktagande för att nå tekniska framsteg, i kombination med en hög teknisk standard hos rederiets experter. I Salén-rederierna har vi funnit den bästa tänkbara partner för denna verksamhet.

Karaktéristiskt för det utvecklingsarbete som föregått beställningarna har varit rederiets strävan mot rationalisering. Man har i kostnadsbesparande syfte avstått från sådana utrustningsdetaljer som kan undvaras utan eftersättande av säkerhet och driftsekonomi och satsat desto frikostigare på sådant som ökar nämnda faktorer. Fartygen är inredda för enhets-

besättning på endast ca 30 man som till sitt förfogande har de yppersta tekniska hjälpmedel. Maskinrummet är automatiserat för periodvis obemannad drift och alarmsystemet avpassat i förhållande därtill.

SEA SOVEREIGN var i forsknings- och utrustningssyfte utrustad med den första i Sverige konstruerade processdatorn för fartygsbruk. Den var beställd av Stiftelsen Svensk Skeppsforskning såsom ett forskningsuppdrag. Anläggningen var avsedd för tre användningsområden: maskinkontroll, lasthantering och navigering. Den får i de efterföljande fartygen ingen direkt motsvarighet utan en mindre anläggning avsedd huvudsakligen för navigationsändamål inklusive satellitnavigering, kollisionsvarnare och precisionsstyrning av fartyget. Systemet är utarbetat av Kockums i samarbete med Kongsbergs Våpenfabrikk i Norge.

Leveranserna av de 12 fartygen är fördelade över 8 kalenderår. Tidsmässigt återstår nu dock föga mer än två år. Kockums ser med tacksamhet tillbaka på ett utomordentligt fruktbärande samarbete med rederiets skickliga och erfarna teknikerstab och hoppas på och ser fram mot ett fortsatt och än mer fördjupat samarbete.

Fusionen BK-Sandéns berör 1500 anställda

Den i massmedia tidigare meddelade fusionen mellan Sandén-gruppen, som tillhör Johnsons, och Banan-Kompaniet innebär att de båda företagen från den 1/1 1972 sammanslås till ett företag, i vilket Johnsons och Saléns kommer att äga 50 % vardera. Vad det nya företaget skall heta är ännu inte bestämt. Verkställande direktör för det nya företaget blir Thore Nydal, för närvarande chef för Sandén-gruppen, och vice verkställande direktör blir Peter Wieslander, som samtidigt kommer att behålla sin nuvarande befattning som verkställande direktör i Banan-Kompaniet.

Båda grupperna är sedan lång tid tillbaka verksamma inom frukt- och grönsaksbranschen. Den gemensamma omsättningen ligger omkring 450 milj. kr. och antalet anställda är ca 1.500.

Sammanslagningen sker som ett naturligt led i de båda företagens strävan att motverka strukturmässiga kostnadsökningar samt att effektivisera lager- och distributionsfunktionerna. Företagen skall i övrigt bedriva sin verksamhet som hittills och någon friställning av personal är inte aktuell.

BK grundades 1909 av norrmannen Carl Matthiesen och verksamheten byggdes upp på import och försäljning av Fyffes bananer. 1923 började Sven Salén samarbeta med Carl Matthiesen och övertog några år senare företaget i samband med grundarens frånfalle. Sedan 1968

marknadsförs BKs bananer under varumärket Chiquita. BK bedriver även en omfattande handel med andra grönsaker och frukter, av vilka Trubadur apelsiner hör till de mera kända. BK disponerar över ett välutvecklat system av lager- och förpackningsterminaler över hela landet.

Praktiskt kommer sammanslagningen av de båda företagsgrupperna att innebära att BK koncentrerar sin verksamhet till försäljning och distribution, medan Sandén-gruppens företag i första hand kommer att fungera som inköps- och importföretag för hela den nya koncernbildningen när det gäller frukt och grönsaker, men även bedriva försäljning till andra företag än BK.

Vi räknar med att kunna återkomma i nästa nummer av Salén-Nytt med ytterligare information beträffande den nya företagsbildningen och dess organisation.



Thore Nydal



Peter Wieslander

Nytt kontrakt med Sunkist

Underhandlingar mellan Sunkist och SRS i Los Angeles resulterade i ett 3 års avtal för transport av Sunkist-frukt till olika destinationer. Kvantiteterna beräknas öka både till Fjärran Östern och Europa. En nyhet är att vi nu får laster till Europa hela året även om kvantiteter och turtäthet under perioden november-februari är betydligt mindre än under resten av året. Avsikten är att all trafik skall gå via Long Beach och att lasterna skall skeppas på pallar.

SALÉN-NYTT

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

Forts. fr. sid. 1

Kockums har alltid varit avancerade då det gällt att utnyttja nya hjälpmedel. Dessa hjälpmedel är inte bara sådana lättobserverade pjäser som den stora bockkranen, utan även det självständigt utarbetade datasystemet Styrbjörn för att nämna två ytterligheter. Något en besökare inte ser direkt men som bl.a. visar sig i den goda ordning som råder på varvet, är den väl genomförda produktionsteknik som användes. Vi som direkt arbetar med nybyggena har på nära håll fått uppleva hur snabbt KMV lyckades gå över från det tidigare systemet, då man byggde på bäddar till dagens system med mycket stora sektioner i byggdocka.

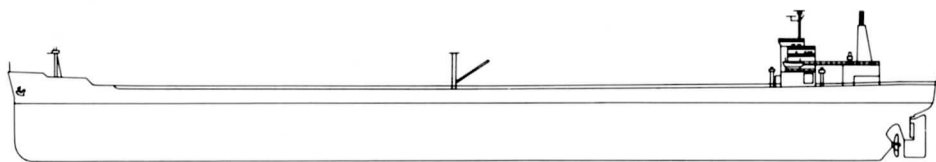
NYA KONSTRUKTIONER AV TANKARNA

En titt ner i tankarna på T/T "530" visar en något annorlunda konstruktion än tidigare tankbåtars. Speciellt gäller detta centertankarna. Istället för djupa långskeppsvägar har vi här djupa tvärskeppsbottenwebbar och endast en låg långskeppsvägar i centerlinjen. Skvalpskott av tidigare modell har försvunnit och ersatts av en djup däckwebb och högre bottenwebb. Beräkningar och modellförsök har visat att den nya konstruktionen är mer effektiv än tidigare skott med hål i. Vingtankarna saknar bottenvägar men har som tidigare konstruktioner långskeppsskott och bordläggningswebbar med en cross-tie. Skvalpskottet är av liknande utförande som i center-tanken. De täta skotten har till skillnad från tidigare konstruktioner horisontella stringers istället för vertikala skottwebbar.

Lejdare är anordnade i förkant och akterkant av tankarna för att underlätta arbeten i tanken.

Maskinrummet är arrangerat på liknande sätt som på T/T "SEA SOVEREIGN" med bunkertankar och TV-tankar i sidorna.

Övre däck har stora likheter i jämförelse med våra tidigare stora tankfartyg men en del nyheter är värda att notera. Längs centerlinjen har plattformar med fast uppställda skumkanoner för brandsläckning tillkommit. Vid vinscharna har dels separata gångbanor arrangerats tvärs över rören i C.L. för att underlätta utsättning av tross och vajer. Ute vid sidan är höga bockar med brytrullar uppsatta så att passage skall kunna ske under förtöjningarna. Vinscharna, som är Helsingborgs Varfs automatiska 30 tons vinschar, har fått delade tross- och vajertrummor. Bomarrangemanget vid manifolden har bom-pålen stående mellan rören och endast en bom för 15T lyft finns på var sida. Anledningen till detta arrangemang är att den stora lyftkapacitet, som nu krävs, hade givit alldeles för klumpig bom om bom-pålen placerats för eller akter om manifolden.



t/t "530" är 330 meter lång och 52 meter bred.

Fallrepstrapporna har gjorts permanenta med speciella däckar för utsättning och en öppen låda på däck för stuvning. Mindre lyft midskepps kan göras med en flyttbar 1 tons däck med luftdrivet spel. En likadan däck kan användas för att lyfta utrustning över rösen i centerlinjen.

TELFER FÖR PROVIANTERING

För proviantering skall i normala fall en likadan telfer som T/T "SEA SOVEREIGN" har akter om däckshuset användas. Telfern har en åkbalk som når utanför fartygssidan. Stores kan sedan via en lucka landas nere i centralförrådet eller också på en plattform utanför förrådsintaget akter om däckshuset. Telfern kan lyfta 2,5 ton. Skulle i speciella fall tyngre lyft tas ombord, finns två svängbara armar på huset i centerlinjen och om Bb för lyft upp till 8 ton.

