



SALÉN NYTT

NR 6 - DEC. 1972 - ÅRG. 5





Det gångna året har rymt både glädjeämnen och motgångar. Det har inneburit en anspänning för många – både för att lösa föreliggande uppgifter och för att ge sig i kast med nya. Vi kommer att kunna se tillbaka på 1972 som ett av de mest intressanta och framgångsrika åren i företagets historia. Vi vill därför rikta ett varmt tack till alla medarbetare – till lands och till sjöss – för det gångna årets insatser och önskar Er alla

En God Jul och Ett Gott Nytt år

Sten H. Salén
Sten H. Salén



Götaverken

I Götaverkens personaltidning "Skeppsbyggaren", som nyligen utkom med sitt sista nummer för året, kommenterar företagets VD Hans Laurin på ledarplats bla strejkerna vid Arendalsvarvet, behovet av fortsatt reformarbete och det aktuella orderläget för Götaverken. Salén-Nytt återger här Hans Laurins ledare i sin helhet.



Hans Laurin

Götaverken utsattes med nio dagars mellanrum för två strejker. Den ena ingick i ett spel som gällde en helt annan konflikt, men kopplades ihop med en oro bland företagets tjänstemän, orsakad av några åtgärder som det sedan tog ett par timmars förhandlingar att bli överens om.

Det andra strejkförsöket – eller snarare upploppet – var en politisk aktion från revolutionära grupper. De ville låta Götaverken bli den snöboll som skulle starta en lavin av vilda strejker i vårt land. Det är ytterligt glädjande att se hur litet gensvar deras appeller fick, trots att de hänsynslöst spelade på den oro som införandet av månadslönesystemet gav upphov till hos en del av de anställda.

Götaverkarna i gemen visade under de här oroliga dagarna en sammanhållning och en lojalitet mot företaget som känns som en väldig styrka för framtiden.

Kloka och försiktiga röster har höjts som säger att man inte skall gå för fort fram med förändringar i ett stort företag. De rösterna har onekligen rätt till en bit. Hur hårt det än arbetas med nya system och regler och hur fint de anställdas organisationer än medverkar, så synes det omöjligt att undkomma felaktigheter och barnsjukdomar. Dessutom är det dessvärre också riktigt att information aldrig kan göras tillräckligt grundlig och aldrig nå ut till alla. Detta har nu i ena fallet medverkat till missförstånd och i andra fallet utnyttjats av extremister.

Innebär nu det här att Götaverkens företagsledning halar ned signalerna om snabba förändringar och en progressiv personalpolitik? Nej – tvärtom.

De 16 månader som gått sedan rekonstruktionen har visat att bristerna i företaget har varit ännu större än befarat. Jag tänker då på företaget som en organism, vars syfte är att bedriva en rationell produktion och sälja den på lönsamma villkor. Med andra ord, allt det som måste till för att tillvarata den yrkesskicklighet och det tekniska kunnande vars existens på Götaverken har bekräftats. Dessa brister gör behovet av snabba organisatoriska förändringar ännu större. Likaså har alla erfarenheter ytterligare visat hur nödvändigt det är att vi driver vårt personalpolitiska reformarbete vidare med oförändrad snabbhet. När vi om några år får perspektiv på många av de åtgärder som hittills vidtagits framstår de troligen endast som förberedelser för den viktigaste reformen. Det är den reform som stegvis skall ge den enskilde ökad rätt och skyldighet att delta i besluten kring den egna arbetsplatsen, om hur den skall vara inrättad och om hur arbetet skall läggas upp. Detta är den stora och spännande uppgift på det personalpolitiska och företagsdemokratiska området som nu ligger framför oss att utföra i gemenskap mellan parterna på arbetsplatsen.

Informationsbehovet tycks vara obe-

gränsat. Vi måste försöka att ytterligare förstärka möjligheterna till information. Den skall gå båda vägarna; ordet information får inte tydas som en envägstrafik från företagsledningen till den anställda. Ett viktigt problem är att undvika glapp mellan den information som lämnas av företagets linjeorganisation och den som kommer från de fackliga organisationerna, när en fråga lösts i normal förhandlingsordning.

Götaverken kommer även i år att uppvisa en reell förlust på omkring 100 Mkr. Det innebär att bortåt en halv miljard försvunnit under några få år, vilket är en sorts svenskt rekord för de senaste 40 åren. Vi har fått ett andrum under de lönsamma åren 1973 och 1974 för att återställa företaget i ett skick som gör det möjligt för oss att konkurrera på världsmarknaden utan någon konstgjord andning från beställare, ägare eller stat. Den tiden är kort, och vår otålighet är stor att driva reformprogrammet vidare på alla fronter, inklusive stora investeringar för att förbättra vår apparat. Vi måste på något sätt tillsammans klara av problemet att undvika situationer av de slag som företaget råkade i under oktober, just på grund av vår förändringstakt. Förbättrande av personalpolitik och företagsdemokrati – vare sig det sker lugnt eller under oro – förutsätter att det överhuvud taget finns ett företag, och det i sin tur förutsätter en långsiktig lönsamhet. Det är en sanning som tål att erinra om, trots att den är en självklarhet.

Mot den här allvarliga bakgrunden är det en desto större glädje att kunna berätta om alla de beställningar som vi tagit mitt under den värsta strejkoron. En oväntad uppgång på fraktmarknaden satte fart på de dittills avvaktande redarna. På några veckor har vi sålt 14 tankfartyg på 140 000 tons att byggas på Arendalsvarvet. De sex likadana fartyg som vi i maj

forts. nästa sida, sp 1.

Saléns personalstiftelse hyr 4 stugor till anställda

I somras hyrde Salénrederiernas personalstiftelse på försök en liten stuga på Åland för de anställda. Initiativet mottogs med stort intresse och stugan utnyttjades nästan 100-procentigt under tiden maj-september.

För kommande år har stiftelsen beslutat utöka verksamheten till att omfatta följande fyra alternativ.

- 1) Flatön (Uddevalla-distriktet). Stuga om 6 rum och kök under tiden omkr. 1/5-31/12.
- 2) Lägenhet på ön Ven om 2 rum och kök hela året.
- 3) Sommarstuga på Åland under tiden omkr. 1/6-31/8.
- 4) Sommarstuga någonstans på ostkusten under tiden omkr. 1/6-31/8.

I skrivande stund är de två sista objekten inte klara, men stiftelsen söker en stuga i vardera området på 2 rum och kök.

Det har även beslutats att stugorna skall få disponeras av såväl den rederi-anställda sjöpersonalen som de kontors-anställda. Vederbörande kommer att till-

sammans med sina familjer få utnyttja ett av de fyra ställena kostnadsfritt under en vecka i samband med semester. Men då stiftelsen saknar kännedom om intresset för kommande säsong kan det av förklarliga skäl ej f.n. anges efter vilka normer fördelning av stugorna kommer att ske. Det är emellertid stiftelsens förhoppning att de flestas önskemål skall kunna tillgodoses.



Bilden visar stiftelsens hus på Flatön i Bohuslän, f.n. föremål för reparation.

För att kunna administrera verksamheten ber vi vänligen att de som önskar komma ifråga fyller i vidstående svarskupong, vilken bör vara stiftelsen tillhanda senast den 28 febr. 1973. Välkomna!



Huset på Flatön är omgivet av härlig bohuslänsk natur.

Till Salénrederiernas Personalstiftelse, att. Gunnar Johnson, Box 14018, 104 40 Stockholm 14

Sommarbostad 1973

Undertecknad önskar utnyttja sommarbostaden

belägen på
under tiden
alt. tiden

Alternativt:

Sommarbostaden på
under tiden
alt. tiden

Namn:

Befattning:

Anställd på:

Antal anställningsår:

Anm: Stugorna får disponeras från lördagar kl. 12.00.

Forts. "Götaverken"

bokade in för vårt eget dotterbolag Rederi AB Zenit har flyttats till 1976. De nya båtarna ersätter dock den preliminära beställning på likaledes sex fartyg som gjordes i maj av en utländsk rederigrupp. Av de nya fartygen har elva nämnts i dagspressen. Ytterligare några fartyg av samma typ är under förhandlingar.

Försäljningen av Öresundsvarvets båt-typer kom igång något långsammare. För att utjämna sysselsättningen överförde vi därför tidigare i år ett 104 000 tons OBO-fartyg från Arendal till Öresundsvarvet. Vidare kommer Öresundsvarvet inom kort att börja bygga ett akterskepp för en likadan båt. Det akterskeppet skall bogse-ras upp till Göteborg och där svetsas samman med återstoden av fartyget.

