

Salén-Nytt

Nr 4 Juni 1975 — Årg. 8



Foto: Per-Olow

Beatrice-Aurore över Malma

Malma Gärd — Salénrederiernas Personalstiftelses fritidsanläggning på Värmdön — är ett populärt mål året om för ett stort antal anställda såväl till lands som till sjöss samt deras anhöriga. Särskilt välbesökta brukar de s k Malma-dagarna vara.

En sådan var nyligen arrangerad och bland begivenheterna vid det tillfället märktes uppstigningar med den väldiga varmluft-

ballongen Beatrice-Aurore. Bakom detta uppskattade inslag låg Per-Olow Andersson, som inte enbart är en begåvad fotograf utan även en skicklig och erfaren ballongflygare.

Mera om Malma-dagen på sidan 13.

Salénrederierna AB blir Saléninvest AB från 1 juli

Vid Salénrederierna AB:s ordinarie bolagsstämma den 28 maj beslutades att Salénrederierna AB från den 1 juli 1975 skall byta namn till

Saléninvest AB

Saléninvest AB är således det nya namnet på moderbolaget i nuvarande Salénrederierna-koncernen. Bolaget kommer huvudsakligen att ansvara för centrala frågor rörande koncernen samt utveckla nya verksamhetsgrenar etc.

Namnbytet sker samtidigt beträffande Rederi AB Rex, som övertar namnet

Salénrederierna AB

Salénrederierna AB skall i fortsättningen fungera som renodlat rederiföretag och till detta bolag skall all personal överföras. Kvar i Saléninvest AB blir endast koncernledningen, nuvarande koncernstaben exklusive fastighetsfunktionen, samt internrevisionen.

Förändringarna är föranledda av att koncernens storlek numera nödvändiggör ett åtskiljande av koncernledningsfunktioner från den löpande rederiverksamheten.

Saléninvest-koncernen

omfattar efter 1 juli följande verksamhetsgrenar:

- rederiverksamhet inom nya Salénrederierna AB
- rederiverksamhet inom Tor Line AB
- rederiverksamhet inom Salén Reefer Services AB
- varvsrörelse och annan verkstadsindustri inom AB Götaverken
- egna produkter och agenturer, fraktflyg och verkstadsrörelse inom Salén & Wicander AB
- ägarintressen inom livsmedelshandel, handel och industri.

Sea Saint hade grundkänning

T/T *Sea Saint* hade måndagen den 9 juni grundkänning i den muddrade farleden till Fos vid Marseille, dit fartyget var på väg med last av råolja från Persiska viken. Morgonen därpå kom *Sea Saint* loss sedan cirka 8.000 ton av lasten lossats till läktare och fartyget förtöjde under förmiddagen i Fos.

Dykarundersökningar visade att inga skador uppstått på skrovet till följd av grundkänningen men däremot hade skador uppstått på styrbords slingerköl. På bryggan fanns vid tillfället befälhavaren och erforderligt befäl samt två lotsar. Fartyget assisterades av åtta bogserbåtar.

Anledningen till grundkänningen utreds, men det förmodades att sand förts ut i den muddrade leden av fartyg som tidigare passerat och därigenom minskat rännans djup.

Efter lossning i Fos avgick *Sea Saint* på ny lastresa till Persiska viken.

Datorbaserat personalplaneringssystem

Under 1974 genomfördes ett flertal förändringar som har påverkat planeringen vad gäller de ombordanställda. Främst gäller detta lagarna om anställningstrygghet samt avtalens regler om automatisk rederianställning och kortare perioder ombord. Dessa regler har påverkat antalet ombordanställda, som vid årsskiftet uppgick till 2.447 mot 2.152 föregående årsskifte.

De kortare perioderna till sjöss, framförallt för manskapet, innebar att antalet på- och avmönstringar under 1974 ökade med inte mindre än 23,5 %. Detta har medfört ökad arbetsbelastning för rederiets sjöpersonalavdelning som fått förstärkas. För att på sikt lösa avdelningens uppgifter har beslutats att introducera ett datorbaserat personalplaneringssystem. I det inledande skedet kommer detta att betjäna bemanningsgrupperna inom sjöpersonalavdelningen samt senare också ekonomisidan inom sjöpersonalavdelningen och då främst beräkning och utbetal-

ning av lön till personal som är hemma på semester och vederlagsledighet.

Den lösning som f n är i sikte innebär att de tre bemanningssektionerna kommer att ha direkt tillgång till erforderlig planeringsinformation via en terminal (bildskärm eller skrivande terminal). I datorn finns alla väsentliga uppgifter lagrade för samtliga anställda. Då en viss befattning skall tillsättas ombord på ett visst fartyg kan via terminalen en förteckning över samtliga hemmavarande i just denna befattning tas fram.

Via terminalen kan den personal som svarar för personalplaneringen också få fram text besättningslistor, listor över samtliga som genomgått en viss kurs, sjukskrivna, samtliga inom en viss befattning etc.

Detta planeringssystem kommer att provas inom kylrederiet och för närvarande pågår sammanställningen av de upp-

gifter som skall ingå i databasen avseende kylfartygens personal. Då erforderliga erfarenheter vunnits kommer personalen i även torrlast- och tankrederierna att inkluderas i systemet. I ett senare skede, då systemet tagits i bruk för samtliga fartyg, kommer systemet att utnyttjas för framtagande av månadsavräkningar för de hemmavarande.

Dataregistren kommer inte att innehålla betyg eller personliga omdömen utan endast rena "basuppgifter" av typen adress, telefonnummer, närmaste anhörig, utbildning etc.

För att ge var och en kännedom om vilka uppgifter som finns i registret kommer enligt en viss plan en total utskrift av registerinnehåll att sändas ut.

Man kan förmoda att det nya systemet inte enbart kommer att förenkla arbetet på kontoret utan även bidra till en förbättrad service för de ombordanställda.

Bolagsstämmor

Saléninvest AB

Vid ordinarie bolagsstämma för Salénrederierna AB den 28 maj fastställdes ändring av bolagets namn till Saléninvest AB. För namnändringen redogöres närmare i speciell artikel här intill.

Stämman beslutade vidare om vissa förändringar i styrelsen. Med undantag av fru Dagmar Salén, som undanbett sig omval, omvaldes Peder Bonde, Christer Salén, Sven H. Salén och Sture Ödner. Till nya styrelseledamöter valdes Rolf Deinoff, verkställande direktör i STAB, och Jacob Palmstierna, v. verkställande direktör i Skandinaviska Enskilda Banken.



Rolf Deinoff



Jacob Palmstierna

Till ordinarie revisorer utsåg stämman auktoriserade revisorerna Sten Nackstad och Lars-Åke Theorin med auktoriserade revisorerna Caj Stenson Nackstad och Sten Lundvall som suppleanter.

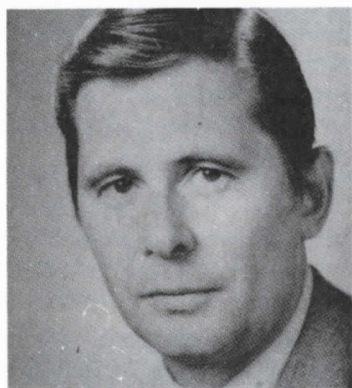
Stämman beslutade om utdelning av 10 kronor per aktie.

Omkring 150 aktieägare hade infunnit sig till stämman. I anslutning till stämman, som hölls på Restaurang Hasselbacken, Stockholm, redogjorde Sture Ödner för koncernens verksamhet och Clarence Dybeck för rederiernas verksamhet.

Salénrederierna AB

Vid ordinarie bolagsstämma för Rederi AB Rex, som är ett helägt dotterbolag till Saléninvest AB, beslöts om namnändring till Salénrederierna AB. Till ordinarie styrelseledamöter valdes Clarence Dybeck, Christer Salén, Claes-Henrik Zethelius och Sture Ödner. Till verkställande direktör i Salénrederierna AB utsågs Clarence Dybeck. Salénrederierna AB:s verksamhet omfattar all rederiverksamhet inom koncernen med undantag för Tor Line och Salén Reefer Services.

Till ordinarie revisorer utsågs desamma som för Saléninvest AB.