Däckshuset är utrustat och målat innan det lyftes ombord och består av en rektangulär huskropp med sex däck. Vid sidan om det stora däckshuset står två små däckshus ovanpå vilka livbåtarna är placerade. I dessa små däckshus finns pumpmansverkstad, däcksförråd och gasförråd. På förkant om det stora däckshuset finns en nedgångskapp till pumprummet. För transport av större delar till och från pumprum finns en lucka i övre däck med telferbalk över. Akter om det stora däckshuset finns den fristående pannkappen med en hög skorsten. Vid sidan om pannkappen finns Sb CO₂-rum, badbassäng, bastu, ett litet hobbyrum och mörkrum. Bb finns en gymnasstisal, som även kan användas för filmvisning.

Tankarna i lastlådan är uppdelade i grupper, där var grupp i princip betjänas av en pump. Sammankopplingar mellan ledningarna kan göras på olika sätt så att laster kan separeras enligt befraktarnas krav. CT2, 3 och 4 skall användas för den s.k. rena ballasten och dessa tankar är förbundna via skottventiler. Länkning från dessa tankar sker via sugklockor i CT4. Övriga tankar är på vanligt sätt förbundna med respektive ledningar via sugklockor och vridspjällventiler.

För tankrengöring finns i varje tank en separat mindre sugklocka ansluten till lastoljeledningarna med handmanövrerad ventil. De ventiler som ingår i lastsystemet är hydraulmanövrerade från däck eller centralt från ett kontrollrum i däckshuset akter. De pumprumsventiler, som manövreras vid lastning och lossning, är fjärrmanövrerade från kontrollrummet. Övriga ventiler i pumprummet är handmanövrerade.

I pumprummet står fyra Eureka lastoljepumpar med Prima-Vac priming system. Kapaciteten är 4.000 ton/h för var pump. Pumparna har horisontell axel och drivs av lastoljeturbiner Stal placerade i maskinrummet. För tankrengöring finns två ejektorer vardera med en kapacitet av 900 m³/h. En speciell cirkulationspump med en kapacitet av 200 m³/h, som används vid slopseparering, finns också i pumprummet.

GUN-CLEAN FÖR TANKRENGÖRING

Tankrengöringen är ett kapitel för sig. Fartygen får endast släppa ut en begränsad mängd ballastvatten med största förorening av 100 miljondelar olja. Speciella arrangemang har därför vidtagits för att få en effektiv slopseparering. Sålunda är de aktersta vingtankarna avsedda för slopseparering. VT6/Bb har slät innerbotten för att underlätta rengöringen då sand och sediment från tankrengöring skall samlas där.

Med hjälp av Gun-Clean spolapparater fast monterade i däck och ett antal Salén & Wicanders vingtankskanoner monterade nere i vingtankarna spolas tankarna rena. Spolvattnet länsas via ejektorerna och förs över i 6VT Bb. Därifrån leds vattnet över till CT5, som utgör slopsamlings-tank. Från CT5 kan sedan bottenvattnet ledas ut i sjön via 6VT Sb. Därvid kontrolleras att det utpumpade vattnet ej innehåller olja. Då oljehalten stiger i vattnet från CT5, avslutas utpumpningen och slopen samlas i CT5. Genom ett speciellt arrangemang, som kapten G. Ajnefors hittat på, kan oljan på toppen av VT6 Bb tryckas över till CT5, och den blandas sedan ut med nästa last enligt load-on-top-idén.

Både ejektorer och spolapparater får sitt vatten från en lastoljepump, som tar vatten från sjön. På lastresan kan sedan VT6 Bb spolas och bottenatsen av sand göras oljefri, så den kan pumpas överbord och sjunka. Oljan blir kvar ombord.

I kontrollrummet för lasthantering har samlats: fjärrmanövreringen av hyraulmanövrerade ventiler, fjärravläsning av tanknivåerna, som utförs med Neil Varec flottörmätare, och där finns också varvatsreglering av lastoljepumparna.

För bestämning av moment och tvärkrafter vid olika lastfall finns en Kockum Loadmaster.

OBEMANNAD DRIFT 18 TIMMAR

Maskineriet är inrättat för obemannad drift i 18 timmar. I maskinrummet finns

Forts. sid. 4

Forts. fr. sid. 3

kontrollrum, där alla erforderliga data registreras och mera sofistikerad utrustning placerats, bl.a. samtliga regulatorer som är av elektronisk typ. I alarmsystemet ingående temperaturgivare är samtliga av analog typ, vilket möjliggör centralisering av vitala komponenter till kontrollrummet.

Huvudmaskin är KMV-Stal Laval AP-32 på 32.000 Hk vid 85 varv per minut. Pannorna, KMV-Combustion Engineering, står liksom på T/T "SEA SOVEREIGN" akter om turbin på en plattform över propelleraxeln. En turbo-generator på 1.000 kW och en standby Hedemora-diesलगenerator på samma effekt förser fartyget med elektrisk kraft.

Utrustningen för övrigt är i stort sett lik den tidigare KMV-byggda fartyg haft. En nyhet är varvets sektionsuppbyggnad även av maskinarrangemanget. Detta är åstadkommet genom att varje enhet har färdigutrustats i verkstad och tagits ombord komplett färdig. Tidigare har man lyft ombord del för del och i maskinrummet byggt ihop enheterna. Med dagens utrustningstider är det givetvis värdefullt att arbetet ombord kan minskas och istället utföras i en verkstad under bättre förhållanden.

SATELLITNAVIGERING

Navigationsutrustningen har ökat ut med nya hjälpmedel. I första omgången kommer Satellitnavigering och Dopplerlogg, som kan samarbeta via en dator från Kongsbergs Vapenfabrik. Denna dator kan även utnyttjas för automatisk storsirkelnavigering och dessutom för styrning.

Satellitnavigeringen fungerar så att en signal tas emot från en satellit. Denna signal innehåller information om satellitens bana och ger dessutom en frekvensändring, som talar om hur satelliten rör sig i förhållande till fartyget. Sedan signalen behandlats i datorn kan positionen bestämmas på 0,2 nautiska mil när. Kontrollkörningar vid KMV har givit spridning på 100 m och tycks dessutom visa att kartan är litet fel. Nackdelen är att dessa goda fixpunkter endast erhålles då satelliten passerar. Däremellan får man navigera med t.ex. död räkning. Här har dopplerloggen kopplats in och man kan då få kontinuerliga uppgifter om position.

Dopplerloggen har ännu en viktig funktion, nämligen att på vattendjup under ca 150 m kunna ge farten över grund. Detta har mycket stor betydelse vid navigering i strömt vatten och kanske framför allt vid ankring och förtöjning. Den stora massan hos en lastad 250.000 tdw-tanker gör att även mycket små hastigheter innebär stor rörelseenergi.

Styrning med accelerationshämmande gyro och dator provades med framgång på T/T "SEA SOVEREIGN" och kommer att finnas även här förutom den konventionella utrustningen. Radarn kommer att kompletteras med ett antikollisions-

system, som automatiskt följes upp till 40 mål, där passageavstånd och tid anges för de 10 farligaste målen. Maskinmanövrering från bryggan kommer också att ske från bryggan med hjälp av datorn.

TELEX OMBORD

Förutom den normala radiosändaren utrustas denna serie fartyg med telex. Den försöksinstallation, som gjorts på T/T "SEA SOVEREIGN", blev en stor succé.

Inredningen är planerad med tanke på att få så bra hytter som möjligt och så att arbete och transporter underlättas. På A-däck är i centerlinjen redan nämnt förrådsintaget. Detta ansluter till proviantkylrum och torrproviantförråd om Bb. Mitt i huset finns ett hisschakt med en hiss som går ner till nedre plattform i maskin och upp till däck under bryggdäck. Längst åt Bb är nödaggregaten samlade och på Sb sida finns tvättstuga, inredning för sex resereparatörer och på förkant lastkontrollrum, konferensrum och ett litet kontor. Centralförråd och maskinkontor är placerade på övre plattform i maskinrummet.

B-däck har manskapsdagrum, åtta enmanshytter och sjukhytt på förkant. På akterkant ligger manskapsmäss, kök, officersmäss och med massen förbunden salong. B-däck är båtdäck.

C-däck är inrett med 16 vanliga enmanshytter och 6 underbefälshytter med separata tvätttrum. Dessutom är 4 hytter

arrangerade på sådant sätt att de två och två kan bilda en familjehytt. D-däck har 12 officershytter och officerares dagrum. E-däck rymmer bostäder och kontor för befälhavare och maskinchef. Redarhytt och lotshytt ligger även här liksom radiohytten. Bryggdäck slutligen är inrett med kombinerad navigations- och styrhytt, i stort sett som våra tidigare tankfartyg men även här med en del prefabricerade pulpeter, där sammanhörande funktioner koordinerats.

Inredningsstandarden är lika rederiets senare nybyggen. Färgerna på skott är ljusa. I största möjliga utsträckning används textil istället för galon för möbelklädsel. Alla hytter får heltäckningsmattor, eftersom de försök som gjordes på T/T "SEA SOVEREIGN" slog väl ut.

