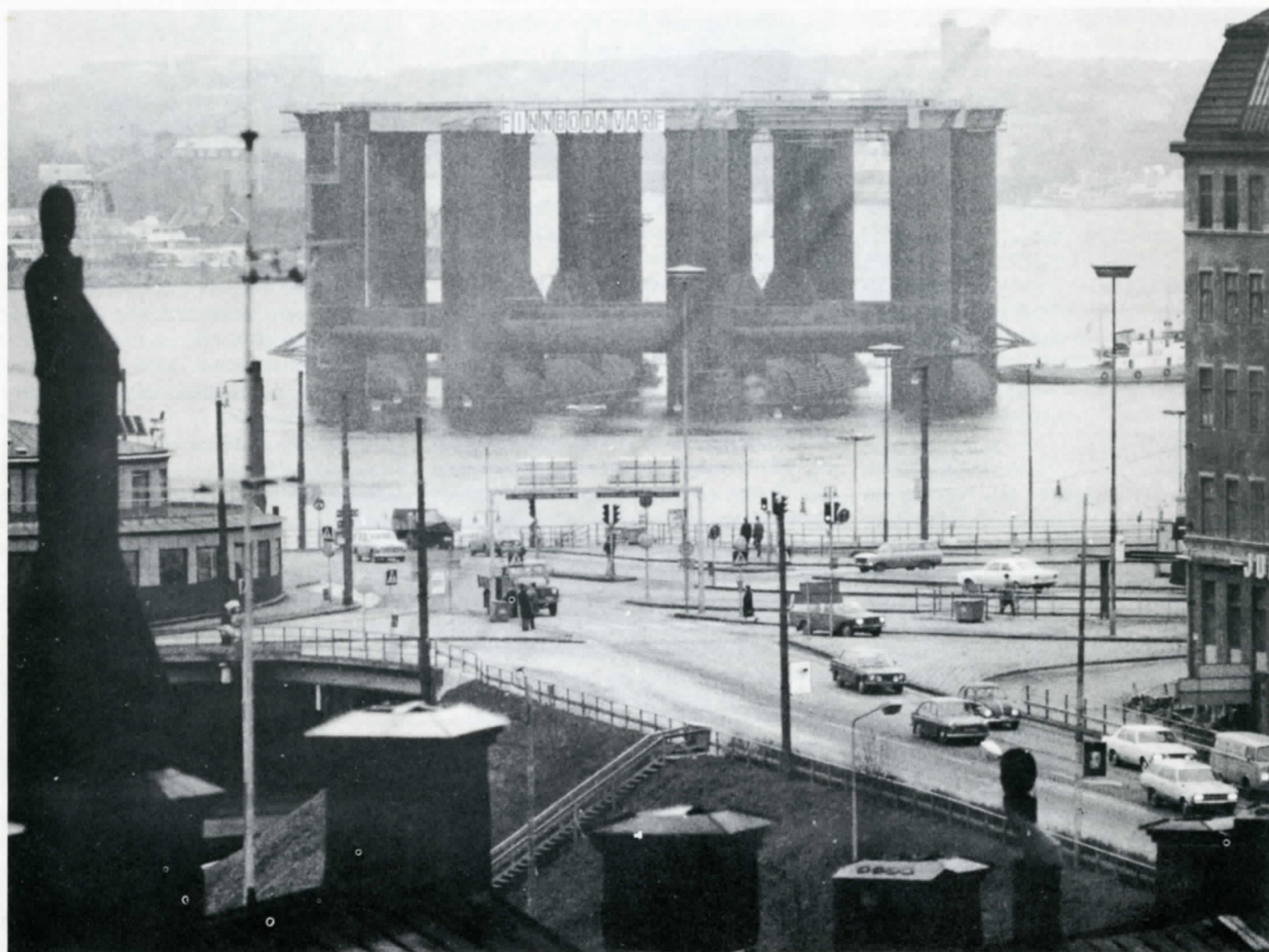




SALÉN NYTT

NR 1 - FEBR. 1973 - ÄRG. 6



"Ocean Voyager" på Strömmen

Foto: Per-Olow

Leveransen från Finnbooda Varf i januari av den första av två skrov till oljeborrplattformar, som varvet bygger för Akergruppen i Oslo, blev i hög grad uppmärksammat. Den 15/1 bogserades skrovet ut på Stockholms ström och förtöjdes vid bojar och blev där ett intressant blickfång för tusentals stockholmare. Under förtöjningen cirklade "Lodbrok", Stockholms stads väldiga pöntonkran, som i detta sammanhang föreföll tämligen liten, runt skrovet med varvchefen Sven Jo-

hansson och många representanter för press, radio och TV ombord.

Efter ett par dygns väntan på Strömmen på grund av dåligt väder påbörjades den långa bogseringen till Oslo runt svenska kusten med hjälp av "Aiolos" om 5 600 bhk och "Herkules" om 3 500 bhk från Norsk Bjergningskomp. och fem dygn senare låg skrovet väl förtöjt vid Nylands Verksted berett för den slutliga utrustningen. Bogseringen hade skett med cirka 5 knops fart och förflutit i stort sett utan

större svårigheter. När man passerade genom Drogden i Öresund stoppades all annan sjöfart temporärt för att inte riskera någon kollision i den eljest starkt trafikerade farleden. Senare var man tvungen att ankra upp med skrovet i Skälderviken på grund av snötjocka.

Skrovet i det skick det lämnade Finnbooda vägde 6 700 ton, hade en bredd av 81 meter, en längd av 100 meter och en

forts. sid. 8



VD har ordet

I december 1972 antog riksdagen en lag om styrelserepresentation för de anställda i aktiebolag. Den nya lagen har bl. a. som syfte att möjliggöra försök och omfattar en period om drygt 3 år från den 1 april 1973 till och med den 30 juni 1976. I princip ger lagen de anställda i alla svenska bolag med minst 100 arbetstagare rätt att utse två ledamöter och en suppleant för vardera av dessa i bolagets styrelse. I Saléns är vi positiva till denna styrelserepresentation och vill medverka till att försöket skall bli till gagn och falla väl ut. Vi har också goda erfarenheter sedan tidigare eftersom både i Götaverkens och i Finnboda Varfs styrelser redan ingår en facklig förtroendeman inom vardera företaget.

Givetvis uppstår nu en del praktiska problem. Salén-gruppen är numera en ganska omfattande koncern bestående av åtskilliga bolag och hel- eller delägda dotterbolag inom olika branscher. Inom rederirörelsen är det naturligtvis i första hand styrelsen för moderbolaget Salénrederierna AB och styrelsen för Tor Line som är mest intressanta och aktuella.

Vissa andra, samseglande rederibolag (Salénia, Rex och Disa) har visserligen vardera mer än 100 anställda i de fartyg som de äger men deras verksamhet är så intimt integrerad med Salénrederiernas att styrelsearbetet i dessa dotterbolag snarast är en juridisk formsak. Arbetet i praktiken för deras del, dvs. överväganden och beslut, sköts i stället i moderbolagets styrelse. Andra koncernbolag som omfattas av lagen är t. ex. Salén & Wicander, Wiklunds, Finnboda, Götaverken, Öresundsvarvet och Nya Sölvesborgs Varv.

I företag med verksamhet i land och med arbetsplatser och bostäder i regel geografiskt koncentrerade är lagens tillämpning i fråga om hur personalens representanter skall utses relativt enkel. Beslut fattas av den eller de lokala fackliga organisationer som har kollektivavtal och under vissa i lagen beskrivna förutsättningar beträffande medlemsantal och fördelning. Det blir alltså dessa lokala organisationer som får avgöra om styrelserepresentanter skall utses. Samråd kommer därvid att äga rum dels mellan de lokala klubbar som tillhör samma centrala organisation (LO, TCO etc.) och mellan dessa organisationer inbördes.

