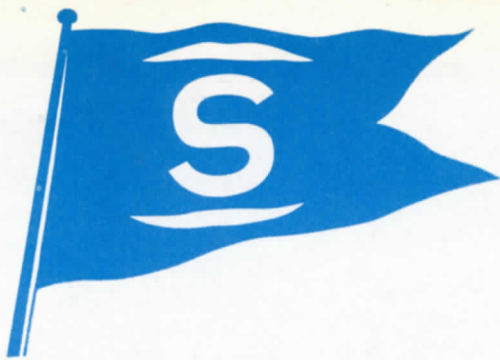




SALÉN NYTT

NR 4 - AUG. 1972 - ÄRG. 5

Finnboda Varf moderniserat och återinvigt

Efter en genomgripande om- och nybyggnad återinvigdes Finnboda Varf den 27 juni av statsrådet Rune Johansson i närvaro av ett stort antal representanter för svensk och utländsk varvsrörelse, sjöfart och industri samt myndigheter och anställda vid företaget. Invigningen som inramades av det vackraste högsommarvader, inleddes med att VD Sven Johansson gav de närvarande en ingående orientering om varvets bakgrund och om de många åtgärder, som under det senaste året förvandlat "gamla Finnboda" till ett nytt och effektivt varv.



På bilden ses statsrådet Rune Johansson samt t. h. om honom Sjöfartsverkets chef Erik Severin och koncernchefen Sture Ödner under rundvandring på varvet.

De inbjudna, bland vilka märktes många representanter för skandinavisk press, fick därefter tillfälle att i grupper ta varvsområdet i närmare besiktning. I samband med den efterföljande lunchen i stora matsalen betonade statsrådet Johansson i ett tal, riktat i första hand till de anställda, den stora betydelse varvet har för sysselsättningen i stockholmsregionen och för sjöfarten i Östersjön. På kvällen stod Sven Johansson som värd vid en middag på Operaterrassen för omkring 150 in- och utländska gäster som representanter för företagsledningen och de anställda och vid detta tillfälle hölls tal av

bl a sjöfartsverkets chef Erik Severin.

Med anledning av återinvigningen ger Salén-Nytt här en återblick på varvets historia och en kort resumé över det som i huvudsak hänt med varvet under det gångna rekonstruktionsåret.

Nära 100 år har gått sedan grunden lades till Finnboda Varf. Det skedde närmare bestämt 1874, då Bergsunds Mek AB inköpte dåvarande Nya Beckbruket och Finnboda Tunnbinderi-inrättning på Sicklaön för 125.000 riksdaler silvermynt

forts sid 6

Nytt semestersystem!

I samtliga tankrederiets fartyg har beslutats att införa ett avlösningssystem enligt 4-2-metoden för allt befäl. Samtidigt kommer ett 6-2-system att införas för manskap enligt huvudavtalets bilaga 1. Det nya systemet, som alltså innebär två månaders ledighet i hemorten efter 4 resp. 6 månaders tjänst till sjöss, kommer att införas snarast efter nästkommande avlösning med nödig hänsyn tagen till personalsituationen.

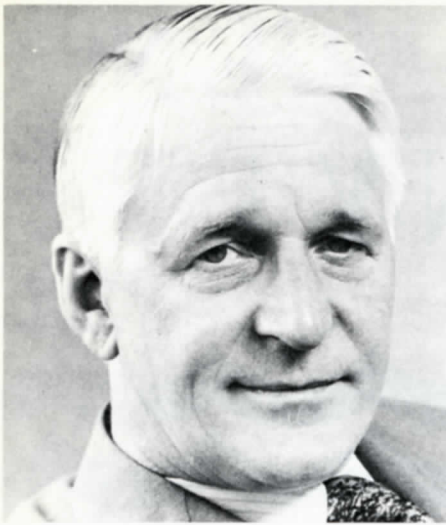
Efterhand som rekryteringssituationen medger kommer det nya systemet att omfattas av samtliga tre rederienheter, men prioritet har gjorts åt tankfartygen.

Bengt Bratts pjäs från "Atitlan" i TV

Resultatet av filminspelningarna ombord "Atitlan" i slutet av förra året av ett 11-mannateam från TV i Göteborg föreligger nu klart. Bengt Bratt har skrivit ett manus, delvis baserat på upplevelserna ombord och tillsammans med Lennart Hjulström har han skapat en TV-pjäs kallad "Ett nytt liv", som i fyra avsnitt kommer att visas i TV 2 under september månad. Början görs den 13/9 kl 19.30 med ett 40 minuter långt avsnitt och därefter följer fortsättningen på serien den 20 och 27/9 kl 19.30 samt den 14/10 kl 20.00.

Bland skådespelarna märks Ingvar Hirdwall och Göran Stangert vid sidan av våra egna mindre professionella pojkar.

Den 13/9 kl 19.30 i TV 2, alltså!



Företaget och en del av dess funktionärer har under de senaste åren ofta förekommit i massmedia. Huvudsakligen har uttalandena om oss varit av smickrande natur, ibland kanske motiverat men lika ofta har berömmet varit överdrivet eller felaktigt.

I samband med det allvarliga haveriet ombord å "Seven Seas" har vi emellertid utsatts för ganska besk kritik av olika slag. Om vi i denna artikel huvudsakligen bortser från haveriet som sådant, vilket i stället behandlas särskilt i detta nummer, skulle jag vilja redovisa bakgrunden till våra olika beslut med anledning av haveriet och välkomnar en debatt som ledning för vårt handlande i framtiden.

Kritiken är av två slag. Båda rör sig om information.

Den ena typen av kritik framföres av kvällspressen som menar att ett haveri av denna storleksordning är av så allmänt nyhetsintresse att ett officiellt meddelande borde utgått från rederiet om det inträffade för att möjliggöra presskommentarer. Nu omskrevs fallet omedelbart

endast av Göteborgs-Tidningen, som hade samma information som vi, nämligen att ett haveri hade inträffat och att meddelandena från fartyget tydde på att riskerna för besättningen icke var stor. Någon annan tidning eller TV-radio tog icke vid detta tillfälle upp saken.

Den andra typen av kritik är allvarigare och den har tagits upp både av tidningarna genom en medlem av besättningen och av Sjöfolksförbundet. Den går bl a ut på att alla anhöriga borde ha underrättats. Ett dylikt meddelande borde kanske ha utgått, men vi liksom flertalet ombord höll för troligt att i så fall hade ifrågavarande meddelande spritts och skapat allmän oro. Ombord delade man i flertalet fall helt vår åsikt och med samma motivering som vår avstod man. Då stor fara alltså icke skäligen kunde anses föreligga, valde vi att icke utsända allmänt meddelande till besättningsmedlemmarnas anhöriga, utan meddelade endast de som på grund av information i Göteborgs-Tidningen hörde av sig eller av annat skäl kontaktade rederiet. Eftersom möjligheter fanns för var enskild ombord, som så önskade, att meddela sina anhöriga gjordes detta i några fall.

Men trots allt, skulle vi ha gått ut med ett allmänt meddelande till de anhöriga?

Allt gick, som nu bekant, enligt de ombordvarandes och de i land konsulterade experternas beräkningar, och fartyget anlände till Dakar som planerat. För säkerhets skull utsändes ett bärgningsfartyg som gick parallellt med "Seven Seas". I Dakar lämnade 2 man fartyget, besättningsombudet och en matros. Vid hemkomsten till Sverige vände besättningsombudet sig i första hand till en tidning och meddelade sin syn på det inträffade, rederiet, befälet och sina skeppskamrater.

Eftersom fartyget anlöpt Dakar för

besiktning och eventuell provisorisk reparation för att fortsätta — vilket också skedde efter sjövärdighetsintyg erhållits från Lloyd's Register — till permanent reparationsplats och sjöförklaring i Lissabon, är det, som jag ser det, beklagligt att omdömena om olika personers handlande i en svår situation icke fått anstå tills fakta är kända. Dessa personer har nu fått schavottera i tidningarna innan vare sig explosionens orsak eller de efterföljande åtgärderna blivit klarlagda genom sjöförklaring, vilket är mycket beklagligt ur alla berörda parter synvinkel. Man undrar speciellt om de anhörigas oro icke blivit betydande av mer eller mindre välunderbyggda spekulationer under en 10 dagars period beträffande fartygets möjligheter att nå sin destination.

Jag vill avslutningsvis poängtera att det ovan sagda icke på något sätt får undanskymma den bakomliggande händelsen, nämligen haveriet, som är ytterst allvarligt. Det är dessutom andra gången på några år som vi råkat ut för ett liknande haveri. Denna gång hoppas vi att sjöförklaringen skall ge oss en säker ledning om orsaken. Allt kommer att göras för att draga lärdom av det inträffade. Tyvärr är det risker förenade med förande av oljelaster och framför allt att gå i ballast mellan lasterna. Expertisen har dessutom icke kunnat enas om de mest säkra metoderna för att undvika explosioner, var till kommer, till följd av den mänskliga faktorn, att olyckor trots allt inträffar.