Clarence Dybeck,
VD i Salénrederierna AB.



I anslutning till bolagsstämman hölls ett välbesökt informationsmöte (bilden ovan).

Frågor besvarades av bl.a. Sture Ödner och Sven H. Salén. T.h. Gunnar Rosen-
gren, stämmans och mötets sekreterare.

Ledarö såld

M/S *Ledarö* om 12.800 tdw har sålts till Schiffsscommerz Volkseigner Aussenhandelsbetrieb, Rostock, och levererades till de nya ägarna i Göteborg den 11 juni. Fartygets nya namn är Max Hütte.



Ledarö byggdes 1955 vid Götaverken för A/S Malmtransport, Oslo, och fick då namnet Vindafjord. 1964 köptes hon av Rexbolaget och övergick i Salénrederiernas ägo 1967.

M/S Skradin ex Baltic Wasa

Den 16 maj överlämnades *Baltic Wasa* av Salénrederierna till köparna, det jugoslaviska rederiet Slobodna Plovidba, Sibenik. Övertagandet skedde på Lindholmens varv och fartygets nya namn är m/s *Skradin*.



Salénia Offshore

Inom Rederi AB Salénia har en energigrupp bildats med uppgift att studera och utveckla olika projekt inom energisektorn. Tre skilda verksamhetsgrenar föreligger, nämligen byggande och drift av oljeborrningsplattformar, oljeprospektering samt drift av supplyfartyg för off-shore-industrin (off-shore = verksamhet knuten till oljeledning under havsbotten).

Borrningar

Borrningsverksamheten drivs av ett nybildat dotterbolag, Salénia Offshore Drilling Co. AB, vars styrelse består av P.O. Boman, Rainer Moberg och Sven H. Salén (VD). Två plattformar har hittills beställts, båda av typen Jack-Up. Den ena, med byggnadsnummer 4889, byggs vid Bethlehem Steels varv i Beaumont, Texas, och beräknas vara klar för leverans i början av 1976. Svenska medintressenter i denna plattform är Saléninvest, Säfveån, Wallenius och ett dotterbolag till Providentia. Dessa andelar utgör tillhoppa 60 %, medan 40 % ägs av norska intressenter.

Den andra borrarplattformen har byggnadsnummer 4223 och byggs vid Bethlehem Steels varv i Singapore. Leveransen är beräknad till årsskiftet 1976/77. Av denna äger Saléninvest och Salénia 60 % och ett företag i Hong Kong resterande andel.

Driften av de två plattformarna kommer att handhas av Salénia.

Filial i Houston

Salénia Offshore har etablerat ett filialkontor i Houston, Texas. En av anledningarna härtill är att den första borrarplattformen sannolikt kommer att operera på USA:s kontinentalsockel i Mexikanska Gulfen. En annan anledning är att en övervägande del av internationell borrarverksamhet är koncentrerad till Houston. Verksamheten är underställd C.R. Cunningham (VP-Operations), en offshoreveteran med ett 30-tal år bakom sig i denna mycket speciella bransch. Cunningham har arbetat bl.a. för Lofland Bros och



C.R. Cunningham

Creol Corp. (Exxon) har senast varit vice president-operations i Zapata Offshore Drilling Co. Filialkontoret i Houston har dessutom följande tre medarbetare: Dave Rakestraw, project manager, Ron Bopp, adm. manager, och Pam Thompson, sekreterare. Mot slutet av året beräknas ytterligare tre specialister vara anställda.

Från Saléns sida har dessutom två tekniska inspektörer ställts till Houstons förfogande, nämligen Erling Blixt och Björn Dahlström, som båda är stationerade i Beaumont, där den första plattformen byggs.

Kontaktman inom Salénia Offshore Drilling Co. AB i Stockholm är Rainer Moberg.

Houstonfilialens adress är följande:
Salénia Offshore Drilling Co.
4544 Post Oak Place
Suite 378
Houston, Texas 77027, USA
Tel. (713) 626-1772.

Supplyfartyg

Beträffande supplyfartyg för off-shore-industrin har samarbete inletts med Mannai Trading Company i Qatar. För närvarande drivs fyra fartyg i storleksordningen 100–170 fot med sysselsättning i Arabiska viken. Ett av dessa hörde förresten till de allra första konvojer som passerade genom den nyöppnade Suezkanalen på sin väg till Arabiska viken.

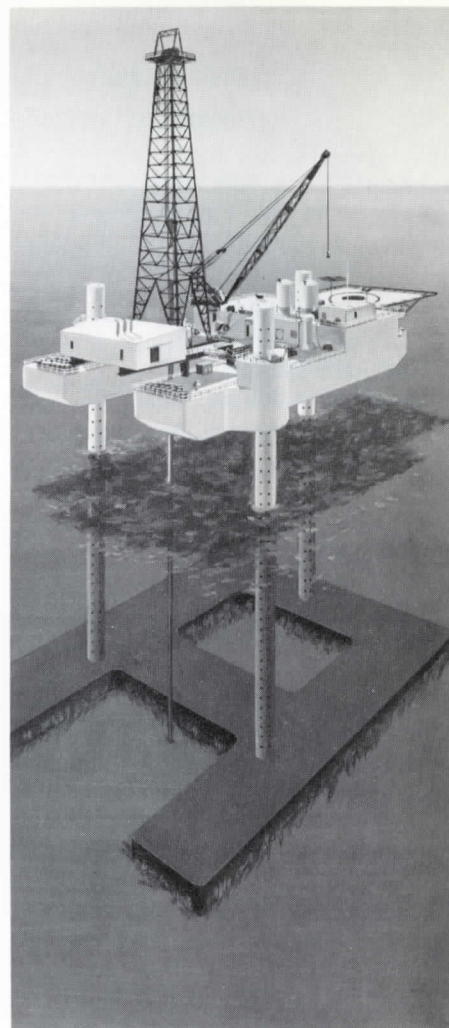
Prospektering

Letning efter olja sker dels genom Saléns 20-procentiga intresse i Petroswede och dels genom engagemang i letningar utanför Filippinerna. För Petroswedens verksamhet redogöres nedan. Letningarna utanför Filippinerna sker väster om ön Palawan. Provborrningar och analyser är gjorda och man räknar med att borrarplattformarna skall komma igång under 1975. Andra intressenter i denna verksamhet är STAB, KemaNord och filippinska företag.

Petroswede

Som bekant har Saléngruppen även en 20-procentig andel i Petroswede AB, det halvstatliga bolag som bedriver oljeprospektering utanför landets gränser.

Petroswede är f.n. engagerat i seismiska undersökningar av koncessionsområden i



Det är plattformar av denna typ, Jack-Up, som Salénia bygger.

Egypten samt Tunisien, där bolaget har inletts samarbete med Continental Oil Co (Conoco). Undersökningarna är tidsödande och provtagningar kan det bli fråga om tidigast under nästa år.

Utvärdering pågår även av seismiska mätningar som Petroswede deltagit i utanför Spaniens kust.

I Nordsjön har Petroswede under april och maj genomfört borrar av ett hål utanför Moray Firth vid den skotska nordkusten med en borrar av typ "semi-submersible" benämnd Bluewater 3. Olja eller gas av intressant omfattning har inte påträffats.

Tor Anglia i norsk charter

I och med att Tor Britannia sattes in i trafik gick Tor Anglia ur trafik för att läggas upp. Den 1 juli fick den norska passagerarbåten *Peter Vessel* maskinhaveri, varpå Tor Anglia gick in i hennes ställe fr o m den 3 juni för en period av 6 veckor på traden Larvik–Frederikshavn. Tor Anglia behåller under denna tid sitt namn.

Största fartyget hittills sjösatt på Finnboda

Skrovet till nybygge nr 395, en 31.000 tdw produkttanker, sjösattes vid Göta-verken Finnboda den 1 juni. Tekniska problem i samband med sjösättningsproceduren av detta varvets hittills största nybygge gjorde att denna blev några dagar försenad, men fartyget kommer planerligt att levereras i höst till Cherokee Shipping Corporation, London.

Ett andra fartyg i serien har även påbörjats för leverans nästa år till samma rederigrupp, Rethymnis & Kulukundis, London. Denna grupp har tidigare tagit fyra produkttankers från Göta-verken Öresundsvarvet mellan år 1971 och 1973. Finnbodas konstruktion är en förstoring och modernisering av nämnda tankerserie.

