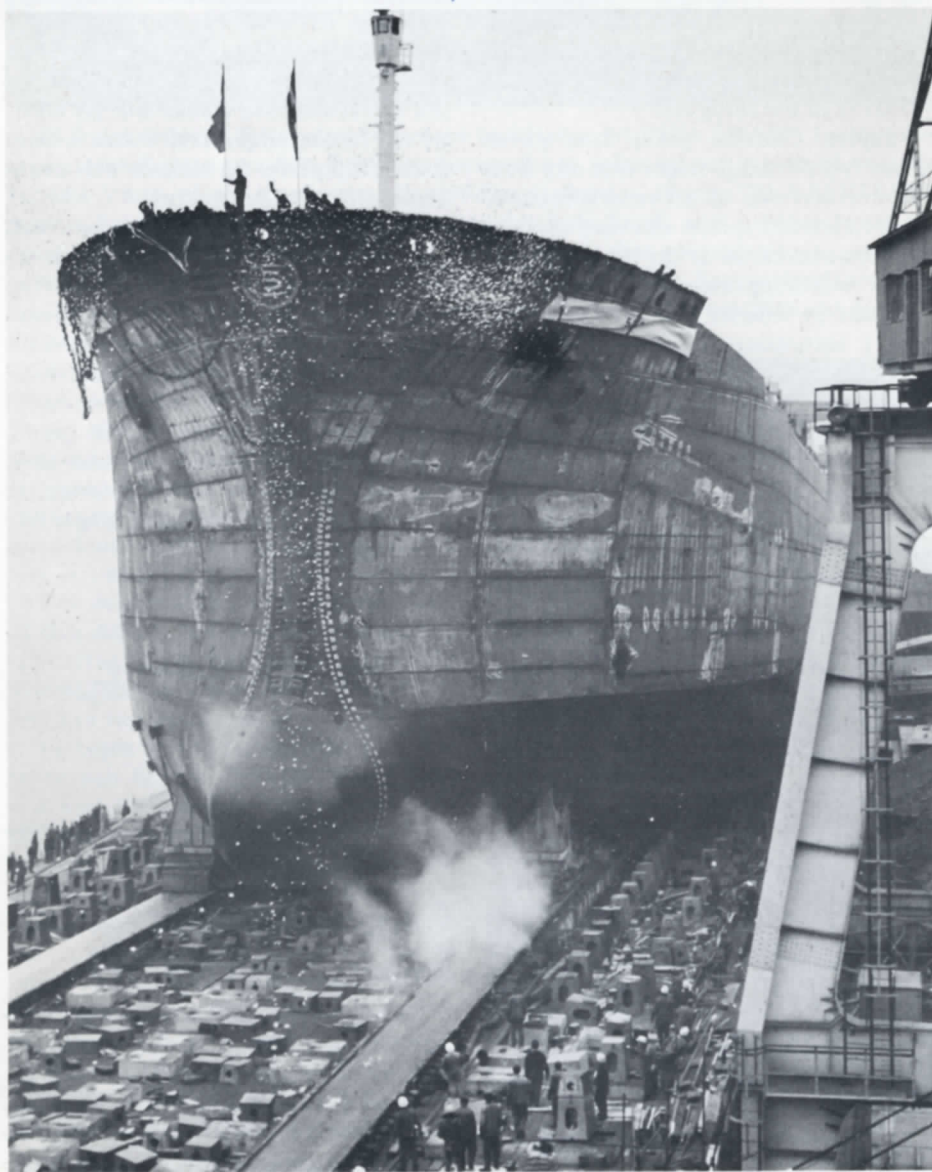




SALÉN NYTT

NR 1 - FEBR. 1972 - ÅRG. 5



"Pacific Wasa" går i sjön

Det är inte bara Saléns tank- och kylrederier som bygger stora och snabba fartyg. Även torrlastrederiet expanderar och tar inom kort leverans av sin hittills största enhet, m/s "PACIFIC WASA", ett bulkfartyg om 68.500 tdw. som byggs vid 3. Maj-varvet i Rijeka, Jugoslavien. Sjösättningen har redan ägt rum — en stor händelse för den lilla staden Rijeka —

med tal, musik av blåsorkester, moln av konfetti och massor av skådelystna. Vi visar här en suggestiv bild från detta tillfälle och återkommer i Salén-Nytt's aprilnummer med en utförlig beskrivning av "PACIFIC WASA", som då torde stå inför sin snara leverans.

Mera om torrlastrederiet på sidan sju.

Saléns öppnar kontor i London

Fr.o.m. den 1 februari har Salénrederierna öppnat kontor i London. Genom detta kontor kommer Salénrederierna — efter hand eventuellt andra koncernföretag — att företrädas i London och bevaka olika marknader genom dotterföretaget *Sven Salén (UK) Ltd.* Någon ändring av förhållandet till befintliga affärsförbindelser avses ej äga rum.

Vid detta kontor kommer under firman *Whitco (Marine Services) Ltd.* att bedrivas korrespondensrederi. Inledningsvis kommer detta företag att omhänderha driften av 9 kylfartyg, vilka f.n. byggs för engelska intressenter i samarbete med Maritime Fruit Carriers; dessa fartyg kommer efter leveransen att segla i tidsbefraktning för Salén Reefer Services.

Kontoret förestås av Sven H. Salén. Till verksamheten knyts även överingenjör Rolf Bergkvist, kylrederiet. Övrig personal har rekryterats i England.

Under Sven H. Saléns frånvaro övertages det administrativa ansvaret för Sven Salén AB temporärt fram till bolagsstämman av styrelseordföranden Gunnar Björkbom. Till platschef för Sven Salén AB i Göteborg utses Christer Salén. Till ställföreträdare för Rolf Bergkvist vid kylrederiets tekniska avdelning har utsetts Bernt Lindoff.

Det nya kontorets adress, etc., är:

4 — 7 Chiswell Street

London E.C. 1Y 4XS

Telefon: 628-6631

Telex: 883939 Whitmarine

Telegram: Whitmarine London EC 1



VD har ordet

I förra numret av vår tidning berörde jag bland annat minskningen av den direkta personliga kontakten mellan allt fler medarbetare inom vårt företag. Därvid hade jag särskilt i tankarna bristande kontakt mellan våra medarbetare i fartygen världen över och de som arbetar på rederiets kontor.

Till min glädje har dessa mina funderingar, av brev och samtal att döma, blivit föremål för en hel del diskussioner, bl.a. ombord i fartygen. Många tycks vara ense om att åtgärder både måste och kan vidtagas för att förbättra kommunikationerna mellan fartygen och rederiet.

En av dem som hört av sig brevledes är kapten Allan Olofsson, till tjänsten en av våra äldsta och mest erfarna befälhavare. Han pekar på några, som jag ser det, väsentliga och ömma punkter beträffande de aktualiserade förhållandena och jag vill därför gärna återge avsnitt ur hans brev.

"... Jag är helt ense med Er i påståendet att verklig personlig kontakt av naturliga skäl inte är möjlig, och jag är övertygad om att den sjögående personalen är helt införstådd med detta. Trots det till synes nästan omöjliga, kan man inte

blunda för det absolut nödvändiga i att uppnå bättre kontakt mellan de båda kategorierna..."

Kapten Olofsson redogör därefter för några olika typer av frågor och problem ombord, som ofta förblir obesvarade och därför leder till osäkerhet, fåfänga diskussioner i mässarna med åtföljande otrivsel, som tenderar att smitta av sig på omgivningen, uppsägningar och avmönstringar. Han nämner bl.a. följande vanliga orsaker därtill: En hel del ombordanställda bedriver studier på fritiden i olika ämnen; en styrman läser elektroteknik, en annan psykologi för arbetsledare, en tredje, som är utlänning, läser svenska språket. Men ingen tycks veta om dessa studier, sedan de avslutats, kan leda till någon fördel inom vårt företag. Ingen tycks veta om det är möjligt att få nödvändig praktik i land inom koncernen för att få ut slutbetyg etc.