Sture Ödner

Gunnar Karlsson replikerar

Ordföranden i Svenska Sjöfolksförbundet, Gunnar Karlsson, har beretts tillfälle ta del av ovanstående artikel och ger här sin syn på de aktuella frågorna.

Eftersom Sture Ödners artikel inte behandlar det allvarliga haveriet utan i stället den kritik som förekommit i massmedia mot rederiet för utebliven information, så skall även jag avstå från att här redovisa några synpunkter på det aktuella haveriet eller på säkerhetsfrågor i övrigt och i stället begränsa mig till informationsfrågan och en del pressuppgifter.

Erfarenheten har visat att andra och i vissa fall mindre fartygshaverier än det nu aktuella, har ansetts vara av allmänt nyhetsintresse och att vederbörande rederi därför utsänt officiellt meddelande för att

Frågan är därför den om haveriet ombord på "Seven Seas" kan anses ha varit av den storleksordningen att den utgjorde ett allmänt nyhetsintresse?

Om jag själv skall besvara frågan så blir det med ett otvetydigt ja, och jag vet att många är beredda att ansluta sig till den uppfattningen.

Jag kan inte finna några som helst skäl för att sjöfartsnäringen eller dess företrädare skulle vara fritagna från den, om icke juridiska så dock moraliska skyldigheten att på samma sätt som är brukligt på landbacken, låta allmänheten få kännedom om inträffade händelser där människoliv "stätt eller står på spel". För inte kan det väl förhålla sig så att man anser en sjömans liv vara mindre intressant än någon annans?

forts sid 10

Världsmästare



Ostasiats containerfartyg "Nihon", som levererades från Öresundsvarvet tidigare i år, har slagit nytt rekord i världsomsegling. På 42 dygn 8 timmar och 47 minuter har hon seglat jorden runt, vilket innebär en medelfart av 26,7 knop. "Nihon" gratuleras och Öresundsvarvet kan sträcka på sig!

Namngivning av "Snow Land" och "Snow Storm"



De båda gudmödrarna Mrs. Sally Gallop, t.v. och Mrs. Shirley Black, omgivna av fr. v. Mr. Robert Gallop, kapten Ruben Freiman och Mr. Eli Black.

Det andra paret fartyg i SNOW-serien namngavs den 17 juni vid en högtidlig ceremoni vid varvet, Chantiers Navals de la Ciotat, i närvaro av ett stort antal inbjudna och övriga åskådare. Mrs Shirley Black, maka till högste chefen för United Brands, svarade för namngivningen av "Snow Land" och Mrs Sally Gallop, maka till juridiske chefen vid samma företag, för namngivningen av "Snow Storm".

Omedelbart efter namngivningen levererades "Snow Land" till rederiet och i samband därmed skedde flaggskifte.

Påföljande dag levererades "Snow Land" till Salén Reefer Services i tidsbefraktning och avgick till Long Beach för att lasta palletiserad Sunkist-citrus för Tokyo, Kobe och Hong Kong.

"Snow Storm" beräknas bli levererad till rederiet i slutet av oktober. Av återstående fyra fartyg i SNOW-serien torde tre bli klara för leverans under 1973 och det sista, "Snow Hill", 1974.



Mrs. Shirley Black döper "SNOW LAND" från aktern av en bogserbåt.

Säregt fartygsdop på Arendalsvarvet

En säregen dopceremoni ägde i början av juli rum på Arendalsvarvet, när ett nybygge för Great Eastern Shipping Co i Bombay döptes till "Jag Laadki" genom två ceremonier, en indisk med religiös bakgrund och en av traditionell västerländsk typ.

Vid den indiska ceremonin målade gudmodern svastikan på fartygssidan och dessutom spelades speciell indisk musik. När detta var till ända vidtog den vanliga namngivningen med champagneflaska, körsång och hornmusik.

Ny lärlingsskola vid Arendal

En ny skola för svetsare och fartygsbyggare har tagits i bruk vid Arendalsvarvet i ersättning för den gamla på Göteborgsvarvet, som var otillräcklig. Skolan täcker en yta av 2.600 kvadratmeter och ligger helt och hållet inomhus. Stora ansträngningar har lagts ned på miljön: belysningen blir bättre än i någon annan verkstadslokal vid Götaverken och ventilationen är kraftigt dimensionerad.

Två lärare är fast engagerade i den nya skolan, medan övriga lärare får ambulera mellan Göteborgsvarvet och Arendal.

Böcker i båtar

Bokläsning är bevisligen en av de viktigaste fritidsaktiviteterna ombord. De permanenta boksamlingar som finns i fartygen är sällan omfattande. "Boklådorna" som byts i hamnarna ger läshungriga någon omväxling men mycket mer kan göras om intresse finns från Fritidsklubbarnas sida. Kanske är dock en någorlunda boksynt kontaktman i land en god hjälp. Jag kan ge ett exempel – som samtidigt är ett erbjudande till intresserade Fritidsklubbar i rederiets olika fartyg. När jag lämnade "Sea Serpent" i Europoort fick jag i uppdrag av fritidskassans styrelse att utvalja och inköpa böcker för en summa av 1.000 kronor för fartygets eget bibliotek. Under resan hade vi ofta diskuterat böckernas betydelse och även svårigheten att skaffa nyförvärv.

När jag kom i land sökte jag kontakt med en erkänd bokhandel, i detta fall Sandbergs Bokhandel i Stockholm. Denna firma har byggt upp en stor Realisationsbokhandel där fjolårets dyrgripar kan inhandlas till mycket reducerade priser.

Jag ville skaffa så många volymer som möjligt för den begränsade summa som jag disponerade – utan att göra avkall på kvaliteten. Dessutom skulle samlingen vara så omväxlande som möjligt. Jag hade fullmakt att göra urvalet efter eget omdöme. Ca 100 volymer av god, roande och spännande litteratur sändes ut till fartyget; alltså boklådan till rederiets centralförråd, Göteborg, f v b "Sea Serpent" och räkningen till Fritidsklubben via rederiet.

Om någon önskan finns i andra fartyg att spåda på sina bibliotek enligt ovanstående mönster, så står jag till tjänst som kontaktman och bokväjlare – med rederiets välsignelse och hjälp.

Med hälsning från

Roland Svensson.



M/S "SNOW LAND"

Nybygge 281 från Chantiers Navals de la Ciotat, levererad den 17 juni 1972.

L.o.a.	173,30 m (568' 7")
l.p.p.	160,00 m (524' 11")
beam	24,65 m (80' 10")
depth	14,90 m (48' 10")
draft (banana)	7,46 m (24' 6")
DW	7.465
draft max.	9,27 m (30' 4")
DW	12.580
capacity, bale, cbf	611.600
speed knots (d=7,46 m)	23,1

CCM/Sulzer RND 90 Diesel

EHP, max.	23.200
EHP, service	20.900
at rpm	122

Anm.: Samma data gäller för "Snow Storm".

1971 bra år för Salén & Wicander-gruppen — Toyota framgångsrik

Gunclean installerat i 60 % av världens stora tankfartyg

I samband med årets bolagsstämmor har Salén & Wicander-gruppen också mer formellt organiserats som en enhet inom Salén-koncernen med koncernchefen Sture Ödner som ordförande i Salén & Wicanders styrelse, med Sven Brohult och Sven H Salén som vice ordförande och Christer Salén, Åke Lindbäck, Nils Jannerfeldt, Andreas Ådahl, Hans G Forsberg och Göran Axell, tillika VD i gruppen, som övriga styrelsemedlemmar.

De bolag som utöver Salén & Wicander ingår i gruppen är:

AB A Wiklund (Göran Axell, ordf, Åke Lindbäck, Lars Jaeger, VD, och Kjell Figren, VVD).

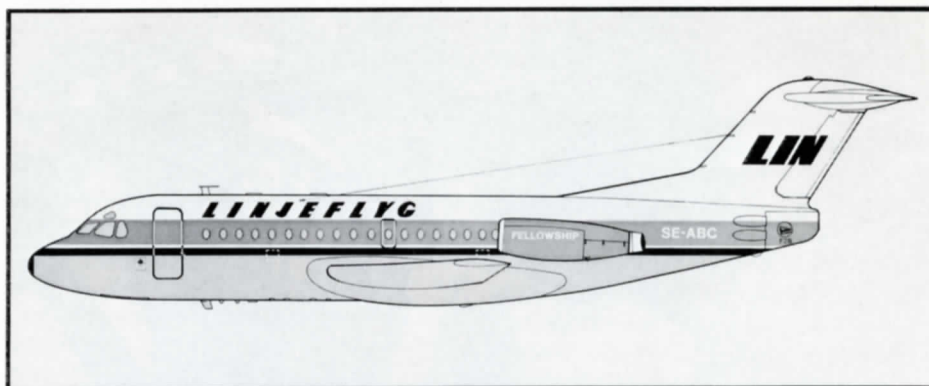
Salén Interdevelop AB (Göran Axell, ordf, Joachim Broman, Hans G. Forsberg, Börje Stenström och Ingemar Asplund, VD)

Aerotrain Scandinavia AB (Andreas Ådahl, ordf, Sven H. Salén, Göran Axell och I Lager samt J Bertin och CPP Escoffier från Société de Aérotrain i Paris. Ingemar Asplund är VD i bolaget).



