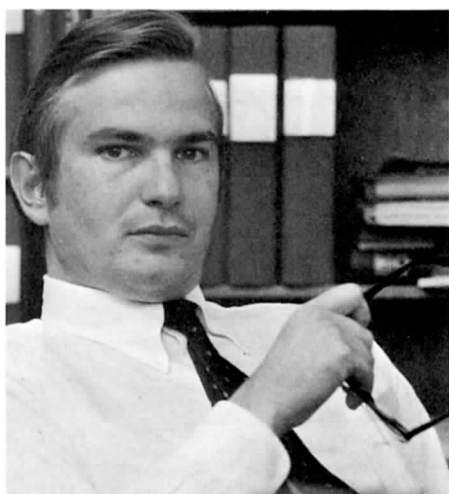




SALÉN NYTT

NR 6 - DEC. 1971 - ÅRG. 4





Ännu en gång har vi upplevt ett år av stark och omdanande utveckling i företaget.

Vi vill gärna vid årets slut tacka alla medarbetare, vars insatser gjort utvecklingen möjlig och vars entusiasm gjort resultatet värt mödan, och önskar Er alla

GOD JUL och GOTT NYTT ÅR

Per Olov Andersson
Per Olov Andersson



VD har ordet

Vid en informationskväll som i november hölls med den just pågående befälsträffen på Lovik och personalen på rederikontoret i Stockholm diskuterades bl.a. ett mycket viktigt problem. Ett problem som alltmånga plågat mig och övriga beslutsfattare i koncernen, nämligen den direkta personliga kontakten – eller snarare minskningen av densamma – mellan alltför många medarbetare i Saléns.

Grundinställningen hos oss är att vi måste ha nära personlig information för att rätt fatta beslut. Vidare att så många som möjligt skall kunna påverka och samverka till besluten.

Men att åstadkomma detta är i praktiken betydligt mera komplicerat, då företaget växer snabbt och medarbetarna bara blir flera och flera. På rederiets stockholmskontor sysslar vi nu med att tillvarata de goda erfarenheter vi gjort i Personalstiftelsen och avser att bygga ut till en större samrådsgrupp för att diskutera och påverka företagets och de anställdas framtid.

Vi har egentligen en ganska enkel situation på huvudkontoret av det skälet att allt under många år gått bra. Företaget har tjänat bra pengar och därmed har ägarefamiljen icke bara velat utan också kunnat ge goda villkor till de anställda. Detta förhållande avspeglar sig också i de mängder av sökande vi har till nya tjänster. De goda tiderna kan emellertid ta slut och vill man vara pessimistisk saknas förvisso ej argument. Vi tror oss dock om att kunna bygga en organisation som skall hålla om det börjar blåsa hårdare motvindar.

Vad här sagts gäller i tillämpliga delar för alla de landbaserade verksamheterna. Vi avser att söka föra ut lagandan även i de senast förvärvade företagen och det skall säkert gå bra.

När det gäller fartygen, som trots allt är så att säga grunden för vårt "välbefinnande", är kontaktsvårigheterna av rent praktiska skäl stora och alltför uppenbara för att behöva diskuteras i detalj.

Det är klart att många ledande personer i vårt företag borde besöka fartygen regelbundet för att direkt ta del av besättningarnas problem. Men vad gör man när arbetstiden redan är alltför lång?

Det är klart att samma personer – som mycket riktigt sagts från organisationshåll – borde sitta med i förhandlingsdelegationen där sjöpersonalens villkor avgörs. Men återigen, vad gör man när dessa förhandlingar mer eller mindre binder vederbörande i 12 månader? Nu blir ingenting bättre av att leta upp svårigheter och den organisation, som under fjolåret verkställdes, dvs. då Salénrederierna uppdelades i fyra rederier, hoppas vi skall medverka till att den sjöarbetande delen av företaget skall få bättre personliga kontakter på kontoren.

Hur man så mera konkret som seglande i Salénflottan skall kunna påverka beslutsfattandet och sin egen miljö har jag väl inget särskilt verkande recept på. Det är att hoppas att den nu pågående UT-SJÖ-utredningen skall ge en del generella svar, då dess målsättning omfattas i stort av alla.

Men detta löser väl som sagt inte frågan om sjöpersonalens direkta medverkan i sin egen flottas framtid och arbetsvillkor. Liksom det skett på rederikontoret kanske man kan hoppas på förslag?

Per Olov Andersson

Omslagsbilden togs av vittbereste fotografen Per-Olov Andersson, som även signerat samtliga bilder i 1972 års utgåva av Salénrederiernas väggländer.

Svedel-Linjen till Paris

Det sedan länge diskuterade förslaget att koncentrera Svedel-Linjens "management" till Paris har nu tagit fastare form och f.o.m. den 1 januari 1972 kommer linjen helt att skötas från Paris.

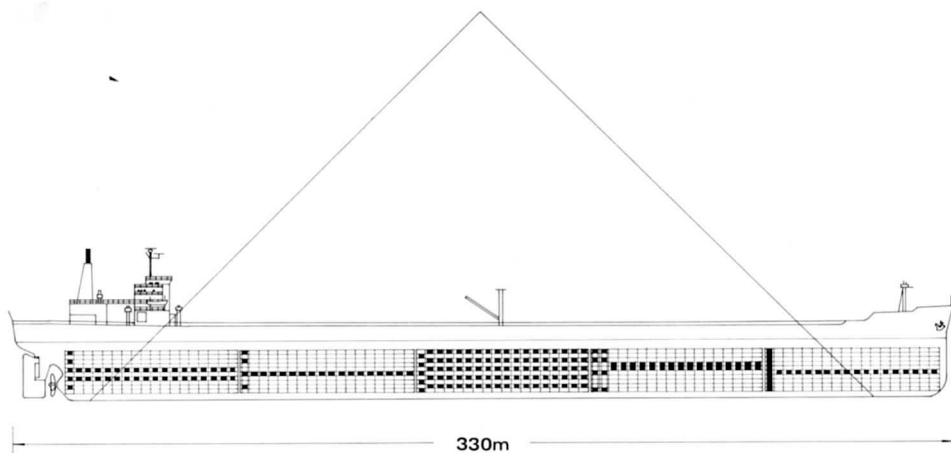
För detta ändamål har ett franskt företag bildats, Svedel Groupement d'Interêt Economique, i vilket Salénrederierna genom Svenska Ostafrika Linjen och Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux ingår som partners på basis av 50/50. Bakgrunden till beslutet är avsikten att undvika de intensiva kommunikationerna mellan Stockholm och Paris, varigenom en förenklad och mera effektiv skötsel av linjen kan uppnås, och därtill kommer vissa sjöfartspolitiska aspekter.

Som en följd av den beslutande förändringen kommer Charles Fletcher och Nils Hammar att stationeras i Paris från den 1 januari 1972.



Den nya bolagsbildningen innebär även att såväl Saléns som Delmas' skorstenmärken kommer att bli ersatta med nya alltefter fartygens ankomst till lämplig europeisk hamn. Det nya märket, som Arne Sandevärn varit idégivare till, är vitt mot den blå skorstenen och består dels av ett kvarnhjul – symbolen för våra franska partners på Svedel-Linjen – och inuti detta ett Salén-S. Märket kommer även att återfinnas på linjens och fartygens flaggor, brevpaper etc.

