



SALÉN NYTT

NR 5/6 - DEC 1973 - ÅRG. 6





Året lider mot sitt slut och totalt sett kan vi ännu en gång se tillbaka på ett framgångsrikt år. På många håll inom koncernen har man brottats med stora problem, på andra har man haft tillfälle att skörda en gynnsam marknadsfrukter. Över hela linjen har det varit ett år av intensivt arbete för att befästa uppnådda ställningar och för att staka ut nya utvecklingslinjer. Vi vill gärna vid detta tillfälle framföra ett varmt tack till alla medarbetare för helhjärtade och skickliga insatser under det gångna året.

Ett årsskifte är också ett tillfälle att blicka framåt. Man brukar då gärna se framtiden hölj i ett töcken; i år är det tjockare än någonsin. Marknadssvängning-

ar är svårbestämbara, men detta hör till branschens normala vanskligheter. I år försvåras bedömningarna emellertid väsentligt av stora politiska osäkerhetsfaktorer. Utgången av den nuvarande oljekrisen liksom utvecklingen av valutapariteterna kommer att vara av avgörande betydelse för många företag inom koncernen både direkt och indirekt. Både tillgången på olja att transportera och tillgången på energi i vid bemärkelse för att hålla industriverksamheten i gång i skilda länder är avgörande för vårt företags framtid. Man kan endast hoppas att utvecklingen snart tar fredliga banor och att världshandeln skall kunna fortsätta att utvecklas fritt, även om dess förutsättningar blivit i grunden annorlunda.

Vår verksamhet omges också i hemlandet av politiska orosmoln. Både ideologiskt och praktiskt har lagstiftningsarbetet i vårt land under de senaste åren utvecklats i en riktning som gör att vi noggrant och allvarligt måste ompröva själva de grundläggande förutsättningarna för koncernens verksamhet. Det kan inte vara korrekt att de stora och konstruktiva ansträngningar som görs av så många i vårt företag fortlöpande skall riskera att devalveras och försvåras genom att våra företag vid upprepade tillfällen blir inrangerade tillsammans med diverse förment ljusskygga aktiviteter som drabbas av plötsliga och oförutsebara lagstiftarinfall, stundtals t. o. m. med tillbakaverkande kraft. Dessa omständigheter måste därför kommande år uppta en betydande del av våra tankar kring en mer än vanligt osäker framtid.

Företaget har emellertid ridit ut stormar förr och vi är övertygade om att vi med gemensamma ansträngningar skall klara också de kommande årens seglats. Vi vill nu gärna önska alla medarbetare både till sjöss och till land God Jul och Gott Nytt År.

Per Johansson
Jan H. Jälen

Årets oljeborrningar på Hopen har avslutats

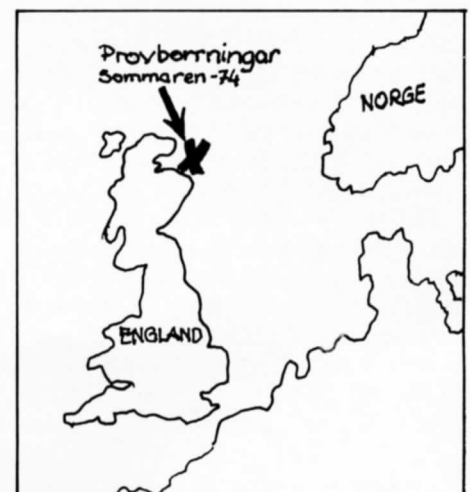
Bilden på första sidan föreställer oljeborrstornet och lägret på ön Hopen i spetsbergsområdet. Den oljeborrning vi utför där tillsammans med bl. a. Petrofina har nu avslutats för säsongen. Operationen har varit tekniskt lyckad och kostnaderna hitintills har hållit sig inom de givna ramarna, dvs. 5 milj. dollar. Klimatet tillåter inte verksamhet på vinterhalvåret och projektet har därför lagts på is till i vår. Läger och materiel finns kvar på ön och under vintern kommer nu laboratorieprover och annan utvärdering att äga rum.

Övrig Salén-aktivitet på oljeletningsområdet sker f. n. via Petroswede, där vi äger 20 %. Som tidigare nämnts i Salén-Nytt deltar Petroswede i ett konsortium i

den nu pågående budgivningsrundan för koncessioner i norska Nordsjön. Med budgivning avses det anbudslänkande förfarande som norska staten genomför för att bestämma vem som skall tilldelas blocken. "Blocken" kommer troligen att delas ut någon gång under 1974. För vi ett sådant kommer vi så snart som möjligt att starta borrhingsverksamhet i norska Nordsjön. Provborrhningarna, troligen 3 hål, beräknas i så fall ta mellan 3 och 5 år att genomföra och kostnaden uppskattas till omkring 11 milj. dollar.

Därutöver har Petroswede köpt in sig i engelska koncessioner utanför Skottlands ostkust. Där beräknar man komma i gång med en provborrning någon gång under sommaren 1974. Om resultatet blir lovande, kommer Petroswede sannolikt att förvärva ett 50 %-ig andel i koncessionerna av det franska oljebolaget Total m. fl.

som nu är koncessionsinnehavare. Kostnaderna för provborrningen beräknas till ca 12 milj. kronor.



Omslagsbilden togs av Lasse Nordin, koncernstaben, som hade tillfälle att följa med en isbrytare från Nordnorge till Hopen för ett par månader sedan.

Frakt- och bunkermarknaden

Följande översikt över fraktmarknaden så som den tedde sig i början av december inleder återkommande översikter i varje nummer av Salén-Nytt. När anledning finnes kommenteras även bunkersituationen.

Kyltonnaget har haft full sysselsättning under hela höstsäsongen. Marknadsfrakterna har legat på en för perioden ovanligt hög nivå.

En av de viktigaste orsakerna till den gynnsamma marknadsbilden är att en icke obetydlig del av tonnaget kunnat sysselsättas med transport av torrlaster lämpade för kylfartyg. Frakterna för dessa har på vissa trader varit fullt i klass med kylmarknadsfrakterna. Dessutom har SRS i stor utsträckning kunnat frakta upp sådana laster för att täcka fartygens ballastben. Resultaten på dessa trader har härigenom väsentligt förbättrats.

Praktiskt taget samtliga årskontrakt har redan förlängts för 1974. Frakterna för dessa ligger avsevärt över årets. I motsvarande grad har timechartermarknaden på årsbasis också förbättrats.

Tankmarknaden har påverkats i negativ riktning under den senaste tiden av framför allt tre faktorer. För det första har den politiska situationen medfört att de stora oljebolagens planering lagts om, vilket haft till följd att de uppträtt med mycket frakttledigt tonnage som tvingat ned fraktnivån över hela linjen. Vidare har de oljeproducerande ländernas nedskärning av produktionen med ca 25 % i praktiken yttrat sig i att de flesta fartyg endast får 75 % av sin lastkapacitet. Det tredje och icke minst viktiga är att det blivit allt svårare att erhålla bunkers till de tankbåtar som går i fri fart.

Dessa faktorer har medfört att frakterna, speciellt för fartyg över 50 000 ton, sjunkit till föga lönsam nivå, och de flesta fartyg på den öppna marknaden tvingas dessutom acceptera partlast.

För vår del har vi hittills endast avslutat "Seven Stars" från Forcados i Nigeria med en partlast om 80 000 ton till amerikanska ostkusten till WS 115. De senaste avsluten från Persiska viken har gjorts till WS 55/70 för tonnage i motsvarande storlek.

Det är nu närmast "Sea Spirit", som blir öppen i PG den 26 december, som är ofraktad men vi f. n. arbetar med diverse olika fraktförslag.

Situationen inför nästa år är oviss och svår att bedöma och beroende på vilken lösning den politiska situationen i Mellanöstern får.

Torrlastmarknaden har under hösten på alla fronter varit väl hävdad. Oljekrisen skapade här, som på alla andra områden, en påtaglig oro och osäkerhet men fraktfallet var begränsat och marknaden är i

varje fall för december på flera områden tillbaka till vad den var före oljekrisen och i vissa fall är en del frakter t. o. m. högre. Dock måste man hålla i minnet, att de starkt ökade bunkerpriserna åter upp en stor del av inseglingen så att vi trots ökade frakter får ett något sämre resultat. På torrlastavdelningen har vi kunnat göra en del malm- och kolkontrakt, som bör ge en tillfredsställande insegling under 1974. Ett av bulkfartygen har även fraktats till kineserna över nästa år på villkor som vi betrakta som fördelaktiga. Vi har följaktligen endast en begränsad del av fartygen öppna för spotbefraktning, då vi ansett, att vi borde ta fördel av en stark marknad i stället för att satsa alltför mycket på en ytterligare stegring av frakterna nästa år, särskilt som oljekrisen gör utvecklingen mycket svårbedömbär.