Göran Axell

Salén & Wicander har också per den 1 juli övertagit aktierna i Götaverkens dotterbolag **Götaverken Japan Corp** (Götaverken Nihon Kabushiki Kaisha). Företaget är, utöver agenturverksamhet för Centro-Maskin i Göteborg AB m fl företag, engagerat i de licensöverenskommelser som etablerats mellan å ena sidan olika japanska industrier, å den andra Götaverken, AB Hägglund & Söner och Navire Cargo Gear AB och utgör bas för dessa företags övriga aktiviteter i Japan. Götaverken Japan har en egen fakturering av storleksordningen 10 mkr och ca 15 anställda. Ovannämnda verksamhet i kombination med Salén & Wicanders tidigare engagemang med Toyota, Kawasaki



Fokker F28 Fellowship med Rolls-Royce "Spey" gasturbin.

och Gadelius har ansetts utgöra en god plattform för expansion av affärsförbindelserna med Japan såväl inom export som import utöver ett teknologiskt utbyte inom ramen för Salén Interdevelops verksamhet. Bolaget kommer småningom att erhålla ett nytt namn.

Salén & Wicander AB

Resultat

Då gruppens resultat 1971 ej tidigare närmare belysts kan några kommentarer vara av intresse.

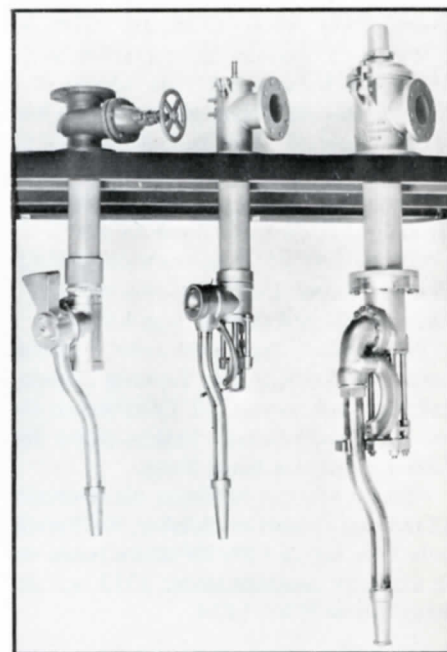
Moderbolagets, Salén & Wicander, omsättning ökade från 45 mkr till 61 mkr under 1971, varav 15 mkr är baserade på egna produkter, utgörande 3,8 % av Saléngruppens omsättning, exklusive Götaverken. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatter, men efter kalkylmässiga kapitalkostnader, utgjorde 6,1 mkr, dvs ca 6,6 % av gruppens motsvarande resultat. Orderstocken vid 1971 års slut utgjorde 41 mkr, exklusive av försvaret beställda sju helikoptrar, en väsentlig ökning i förhållande till föregående årsskifte (16 mkr). Halvårsresultatet 1972 indikerar en tillfredsställande utveckling.

Aktiviteter

Den egna produkten GUNCLEAN – vattenkanonsystemet för rengöring av tankarna i supertankers och OBO-fartyg – har haft ett mycket framgångsrikt år. Orderingången under 1971 – 25 mkr – mer än fördubblades i förhållande till 1970 och utvecklingen under 1972 är likartad. En licenstillverkning begränsad till Gunclean Junior är under uppbyggnad i Japan i Gadelius regi. GUNCLEANs position som ledande inom området med en marknadsdel av ca 60 % av världens totala flotta av stora tankfartyg har resulterat i aktivt engagemang i den internationella debatten i hithörande miljövårds- och säkerhetsfrågor med en del nya projekt som spinn-off.

De olika Salwico-systemen för brand-, rök- och gasvarning har utvecklats vidare dels genom en ny gasvarnare av semikonduktortyp, dels genom ett utvidgat tekniskt och produktionsmässigt samarbete

med Oy Strömberg AB, som resulterat i ett nytt SALWICO-STRÖMBERG-system för brand- och rökvarning. Totalt färdigställdes under året den 500:de säkerhetsanläggningen för fartyg och till industrin har ca 150-talet utrustningar levererats inklusive ett 50-tal av ny semikonduktortyp till vattenreningsverk för kontroll av klor- och metangaser.



Gunclean-familjen: fr v vingskankanonen, Junior och Senior.

Bolagets roll genom åren som huvudleverantör till försvaret av tunga helikoptrar bekräftades under 1971 efter beställning av ytterligare sju 107:or med leverans under 1973, denna gång licensproducerade av Kawasaki Heavy Industries. Produktionen i Japan fortskrider enligt planerna liksom konstruktionsarbetet hos Decca Navigator för och förberedelserna vid Svenska Flygverkstäderna av installation av elektronisk och militär utrustning.

Rolls-Royce-konkursen drabbade givetvis bolaget i egenskap av agent för deras flygmotorer, dieselmotorer och bilar, men diskontinuiteten blev kortvarig och totalförlusten relativt begränsad. Glädjande är Linjeflygs nyligen bekräfta-

de kontrakt med Fokker om leverans 1973 av 3 flygplan Fokker F28 med option på ytterligare 5. Dessa flygplan är försedda med Rolls-Royce "Spey" gasturbimotor.

Från den 1 augusti överfördes försäljning och service av Rolls-Royce och Bentley autobiler till Förenade Bil. Då detta företag har en för aktuella kunder lämpligast tänkbara organisation med egen etablering på ett flertal platser i Sverige har bolaget till fördel för sina kunder med tillfredsställelse välkomnat denna utveckling.



Toyota 2000 de luxe – 1973 års modell.

Toyota personbilsförsäljning ökade med ca 60 % 1971 – från 1500 till 2400 – och ökningen under de sju första månaderna i år har likartad karaktär. Trots alla komplikationer på marknaden med prisstopp, revalvering, etc överträffades budgeten såväl antalsmässigt som ur resultatssynpunkt. Det är också glädjande att notera att allt fler koncernanställda börjar inse vilket förnämligt bilalternativ Toyota är. I mitten av september 1972 introduceras Toyota 2000 De Luxe (se bilden) och herrgårdsvagn, en storleksklass som efterfrågats av många. Göteborg var länge en svag punkt i återförsäljarkedjan men efter inköp av en fastighet i Högsbo har Nelco Bil AB och Högsbo Bilservice AB där hand om våra intressen. En service-aktivitet på norra sidan av stan ingår i planerna.

AB A Wiklund

1971, som var bolagets andra år av Toyota-introduktion i Storstockholm, resulterade i en ökning av marknadsandelen till 2,3 % eller Fiat, Renault och Peugeot närmast före i registreringsstatistiken och BMW, BLMC, Citroen och Audi passerade.

Omsättningen blev 27 mkr med ett nettoresultat som redan ger mer än halv kostnadstäckning av kalkylmässiga kapitalkostnader. Totalt levererades i Stockholm och Södertälje 820 nya Toyota och 1750 begagnade bilar av olika märken. Verkstadsrörelsen omsatte 3,6 mkr och reservdelar 3,1 mkr. Verkstadskapaciteten räcker till för en omfattande auktoriserad Ford serviceaktivitet.

Salén Interdevelop AB

Bolaget utgör en investering av vilken man på grund av aktivitetens karaktär

(exploatering av ny teknik) först på sikt kan förvänta sig ett finansiellt resultat.

Genom avtal med Société de l'Aérotrain eftersträvas en exploatering av luftkuddetekniken i Skandinavien i det gemensamt ägda bolaget Aerotrain Scandinavia AB. Ansträngningarna har fått ett gott stöd genom franska statens beslut om anläggandet av en första kommersiell förortsbana. Denna blir 23 km lång med el-drivna svävtåg som i 180 km/tim skall transportera 10 000 pendlare i timmen mellan Cergy vid Pontoise och La Défense där Paris-metron ansluter.

Inför de planerade dansk-svenska principdiskussionerna om hur trafiken skall ordnas sträckan Köpenhamn–Saltholm–Malmö orienterar sig i dagarna den danske kommunikationsministern Jens Kampmann och generaldirektör Hjelt i de danska statsbanorna om Aerotrain-tekniken vid besök i Paris.

Övriga huvudprojekt inom bolaget är ett inom hydraultekniken och ett inom biologisk konservering, det senare i samarbete med Styrelsen för Teknisk Utveckling. Inflödet av nya projekt är mycket omfattande, ca 10 % är värda en mer allvarlig bedömning och något fåtal procent resulterar i någon form av engagemang – en erfarenhet som är entydig för alla innovationsföretag.

