

Salén-Nytt



Saléns väl rustat för framtiden

"Vi möter framtiden med tillförsikt". Så skrev vi i Salén-Nytt för ett år sedan inför julen och det annalkande nya året. Glädjande nog kan vi nu konstatera, att resultatet kommer att motsvara våra högt ställda förväntningar.

Året har präglats av många viktiga händelser och för vårt företag väsentliga beslut, av vilka flertalet löpande redovisats i Salén-Nytt eller på annat sätt. Därför skall vi i vår sedvanliga julhälsning inte närmare gå in på dessa utan låta det anstå till redovisning i samband med bokslutet nästa vår.

En sak kan och bör vi emellertid säga redan nu. Det hade inte varit möjligt för oss att vända den olycksbådande trenden under 70-talets mitt och andra hälft om det inte hos våra många medarbetare på alla nivåer och arbetsplatser hade funnits en

sådan stark lojalitet och fast beslutsamhet att övervinna svårigheterna. För detta, som vi med stolthet betraktar såsom något av vårt företags och våra medarbetares adelsmärke, kan vi så här vid årets slut endast uttrycka vår stora tacksamhet och uppskattning.

Om hög sjukfrånvaro är ett tecken på bristande trivsel i arbetet och låg motivationsgrad, så borde det omvänt förhålla sig så, att låg sjukfrånvaro skulle vara ett tecken på god trivsel och hög motivation. Det är med stor tillfredsställelse vi kan konstatera, att den samlade sjukfrånvaron hos Saléns, både när det gäller land och sjö, är så obetydlig att det förmodligen är något av ett svenskt rekord.

Blickar vi avslutningsvis framåt i tiden, finner vi att den rymmer vissa farhågor, eftersom världshandeln inte tycks vilja skju-

ta riktig fart och förutan vilken sjöfarten - vår huvudsyssla - lider genom låga frakter. Vi har nu emellertid återigen kunnat samla i ladorna och har investerat i lagom takt, varför även några års sämre konjunkturer inte skall kunna skaka vårt företag alltför hårt.

Vi tackar alla medarbetare
till sjöss och iland
och önskar

God Jul och Gott Nytt År!

Sture Ödner
Sven H Salén Christer Salén

Saléns well equipped for the future

"We face the future with confidence." That was our message in Salén-Nytt last year before Christmas and the approaching New Year. Gratifyingly enough, we can now report that results will measure up to our high expectations.

The year has been characterized by many important events and by decisions that are significant for our company; most of them have been reported on a continuing basis in Salén-Nytt or by other means. Accordingly, in our customary Christmas greeting we will not go into details but will let such matters await the report to be published in connection with our annual accounts next spring.

One thing can and should be said right now, however. It would not have been possible for us to reverse the ominous trend of the middle and late years of the Seventies if there had not been, on the part of many employees at all levels and in all work locations, such strong loyalty and such resolute determination to overcome our problems. For these characteristics, which we regard with pride as the hallmark of our company and its employees, we can now - at the close of the year - only express our great gratitude and appreciation.

If high absenteeism due to illness is a sign of inadequate job sa-

tisfaction and low motivation, the reverse should also be true: that low absenteeism is a sign of job satisfaction and high motivation. It is with great satisfaction that we can state that the total absenteeism at Saléns, as regards both land and seagoing personnel, is so insignificant that it is probably something of a Swedish record.

If, in conclusion, we glance ahead in time, we find cause for some apprehension since world trade does not appear to want to pick up the real speed without which shipping - our main business - is suffering as a result of low charter rates. However, we have once again been able to collect

our resources and have invested at a suitable rate; as a result, even a few years of relatively poor economic conditions should not bother our company too much.

We thank all Salén people and associates on land and sea and wish all a
Merry Christmas and
Happy New Year

Sture Ödner
Sven H. Salén Christer Salén

Omslagsbilden

Bilden, som är av mindre vanligt slag för Salén-Nytt, visar Pommern för fulla segel. Under kriget låg det vackra barkskeppet upplagt i Mariehamn på Åland. Donerades till Mariehamns stad av Edgar Eriksson och Eva Hohenthal och är numera förhöjd i Mariehamn som museifartyg.