Extremt dåliga väderleksförhållanden har sedan första veckorna i november medfört störningar i *Tor Line-trafiken*. Upprepade förseningar och ett antal inställda turer har negativt påverkat såväl last- som passagerartrafiken. Till bilden hör också skador och lastanhopningar i de olika terminalerna.

Några inskränkningar i trafiken med anledning av oljekrisen har inte behövt vidtagas.

Bunkersituationen kan bli utomordentligt allvarlig om krisen i Mellanöstern inte når en lösning inom rimlig tid.

Leverantörerna av bunkerolja har i flera fall deklarerat force majeure, och ransonerar drivmedlen från den 1 november. I USA och Panama har leveranserna skurits ned med 45 %, i övriga världsdelar omkring 25 %. Läget i Sydafrika och Japan är så allvarligt, att bunkers knappast står att uppbärga.

Saléns fartyg har informerats om det allvarliga läget, och att största sparsamhet med driv- och smörjmedel är nödvändig. Många går nu med reducerad fart.

Höjningarna i kontraktsprislister är legio. Åtskilliga dealers, som de senaste åren varit borta från marknaden, är ute igen med olja till fantasipriser. 150 dollar per ton för bunker C och 225 för marine diesel kan man få betala i Rotterdam om man är utan kontrakt. Kontraktspriset för bunker C är i skrivande stund dollar 43:40. Diesel noteras inte längre officiellt, men i oktober kunde ett fast pris av cirka 80 dollar erhållas för 4:e kvartalet. Intermediate 1500 sec., kostade i Januari 30 cent extra, idag är tillägget dollar 4:75, vilket innebär att det f. n. lönar sig att lägga pengar på ev. extra utrustning, som gör det möjligt att köra huvudmaskineriet i de moderna fartygen på bunker C.

Biskopsö såld

Rederiets "Biskopsö" har i dagarna försålts till Komninos Bros. Shipping Co S.A., Pireaus.

"Biskopsö", 19 300 tdw, byggdes som bulkcarrier vid Kockums och levererades till Rederi AB Rex 1956. Fartyget sysselsattes de första 10 åren i vanlig Rex-trampfart men timechartrades 1966 till Boliden, och byggdes då om så att hon även kunde föra ca 4 000 ton i tankar.



Under de 7 år "Biskopsö" gått för Boliden har hennes trade varit Rönnskär-Helsingborg till Immingham eller hamnar i Weser med svavelkis, slig och svavelsyra samt vid tillfällen kalkklast från Gotland till Brahestad. När "Arctic Wasa" i somras levererades övertog hon den trade och "Biskopsö" fick återgå till trampfart.

Samarbete Saléns-Dagab-Åhléns

Ett samarbetsavtal har undertecknats mellan JS Saba AB, som ägs av Saléns och Johnsons, och Dagab (Dagligvarugrossisternas Intresse AB). En tredje viktig parti är Åhlén & Holm, som förbundit sig att köpa sina dagligvaror från Dagab.

Dagab bildades för ett år sedan av ett antal s. k. ASK-grossister. Delägare är också detaljistkedjorna Vivo och Favör. Saba har tecknat aktier i Dagab för en miljon kronor och förbundit sig att teckna aktier för ytterligare 10 miljoner, avsedda för företagsköp. Dessutom har Saba förbundit sig att ställa borgen för bankfinansiering på upp till 100 miljoner.

Avtalet innebär att Dagab i framtiden kommer att bli ett renodlat parti- och distributionsföretag för dagligvaror, frukt och grönsaker med ett landsomfattande nät av regionala lagercentraler. Investeringarna under utvecklingsperioden beräknas till 500 miljoner.

De företag som omfattas av samarbetsavtalet har en årsomsättning i parthandelsledet av 2,5 miljarder och i detaljhandelsledet av 5 miljarder. Ny ordförande i styrelsen för Dagab är Sture Ödner och VD är Bengt Frits, Handelskompaniet HK AB.

Tvenne dubbeldop: 1,2 milj. kubikfot och en halv miljon ton



Barbro Säterberg döper "Snow Hill".



Barbro Hallman tar emot dopminnet. Bredvid henne ses varvschefen.

Sista paret ut i La Ciotat...

1973 slutade ungefär som det började vad beträffar dop och leveranser av fartyg till Saléns. Året inleddes med att de båda kylfartygen "Snow Ball" och "Snow Drift" döptes i februari och slutade med att det sista tvillingparet i kylserien från Chantiers Navals de la Ciotat erhöill sina namn vid höstliga ceremonier i oktober. Dessa senare fartyg döptes av fru Barbro Säterberg till "Snow Hill" och av fru Barbro Hallman till "Snow Crystal" i närvaro av ett stort antal gäster från bl. a. beställarna, varvet och olika myndigheter. Två månader senare, närmare bestämt den 10 december, levererades "Snow Crystal" på långtidscharter till Salén Reefer Services, medan "Snow Hill", som alltså är det sista av de åtta fartygen i serien, är beräknad att levereras den 15 mars 1974.

SNOW-fartygen är på 12 580 ton dödvikt och har en kyllastkapacitet av 612 000 kubikfot vardera.

Befälhavare på "Snow Hill" under jungfruresan är Ruben Freiman, maskinchef Johannes Breitstein och ekonomiföreståndare Sverker Christiansson.



Kylfartygen av "Snow Hills" typ gör 22,5 knop.

...och i Malmö döptes en halv miljon ton på samma dag.

Tio dagar före festligheterna i La Ciotat ägde två i sitt slag märkliga fartygsdop rum i Malmö när de två sista av Saléns 255 000-tonnare döptes samtidigt – något dubbeldop hade tidigare inte förekommit vid varvet. Det hela gick till så, att fru Birgitta Dybeck först döpte "Sea Swift" vid Kockums utrustningskaj, varefter en mindre skara dopgäster följde med bogserbåten "Järven" ut på redan, där fru Gunnel Hallenborg gav namn åt "Sea Scout". Denna ceremoni kunde följas i Kockums kontorshus via UKV-radio av alla de dopgäster, som inte fick plats i bogserbåten.



"Sea Swift" – den sista i raden av sex.



Fru Birgitta Dybeck döper "Sea Swift"

Omedelbart efter dopet gick "Sea Scout" in i en treårig charter för BP till raten 4.40 dollar per ton dödvikt och månad. Fartyget under befäl av Svante Nilsson har just i dagarna fullbordat sin jungfruresa Persiska viken–Pembroke. Maskinchef under resan var C.E. Mannerheim och ekonomiföreståndare Artur Henriksson.

Även "Sea Swift" befinner sig som bäst på sin första resa till Persiska viken efter att ha levererats den 28 november. "Swift" har också gått in i en treårig charter för BP till raten 4.40 dollar.

Med ombord under den första resan var som vanligt ett antal tekniker från varvet och underleverantörer. Även veteranen KIM Andersson, som följt och övervakat

de sex bjässarna alltifrån vaggån, var med till Las Palmas, där han liksom en del av teknikerna gick iland via helikopter. Där emot föredrog Lars Severin, vilken liksom KIM A. varit med från början, att stanna iland.

Befälhavare på "Sea Swift" är Arvid Posse, maskinchef Rune Larsson och ekonomiföreståndare Michael Kadziolka.

Kockums har nu att bygga ytterligare fyra fartyg i denna serie för andra beställare. Därefter kölsträcks den första 355 000-tonnaren för Saléns och i november 1974 blir det leverans.



Fru Gunnel Hallenborg döper "Sea Scout"

Rullager ersätter glidlager i "Sea Swift" propelleraxel

På "Sea Swift" finns en unik lagerkonstruktion. Propelleraxeln är lagrad i ett SKF rullager i stället för ett konventionellt glidlager av vitmetall. Konstruktionen har tillkommit i samarbete med Kockum - SKF - Salén och projektet finansieras delvis med forskningsmedel från STU. De större svenska varven och rederierna står som garant för en speciell försäkring som avses täcka kostnader, vilka kan uppstå vid ett eventuellt lagerhaveri. Mätningar som utfördes under provturen verifierar emellertid tidigare beräkningar och man har anledning att se positivt på driftresultatet i fortsättningen.



Representanter från fackorganisationerna och sjöfartsverket m.fl. var inbjudna till "Sea Scout" före leveransen och fick då tillfälle att närmare se på en del av de förbättringar som vidtagits om-

bord i jämförelse med tidigare leveranser i serien. På bilden ses Sv. Fartygsbefälsför- enings VD Stig Wiebe t.v. i samtal på bryggan med Sven Jansson, Saléns.



SKF:s rullager

Konstruktionen har bl. a. följande fördelar:

Lagret är "självinställande", vilket underlättar uppriktning och ger säkrare drift.

Övervakning av lagerkonditionen kan ske under drift med speciella instrument, vilket ej är möjligt med konventionella glidlager.

Högre total lagerbelastning kan tillåtas, vilket underlättar lösning av problem med lagring av mycket tunga propellrar.