Nu ser det emellertid glädjande nog ut som om seriösa förhandlingar mycket snart kommer att resultera i en serie fartyg som skulle täcka 1975 vid Öresundsvarvet.

Totala ordervärdet, inklusive de i presslägningsögonblicket ej helt definitiva fartygen handlar om ett så stort ungefärligt belopp som över tre miljarder kronor. Dessutom finns det kvar av den "gamla" orderstocken 17 fartyg för båda varven tillsammans.

Alla de nya fartygen kommer att förses med likadana Götaverken-bygda dieselmotorer av Burmeister & Wains

K90-typ. Detta ger full beläggning åt vår motordivision.

Bland beställarna återfinns flera gamla kunder som visat oss förnyat förtroende efter den svåra krisen i fjol och därtill nya bekantskaper av stort intresse för framtiden.

Det har varit en minst sagt hektisk tid. Men det skulle inte förvåna mig om vi i efterhand kommer att tillsammans konstatera att allt vad som förevarit till sist mynnat ut i ett fördjupat förtroende och förståelse inom vårt företag.

Hans Laurin

Sedan ovanstående skrevs och publicerades i "Skeppsbyggaren" har Götaverkens orderportfölj ytterligare utökats och omfattar totalt följande enheter:

För Arendalsvarvet har sålts 15 tank-fartyg på vardera 140 000 tdw. Dessa order ersätter den preliminära beställning på sex sådana fartyg som i maj gjordes av en utländsk rederigrupp, medan de sex fartyg som beställts för Götaverkens dotterbolag, Rederi AB Zenit, flyttats i byggnadsprogrammet till 1976. Inräknat dessa fartyg består serien 140 000-tonnare alltså av 21 enheter.

För Öresundsvarvet har sålts tre obo-fartyg på cirka 122 500 tdw och förhand-lingar väntas leda till att ytterligare tre sådana fartyg beställs.

Det sammanlagda värdet av de nya ordena rör sig om 3 miljarder kronor. Götaverken-koncernens totala orderstock består den 1/12 av 42 fartyg på tillsam-mans 5,7 miljoner tons d.w. och har ett värde av över 4,5 miljarder kronor.

Fjärde 348.000-tonnaren beställd

Ett partrederi, i vilket Salénrede-riernas andel utgör drygt 60 %, har hos Kockums Mek. Verkstad beställt ytter-ligare ett tankfartyg om 348 000 tdw. Det är fråga om ett systerfartyg till de tre beställningar som gjorts tidigare i år av partrederier med samma ägarstruk-tur och i vilka Kockums, Transatlantic, Beijer-gruppen och Clipper-rederierna ingår. Fartyget har byggnadsnummer 549 och är det andra av två fartyg, på vilka Salénrederierna hade optionsrätt. Den första optionsrätten har tidigare utnyttjats.

Leveranser av de fyra 348 000-tonnarna kommer att ske enligt följande tidsplan:

Nybygge nr 546	1974
" "	547 1975
" "	548 1975
" "	549 1975

Flygsäkerhet till sjöss?

Fil. lic. Carl Lager, Kungl. Tekniska Högskolan, har för Sjöfartsverkets räkning utarbetat ett förslag till förbättrad sjösäkerhet. Hr Lager medverkade vid Saléns senaste Loviks-träff, då särskilt intresse ägnades säkerhetsfrågor till sjöss och han lämnar här för Salén-Nytts läsare ytterligare synpunkter i ämnet.

I flygsäkerhetsarbetet har vi traditionellt haft svåra problem att bekämpa. Men vi har också nått resultat. Både i militär och civil reguljär flygning har en säkerhet nåtts som för tio år sedan skulle ha betraktats som helt orealistisk som målsättning. Dit har vi nått med huvudsakligen en förutsättning: ett öppet samarbete mellan alla dem som på något sätt har varit berörda av riskerna.

Risken för skador på människor och material har som en allt överskuggande faktor att människor plötsligt inte betar sig på det sätt som planerats: "den mänskliga faktorn". Bakom denna faktor har vi tre olika områden. Det är faktorer i arbetssituationen som direkt eller indirekt framkallar "felrisker" hos människan. Det är det förhållandet att praktiskt taget alla av oss tillfälligt av olika skäl råkar ut för nedsättningar av vår funktionsförmåga. Och det är slutligen så att vissa människor passar ovanligt illa som komponenter i tekniska system och därför mer eller mindre typiskt har höga risker att skada sig eller göra "fel".

Kunskap om verkligheten nödvändig

För att förebygga de yttre felriskerna har vi i flygsäkerhetsarbetet använt två metoder. Den ena är en strängt målinriktad experimentell forskning som givits mycket stora resurser. Det väsentliga resultatet av denna forskning hittills är att vi har förstått hur förtvivlat svårt det är att vid ett skrivbord förutse eller till och med förstå hur ett komplicerat tekniskt system med människor i, faktiskt betar sig i verkligheten. Man/maskinforskning måste grunda sig på kunskap om verkligheten för att producera praktiska resultat!

Kunskap om verkligheten, dvs systematisk insamling och analys av data från driften av vår andra metod för att kartlägga och bekämpa felrisker. Denna metod har givit omedelbart praktiska resultat. Vi frågar den som vet mest om felrisker och det är i regel den som råkat ut för "felet" eller lidit skadan. Frågandet sker i ett rapportsystem som utnyttjas rutinmässigt i driften. Rapporten sammanställs med andra rapporter och analyseras. Vi har visat att den som rapporterar ett eget "fel" nästan undantagslöst ger oss en information om yttre, bakomliggande

faktorer som den egentliga felorsaken. Felorsaker som sedan preciserats kan vi varna för, bygga in med rationella säkerhetsåtgärder eller ofta eliminera genom administrativa eller tekniska åtgärder. I svenska flygvapnet har vi haft ett sådant system i tio år och vi får ca 4 000 "felrapporter" per år som underlag för analyser av riskstrukturen. Utan effektivitetsförluster kunde antalet flygolyckor minskas från typiskt ca 250 före systemet till 200 ett år efter införandet och till ca 150 under senare år. Minskningen av svåra olyckor (totalhaverier) minskade från 18 till 9 per driftsenhet (100 000 drifttimmar) och olyckor med omkommen besättning från 12 till 3, dvs en minskning till en fjärdedel. Om rapportsystemet inte spelade en ensamroll i den utvecklingen så har det i alla fall spelat huvudrollen.

100-procentigt rapporteringsarbete

Vi har med ett stort upplagt försök vid SAS (10 000 drift rapporter/1 000 "felrapporter") prövat ungefär det system som vi föreslår för sjöfarten och påvisat högst praktiska förebyggande resultat och en demonstration av ett nästan 100-procentigt rapporteringssamarbete från berörd personal. Ingenting tyder på att vi skulle nå sämre resultat än i flygvapnet i det olycksförebyggande arbetet eller sämre samarbetsvilja än bland SAS-piloterna i sjöfarten. När det gäller "inbyggda" risker hos människan är problemet svårare. För tillfälliga funktionsstörningar är ett huvudvillkor för förbättring och återanpassning att det aktuella problemet tas om hand innan någonting av det ena eller andra slaget inträffar. För att i möjligaste mån söka klara den problematiken har luftfarten en "periodisk flygtränning", som i själva verket är en halvårsvis obligatorisk kontroll av funktionsförmågan hos de enskilda piloterna. Av flera skäl vill jag begränsa ett påstående om effektiviteten i "PFT" till att nämna att denna kontroll av personalen aldrig varit en tvistefråga och den har överhuvudtaget inte i modern tid ens ifrågasatts bland de myndigheter, företag och fack som bevakar resultaten. Ett periodiskt kontrollsystem i sjöfarten borde förmodligen göras obligatoriskt för nytillkommande befäl och sådana som under längre tid varit borta från sjön, men för övriga frivilligt och med en huvudvikt på vidareutbildning.