Kapten Olofsson pekar även på en annan typ av vanliga frågor som ofta leder till vantrivsel och till att vederbörande är missbelåten och sprider otrevnad omkring sig. Orsaken här till är att de av en eller annan anledning anser sig orättvist behandlade av rederiet. Här går t.ex. någon som i beföringshänseende känner sig förbigången. En annan är missnöjd för att han konstaterar att vissa anställda nästan alltid får sommarsemester, medan han själv oftast får vinterledighet. Någon kanske har fått ett brev från rederiet, där han anklagas för att ha åsamkat fartyget en extrautgift, då den från rederiet påtalade onödiga utgiften kanske är en följd av att en mycket större besparing gjorts.

Kapten Olofsson har slutligen ett konkret förslag, syftande till att söka råda bot på förekommande brister. Han föreslår att vi prövar ett arrangemang med en permanent kontaktman på rederiet, en man som nyligen tagit aktiv del i de

sjöfarandes problem, en som inte alltför länge varit borta från det praktiska utövandet av dagens sjöfart och som därför kan vara väl skickad att ta itu med den enskilde sjömannens problem.

Beträffande de konkreta frågor som kapten Olofsson tar upp, vill jag först uttala företagets stora uppskattning av att de ombordvarande ägnar sig åt studier, som till sjöss nästan alltid får bedrivas under besvärande förhållanden med långsam postgång, brist på studieledning etc. Och givetvis skall dessa ansträngningar till vidareutbildning på alla sätt stödjas och uppmuntras av rederiet och studierna bör även rimligtvis leda till snabbare beföringsgång och förbättrade förmåner. Men det vore ändå önskvärt, att vi finge vara med även när studierna planläggs och på så sätt kunna bidra till att underlätta dem. Beträffande praktik inom koncernen i samband med studier tror jag säkert att vi i fortsättningen skall kunna erbjuda större möjligheter än tidigare och denna fråga är redan under studium.

Vad beträffar missnöje och otrevnad, som förorsakas av att någon anser sig orättvist behandlad av rederiet, kan jag endast rekommendera att vederbörande vänder sig direkt till respektive rederichefer för att få sina problem ventilerade. Och vi skall även se litet närmare på kapten Olofssons förslag om en permanent kontaktman på rederiet, som alltså skulle kunna bli ett naturligt forum, en sluss för en hel del angelägna frågor från de ombordvarande.

Allan Olofsson



Ett av Cargolux' plan, när det i somras lastade ett helt fältsjukhus på Arlanda för transport till Calcutta för Röda Korsets räknning.

Cargolux utökar – köper 2 nya CL 44

Saléns engagemang inom flygsektorn kommer sannolikt att utökas genom förvärv av 50 % andel i ytterligare två CL 44-plan. Förhandlingar därom pågår f.n. med Loftleidir. Planen kommer att likasom de två övriga att opereras av Cargolux i Luxemburg.

Cargolux, som är delägt av Saléns, Loftleidir och Luxair, kommer att operera 5 st CL 44, varav 4 st samägs av Saléns och Loftleidir. Det femte planet chartras av Seaboard.

CL 44 är ett fyrmotorigt turbopropplan med "swingtail", vilket möjliggör mycket smidig lastning och lossning. Kapaciteten är ca 26 ton eller 7.400 respektive 8.600 kubikfot i den mindre respektive förlängda versionen.

"Sea Swan" – Saléns andra kvartsmiljontonnare levererad



Så är det andra av Salénrederiernas stora tankfartyg, t/t "SEA SWAN", i serien om sex kvartsmiljontonnare från Kockums levererad och redan ett gott stycke på väg mot Persiska Viken på sin jungfruresa. Den väldiga tankern – liksom "SEA SERPENT" störst i Sverige – döptes den 24 januari av fru Brita Troell, som i många år var vår framlidne chefs, Sven Salén, sekreterare. Vid dopet eller namngivningen, som det numera plägar heta, och den efterföljande supén på Kockska Krogen återfanns bl.a. ledningarna för varvet och beställarna samt representanter för anställda vid de båda företagen och deras äkta hälfter.

Måndagen den 2 februari ankrade "SEA SWAN" upp utanför Horten i Norge efter en fyra dygn lång provtur i Öresund och Skagerack, under vilken fartyget och dess avancerade tekniska utrustning uppförde sig i stort sett utan anmärkning. Någon timma senare gick hon in i en tre år lång charter för Texaco.

För de som tidigare inte närmare haft tillfälle stifta bekantskap med den serie av tankfartyg, som Kockums bygger för Salénrederierna, lämnar vi här några data, som kan vara av intresse.

Fartygen är 340 meter långa, 52 meter breda och har en däcksyta som är lika stor som tre ordinära fotbollsplaner, för att använda en gångbar jämförelse. Lastkapaciteten är nära 340.000 kbm. Huvudmaskinen är en Kockum-Stal-Laval ångturbin på 32.000 ahk vid 85 varv per minut, som ger fartyget en kontrakterad fart av nära 16 knop. Maskineriet driver en 5-bladig propeller med 8,9 meters diameter.

Bryggan är utrustad med ett stort sortiment navigatoriska hjälpmedel. Dopplerloggen mäter fart och avdrift med



Maskinchef L. Jansson vid pannornas förbränningskontroll.



Telegrafist i "SEA SWAN" är Christina Lind, som är lycklig nog att ha sin make med ombord. Han är fartygets 2:e styrman.

Övre bilden t.v.: "SEA SWAN" genomgick noggrann kontroll av all tänkbar utrustning under provturen och allt visade sig fungera tillfredsställande.



Salénrederiernas verkställande direktör, Sture Ödner, har något intressant att kommentera i närvaro av gudmodern, fru

Brita Troell t.h., fru Eva Ödner t.v. och Sven H. Salén längst till höger.

en noggrannhet av 0.02 knop, satellitmottagaren möjliggör bestämning av positioner nära nog exakt varhelst fartyget än befinner sig och autopiloten, inprogrammerad i datorn, styr fartyget ytterst noggrant och med små rodevinklar.

I fartygets radiostation kommer att ingå en telexanläggning för direktförbindelser även till havs med rederiet och andra landabonnenter.

Bland trivseldetaljerna ingår en väl tilltagen simbassäng och en sporthall. Kasett-TV finns installerad i tre av dagrummen.

Den ordinarie besättningen på t/t "SEA SWAN" uppgår till 35 man. Fartygets förste befälhavare heter Roland Berg, som närmast kommer från "SEA SOVEREIGN". Maskinchef ombord är Lawrence Jansson och ekonomiföreståndare Rune Lindholm.

Av de fyra återstående tankfartygen i serien från Kockums kommer två att levereras före halvårsskiftet 1972 ett i slutet av 1973 och det sista i början av 1974.

"Chiquita" till nytt dotterbolag

För marknadsföring av Chiquita har bildats ett särskilt dotterbolag inom Salénkoncernen: AB BK-BANANER:

Verkställande direktör är Nils Arvidsson, nuvarande vice VD i Banan-Kompaniet. BK-Bananer svarar för import, mogning och distribution till Banan-Kompaniets och Sandéns distriktorganisation av Chiquitabananer. BK-Bananer sköter också annonsering, övrig reklam och propaganda för Chiquita i Sverige.

Huvudkontor för BK-Bananer är i Banan-Kompaniets nuvarande lokaler i Stockholms Frihamn. Mogningsanläggningar finns förutom i Stockholms Frihamn i Göteborgs Frihamn — den s.k. Chiquita-terminalen — samt i Malmö, Linköping, Örebro, Ånge, Sundsvall och Luleå. Antalet anställda är ca 250. Budgeterad omsättning 60 miljoner.



För 50 år sedan kunde det se ut så här, när Banan-Kompaniet distribuerade bananer.