"Sea Serpent" levererad från Kockums



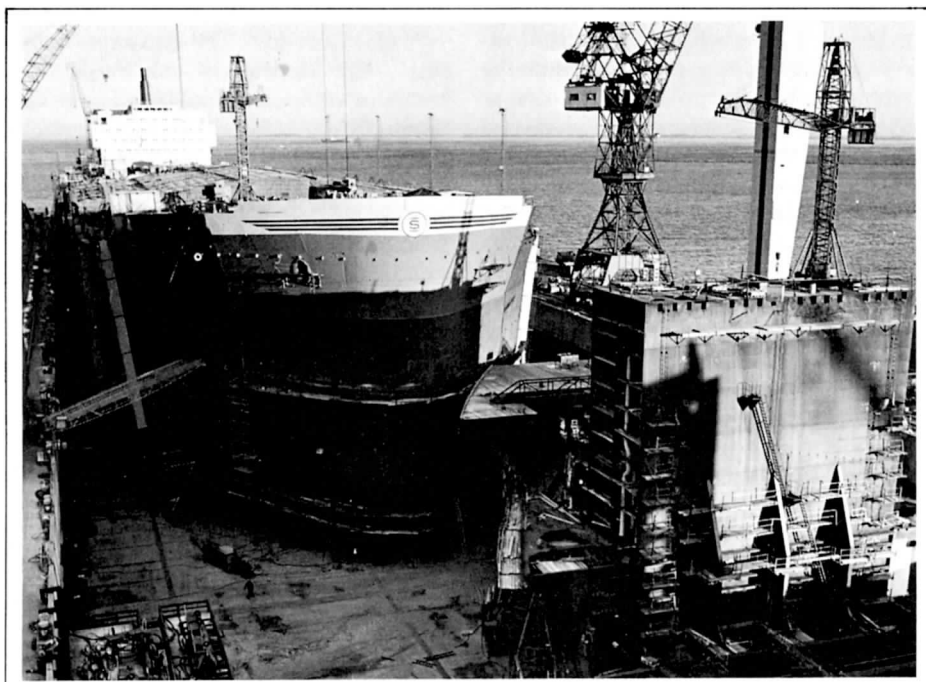
Kockums Mekaniska Verkstad levererade den 18/11 "SEA SERPENT" (nybygge 530), det första av 6 stora tankfartyg i beställning hos varvet av Salénrederierna. Övertagandet hade föregåtts av namngivning vid varvets utrustningskaj den 2/11 samt provtur mellan den 11-18/11, delvis i full storm, något som fartyget i alla avseenden klarade fint.

På Hortens redd övertogs "SEA SERPENT" av rederiet och omedelbart därpå gick hon in i en tre års charter för Texaco och gör nu sin första resa till Persiska Viken för lastning av crude.

"SEA SERPENT" mäter 255.350 dödsviktton, vilket innebär att hon kan lasta cirka 250.000 ton olja. Hon är f.n. Sveriges största fartyg, 330 meter lång, 52 meter bred och 25 meter djup. Siffror som i och för sig talar sitt tydliga språk



om fartygets dimensioner. Men hur stor är "SEA SERPENT" i jämförelse med t.ex. väl kända byggnadsverk?



Från Kockums alltid lika påpassliga fotografier har vi fått den här bilden, som visar två av våra nybyggen i vardande. T/T "531" ses i det närmaste klar att docka ut, vilket skedde en av de första dagarna i december, och till höger ses akterskeppet av nybygge "532", som vid samma dockfyllning förhalades från inre ändan av dockan till den yttre. Redan påföljande dag kölsträcktes akterskeppet till det fjärde salénfartyget i serien, t/t "533". Det går undan i Malmö.



"Sea Serpents" gudmoder, fru Karin Åsbrink, och maken, riksbankschef Per Åsbrink, omgivna t.v. av fru Eva Ödner och Sture Ödner samt till höger av fru Maj Thunholm och maken Lars-Erik Thunholm, chef för Skandinaviska Banken.

För att åskådliggöra detta har vi i fartyget låtit rita in höghusen vid Sergelstorg i Stockholm liggande i skrovet samt över fartyget silhuetten av Cheopspyramiden, allt i samma skala. Som synes får alla fem höghusen gott och väl plats i fartygsskrovet – det finns utrymme över även för ett sjätte. Men när det gäller Cheopspyramiden blir rollerna omvända. Den har en massa av 2,5 milj. kubikmeter och det skulle alltså krävas tio fartyg av "SEA SERPENTS" storlek för att rymma pyramiden.

När "SEA SERPENT" var på väg in till Göteborg inträffade det märkliga, att samtidigt två andra koncernfartyg befann sig inom synhåll, nämligen "SEA SPIRIT" på väg till Göteborg med crude, och "TOR HOLLANDIA" på ingående till Skandiahavnen. Från en helikopter gjordes försök att fånga de tre fartygen samtidigt på en bild, men detta misslyckades. Två blev det i alla fall, "TOR HOLLANDIA" och "SEA SERPENT", som vi visar på bilden ovan.

Befälhavare ombord är Bengt Svensson, maskinchef Evald Sjölund och ekonomiföreståndare Bertil Kvist.

Vid avgången från Horten befann sig, förutom fartygets ordinarie besättning om 35 man, representanter från olika leverantörer av teknisk utrustning till fartyget ombord.

6 milj. årspremie för "Sea Serpent"

Med anledning av vår artikel i förra numret av Salén-Nytt om t/t "SEA SERPENT" (nybygge 530) och övriga fartyg i samma serie har vi från en av våra läsare till sjöss mottagit följande insändare:

"Med intresse har jag läst Torbjörn Lundells utförliga redogörelse i Salén-Nytt över rederiets senaste tankfartyg från Kockums. Det skulle även ha varit intressant att få veta något om försäkringsvillkoren för dessa fartyg. Vore det möjligt att i ett kommande nummer av tidningen få artikeln kompletterad i detta avseende?"

Vi lät insändaren vandra vidare till Kjell Blixt på assurancesavdelningen, som nedan ger en betydande orientering beträffande försäkringsfrågorna.



Kjell Blixt

"Försäkringarna är ett mycket intressant och ganska komplicerat kapitel när det gäller tankfartyg i "SEA SERPENT"s storleksordning med deras stora värden.

Kaskoförsäkringen är den dyraste, och det är också den man ägnar största uppmärksamheten. Kort uttryckt täcker denna försäkring skador på det egna fartygets skrov och i maskin samt vårt fartygs eventuella ansvar vid kollision med annat fartyg eller fasta föremål, såsom kajer etc.

När vi skulle täcka kaskoförsäkringen för "SEA SERPENT" och hennes systerfartyg, hade vi som vanligt att väga premieofferter med olika självrisker mot varandra, för att uppnå den bästa försäkringen till billigaste premie. Assuradören tar för övrigt inte försäkring på en sådan båt utan någon självrisk alls, och detta överensstämmer ofta med redarens önskemål, eftersom premiekostnaden eljest skulle bli helt oöverkomlig. En självrisk av viss storlek är sålunda obligatorisk. Kaskoförsäkringen är som tidigare sagts mycket dyr för ett tankfartyg som "SEA SERPENT" och detta beror till stor del på tidigare dåliga erfarenheter för assuradörerna. Många minns säkert de stora olyckorna med "MARPESSA", "MACTRA", "KUNG HAKON VII", vår egen "SEVEN SKIES" och ytterligare några till, vilka alla inträffade under 1969 och 1970. När dessa har slutregle-

rats kommer de att ha kostat kaskoassuradörerna cirka 350 miljoner kronor. I några fall före!åg dessutom Loss of Hire-försäkring och assuradörerna har under dessa försäkringar fått punga ut med cirka 10 miljoner kronor. Redarna har givetvis också förlorat mycket pengar; i något fall räckte förmodligen inte försäkringspengarna till för att köpa ett nytt likvärdigt fartyg, och bara i fraktförluster under stillaliggande för reparation har redarna totalt förlorat cirka 135 miljoner, varav man alltså hade täckt och fick tillbaka under Loss of Hire endast 10 miljoner kronor.

Den näst kostsammaste försäkringen är krigskaskoförsäkringen. Där är premierna fasta enligt tariff och det finns egentligen ingen möjlighet att förhandla enskilt om dessa premier.

Protection and Indemnity-försäkringen (P & I) är också mycket viktig. Den täcker i princip vårt ansvar för omhändertaget gods, personer ombord på fartyget, stuvarskador samt oljespill. Skadereglering under denna försäkring är mycket ofta förekommande under hela året då det ju ständigt uppstår kortlossningar, lastskador samt sjukdoms-, olycks- och rymningsfall bland besättningarna. Kostnaden för P & I-försäkringen har under många år varit i stigande, och det har sina orsaker i en ökande skadefrekvens samt allmänt ökat kostnadsläge. Vid våra förhandlingar med P & I-klubben får man till viss del motverka premiehöjningar med höjda självrisker.