När det gäller personer som måste åläggas ett stort ansvar för egen och andras säkerhet är det slutligen rimligt med någon form av "Yrkesurval". I Luftfarten har praktiskt taget alla som de sista trettio åren påbörjat professionell utbildning genomgått ett psykologiskt "test". Vi vill föreslå en obligatorisk psykologisk "funktionsbeskrivning" före tillträde till sjöbefälsutbildning. En sådan prövning gagnar i första hand den undersökte. Ett

misslyckande i den teoretiska utbildningen är en svår och alldeles onödig belastning för den som kunnat bli en kvalificerad yrkesman i en alltmer kvalificerad besättning. På samma sätt är det orimligt för den som personlighetsmässigt har dåliga möjligheter att anpassa sig till ansvar, det sociala kravet på samarbete ombord eller till det tekniska kravet på precision och tillförlitlighet, att ödsla flera år på specialutbildning för en arbetsuppgift som han inte kommer att ägna sig åt eller (som ett svårt problem) fungera dåligt i.

I Morskoj Flot nr 10 1972 (ryska "Handelsflottan") diskuteras, tydligen med bakgrund av en större undersökning "socialpsykologiska" faktorer med det största negativa inflytandet på säkerheten. Nummer tre i angelägenhetsordning av elva har sagts vara "Felaktigt yrkesval"!

Med bakgrund av de praktiska framstegen i flygsäkerhetsarbetet tog Sjöfartsverket i våras ett initiativ för att undersöka möjligheterna att direkt överföra säkerhetsmetoder till sjöfarten. Detta resulterade i följande fyra förslag:

- *Ett rapport/analyssystem för personskador ombord utbygges vid Sjöfartsverket*
- *Ett rapport/analyssystem för "fel", observerade risker och "förslag" införes som ett praktiskt försök för vissa lotsar och navigatörer under begränsad tid.*
- *Planering och försöksverksamhet med periodisk vidareutbildning/kontroll, tillsvidare med enbart rådgivande funktion, genomföres för sjöbefäl.*
- *En psykologisk urvalsteknik införes före antagning till sjöbefälsskola.*

Förslagen ligger just nu på remiss hos rederierna, fackförbunden och i övrigt berörda myndigheter och instanser.

I det sammanhanget bör följande resonemang stå klart: Vi vill förhindra enstaka olyckor. För att uppnå detta måste hela antalet "felanordningar" minskas. Men ett minskat antal felanledningar kan endast uppnås genom en förbättring av arbetssituationen ombord. Och ett minskat antal felanledningar måste både direkt och indirekt betyda en ökad effektivitet i det transportsystem som fartyg och folk tillsammans utgör. Nog borde ett samarbete kunna komma till stånd.

Carl Lager

*

"Cornish Wasa" — miljövänligt bulkfartyg till torrlastrederiet

Sedan någon tid pågår vid Götaverken ombyggnad av ett bulkfartyg på 20 000 ton, vilket innebär att fartyget skall kunna lossa alla vanligtvis dammande laster såsom svavel, cement, aluminiumpulver, järnoxid osv dammfritt via ett sinnrikt rörsystem, för att därmed undvika all nersmutsning av hamnarna och områdena däromkring.

Lossningsanordningen består av en mycket stor Gantrykran, som är utrustad invändigt med hjälpmotorer, kompressorer, pumpar och mycken annan utrustning, som gör att den kan suga upp lasten genom teleskoprör, vilka förs ner i lastrummen. Lasten lossas sedan via en manifold, som placerats midskepps.

Tanken är sedan att mottagarna också skall ha möjlighet att ta emot lasten i ett eget rörsystem, som skall leda direkt in till deras silos eller motsvarande lagerutrymmen. Hela systemet opereras med tryckluft.



Fartyget, som Gantrykranen monterats på och som kommer att heta "CORNISH WASA", ägs av Whitwill Cole och har långtidsbefraktats av torrlastrederiet.

Ombyggnaden beräknas bli klar till jul och hennes första resa kommer att gå med cement från Sverige till USA.

Hälsotest

Personal vid Saléns huvudkontor har under senhösten haft tillfälle genomgå hälsokontroll vid AB Metecenter på Linnégatan. Undersökningen, som letts av docenterna J. Brohult och B. Ahlborg, har för var och en tagit ett par timmar i anspråk och omfattat bl a syn, lungfunktion, förekomst av äggvita och socker, bakteriefloran, blodvärde, sänka, lever- och njurfunktion, ämnesomsättning, olika fetthalter, blodkalk, urinsyra och arbetsprov på ergometercykel för att kartlägga konditionen.

Undersökningen sker vid sex olika stationer vid Metecenter, som betjänas av lika många sjuksköterskor. Efter en tid följs kontrollen vid behov av personlig konsultation hos någon av läkarna.

SRS och kylrederiet flyttar till nya lokaler



Det nya kontoret genomgår f n genomgripande in- och utvändigt reparation.

Den 1 mars 1973 flyttar kylrederiet och Salén Reefer Services hela sin verksamhet till förhyrda lokaler på Riddargatan 17 och 19, tidigare disponerade av Jungners. Åtgärden berör direkt omkring 90 anställda och har blivit nödvändig som en följd av den akuta brist på kontors- och administrativa utrymmen, som f n råder vid Saléns fastigheter på Styrmansgatan.

De nya lokalerna omfattar 2 000 kvm och sträcker sig såväl utefter Riddargatan som Skeppargatan. De genomgår f n omfattande reparationer, som kommer att ge dem ungefär samma standard som lokalerna på Styrmansgatan. Omflyttningen kommer att innebära att ytstandarden

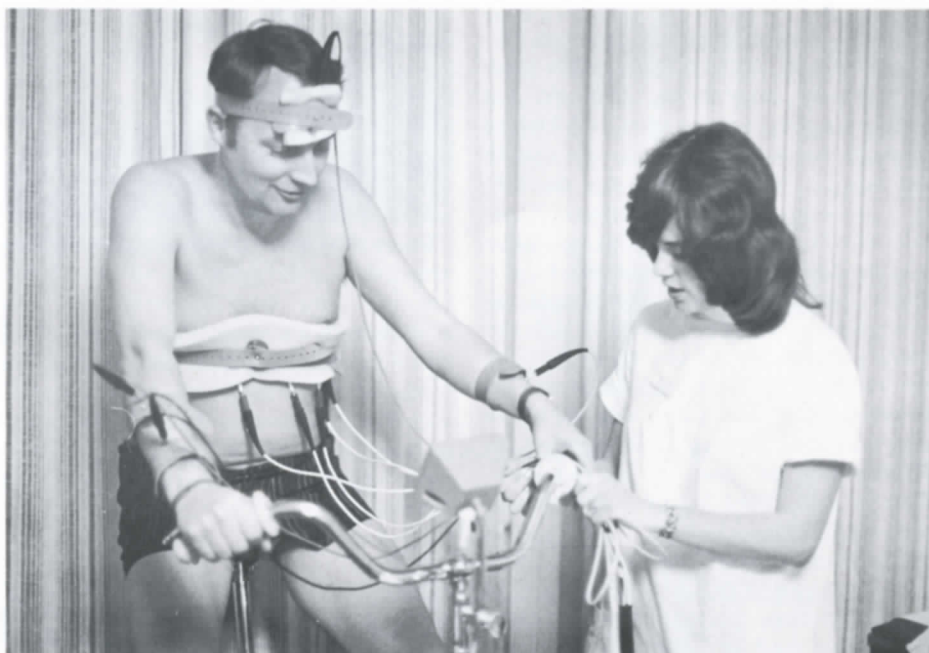
väsentligen förbättras för flertalet anställda vid företaget.

Som bilden visar kommer fem plan att disponeras i huset Riddargatan 17, bottenplan plus fyra kontorsplan, medan 1 1/2 plan disponeras i nr 19. Samtliga plan har förbindelse med varandra.

Avsikten är även att inom lokalerna inreda såväl kök som lunchrum.

De är belägna på ungefär tre minuters gångväg från kontoret på Styrmansgatan.

I ett av de första numren nästa år kommer Salén-Nytt att i ord och bild närmare redogöra för de nya lokaliteterna.



Bengt (Bunker) Brander på testcykeln medan syster Berit ser till att allt fungerar.