Låg friktion, som ger säkrare drift vid de låga propelleravrtal, som t. ex. förekommer under manöver samt vid hamnliggande.

Såväl lagret som dess tätningar kan överhållas utan att docka fartyget. Tätning erhålles i sådana fall genom att blåsa upp gummiringar som är permanent arrangerade längst ut mot propellern.

Lagret väger 1 500 kg och har en diameter av 1,3 m och dess imponerande dimensioner framgår av bilden. Liknande konstruktioner har tidigare funnits på mindre fartyg, dock ej med möjlighet att överhålla utan dockning.

Konditionstest med dator i "Sea Swift"

Maskineriet i "Sea Swift" utsättes regelbundet för prestationskontroll med hjälp av fartygets dator. Datorn samlar in ett antal mätsignaler från strategiska punkter i maskineriet och räknar fram verkningsgrad för ingående systemenheter samt för hela maskineriet.

Resultatet presenteras i form av relativa avvikelser från vad som är normalt med en anmärkning för de eventuella resultat som faller utanför godtagbar avvikelse. Programmet startas manuellt, varefter mätningar och beräkningar utföres under ca fyra timmar. Resultatet presenteras sedan på datorns skrivmaskin, varefter sändning till rederikontoret kan företas efter manuell order.

En kanal har upprättats mellan datorn och fartygets telex, varför informationen sänds automatiskt i land efter att man "tryckt på knappen" för sändning.

Även "positionstelegrammen" kan sändas direkt från datorn på samma sätt, då

denna information finns att hämta i datorns navigeringsprogram.

Detta är ett av många prov som utföres i våra fartyg och syftar dels till att förenkla fastställande av fartygens kondition och dels till att testa telexöverföring av information från datorn.

Nya fartyg till torrlast

Torrlastrederiet har köpt ett tankfartyg om 8 283 dödviktston från Japan för leverans omkring årsskiftet 1973/74. Det är byggt 1973 till japansk klass och avsikten är nu att om möjligt bygga om fartyget till svensk flagg och standard. Torrlastrederiet har även övertagit ett kontrakt på ett bulkfartyg om 30.000 ton i Japan för leverans i november 1974.

Salénflottan den 31.12.1973

	Befintligt tonnage		Beställt tonnage		Totalt	
	Antal	Tdw	Antal	Tdw	Antal	Tdw
KYL	16	164.405	1	12.580	17	176.985
TANK	17	2.461.936	7	2.437.400	24	4.899.336
TORRLAST	19	346.515	4	91.431	23	437.946
TOR LINE	3	10.290	3	11.900	6	22.190
Summa	55	2.983.146	15	2.553.311	70	5.536.457

Person-Nytt

Till VD i Petroswede från 1 januari 1974 har efter Mats Ruhne, Salénrederierna, utsetts *Arne Carlsson*, VD i OPAB. Till vVD i Petroswede från samma tidpunkt har utsetts *Nils Salander*, som i samband därmed blir tjänstledig från Salénrederierna.



Arne R. Carlsson

Civilingenjör *Lennart Båveryd* tillträder 1 januari 1974 en tjänst vid Salénrederierna med placering i koncernstaben, där han företrädesvis skall syssla med tekniska frågor inom oljesektorn. Han kommer närmast från IVA, där han varit avdelningschef och akademisekreterare.



Lennart Båveryd

Sjöfolksförbundets ordinarie ledamot i Saléns rederiledning heter *Göran Smedberg*. Han är född 1944 och har 2 1/2 år bakom sig i Saléns, varav 1 1/2 år som rederianställd.

Till hans suppleant har utsetts *Claes Olausson*, även han rederianställd med senaste tjänstgöring som matros i "Sea Soldier".



Göran Smedberg

Invandrare får extra platser i ÖV:s klubbstyrelse

De finska och jugoslaviska arbetarna vid Öresundsvarvet har som första invandrargrupper i Sverige fått välja in varsin extra representant i verkstadsklubbens styrelse. De båda nya styrelsemedlemmarna representerar cirka 200 finska och 200 jugoslaviska medlemmar.



Radevoje Kostic är jugoslav och en av de två nya i klubbstyret. Den andre heter Pertti Ryyänen och är finländare.

Gunnar Nilsson, som är ordförande i verkstadsklubben, tror att detta är ett bra sätt att lösa kontaktproblemen med grupper, som inte klarar svenska språket på ett tillfredsställande sätt. Systemet ger möjlighet att ta och ge information om de speciella problem, som kan finnas bland invandrargrupper. På så sätt kan man i god tid försöka rätta till problem, som annars skulle kunna bli akuta.

För att underlätta de nyvalda styrelserepresentanternas arbete har de fått genomgå en inledande facklig grundkurs.

Dödsfall

Sjökapten *Gillis Sjölund* har avlidit i en ålder av 59 år. Han avlade sjökaptensexamen 1939 och var sedan 1966 befälhavare i Rexbolaget och Salénrederierna. Hans sista fartyg var "Nordic Wasa".



Gillis Sjölund

Melanders — en annorlunda butik

Sköldpaddssoppa ansågs förr i tiden, — när jag var i gymnasieåldern, som något exklusivt, man smålog när den återfanns som delikatess på restaurangmatsedeln. Varje krog med go-go hade åtminstone på matsedeln den exklusiva soppan... Numera finns den på burk i de flesta ICA-affärer.

I Klaras tidningskvarter i Stockholm fanns restaurant Tennstopet. Även kallad "Plåtmuggen", var den granne med Aftonbladet-Stockholms Tidningen vid Vattugatan. Guido Valentin, — utomordentligt skicklig skribent på gamla "Stocken" inviterade mig en dag till lunch på Plåtmuggen. Jag hade kommit hem från England med ett s. k. kullagerplan och ett reportage som jag gjort skulle firas. Vitt vin — jag vill minnas det var en halvtorr Tokaier och sköldpaddssoppa som förrätt. När vi avnjutit sjötungan klagade Guido hos källarmästaren över transmaken i sköldpaddssoppan som förtagit de skönaste aromerna i sjötungan.

Källarmästaren skyllde på leverantören. Och på kriget runt våra neutrala gränser. Han bjöd på lunchen.

I den nyska oktobervinden ute på Vattugatan tyckte Guido, medan han med svårighet knäppte rocken kring den omfångsrika magen, att vi skulle hälsa på hos Melanders på Biblioteksgatan för att handla en burk kräldjurssoppa. Tanken var att Tennstopets krögare efter avsmakning skulle ställa andra krav på leverantör.

Melanders delikatessaffär hade varit för mig och skolkompisarna det stora skyltfönstret där man kunde skåda de mest egendomliga burketiketter. En affär där nog mest folk med dyrbara och underliga matvanor gjorde spridda inköp. Jag mindes skallerorm och grodlår, hajfenor och svarta jättemyror doppade i choklad...

Guido var en kändis hos Melanders. I målade meningar invigde han mig om hur feta gräshoppor skenade iväg genom svalget lämnande efter sig en utsökt smak som endast kunde tävla med smaken hos läckert anrättade bålgetingar. Efter en stunds inventering av Melanderska delikatessrikedomarna avlägsnade vi oss med en välfylld större kasse innehållande bland annat en burk sköldpaddssoppa. Plus olika burkar med andra egendomligheter.

Per vedeldad taxi färdades vi ner till Vasagatan 38 där målaren Curt Clemens oftast fann sig i väldgästade vänners olika entré-tider. I ateljén fanns redan vid vår ankomst Nils Ferlin, Bertil Malmberg och Anders Clemens. Guido lossade vår knytkalasrekvisita tillsammans med några buteljer vin och ett antal pilsner. Efter att olika förslag framförts hur vi skulle anrätta innehållet i de olika burkarna på spis eller i ugn etc., så fastnade vi för Bertils idé med varma smörgåsar som lämpligen kunde belastas med grodlår, ormsstjärtar

Finnboda bygger 31.000 tons produkttankers

Finnboda Varf har tecknat kontrakt med Cherokee Shipping Corp. och Arapaho Shipping Corp. of Liberia om två produkttankers för leverans under 1975. Fartygen får nybyggnadsnummer 395 och 396.

Konstruktionen bygger på en förstoring och modernisering av Öresundsvarvets tidigare levererade serie om 4 produkttankers till samma rederigrupp, Kulkundis-gruppen. Fartygen skall byggas till högsta klass i Lloyd's Register + 100 A1 "Oil Tanker" och får följande huvuddata:

Längd	ca 171 m
Längd pp	162,5 m
Bredd	25,9 m
Malldjup	15,1 m
Djupgående	11,125 m
Dödvikt	31 000 tons

Huvudmaskineri blir en Burmeister & Wain typ 7K67GF, som utvecklar 13 100 BHP vid ca 145 r.p.m. Servicefarten blir ca 15 knop. Maskinanläggningen inrättas för vaktfri drift.

