



SALÉN NYTT

NR 5 - OKT. 1972 - ÅRG. 5

Toyota i centrum när Palmer slog Tumba och Prins Bertil var caddy

En mycket uppmärksammas golfmatch över 18 hål spelades i Stockholms Golfklubb, Kevinge, söndagen den 24 september. Matchen sponsrades av Toyota i Japan och Salén & Wicander medverkade till det lyckade arrangemanget. Slaget stod mellan Arnold Palmer, 43 år, världens rikaste idrottsman, och Sven Tumba, 40, utmanaren och optimisten.

4 000 entusiastiska åskådare hade mött upp trots det minst sagt omväxlande vädret. Från Sveriges berömda "Stadsbudskår" ställde Prins Bertil och Tore Wretman upp som caddies – ett slitsamt jobb på den våta, kuperade banan men ett mycket populärt inslag i sammanhanget.

Under matchens lopp ledde ömsom Palmer, ömsom Tumba, men vid 18:e hål hade Palmer gjort banan på 70 slag (nytt banrekord) och Tumba på 75 slag. Mellan



HKH Prins Bertil omgiven av Arnold Palmer t.v. samt Sven Tumba och stadsbudet Tore Wretman t.h.

slagen kunde publiken bekanta sig med Toyotas olika bilmodeller.

På sista "green" förrättades prisutdelning (kr 10 000) av Salén & Wicanders VD, Göran Axell, assisterad av Miss Toyota.



Situationsbild från banan. Ibland bröt solen igenom regnmolnen.



Safety first!

"Tänk på säkerheten innan du börjar dagens arbete!" Ungefär så lyder i översättning den japanska text, som fanns på en av Asano-varvets byggnader den gången för snart 10 år sedan, då t/s "Ballade" fick maskinrummet vattenfyllt och blev stående på botten. Man hade glömt devisen på verkstadsgaveln och vatten strömmade in genom en öppen avloppsventil. Om detta och annat beträffande B-båtar-na handlar Nils Jannerfeldts återblick på sidan 8.

1/4 milj. banan – kartonger på en köl

Vartefter de nya, stora SNOW-fartygen levereras och sätts i trafik inkommer besked om nya rekordnoteringar vad avser kyllasternas storlek. Nu senast har ett par år gammalt rekord för bananlasters slagits och en tidigare "drömgräns", 200 000 kartonger på en köl, nåddes tidigare i år, då såväl "Snow Flower" som "Snow Land" lastade cirka 230 000 kartonger vardera.

Den hittills största lasten noterades, då "Snow Flower" avgick från Cortes den 10 oktober med 250 768 banankartonger ombord motsvarande cirka 5 085 ton. Därav lossades omkring 200 000 kartonger i Bremerhaven och resten i Rotterdam.

Som jämförelse kan nämnas, att SAN-fartygen lastar cirka 165 000 lådor och att gamla "Cayman" kunde ta in 110 000 lådor.



VD har ordet

För ett par månader sedan beslutade vi att genomföra ett nytt avlösningssystem för de ombordanställda i våra fartyg. Systemet innebär generellt att allt befäl kommer att avlösas efter ungefär fyra månaders sjötjänst för att åtnjuta två månaders betald semester och vederlagsledighet på respektive hemorter. Manskaper i tankfartygen kommer att avlösas för en lika lång ledighet efter cirka sex

månaders sjötjänst. För manskapet i rederiets kyl- och torrlastfartyg behålles tills vidare det avlösningssystem, som nu tillämpas, men även för denna kategori arbetar vi för närvarande med samma förbättring av villkoren i sikte.

Helst skulle vi ha velat genomföra de här åtgärderna med en gång i alla våra fartyg. Men det låter sig dessvärre inte göra. Det är svårt, för att inte säga helt omöjligt, att på kort tid dels anskaffa så många välutbildade och dugliga sjömän, som erfordras för att systemet skall fungera över hela linjen samt dels att utarbeta de nödvändiga rutinerna. Och därför får vi skynda långsamt och genomföra systemet rederivis. Att vi bestämt oss för att börja med tankrederiets fartyg bör väl knappast förvåna någon. Tjänsten ombord i dessa fartyg är särdeles påfrestande och miljön i största allmänhet psykiskt betungande med exempelvis nästan obefintliga möjligheter till landbesök i såväl lastnings- som lossningshamnarna. Men efter tankrederiet kommer sedan turen till kyl- och torrlastrederiernas fartyg, som visserligen också i allt större utsträckning präglas av tilltagande jäkt och stress men som ändå fortfarande har förmånen av något längre liggetider i hamn än tankfartygen.

Av allt att döma förefaller det som om vår nya giv har blivit väl mottagen av alla berörda parter. Vi har kunnat notera en märkbar stegring av antalet ansökningar till alla kategorier av ombordanställda och många, som tidigare lämnat sjön på grund av bl a de långa tjänstgöringsperioderna, har nu hört av sig igen beträffande återanställning.

Allt detta är glädjande och underlättar för oss att genomföra det nya avlösningssystemet snabbare i samtliga fartyg och ge stabilitet åt detsamma.

Våra förhoppningar är givetvis nu inte enbart att fånga in så många dugliga medarbetare till vår kraftigt expanderande flotta som möjligt för att göra systemet operativt. Vi vill även försöka *behålla* dem i vår tjänst. Lyckas vi med det, kan det säkert komma att visa sig att de pengar som vi nu lägger ner i avlösningssystemet kommer att vara väl använda.

Bengt Göran Renborg

Koncernkonferens i Kungälv



En grupp konferensdeltagare guidas på Arendalsvarvet av övering. Bengt Göran Renborg.

Representanter för ledningen i företaget inom Saléngruppen var under tiden 20–22 september samlade till konferens på Fars Hatt i Kungälv. En rad frågor i anslutning till bl a information och arbetsmiljö behandlades därvid ingående i föredrag av inbjuden sakkunskap och i diskussioner.

Direktör C. J. Bouveng talade om marknadsinformation och tekn lic B. A. Vedin från IVA om teknisk och vetenskaplig information.

En rapport från Götaverkens medicinska råd inleddes med att Bengt Tengroth beskrev arbetsmiljöproblematiken vid Gö-

taverken. Professor Lars Werkö uppehöll sig vid de skadliga inverknings, som svetsröken kan ha på andningsorgan och lungvävnader. Professor Björn Tengroth redovisade resultat av forskningsprojekt om svetsljusbågen, docent Gunnar Lidén beskrev bl a ett forskningsprojekt på Götaverken betr. bekämpning av hörsel- och bullerskador och docent Ingemar Petersén redogjorde för neurofysiologi i industriell tillämpning.

Slutligen redogjorde direktör Stig Axelsson för resultat av en utredning om ett framtida stort reparationsvarv i göteborgsregionen.

Konferensdeltagarna fick även tillfälle att besöka Arendalsvarvet, där särskilt intresse ägnades åt arbetsmiljöfrågor.



Docent Ingemar Petersén, en av medlemmarna i Götaverkens medicinska råd, i samspråk med Sven H Salén.

Triss i "S"



Det ovanliga inträffade den 6 och 7 juli i år att tre av rederiets kylfartyg samtidigt låg och lastade i Long Beach, alla citrusfrukt för Sunkist. Från vänster ses "Snow Flake", "Atlantide" och "Snow Land". De två första lastade för kontinenthamnar

och "Snow Land" för Fjärran Östern på sin jungfruresa. För "Atlantide" var det första lastningen efter den genomgripande reparationen i Seamont föranledd av grundstötningen vid Mona Island tidigare i år.