"Ocean Voyager" sjösatt vid Finnboda

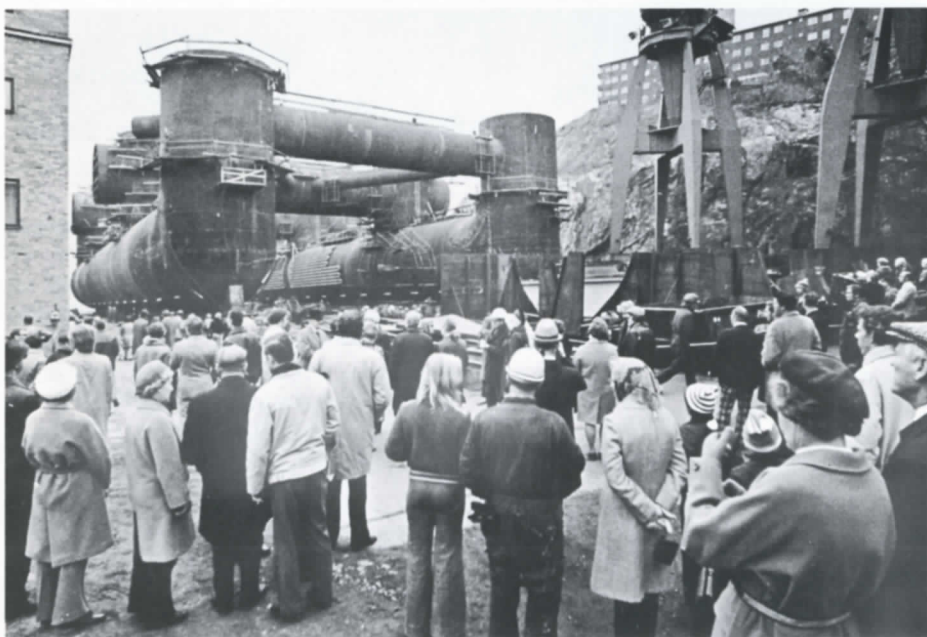
Vid Finnboda Varf sjösattes söndagen den 29 oktober "Ocean Voyager", den första oljeborrplattform som byggts i landet. Plattformen är beställd av Nylands Mek. Verksted, tillhörande Akergruppen i Oslo, som i sin tur fått beställningen från ODECO (Ocean Drilling and Explor. Co). i New Orleans. Omkring nyåret torde Finnbodas andel av byggandet vara avslutad och den långa bogseringen runt svenska kusten till Oslo påbörjas. Där skall plattformen förses med bostäder, kranar, borrhörn och övrig utrustning för att någon gång på vårkanten förflyttas till oljefälten i Nordsjön för borrhörningar.

Det var för knappt ett år sedan som de

propellrarna. Dessa är avsedda endast för förflyttning kortare sträckor vid provborrningar. Så snart man funnit en oljefyndighet med acceptabel kapacitet, bygger man på plattformen upp en fast monterad produktionsenhet.

"Semisubmersible"

Plattformen blir halvsänkbar, vilket innebär att den under borrhörning ligger förankrad med åtta ankare med huvuddelen av deplacementet långt under vattenytan. Därmed får vågrörelserna begränsad inverkan och man slipper rullning.



Över stora delar av dockområdet, på tak och omgivande bergknallar sågs sjösättningen av hundratals åskådare.

första komponenterna till plattformens pontoner började tillverkas av Finnboda. Arbetet har därefter till stor del skett samtidigt som omfattande om- och tillbyggnaden av varvet pågått, vilket medfört en del olägenheter. Men allt har emellertid gått bra – mycket tack vare en fin och lojal arbetsinsats från de anställdas sida – och plattformen står nu inför en i stort sett planerlig leverans. Något lite hängde det dock upp sig på själva sjösättningsdagen, som var utsatt till lördagen den 28 oktober. Trots stora ansträngningar vägrade den då 3 500 ton tunga plattformen att låta sig rubbas och det var bara för de många åskådarna att återvända hem. Påföljande dag, då bättre dimensionerad hydraulisk utrustning användes, gick det desto bättre och plattformen gled ner i Saltsjön lika elegant som vilket fartyg som helst.

Plattformen består av fyra pontoner med en diameter av 8,6 meter. I de båda 98 meter långa centerpontoner ligger maskinrum med en 3 350 hkr elmotor i vardera pontonen, som driver de båda



"Ocean Voyager" glider elegant ut i Saltsjön.

Finnboda har även börjat bygga plattform nr två, som beställts av Nylands Verksted för leverans till norska Rederi A/S Ruth i september 1973. Förhandlingar pågår beträffande byggandet av ytterligare ett antal oljeborrplattformar vid Finnboda Varf.

Personnytt

Salénrederiernas tekniske chef, *Nils Jannerfeldt*, avgår vid årsskiftet från aktiv tjänst. Han kvarstår dock i företaget som konsult i speciella frågor.

Chefen för Salénrederiernas juridiska avdelning, *Sixten Ackermark*, övergår vid årsskiftet till koncernstaben.

Jur kand *Gunnar Rosengren* och jur kand *Ingvar Lilja* har från 1 februari 1973 anställts som jurister vid koncernstaben. Den förre kommer närmast från Advokatfirman Lagerlöf, Stockholm, och den senare från Gränges AB, Stockholm.

Sjöingenjör *Bengt Håkansson* vid kylrederiet har tillträtt en befattning som inspektör vid Tor Line, Göteborg.

Kjell Blixt har från årsskiftet utsetts till chef för Salénrederiernas assurancesavdelning.

Ingenjör *Sture Weidling* och ingenjör *Einar Rosén* vid Finnboda Varf har utnämnts till överingenjörer för ritkontoret resp. reparationsavdelningen vid varvet från den 1 dec. 1972.

Ingenjör *Johan Jurkiewicz* vid Ekensbergs Mek. Verkstad har utnämnts till överingenjör från den 1 dec. 1972.

P.A. Timm in memoriam

Den 14 november 1972 nådde oss budskapet, att vännen Per Agdur Timm efter att nyligen ha firat sin 80-årsdag gått ur tiden. Han var den äldste trotjänaren inom Salénrederierna, där han tjänstgjort i mer än 35 år, när han år 1958 gick i pension.

Per Agdur Timm var som Sven Saléns förste medarbetare med om att bygga upp rederiets linjeavdelning, som ombesörjde trafiken med bananer och styckegods från Holland/Belgien till svenska väst- och ostkusthamnar. Med stor energi och målmedvetenhet drevs denna verksamhet under hela hans aktiva tid inom företaget. Vare sig krig eller depressionstider kunde sätta stopp för Per Agdurs entusiasm, när det gällde hans kära "Timm-Line".

Med Per Agdur Timm har en verklig hedersman av den gamla stammen gått ur tiden. Vi, hans gamla vänner, tacka för gott kamratskap och lysa frid över hans minne.

Å.L.

Lennart Parkfelt

Vid Tor Line's bolagsstämma i våras avgick Lennart Parkfelt som ordförande. Detta markerade slutet på en 25-årig insats i svensk sjöfart.

Lennart Parkfelt började sin shippingbana inom Transatlantic och verkade där, såväl i Sverige som utomlands bl a under 4 år i Kapstaden, fram till 1957.

1957 övertog Lennart Parkfelt VD-stolen hos Transoil. Inom Transoil deltog Lennart Parkfelt i bildandet av Tor Line (TOR står för TransOil Rex och inte för den nordiske guden) tillsammans med Rex och KNSM. Han ledde denna verksamhet som VD för Tor Line fram till 1968. Från 1968 till 1972 har Lennart Parkfelt varit ordförande i Tor Line's styrelse.



Lennart Parkfelt

Från det Salénrederierna övertog Rex/Transoil/Tor Line 1967 har Lennart Parkfelt förutom sitt engagemang i Tor Line

utfört ett omfattande arbete för koncernen på sjöpersonalsektorn. Lennart Parkfelt har suttit i Sveriges Redareförenings förhandlingsdelegation under de senaste avtalsförhandlingarna med de ombordanställdas organisationer. Han har dessutom aktivt deltagit i arbetet med att försöka modernisera gällande avtal mellan förhandlingsomgångarna.

Bland Lennart Parkfelts internationella uppdrag bör speciellt framhållas att han under de senaste två åren upprätthållit posten som president i Baltic and International Maritime Conference och där arbetat för internationell koordination i sjöfartsfrågor, bl a med transportdokumentation.

Lennart Parkfelt ger sig nu av från svensk sjöfart för att utveckla ett nytt intresse – jordbruk – i Sydafrika.

Vi hoppas han skall lyckas väl i sitt nya uppsåt och önskar honom lycka till!

C.S.

Förändringar i styrelse och ledning vid ÖV

Vid Öresundsvärkets bolagsstämma den 14 december 1972 beslöts en rad förändringar i varvets styrelse och verkställande ledning. Sture Ödner lämnade posten som styrelsens ordförande och efterträddes av Götaverkens VD Hans Laurin. I styrelsen inträdde också Götaverkens VVD Bengt Tengroth och ekonomidirektör Torsten Söderström.