T/T "530"

Klass: Lloyds Register + 100 A1, oil carrier, + LMC, UMS

Lpp 1080' 329,78 m

B 170' 51,82 m

D 84' 25,60 m

d sommar 65'10 1/4" 20,07 m

CB 0.832

DW 255.400 tons

Tankvolym 11.920.000 cuft

Eff. max. continuous

in service 32.000 AHk

Provturs-

fart 15,9 knop

"SEA SOVEREIGN" BÄRGAR 29 FRÅN BRINNANDE FARTYG

T/T "SEA SOVEREIGN" på resa från Persiska Viken till Rotterdam räddade den 10 oktober hela besättningen från m/s "Union" av Famagusta, som råkat i brand. Befälhavare ombord i "Sea Sovereign" är kapten Roland Berg, vars telegram och telex vi låter tala sitt kortfattade och klara språk om de dramatiska händelserna utanför Nigerias kust.

TT SEA SOVEREIGN (10/10 1103 GMT)

ASSISTERAR BRINNANDE UNION FRÅN FAMAGUSTA SEDAN TIONDE 0924

TT SEA SOVEREIGN (10/10 1103 GMT)

BÄRGAT 17 MAN

12 MAN FORTFARANDE KVAR VID FARTYGET SOM BRINER KRAFTIGT. DE VÄGRAR LÄMNA OCH HOPPAS KUNNA INVÄNTAVBOGSEERARE OKEEEEE HMKRING KL 300. LIGGER NU STAND BY TILLS SITUATIONEN HELT KLAR. BERG

TIONDE 1925 SAMTLIGA OMBORD FRÅN UNION/5BOT FORTSÄTTER MOT ROTTERDAM ÅTERKOMMER MÅNDAG BERG

Dagen efter bärgningen sände kapten Berg följande meddelande till rederiet via fartygets egen telexanläggning:

"Båten är torrlast och hade full kollas inne som fattade eld. Den är helt övergiven enligt vad rederiet sade till befälhavaren. I morse kom det fram en holländsk bärgare klockan två men de kan ingenting göra p g a den starka hetten som gör att det ej går att komma närmare än 500 meter.

Jag har för avsikt att ta dem med till Rotterdam om Ni inte har någonting emot detta. Visserligen kommer det att

bli lite trångt men det är ingenting som stör den ordinarie besättningen utan endast de skeppsbrutna och de verkar vara nöjda med det vi har ordnat för dem.

Från befälhavaren på "Union" mottog rederiet den 12 oktober följande telex:

"On behalf of myself and my crew of M/V UNION I give our special thanks for very kind assistance and organisation extended to us by Master and crew of SEA SOVEREIGN to aid us out of our difficulties and with the comfort which we have experienced on board your ship."

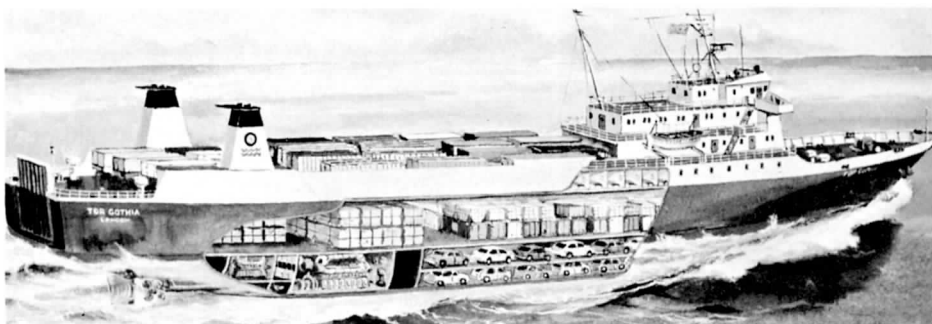
Salén-flottan ökar med 50% närmaste halvåret

Halvårsperioden november 1971 – april 1972 kommer för Salénrederierna att innebära ett rekord vad gäller mottagna leveranser av nybyggda fartyg såväl när det gäller antal som dödvikt. Sammanlagt beräknas rederiet under perioden att ta leverans av sex egna fartygsenheter, varav två är kyllastfartyg i "SNOW"-serien, tre turbintankfartyg och ett bulkfartyg, samt dessutom en från Triport Shipping, London, långtidschartrad lastfärja. Leveranserna omfattar totalt 864.000 dwt, vilket betyder att Salén-flottan kommer att öka med 50 % från 1,6 till 2,5 milj. dwt, exklusive nybeställningar.

Tidpunkterna för fartygsleveranser och de evenemang, som traditionsenligt föregår dessa, framgår av tabellen här invid. Vi är även i tillfälle att på denna sida visa ett par bilder från dopet av de första två fartygen i SNOW-serien, "SNOW FLOWER" och "SNOW FLAKE" samt en bild från Rijeka, där bulkfartyget "PACIFIC WASA" om 68.000 tdw börjar ta form.

TIDTABELL FÖR SALEN-FARTYGG UNDER BYGGNAD

Fartyg	DWT	Dop	Provtur	Leverans	Varv
M/S "SNOW FLOWER" (Nybyggnad nr 279)	12.000	24/8	15/1 1972	Slutet jan. 1972	La Ciotat
M/S "SNOW FLAKE" (Nybyggnad nr 280)	12.000	24/8	30/1 1972	Slutet jan. 1972	La Ciotat
T/T "530"	255.400	2/11	11/11	17-18/11	Kockums
T/T "531"	255.400	bestäms senare	bestäms senare	omkr. 15/1 1972	Kockums
T/T "532"	255.400	– " –	– " –	slutet april 1972	Kockums
M/S "PACIFIC WASA" (Nybyggnad nr 543)	68.500	– " –	– " –	mars-april 1972	Rijeka
M/S "TOR GOTHIA"	5.500	6/7	23/10	27/10 1972	Framnäs Mek. Verkstad



"TOR GOTHIA" i konstnärens ögon.

"Tor Gothia" leveransklar

Lastfärjan "TOR GOTHIA", som av Tor Line chartrats från Triport Shipping, London, för en period av 15 år, levereras i slutet av oktober. Vi visar här en illustrativ bild av färjan och ger några väsentliga data om densamma, sammanställda av Hilmer Halberg.

Fartyget är 137 meter långt och 20 meter brett med ett djupgående av 14,7 meter. Huvudmaskineriet består av 2 st. 12 cyl. non-reversible Lindholmen SEMT Pielstick, typ 12 PC 2 V. Kontrakterad fart är 18,4 knop. Lastning sker över akterrampen, som fälls ned mot kajen. Last som inte placeras på huvuddäcket föres via en 48 tons hiss till väderdäck och via en 50 tons hiss till underrummet för om maskinrummet.

Underrummet kan uppdelas i höjdled med ett nedsänkbart bildäck, som visas på bilden. Observera den 3,5 meter höga brädgång på väderdäcket, som skyddar lasten mot överbrytande sjö. Tanken som ses mellan maskinrummet och lastrummet ingår i ett flume stabiliseringssystem, som även omfattar en tank under fördäck samt en tank över väderdäck akter om huset, som dock inte visas på bilden.

Fartyget kan lastas med containere, som hanteras med gaffeltruckar, samt med alla typer av fordon såsom trailers, personbilar, terminalvagnar etc. Färjan är en ren lastfärja och tar alltså inga passagerare.

Färjan är utrustad med Flume stabiliseringssystem och två Kamewa-propellrar med vridbara blad. Förut finns en styrpropeller om 800 HK för underlättande av fartygets manövrering.



Övre bilden:

Representanter för beställare och varv: fr.v. Christer Salén, Jean d'Huart, varvets verkställande direktör, Sture Ödner,

Mrs. Midge Anderson, amiral Louis Deroo, ordförande i varvets styrelse, fru Eva Salén och Sven H. Salén. Undre bilden t.v.: Mrs. Midge Anderson döper "SNOW FLAKE". På den högra bilden ses aktern på "PACIFIC WASA" med byggnadsställningarna kvar. Fartygets huvudmaskineri har i dagarna börjat tas ombord.



Under rubriken "Back-Spegeln" kommer Salén-Nytt att ibland införa artiklar och intervjuer, som på ett eller annat sätt anknyter till tidigare skeden i vårt företags utveckling. En självskriven plats under denna rubrik kommer personer att ha, som varit av betydelse för företaget i skilda sammanhang, likaväl som händelser av väsentlig natur eller intressanta episoder.

Vi inleder "Back-Spegeln" med att bläddra i "The Banana Company's" tidning "Banan-Bladet", som i dessa dagar för 50 år sedan utkom med sitt första nummer.