Nybygge 395 får följande huvuddata:

Längd pp	162,5 m
Bredd	25,9 m
Malldjup	15,1 m
Djupgående	11,125 m
Dödvikt	31.000 tons
Fartyget bygges till högsta klass i	
Lloyd's Register.	

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.

Lasttankdelen består av 7 center-tankar, varav den aktersta är delad till 2 sloptankar, samt 14 sidotankar. Total tankkubik blir ca 1.460.000 cbft. Samtliga lasttankar blir epoxymålade.



Skrovet ligger väl förtöjt vid utrustningskajen. På bädden har nästa fartyg i serien kölsträckts. T.h. ses förskeppet av den välkända åländska fullriggaren Pommern, som låg inne för bottenmålning. Bilden togs när Finnboda var totalt fullbelagt.

Fartyget utrustas med 4 turbindrivna lastoljepumpar med en kapacitet vardera om 900 m³/h. För drift av pumparna och för lastvärmning installeras 2 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 avloppsanläggning, typ Neptumatic, till vilken allt avlopp från toaletter etc ledes.

Besättningen på 33 personer får bostäder i däckshuset akteröver, samtliga i enmanshytter.



Thorbjörn Lundell, produktionschef vid Finnboda, ledde arbetet med sjösättningen.



Det vållade stora bekymmer, krävdes mycket arbete och inte så lite uppfinningsrikedom innan man lyckades få bjässen – efter Finnbodas mått mått – i sjön. Men det lyckades till slut och

skrovet ligger nu vid utrustningskajen. En stor eloge vill varvsledningen ge till alla dem som på olika sätt under många dagar och nätter, helg som vardag, hjälpte till med sjösättningen.



Till hands var även Sister Märta ifall någon skulle komma till skada.

Foto: Per-Olow

Flygande start



I över en månad har nu *Tor Britannia* trafikerat Nordsjön mellan Göteborg, Felixstove och Amsterdam. Närmare 30.000 passagerare har under perioden följt med denna Europas största och snabbaste kryssningsfärja på resor mellan de tre hamnarna, en siffra som vida överstiger alla förväntningar. Inför sommarsäsongen och hösten föreligger synnerligen goda passagerarbokningar, vilket får uppfattas som en indikation på att *Tor Britannia* snabbt blivit väl mottagen av den resande allmänheten.

Tor Britannia är 180 meter lång, tar över 1.200 passagerare och 420 bilar och gör som mest 26 knop. Från Göteborg till Felixstowe tar resan 28 timmar och från Göteborg till Amsterdam 21. Drygt 300 miljoner kronor kostar *Tor Britannia* och hennes syster, som levereras om ett år. Därtill kommer kostnader för nya terminalbyggnader i Göteborg, Amsterdam och Felixstowe, *Tor Lines* nya hamn nordöst om London.

På denna och följande sidor presenteras *Tor Lines* nya flaggskepp närmare i ord och bild. Vi visar även några glimtar från premiärturerna.

Europas största hotell

Med totalt 1234 sovplatser, exklusive besättningens hytter, är väl frågan om *Tor Britannia* har någon konkurrent till titeln "Europas största hotell". 512 av sovplatserna är sovbitsar, medan hytterna rymmer 310 personer i tvåbädds- och 412 personer i fyrbäddshytter.

Samtliga hytter håller mycket hög standard. Alla är på 10,2 kvadratmeter. Tvåbäddshytterna har placerats utvändigt med fönster, medan insideshytterna är fyrbäddade. Samtliga är försedda med dusch och toalett.

Den praktiska inredningen gör hytterna flexibla och rymliga. I fyrbäddshytten

kan överbäddarna fällas upp och i tvåbäddshytten finns bäddsoffa.



Kapten Kjell Palm på *Tor Britannias* brygga

Två av hytterna på detta däck har specialinretts till handikapphytter.

Alla hytter är liksom trapphallarna indelade i tre färgsektioner. Den främre avdelningen har inretts i övervägande blå färgtoner, mellersta sektionen i orange och de akre hytterna i grönt.

Under temat "Så här tror jag det ser ut i England eller Holland" arrangerade *Tor Line* våren 1975 en teckningstävling bland skolelever i Göteborg samt i Holland och England. Några av de 1000-tals färgglada bidrag som då kom in pryder passagerarhytterna.

Couchetter

Couchetterna, som inkluderas i resenärens grundpris, är i princip arrangerade som "fyrbäddshytter" men utan egen toalett och dusch, och med draperier emellan. Resenärerna har var sitt skåp för värdesaker.

Couchetterna är uppdelade i sex större sektioner, med centrala toalett- och duschrum för varje. Sektionerna är inredda i olika färgtoner så att passagerarna lättare skall hitta tillbaka till sina sovbitsar.

Totalt finns 512 sovplatser i couchetterna.

för Tor Britannia

Restaurangen storcirkel

För inredningen av restaurangdäcket har Tor Line anlitat den internationellt välkände arkitekten Kay Korbning.

Restaurangen, med plats för 245 gäster, är uppbyggd runt en stor cirkel. Genom ett flexibelt arrangemang kan borden inne i denna cirkel snabbt ändras om till smörgåsbord.

Mellan den aktre restaurangen och främre café/grillen finns en stor och ljus lobby med totalt 80 platser. Här kan man sitta och helt enkelt koppla av till den förnämliga utsikten.

Grillen med plats för 296 sittande gäster har inretts i samma stil som aktre restaurangen, men betjänas genom ett självserveringssystem som kallas "tag-torg". Tagtorget är arrangerat med tre disker med olika utgångskassor beroende på om man önskar grillrätter eller enbart någon dryck, för att undvika köbildning.

Fartyget har även casino, där det även finns sittplatser för totalt 48 personer.

Längst akterut på bardäck finns Cluben, som rymmer totalt 245 personer. Här kan man roa sig till klockan tre på nätterna om man har lust.

Cluben kan genom en vikvägg delas in i tre avdelningar och är därför speciellt lämpad för konferenser eller liknande. Genom alternativa arrangemang med vikväggarna kan lokalen helt eller delvis hyras ut till sällskap på 80, 180 eller 245 personer. Filmvisning kan ske vid orkesterplatsen.



Till höger Freddy Storm, en av fartygets två köksmästare, och till vänster Sven Häggqvist, en av de två förståndarna för caféet och grillen.



Göteborgsmedicinarnas orkester "Blåshjuden" med helfestlig balett svarade för en del av underhållningen under Tor Britannias jungfruresa mellan Malmö och Göteborg den 17 och 18 maj.

Högeffektivt kök

Jämn beläggning och god förhandsinformation om antalet gäster i kombination med avancerad teknik och ett effektivt lagersystem har varit förutsättningar för planeringen av restaurangdelen på Tor Britannia. Om en restaurang iland hade till uppgift att servera 1400 personer tre måltider per dygn skulle kökets produktionsyta behövt byggas tre gånger större än vad man haft möjlighet till på Tor Britannia.

Bastu

På däck under couchetterna ligger ett stort bastu-center med bar. Det finska arkitektparet Thorsten och Voukko Laakso har givit bastuavdelningen en verkligt gedigen och avstressande atmosfär. Anläggningen består av en herr- och en dambastu med duschrum och omklädningsrum. Bredvid entrén till bastubaren finns dessutom ett konferensrum med plats för 8 personer.

Från bastun till poolen

Från bastun kan man ta hissen till swimmingpoolens 22-gradiga vatten. För att eliminera besvärande vågrörelser i poolen har ett effektivt vågdämpningssystem byggts upp. Stora panoramafönster, som inramar poolen och lido-terassen, ger en förnämlig utsikt.

"Motorväg" med plats för 420 bilar

Tor Britannias bildäck rymmer totalt 420 bilar, alternativt 70 trailers. Fyra trailers kan köras ombord samtidigt eftersom fartyget försetts med dubbla ramper i aktern på totalt 18 meters bredd – alltså i det närmaste motorväg direkt in på bildäck.