Svårigheterna är större när det gäller de anställda som är sjöfarare, särskilt i utrikes fart. För Tor Lines del går det säkert ändå att utse två styrelserepresentanter för de anställda utan större bekymmer. Knepigare är det vid Salénrederierna i Stockholm, som ju dels är operationsbolag för samtliga stockholmsrederier och dels är det egentliga moderbolaget i hela koncernen.

Lagstiftarna har naturligtvis funderat på de speciella problemen för rederier med övervägande utrikes sjöfart. Lokala fackföreningar finns t. ex. inte ombord, man byter båt – och därmed faktiskt ibland formellt bolag, trots att det fortfarande är

en Salén-båt, bostadsorterna i land är spridda, avlösningarna blir tätare, resorna oftare osv. Dessutom finns på de ombordanställdas sida tre huvudorganisationer. Kontakter pågår också mellan dessa och Redareföreningen för att lösa de svårigheter det här gäller. Antalsmässigt är fördelningen sådan att det torde falla på Sjöfolksförbundets medlemmar att utse en ordinarie ledamot och en suppleant i vår styrelse, medan befälsförbundet gemensamt får svara för motsvarande antal.

I princip får de anställdas representanter samma ställning och ansvar som resten av styrelsen. Det gäller t. ex. skyldighet att iaktta sekretess om sådant, vars offentlighöjande i otid kan skada företaget. De anställdas representanter får enligt lagen inte delta i frågor som gäller stridsåtgärder och fackliga förhandlingar om kollektivavtal.

Inblick i företagsekonomi och organisation, orientering om personalfrågor, arbetsmarknadsfrågor, produktion, marknader och finansieringsfrågor liksom förståelse för uttryckta synpunkter är några av de krav som ställs på styrelserepresentanter i allmänhet. För den i dessa sammanhang mindre befarne blir kraven och ansvaret inte mindre. För styrelsens ledamöter gäller därför att lära känna företaget och dess verksamhet i stort och följa utvecklingen på olika områden för att med bästa förutsättningar kunna delta i styrelsens arbete.

Vi ser nog alla fram mot en intressant och givande försöksperiod i den nya lagens tecken.

SAB-projektet på is

För drygt ett år sedan lanserades inom Saléns tanken på en försöksverksamhet med vad som kallades självadministrerande besättningar (SAB). En väsentlig förutsättning för att projektet skulle komma till stånd var att tillräckligt många av våra ombordanställda var intresserade av att delta. För befälets del krävdes förutom intresse också erfarenhet av fartyg med vaktfritt maskinrum.

En summering av de inkomna anmälningarna visar att antalet intresserade med de nödvändiga förutsättningarna för att tjänstgöra i de tänkta projektfartygen ännu är alldeles för litet. Det hade preliminärt räknats med väsentligt fler än de drygt 13 % av de ombordanställda som nu anmält sig. Man har ute i fartygen bl. a. varit delvis oklar över intentionerna med SAB-projektet. Det sedan gammalt besvärliga problemet att formulera och sprida

skriftlig information från rederiet har härvid spelat en stor roll.

Erfarenheterna under det gångna året ger alltså vid handen att tiden ännu inte är mogen för ett projekt av detta slag i den omfattning och utformning som ursprungligen tänktes. Att nu gå vidare med projektet innebär därför att man troligen skulle komma vid sidan av den ursprungliga målsättningen, att låta de som berörs av olika förändringar själva få påverka och om möjligt styra dem. Beslut har därför fattats att tills vidare avstå från att driva projektet i den utformning det hittills haft. De tankegångar och idéer som legat till grund för projektet bedöms emellertid som riktiga och de bör därför i någon form prövas i Salénrederiernas fartyg, ju förr dess bättre. Utförligare beskrivning av både projektets utveckling och vilka åtgärder som nu i stället planeras inom rederiet kommer att utsändas som Salén-Information till fartygen.

Nya order till GV/ÖV

Götaverken och Öresundsvarvet har fått ytterligare ett antal nybeställningar. Det gäller för Götaverkens del två tankfartyg i 138 000-tonsklassen, som beställts av Carnation Corp., Monrovia, och Costa de Marfil Corp. S.A., Panama. Vid Öresundsvarvet har skandinaviska redare beställt två 122 000 tons OBO-fartyg och två andra utländska redare ytterligare två fartyg i samma serie. Totalt rör det sig alltså om nybeställningar på 764 000 tdw vid de båda varven.

Över 10.000 vid Götaverken

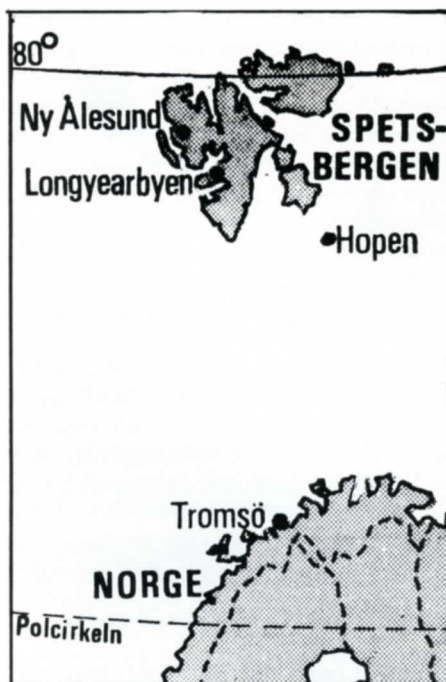
Antalet anställda vid Götaverkengruppen översteg i mitten av februari för första gången i företagets historia 10 000. Den 21 februari stod närmare bestämt 10 032 personer på lönelistorna.

Saléns med i oljeletning i Svalbard

Saléns har gått med i ett konsortium, som skall borra efter olja på ön Hopen i Svalbard. Tillsammans med den norska skeppsredaren Gotaas-Larsen och det finska statsägda bolaget Neste OY samt fyra tyska bolag har Saléns förvärvat 30 % av en koncession omfattande 10 km² på ön Hopen, vilken förra året gavs till ett dotterbolag till det belgiska oljebolaget Petrofina tillsammans med två norska företag. Den totala satsningen är initialt begränsad till 25 milj. kronor. Borrningarna beräknas kunna påbörjas under senare hälften av 1973.

De skandinaviska bolagen står för vardera 20 % i den nya gruppen medan återstående 40 % fördelas på de fyra tyska bolagen, av vilka det ena, Gelsenberg AG, skall vara konsortiets operatör, men borrningen skall utföras av Petrofina. Gelsenberg AB har tidigare erfarenheter av oljeletningar i Nordsjön och Libyen.

Svalbard (isl. = kylig kust) är ett sammanfattande namn på egentliga Spetsbergen, en norsk ögrupp i norra Ishavet, samt ett antal öar öster och söder därom bland vilka kan nämnas Björnön och Hopen samt Vitön, där Andrée och hans män omkom 1897. Avståndet från norska kusten till Spetsbergen är något över 60 mil. Omkring 60 % av Svalbard är täckt av glaciärer. Det förekommer rika fyndigheter av stenkol, diabas och basalt i ögruppen. Tack vare Golfströmmen har området ett mycket gynnsamt klimat med västkusten isfri året om. Under tiden november–februari går solen inte upp över horisonten – ständig polarnatt – medan från slutet av april–mitten av augusti



solen ständigt befinner sig över horisonten.

Brytning av kol har förekommit på Svalbard sedan detta sekels början, bl. a. av Svenska stenkols-ab (Sveagruvan), som 1934 sålde sina koncessioner till ett norskt bolag. På 1800-talet var Svalbard ännu ett herrelöst land. 1920 erkändes Norges suveränitet över Svalbard av många länder samt 1924 även av Sovjetunionen.

Ön Hopen är 35 km lång och cirka en till 3 km bred. De högsta bergen på ön är cirka 350 meter höga. På ön finns radiostation men en mycket fåtalig befolkning.