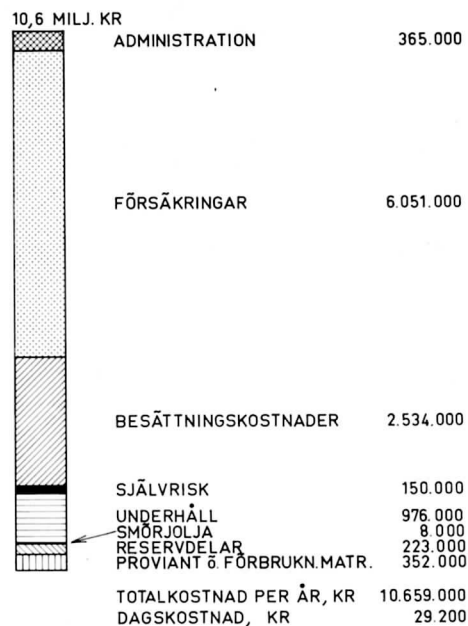
Totala försäkringskostnader per år för "SEA SERPENT" är cirka 6 miljoner kronor vilket motsvarar 16.500 kronor per dag. Detta är som alla förstår en mycket tung post och uppgår faktiskt till cirka 55% av totala dagskostnaden för fartyget, alltså den ojämförligt största posten. Som jämförelse kan nämnas att försäkringskostnaderna för torrlast- och kylfartygen endast uppgår till cirka 7-8% av dagskostnaden, och man ser alltså här att försäkringen för stora tankfartyg är oproportionerligt hög.

Man får hoppas att framtiden besparar oss liknande stora olyckor som nämnts ovan och att försäkringspremierna kommer ner på rimlig nivå. Känslan är också för närvarande den att premierna – även om den utvecklingen går trögt – hädanefter successivt blir lägre.

Överhuvudtaget är trenden i alla försäkringsformer den att rederierna måste ta på sig större och större självrisker för att totalt sett uppnå rimliga kostnader, och det ankommer på oss alla som kan påverka kostnader för haverier, lastskador etc. att göra vårt bästa för att hålla dessa kostnader nere."

I anslutning till Kjell Blixts redogörelse för försäkringsfrågorna finner vi det intressant och på sin plats att även visa hur dagskostnaderna i sin helhet för "SEA

SERPENT" i enlighet med stapeldiagrammet beräknas fördela sig.



Fyra salénfartyg sålda

Koncernens avdelning för köp och försäljning av fartyg hos Sven Salén AB i Stockholm har under oktober och november förmedlat följande försäljningar av salénfartyg:

M/T "ANCO SPRAY" om 16.450 tdw och byggd 1955 har sålts till Persipoolis Shipping Corp., Teheran, Iran. Leverans beräknas ske i Curacao 15-20 dec. Fartyget kommer att segla under namnet "SASAN" och blir det första privatägda tankfartyget i Iran. Hon sätts i första hand in i trafik med vegetabiloljor från US Gulf till Khorramshahr, Iran.

M/T "SEA SCOUT" (tidigare "Seven Seas") om 26.025 tdw och byggd 1957 har sålts till Helsingfors Steamship Co., Helsingfors, med överlämning omkring 7/12 i Rotterdam. Hennes nya namn blir "MELTEMI" och hon kommer att sättas in i frakt av crude från Svarta Havet och Trinidad.

M/S "CAYMAN" om 6.150 tdw och byggd 1956 har sålts till Maritime Company Overseas Inc. of Monrovia, Liberia, med överlämning i december/januari i Göteborg. Hennes nya namn är oss obekant men hon kommer att gå i reguljär banantrafik från Filippinerna till Japan.



M/S "HISPANIOLA" om 6.150 tdw och byggd 1956 – systerfartyg till "CAYMAN" – har sålts till Everett Orient Line Inc. of Monrovia, Liberia, med beräknad överlämning efter utlossning i Japan i slutet av januari 1972. Hon kommer att sättas in i samma trafik som "CAYMAN".

Isplog från Ekensbergs Varv



På Ekenbergs Varv sjösattes tisdagen den 16 november en isplög avsedd för Transportbolagets nya bogserbåt med en effekt på ca 2400 hk. Plogen är modifierad för "Starkodder" som har en maskin på ca 960 hk.

Isplogens längd över allt är 24,38 m, bredd 10,97 m, höjd till däck 2,59 m och höjd till backdäck 3,57 m. Vikten är 125 ton och plogen är indelad i 6 vattentäta avdelningar.

Djupgåendet, som justeras med ballastvatten, lär vara omkring 1,11 m. Enligt

senaste uppgifter från Canada skall djupgåendet anpassas efter isens tjocklek (max ca 0,5 m). Ett djupgående för på 0,75 m och ett djupgående akter på 0,9 m lär ge utmärkt resultat.

Isplogen fungerar genom att den spännes fast framför en bogserbåt av lämplig storlek. Bogserbåten behöver ej vara isförstärkt. Plogens nedre främre hörn skjutes in under isen och lyfter upp densamma varefter isen knäcks av en speciell "kniv" och kastas åt sidorna.

Salénare vid kinesiska muren

Salénarna är ett resande släkte. Vad sägs t.ex. om C.-H. Zethelius, som nyligen gjorde sin 17:e affärsresa till Japan? Till kategorin långresenärer hör även de tre rederirepresentanter, som i november besökte Kina. De fick därvid tillfälle att besöka bl.a. Kinesiska muren. Bland många fotografier, som togs vid detta tillfälle, återger vi ett, taget vid Kalgan, och som ger en god föreställning om murens imponerande dimensioner. Visste ni förresten att Kinesiska muren är cirka 400 mil lång — alltså ungefär tur och retur Smygehuk — Tre riksröset?



På muren vid Kalgan ses fr.v. en kinesisk tolk, befraktningschefen på Zhongzu, Liu Yun Cjing, Rolf Säterberg och Bosse Pernemar. Bakom kameran fanns Bengt Lidén.

Svensk rodde 5000 sjömil

Anders Svedlund heter en ung man från Mullsjö, som kan komma att låta tala om sig framöver. I bästa Tor Heyerdahl-anda har han ensam i en roddbåt tagit sig tvärs över Indiska Oceanen från Australien till Madagaskar, en sträcka på 5.000 sjömil. Väl framme i Diego Suarez, efter många sällsamma upplevelser och hårda strapatser under den märkliga rodden, visade det sig svårt, att med de begränsade kontanta medel Anders förfogade över, ta sig till Europa eller åter till Australien.

I det läget kontaktade han via en bekant i Sverige Salénrederierna med en önskan om bistånd för att ta sig vidare hem. Eftersom våra egna linjefartyg endast anlöper ostafrikanska hamnar, tog vi kontakt med Den Skandinaviska Öst-Afrika Linje i Oslo i saken. Dess direktör, Eilif Bang Jr, insåg genast att det här var fråga om en prestation utöver det vanliga och beslutade sig för att hjälpa Anders Svedlund. "Jeg vil nå foreslå, at hvis han har rodd så langt, han fortsetter å ro fra Diego Suarez till Nessi-Bo, whor vi kan ta ham ombor på "Altafjord", skrev Eilif Bang till sin representation i Natanarivo. Resultatet blev att Svedlund i dag är på hemväg ombord detta fartyg och med honom hans lilla roddbåt.

Om allt går planenligt torde Anders Svedlund kunna fira julen hos sina anhöriga i Mullsjö. Och det var länge sedan sist, han har inte varit i Sverige på 21 år.

Koncern-Kort

- I samband med att "SEA SOVEREIGN" den 21–23/10 lossade i Rotterdam och Zeebrugge besöktes fartyget av representanter för svenska varv och rederier samt experter från Stiftelsen för Svensk Skeppsforskning och motsvarande holländska organisation. Därvid gavs tillfällen att studera datoranläggningen ombord samt att från personalen inhämta driftserfarenheter.
- Rolf Zandén från Sveriges Radio följde med "SEA SOVEREIGN" från Rotterdam till Zeebrugge den 21–23/10 och gjorde därvid en inspelning för svenska utlandsprogrammet ombord. Här intervjuar han fartygets befälhavare, Karl-Evert Ström, som avlöste Roland Berg för semester.