Ny verkställande direktör blir från början av 1973 civilingenjör Hans G. Forsberg, f n verksam inom Salénrederiernas koncernstab. Nuvarande VD Stig Andersson blir vice VD och tillika produktionschef.



Hans G. Forsberg



Stig Andersson

Götaverken anslår 15 milj till personalanläggning

Götaverkens styrelse har anslagit 15 miljoner kronor till byggandet av en personalanläggning strax söder om Arendalsvarvet. En projektkommitté ledd av Bengt Tengroth har efter några månaders intensivt arbete lagt fram konkreta förslag, som i stort syftar till att ge anläggningen följande utseende.

Målet för kommitténs arbete har varit att föreslå en byggnad som ger alla götaverkare möjlighet att ägna sig åt fritidsintressen, studera, hålla sammanträden eller bara träffas. Den skall även kunna användas för företagets utbildningsverksamhet.

Projektkommittén har bland flera alternativ stannat vid Arendalsområdet bero-

ende på dess vackra läge, där orört berg fortfarande höjer sig över omgivningen och erbjuder en vidsträckt utsikt mot hamninloppet, Rivöfjorden och skärgården i sydväst. Men det beror även på att tyngdpunkten i Götaverkens verksamhet mer och mer förskjuts till Arendalsvarvet.

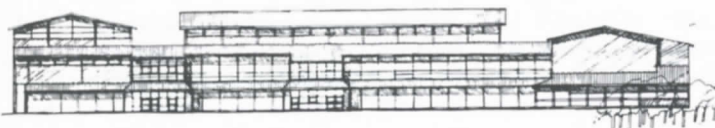
Anläggningen kommer att omfatta två huvudgrupper av lokaler: dels sådana för studie- och mötesverksamhet, dels sådana för idrottsverksamhet. En samlingssal för 150 personer, utrustad för filmvisning etc blir det, vidare en bowlingbana med sex banor, en 25 meter lång simbassäng och bordtennisrum med plats för sex bord. Vidare kommer det att bli såväl kafé som matservering.

För att undvika alltför stora avsprängningar och planförskjutningar har byggnaden placerats på tomtens nedre del. Där finns en vacker näckrosdamm, som skall bevaras.

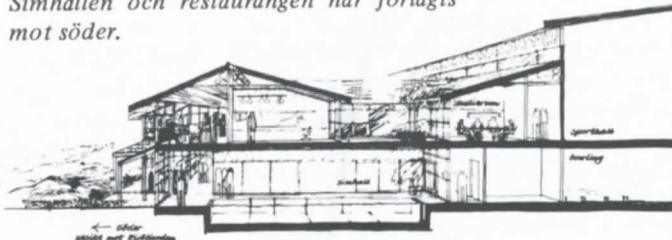
Anläggningen skall till sin karaktär vara intim och avvika från arbetsmiljön. Många rum kommer att få individuell prägel, åstadkommen genom materialval och i många fall sluttande innertak. Trä och glas blir de tongivande materialen, där framför allt träet har möjlighet att ge anläggningen en mjuk karaktär.

Hösten 1974 skall byggnaden stå färdig om inga oförutsedda hinder uppstår.

Fasad mot söder.



Simhallen och restaurangen har förlagts mot söder.



Roland Svensson i Saudiarabien

Roland Svensson kom för ett par månader sedan ut med sin bok "Från havet" hos Bonniers. Den handlar i huvudsak om livet ombord i tankfartyget "Sea Serpent" under en resa Europa–Persiska viken t/r och har fått berättigad uppmärksamhet i radio/TV och pressen. Salén-Nytt återger här med författarens benägna tillstånd det avsnitt ur boken som handlar om ett kort men hektiskt landbesök i lastningshamnen.

Jag befinner mig alltså i Saudi-Arabien i den legendariska Persiska viken — vad upplever artisten med sina ögon? Jag går ut på däck och granskar den omgivande världen. Det första som noteras är, att den öppna ankarredden är full med stora fartyg. Alla nationaliteter tycks finnas på redden. En gemensam nämnare för fartygen är: superstora och mer egendomliga än vackra. Guskelov är däcksbbyggnaderna olika utformade — en liten variation i all nutida likformighet. Jag räknar tolv supertankers till ankars. Ännu fler bjässar syns stäva in från havet; en kinkig, bojad ränna att följa, inga misstag tillåtna. Vinden är fortfarande styv. Lastplatsen stängd.

Över det låglänta, gula sandlandet är luften disigt grård. Ur diset blänker oljecisterner, från burkarna skjuter väldiga pelare upp mot skyn, från pelarna stiger svarta bolmande rökplymer — eller svajar fladdrande flameldar. En dekorativ syn nattetid, fast ingalunda dess uppgift. På ett smalt näs står några palmer och rasslar med kronorna i blåsten. Ett par blockformade byggnader med moriska portaler är hamnmyndigheternas högkvarter. Enligt folk som seglat länge i dessa farvatten, är landbyråkratien väl utvecklad. Man skulle nästan kunna säga att officiella tjänstemän åtnjuter lika stort misstroende som fjärdingsmannaämbetet gjorde en gång i tiden i Stockholms skärgård — det vill inte säga lite det!

Det är allt jag ser — och förmodligen allt jag kommer att uppleva av mitt besök i Saudi-Arabien.

15 000 ton i timman

Klockan tolv kommer lotsen åter ombord. Sakta buffas Sea Serpent in mot den bestämda lastplatsen. Vinden har åter ökat och dyningen är avsevärd. Allt vad som finns av förtöjningsgoods sticks ut. Man börjar omedelbart monteringen av munstyckena till manifoldernas mottagarrör. Rapport från backen att wirespring brustit, det händer tre gånger — och situationen kan bli kritisk. Omsider ligger vi dock fast vid plattformen med aderton polypropylen, atlas-ropes och wires till piren. Arbetet börjar utan tidsspillan. Ungefär 15 000 ton råolja i timmen pumpas in. Lastningen styrs från lastkontrollrummet på A-däck. En arabisk vaktman gör regelbundna inspektionsronder för att granska att alla ventiler är stängda, att

rökförbudet iakttages. Överträdelse kan vara dyrbara.

Mäklaren från Yusuf Bin Ahmed Kanoo kommer ombord med den vanliga pappersfyllda portföljen. Skepparen arrangerar att jag får följa med iland, samtidigt med Meriläinen som skall röntga en handskada. Man begär mitt pass som pant och lovar att sända ut "shoreboat" i morgonstunden nästa dag. Så snart besättningen är klar med förtöjningsjobbet, som har tagit flera timmar,



"Alltid en moské i centrum. . ."

ser jag den vaktfria delen komma skubbande med fisklinor och rå lever som bete. Fisketävlingen äger rum vid den fria babordssidan. Tekniken växlar mellan de olika landskapsrepresentanterna, liksom de luriga gliringarna på olika dialekter. "Genua-Johan" får upp några handstora pärllemoblänkande småfirrar — inte mycket för en stor karl, men han rensar och kocken steker dem i smör. Den stolta fiskaren smacker och berättar för kamraterna vilken delikatess han avnjuter. Det går inte att bjuda gäster på grund av fångstens dvärgformat. Men hans fiske-lycka eggas de andra!

Nästa dag är jag vaken vid sextiden för att höra hur lastningen fortlöper — gissningsvis är vi klara vid middagstid. Blir det tid för ett landbesök? Jag bör hinna iland. Väntetiden fördrivs med att betrakta när de plockar in tre väldiga skepp — två japsar och en britt. Med stor försiktighet makas de in mot rampen; den byggdes ursprungligen för det tonnage som var vanligt 1967 — och utvecklingen har hunnit långt under fem år. Först vid

tiotiden kommer mäklaren ut med passbåten. Meriläinen och jag slungar oss med dödsförakt ned i den hivande farkost, som skall föra oss in till land. Två burnusklädda trasgubbar har hand om roder och motor. Dagen är solig och en rivande "Shamal" håller sjörullningen igång. Vi passerar bunkerhamnen, som tycks vara maximalt utnyttjad. Rundar en låg sandudde och befinner oss plötsligt i smult vatten. Hettan slår ut från land, tillika med stoftmoln av mikroskopiska sandkorn. Förtöjer vid en kaj där ett 20-tal förbindelsebåtar gnuggas mot varandra, varje mäklare tycks ha sin egen lilla flotta. En pittoresk anblick av kaftaner, långskjortor, höftkläden och turbaner i alla färger. Båtarna är överdådigt utstyrd i klara gula, blå och karmosinröda färger. Det är bara morrande dieselmotorer som påminner om den rationella tid vi lever i.