Dubbeldop på Arendalsvarvet

Vid Arendalsvarvet döptes den 8 september två OBO-fartyg om 104 000 ton d.w. vardera, beställda av Team-Ship-gruppen. Det första av de båda systerfartygen fick namnet *Norvegia Team* och det andra namnet *Anglia Team*. Gudmödrar var fru Kari Ditlev-Simonsen, maka till styrelseordföranden i Team-Ship, skeppsredare Halfdan Ditlev-Simonsen Jr., och fru Gerd Norland, maka till direktör Otto Norland, Hambros Bank.

De båda fartygen ingår i en ny serie OBO-fartyg från Götaverken, vilka är en utveckling av den typ OBO-fartyg på cirka 100 000 ton d.w. som redan byggts i en lång serie vid Arendalsvarvet och Öresundsvarvet.

Team-Ship-gruppen är ett konsortium som bildades 1969 av Ditlev-Simonsen-rederierna, Oslo, och Götaverkens dotterbolag Rederi AB Zenit. I konsortiet deltar även Hambros Investment Co. A.G., Zürich och Säfveån-gruppen, Göteborg, samt internationella sjöassuransintressen i London. I beställning vid Götaverken finns sex OBO-fartyg, av vilka de två som nu döpts är de första. Dessa fartyg kommer efter leveransen senare i höst att gå in i en långtids "bare boat"-charter, hos Sea-Team, Oslo, i vilket Ditlev-Simonsen-rederierna och Rederi Ab Zenit är partners.

Saléns sekreterare ser på Finnboda

SKG, uttytt Sekreterare Korrespondent Gruppen, hör till de aktivare sammanslutningarna vid Saléns. Dessutom hör dess medlemmar till de avgjort morgonpigga, vilket de med önskvärd tydlighet dokumenterade en kulan morgon i mitten av oktober, då 14 av dess medlemmar redan kl. 7 på morgonen samlades vid Finnboda Varf för att under Björn von Übichs sakkunniga ledning se på borrhplattformar, reparationer osv.



SKG-damerna och deras ciceron ser nöjda ut efter den timslånga rundvandringen på Finnboda.

Ett par veckor tidigare gästades Finnboda av ett 40-tal medlemmar från Stockholms Intern. Chaufförsklubb, som i motsatts till SKG hade valt kvällstid för besöket.

Per-Olow går till sjöss

Följetongen Per-Olow tenderar att fortsätta. Hela sommaren har han jagat land och rike runt och gjort uppstigningar med "Chiquita", än uppe vid Polcirkeln, än nere på diverse mellan- och sydsvenska marknadsplatser.

Nyligen höll det emellertid på att gå alldeles snett för både honom själv, hans medresenärer i korgen och ballongen. Det hände under Ölandsbrons invigning. Han gick till väders just i tid för att kunna hänga över bron under själva invigningsceremonin. Två man fanns med i korgen, Per-Olows co-pilot och en journalist från Kalmar. Vindarna ville inte alls blåsa så som spåmännen sagt och det hade till följd att ballongen med god fart svepte över bron och ut mot Kalmarsund. I det läget såg det illa ut för trion i korgen och Per-Olow beslöt att "dra i snöret". Något ögonblick därefter låg alla i och under vattnet och det var endast tack vare lika delar tur och skicklighet samt med hjälp av tull- och polisbåtar som till sist allt avlöpte tämligen väl.

Och hur gick det med ballongen då? Jo, den bärgades utan att ha tagit större skada. Sämre gick det med en del utrustning, som fortfarande ligger kvar på för sjöfarten betryggande djup i Kalmarsund.

Det kan uppenbarligen ha sina nackdelar och vådar att flyga ballong även om det erfarenhetsmässigt kan ha sina fördelar, när man som Per-Olow har planer på att i Andréas spår flyga till Nordpolen.

Norska Sigma och Salén Interdevelop i samarbete

Sigma Elektroteknisk A/S i Kolbotn utanför Oslo har slutit ett avtal med Salén Interdevelop om marknadsföring av i första hand en typ av en avancerad tyristorregulator för batteridrivna truckar, elbilar m m. Ca 500 enheter har byggts in i olika truckfabrikat i Norge och i andra länder, och dessa har gett en stor driftserfarenhet.

Salén Interdevelop har genom det ingångna avtalet övertagit marknadsföringen i hela världen, med undantag för den norska marknaden för konvertering av äldre maskiner.

Stort intresse föreligger från truckfabrikanternas sida för Sigmas regulator, som bedöms som driftsäker, servicevänlig, kompakt, och försedd med alla önskvärda säkerhetsfunktioner.

Sigma tillverkar i övrigt likriktare för batteriladdning, galvaniska bad, galvaniska korrosionsskydd m m.

Stor anslutning till lärlingsutbildningen

Sedan våren 1970 har inslaget av lärlingar blivit allt större ombord i våra fartyg. Den 1 oktober i år fanns 95 stycken i tjänst ute till sjöss varav merparten i kylrederiet och torrlastrederiet. Under höstterminen 1972 genomgår 19 lärlingar grundkurs respektive yrkeskurs vid sjömansskola och nästa termin väntas antalet stiga till 46. Dessutom har 6 före detta lärlingar påbörjat studier vid sjöbefälsskola. Eftersom många inte riktigt vet vad lärlingssystemet innebär skall vi i det följande försöka redogöra för hur det hela fungerar.

Verksamheten regleras av ett avtal mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet. Det ansluter sig till övriga bestämmelser i sjömanslagen och i gällande kollektivavtal.

Förhoppningen är att lärlingsutbildningen skall bidra till att de ungdomar som söker sig till sjöss får en bra utbildning för tjänsten ombord, att de blir bättre omhändertagna och att de därigenom skall trivas bättre och stanna i yrket. Lärlingsutbildningen är därmed också ett viktigt led i rederiernas strävan att bygga upp en stam av välutbildad rederianställd personal i alla befattningar ombord.

Från lärling till matros

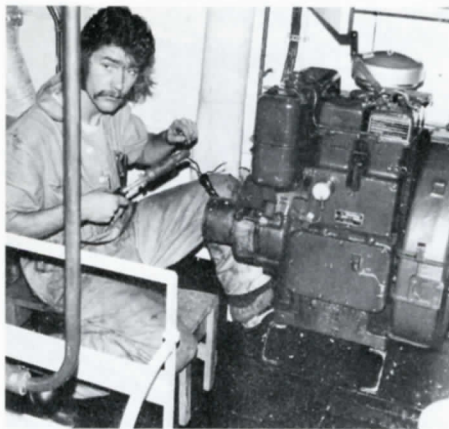
Att vara lärling är således inte detsamma som att vara befälselev. Lärlingen börjar som jungman eller motorelev. Han ingår i den ordinarie besättningen och avancerar, då han skaffat sig den erforderliga praktiktiden, successivt till lättmatros, matros eller motorman. Ekonomipersonal ingår tills vidare ej i lärlings-systemet.

För den som inte tidigare varit till sjöss är lärlingstiden 30 månader. Under den tiden skall lärlingen genomgå sjömansskolans grundkurs och yrkeskurs samt fullgöra 18 månaders sjö tjänst. I allmänhet börjar utbildningen med några månaders sjö tjänst före grundkursen. Då den är klar går lärlingen till sjöss igen för ytterligare några månader innan det är dags för yrkeskursen.

För dem som redan genomgått sjömansskolan eller redan varit till sjöss mer än 12 månader är lärlingstiden 18 månader. Inom denna tid skall lärlingen genomgå sjömansskolans yrkeskurs och fullgöra 12 månaders sjö tjänst. Tidpunkten för inträde vid sjömansskolan avgöres efter överenskommelse i varje särskilt fall.