Gemensam nämnare för Sandéns-Banan-Kompaniet: J/S Saba Aktiebolag

Det i ett föregående nummer av Salén-Nytt meddelade samarbetet mellan Sandén-gruppen och Banan-Kompaniet innebär att Johnsonkoncernen och Salénrederierna från årsskiftet bildat ett nytt bolag, J/S Saba Aktiebolag, i vilket de båda företagen äger 50% vardera. I det nya firmanamnet står J för Johnsons, S för Saléns, SA för Sandéngrupper och BA för Banan-Kompaniet. Främsta anledningen till samgåendet är en nödvändig anpassning till de strukturförändringar inom svensk handel som skett under en lång följd av år.

Den nya företagsgruppen har ett väl utvecklat nät av förbindelser över hela världen. I J/S Saba ingår ett tiotal välkända företag för inköp, hantering och distribution av frukt, grönsaker och andra livsmedelsprodukter. Dessa förfogar tillsammans över en omfattande och rutinerad importorganisation, packanläggningar och distributionsnät. Avsikten är att uppnå en rationellare hantering och effektivare distribution. Verksamheten är strate-

"Snow Flower" gjorde 24 knop vid provtur utanför Toulon

Det första kylfartyget i Salénrederiernas "SNOW"-serie, omfattande åtta likadana fartyg om vardera 12.000 tdw och 610.000 cbft kylastutrymme, levererades den 12 februari från Chantiers Navals de la Ciotat i närvaro av representanter för varvet, rederiet, Salén Reefer Services, press och myndigheter. Under en tre dagar lång provtur som föregick leveransen, uppförde sig fartyget väl, rapporterar Lennart Lindau, som tidigare beskrivit fartygsserien ingående i Salén-Nytt och som här summerar fakta och intryck från provturen.

Efter dockning i Toulon med allmän uppsnygning av botten och en sista kontroll av propellerblads- och roderinfästningar inleddes provturen på morgonen den 24 januari. Programmet var som brukligt späckat. 160 personer fanns antecknade på besättningslistan, men det är osäkert om alla dessa var ombord samtidigt, då fartyget varje morgon och kväll ankrade på reddan utanför varvet för utbyte av viss personal och för ombordtagande av behövliga delar.

Utrustningen visade sig fungera tillfredsställande och några större problem dök inte upp. Justeringen av CP-propellerns olika funktioner bestämde delvis programmet och den fungerade sedan mycket bra i kombination med den installerade lastkontrollen. Vid girproven hölls varvtalet på huvudmaskinen praktiskt taget konstant.

På grund av fel på det radiolänksystem som normalt användes vid fartlöpningarna fick fartyget förflyttas till den franska

marinens fartbanor ost om Toulon, som baseras på enslinjer, men ändå ger vattendjup på ca 450 m. För det aktuella djupgåendet, drygt 20', erhöles 23,7 knop vid 90% belastning på huvudmotorn och 24,1 knop vid 100% belastning. Detta motsvarar med liten plusmarginal kontraktet, som stipulerar 22,8 knop på banandjupgåendet med 90% belastning.

Av övriga fakta kan nämnas "crash stop"-tiden, som från 22 knop till stillaliggande blev drygt 3 minuter. Tiden för återstart från black-out blev 38 sekunder. Av återstående större prover kan nämnas bogpropellern på 800 hk, som endast kunde funktionsprovas vid detta tillfälle.

Befälhavare ombord m/s "SNOW FLOWER" är Stig Lindell, maskinchef Bertil Hellbom och ekonomiföreståndare Sverker Christiansson.

Nästa leverans i fartygsserien blir m/s "SNOW FLAKE", som beräknas vara klar för överlämning den 30 mars.



Det tredje fartyget i La Ciotat-serien, m/s "SNOW LAND" fotograferad just när det smäckra skrovet glider ner i den smala hamnbassängen.

giskt spridd över hela landet, varigenom man regions- och distriktsvis kan ge sina kunder snabbare och bättre service samt erbjuda ett ännu rikligare utbud av frukt och grönsaker.

Salén & Wicander AB

har till sin marinavdelning i Göteborg knutit representationen av Wilson, Walton International och har härigenom väsentligt breddat sitt register som leverantör och tillverkare av utrustningar för marint bruk.



20 milj. investeras i Sölvesborgsvarv

Överläggningar mellan Salénrederierna/Götaverken, Inrikesdepartementet och Sölvesborgs kommun resulterade i december i ett beslut att driften vid Sölvesborgs Varv skall fortsätta. Som en följd av beslutet rekonstrueras rörelsen under namnet Nya Sölvesborgs Varv, som övertar samtliga tillgångar i det gamla varvet samtidigt som förluster om cirka 10 mkr övertas av Götaverken. Det nya varvet kommer att drivas i Finnboða Varfs regi.

Nyinvesteringar om sammanlagt över 20 mkr kommer att göras i varvet, varav Salénrederierna går in med 9 mkr och staten med 9 mkr. Av dessa belopp skall 12 mkr användas för upprustning av anläggningarna. Genom moderniseringen, som redan påbörjats, kommer varvets konkurrenskraft att väsentligen öka inom reparations-, nybyggnads- och industrisektorn. En ny docka för 12.000 tons fartyg kommer bl.a. att vidga möjligheterna för reparationsverksamheten.

Varvet i Sölvesborg sysselsätter i dag cirka 200 anställda och är stadens största industri. Genom de olika åtgärder, som nu kommer att sättas in för att rusta upp varvet, är det sannolikt att antalet anställda inom något år uppgår till 300 – 350 personer.



De anställda vid varvet informeras.

På bilden ovan ser vi Finnboða Varfs chef, Sven Johansson, t.h. i samspråk med landshövding Thure Andersson, som lagt ner all energi på att lösa varvskrisen i Sölvesborg, verkstadsklubbens ordförande, Christer Skoog, och vice ordföranden i företagsnämnden, Erik Karlsson.

60 milj. kr investeras i Götaverken

Vid styrelsemöte med Götaverken den 21 dec. 1971 beslutades bl.a. följande åtgärder:

- Götaverken och Burmeister & Wain ingår i ett samarbete på motorsidan, vilket innebär att den gamla, välkända GV-motorn försvinner ur marknaden. De båda företagen inleder ett utvecklings- och forskningsarbete, som småningom skall resultera i att Götaverken utnyttjar licensbyggda B & W-motorer. Förändringen påverkar inte arbetet vid maskinverkstäderna på Götaverken. Där skall i stället 10 milj. kr. investeras för att förbättra verksamheten.

- Omkring 20 milj. kr. investeras i Sölvesborgs Varv, som ställes under Finnboða Varfs ledning. Mera därom i särskild artikel.

- Verksamheten vid Stålbyggen i Malmö överföres till Götaverkens Ångtekniska AB i Göteborg.

- Träverkstäderna i Göteborg läggs ner under första halvåret 1972. De anställda bereds annat arbete i företaget. Tillverkning av köksinredningar och fartygsmöbler överläts till Varia Industri AB i Flen och Säftele.

Av de ungefär 60 milj. kr. som totalt skall investeras i Götaverken faller 32 milj. kr. på Arendalsvarvet, varav cirka 5 milj. kr. på miljöförbättrande åtgärder.

Fototävling med 7.000 kr i priser

Knappt har 1972 års salénalmanacka hunnit distribueras till de drygt 10.000 mottagarna världen över förrän det är dags att planera för nästa års utgåva. Redan i slutet av september måste denna nämligen ligga klar för skeppning till avlägsna länder som Japan, Australien och Sydamerika, och det gäller därför att vara ute i tid.

I våra ambitioner när det gäller almanackan ligger en strävan att söka hålla en hög standard vad gäller bildmaterialet. Detta har under tidigare år lösts genom att vi anlitat professionella fotografer som Gullers, Hörnell och Per-Olow Andersson.