Det stora bildäcket är utformat med hänsyn till högt ställda krav på kombinationslaster av personbilar – lastfordon – containers samt snabb lastning/lossning. Tor Line presenterade i fjol det sk LUF-systemet (Lift-Unit-Frame) som innebär att hanteringen av containers blivit betydligt mer effektiv.

För lastning av personbilar finns dessutom en mindre port i sidan. Då personbilar dominerar lasten fälls plattformar ned och medger lastning av bilar i två plan samtidigt.

Säker navigering

Fartyget har en avancerad utrustning för säker navigering under alla väderförhållanden. Förutom autostyrning, radiopejl, Decca Navigator, dubbla radarstationer etc har installerats "kortdistansradar" som hjälpmedel vid manövrering till kaj, dopplerloggar för noggranna fartmätningar även vid förflyttning i sidled. Dessutom finns ett datorsystem för kollisionvarning, autostyrning och kontinuerlig positionsberäkning.

Forts. nästa sida

Unik dataanläggning

Tor Britannia är den första färja som utrustats med dataanläggning för navigation och anti-kollision. Anläggningen bygger på databehandling av radarbilder från fartygets två stora radar (Raytheon), som har en våglängd på 3 cm resp 10 cm, samt på Decca positionsbestämning, logg och gyrokompass. Data-maskinen utläser andra fartygs kurs och fart i förhållande till Tor Britannia. Om ett fartyg kommer att passera inom ett avstånd av 1/2 sjömil varnar datorn automatiskt.

Datorn kan programmeras så att fartyget automatiskt seglar från exempelvis Vinga strax utanför Göteborg till en punkt strax utanför Felixstowe eller Amsterdam på precis kurs, girar så mjukt som man önskar och korrigerar avdriften hela tiden. Omedelbart före varje gir varnas vakthavande styrman.

Anläggningen skriver också automatiskt loggboken och kombineras här av en annan datalogg. Dessutom har fartyget utrustats med en speciell hamnradar vars radarskärm kan flyttas ut på bryggvingarna.

Vid hamnmanövrar används ett helt nytt dopplerloggsystem som noggrant mäter hastighet framåt och åt sidan.

45.600 hästkrafter

Tor Britannias huvudmaskineri består av fyra Pielstick 12 PC3V medelvarvs-motorer om vardera 11.400 ehk, som ger en servicefart på 24 1/2 och en toppfart på 26 knop. Motorerna är tillverkade av Lindholmen Motor AB i Göteborg.

Med sina 45.600 hästkrafter är Tor Britannia mer än dubbelt så stark som Gripsholm och maskineriets effekt är större än den är på en 350.000-tons supertanker. Motorerna kan köras på sk tjoekolja (3.500 SR I), som har mycket låg förädlingsgrad.

Genom att maskineriet omfattar fyra huvudmotorer kan en motor kopplas ur för service med praktiskt taget bibehållen servicefart.

Fartygets elverk ger 5.160 kW

Försörjningen av elkraft ombord klaras av sex dieseldrivna generatorer som vardera levererar 860 kW. Alla maskiner såsom bogpropellrar, styrmaskiner, pumpar etc, drivs elektriskt. Elverket, som alltså kan leverera 5.160 kW, är automatiserat så att nödvändigt antal generatorer automatiskt kopplas in vid ett ökat effektbehov.



Tor Lines nya terminal i Amsterdam

KaMeWa-propellrar

De fyra huvudmotorerna är parvis kopplade via reduktionsväxlar till två propellrar med ställbara blad av typ KaMeWa. För att underlätta hamnmanövrar har två KaMeWa styrpropellrar om vardera 1.000 hästkrafter (760 kW) installerats i fartygets bog.

Fartyget är utrustat med stabilisatorfenor för att motverka krängning och rullning. Fenorna är placerade under vattenlinjen och sticker ut från vardera fartygssidan med ca 4 meter. De styrs av ett gyro som registrerar fartygets rörelser, och som genom en hydraulisk anordning vrider fenorna.

Topas överbelastad

För att underlätta bokning av passagerare har Tor Line infört ett bokningssystem, som man kallar Topas (Tor Line Passenger Adm. System). Topas är ett datasystem med ett antal terminaler, som ger information, registrerar bokningar, producerar bekräftelser, färdhandlingar, fakturor, passagerarlistor och en hel del statistik.

Till följd av den kraftiga ökningen av resenärer med i synnerhet Tor Britannia har det tyvärr visat sig att Topas inte räckt till, vilket beklagligtvis förorsakat irritation på sina håll. Främst har störningarna berott på att antalet telefonlinjer varit för litet (10 mot behövliga 20) samt att terminalskärmarna varit för få. Personalen har även visat sig vara för fåtalig för att klara den 300-procentiga ökning av bokningar per dag som inträtt i jämförelse med motsvarande tidpunkt förra året. Allt detta är man nu emellertid i färd med att råda bot på och Topas kommer i fortsättningen att kunna ge full service.



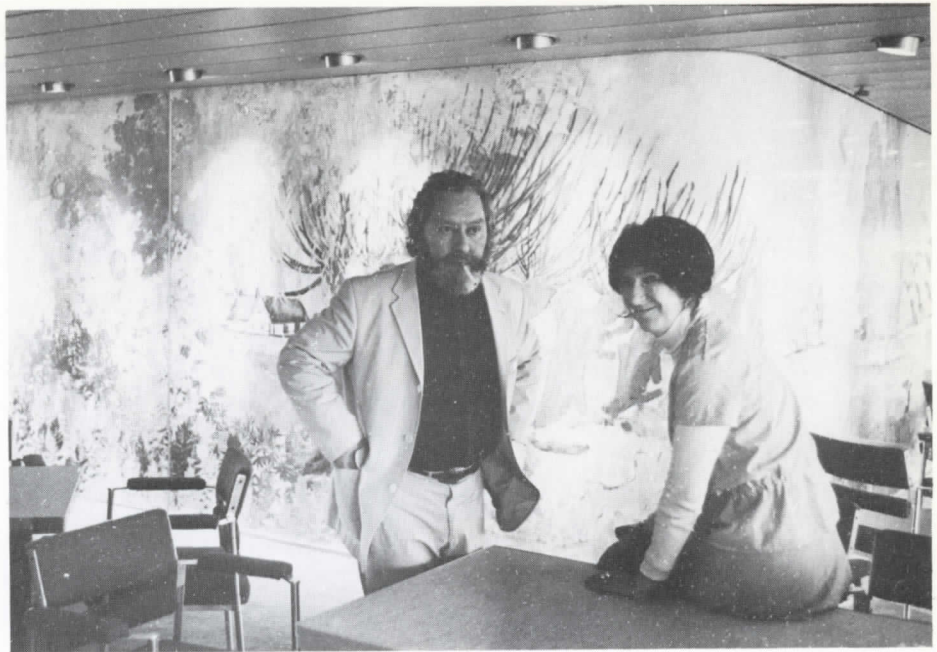
Prinsessan Christina invigde Tor Lines nya terminal i Amsterdam.

Two-compartment ship

Tor Britannia är ett "two-compartment ship", vilket innebär att två intill varandra liggande avdelningar, vilka som helst, vid en kollision kan vattenfyllas utan att flytförmågan äventyras.

UTSÖKT KONST

Den konstnärliga utsmyckningen av Tor Britannia har ägnats största omsorg. I den 18 meter långa lobbyn har Gösta Werner ett antal av sina tatueringar på spinnackerväv, vilka sytts upp på Handarbetets Vänner i Stockholm under överinseende av Edna Martin. Axel Olsson, Arkelstorp, har gjort en serie bronsfigurer för restaurangen och konstnärsparet från Marstrand, Lisa Grönwall och Cliff Holden, har svarat för laminatväggar i kafeterian. Den danske konstnären Ernst Grundtvig, bosatt i Hafstenssund, har gjort ett kollage av vrakrester, som pryder trapphallen akterut, och Ulf Törnemens emaljverk pryder den centrala trappan. Vidare har Jan Mörk fotokollage i förliga trapphallen och Per-Olow Andersson färgfoton i bastuavdelningen. I besättningsens hytter har man valt grafik och reproduktioner och i passagerarhytterna originalteckningar utförda av skolbarn i låg-, mellan- och högsta-dierna.