Stipendier

Alla lärlingar mönstras i allmän tjänst men AT-tillägget utgår till att börja med inte ombord. Det innehålls av rederiet till dess att lärlingen går in på sjömansskolan. Då får han ut detta tillägg plus lika mycket till från vardera Sveriges redareförening och rederiet. Det innebär att varje lärling får ett stipendium under tiden på sjömansskolan. På grundkursen utgår 360 kr/mån och på yrkeskursen 660 kr/mån dvs 1 800 respektive 3 300 kr. AT-tillägget börjar utgå till lärlingen ombord så snart det innehållna beloppet



Blivande lärling? Ingemar Blomqvist, en av eleverna i Stockholms Sjömansskola, ser över maskineriet i skolans m/s "Lys" på Skeppsholmen.

täcker en tredjedel av vardera stipendiebeloppet. Dessutom kan man få statliga studiebidrag, rese- och inackorderingsbidrag med f n 225 kr per månad.

Då lärlingen anställs får han skriva på ett kontrakt på 30 eller 18 månader. Kontraktet kan sägas upp med en ömsesidig uppsägningstid på 7 dagar under de första 6 månaderna. Därefter är uppsägningstiden 30 dagar. Kontraktet kan endast sägas upp genom separat brev till rederiet. Det räcker således inte med att bara lämna in avräkningsboken.

Rekrytering från sjömansskola

Det här beskrivna lärlingssystemet är emellertid att betrakta som en övergångsform. I framtiden kommer merparten av nybörjarna till sjöss att rekryteras från den nya tvååriga sjömansskolan. I den överensstämmer kursplanerna i sina huvuddrag med dem som gäller för andra specialinriktade yrkeslinjer inom gymnasieskolans ram och huvudämnet kallas fartygsteknik. Under en övergångstid på några år kommer de båda utbildningsformerna att fungera parallellt med varandra.

Kö av sökande

Intresset för lärlingsutbildningen har hela tiden varit stort och kön av sökande till såväl jungmans- som motorelevsplatserna är oftast mycket lång. De flesta som söker har nyligen slutat grundskolans 9:de klass och har därefter någon enstaka anställning av tillfällig karaktär bakom sig. Det gäller att plocka ut just dem som verkar ha de största förutsättningarna att klara sig bra och trivas med jobbet ombord. Fordringarna för att bli lärling är

att vederbörande skall ha fyllt 16 år och ha goda betyg från skolan och från ev arbetsplats. Skolbetygen kan dock vara ett känsligt kapitel. Ofta visar de bara att den sökande anfäktats av svår skolläda. Andra påvisbara faktorer kan dock väga upp ett dåligt skolbetyg. En del kan till exempel hunnit skaffa sig en första kontakt med sjömanlivet genom några månaders praktik på fartyg i kustfart medan andra redan genomgått grundkursen på sjömansskolan.

Vi strävar efter att upprätta en god personlig kontakt med lärlingen i syfte att skapa samhörighet med rederiet och på bästa sätt ta vara på vars och ens personliga förutsättningar att utvecklas i sitt arbete till sjöss. Det är också vår erfarenhet att lärlingarna överlag blivit väl omhändertagna ombord i fartygen. Det tar emellertid inte så lång tid att komma underfund med om man trivs på sin nya arbetsplats, om man passar för jobbet och om det motsvarar de förväntningar man haft. Introduktionen ombord och det mottagande man får på den nya arbetsplatsen har alltså stor betydelse. Av de 29 som hittills slutat sade 23 stycken upp sig innan 6 månader förflutit.

I stort tycks lärlingssystemet fungera bra. Det erbjuder en systematiserad inskolning för arbetet ombord. Den snabba utvecklingen inom sjöfarten kräver en förbättrad yrkesutbildning och lärlings-systemet är, även om det kanske inte är perfekt, ett steg i rätt riktning.

Börje Kjellstenius

Gladast idag . . .



är Eva Surtell på Sven Salén AB, som vunnit en drömmresa till Barbados Tobago i Västindien, i en tävling utlyst av Club 33 och FIB/Aktuellt. Hon vann den på följande fyndiga motive-ring varför man vill resa till Västindien:

Mänskensbad och hålligång
Slippa höra "Mamma mamma"

Få vara kvinna någon gång.

Den 29 oktober bär det iväg med 9 andra vinnare i ordinarie SAS-planet till Barbados. Lycka till!

"Snow Storm" levererad



"Snow Drift" har sjösatts. I förgrunden har "Snow Ball" börjat kölsträckas.

Det fjärde av Salénrederiernas kylfartyg i SNOW-serien, m/s "Snow Storm", levererades den 25 oktober från varvet i La Ciotat och gick därefter in i charter för Salén Reefer Services.

Närmast står nu "Snow Drift", nybygge 283, i tur för leverans. Hon sjösattes i

början av oktober och kommer att levereras i februari 1973. Strax efter sjösättningen kölsträcktes nr 6 i ordningen av SNOW-fartyg, "Snow Ball" med nybyggnadsnummer 284 och hon beräknas vara leveransklar i juni nästa år.

Salénrederierna, representerade av i första hand Salén Reefer Services och Salén & Wicander, gav nyligen ett cocktailparty på berömda Hotel Okura i Tokyo för omkring 300 representanter för japansk handel och industri. Från detta tillfälle ses t.v. på bilden Göran Axell, VD i Salén & Wicander, Shoji Kitamura Jr., chef för Interocean Shipping Co och Claes-Henrik Zethelius, VD i Salén Reefer Services.



Allan Olofsson blir ombudsman i rederiet

I syfte att uppnå förbättrade kontakter mellan de ombordanställda i Salénrederierna och kontorets personal har på försök inom tankrederiet inrättats en tjänst av ombudsmannakarakter. Avsikten är att alla ombord skall kunna vända sig till ombudsmannen i frågor som bl a rör säkerhet, utbildning och allmän trivsel. I första hand är det dock tänkt att frågor av detta slag på vanligt sätt skall tas upp direkt med rederiet, medan ombudsmannen skall kunna kontaktas såvida exempelvis någon är mindre tillfredsställd med rederiets reaktion eller handlande i viss fråga eller av skilda anledningar ej velat ta upp den med rederiet direkt.

Kapten Allan Olofsson, f n befälhavaren på t/t "Sea Soldier", har lovat att tills vidare upprätthålla ombudsmannatjänsten och det kommer han att göra på deltid med början redan nu. Brev till honom kan sändas via rederiet fram till 1/12, då han mönstrar av "Sea Soldier", samt därefter lämpligen till hans hemadress, som är Badhusvägen 65, 311 00 Falkenberg.

Salén Trading Corporation

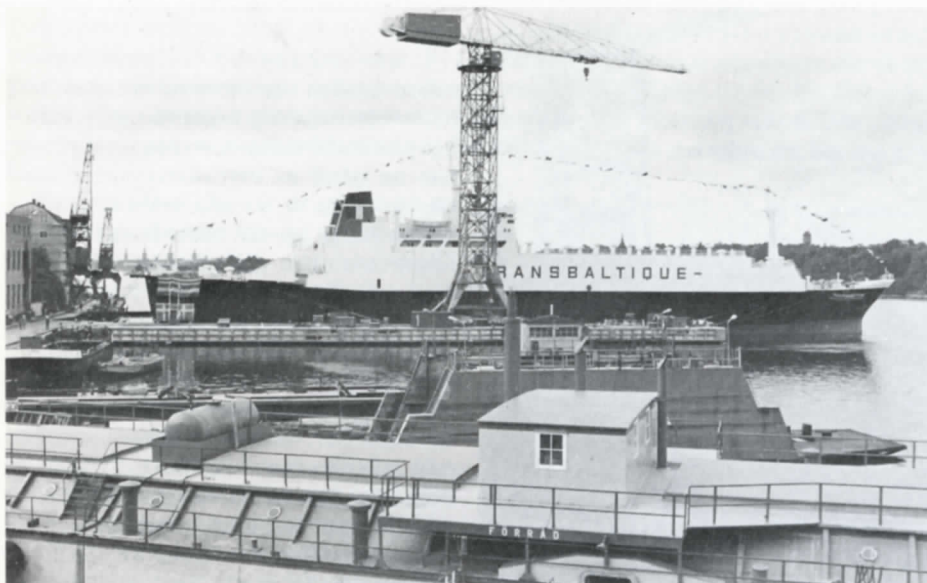
De japanska myndigheterna har nu bekräftat Salén & Wicanders övertagande av aktierna i Götaverken Japan Corp. som vid årsskiftet ändrar namn enligt rubriken. Bolagets styrelse består av Göran Axell ordförande, Åke Lindbäck och C.-H. Zethelius samt H. Tanaka, tillika VD.

