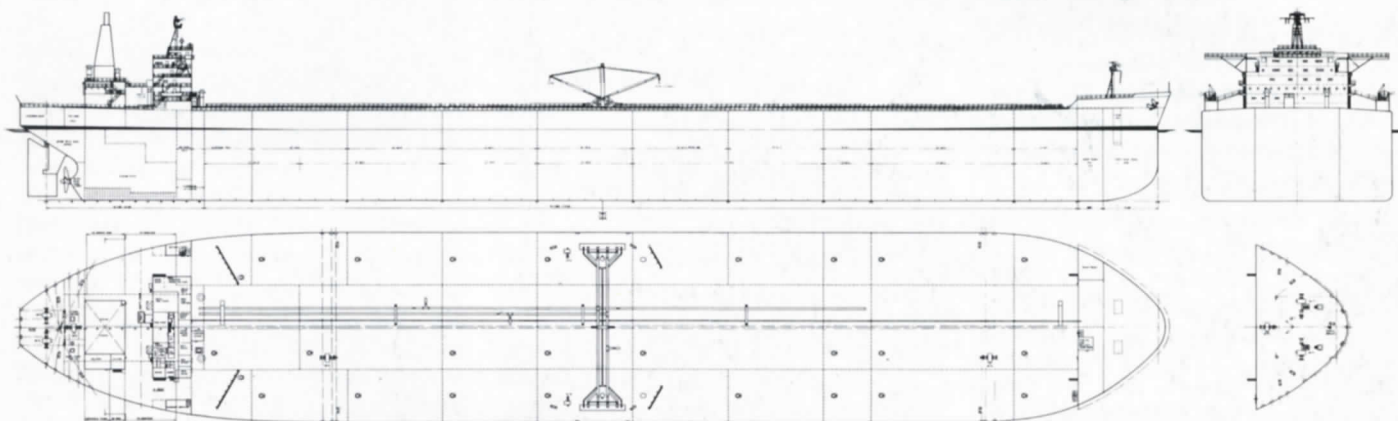




SALÉN NYTT

NR 2 - APRIL 1972 - ÅRG. 5

Saléns beställer 348.000-tonnare vid Kockums



Salénrederierna har hos Kockums i Malmö placerat ännu en stor order. Det gäller byggnation av två stycken tankfartyg om vardera 348.000 ton d.w. med leverans i december 1974 resp. april 1975. Rederiet har dessutom optionsrätt vid varvet till ytterligare två fartyg i samma storleksordning. Fartygen är de största som någon redare hittills kontrakterat vid något europeiskt varv.

Huvuddimensioner

Längd ö.a.	362,00
Längd mellan p.p.	350,00 m
Bredd mätt	60,80 m
Djup mätt	28,32 m
Djupgående	22,30 m
Dödvikt vid 73 ft	348,200 t

Huvudmaskinen är en Stal Laval ångturbין, som kommer att leverera 36.000 Hk vid 85 varv per min. och ger vid full last fartygen en fart av 15 knop. Fartygen får 8 centertankar och 9 vingtankar på varje sida förutom sloptankar akterut som styrbord och babord. Lastoljetankarnas totala kapacitet inkl. sloptankar blir cirka 15.240.000 cbft.

Lastoljepumparna i de nya fartygen blir 4 st. ångturbindrivna centrifugalpumpar med "priming system" om vardera 5.500 m³/tim. vid 175 m. tryckhöjd. Vidare finns en ballastpump på 3.000

m³/tim. vid 35 meters tryckhöjd samt två strippingejektorer om vardera 500 m³/tim. vid 25 meters tryckhöjd.

Fartygen blir så utrustade att de kan tidvis gå med obemannade maskinrum. Dessutom kommer datorer att i viss utsträckning användas som navigationshjälp samt vid lastning och lossning.

Inredningen för besättningen kommer att byggas för ca 40 personer, men den normala besättningen blir mindre.

Luftkuddetågets uppfinnare på besök i Stockholm

Monsieur Jean Bertain från Paris, mannen bakom svävtåget Aerotrain, har besökt Stockholms läns landsting och intervjuades i samband därmed av Sveriges Radio. M. Bertain menade att luftkuddetåget inte utgjorde någon reell konkurrens till våra elektriska järnvägar utan snarare ett komplement. Däremot ansåg han sin uppfinning vara en utmanare till bilismen.

Tåget är snabbt – vad sägs om 16 minuter mellan Arlanda och Stockholm – och finns utprovade i full skala i två versioner: en elektrisk, som inte ger mer oväsen omkring sig än 60 desibel trots den höga farten, och en gasturbinversion, som vid 300 km/tim inte för mer oljud än att man utan svårighet kan konversera såväl inne i tåget som i dess närhet.



Aerotrain på provbanan utanför Paris.

M. Bertain ansåg sträckan Stockholm – Arlanda vara ett fint exempel på lämpligheten av luftkuddetåget och menade att snö och kyla inte skulle innebära något hinder för en säker drift. Slutligen nämnde han, att en luftkuddebana snart är klar i Paris med en beräknad kapacitet av ett tåg i minuten och mellan 5 och 10.000 resenärer i timman.

Generalagent för Aerotrain i Sverige är Salén Interdevelop AB.



VD har ordet

Det är inte mer än 15 år sedan firmans grundare meddelade att vi skulle beställa ett 40.000 tons tankfartyg och jag någon tid senare på ett redarsammanträde tillfrågades om herr Salén var riktigt klar i knoppen.

Att han var ovanligt klar i knoppen även i sitt förutseende att satsa på de stora tankbåtarna visar utvecklingen.

Men var går gränsen?

Vi har nu tagit konsekvensen av vår uppfattning att den ligger högre upp än 250.000 ton genom att placera en ny order hos Kockums för två och eventuellt ytterligare två tankfartyg om ca 348.000 ton för leveranser 1974 och 1975.

Troligt är att tidpunkten att placera ordern icke är den helt rätta och storleken är naturligtvis tveksam. Priset är högre än vad man kunnat erhålla i Japan, men med det nära och förtroendefulla samarbete vi har med Kockums har vi varit villiga betala en premie för att fortsätta tillsammans. Vidare blir Kockum-vännerna partredare, vilket har sina fördelar.

Tidpunkten är som sagt troligen fel, men med hänsyn till våra stora tankvinster de närmaste åren och det speciella 20-procentiga investeringsavdraget, som riksdag och regering beviljat för att stimulera industrin, har vi efter moget övervägande fattat vårt beslut. Affären och dess slutgiltiga utformning är dock avhängig vissa beslut från myndigheternas sida inom de närmaste dagarna.

Min fromma förhoppning är att gamle chefens tro på stora tankbåtar skall visa sig vara riktig också när vi når upp till dagens jättar.

Sven Salén

Från 16.500 till 2 milj. t.d.w. tankrederiets tillväxt på 20 år.

Saléns tankrederis utveckling utgör i flera avseenden ett intressant studium. Om man begränsar sig till den tonnagemässiga tillväxten under de 30 år rederiet sysslat med tankverksamhet kan man konstatera, att det föreligger två i tid och omfattning avgränsade perioder.

Under den första perioden mellan åren 1942–1952 drevs tankfart med egna fartyg endast i begränsad omfattning. Den inleddes 1942 med att Sven Salén förvärvade sin första tanker, 14.000-tonnaren "Grisslehamn", från Trelleborgs Ångfartyg Nya AB samt därefter inköpte ett par små kusttankers, som dock såldes 1945. Året därpå avyttrades "Grisslehamn" och därefter låg tankrederirörelsen nere ända fram till 1952, då den andra epoken i tankrederiets utveckling inleddes i och med att 16.500-tonnaren "Dagmar Salén" byggdes vid Bremer-Vulkan.