- "Alla bygger vi båten" heter en 52-sidig broschyr, som Öresundsvarvet färdigställt och börjat distribuera. Broschyren har en tilltalande utformning och presenterar varvet i sin helhet samt vad det innebär i olika avseenden att arbeta där.
- Salénrederiernas koncernbroschyr på engelska har tidigare under hösten distribuerats till fartyg, agenter och övriga intresserade. Motsvarande svenska edition föreligger nu också klar och distribueras efter hand på samma sätt som den engelska. Den kan även rekvireras från rederiets reklamavdelning.
- Den s.k. grå arbetskraften vid Götaverken är på väg att helt avvecklas. Bengt Tengroth meddelar att av de 650 man grå arbetskraft, som tidigare i höst var verksamma vid Götaverken, återstod första veckan i december endast 150. I januari skall även dessa vara ersatta med direktanställd arbetskraft.
- Götaverkens Göteborgsvarv, som under alla år hjälpt Arendalsvarvet med att tillverka sektioner till Arendals nybyggen, skall nu flytta denna tillverkning till Arendal, som har de bästa resurserna för arbetet. Det innebär bl.a. att ungefär 160 anställda berörs. Flyttningen skall genomföras under de närmaste månaderna.
- Sölvesborgs Varv ligger i förhandlingar med AB Nynäs-Petroleum rörande en asfalttanker om 3.800 tdw. Leveransen är beräknad till våren 1973. Affären är en fristående företeelse och genomförs helt utanför de diskussioner som förs om varvets framtid.

I den långa raden av trotjänare i Salénrederierna intar förre direktören i företaget, 79-åriga Per Agdur Timm, en framträdande plats. Han var med redan på den tiden, när Sven Salén gjorde sina första erfarenheter som redare för egna fartyg och hann även uppleva och medverka till rederiets snabba tillväxt inom tank- och kylmarknaden innan han 1958 gick i välförtjänt pension.



– Det var 1923 som jag kom till Banan-Kompaniet. Vi hade då kontor på Appelbergsgatan 58 och på andra sidan gatan låg bananlagret. Till att börja med var det bara Sven Salén och jag i företaget men 1924 blev Martin Wahlström anställd som kassör, säger dir. Timm inledningsvis, när han berättar för Salén-Nytt om gångna tider hos Saléns. Vi hade förhyrt m/s "NORDEN" och satt in henne i banantrafik mellan Rotterdam och Stockholm via Limhamn. 1924 köpte vi vår första egna båt, en gammal grek som låg i Swansea. Vi byggde om henne vid Lindholmens varv, döpte henne till "CHR. MATTHIESSEN" och satte därefter in henne som vår andra bananbåt på Rotterdam. Precis på klockslaget varje måndag morgon måste vi ligga långsidan Elders & Fyffes inkommande bananbåt i Rotterdam för att så snart bananlasten var intagen avgå till Limhamn och Stockholm.

– I Stockholm lossade vi vid Nybrokajen, där det alltid var mängder av skådelystna. På den tiden kom Sven Salén själv upp till Stockholm från Göteborg, där han hade ett kontor, var fjortonde dag för att övervaka lossningen. Han åkte då motorcykel och satte ständigt nya fartrekord på sträckan, något som han sällan glömde att rapportera. Senare köpte han en gammal italiensk sportbil och då gick det undan än värre.

– Vi började även frakta bananer från Rotterdam upp till Kristiansand, Oslo och Göteborg med andra förhyrda båtar och sedermera lastades styckegods på både ut-

och hemgående resor. 1923 inleddes även fraktningar av tändstickor i anseliga mängder för Tändsticksbolaget i Jönköping från Västervik till Rotterdam och Amsterdam f.v.b. till Holländska Indien. Dessa skeppningar fortgick ända fram till slutet av 50-talet, när den politiska oron i Indonesien satte stopp för trafiken.

– Vårt första nybygge var s/s "R.H. SANDERS" om 1750 tdw, som byggdes i Fredrikstad 1931. Hon gick en tid med bananer från italienska Somaliland till Genoa. När hon i december 1933 togs ur denna trafik och var på väg från Genoa till Spanien totalförliste hon efter en våldsam brand ombord. Vi var i övrigt ganska väl förskonade från allvarliga haverier, säger dir. Timm. Men vår första båt med namnet "JAMAICA" blev påseglad av en tysk i Scheldemynningen 1933 och sjönk. Hela besättningen räddades, men kaptenen tog haveriet mycket hårt. När han kort tid därefter infann sig på rederikontoret på Kungsgatan 7 i Stockholm, fick Sven Salén framför sig se en otröstlig och nedbruten man. – Vad gråter du för då? frågade Sven Salén den i övrigt både energiske och skötsamme kaptenen. – Jag har ju mistat båten, svarade kaptenen. – Jasså, inte värre, sa då Sven Salén och skrattade och därmed lättades kaptenens tungsinne en hel del.



"R.H.SANDERS" har dragits in till St. Tropez redd. Bilden hämtad ur Sven Lantz' arkiv.

– Sven Salén hade en synnerligen fin näsa för vad som kunde vara lönsamt. T.ex. när han efter krigsutbrottet 1939 köpte 7 gamla ångare från den något excentriske maskinist Andersson i Karlshamn. Båtarna var byggda 1868, 1879, 1880, 1881, 1882 och 1903 och sattes in i trampfart med kol och malm och blev riktigt lönsamma. Fina resor var även boskapsresorna vi gjorde mellan Sverige, Polen och Belgien. Men det hade även sina risker och poänger. Vid ett tillfälle visade det sig att det fanns en ko mer ombord vid ankomst till Polen än vad som var manifesterat. Tullen ställde till med ett fasligt rabalder ända tills det uppdagades att en av korna hade nedkommit med en välskapt kalv under överresan.

Per A. Timm är en god berättare med ett klart minne av det förgångna. Kanske kan vi vid något senare tillfälle återkomma i vårt husorgan med ytterligare glimtar ur hans minnesförråd från rederiets tidigare uppbyggnadstid, vilket kan vara lärorikt för oss som kommit in i företaget på senare tid.

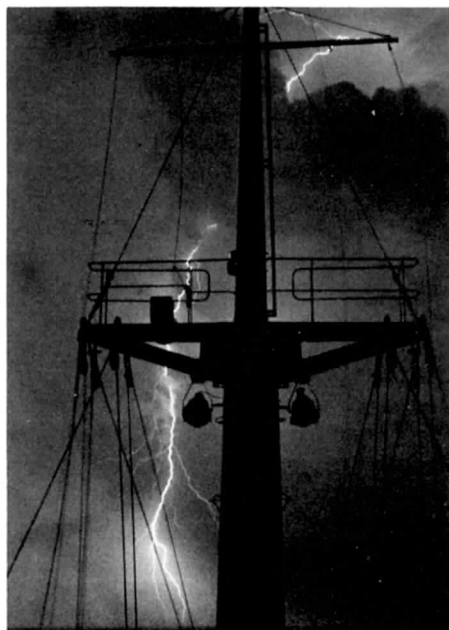
Julklappar till "Ledarö"

När m/s "LEDARÖ" första dagarna i december låg i Värtan gjorde TV en inspelning ombord, som sändes i programmet "Halv sju" den 16 december. I samband med inspelningen överlämnades några julklappssäckar från Sjömansinstitutet i Stockholm till besättningen och från detta tillfälle ser vi på bilden Egon Sjödin och Eric Ahlberg från Sjömansinstitutet och fartygets trygga befälhavare, Bengt Isberg, t.h.



Billiga blixtrar

För en tid sedan råkade M/S "ATLANTIDE" ut för ett ovanligt kraftigt åskväder. Det blixtrade och dundrade i flera timmars tid och en rad av de storslagna blixtrarna förevigades av påpassliga amatörfotografen Staffan Jonsson, som vid tillfället var 2:e styrman ombord. Bilderna tog han helt enkelt genom att hålla kameran öppen och "samla blixtrar".





29 sjöbefäl i salénträff på Lovik

Det har än en gång varit informations-träff för Saléns sjöbefäl på natursköna Lovik på Lidingö. Den 22 nov. samlades 29 nautiker och tekniker till den första "lektionen" och fem dagar senare slutade träffen med att deltagarna besökte rederiets huvudkontor, där tillfälle gavs att närmare känna en del av de avdelningar och personer som handhar fartygens skötsel. Följande befäl deltog i träffen: John Signell, Göran Skantze, Roland Berg,

Ferdinand Henning, Lennart Sjöstrand, Jan Stagling, Per Lange, Leif Falk, Glenn Lundström, Bernt Sandvik, Anders Roos, Klas-Henrik Lind, Sven Pettersson, Kjell Stridh, Roger Schölander, Pekka Ojala, Lars Bäckman, Arne Jansson, Gunnar Thelin, Sixten Esberg, Torbjörn Landquist, Lennart Larsson, Henrik Hesselman, Gunnar Hedengren, Kjell Grönberg, Lennart Rydberg, Johannes Norberg, Gunnar Angerby och Bertil Johnson.