Första Kawasaki-helikoptern till Sverige

Den första i serien på 7 tunga helikoptrar avsedda för svenska marinen levererades från Japan i slutet av förra året exakt såsom utlovats vid kontraktstecknandet ett och ett halvt år tidigare. Vid en högtidlig Shinto-ceremoni i Gifu-fabriken, med gäster bl a från svenska försvaret, Boeing Vertol, Rolls-Royce, MITI och japanska försvaret framhöll Salén & Wicanders VD Göran Axell att en viktig milstolpe passerats i och med leveransen från Japan.

Efter ankomsten till Sverige kommer varje helikopter att genomgå omfattande modifierings- och kompletteringsarbeten i Salén & Wicanders regi före den slutgiltiga leveransen till marinen. Som underleverantör härför fungerar Svenska Flygverkstäderna AB samt Decca Navigator och Radar AB, dessutom skilda tillverkare av radio, pejl- och andra utrustningar.



Leveransceremonien gick helt i japansk tradition, när första Kawasaki-helikoptern levererades från Japan. På bilden tillförsäkrar Shinto-prästen helikoptern lycka och flygsäkerhet med en helig trädkvist.

Kawasaki-helikoptrarna kommer att ge ett efterlängtat tillskott till sjöräddningsresurserna såväl på väst- som ostkusten.

Cargolux till Salén & Wicander

Hela ansvaret för Saléns flygverksamhet överfördes i december till Salén & Wicander, som tidigare haft det tekniska ansvaret. I samband därmed flyttade Sten Grotenfelt såsom varande den direkt ansvarige och medlem i Cargolux' executivekommitté till Salén & Wicander, vars VD Göran Axell skall ingå i Cargolux' styrelse.

Cargolux producerade för år 1972 cirka ca 10 000 flygtimmar, vilket nästan är en fördubbling mot föregående år. Omsättningen uppgick till ca 40 milj kronor och resultatet har beskrivit en lovande utveckling. Totalt opererar nu 5 flygplan i internationell fraktrafik på charterbasis.

Saléns inköp gör matdrive

Salénrederiernas inköpsavdelning i Göteborg har utarbetat en omfattande informationspärm kallad "Bekväma livsmedel", som har distribuerats till rederiets samtliga fartyg. Pärmerna innehåller anvisningar och tips etc. om det mesta som rör kosthållet i fartygen och är i första hand riktad till ekonomiföreståndare och kokkar. Den innehåller redogörelser för våra viktigaste näringsämnen, näringsfysiologiska synpunkter, kostråd, olika former av hållbarhetsbehandling, anvisningar för behandling och tillagning av djupfryst kött och fisk, förpackningsstorlekar etc.

Ur innehåller noterar vi särskilt att man rekommenderar större konsumtion av matbröd men minskad av sötsaker och fett. Till den ändan sänder inköpsavdelningen som bäst ut mindre kvantiteter av olika sorters matbröd, som sedan efter önskemål på vanligt sätt kan rekvireras från inköpsavdelningen.

Med informationspärmerna har fartygen även fått sig tillsända en idébok avsedd att tjäna som inspirationskälla till större variation i kosthållet, vilket på sitt sätt torde kunna i icke ringa grad bidra till bättre trivsel ombord i våra fartyg.

Samarbete GV/Kockums

Götaverken och Kockums har beslutat att från 1 januari 1973 samarbeta om lastfördelningsinstrument. För ändamålet har ett bolag bildats, till vilket GV alltså överför Lodicatorm och Stalodicatorm. Götaverken äger 35 % i det nya bolaget, som heter AB Lastfördelningsinstrument, och Kockums resten. Konstruktion, tillverkning och försäljning skall ske hos eller genom Kockums och i deras namn.

Möte i monsunen



"Snow Flower" fotograferad från systerfartyget "Snow Land" i Indiska Oceanen.

"Eftersom det är sällsynt att två systerfartyg från samma bolag träffas ute på öppna havet översänder jag ett foto av "Snow Flower", då vi sågs den 5 januari 1973 i Indiska Oceanen, båda fartygen på väg till Japan med fisk. "Snow Flower" hade 9 845 m/tons, 404 000 c/s och vi 9 575 m/tons och 399 414 c/s, säkerligen de största laster fisk som någonsin samtidigt kommit till Japan."

Så skrev Hans Östberg, befälhavare på

"Snow Land", till oss i ett brev från Singapore den 8 januari och sände oss ett foto från det märkliga mötet i Indiska Oceanen, taget av motorman Bertil Jons-son. På SRS säger man, att lasterna av fisk med all sannolikhet var de största kyl-laster som överhuvudtaget skeppats och i varje fall de största för Saléns del. Det tog närmare en månad att lasta varje fartyg och i stort sett lika lång tid att lossa.

Stugor att hyra

Personalstiftelsen vid Salénrederierna har beslutat utsträcka ansökningstiden avseende förhyrning av sommarhus till den 31 mars. Vi hänvisar till den artikel be-träffande stugornas läge, storlek m. m. som var införd i förra numret av Salén-Nytt, och hoppas att så många som möj-ligt bland den rederianställda sjöpersona-len och kontorsanställda utnyttjar stiftel-sens erbjudanden. Fyll i och sänd in svars kupongen snarast möjligt.

Till Salénrederiernas Personalstiftelse, att.
Gunnar Johnson, Box 14018, 104 40 Stock-
holm 14

Sommarbostad 1973

Undertecknad önskar utnyttja sommar-
bostaden
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.

Pumpmän på kurs

Utbildning av pumpmän pågår f. n. vid sjömansskolan i Stockholm. Det gäller två kurser på vardera fyra veckor som anord-nas i Arbetsmarknadsstyrelsens regi. Den första kursen, som genomfördes under tiden 22/1-16/2, samlade 16 deltagare bland de som fanns uppsatta på sjömans-förmedlingarna och tidigare hade varit till sjöss, exempelvis matrosar eller motor-män. Kurs nr 2 startade den 19 februari och till denna har rederierna kunnat sän-da egen personal, vilket även Saléns gjort.

Kursplanen har sammanställts i nära samarbete med aktivt sjöbefäl och olika rederiers tekniska avdelningar. Den är koncentrerad på de praktiska uppgifter som åligger pumpmannen i moderna tank-och OBO-fartyg. Flera studiebesök ingår, instruktörer från olika företag har anlitats och aktivt sjöbefäl har fungerat som lärare.

Avsikten är också att kursen iland skall kompletteras med "styrd" praktik om-bord. Den blivande pumpmannen kom-mer därför att placeras i lämpliga fartyg utöver ordinarie besättning. Han mönstras i samma befattning som han haft tidigare men meningen är att han under överstyr-mans ledning skall biträda den ordinarie pumpmannen i arbetet ombord och i samband därmed utföra vissa arbets-

moment som finns upptagna på en sär-skild checklista, som tillställs fartyget då vederbörande mönstras på. Denna kom-bination av teori och praktik tror vi kom-

mer att ge en god introduktion i yrket för den blivande pumpmannen och tillföra fartygen ytterligare ett antal goda med-arbetare.



Bild från pumpmanskursen: fr. v. läraren vid Sjömansskolan Åke Karlsson samt pumpmännen Manno Piikkiö och Roland Sundström från Salénrederierna.

Utveckling av automatikutrustningar och system

Under den senaste tiden har utveckling av system och metoder för fartygen livligt diskuterats och i vissa sammanhang helt ifrågasatts. Leif Johansson på tekniska avdelningen belyser därför några av de problemställningar man vanligtvis har att brottas med vid val och utvärdering av nya utrustningar och system.



Leif Johansson

Hur finner man den utrustning på marknaden som uppfyller våra behov och hur finner man ut dess funktionssäkerhet, noggrannhet, miljötålighet m. m.?

Denna frågeställning kommer fortsättningsvis att diskuteras ur några olika synvinklar.