För 1973 har vi tänkt oss att försöka ett nytt grepp vad gäller bildanskaffningen genom att låta "vårt eget folk" hjälpa till. Vi gör det genom att utlysa en fototävling under mottot "Människan i centrum", som är öppen för alla inom koncernen och med följande fina penningpriser:

1:a pris	1.200 kr
2:a pris	800 kr
3:e–12:e pris	500 kr

Tävlingsmotto innebär att vi efterlyser bilder, som i första hand speglar aktiviteter inom koncernens ram, där enskilda eller grupper av individer utgör ett centralt inslag, vare sig det nu gäller sjöfart, varvsrörelse, livsmedelshandling, bilar eller flygplan etc. Det kan röra sig om allt från t.ex. svetsning av fartygsplåt vid Öresundsvarvet eller lastning av frukt i Centralamerika och Australien till bonitofiske utanför Long Beach eller en safari i Ostafrika. Inte enbart arbetet skall alltså kunna återspeglas i bildurvalet utan även fritiden. Fältet är med andra ord ganska fritt för de många skickliga fotografer, som vi vet finns inom våra företag.



Bidragen skall bestå av diabilder i färg och vara antingen 24 x 36 mm eller 6 x 6 cm. De skall postas senast den 15/6 1972 till Salén-Nytt, Box 140 18, S-104 40 STOCKHOLM 14, och vara märkta "Kalendern 1973".

Välkomna och Good Luck!

Saléns får egen Resetjänst

För att lättare hantera den stora och ständigt ökande resevolymen – biljettkostnader för ca 4 milj. kr årligen – har Salénrederierna etablerat en intern resetjänst.

I Resetjänst, som den nya funktionen kallas, består personalen av tre damer, vilka alla i olika sammanhang har tidigare erfarenhet av arbete inom reseområdet. Suzanne Källén sköter kassaarbetet inkl. bl.a. beställningar av valuta, granskar reseräkningar samt svarar för redovisning och statistik. Brita Troell och Lena Lundin svarar gemensamt för resebeställningar, d.v.s. uppläggning av resorna enligt framställda önskemål, bokningar av färdbiljetter och hotellrum etc. En väsentlig uppgift är också att följa utvecklingen på resemarknaden vad gäller service, tider, priser osv.



På bilden ses fr.v. Suzanne Källén, Lena Lundin och Brita Troell.

För koncernföretag i Göteborg, inklusive Götaverken, fungerar redan sedan 1 december förra året en motsvarighet till den i Stockholm inrättade resetjänsten. Den förestås av Kristina Nilsson, som tidigare arbetade på Tor Lines citykontor, och är förlagd till Tor Lines kontor i Skandiahallen.

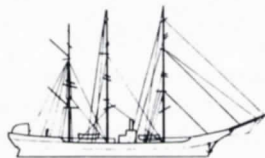
Salén-historia från klubb Maritim

Klubb Maritim heter en exklusiv sammanslutning av sjöfartsintresserade med lokalavdelningar i Stockholm, Göteborg och Helsingborg. Bland klubbens medlemmar hittar man experter på de flesta typer av fartyg, samlare av fartygsdelar och nautisk litteratur m.m. och klubben utger 6 gånger årligen tidningen "Båtologen" med artiklar skrivna av klubbens medlemmar. Vidare har den ett förnämligt fackbibliotek, tillkommet delvis genom inköp men till största delen genom donationer

och gåvor från svenska och utländska rederier, varv och privatpersoner.

I Stockholm träffas klubbens medlemmar varje månad från september till maj i Sjömansinstitutets lokaler vid Katarinavägen och då visas i regel bilder eller film med maritim anknytning.

Klubb Maritim lägger bl.a. ned ett nödosamt arbete på att följa svenska fartygs och rederiers utveckling. Salén-Nytt hade häromdagen nöjet motta ett synbarligt bevis härpå, när vi från klubbens stockholmsavdelning erhöll en diger lunta innehållande detaljerade uppgifter över alla fartyg, som seglat under Salénflagg alltifrån 200-tonnaren "Robur", som Sven Salén köpte 1915, och fram till rederiets kylfartyg från La Ciotat.



Ur förteckningen återger vi här nedan väsentliga fakta om m/f "Robur" och därav framgår att fartyget 1945 byggdes om till pråm och att hennes öden därefter är okända.

M/F ROBUR

Lastmotorfartyg, byggt 1914 vid Löfholmsvarvet, Stockholm.

Tonnage: 118 brt, 92 nrt, 202 tdw.

Reg.nr: 5695.

Byggdes med namnet LÖFHOLMSVARFVET för AB Erik Ohlssons Sågverk, Stockholm. Vid byggandet tillvaratogs man vissa delar av den gamla skoneren ALBERT av Brantevik, ty nu vid krigsutbrottet var det ont om byggnadsvirke.

1915, såld till Sven Salén, Göteborg, omdöpt till ROBUR.

1916, såld efter haveri till Rederi AB Ljungen (J. Öberg), Stockholm.

1920, ändrad till pråm, redad av Stockholms Superfosfatfabr. AB, Stockholm.

1929, okt., insattes åter motor i skrovet och fartyget omdöptes till SIMSON IX.

1930, mars, såld till Simon Carlsson, Stockholm.

1940, april, överförd efter skeppsredare Carlssons död på Rederi AB Simon, Stockholm.

1943, maj, såld till Nya Murbruksfabriken i Stockholm AB, Stockholm och omdöpt till MURBRUKET 18.

1945, april, ändrad åter till pråm, var- efter dess öden är okända.

Finns det kanske någon bland Salén-Nyttas läsare, som känner till fartygets fortsatta öden? Skriv i så fall några rader till oss därom.

Dödsfall

Verkställande direktören i AB Meropa, Ragnar Hjalmarsson, omkom den 26/1 1972, när det jugoslaviska passagerarplan, med vilket han var på väg till Belgrad, störtade i Tjeckoslovakien. Direktör Hjalmarsson var exportchef vid Karlshamns Oljefabriker, innan han 1959 anställdes vid AB Meropa, först som disponent och från 1966 som verkställande direktör.



Sjökapten Sune Palm, befälhavare på m/t "ANCO SPRING", avled den 24/12 1971 då fartyget befann sig på resa från Yokohama till Corpus Christi. Han var född 1925, avlade sjökaptensexamen 1951 och anställdes i Salénrederierna 1966. Från 1968 var Sune Palm ordinarie befälhavare i rederiet.



m/s "Hispaniola" skänkte fritidskassen till klubbhuset Eken

Handelsflottans Valfärdsråd har från fritidsklubben ombord m/s "HISPANIOLA" fått motta hela den kvarvarande fritidskassan i samband med att fartyget såldes med önskemålet att pengarna skulle användas till något ändamål som gagnar klubbhuset Eken på Djurgården.

Torrlastrederiet — minsta enheten med äldsta anorna

Torrlastrederiet är den minsta och nyaste enheten av Saléns stockholmsrederier men samtidigt, om man så vill, även den äldsta. Det var nämligen just med torrlast som Sven Salén började på egen hand inom sjöfarten i början av första världskriget. Fartyget hette "ROBUR" och var en liten motorseglare om 200 ton. Rederiet utvecklades snabbt och nya fartyg köptes och förhyrdes för fraktning av alla typer av styckegods.

Olika omständigheter medförde emellertid att torrlastverksamheten efter hand avtog, engagemangen gled över till enbart kyl- och tankfart, och det var först år 1967 som torrlastrederiet återuppstod och på nytt fick en egen profil i samband med att Saléns övertog Rexbolaget.

Med detta som bas började man så bygga upp en timecharterflotta, som dels anknöt till gamla trader och dels sökte sig ut på helt nya områden.

En ytterligare utökning av torrlastrederiets verksamhet ägde sedan rum i slutet av 1970 genom förvärvet av Poseidonrederierna. I rederienheten ingår även tre fartyg under engelsk flagg, vilka ursprungligen var byggda för engelska intressen. Eftersom det hittills visat sig alltför kostsamt att bygga om dessa fartyg för registrering under svensk flagg, går de fortfarande under engelsk, även som detta medför vissa olägenheter.