Den 1 november 1921 startades nämligen denna hedervärda kollega av The Banana Company AB, vars ägare Carl Matthiesen därigenom hoppades bättre kunna sprida bananbudskapet till konsumenterna runt om i landet. Tidningen utkom var 14:e dag med 4 sidor till en början och sedermera med 8. Texten bestod oftast av saklig information om banabranschen i största allmänhet och historier men även av annonser för andra firmor. Tidningen utkom fram till år 1931, då dess namn ändrades till "Fyffes-Bladet", som efter något år upphörde.



BANAN-BLADET

Specialorgan för handeln med Jamaica-Bananer

Arg. 1 1 November 1921 N:o 1

"Bananen har blivit en av de stora artiklarna utomlands och den kommer att bli det även här i Sverige", skriver Carl Matthiesen och ger läsarna av bladet det goda rådet att skaffa sig större vintersomfattning för att ha större chanser att få banantilldelning även på sommaren.

Under rubriken "Bananiteter" hittar vi följande:

"Karl", sade läraren allvarligt, "vet du att du har brutit mot sjunde budet genom att stjåla Eriks banan?"

"Ja, jag tyckte jag kunde lika gärna bryta mot det sjunde budet, och få bananen, som att bryta mot det tionde, och bara hava lust till den."

"Bananer är nyttiga på många sätt — inte blott närande utan också verksamma som skönhetsmedel. Om man tar en mogen banan, krossar den och tillsätter saften av en halv citron, så har man det yppersta medel att förvandla röda och grova händer så att de blir vita och lena i skinnet. Man smörjer händerna några kvällar å rad med den hemmagjorda "smörjan" och sätter på sig ett par gamla handskar. Och så ser man tiden an."

Götaverken tre månader efter övertagandet

Salén-Nytts två koncernkollegor, "Skeppsbyggaren" och "Talröret", Götaverkens respektive Öresundsvarvets personaltidningar, innehåller i sina senaste nummer utförliga presentationer av Salénkoncernen. I samma nummer har Sture Ödner och Hans Laurin gemensamt givit sin syn på Götaverken tre månader efter övertagandet. Vad som där sägs om Götaverksgruppens situation och framtid tror vi också kan vara av intresse för anställda i andra grenar av Salénkoncernen och vi citerar utdrag från deras i massmedia uppmärksammade besked till de anställda:

"Mycket kort kan vår syn på läget sammanfattas så här:

Arendal: Leveranstidtabellen kan möjligen komma att försenas, som befarades redan i våras. Ett program för omorganisation och stora investeringar för att rationalisera produktionen är under utarbetande. Speciell omtanke ägnas personalproblemen. Utbildningen utgör en flaskhals som måste lösas för att vi skall komma runt den motsägelse som ligger i att vi alltså har stora personalluckor samtidigt som det finns en stigande arbetslöshet i Göteborgsregionen. Att lösa detta kräver ett intensivt samarbete med personalorganisationer och arbetsmarknadsmyndigheter...

På vårvintern 1922 annonserades att Skandinavien till sommaren skulle få en särskild bananångare, "Caledonia", som skulle lasta bananerna direkt från båtar som kom till Rotterdam och England. Första gången "Caledonia" anlöpte Göteborgs hamn var den 7 april 1922. Efter den 1 maj skulle ytterligare en svensk bananbåt insättas i trafik från Rotterdam och den skulle föra bananer uteslutande på Stockholm. Dess namn är "Norden".



Från "Nordens" lossning i Norderhamnen.

Att Carl Matthiesen insåg värdet av en fysiskt sund personal framgår av en notis från 1922, där det sägs att firmans nystartade bowlingklubb haft sin första träning på Fenix-banorna. "Direktör Matthiesen, som det legat om hjärtat att vidga personalens möjligheter till otvungen samvaro, har även låtit inköpa materiel till olika grenar i fri idrott och överenskommelse har träffats om att få använda Hammarby IF:s idrottsplats."



"Banan-Kalle" som Klotets genius.

Öresundsvarvet tycks fungera effektivare och mera problemfritt än andra verksamheter. Målsättningen är att Öresundsvarvet skall förbli en i många avseenden självständig enhet men att erfarenheter skall kunna tillgodogöras i båda riktningarna och att gemensamma problem lösas efter samma riktlinjer.

Motorsidan är för närvarande föremål för en utredning omfattande de fyra storvarven. Kan man enas om ett samarbete borde följden bli att riktlinjerna kan dras upp för ett mycket långsiktigt program beträffande vilka motorer man skall tillverka och var detta skall ske...

Ängtekniska bolaget har kanske gått bäst av alla. Vi tror att här finns en intressant marknad i framtiden men även denna del måste ses över, både vad gäller dess ställning på marknaden och den idag svaga styrningen av produktionen och därmed kostnaderna.

Gamla Göteborgsvarvet har visat ett helt otillfredsställande resultat på reparationerna under senare år, delvis därför att några fartygsombyggnader tagits av sysselsättningsskäl till katastrofalt dåliga priser. Detta får inte fortsätta, speciellt som denna verksamhet lättare än andra borde kunna anpassas till marknadsläget. Vi tror att ett kvalitativt mycket gott arbete utföres, men att mycket bättre underlag måste ges för ekonomiskt riktiga beslut...

Sölvesborgs Varv framstår idag som ett för Götaverken ytterst olyckligt förvärv.

Vi har konstaterat en hårt nedgången anläggning med en kunnig och pliktrogen stam av anställda. Det senare är en stor tillgång och mot alla yttre odds har vi därför tillsatt en kvalificerad arbetsgrupp för att få fram livskraftiga tillverkningsobjekt...

Bruces Mek. Verkstad i Landskrona synes leva ett självständigt liv och ge goda resultat.

Fönsterbolaget i Vetlanda har efter den radikala omläggningen i fjol arbetat sig upp från tidigare stora förluster. Branschen är intressant men ligger helt vid sidan om varvsrörelsen.

Stålbyggen är liksom utant för vårt normala fält och har dessutom för närvarande en rad bekymmer...

Sammanfattningsvis ser vi idag fler svårigheter att lösa än för tre månader sedan. Vi anser dem emellertid inte på något sätt omöjliga att komma över. Men åtgärder måste sättas in ännu snabbare, ännu radikalare och på fler områden än vi förutsatt. Vi tror fortsatt att vi funnit så mycket positivt i reaktionerna från alla anställda att den väsentligaste förutsättningen finns oförändrat kvar...

Motion och helstekt gris lockade 150 till Saléndag på Djurgården



Övre bildraden fr.v.: Stämningen var fin ute i spåret och marschtakten avpassad så att även de minsta kunde hänga med. Den varma korven var populär både bland stora och små liksom helstekt gris, grillad efter konstens alla regler av Jörgen Alexandersson och Jörgen Lönn, två ekonomiföreståndare på semester. Nedre raden fr.v.: Jack Hellman, Vanja Johnson och Gunvor Hellman. På mellersta bilden passar Siv Adolfsson barn och längst till höger en närbild av Ulla Kärin

Söndagen den 19 september hade Salénrederiernas livaktiga idrottsförening anordnat en i alla avseenden lyckad friluftsdag vid Handelsflottans fritidsgård. Trots att vädret inte var det allra bästa hade inte mindre än omkring 150 personer i alla åldrar infunnit sig, såväl sjö- som landanställda, många med familjemedlemmar och fästmör/fästmän. Stämningen var hela tiden i topp, vilket med all önskvärd tydlighet framgår av bildsviten, och det är väl inte troligt att herr Bäck-

dahl, Larsson och Luning, som hade svarat för alla praktiska arrangemang denna dag, kommer undan med mindre än att även kommande år (varför inte på våren?) ordna med liknande friluftsdagar.

Programmet inleddes med en högst frivillig motionspromenad runt en 2,5 km lång slinga i den höstfagra djurgårdsterrängen med mål vid fritidsgården. Alla som gick banan runt en gång bidrog därvid med 1/2 poäng i motionslandskampen mot Finland. Många gick banan

runt både två och tre gånger och lade därmed grunden till en aptit som kom väl till pass, när det vid lunchdags serverades helstekt gris och öl till de vuxna och mängder av korv med bröd och läsk till barnen. För de minsta hade även i övrigt sörjts väl med barnpassning och olika slags lekar.

I programmet ingick även en fotbollsmatch mellan Saléns och Nyman & Schultz, som de senare vann med 6-3.

Forts. Götaverken

Vi är än mer medvetna om att ett företags kvalitet är helt lika med de anställdas insatser. Vi vill än mer satsa på inte bara de yttre trivselseffekterna i arbetet utan också på individens ökade engagemang inom sitt arbetsområde och på en delegering av ansvaret – alltså det som vi tror är det väsentliga i arbetsplatsdemokrati. Vi är beredda att experimentera med nya organisations- och löneformer. Vi kommer att väsentligt stötta upp personalfunktionen organisatoriskt och ge den medel för insatser . . . ”

Fest för 5 i kajutan

Några av trotjänarna i Brodinrederierna, som vid årsskiftet gick upp i Salénrederierna, var den 13 september inbjudna av Salénrederiernas ledning till en högtidlighet i den s.k. kajutan på Styrmansgatan 2. Anledningen var att samtliga uppnått pensionsålder. Inbjudna var Allan Andreasson med 35 år som styrman och befälhavare i Brodins tjasnt, Helge Dahlberg med lika lång tjänst i maskin och direktör i Svenska Ostafrika Linjen. Inbjudna var också Gert Andersson, som nyligen passerat de 50, välkänd profil för

stora flertalet salénare, och förre direktören i rederiet, Per Agdur Timm.



