



SALÉN NYTT

NR 1 - Febr. 1974 - ÅRG. 7



När "Snow Land" för någon månad sedan avgick från Göteborg togs denna suggestiva bild av Per-Olow undet en lågsniff med helikopter.

SRS – jubilerande 5-åring

Salén-Nytts innehåll ägnas denna gång i hög grad åt kyldivisionen, den till omsättningen största rederienheten hos Saléns.

Början till dagens moderna kylflotta var små ångfartyg. Det första, "Chr. Matthiessen", inköptes av Banan-Kompaniet redan 1923.

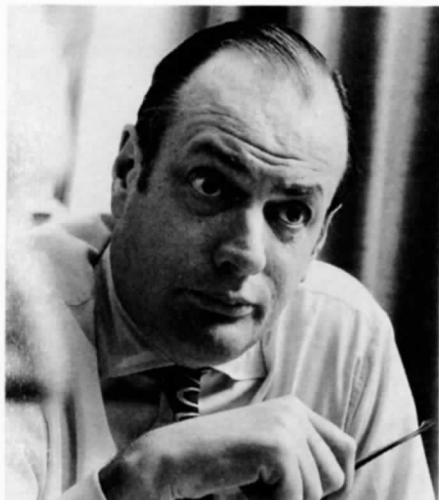
Det första nybygget var "R.H. Sanders", som byggdes som ventilerad fruitcarrier 1931. Tio år senare tillfördes flottan m/s "Sandhamn", det första helkylda fartyget i svenska handelsflottan. SNOW-serien utgör det senaste tillskottet.

Under årtionden var hantering av bananer något av en modernisering för rederiet. Fraktvolymen har under åren varit ständigt uppgående men fraktstrukturen har ändrats. Förr var Saléns och banantransporter nära nog ett begrepp. Enbart så är det inte idag. Bananerna sysselsätter idag en tredjedel av tonnaget, medan resten i huvudsak svarar för transporter av annan frukt, kött och fisk.

För ett år sedan flyttade hela kyldivisionen till Riddargatan 17 – huset på Styrmansgatan hade blivit för trångt. Divisionen har två huvudbeståndsdelar: kylrederiet, som f n äger 17 kylfartyg, och Salén Reefer Services AB – i dagligt tal kallat för SRS – som opererar dels de 17 kylfartygen och dels ett stort antal inchartrade, tillsammans en flotta på 90-talet fartyg.

På sidan två inleder Claes-Henrik Zethelius, kyldivisionens chef och den som varit med allra längst i det spännande spelet om kylfrakterna, med att se på det förgångna och dagens situation. Några av hans medarbetare redogör därefter för olika delar av verksamheten.

En återblick



Under 50-talet och större delen av 60-talet var resultatet av kylrederiets verksamhet helt tillfredställande. Omställningen har därefter stadigt ökat. Efter en period av försämrad lönsamhet är nu trenden åter uppåtgående, vilket till en viss del beror på att det tonnage-överskott, som förelåg under slutet av 60-talet, i stort sett absorberats av ökande godsmängder.

Vi ser optimistiskt på möjligheterna att under kommande år uppnå resultat som motiverar fortsatt kylverksamhet inom Salénrederierna.

Kylfartygen transporterade tidigare huvudsakligen bananer mellan Central-Amerika och Nordkontinenten med enstaka mellanstick med annan frukt- eller kötttransport. Antalet kylfartyg totalt på marknaden var inte större än att man kunde följa deras resor, vilket givetvis underlättade fraktförslagen. Med undantag av bananer var marknaden till långt in på 60-talet en typisk "spotmarknad".

Ett djärvt steg togs av ledningen då man beställde kylfartyg på 375 000 cbft bale. Hur skulle man överhuvudtaget kunna fylla ett så stort fartyg? Men när fartygen småningom levererades visade det sig att storleken på intet sätt hindrade befraktning av dessa "giganter" på världshaven. Kommentarer om "Snow"-serien har varit likartade och kanske kommer det att ta lång tid att vänja befektare till denna storlek. Vi har kanske inom kyl nått optimum när det gäller storlek.

60-talet innebar en koncentration av kyltrafiken i Fjärran Östern och ett utvidgat samarbete med Sunkist. Efter många utredningar började fruktskeppningar på pallar, som under senare år visat sig med undantag av bananer vara ett billigt och effektivt sätt att transportera frukt ännu

så länge. Samtidigt ökade den totala kylflottan i världen snabbt, betydligt snabbare än ökningen av handeln. Det var början till den period av dåliga år som vi nu upplevt.

En uppbromsning av fartygsbeställningar, ökad världshandel, standardökning i många länder och förbättrade lasthanteringsmetoder inger för närvarande förhoppningar om en förbättring av kylmarknaden under kommande år. Ett bättre utnyttjande av ballastresor inte bara med billaster utan också med olika typer av torrlaster, bidrar till förbättrad lönsamhet som vi hoppas på inte bara nu utan även i framtiden.

Det långa och goda samarbete som existerade mellan United Fruit (numera United Brands) och Salén-rederierna sedan 30-talet födde tanken att man skulle skapa ett operationsbolag, som skulle driva den gemensamma flottan. Därigenom skulle man kunna använda tonnage rationellare och i större utsträckning undvika kostbara ballastresor.

Jubileum 1/7 1974

Salén Reefer Services bildades för detta ändamål och började sin verksamhet i juli 1969. Fartygen tidsbefraktades av SRS, som dessutom hade ett antal fartyg på charter från andra rederier. SRS drev redan från starten ca 125 fartyg, vilket var en betydligt större operation än vi tidigare varit vana vid inom kyltrafikavdelningen.



"Iris Queen", ett av SRS' långtidsbefraktade fartyg.

Fartygen var emellertid av så olika kvalitet att alla de fördelar vi räknat med inte kunde uppnås. I samband med en offert från Maritime Fruit Carriers till SRS att chartra hela deras stora flotta på över 40 kylfartyg över en lång tidsperiod överenskomms mellan United och Sa-

lén att United igen skulle driva sina egna fartyg men att SRS fortfarande skulle transportera en stor del av United's bananer.

Det ansågs praktiskt att behålla SRS som ett operationsbolag också i fortsättningen. Detta ledde till en uppdelning mellan kylrederiet, som äger Saléns egna kylfartyg och SRS, som chartrar dem och driver affärsverksamhet som opererar våra egna och alla de övriga kylfartyg som befraktas på kortare eller längre perioder.

36 milj kubikfot

Idag har kylrederiet 17 egna fartyg på sammanlagt 8,3 milj cbft av vilka de 8 "Snow"-fartygen är de modernaste. SRS opererar idag cirka 90 fartyg, inklusive Saléns egna. Totalt förfogar vi över 36 milj cbft varje månad.

Storlek och fart har ökat, kylmaskineriet förbättrats men annars är skillnaden mellan gårdagens och dagens kylbåtar försvinnande liten. De omvälvningar som skett på styckegodssidan från breakbulk till containers, från lift on/lift off till Ro/Ro har ännu inte följts av förändringar i den stora, konventionella kylflotta på dryga 400 fartyg som existerar idag. Detta torde bero på att mer än hälften av dessa fartyg är sysselsatta i bananfart, där man fortfarande lastar och lossar med elevator.

På andra områden tränger emellertid enhetsbehandling av kylgods fram och den stora frågan är väl fortfarande hur framtidens kylfartyg skall se ut. Svaret på den frågan är i stort sett avhängig av hur stor del av handeln med livsmedel som kommer att gå på sk trampfartyg inom kyl och hur stor del som kommer att gå inom linjekonferenserna. En annan problemställning är den som nu diskuteras inom UNCTAD i Geneve, nämligen fördelningen av laster mellan flottor tillhörande exportland, importland och tredje land.

Sven Saléns bananmonopol

När Suezkanalen stängdes i juni 1967 kom Saléns tillbaka till Somali efter ett uppehåll på ca 30 år. I mitten på 30-talet hade skeppsredare Sven Salén monopol på försäljning av bananer från Somali i Italien och ordnade givetvis sina egna transporter. På 50-talet arbetade vi i vårt tycke som pionjärer när det gällde transport av bananer från Västafrika till Ryssland. Få av oss var medvetna om att Sven Salén redan innan andra världskriget varit i Ryssland för att sälja bananer.

Någon schedule-avdelning behövdes inte på 50-talet. Våra fartyg gick fram och tillbaka mellan Central-Amerika och Nordkontinenten med bananer och den enda schedule vi hade var vår bananschedule, som sköttes av Sture Ödner och Adolf Stadtländer i Bremen. Så regelbunden var denna trafik att far-



Bananlastning förr i en latinamerikansk hamn.

tygen alltid hade fullt antal passagerare, som i de allra flesta fall kom till den destination de tänkt sig.

Småningom kom vi in på andra marknader än bananer. Årskontrakt förekom inte, vi arbetade i marknaden både med laster och fartyg. Det var betydligt mer spännande än dagens kontraktssamtal, som mer liknar linjerederiernas operation.

I ballast från Europa till Kina

Transporterna av äpplen och päron kom igång på allvar för Saléns del i mitten på 50-talet, då vi började lasta fler och fler fartyg i Sydamerika under högsäsongen. Men det fanns mängder med äpplen också i Kina och under oktober/november varje år hade vi under en längre period ett tiotal fartyg sysselsatta från Kina till Tjeckoslovakien. Frakterna tillät på den tiden ballast från Europa till Kina men oftast hade vi potatis med från Europa till Colombo.

Under 60-talets första år började vi frakta bananer från Ecuador till Japan och deltog även i transport av fisk. Det var inledningen till den stora trafik vi idag har på Japan. Svängningarna på bananmarknaden var enorma. En dag begärde en av de stora grupperna att vi med kort varsel skulle ställa 25 fartyg inom loppet av en knapp månad. När vi svarade att vi i bästa fall kunde ställa 15 fick Sture Ödner ett personligt telegram från ordföranden i gruppen att det skulle betyda katastrof om vi inte kunde öka antalet. Genom omläggningar lyckades vi pressa upp antalet till mellan 20–25 och tyckte att vi gjort en insats. Dagen därpå fick vi besked att man inte behövde något fartyg! Marknaden hade svängt och när vi insisterade på att vi i alla fall borde få våra kostnader täckta, ryckte man som vanligt

bara på axlarna och talade sig varm för "cooperation".

Samarbetet med Sunkist började så sakta 1964 med ca 200.000 lådor. Småningom kom europatrafiken igång via St. John, New Brunswick, till Rotterdam. Måndagsankomst var lika viktigt då som nu. Konferensen kunde inte garantera detta och därför sände Sunkist under säsongen miljontals lådor citroner med järnväg till St. John där våra fartyg lastade. 1970 i januari kom Fjärran Östern-trafiken från Long Beach igång och sedan dröjde det inte länge innan St. John-trafiken flyttades till Long Beach. 13 milj lådor per år idag, vad månade komma i framtiden?