Sven Lantz, rederiets "meste" befälhavare, har talat in ett flera timmar långt band, som handlar om Saléns förr och nu med tonvikt på livet i fartygen och i hamn. Han har även låtit oss ta del av en diger samling historier, som han samlat i maskinskriven volym under sina många år till sjöss. Vi kommer vid lämpliga tillfällen att i våra spalter återge en del av dessa historier och hoppas därmed även att kunna inspirera andra i koncernen att bidra med egna eller andras historier – helst givetvis sådana med maritim anknytning.

Här följer Sven Lantz' första bidrag.

Det första japanska ordet jag lärde mig var "arrigato", vilket betyder "tack". Det påminner mig om den enda japanska "roliga historia" jag hört och den berättades vid en lunch ombord i en båt av en japp.

En utlänning kom till Japan och det första han lärde sig var "arrigato", men för att komma ihåg det, tänkte han på "alligator". Det gick bra ända till en dag, när han blandade bort begreppen och sa: "Krokodil".



SKG

Vid Sekreterare Korresponden Gruppens senaste träff den 17 nov. orienterade C.-H. Zethelius om världens kylfartygsstrafik med tonvikt på Salén Reefer Services' andel därav. Dessutom förekom sedanliga förhandlingar och diskussioner.

"Cayman" undsätter fiskebåt

Enligt telegram från befälhavaren på M/S "CAYMAN", Rune Fredin, undsatte fartyget den 26/11 på resa från Golfito till Rotterdam den columbianska fiskebåten "MARONI BELLE", som råkat i sjönöd.

Fiskebåten med fem mans besättning hade drivit i fyra dagar och tagit in en del vatten och hade fått vatten i sin bunkerolja med påföljd att maskineriet stoppat. När "CAYMAN" kom till undsättning var både mat och färskvatten slut ombord, en man var sjuk och två hade nervbesvär. "CAYMAN" lade bi, sände över vatten och proviant med hjälp av raketlina och stannade kvar vid fiskefartyget i avvaktan på att ett annat columbianskt fiskefartyg skulle anlända med ny bunkerolja. Efter tio timmar anlände även detta fartyg, som hette "VIKINGO", vägled av positionsuppgifter och fallskärmsljus från "CAYMAN" och övertog assistansen av "MARONI BELLE". "CAYMAN" kunde där efter återuppta den tillfälligt avbrutna resan mot Rotterdam.



Dramatik till sjöss

I förra numret av Salén-Nytt kunde vi berätta om hur "SEA SOVEREIGN" räddade 29 besättningsmän från det brinnande cypriotiska fartyget "UNION" utanför Nigerias kust. Enligt uppgift brann fartyget ännu fem dygn efter det att besättningen hade lämnat det och sjönk därefter. Besättningen medföljde "SEA SOVEREIGN" till Rotterdam, varifrån den sändes till resp. hemorter.

Från räddningsaktionen har vi fått många utmärkta bilder, tagna av besättningsmän ombord "SEA SOVEREIGN", och även en färgfilm, som fartygets pumpman, Jan O. Andersson, tog med en kamera han fick låna av matros Manfred Mildner. Vi har även fått en intressant bandupptagning av samtalen mellan fartygens båda befälhavare, som återger alla

väsentliga skeden under räddningsaktionen.

På bilderna ser vi Gunnar Sjöbris, överstyrman på "SEA SOVEREIGN", i walkie-talkie-samtal från livbåten med befälhavarna. Lilla bilden visar "UNION" övertänd och övergiven av hela sin besättning. Båda dessa utmärkta bilder togs av andremaskinist Torsten Hjalmarsson.



När "Christer Salén" förlorade förskeppet och seglade hem 12.000 mil med snöplogstäv

Det är i år 20 år sedan M/S "CHRISTER SALÉN" om 9.100 tdw. under hårt väder bröts i två delar i Japanska sjön på resa från Yokohama till Vancouver i Kanada. Hela förskeppet slets loss, passerades av akterskeppet och försvann för att därefter aldrig mer återfinnas. Akterskeppet tog sig för egen maskin in till Yokohama där det provisoriskt försågs med en "snöplogstäv", varefter det genomförde bedriften att klara den 12.900 sjömil långa hemresan till Bremen utan missöden. Om "CHRISTER SALENS" sällsamma uppenbarelser på världshaven skrev Sven Salén följande: "Säkerligen var det en hel del sjöfolk som när de såg detta underliga flytetyg gick under däck och lovade sig själva att aldrig mer förtära brända eller destillerade drycker."

Ombord i "CHRISTER SALÉN" vid händelserna i Japanska Sjön och under hemresan fanns två besättningsmedlemmar, som ännu är i rederiets tjänst, nämligen dåvarande maskinchefen Rolf Bergkvist, numera teknisk chef för kyl-lastrederiet, och fartygets båtsman Alfred Bengtsson, som efter bl.a. en tids tjänst som styrman i "SEA SAGA" numera är verksam vid rederiets centralförråd i Göteborg.



Rolf Bergkvist var maskinchef ombord.

För att i någon mån undanröja den flora av felaktiga versioner som under åren kommit i omlopp beträffande "CHRISTER SALÉNS" tudelning och för att hugfästa minnet av ett dramatiskt blad i Salénrederiernas historia har vi bett Rolf Bergkvist lämna sin version av haveriet vilken följer här nedan.

På den aktuella haveriresan var Yokohama sista lastningshamn, varifrån fartyget avgick onsdagen den 14 februari 1951. Lasten bestod av ca 6.350 ton malm, kopra, kakao, styckegods, både sågad mahogny och stockar med vikter upp till ca 10 ton vardera på för- och akterdäck. Ombord fanns 10 passagerare, några förresten nygifta och på bröllopsresa.

Vädet vid avgång var det sämsta möjliga med hård vind och snöbyar, varför fartyget under natten tvingades ligga bi. Påföljande dag var vädet fortfarande dåligt med mycket grov sjö. Däcksbesättningen arbetade med att tajta åt kättingarna, som användes att surra däckslasten med – i rådande väderlek ett riskfyllt arbete på de hala mahognystockarna. Vid

16-tiden kunde en viss väderleksförbättring noteras, men fartyget arbetade fortfarande mycket hårt i den grova sjön.

FARTYGET BRÖTS I TVÅ DELAR

Kl. 18.15 skakade hela fartyget våldsam under öronbedövande brak, och mycket snart kunde det konstateras att fartyget brutits i två delar just på förkant av vegetabiltankarna. Det lossitna förskeppet – i det närmaste halva fartyglängden – passerade uteder vår BB-sida och gav först ett intryck av att vi kolliderat med ett vrak, men istället såg vi att det var vårt eget förskepp! Befälhavaren var på bryggan för att med överstyrman diskutera erforderliga försiktighetsåtgärder, och jag var själv på väg ner i maskin i samma ärende efter att ha deltagit i diskussionen på bryggan.

När fartyget bröts slog all elektrisk ström ifrån och maskinanläggningen i sin helhet stoppades. Frånsett en del rörbrott, bl.a. på luftledningar och ångrör, var maskinrummet intakt och akterskeppet var utan nämnvärda skador eller läckage. Alla kommunikationer mellan brygga och maskin var brutna, varför vi tvingades kommunisera genom "löpare" och semaforera maskinmanövrarna via skylightet.



"CHRISTER SALÉN" har lyckligt tagit sig in till Yokohama Shipyard.

SOS – KRIGSFARTYGG TILL UND-SÄTTNING

All last på fördäck, 100-tals grova stockar, hade kommit på drift och slog hårt mot skrovet i den grova sjön, varför det beslutades att om möjligt med lägsta tänkbara fart manövrera bort från det farliga grannskapet. Vi lyckades snabbt åter få igång maskinanläggningen. Under tiden hade det också lyckats telegrafisten att rigga en nödantenn – en strong insats under dessa väderleksförhållanden. SOS sändes och besvarades mycket snart av bl.a. två amerikanska trupptransportfartyg, "MARINE PHOENIX" och "GENERAL G.C. MORTON", som var på väg till Korea med soldater.