Hittillsvarande verksamhet beskrevs i korthet i föregående nummer av Salén-Nytt. G. Axell hoppas emellertid också, att företaget genom sina omfattande kontakter inom varvsindustrin i Japan skall kunna assistera svenska rederier vid fartygsreparationer i Ostasien samt också kunna utvidga sin import och produktion av svenska marina produkter.

Alla medarbetare i Salén-gruppen är givetvis välkomna att i mån av behov utnyttja det nya kontoret såväl för informationer som till bas vid Japanbesök. Det har följande adress etc:

Nichiyuren Building
14-6, Iikura-cho 6-chome
Azabu Minato-ku
Tokyo
C.P.O. Box 299
TOKYO 100-91
Tfn: (03) 584-4571
Tlx: 72/24286GV Japan

"Sibelius" levererad från Finnboda



m/s "Sibelius" med flaggspelet i topp.

För första gången sedan någon gång i början av 60-talet har det åter varit stort fartygsdop i Stockholm. Det inträffade den 9 september, då ro/ro-fartyget m/s "Sibelius" om 5 618 ton d.w. döptes av franske ambassadörens i Stockholm maka, Mme Nadine Francfort, i närvaro av representanter för beställarna och varvsledningen samt ett stort antal inbjudna. Fartyget levererades vid samma tillfälle till beställarna, det franska bolaget Compagnie Générale Transbaltique, och är nu insatt i trafik mellan hamnar i östersjöområdet och Frankrike med last av i huvudsak pappersmassa på sydgående och bilar på nordgående.

Rederiet, som ägs till 65 % av franska staten och till 35 % av Scandinavian

Motorships AB, Stockholm, har ytterligare tre fartyg med namn efter berömda kompositörer, nämligen "Claude Debussy", "Borodin" och "Grieg", som samtliga är sysselsatta i ungefär samma typ av trafik.

"Sibelius" har en lastkapacitet av omkring 1 500 personbilar på 8 bildäck, av vilka 3 är hissbara. Huvudmaskineriet består av en Stork Werkspoor 18 TMS 410, en V-motor med 18 cylindrar, som vid 530 varv ger 9 900 hk och en fart av 19 knop. Hjälpmaskineriet består av 4 st 6-cyl. Stork Werkspoor om 525 hk. "Sibelius" är vidare försedd med en Lips bogpropeller om 500 hk med vridbara blad.

m/s "Sibelius"

Löa	138,25
Lvl	129,70
B	20,0
D	7,00
D övre däck	13,5
D 2:a däck	7,30
Displacement	10.900 ton
Ballast kapacitet	ca 2.600 m ³
Dödvikt	5.618 ton
	sommarfribord
Lastkapacitet	ca 1.500 personbilar



Fr.v. skeppsredare Bengt Törnqvist, varvets VD Sven Johansson, presidenten för CGT Edmond Lanier, gudmodern Mme Nadine Francfort, fartygets kapten Eduard Loget, franske ambassadören Pierre Francfort och koncernchefen Sture Ödner.



På ett av bildäcken serverades cocktails för gäster och besättning.

Säkerhetsfrågor i centrum vid Loviks-träff

Höstens sedvanliga informationskonferens för sjöbefäl på Lovik hölls under tiden 16–20 oktober med deltagande av 12 befäl från kylrederiet, 11 från tankrederiet och 6 från torrlastrederiet.

Konferensen uppehöll sig till stor del vid säkerhetsfrågor, som ingående belystes av flera föredragshållare och blev föremål för livliga diskussioner, samt bl a miljöfrågor i nybyggen. Vidare informerades deltagarna om och diskuterades frågor beträffande projektet "självalministrerande besättningar" (SAB).

Förutom av representanter från företaget hölls föreläsningar av en rad specialister på olika områden. Bland dessa märktes L. Baecklund, Sveriges Redareförening, P.-O. Carnerud, Sv. Brandförsvarsföreningen, S.-H. Ekstrand, Sjöfartsverket, C. Lager, Sjöfartsverket, T. Munter, Kgl. Flottan, P. Sjögren, SAF/Arbetsledarinstitutet, L. Sjöstedt, Kommunikationsdep. och E. Thorserud, Norsk Arbeidsforskningsinstitut.

Följande sjöbefäl deltog i konferensen: Otto Gustafsson, Hans Östberg, Stig Lindell, Jack Hellman, Lars Gunnar Larsson, Börje Gröndahl, Gert Rellman, Stig Burman, Karl-Erik Larsson, Rolf Olsson, Claes Jansson, Sverker Christiansson, Gunnar Ajnefors, Åke Kjellberg, John Gustafsson, Anders Rodger, Göran Åkerström, Henry Lindberg, Lars-Ivar Henriksen, Paav Andersson, Karl Zetterlund, Jonny Nilsson, Bertil Kvist, Gustaf Granborg, Karlis Mieritis, Sven Währling, Ragnar Nilsson, Otomars Tekenbergs och Carl Christiansen.

I samband med den avslutande middagen utdelades guldlockor till följande sjöbefäl som gått i pension: sjökaptenerna Holger Pihlgren och Verner Klintbacke samt sjöingenjör Friedrich Bandholz. Guldlockor tilldelades även följande befäl som fyllt 50 eller 60 år och som varit anställda 10 år eller mer: sjökaptenerna Jack Hellman, Stig Lindell och Helge Englund samt ekonomiföreståndare Claes Jansson.



Kran från Ekensberg hade 3 meter till godo under Ölandsbron

Rorgångarna på bogserbåtarna "Kolbjörn" och "Renö" från Piteå fick lov att hålla tungan rätt i mun när de i slutet av september skulle passera under nya Ölandsbron. Båtarna var nämligen på väg från Stockholm till Sölvesborg med en 120 meter lång och drygt 30 meter bred flytdocka lastad med en lyftkran från Ekensbergs Varv med en höjd av nära 38 meter.



Förman Gustaf Danielsson, som följt transporten hela vägen från Finnboda till Sölvesborg, rapporterar till platschefen i Sölvesborg, Nils Wennerström.

Den officiella höjden på Ölandsbron är 36 meter, men ett av spannen är 39 meter och där kunde det imponerande släpet passera.

Lyftkranen var en 15-tons Hensenkran, som alltså hade stått på Ekensbergs Varv. Därifrån hade den transporterats till Finnboda och uppmonterats på docka 3 med hjälp av "Lodbrok". Både kranen och dockan skall nu bli kvar på varvet i Sölvesborg, vilket som bäst håller på att genomgå en grundlig ombyggnad till ett effektivt reparationsvarv.

Kockumkran hög som Kaknästornet

Kockums nya utrustningskran är nu på plats. Den går på västra sidan av byggdockan och har med sin långa kranarm en räckvidd på 70 meter. Lyftförmågan är då 10 ton. Med ett avstånd från krancentrum till lyftblock på mellan 20 och 50 meter tar kranen 20 ton. Lyfthastigheten är 90 meter i minuten.