Vi har också utvecklat vårt samarbete med Castle & Cooke (tidigare Standard Fruit) under de senaste åren.

10% av lasten användbar

Det är givetvis omöjligt att ens beröra alla andra trafikgrenar vi idag är sysselsatta i. Gärna vill man komma ihåg bananer från Hongkong till Nahodka, där vi höll oss kvar så länge stridsaktiviteterna inte var alltför stora. Bananer från Indien till Italien och Ryssland var ett äventyr. Kaptenen på det första fartyget tvingades sitta i sin hytt medan man lastade bananer som aldrig skulle kunna levereras i ätbart skick. Gudskelov friskrev man rederiet och det var sannerligen nödvändigt. 10% kunde användas!

Det slår mig när jag skriver om gångna tider, att vi kanske någon gång borde ha en tillbakablickskväll för att möjliggöra för alla yngre medarbetare att få ett bättre perspektiv på det vi gör idag och avser göra imorgon.

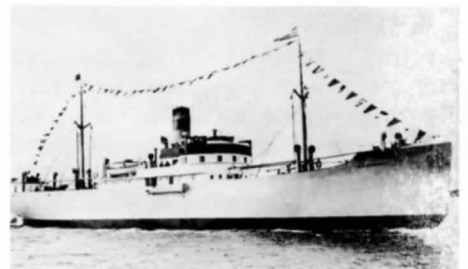
Sven Lantz:

Ett dystert minne

S/S "R.H. Sanders", det första nybygget för Banankompaniet, byggdes 1931 på Fredrikstads M.V. som "ventilated fruit carrier", och försågs med varvets då nya konstruktion, den s.k. ångmotorn. Med sina 15 knop var hon ett av de allra snabbaste fartygen i Nordsjön och det snabbaste i Östersjön. Den första tiden sysselsattes hon på den vanliga banantraden Rotterdam – Limhamn – Stockholm. Hennes höga fart gjorde att rederiet snart nog kom underfund med att hon även kunde hinna upp till norrlandshamn för att där lasta pappersmassa på holländska hamnar.

1932 byggdes hon om till kylfartyg. Alla lastrum, utom fyrens underrum isolerades, och hon försågs med kylmaskineri. I det skicket timechartrades hon av ett italienskt företag och sattes in på Somali. På Somalikusten fanns inga hamnar, utan lastningen försiggick till ankars, en halv eller en sjömil från land, och lasten fraktades ut i små läktare, som roddes. Småningom anskaffades dock en "barca motore" i Mogadiscio och den fick då, när det lämpade sig, bogsera ut de andra.

Lastningen av läktarna tillgick så att medan dessa vid lågvatten stod "high and dry" på sandstranden bars stockarna ombord, och när sen högvattnet kom och läktarna blev flott, togs de ut till fartyget. Hamnarbetare fanns inte utan varje plantageägare sände ut några av sina negrer.



"R.H. Sanders", uppkallad efter en välkänd engelsk bananman.

Lastningsplatserna var Mogadiscio, Merka och Chisimayo och lastningen var i synnerhet under monsuntiden mycket besvärlig. Lastningen tog aldrig mindre än fem dygn, men det hände att vi blev liggande där i elva. Fartygsbotten hann då bli så bevuxen att farten avsevärt sattes ner, varför vi dockade i Genua för bottenmålning varannan resa. En enda gång gjorde vi tre resor utan dockning, men våra 15 knop gick då ner till 9,8!

På den tiden var den normala navigeringsutrustningen för ett fartyg en magnetkompass och ett patentlod. Avstånd från land fick man genom fyrastreckspejlingar av något landmärke, d.v.s. på dagen, när man kunde se dem. Nattetid

Forts. sidan 5

SRS'organisation

I slutet av förra året genomfördes en omorganisation inom SRS, innebärande att två trafikavdelningar nu handhar alla kontraktsaffärer. Inom dessa arbetar både marknads- och operationspersonal. Trafikavdelning I med Thomas Luning som chef koncentrerar sina ansträngningar främst till den västra hemisfären, d v s Nord- och Sydamerika, men även Afrika och Israel. Trafikavdelning II, även kallad "Far East Section", leds av Lennart Hofdell och bearbetar de japanska, australienska och nya zeeländska marknaderna. Dessutom tillhör även Asien och den Östeuropeiska marknaden Trafikavdelning II:s arbetsfält.

Affärer som ligger utanför de båda trafikavdelningarnas ansvarsområden d v s "spot"-affärer och upptagande av tonnage från markanden, åligger den nybildade Chartering-avdelningen.

Den nya Service-avdelningen med Åke Friman som chef består av den gamla lasthanteringsavdelningen samt hamnkaptenernas och "super cargoes" verksamhet.

Övriga funktioner: förändrades inte på något avgörande sätt, men personbyten genomfördes på några poster. Speciellt kan nämnas att Fred Welander övertog chefsskapet för Schedule-avdelningen och att Robert Almström från den 1/1 1974 representerar SRS i Japan. Vidare övertog Göran Norrthon Robert Almströms befattning som C-H Zethelius' assistent inom kylrederiet.

Genom integrationen av marknads- och operationsavdelningarna förbättrades den interna kommunikationen och arbetet effektiviserades i motsvarande grad. Dessutom har Chartering-avdelningen gett oss avsevärt större möjligheter att bevaka den viktiga "spot"-marknaden.

Utlandsrepresentationen

Genom telefon och telegram men framförallt telex kan SRS nästan ständigt få kontakt med vilken plats som helst på jordklotet. Man kunde därför tänka sig att betydelsen av personliga besök skulle ha minskat. Det har dock visat sig att de utvidgade kontaktmöjligheterna lett till ett ökat behov av att förstå och lära känna våra affärsförbindelser och de förutsättningar som påverkar deras handlande.

Det har därför varit nödvändigt att, förutom att företa besöksresor, upprätta Salénkontor med egen personal på ett antal nyckelplatser runtom i världen. De egna representanterna kan på ett helt annat sätt än agenter och mäklare tillvarata våra intressen och tidigt iaktta förändringar som kan ha betydelse för vår verksamhet.



En del av kyldivisionens ledning är samlad till det obligatoriska morgonmötet. Fr v Mats Ruhne, Berndt Lindoff, Åke Markeland, Lars Hallman, Claes-Henrik Zethelius, Göran Norrthon och Lennart Hofdell. Bortresta vid tillfället var Rolf Säterberg på Kontinenten och Bengt Lidén i Fjärran Östern.

Long Beach

Vi har fyra egna utlandskontor. Det största, Salén Interocéan i Long Beach, Kalifornien, startades tillsammans med Marine Chartering i oktober 1969. Verksamheten expanderade snabbt och för-

förbindelser och vi har därför helt nyligen bildat ett eget företag, SRS Tokyo, som vi tror kommer att få något av en nyckelposition för att tillvarata våra intressen i Fjärran Östern.



Erik Baur, chef för Salén Shipping Agencies, Long Beach.

utom agenturen för SRS' egna Sunkist-båtar lyckades man förvärva agenturerna för en del andra rederier, däribland det ryska stillahavsrederiet FESCO. Fr o m 1/1 1974 är SRS ensam ägare till bolaget som samtidigt bytte namn och nu heter Salén Shipping Agencies.

Tokyo

Japan med sitt enorma importbehov av livsmedel har blivit allt intressantare för SRS. Längre har vi haft en man stationerad hos våra agenter Interocéan i Tokyo. Emellertid har detta inneburit vissa begränsningar för SRS att skapa nya affärs-

Buenos Aires

Det äldsta kontoret är Salén Argentina i Buenos Aires, som startades 1958 för att sköta om de stora fruktskeppningarna från Argentina. Under senare år har våra fruktskeppningar i det närmaste upphört. Buenos Aires-kontorets betydelse kvarstår, då dess aktiviteter ej är begränsade till Argentina utan har betydelse även som utsiktspost för hela Latinamerika. Man har även sökt sig till nya verksamheter.

Sydney

Transal, vårt kontor i Sydney i Australien, ligger centralt på denna intressanta kontinent. Kontoret öppnades 16/1 1973 tillsammans med Transatlantic. Idag är det förhållandevis lilla kontoret fullt sysselsatt med att befrakta våra kylfartyg med kött och frukt till olika destinationer bl a Japan, Mellersta Östern och Latinamerika.

Telex och interna informationsflöden

För många är det välkänt att SRS' verksamhet bl a karakteriseras av en stor mängd ändrade beslut vad beträffar fartygens destinationer. Båtarnas slutgiltiga sysselsättning är osäker ända tills första slinget har placerats i lastrummet. Stora krav ställs både på externa och interna kommunikationsvägar för att plötsligt förändrade förutsättningar skall nå fram till berörda parter, och hur löser då SRS sina kommunikationsproblem. Svaret är telex!

Forts. sidan 8

Billaster under 1973

Bilar har befunnits vara mycket lämpliga laster för våra kylbåtar. De är lätta att hantera, kräver korta hamnuppehåll och fordrar i regel föga rengöring efter utlossning.

Från Europa har SRS under 1973 skeppat 37 billaster med totalt drygt 17.000 bilar, varav ca 5 000 SAAB från Uddevalla, huvudsakligen till USEC. 10 laster har gått till Centralamerika/USWC och fyra till Tanzania/Kenya.

Oljekrisen har medfört ökad efterfrågan i USA på europeiska bränslesnåla småbilar, vilket har avspeglats i en starkt ökad efterfrågan på tonnage. Därtill har den vikande efterfrågan i Europa tvingat bilfabrikanterna att exportera för att undvika drastiska nedskärningar i produktionen.

Enbart under januari 1974 slöts åtta laster Kontinenten — USEC med notis på endast några få dagar.

Från Japan skeppade SRS närmare 40 billaster under 1973. De flesta gick till Centralamerikas västkust under kontrakt till K-line och NYK, som upprätthåller linjetrafik mellan Japan och Centralamerika. Övriga laster gick till USWC. För närvarande råder en livlig efterfrågan på biltonnage i Japan och SRS har nyligen avslutat ett par resor till mycket goda frakter. Bilförsäljningen i Japan gick ned med 43% under januari. Detta tillsammans med de japanska bilarnas bensinsnålhet och en förmånlig växelkurs mellan dollar och yen är bidragande orsaker till ökad export av japanska bilar, speciellt till USA.