På bilden ses fr.v.: Gert Andersson, Helge Dahlberg, Charles Fletcher och Allan Andreasson.

Sven H. Salén höll tal till de inbjudna och överlämnade därefter till Gert Andersson ett guldur och till de nyblivna pensionärerna varsin minnessak.

Kapten Abbe Wernmark och inspektör Axel G. Andersson, som båda likaledes uppnått pensionsåldern, var för dagen förhindrade att närvara.

THE SALEN HAM GROUP

Bland Salénrederiernas många telegrafister finns det flera som är aktiva sändaramatörer. Några av dessa har i dagarna beslutat sig för att bilda en sammanslutning för att därmed aktivera

och stimulera det gemensamma intresset. Gruppen är ännu så länge liten men man hoppas att flera aktiva amatörer eller DX-are inom företagets ram skall höra av sig. Rolf Lernold på sjöpersonalavdelningen (SM5BFG) tar gärna emot anmälningar och svarar på frågor beträffande verksamheten.

SALÉN-NYTT

utkommer med ett nummer varje jämn månad, alltså sex gånger årligen. Sista numret för 1971 beräknas vara klart för distribution i mitten av december och bör alltså nå åtminstone en del av våra fartyg och alla adressater iland före jul.

Ännu fattas det en del material till decembernumret och vi ber därför alla i företaget, såväl sjö- som landanställda, aktiva såväl som pensionärer, som har något av intresse i text- eller bildväg för vårt husorgan att höra av sig. Men materialet måste vi ha omkring månadsskiftet november/december för att det skall kunna beredas plats i julnumret. Välkomna!



Stämningen brukar vara den bästa när sekreteraregruppen träffas

40 med i Saléns sekreteraregrupp

Stenograferna, maskinskriverskorna, korrespondenterna och sekreterarna vid Salénrederiernas kontor i Stockholm, idag närmare ett 40-tal, bildade i början av året en samarbetsgrupp, som fått namnet SKG (Sekreterare-Korrespondent-Gruppen). Syftet angavs av initiativtagarna som följer:

"Vi vill

föreslå och yttra oss i frågor rörande organisation, metoder samt maskinell utrustning och annan materiel för skriv- och sekreterararbetet inom företaget och i allmänhet bli rådfrågade i sådana saker där vår erfarenhet av det praktiska arbetet är av värde och bör utnyttjas och där vårt dagliga arbete är påverkat;

verka för förbättrad information inom vårt yrke, i synnerhet företagsanpassad sådan;

bli informerade om företagets organisation och verksamhet, icke endast begränsat till vårt eget arbete;

få till stånd ett bättre samarbete och utbyte av erfarenheter inom yrkesgruppen inom företaget, samt

verka för ett gott kamratligt förhållande."

Gruppen har som regel möte en gång i månaden efter arbetets slut. Då behandlas förslag som kommit in från medlemmarna i gruppen och man beslutar om förslagen

är värda att föra vidare. För det mesta rör det sig om sådant som faller inom ramen för administrativa avdelningens arbete. Gruppen har t.ex. tagit initiativ till införandet på hela kontoret av det numera internationellt antagna skrivsättet för datum - ex. 1971-08-24. Vidare har man gjort upp ett förslag till nytt brevpapper för firman; det ligger nu hos administrativa avdelningen. Man håller även på att utarbeta anvisningar för sådana som dikterar i diktafon - där det i många fall brister betänkligheten. Medlemmar ur gruppen skall vidare göra studiebesök vid kontorsutställningar för att få tillfälle följa utvecklingen på kontorssidan. Gruppen har även blivit anmodad av ADM AVD att vara med och arbeta fram regler för systematisk maskinskrivning, d.v.s. enhetliga regler för utskrift och uppställning av olika sorters dokument, promemorior, protokoll, rapporter m.m.

Många i gruppen arbetar aktivt med dessa saker i kommittéer och på annat sätt och intresset för gruppens arbete är verkligen tillfredsställande. Arbetsutskottet, som består av sex medlemmar, förnyas till hälften varje halvår. F.n. består det av Ulvi Paff, Brita Bergschöld, May Hedquist, Ulla Kärin, Ulla Ågren-Skarin och Karin Backman.

Vid gruppens vårsupé i juni berättade Gunnar Lindbergh informativt och trevligt om världens tankfart och Saléns andel i den och vid gruppmeetingen i oktober visade Gösta Ekeström färgbilder från Nordkorea och Kina.

Personnytt

Bengt Tengroth, f. 1932, är från 1 oktober vice verkställande direktör i Götaverken med ansvar främst för personal och utbildning. Han har gjort sig känd som fackföreningsman och kommunalman och är bl.a. medlem av Metalls förbundsstyrelse och LO:s representantskap.



Ian Pull har från 1 augusti knutits till Salén Argentina S.A. med placering i Buenos Aires från månadsskiftet september/oktober.



Sten Grotenfelt, för närvarande ekonomichef i Tor Line AB, kommer från 1 november att vara ansvarig för Salénrederiernas intressen i Cargolux Airlines. Placeringsorten blir Stockholm.

Håkan Lundholm, för närvarande ekonomichef i Salén Reefer Services, efterträder 1 november Sten Grotenfelt som ekonomichef för Tor Line.

Peter Winberg vid Salénrederiernas juridiska avdelning tillträder den 1 november en tjänst vid Götaverkens juridiska avdelning.

Tore Hugosson, Malmö, som hittills varit Salénrederiernas tekniske expert i flygfrågor, kommer från 1 september att vara knuten till Salén & Wicander, Stockholm, med huvudsaklig verksamhet inom företagets flygsektor.



För Gränges spelade bl. a. rederichefen Hugo Heidenstam och T.G. Wickbom, företagets informationschef.

GOLFSÄSONEN SLUTADE MED FÖRLUST OCH VINST

Golfsäsongen lider mot sitt definitiva slut för året och för Saléns del slutade den med förlust mot Enskilda Banken, som på Drottningholm tog revansch för en rad tidigare nederlag mot Saléns genom en tämligen komfortabel vinst med 7-3. Betydligt bättre gick det för salénarna i matchen mot Gränges, som på Lidingö Golfbana ett par veckor senare besegrades med 5-2. Salén-Nytts fotograf var på plats vid de båda matcherna och resultatet redovisas här invid.



Fr.v. Åke Lindbäck, Jacob Palmstjerna, Sture Ödner och Marc. Wallenberg från mötet mellan Enskilda Banken och Saléns.

Bananodling i miniformat på "Argonaut"

Bertil Crafoord, befälhavare i rederiets kyllastfartyg "ARGONAUT", hör till de flitigare bland Salén-Nytts tillfälliga medarbetare på våra fartyg världen runt. Lagom till pressläggningsdags har vi denna gång fått en liten rapport från honom, som visar att det mycket väl går för sig att kombinera praktiskt sjömannskap med agrara intressen, även om det av naturliga skäl sker i begränsad omfattning. Så här skriver kapten Crafoord:

"Det startade på en sight-seeingtur i våras nere i Puerto Bolivar. En ecuadoriansk plantageägare skänkte oss en liten bananplanta och en låda jord. Det hela omplanterades i en plastback i fartyget, och nu efter 6 månader har den skjutit i höjden, som synes på bilden. Chief Steward Åke Saming har hela tiden haft hand om skötseln av den flytande plantagen. Det lär väl aldrig bli någon större skörd, så United Fruit behöver ej befara konkurrens.

På bilden syns de glada bananodlarna kapten Bertil Crafoord, ekonomiföreståndare Åke Saming och maskinchef Alvar Leman bredvid den vackra plantan.



I bakgrunden under tavlan syns en sjömanstrofé, ett torkat skinn av ett långhårigt ecuadorianskt borstsvin. Det hör till stadsbilden i Puerto Bolivar att dessa långhåriga svarta grisar står tjuvrade utanför bostadshusen högljutt väntande på slakt."

Samtidigt som vi tackar Bertil Crafoord för hans bidrag till Salén-Nytts avdelning för bananodlingar riktar vi en vädjan till andra "odlare" i salénflottan, som vi tror oss veta att det finns många av, att sända oss liknande bidrag till kommande nummer av tidningen. Det är alltid lika stimulerande, speciellt för oss landkrabbor, att läsa dessa personligt färgade rapporter från fartygen, vilka bidrar till att öka de landanställdas många gånger bristfälliga kunskaper om livet till sjöss och i hamn. Välkomna med bidrag, alltså.