Risken för totalhavari var mycket stor i den grova sjön, som slog och bröt mot maskinskottet mellan huvud- och shelterdäck, eftersom vegetabiltankarna endast skyddade som en buffert upp till huvuddäck. Sjöarna vräkte in vid brottstället och lyfte varje gång de delar av väderdäcket som fanns kvar, och risken för att maskinskottet skulle fläkas upp var mycket stor. Livbåtarna gjordes klara och alla ej direkt inblandade i nödvändig vakt- eller säkerhetstjänst var samlade i närheten av båtdäck och klara för omedelbar bemanning av livbåtarna.

Vetskapen om att bästa tänkbara räddningsfartyg med högsta fart stävade mot oss, inverkade lugnande på alla ombord. Redan vid midnatt upptäcktes ljus mot himlen från örlogsfartygen som körde med alla sina strålkastare riktade rakt upp.

Sedan stormen avtagit något påbörjades nästa morgon, den 16 februari överföringen av samtliga passagerare samt ca 2/3 av fartygets egen personal. De båda fartygen manövrerade upp på några fartyglängders avstånd, ett på vardera sidan om "CHRISTER SALÉN", och från

"MARINE PHOENIX" på vår BB-sida sjösattes en kraftig liv- och landsättningsbåt bemannad med verkligen stronga grabbar. Samtidigt hängdes kraftiga nät ut efter krigsfartygens sidor med en hel del folk spridda ut över näten. När livbåten kom långsidan "CHRISTER SALÉN" firades passagerare och besättningsmän ner fritt hängande över sidan. I rätta ögonblicket, när avståndet var ett minimum till livbåten, lade man av och livbåtsbesättningen stod klar och tog emot.

Vår egen däcksbesättning bemannade en lotsledare på vardera sidan för att vara i första hand våra passagerare och mindre vant sjöfolk bland besättningen behjälpliga. Men vår egen rullning var mycket svår och livbåtens rörelser än värre, varför en uthängd lotsledare var till ringa eller ingen nytta. Vid återkomst till örlogsmannen styrde livbåten bara upp mot nätet där sedan alla "fiskades" upp och snabbt togs upp på däck. Denna procedur upprepades två gånger, varefter all överenskommen personal hade flyttats över från "CHRISTER SALÉN" till "MARINE PHOENIX". Det hela var över på en timma.

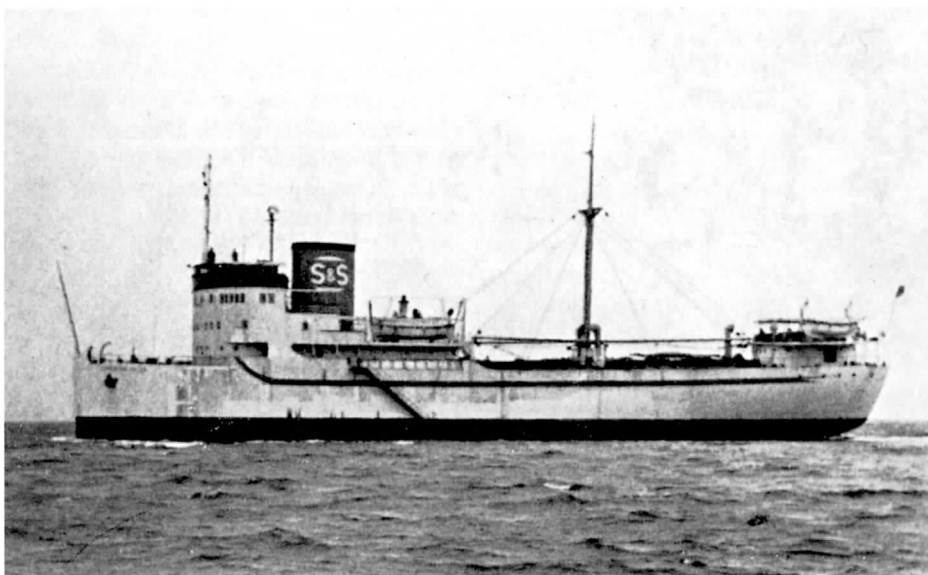


Alfred Bengtsson var fartygets båtsman.

LIVBÅTEN SÄNKTES

Det fanns ingen möjlighet att i rådande sjöhävning åter ta ombord livbåten, som istället blev sänkt. Inga som helst personskador uppstod vid överflyttningen mellan fartygen, utan alla kom perfekt ombord i "MARINE PHOENIX", vilket i första hand måste tillskrivas livbåtsbesättningens föredömligt goda sjömanskap. Befälhavaren i livbåten var en sveskättling från Värmland, en stor och reslig viking, huvudet högre än övriga i båten.

Vid 8-tiden var allt klart och vi började gå med endast två knops fart mot Yokohama, assisterade av "MARINE PHOENIX", medan "GENERAL G.C. MORTON" fortsatte sin egen tillfälligt avbrutna resa mot Korea.



"..... detta underliga flytetyg"

"CHRISTER SALÉN" SKULLE SÄNKAS

Intressant i sammanhanget är att man från örlogsfartygen insisterade på att all personal på "CHRISTER SALÉN" skulle överföras till "MARINE PHOENIX" för att man sedan genom beskjutning skulle kunna sänka "CHRISTER SALÉN". Detta med tanke på risken att ha ett "vrak" flytande i farvatten som dag och natt passerades av många örlogsmän. Eftersom vi trots allt höll oss flytande med maskinläggningen intakt och egen, om och begränsad, manöverförmåga, avvisades givetvis alla förslag om sänkning.

Under återresan mot Yokohama förbättrades vädret, men sjön var fortfarande grov. Risken att förliga skottet mot maskin skulle fläkas upp fanns kvar, dels på grund av fartygets egen fart, dels till följd av de grova sjöar som rullade in vid brottstället och hela tiden pressade mot maskinskottet och tryckte upp och slet sönder de väderdäcksplåtar som fanns kvar. I avsikt att minska trycket mot maskinskottet försökte vi backa fartyget, men det visade sig omöjligt att hålla rätt kurs med denna metod. Oavsett varierande rodervinklar körde vi enbart i cirklar, varför vi återgick till normal fart framåt med absolut lägsta styrfart. Resan fortsatte på detta sätt utan att något anmärkningsvärt egentligen inträffade. Under dagen den 17:e mötte en högsjöbogserare som genom vårt försäkringsbolags försorg sänts ut från Yokohama, varför också det andra örlogsfartyget kunde lämna oss och fortsätta sin avbrutna resa sedan det fört lämnat iland passagerare och besättning i Yokohama. Själva fortsatte vi som tidigare mot Yokohama för egen maskin medan bogserbåten följde oss som en extra säkerhet.

FARTYGET SÄTTS PÅ GRUND, FÅR NY FÖRSTÄV

Söndagen den 18 februari på morgonen stävade vi åter in i Yokohamas hamn.

Genom hamnmyndigheternas anvisning sattes fartyget på grund mot en sandbank längst in i hamnbassängen samt förtöjdes med grova vajrar mot land. Alla ombord var dödströtta efter flera dygns sömnlöshet och spänning men ack så lyckliga över att åter vara i hamn. Den tidigare i Yokohama landsatta delen av besättningen kom ombord på förmiddagen och övertog vakttjänsten.

Vad som sedan hände fram till det "CHRISTER SALÉN" åter den 11 februari 1952 lämnade A.G. Weser i Bremen med nytt förskepp är i sig självt en lång och delvis mycket intressant historia, men av utrymmesskäl lämnas här endast ett kort sammandrag.

Japan var vid denna tidpunkt ockuperat av USA-trupper, och all handel var mycket komplicerad, varför lossningen av lasten i akterskeppet blev både långvarig och besvärlig. Särskilt besvärligt var det att få iland 42 lådor med för oss okänt innehåll lastade i strongrummet på SB-sidan just vid brottstället samt destinerade till en bank i USA. Efter utlossning förhalade vi till Tsurumi Shipyard i Tokyo bukten i avvaktan på besked om fartygets vidare öde. Det förelåg olika alternativ att välja mellan: Akterskeppet kunde säljas i befintligt skick, som ju var av intresse för japanernas del med tanke på maskinanläggningen. Att bygga nytt förskepp i Japan strandade på att klassen vid denna tidpunkt ej hade förtroende för japanernas svetssteknik ("CHRISTER SALÉN" hade helsvetsad bordläggning nitad till spanten). Slutligen kunde fartyget för egen maskin eller genom bogsering flyttas till annat lämpligt land med erforderlig varvskapacitet. Det beslöts slutligen att fartyget skulle gå till Bremen, där A.G. Weser under mellantiden skulle bygga det nya förskeppet. Fartyget utrustades därför vid Yokohama Shipyard med ett provisoriskt förskepp, liknande en snöplog, monterat direkt i anslutning till brottstället.