Personalsituationen

Under 1973 utökades kylflottan med tre fartyg och totalt var vid årsskiftet 73/74 cirka 700 personer anställda för fartygen. Detta är 100 flera än vid föregående årsskifte. Av det totala antalet var 334 befäl och 379 manskap. Det rederianställda manskapet inklusive lärlingar ökade under året med ca 13% och uppgick till 237 vid årsskiftet.

Av de ombordanställda erhöll under året fyra anställning i land inom kylrederiet och ytterligare 57 fast anställda lämnade sin tjänst efter egen eller vår uppsägning. Dessa utgör cirka 11% av den i rederiet fast ombordanställda personalen av såväl befäl som manskap.

Utökningen av flottan och införandet av de tidigare aviserade förkortade tjänstgöringsperioderna, som börjat tillämpas under året, har medfört rekryteringsbetyg som ännu inte helt övervunnits. Vi hoppas dock att kunna förbättra läget under innevarande år. Lediga platser finns således för ett antal intresserade styrmän och maskinister.

Göran Norrthon:

Sjöpersonal på SRS

En mycket stor del av personalen inom SRS är rekryterad bland sådana som tidigare varit till sjöss. Inom SRS' ledning anser man det vara väsentligt för förståelsen mellan SRS och fartygen och för en effektiv operation av SRS många kylfar-

tyg att personalen är väl förtrogen med de speciella förhållanden som ofta råder ombord i ett fartyg.

För att ytterligare öka denna typ av kontakter mellan de ombordanställda och kontorspersonalen beslöt man för ungefär ett år sedan att ha en operatörsplats inom SRS besatt av en äldre styrman från kylfartygen.

Överstyrman Ingvar Wirén var den som först tjänstgjorde under 6 månader i denna befattning och därefter L-G Larsson, som i samband med årsskiftet avlösts av K-J Melander. Erfarenheterna av denna typ av verksamhet har varit positiva, varför nyligen beslöts att utöka den till att istället i fortsättningen gälla två styrmän som tjänstgör i 6-månadersperiod på SRS. En kommer att vara placerad inom Trafikavdelning 1 och en inom Trafikavdelning 2. Förutom K-J Melander har nyligen styrman A Svensson börjat på SRS.

Inom SRS är man övertygad om att denna typ av verksamhet ger goda tillfällen till utbyte av erfarenheter i båda riktningarna.

Kontoren i Japan och Australien



Robert Almström, chef för det nyöppnade Tokyokontoret.



David Newman, chef för kontoret i Sydney.

Forts. fr. sid 3, Ett dystert minne

var enda chansen en pejling av en fyr. Dock fann vi snart ut att vi på ostafrikakusten, där längsta avståndet mellan två fyrar var 360 sjömil och det kortaste 70, kunde få ett skapligt avstånd genom att pejla infödingarnas eldar på stranden, då de alltid låg på ett avstånd av en halv till en sjömil från strandkanten.

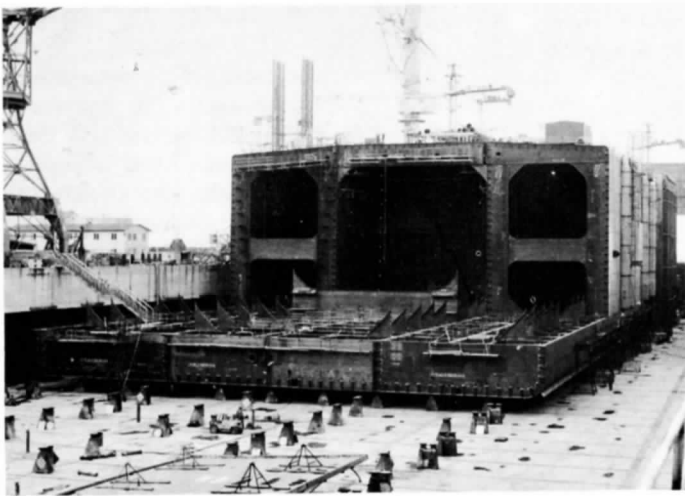
Trots detta rände vi den 18 nov vid 2-tiden på natten, på tredjestyrman-telegrafistens vakt med full fart iland. När befälhavaren och jag, som var förstestyrman, kom upp på bryggan, fann vi att stranden låg på endast ett stenkast avstånd. Vi kom emellertid loss igen, och fartyget hade inte fått några läckor eller märkbara skador. Detta skulle bli vår sista resa för en tid, då vi skulle gå hem till Sverige för att ändras om för oljeeldning. Då "R.H. Sanders" var på väg från Genua till Valencia den 10 dec 1933 eldhärjades hon efter självantändning i bunkerkolen. Fartyget övergavs och strandade utanför franska statens ammunitionsfabrik i St Tropez, kondemnerades, och togs till Genua för upphuggning. Ett eländigt slut för ett så nytt och förstklassigt fartyg.

Att bygga båt

Under de senaste tre åren har ett tankfartyg om 250.000 ton levererats från Kockums i Malmö varannan månad. Sex av dessa var Saléns. Fartygen byggs i serie, vilket innebär att flera nybyggen

ständigt befinner sig i olika stadier av produktionskedjan. Att bygga ett enda fartyg tar från kölsträckning till leverans i regel sex månader.

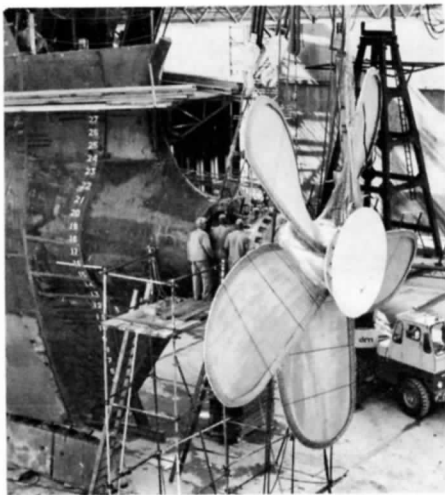
För att något åskådliggöra hur en 250.000-tonnare växer fram, visar vi här en bildsvit från byggandet av "Sea Swift", tagen av Kockums fotografer.



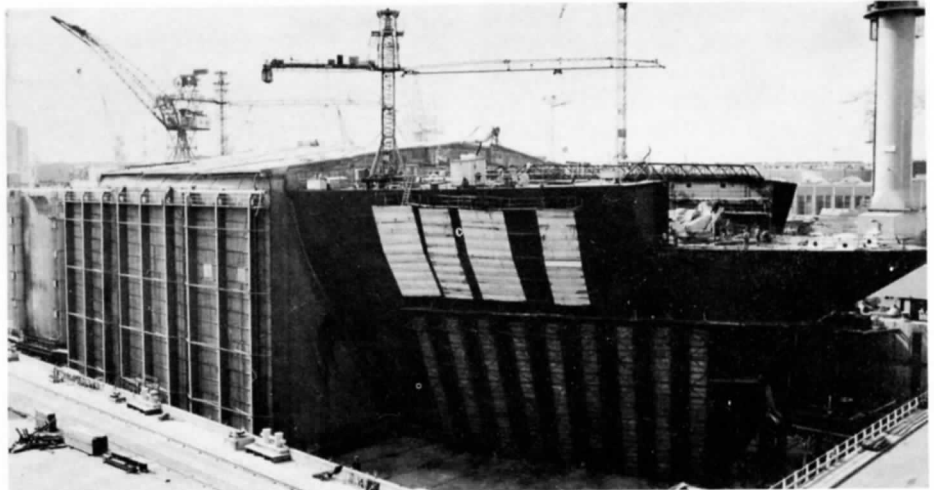
Plåtarna har under tre månader sammanfogats till sektioner i skrovhallen. Sektionerna lyfts till dockan med början med akterdelen. På bilden ses lasttankarna förifrån.



Turbinerna till huvudmaskinen har installerats och pannorna lyfts in.



Propellern monteras på sin axel.



Skrovet börjar ta form. Det målas i det flyttbara huset till vänster.



Däckshuset byggs på land. På bilden transporteras pannkappen med skorsten på en specialvagn för att lyftas på plats.



Fartyget har dockat ut. Vid utrustningskajen avslutas återstående installationsarbeten. Maskineriet provköres. Två månader senare levereras det färdiga fartyget.

"Sea Spray" på grund i Kinesiska sjön

Turbintankern "Sea Spray" gick den 13 februari på grund på Ardasier bank i Kinesiska sjön under resa från Dumai i Indonesien till Kalifornien. Vid grundstötningen blev fartyget läck i förskeppet och blev stående kvar på grundet. Inga ombordvarande skadades och det föreligger ingen fara för vare sig besättning eller fartyg.



Två bärgningsfartyg befinner sig vid haveristen för att assistera samt ett 18.000 tons tankfartyg för erforderlig läktring av lasten. "Sea Spray" tas där efter till lämpligt varv för dockbesiktning.

Omständigheterna kring grundstötningen är under utredning.

Brand ombord "Seven Stars"

Vid en brand den 12 februari ombord t/t "Seven Stars" omkom den 57-årige belgiske svarvaren Vladislav Szajnoha. Överstyrman Sven Pettersson erhöll andra och tredje gradens brännskador på framsidan av kroppen, men i övrigt blev ingen ombord skadad.

Fartyget befann sig i barlastresa från England till Persiska viken, när branden uppstod i centertank nr ett i samband med att en mindre reparation utfördes på skottet mot den förliga barlasttanken. Branden släcktes snabbt och några skador på fartyget uppstod inte.

"Seven Stars" ändrade efter branden kurs mot Walvis Bay, där den skadade fördes iland med hjälp av helikopter. Efter en tids vård på sjukhus i Walvis Bay kommer han att så snart det är möjligt föras hem till Sverige för fortsatt vård. Någon fara för överstyrman Petterssons liv föreligger inte.

Eftersom inga skador uppstod på "Seven Stars", fortsattes resan mot Persiska viken via Kapstaden, där den avlidne fördes iland den 15 februari.

I Kapstaden besiktigades fartyget av Lloyd's Registers representant.

"San Benito" fick brand i maskin — inga personskador

Söndagen den 3 februari råkade Saléns kylfartyg "San Benito" ut för brand i maskinrummet. Brandlarm utlöstes på morgonen medan maskinrummet ännu var obemannat, men personal med tryckluftsmask var snabbt på platsen. Det var dock svårt att avgöra brandens exakta omfattning eftersom maskinrummet då var helt rökfyllt. Sedan man kunnat konstatera att släckning med handeldsläckare icke var möjlig, utrymdes maskinrummet och CO2-anläggningen utlöstes.