Lasttandelen består av sju centertankar, varav den aktersta är delad till två sloptankar, samt 14 sidotankar. Total tankkubik blir ca 1 460 000 cbft. Samtliga lasttankar blir epoxymålade.

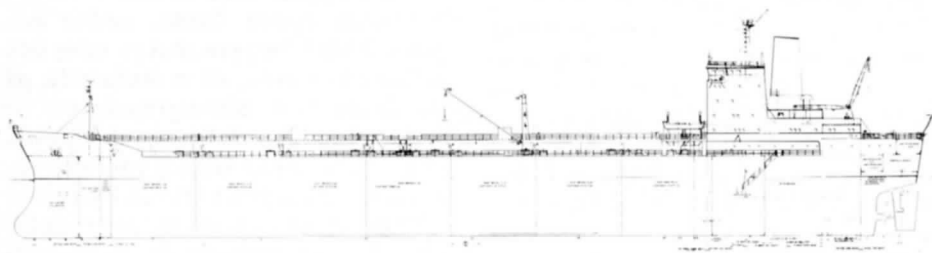
Fartygen utrustas med fyra turbin-drivna lastoljepumpar med en kapacitet vardera om 900 m³/h. För drift av pumparna och för lastvärmning installeras två ångpannor typ Babcock och Wilcox om vardera 20 tons/h.

Alla lasttankar förses med värmeslingor samt tankspolningsutrustning. För att minska explosionsrisken installeras en inertgasanläggning, varigenom tvättad rökgas från pannorna kan ledas till alla lasttankar.

I maskinrummet installeras en sewage-anläggning från Salén & Wicander, typ Neptumatic, till vilken allt avlopp från toaletter etc. ledes.

Besättningen på 33 personer får bostäder i däckshuset akteröver, samtliga i enmanshytter. Fartyget kommer att byggas till grekisk flagg.

Beställaren hade även optionsrätt på ytterligare två fartyg av samma slag, vilken dock inte utnyttjats.



Finnboda får egen företagsläkare

Gunnar Nerell tillträdde den 1 november befattningen som heltidsanställd företagsläkare på Finnboda Varf. Han kommer närmast från L.M. Ericsson. Till sin hjälp har dr Nerell syster Märta Carlquist, som är gammal i gården. Redan 1947 började hon som industrisköterska vid Ekensbergs varv och kom 1970 över till Finnboda i samband med att sammanslagningen av de båda varven påbörjades.



Gunnar Nerell

och svarta myror. Choklad-doppade gräshoppor och bin ansågs bli njutbara till vinet som tilltugg.

Nils tillägnade sig en av de senare iordninggjorda varma smörgåsarna och hade

snart, utan kommentarer sköljt ner den med en butelj vin.

Bertil prisade det knastrande ljudet när han tuggade bälgetingarna medan Guido och Curt smaskade på de choklad-doppa-

de gräshopporna. Anders och jag satt i köket och friterade svarta myror och grodlår som vi delade upp mellan oss sålunda: en sked sköldpaddssoppa till en myra som lades i skeden med Anders frimärks-pincett, — ett grodlår till en sked soppa osv. Den proteinrika 50-gramsmåltiden tog nästan 1 timme i anspråk.

De fyra Uplandskubbarna hjälpte väl till att fylla magarna till åstundad mättnad. Vid 6-tiden sov alla gästerna och värden sedan vinet tagit slut... Några dagar senare då jag kom upp till Curt höll han på med en duk som var härjad av underliga associationer med grodlår, ormstjärtar, jättemyror och gräshoppssvärmar. Jag vet inget om tavlans öden annat än att den lär ha funnit en plats på en vägg i X:ateljén vid Bastugatan hos Sven X-et.

Som sagt, — vi har så olika matvanor...

Per-Olow



Den anrika affären grundades 1884 av August Melander. Sedan 23 år tillbaka är Arne Ericsson affärschef och till sin hjälp har han Berth Söderqvist och Göte Person. Melanders tillhör Saléns sedan 1938 och är ett dotterbolag till Meropa.

Ekenbergs Mek. Verkstad går i höjden på Sergels Torg



Redan för 10 år sedan planerades en skulptur för Sergels Torg i Stockholm. Edwin Öhrströms förslag till en monumental obelisk bestående av ca 80 000 kristallprismor till en kostnad av knappt miljonen kronor blev antaget.

Ekenbergs Mek. Verkstad, som bekant ett Salénföretag anslutet till Finnboda-gruppen fick uppdraget att utföra stommen för obeliken. Ingenjör Karlerik Söderholm, som håller i jobbet, berättar att den 37 1/2 meter höga stålkonstruktionen innehåller 10 ton syrafast rostfritt stål 2343 och 35 ton med niob mikrolegerat konstruktionsstål med hög slagfasthet och omslagstemperatur. För övrigt av samma kvalitet som används i våra kylfartyg.

De 80 000 prismorna monteras under Edwin Öhrströms överinseende. Glasvikten är 60–70 ton! Det svåraste jobbet har varit att malla in de 112 32 m/m bultarna som fanns ingjutna i betongen sedan många år, säger Sven Söderholm, som är bas för de fyra montörerna.

Då kristallobeliken blir klar – kanske i slutet av januari 1974 – är Stockholm ett sevärt konstverk rikare och ett avsevärt belopp fattigare, för räkningen kommer att sluta på några miljoner – betydligt mer än vad som ursprungligen beräknades.

*

Servicebolag bildat av Götaverken och Electrolux

Electrolux och Götaverken har gemensamt bildat Electrolux Götaverken Global Ship Services, vars uppgift är att ge service till den internationella handelsflottan. Företaget kommer att förfoga över en rad servicestationer i de viktigaste hamnarna runt om i världen.

Vid stationen i Buenos Aires har redan ett 30-tal arbeten utförts för latinamerikanska och europeiska rederier. Första uppdraget för stationen i Dubai, som kallas Gulf-Lux-Marine Services, blir rengöring av maskinrummet i Wilh. Wilhelmsens tanker *Taurus* om 90 000 ton dödvikt. Arbetet utförs under fartygets gång av en "flying squad" under överinseende av en Electroluxingenjör.

"Renare Hav" vek sig — åter i drift efter nyår

"Renare Hav", Götaverkens och Eriksbergs tankrengöringsstation, råkade natten till den 19 oktober ut för haveri, när fartyget delvis sjönk efter att ha vikit sig på mitten. Fartygets togs in på Eriksberg för reparation och beräknas vara helt klart för drift igen strax efter nyår.

Anledningen till haveriet torde ha varit för höga tryckpåkänningar i däck. Några spår av en explosion har man inte kunnat finna. För att förhindra att liknande olyckor inträffar, har "Renare Hav" — eller "Rent Av" som de slagfärdiga göteborgarna döpt fartyget till — försetts med ett separatorsystem i stället för såsom tidigare två parallella system.

Vid olyckstillfället var "Renare Hav" klassad i American Bureau.

*

GV erbjuder 5 års service av egna nybyggen

En särskild avdelning är under uppbyggnad vid Götaverkens reparationsvarv, vars uppgift det blir att svara för service och underhåll av fartyg som levereras av koncernens varv i Göteborg och Landskrona. Götaverken erbjuder sig att under fem år från leveransen av ett fartyg svara för underhåll, reparationer och reservdelsleveranser och förbinder sig att fartyget skall vara i sådant skick att det godkänns av vederbörande klassningssällskap, när servicekontraktet löper ut.

För ändamålet kommer samarbete att ske med strategiskt belägna varv vid de stora fartygsrouter, exempelvis i Lissabon, Cadiz, Singapore och Japan.

Servicestationer planeras också i några av de större europeiska hamnarna samt i Panama, Kapstaden, Singapore, Hongkong och Japan. Kedjan beräknas bli fullt utbyggd under 1974. Arbetet vid den världsomfattande kedjan av serviceföretag kommer att samordnas vid Götaverken Ship Repair Center i Göteborg.

ÖV bygger bulkfartyg för australiska staten

Götaverken har skrivit kontrakt med australiska staten om byggandet av två 121 500-tons bulkfartyg. Fartygen skall levereras från Öresundsvarvet i juli och november 1976 samt kommer att kosta 130 respektive 133 miljoner kronor.

Statsägda Australian National Line skall använda fartygen för malm- och koltransporter från Australien till Japan och spannmålstransporter från Australien till Kina. Rederiet ligger i förhandlingar med västtyska varv om två liknande bulkfartyg och ett avsevärt större fartyg av liknande typ.

GV och ÖV har order på sammanlagt 5,1 milj. ton

Orderläget för Götaverken med Öresundsvarvet var den 15 november följande: *Arendalsvarvet*: 25 st. OBO-fartyg om vardera 154 000 tdw. *Öresundsvarvet*: 10 st. OBO-fartyg om vardera 125 000 ton eller tillsammans 35 fartyg om sammanlagt 5,1 milj. tdw.