Som framgår av stapeldiagrammet har tankflottan därefter år från år ökat i antal fartyg men framför allt tonnagemässigt – under senare år i anmärkningsvärd takt.

Vid fyra tillfällen har Saléns kunnat registreras för Sveriges största fartyg.

Första gången hände detta 1958, när den efter dåvarande mått mätt gigantiska "Sven Salén" om 40.000 ton levererades. Hon är f.ö. ännu i rederiets tjänst. Andra gången var när "Seven Skies" år 1966 levererades från Lindövarvet/Kockums

"Queen of Kobe" på "Snow Flower"

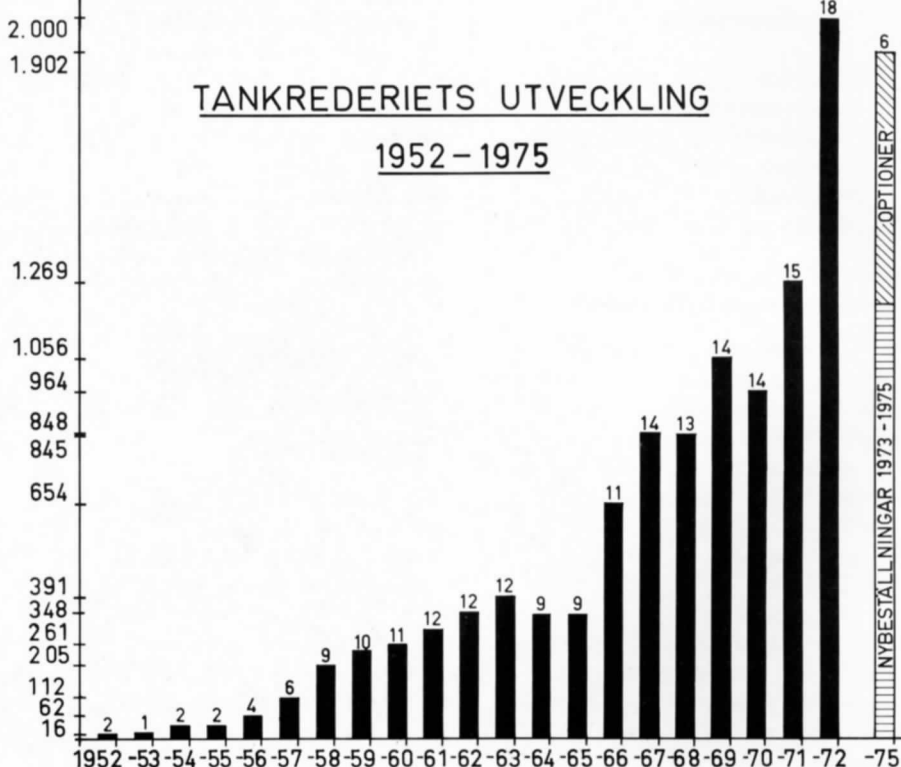
Det starka är det sköna värt. Styrkan på den här bilden, som vi fått från Shoji Kitamura vid Interocean i Tokyo, får representeras av "Snow Flowers" befälhavare, Stig Lindell, och skönheten inte bara av de båda unga japanskorna utan även av fartyget självt. Bilden togs, när "Snow Flower" på sin jungfrurens lossade i Kobe och de båda damerna delar på titeln "Queen of Kobe".



och tredje gången 1969, när "Sea Sovereign" om 210.550 ton levererades från Kockums. Det året passerade rederiets tankflotta för första gången 1.000.000 tdw. Vid årsskiftet 1971/72 togs slutligen leverans av "Sea Serpent" om 255.350 tdw från samma varv, det fjärde i raden av rekordfartyg för Saléns.

Och nu har alltså avtal slutits mellan Saléns och Kockums om byggande av i varje fall ytterligare två stora tankfartyg, som ävenledes kan komma att tilläggas epitetet "störst i Sverige", när de levereras 1974 och 1975.

TDW i tusental



"Pacific Wasa" levererad — in i 3-årig charter

Saléns torrlastrederi har tagit leverans av sitt hittills största fartyg, m/s "Pacific Wasa" om 68.500 tdw, från 3. Maj-varvet i Rijeka, Jugoslavien. Efter dop den 25/3, som förrättades av fru Maud Palme, maka till advokat Claes Palme, avgick fartyget på provtur samt därefter till Malta för bottenmålning. Den 20/4 gick hon in i en tre år lång charter för det japanska rederiet Nissho Shipping Co. Ltd. och gör nu sin första resa med kol från Hampton Roads till Japan via Panamakanalen.



Ms "Pacific Wasa" 68.500 tdw

Torbjörn Lundell på tekniska avdelningen har kontinuerligt följt byggandet av "Pacific Wasa" och ger i det följande en kort översiktlig redogörelse för fartyget.

"Pacific Wasa" är ett normalt bulkfartyg med back men utan poop och är av s.k. Panamax-typ, vilket innebär att längd och bredd är de maximalt tillåtna för passage av Panamakanalen. Hon har åtta lastrum med hydraulmanövrerade vikluckor av typ Metalna — McGregor. Toppvingtankarna är fyra på var sida och avsedda enbart för ballast. Dessutom kan ballast föras i lastrum nr 5. Dubbelbotten och kofferddammar är avsedda dels för ballast och dels för brännolja. Förpik och akterpik är avsedda för ballastvatten. Två rörtunnlar går från maskinrummet och fram till akterkant av botten tank 1, där de förenas av en tvärgående rörtunnel.

övre däck och även med bommarna akter genom skyligheten.

Huvudmaskinen är en 3. Maj-Sulzer 6RND 90 som ger 17.400 BHP vid 122 varv/min. Tre hjälpmotorer av typ Jugoturbina-Sulzer BAH5 är placerade på en plattform akter om HM och driver generatorerna som är på 3 x 450 KVA.

På babords sida i maskinrummet finns kontrollrum på övre plattformsdäck med kompressorer på plattformen under och separatorrum på tanktak. På styrbords sida ligger centralförråd och verkstad.

Maskinrummet är inrättat för periodiskt obemannad drift.

Befälhavare ombord är Hans Hellström, maskinchef Mauritz Rosenqvist och ekonomiföreståndare Eskil Norberg.

Anm.: Varvets namn hänsyftar på den dag, 3 maj 1945, då Titos partisaner återtog varvet från tyskarna i 2:a världskrigets slutskede.

Why is a ship a "She"?

She is all decked out and pretty well stacked. She has a waist and stays and requires a lot of rigging. There is always a lot of bustle about her, but she always manages to show her super structure to advantage. Bows and bells are standard equipments and sometimes she wears a bonnet. She has pleasing lines from stem to stern, and there is usually a gang of men around her. It is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep.



It takes a lot of paint to maintain her best appearance. In some parts of the world the man who takes care of her needs at home is known as her "husband", but she leaves him behind when she goes out. She always knows her destination — and her watchword is caution. When entering port she immediately heads for the buoys. When you want to attract her attention, a whistle is the appropriate signal. As soon as she gets home, all her lines are busy. On a balmy day or a moonlit night, she can make any tired businessman forget all about his troubles.

(Ur Sven Lantz arkiv)

"Pacific Wasa"

Löa	243.75 m
Lpp	235.0 m
Bm	32.20 m
Dm	18.60 m
d (sommarfribord)	12.87 m
dw (")	68.500 tdw
Effekt	17.400 BHP
Fart	15.10 knop

Klass: LR, + 100 AI, + LMC
Strengthened for heavy cargoes
alternative holds empty, Ice Class 3.



Varvschefen Milovan Tuhtan och gudmodern, fru Maud Palme.