Efter ett par timmar kunde man konstatera att elden var helt släckt och vid inspektion av skadeplatsen visade det sig, att skadan hade mycket begränsad omfattning. I förkant av maskinrummet hade eld utbrutit i ett par kabelknippen varvid ett par meter kabel brunnit. Branden hade dock förstört ca 85 kablar mellan fartygets generatorer och huvudtavlarna i manöverrummet, varför fartyget blev helt utan elkraft.

Branden inträffade i starkt trafikerade farvatten endast 5 nautiska mil från Ushant. Lyckligtvis rädde mycket bra väder, varför det aldrig var någon fara för fartyget eller dess besättning. Sedan man kunnat konstatera att det inte fanns någon möjlighet att fortsätta för egen maskin bogserades "San Benito" in till Brest.



Fartyget gick i time-charter för marockanska befaktare och var fullastad med citrus till Dieppe och Antwerpen. Befraktarna accepterade dock att lossa hela lasten i Brest och lossningen påbörjades den 5:e på morgonen. Man kunde konstatera när luckorna öppnades att lasten inte tagit skada av den avbrutna kyl- och friskluftsbehandlingen.

Under lossningen i Brest utfördes provisoriska kopplingar som möjliggjorde att fartyget för egen maskin kunde gå till Lissabon där fullständig reparation har utförts. "San Benito" är nu åter i trafik.

Koncern-kort

- Ferdinand Henning, befälhavare i Saléns kylfartyg, har belönats av Svenska Arbetsgivareföreningen för en konstruktion av mobila livbåtsdävertar. Konstruktionen innebär att dävertarna löper utefter en skena så att de kommer midskepps, varefter livbåten kan firas i sjön.
- "Biskopsö", som såldes till New Kartheria Maritime Co. Ltd., levererades den 28 december 1973 och erhöll i samband därmed namnet "Arhanasia Comninos".
- Den 27 januari gick Götaverkens första licensbyggda B&W K90 GF igång för provkörning i maskinverkstaden. Den skall installeras i nybygge 870, varvets första 138.000-tonnare i den långa 870-serien.
- Götaverkens Ångtekniska skall bygga en komplett sodahusanläggning för Fiskeby AB, Norrköping. Ordern är värd 60 mkr och är den största enskilda order Ångteknik hittills fått.
- "Snow Hill", det sista SNOW-fartyget, går den 4 mars ut på teknisk provtur och kommer att levereras den 15 mars.
- "Sea Swift" anlände den 3 februari till Torshamnen, Göteborg, på sin jungfruresa. Fartyget kom från hamnar i Persiska viken och lossade ca 81.000 ton i Göteborg och fortsatte därefter till Bremerhaven för slutlossning. "Sea Swift" var det största tankfartyg som lossat i svensk hamn.
- Den första av Saléns 355.000-tonnare kölsträcks i april och kommer att levereras i november 1974.

Bottenslagen mäts på "Snow Drift"

För att få bättre kunskap om botten-slag som uppträder i bogen på snabba fartyg kommer Lloyds Registers forskningsavdelning att utföra en rad fullskale-mätningar ombord i "Snow Drift".

Trätdöjningsgivare har installerats och mätningar ombord påbörjats. Mätresultaten skall senare jämföras med en teoretisk undersökning som redan utförts av forskningsavdelningen.

SRS' hjärta

Telexrummet är SRS' hjärta, maskinerna knattrar fram cirka 118 meter text per dygn, vilket betyder 43.000 meter årligen! Till helt nyligen spreds dessa viktiga budskap, innehållande temperaturer, positioner, offerter och instruktioner m m endast medelst 10 kopior. Enligt all tillgänglig telexexpertis förmår inte ens den allra mest lojala telexapparat svälja mer än 10 kopior, varför vi såg oss nödsakade att införskaffa några spökskrivare som producerar ytterligare 5 kopior. Genom att telexkopior sprids till ett stort antal personer tjänar de som externt och internt kommunikationsmedel. Somliga påstår att telex är det säkraste sättet att informera sin rumsgranne om det är dags att gå och äta lunch. Naturligtvis är telex inte det enda kommunikationsmedlet. Telefonerna går varma och varje dag passerar en mängd post.

Trots alla tekniska hjälpmedel såsom snabbtelefon, telefon och telex krävs nog en viss verbal förmåga kombinerad med en blixtnabb reaktionssnabbhet av SRS' personal för att samtidigt kunna tala i telefon, läsa telex och svara på frågor från den skrikande snabbtelefonen.



Gunilla Westling är en av de sex flitigt upptagna telexoperatriserna på SRS.

Neurosoframkallare

Ett ovärderligt hjälpmedel för att frambringa nervösa sammanbrott och neuroser har nu lagts till gamla beprövade

medel såsom telefonen och snabbtelefonen: den lilla personsökaren, som piper så fort man lyckas avlägsna sig utom hörhåll från telefon och medarbetare.

Göran Norrthon:

Erfarenheter från SNOW-fartyg

Det är nu två år sedan "Snow Flower" levererades. Det sista fartyget, "Snow Hill", kommer i mars alldeles före 1974 års högsäsong. I samband härmed kan det vara på sin plats att se på vilka erfarenheter som hittills vunnits av SNOW-fartygen.

Dessa är världens största helkylda fartyg och många har förutspått att det skulle vara svårt att hålla så stora kylfartyg i drift. Endast vid ett tillfälle har något av fartygen hållits sysslolöst utöver normal väntetid på last. Det var när "Snow Storm" under förra vintern i Marseille saknade sysselsättning i cirka två månader efter leveransen. I övrigt har SRS hållit fartygen väl sysselsatta men detta har skett med ett större antal partilaster än för det mindre tonnaget, som är lättare att fylla. Att SRS det senaste halvåret har utnyttjat SNOW-båtarna i mycket stor utsträckning för torrlaster såsom t ex socker, beror inte i



SNOW-fartygen lastar 611.000 kubikfot och gör 22.5 knop.

första hand på att de har varit speciellt svåra att sysselsätta med kyllaster utan än mer på att dessa fartyg har visat sig vara utomordentligt användbara också för denna typ av laster.

I alla hamnar som SNOW-fartygen anlöper har dessa fartyg väckt stor uppmärksamhet och rederiet har fått motta många uppskattande omdömen om fartygen och dess lastvänliga lastutrymmen. Fartygen har dock inte varit helt utan driftsproblem i sitt inkörningsskede. Flera av de först levererade fartygen i serien har haft problem med propelleranläggningen och det är inte förrän nu som rederiets driftsavdelning tillsammans med leverantörerna börjar behärska dessa problem. Dessutom har förstärkningsarbeten måst utföras på fartygens väderdäck. Dessa förstärkningsarbeten har för fyra av fartygen utförts på Götaverken och idag är det bara "Snow Storm" som inte fått dessa arbeten utförda.

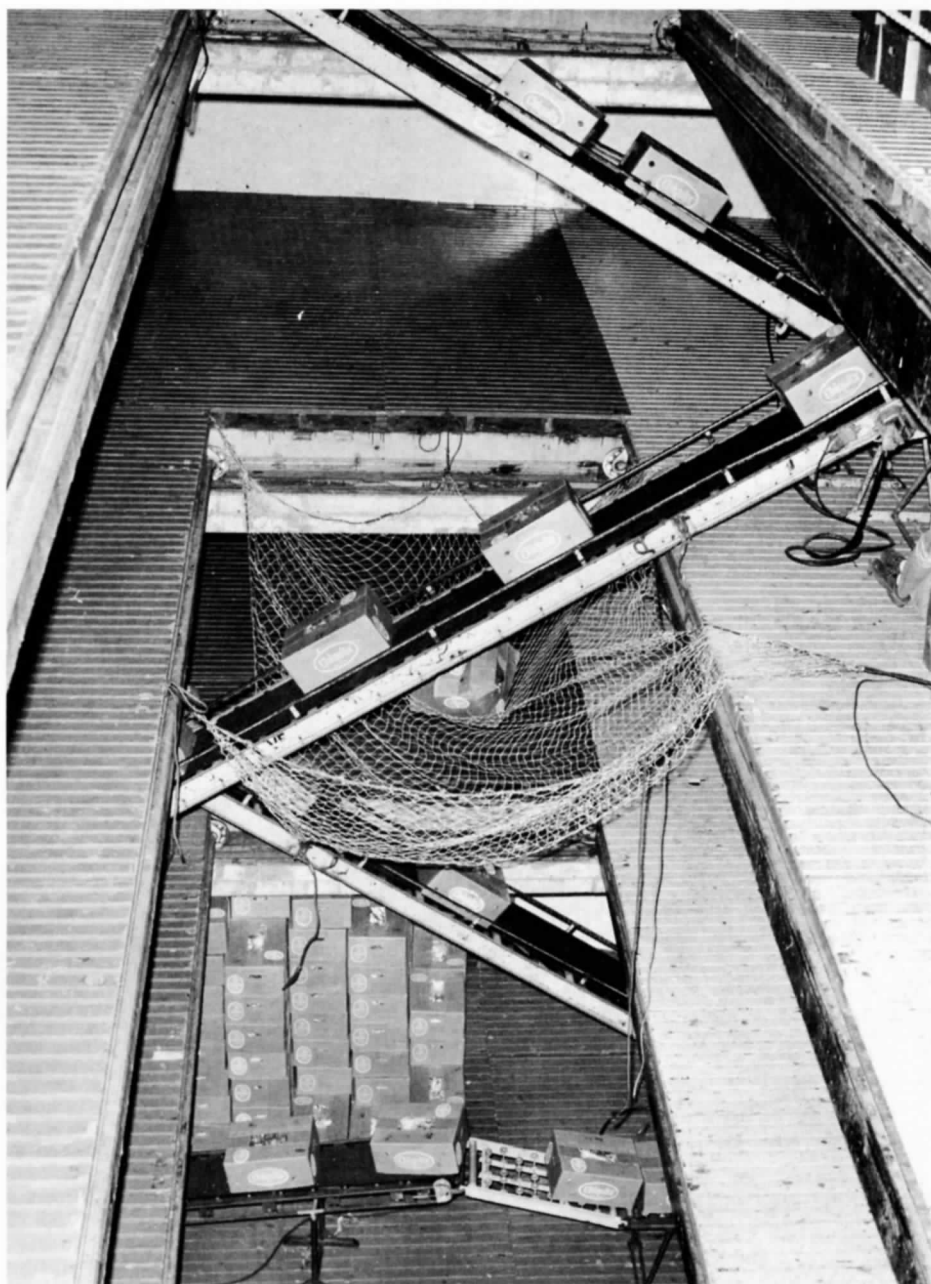
Lasthantering

SRS har som bekant inlett pallhantering på vissa trader under senare år, men uppmärksamheten har även inriktats på förbättring av hanteringen av konventionellt hanterad last. Förbättringar har därvid erhållits genom tex utplacering av lastinspektörer i de viktigaste hamnarna. Avlastarna uppmanas på olika sätt att förplanera leverans av last. Blockstuvning till B/L utföres, vilket möjliggör utlevering av last i destinationshamnarna utan onödigt tidskrävande och kostsamt sorteringsarbete. Lastkvaliteten och expeditionen förbättras genom förslingning av last i lucköppningarna. Produktionsbefrämjande stuveriavtal, samt modernare lasthantlingsutrustning har införts i många hamnar. Sammanfattningsvis har vi funnit att relativt begränsade åtgärder kan förbättra fartygens expedition och reducera hantlingskostnaden högst avsevärt.