Totalt förfogar torrlastrederiet över 18 egna fartyg och ett varierande antal på timecharter.

Flertalet av fartygen är sysselsatta i kontrakts- och trampfart. I första hand är det fråga om malmtransporter i regionen östra Kanada, England, Kontinenten, Nordeuropa, Östersjön och Bottenhavet samt trampfart med kol, spannmål, fosfat m.m. Man har även fem ore/oil-carriers, som senaste åren gått företrädesvis med

olja i nordeuropeisk fart. Fyra fartyg, som ingick i förvärvet från Poseidongruppen är sysselsatta på den s.k. Svedel Line mellan Europa och Östafrika/Röda Havet, vilken drivs av Saléns och Delmas Vieljeux i Paris, som likaledes har fyra egna fartyg på denna linje. "BISKOPSÖ" går sedan flera år i timecharter för Boliden och "SCANDIC WASA" och "NORDIC WASA" är för hela detta år bortfraktade i timecharter på Fjärran Östern.

Nybyggnadsprogrammet omfattar f.n. två enheter: "PACIFIC WASA", som när hon blir levererad i april från Rijeka i ett slag kommer att öka torrlastrederiet tonnagemässigt med 30 % från cirka 230.000 till 300.000 tdw., samt nybygge "103", ett bulkfartyg om 23.000 tdw., som byggs i Wismar och levereras i början av 1973. Detta fartyg har chartrats av Boliden för en flerårig period. "PACIFIC WASA" går efter leveransen in i en tre års charter för japanska befraktare.



m/s "SINGÖ" är speciell så till vida att hon kan frakta såväl olja, malm som svavelsyra.

Saléns torrlastflotta har i dag följande sammansättning:

Malm/tankfartyg:	Byggn. år	tdw
m/s "Foglarö"	1945	12.770
m/s "Ledarö"	1955	12.800
m/s "Singö"	1962	7.290

Malmfartyg:

m/s "Irish Wasa"	1959	16.070
m/s "Scottish Wasa"	1961	15.910

Bulkfartyg:

m/s "Baltic Wasa"	1963	18.340
m/s "Biskopsö"	1956	20.060
m/s "British Wasa"	1969	19.190
m/s "Nordic Wasa"	1968	27.300
m/s "Scandic Wasa"	1963	20.280

Shelterdäckare:

m/s "Husarö"	1961	9.230
m/s "Korshamn"	1957	12.980
m/s "Kungshamn"	1958	9.740
m/s "Pillhamn"	1956	7.720
m/s "Segerö"	1962	9.280
m/s "Vishamn"	1953	8.475

Nybyggnader:

m/s "Pacific Wasa"	1972	68.500
m/s "Nybyggnad 103"	1973	23.500

Totalt 18 fartyg om 319.435 tdw.

I takt med tiden: Förtroenderåd bildat på Salénrederierna

Vid Salénrederierna bildades i december förra året ett förtroenderåd med syfte att bl.a. verka för information till de landanställda i väsentliga frågor för företaget och dess anställda. Rådet skall även söka fånga upp önskemål och åsikter i sådana frågor, där arbetsmiljön och arbetssituationen är påverkade och där erfarenheter och insikter bör tillvaratas.

Alla anställda som har önskemål eller åsikter i någon angelägenhet, som de anser borde behandlas i förtroenderådet, kan skriftligen låta höra av sig till rådets sekreterare, som ser till att skrivelsen behandlas i vederbörlig ordning vid rådets nästa sammanträde.

Medlemmarna i rådet är valda genom omröstning bland den landanställda personalen och består av följande personer: *Gunnar Lindbergh (ordförande)*, *Lennart Andersson (vice ordförande)*, *Brita Bergschöld (sekreterare)* samt *Sixten Ackermark*, *Kjell Blixt*, *Thomas Lüning*, *Leif Oskarsson*, *Rolf Rundgren* och *Bertil Thorell*.

Förtroenderådet sammanträder i regel första onsdagen varje månad.

Förtroenderådet har valt följande att representera personalen i styrelsen för Personalstiftelsen: *Gunnar Johnson* och *Rolf Lernold* med *Asta Kolma* och *Valter Axelsson* som suppleanter. De är valda på tre år.



Clarence Dybeck, torrlastrederiets chef, överlägger med John Wennmalm om befraktningsfrågor i samband med oljelaster.

"Så var det då . . ."

I förra numret av Salén-Nytt berättade Per A Timm i "Backspegeln" om intressanta skeden i Salénrederiernas utveckling under 20- och 30-talen. Detta gav oss osökt idén att låta någon representant för Sven Saléns ännu fåtaliga medarbetare under 40-talet, att beskriva valda delar av verksamheten även under detta decennium.

Vi vände oss därför till fru Anna Nordensten, numera bosatt på Häfla Bruk i Vingåker, som i början av 40-talet först var sekreterare åt framlidne direktören Seth Brinck och sedermera fram till 1949 Sven Saléns personlige sekreterare. Fru Nordensten har sänt oss följande inspirerade bidrag, som i huvudsak skisserar en enda arbetsdag på rederiets stockholmskontor så som den kunde gestalta sig.

"En lång arbetsdag är slut. Man tar den skrangliga hissen ned från översta våningen på Strandvägen 7 A. På nästa våningsplan där amerikanska legationen har sina lokaler, klämmer sig ett större sällskap misser in. Väl nere på gatan drar man ett djupt andetag, ren frisk luft, bensinransoneringens förtjänst.

Hur har dagen förlupit, en tämligen vanlig arbetsdag för en sekreterare på Salénrederierna någon gång på 40-talet, det oroliga och det roliga.

Det började som vanligt på morgonen, man var en smula sen, eftersom Skeppsredaren sällan kom före kl 9 från lantstället på Ingarö. Alla de 19 övriga i staben tycktes vara på plats, gamle vaktmästare Karlsson, oföglömlig hustomte, sorterade posten vid sitt stora skrivbord i tamburen till den ståtliga 10-12 rums f d privatvåning, där hela kontoret var inrymt efter smärre omändringar. T o m köket fanns kvar, fungerande som arkiv och kafferastställe.

En snabb runda till kollegerna för att 'ta in' läget för dagen, innan man satte sig vid sin maskin och sina papper i samma rum som oversea-avdelningen med store Åke Johansson i spetsen. På befraktningen surrade alla telefoner redan, där fanns Gunnar Björkbom — dir Brinck hade ett rum i anslutning —, ofta satt där också någon tillfälligt biträdande befraktare, som fick praktisera hos "store bror". Torsten Lord, som skötte inköpen, hade sitt hörn i rummet, liksom kapten Båtelsson, — som en instängd björn — när han inte gick på de stora haven. Ett livligt rum. Livligt var det också på kassan och bokföringen, där hrr Lindbäck, Tholander och Telhammar residerade, och kassaskåpsdörrarna redan stod på vid gavel. Nästa rum, som jag öppnade dörren till,

var präglad av den stillsamme man som skötte "småbåtarna", dir Timm och hans två medhjälpare, en avdelning där verksamheten var nog så intensiv under dessa krigs- och efterkrigsår med bl a Folke Bernadotte-aktionen för koncentrationslägerfångarna och alla hjälptransporter till Holland-Belgien.



Ofta och gärna sedd gäst på kontoret.

Längst ned efter korridoren, där den forna privatvåningens sovrum legat i rad, var trafiken redan tät, cigarettroken låg som en ridå, det hördes bullrande bassträtt och telefoners pinglande, i klarernas rum, där Gert Andersson och Bertil Gustavsson var verksamma, var det som vanligt rusch. Men fartygsinspektörens rum stod tomt. Han var väl i Göteborg eller kanske i Staterna, varhelst bygge eller reparation pågick. En plats i församlingen som aldrig stod tom var växeln, där fru Anna Pettersson var ensam och suverän om att hålla ihop trådar, vare sig det gällde att hålla chefen i kontakt med hela världen eller att sy i knappar och sköta otaliga andra uppdrag åt besökare och kamrater.