När det gäller utrustning och komponenter för kända, sedan tidigare definierade funktioner har vi ju våra egna driftserfarenheter som utgångsläge. Vid byte till annat fabrikat eller annan typ av utrustning kan vi därför definiera vilken förbättring vi önskar, t. ex. bättre tillförlitlighet, mindre underhåll, större säkerhet etc. Man kan härvid ofta också bilda sig en uppfattning om hur förbättringarna bör vara utförda.

Hur väljer vi då mellan olika fabrikat?

I detta fall har vi möjlighet att införskaffa referenser från andra rederier eller varv. Eventuella utlåtanden från klassningssällskap eller testanstalter kan också inhämtas för att tillsammans med referenser och teknisk bedömning användas som underlag vid valet. Detta förfaringssätt som är rätt allmänt har tyvärr väsentliga begränsningar. För att referenser överhuvudtaget skall finnas tillgängliga måste utrustningen i fråga ha funnits på marknaden i minst 3-4 år (installerad i fartyg 1-2 år). Samma gäller om klassningssällskap och myndigheter skall ha hunnit lämna ett användbart utlåtande. Vidare kan värdet av referenser ofta vara diskutabelt då ett främmande rederi troligen ger ett subjektivt utlåtande. Om möjligt bör referenserna komma från seglande personal som själva arbetat med utrustningen i fråga en tid. En annan aspekt beträffande referensers värde är att olika rederier kan se helt olika behov av och i nyttan och användningen av olika funktioner. Skillnader i behovsbilden är givet-

vis störst mellan redare i olika länder men kan vara helt olika även mellan närliggande rederier. Följande anledningar kan nämnas som exempel: Tillgång till kvalificerad personal, nationella bemanningsbestämmelser, nationella bestämmelser och krav på utrustning, säkerhetsfilosofi, krav på underhåll och utvecklingsplaner för framtiden m. m. Naturligtvis kan behovet vara helt olika mellan olika typer av fartyg.

Behovet styr i sin tur sättet och metoderna i användandet av utrustningen i fråga. Tyvärr har vi i fartygen påvisbara exempel, där vi installerat "väl utprovad" och rekommenderad utrustning, som i våra fartyg ändå inte visat sig hålla måttet. Därför är referenslistor, som uppvisas av tillverkare, ofta helt värdelösa, varför referenser och utlåtanden ofta endast kan användas för en "grovsortering" vid sidan av egna tekniska utredningar.

Kan vi då bara lita på oss själva? Ja, i de flesta fall får man nog anse en utrustning som vi tidigare inte har erfarenhet av i våra egna fartyg som någonting nytt och följa upp dess funktion med speciell noggrannhet.

I vissa fall, då en utvärdering kan anses speciellt vanskelig eller då det gäller komponenter med stor betydelse för fartygets säkerhet, kan det därför ofta anses befoget att utföra en provinstallation i seglande fartyg och pröva komponenter vid sidan av övrig utrustning eller i funktion som ej väsentligt påverkar fartygets framdrift. Ett sådant prov är användbart framför allt då det gäller att testa noggrannhet och i viss mån miljötålighet och långtidsdrift etc. Ett verkligt totalt resultat får man endast om man testat en produkt i sin verkliga miljö och där man är mer eller mindre beroende av den. Härvid måste

betonas samarbetet mellan seglande personal och personalen i land, vilket är mycket viktigt för att en god uppföljning skall kunna genomföras.

Utvecklingen av utrustningar och system för högre teknisk standard och för nya funktioner och behov.

Det är härvid en strävan att hålla sådan kontakt med marknaden (tillverkarna) att vi redan på utvecklingsstadiet för speciellt intressanta produkter kan delge våra driftstekniska erfarenheter samt framföra de krav vi ställer på produkten i fråga. Jag anser därvid att det är en fördel att få möjlighet att ombord i våra seglande fartyg prova utrustningar och komponenter av speciellt intresse under utvecklingsstadiet, då vi därvid har möjlighet att få in våra driftstekniska aspekter i den slutliga produkten, vilket för vår del ger en högre funktionsduglighet hos installerade system. Detta förfarande är relativt arbetskrävande såväl för teknisk personal på rederiet som för den seglande personalen, men är utan tvivel fördelaktigt då det gäller att få fram utrustning för vilken kravet på driftssäkerhet är stort eller fartygets totala säkerhet är med i bilden.

Måste vi då (citata) "dras med en massa utrustningar som inte fungerar ombord i fartygen"?

Ja, vill vi föra utvecklingen vidare framåt måste vi nog alltid "riskera" att få lägga ned arbete på nya utrustningar som inte alltid fungerar som vi förväntat oss. Det är knappast realistiskt att tänka sig att vi alla någonsin skall bli helt nöjda med den tekniska standarden på våra fartyg. Detta skulle i så fall tyda på att utvecklingen avstannat och vi vant oss vid
forts. sid. 8



Ett exempel på provutrustning utgör NorControls "DATABRIDGE", som installerats i "Tor Anglia". I systemet, som är databaserat, ingår bl. a. automatisk kollisionsvarning med vektorpresentation av fartygs kurs och fart på PPI och automa-

tisk navigering mellan förprogrammerade brytpunkter. "DECCA NAVIGATOR" är ansluten till systemet som kontinuerligt beräknar och presenterar aktuell position.

Förtroenderådet

Förtroenderådet vid Salénrederierna har till syfte att verka för information till de anställda om väsentliga problem för de anställda och företaget, om viktigare förändringar av förhållandena vid företaget, dess ekonomiska resultat och framtidsutsikter, om koncernbolagens verksamhet m.m. Det skall även söka fånga upp önskemål och åsikter i frågor, där exempelvis arbetsmiljön och de anställdas arbetssituation är påverkad. Alla anställda vid Salénrederierna, som har förslag i någon angelägenhet inom denna ram att framlägga, är alltid välkommen att vända sig till förtroenderådet.

Medlemmar i rådet är f.n. Sixten Ackermarck (ordf.), Gunnar Lindbergh (v. ordf.), Brita Bergschöld (sekr.) samt Len-nart Andersson, Kjell Blixt, Björn Byrfors, Åke Markeland, Leif Oskarsson (Inköpsavd. Göteborg) och Birger Simons-son.

Maritex även för ombordsanställda

Maritex-utrustning, dvs. telex ombord i fartygen, blir allt vanligare och utgör ett smidigt och snabbt sätt att kommunicera mellan fartygen och telexabonnenter iland samt vice versa. Sedan televerket nu lämnat sitt medgivande är det även fritt fram för ombordanställda att utnyttja anläggningen för privata meddelanden. Kostnaden är 13 kr. per minut till abonnent i Sverige, medan det för meddelandet till utlandet tillkommer en trådagift av varierande storlek. Om telexanläggningen används för meddelande till mottagare som saknar egen telex gäller vanlig telegramtaxa, som innebär att avsändaren får erlägga avgift per ord.

Kyl och SRS flyttar

Saléns kylrederi och Salén Reefer Services AB flyttar den 5 mars från Styrman-gatan 4 till Riddargatan 17, där moderniserade, ljusa och rymliga lokaler iordningställts för de omkring 100 anställda som berörs av flyttningen. I nästa nummer av Salén-Nytt skall vi närmare presentera hela kyldivisionsens verksamhet och då även se på de nya lokalerna. Här meddelas därför endast den nya adressen etc:

Riddargatan 17, Stockholm
Box: 14018, S-104 40 Stockholm
Tgm: Sailing
Telex: 10870 SRS S
Tel: 08/14 11 80

Vid två separata ceremonier namngavs den 14 februari de femte och sjätte SNOW-fartygen i den serie om åtta likadana kylfartyg, som Salénrederierna bygger vid Chantiers Navals de la Ciotat, Frankrike. Namngivningarna ägde rum dels i La Ciotat, där på förmiddagen "Snow Ball" döptes av Mrs. Bessie Wu, maka till Mr. Newman Wu, som är Sunkist Growers generalagent i Hong Kong, samt dels på eftermiddagen samma dag i Marseilles hamn, där Mrs. Sachi Susaki, maka till chefen för Sunkists generalagent i Japan, Mr. Tats Susaki, döpte "Snow Drift".