Anledningen till att det vackra fartyget får pryda första sidan är att en av våra tidigare befälhavare, sjökapten Thorwald Jansén, sammanfattat sina intryck från sin första resa till sjöss med Pommern 1935 i en berättelse i flera avsnitt som vi inleder i detta nummer på sid. 17.

Bilden på framsidan är präglad av ålderns patina och har därför inte samma skärpa som senare tiders fotografier.



Cover picture

The picture, of a type that is not so usual for Salén-Nytt, shows the *Pommern* with all sails set. During the war this beautiful bark was laid up in Mariehamn on the island of Åland. It was donated to the city of Mariehamn by Edgar Eriksson and Eva Hohenthal and is now tied up in the local port as a museum ship.

The reason why the lovely vessel is decorating the cover is that one of our former masters, Captain Thorwald Jansén, has summarized his recollections of his first sea voyage with the *Pommern* in 1935 in an article in several parts, the first of which we present on page 17.

Cementterminal i Yanbu

I oktober 1979 erhöj Saltech genom förmedling av mäklarfirmen R.S. Platou uppdrag att för ett saudiskt konsortium konstruera och upphandla en flytande terminal för import av cement.

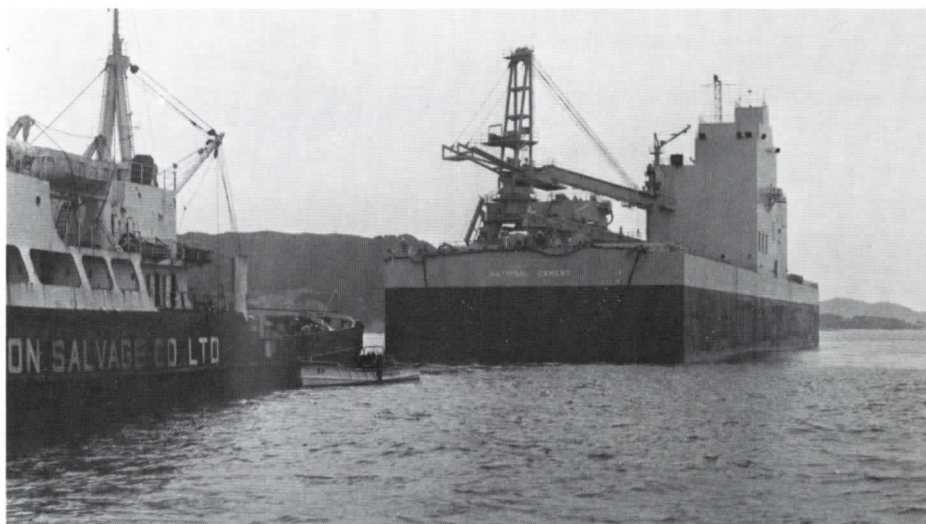
I april 1980 placerades ordern hos Hyundai i Korea. I juli 1981 döptes terminalen i Ulsan till "National Cement" och strax därpå började bogseringen mot Yanbu i Saudiarabien, dit den anlände den 19 september utan missöden. Här vidtog nu varvets arbete att prova ut alla maskiner för cementhanteringen från den stora skeppsslossaren, levererad av Siwertell, via packeriet till bandtransportörerna på kajen.

Som följd av konsultuppdraget har den saudiska kunden National Cement Company önskat placera även det operativa ansvaret hos Saléns. Efter förhandlingar tecknades ett treårskontrakt, enligt vilket Saléns skall hålla en kvalificerad ledningsgrupp i Yanbu. Samtidigt erhöj Salén Dry Cargo kontrakt på cementskeppningar till terminalen – ett exempel på hur uppdrag för ett av koncernens företag, i detta fall Saltech, kan skapa affärer för andra delar av koncernen.

I Yanbu leds driften av terminalen av en grupp under ledning av kapten Arne Risby. Den första cementlasten är lossad, men officiellt överlämnas terminalen till ägaren i mitten av december. Då börjar också utleveransen av cement till kundernas bilar, cirka hälften i bulk och hälften i säckar via automatiskt manövrerade bandtransportörer. Under första året beräknar man att leverera ca 500.000 ton med ökande kvantiteter följande år.