Alla är på plats, dagen kan börja. Vi väntar på chefen. Nu hörs snabba steg i trappan — hissen var väl upptagen som vanligt, luftdraget från dörren känns som ett sug. Sven Salén är på ingående, svällande portföljer under armen, fruktpåse i handen. Virvelvinden drar förbi. Dörren till stora, dragiga hörnrummet mot Strandvägen sluts. Brasan i öppna spisen är inlagd, färdig att tändas, kristidens bränslebrist gör inomhusklimatet bistert. Snart öppnas dörren igen. Posten. En sväng till de olika avdelningarna: "Nå, hur låter det här?". New York på telefon. Dagens besökare från hela världen, från livets alla områden. Även idag sitter där den portugisiska diplomaten, alltid i svar-ta silkesstrumpor trots kylan. Men unge Raoul Wallenberg har inte synts till på länge. Evert Taube är väntad men lär inte dyka upp förrän senare på dagen. Direktör Carl Matthiessen med sina eviga cigaretter får genast företräde. Morgonen går

snabbt mot lunch som intas på Berzelii-terassen. Men chefen tar sig ej tid att gå ut, nöjer sig med frukt på sitt rum idag.

Eftermiddagens effektiva timmar börjar. Evert Taube gör magnifik entré, styr stegen till fru Pettersson i växeln, chevaleresk bugning, ber om hjälp att få sitt utseende en smula justerat och blir placerad i en lugn vrå med ett tätt ljus på bordet för att få inspiration till något "beställningsverk". Mr Whistler from American Red Cross, lika hjärtlig som effektiv, disponerar ett rum i våningen och kommer för att be om hjälp med sitt stora flyktingregister. En representant för Skidfrämjandet söker Sven Salén i någon ekonomisk fråga, anläggning av en ny turiststation är aktuell. Brev dikteras — under ideliga avbrott för telefon — i stora hörnrummet med sina fartygsmodeller, sköna seglingsfoton, prispokaler. Papperstravar med viktiga handlingar på alla bord. Några tavlor lutade mot väggen vittnar om chefens konstintresse.

Nestorn bland sjökaptenerna, kapten Nyström, är i stan och det blir lång intervju och varm handskakning till avsked. M/S "DAGMAR SALEN" är hemma på snabbvisit och kontorspersonalen är inviterad till festlig middag ombord. Men först ska chefens självdeklaration sammanställas och renskrivas, ett uppdrag som på den tiden kunde anförtros åt en person med 1-årig handelsutbildning som enda merit.



Här poserar kontorets samtliga damer tillsammans med befälet på "DAGMAR SALEN" vid ett besök ombord i fartyget i Stockholms frihamn 1946.

Allmänna 3-kaffet i köket får gå snabbt idag. Det är som väl är inte min tur att koka och få det ransonerade kriskaffet att bli både rikligt och gott. Det kamratliga samarbetet är trivsamt och helhjärtat. Flera brev att skriva. Deklarationen måste arbetas om än en gång. Det blir att gå med kuvertet direkt till Överståthållarämbetet på Skeppsbron. Kvickt ner på gatan för att hinna med spårvagnen. Skönt med den friska luften på gatan.

Men det var inte bara luften som gjorde skillnaden så rasande stor mellan då och nu."

Salénchefer på tre dagars Loviks-internat



En del av konferensdeltagarna på Lovik. I främre raden ses fr.v. Åke Lindbäck, Sture Ödner och Christer Salén. Lilla bilden visar Bengt Tengroth när han redogjorde för personalproblem vid Götaverken medan rektor Per-Jonas Eliaeson vid Handelshögskolan intresserat hör på.

Under tre dagar i mitten av januari var högre chefer inom Salénkoncernens olika företag samlade till konferens på Lovik, Lidingö. Därvid diskuterades en rad problem med anknytning till koncernens läge och de olika enheternas planering. Dessutom diskuterades utbildningsfrågor och Salénkoncernens internationella representation.

Rektorn vid Handelshögskolan i Stockholm, Per-Jonas Eliaeson, uppehöll sig i ett gästänförande vid företagets ledarutveckling i allmänhet och behovet av anpassning till nya utbildningsvägar och -former. Matts Larsson gav en redogörelse för pågående utbildningsverksamhet och planering vid huvudkontoret på Styrmansgatan och Bengt Tengroth redogjorde för Götaverkens personalproblem och utbildningspolitik. Beträffande den sjögående personalens grund- och vidareutbildning orienterade Lars-Erik Cronberg. Åtskilliga uppslag kom fram, som på olika sätt avses att prövas inom rederierna och dotterbolagen.



Hans G. Forsberg inledde en diskussion om koncernens internationella representation. Det konstaterades föreliggande ett behov av utvidgad och samordnad koncernaktivitet. Konkreta förslag i dessa avseenden diskuteras nu inom koncernledningen.

Blivande sjömän?

De första omgångarna pryor från Stockholms skolor har nu besökt Salénrederiernas huvudkontor för att få en färsk inblick i hur den landbaserade delen av ett rederi fungerar. Premiärgruppen kom från Kvickenstorpsskolan i Farsta, som här får en orientering i bemanningsfrågor av Christina Hagen på tankrederiet. Eleverna heter fr v Göran Lindqvist, Micael Olsson, Robert Modin, Bengt Grandin, Christer Eriksson.



Koncern-Kort

- M/T "DAGMAR SALÉN" anlöpte i januari Kapstaden för dockning vid Glove Engineering, ett varv med strategiskt läge på tankfartygens väg mellan Persiska Viken och de stora oljekonsumerande länderna i väst. I början av februari torrdockade den andra salén-tankern, t/t "SEVEN SEAS" vid samma varv för överhaling och förstärkningsarbeten. Och flera fartyg följer.
- "ARGONAUTEN" heter en fartygstidning, som några av besättningen ombord m/s "ARGONAUT" med fartygets befälhavare Bertil Crafoord som primus motor utger för andra året i följd. Senaste numret av tidningen är digert och gjordes under fartygets senaste resa från China till Europa. I nästa nummer av Salén-Nytt hoppas vi kunna saxa något av de många fina inslagen.
- Götaverkens Ängtekniska skall leverera två sodahusaggregat till en massafabrik i Polen. Ordern är den första från Polen hos GV och värdet av beställningen är 12 mkr.
- Götaverken och Eriksberg har beslutat att gemensamt bygga om den 23 år gamla tankern "Esso Montevideo" om 23.000 tdw till Göteborgs första tankrengöringsstation. Den beräknas vara klar den 1 juli i år.
- Som ett led i en lång rad åtgärder vid Götaverken i syfte att förbättra arbetsmiljön vid varvet, inleder forskare från Chalmers och Sahlgrenska inom kort ett ambitiöst forskningsprojekt. Som ett resultat härav avser man bl.a. att få fram bättre skyddsglasögon för svetsare, bättre belysning på arbetsplatsen och minskning av bullerskador.
- 31-åriga Max Hödl, österrikare och ekonomiföreståndare i Salénrederierna, deltog i januari i en tävling för köksmästare från Schweiz, Österrike, Tyskland och Frankrike. 190 matexperter ställde upp och Max slutade som 4:a! Vi gratulerar både honom och den blivande besättningen i m/s "SNOW FLAKE", det fartyg som Max närmast skall tjänstgöra i.