Personalnytt

En kvinnlig inbrytning i ingenjörstaben har skett genom anställning av ingenjör Anna-Stina Alsén med 10 års erfarenhet från SAAB-Scanias flygplansektor.



Anna-Stina Alsén

*

Varning för guldköp!

Från en besättningsman i m/t "Sea Spring" har vi fått ett brev, vars innehåll vi finner angeläget låta alla seglande medarbetare ta del av. Så här skriver han:

När rederiets fartyg angör Rotterdam, kommer det alltid försäljare ombord för att sälja diverse varor till besättningen: kläder, prydnadsartiklar, klockor och guldvaror etc. Så var också fallet den 9–11/6 då "Sea Spring" angjorde hamnen.

Flertalet besättningsmän inköpte

Per-Olow går till väders

Sedan den excentriske fotografen Per Olow började flyga varmluftballong har mycket hänt på den fronten. På svenska flaggans dag sågs han segla in över Skansen i "Barbara" och tog tillfället i akt att utväxla telefonsamtal med landets regent via radiotelefon. "Goddag kungen", stod det som rubrik i Aftonbladets artikel om flygningen dagen därpå. Samma tidnings chefredaktör Sigurd Glanz var själv uppe en tidig morgon i "Chiquita", en annan ballong av samma typ – 29 meter hög och med en lyftförmåga av 600 kg – tillsammans med en reporter och två fotografer. Resultatet blev ett helt mittuppslag i färg i Aftonbladet någon dag senare. "Chiquita" utgör för en färggrann upplevelse när hon tecknar sig mot firmamentet med reklam för Tor Line, Toyota och Chiquita-bananer täckande varsin halva av höljet.



Fotografen i störtkruka

Den 11 juli gick "Chiquita" upp från Gränna på dagen 75 år efter André-expeditionens start från Dansk-ön. Vid det tillfället hade Per-Olow radiokontakt med Sveriges Radio, som gjorde direktreportage från färden. I övrigt har många tidningar uppmärksammat POs förehavanden ovan terra firma, vilket tyder på att han är en lika bra flygare-fotograf som sin egen PR-man.

Nästa ballongevenemang: Ölandsbrons invigning i september.

klockor och guldvaror till relativt höga priser. Dessa varor har efter kontroll i Sverige visat sig vara falska, de är av oädel metall. Ingen skulle kunna tro annat än att det vore guld, varorna är vackert gjorda och gulddoublén är välgjord. De är stämplade med 18 K 0750, förutom med 2 andra stämplarna, som är lite otydliga. Vid kontrollen i min hemstad visade det sig att under gulddoublén var materialet mässing och läsen av vitt material.

Jag vill på detta sätt göra alla sjöfarande uppmärksamma på denna ohederliga handel.

och där anlade skeppsbyggeri. Fram till första världskriget upplevde varvet en storhetstid under vilken man förutom en lång rad fartyg för civila ändamål även byggde krigsfartyg, bland andra pansarskeppet Fylgia och ett ryskt pansarskepp.

1916 övertogs varvet av Rederi AB Svea och erhöi i samband därmed sitt nuvarande namn, AB Finnboda Varf. Fram till 1937 fungerade varvet i huvudsak som reparationsvarv, men från detta år placerade Rederi AB Svea ett antal större nybyggnadsorder vid varvet, bland annat de populära passagerarfartygen "Svea Jarl" och "Birger Jarl".

1970 var varvssituationen sådan, att marknaden var för liten för de två varv som fanns i Stockholmsområdet, Finnboda Varf och Ekensbergs Varv, det senare ägt av Salens sedan 1941. Detta hade till följd att Salens 1970 övertog Finnboda samt senare samma år även Beckholmsvarvet med dess tre dockor och Djurgårdsvarvets docka med utrustning. Denna sammanslagning gav Finnboda Varf en kapacitet av tre torrdockor och sju flytdockor.

Sammanslagningen omfattade även Ekensbergs Mek Verkstad i Västberga, en modern verkstad där bl a Gunclean för rengöring av tankfartyg tillverkas, samt Älvsbyverken.

För att få den nya varvsenheten lönsam stod det klart, att Ekensbergs Varv, som låg "på fel sida" om Slussen, måste läggas ner. Denna operation är nu i stort sett avslutad och de anställda, av vilka ett stort antal hade varit i tjänst vid Ekensbergs Varv i flera decennier, har överförs till Finnboda. Samma sak har skett med en stor del av utrustningen. Dessutom stod det klart att Finnboda måste moderniseras och utbyggas på nybyggnads och reparationsidan.

I dag kan varvet visa upp ett helt nytt



Klubbstyrelsen i metallarbetarfackföreningen. Tv Valter Widell, som även ingår i företags styrelse.

ansikte, som erbjuder de anställda en väsentligt förbättrad arbetsmiljö och bättre möjligheter att driva en lönsam produktion genom de olika åtgärder i rationaliserande syfte som genomförs. Dessa åtgärder kan i huvudsak summeras enligt följande:

- På ett från KF nyförvärvat område har en 90 meter lång och 28 meter bred svetsverkstad byggts, utrustad med två 50-tons och en 20-tons travers. 80-tons skrovsektioner kan nu köras med traverserna ur verkstaden fram till de 2 x 40-tons bäddkranarna och monteras av dessa direkt på fartygsbädden. Verkstaden har utrustats med modern svetsutrustning och kompletteras för vintern med varmluftpannor och ventilation.
- Eftersom antalet kajplatser var för litet för reparerer och utrustning av nybyggen med tillräckligt vattendjup och krankapacitet har en 100 meter lång

pir anlagts. Den förses med kranutrustning med 32 tons lyftkapacitet och har möjlighet att betjäna 2 fartyg på vardera sidan av piren samt lyfthöjd tillräcklig för lyft från fartygens maskinrum direkt in i maskinverkstaden.

- Den gamla maskinverkstaden var felplacerad. Den saknade materialförråd och toalettavdelning och behövde även en komplettering av arbetsmaskiner. Därför förlängdes maskinverkstadsbyggnaden och inreddes med verktygsavdelning, förmanskontor, ingenjörskontor, planeringsavdelning och toalettavdelning. Materialförråd inreddes i ett skyddsrum, som är sammanbyggt med verkstaden. Pannrummet och gamla kontoret revs och maskinparken kompletterades med bl a ny axelsvarv och två aborrverk.
- Timmermans- och snickaravdelningarna har sammanslagits till en avdelning, som flyttats till övervåningen i maskinverkstaden.
- Efter utrymning av snickar- och timmermansavdelningarna har detta hus byggts om och inretts till ett modernt och funktionellt huvudkontor med central placering på varvsområdet och med en tilltalande fasad. Samtidigt har gamla huvudkontorets översta våning för de anställdas fritidsaktiviteter: bordtennis, sällskapsrum för kortspel, musikrum med stereoutrustning samt konferens- och studierum för resp klubbstyrelser. Övriga våningar är inredda som inspektörsrum och förmanskontor.
- Från Ekensbergs Varv och Djurgårdsvarvet har två flytdockor överförs till Finnboda och ytterligare en docka överförs senare i år från Ekensberg. För att bereda plats för dessa dockor har en dockpir byggts ut på gamla bädd nr 2, utrustad med en 15-tons kran, som är kapabel att lyfta plåtar från haverister och reparerer i



Delvy över varvets reparationsverksamhet och 5 av dess flytdockor.

dockorna direkt upp till en reparationsplåtverkstad bakom piren.

- Ekensbergs Varvs flytande förråd har flyttats till Finnboda och renoverats.
- Plåtverkstadens bräddväggar och tak har rivits och ersatts med isolerade stålkonstruktioner. Varmluftspannor har installerats och belysningen förnyats. Nya traverser har anskaffats med högre lyftkapacitet och golvmanöver. Bland ny utrustning kan nämnas en telexmaskin för direkt optisk skärning av skrovmaterial, bordläggningsplåtar, bottenstockar, vebbar etc. Installerad kostade enbart denna maskin 650.000 kronor. Verkstaden är nu en effektiv produktionsapparat.
- 30-tons lastbockar har tagits i bruk för transporter av plåt och profiler från plåtverkstaden till resp svetshallar. Bockarna lastas på transportvagnar och dras av gaffeltruckar. För att underlätta transporter har nya breda transportvägar mellan verkstäderna anlagts.
- Varvet hade tidigare två fartygsbäddar, varav den ena nedlagts och nu utnyttjas som plats för reparationsplåtverkstad och pir för flytdockorna 5 och 6. Den andra bädden är delvis ombyggd. Kranspåret för en 10-tons bäddkran har rivits upp för att bereda plats för byggnad av borrhplattformar och för att bygga bredare fartyg. En avlöpningssträng för sjösättning och borrhplattformar har även anlagts.
- Parkeringsplatser för varannan anställd har anlagts.