Trinda soldater och magra barfotagubbar

Ovanför kajplatsen finns den obligatoriska militärförläggningen — och runt detta makttempel en samling av solslöa, trindmagade och välklädda soldater, som behandlas med ödmjuk respekt av de magra barfotagubbarna. Två bilar väntar på oss, vi skall föras till olika mål. Eeros chaufför är en vitklädd sagogubbe i fotsid nattskjorta — min förare ser ut som en veckotidningsshejk. Han heter Askar, säger han och pekar mot sin långgrandiga burnus. Eero Meriläinen kastar en orolig blick och vädjar med viftande hand när hans ekipage försvinner i dammoln. Jag ber min shejk slinka upp till Kanoo's kontor för att påminna om mitt pass — därefter vart som helst i Allahs namn. För säkerhets skull pekar jag på urtavlan — på siffran tolv, och bölar högt som en stor ångbåt: "Tut-tut" och pekar utåt havet. Efter denna uttrycksfulla arabiska monolog susar han iväg som en ambulans. "No hospital", måste jag tillägga, om han trodde jag var sjuk efter mitt tutande,

eller om han förväxlat mig med Meriläinen.

Landskapet är flackt, ett ödsligt sandnäs till en början, där oljecisterner, skorstensar, flamtorn och vita jätteklot är skyddade mot sabotage bakom höga gallernät och bistra vaktposter. Själva oljehamnen Ras Tanura är från början en lång sandrevel, som blivit förbunden med land genom en vägbank. Ett smaragdgrönt hav slickar med frasvita bränningar mot gula sandstränder – himlen är, som komplementfärgen bör vara, violetttröd.

"Shejken" Askar kör suveränt och hänsynslöst som om han ville hinna visa mig större delen av Saudi-Arabien innan min korta landtid är ute. En vådlig bilfärd! Kanske för att lugna mig talar han om, att han äger en hustru och fyra lovande barn – allt går att uttrycka med teckenspråk. Jag glömmar min oro och antecknar mina intryck under den svindlande ilfärden. Ett solsvett ökenland med taggväxter och ljungliknande gråbruna tuvor. Men sanden skimrar i många färgnyanser – över landet hänger en distung himmel, som sakta byter färg alltefter som solen stiger mot zenit. Vägen är asfalterad och rak som ett spjut – den försvinner vid horisonten i soldirret. Reflexljuset från sandkornen är ögonpinande – hur skall det inte vara när deras skommarsol tänder sin obarmhertiga eld över viddererna.



"Shejken Askar – min chaufför"

Chauffören avslöjar att provinsens huvudort, Dhahran, är målet – cirka sex mil från kusten. Gaspedalen i botten så att benen darrar under långskjortan. När vi kommer inlands blir landskapet svagt kuperat och ödsligheten bruten av låga sandpudrade palmlunder, här och var byar av olika karaktär. Fyrkanthus, solfästningar, omgivna av murar med konstfullt prydda portar, men också otroliga ruckelsamlingar av brädlappar, tygstycken och rostig plåt – i samtliga fall finns en moské i centrum. Helgedomens utseende och status alltid i relation till omgivande bebyggelse. Friströvande magra getter och

får gnetar i fnastorra tuvor; väl emballerade, svartklädda skepnader i fladdrande mantlar med en smal springa, där mörka ögon glimmar skrider på stigarna.

Skrot och Coca Cola

Vid sidan av vägen, som ett skrotband, en ständig erinran om att bilar är förgångliga ting – rostiga rester med buckliga bukar i vädret. Men dessutom ett radband av sanderoderade reklamskyltar för Coca-Cola, Shell, BP, Pontiac, Pepsi, Aramco och vägvisare till Mecka. Av de fula skyltarnas ökande antal förstår jag att vi nalkas en sk civiliserad metropol. Till en början är det svårt att märka staden bland lerberg och vitgrå sandkullar – men snart avlöses asfaltvägen av något som liknar en gata. Slutna, stängda hus, slokande träd och amerikanska vrålåk kantar gatorna – och folklivet är brokigt till samma överdrift som öknen var ödslig. Vi parkerar och jag tittar på min klocka – finner, att om färden till denna oas var snabb, så måste återfärden göras än snabbare. "Se Dahran och sedan dö" är dock inte vad jag tänkt som final!

En kall öl, eller en iskyld whisky-pjoltar vore en profetgåva efter dammig ilfärd – men ingalunda, ingalunda – profeten tillåter inte att man super sas öppet. Under femton minuter ägnar jag mig åt sk shopping – ett otrevligt ord i äldre herres öron. "Shejken" följer mig med korslagda armar in i varje butik. Han ställer sig i ett hörn och bevakar att ingen rövar bort hans eget offer. När jag handlat tar han hand om mina paket. Det känns faktiskt tryggt. En mörkröd gethårsmatta tilltalar mig. Priset som gutturalt uttalas är mer än vad jag vill betala. Jag lämnar köpmannen halva summan i dollar. Han håller sedlarna i ett vant och kärt grepp och lyfter telefonen för att ringa någon hemmaliggande boss. Ett samtal som jag inte kan tolka. Därefter säger han med bestämd röst: "Twenty dollars on top and the carpet is Yours, Sir". Jag befriar honom från sedlarna, ger "Shejken" tecken att vi går hem till bilen – efter kommer köpmannen springande med mattan. Vi byter objekt – och jag kan betrakta mig som lurad, men med det yttre värdighetsskenet bevarat.

Ack, tiden har rusat förbi min uppgjorda plan, Tut, tut – till kusten och båten och det "natursköna" Ras Tanura med sin ruttna doft av crude oil. Solen står i zenit och luften dallrar över ökenlandet. Askar visar att han är ett med sin stålhäst, och bjuder mig en hisnande bilfärd – som sent skall glömmas. Innan vi susar ned till hamnen måste jag besöka poliskontoret och ragga upp passet. Lokalen är fönsterlös, men försedd med snirklat gallerverk för alla gluggar, ovanför kommissarien dinglar en fläkt som sömnigt vispar runt den heta luften. Han letar i några lådor, föreslår olika passeports medan han lik-

nöjt petar tänderna – men jag vill bara ha det rätta dokumentet, vilket omsider åter-



Bön till profeten

finns. Boken är fuktig och luktar rakvatten, den måste ha behandlats i specialbad och en del text är upplöst av vätskan. Men man skall akta sig för att "taga ton" i Saudi-Arabien! Långsamma rörelser och värdig tystnad är nyttigare. "Shejk" Askar är helt min man – och jag litat på honom. Vi har ju tillsammans genomlevt hans snabbaste bilfärd mellan Dhahran och Ras Tanura – det gör han klart med teckenspråk: torkar sig om pannan och puffar med munnen.

Ned till oljehamnen – vid inkörsporten frågar vaktmannen artigt: "Your name, Sahib". Så skall det låta, det lönar sig ibland att vara vitskäggig och något rund i volymen. Nordvästvinden, den illa beryktade "Shamalen", har ökat och sjöslingringen vid utfärden till oljerampen är nästan av tristankkvalitet.

Ombord har man just avslutat lastningen. Klockan är 13.05. Ungefär ett dygn att pumpa in 250 833 ton av crude oil. Fartyget har 22 meters djupgående och cirka 6 meters fribord! En viss oro och iver att komma bort från oljerampen är märkbar. Lastresan är ju den bästa delen i tankfarten – dessutom är man oftast "homeward bound".

Vid 21-tiden har land sjunkit under horisonten, vi har kommit ur den bojade rännen. Varvtalet ökas från 60 slag till 80, och skrovet börjar skälva som en ivrig häst för att komma hem till spiltan. Men vi har samma långa månadsväg tillbaka innan vi är i Europa. Lastningen är en intensiv period – flera av befälet har knappast varit i kojerna. Vakten har hela tiden haft tre man som passat förtöjningarna för att ta hem slack alltefter fartyget ändrat djupgående. Nu utbreder sig en viss frid över samhället. Man behöver sova igen de förlorade timmarna!