Kranen är unik i sitt slag, genom den stora räckvidden. En 85 meter hög pelare utgör stommen. Pelarens diameter är 4,5 meter. Detta "rör" är delat på mitten och här finns maskineri, kranhytt samt infästning för kranarmen. Med denna arm i högsta läge blir kranens totalhöjd 130 meter.

Ännu mer imponerande blir dock den nya bockkran, som kommer att installeras vid varvet i slutet av nästa år. Den blir 136 meter hög och får en lyftkapacitet av 1 500 ton.



Koncern-kort

- Erik Goland från Sveriges Radio/TV befinner sig med ett antal medarbetare och tekniker ombord t/t "Sea Soldier" för att göra inspelningar i anslutning till ett TV-reportage om och omkring fartygets befälhavare, Allan Olofsson, som för sista gången mönstrat ut i en Salén-båt innan han inom kort går i pension.
- Den 1 sept. började tjänstemännen vid Arendalsvarvet med tidsstämpling, som efter hand kommer att genomföras för hela företaget.
- Månadslön infördes fr o m 1 oktober för alla kollektivanställda vid Arendalsken.

Med anledning av B-båtarnas försäljning, omnämnd i förra numret av Salén-Nytt, har vi bett en av de äldsta medarbetarna i Salénrederierna, tekniske chefen Nils Jannerfeldt, att berätta något om de tre trotjänarna. Här följer hans intressanta återblick, som inrymmer både dramatik och ett personligt färgat minne med Evert Taube som en av centralfigurerna.



Nils Jannerfeldt

"Bolero", "Ballade" och "Barcarolle" har alltså försålts till ett grekiskt rederi. Orsaken till försäljningen är väl i första hand att driften av fartyg av denna typ och storlek under svensk flagg ej längre är lönsam. I och med denna försäljning har kylrederiets flotta av turbinfartyg reducerats till ett enda – "Antigua".

Enligt United Fruit, som själva uteslutande hade turbinfartyg, var turbiner det enda saliggörande maskineriet för bananfartyg – dieselmotorerna gjorde att fartygen vibrerade för mycket, vilket i sin tur förorsakade skador på bananerna. Detta har emellertid visat sig helt sakna grund. Motordrivna fartyg transporterar bananer lika bra som turbindrivna.

Dessa tre fartyg kontraherades i maj 1960 vid varvet i La Ciotat. Varvet hade litet att göra och lämnade både ett fördelaktigt pris och en dito leveranstid, och det första av fartygen "Bolero" – levererades redan 1 febr. 1962.

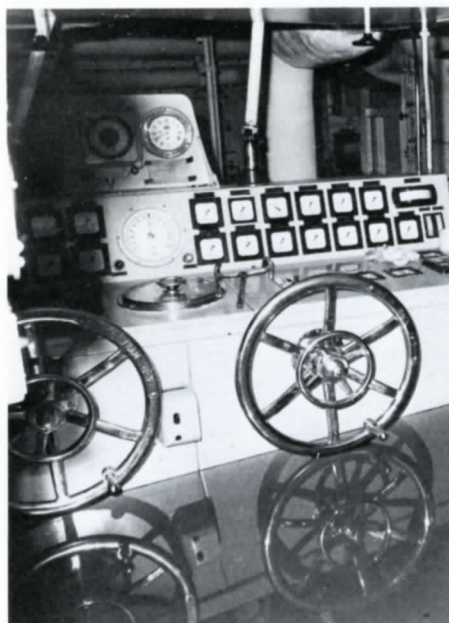
Provtursdramatik

Vid provturen av "Bolero", som varade i flera dagar, inträffade en händelse som kunde ha slutat illa för fartyget. Sista provtursdagen deltog skeppsredare Sven Salén själv jämte en del gäster från United Fruit. Det var vinter och fastän vi befann oss i Medelhavet var det full snöstorm. Skeppsredare Salén med gäster skulle debarkera på redan utanför Cannes. Fartyget var fortfarande under varvets provturs skeppares befäl, men som väl var, var ju även vår egen befälhavare, kapten Otto

Gustavsson, ombord. Vid tillfället rådde pålandsvind och genom en felbedömning av den franske kaptenen kom fartyget för nära land, innan han gav order om att ankra. Detta observerades av kapten Gustavsson, som omedelbart tog befälet och lyckades få ut fartyget i rum sjö igen. Fartyget var då endast något hundratal meter från grund. I förbigående kan nämnas att ett italienskt passagerarfartyg något år senare gick på grund under likartade omständigheter på just detta ställe.

... och bottenkänning

"Ballade" och "Barcarolle" levererades i april resp. oktober 1962 och provturen avlöpte utan några incidenter. Däremot råkade "Ballade" i början av november 1963 ut för en tråkig historia. Fartyget låg på Asano-varvet i Japan för en vanlig rutinöversyn. Genom ett förbiseende från varvets sida öppnades kondensorn utan att man övertygat sig om att avloppsventilen i bordsidan från kondensorn var stängd. Kondensorn hade öppnats på kvällen och arbetarna hade sedan lämnat



Maskinrummet vattenfylldes upp till i höjd med turbinernas manöverpulpet. Som synes speglar rattarna sig i vattnet.

maskinrummet. Genom att avloppsventilen låg just i höjd med vattennivån på utsidan skvalpade vatten in varje gång ett fartyg passerade och så småningom hade tillräckligt med vatten kommit in i maskinrummet för att ge fartyget slagsida, fel håll, tyvärr. Härigenom ökade vattentillflödet till maskinrummet, och på kort tid blev maskinrummet till 2/3 fyllt med resultat att fartyget sjönk och blev stående på botten vid kajen. Skadorna blev stora, då bl a praktiskt taget all elektrisk utrustning plus huvudmaskin och hjälpmaskineriet satts under vatten.

Reparationsarbetet vidtog naturligtvis omedelbart. Asano-varvet, där fartyget

låg, lämnade lägsta pris och kortaste tid, 40 dygn, och dagen före julafton var reparationen klar och fartyget avgick. Maskinbefäl och personal gjorde vid denna reparation en mycket uppskattad insats. Även Aseas utsända ingenjörer gjorde en mycket värdefull insats i reparationsarbetet.



Boven i dramat: avloppsventilen som inte var stängd.

"Barcarolle" har klarat sig utan några större haverier eller skador.

Namnen "Bolero", "Ballade" och "Barcarolle" har till upphovsman Sven Saléns gamle vän Evert Taube. SS och undertecknad hade varit nere på varvet och skulle på återresan hälsa på Evert Taube som då vistades i Antibes. Under den middag som avåts på kvällen kom de tre fartygens namnfråga på tal. SS föreslog först namn slutande på -hamn, men ET hade andra förslag, och det slutade med att namnen "Bolero", "Ballade" och "Barcarolle" blev bestämda.

Tyvärr har väl dessa fartyg inte givit det ekonomiska utbyte som vi hoppats på, beroende på olika omständigheter. Däremot kan man nog säga att ur teknisk synpunkt har de uppfyllt även högt ställda krav, och man får nu hoppas att de under nya redare kommer att både ekonomiskt och tekniskt uppfylla alla rimliga anspråk.



Namngivare

Farliga flugor jagas med "cold treatment" ombord i kylfartygen

Med anledning av Salén Reefer Services' skeppningar av frukt till USA-hamnar kan det vara på sin plats att närmare se på några av de många problem som normalt hänger samman med skeppningar av kylaster. Vi har därför vänt oss till C.O. Andersson vid rederiets nybyggnadsavdelning, som utarbetat en intressant och omfattande redogörelse i ämnet och ur vilken vi här återger valda stycken.