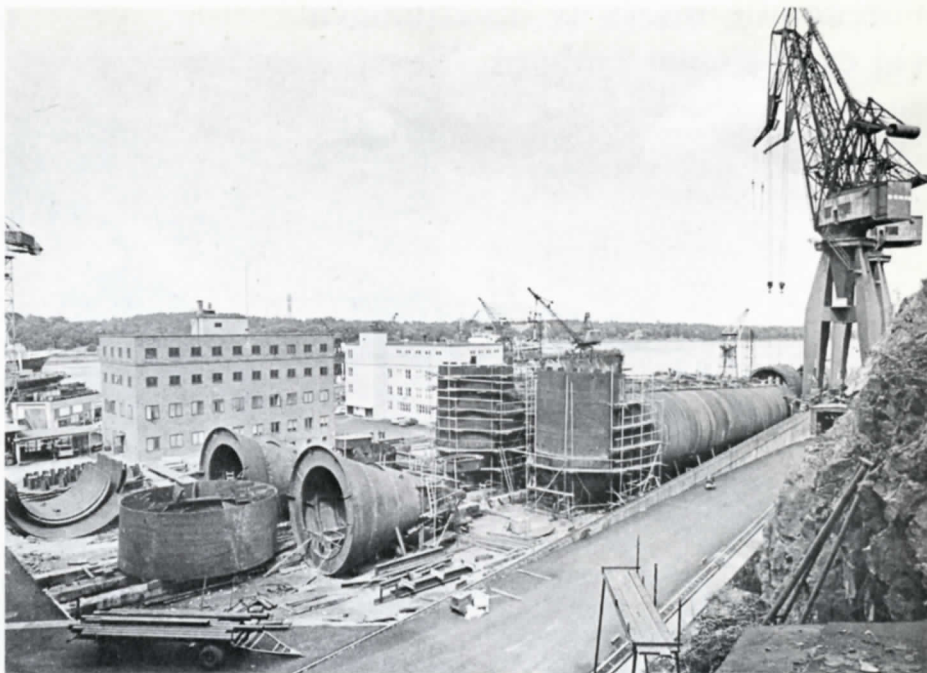
Ro/ro-fartyg levereras i september

För ett franskt rederi bygger Finnboda Varf ett ro/ro-fartyg om 5.400 tdw. Det kommer att få en kapacitet av 1.500 bilar och är utrustat med 8 bildäck.

Varvet har beställning av två oljeborrhplattformar till Nylands Verksted, Oslo. Den första av dessa börjar ta form och skall levereras 31 december. I Finnbodas åtaganden ingår färdigbyggnad av skrovet upp till övre däck, installation av el-driven propellerutrustning samt pumpar och rörinstallation i hela skrovdelen. Den andra plattformen skall levereras i september 1973.



VD Sven Johansson invigningstalar.



Bottenpontonerna till borrhplattform. I bakgrunden verkstadskontoret t v och huvudkontoret t h.

Över 1000 anställda

Vid Finnboda Varf arbetar idag 550 kollektivanställda och 125 tjänstemän. Behov av nyanställningar föreligger, i synnerhet ifråga om svetsare och plåtslagare. Hela ostkustgruppen, d v s Finnboda Varf, Ekensbergs Varv, Ekensbergs Mek Verkstad, Älvsbyverken och Nya Sölvesborgs Varv, beräknas inom det närmaste året omfatta cirka 1.100 kollektivanställda och 200 tjänstemän.

Nya Sölvesborgs Varv

Finnboda Varf sköter även driften av Nya Sölvesborgs Varv, som ingick i Saléns förvärv av Götaverken 1971. Även detta varv genomgår nu en omfattande ny- och ombyggnad, som beräknas vara slutförd i november detta år.

Vid Nya Sölvesborgs Varv arbetar cirka 200 kollektivanställda och 35 tjänstemän. Även här kommer ett visst nyanställningsbehov att föreligga. 1973 beräknas företaget ha 300 kollektivanställda och 45 tjänstemän.

Till de många åtgärder som vidtas och kommer att vidtas vid Sölvesborgs Varv skall vi återkomma i ett senare nummer av Salén-Nytt.

M/S Sibelius döps den 5 sept.

Ro/ro-fartyget m/s "Sibelius", som byggts vid Finnboda Varf, gjorde den 21 och 24 augusti tekniska provturer i Östersjön med bl a representanter för beställarna och varvet ombord. Allt förlopte väl och det 5.400 tdw stora fartyget kommer nu att levereras till La Comp. Generale Trans-Baltic, Le Havre. Den 5 september äger dopet rum vid Finnboda Varv och till detta evenemang återkommer vi i nästa nummer av Salén-Nytt.

The Salén Ham Group

Bland personalen på rederiets kontor bildades i slutet av förra året "The Salén Ham Group", en sammanslutning av radioamatörer.

Föreningen är öppen för alla anställda inom rederiet och omfattar redan 6 aktiva och 4 passiva medlemmar på kontoret samt 3 aktiva och 2 passiva fartygstelegrafister.

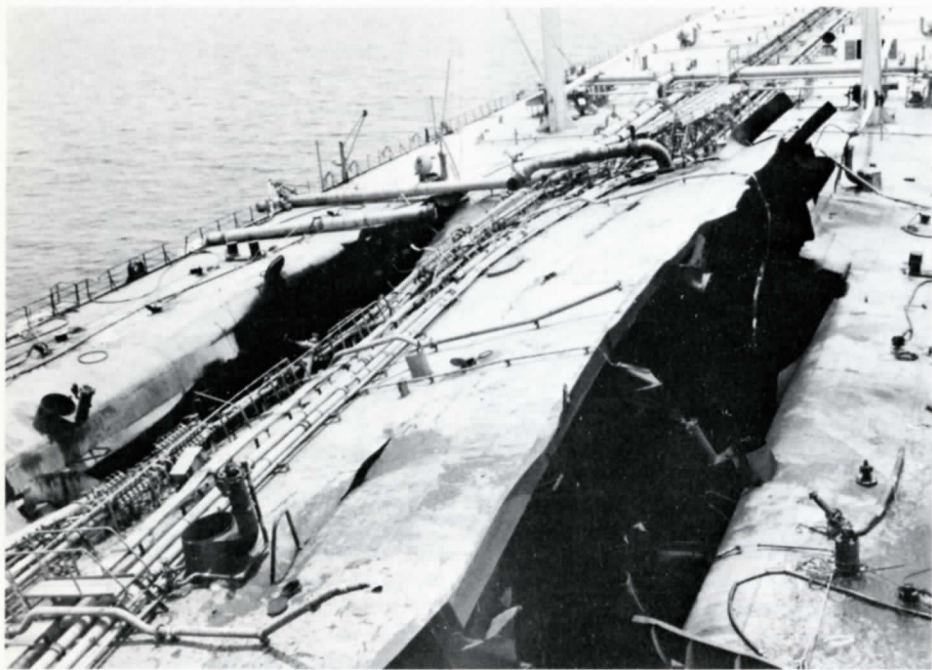


DX-arnas attraktiva QSL-kort

De landbaserade är, SMØADT, SM5BFG, SM6BTE, SM5CQZ, SMØCUX och SM6EAZ/Ø. De som kör /MM är SM3CZA ombord i "San Blas", SM7EVQ i "Sea Spirit" och SM3EWB ombord i "Argonaut". De passiva /MM är SM4EEA med xyl SM4MD som i skrivande stund vistas i sitt QTH och är QRV därifrån.

För de som önskar kontakt med /MM stationer är chansen störst på de sked-tider vi gjort upp, nämligen lördagar 0700z eller 1500z på 21 275, alternativt 0800Z eller 1600z på 14 275 ± QRM. De hemmavarande träffas i mån av ork på söndagmornarna en timme före SMØSSA-bullen på 3780.

Föredömlig insats av besättningen vid explosionen ombord "Seven Seas"



Skadornas omfattning på huvuddäck.

Den på sidan två behandlade explosionsolyckan ombord "Seven Seas" inträffade lördagen den 8 juli, medan fartyget i ballast befann sig på resa från Sao Sebastiao i Brasilien till Persiska Viken. Inga ombordvarande kom till skada vid explosionen och fartyget kunde efter två timmar för egen maskin och med farten reducerad till 11 knop fortsätta resan mot Dakar, där hon av Lloyd's representant erhöll sjövärdighetsbevis för fortsatt resa till Lisnavevarvet i Lissabon.