I de flesta hamnar, speciellt i industri-länderna, har vi emellertid erfarit att det blir allt svårare att finna arbetskraft, som är villig att utföra det krävande kroppsarbete, som är förenligt med konventionellt stuvad last. Det är därför realistiskt att räkna med att det inom 5–10 år kommer att bli mer eller mindre omöjligt att basera lasthanteringen på användandet av manuell arbetskraft. Exempelvis aviseras redan idag en extra straffavgift av 50% av den normala stuverikostnaden vid konventionell hantering i en del japanska hamnar. I vissa hamnar prioriteras de fartyg vid tilldelning av kajplats, som kan garantera en snabb expedition. Det är troligt att likartade svårigheter kommer att bli allt vanligare inom de närmaste åren. Kylfartygsoperatörerna måste i likhet med operatörer av andra fartygstyper gå över till en mekaniserad hantering för att överhuvudtaget kunna lasta och lossa sina fartyg.

Större delen av nu existerande kylfartyg är emellertid konstruerade för transport av konventionellt skeppade kylda och frysta livsmedel, tex bananstockar, hela djurkroppar etc. Fartygen är följaktligen ej idealiska för tex hantering av enhetslast på grund av jämförelsevis svag och ojämn grating, sluttande fartygssidor etc.

Ett undantag är SNOW-serien, som är "pallvänlig" med flushdäck, vertikala sidokott, jämn mellandäckshöjd etc. Dessa fartyg representerar emellertid en liten del av alla de kylfartyg som opereras av SRS, varför avsikten är att anpassa så många som möjligt även av de övriga lämpligare fartygen till de nya lasthantlingskraven.



"Snow Flake" lossar Chiquita-bananer i Göteborg.

Trallen ses över och testas för att möjliggöra hantering av pallar med gaffeltruckar eller palltruckar. Olika typer av luftkud- dar utprovas för säkring av enheterna. En viss del av tonnaget bör troligtvis för- ses med egen truckutrustning för enhetshan- tering, då det på många håll i världen är svårt att genom stuverierna erhålla för kylfartyg lämplig utrustning.

SRS räknar med att genom dessa åtgärder kunna anpassa fartygen till en mekaniserad hantering. Därigenom ges möjligheter att erbjuda god service till kunderna även med dessa konventionella fartyg.

Genom det halvpermanenta sidokotts- arrangemanget blir fartygen flexibla och kan lasta såväl enhetslast som konventionellt stuvad last. De kommer att utgöra en tillfredsställande övergång från det konventionella kyltonnaget till nästa generation av kylfartyg, som från början blir bättre anpassad till en mekaniserad lasthantering.

Dessa fartyg kommer nu att för- ses med vertikala, halvpermanenta sidokott.



Pallskott av den nya halvpermanenta typen. När lasten inte är pallad, sätts pallskotten upp mot fartygsskotten.

Forts. kyldiv. nästa sida

Scheduling

Schedulegruppens målsättning är att med minsta antal fartyg och kortast möjliga ballasting täcka alla kontrakterade laster cirka 5 månader före lastningsdag. Då fartygens positioner inte kan betraktas som någorlunda tillförlitliga förrän 4–6 veckor före lastning har vi indelat vår planeringsperiod i 1–4 veckors definitivschedules och 5–12 veckors preliminärschedules samt 13–20 veckors dataschedules. Schedulingen är rullande vilket innebär att 13–16 veckors dataschedules var fjärde vecka rullar in i 9–12 veckors preliminärplaneringen under förutsättning att datamaskinens schedullösningar är godtagbara. Om så ej är fallet görs manuella justeringar eller omkörning med justerad input.

Försening ställer till trassel

Omschedulinger måste ibland göras i våra definitiva 4–veckors schedules p g a fartygens förseningar i hamnar och till sjöss eller ändringar i lastdagar, laststorlekar m m. Dessa ändringar med kort varsel ställer ofta till svårigheter för de berörda fartygens rederier med reservdelar, proviant, post, sjöpersonal, torrdockning m m. För befaktarsidan uppstår även problem vid dessa ändringar då fartygen i allmänhet redan är nominerade och alla förbindelser gjorda för att lasta ett visst fartyg. Nominerat fartyg kan i regel ej substitueras utan befaktarens medgivande. Trots dessa nackdelar är vi i vissa situationer tvungna att göra ändringar



Saléns betjänas av Nordeuropas största datacentral, en CDC System 6600, belägen i Västberga. Rederiets terminal, där bilden är tagen, ligger på Styrmanngatan. Fr v Per Andersson, Lasse Lönnberg, dataterminalens chef, och Monica Nyberg.

för att klara våra åtaganden eller för att göra en extra affär.

Nordeuropas största datamaskin

Dataschedulingen körs via en terminalanläggning på nordeuropas största datamaskin. Före en körning matas maskinen med fartygens öppetpositioner (öppetdatum och hamn efter avslutad resa i 1–12 veckors planeringsperioden) och lastdata (lastningsdatum, laycan, laststorlek i kubikfot eller bananboxar). Datamaskinen matchar fartygspositionerna mot lasterna tillsammans med fasta data i

form av distanstabell, fartygens fart, storlek, flaggrestriktioner m m.

Output blir schedules sorterade per befaktare och listor med hela flottans sysselsättning samt nya öppetpositioner. En normal körning på 8–10 veckor omfattande 90 fartyg och 120 laster upptar hela datamaskinens minneskapacitet och kostar upp till ca 2.500 kronor. I allmänhet är ca 80% av datamaskinens scheduleförslag direkt användbara för schedulegruppens vidare planering.

Cargolux tar över Loftleidirs underhållstjänst

Den 1 januari övertog Cargolux Loftleidirs underhållstjänst i Luxemburg. Det innebär att Cargolux i fortsättningen kommer att helt ta hand om underhåll av sina egna maskiner av typ Canadair CL-44 med swing-tail och DC-8-61 jet.

Överenskommelsen innebär vidare att Cargolux även övertar den till omkring 100 personer uppgående personalen från Loftleidirs underhållstjänst. Därmed ökar Cargolux personalstyrkan på marken till 180 personer förutom 19 flygbesättningar. Huvuddelen av besättningarna är isländare, men i övrigt har personalen ett i högsta grad internationellt mönster med inte mindre än 14 nationaliteter representerade.

Cargolux ägs av Saléns, Loftleidir och Luxair, Luxemburg.

Finnboda till Götaverken

Som en följd av den beslutade samordningen mellan varven inom Salénkoncernen har Finnboda Varf inordnats under Götaverken.

I överensstämmelse härmed har Sture Ödner lämnat uppdraget som styrelseordförande i Finnboda Varf och ersatts av Hans Laurin, Götaverken. Finnbodas verkställande direktör, Sven Johansson, har lämnat chefskapet för varvet och knutits till Salénrederiernas koncernstab för att biträda koncernledningen i särskilda internationella försäljningsuppdrag.

Ny verkställande direktör i Finnboda-gruppen är Lennart Lindau, koncernstaben.

I samband med dessa förändringar har Ekenbergs Mekaniska Verkstad överförs från Finnboda Varf till Salén & Wicander.

396 ton kaniner i lasten

"Snow Flake" var den första av SNOW-fartygen som lastade i Kina. Det hände under senare hälften av förra året. Och vad var det för typ av last hon tog in? Jo, här är ett axplock:

210.000 grishalvor

396 ton kaniner

436 ton ägg, vitan för sig och gulan för sig

167 ton grishjärtan, lever och tarmar.

Totalt lastade "Snow Flake" den gången 7.600 ton i Shanghai och Tsingtao.

I januari anlöpte "Snow Flake" Göteborg för första gången med last. Anlöpet varade endast över en dag, då 250.000 kartonger bananer från Panama lossades. Med anledning av sitt besök i Göteborg blev "Snow Flake" föremål för en hel del uppmärksamhet i pressen.

Salénare på kinaresa besteg "muren" och gästade folkkommun

Den numera traditionella årliga resan till Kina för förhandlingar med den kinesiska befraktningsorganisationen Zhongzu be-
träffande kommande års transporter ägde rum i slutet av oktober/början november. En delegation bestående av Björn Byrfors från torrlastdivisionen, Janek von Perner och jag själv från kyldivisionen gav sig i väg från Stockholm en kall fredagsmiddag på den långa resan. Redan i Köpenhamn blev resan plötsligt 7 timmar längre på grund av att vår maskin var behäftad med ett tekniskt missöde. När vi slutligen var på väg, knastrade det till i högtalarna och kaptenen – på det övertygande lugnande sätt som är flygkapteners eget – ursäktade sig för förseningen med följande kommentar: "Vi ber om ursäkt för förseningen, men den alternativa kärria som vi skulle ha, dök aldrig upp så vi fick ta den som ursprungligen var avsedd för denna flugt".

Ja, då sjönk man verkligen komfortabelt tillbaka i fåtöljen och kände sig lugnad av denna "psykologi för massorna på ett högt plan".

DC-8 från Cargolux i Bangkok

Bangkok flimrade förbi som ett våtvarmt omslag när vi bytte plan för nästa stop, Hongkong. När vi skulle embarkera Cathay Pacific-kärran dök en syn upp som kom Salén-hjärtat att klappa snabbar icke enbart av tropikvärme utan även av stolthet. En av de nya Cargolux-jetarna landade och fick finna sig i att bli förevigad.

Efter några timmars vila och justering av tidsskillnader i Hongkong var delegationen på väg med tåg till första anhalten i Kina, Kanton. Förväntningarna var stora hos "noviserna" Byrfors och von Perner som skulle se Kina för första gången och glädjen var stor hos mig som skulle få återse detta intressanta land för tredje året i rad.

Kinesisk gästfrihet

Från Kanton flög vi sedan med minsta möjliga tidsmarginal till Peking, där sent på söndagskvällen våra vänner från Zhongzu mötte på flygplatsen med den värme, vänlighet och uppriktiga gästfrihet som alltid gjort besöken i Peking till angenäma upplevelser.