Forts. sid. 10.

DEN LÅNGA RESAN HEM

Efter en komplicerad provtur i Tokyo-bukten i början på juni avgick fartyget slutligen på sin 12.000 sjömil långa hemresa den 7 juni. Istället för nödvändig ballast i akterrummen gick vi till Filippinerna och lastade först 880 ton kopra och 970 ton kokosolja i Cebu samt slutligen ytterligare 1.200 ton kopra i Manila. I Singapore togs 475 ton bunkers.

Passerandet av Suez-kanalen dramatiserades genom att kanalmyndigheterna insisterade på att fartyget skulle bogseras genom kanalen under dagsljus och på tider som ej skulle störa övrig trafik. Resultatet skulle bli en tidsödande passage till mycket stora kostnader, och mot denna uppenbara diskriminering protesterade vi högljutt, stolta som vi naturligtvis var över att utan missöden ha resans svåraste del bakom oss. Vi hotade gå runt Afrika om vi blev behandlade annorlunda än vilket annat fartyg som helst. Vi erbjöd oss genom provtur på Suez redd bevisa vår manöverförmåga. Den mycket besvärliga lotsen som utsågs att bedöma provturen lyckades ej finna skäl till anmärkning, varför kravet om bogsering eliminerades. Styrka av denna framgång kämpade vi alla vidare och lyckades till slut också få kanalbolaget att bedöma oss som ett normalt fartyg med resultat att fartyget lugnt kunde passera kanalen.

Till Antwerpen anlände "CHRISTER SALÉN" den 26 augusti på kvällen och lossade sin koprallast, varefter resan fortsatte till Brake i Weserfloden där kokosoljan lossades. Därefter förhalade fartyget till A.G. Weser, där den långa hemresan nådde sitt lyckliga slut. Totalt hade resan tagit 94 dagar, varav 67 sjödygn och 27 hamndygn. Medelfarten var hela 8 1/2 knop!

I stort hade vi tur med genomgående hyggligt väder under hela resan. Det kan också nämnas att trim, stabilitet och djupgående för det "stympade" fartyget med sin last på ca 3.000 ton var helt perfekt.

SNÖPLOGEN ERSÄTTTS AV NYTT FÖRSKEPP

Från början var det planerat att förskeppet skulle ha byggts färdigt under fartygets resa Japan - Bremen. På grund av bl.a. materialbrist fördröjdes sjösättningen av det nya förskeppet till den 22 december. Under tiden hade akterskeppet dockat och bl.a. befriats från sin "snöplog" och i övrigt gjorts klart för sammanfogning. Den slutliga dockningen ägde rum den 28 december - 13 januari, då de båda delarna sammanfogades till ett fartyg, som sedan utrustades och lämnade varvet den 11 februari 1952, alltså på några dagar när ett år efter det haveriet inträffat.

Personnytt

Leif Appelgren, biträdande direktör vid Salénrederierna, har av Kungl. Maj:t utnämnts till professor i produktionsekonomi vid Linköpings Högskola fr.o.m. 1/12 1971. Han har sökt tjänstledighet från professuren t.o.m. 31/12 1972.



Leif Appelgren

Till verkställande direktörens ställföreträdare i Salén & Wicander AB har utsetts Joachim Broman, företagets ekonomidirektör.

Till direktör i Salén & Wicander AB har utsetts chefen för företagets göteborgskontor Bengt Karmert.

Till direktör och chef för resultatsenheten vid Göteborgsvarvet har utsetts produktionschefen vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Torsten Andersson, som tillträdde sin nya tjänst den 1 nov.

Till chef för Götaverkens informationsavdelning har från 1 dec. utsetts Hans Forshell, som tidigare varit verksam på företagets PR-avdelning.

Direktören i Svenska Handelsbanken, Göteborg, Olof Sjöström, biträder från 1 dec. Götaverkens ekonomidirektör i finansiella frågor.

Till direktör och chef vid Göteborgsvarvet inom AB Götaverken har utsetts produktionschefen vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Torsten Andersson.

Dödsfall

Sjökapten Erik Lorentz Mothander, f. 17/2 1908, avled den 12/10 1971 på Södersjukhuset efter en längre tids sjukdom. Han var senast anställd som överstyrman på m/s "Husarö".

Så långt Rolf Bergkvist. Tillägga bör endast, att "Christer Salén" efter ombyggnaden i Bremen bytt ägare två gånger. Först såldes fartyget 1956 till Robert Bartholomay, Hamburg, och seglade under namnet "Corona" i två år, varefter hon övertogs av Laguna Nav. Inc., Filippinerna, och omdöptes till "Philippine Progress". Under detta namn seglar hon fortfarande på de sju haven.

"Lådracer" från ÖV - rekordbygge

Den 26 november sjösatte Öresundsvarvet sin stora "lådracer", dvs. ett containerfartyg på inte mindre än ca 30.000 tdw för Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Fartyget skall ingå i poolen Scandutch tillsammans med ytterligare fem liknande fartyg.

Containerfartyget är det största Öresundsvarvet hittills byggt, 275 meter långt och 32 meter brett. Det skall lasta ca 2.000 containers av 20-fots standardtyp.

Maskineriet blir märkligt: Tre stora Götaverken-motorer med en cylinderdiameter av 850 mm och en slaglängd av 1.700 mm. Två 10-cylindriga motorer placeras på var sin sida om en 12-cylindrig motor, och tillsammans ger detta unika maskineri, som torde vara det kraftigaste fartygs-dieselmaskineri som hittills byggts, en effekt av ca 75.000 ahk, vilket ger fartyget en servicefart av 26 knop.

Salénpersonal på information

Omkring 250 av rederiets kontorspersonal samt sjöpersonal på semester och kurser deltog den 22 november i ett informationsmöte, som var anordnat i Wasavarvets filmsal. Efter en allmän orientering av Sven H. Salén gav C.-H. Zethelius, Gunnar Björkbom och Clarence Dybeck, chefer för kyl-, tank- och torrlasterier, en återblick på resp. rederienhets utveckling och struktur och redogjorde för tonnagets sammansättning, fraktsituationen etc. Hans Alsén, rederiets tekniske chef, behandlade nybyggnadsverksamheten och sjöpersonalchefen, L.-E. Cronberg, gav åhörarna en orientering om föreliggande planer för rekrytering, utbildning och tjänstgöringsförhållande för sjöanställda. Slutligen uppehöll sig Sture Ödner också en hel del vid samma tema, som även präglade den efterföljande diskussionsstunden, vid vilken många frågor av intresse för företaget och dess anställda togs upp och besvarades av representanter för företagets ledning.



Efteråt gavs tillfälle till en pratstund vid landgång och öl.

AR gör PR



Vid årsskiftet 1970-71 vidtogs en organisationsförändring inom Salénrederierna som innebar att det inom den administrativa avdelningen bildades en sektion för AR och ADB. (AR = administrativ rationalisering, ADB = automatisk databehandling). Under det knappa år som sektionen fungerat har den varit engagerad i en rad olika uppgifter och problem inom koncernens ram. Salén-Nytt har därför bett Björn Lagerkvist, som är sektionens chef, att lämna en redogörelse för dess målsättning och verksamhet, vilken följer här nedan.



Björn Lagerkvist – AR-sektionens chef

Sektionen har sedan starten bestått av fyra personer samt under sommarmånaderna dessutom av två praktikanter. Björn Lagerkvist har dels skött kontakterna utåt, dels arbetat med vissa speciella projekt som t.ex. resultatbudgeteringen åt Salén Reefer Services. Göran Carlberger och Bengt Lidebrandt har främst varit sysselsatta med organisations- och systemplanering, samt resursdimensionering och Lars Lönnberg har dragit det tunga lasset vad gäller programmering.

För AR-sektionens verksamhet finns en skriftlig målsättning, ur vilken följande stycke hämtats:

”.....

Inom Salénrederierna skall AR-sektionen ansvara för organisationsplanering, systemplanering, resursdimensionering, programmering och datamaskiner. Inom koncernbolagen skall sektionen dessutom stödja verksamheten inom dessa områden.”