Roland Svensson

*

Nya Salén & Wicander-produkter på "Europort -72"

På den internationella marinutställningen Europort -72 deltog Salén & Wicander AB med en större monter där bl a flera nya produkter, som väckte stort intresse, presenterades. SALWICO oljedetektor är en av dessa, en inom företaget från grunden framtagen ny produkt, baserad på en uppfinning av Börje Stenström.

Enligt tilläggsförslag inom IMCO till 1969 års oljeskyddskonvention kommer bl a att krävas att alla tankfartyg skall ha en oljedetektor som villkor för att över huvud taget få släppa ut något vatten. SALWICO-detektorn är avsedd att fylla detta behov och har konstruerats med målsättningen att vara en enkel, lättbegriplig och pålitlig anordning, som kontinuerligt indikerar oljehalten med tillfredsställande noggrannhet utan omkalibrering mellan olika oljetyper. Detektorn är för närvarande på ett avancerat prototypstadium och har provats under sommaren och hösten i provbänk. Någon installation ombord har ännu ej gjorts men ett par apparater som uppfyller fordringarna för montering ombord kommer att färdigställas kring årsskiftet och därefter provas dels på ett Salén-fartyg och dels av ett av de stora oljebolagen.



Börje Stenström

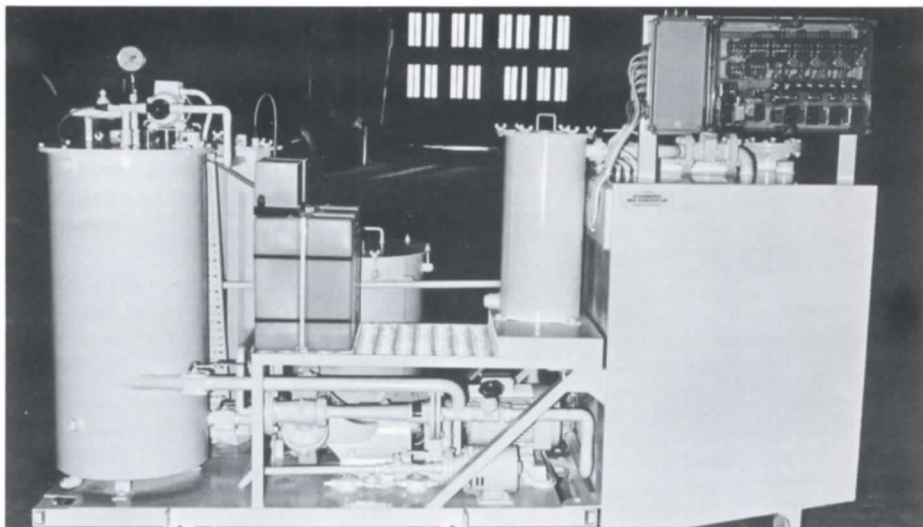
Den använda tekniken bygger på att oljehalten i provvattnet först anrikas genom filtrering varefter oljemängden mäts med fotocell dels i det synliga ljusspektrat, dels i ultraviolettområdet. Med denna teknik har det fundamentala målet att alla råoljor kan indikeras utan omkalibrering uppnåtts. SALWICO-detektorn tycks vara ensam på världsmarknaden med denna viktiga egenskap, och är enligt många sakkunnigas kommentarer på utställningen den första och hittills enda praktiskt användbara utrustningen. Det finns därför anledning att se fram mot resultatet av den nu igångsatta marknadsföringen med stort intresse.

SALWICO reningsverk

En annan mycket aktuell apparat som ställdes ut är SALWICO reningsverk för avloppsvatten på fartyg. Produkten som delvis bygger på en känd teknik har utvecklats av S&W till en för fartygsbruk lämpad och färdig anläggning. Principen i anläggningen är unik i sammanhanget och

är baserad på spontan nedbrytning av det organiska avfallet med hjälp av luftens syre. Genom att processen är mycket snabb blir anläggningen liten för sin kapacitet. Reningsgraden är högre än för konventionella anläggningar såväl på marin- som landsidan och uppgår i genomsnitt till 95 % för såväl syrebehov och fasta ämnen som fosfater.

Den första anläggningen ombord monteras på "Tor Nerlandia" i dagarna. Marknadsföringen har just påbörjats de senaste veckorna och de första beställ-



SALWICO reningsverk för fartyg, avsett för 30–50 mans besättning.

ningarna har kommit in. Ett stort antal offerter har lämnats vid skandinaviska varv och Ain Murs på S&Ws Göteborgskontor, som sköter försäljningen, torde få en arbetsam tid framöver.

Anläggningen har genom den unika grundprincipen egenskaper som gör den intressant även på landsidan. Den bryter tex ned industriavloppsvatten av olika slag som ej klaras med konventionell teknik. Som färdigt paketverk för sommarstugeområden och andra exploateringsområden är det mycket konkurrenskraftigt gentemot andra existerande alternativ. Arrangemang kommer därför också att vidtagas för att gå ut med marknadsföring på landsidan, i första hand inom Skandinavien.

Gasmätningssystem

Ett fast installerat gasmätningssystem för tankfartyg presenterades också. Det bygger på fasta provtagningspunkter i botten av alla lastoljetankar och ett kontinuerligt provtagningsarrangemang, sk scanning. Själva gasanalysatorn är av infratyp och mäter inom hela gasområdet. Systemet kan byggas ut med andra analysatorer för syrgashalten, koloxid, nitrosgaser, m m, allt efter behov och erbjuder därigenom ett komplett paket för kontinuerlig övervakning av atmosfären i lastoljetankar i alla för säkerheten väsentliga avseenden. Den första anlägg-

ningen har nyligen monterats på "Seven Seas" och ett stort antal anläggningar har offererats till olika varv och rederier.

Därutöver presenterades vid utställningen S&Ws kompletta program av GUNCLEAN-kanoner och SALWICO rök-, brand- och gasdetektorer. En nyligen utvecklad kemikalie som tvingar ut all olja ur slop-vatten eller smutsigt ballastvatten presenterades också, för närvarande mera som ett inlägg i oljeföroreningsdebatten än som en färdig produkt. Metoden, som ser lovande ut, kommer att utvecklas vidare och tas ut på fartyg för praktiska prov under vintern.

Utställningen demonstrerade påtagligt Salén & Wicanders expansion inom marinområdet och företagets i många avseenden ledande ställning då det gäller utrustning för att behärska olje- och vattenföroreningar och säkerheten ombord.

Bergenströms Verkstäder i Sölvesborg till Saléns

Bergenströms Verkstäder i Sölvesborg med 32 anställda övertogs den 22 november av Saléns. Företaget var krisdrabbat och avsikten var att verksamheten skulle nedläggas vid årsskiftet.



Tills vidare skall verksamheten fortsätta att drivas i de gamla lokalerna, men eftersom det vid Nya Sölvesborgs Varv råder viss brist på arbetskraft, kommer anställda vid Bergenströms efterhand att överflyttas till varvet. Nuvarande platschefen vid verkstaden, Jörgen Severin, blir avdelningschef vid företaget.

"Seven Seas" reparerad — åter in i charter

T/T "Seven Seas" om 97 550 tdw, som skadades vid en explosionsolycka i Sydatlanten den 8 juli, avgick från Lisnavevarvet den 4 december kl. 21.30 efter att där ha genomgått fullständig reparation. Före avgången gjordes en 10 timmar lång provtur, som i alla avseenden förlöpte väl. "Seven Seas" är nu på väg mot Persiska viken för lastning via Las Palmas för bunkring under befäl av Karl-Henrik Kahl och med Benny Jörgensen som maskinchef. Hon kommer att åter gå in i sin ordinarie charter för Ditlev-Simonsen, Oslo, vid en tidpunkt, då hon befinner sig på ett distansavstånd från Persiska viken motsvarande det som förelåg vid explosionstillfället.

Totalt har drygt 2 400 ton stål förnyats i däck, bordläggning, långskeppsskott, skvalpskott, vebbar, skottvebbar och longitudinaler inom det skadade området. All pumputrustning har överhållats och i erforderlig utsträckning förnyats liksom all annan utrustning som skadats vid olyckan. Alla vidtagna åtgärder har godkänts av vederbörande myndigheter.

Arbetet med reparationen krävde i stort sett den kvantitet stål som hade beräknats och de totala kostnaderna att sätta fartyget i stånd torde komma att hålla sig inom beräknad ram. Leveransen av "Seven Seas" från varvet skedde inom stipulerad tid sånär som på fyra timmar.