Gå med i konstklubben!

När en kulturförening bildades i augusti på Salénrederierna beslutades att inom ramen för denna bl. a. inrätta en konstsektion. Brita Bergschöld valdes till ledare för denna verksamhet och hon inledde med att som sig bör ta reda på de anställdas eventuella konstintresse.

Det gjorde hon genom att inbjuda till en första träff i matsalen på Riddargatan, där Roland Svensson och Leif Jansson berättade om hur en färglitografi kommer till alltifrån skiss till färdig lito. Intresset visade sig vara stort — 80 personer kom och lika många tyckte nog att det hade varit en lärorik och trevlig kväll. Allra trevligast tyckte kanske Rune Arnstad och Gösta Ekeström det var, eftersom de vann varsitt konstverk av Spanien-Gustav Rudberg och Roland Svensson, som de donerat till konstklubben.

Med erfarenheten av denna första träff anser nu Brita B. tiden vara mogen att inbjuda samtliga inom Salénrederierna samt Sven Salén AB, vare sig de är land- eller sjöanställda eller pensionärer, att delta i en konstutlottning, som beräknas gå av stapeln ungefär vid påsk 1974. Utlottningen kommer att omfatta bl. a. etsningar, litografier, grafiska blad, akvareller



Litografen Leif Jansson i arbete.

och kanske även någon olja av kända konstnärer. Rätt att delta i utlottningen får alla som före 31 mars inbetalat 25 kronor till Konstklubben. För dessa pengar och lika mycket till, som företaget bidrar med, kommer konst att anskaffas av en inköpsnämnd, som utses senare.

För de ombordanställda, som vill vara med i konstutlottningen och klubbens verksamhet i övrigt föreligger praktiska svårigheter att exempelvis bevaka dragningarna och val av ev. vinster. För att så långt det går underlätta detta är tanken, att vi i samband med varje dragning skall sända ut en förteckning över inköpta konstverk och även någon form av bilder av dessa till var och en som betalt sin

30 befäl i höstträffen på Lovik



Höstens informationsträff på Lovik pågick mellan den 8 och 12 oktober med 30-talet deltagare. På sedvanligt sätt orienterades deltagarna om de olika rederidelarnas verksamhet, juridiska frågor, inköpsrutiner, tekniska nyheter, fartygs-TV och mycket annat. Bland externa föreläsare märktes Paul Swahn, ALI/RATI, Lennart Sjöstedt, Kommunikationsdepartementet, Torsten Munter, Berga Örlogsskolor och Kaj Janérus, Redareföreningen, vid sidan av rederiets egna krafter.

Följande befäl deltog i Loviksträffen: Birger Murray, Kaj Dahlén, Bo Hökstrand, Stig Lundberg, Björn Bernefjäll, Börje Andersson, Bengt Sjöholm, Per-Olof Olsson, Lennart Hillgren, Harry Frödin, Holger Nyman, Sixten Stenersby,

Lennart Anderberg, Björn Öberg, Lars Wennberg, Ralf Carlsson, Öivind Hermansen, Ferdinand Teller, Jan Hansen, Gerhard Kucer, Sune Strömberg, Allan Johansson, Håkan Hammar, Stig Swahn, Björn Hagström, Rolf Andersson, Oskar Landin, Roger Carlsson, Sverre Buer och Karsten Bolin.



Vid den avslutande middagen på Lovik delades minnesgåvor ut till överstyrmann Arthur Johnson och maskinchef Lars Mattsson, som båda gått i pension, samt till 1:e mask. Wiking Wessnert, som fyllt 50 och varit hos Saléns över 10 år.

Snabbt elddop för Kawasaki-helikopter

Fem timmar efter det att Salén & Wicander levererat sin tredje Kawasaki-helikopter till marinen på Berga fick den sitt elddop. Larm gick sedan två av försvarets J 35 Draken kolliderat strax söder om Gävle. En knapp timma efter larmet var helikoptern på väg mot olycksplatsen medförande läkare, proviant och reservbränsle och vid Mårtsbo söder om Gävle plockade man upp den ene av piloterna, som hade lyckats göra upp en eld som vägledning i den stränga kylan. Den andre piloten räddades av en helikopter från Visby.



Jag önskar delta i Salénrederiernas konstklubb utlottning av konst våren 1974.

Namn:

Adress:

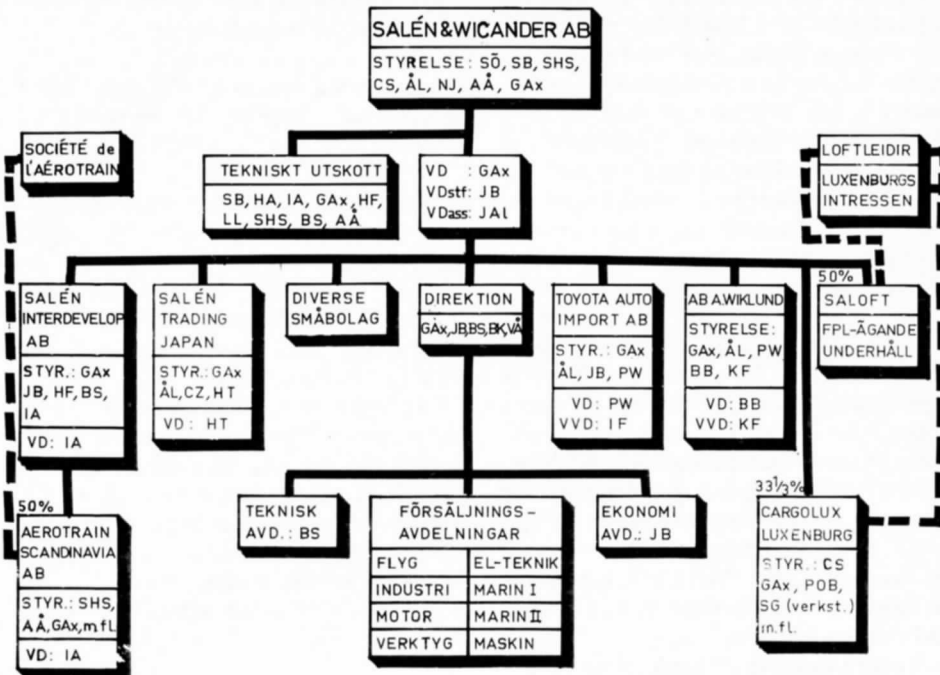
Separat importbolag för Toyota

Salén & Wicander överför fr. o. m. årsskiftet importen av Toyota till ett för ändamålet nybildat dotterbolag, Toyota Autoimport AB (TAAB). Bildandet av Toyota Autoimport AB markerar Toyotas definitiva etablering i Sverige, eller som Lasse Schultz uttrycker det i SvD den 2 ds: "Japanerna tycks nu ha bitit sig fast rejält på svenska marknader".

Förhoppningarna om framgång har verkligen infriats — 1972 registrerades 3 000 Toyota i Sverige och under 1973 kommer försäljningen att öka till ca 4 300 bilar — en 40-procentig försäljningsökning.

Den nya Toyota-organisationen är också en naturlig konsekvens av den mycket snabba expansion som äger rum inom Salén & Wicander-gruppen med en 45-procentig omsättningsökning under 1972 till över 130 Mkr och en beräknad fort-

SALEN & WICANDER-GRUPPEN



I samband med en konferens på Foresta för återförsäljare av Toyota passade många på att ta sig en första titt på de nya 74:orna.

sättning till ca 160 Mkr under innevarande år. I gruppens mycket diversifierade verksamhet utgör Toyota-importen såväl organisatoriskt som ekonomiskt en mycket stor enhet och utgör därför lämpligen en separat resultatsenhet.

Till VD för TAAB har utsetts Peter Wieslander, tidigare VD för Banan-Kompaniet. Vidare har Ingemar Falgard utnämnts till vVD i TAAB samtidigt som han fortsätter att vara chef för försäljningsavdelningen. Till teknisk direktör i det nybildade bolaget har utnämnts Rune Lundh.

I och med denna och andra vidtagna förändringar har Salén & Wicander-gruppen nu den organisation som framgår av diagrammet.



Peter Wieslander

Stålbalkar ger mindre vibrationer i 255.000-tonnarare

De som såg de två TV-programmen om sjöfart den 6 och 7 november noterade säkert hur saftkaraffer, pipor m. m. skakade ombord i "Sea Soldier". TV-tittarna fick lätt uppfattningen att skakningarna var ett påtagligt inslag i vistelsen ombord. Ingen förnekar heller att skakningar finns ombord i fartyg och heller inte att de kan vara mer påtagliga i den ena båten än i den andra.

Rederiets fyra första 255 000-tonnare visade sig snart behäftade med skakningar i högre grad än som får anses normalt i en turbintanker. Orsakerna här till har klarlagts.