2 X 121.000 SALÉNTON TILL GÖTEBORG PÅ EN VECKA

Inom loppet av en vecka anlöttes Göteborg nyligen av två av Salénrederiernas största tankfartyg. Den 4 oktober anlände först T/T "SEA SPRAY" om 126.000 dwt med full last av crude (råolja), dvs. 116.000 ton, från Arzew i Algeriet. Redan påföljande dag var hon loss och avgick under kapten Arvid Posses befäl och med Rune Larsson som maskinchef mot Persiska Viken. Det var "SEA SPRAYS" första besök i svensk hamn sedan leveransen 1966.



t/t "SEA SPRAY" t.h. lossar olja i Torshamnen.

Fem dagar senare anlände systerfartyget "SEA SPIRIT" till Torshamnen med Gunnar Ajnefors som befälhavare. Lasten bestod av 115.000 ton crude från Mina al Fahla i Oman, av vilken 40.000 ton lossades i Torshamnen och resten i Fredericia, Danmark, dagen därpå. Sedan avgick hon till Forcados i Nigeria för att lasta crude för Trieste.

Det var även befälhavarebyte på "SEA SPIRIT" under Göteborgsbesöket. Gunnar Ajnefors gick på semester och avlöstes av John Signell. Maskinchefen Rune Bennersten hörde däremot till dem som var med både vid ankomst och avgång.

Båda fartygen går i timecharter för Shell.

Med anledning av annons om Toyota-bilar i förra numret av Salén-Nytt meddelar Salén & Wicander att 1972 års modeller f.n. är helt slutsålda, vilket i och för sig är glädjande, men inneburit att många presumtiva spekulanter inte kunnat lovas leverans. Först i december beräknas de nya 72-modellerna åter ha kommit in i tillräckligt antal för att försäljningen skall kunna ske i full omfattning. Det är sannolikt att priserna på bilar i allmänhet kommer att stiga från årsskiftet, såvida det allmänna prisstoppet då släpps, och det är därför anledning att hålla sig framme i god tid, säger man hos Salén & Wicander.

Koncern-Kort

- T/T "SEA SOVEREIGN" ägnas i nr 8 av den norska sjöfartstidningen "SKIP" en fyrsidig artikel med tonvikt på processdatasystemet ombord. Även i nr 9 av samma tidskrift kommer "SEA SOVEREIGNS" datasystem att behandlas.
- För C.H. Sörensen & Söner, Oslo, har från A/S Fredrikstads M.V. levererats ett bulkfartyg om 108.000 dwt som döpts till "ARIEL", alltså en namne till Saléns kylfartyg "ARIEL". Visste Ni förresten att "ARIEL" var en vattenande i den judiska mytologin?
- Öresundsvarvet levererade den 9/9 den sista av tre produkttankfartyg (multi-grade carriers) om 28.000 dwt till Rethymnist Kukukundis-gruppen i London. Maskineri: Götaverken 6 cyl. diesel. Alla tre fartygen har levererats 3 månader före utsatt leveransdatum.
- M/T "SEA SPIRIT" i skala 1:100 har blivit en populär modell på sistone. Hon har sedan i somras utgjort attraktivt blickfång på utställningar i Västerås, Eskilstuna och nu senast i Stockholms Frihamn.
- M/S "GRIPSHOLM" ligger sedan mitten av september på Götaverken för en genomgående invändig ansiktslyftning. Först i mitten av december – lagom till julkryssning – lämnar hon varvet.
- Det västtyska motorfartyget "STAR-MARK", som gick hårt på grund i Söderarmsleden i september, har under tre veckor legat på Finnboda för reparation av skrovet och översyn.
- Salén Interdevelop AB har lämnat en studie till Sydvästra Skånes Kommunförbund om möjligheter att ansluta den planerade Aerotrainbanan mellan Köpenhamn – Saltholm till Malmö och Lund med förgreningar mot Eslöv och Landskrona.
- M/S "SAN BLAS" gick den 17/9 in till den amerikanska flottbasen GUANTANAMO, belägen på Cubas sydkust, för att föra iland en insjuknad sjöman. Fartyget var på väg från Almirante i Panama till Bremerhaven och hade per "radiomedical" fått rekommendation från svenska läkare att gå in till första hamn med den sjuke.
- Ett 11-mannateam från TV i Göteborg har embarkerat Salénrederiernas *Atitlan* för att på en resa till Ecuador spela in en programserie om sjömannens vardag. Innehållet i serien bestäms till en del av den verklighet teamet uppfattar ombord. Inspelningen sker under medverkan av tre skådespelare och i övrigt av fartygets besättning. Bengt Bratt och Lennart Hjulström svarar för utformningen av programmen som skall sändas i färg i TV2.

Bättre utbildning efterlyses av många i enkät bland salénbefäl

I början av juni i år genomfördes bland rederiets befäl en undersökning i syfte att få en uppfattning om vissa personalgruppers syn på sin utbildning och inom vilka områden den borde förbättras. Den utfördes av sjökapt. Anders Johansson, på uppdrag av sjöpersonalavdelningen och redovisas för Salén-Nytts läsare av Börje Kjellstenius.

Undersökningen gjordes i form av en enkät bland 83 av rederiets hemmavarande befäl, representativt fördelade mellan olika fartygskategorier: kyl, tank och torrlast resp. m/s, m/t och t/t.

Av de tillfrågade besvarade 72 st., d.v.s. 88 %, frågeformuläret. Undersökningen begränsades till grupperna befälhavare (11 st.), överstyrmän (16 st.), andrestyrmän (8 st.), maskinchefer (18 st.), förste- och andremaskinister (10 resp. 9 st.), då vårt behov av information i utbildningsfrågor för närvarande anses vara störst beträffande dessa grupper. Totalantalet anställda inom de nämnda kategorierna uppgår till ca. 425. Enkäten omfattade således ca 17 % av dessa.

Förutom uppgifter om grundutbildning och genomgångna kurser upptog enkäten följande frågor:

1. Är den utbildning, som Du har, tillräcklig för att Du skall kunna fullgöra Ditt arbete? Om frågan besvarats med nej, varför?

På den frågan svarade 67 % ja, 39 % av dessa gjorde det förbehållet att detta gällde dagens fartyg, 33 % svarade nej under hänvisning till att kunskaperna inte var tillräckliga för tjänstgöring i moderna fartyg. Slår man ihop den grupp som svarat ja med tvekan med nejgruppen, eftersom motiveringarna för deras svar är lika, finner man att 60 % av undersökningsgruppen anser sig behöva kompletterande utbildning för att kunna göra en fullgod insats på moderna fartyg.

vanligast. Bland maskinbefälet dominerade kurser i reglerteknik, brandskydd och kylteknik. 9 % av de som tidigare genomgått kurser av olika slag uppgav att de haft svårigheter med att följa undervisningen p.g.a. dåliga förkunskaper inom El- och reglerteknik, symboler, schemaläsning etc.

3. Är det någon kurs Du tyckte var särskilt bra? Vilken? Varför?

Speciellt brandskyddskurserna har fått bra kritik. De som deltagit i denna har främst uppskattat de realistiska praktiska övningarna. Kurserna i Instrument- och reglerteknik på Honeywell har också fått bra kritik liksom radarkurserna och kurserna i personalledning och författningskunskap.

4. Är det någon kurs Du tyckte var onödig eller dålig? Vilken? Varför?

Glädjande nog har inga klagomål noterats.

5. Inom vilka områden skulle Du vilja utbilda Dig? Ange utbildning och orsaker.

Som framgår av tabell 1 har så gott som samtliga tillfrågade önskat vidareutbildning i instrument- och reglerteknik eller elektroteknik eller bådadara. Orsaken till detta är givetvis att sjöpersonalens utbildning på dessa områden inte kunnat hålla jämna steg med den snabba tekniska utvecklingen. Dessa ämnen har också angivits som signifikativa för skillnaderna mellan äldre och nyare examina. Det aktiva befälet har lagt märke till de nyutexaminerades bättre kunskaper. Den egna tjänsten styr givetvis önskemålen påtagligt. Personal i kylfartygen önskar sålunda vidareutbildning i kylteknik och

intresset för transportteknik och lasthantering är mycket stort på torrlastsidan medan personal på tankfartyg vill lära sig mera om oljor, kemikalier och säkerhetsfrågor. 27 % vill ha inblick i maskin- respektive däcksyrenka genom någon slags enhetsbefälsutbildning.

6. På vilket sätt skiljer sig Din utbildning från sjöbefälsskolan från Dina kollegors? (Reformerna från 1936, 1953, 1959 och 1968 åsyftas). Är det märkbart i praktiken, yrkeskunnighet osv. (Betänk då att den genom praktik inhämtade kunskapen inte skall inräknas).