Lisa Grönwall och Cliff Holden har svarat för synnerligen dekorativa målningar på laminat i kafeteriaavdelningen.

Forts. sidan 10

Tor Britannia

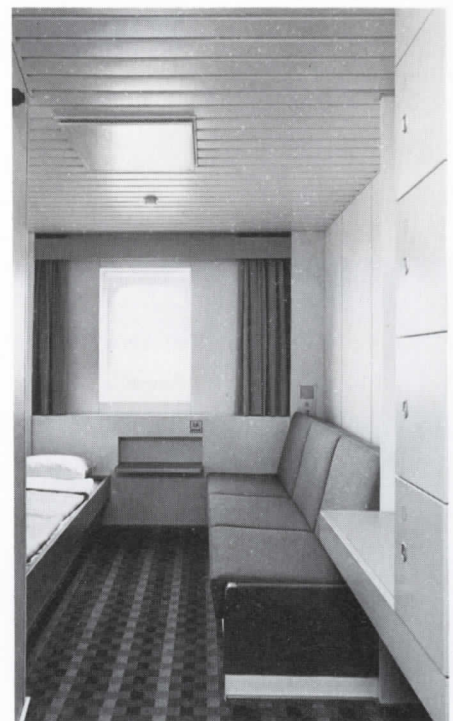
Byggt vid Flender Werft, Lübeck.
Byggnadsnummer 607.

Beställd mars 1973.
Kölen sträckt februari 1974.
Sjösatt oktober 1974.
Levererad 16 maj 1975.

Längd ö a	182,26 m
Längd p p	163,00 m
Bredd	23,62 m
Djupgående	6,20 m
Brutto register ton	15.657
Netto register ton	7.729
Dödviiktston	3.200
Huvudmaskineri	4 Pielstick 12 PC3V
Effekt	45.600 ehk
Varvtal	520 rpm
Servicefart	24 1/2 knop
Maxfart	26 knop
Hjälpmaskineri	6 Wärtsilä 824 TS
Effekt totalt	5.400 kW
Varvtal	720 rpm
Generatorer	6 AEG DKBL 860
Eleffekt	5.160 kW
Styrpropellrar	2 KaMeWa
Effekt	2 x 1000 ehk
	2 x 760 kW

Tor Britannias kapacitet

Passagerare:	
i couchetter	512
i 2-bäddshytter	310
i 4-bäddshytter	412
	1234
Max antal passagerare enl certifikat	1507
Besättning:	143
Personbilar	420
alternativt trailers (å 13 m)	70
Sittplatser:	
Restaurang	245
Café/grill	296
Bar	253
Club	245
Lobby	80
Bastubar	21
Casino/Lounge	48
Övriga utrymmen (exkl hytter)	37
	1125



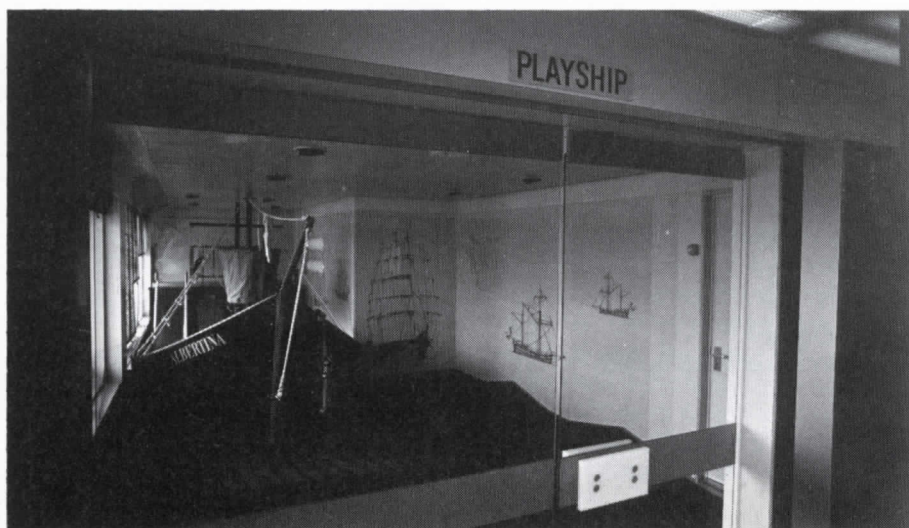
Passagerarhytterna är bekväma och har fått en tilltalande inredning.



Lobbyn är rymlig, smakfullt och bekvämt möblerad. På väggen hänger Gösta Werners festliga tatueraretavlor.



Matsalen har plats för 245 gäster.



På Tor Britannia finns även ett lekskepp för barnen att klänga runt i.



Under premiärresan till Amsterdam ses här Prinsessan Christina med make och Christer Salén i den friska vinden på akterdäck.



Kommersiella chefen för Flender Werft, Ham-Detlev Schnoor, talar under premiärturens middag. Till höger ses fru Barbro Salén, maka till Christer Salén.



Sven-Bertil Taube hörde till dem som svarade för underhållningen under en av invigningsturerna.



Bland gästerna på jungfruresan från Malmö till Göteborg återfanns Stena-Linjens chef Sten A. Olsson med maka.

Personnytt

I samband med organiserandet av Reparationsdivisionen inom Götaverken har till direktör från den 1 juni utsetts *Allan Olsson*, chef för Marknads- och Försäljningsfunktionen.

Dödsfall

Fru *Brita Augustsson*, Göteborg, avled den 18 maj efter en längre tids sjukdom. Hon var född 1919 och verksam vid Salénrederiernas Inköpsavdelning, Göteborg.



Brita Augustsson

Matros *Elmar Sigl*, Steyr, Österrike, avled den 16 maj i en ålder av 30 år efter endast några dagars sjukdom. Han tjänstgjorde sist på m/s *Nordic Wasa*, varifrån han mönstrade av den 17 april för semester.

Lycklig vinnare



Ing-Marie Carlberg, huvudkassörskan på Salénrederierna, hade turen med sig vid den senaste konstutlottningen, vars resultat redovisades i förra numret av *Salén-Nytt*. Ing-Marie fick välja först bland alla de 28 vinnarna och hon fastnade för en akvarell utförd av konstnärinnan *Catharina Nilsson*. På bilden ses vinnaren och hennes val.

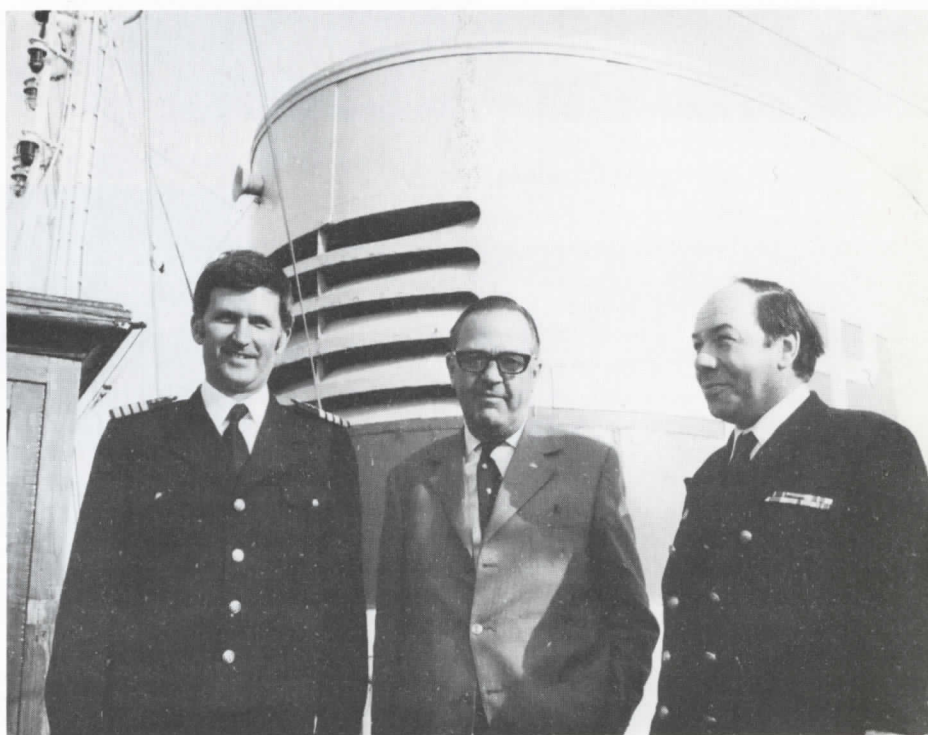
M/S Sven Salén nr 1 på återbesök

Ett Salén-fartyg av finaste märke anlöpte i början av juni sin gamla hemmahamn Stockholm. Det var motorfartyget *Sven Salén* om 9.000 tdw, byggd 1941 på Eriksbergs Mek. Verkstad för Rederi AB Jamaica, som under polsk flagg och med namnet *Edward Dombowski* låg förtöjd några dagar vid Skeppsbron. I fartyget utbildas numera befäl för den polska handelsflottan och vid besöket i Stockholm fanns 250 elever ombord förutom lärare och ordinarie besättning.