Liksom de flesta stora bulkfartyg har "Pacific Wasa" inga lyftanordningar för lasthantering utan endast bompålar akter för storeshantering. I fockmasten finns en mindre bom för hantering av luckan till ett litet torrlastrum under backen. För ombordtagning av stores och rengöring av rummen finns en mobilkran för 4 tons lyft och små flyttbara luftdrivna däcktar för 0.9 ton. Stores kan tas in i maskinrummet genom ett intag i fronten från

Personnytt

Från den 1 maj har till en nyinrättad befattning som administrativ direktör vid Salénrederierna utsetts direktör *Nils Salander*, 44 år. Han har tidigare varit aktiv sjöofficer, organisationschef vid SAS och senast marknadsdirektör vid Univac - Sperry Rand AB. Befattningen är direkt underställd verkställande direktören.



Nils Salander

Till verkställande direktör i AB Meropa har utsetts *Folke Sjöstedt*, tidigare direktör i AB Banan-Kompaniet. Han efterträder Ragnar Hjalmarsson, som omkom i januari i samband med en flygolycka i Tjeckoslovakien.



Folke Sjöstedt

Pensionärer

Två för alla salénanställda välkända medarbetare i företaget har gått i pension, nämligen *Johan Wernboe* och *Hilding Landblom*. Båda har under en följd av år på ett förnämligt sätt skött alla de många åligganden och uppgifter, som dagligen slussats genom porten på Styrmansgatan 4. Bl.a. har de bidragit till att den mycket viktiga detaljen med vidarebefordran av all post till besättningarna ombord i våra fartyg har fungerat så fint som den faktiskt gjort.

De nyblivna pensionärerna har bett att genom Salén-Nytt få framföra ett tack till ledning och personal vid Salénrederierna för de gångna åren samt för gåvor de fått motta i samband med pensioneringen.



Johan Wernboe och Hilding Landblom

Dödsfall

Karin Frisell, sekreterare vid torrlasteriet, avled den 28 februari 1972 efter en kort tids sjukdom. Hon var född 1910, anställdes vid Brodinrederierna 1955 och kom till Saléns i samband med fusionen mellan Saléns och Brodins vid årsskiftet 1970/71.



Karin Frisell

Bengt Ferm, chef vid Salénrederiernas inköpsavdelning i Göteborg, avled den 23/3 1972 efter en kort tids sjukdom. Han var född den 15/9 1919, anställdes i rederiet 1945 och var en av de till tjänsten äldsta inom vårt företag.



Bengt Ferm

70 av 350 på Saléns huvudkontor har praktik på sjön

I Salén-Nytt nr 1 tog VD upp till debatt kommunikationerna mellan fartygen och rederiet. Bl.a. återgavs delar av ett brev från kapten Olofsson som frågade huruvida de studier, som bedrivs av en hel del av de ombordanställda, sedan de avslutats kan leda till någon fördel inom Salénkoncernen.

Svaret torde i flertalet fall bli jakande, i synnerhet om man närmare studerar varifrån många av de kontorsanställda idag rekryteras. På kontoret sitter idag 70 tjänstemän av 350 med praktisk utbildning från sjön. Av dessa 70 har 45 anställts sedan 1967, varav 22 kommer från våra egna fartyg och övriga har annan praktik från sjön.

Detta är enligt min uppfattning en både riktig och glädjande utveckling. Kontakten mellan kontoret och fartygen borde ju nu bli betydligt bättre genom att vi i land har tillgång till så många med praktiska erfarenheter från fartygen. Förståelsen för problemen ombord och möjligheten att lösa dessa på ett tillfredsställande sätt borde också ha ökat genom trenden att anställa folk från fartygen på kontoret.

Vi har också försökt kartlägga vilken utbildning de 70 medarbetarna från sjön har och kommit fram till följande:

Nautisk utbildning	23
Telegrafisk utbildning	16
Annan sjöerfarenhet	31

Vika blir då arbetsuppgifterna på kontoret? Befattningarna är så många och skiftande att det tyvärr är omöjligt att räkna upp alla. Några exempel belyser emellertid ganska väl situationen, som t.ex. operatörer, inspektörer, anställda på sjöpersonalavdelningen, befraktare, hamnkaptener.

Mången telegrafist, i synnerhet på våra kylfartyg, har väl säkerligen ofta frågat sig hur en rederiavdelning under loppet av några dagar kan sända så många motsäggande telegram. Som operatör får han själv förklaringen, när han sitter och funderar på hur han bäst skall formulera nästa instruktion till de fartyg han ansvarar för. Med sin erfarenhet från förhållandena ombord kan han säkerligen lättare finna en lättförståelig formulering än någon som inte varit till sjöss.

Övriga befattningar behöver vi väl knappast närmare gå in på. Vad de gör är så välkänt att det inte kräver någon förklaring.

För att skapa en större förståelse mellan sjön och land försöker vi också ordna med tjänstgöring under kortare eller längre tid på rederiet för ombordanställda som får en ledig period mellan

Forts. nästa sida

Tredje 255.000-tonnaren levererad



Gudmodern Mrs Maureen Bowyer med make. I mitten tekniske direktören vid Kockums, Olafur Sigurdsson.

Den tredje av sex 255.000-tonnare, som Kockums bygger för Saléns räkning, levererades den 28 mars vid Horten i Oslofjorden. Den 14 mars döptes fartyget till "Sea Soldier" av Mrs. Maureen Bowyer, maka till planerings- och finanschefen E.E. Bowyer i Shell International Marine Ltd., London, som chartrat fartyget på tre år för \$3.70 per ton och månad. Efter leveransen vid Horten avgick "Sea Soldier" på sin jungfruresa till Persiska Viken.

Fartyget är byggt och utrustat i likhet med de båda tidigare levererade systerfartygen "Sea Serpent" och "Sea Swan". Hon är alltså byggd till högsta klass i

Lloyd's Register, har en längd av 340 meter, en bredd av 52 meter och har vid full last ett djupgående av 20 meter.

Huvudmaskineriet utgöres av en Kockum-Stal-Laval ångturbinanläggning på 32.000 Hk vid 85 varv, som ger en kontrakterad fart av 15.9 knop. Maskineriet är utrustat med elektroniska kontroll- och reglersystem, som möjliggör drift med obemannade maskinrum.

Inredningen är gjord för 44 man och utrustad med luftkonditionering, hobbyrum, bibliotek, bastu och simbassäng. Normalt skall besättningen utgöras av 35 man.

Forts. från sid. 4

semesterns slut och mönstringen igen. Vi har fått mycket hjälp med bl.a. genomgång av den rika formulärfloran, upprättande av generalinstruktioner m.m.

Kan vi till sist åstadkomma en tjänstgöringsrotation så att rederianställda kan tjänstgöra ombord så är cirkeln slut. Genom dessa olika åtgärder borde många orsaker till missnöje och otrevnad kunna undanröjas och en betydligt närmare kontakt åstadkommas mellan fartyg och rederi.

C.-H. Zethelius

Luftdramatik

Sune Andersson, en av rederiets många jäktade fartygsinspektörer, upplevde i början av januari några dramatiska ögonblick, när han som passagerare i en

Boeing 747 jumbo jet var på väg till Johannesburg. Strax efter mellanlandning i Nairobi upphörde en av maskinens motorer att fungera. Planet fick order att återvända till Nairobi, fälde allt överflödigt bränsle och landade under ett enormt pådrag av räddningsfordon och manskap. Landningen gick lyckligt och de 336 passagerarna och 19 besättningsmännen kunde andas ut och fick finna sig i att bli inkvarterade på olika hotell i den kenyanska huvudstaden. Så icke Sune Andersson, som höll sig framme och lyckades sneaka sig till den sista platsen på ett Lufthansa-plan, som lättade för Johannesburg en timma senare! Fö flögs en ny motor från London till Nairobi redan dagen därpå, fastsatt under ena vingen på en annan jumbo jet . . .