De projekt som sektionen arbetar med väljs ut och prioriteras av en styrgrupp som f.n. består av Leif Appelgren, P.O. Boman, Björn Lagerkvist och Matts Larson.

Styrgruppen utser en beslutsgrupp till de projekt där det anses behövt, bestående av en eller flera personer i ansvarig linjeställning och som direkt berörs av projektet. Med projektgrupp avses den eller de personer som direkt arbetar med projektet.

För att exemplifiera vad som döljer sig bakom de nyss uppräknade begreppen ges här några exempel på verksamheter som bedrivits under de åtta månader som sektionen existerat.



Dataterminalen består av radskrivare, kortläsare och bildskärm. Bilden visar Lasse Lönnberg vid radskrivaren.

Inom ”organisationsplanering” faller upprättande av organisationsplaner och delar av en utredning om Sven Salén AB:s verksamhet i Göteborg. Under begreppet ”systemplanering” har en rad rätt väsensskilda aktiviteter förekommit. Sålunda har för Salén Reefer Services ett system för optimal bunkring och ett system för resultatbudgetering utarbetats, båda med användning av ADB. Attesträtter har kartlagts. Två kurser har getts där AR-sektionen varit engagerad: dels en kurs i pro-

grammeringsspråket FORTRAN, dels kursen ”AR genom chefer”. Adressetiketterna till Salén-Nytt är också ett resultat av arbete inom sektionen.



Lokallösningssproblem diskuteras av fr.v. Bengt Lidebrandt och Göran Carlberger.

”Resursdimensionering” inrymmer som tunga arbetsuppgifter akut och långsiktig lokalplanering. Färska exempel härpå är de nya kontoren för inköp och SSAB i Göteborg som AR-sektionen planlagt i samråd med respektive avdelning. Den tidigare nämnda SSAB-utredningen var till en del en fråga om resursdimensionering. Det införda diktteringssystemet hör också hemma under denna rubrik.

”Programmering” har gällt bl.a. lasthanteringsstatistik åt Salén Reefer Services, dagskostnadsstatistik åt ekonomiavdelningen och claimsstatistik åt juridiska avdelningen.

Under våren anordnades en ”AR-dag” med representanter för koncernbolagen inbjudna, varvid vi informerade varandra om verksamheten inom ADB-området.

Pryor ser på rederier

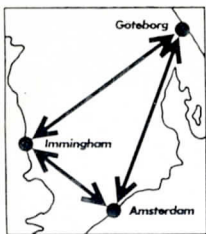
Som ett led i stockholmsskolornas praktiska yrkesorientering (PRYO) kommer Stockholms fem större rederier, Gränges, Johnsonlinjen, Salénrederierna, Rederi-Svea och Walleniusrederierna, att under vårterminen 1972 i samverkan med skoldirektionen ta emot ett studiebesök per vecka med 10 elever åt gången. Verksamheten kommer att vara av betydelse när det gäller att sprida kunskap om sjöfarten och dess villkor och samtidigt vidga rekryteringsbasen till sjömansyrkena.

Stockholmsrederierna kommer att få ta emot ca 900 elever under vårterminen och ca 18.000 elever kommer att nås av information om rederiernas verksamhet, hur det är att vara till sjöss och handelsflottans betydelse för landet.

Prins Bertil på ”Hjul”

På Tekniska Museet i Stockholm pågår sedan den 12 nov. en utställning under mottot ”HJUL”. Den invigdes av prins Bertil, som på bilden ses framför Salén & Wicanders bidrag till utställningen, ett uppmärksammat montage av luftkuddetåget ”Aerotrain”. Utställningen visar hjulets utveckling från solvagnen fram till luftkuddetågen och pågår t.o.m. den 26/12.





TOR LINE

Tre Tor Line-färjor samtidigt i Göteborg



Onsdagen den 14 november såg det ut så här vid Tor Lines terminal i Skandiahamnen, då tillfälligt tre färjor samtidigt befann sig i Göteborg under några korta minuter, nämligen "TOR ANGLIA" och "TOR HOLLANDIA" samt nybyggda ro-ro-fartyget "TOR GOTHIA".

1000 kronor för fint förslag

Tor Lines förslagskommitté har i höst utdelat penningpriser till två förslagsstälare. Stora priset på 1.000:- fick P.A. Gustafsson, som till vardags är förman i Tor Lines verkstad. Han har konstruerat en typ av uppallningsbock, som används för semitrailers ombord på lastfärjorna. Den tillverkas av uppfinnaren själv och har bl.a. fördelen av att vara lättare att hantera vid lastning/lossning än förut befintliga typer.



P.A. Gustafsson med sin uppfinning.

Ralph Ahlqvist på personalavdelningen belönades med 150 kr. för ett förslag till befattningsnummer för ombordanställda, vilket sedan ett halvår är i användning. Dessutom fick Thore Winberg och Hans Liljegren hedersomnämningen för inlämnade förslag.

Tor Gothia på PR-visit i Göteborg

Den 12 november presenterades "TOR GOTHIA" i Göteborg för sammanlagt ett 100-tal fraktkunder samt representanter för olika myndigheter och press. Samma dag avgick "TOR GOTHIA" på Tor Lines första ro-ro-segling Göteborg-Antwerpen. Denna linje har i 100 år trafikerats av Götha Line. Trafikchefen vid Göteborgs Hamn, Anders Bohlin, överlämnade en minnesplatta för Tor Gothia till kapten Alex Scott.

Redericupen: Saléns bäst av sex

Redericupen i fotboll är nu definitivt slutspelad och Salénrederiernas lag tog hem seriesegern med fem poäng till godo på Gränges. Tabellen fick det här utseendet:

Saléns	28-15	15
Gränges	24-15	10
Wallenius	20-15	9
Johnsons	18-18	7
Sjöbefälssk.	12-13	5
Broströms	5-29	2

Genom segern tog Saléns en första inteckning i det uppsatta vandringspriset. Samtliga lag har deltagit i cupen med stort intresse och publikintresset har även varit glädjande stort. Det torde vara första gången i Sverige som en turnering av det här slaget anordnats rederier emellan, medan det i Norge förekommit i många år. Slutomdömet bland spelarna är, att det varit en trevlig och stimulerande turnering, som man haft förmånen att få spela på Kaknäs härliga gräsmatta under överinseende av Göte Ellemar.

Årets skyttekung blev Thomas Lünings, som lyckades pricka in 8 fullträffar.



Det segrande salénlaget.

Stående fr.v.: Bosse Jämtin, Göran Torstensson, Torsten Klenell, Lars-Olov Nilsson, Ingvar Modin, Leif Beckman och Kjell Andersson.

Knästående: Lennart Andersson, Thomas Lünings, Bosse Pernemar, Björn Sjöberg, Mikael Ehring.

Vasaloppet

Traditionsenligt kommer flera av rederiets landanställda även nästa år att ställa upp i Vasaloppet. Enligt ännu obekräftade rykten kommer även en av våra sjöfarande medarbetare, Mauritz Rosenquist, för närvarande övervakare vid vårt nybygge i Rijeka, att ge sig ut i 9-milaspåret, såvida hans tjänstgöring medger. Om ryktet talar sanning, blir han då måhända den förste aktive sjömannen som ger sig i kast med den svåra uppgiften. Finns det måhända flera på våra fartyg som känner sig manade att följa Mauritz Rosenquists exempel? Hör i så fall av dig till Birger Simonsson snarast.



I profylaktiskt syfte vaccinerades Saléns kontorspersonal i Stockholm när influensan, typ Hong Kong, började sprida sig i Sverige. Vaccinationen sköttes som vanligt av rederiets hovläkare Stig Lindström, som här ger en första spruta till Gunnar Törnquist, som ser minst sagt road ut.

"Singö" i schack-match mot kontoret

Sedan mitten av november utväxlas mer eller mindre regelbundet schacktelegram mellan schackintresserade på m/s "Singö" och rederiets schackklubb. Det är ännu för tidigt att förutse utgången av denna premiäromgång i teleschack, men vi får tillfälle att återkomma härtill senare. Finns det flera fartyg, som känner sig manade att ta en dust med rederiets rutinerade spelare, är det bara att sända ett meddelande därom till Salén-Nytt's redaktion.

SALÉN-NYTT

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