Anledningen till att det denna gång inte blev något dubbeldop i La Ciotat liksom vid de två tidigare tillfällen, när SNOW-fartyg döpts, var befarade oroligheter av politisk natur i La Ciotat. Ceremonielet omkring dopet av "Snow Ball" blev därför ytterligt förenklat med förutom gudmodern och hennes make endast en handfull representanter närvarande från bl. a. Saléns, varvet och Sunkists. Den lilla ceremonin – liksom den som senare på dagen hölls ombord i "Snow Drift" i Marseille – missgynnades f. ö. av ett miserabelt väder med snöblandat regn och bläst, vilket bidrog till att lägga sordin på arrangemangens festliga prägel.

I desto högre grad medverkade å andra sidan en liten incident vid dopet av "Snow Drift" till att förhöja stämningen – i synnerhet vad de närvarande norska gästerna beträffar. När alla gäster hade samlats på kajen vid fartygssidan spelades

Snöfall när Mrs. W



"Snow Drift" under p

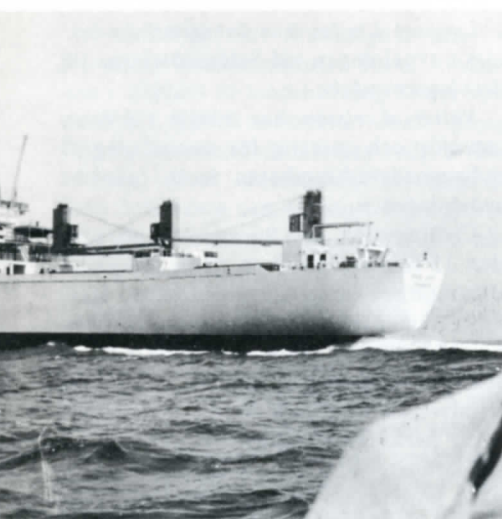
först Marseljäsen under allmän tystnad och strama honnörer alltmedan den franska nationalsymbolen halades. När sedan den svenska flaggan hissades gjordes en – får vi förmoda – oavsiktlig förväxling av skivor med resultat att "Ja vi elsker" dånade ut över hamnområdet i stället för den svenska nationalsången. Misstaget åstadkom inledningsvis stor förvåning, som dock ganska snart förbyttes i allmän munterhet.

Sedan kimonoklädda Mrs. Susaki där-efter klippt av sidenbandet till fartygets fallrepstrappa och alla gäster kommit ombord döpte hon fartyget och önskade det välgång genom att mot en pållare på fördäck krossa den sedvanliga champagne-flaskan.



Mrs. Sachi Susaki döper "Snow Drift"...

döpte "Snow Ball"



... tur utanför Marseille.

Efter visning av fartyget samlades gästerna till dopmiddag på Palais Pharo. I samband med middagen hölls tal av de båda gudmödrarna samt av Mr. Tats Susaki, varvschefen Jean d'Huart och koncernchefen Sture Ödner. Sedan "Snow Drift" formellt hade levererats till Saléns av varvet och medan gästerna som bäst höll på att sätta sig till bords hade "Snow Drift" tagit hem förtöjningarna och avgått på sin jungfruresa till Centralamerika för lastning av bananer för den europeiska marknaden.

De båda fartygen liksom sina två efterföljare har i jämförelse med de fyra tidigare levererade SNOW-fartygen försetts med en förbättrad inredningsstandard för manskapet, som bl. a. innebär att varje hytt har egen dusch och toalett.

"Snow Ball" och "Snow Drift"

Längd o. a.	169,0 m
Längd p. p.	160,0 m
Djupgående, banan	7,46 m
Djupgående, max.	9,25 m
Bredd, mallad	24,65 m
Djup, mallat	14,90 m
Lastrumskubik (bale cubic)	612.000 ft ³
Däcksyta i lastrum	560.000 ft ²
Vertikal lastrumskubik	80.000 ft ²
Dödvikt för d=7,46	7.300 ton
Dödvikt för d=9,25 m	12.580 ton
Fart under provtursförhållanden för d=7,46 m	22,8 knop

Av återstående två SNOW-fartyg levereras det första i oktober 1973 och det andra och sista i februari 1974.

"Snow Ball" beräknas vara klar för leverans i juni.

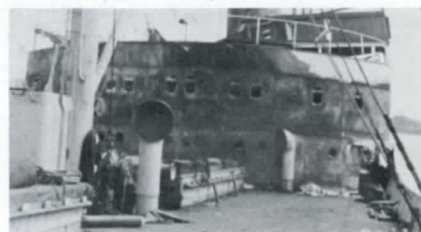
Befälhavaren ombord "Snow Drift" är Stig Lindell, maskinchef Bertil Hellbom och ekonomiföreståndare Max Hödl.

För den som vill veta mer om SNOW-fartygens utrustning etc. hänvisas till Salén-Nytt nr 5/71. Här återges enbart sedvanlig faktaruta.

Saléniana

En av Salén-Nytts flitigaste och mest pålitliga informatörer vad gäller gammalt Salén-tonnage är Tomas Johansson i Viken utanför Hälsingborg, i vardagslag läroverkslärare och på fritiden redaktör för Klubb Maritims (Salén-Nytt 1/72) tidskrift "Båtologen", som i huvudsak redovisar resultat av fartygshistorisk forskning. Av hans senaste rapport framgår bl. a. följande intressanta fakta.

M/s "Dagmar Salén", byggd 1937 vid Öresundsvarvet, 9 500 tdw. 1948 råkade fartyget i brand på Atlanten. Hela midskeppet utbrändes och fartyget kondemnerades. Vraket såldes av



assuransen till norsk redare och efter omfattande reparationer sattes fartyget på nytt i trafik. Efter flera ägarebyten såldes hon för nedskrotning i Bilbao och anlände dit på nyårsafton 1972.

M/s "Carlshamn", byggd 1950 på Ekensbergs Varv, 2 963 tdw. Efter flera ägarebyten såldes fartyget i januari 1973 till Cypern och omdöptes till "Isodia".

M/s "Christer Salén", byggd 1945 vid Eriksberg, 9 100 tdw. För detta fartygs märkliga haveri i Japanska sjön och hemresa till Bremen redogjordes



ingående i Salén-Nytt 6/71. Efter flera ägarebyten anlände fartyget den 18 november 1972 till Kaohsiung på Taiwan för nedskrotning.

M/s "Buccanero", byggd 1940 vid Öresundsvarvet för norskt rederi, 4 020 tdw. Fartyget förvärvades 1959 av Salénrederierna och avyttrades 1964 i Taiwan. I september såldes fartyget för neskrotning i Kaohsiung, Taiwan.

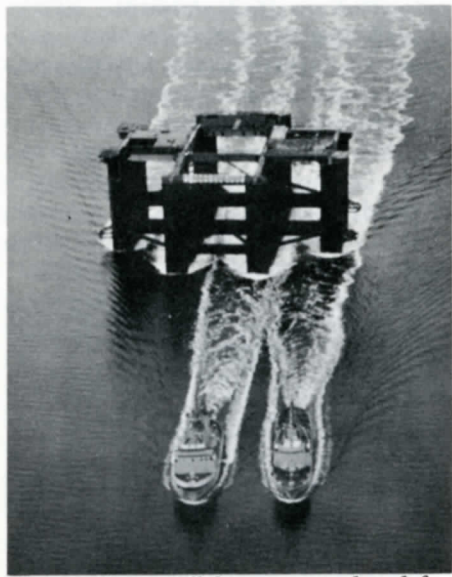
Slutligen noteras, att gamla "Skarpö", som ingick i Rex-flottan, sprang läck och övergavs i sjunkande tillstånd den 7 november förra året cirka 90 sjömil nordöst om Cape Orange utanför Brasiliens nordostkust. Av besättningen räddades samtliga medan fartyget gick till botten.