Fotografer ohoj! — 7.000 kr. att vinna

Vi påminner om den fototävling om bilder till Salén-kalendern, som utlystes i förra numret av Salén-Nytt. Det gäller att senast den 15 juni sända in diabilder i färg i storleken 24 x 36 mm eller 6 x 6 cm till Salén-Nytt för att få vara med och tävla om de 7.000 kr som utgör prissumman. Motivet skall vara hämtat från något område inom koncernens ram och som motto har vi tänkt oss "Människan i centrum".

Välkomna med Era bidrag, som skall vara märkta "Kalendern 1973". Genast efter midsommar sammanträder tävlingsjuryn och i augustinumret av Salén-Nytt publicerar vi resultatet.

Neptuniaden

Den 1 april gick startskottet för Neptuniaden 1972, ett säreget arrangemang i Handelsflottans Valfärdsråds regi, som omfattar praktiskt taget alla former av fritidsaktivitet, såsom studier, säkerhet, utflykter, turneringar, skeppstidningar, underhållning, hobbyverksamhet och inte minst idrott. En jury på fyra personer kommer att värdera tävlingsresultaten efter en 10-gradig skala. Stor vikt kommer att fästas vid planeringen, arrangemangens originalitet och vid antalet deltagande besättningsmedlemmar. Tävligen pågår året ut och resultaten offentliggöres senast den sista februari 1973. Priserna blir många och värdefulla. Och nu är det bara att sparka igång.

Stormfågel

Utan avsikt att ta upp konkurrensen med vår "hovfotograf", Per-Olow Andersson, har elektriker Aarre Kämävä roat sig med att ta en serie bilder av albatrossar, när hans fartyg, "Seven Seas", nyligen gjorde en resa mellan Rio de Janeiro och



Kapstaden. Själv säger Aarre att "det var svårt att bestämma avstånd, så bilden är ej av bästa kvalitet". Men vi tycker i alla fall att bilden är så bra att den försvarar en plats i dessa spalter. Kortet var taget med "Retina Reflex", normalobjektiv.

Öresundsvarvet levererar containerbåt till Ostasiat

Vid Öresundsvarvet döptes den 21 april ett av de mest komplicerade fartyg, som ännu byggts vid ett svenskt varv. Det var Ostasiats 29.000 tons containerfartyg "Nihon" som då fick sitt namn av gudmodern Britta Huss, maka till landshövdingen i Göteborg, Erik Huss. Den 17 maj beräknas fartyget vara klart för leverans och kommer att sättas in i den containertrafik, som bedrivs av ScanDutch-poolen.

"Nihon" är ett renodlat containerfartyg med en kapacitet av cirka 2.200 containers. Framdrivningsmaskineriet består av tre av Götaverken producerade dieselmotorer som utvecklar sammanlagt 75.000 Hk. Centermotorn är kopplad till en fembladig KaMeWa-propeller och sidomotorerna till sexbladiga propellrar. Hela maskineriet kommer att ge fartyget en marschfart på 26 knop.

Detta rekordbygge, som i god ÖV-stil och alltså inte helt överraskande levereras före kontrakterat datum, ger oss osökt anledning att titta lite närmare på det varv, som nu byggt båtar i över 50 år och som sedan förra sommaren ingår i Salén-koncernen. Vi har därför bett Bernt Broström, tidigare anställd vid varvet, att ge Salén-Nytts läsare en redogörelse för varvets bakgrund, utveckling och verksamhet.

"Konsul du Rietz stora skeppsbyggeri"

Alltsedan de första planerna yppades hösten 1915 om att på de låga grunden strax söder om Landskrona förlägga "konsul du Rietz stora skeppsbyggeri" har varvets öden också varit Landskronas. Stadens befolkning har direkt eller indirekt varit beroende av Öresundsvarvet, som fortfarande med sina 2.300 anställda är den ojämförligt största arbetsplatsen i området.

ÖV byggdes upp under första världskriget, då efterfrågan på tonnage var enastående. Men konjunkturerna ändrades. Efter 11 nybyggen inkluderande det



En nytagen flygbild från Öresundsvarvet. "Nihon" målas vid utrustningskajen.

största svenska lastfartyget på sin tid, 10.000-tonnaren "Canton", avtynade verksamheten för att väckas till nytt liv först ett stycke in på 30-talet. Sveabola- get började beställa de för äldre sjöfolk så välkända W-båtarna, av vilka många byggdes vid ÖV. Därmed inleddes den kontinuerliga utveckling med full sysselsättning, som varvet haft därefter.

Efter andra världskriget har ÖV:s orderportfölj varit fylld för flera år i taget. Suezkrisen i mitten av 50-talet gav beställningstopp och väldig efterfrågan på personal. Det var i det läget dåvarande personalchefen Erik Blomberg började "operation 1500", som syftade till att personalstyrkan inte endast måste ökas utan även utbildas.

Verkstadsskolan för lärlingar startades

i början av 50-talet. Den utbyggdes avsevärt och hade vissa tider upp till 500 elever. Men man behövde yrkesfolk snabbare och varvet började därför en breddad vuxenutbildning. Från alla delar av landet strömmade utbildad arbetskraft till Landskrona. Vid stationer, var och en med sitt utbildningsmoment, utbildades 100-tals och åter 100-tals varvsarbetare. Var och en lärde i egen takt och efter ett programmerat system. Efter 2 till 4 månader var vederbörande värdig att ge sig i kast med de produktiva arbetsuppgifterna. Lärlingarnas 3-åriga utbildning blev för många en inkörsport till teknisk vidareutbildning. På ritkontor och i förmansburar sitter i dag – inte bara på landskronavarvet – många f.d. ÖV-lärlingar.

650.000 ton i order

"Skräddarsytt" är ett uttryck som ÖV-försäljarna använt, då de sökt övertyga redare om landskronavarvets möjligheter. Många fartygsvarianter har under åren lämnat ÖV: färjor, styckegodsbåtar, ro/ro-fartyg och fartyg för paketerat timmer, bogserbåtar, stora, självförsörjande flytdockor till Sovjet m.m. Under senare år har varvet i huvudsak byggt specialfartyg med 20 – 40.000 tons dödvikt samt tank-, bulk- och obo-fartyg upp till 100.000 ton. F.n. har ÖV ett 10-tal fartyg i order om sammanlagt 650.000 tdw, vilket ger arbete åt varvet till mitten av 1974. 80 % av dessa beställningar går på export.



Stig Andersson, chef för Öresundsvarvet.

I mitten av 60-talet förstod ÖV-ledningen att en avsevärd förändring av varvets struktur fordrades. Den mindre badden av de två existerande var för liten. Fartygens storlek ökade ständigt, ingen ville beställa "småbåtar" längre. I det läget fick nuvarande varvschefen Stig Andersson – den gången produktionschef – sin idé med enbäddssystem genomförd. Den mindre badden lades ner och i stället gick man in för att på den enda badden nå en produktion som var ungefär



Från "Torilds" sjösättning 21 september 1918. Tusentals människor följde

skådespelet såväl på varvet som på hamnens kajer.

forts nästa sida

lika stor som tidigare men med lägre fasta kostnader och bättre arbetsförhållanden.

En ny svetshall byggdes och en ny kaj, nya effektiva kranar köptes liksom Sveriges största självgående trailer för transport av stora sektioner.

Vid sidan av nyproduktion har reparationsverksamhet bedrivits vid varvet alltsedan grundandet och är fortfarande en viktig faktor när det gäller att jämna ut sysselsättningen.

Framtiden

Nya arealer vinnas genom spridning av muddermassor på lågvattenområdena mot Lundåkrabukten. ÖV har förhandsrätt till nya omfattande industritomter. Och i styrelsen konfronteras man åter med tidigare planer på avsevärd utvidgning av varvsverksamheten.