USDA är fyra bokstäver som ställer till en del besvär och huvudbry för folk som sysslar med kyltransporter till USA. Bokstäverna står för United States Department of Agriculture, en myndighet som utövar sträng kontroll på alla sorters frukt som importeras till USA.



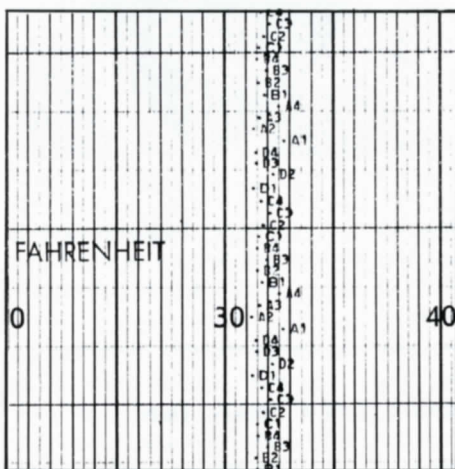
C.O. Andersson

Ändamålet med USDAs kontroll är bl a att förhindra införsel av diverse flugor och andra insekter till landet. De sorters flugor som närmast är aktuella är "the Mediterranean fruit fly", "the Mexican fruit fly" och "the Queensland fruit fly" och flugor av släktet *Anastrepha*. Man vet att dessa flugor och deras ägg dör efter viss tid i viss temperatur. All USA-importerad frukt, i samband med vilken någon eller några av ovanstående flugor kan förekomma, skall därför under denna vissa tid förvaras vid denna vissa temperatur eller kallare antingen under sjötransporten till USA eller i kylhus i land efter ankomsten dit. Detta kallas av USDA för "cold treatment". En USDA-tjänsteman eller av USDA utsedd representant på lastplatsen lämnar besked om vilken temperatur som ej får överskridas och under hur lång tid detta ovillkorligen måste ske under den aktuella lastresan.

För kontroll av temperatur och tid måste varje fartyg som för en fruktlast av denna typ till USA utrustas med termografer som registrerar temperaturerna på 4–9 olika ställen i varje enskilt lastrum minst en gång varje timma. Vid lastningen placerar ett ombud för USDA ut samtliga känselkroppar för termograferna i lasten och sedan registreras temperaturerna fort-löpande.

En resa Haifa–New York tar genomsnittligt 12–13 dygn. USDA fordrar då för att "the Mediterranean fruit fly" skall utrotas i lasten att samtliga mätpunkter skall visa 32°F eller lägre under 10 dagar, upp till 36°F eller lägre under 16 dagar. Härigenom är nedkylningstiden begränsad till max 2–3 dagar.

Avlastaren som är rädd om kvaliteten på sin frukt vill inte gärna ha den för kall och föreskriver därför en lägsta tillåten inblåsningstemperatur. Det gäller då för kylmaskinisten att utnyttja sina möjligheter till det yttersta t ex genom att köra A-däcken på separat kylsystem, så att maximal brinecirkulation erhålles i batterierna, och maximal kyleffekt kramas ur kylkompressorerna för denna cirkulation. Inblåsningens luftens temperatur kommer rätt snart ner i sitt rätta värde och då skall man höja brinetemperaturen efter hand och bibehålla full cirkulation i batterierna så gott detta kan göras så att även returtemperaturen kommer ner i rätt värde. Blir nedkylningstiden för lång kan det betyda att tiden för "cold treatment" ej är utgången när fartyget ankommer till USA, och då får det ligga överksamt vid kaj eller till ankars tills tiden för "cold treatment" är ute, då lasten blir frisläppt



Termografutskrift där max tillåten temperatur varit 33°F (omkring -0,5°C)

för lossning. Ett alternativ är att lasten lossas till kylhus i land och där genomgår full "cold treatment". Var och en kan förstå att det alternativet är förenat med stora kostnader och stor tidsförlust för mottagarna som givetvis vill ha sin frukt på marknaden så fort som möjligt.

"The Queensland fruit fly" kan förekomma i samband med äpple- och päron-

laster från Australien. Här vill USDA ha antingen 13 dagar vid 32°F eller 14 dagar vid 33°F, andra alternativ finns ej. Lägsta inblåsningstemperatur som enligt instruktionsboken tillåtes är 32°F för äpplen och 30°F för päron. Att med normala instruktioner uppfylla USDAs krav för en äpplelast är då helt omöjligt. Man tillåter då en inblåsningstemperatur av 30°F för äpplen och 28°F för päron.



The Queensland fruit fly?

Det har emellertid i en del fartyg varit mycket svårt att få ner temperaturen på vissa av mätpunkterna. Temperaturen vid de fasta mätpunkter som är belägna vid maskinrumsskott eller skott till färskvattentankar har visat sig speciellt besvärliga att få ner. Fartyget har i sådana fall telegraferat förhållandet till Stockholm, och överenskommit att sänka inblåsningstemperaturen ytterligare. En sådan sänkning måste ovillkorligen kombineras med en mycket noggrann övervakning av pulptemperaturerna. Om möjligt skall den kontrollen företagas i frukt som lastats närmast gretingen för att nå den lägsta pulptemperaturen. Det finns äppelsorter som fryser vid -2°C, och kör man då en inblåsningstemperatur på 28°F är risken för frysnings av lasten uppenbar.

USDA fordrar emellertid att samtliga mätpunkter skall ligga vid eller under det uppgivna värdet hela den uppgivna tiden. Deras enda avsteg från denna fordran är kortare temperaturstegringar som kan sättas i samband med avfrostningar och liknande för kylmaskineriets drift nödvändiga åtgärder.

Nyligen hade ett par av rederiets egna fartyg krångel med tre eller fyra mätpunkter vid maskinrumsskott och tankar. Man konstaterade att temperaturen steg när man evaporerade vatten till häcktanken, varför denna evaporering avbröts och reducerades till ett minimum. I ena fartyget steg en temperatur (J.1) plötsligt till synes utan anledning. Man kunde till

forts sid 10

Personnytt

80 år fyllde den 23 oktober förre direktören i Salénrederierna *Per Agdur Timm*, en av Sven Saléns allra första medarbetare och en av trotjänarna i företaget. Vi har inte för vana att i Salén-Nytt uppmärksamma födelsedagar över huvud taget, men när det gäller P. A. Timm finns det anledning att göra ett undantag. Vi saluterar jubilarer och önskar honom god fortsättning!



P. A. Timm

Fröken *Brita Bergschöld* upprätthåller sedan en tid tjänsten som kurator vid Salénrederierna. I hennes uppgifter ingår bl a att vara anhöriga till ombordanställda till hjälp i olika avseenden. Brita Bergschöld kan träffas dagligen under kontorstid antingen för personligt besök eller på telefon.



Brita Bergschöld

Bengt Rydberg har från den 1 oktober utsetts till inköpschef vid Salénrederiernas inköpsavdelning i Göteborg och tillika chef för dess centralförråd.



Bengt Rydberg

Götaverken inrättar koncernstab

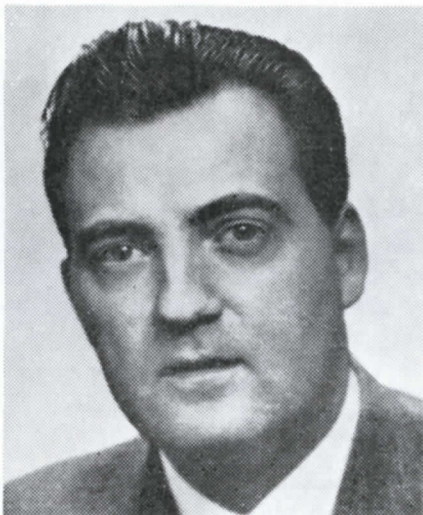
Fr o m den 1 juli 1972 har vid Götaverkenkoncernen inrättats en koncernstab, vars huvuduppgift är att avlasta koncernledningen. Staben är direkt underställd verkställande direktören men kan utnyttjas av övrig koncernledning och resultatenhetscheferna.