Ekensbergs varv sålt — blir bostads- och grönområde

Ekensbergs varv har förvärvats från Salénrederierna av Stockholms kommun. Området omfattar 75 000 kvm mark och 79 000 kvm vattenareal och köpeskillingen är 15 miljoner kr. Tillträdet beräknas ske i mitten av 1973.

Ekensbergs varv grundades 1870 av dåvarande Transportbolaget. 1941 förvärvades det av Sven Salén och under 1971 sammanslogs verksamheten med Finnboda Varf, som året dessförinnan hade övertagits av Salénrederierna från Rederi AB Svea.

Eftersom nedläggningen av verksamheten vid Ekensbergs varv och försäljningen av marken för bostadsbyggande innebär att en betydelsefull epok definitivt nått sitt slut har vi bätt Åke Tygård, som i drygt 25 års tid var varvets verkställande direktör, att i ett kommande nummer av Salén-Nytt berätta om varvet och dess verksamhet genom åren.

Frivillig dykarutbildning på "Sea Soldier"

Frivillig utbildning i samband med studietiden på våra sjöbefälskolor runt om i landet kan komma fritiden ombord att kännas mer meningsfylld samtidigt som säkerhetens standard ombord höjes. Detta kan exemplifieras av följande.

Vår juniorstyrman här ombord "Sea Soldier", Hans Andersson, genomgick dykarutbildning samt erhöll dykarcertifikat under sitt sista studieår på Kalmar Sjöbefälskola.

Med skyddskommitténs löfte att låna nödig utrustning lovade Hans att ställa upp som ledare och instruktör för en dykarkurs ombord. Intresset pejlades och 12 st. villiga men något tveksamma delades in i 3 grupper om 4 i varje. Efter sju sorger och minst lika många "hur tusan skall jag uttrycka mig så de förstår" knåpade vår instruktör ihop en diger lunta som varje man noggrant skulle studera innan det var tid för de praktiska övningarna i bassängen.

Alla grupperna har nu varit i vattnet och gubbarna därmed fått sin första duvning. Att alla övningarna inte var så lätta kunde man som åskådare förstå, enär det fler än en gång hände att

adepterna kom upp till ytan med panik i blicken efter att ha fått lite för mycket av Indiska Oceanen i sig.

Kursen var uppbyggd på ett sådant sätt att sambandet med vårt eget skydd ombord skulle vara nära. Det gällde att först kunna andningsapparaturen. Cyklopögat skulle tömmas i U-läge, av- och påsättning av tuberna liksom växelandning mellan två dykare skulle ske i U-läge (mycket viktigt för våra rökdykare) och man skulle känna på hur luften tar slut i tuberna. Instruktörens kommentarer, när han enbart godkände två stycken helt och 50 % blev underkända efter genomgången kurs visar hur nödvändigt det är för oss ombord att få praktisk kännedom om dessa friskluftsaggregat.

Vill slutligen på skyddskommitténs och besättningens vägnar tacka Hans för att denna kurs kom till stånd och även genomfördes på ett utmärkt sätt. Intresset för dykning är nu väckt här ombord och tack vare en kompressor med vilken vi själva kan ladda upp våra övningstuber har vi möjligheter att träna när vi så önskar.

Rune Bennarsten



Under överinseende av överstyrman E. Bonn, förstekocken B. Andersson och matros Peiker är matros Bortolazzi på väg ner i vattnet för att utföra en fas i övningsprogrammet. Kursledaren väntar i vattnet.

Tor Line expanderar



Tor Line, som f n har 15 fartyg i last- och passagerartrafik på Nordsjön, kommer från årsskiftet att ytterligare utöka sin service på lastsidan. Då kommer nämligen den ett år gamla linjen Göteborg—Antwerpen att få fördubblad kapacitet genom att det blir två seglingar varje vecka i stället för nuvarande en. Den nya turistan innebär avgång från Göteborg tisdagar och fredagar samt från Antwerpen torsdagar och söndagar.

Som en andra nyhet startar Tor Line en helt ny ro/ro-service mellan Köpenhamn och Immingham, som i början kommer att trafikeras med en segling per vecka i vardera riktningen. Det är i första hand ett mycket stort lastkontrakt med Electrolux' danska dotterföretag som möjliggjort denna reguljära linje, som dessutom redan har en rad kompletterande lastkontrakt. Linjen blir Tor Line's sjunde i ordningen.

Slutligen har Salénrederierna och det holländska rederiet KNSM, som båda är

Tor Line's moderföretag, beställt ytterligare en färja av samma typ som "Tor Gothia" hos Framnæs Mek Verksted i Sandefjord. Leveransen är beräknad att ske första halvåret 1974. Rederierna har dessutom option på ett systerfartyg till "Tor Gothia" för leverans 1976.

Dessa fartyg har en kapacitet av mer än 200 20-fots containers eller 95 40-fots trailers. De är på 4 000 brt och 5 500 tdw, gör drygt 18 knop med två Pielsticksmotorer av typ 12PC 2V om vardera 6 000 hk. Fartygen har KaMeWa-propeller och styrpropeller. Besättningen uppgår till 19 man och fartygen är Flume-stabiliserade. Skroven är 137 m långa, 20,6 m breda och ligger 6,3 m djupt på last.

Den totala godsmängden på Tor Line's färjelinjer beräknas 1972 uppgå till 860 000 ton eller cirka 85 000 enheter, vilket innebär en ökning med 50 % i jämförelse med 1971.

Skifte av ordf. i schackklubben

Vid Salénrederiernas schackklubb's årsmöte den 7 december avgick klubbens initiativtagare Filip Anger som klubbens ordförande, en post som han innehaft sedan klubben bildades 1968. Ny ordförande blev Gunnar Johnsson som på vice ordförandeposten efterträddes av Leif Johnsson.

Filip Anger lämnar inte enbart ledningen för schackklubben — vid årsskiftet slutar han även sin tjänst vid Salénrederierna, där han varit verksam under de senaste tio åren. Vi, som under den tiden haft förmånen lära känna Filip och arbetat tillsammans med honom, önskar honom en verkligen god fortsättning.



Filip Anger tar en avslutande dust med Leif Johnsson, fjolårets mästare.

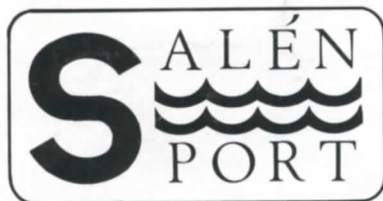
Fartygsaffärer genom SSAB

Under perioden september/oktober har Sven Salén AB i Stockholm förmedlat bl a följande fartygsaffärer.

M/T "Sea Spring" (tidigare "Anco Spring") om 20 453 tdw, byggd 1958, har sålts till Great Kern Shipping Co., Monrovia. Fartyget är omdöpt till "Anco Gunvor" och har efter leveranser i Hamburg i början av november gått in i femårig timecharter till Anco Tanker Services, Oslo.

Till Whitwill Cole & Co. Ltd., Bristol, har förmedlats engelska bulkfartyget "Cape St. Vincent" om 20 000 tdw, byggd 1966 vid John Brown, Clyde Bank. Se fö speciell artikel på annan plats i tidningen beträffande ombyggnaden av fartyget vid Götaverken.

M/S "Pilhamn" om 7 700 tdw, som är byggd på Öresundsväret 1956, har försålts till grekiska köpare och levererades i mitten av november vid Götaverken. Hon har den senaste tiden varit upplagd i Uddevalla.



Gränges vann redericupen i fotboll

Det lyckades inte Saléns fotbollslag att upprepa fjolårets seger i redericupen. I stället blev det Gränges IF som med betryggande marginal tog hem seriesegern och tog över Christer Saléns fina vandringspris, som senare överlämnades vid en avslutande fest på Kaknäs. Saléns första lag blev dock tvåa, 5 poäng efter Gränges och på samma poäng som Wallenius, som hade gjort två mål mindre än de våra. På sjätte plats kom Saléns andra lag.

Serien fick följande slutliga utseende:

Gränges	32—4	15
Salén I	23—8	10
Wallenius	21—8	10
Johnsons	18—8	6
Sjöbefälssk. I	11—11	6
Salén II	8—27	5
Sjöbefälssk. II	11—19	4
Broströms	9—25	4
Nordström & Thulin	3—24	4



Vandringspriset överlämnas till Piro Jansson från Gränges av Gustaf Bäckdahl medan Sonja Kring och Gunilla Bolin är vittnen.

SALÉN-NYTT

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