*

PROFLEN

Tage Karlsson, 40, ordförande i Öresundsvarvets verkstadsklubb kom till varvet under "operation 1500". Sedan 1969 facklig funktionär på heltid. Kan konsten att "sjunga ut" när det behövs. Men det påverkar inte hans positiva syn på arbetsplatsen.

— Det har inte bara varit vikande konjunkturer som fått folket att stanna kvar på varvet på senare tid. Vi har trots allt en ganska trivsamt arbetsplats. Den gamla formen av auktoritet är borta. Atmosfären mellan olika kategorier är kamratlig. Under tider, då det är extra pressat och djäkligt märks vi-andan tydligt. Alla offer sig.

Arbetstakten är hårt uppskruvad. Tage Karlsson har noterat det på "annorlunda" sätt:

—Vad jag saknar i dag är den gamla fina varvshumorn. För bara 10 år sedan hade vi tid att i all vänskaplighet skoja med varandra på ett sätt som kanske blev säregnet för varvsarbetare. Men det finns ingen chans till det i dag. Den som vill ligga i topp förtjänstmässigt måste ligga i hela tiden.

Att jobba på varv kräver sin man. Trots en helgjutens insats — eller kanske just därför? — så är stämningen god på Öresundsvarvet.

— Vi har en sådan anda, att vi utan större svårigheter kan bygga vidare för att få en ännu mera hyfsad arbetsplats. Under de två senaste åren har vi byggt upp ett starkt förtroende mellan företagsledningen och olika representanter för fack-organisationerna. De fackliga representanterna är numera på ett tidigt stadium med i företagets planer. Man lyssnar också till våra synpunkter.



Tage Karlsson

Utvecklingen är positiv i de för en framgångsrik arbetsplats så väsentliga "mänskliga relationerna". Det är ett uppmuntrande komplement till den mer "materiella" tilltro som Tage Karlsson dessutom hyser till "sitt" företag:

—Jag tror på Öresundsvarvet som ett av de varv som har lättast för att hävda sig i konkurrensen, särskilt när det gäller att bygga specialfartyg.

Rapport från en simulator

Träningskurserna i manövrering av supertankers i Delft, Holland, har visat sig vara i hög grad lärorika och uppskattade. Vi återger här en rapport från Allan Olofsson, befälhavare i Saléns och en av många befäl från rederiet som hittills haft tillfälle att delta i kurserna.

"Mina i olika sammanhang uttalade synpunkter på de nya tekniska hjälpmedel som vi de senaste åren kommit i kontakt med på de olika fartygen, har kanske ibland felaktigt uppfattats som en motvilja mot det nya, men genom att jag många gånger fått revidera en från början positiv inställning till en sak, har jag blivit rätt försiktig i mina uttalanden i dylika sammanhang.

När man, sett mot denna bakgrund, tar del av mina synpunkter på värdet av kursen i Delft, så är det lätt att konstatera att jag nästan reservationslöst accepterat kursens stora pedagogiska värde i det praktiska handhavandet av stora fartyg.

Anläggningen bestod av en toppmodern brygga, där alla instrument, med undantag av radarn, uppförde sig exakt på samma sätt som i verkligheten. Beträffande radarn, så kunde man där inte få några rörliga ekon, men detta skulle arrangeras snarast, då det av oss "elever" ansågs vara synnerligen viktigt för att navigeringen i tjocka skulle bli helt realistisk.

Att beskriva alla detaljer på bryggan, skulle vara alltför omständligt. Det må vara nog sagt att nästan alla förekommande brygginstrument fanns tillgängliga och att samtliga instrument liksom fartygets rörelser var helt naturtrogna. Jag anser därför att kursen var väl värd sitt pris och i denna uppfattning instämde samtliga kursdeltagare.

Förläggning och förplägnad var av högsta klass och "chaufför" K.E. Ströms dagliga körningar mellan hotellet och skolan får anses som en navigationsprestation av mycket hög klass, sedd mot bakgrunden av Haags 300.000 cyklister och 6 talträngda backseatdrivers."

Fotojakt och té-ceremoni uppskattad avkoppling för sjömän

Bertil Crafoord sände oss för en tid sedan, när han var befälhavare på "Argonaut", en lyrisk redogörelse om en typ av hamnbesök, som i vår jäktade tid inte hör till vanligheterna. Under lastning av bilar i Yokohama blev fartyget liggande i hamn över en söndag och då tog Mr. Susuki hos Sankyo Transportation Company med sig några man från "Argonaut" till den berömda Sankei-en-parken.



T.v. Bertil Crafoord med överstyrman Erik Skött i mitten och maskinchefen Alvar Lehman till höger.

"Överallt hade placerats ut kimonoklädda japanskor, som tjänstgjorde som parkvärdinnor och fotoobjekt. Vid tempel, på de japanska broarna och vid byggnaderna från en gången tid stod de nationalklädda skönheter och gav liv åt landskapet. Förutom de traditionella stenlanternorna, templen, broarna, guld fiskar i dammarna, tatamimattor i husen etc. blev vi i tillfälle att se en riktig té-ceremoni och blomsterarrangemang, saker som sällan förunnas en sjöman att uppleva", säger Bertil Crafoord i sitt brev.

Vid mönstring på tingshuset i Vetlanda var det en av de blivande soldaterna som klagade över dålig mage. Pojken blev undersökt av läkaren, som inte hittade något fel utan förklarade honom fullt frisk och vapenför. "Men då ska jag i alla fall be att få komma till Banan-Kompaniet", genmålde då bevärigen in spe. (Ur Banan-Bladet, årgång 1924.)

"Atlantide" grundstötte på Mona Island — hela bananlasten dumpades

Salénrederiernas kylfartyg "Atlantide" råkade den 27/2 ut för ett allvarligt haveri på resa med bananlast från Golfito till Europa. Med full fart — 18 knop — rände fartyget vid 2-tiden på natten upp på land på Mona Island (se kartan) och blev stående mycket hårt på. Skadorna på fartyget blev omfattande medan däremot hela besättningen klarade sig helskinnad från äventyret och kunde förbli kvar ombord.

För bärgningen av "Atlantide" slöts överenskommelse med Smiths i Rotterdam, vars bärgningsfartyg "Schelde" ankom till haveriplatsen den 28/2. Det kunde konstateras att det inte fanns några möjligheter att få fartyget loss utan att bananlasten — 120.000 lådor — och eventuellt även bunkerolja först lossades. Förhandlingar med olika myndigheter om tillstånd att få dumpa bananerna i sjön kröntes med framgång den 1/3. Den egna besättningen tog itu med lossningen omedelbart, ett ansträngande arbete som den utförde på ett berömvärt sätt. All bunkerolja läktrades även ut innan några flottagningsförsök fick påbörjas.



Vid pilen gick "Atlantide" på.

Då det befanns att "Schelde" inte ensam kunde klara av en flottagn under rådande omständigheter, rekvirerades en större bärgningsbåt, som anlände den 10/3. Det var högsjöbogseraren "Rode Zee" på 9.000 HK. Vädrret hade under tiden försämrats något och "Atlan-



Bananlasten dumpas.

tide" högg lätt mot grundet, varför båda bärgningsbåtarna kopplades för att stötta fartyget medan resterande last och bunkers lossades.

Under eftermiddagen den 13/3 var all last och bunkers utlossade och de båda bärgningsbåtarna kunde börja lossningsförsöken. Genom att svänga fartyget från sida till sida 70–80° varje gång kunde det fastslås, att fartyget ej stod stumt på. Vid varje svängning drogs fartyget cirka 1 fot akteröver. Losstagningsförsöken fortsatte hela dagen därpå, den 14/3, och kl. 18.30 kom fartyget loss. Påföljande dag inleddes bogseringen till Bethlehem Steels varv i Beaumont, Texas. Skadornas omfattning bedömdes vara så allvarliga att en bogsering till europeiskt varv skulle vara såväl riskfylld som föga lönsam.