Max Hödl – matexpert



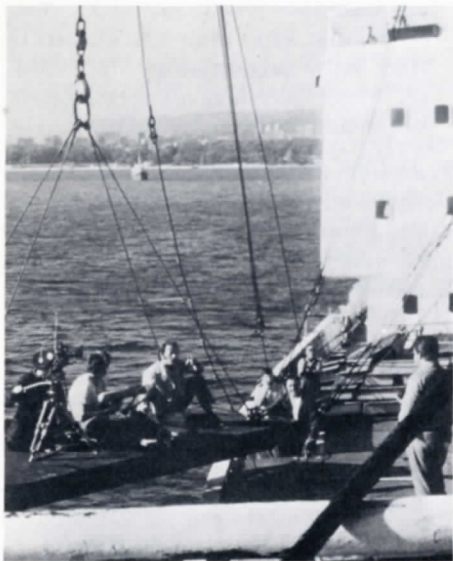
Elva från TV filmade sjömannens vardag i "Atitlan"

En grupp bestående av elva medarbetare vid TV i Göteborg gjorde under sex veckors tid i slutet av förra året inspelningar ombord m/s "ATITLAN" för en programserie om sjömannens vardag. Namnkunnigast i gruppen var författaren Bengt Bratt, som tidigare svarat för bl a den uppmärksamade TV-serien "Friställd" och nu senast "Tillbaka till byn", som delvis återspeglade en sjömans problem efter återkomsten till sin hemmiljö.

Enligt befälhavaren på "ATITLAN", Ruben Freiman, fungerade samarbetet mellan TV-folket och fartygets besättning "över förväntan och tämligen friktionsfritt" även om den temporära utökningen av besättningen från 33 till 44 man givetvis kunde vålla ett och annat problem.

Bengt Bratt uppger för Salén-Nytt att TV-serien från "ATITLAN" ursprungligen var planerad att visas redan under våren men att den på grund av förseningar i bearbetningen av det omfattande materialet nu sannolikt inte kommer att gå förrän i september. Vi väntar med spänning på resultatet. Här följer Bengt Bratts och hans kollegas Bengt Hjulström rapport från vistelsen ombord.

Under oktober 1971 var nog Saléns M/S "ATITLAN" en av världens mest efterlängtnade båtar. Vi var ett TV-gäng från Göteborg som gick omkring i Bulgariens största hamnstad, Varna, och väntade. Varje morgon stod vi och stirrade ut mot Svarta havets soldis men ingen salénare syntes till. Varje dag gick vi till mäklarens kontor och frågade när "Atitlan" skulle komma. "Maybe tomorrow", sa han och slog ut med händerna. "Maybe tomorrow". Vi ringde hem till Sveriges Radio och fick veta att "Atitlan" låg i Varna sedan flera dagar enligt upplysning från rederiet. En för oss något förbryllande upplysning.



TV-gänget i action på en upprigad plattform.

Men en vacker morgon låg hon på redde. Då hade det gått en vecka. Vi fick inte gå ombord p g a "rough sea", som hamnmyndigheterna sade. Efter ytterligare en veckas väntan kom vi ombord med vår ett ton tunga utrustning. Att lasta över oss och den tunga utrustningen från speed-båten var inget problem för "Atit-

lans" skickliga sjömän. (Här kanske bör inskjutas att förseningen berodde på att lossningen av djupfrysta grisar hade dragit ut på tiden i Rumänien.) Vi togs emot på ett storartat sätt ombord och trivdes som om vi hade kommit hem. Och eftersom man inte hade fått någon post på många veckor så togs våra två veckor gamla tidningar emot som klenoder. Så låg vi "på svaj" en vecka och väntade på att få komma in till Varnas kaj. Vi bekantade oss med folket ombord och började filma.



T.v. överstyrman Ingmar Wirén, Lennart Hjulström och rorjängaren, vars namn vi tyvärr inte lyckats få reda på.

Vår avsikt med filmen är att försöka skildra sjömannens villkor hemma, till sjöss och i främmande hamn på ett så sant och realistiskt sätt som möjligt. Och för att kunna göra det var vi helt beroende av besättningens hjälp. Och denna hjälp fick vi! Alla ställde upp på ett sätt som vi inte kunnat drömma om. Ingenting var omöjligt. Vi hade bara tre skådespelare med oss och var väl lite oroliga att de var för få men det visade sig att ombord på "Atitlan" fanns så många naturbegåvningar att alla sådana bekymmer var överflödiga.

När vi kom in till kaj i Varna passade vi på att filma en kolvhalning. Sedan fick vi trassel med polisen, som påstod att vi hade filmat på däck, vilket var förbjudet. De låste in vår utrustning i sjukhytten och plomberade den och ville dessutom beslagta all exponerad film och framkalla den för att se vad vi hade filmat. Men vår inspelningsledare lyckades rida ut stormen och vi lämnade Varna utan saknad, lastade med konstgödsel för Guayaquil, Ecuador.

Vi fick efterlängtnad post i Bosporen, bunkrade på Sicilien och råkade ut för ett par stormdagar efter Gibraltar, då några av oss antog en grön ansiktsfärg. Vi hade

livbåtsmanöver i Karibiska havet, då vi förresten passade på att byta Välfärdsrådets filmer med M/S "Cayman", som passerade oss där.

Vi gick igenom Panamakanalen en solig söndag. Gick över ekvatorn utan linjedop till de långhårigas lättnad. Vi hade under resan blivit undfägnade med hemska historier om den fruktade hamnen Guayaquil, där vi med besättningens och mäklarens hjälp lyckades filma "on location" utan att råka ut för ett enda missöde.

Och nu sitter vi här i snöslaskiga Göteborg med en mil film, som vi ska klippa ihop till ett par timmars TV-program. Vi vill genom Salén-Nytt hälsa till alla som var med på "Atitlan", vi vill tacka er för all hjälp och hoppas att resultatet av vårt arbete blir bra så att vi slipper skämmas när vi möter er nästa gång.

Roland Svensson studerar livet ombord "Sea Serpent"

Den eminente skildraren av svensk skärgård, konstnären Roland Svensson, befinner sig för närvarande ombord t/t "SEA SERPENT" på väg till Persiska Viken. Han embarkerade i Zeebrügge i Belgien den 25/1, nedlastad ett gott stycke under gällande fribordsmärke av bandspelare, kameror, skrivmaskin, litteratur, färgdiabilder och många andra saker, som Roland kan komma att behöva under de dryga två månader, som hans vistelse ombord beräknas vara.



Roland Svensson dagen före avresan till Zeebrügge.

Under sin tid i fartyget kommer Roland Svensson att i första hand studera sjömannens betingelser ombord i ett modernt fartygssamhälle och på grundval därav bl a producera två radioprogram och skaffa underlag till en kommande bok om sjöfolk och shipping. Han kommer vidare att göra skisser och förarbeten

Forts. sid 11 sp. 1

"Sea Sapphire" undsätter fyra östtyskar på flykt



För första gången efter leveransen från La Ciotat 1962 har t/t "SEA SAPHIRE" anlöpt svensk hamn. Det skedde söndagen den 6/2 1972, när hon fullastad med crude från Forcados i Nigeria kom till Nynäshamn under befäl av kapten Olof Ryhr.

När "SEA SAPHIRE" passerade östtyska kusten på morgonen samma dag siktades från bryggan något som först antogs vara ett flytande oljefat, men som senare visade sig vara en liten plastbåt med fyra man ombord.

— Vi vände och styrde ner mot båten och plockade upp de fyra männen som visade sig vara unga östtyskar på flykt från landet. Alla fyra var rätt frusna och medtagna och en av dem fick vi dra upp på däck med en livlina, berättar kapten Ryhr. Alla var dåligt klädda, ingen vinterutrustning fanns ombord, inte ens vantar.

Forts. "Roland Svensson..."

till konstverk samt bearbeta ett rikhaltigt material från Tristan da Cunha, som han tidigare inte haft tid till. Färgdiablenderna, som han har i bagaget, är bla från arktiska områden med isberg etc, som han har tänkt sig att visa för besättningen när det är som hetast ombord, tex uppe i Gulfen...