Sven Salén såldes till polackerna för 20 år sedan och bland dem som var med vid

leveransen fanns dåvarande maskinchefen ombord *Rolf Bergkvist*. Denne gjorde nu ett uppskattat återbesök ombord och kunde konstatera att *Sven Salén* till det yttre inte förändrat sitt utseende nämnvärt men att inredningen och lastrummen byggts om till bostäder, matsalar, lektionssalar och motionslokaler m m.

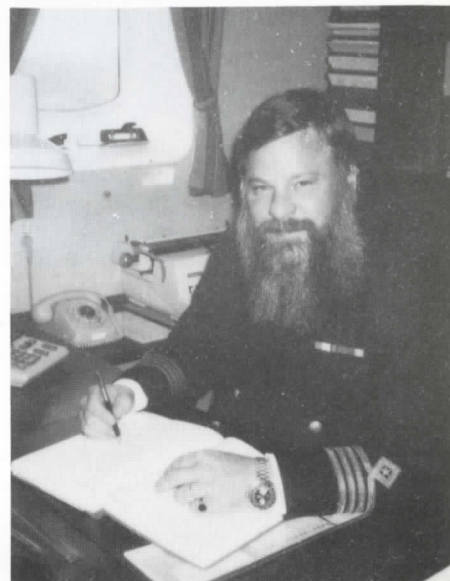
På bilden ses *Rolf Bergkvist* omgiven av fartygschefen och rektorn för sjöbefälsskolan ombord.



Jorden runt 45 gånger

Ombord på t/t *Sea Swift* hölls den 31 maj ett litet party för att celebrera något av en milstolpe i en garvad sjömans liv. Den dagen avverkade nämligen fartygets befälhavare, kapten *Carl-Henrik Kahl*, sin miljonte sjömil i Salénrederiernas tjänst, en anledning så god som någon att höja en bägere.

Att kapten *Kahl*, sin relativa ungdom till trots (fyllda 43), verkligen hunnit med alla dessa sjömil på de sju haven är maskinchefen ombord, *Rune Bennarsten*, beredd att verifiera. Han vet berätta, att sjömiljonären – om uttrycket tillåts – alltid fört noggranna privata dagboksanteckningar över såväl sina egna upplevelser som navigatoriska detaljer i de fartyg han varit. Med åren har det blivit en dryg halvmeter i biblioteket hemma i Kalmar.



Miljonär i sjömil

Toyota Corolla världsetta 1974

Toyota Corolla 20, Toyotas "best-sellermodell", har nu tillverkats i över 3,8 miljoner exemplar och blev förra året världsetta med 677.455 enheter. Toyota Autoimport firar detta genom att i sommar låta ett par hundra silverlackerade Corolla 20 köra omkring på de svenska vägarna med texten: "Världsettan 1974 Toyota Corolla".

Framgångarna för Toyota i Sverige fortsatte 1974. Då registrerades 6.194 Toyota mot 4.422 året innan, en ökning med 40 %.

Omsättningen upp 54 %

Omsättningen för Toyota Autoimport under 1974 ökade till 104 miljoner kronor. 98 Toyota-återförsäljare med egna eller kontrakterade verkstäder täcker nu mer än 90 % av Sverige.

Tidningen Motor har gjort en stor ägareundersökning som omfattar 38 olika bilmodeller. Corolla-bilarna har minsta antalet fel säger undersökningen. Av Corolla-ägarna skulle hela 94 % välja en Toyota igen, om de idag skulle bestämma sig.

1975-76 en hårdnande marknad

1975 har börjat bättre än väntat och Toyota Autoimport är berett att möta en allt hårdare marknad bl a genom att



Corolla 30, 1,2 liters motor på 56 HK DIN, finns även i Combimodell.



Corona, 2 liters motor på 90 HK DIN, finns även i Combimodell.

marknadsföra sitt hittills bredaste modellprogram. Corolla 20 kommer att dominera, men man erbjuder i år ytterligare 8 modeller, bl a de nya Corolla 30- och Corona-modellerna. Dessa modeller är förberedda för 1976 års hårda bestämmelser beträffande avgasrening.

Under januari-maj i år registrerades 2.733 Toyota och det rullar nu drygt 21.000 Toyota-bilar på våra svenska vägar. Av dessa tillhör ca 1.000 anställda i Salénkoncernen och ett stort antal går även som tjänstebilar i olika Salénföretag.

Förmånspris för Salén-anställda på Toyota

Om du varit anställd minst sex månader inom Salénkoncernen, har du möjlighet att göra en verkligt bra bilaffär. Toyota Autoimport har nämligen ett speciellt förmånspris för koncernens personal – och det handlar om en rejäl prisreducering. Förmånserbjudandet gäller dock enbart vid köp av bil utan byte.

Bilarna kan du se hos närmaste återförsäljare. Gå in och presentera dig som Salénanställd och be om en provtur!

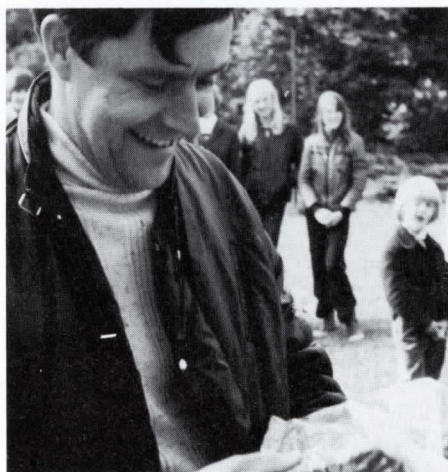
Ballonguppstigning på lyckad Malma-dag

Vädret var inte det bästa under årets första Malma-dag, som var arrangerad den 31 maj. Ändå kom drygt 100-talet anställda och deras anhöriga med buss och egna bilar ut till den vackra personalanläggningen för en dags avkoppling.

Många aktiviteter var inlagda i programmet, men fråga är väl om inte den mest uppskattade var Per-Olows och hans medhjälparens uppstigningar med den vackra varmluftsballongen Beatrice-Aurore. En lång rad av de yngre fick följa med till väders, inte så högt på grund av olämpliga vindar, men ändå en god bit ovan moder jord. Säker ballongpilot var Per-Olows son Peter.

Andra inslag i arrangemangen var motionstävling, tennis, minigolf, fiskdamm och filmvisning. Man får naturligtvis inte heller glömma den utomordentliga skaffningen bestående av kalkon för de äldre och köttbullar för de yngre.

I motionstävlingen vanns olika klasser av Per, Terttu och Lena Wallin (duktig familj) och Peter Andersson.



Gunnar Rosengren, lycklig vinnare.

Golftävlingens fyra klasser vanns av Åsa Pettersson, Peter Andersson, Anna-Maja Stenström samt, inte helt oväntat Lennart Andersson. Tennistävlingen togs däremot något oväntat hem av Gunnar Rosengren före Torsten Klenell och Per-Åke Pettersson.

Nike-Line

Tor Line, som i början av året förvärvade 2/3 i Nike-Line, kommer att från halvårsskiftet segla med konventionellt tonnage på Nike-traden Stockholm-Rotterdam. För detta ändamål har det västtyska fartyget *Iris* på 1.375 ton chartrats och döpts om till *Tor Baltic*. Hon är byggd som containerfartyg och kan ta 72 st 20-fotare, men hon är dessutom lämpad för bl a trälaster. Rederiet siktar på att så småningom sätta in ytterligare tonnage på denna trade, där man lägger tonvikten på flak och containers.