Den egna huvudmaskinen var obrukbar men med hjälp av "Rode Zee's" 9.000 HK gick bogseringen med cirka 12 knop

och utan missöden. När fartyget dockade in vid Bethlehem Steel den 29/3 konstaterades att skadorna i botten var så omfattande att hela plåtkölen och nästan hela A-stråken, båda sidor, och några plåtar i B-stråken måste bytas ut. Totalt beräknas stålvikten på det som skall förnyas till 200 ton. Vidare måste hela huvudmaskinen med mellanaxlar och propelleraxel demonteras för uppriktning efter det att stålreparationerna avslutats. Preliminärt beräknas arbetet inte vara avslutat förrän i mitten av juni.

Vid haveritillfället rådde gott väder med månsken, cirka 12 mils sikt och smul sjö. Orsaken till grundstötningen är att tillskriva den mänskliga faktorn. Den styrman som hade vakt vid tillfället hade inte observerat att fartyget p.g.a. strömmen kommit ur kurs.

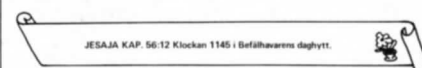
Kostnaderna för reparationerna beräknas ligga omkring 6 milj. kronor. Inklusive lasten av bananer, som var värd cirka 3 milj., och inkomstbortfallet under reparationsarbetena är detta det kostsammaste haveri kylrederiet drabbats av.

50.000 tim. övertid vid Götaverken

Personalen vid Arendalsvarvet arbetar f.n. kollektiv produktionsövertid under sju veckor med 6 timmar varje vecka per man. Man hoppas att detta krafttag skall ge de drygt 50.000 arbetstimmar som fordras för att ta bort den puckel i produktionsprogrammet som föreligger. Alternativet till övertidsarbetet hade varit att antingen ta en försening av produktionsprogrammet eller att åter låna in folk, vilket varvet varken vill eller får. Den tid som nu arbetas in motsvarar i stort sett all bearbetning för två båtar i plåtverkstaden.

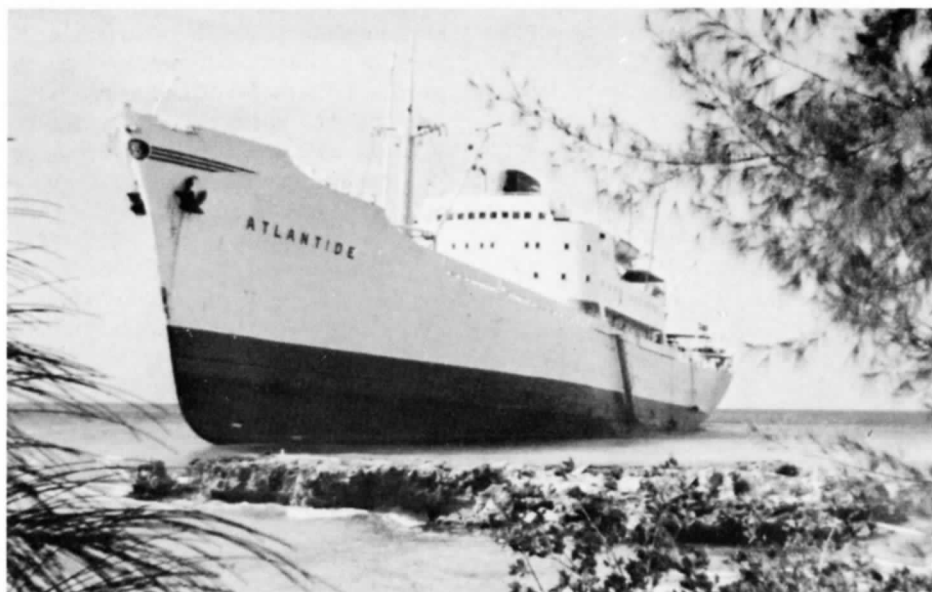
Senaste numret av vår aktningssvärda kollega "Argonauten" innehåller en hel del roande läsning. Bl.a. hittar vi den här historien.

För några år sedan hade vi här i rederiet en kapten, som lanserade ett mycket underligt bjudningskort, när det skulle vara cocktail i befälhavarens daghytt. Kortet såg ut som nedan, och



denna tidnings klerikala sektion har från den Heliga Skrift gjort ett utdrag, så att man skall kunna förstå vad den gamle sjöbussen menade med sin inbjudan.

"Kommen, jag skall hämta vin, och så skola vi dricka oss druckna av starka drycker. Och morgondagen skall bli denna dagen lik, en övermåttan härlig dag."



"Atlantide" står fast på Mona Island.

"Snow Flake" på jungfruresa

M/s "Snow Flake", det andra av åtta 12.000 tons kyllastfartyg som Chantiers Navals de la Ciotat i Frankrike bygger för Salénrederierna, levererades den 28 mars och gick dagen därpå in i tidsbefraktning för Salén Reefer Services.

Jungfruresan gick till Cape Town, där fartyget under den 12–19 april tog ombord den hittills största lasten av äpplen, päron och vindruvor som fraktats med något salénfartyg från Sydafrika och en av de absolut största laster som över huvud taget skeppats därifrån. Rekordlasten kommer att lossas dels i Hamburg omkring den 2 maj och dels i Southamp-

ton under de närmaste dagarna därefter.

Befälhavare på "Snow Flake" är Lars Eilertson och maskinchef Stig Burman.

*

Vid ett introduktionsparty som hölls ombord i samband med "Snow Flakes" ankomst till Kapstaden för ett större antal representanter för shipping och handel företrädde SRS och rederiet av C.-H. Zethelius och Lennart Lindau. Fartygets ekonomiföreståndare Max Hödl bidrog i hög grad till det lyckade arrangemanget genom sina eminenta kulinariska talanger.



"Snow Flake" i Kapstaden med Table Mountains i bakgrunden.

Badarna!



Ingen undgår Kockums fotografier! När "Sea Swan" plöjde genom Nordsjön på sin leveransprovturn passade ett par mycket modiga män på att inviga poolen ombord, helt oförskräckta av kyla och snö utomhus. När de intet ont anande

var på väg tillbaka till den sköna värmen i bastun, så, då klickade fotografens kamera. Till glädje, tror vi, för Salén-Nytts läsare och, hoppas vi, för de ännu oidentifierade båda badarna. Kalenderbild?

Koncern-Kort

- Av Saléns samtliga fartyg i trafik är 7 byggda i La Ciotat. Av dessa låg tre stycken en dag i mitten av april samtidigt förtöjda vid kaj i Kapstaden, nämligen Snow Flake, Barcarolle och Sea Sapphire. Vilket vid närmare begrundan är ganska anmärkningsvärt.
- En nytryckt broschyr på engelska om "Snow"-fartygen finns i lager och kan rekvideras från Saléns PR-avdelning.
- J/S Saba Aktiebolag har fått sitt eget emblem — eller logotype, som det heter på fackmännens språk. Vi visar här emblemet i svartvitt, men i verkligheten är cirkeln blå, JS i guld och resterande text i svart. Som bekant är Saba ett nybildat företag i vilket Saléns och Nordstjernen äger 50 % vardera och för vars verksamhet vi redogjorde i förra numret av Salén-Nytt.



- Arendalsvarvet levererade i mars sitt hittills största fartygsbygge, "Ile de la Cité" om 229.300 tdw. Fartyget var det nionde i en lång serie av tankfartyg på cirka 227.000 ton som byggs vid varvet.
- Möjligheterna för varvsanställda och sjöfolk inom salénkoncernen att under viss tid byta jobb med varandra studeras f.n. Man har därvid tänkt sig en period av sex månader till sjöss och lika lång tid på varv. Avsikten med experimentet är bl.a att öka attraktiviteten hos de olika jobben. Innan försöken kan komma igång återstår emellertid en hel del frågor att lösa.
- Sjöfartstidningen "Seatrade" ägnar i sitt marsnummer en två sidor lång redogörelse för Salénkoncernen med särskild vikt lagd på en beskrivning och analys av Götaverken och övriga varv, som tillhör gruppen.