37 % av de tillfrågade (34 % på däck och 40 % i maskin) ansåg att utbildningen blivit bättre på senare år. Däcksbefälet nämner särskilt språkkunskaper och apparatlära medan maskinbefälet anser att kunskaperna i instrument och reglerteknik avsevärt förbättrats. Flera av det äldre befälet tycker att de som nu utexamineras från skolorna har ett "friskare" sätt att tackla förelagda uppgifter på medan 6 % av de tillfrågade efterlyser större ansvarskänsla hos de yngre och tycker att utbildningen inte är lika gedigen som förr. 30 % säger sig inte ha märkt någon skillnad och 27 % vet ej.

7. Om Du blev erbjuden fort-/vidare-/specialutbildning av rederiet, skulle Du acceptera att genomgå kursen på fritid/semester utan ersättning således? Här gavs fyra svarsalternativ:

Alt. 1: Ja - alla

Alt. 2: Ja - men bara vissa som jag är speciellt intresserad av.

Alt. 3: Nej - rederiet skall stå för min utbildning.

Alt. 4: Nej - min utbildning är tillräcklig. Svar:

Alt.	1.	2.	3.	4.	Vet ej	s:a
BEF	3	—	3	—	5	11
ÖST	4	6	2	—	4	16
2ST	3	2	3	—	—	8
MCH	1	7	10	—	—	18
IMA	2	6	1	—	1	10
2MA	1	7	—	1	—	9
s:a	14	28	19	1	10	72

	Ämne	Befattning						
		BEF	ÖST	2ST	MCH	IMA	2MA	S:a
1	Instrument o. Reglerteknik	5	6	2	10	6	7	36
2	El. teknik o. apparatlära	6	5	5	8	7	7	38
3	Kylteknik	3	1	2	3	3	2	14
4	Maskinteknik inkl. turbin	2	4	2	2	—	—	10
5	Hydraulik	—	2	1	1	—	—	4
6	Transportteknik, lasthant.	4	3	1	—	1	—	9
7	Underhållsteknik	2	2	1	1	—	—	6
8	Oljekemi, säkerhetsfrågor	—	3	1	—	—	—	4
9	Brandskydd	1	2	1	1	1	—	6
10	Radarnavigering	3	3	1	—	—	—	7
11	Navigation, sjömansskap	—	—	—	3	1	—	4
12	ADB	—	3	1	—	—	1	5
13	Ekonomi o. administration	1	2	—	—	1	—	4
14	Personalledning	2	2	2	1	2	—	9
15	Författningskunskap	—	1	1	—	1	—	3
16	Språk	—	2	—	—	—	—	2

Tab. 1. Fråga 5.



2. Har Du varit på fortbildnings-/specialutbildningskurser? Om frågan besvarats med ja, vilka svårigheter hade Du?

78 % hade deltagit i en eller flera kurser. Bland däcksbefälet var radar-, reglerteknik- och personalledningskurser

8. Om Du blev erbjuden fort-/vidare-/specialutbildning av rederiet skulle Du acceptera att genomgå kursen i samband med semester, om Du får lön under kurs tiden?

Också här gavs fyra svarsalternativ:

Alt. 1: Ja – alla

Alt. 2: Ja – men bara vissa som jag är speciellt intresserad av.

Alt. 3: Nej – min utbildning är tillräcklig.

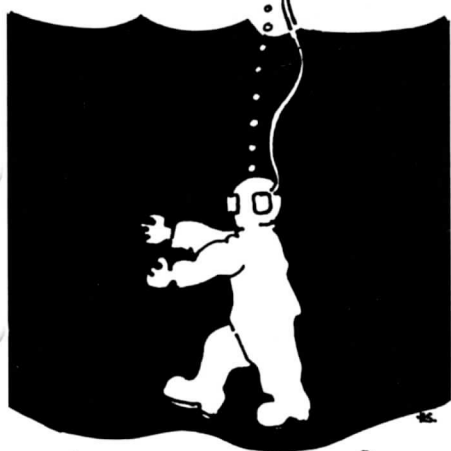
Alt. 4: Ja – om utbildning till enhetsbefäl.

Svar:

Alt.	1.	2.	3.	Vet ej	s:a	4.
BEF	9	—	—	2	11	3
ÖST	12	4	—	—	16	6
2ST	4	3	—	1	8	1
MCH	8	10	—	—	18	7
1MA	7	2	—	1	10	2
2MA	4	4	1	—	9	—
s:a	44	23	1	4	72	19

Av svaren på frågorna 7 och 8 framgår att samtliga som deltog i undersökningen utom en, som förebar åldersskäl, var intresserade av att delta i vidareutbildning i någon form. Betecknande för detta stora intresse är också att 60 % av samtliga, enligt svaren på fråga 7, är beredda att avsätta en del av sin fritid till detta och avstå från lön under kurs tiden.

..OM WASAS KAPTEN HADE HAFT BÄTTRE UTBILDNING I RADARNAVIGERING



..HADE FÄLTING FÅTT LETA SOM ATTAN..

En summering av de tillfrågades bakgrund visar att majoriteten av undersökningsgruppen som grundutbildning har folkskola (37 %) eller realskola (29 %) eller dess närmaste finländska eller norska motsvarigheter (19 %). 7 % har gått i folkhögskola efter folkskolan, 4 % har gått i enhetsskola och 4 % har en grundutbildning högre än realexamen. Undersökningsgruppen är alltså vad det gäller grundutbildning mycket homogen. Medelåldern bland de tillfrågade var 42 år.

Av däcksbefälet hade samtliga utom en avlagt svensk eller finsk (9 %) sjökapitens-examen. Av maskinbefälet hade 49 %

avlagt sjöingenjörsexamen, 22 % finsk övermaskinmästarexamen (motsv. svensk sjöingenjörsexamen), 27 % maskinteknikerexamen och 2 % norsk maskinistexamen. Anmärkningsvärt är att de maskinchefer, som avlagt sjöingenjörsexamen eller motsvarande i regel har omfattande utbildning vid sidan om. Detta har dock inte hämmat deras önskan att fortbilda sig.

Undersökningen tycks ha mottagits mycket positivt. Många har spontant uttalat sitt gillande till initiativet. De flesta har svarat med stor noggrannhet och resultatet verkar ge ett gott underlag för bedömning av de aktuella personalgruppernas utbildningsbehov. En jämförelse mellan vad som för närvarande erbjuds i kursväg och de önskemål som framkommit visar att mycket återstår att göra på detta område. Undersökningen har givit värdefull information och de ansvariga bakom densamma ber att genom Salén-Nytt få framföra ett tack till alla som haft vänligheten besvara enkäten.

SALÉNBEFÄL LÄR SIG SUPERTANKERS I SIMULATOR

Rederiet har för nautiskt befäl anordnat en träningskurs för manövrering av supertankers. Kursen var förlagd till det nyligen öppnade men redan välkända Instituut TNO voor Werktuigkundige Constructies i Delft, Holland, och pågick under tiden 11–15 oktober. I kursen ingick bl.a. att varje deltagare fick vara med om 40-talet verklighetstroga manövrar.

Från Salénrederierna deltog följande nautiker: Sven Jansson (kursledare), Bengt Svensson, Karl-Evert Ström, Allan Olofsson, Rolf Olsson, Glenn Lundström, Ivar Jönsson, samtliga sjökapitener.

Då kursen hölls så nära inpå Salén-Nytts pressläggning, hinner vi inte redovisa deltagarnas intryck i detta nummer, men vi hoppas kunna återkomma i nästa nummer med både text och bilder.

I grevens tid

Dagarna innan den amerikanska hamnarbetarstrejken bröt ut i slutet av juni låg tre Salén-fartyg samtidigt i Long Beach och lastade citrus. Det var "ALBANY", "ATITLAN" och chartrade "BERINGCORE", som alla hann ut just in time. Eric Baur, chefen för Salén InterOcean i Long Beach, har sänt oss bilden här nedan från detta säregna tillfälle. Akter om Salén-fartygen syns ett ryskt kyllastfartyg.



SALÉNARE I LIDINGÖLOPPET

I 1971 års Lidingölopp den 10 oktober ställde 9 salénare upp. 7 seniorer på 30 km, en dam och en veteran på 16 km.

Glädjande nog kom allesammans i mål, en fin prestation, speciellt av debutanterna Asta Kolma, Lennart "Speedy" Andersson, Bosse Jämtin, Björn Byrfors och Lennart Kleberg, att fullfölja loppet runt den rätt tunga banan.

Många roliga episoder hände efter banan, men av utrymmesskäl begränsar vi oss till att återge följande: Undertecknad befann sig vid första vätskekontrollen vid 7 km, där man just utropat att ca 800 man passerat. Jag får syn på salénaren Leffe Feldt (åskådare), ropar: – Är någon före mig? (avsåg då någon salénare). Svar: NEJ DU ÄR FÖRST! Stort jubel bland åskådarna.