Givetvis skulle Ian Fleming skildrat det hela annorlunda.

"Ur mängden av anonyma och främmande gestalter lösgjorde sig en kines, som ljudlöst gled upp vid vår sida och viskade: 'I am your agent. The name is Chiao. – W.S. Chiao. Hand over your passports quickly!'"



Björn Byrfors i kretsen av medlemmar i en folkkommun

Även färden från flygplatsen till hotellet i den kinesiska natten skulle givetvis kunna skildras på olika sätt, speciellt som uppenbarligen strålkastare betraktas som onödig extrautrustning på bilar i Kina, där man kanaliserar alla fordonets inboende el-resurser via signalhornet i stället.

Våra dagar i Peking fylldes av intressanta upplevelser på samma sätt som vid tidigare besök, tack vare den enastående vänlighet och gästfrihet som är kinesens adelsmärke. Den kinesiska muren bestegs tillsammans med våra vänner från Zhongzu, den förbjudna staden erövrades, Ming-gravarna nedstegs uti, Pekingankan slöks, Pekingoperan applåderades och Sommarpalatset beundrades i senhöstskrud.

80.000 tons årskontrakt

Affärerna då, kanske någon vän av ordning försiktigt vill påpeka. Jodå, de utomordentligt komplicerade förhandlingarna har avslutats med ett nytt kontrakt avseende allt från frusna grisar till grodlår. Totalt omfattar kontraktet över 80.000 ton.

Utöver ovanstående omfattande program fick vi även tillfälle att besöka en folkkommun och hälsa på en familj bland de ca 35 000 människor som bodde och verkade där. Som framgår av bilden ovan tog folkkommunen torrlastdivisionen spontant till sina hjärtan.

Gardinförsedda limousiner

I övrigt kan anmärkas att priserna stigit ordentligt i Kina de senaste 12 månaderna för hotell, taxi, antikviteter och andra utgifter som drabbar utländska gäster. Med kinesisk logik och sinne för det ekonomiska är det t. ex. betydligt dyrare

att färdas med en ny ehuru liten japansk taxibil än att värdigt låta sig framföras i äldre, rymligare och gardinförsedda limousiner av inhemskt märke. Sic! Matpriserna har även rört sig uppåt, men inte så våldsamt. Numera får man dock betala flera kronor för en generös portion kaviar och vill man därtill svinga en bägare kan man med lätthet bli av med ytterligare någon krona.

Således fyllda av nya och intressanta intryck, överväldigade av den kinesiska gästfriheten och spontana vänligheten, bröt vår lilla delegation upp från Peking efter en vecka; Janek von Perner för att studera några kinesiska hamnar, Björn Byrfors för att återvända till Stockholm och jag själv för att i Hongkong, Kuala Lumpur och Bangkok vidare utforska potentiella kylmarknader och andra projekt av intresse för kyldivisionen.

Bengt Lidén

Kassett-TV

Saléns har beställt utrustning för kassett-TV till samtliga fartyg. Programservicen, som skall ombesörjas av Valfärdsrådet, kan dock inte komma igång förrän tidigast i maj, när Kommunikationsdepartementet ännu ej beviljat anslag till verksamheten från Valfärdsrådets fonderade medel.

Vi beklagar denna oförutsedda fördröjning av igångsättandet. Allt göres för att påskynda ärendets behandling och vi hoppas att i nästa Salén-Nytt kunna meddela departementets beslut i ärendet.

De besvärliga kalorierna, del II

Förra gången kom vi fram till de besvär kalorierna ställde till med i våra bostäder till lands och till sjöss. Vi konstaterade då, att kall luft kunde blåsas in i hytterna till sjöss för att sänka temperaturen, och därmed är vi framme vid den egentliga orsaken till dessa funderingar runt kalorierna.

Den del av Salénkoncernen, som i dag kallas SRS och Kylrederiet, har ju byggts upp på möjligheterna att bemästra de svårigheter kalorierna ställer till, när det gäller att transportera frukt och annat kylt eller fruset gods.

Om frukt utsättes för den normala temperatur, som råder, där den odlas, mognar den relativt fort och kan inte transporteras några längre sträckor, innan den blir övermogen och inte kan användas.

Kan man däremot sänka temperaturen i frukten, bromsar mognaden, och frukten kan transporteras långa sträckor utan att bli fördärvad.

Motsvarande förhållande gäller många slags livsmedel och andra varor.

Detta är grunden för tillkomsten av kylfartygen, där man behärskar temperaturen i lastrummen. Temperaturen är helt beroende på tillgången på kalorier. Finns det för många blir det, som tidigare antytts, för varmt, och finns det för få,

blir det för kallt. Man måste således tillse, att tillgången på kalorierna är lagom. Normalt har vi för många kalorier, för att det skall vara nyttigt för lasten, och därför gäller det att minska antalet kalorier, så att det blir rätt temperatur i lastrummen.

Låt oss först se, varifrån kalorierna kommer. Solen är redan nämnd som den största leverantören av kalorier. De värmer upp våra fartyg och försöker tränga in i hytter och lastrum hela tiden. Därför isolerar vi runt skott och däck i hytterna och lastrummen, men trots detta tar sig en del kalorier in och höjer temperaturen. Frukt, som håller på att mogna, alstrar själv en mängd kalorier, och när frukten är i lastrummet, höjs ju temperaturen av dessa kalorier. Frukten andas och behöver därför frisk luft. När sådan blåses in i lastrummen, tar den en mängd kalorier med sig in, som också höjer temperaturen.

Vad gör vi då för att förhindra dessa temperaturhöjningar? Jo, vi vet, att kalorierna alltid vandrar från en varmare plats till en kallare, och därför placerar vi kylbatterier i alla lastrummen och i den luft, som med fläktar cirkuleras i hytterna. Genom dessa kylbatterier pumpar vi något kallt. Batterierna blir kalla, och kalorierna börjar vandra in i dem. I kylrederiets båtar pumpar vi brine (saltlösning) genom batterierna, och när kalorierna kommit in i brinen, följer de med till den s k brine-kylaren. I denna passerar brinen genom rör, som hålles kallare på utsidan av kylmedium (vanligtvis freon),

som kokar (förgasas) under lågt tryck. Detta låga tryck åstadkommes av en kompressor, som pumpar runt kylmediet och tar med sig kalorierna. Efter kompressorn är kylmediegasen varm och har högt tryck. Den måste då kylas och kondenseras (förvandlas till vätska) i en kondensor, där tuberna hålles kalla av sjövattnet. Eftersom sjövattnet är kallare än kylmediet, vandrar kalorierna över dit och följer med ut i havet.

Vi uppnår således en lägre temperatur i våra lastrum och hytter genom att transportera ut ett antal kalorier i havet. Ju mera brine, kylmedium och sjövattnet vi pumpar, ju kallare blir det i lastrummen. Havet, som tar emot alla kalorierna, uppvärms givetvis i motsvarande grad, men antalet av våra kalorier är inte stort tillräckligt, för att detta skall kunna mätas under normala förhållanden. Havet påverkas ju också av naturens andra kalorieleverantörer och kalorigörbrukare, men det är en annan historia.

Som nämndes i början av det här kåseriet, är snart kaloriernas saga all och vi övergår till att med kilowattens hjälp transportera joule från våra lastrum till havet.



**Rånarhot
strypa
bankkvinna**

En 20-årig beväpnad rånare kom vid 17.15-tiden på tisdagen på SE-banken vid Drottningg. 50 i Stockholm och krävde större summa pengar. Ute strypte eller skjute rånaren.

5
nå
en.
J
po'
17
n
ε
)

En kväll i januari var Lennart Kleberg – inköpare på Saléns tankrederi – som vanligt på väg hem efter arbetets slut, när han blev vittne till hur en yngling just gjorde hold-up mot SE-Bankens kontor på Drottninggatan.

Rånaren tvingade under pistolhot bankens kamrer att stoppa ner cirka 30.000 kronor i en plastpåse och med den och en kvinnlig banktjänsteman som gisslan återlämnade han mot utgången till Klarabergs-

gatan. Här ingrep kamrern och Lennart och kastade sig över rånaren och höll honom nedtryckt mot golvet tills polisen kom. Alla pengarna kunde återlämnas och ynglingen sitter nu bakom lås och bom.

Dagen efter det inträffade visade banken sin uppskattning genom att sända ett jättefång blommor och en check till Lennart på kontoret.



Lennart Kleberg – hård i nyporna.

Sevärd utställning på Sjöhistoriska

"Att hitta över hav" heter en utställning om navigeringsteknik som pågår på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Besökaren får stifta bekantskap med en rad avancerade hjälpmedel, som utnyttjas av navigatörerna i våra moderna fartyg.

För salénare kan det vara av intresse veta, att en modell av "Sea Soldier" (255.000 ton) ingår i utställningen förutom en del färgfoton i storformat av våra fartyg.

Museet har bett kapten Karl-Ewert Ström, vår erfarne tankskeppare, att hålla en serie föreläsningar i samband med att utställningen visas för större grupper. Man har även lovat arrangera en speciell visning i mars för anställda vid Saléns och då kommer Karl-Ewert Ström att vara ciceron. Om någon, som inte är anställd i företaget, även vill vara med vid detta tillfälle, går det bra. Anmäl er i så fall direkt till kapten Ström.

Frakt- och bunkermarknaden (15/2-74)

Kylmarknaden

Den gynnsamma trend som beskrevs i förra numret av Salén-Nytt har fortsatt även under den gångna perioden. De större fartygen har i stor utsträckning varit sysselsatta med torrlaster till goda frakter. I USA är efterfrågan på utländska bensinsnåla bilar mycket stor bl a till följd av energikrisen. Detta har medfört en kraftig efterfrågan på tonnage för fraktning av bilar till USA från såväl Europa som Japan. Frakterna för dessa skeppningar är mycket goda.

Efterfrågan på kyltonnage är stor och få fartyg rapporteras lediga för befraktning på kortare period. Tillsammans med de ovan nämnda faktorerna har detta inneburit att SRS har kunnat hålla sina fartyg väl sysselsatta också på de resor som normalt är i barlast.

Fruktskördarna på södra halvklotet rapporteras allmänt vara goda, vilket bör för kyltonnaget medföra gynnsamma frakter de närmaste månaderna. De höga bunkerkostnadernas inverkan på frakterna medför problem för våra befraktare men det är ännu för tidigt att avgöra om vi kommer att få vidkännas minskning av kvantiteterna av vissa varuslag på grund härav.