Rederiet anser att det på denna linje nu är bättre förutsättningar för konventionellt tonnage än för ro/ro-fartyg. Enda skillnaden som övergången innebär är att trailers inte längre kan tas emot. De båda ro/ro-fartygen *Nike* och *Kratos* är bortchartrade till Iran respektive Östtyskland.

I samband med övergången flyttas Rotterdam-trafiken på Södra Sverige från Malmö till Hälsingborg.

25.000 besökte svensk industriutställning i Pyongyang

Salénkoncernen deltog under tiden 3–12 april i en svensk industriutställning i Pyongyang, Demokratiska Folkrepubliken Koreas huvudstad. Utställningen arrangerades av Sveriges Exportråd och sammanlagt 28 svenska företag var representerade. Syftet med utställningen var att fördjupa redan existerande samarbete mellan värdlandet och Sverige samt skapa nya kontakter, speciellt inom vissa områden som koreanerna uttalat intresse för. Till dessa hörde i synnerhet sjötransporter och skeppsbyggnad.

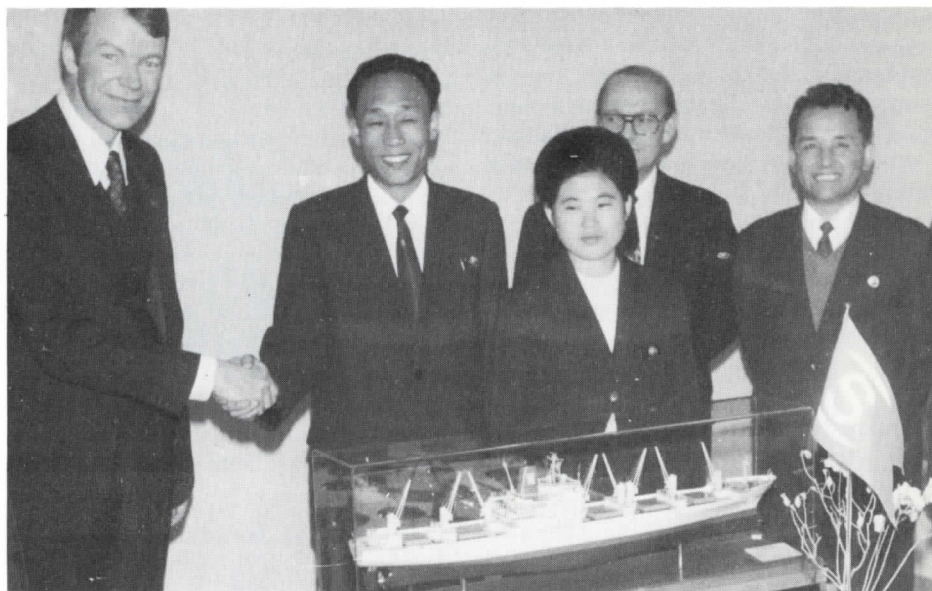
Samtidigt med utställningen besöktes Korea av en regeringsdelegation under ledning av ambassadör Kaj Björk, Peking, samt en näringslivsdelegation under ledning av direktör Göran Engblom, Exportrådet.

Utställningen var den första västerländska av större format som arrangerats i D.F. Korea. Den invigdes av vice utrikeshandelsministern Lee Tae Baek och besöktes av cirka 25.000 specialister från koreansk industri och förvaltning. Några affärsavslut torde inte ha gjorts under utställningens gång, men största intresse visades en rad produkter och projekt och förhandlingar har inletts med vissa företag.

För Salénkoncernen är D.F. Korea en flerårig bekantskap på sjöfartssidan. Många av rederiets kylfartyg har trafikerat landets hamnar. Eftersom D.F. Korea har ett synnerligen ambitiöst utvecklingsprogram, som bl a kommer att föra fram landet till en ledande position inom gruvindustri och stålproduktion (man bygger f n ett stålverk som blir något större än Stålverk 80), föreligger behov av en egen handelsflotta. En sådan saknas idag och den egna varvskapaciteten får bedömas som mycket begränsad. Det kan därför förutses, att D.F. Korea kommer att göra fartygsbeställningar i utlandet för att täcka behovet av framtida sjötransporter.

En märklig företeelse i huvudstaden Pyongyang var mittenfilen i huvudgatorna. Den är avdelad enbart åt landets president samt åt vissa utryckningsfordon. På sidofilerna flyter en aldrig sinande ström av lastbilar, jeepar och bussar dag och natt, bruten av enstaka personbilar. Lastbilarna är av rysk modell och tillverkas i Korea, medan personbilarna är importerade. Bl a rullar över tusen Volvo personbilar på gatorna. Men inga privatägda personbilar finns och cyklar saknas nästan helt.

Gösta Ekeström



Lennart Hofdell från Salénkoncernen överlämnar en modell av Snow Flake som gåva till vicepresidenten i Oonsoo, som handhar sjöfartsfrågor i D.F. Korea. I mitten en tolk och bakom henne Arne Sandevärn från Saléns torrlastrederi.



Salénkoncernens monter innehöll ett antal fartygsmodeller samt det sk bildspelet, som väckte synnerligen stort intresse.

Något om D.F. Korea

Alltsedan D.F. Korea konstituerades 1948 har landet genomgått en mycket uppmärksam utveckling ("ekonomiskt mirakel") under ledning av marskalk Kim Il Sung, landets president. Undertecknad hade tillfälle att se landet för 20 år sedan, då i stort sett nedslipat av krigets härjningar. Mötet med dagens Korea erbjuder i många stycken en överraskande positiv anblick. Städerna är åter-

uppbyggda; miljonstaden Pyongyangs centrala delar upptas av höghus, parker och breda avenyer och de en gång söndersmulade fabrikerna är i full produktion. Allt detta har inte åstadkommits enbart av koreanerna själva. Kineser och ryssar, men även andra socialistiska länder, har hjälpt till. Men det mesta torde dock vara ett verk av koreanernas egna händer.

Forts. nästa sida.

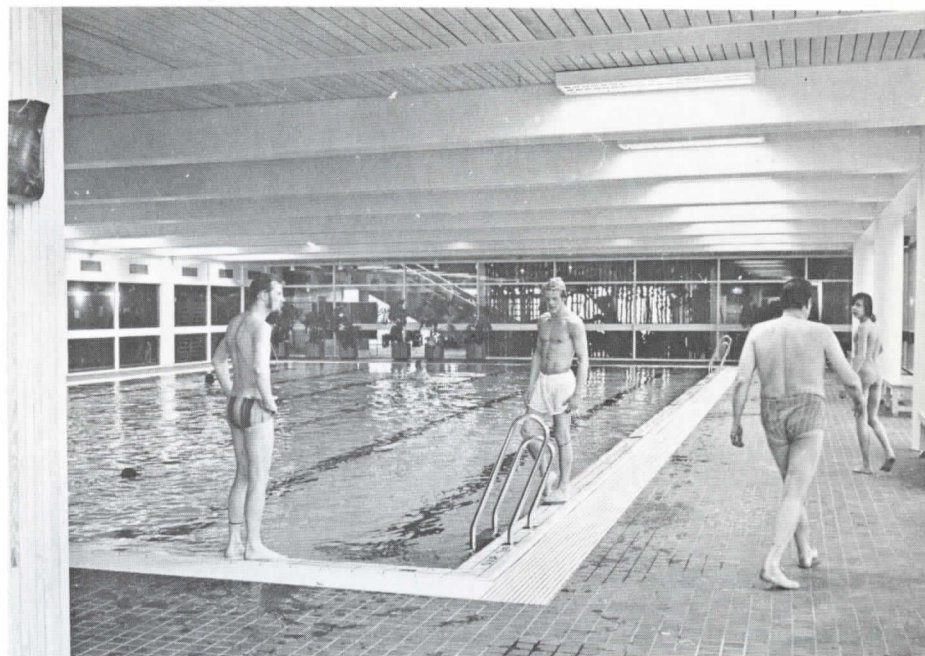
Arken Götaverkens personalanläggning invigd

För Götaverkens anställda i Göteborg har en personalanläggning uppförts strax utanför Götaverkens nybyggnadsvarv Arendal. Den är avsedd för studier, konferenser och föreningsliv, motion, idrott och avkoppling för Götaverkens cirka 9 000 anställda och deras familjer. Anläggningen, som kostat 19 milj kronor, har döpts till Arken.