Den första tiden har inneburit en hel del svårigheter. Lossning av första fartyget skedde med en inte fullt utprovad anläggning, barnsjukdomar tillstötte som väntat och saudiska myndigheter och regler är svåra att komma underfund med för en europé.

När terminalen är i drift, har Saléns en referensanläggning som visar att koncernen kan genomföra komplicerade industriprojekt från idé till operation. Marknadsföring av flytande terminaler pågår och ett par projekt är under inledande diskussioner.



Cementterminalen bogserades från Hyundai-varvet i Korea till Yanbu i Saudi-Arabien



Terminalen på plats i Yanbu

Cement terminal at Yanbu

In October 1979, through the R.S. Platou brokerage firm, Saltech received an assignment from a Saudi Arabian consortium to design and serve as project managers for the procurement and construction of a floating terminal to be used for import of cement.

In April 1980 the construction contract was placed with Hyundai in Korea. In July 1981, in Ulsan, the terminal was christened "National Cement," and shortly thereafter the tow to Yanbu in Saudi Arabia got under way. The terminal reached its destination without inci-

dent on September 19. The shipyard now began its work of testing all the machinery for handling cement, from the large unloader delivered by Siwertell, via the packaging equipment, to the conveyors on the dock.

As a result of the consulting assignment, the Saudi customer, the National Cement Company, also wished to place operating responsibility with Saléns. Following negotiations, a three-year contract was signed under the terms of which Saléns will maintain a qualified management group in Yanbu. Simultaneously, Salén Dry Cargo received a contract covering shipments of cement to the terminal. It

was a good example of how assignments for one Group company – in this case Saltech – can create business for other sectors of the Group.

In Yanbu, operation of the terminal is managed by a group under the direction of Captain Arne Risby. The first load of cement has been discharged but the terminal is scheduled to be delivered officially to its owners in mid-December. Delivery of cement to customer trucks will also begin at that time, about half in bulk and half in sacks via automatically controlled conveyor belts. The company expects to deliver about 500,000 tons during the first year,

with higher quantities in the following year.

The initial period of operations has involved a large number of problems. The first ship was unloaded with a system that had not been fully tested and, as was to be expected, "running-in" difficulties occurred.

When the terminal is in operation, Saléns will have a reference installation that shows that the Group can carry out complicated industrial projects, from concept to operation. The market of floating terminals is under way and several projects are in the initial stages of discussion.