Tankmarknaden

Det råder fortfarande stor ovisshet på marknaden som kännetecknas av oljebolagens stora utbud på eget eller tidsbefraktat tonnage samt att det konstant finns tillgång på ca ett 30-tal fartyg i Persiska Viken om tillsammans 1 1/2 - 2 milj tdw i spotprompta positioner. Trots detta betalas nu för tonnage i 100.000-tonsklassen, lastklara i prompta positioner omkring W 110 och för 250.000-tonnarna W 67,5/80. Under sämsta tänkbara förhållanden i december månad fick vi W 72,5 för "Sea Spirit" för lastning på tre platser i Persiska Viken till två platser i Europa. "Seven Stars" fraktades för två resor med dellaster på 64.000 respektive 84.000 ton från Nordafrika till kontinenten och fick W 134 respektive W 130. "Seven Stars" har därefter fraktats och levererats för en 3 års T/C till \$ 5.-, vilket med dagens bunkerpriser motsvarar W 150.

Innan en politisk lösning av krisen i Mellanöstern är nådd, är oljebolagen osäkra på sina leveranser av olja för framtiden, vilket resulterar i mycket ringa aktivitet på periodaffärer. Ett snart beslut om att häva oljeembargot till Amerika och en fortsatt tendens till lägre olje- och bunkerpriser kommer givetvis att ge stabilitet åt marknaden. Periodmarknaden är därför avvaktande med mycket få gjorda avslut.

Ett par bör dock nämnas. Det statliga, brasilianska oljebolaget FROTA fraktade i slutet av december två italienska nybyggen på 393.700 tdw för 5 års T/C till \$ 3.- för leverans i oktober 1977 respektive maj 1978, vilket motsvarar W 85.

Torrlastmarknaden

Sedan rapporten i decembernumret har marknaden stabiliserat sig på en något lägre men dock helt tillfredsställande nivå och resultaten ligger f n över vad som budgeterats. Någon kraftigare verkan av den av många ekonomer förutspådda konjunkturedgången har vi ännu så länge ej känt av.

De mycket höga bunkerpriserna åter naturligtvis upp en stor del av inseglingen. För ett fartyg som "Nordic Wasa", som bränner ungefär 40 ton bunkers per dag, innebär ökningen av bunkers från tidigare cirka 75 kr per ton till nuvarande cirka 375 kr en kostnadsökning på 12.000 kr per dag. Det är ju i och för sig helt fantastiskt, speciellt med tanke på att bara för 18 månader sedan var den totala inseglingen per dag inklusive bunkers cirka 12/15.000 kr per dag.

Tiderna förändras och som ytterligare exempel härpå kan nämnas att ett 30.000 tons bulkfartyg, som det vi köpt nyligen från USUKI-varvet i Japan för 12 månader sedan, kostade ca 35 milj kronor. Idag vill varvet ha cirka 55 milj kronor.

Att med dessa höftiga svängningar i kostnaderna säga något om framtiden är svårt, men ännu så länge tycks det föreligga ett stadigt behov av torrlastfartyg i våra storlekar och de frakter som betalas är bra, varför vi tror att man kan se med viss tillförsikt på 1974.

För de större storlekarna märks utan tvekan att många kombinerade fartyg gått från olja och in i torrlast. Frakterna har därför sjunkit mer för fartyg över 50.000 ton men även här är nivån fortfarande hygglig.

Bunkersituationen

Oljekrisen är delvis över. Detta innebär emellertid inte att tillgången på bunkers är obegränsad. Restriktioner finns fortfarande, men någon risk att fartyg behöver läggas upp föreligger inte. Prismässigt kan man skönja tre nivåer: de redare som traditionellt opererat utan bunkerkontrakt får ofta betala priser som ligger över oljebolagens prislistor. På nästa nivå ligger kontrakterade redare som fortfarande betalar kontraktspris men hoppas på rabatter längre fram när tillgången på olja stabiliserats. Den tredje prisnivån, den lägsta, finns i vissa begränsade områden, där man redan har överskott och där priserna kan pressas ner under prislistor-

Bröllopsresa med supertanker

Det är säkert inte många som gjort sin bröllopsresa med en 250.000-tonnare. Det har emellertid Monica och Allan Gyllenlind och båten de nygifta reste med var Saléns "Sea Splendour". Allan var maskinist ombord och för hans blivande fru var det premiär på ett så stort flytetyg.



De nygifta skär bröllopstårten ombord.

De har bett att genom Salén-Nytt få tacka alla ombord för att de blev så utomordentligt väl omhändertagna. Så här skriver Monica vidare: "Ordentligt gifta blev vi. Först vigdes vi i Sjömanskyrkan. Min bror var best man. Sedan vigdes vi ännu en gång på svenska ambasaderna. Myndigheterna ville ha det så. Sea Splendour skulle gå till Lissabon på varv en vecka. Det blev en lagom tur för mig - det var en upplevelse. Och sedan fick vi en vecka i Portugal tillsammans. Det var en underbar bröllopsresa".

Salén-Nytt ber att få lyckönska.

Gamla Salén-Nytt efterlyses!

Vårt arkiv av tidigare årgångar av Salén-Nytt har tyvärr blivit åderlätet och vi väddar på detta sätt till alla som har exemplar av nr 1/68, 4/71 samt 4/72 och som kan tänka sig att avvara dem att höra av sig till oss. Vi betalar marknadens högsta pris.

na. På grund av de höga bunkerkostnaderna har frakterna i vissa fall nått en nivå där det är svårt att få last i fartygen. Vissa tecken indikerar att bunkers kan bli avsevärt billigare längre fram i år.

Sedan december 1973 har våra priser gått upp med mellan 275 och 325 procent utom i USA där fördyringen begränsats till hälften.

Konst för 7.000 utlottas i maj

Kulturföreningens konstsektion har redan vind i seglen. Efter uppropet i förra Salén-Nytt har många anmälningar till vårens stora utlottning av konst duggat in både från fartyg och kontorsanställda. I början av februari låg siffran vid 80 och vår förhoppning är, att denna innan februari månads utgång – anmälningstiden har utsträckt – skall ha ökat till 150. Det skulle betyda att konst för i runt tal 7.000 kronor kommer att lottas ut i vår – 3.500 kronor i anmälningsavgifter och lika mycket från företaget.

När anmälningstiden utgått den 28 februari kommer följande att hända. Var och en som anmält sig erhåller ett bevis, som dels bär det nummer med vilket vederbörande kommer att delta i lotteriet, samt dels anger på vilket sätt medlemsavgiften, 25 kronor, skall inbetalas.

Inköpsnämnden, som är av miniformat denna första gång (Brita Bergschöld och Gösta Ekeström), anskaffar därefter konstföremål till ett antal som motsvarar 10% av antalet deltagare i lotteriet. En förteckning över inköpen sänds till samtliga deltagare med uppgift om konstnärer, teknik och konstverkens namn.

Själva utlottningen är planerad att äga rum den 15 maj vid en festlighet, om vars detaljer det ännu är för tidigt att orda. Dragningen ger vinnarna *valrätt* till det stora tillfälle ungefär 10 dagar senare, då var och en av vinnarna i tur och ordning kommer att få utse det konstverk som fallit vederbörande bäst i smaken. Mellan dragningen och Dagen V (som i val) kommer konsten att finnas till allmänt påseende i matsalen på Styrningsgatan 2.

Många av de ombordanställda, som deltar i lotteriet, kommer inte att kunna ställa upp vare sig vid dragningen eller valet. Omedelbart efter dragningen avser vi därför att sända telegram till alla sjöfarande som vunnit, så att de kan utse och underrätta någon lämplig, landbase-rad suppleant, som i vinnarens ställe infinner sig till val. Tidigare hade vi tänkt oss att sända fotografier av konsten till vinnarna, som med ledning därav själva skulle kunna göra sina val, men den tanken har fått överges av praktiska skäl. Uppdraget att välja vinst kan även lämnas till inköpsnämnden.

Väl mött i maj!



Visans Vänner underhöll på Saléns

En rad medlemmar ur Samfundet Visans Vänner i Stockholm var en kväll i januari samlade i Saléns nya personalmat-sal på Styrningsgatan, där de gav underhållning på högsta visnivå för ett 100-tal musikälskare från företaget och deras anhöriga. För många av medlemmarna i Samfundet var lokaliteterna ingenting nytt – på gamle chefens tid hade Samfundet och Svenskt Visarkiv en naturlig förankring där.

Initiativet till Samfundet Visans Vänner tog Evert Taube 1936. Tillsammans med borgmästare Gunnar Fant, sällskaps-förste och mångårige preses till sin död, och Sven Salén utgjorde han den ursprungliga trio, som räknas som sällskaps-förstas tillskyndare.



Evert Taube kunde inte vara med på Saléns denna gång, men det var däremot Gull Åkermark, som på den här bilden från 50-talet ses tillsammans med vår nationalidol.

Genom sitt intresse och sin generositet blev Sven Salén, själv vissångare och visdiktare, Visans Vännerens verkliga stöttepelare. Brita Troell sände kallelser till glada visafnarnar, oftast på Den Gyldene Freden. Allt gick informellt till, utan protokoll och årsavgifter, man sjöng och spelade luta och gitarr till inbördes förnöjelse. Prins Eugen och Prins Bertil – fortfarande samfundets höge beskyddare – Arthur Engberg, Albert Engström, Isaac Grünwald och många andra konstnärer mötte upp, liksom lutsångare och trubadurer.

Då Styrningsgatan 4 inköptes till Salénrederierna fick Visans Vänner en välkommen fristad hos det då nyinrättade Svenskt Visarkiv, där nu Sven Salén AB:s köp- och försäljningsavdelning håller till. När Visarkivet flyttade blev Visans Vänner utan fast adress, men är detta oaktat kanske just nu livaktigare än på länge. Två LP har givits ut, en ny Nordisk visbok har



Margareta Kjellberg sjöng flera välkända visor.

givits ut och interna och utåtriktade visafnarnar har hållits i olika sammanhang. Tilläggas bör slutligen, att Visans Vänner kan räkna sig som moderförening till ca 25 yngre sammanslutningar Norden runt med samma namn.

Saléns kulturförening tackar Visans Vänner för en fin afton och önskar dess medlemmar välkomna åter vid ett annat tillfälle.



Bo Sundblad, Samfundets preses, och Brita Troell, som erhöll Samfundets medlemsnål.

*

Akademisk examen till sjöss

Distansundervisning är en ny undervisningsform som hösten 1973 på försök startades vid universitetet i Umeå. Slår försöket väl ut kommer denna möjlighet att finnas vid alla universitet i framtiden. Den är i första hand avsedd för personer som av någon anledning inte har möjlighet att följa den reguljära undervisningen vid universiteten, t ex sjöfolk. Ansökningstiden för studier i vår gick ut den 1 december, varför intresserade får inrikta sig på höstterminen 1974.