"Seven Seas" hade avgått från Sao Sebastiao den 5 juli med John Signell som befälhavare. Tankrengöringen startades samma dag och fortsatte den 6 och 7 juli. Lördagen den 8 juli utfördes enbart

ballastskiftning från centertank nr 1 och 2 till centertank nr 4, som fungerade som

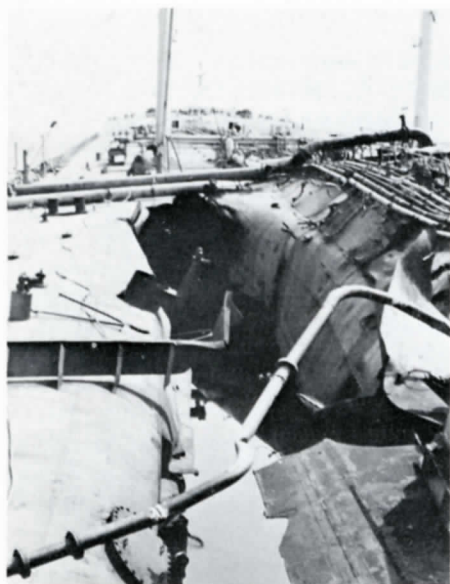


Ankomst Dakar. Fartyget hade varken slagsida eller extremt trim.

sloptank. Strax innan centertank nr 2 var tom kl 15.05 inträffade explosionen i centertank nr 4, som åstadkom två cirka 70 meter långa revor i däck. Med undantag av brandledningen för vatten, som försattes ur funktion vid olyckan, fungerade all säkerhetsutrustning utan anmärkning. Besättningen skötte sig föredömligt och någon panik utbröt aldrig. Som en säkerhetsåtgärd sändes en stor bogserbåt ut till fartyget från Azorerna, men den ingrep aldrig.

Materialskadorna omfattar 4 lasttankar och pumprummet jämte skador på inredningen. Totalt kommer cirka 2.000 - 2.500 ton material att förnyas. Baserad på 2.500 ton förnyat stål kommer reparationen, inklusive tankrengöring av hela fartyget, att ta cirka 120 dagar i anspråk och kosta cirka 25 milj. kronor.

Närmare redogörelse för olyckan kommer att göras på basis av resultatet av sjöförklaringen och rederiets egna undersökningar.



Närbild av skadorna på babords sida.

I tidningen Expressens insändaravdelning återfanns den 12 aug följande inlägg med anledning av explosionen på "Seven Seas".

Bättre att inget veta

I Salénrederiets tankfartyg "Seven Seas" inträffade en explosion som hemlighölls för besättningens anhöriga. I samband med avslöjandet har det talats om skandalfartyg. Här kommer en insändarereplik som svar på artiklarna.

— Ins.Red.

Jag vet inte om det är sant att familjerna inte visste om explosionen i "Seven Seas", men jag kan försäkra att vi som är gifta med folk i tankbåtarna ändå är oroliga för våra män.

Det är inte svårt att föreställa sig hur fasansfullt det skulle ha varit att ha fått vetskap om explosionen och sedan gå hemma och vänta på att fartyget skulle komma säkert i hamn. Olyckan var förfärlig och nervpressande för alla ombord men ingen människa skadades trots allt.

Fartyget kunde gå den ca 10 dagar långa resan till Dakar för egen maskin, så jag kan bara ge rederi och besättning en eloge som lyckades skona de anhöriga genom att undvika skandalartiklar i kvällstidningarna.

Susanne Larsson, Helsingborg

Meropa importerar 2000 ton kött per år

MEROPAs verksamhet domineras främst av import av fryst, styckat kött och företaget har en årsomsättning av cirka 2.000 ton eller cirka 25 milj. kronor. Cirka 50 % av detta behov kommer från Australien, 30 % från Jugoslavien och resten från Mexiko, USA och Danmark.

Eftersom det krävs speciell styckning för import till Sverige samt att veterinärhygieniska krav följs, är det nödvändigt att då och då sända egna köttexperter till exportländerna. Dessa instruktionsresor har för Meropas del pågått i ett 15-tal år



och på bilden ser vi Gunnar Litzén, när han för kort tid sedan befann sig i ett australiskt slakteri på ett sådant instruktionsuppdrag.

"Dagmar Salén" anno dazumal



När befälhavaren på "Arawak", Nils J Kristiansson nyligen roade sig med att sortera gamla kort, hittade han bl a från 1938 nybyggda motorfartyget "Dagmar Salén" liggande i farlig närhet av vulkanen Mount Mayon, som hade ett våldsamt utbrott. Fotot togs på morgonen den 8 juni och vid tidpunkten seglade kapten Kristiansson som matros i Ostasiat i samma farvatten. Ett magnifikt foto, som vi tackar Nils Kristiansson för.

För att orientera de i saleniana mindre hemmastadda kan nämnas, att den "Dagmar Salén" det var fråga om, var rederiets andra fartyg med dessa namn. Det första var ett ångfartyg byggt 1907 om 6.200 tdw, rederiets första fartyg med Salén-

namn, köpt 1934. Hon såldes 50-årig 1958 av dåvarande ägaren till Italien för nedskrotning. "Dagmar Salén" nr 2 (ovan), byggd 1937, råkade ut för brand i Atlanten 1948, kondemnerades, sattes i stånd av norrmän, såldes ett par gånger och seglar nu med namnet "Defteron" under grekisk flagg. Nr 3 med samma namn var ett tankfartyg om 16.500 tdw, som byggdes 1952 och döptes om 1962 till "Sea Scout". Året därpå såldes hon till Grekland. Den fjärde och senaste i raden, tankfartyget "Dagmar Salén" om drygt 60.000 tdw, byggdes i La Ciotat 1963 och seglar som alla vet fortfarande för Saléns.

Nytt kapitel i Sunkistsamarbetet

En ny fas står för dörren i samarbetet mellan Sunkist och Saléns. Under år 1971 beslutade Japan att grapefrukt kunde importeras fritt. Detta innebar en ny marknad för grapefrukt från Amerika, i synnerhet från Florida, där man årligen producerar stora mängder av grapefrukt, betydligt större än vad som produceras i Texas och Californien.



För att kunna tillfredsställa sina kunder i Japan har Sunkist beslutat att köpa grapefrukt både i Florida och Texas. Saléns har kommit överens med Sunkist att med början av slutet på oktober eller början på november starta med veckolast-

ningar i Port Everglades, Florida och Brownsville, Texas. Denna service kommer att pågå under hela säsongen vilken slutar i maj.

Konkurrensen med Florida-exportörer och fristående importörer i Japan kommer säkert att bli hård, men SRS hoppas att den service med last på pallar, som Saléns nu hållit på med sedan januari 1970, skall kunna ge Sunkist ett försprång också när det gäller denna trafik.

Under det första året med det nuvarande avtalet mellan Sunkist och Saléns beräknas 14 miljoner lådor citrus skeppas till Fjärran Östern och Europa.

Det var svårt att förutsäga att vi så snart efter vårt nuvarande avtal med Sunkist skulle kunna börja att köra SNOW-båtarna i trafik både till Japan, Hong Kong och Europa.

Det har nu ryktats att japanerna överväger att ta bort importkvoten på apelsiner. Skulle så ske kan man räkna med avsevärda kvantiteter när det gäller antalet kartonger som kommer att skeppas mellan Californien och Japan.

Koncern-Kort

- Saléns har i samarbete med Athel Line, London, förhyrt två tankfartyg om 81.000 tdw från det japanska Sankorederiet för en period av 10 år till frakten \$ 2.80. Fartygen kommer att levereras första halvåret 1974 och avsikten är att rechartra dem till oljebolag.
- Informationsträff för Saléns sjöbefäl kommer att hållas under tiden 16 - 20 oktober på Handels Gård, Lovik.
- En Chiquita säljtävling i AB BK-Bananers regi har under våren varit arrangerad. Vinnare: ett gäng från Konserv-Kompaniet i Nyköping. Pris: en resa till fruktodlande medelhavsländer.



- Den 1 augusti upphörde Götaverken med sin hotellrörelse i och med att välkända Hotell Göta på Stora Nygatan med sina 48 rum överläts till en ny ägare.
- Saléns har från Beijerinvest förvärvat 100 000 aktier i Kockums Mek. Verkstads AB, Malmö.
- Bengt Tengroth, VVD i Götaverken, var den 11 augusti "gäst i Ettan" hos Per Grevér och Annette Carlsson. Han redogjorde därvid bl a för satsningen på bättre arbetsmiljö inom Götaverken, personal-



delegationen som medverkar vid tillsättandet av nya tjänster och slopandet av ackordslönen på Arendalsvarvet.

- A short annual report in English describing the activities of the Salén Group has been issued and may be required from Salén-Nytt's office.

Ett förtigande föder misstanke om att det kanske finns något i det inträffade som man helst önskar förtiga, vilket knappast kan vara ägnat att inge förtroende.

Historien kan berätta om fall där fartyg försvunnit "med man och allt" utan att upplysning om dess öde stått att få. I brist på förtroende kan det i sådant fall vara svårt att frigöra sig från misstanken att redaren suttit inne med den rätta kännedomen, men att denna förblivit hans egen hemlighet.