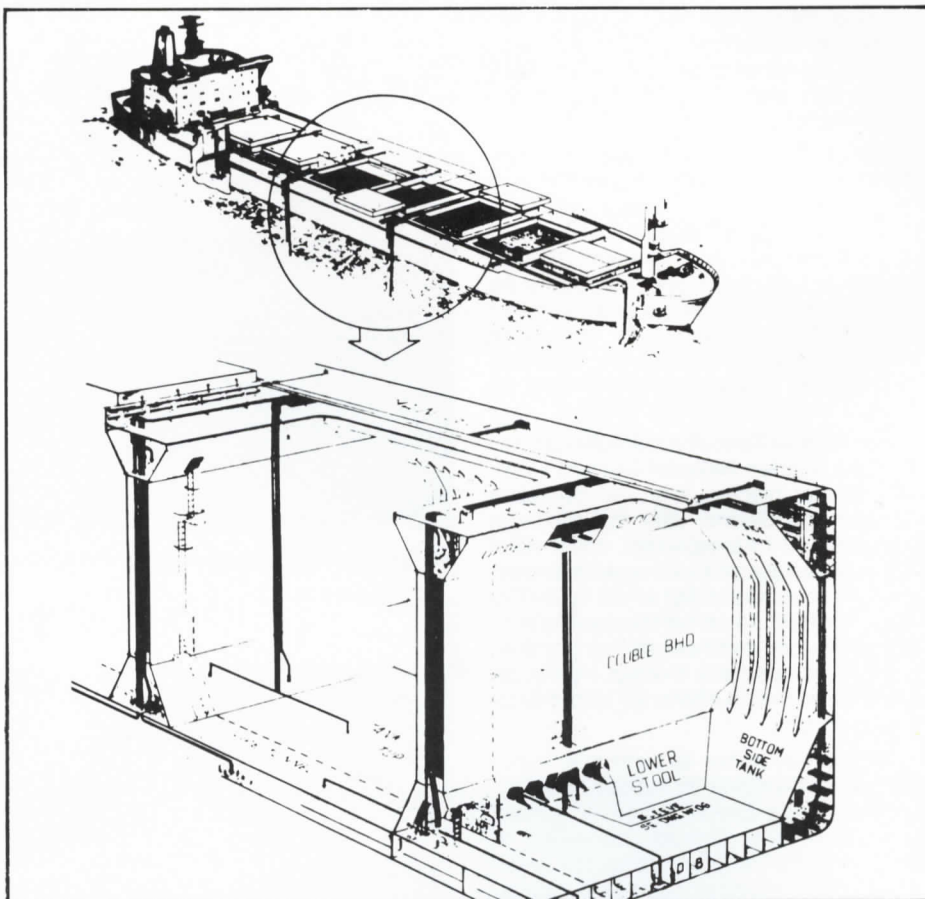
Salwico: Nytt Gassamplingsystem

Salwico kan notera en glädjande framgång med sitt nya gassamplingsystem SW 2010.

Systemet har utvecklats för att möta de nya norska reglerna för gasvarningssystem i OBO-carriers och i crude oil carriers med dubbelbotten. Liknande regler diskuteras även i vissa andra länder.



Sedan SW 2010 lanserades i maj på Norshipping-mässan i Oslo har tio system sålts och förhandling pågår om ytterligare tio, säger Jan Sanderöth, chef för Salwico.



Detection Instruments: Gasvarningssystem för koldioxid

Efter 18 månaders utvecklingsarbete i samarbete med ett ledande brittiskt universitet lanserar nu Detection Instruments ett nytt gasvarningssystem för koldioxid.

Den aktuella sensortekniken har tidigare inte använts inom industrin och genom sin lätthanterlighet i kombination med sitt låga pris öppnas stora marknader inom följande fält: bryggerier, atomkraftverk,

kylhus och kyltransporter samt i växthus. En ytterligare utveckling pågår för att anpassa systemet för undervattenanläggningar inom bl a offshore-industrin.

Nytt larm-system för tankfartyg

Salwico lanserar en ny produkt för tankfartyg kallad Salwico-Mobrey Interface Detector. Den svarar mot IMCO:s krav för kontinuerlig övervakning av skiljeytan mellan olja och vatten i sloptankar och andra separationstankar från vilka utpumpning sker direkt i havet. Produkten består av en elektronikcentral och två ultraljudssensorer som ger larm när skiljeytan passerar.

Salwico: New gas-sampling system

Salwico reports gratifying success with its new SW 2010 gas-sampling system.

The system was developed to conform to the new Norwegian regulations governing gas-warning systems in OBO carriers and double-bottomed crude oil carriers. Similar regulations are also being considered in certain other countries.

Detection Instruments: New carbon dioxide detection system

Detection Instruments Ltd have

introduced their new carbon dioxide detection system. Early enquiries show there is a big market potential for the equipment. The sensor is the result of an eighteen month R & D programme within Detection Instruments, with assistance from a leading British university.

The sensor technique has not been used in industry before and the simplicity of operation and competitive price has opened up market potentials in the brewing, nuclear energy, cold storage, and horticultural industries. These standard models are ready for production and a fourth model is in prototype stage for the large and

important submersible, and under-sea industry. Among early orders received is one from Semco for three fixed monitors for shipboard use.

New alarm system for tankers

Salwico is introducing a new product for tankers, the Salwico-Mobrey Interface Detector. It meets the IMCO requirement for continuous monitoring of the interface between oil and water in slop tanks and other separation tanks which pump discharges directly into the sea. The Detector consists

of a central electronic unit and two ultrasonic sensors which set off an alarm when the interface point is reached.

Since the SW 2010 system was introduced at the Norshipping Fair in Oslo in May, ten units have been sold and negotiations are under way for the sale of another ten, according to Jan Sanderöth, Salwico's manager.