Koncernstaben har följande sammansättning: Thomas Sundberg, chef för staben, Peter Winberg (jurist) och Stellan Falkendal (tekn lic). Vidare skall en eller två ekonomer samt ytterligare en jurist och en tekniker ingå.

Thomas Sundberg har utnämnts till biträdande direktör i Götaverken samt till verkställande direktör i Götaverkens dotterföretag Rederi AB Zenit.

Koncernstaben är också tänkt att fungera som en kontaktyta mot övriga bolag i Salénkoncernen.

Till chef för Götaverkens Arendalsvarv och direktör i Götaverken har utnämnts Sigurd Ingvason. Efter anställningar vid



Sigurdur Ingvason

bl a Kockums anlitas han som konsult vid Götaverken och har sedan sommaren 1971 fungerat som chef för Arendalsvarvet.

forts från sid 9 "Farliga flugor..."

slut gräva sig fram genom lasten till den utsatta känselkroppen och konstatera att där rann vatten. Flumetanken, som är placerad ovanför mätpunkten, var läck och isoleringen under däck våt. Flumetanken tömdes och temperaturen gick ner till normala värden. Befälhavaren i det andra fartyget begärde och fick tillstånd att temporärt sänka inblåsningstemperaturen till 28°F i ett par besvärliga däck och genom noggrann passning lyckades man undvika frusna äpplen samtidigt som man klarade att uppfylla USDAs krav och

MOCONI-dag på Kaknäs

Lördagen den 28 oktober är det dags igen för den stora motionsdagen för anställda vid Salénrederierna och hemmavarande sjöfolk, så många som möjligt med familjer. Liksom förra året är arrangemanget förlagt till trakterna omkring klubbhuset "Eken" på Kungl. Djurgården med början kl. 10. Idrottsföreningens aktiva medlemmar står för arrangemangen, bland vilka märks skogsluffning 2 km och diverse lekar för barnen. Musik blir det också och så skall våra radioamatörer få tillfälle att visa sina färdigheter. "Har vi tur språkar vi med Australien", lovar Roffe Lernold.

Temat för dagen blir MOCONI, dvs "motion contra nikotin", en tävling som sparkats igång redan tidigare i höst och som syftar till att genom förbättrad kondition och mindre rökning bättra på välbefinnandet.

fick lossa lasten direkt vid ankomsten till USA.

Som kontrast till detta resultat kan nämnas att befälhavaren i ett chartrat fartyg med samma svårigheter icke sände ett enda meddelande om detta förhållande till Stockholm, vilket han enligt instruktionerna skulle ha gjort. Han ankom till USA och fick inte sin "cold treatment" godkänd på grund av en del för höga temperaturer som var registrerade för mätpunkter med fasta känselkroppar. Trots riktiga pulptemperaturer överallt underkände USDA fartygets "cold treatment". Nu hade fartyget även last till Canada. Hon gick dit för att lossa och använde mellantiden för ytterligare "cold treatment". Inte ens nu lyckades man på det fartyget klara av att hålla rätt temperatur och eftersom inga kylhus kunde uppbringas i lossningshamnen kunde lasten inte lossas i USA, vilket förorsakade oändliga besvär och stora kostnader för SRS och fartygets rederi.

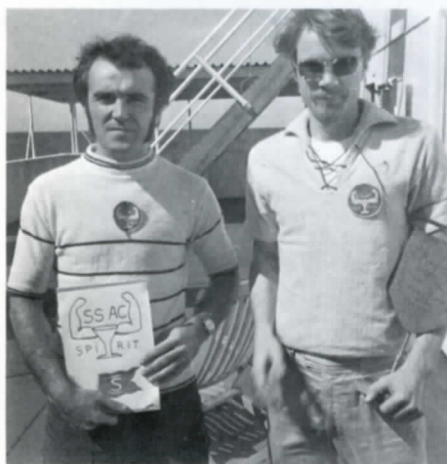
Ovanstående glimtar från kyltrafiken visar en del av de problem man har att brottas med i kylfartygen. I allmänhet löses problemen helt tillfredsställande och det förekommer mycket sällan claims på lasterna som kan hänföras till kyltekniska missgrepp. Det är kanske möjligt att uppnå ännu bättre resultat om ansvariga i fartygen redogör för sina problem och hur de lösts. En väl upprätthållen förbindelse med SRS i Stockholm befrämjar också ett bättre resultat.

*

Knäckebrödsättning 10-kampsgren i SSAC

I ett tidigare nummer av Salén-Nytt kunde vi berätta om hur besättningsmän i "Sea Sovereign" hade bildat något som man kallade "Buffelklubben", vars höga mål det var att genom diverse övningar stärka besättningens fysiska spänst och öka trivselen ombord. En liknande klubb bildades i "Sea Spray" redan 1969 och idén har nu genom ödets nyck och sjöpersonalavdelningens medverkan spritt sig till "Sea Spirit", genom att två av drivkrafterna bakom verksamheten i "Sea Spray" strålat samman i detta fartyg och startat liknande aktiviteter även där. Männan bakom verket heter Mithad Mirazovic och Pär-Åke Strömbom, förstestmaskinist resp ekonomiföreståndare ombord, och vi återger här delar av deras trevliga rapport om fritidsverksamheten i "Sea Spirit", vilken vi hoppas skall tjäna som inspirationskälla till liknande aktiviteter i andra fartyg.

"Här ombord är det trivsamt och livat. Vi är två gamla SSAC:are som börjat sätta fart på andarna här ombord. SSAC betyder "Sea Spray Athletic Club" alltsedan den bildades 1969. Nu har vi tagit med oss insignierna hit ombord. Två av oss pionjärer från "Spray" har nu träffats här och på nytt satt fart på klubbens aktiviteter.



De båda rapportörerna med SSAC-tröja och standar.

Detta innebär att vi följer ett schema som tre dagar i veckan börjar med löpning på fördäck vid sextiden på kvällen. Därefter följer gymnastik och det hela avslutas med allmän samling i bastun och ett svalkande dopp i bassängen. Vi har även startat allmänna tävlingar på fördäcket för samtliga ombord på lördagarna och det har faktiskt blivit snudd på succé. Inte mindre än hälften av alla ombord har ställt upp. Som säkert alla förstår är det inte alltför lätt med olika arrangemang i ett fartyg, men med fantasins hjälp har vi lyckats ordna både tiokamp individuellt och femkamp i lag med tre man i varje lag. Bland grenarna kan nämnas löpning, gång, armgång, dragkamp, frisim, bröstsim, knäckebrödsättning (faktiskt).

Utöver detta kan nämnas att trevnaden ombord är, om inte fullkomlig, så dock mycket bra. Och detta med idrott och motion är inte det enda vi sysslar med på vår fritid. Vi har också visturneringar och bordtennis. Och det hela har skapat trivsel och en känsla av gemenskap mellan olika kategorier ombord".

Björn Stenberg blev Salénmästare i golf

Salénrederierna ordnade i år för första gången ett klubbmästerskap i golf. Tävligen ägde rum på Sollentuna Golfbana den 17 september. Klubbmästare blev Björn Stenberg som noterade 79 slag över 18 hål. Clarence Dybeck kom tvåa på 80 slag och vann en poängbogeys med handicap på 36 poäng.