Undersökningar har verifierat att bostadshusets egenfrekvens ligger strax över propellerns bladfrekvens vid full framfart. Varvet har därför sökt höja husets egenfrekvens genom att förbinda detsamma till den akter om liggande maskinkappen via två kraftiga insvetsade stålbalkar. Denna operation har påtagligt förändrat skakningsfenomenen ombord till det bättre.

Med tillgång till dagens utvecklade beräkningsmetoder, kan det inte anses tillfredsställande att först bygga en konstruktion, för att först därefter konstatera om den är bra eller dålig. På rederiets beställda 350 000-tonnare används följ-

aktligen sofistikerade beräkningsmetoder för att söka kartlägga eventuella framtida skakningsfenomen. Genom konstruktionsändringar söker man förhindra att störande skakningar uppstår ombord under normal framdrift.

Till sist kan nämnas att både rederiet och Kockums arbetar på att hitta lösningar till andra akterskeppsarrangemang för tankbåtar, bättre ägnade att möta morgondagens berättigade krav, inte minst ur vibrationssynpunkt.

G. Hammarberg

Tor Lines första kryssningsfärja kölsträcks i februari

Som väl alla läsare vet har Tor Line två kryssningsfärjor i beställning vid Lubcker Flender Werke. För att hålla de anställda vid Tor Line fortlöpande underrättade om hur arbetet med färjorna fortskrider utger företaget "Talröret", en stencilerad publikation med senaste nytt om de båda nybyggena. Därmed finns det faktiskt två "Talröret" inom koncernen – Öresundsvarvet har sedan gammalt en personaltidning med samma namn.

Projektledare för de nya färjorna är Thomas Wigforss, som vid sin sida bl. a. har Malte Edholm, Saléns, som fungerar som teknisk konsult, och en rad erfarna arkitekter, bland vilka den mest namnkunnige torde vara dansken Kay Körbing. Arkitektens medverkan när det gäller att skapa en praktisk och tilltalande fartygsmiljö är mycket väsentlig. Hans uppgift är, framhålls det i "Talröret", att bevaka passagerarnas och besättningens intressen inför varv och rederi.

Vi får anledning att återkomma till Tor Line's blivande flaggskepp i senare nummer av Salén-Nytt.

För nybyggena, som har nummer 607 och 608, gäller följande tidtabell:

Kölsträckning	februari 1974 resp. 1975
Sjösättning	augusti 1974 resp. 1975
Leverans	april 1975 resp. 1976

Maskineriet blir fyra st. Pielstick PC-3 med 48 cylindrar och effekten 45 600 EHK. Toppfarten blir 26 knop (SNOW-fartygen gör cirka 23 knop). Gamla "Stockholm" höll sig med 15 000 HK och Saléns 255 000-tonnare har ett maskineri som ger 30 000 HK.

I färjorna av den här storleken är förbrukningen av färskvatten avsevärd – cirka 600 ton per resa till England t/r. För att minska förbrukningen kommer ett vakuumsystem för toaletterna att installeras. Systemet underlättar även förbränning eller kemisk rening ombord. Än så länge töms vätska och slam i havet efter bestämda regler.

Nya i Tor Lines styrelse

Som styrelsemedlem i Tor Line AB har invalts Torsten Larsson, representerande Sjöfolksförbundet. Torsten Larsson är för närvarande båtsman på "Tor Dania" och har tidigare i flera år arbetat ombord på bolagets passagerarbåtar.

Som suppleant har valts Iréne Gudmundsson, kallskänka ombord på "Tor Hollandia".

Utöver ovanstående kommer i styrelsen att ingå representanter för personalorganisationen inom TCO-gruppen. Dessa är dock ännu ej utsedda.



Christer Salén, Torsten Larsson och Sture Ödner på väg till styrelsesammanträde med Tor Line i Stockholm i september.

Kungligt besök på Saléns



Konungen skriver sitt namn i gästboken. I bakgrunden ses fr. v. Sture Ödner, Konungens adjutant och hovmarskalken. Foto: Thor-Björn Johansson

H.M. Konungen, förste hovmarskalken Tom Wachtmeister och adjutanten överste Bengt Selander besökte på Luciadagen Salénrederierna. Därvid gav Sture Ödner en allmän redogörelse för Salénkoncernens verksamhet, och Peder Bonde orienterade om energikrisen och om dess konsekvenser för sjöfarten.

Vid en lunch som därefter gavs i rederiets nya gästmatstal fick cheferna för tank-, kyl- och torrlastrederiet tillfälle att ytterligare orientera om sina respektive rederiers verksamhet och besvara frågor från Konungen och hans uppvaktning.

Som avslutning visades Saléns bildspel.

Förmånliga resor med Tor Line

Sedan 1 oktober kan alla inom Salénkoncernen resa till förmånliga priser med Tor Lines båda passagerarfärjor "Tor Hollandia" och "Tor Anglia". Erbjudandet gäller alla som varit anställda minst sex månader i företaget samt en vuxen medresenär och egna barn upp till 18 års ålder. Erbjudandet gäller fram till den 31/5 med undantag för perioden 17/12–8/1 och möjligen också tiden omkring påsk eller annan segling som beräknas bli fullbokad.

Biljettkostnaden är 20 kronor per person för enkel resa. För bil får man betala fullt pris och måltiderna ingår ej i erbjudandet.

Bokningar av resor skall ske genom Tor Lines Resetjänst i Göteborg eller Stockholm, vilka också lämnar vidare upplysningar om resorna.

Tur i uturen

Tur i uturen hade ca 300 resenärer som var bokade på en specialresa med Tor Line för att titta på matchen Manchester City–Manchester United. Resan som skulle gått ut från Sverige den 29 november fick inställas, vilket givetvis blev en besvikelse. Två dagar senare var nog dessa fotbollsresenärer nöjda över att man inte gjort Englandsresan. Matchen fick inställas p. g. a. snö.

C.O. Andersson och "de besvärliga kalorierna"

När nu kaloriernas saga snart är all i och med att de kommer att omvandlas till joule i vårt nya mätsystem, kanske man skulle försöka sig på ett litet sammandrag av alla de besvärligheter, kalorierna ställer till. Det må framhållas redan i början, att detta sammandrag icke på något sätt gör anspråk på att vara fullständigt.

Kalorierna har väl blivit bäst kända i samband med bantning, och de besvärligheter, de bereder en bantande individ med goda anlag för fetma, behöver väl



Gott om joule i julmaten

knappast relateras här. Skrivaren har själv lång erfarenhet av hur besvärliga kalorierna är mot figuren, och när de sedan för det mesta är talrikast i god mat, är det inte lätt att komma tillrätta med dem.

Nästa område, där kalorierna ställer till besvär, låter vi vara i skolan. För länge sedan fastställdes att värme skulle mätas i kalorier, och herrar vetenskapsmän fast-

ställde, att den värmemängd, som åtgick till att uppvärma 1 g vatten från 14,5–15,5°C vid havets nivå på 40:e breddgraden skulle kallas 1 kalori. Detta faktum har dragglats, inlärts och missuppfattats av skolelever i många länder i långa tider, tills man nu kommit underfund med, att det är heltokigt att använda kalorier, när man har joule. Således är numera en kalori förvandlad till 4,187 joule. Vi äldre har därmed fått det ännu besvärligare med kalorierna, medan ungdomen i framtiden slipper dem helt och hållet.

Därmed har vi kommit fram till de besvär vi i Salénrederierna har med kalorierna. Först måste vi se till att våra båtar får tillräckligt med kalorier för att kunna ta sig fram över haven. Detta tillgår så att bunkeravdelningen inköper stora kvantiteter brännolja av olika kvaliteter, i vilka fler eller färre kalorier ligger lagrade. Oljan förbrännes i ångpanna eller dieselmotor och de då utvecklade kalorierna driver fartyget framåt.

Dessa kalorier borde få betraktas som nyttiga. Besväret ligger här i att förbränningen av oljan skall ske på ett riktigt sätt, så att den ger ifrån sig så många kalorier som möjligt till maskineriet, och att detta omvandlar dem på vettigaste sättet till propellerarbete eller elektrisk energi. Teknikerna uttrycker det så här:

"Verkningsgraden skall vara så hög som möjligt – om möjligt något högre". Det är det stora besväret med dessa kalorier.

Solen är en annan stor kalorileverantör

och de därifrån kommande kalorierna får väl sägas vara på både gott och ont. I lagom proportioner håller de en jämn, lagom temperatur såväl inom- som utomhus. Får vi för få kalorier från solen, måste vi skaffa oss några fler någonstans och konditionera luften, så att temperaturen omkring oss blir godtagbar.

Då har vi vissa besvär med att elda och stoppa in några kalorier i hytterna ombord. Får vi för många kalorier, måste vi göra oss av med en del, och då kommer andra delen av luftkonditioneringen in i bilden. Vi kyler luft och pumpar runt i inredningen. Vad därvid sker, skall jag be att få återkomma till i nästa nummer.