... och Mrs. Bessie Wu "Snow Ball".

Forts. från sid 1 "Ocean Voyager". . .

höjd av 40 meter. Akterut i vardera av de båda centerpontonerna ligger maskinrum med en 3 350 hkr elmotor, som driver de båda propellrarna. Dessa skall inte användas för längre förflyttningar utan endast för kortare inom oljeletningsområdet.



"Ocean Voyager" bogseras med god fart genom Oslofjorden av "Aiolos" och "Herkules" från Norsk Bjergrings-kompani i Bergen.

"Ocean Voyager" är en s. k. "semisubmersible" plattform, vilket innebär att den under borring ligger förankrad med åtta ankare, varvid deplacementet ligger långt under vattenytan. Vardera ankar-kättingen har den imponerande längden av 1,1 km och väger 138 ton.

Den återstående av de båda skroven till oljeborrplattformar, som Finnboda bygger, börjar skjuta i höjden på varvet och kommer att vara klart för leverans i september i år.

Barnkalas i Uddevalla

Stor glädje blev det för en tid sedan på Uddevalla lasarett, då barnen på barnavdelningen packade upp en hel låda fylld med presenter. Dessa kom från besättningen på Salénrederiernas kylfartyg m/s "Antilope", som är uddevalla-barnens "adoptivfartyg" sedan ett par år tillbaka.



På bilden ses de förtjusta barnen tillsammans med t.v. syster Birgit och t.h. docent Kurt Holmdahl.

Forts. från sid 5 Utveckling av. . .

våra problem. Det är vidare vår övertygelse att det arbete som läggs ned ombord på uppföljning och förbättring av utrustningsstandarden av de flesta inte uppfattas som negativt och betungande. Vi tror också att en kontinuerlig utveckling av utrustningen ombord medför att information och utbildning lättare kan förmedlas än om standarden förändras i alltför stora steg, vilket lätt blir följden om man låter utvecklingen släpa efter.

Då vi för 6-7 år sedan införde vaktfritt maskinrum innebar detta stora förändringar för många eftersom automatisationsgraden därvid ökades i ett stort steg.

Sedan dess har utrustningsstandarden väsentligt höjts, varvid t. ex. elektronik alltmer införts och nu används i regler-system, alarmsystem och säkerhetssystem. Provinstallation med dator har också förekommit. Detta har emellertid sällan inneburit några problem ombord, då utvecklingen förts framåt mera kontinuerligt.

De navigationsdatorsystem som installerats i våra senaste fyra tankfartyg har naturligtvis inneburit ett stort steg i utvecklingen om man härvid jämför mot de förändringar i såväl utrustningsstandard som metoder för navigering som ägt rum (eller inte ägt rum) under de senaste 10-20 åren. Behovet av utbildning är därför nu stort och detta medför i viss mån svårigheter och extra arbetsbelastning för tillgodogörelse av de nya hjälpmedlen.

Det steg som nu tagits har varit stort, men då vi är övertygade om att dator-tekniken i framtiden kommer att utnyttjas för navigeringsändamål, skulle detta steg bli allt större ju längre man avvaktade, och därmed också verkningarna av det. För att fortsätta parallellen med vaktfritt maskinrum, så tror vi inte det skulle vara lättare att införa denna teknik idag än det var för 6-7 år sedan trots att tillgänglig utrustning blivit bättre.

Vi tror vidare att det är viktigt att vi ombord i fartygen håller en jämn takt med utvecklingen inom industrin i land. En eftersläpning här tror jag innebär svårigheter att rekrytera och kanske framför allt att behålla vår kvalificerade personal ombord. Vi tror därmed också att teknisk utveckling är ett konkurrensmedel gentemot andra rederier då det gäller att rekrytera och behålla personal.

Leif Johansson

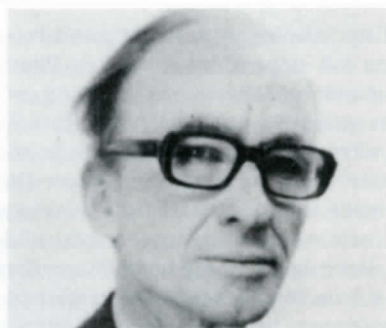
*

Personnytt

Lennart Lindau har övergått från tekniska avdelningen vid Salénrederierna till dess koncernstab.

Valter Axelsson har utsetts till överingenjör och ansvarig för samordning av nybyggnadsverksamheten inom tekniska avdelningen.

Civilingenjör Bo Burendahl tillträdde den 15 februari 1973 en tjänst vid personalsektionen inom Salénrederierna. Hans huvuduppgifter ligger inom personalvårdsområdet såsom drift och underhåll av semesteranläggningar, idrotts- och annan fritidsverksamhet och övriga aktiviteter i bl. a. personalstiftelsens regi gällande såväl kontors- som ombordanställd personal. Burendahl kommer närmast från KSSS, där han varit verkställande direktör.



Bo Burendahl

Som skyddsinspektör vid Salénrederierna från 1 mars har anställts sjökapten G. Frisk. Han skall i samarbete med drifts-avdelningarna inom respektive rederier, tekniska avdelningen, inköpsavdelningen och sjöpersonalsidan vara sammanhållande i skydds- och säkerhetsfrågor i fartygen. Bland skyddsinspektörens uppgifter kommer att ingå ansvaret för presentation och tillämpning av instruktioner ombord inom dessa områden, kontroll, urval och underhåll av materiel ombord, utbildning och information (kurser och övningar), inspektion av skyddstjänstens effektivitet samt utredning och åtgärder i samband med olycksfall ombord.



Göran Frisk

Sölvesborgs Varv återinvigt. Order på 4.700 tons cementfartyg

Sölvesborgs varv återinvigdes den 24 januari av industriminister Rune Johansson i närvaro av landshövding Thure Andersson, Salénkoncernens chef Sture Ödner, kommunfullmäktiges ordf. i Sölvesborg, Curt Johansson, varvschefen Sven Johansson och ett stort antal gäster från stat, kommun och det svenska närslivet.

Varvet har under det senaste året genomgått en omfattande ombyggnad, som kostat totalt 22 miljoner kronor, varav Sölvesborgs kommun bidragit med 4 miljoner samt staten och Saléns med vardera 9 miljoner kronor. För dessa pengar har en helt ny plåt- och svetsverkstad med moderna arbetsmaskiner anlagts. Den är utrustad med två 20 tons traverser som kan parallelllyfta 100 tons sektioner ut ur verkstaden och direkt ner i byggdockan. Sektionerna förskjuts där i byggdockans längdriktning enligt "Arendalsprincipen". Traversbanan är även förlängd cirka 25 meter på andra sidan av byggdockan och där överbyggd med tak.



Vy över varvsområdet. I flytdockan ligger färjan "Gotland" för översyn och till höger därom Cementas m/s "Västank". T. v. syns "m/s 82", en asfalttanker som varvet bygger för AB Nynäs-Petroleum.

en 15 tons utrustningskran och järnvägs-spår. Kajanläggningar har anlagts genom medverkan av Sölvesborgs kommun.

Ombyggnaden innebär nu att varvet kan bygga fartyg på upp till 4 000 ton och ta emot reparationer i den nya flytdockan, som flyttats från Ekensbergs varv, på upp till 12 000 ton.

I ett anförande i samband med invigningen angav statsrådet Johansson den svenska varvsindustrins investeringsbehov under 70-talet till 5 miljarder kronor för att den även under 80-talet skulle ha internationell konkurrenskraft. Varvschefen Sven Johansson uppskattade varvets behov av arbetskraft under innevarande år till cirka 350 anställda mot 209 vid övertagandet för något över ett år

sedan. I en framtid kan ytterligare ombyggnad av varvet bli aktuell med möjligheter att sysselsätta maximalt 500 man.