Ett vandringspris har skänkts av fru Dagmar Salén, en vacker silverpokal som 1936 erövrades av Sven Salén vid seglingar i Helsingfors. Det krävs 5 in-teckningar för att priset slutgiltigt skall erövras. Om någon icke skulle lyckas med detta under 10 år tillfaller det den som har de flesta in-teckningarna under denna tid.

SE-banken slog oss i årets golfmatch på Lidingö Golfbana med 7-3 och vi fick även stryk av Gränges på Drottningholms Golfbana med 4,5-2,5.

"Ariel" delade poäng med norska "Antilla"

Under hamnvistelsen i Cape Town utmanade m/s "Ariel" norska tankfartyget "Antilla" på en fotbollsmatch.

Där stod alltså vårt lag och trampade i sina nya fina fotbollsskador, stämningen var ganska nervös inför denna första match (kanske också sista). Hur skulle vårt lag klara motståndarna? Taktiksnack i bussen på väg till planen.

Väl framme så tyckte våra törstiga hjältar att det skulle smaka gott med en öl – men NEJ sa domaren. Djup bedrövelse i leden... Nu kom de norska gutterna – ett tufft gäng. Vad skulle vi göra? Vinst, nej troligen förlust. Våra grabbar ville göra intryck – hoppade omkring och visade tänderna.

Matchen började, de norska gutterna var inte riktigt så bra som vi fruktat. Det ena bländande anfallet efter det andra från "Ariel" sattes in – men bollen ville inte gå vår väg och plötsligt stod det 0-2 till "Antilla". Lättmatros Estrada var slut – stod på ett staket vid sidan av planen och drack vatten som tillskyndande gran-nar bjudit på.

Vi måste på något sätt reducera. Vår

Fotboll i lervälling

Till de mera framgångsrika salénlagen i fartygsfotboll hör det ombord i m/s "Arawak". Under kapten Blomqvists inspirerande ledning sköts träningen ganska regelbundet bl a nere i något av lastrummen och det ger fin avkoppling och bra kondition.

Nyligen spelade laget i Almirante en match, som var något av det blötaste man upplevt, rapporterar en av spelarna, som också sänt oss bilden av laget, tagen före matchen. Planen var rena lervällingen och



alla såg ut som gyttejebrottare när matchen var över. Domaren skumpade omkring i gummistövlar och regnrock! Till råga på allt fick "Arawak" på nöten med 1-2, det avgörande målet oturligt ett självmål.

duktige "Putte" rusade fram och ställningen var 1-2. Situationen verkade helt plötsligt inte hopplös, men ack – konditionen hos de våra började visa brister; var kom alla blytyngder ifrån?? (Och efter ett misstag från de våra med påföljande straff var ställningen 1-3.)

PAUS! Våra oövervinnerliga hjältar föll som käglor. Hur skulle vi få dem att resa sig från denna bedrövelsens halvlek. Med ben som gummi segade sig "Ariels" spelare till en ny halvlek. Skulle vi våga lita på vårt försvar – de utomordentligt skickliga backarna "slutet" Hjortsberg och "Israel"??

Med dödsförakt kastade sig våra forwards fram. "Här ska kvitteras" – och se underverkens tid var inte förbi. Ställningen blev nu 2-3. Nya krafter flöt i "Ariels" oövervinnerliga lag men blott 5 minuter återstod av matchen. Och med den oerhörda kamplust och skicklighet som de våra besatt lyckades de när två minuter var kvar av matchen reducera till 3-3. Mellan bergen ekade ett glädjetjut som går till historien.

Våra norska vänner blev besvikna – de ÄR ju bäst. Men dom bara pratade; vilka som var bäst det vet ju jag.

Dagen efter vacklade "Ariels" duktiga fotbollsspelare med stela ben och värkan-de kroppar till frukost.

Rolf Lenell

Resebyråfolk på kryss med Tor Line



Tor Line's London-resor har haft en succéartad utveckling under senare år.

Från och med i höst har dessa resor förbättrats ytterligare; dels sker landtransporten nu med direkttåg istället för buss – vilket gör denna del av resan snabbare och bekvämare – dels har hotellstandarden höjts i och med att tre moderna hotell ingående i Centre Hotel-kedjan nu används.

För att bli introducerade de nya arrangemangen på den svenska marknaden var nyligen ett 25-tal representanter för svenska resebyråer inbjudna till en 5-dagars resa till London med m/s "Tor Hollandia". Som inbjudare stod Tor Line och Brittiska Turistbyrån och resan blev i alla avseenden lyckad. På bilden ser vi deltagarna, som kom från alla delar av landet, tillsammans med fartygets kapten, Kjell Palm.

Tor Line krönte "Miss Million"

För en tid sedan var det fest ombord "Tor Anglia" på resa till Amsterdam i samband med att Tor Line's miljonte passagerare sedan starten för sex år sedan fanns med ombord. Den lyckliga hette Margaret Chester, 14 år, från Whitley Bay i England, som dagen till ära fick ett armband i guld, överlämnat av befälhavaren ombord, kapten Knape, blommor och en hel del annat. Och ovanpå det hela fick Margaret, hennes tvillingsyster Patricia och föräldrarna bo i lyxhytt på bryggdäck under överresan.

"Seieren er vår": Klaveness' gutter knäckte Saléns

Lördagen den 2 september fick vi besök av Klaveness Chartering, Oslo, som med 16 man kom hit för att ta revansch för fotbollsnerlaget med 4-2 i Oslo i fjol. Samtidigt ville man gärna ta en in-teckning i det vandringspris som Tor-vald Klaveness skänkte i fjol.

Vi förstod att det skulle bli svårt att vinna igen. För att möjligheterna skulle bli bättre, bjöd vi norrmännen på lunch en timme före matchen. Det hjälpte inte, de var klart bättre och vann med 2-0 ute på Kaknäs. Det var siffror som vi skall vara tacksamma över.

Efter matchen bjöds spelare och supporters på härliga smörgåsar och öl. En buss stod och väntade för att ta oss till Vasavarvet. När vi sett oss omkring där

bar det av till Gröna Lund. Pilskastning och skjutning med gevär stod på programmet. Klart bäst var Steinar Mannsverk och Ingvar Modin.

På kvällen var det samling i kontorets lunchrum där det bjöds på förfriskningar. Efteråt väntade båten "Sagan" vid Strandvägskajen för att ta oss runt i Stockholms Hamn. Vi bjöds på kräftor och småvarmt. Stämningen var på toppen. De norska matchhjältarna sjöng "seieren er vår" så det stod härliga till. När man hörde dessa ljuva stämmor blev man nästan glad över att Klaveness vann. Jag undrar om vi svenskar verkligen kan visa samma segerglädje.

Efter en tur på tre timmar var det dags att lägga till vid Strandvägskajen igen. Vi delade upp oss i några grupper för att gå på olika håll och ta oss en stilla drink innan det var dags att ta sig hem för att sova.

På söndagsförmiddagen for våra gäster tillbaka till Oslo igen, efter som vi hoppas ett trevligt besök. Nästa gång lovar vi att försöka ta revansch.

Lennart "Speedy" Andersson



Förbrödring över Kölen: Klaveness' och Saléns fotbollslag.

8 av 9 salénare i mål i Lidingöloppet

Av de 9 deltagare från Saléns huvudkontor i årets Lidingölopp fullföljde alla utom en. Följande placeringar och tider nåddes:

Damer 16 km: 97 Ylva Gustavsson 2.16.14, 98 Barbro Brandt-Dam 2.16.36.

Veteraner 16 km: 116 Valter Axelsson 1.32.46.

Seniorer 30 km: 673 Gunnar Lindbergh 2.27.44, 809 Rolf Hedlund

2.31.4, Björn Byrfors 2.37.4, 1191 Bengt Nilsson 2.45.11 och Torsten Andersson med tiden 3.00.00.

SALÉN-NYTT

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