Med tanke på de allvarliga tillbud som under senare tid inträffat inom Salenrederierna, så är det inte uteslutet — snarare troligt — att många bland allmänheten nu misstänker att rederiet avsiktligt undanhållit massmedia nyheten i förhoppning att därigenom undgå negativa presskommentarer.

Jag vill emellertid gärna tro att ledningens beslut att "hemlighålla" det inträffade var dikterat av hänsyn till ombordanställdas anhöriga. Men var beslutet förnuftigt?

Jag skall inte sätta mig till doms över beslutet, men om vi nu utgår ifrån att händelsen var av storleksordningen att den hade ett allmänt nyhetsintresse, då borde massmedian självfallet ha informeras. Därav följer att de anhöriga dessförinnan skulle ha underrättats. Ingetdera skedde och kan man därför ställa frågan om rederiet handlade rätt eller fel.

Att besvara den frågan är kanske de ombordanställdas anhöriga bäst skickade att göra.

I de fall liknande eller mindre allvarligt tillbud inträffat hos andra rederier, har det hittills för dessa varit en självklarhet att även de ombordanställdas organisationer underrättats. Så skedde inte i detta fall, vilket är mycket beklagligt och bidrar till att organisationens förtroende för rederiet minskar.

Om rederiet handlat annorlunda så är det därmed inte sagt att pressen behandlat ärendet annorlunda, även om det finns vissa skäl som talar för att så kunde ha blivit fallet. Men i betraktande av att det inträffade kom till pressens kännedom först en månad efteråt, så måste stor del av ansvaret falla på rederiet i den mån det finns anledning rikta kritik mot pressen och det sätt denna behandlade ärendet.

Jag vill inte beskylla Sture Ödner för att i artikeln förringa den fara som de ombordanställda var utsatta för dels under explosionerna, dels under resan. Men det skulle ha varit prydligt om läsarna hade informerats om i vilken omfattning fartygets sjövärdighet reducerades genom haveriet. De uppgifter jag erhållit angående sjövärdigheten skall jag inte återge här, men jag hoppas att rederiet skall ge svar på frågan och kanske det därav bättre kan utläsas huruvida haveriet var av storleksordningen att det borde ha utgjort ett

"Prachatipatai"



Saléns nybeställningar av tankfartyg har observerats och kommenterats av många tidningar och tidskrifter världen över. En av dessa är Bangkok-tidningen "Prachatipatai", som i slutet av juni ingående beskrev de 348.000-tonnare, som beställts vid Kockums. Som den språkkunnige genast ser är alla uppgifter helt korrekta.

allmänt nyhetsintresse.

"Den andra typen av kritik är allvarigare och den har tagits upp både av tidningarna genom en medlem av besättningen och av Sjöfolksförbundet" heter det i Sture Ödners artikel.

Vad som där sägs om Sjöfolksförbundet vill jag kommentera på följande sätt:

En morgon vid 05.30-tiden blev jag uppringd av en tidning — jag minns tyvärr inte vilken — och fick frågan "vad har Du för kommentar till explosionen på "Seven Seas" i sydatlanten". Jag måste tyvärr svara att jag inte kände till någon explosion. Härefter fick jag viss upplysning om vad saken gällde genom att reportern refererade till en uppgift i tidningen Arbetet som då utkommit. Jag kunde fortfarande inte lämna någon kommentar, ty jag var helt övertygad att förbundet hade blivit informerat men att informationen av någon egendomlig anledning inte nått fram till mig.

På vidare förfrågan säger jag följande "Är uppgifterna i tidningen Arbetet korrekta och Sjöfolksförbundet inte blivit underrättat av rederiet, då anser jag rederiet burit sig tölpaktigt åt". Detta är vad jag i detta ärende uttalat för pressen.

Jag har således överhuvudtaget varken blivit tillfrågad eller långt mindre uttalat mig om någon ombordanställd. Ej heller har någon annan funktionär i förbundet uttalat sig för pressen förrän förbundets representant kom tillbaka från Lissabon efter att ha deltagit i sjöförklaringen.

Göteborg den 17 augusti 1972

Gunnar Karlsson

Personnytt

Till ny teknisk driftschef inom kylrederiet har utsetts **Berndt Lindoff** efter Rolf Bergkvist, som knutits till Saléns londonkontor.



Efter sju år vid Salén Argentina i Buenos Aires återvänder Stefan Lidwall till Stockholm med placering på marknadsavdelningen vid Salén Reefer Services. Han efterträds på chefsposten i BA av Ian Pull, som tidigare varit United Brands (tidigare United Fruit) representant här i Stockholm.



Stefan Lidwall t v och Ian Pull

"Du skall sända pengar över vattnet"

Skepparen bakom den originella formen av inbjudan till partaj, som berättades om i förra numret av Salén-Nytt — ett visitkort med den kortfattade texten "Jesaja 56:13", klockslag och plats — har nu trätt fram ur anonymiteten. Inte helt oväntat var det Sven Lantz, nyligen ilandgången från "Segerö", som under många år använde sig av detta sätt att bjuda till fest. Men iden var ursprungligen inte hans, utan Olle Strandbergs, författare och globetrotter. Denne var vid något tillfälle passagerare hos Sven Lantz, som i ett brev till Salén-Nytt berättar följande om den gudabenådade skämtaren Olle Strandberg:

"Han kunde sin bibel, den gode Olle. Han skulle en resa skicka resebrev/även per telegram/ till Veckojournalen. En dag visade han mig ett telegram han fått, där tidningen ville påminna om hans skyldigheter. När jag frågade vad han svarat på det, berättade han att han sänt två svarstelegram med hänvisning till bibelord. I det första stod det: Du skall icke hysa oro för mig. Jag skall snart låta höra av mig. I det andra stod det: Du skall sända pengar över vattnet."

Fototävlingen avgjord

Den i våras utlysta fototävlingen gällande färgbilder till nästa års Salénkalender har avslutats och de över 200 insända bidragen har bedömts av en 3-mannajury under ledning av Christer Salén. Segrare i tävlingen blev Henrik Hesselman, f n l:e maskinist på m/s "Snow Flower", som hade sänt oss en serie utmärkta bilder. Den bild som juryn fastnade för visar ett sling Sunkist-frukt på väg över relingen med Hong Kongs skyskraper diffust tecknade i bakgrunden. Vi ber att få gratulera Henrik till den utmärkta bilden och de 1.200 kronor, som utgjorde tävlingens första pris.

Andra pris och 800 kronor gick till reparatör A Mellkvist, tidigare ombord på "San Benito", för en stämningsfull soluppgång förevisad från en fartygsbrygga. Tredje pris – 500 kronor – tillföll Sven Lantz för en bild, som han nyligen tog, när hans fartyg "Segerö" stod fast i den arktiska isen.

Ett flertal av övriga insända tävlingsbidrag var i och för sig av hög fotografisk kvalitet, men med hänsyn till bl a bildkomposition och tävlingens allmänna inriktning har juryn tyvärr inte kunnat anta fler av de insända bilderna för kalendern. Detta innebär att de nio resterande bilderna i nästa års kalender kommer att inköpas från professionella fotografer. De tre tävlingsbilderna kommer alltså att hamna i fint sällskap.

Även om således resultatet av vår fototävling inte blev mer än tre antagna bilder, har det varit stimulerande med det stora intresse som trots allt visats tävlingen. Och för att visa vår uppskattning av detta har juryn beslutat honorera ytterligare ett antal förtjänta deltagare i tävlingen med 200 kronor vardera. Här följer namnen på dessa: Åke Olsson, "Snow Land", Leif Henningsson, Oskarsgatan 10, 271 00 Ystad, Inga-Lill Nilsson, Riddaregatan 21 N, Göteborg Ö, B Gunnarsson, "Cayman", Wittold Wadura, Sörensg 5, 416 79 Göteborg, Torkjell Bang, "Sea Sovereign", G Höglund, "Sea Saga", C-E Brandt, "Biskopsö", Max Hödl, Bergkristallsg 38, V Frölunda, Sven-Olof Karlsson, Andersvägen 118, 443 00 Lerum, Göran Carlberger, Salénred, Anders Bergdahl, Odalvägen 21, 440 40 Älvängen, Lennart Andersson, Hans-Göran Gustavsson, Stig Wastström, Salénred, Christer Håkansson, Box 44, 510 20 Fritsla och Bertil Crafford.

Pengarna kommer inom kort.

B-båtarna sålda

Saléns har sålt de tre sk B-båtarna "Ballade", "Bolero" och "Barcarolle". Fartygen byggdes vid Chantiers Navals de la Ciotat, samma varv som nu bygger "Snow"-serien, åren 1961 och 1962 och har alltså varit i rederiets tjänst i jämnt 10 år. De mäter 7.128 tdw och har en kylastkapacitet av 268.000 kbft.