Industriministern samtalar med en av svetsarna.

Vidare har ny maskinverkstad samt huvudförråd och verkstadsförråd anlagts. En helt ny reparationskaj har byggts med



Interiör av skrovhallen.

Sölvesborgs Varv har f. n. order på ett 4 700 tons cementfartyg för AB Cementa.

Tillfällig kontorsanställning för sjöpersonal — ett led i utbildningen

Kyldivisionen har som ett led i en förbättrad internutbildning från 1 januari 1973 lämnat en plats öppen i SRS' operationsavdelning för, till att börja med, kylrederiets överstyrmän.

Tjänstgöringsperiodens längd har beräknats till 6 månader och om försöket faller väl ut betyder detta således att två överstyrmän per år kan beredas möjlighet att på detta sätt erbjuda en förbättrad kunskap om rederiet och dess sätt att arbeta och i synnerhet möjligheter att lära sig kylshipping, något som naturligtvis har stor betydelse för våra överstyrmän och befälhavare.

Vidare undersöks möjligheten att erbjuda en plats på vår kyltekniska avdelning för en förstemaskinist. Detta projekt ligger dock ännu så länge på idéstadiet, men framemot sommaren hoppas man kunna sätta igång även detta. Tjänstgö-

ringsperioden beräknas här bli cirka 3 månader.

Koncernchefen har tidigare uttalat en förhoppning att man framdeles skall kunna erbjuda rederiets sjögående personal tjänstgöring iland under vissa perioder och kanske, ehuru mera hypotetiskt, den landgående personalen möjligheter att tidvis arbeta ombord i fartygen. Det är säkert många som har synpunkter på detta som lämpligen kan tillställas Salén-Nytt.

I detta sammanhang kan även nämnas att kyldivisionen sedan december 1972 systematiserat kontorsbesök så att befälhavare och maskinchefer före utresa till fartygen reser via kontoret för ett endagsbesök. Därvid ges tillfälle till "briefing" angående det mesta som berör resp. fartyget samt nyheter inom SRS rörande nya trader, omorganiseringar etc.

Exit Götaverkens Fönster AB

Götaverkens Byggaluminium AB är det nya namnet på Götaverkens Fönster AB. "Fönsterbolaget" har inte varit ett särskilt lämpligt namn; det är ju egentligen fasader man tillverkar, och eftersom man sedan några år helt arbetar med aluminium är det nya namnet betydligt bättre. Man har passerat på att göra namnbytet nu



när bolaget utökats i och med köpet av KW-Fasader i Virserum och Robertsfors med ett 60-tal anställda. Det köpet innebär att man nu täcker hela landet med sin försäljnings- och serviceorganisation, och att GV Byggaluminium är landets största företag i branschen.

Rendez vous Green Point



Servicebåten anländer ...

För många salénfartyg har detta lösts genom att fartygen nästan utan undantag möts av en servicebåt cirka 2 till 3 sjömil väster om fyren Green Point utanför Cape Town i Sydafrika. Förutom färskvaror, post, viktigare reservdelar och ibland be-

Suezkanalens stängning medförde förlängda resor för en stor del av tanksjöfarten till och från Persiska viken. Detta har haft till följd att provianteringar, posthämtning, utbyte av besättningar etc, som tidigare ofta skedde i Suez eller Port Said, fått lov att arrangeras i andra hamnar och på annat sätt.

sättningsmän och tekniker medför servicebåten ibland även efterlängttade filmer från Handelsflottans Valfärdsråd. Över trehundra sådana serviceanlöp har sedan 1968 gjorts till salénfartyg, vart och ett medförande en total tidsförlust av endast



... och avgår medförande fartygets post till anhöriga, rederiet etc.

ett par timmar. När vädret ibland varit dåligt har servicebåten inte kunnat komma långsidan fartyget och då har man i stället tagit sändningen ombord med hjälp av kastlina.



... och har gjort klart för första hivet



... som snabbt tas ombord med hjälp av många villiga händer.



Färskvaror, post och reservdelar är väl ombord.



Vid enstaka tillfällen har det även förekommit att helikopterservice anlitas i stället för servicebåt och då har både kurs och fart kunnat bibehållas.

Fotograf: Lars Lindell

"Sea Song" räddade fyra från lustjakt



Två av de nödställda firas ned på "Sea Song"

När m/t "Sea Song" om 43 000 tdw den 29 januari på eftermiddagen hade passerat Dover på resa från Nigeria till Göteborg med crude observerades om babbord nödraketer. "Sea Song" saktade in och upptäckte på ungefär en sjömil avstånd en engelsk lustjakt, som uppenbarligen råkat ut för maskinhaveri. Besättningen på fyra man uppgav att jakten tog in vatten och att man därför ville bli tagen ombord i tankfartyget.

Eftersom det förelåg risk för grundkänning om "Sea Song" gick alltför nära haveristen varskoddes den engelska kusträddningen, som kom ut med en helikopter och förde de fyra besättningsmännen, av vilka tre var engelsmän och en cypriot, ombord i "Sea Song", där de firades ned på backen. Operationen förlöpte helt utan missöden och de räddade fick sedan följa med till Göteborg, varifrån de återvände till England.

Lustjakten, en elegant dansktillverkad Coronet med två motorer, kvarlämnades på platsen för haveriet.

Götaverken bygger tankrengöringsstation

Ett gammalt önskemål om en rengöringsstation för tankfartyg kommer nu att äntligen kunna förverkligas i Göteborg. Ett konseljbeslut om ett statsbidrag på 25% av kostnaden innebär att man på Götaverken nu sätter igång med att bygga stationen.

Det var för exakt ett år sedan som 27 000 tons tankfartyget "Esso Montevideo" inköptes och placerades vid Götaverken i väntan på att finansieringsfrågan skulle lösas. Stationen beräknas nu vara helt klar i mitten av april, då den placeras vid Hjärtholmen.

Rengöringsstationen kommer att kunna ta hand om spolvatten, oljeblandat ballastvatten och liknande från fartyg som besöker Göteborg. Oljan frånskiljs, och används sedan antingen för drift av själva stationen eller levereras till något oljeraffinaderi. Stationen skall också få kapacitet för att lämna spolvatten och ånga till rengöring av tankar på sådana reparanter som inte kan klara det arbetet själva.

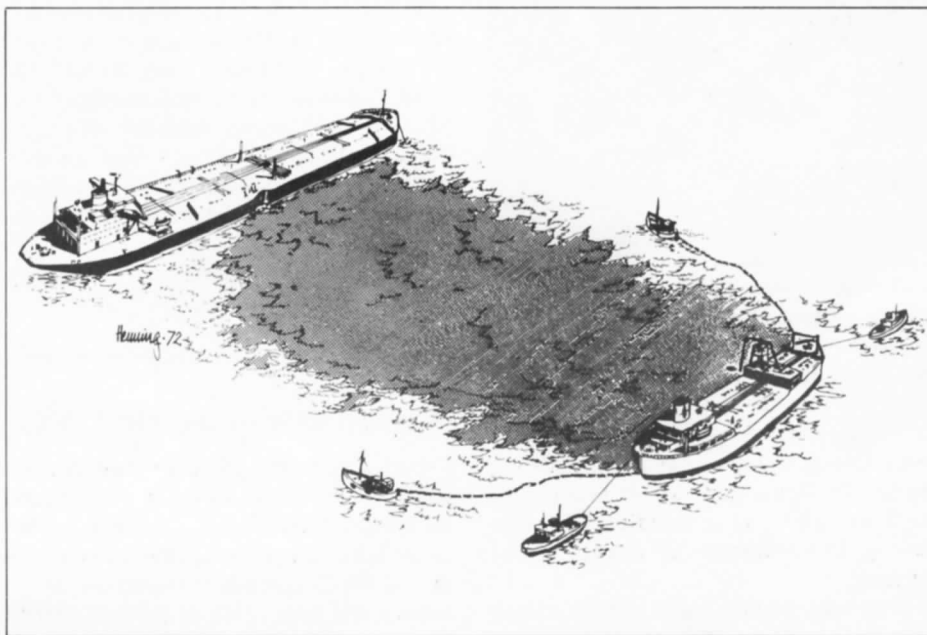
Man räknar också med att rengöringsfartyget skall kunna bogseras ut till platsen för en eventuell grundstötning, och där hjälpa till med att förhindra en oljekatastrof vid västkusten.