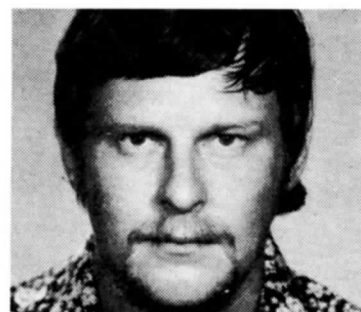
C.O.



Griskotlett Hawaii

I "Snow Flake" tycks man ha speciell tur med att få skickliga ekonomiföreståndare. För ett år sedan eller så var det Max Hödl som var chef för den superviktiga ekonomiafdelningen ombord och denne hade strax innan blivit fyra i en internationell mattävling i Schweiz med 190 deltagare.

Och nu läser vi i en tidning att Stig Elenius som efterträtt Max Hödl i



Stig Elenius

"Snow Flake", vunnit ett meriterande pris i en recepttävling utlyst av konsumenttidningen "Allt om mat". Stig vann på ett egenhändigt komponerat recept kallat "Griskotlett Hawaii", som han fått inspiration till från matvanorna på Hawaii, vilka han haft tillfälle att närmare stifta bekantskap med. Receptet är för långt för att vi här skall kunna ge plats åt det, men om någon är intresserad, går det utmärkt att skriva till Salén-Nytt, så skall vi sända det.

Cargolux först i Peking



Ett av Cargolux transportplan blev det första charterplan som över huvud taget flugit på Peking. Det skedde för en tid sedan, då en last av teknisk utrustning transporterades från Frankrike till den kinesiska huvudstaden för att där ingå i en fransk vetenskaplig utställning. Med i planet var en kinesisk specialist, som kom ombord i Rangoon.

Som vi meddelade i förra numret av Salén-Nytt har Cargolux nu även börjat operera flygplan av typ DC-8. Här kan vi nu visa en första bild av Cargolux' första plan av denna typ med det egna märket målat på stjärtpartiet.

Tre gäststugor byggs på Malma

En rad fina erbjudanden föreligger nu från Saléns Personalstiftelse vad gäller fritidshus under sommarhalvåret. Det har för det första beslutats att på Malma Gård uppföra tre gäststugor lagom stora för familjer om 4–5 personer. På Malma kommer därmed att finnas fem fritidshus för de anställda.

Vidare har lägenheten på Ven bytts ut mot en villa om tre rum och kök. Villan på Flatön står fortfarande till förfogande.

Dessutom kommer två fritidshus på Åland att hyras och en nyhet för året är en förhyrd stuga på Öland.

För att göra dessa erbjudanden så attraktiva som möjligt har stiftelsens styrelse beslutat att husen skall få disponeras i en eller två veckor. Skifte mellan gäster skall ske på lördagar kl. 12.00.

Stugorna disponeras av rederianställd sjöpersonal, kontorsanställda och rederiernas pensionärer.

Alla som önskar komma ifråga skall fylla i svars kupongen och sända den till stiftelsen senast den 31 mars 1974. I början av april fördelas stugorna, varvid efter jämkningar i sista hand lotten får avgöra.

Andra nyheter på Malma

Intresset har visat sig stort att under hela säsongen få disponera en bryggplats för fritidsbåt i Malmafladen. Därifrån är det fyra distansminuter till Nämndöfjärden och där ligger hela Stockholms yttre skärgård öppen för båtsportaren.

Till sommaren kommer därför personalstiftelsen att låta anordna en pontonbrygga för 30 båtar vid vår strand mot fladen. Där skall också finnas toalett och sopstation. Från bryggan är det 600 m till huvudbyggnaden, omkring vilken övriga resurser grupperar sig och som båtägaren givetvis också disponerar över.

Intresserade kontorsanställda har redan besvarat en intern enkät i frågan. Nu ber vi att rederianställda på våra fartyg samt pensionärer med intresse för båtplats på Malma hör av sig till Bo Burendahl, Box 14018, 104 40 STOCKHOLM, snarast. Lämna då också uppgift om båttyp och dimensioner.

Dagbesökare på Malma har tillgång till terrängbana, vackra promenadstråk, tennisbana, diverse spel, fiske, bastu, bad, samlingslokal och kök. För att ytterligare förbättra servicen kommer att i vinter i centrum av dessa verksamheter uppföras ett hus omfattande omklädnadsrum, toaletter och duschar för damer och herrar. *Det är en allvarlig förhoppning att Malma skall bli ett populärt utflyktsmål under lördagar, söndagar och vardagskvällar.*

Seglingsundervisning

Ett annat dokumenterat intresse bland de anställda är seglingsundervisning. Därför kommer under flera år i följd 20 anställda och deras barn att under en vecka beredas sådan utbildning vid Malma. Under sommaren 1974 sker denna utbildning under tiden 16–20 juni.

Undervisningen blir elementär och bedrivs av instruktörer från KSSS samt på optimistjollar, som ställs till förfogande. Kostnaden för eleverna inskränker sig till att de själva får ordna sin mat.

Den som har intresse för denna utbildning kan ringa eller skriva till Bo Burendahl. Kursen är dock tyvärr i det närmaste fulltecknad.

Salénrederiernas Personalstiftelse

att: Bo Burendahl

Box 14018

104 40 STOCKHOLM

Jag önskar disponera sommarbostaden belägen på
under tiden
Alternativt sommarbostaden belägen på
Alternativt tiden
eller
Namn:
Adress:
.....
Anställd på
Vi är personer

270 pryade för sjön

I avsikt att ge ungdom med intresse för sjön ökade möjligheter att lära något om sjömansyrket har PRYO-verksamhet i Redareföreningens regi under hösten varit anordnad i Stockholm, Göteborg och Helsingborg. Verksamheten har omfattat allmän information om sjön vid sjömansskolorna samt studiebesök vid varv och ombord inom avdelningarna i däck, maskin och intendentur. Totalt har på detta sätt 270 elever, både flickor och pojkar, fått kontakt med sjömansyrket, var och en under en period av 14 dagar, och i sinom tid kommer det att visa sig hur många av dessa elever som efter avslutad skolgång väljer sjömansyrket.

I samband med att den sista omgången pryor i Stockholm fick sina kursbevis i slutet av november hade press och radio trummats samman till "Svea Regina", som bland en rad andra färjor hade fungerat som tillfällig arbetsplats för presum-

tiva sjömän. Vid detta tillfälle orienterade Lars-Erik Cronberg och Börje Kjellstenius från Saléns – den senare verksamhetens kontaktman i Stockholm – om hela projektet.



Två av pryorna med överstyrman Christer Lindwall, Sveabolaget, och t.h. Saléns utbildningsledare Börje Kjellstenius.

"Havens Härskarinna" på premiärbesök i Göteborg

Saléns turbintanker "Sea Sovereign" med kapten Carl-Henrik Kahl som befälhavare anlände den 29 november till Göteborg, där hon i Torshamnen lossade 80 000 ton crude (råolja) till BP:s raffinaderi. Huvudparten av lasten – 120 000 ton – hade dagarna innan lossats i Rotterdam.

Det var första gången som "Sovereign" anlöpte svensk hamn efter leveransen från Kockums 1969 och hon var även det största svenska fartyg som någonsin anlöpt svensk hamn. De senaste två åren har "Sovereign" varit sysselsatt i trafik mellan Persiska viken och Japan och mot Persiska viken för order är hon även denna gång på väg. Vart hon blir destinerad för lossning blir klart först senare. Men jul kommer besättningen att få fira någonstans till sjöss på sydligare breddgrader.

"Sea Soldier" i ännu ett TV-program

"Sitta i samma båt" var huvudrubriken på ett TV-program i två avsnitt som sändes i början av november. Det var producerat av Torbjörn Willén, Peter Fischer och Margareta Koraen och delvis inspelat ombord "Sea Soldier" under resa mellan Dakar och Rotterdam och delvis ombord Nordstjernans containerfartyg "Antonia Johnson". Programmet gav en aktuell bild av sjöfartens villkor med tonvikt på de seglande sjömännens. Bl. a. poängterades hur näringen befinner sig i en kris mellan gammalt och nytt och hur Saléns försök med självadministrerande besättningar (SAB-projektet) hade planerats och fallit ut.



Sven H. Salén intervjuas om utbildningsläget för sjöfolk av Thorbjörn Willén.