"Barcarolle" har sålts till Stala Compania Naviera of Panama och kommer sannolikt att överlämnas till de nya ägarna i mitten av oktober. Hennes nya namn är obekant. "Bolero" har sålts till Apollonian Spirit Compania Naviera S/A of Panama och överlämnades den 23 augusti i Marseille, och hon seglar nu under sitt nya namn, "Apollonian Spirit". "Ballade", slutligen har sålts till Apollonian Light Compania Naviera S/A of Panama och hon beräknas överlämnas till de nya ägarna omkring 20 november i medelhavshamn. Hon kommer att döpas till "Apollonian Light".



m/s "Barcarolle"

Alla tre fartygen kommer att segla under grekisk flagg. Affären har för kylrederiets räkning förmedlats av Sven Salén AB, Stockholm.

Adelaide och Orchidea till SRS

Från Aalborg Vaerft har till Adelaide Shipping Lines Ltd. resp. Austral Shipping Lines Ltd., London, levererats kylfartygen "Adelaide" och "Orchidea", vilka båda långtidsbefraktats av Salén Reefer Services.

Fartygen är båda på 11 750 ton dödvikt och är byggda med 4 genomgående däck, 5 lastrum och midskepps överbyggnad och maskineri placerade mellan lastrum 4 och 5. Samtliga rum kan kylas ned till minus 31° Celsius och möjligheter finns att föra lastpartier under olika temperatur samtidigt. Lastriggen omfattar tolv 5-tons bommar och två 15-tons universalbommar av Hallén-typ.

Maskineriet utgörs av en B & W-motor av typ 9K 84 EF, som utvecklar 23 200 ehk vid 114 varv/timmar. Farten är 23 1/2 knop.

Kött och kängurus från Australien med Cargolux swing-tail



Biffblådor lossas på Bromma.

Ett par uppmärksammade flygningar har nyligen gjorts av Cargolux. Först landade i slutet av juni ett av det expanderande företags CL 44-or med sk swing-tail på Bromma flygplats med en last av 26 ton färsk australisk oxfilé, entrecote och rostbiff. Det var första gången kött importerades med flyg direkt från Australien till Sverige. Den 2.200 mil långa flygfärden började i Brisbane med mellanlandningar i Djakarta, Bombay och Damaskus för bränslepåfyllning. 125.000 liter bränsle gick det åt och medelfarten låg på 630 km. Temperaturen inne i planet kunde man hålla mellan 0 och +4 C, vilket var en förutsättning för att det hela skulle gå i lås. Men lite kylslaget var det för besättningen tidvis.

I mitten av augusti gjordes den andra flygningen av ovanligt slag, eller snarare med ovanlig last. Då fraktades nämligen ett antal kängurus, oxar och ponnies från Brisbane i Australien till Kano i norra Nigeria, där de skall användas i avelssyfte. Vi har haft vår lokale fotograf i verksamhet både i Brisbane och Kano för att föreviga denna animala transport, men resultatet därav får vi ev se först i nästa nummer av Salén-Nytt.

I Cargolux variationsrika flygprogram ingår f n ett par flygningar i veckan på Hong Kong med industriprodukter i lasten förutom andra världsomspännande uppdrag på charterbasis.

Engelska stuvarestrejken kännbar för Tor Line

Sedan 21 juli har Tor Lines lasttrafik på engelska hamnar varit avbruten på grund av stuvieriabetarstrejk. Denna riktar sig dels mot att container-företag utnyttjar arbetskraft som ej är ansluten till stuvieriabetarnas fackförbund, dels mot vissa hamnar i England — de sk non registered.

Strejken drabbar Tor Line särskilt hårt på grund av att största delen av ro/ro-flottan blir stillaliggande.

Tor Line motionerar

Tor Lines motionsförening ombildades vid ett allmänt möte i juni. Föreningen har på sitt program bl a handboll, fotboll, gymnastik, segling, tennis och hockey-bockey. Föreningen vill genom Salén-Nytt hälsa andra företag inom koncernen välkomna till kamp i någon av de nämnda grenarna.

Karl-Alfred går ombord i Tor Line



Denna Karl-Alfred-teckning utgör vinnare i Tor Lines nya paketresebroschyr. I den hittar man numera de kända och populära resorna till bl a London, Amsterdam och Paris förutom diverse specialresor. Något att observera för koncernpersonal: båtresan kostar bara 20 kronor under lågsäsong. Om detta står mer att läsa i särskilt meddelande.

Tor Line och Salwico framgångsrika i fotboll

Tor Line och Salén & Wicander kom på andra plats i varsin klass IV-grupp i årets korpfboll för 7-mannalag i Göteborg. Uppmuntrade av denna framgång kommer nu Tor Line nästa år att ställa upp i serien för 11-mannalag.

Radioschack

Schackpartiet mellan "Singö" och Saléns schackklubb slutade med vinst för de senare sedan "Singö" givit upp i det 46:e draget. Partiet spelades visserligen telegrafiskt, men de agerande tog ändå gott om tid på sig — första draget gjordes i november förra året.

Ett nytt parti mellan de båda kontrahenterna är redan igång och vi hoppas att "Singö" nu kan få revansch på det rutinerade gänget på rederiets kontor.

Klaveness gutter hit för revansch

Den 2 september anländer 15 flinke gutter fra Klaveness Chartering i Oslo till Stockholm som Salénrederiernas IF:s gäster samt i akt och mening att utkräva revansch för fjolårets nederlag i fotboll mot Saléns på hemmaplan. Matchen går ute på Kaknäs och börjar kl 13.30 och vi hoppas att alla salénare, som har möjlighet, ställer upp vid ringside för att dels ge arrangemanget en trevlig inramning samt dels för att heja fram de våra.

Det var tidigare tänkt, att besöket från Klaveness skulle sammanlänkas med en friluftsdag på Kaknäs, något i stil med fjolårets friluftsträff. Men detta har dessvärre inte varit möjligt att ordna på grund av att våra norska vänner är i tidsnöd. De anländer till Arlanda kl 11 ena dagen, avverkar ett digert program inkluderande, förutom matchen i fotboll, även besök på Vasavarvet, Gröna Lund och en kryssning i Stockholms skärgård, varefter de återvänder till Oslo tidigt påföljande morgon. Friluftsdagen måste därför skjutas framåt någon vecka.

Från denna och från Klaveness' besök hoppas vi kunna återkomma med bilder i nästa nummer av tidningen.

Golf

Salén lyckades slå både BP och Sjöhansa i sommarens golfmatcher. BP-matchen, som spelades på Värmdö den 30 juni, slutade 4-1 och samma resultat noterades mot Sjöhansa den 3 juli på samma bana.

S J Norman hade inbjudit två representanter från Salénrederierna till en golf tävling på Drottningholms golfbana den 1 juni. Bengt Lidén vann tävlingen på goda 36 poäng i konkurrens med 34 tävlande. Lars Hallman placerade sig som nummer 9 på 28 poäng.

"Snow Flower" gjorde 26—3 på tre matcher

En anonym medarbetare i "Snow Flower" har sänt oss en rapport över fartygets framgångar i världsserien i fotboll. Första matchen, efter det att klubben bildades ombord i maj, spelades i Long Beach den 6 juni mot norska "Norefjell" ett under tidigare år mycket framgångsrikt lag. De våra vann överlägset med 9 — 1. Andra matchen blev betydligt hårdare. Den gick i Rotterdam och motståndare var ett sydafrikanskt fartygslag, som fick bita i gräset med 5 — 2. Fast där stod det 2 — 2 i halvtid. Slutligen spelade "Snow Flower" skjortan av "San Blas" i Long Beach den 19/7. 12 — 0 blev resultatet. "Tack till de tappra i 'San Blas' som ställde upp mot oss" skriver den anonyme. Segerns sötma firades med grillparty första lördagen i sjön i härligt väder.

Man kan alltså konstatera att det börjat bra för gänget ombord "Snow Flower" i världens största fotbollsserie. Vi önskar dem god fortsättning.

Bumerangkastning mellan skepparn och chieften på "San Blas"

I Svensk Sjöfarts Tidning hittar vi följande uppmuntrande rader i signaturen Håde's sportkrönika, som visar att Neptuniaden —72 seglar i medvind i Salénflottan och att det inte saknas fantasi när det gäller att hitta på nya grenar.

"Till de verkligt originella landbaserade tävlingsinslagen i "San Blas" hörde en bumerangkasttävling med befälhavaren Ferdinand Henning och maskinchefen Rune Poohl som kombattanter. Hur den tävlingen avlöpte? Jo, kapten Henning vann; men med hur stor marginal berättade varken vår ombordvarande rapportör Gjert Caspersen eller tävlingsfunktionärerna Tom Lidén och Stefan Ferrington".

Pingis

Saléns IF:s bordtennissektion har för säsongen fått hyra en förnämlig lokal med plats för tre bord på Sjöfartshotellet vid Slussen. Träningen pågår måndagar, onsdagar och fredag mellan 17—23. Småningom kan det bli aktuellt med korppingis samt matcher mot Wiklunds och andra företag i gruppen.

SALÉN-NYTT

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