Som exempel kan nämnas att universitetet i Umeå vårterminen 1974 ger distansundervisning i administrativ teknik, ekonomisk historia, engelska, idéhistoria, matematik, nationalekonomi och nussvenska. Kurserna är avsedda att bedrivas med fördröjd studietakt, vilket innebär att man läser in 20 poäng på två terminer mot normalt 20 poäng/termin.

Undervisningsformen är en utveckling av korrespondensundervisning. Det mesta av studiearbetet får man således göra på egen hand. Läraren sänder kommentarer och instuderingsfrågor till litteraturen. Även föreläsningar på kassetband kommer att utnyttjas.

Vad kostar det?

Det man behöver betala är kurslitteraturen samt resor och uppehälle under samlingsdagarna. Som studerande får man rabatt på resorna. Till studentkåren betalas inskrivningsavgift (ett engångsbelopp

på f n 50 kr) samt halv terminsavgift (40 kr per termin). Övriga kostnader för materiel, kassetband, telefonavgifter och tentamina svarar universitetet för. Man får även hjälp att skaffa bostad under sammankomsterna. Studiemedel utgår enligt gällande regler.

Vilka får läsa?

För distansundervisning gäller samma krav på behörighet som för all annan universitetsutbildning. Det innebär att den som inte avlagt studentexamen eller motsvarande måste ha fyllt 25 år (eller gör det under det kalenderår man skriver in sig vid universitetet) och ha varit yrkesman under minst 5 år.

Dessutom måste man uppfylla de **särskilda förkunskapskrav** som gäller för det aktuella ämnet. Upplysningar om dessa finns i en speciell ämnesinformation som sjöpersonalavdelningens utbildningssektion tillhandahåller. Utbildningssektionen kan också lämna kompletterande upplysningar om distansundervisningen.

Dispens

Den som inte uppfyller de formella kraven har *alltid* möjlighet, att söka dispens. Kom ihåg, att göra det i god tid innan kurserna börjar!

Bilda studiecirklar ombord!

Sjöpersonals utbildningssektion har inlett samarbete med Sjöfolksförbundets studieavdelning i syfte att på skilda sätt uppmuntra och underlätta olika typer av studieverksamhet i fartygen.

En av grundförutsättningarna för att en studiecirkel ombord skall få ekonomiskt stöd är, att den omfattar minst 3 personer cirkelledaren medräknad. Men om det kravet uppfylls, då är det fritt fram för studier i stort sett i vilket ämne som helst. Sjöfolksförbundets studieavdelning brukar förse fartygen med Brevskolans kursprogram och anmälningsblanketter ett par gånger om året och där kan många intresserade säkert finna passande kurser. Men om inte det lyckas, kan ni antingen skriva till rederiet eller till Sjöfolksförbundet och tala om vad ni vill läsa, så kommer lämplig kurs att om möjligt tas fram.

En del bestämmelser gäller för studiecirkelarna och vi återger här några av de viktigaste.

Statsbidrag utgår för högst två sam-

mankomster i veckan med högst tre timmar vid varje tillfälle. Totalt skall studietiden vara lägst 20 lektioner om 45 minuter. Närvarolista skall föras och insändas till Sjöfolksförbundets studieavdelning efter avslutad kurs. Slutligen skall cirkeln ha samma ledare hela tiden.

Den som utses till ledare behöver inte behärska ämnet så väl att han även skall fungera som lärare — hans uppgift är i första hand att hålla samman gruppen.

Anmälan tas emot av rederiets utbildningssektion eller Sjöfolksförbundets studieavdelning, som även vill ha en rapport efter avslutad kurs.

Och nu är det bara att sätta igång. För att ingen tidsspillan skall ske, föreslår vi att den som är intresserad, gör anmälan och beställer kurstyp telegrafiskt. Rederiet står gärna för den kostnaden.

Personnytt

Thomas Sundberg har tillträtt en befattning vid Saléns londonkontor för att under våren efterträda Sven H Salén som kontorets chef.

Peter Winberg har efterträtt Thomas Sundberg som chef för Götaverkens koncernstab och sekreterare i Götaverkens styrelse. Han har samtidigt utsetts till chefsjurist i Götaverken.

Göran Bergkvist har efterträtt Thomas Sundberg som VD i Rederi AB Zenit.

Huvudansvaret för försäkringsfrågor i Götaverken övergår från Thomas Sundberg till **Torsten Söderström**.

Fil.kand. **Mats Jansson** har anställts som marknadsanalytiker vid torrlastrederiet. Han kommer närmast från Wallenius-rederiernas biltrafikavdelning.

Civilingenjör **Alf Eriksson** har anställts som teknisk expert vid torrlastrederiet. Han kommer närmast från Club Line, där han var verkställande direktör.

Dödsfall



Sjöingenjör **Arne Jansson** avled den 15/2 1974 ombord m/s Kungshamn. Han var född 1922 och anställd i Salénrederierna sedan 1964, varav såsom maskinchef från 1966.



Sjökapten **Mats Lindström**, född 1939, avled den 11 december 1973 efter kort tids sjukdom. Han var anställd vid Salénrederierna sedan 1972 med placering på Salén Reefer Services.

12.000 i Götaverken-gruppen

Antalet anställda vid Götaverken ökade avsevärt under 1973. Vid årsskiftet 73/74 var siffran 11.114 inkluderande personal vid samtliga dotterföretag. Motsvarande siffra ett år tidigare var 9.366. Götaverken Reparation ökade i ett slag med 450 man, när Eriksbergs reparationsverksamhet den 1 oktober 1973 överfördes till Götaverken. Arendalsvarvets personalstyrka ökade med 300 under 1973.

Med Finnboda och Sölvesborgs varvs drygt 900 anställda står alltså idag cirka 12.000 personer på Götaverken-gruppens lönelistor.

Felaktigt om bananer

I tidningen "Miljö och framtid" har Björn Gillberg sagt att etylenoxid används för att påskynda bananernas färgförändring så att frukten skall se mogen ut utan att vara det.

I själva verket förhåller det sig så, att *etylen* används uteslutande för att *starta* mognadsprocessen. Det är samma ämne som frukten själv avger när den mognar och som gör att blommor i närheten av frukt vissnar fortare.

När väl mognadsprocessen kommit igång tar det 4 – 10 dagar innan bananerna är färdiga att säljas.

Toxikologiska laboratoriet vid Statens Livsmedelsverk har på begäran av KO undersökt etylenets och etylenoxidens användning och funnit att Björn Gillbergs artikel är felaktig.

Skiljenämnd avgör priset på Götaverken-aktier

Vid förhandling inför skiljenämnd den 26 februari 1974 kommer att avgöras vilket pris Salénrederierna skall betala för de cirka 70.000 aktier – cirka 1/2 procent av samtliga aktier i Götaverken – som bolaget icke tidigare har förvärvat. Skiljenämndens utslag kan förväntas någon månad efter förhandlingen.

Nytt telefonnummer

Den 25 februari erhöll Salénrederiernas tankrederi och torrlastrederi samt Sven Salén AB följande nya telefonnummer:

08/22 68 80

Däremot är postadressen densamma som förut, nämligen Box 14018, 104 40 Stockholm.

Långfärdsåkning på skridskor

Bland alla aktiviteter på Saléns fritidsprogram i vinter saknas skridskoåkning. Det är en fin sport, som passar såväl äldre som yngre. I Stockholm finns en mycket aktiv skridskoseglarklubb, SSSK, som så gott som endast ägnar sig åt långfärdsåkning *utan* segel. Som medlem erhåller man varje veckoslut under säsong en tryckt rapport om utfärder samt isförhållanden. Eftersom isarna närmast Stockholm denna vinter ej alltid varit starka nog för åkning, har en hel del turer måst förläggas litet längre bort från Stockholm.

Jag skall här med några rader försöka skildra en sådan heldagsutflykt. Samling skedde kl 7 f.m. trettondagsafton vid Katarinahissen och målet var Hedemora, dit vi anlände i strålände solsken kl 10 prick. Vi startade skridskofärden efter en kort busstur vid sjön Amungen. Isen kunde inte varit bättre och solen sken från en klarblå himmel. När vi nått andra änden av sjön mötte bussen för färd till Långshyttan, där vi gjorde ett kort uppehåll och tittade in på det lilla museet. Vi hade en sakkunnig ledare, som visste allt om järnhantering förr i tiden på de gamla hyttorna. Så gick färden vidare på skridskor över sjön Fullen samt ännu ett par mindre sjöar till Stjärnsund. Här blev det en liten avstickare för att titta på det lilla museet, som visade hur de första Stjärnsundsuren tillverkades. Därefter fortsatte vi till Sillhytteå, där vi tog en kort matrast och solade oss och beundrade den vackra naturen. Mellan Sillhytteå och Fullen tittade vi på en "multimmershytta" och fick höra en del om den process järnet undergick här. Så gick färden vidare över sjön Edsken, där vi mitt ute på



sjön mötte en annan grupp skridskoåkare, som befanns vara journalister från Falun. Efter ännu en liten busstur kom vi till den sjunde och sista sjön för dagen. Det hann bli alldeles nermörkt innan vi kom i land och på grund av det soliga och varma vädret hade det bildats så mycket smältvatten på isen att det gick upp över pjäxorna.

Rut Malm

5-kamp i "Dagmar Salén" populärt fritidsnöje

I "Dagmar Salén" slår man ihjäl fritiden bl a genom idrottsliga övningar och det är man ju inte ensamma om till sjöss. Men dessutom har man roat sig med att ett antal lördagar samlas på fördäck och poop för att tävla i femkamp för tremanalag och individuellt. Detta meddelar ekonomiföreståndaren ombord, P Å Strömbom, i ett brev till Salén-Nytt.



1:e kocken i vild galopp

Grenarna var dragkamp, löpning 100 meter, löpning runt däck, säckhoppning och pilkastning. Lagsegrare blev jungman Pettersson och lättmatroserna Vennlund och Cederholm. Befälet lyckades efter mycken svett och möda placera sig som tvåa. I detta fantastiska lag ingick överstyrman Alsfjäll, maskinist Axelsson och P Å Strömbom. Alsfjäll passade även på att föreviga 1:e kock Neuman i säckhoppningens vilda galopp och framkallade själv filmen i fartygets fotolabb.

I den individuella tävlingen tog jungman Pettersson sin andra seger med Vennlund som god två och Strömbom som trea. Yngste man i tävlingen var 17 år och den äldste 64.

Priser delades även ut till deltagarna och det gjorde man i rekreativhallen i samband med sandwich och en pilsner.

SALÉN-NYTT

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