Såvida inte Texaco, som chartrat "SEA SERPENT", hittar på att denna resa destinera henne till någon mera exotiskt belägen lossningsplats än Zeebrugge, torde Roland Svensson vara hemma med ett rikhaltigt material i början av april, just i tid att uppleva de första, tidiga vårtecknen på Möja, hans andra hemvist. Hans första ligger i Nacka.

Roland har lovat sända oss ett resebrev för publicering i aprilnumret av Salén-Nytt, illustrerat med någon lämplig teckning.

1:e kock Hans Hülser ombord i "SEA SAPHIRE" tog en rad förnämliga bilder av östtyskarna och deras plastbåt.

Här ser vi männen i plastbåten just i kanten av ett isbälte strax innan de började tas ombord i "SEA SAPHIRE".

För att hålla värmen, hade de bytt av varandra vid årorna var halvtimma.

Strax efter det "SEA SAPHIRE" hade tagit östtyskarna ombord, passerades området först av ett ryskt fartyg och strax därefter av en polsk trålare, så deras öden hängde verkligen på minuterna.

Vid fartygets ankomst till Nynäshamn togs östtyskarna om hand av polisen och småningom kommer de att fortsätta till Västtyskland, dit de ursprungligen hade tänkt sig.

"Eau de banane" mot rynkor

Som ett apropå till Josephine Bakers succeartade besök på Berns Salonger i Stockholm under februari ber vi härmed att till alla damer, som har eller kommer att få problem med rynkor, att få förmedla följande lilla tips, saxat ur Banan-Bladet anno 1930:

"Som medel mot rynkor använder Josephine Baker något som hon kallar "eau de banane", som framställs av sex bananer (Chiquita?) som skurits och legat en vecka i sprit. Att bananer är ett förnämligt skönhetsmedel har vi hört förut. Här är emellertid ett nytt sätt."

Med "Hispaniola" till månen tre gånger t/r

M/S "HISPANIOLA" gjorde i januari sin sista resa under salénflagg, en bananresa från Gofito till Yokohama-Osaka. Där överlämnades fartyget till de nya ägarna, Everett Orient Line Inc. of Monrovia.

Under hela 16 år har detta vackra fartyg, liksom systerfartyget "Cayman", som likaledes sålts och nu seglar under namnet "CABO BOLINAO", fraktat frukt- och andra kyllaster samt ett stort antal styckegods- och billaster över världshaven.

Med anledning av den definitiva skilsmässan från m/s "HISPANIOLA" har dess sista befälhavare och maskinchef, K E Viebke resp Gösta Råneberg, ägnat sig åt att ta fram en del intressanta siffror om fartyget.

Fartyget har tillryggalagt en distans av 1.536.000 sjömil, vilket utgör 70 världsomseglingar. Skall vi hålla oss till mera tidsenliga jämförelser blir det en distans som motsvarar tre färder till månen tur och retur, tre varv kring denna planet samt sex gånger runt jorden! !



Under sin tid har m/s "HISPANIOLA" förbrukat cirka 90.000 ton fuel samt 19.000 diesel, säkerligen till en kostnad betydligt mindre än en enda resa med raket till månen tur och retur. Men "Hispan" har inte bara kostat pengar, hon har även dragit in en betydande mängd hårdvaluta till rederi och land under sin förhållandevis långa tillvaro — hur mycket får väl vara en hemlighet tills vidare.

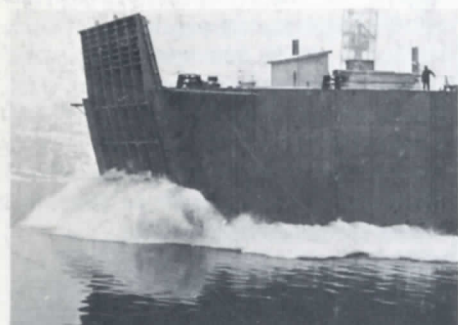
Kapten Viebke har även författat en "Hyllningsdikt till m/s "Hispaniola", en välskriven sådan, som vi denna gång tyvärr inte kan bereda plats för på grund av utrymmesbrist.



TOR LINE

RoRo-färja nr 2 sjösatt för Tor Line

Den andra lastfärja av tre i beställning vid Framnäs Mek Verkstad i Sandefjord för Triport Shipping, London, sjösattes den 19 januari. Liksom systerfartyget Tor Gothia, som levererades i oktober förra året, kommer den nya färja att långtids-chartras för en tid av 15 år av Tor Line och sätts in i trafik på Nordsjön. Leveransen, som är utsatt till den 1 maj 1972, kommer inte att föregås av sedvanligt dop. Färjan kommer alltså att helt oceremoniellt få sitt namn – vilket är vi tyvärr förhindrade att ännu avslöja.



Sjösättningen av nybygge "179" skedde på kvällen och i mulet väder varför bildkvaliteten inte blev den bästa.

Den sista färja i serien för Triport Shipping kölsträcks ett par dagar efter leveransen av ovanstående och beräknas vara leveransklar i början av december 1972. Därefter återstår endast en lastfärja i serien från Framnäs, den som byggs direkt för Tor Line och som skall levereras i juli 1973.



Dags för Vasaloppet igen

I årets Vasalopp kommer Salénrederierna att representeras av följande sex mer eller mindre vältränade skidlöpare: Birger Simonsson, Lennart Kleberg, Valter Axelsson, Gunnar Lindbergh, Stig Svensson och från Banan-Kompaniet Folke Sjöstedt.

Liksom de två föregående åren tävlar man även denna gång mot Enskilda Ban-

Luciafirande ombord m/t "Dagmar Salén"

Visserligen ligger luciadagen ett gott stycke bakom oss, men vi kan ändå inte underlåta att publicera en bild från luciafirandet ombord m/t "DAGMAR SALÉN", som uppvaktades av rederiets egen ljusdrottning med tärnor och stjärngosse

på luciadagens kväll i Nynäshamn. Besöket var synbarligen uppskattat av fartygets besättning och blev uppmärksammat av lokalpressen, som var på plats och återgav en stor bild av Lucia tillsammans med fartygets kapten, Ove Lelki.



På bilden ovan ses fr v Torild Welde, Sonja Kring, Yvonne Lindgren, Zandra Gunnarsson, Bernt Berglöf, Elisabeth

Forslund, Ulla Skarin och Desirée Löfström.

ken, som ställer upp med fem av sina bästa åkare, flera av dem vid det här laget garvade vasaloppsveteraner. De föregående gångerna tog Saléns hem lagsgern och skulle våra pojkar göra det även i år, tillfaller det uppsatta vandringspriset, "Dalahästen", Saléns för alltid.



Toini Björck vann längdhopp för sjöfolk

I damernas tävling, klass I, i den nordiska serien i friidrott för sjöfolk vann telegrafisteleven Toini Björck i "SAN BENITO" längdhoppet på 4.22 m. I tävlingen deltog sammanlagt 175 damer, de flesta i klass I, och därför är Toinis prestation utan tvekan förnämlig och vi gratulerar henne.



Mossfelt motionerar Saléns personal

Nu är det meningen att även personalen på Saléns kontor i Stockholm skall komma i bättre fysiskt trim. Det skall Folke Mossfeldt, som många av oss känner från TV, hjälpa till med. Han och hans medhjälpare är redan igång med att kartlägga personalens fysiska status och med ledning av resultatet kommer sedan individuellt utformade träningsprogram att läggas upp. Med jämna mellanrum skall sedan resultaten kontrolleras och programmen justeras på lämpligt sätt.

Upprinnelsen till det här lovvarda initiativet ligger ett drygt halvår tillbaks i tiden, när fyra fylliga (?) herrar från Saléns träffades och konstaterade att något måste göras för att komma till rätta med deras resp. övervikt. Herrarna hette Sture Ödner, Sven H. och Christer Salén och Hans Laurin. Det mynnade ut i ett vad, vars insats och utgång hittills är djupt forborgat. Och så föddes alltså idén till det som nu skall hjälpa oss alla på traven som vill skaffa oss en bättre hälsa.

SALÉN-NYTT

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