Som avslutning kan sägas, att i jämförelse med Vasaloppet anses Lidingöloppet normalt vara hårdare med undantag för de två sista årens Vasalopp med ca 2–7 plusgrader samt dålig snötillgång.

Resultat:	Simon	
Damer 16 km:	75 Asta Kolma	2.14.02
Veteraner 16 km:	97 Valter Axelsson	1.32.30
Seniorer 30 km:	750 B. Simonsson	2.25.17
	841 G. Lindbergh	2.28.00
	1194 B. Byrfors	2.39.53
	1647 S. Svensson	3.01.23
	1725 L. Kleberg	3.08.08
	1792 B. Jämtin	3.17.55
	1879 L. Andersson	4.19.00



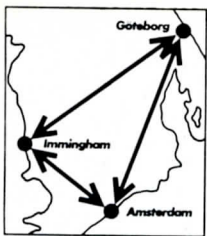
Ätta av de nio tappra samlade utanför rederiets kontor. Valter Axelsson hade förhinder.

SCHACK

Rederiets schackklubb efterlyser ännu en gång ett salénfartyg intresserat av ett parti "telegramschack". Detta skulle kort och gott gå till så, att dragen hängs på de telegram, som normalt utväxlas mellan rederi och fartyg. Skriv ett par rader till Salén-Nytt eller ännu bättre: sänd ett telegram. Desto fortare kan premiärpartiet börja spelas.

GUNNAR LINDBERGH VANN BÅTRALLY

Svenska Dagbladets familjebåtsrally i somras vanns för andra året i följd av "GLOBEN III" med Gunnar Lindbergh på tankavdelningen som navigatör. Här-omdagen var det prisutdelning på Svenska Dagbladet och Gunnar och skepparen ombord fick då ta emot sin andra guldpropeller.



TOR LINE

SALÉN-SPORT

REDERI-CUPEN I FOTBOLL

När endast några få matcher återstår att spela i redericupen i fotboll leder Salénrederiernas lag efter spelade nio matcher på 15 poäng följt av Gränges på 10 poäng och en match mindre spelad. Saléns serieseger torde alltså vara helt klar trots att en match återstår att spela, nämligen mot Johnsons.

RESULTAT

BRO	—	JOH	1 — 1
GRÄ	—	WAL	2 — 2
SAL	—	SJÖ	3 — 1
GRÄ	—	BRO	3 — 3
SAL	—	BRO	3 — 0

SERIETABELLEN 22/9 1971

SAL	9	7	1	1	28—15	15
GRÄ	8	4	2	2	22—12	10
WAL	8	4	1	3	19—11	9
SJÖ	6	2	1	3	12—13	5
JOH	5	0	3	2	10—15	3
BRO	7	0	2	5	5—26	2

Fotbollsresa i Västerled

Efter att ha blivit utmanade i fotboll av Klaveness Chartering, Oslo, reste ett Salén-gäng på 15 man den 10 september till den norska huvudstaden för att mäta krafterna med utmanarna. Lennart "Speedy" Andersson redovisar här nedan sina intryck från resan, som tydligen var i alla avseenden lyckad.

"Väl framme i Oslo möttes vi av våra värdar som med bilar tog oss till Hotell Carlton där vi skulle bo. Efter att ha lämnat av vårt bagage bar det iväg till fotbollsplanen Bygdøybane i Bygdøy, där vi efter en välspelad och juste match stod som segrare med 4—2. Våra mål gjordes av Torsten Klenell, Thomas Lynning, Björn Sjöberg och undertecknad (straff). Efter matchen väntade oss ett besök på Klaveness kontor på "Bananmodneriet", där vi efter att ha sett oss omkring bjöds på förfriskningar. På kvällen började vi med middag på restaurant "Ben Youcef", där vi bjöds på utsökt mat och dryck. Stämningen var "toppen". Efter "Ben Youcef" blev det Oslo "by night", vilket också arrangerats av våra värdar på ett utomordentligt sätt. På morgonen dagen därpå blev vi förda till Holmenkollen. Vi började besöket med att spela boccia. Klaveness tog revansch för nederlaget i fotboll. Per Haukeness vann med Kjell Andersson som tvåa. Efter att ha tittat på Holmenkollen-backen och sett oss omkring bjöds vi på frukost på vackra Frognerstieren med utsikt över hela Oslo. Efter frukost for vi till Fram- och Kontiki-husen i Bygdøy, ett av de populäraste sightseeing-målen i Oslo. Sedan var det dags att åka till Forneby för att stiga på planet och fara hem.

PTJ



Lennart Andersson överlämnar Salénflagga till den norske lagkaptenen.

Vädret under våra två dagar i Oslo var strålande. Sol från en klar himmel och rena sommarvärmen. Det var en resa som ingen av oss glömmar. Och det underbara sätt, på vilket våra värdar tog hand om oss, går inte att beskriva i ord. Det måste upplevas. Nu väntar vi bara på att Klaveness skall komma till Stockholm nästa år för att utkräva revansch."

"ARAWAK" I STÖTEN I TSINGTAO

Som bekant är det inte bara landanställda salénare som idrottar och motionerar, utan även de ombord i fartygen. Tyvärr nås vi alltför sällan av rapporter om de ombordvarandes idrottsliga bedrifter och Salén-Nytts idrottsida får därför ofta slagsida till förmån för de landanställdas aktiviteter.

Nu har vi emellertid via Handelsflottans Valfärdsråd nåtts av en rapport från överstyrman Lennart Sjöstrand i "ARAWAK", som berättar om hur det gick till när besättningen hade friidrottsdag för en tid sedan i Tsingtao, Kina. Vi citerar:

"Friidrottsdagen var mycket valarrangerad av våra vänner kineserna. Alla fick nummerlappar, startpistol användes på 100 meter, det var dubbel tidtagning på vinnaren i varje heat m.m. Vi sprang fyra stycken i varje heat, utom i det sista (rövarheatet), då vi var fem. Resultaten blev väl inte så märkvärdiga, men huvudsaken är ju inte att segra utan att kämpa väl. Vår nestor och pådrivare när det gäller idrott, kapten Blomquist, visade lovande takter i kula. Han har lovat börja träna den grenen, så kapten Viebke får se upp. Själv hade jag segern i y.o.-klassen att försvara, men jag misslyckades totalt i längdhoppet. Vår stafettid var ganska bra, men det brast naturligtvis i växlingarna och dessutom var vi trötta. Får jag i någon båt ihop ett gäng snabba grabbar skall sjöfolksrekordet efter lite träning åka all världens väg."

Arawakesernas idrottslag i Tsingtao gav 48.765 poäng, ett fint resultat. Men i skrivande stund rapporteras att "SAN BENITO" uppnått inte mindre än 58.956 poäng och "HUSARÖ" 38.115 poäng. Strongt gjort — de bästa resultat som någon gång gjorts av salénfartyg.

Ramsays

Tor Line till nytt kontor i Stockholm

I mitten av september flyttade Tor Line sitt stockholmskontor från Strandvägen, där det var inrymt i Salén & Wicanders lokaler, till Birger Jarlsgatan 6.

I samband med att det nya kontoret togs i bruk var press- och resebyråfolk inbjudna till information på restaurang Bolaget och i kontorslokalerna. Från detta tillfälle ser vi på bilden stockholmskontorets unga medarbetare samlade utanför kontorets entré: fr.v. Lena Nordgren, Monica Grundström, Claes Noree och Ann-Charlott Monteiro dos Reis.



SVENSK SEGER I TOR-LINE FOTBOLL

Dagmar Salén North Sea cup, DSNK, instiftades 1971, och är ämnad att spelas i dubbelserie mellan TOR-LINE-lag från Immingham, Amsterdam och Göteborg. Turneringen inleddes lördagen den 9 oktober mellan Immingham och Göteborg på sjöfolkets idrottsplats Rosenhill.

En hel del vackra kombinationer i andra halvlek dyrkade upp det engelska försvarsläset och efter ca 10 minuter var det klart för 1—0 genom Peter Lundblad. Denne kunde f.ö. inte vänta mer än ytterligare 8 minuter, innan han gjorde 2—0. Nu var den svenska publiken riktigt tillfreds, å vilket hörbara bevis gavs. Om detta faktum hjälpte engelsmännen att samla all sin fighting spirit är inte känt, men de kom igen starkt. Rob Marshalsea nickade in 2—1, och domarens slutsignal strax efter var inte ovälkommen.

Vid den efterföljande "banketten" yttrade TOR-LINEs styrelseordförande L. Parkfelt några väl valda, mycket diplomatiska, ord och överlämnade den av fru Dagmar Salén skänkta, mycket vackra, pokalen till göteborgarnas lagkapten, Lars Liljered. Spelarna fick dessutom mottaga minnesmedaljer, beledsagade av löften om ett varmt välkomnande i Immingham vid returmötet, vad nu dir. Paul Insley kunde mena med det.