Den välkända expeditions-, transport- och skeppsmäklarfirmen O.Y. Krogus AB i Helsingfors firade den 15 april sitt 100-årsjubileum. Samarbetet mellan Saléns och Krogus inleddes redan 1954, då en överenskommelse träffades om banantransporter mellan Kanarieöarna och Finland och sedermera även från Centralamerika. De båda företagen har även samarbetat beträffande import av äpplen till Finland från Argentina och Kina samt när det gäller köp och försäljning av fartyg.

Vi tar tillfället i akt att gratulera 100-åringen!

Konstnär i blåsväder

Roland Svensson ser på sjömannens vardag

Roland Svensson, konstnär och författare med sjö och skärgård i blodet, har kommit åter till gamla Svedala efter att under drygt två månader ha trampat "Sea Serpents" däck på resa t/r Kontinenten – Persiska Viken. I bagaget med sig hem hade han bl.a. 10 timmars bandupptagningar med besättningsmän ombord och massor av bilder i svart-vitt och färg förutom färskna intryck från det säregna livet i ett modernt tankfartyg, intryck som vi hoppas skall visa sig vara såväl Roland som de sjöfarande och rederiet till både glädje och nytta. Som den energiske person Roland Svensson är, har han redan kastat sig över redigeringen av det omfattande materialet hemma i sin diktartyla i Nacka och småningom kommer vi att få tillfälle ta del av resultatet av hans resa såväl i radio som i tryck.

Från Gulfen sände oss Roland ett resebrev, som ger en fin bild av hur han uppfattade livet i det stora, lilla sjösamhället. Ur brevet citerar vi här några avsnitt, sufflerade med bilder, som togs av författaren under resans första del. Ord och bild till vår resande Roland.

Jag bor högt över vattnet, med utsikt akteröver, där det väldiga pannkaphuset delvis skymmer vyen. Alla dimensioner ombord är "super giant".

Däcket framför brygghuset är nästan en kilometer, som rundvandring betraktad. Helst tar man någon av tjänstecykklarna och vinglar iväg mellan kranar, rörledningar, butterworthsluckor, manluckor,

höjd – allt krymper från den nivån, även Biscayans 12 meters rullar!

Vi seglar i ballast men har pumpat ombord 145.000 ton havsvatten, vilket ger ett djupgående av tio meter – mot hemresans 2 meter. På bryggan finns alla nutida tekniska finesser. En datorcentral sköter om storsirkelnavigationen. Satellit-Fix skriver ned positionen på teletypen, osynliga fingrar hanterar tangenter. Väderleksfacsimilen ger kartor över lågtryck och våghöjd m.m. "Plåt-Nicklas" står till rors – osynlig liksom alla andra Gudar. Tuta och kör! Sextanter vilar i sina lådor och undrar om de redan blivit museiföremål. Wait and see.



Styrman med tjänstefordon

I det höga brygghuset bor 36 mäniskor. Man ses ibland i de långa gångarna; kanske på lördagen vid en pjolter, eller på söndagen vid pingpongbordet eller i simbasängen och bastun. Dessutom i mässarna vid de utmärkta måltiderna.

För att lära känna varandra har vi öppnat en schackturnering och en bordtennistävling. Varje onsdag och söndag är det bio, på torsdagar kanske Bingo med Fritidskassans fina priser. Ibland har jag visat bilder och berättat om avsedes orter – god anslutning. Dessa aktiviteter först när vi kom ner till finvädret – alltså syd om Kanarieöarna.

Innan dess hade vi olika äventyr. I Zee-Brugge höll skutan på att blåsas från kajen av en ylande storm. Lårbensgrova Atlas-Ropes blev klena som sytrådar. Fyra dygn fick vi vänta på rätt ögonblick, men väl ute i Kanalen började kulingen igen – med snöbyar som farvälspust. I Biscaya var cirkusen i full gång, med orkanstötter och många fina konstnummer och praktfulla vattenfall runt cylinderstaven. Den hårda motvinden höll sig kvar ända ned till Tenerife, trots att "Portugisiska Nordan" borde ha givit medvind utmed Afrikas kust. Icke denna gång!

Så nådde vi tropikområdet, där himlen är flaggblå med vita molntussar runt

horisonten. 28gr+ i havet, lika i simbasängen och 45gr+ på däck. Stiltjebältet med sina loja dynningar, sitt sovande ansikte av het kvalmighet, flygfiskar i solglitter – nattens dagg som dryper av skotten. Alla målande sailors i korta brallor med allt brunare ryggar. Måla och vaska vitfärg det är sjömannens kall idag. För en kort stund är deras tillvaro illusionssnudd på idyll – men det lurar monotoni både i solsken och i uppgiften.

Om någon dag dubblar vi Cape of Good Hope – man saktar några hack i maskinen. Vi ser Kapstadens många nöjen på avstånd, en sniff av sommarland. En "shoreboat" kommer ut med vår väntade post, färskvaror, frukt och godsaker. Table Mountains vita molnduk skimrar över staden – förbi, förbi. När vi rundat Cape Agulhas, sydtippen av kontinenten, är vi inne i Indiska Oceanen och havet blir åter varmt. Luften blir ånghet – kanske monsunen fläktar oss fram till nästa ekvatorspassage, avlöst av någon bråkig cyklon ibland. Nyttig förövning innan Persiska Vikens bastuvärme tvingar oss in i luftkylda hytter. Vid Ra's Tanurah får vi en blick in mot Allahs hägrande borttornsland i sandgnisslande ödslighet.

Därefter Homeward Bound. "Lastresan" anses vara den bästa delen av denna seglation – av flera skäl. Det viktigaste är att gasfaran är eliminerad. Tankrengöringen oroar inte längre. Att notera: Ingen förorening spolat ut från dessa nya fartyg. I höga sloptankar akterut separeras oljan från slamvattnet – slutfasen på "Gun-Clean"-operationen. När det våras i Svedala är vi åter i hemmavatten.



"I Biscayan började slöjdansen runt backen (eller egenartad turbulens runt cylinderstaven)"

vinschtrummor, manifoldrar och trunkluckor. Havet ser till att man då och då får utförssbacke, ibland tvärtom. Ty även om "hon" är stor, så är oceanen större. Och när "sjöberg" suckar så kränger skrovet, eller niger som en liten flicka. Rörelsen kan vara sugande om Neptun är på avigt humör.

I det höga brygghuset glider en hiss genom åtta våningar. Jag bor på D-däck och har 6 våningar under mig och två över. Från bryggdäck betraktar man den omgivande vattenvärlden från 33 meters

Ro/Ro-fartyg från Finnboda



Vid Finnboda Varf sjösattes den 18 mars ro/ro-fartyget m/s "Sibeliuss" för det franska rederiet La Compagnie Générale Transbaltique. I början av september blir fartyget, som mäter 5.400 tdw, klart för leverans. Björn von Ubisch tog bilden.

Birger Simonsson bäste salénare i Vasaloppet



Vasaloppsåkarna proppar i sig ett bastant morgonmål, väl tillagat av gängets specialkock och coach, Arne Björklund.

Trots ett tämligen besvärligt före fullföljde samtliga sex startande från Saléns årets Vasalopp. Spänstige Birger Simonsson, som ett par helger innan hade gjort fint ifrån sig i Vildmarksloppet mellan Dalarö och Hellasgården, passerade först av de sex under skynket i Mora med tiden 8.24.54, vilket gav placeringen 2.519 Drygt timmen senare kom Gunnar Lindbergh i mål till synes oberörd av strapatserna och sedan följde samtliga med jämna mellanrum. Tapprast var Folke Sjöstedt, som passerade Evertsberg bara en minut i två, just innan löparna började plockas av banan, och kom i mål först halv nio på kvällen.