Programmet fick en genomgående god uppföljning i pressen och Stig Ahlgren i Svenska Dagbladet hade för sin del valt att skriva en recension på vers. Vi tar oss friheten att återge en del ur Stig Ahlgrens kria:

*"Att sjömanslivet bytt karaktär
och att en annan anda besjalar
livet ombord, är det vår affär,
vi som inte andas med gälar?"*

*Tar hyra gör folk, som aldrig sett sjön,
i prydlig kostym med nyköpta läderskor.
De spolar däck och lyfter sin lön,
med tiden som fullbefarna städerskor.*

*Att maten är god hos Johnsons och Saléns,
men att intet finns för själen att hämta,
om det var man rörande överens,
och då batar det föga att klaga och klämta.*

*Men den enda som perfekt bar upp attityden
av gammaldags sjöbuss, saltstänkt i roten,
det var – ursäkt sa spättan om plattityden –
autopiloten."*

*Jodå, enligt "Sitta i samma båt"
i TV 1 på tisdagskvällen
angår det oss som i en gammal låt
ollonborren angick Ellen.*

*Ja, i högsta grad så angår det oss,
att i stället för sjömansvalsernas skutor
befar en lönsamhetskoloss
de hav som fordom besjöngs till lutor.*

*I detta program gavs många belägg
på det gamla vanliga mönstret,
att klasskillnaden fungerar som vägg
och jämlikheten som fönstret.*

*Visst ser man varandra och säger du,
det funkade när man har bråttom.
Men glädjelöst som när kon säger muh,
för glädje det har man faktiskt smått om.*

*Skam den som tänker illa därom,
det handlar till syvende och sist om olja
och ej om att leka av sig sin rom
som vore man lyrtorsk och kolja.*



Malma-dag i blåst och kyla — 100 deltagare

Lördagen den 22/9 hade sjö- och kon-torspersonalen med familjer inbjudits till en motions- och trivsel-dag å Malma. Över hundralet anmälde sig – vädret var gott vid anmälningen. Så kom lördagen med hård blåst och kyla. Flera gamla vackra träd på Malma hade stormfällts, kylan bet i skinnet, men som väl var – regnet höll sig borta.

Vid 10-tiden började bilarna komma med anställda och deras anhöriga och vänner. I stort sett alla travade iväg på "blå spåret". Rödblommiga tog de sig efteråt in i huvudbyggnaden, där det bjöds på härlig rostbiff, korv och annat gott. Många gnuggade sina geniknölar med uppgiften att från de tio bokstäverna på träden tillverka svenska ord medan paret Engströms luculliska föda intogs. Bäst i tävlingen av damerna var Karin Backman, tätt följd av Ingrid Andersson och Birgit Hilme. Av herrarna segrade Leif Appelgren följd av C.O. Andersson och Arne Hilme. Uppgiften var för svår för barnen, vilket jag skall komma ihåg till nästa gång.

Barnen hade kul på Malma som vanligt. Gunilla, Ejan och Tommy tog hand om dem i vilda lekar. De hade ordnat fiskdamm och film bland annat. Vid matbordet hjälpte Arne Björklund, Gunilla, Ejan, Karin och Lotta till på ett föredömligt sätt.

Fyra härdade kämpar ställde upp i tennisturneringen – en vansklig sak i den blåsten. Lyth vann med 3 segrar följd av Rosengren, Balkström och Speedy.

Speedy höll i det hela med stor bravur. Allt flöt förträffligt, stämningen var god och alla umgicks i den goda anda som alltid rätt på vårt Malma. Första ordet i motionstävlingen var också "salénandan".

Bäckis

Sjöman och artist

Den som har anledning besöka Saléns nya, trivsamma lunchmatsal på sjätte våningen, Styrmansgatan 2, kan även avnjuta ett par nyanskaffade oljemålningar, som väckt många gillande. Den ena är ett vintermotiv från Stockholms skärgård, utfört av Olof Bert-Håge, Häverö, som även har en större olja i Sjöhistoriska Museets entré. Den andra har Ulf Ekberg målat och den visar en situationsbild från The Tall Ship Race så som konstnären föreställer sig denna välkända tävling för segelfartyg, bland vilka man ser flottans övningskonserter Gladan och Falken.

Ulf Ekberg är stockholmare och liksom Bert-Håge autodidakt. Han har seglat på däck i Saléns fartyg, avlagt sjökaptens-

examen och seglat som styrman i rederiets fartyg. Nu har han gått iland och är i vardagslag skadereglerare på kylrederiet.

Bilden visar Ulf Ekberg vid sin 2,5 meter långa tavla.



"Snow Storm" tog 36 700 idrottspoäng i B. A.



Här hoppar matros R. Isaksson längd...



...och L. Eriksson klarar ett höjdhopps med god marginal.



Förstekocken B. Elevall stöter kula.

Det är tyvärr alltför sällan vi i Salén-Nytt kan rapportera något från alla de idrottsliga och andra fritidsaktiviteter, som vi vet äger rum ombord i Saléns fartyg till sjöss och under deras korta hamnuppehåll. Nu är vi emellertid i tillfälle att redovisa ett par tävlingar från "Snow Storm" tack vare förstemaskinisten ombord, L.-G. Lindström, som sänt oss en knippe bilder från friidrottstävlingar, som hållits på anrika River Plate Stadium och i Palermo Park, Buenos Aires.

Tävlingarna hade arrangerats på ett utomordentligt sätt av föreståndaren vid Fundacion Johnson, Leif Gistrand, som även ordnade utflykter och asado (grillfest ute i det fria) för besättningen på "Snow Storm". Över 36 700 poäng blev resultatet av idrottsövningarna, ett finfint resultat, som vi gratulerar till samtidigt som vi tackar för bilderna och rapporten.

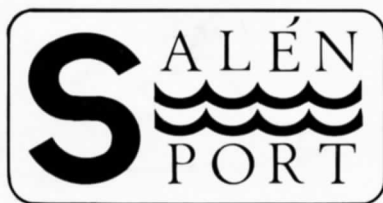
Bidrag av liknande eller annat slag från våra fartyg välkomnas. Som vi sagt tidigare, har vi inte för vana att betala honorar in cash för insänt och publicerat material, men vi står givetvis för film och andra omkostnader. Hör av er!



The old man himself, S. Sjöberg, springer 100 meter.



Perfekta växlingar i stafetten 4 x 100 meter.



SQUASH!

Saléns squashsektion är representerad med ett lag i Stockholmskorpen – ett serie- och cupsystem med 66 lag från olika företag och institutioner. Första matchen spelades i början av november. Salénfärgerna försvarades av Björn Byr-fors, Stefan Ryott och C.G. Wass, som mötte ett lag från Röntgencentralen. Saléngrabbarna vann med 2-1. Lika bra lyckades det inte mot 3M i nästa match, då det blev Salénförlust med 1-2. Salén-laget tog däremot hem första platsen i Företagscupen som spelades under våren 1973.



Peter Lyth i vitt i aktion vid matchen mot 3M.

Saléns aktiva squashsektion med 30 spelare, varav 4 damer, disponerar 20 speltider i veckan. Övriga intresserade på Styrmansgatan och Riddargatan är välkomna att kontakta Claes Lanefelt eller Rolf Mårtensson.

Lidingöloppet 1973

Endast två salénare ställde upp i årets Lidingölopp, Sven Appelpgren från tekniska avdelningen kom på 155:e plats med tiden 1.29.6 bland veteranerna på 16 km och Rolf Hedlund, SRS, som sprang seniorernas långa bana på 30 km, blev 1 266:e man med tiden 2.34.35.

Bland veteranerna kom 174 man i mål och bland seniorerna 2 897 man. Bäste veteran hade tiden 58.26 och bäste senior 1.38.21.

Limbo på Kockums



Bara en meter skilde mellan skorstenen på "Sea Swift" och tvärbalken på Kockums nya, väldiga bockkran, när fartyget skulle docka ut för slutlig utrustning i oktober. Balken hade hissats upp till 53 meter och skorstenens topp låg på 52 meter över vattenytan. Ansvariga för operationen på Kockums tog inga risker – man hade gjort noggranna mätningar i förväg, som visade att allt skulle gå bra vilket det också gjorde. Operationen gyn-

nades av fint väder och havsnivån var normal. Öresund låg helt spegelblankt när "Swift" bogserades ut ur docka 14.

Kockums nya bockkran blir Sveriges största stålkonstruktion och skall vara helt klar för provkörning i januari 1974 och då skall underkanten på tvärbalken ligga 114 meter över markytan. Några månader senare kommer den att vara helt driftsfärdig.



I samband med att Saléns fotbollslag besökte Klaveness i Oslo togs den här bilden av det framgångsrika laget. Som bekant vann de våra med 3-0 och tog en andra inteckning i vandringspriset.

Klubbmästerskap i golf

Salénrederiernas KM i golf anordnades i år på Wermdö Golf & Country Club, Värmdö den 7 oktober. Klubbmästare blev Sture Ödner, som noterade 83 slag över 18 hål. Clarence Dybeck kom, liksom förra året, tvåa i tävlingen på 84 slag.

En poängbogeytävling med handicap som spelades samtidigt vanns även den av Sture Ödner på 36 poäng och tvåa kom Stefan Lidvall på samma poäng.

SALÉN-NYTT

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