Stationen får kapacitet nog för att betjäna ett tonnage på cirka 2 miljoner ton d.w. per år. Utnyttjas den helt skulle det innebära att den tar hand om cirka 10 000 ton olja, som annars till stor del skulle ha släppts ut i havet.

Stationen kommer att betjäna fartyg som går till Göteborg för att repareras eller för att lasta, men man räknar med att även fartyg som inte av annan anledning besöker Göteborg skall utnyttja stationen. Ett exempel är de malm-tankers och obo-fartyg som efter att ha lossat olja på kontinenten går in i Östersjön för att lasta malm.

Någon rengöringsstation av denna typ och storlek finns inte förut i Sverige, och endast några få i norra Europa. Det har därför varit ett gammalt önskemål att få

en sådan anläggning, och redan på 50-talet hade man vissa planer. 1971 tillsattes en utredning, som konstaterade att den bästa lösningen på problemet var just att bygga om ett fartyg till rengöringsstation.



Oljan fångas in och pumpas ombord i tankrengöringsstationen för separering.

"Tor Hollandia" första civilfartyget med vapensköld

Besättningen på "Tor Hollandia" har vid ett flertal tillfällen blivit hedrad med vapensköldar från olika håll i Sverige, England och Holland, vilket haft till följd att fartyget nu skaffat sig en egen sköld. Den har tillkommit efter en idé av överstyrman Bert Carlsson. Kapten Kjell Palm tog upp förslaget på ett skeppsmöte, då man enades om att besättningen själv skulle inkomma med förslag till sköldens utseende.

Efter cirka två månader förelåg fem förslag. Dessa förevisades under en resa en jury bestående av tre personer ur passagerarskaran på "Tor Hollandia". Efter juryns sammanträde avslöjades att designer och ansvarig för det vinnande förslaget var 2:e styrman Kent Ringborn.

En provsköld framställdes och godkändes av Tor Lines direktion, varefter ett antal sköldar anskaffades för distribution till företag eller personer lämpliga att uppmärksammas med en hedersgåva. Vidare har bestämts att varje besättningsmedlem med en sammanhängande tjänstgöringstid i fartyget av minst två år äger rätt att inköpa skölden till självkostnadspris.

Varje nybliven ägare till skölden registreras i en liggare. Hitintills är ett 30-tal

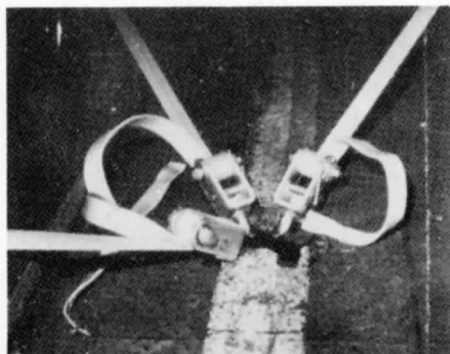


Styrman Kent Ringborn är designer av "Tor Hollandias" sköld.

sköldar i besättningsmedlemmars ägo, medan flera väntar otåligt på att bli kvalificerade. Med andra ord en liten succé.

"Webblash" i Tor Line-fartyg

Ett system har konstruerats för förankring av tyngre enheter såsom trailers, långtradar samt flak och containers ombord på roll on/roll off fartyg. Surrningen som fått namnet Webblash ersätter de tungarbetade systemen såsom kätting-spännbjörn samt wire-vantskruv.



Systemet, som utarbetats i samarbete mellan konstruktören, sjökapten J.C. Ericsson, Göteborg, och Salénrederierna har slagit så väl ut att "Tor Hollandia" och "Tor Anglia" helt utrustats med denna nya konstruktion. Erfarenheterna från dessa fartyg, där systemet nu använts i 1 års tid, är såpass goda att de resulterat i att 5 fartyg från olika skandinaviska rederier nu kontrakterats för denna typ av surrning.

Webblash består av en robust vinsch som alternativt är försedd med elefantfotsfäste eller krok att koppla i fartygs-

däcket. Ett kraftigt vävt polyesterband med brottstyrkan 22 ton kopplas via krok i enheten som skall surras. Webblash spännes med tillhörande spärrnyckel. En 14 tons surrning väger endast 6 kilo, alltså mindre än hälften av vikten på exempelvis kätting-spännbjörn. En 10 meters toppsurrning väger cirka 10 kilo.

En av fördelarna med denna surrning är det elasticitetsvärde man lyckats få fram genom speciell vävning av polyesterbandet. Elasticiteten medför att alla på en enhet anbringade surrningar "samarbetar" till jämn fördelning av kraftpåkänningar. Vid surrning med stumt material sker inte denna kraftfördelning med följd att den surrning som är mest spänd först spränges varefter de andra följer i den ordning de är spända.

Webblash marknadsföres av Container Safe AB, V. Frölunda.

Närvarostämpling vid GVG

Omkring 1 mars införes närvarostämpling även för tjänstemän och arbetsledare vid Götaverkens huvudkontor och vid delar av GVG. Småningom skall alla anställda vid GVG använda stämpelklockor på samma sätt som redan är fallet för samtliga anställda vid Arendalsvarvet. Personalorganisationerna deltar i projektet.

Göteborg-Felixtowe ny Tor Line-linje

Tor Line har öppnat en ny ro/ro-linje mellan Göteborg och Felixtowe, varigenom Seaways tidigare trafik på linjen kommer att upprätthållas och vidareutvecklas. Två dubbelturer i veckan erbjuds som ett attraktivt komplement till redan existerande Tor Line-trafik mellan Göteborg och Immingham.

Felixtowe-linjen kommer att betjänas av Tor Lines stora moderna ro/ro-fartyg och det är nu möjligt att snabbt nå kunder och exportörer även i södra England. Denna linje är ett ytterligare tillskott till de övriga existerande sju lastlinjerna för att skapa ett kombinationsrikt och välplanerat trafiknät över Nordsjön.

Med de åtta snabblinjerna kan transporter alla typer av enhetslaster för vilka Tor Line ställer containers, flak etc. till förfogande.

Så nyligen som i början av januari skedde Tor Lines senaste utbyggnad av ro/ro-trafiken på två fronter dels då en förbindelse i veckan mellan Köpenhamn och Immingham startades och dels då Tor Lines trafik mellan Göteborg och Antwerpen utökades till två seglingar i veckan.

Inom en snar framtid kommer Tor Line att ta leverans av ytterligare två stora ro/ro-färjor av Tor Gothia-typ varvid ytterligare expansion av trafiken kommer att ske.

Saléntrio i Engelbrektsloppet

Tre man från Salénrederiernas huvudkontor deltog i årets Engelbrektslopp på skidor, som kördes den 18 februari i trakterna av Norberg-Fägersta över en 56 km lång bana. I veteranklassen kom Valter Axelsson på 107:e plats med tiden 5 tim. 54 min. medan Stig Svensson var några minuter snabbare och belade 278:e plats i oldboysklassen. Snabbast av de tre var Birger Simonsson, som med tiden 4 tim. 38 min. kom på 151:a plats bland totalt 400 deltagare i seniorklassen. Loppet genomfördes i en temperatur som pendlade mellan 0 och 3 grader ovan strecket — ett typiskt klistarföre med andra ord.

SALÉN-NYTT

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