I lagmatchen mot Enskilda Banken tog Saléns hem segern för tredje året i följd och därmed för alltid vandringspriset, dalahästen.

Resultat:

- 1) Birger Simonsson 2519, 8.24.54
- 2) Gunnar Lindbergh 4841, 9.35.31
- 3) Lennart Kleberg 6263, 10.24.05
- 4) Stig Svensson 6602, 10.39.53
- 5) Valter Axelsson 6604, 10.39.57
- 6) Folke Sjöstedt 7393, 12.21.93



Valter Axelsson och Stig Svensson gjorde gemensam sak och gick i mål samtidigt. Här vid kontrollen i Evertsberg.

Per-Olow — postballongflygare



Bildmakaren Per-Olow har många järn i elden. Hans senaste hobby heter ballongflygning och han är en av landets 7

ballongpiloter. Med uppblåsbara "Barbara" har han redan i år gjort 80-talet uppstigningar. Som bäst förbereder han i dagarna uppstigningar på Svenska Flag-gans Dag den 6 juni och den 8 maj, då Ölandsbron invigs.

För filatelister i Salénkoncernen erbjuder de båda uppstigningarna utsökta tillfällen att skaffa sig helsaker, eftersom Per-Olow fått evenemangen registrerade i Poststyrelsen och kommer att ta post-säckar med sig. För intresserade går det bra att vända sig till Salén-Nytt, som gärna vidarebefordrar ev. önskemål.

10 i topp i säkerhet

Till segrare i 1971 års tävling om det ur olycksfallssynpunkt säkraste fartyget i Salénflottan har korats m/s "Kungshamn", som med anledning därav tilldelas första pris, kronor 1.000. På andra plats kom 1970 års segrare i samma tävling, m/s "San Benito", som får 750 kronor, och på tredje plats m/s "Atlantide", som får 500 kronor. Samtliga priser kommer att som vanligt överföras till fartygens fritidskassor för att användas på lämpligt sätt.

I jämförelse med 1970 års tävling är alltså för det första att notera, att "San Benito" blev detroniserad av "Kungshamn", samt att "Sea Spray" 1970 belade fjärde och 1971 femte plats samt att även "Anco Spring" båda åren hamnat högt upp i listan över säkra fartyg.

Här följer namnen på de 10 främsta fartygen:

1. Kungshamn	0.4
2. San Benito	1.4
3. Atlantide	3.2
4. Anco Spring	4.0
5. Sea Spray	4.3
6. Sea Sovereign	4.5
7. Anco Spur	4.6
8. Bolero	4.8
9. Barcarolle	5.5
10. San Bruno	5.6

Siffrorna anger inte antalet olycksfall utan är relationstal i en skala som konstruerats för ändamålet.

Sic transit...



När Lars Hallman och Åke Friman på SRS för en tid sedan passerade Hong Kong på en längre tids affärsresa passade den senare på att ta en bild av "Seawise University", som vid brand ombord totalförstördes och nu skall skrotas. Som väl många känner till hette fartyget tidigare "Queen Elizabeth" och var under många år på 40- och 50-talen med sina 83.673 bruttoton världens största fartyg och en stolthet för den brittiska nationen.

Squash

Saléns IF:s nyetablerade squashsektion har varit i elden för första gången. Det skedde när fyra av dess bästa spelare mötte ett lag från SE-Banken i slutet av mars. Resultatet blev oavgjort 4-4 och de som försvarade Saléns färger var Leif Ununger, Robert Almström, Sten Grotenfelt och Mats Ruhne.

Tor Line-folk på informationsträffar

Tjänstemannaklubben vid Tor Line i Göteborg har under våren arrangerat fem informationsträffar. Vid den första redogjorde Christer Salén informativt om Salénkoncernens verksamhet och visade diabler och film och Bertil Crafoord berättade om hamnar i Sydamerika. Vid den andra träffen gjordes studiebesök på Volvo och vid den tredje höll Gunnar

Karnell föredrag över ämnet "Från Ekstocken till Tor Gothia - några glimtar ur sjöfartshistorien". Om Göteborgs hamn nu och i framtiden talade indendent Olof Eurén vid påföljande träff och vid den sista kommer föredrag att hållas över ämnet "Hur ett fartyg blir till". Anslutningen till träffarna har varit god.



Från den första informationsträffen ses fr.v. Arne Diurlin, tjänstemannaklubbens ordförande, Marietta Ekström,

som är klubbens studieombudsman, Christer Salén och Bertil Crafoord, befälhavare i Salénrederierna.



Lennart Sjöstrand åter framgångsrik i sjöfolksidrott

I den nordiska landskampen i friidrott för sjöfolk placerade sig Lennart Sjöstrand på m/s "Arawak" fint bland sven-skarna i klass 2. I fyrkamp blev han trea med 1.695 erövrade poäng, som 3:a på 100 meter med 12.5 sek. och 1:a i höjd på 1.55 m. Vi gratulerar honom till framgången och kommer att vidarebefordra det fina pris till honom, som Valfärdsrådets Gunnar Heidenblad sändt via rederiet.

Et lika fint pris från samma givare

sänder vi även till Toini Björk, vars utmärkta idrottsprestation och sköna nuna vi fick tillfälle att närmare stifta bekantskap med i förra numret av Salén-Nytt.

Bland de 1.320 fartygslag i fotboll, som deltog i förra årets internationella serie, belade "Husarö" 9:e platsen bland svenska lag och 54:e platsen totalt. En fin insats av ett "Husarö" som inte har de bästa möjligheter till träning ombord eller i de hamnar fartyget angör. Valfärdsrådets diplom kommer vad det lider.



Lennart Sjöstrand.

Thomas Lünings åter vald till ordförande i Salénrederiernas IF

Vid Salénrederiernas IF:s årsmöte återvaldes Thomas Lünings till ordförande och till ordinarie styrelseledamöter Lennart Andersson, Ing-Mari Carlberg och Gunnar Bäckdahl. Suppleanter blev Asta Kolma och Björn Byrnfors. Till revisorer valdes Arne Björklund och Gunnar Lind. Gunnar Bäckdahl valdes till klubbmästare.

Vid styrelsesammanträde med idrottsföreningen senare avsåg sig Gunnar Bäckdahl uppdraget som klubbmästare på grund av bristande tid och till hans efterträdare utsågs Arne Björklund. Vid detta sammanträde beslutades även att ett returmöte skulle anordnas i höst mot Klaveness Chartering i Oslo, som i höstas stod som gäster för Saléns fotbollslag.

Skiddag på Kaknäs

Den 19/2 var en skid- och friluftsdag anordnad på Kaknäs för anställda vid Salénrederierna och deras anhöriga. Vädret var inte det bästa, vilket hade till följd att tillslutningen inte blev så fin som vid förra höstens friluftsdag på samma plats. Men trevligt var det trots allt och allra trevligast hade barnen, som bl a fick avlägga prov för snöstjärnan och delta i en kilometerlång skidtävling. Och som vanligt var det väl sörjt för skaffningen.

Så här gick det i barnens skidtävling:

- 1) Magnus Lünings 7 år 6 min. 30 sek.
- 2) Camilla Hammar 9 år 6 min. 58 sek.
- 3) Göran Forsberg 8 års 7 min. 52 sek.
- 4) Jan Forsberg 5 år 9 min. 20 sek.
- 5) Henrik Ihre 5 år 9 min. 56 sek.
- 6) Ulrika Hammar 4 år 10 min. 47 sek.
- 7) Petrus Bolin 4 år 10 min. 47 sek.



Minior spurtar mot mål

SALÉN-NYTT

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