Öppet hus

Arken har projekterats av arkitekter och företrädare för företaget, fritidsföreningar, fackorganisationer m fl. Projektkommittén ville bl a att Arken skulle bli ett öppet hus: därför är inga lokaler reserverade för särskilda grupper eller avspärrade. Alla har möjlighet att utnyttja husets alla utrymmen.

Arken är avsedd i första hand för Götaverkens anställda. I andra hand kommer andra Salénföretag i Göteborg att kunna utnyttja Arken och i tredje hand är den tillgänglig för helt utomstående organisationer och klubbar.



Simbassängen är 25 meter lång och har sex banor.

Få ledare torde vara föremål för en persondyrkan av sådan omfattning som kommer landets president Kim Il Sung till del. Hans porträtt finns praktiskt taget överallt, hans namn nämns hundratals gånger varje dygn i radio och television. I ett nummer av Pyongyang Times, som har totalt fyra sidor, förekommer hans namn 70 gånger, däribland i följande talande mening: "In this (avskaffandet av alla skatter i landet) the highest credit is due to the wise guidance of the great, respected and beloved leader Comrade Kim Il Sung, the most outstanding leader one can ever find in the annals of thousands of years".

Skatterna har alltså avskaffats i landet. Men inte bara denna utan även andra företeelser i D.F. Korea är värda att notera. Alla vuxna har arbete, ingen svälter, alla har bostäder (hyran är cirka 5 kronor i månaden per person), 9-årig obligatorisk skola är införd, inga flickor får gifta sig före 28 års ålder, inga män före 30 års ålder. Lönerna varierar en hel del. Kvinnorna som sköter renhållningen på gatorna har cirka 70 won per månad – en won är 2:10 kronor. Lärare kan ha 140 won, en skeppsbyggare som tjänstgjorde som vår tolk, hade 150 won och presidenten uppgavs ha 170 won. Därtill kommer fria arbetskläder för alla.



Scenkonst med nationell prägel omhuldas. Bilden av landets ledare finns alltid med.

Ett stort hus

Arken är en stor byggnad, med ett mycket rikhaltigt innehåll. Den totala netto-golvytan är över 6 000 kvadratmeter fördelade på två våningar. Anläggningen upptar bl a kafeteria, som har plats för 110 gäster, simhall med 25-meters-bassäng och 6 banor, bowlinghall med åtta banor och automatiska kugelresningsmaskiner, bordtennishall på 8x24 meter med plats för 6 bord, bågskytte och korthållsskytte med gevär, kraftsport-hall på 60 kvadratmeter, bastu i fyra separata enheter, var och en med ett vilrum för avkoppling, två konferensrum, sporthall på 45x26 meter för handboll, badminton och tennis. Där finns också plats för 150 åskådare. Vidare rymmer huset en motionshall på 26x16 meter, studielokaler och aula med plats för 126 personer i bekväma fåtöljer. Den tekniska utrustningen består av bl a simultan-tolk-anläggning för tre språk förutom bas-språket. Intern TV med kamera och videobandspelare finns också. Fojen i övre planet ger fin utsikt över Rivöfjorden.

Utsmyckning

Arken har fått en mycket rik konstnärlig utsmyckning och flera konstverk har beställts direkt för byggnaden. En vägg pryds av ett stort keramiskt verk av Else Adrian, kallat "Vågspel". "Det nödvändiga språnget" heter ett textilkonstverk av Elsa Agelii i entreplanet. Flera original-målningar av bl a Per Falk, Folke Persson, Erik Törning pryder byggnaden och dessutom skulpturer av Jan Steen. Därtill kommer en mängd litografier, vävnader och ryor.

Sven Tumba i Salén-golf

Den 9 juni gick för första gången "Saléngolfen" av stapeln i strålende för-sommarsol på Wermdö Golf & Country Club. Saléns hade bjudit in ett antal av de i Sverige verksamma professionella spelarna att spela tillsammans med golfintresserade affärsvänner. Proffsen spelade slag-tävling över 18 hål och amatörerna 18 håls poängbogey. Dessutom ingick ett lagtäv-lingsmoment där en professionell spelare bildade lag tillsammans med två amatörer. Sammanlagt ett 70-tal spelare deltog i täv-lingen.

De bästa resultaten:

Poängbogey amatörer:

- | | |
|---------------------|------|
| 1) Lars Wennerström | 36 p |
| 2) Per Liljegren | 33 p |
| 3) Tom Börresen | 32 p |

Slagtävling professionella:

- | | |
|------------------|---------|
| 1) John Byard | 67 slag |
| 2) Åke Bergqvist | 71 slag |
| 3) Sayed Cherif | 72 slag |

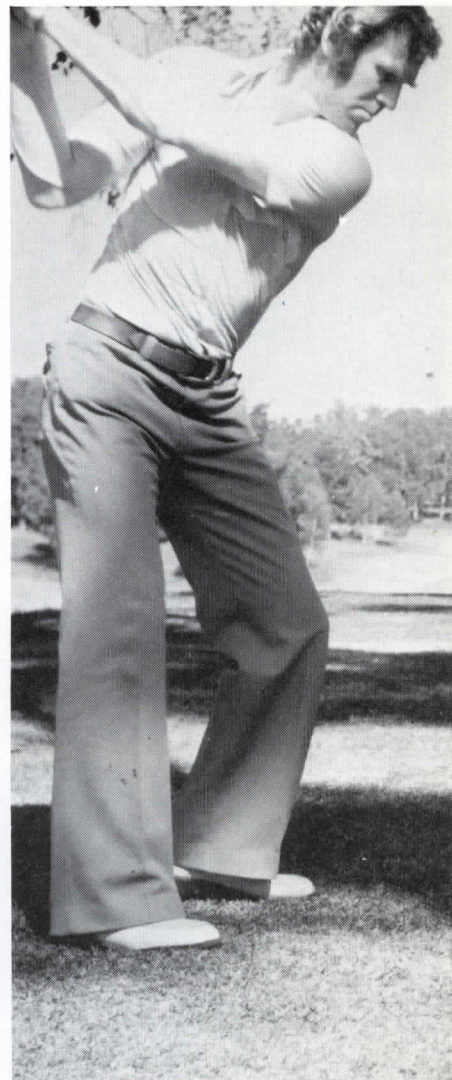
Lagtävlingen:

- | |
|--|
| 1) Jimmy Erickson/Lars Wennerström/
Rune Breitcreuz |
| 2) John Byard/Per Liljegren/Thorsten
Andersson |
| 3) Åke Bergqvist/Per-Erik Persson/
Roland Svedin. |

Sven Tumba fungerade som populär prisutdelare – på bilden tillsammans med det egyptiska proffset Sayed Cherif. I täv-lingen var Tumba för dagen ej så lycko-sam.



Engelsmannen John Byard vann proffs-sens slagtävling.



Sven Tumba i aktion

Målrikt på Kaknäs

Ett par fotbollsmatcher med deltag-ande av Salén-lag spelades i början av juni på Kaknäs. Den ena matchen hade karak-

tären av lokalderby mellan Salénrederier-na och SRS och vanns av de förra med 3-1.



I den andra uppgörelsen blev siffrorna större. Där möttes Scandinavian Trading Company och Sven Salén AB. Det visade sig att i de senares led fanns ett par verkliga doldisar med krut i kängorna, nämligen Mats Jansson, som snitsade in fem mål, och Bengt Lidén, som gjorde tre. Matchen slutade med seger för SSAB med 13-1, vilket får sägas vara en hel del i överkant med tanke spelfördelningen. Att matchdomaren kom från Saléns (Speedy) innebar som alla förstår ingen fördel för de våra.

På bilden ses STC i anfall framför Salén-målet, som vaktas av Ingvar Lilja. Tv ses Tedde Jeansson och th Christian Gleisner (målskytt) från STC och i mitten Göran Sonesson, pålitlig stopper i SSAB.

Salén-Nytt

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