Puerto Vacamonte ny fiskhamn i Panama



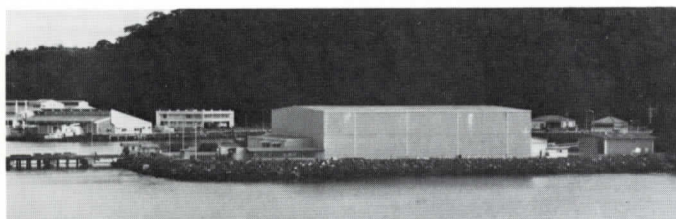
En del av den stora fiskeflottan i Puerto Vacamonte. I förgrunden syns bogserbåten San Blas, ej att förväxla med Saléns kylbåt San Blas.

Puerto Vacamonte, en nybyggd hamn sydväst om Balboa, är ett exempel på att Panama satsar stort på utveckling av sina naturtillgångar, i detta fall de rika fiskevatten runt Panama. Puerto Vacamonte är ett centrum för den panamanska fiskein-

dustrin på stillahavssidan och hemma- hamn för flera hundra räktrålare.

Bland hamnens tillgångar märks både en räpackningsfabrik och ett fryshus. Fryshuset och en "djup"-kaj används mest av tonfiskebåtar.

Saléns har under hösten lastat tonfisk för Japan i Puerto Vacamonte och i samband med lastning besökte Jan Wrangel från SRS denna hamn. Han tog under besöket en hel del bilder, varav vi här visar några.



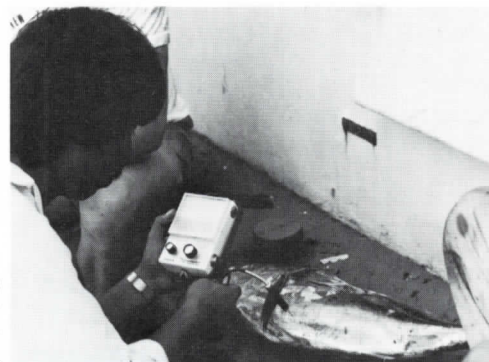
I hamnen finns räpackningsfabrik och fryshus



Två fartyg ligger samtidigt inne för att lasta tonfisk, varav det ena är Saléns inchartrade kylfartyg Nectarine.



Med en special- byggd gaffeltruck töms tonfisk i lastnät som sedan hivas ombord med hjälp av fartygets egna kranar.



Vid lastningen kontrolleras temperaturen i tonfisk.

New fishing port in Panama

Puerto Vacamonte, a newly built port southwest of Balboa, is an example of how Panama is investing heavily to develop its natural re-

sources, in this case, the rich fishing waters surrounding the country. Puerto Vacamonte is the center for the fishing industry based on the Pacific coast of Panama, and the home port for several hundred shrimp trawlers.

Among the harbor's facilities are a shrimp-packing factory and a cold storage warehouse. The cold storage building and "deep" loading pier are used primarily by tuna boats.

During the fall, Salén shipped tu-

na fish to Japan from Puerto Vacamonte. Jan Wrangel from SRS, who was on hand for the loading of fish, took many photographs, some of which are shown here.

Svea-affären klar

Vid Rederi AB Sveas extra bolagsstämma den 24 november beslöts att bolaget till Johnson Line AB per 1981-09-01 överläter sin rederiverksamhet med därtill hörande tillgångar och skulder för en köpeskilling av 44,8 Mkr.

Svea har ombildats till fastighetsbolag och förvärvar fem fastigheter, fem tomträtter och en bostadsrätt för en sammanlagd köpeskilling av 415,3 Mkr från säljarna Försäkrings AB Sirius, NAB Nya Asfalt

AB, Fastighets AB Hufvudstaden, Förvaltnings AB Birger Jarl och J S Saba AB. Betalning har redan skett genom övertagande av lån, säljarreverser samt utgivning av nya aktier.

Saléninvest köper dels en del av Johnsons gamla aktieinnehav i Svea samt en del av Sabas aktier och får därigenom 25-30 % delägarskap i det nya fastighetsbolaget.

I den av stämman utsedda styrelsen kvarstår sedan tidigare advokat Per Gedda som ordförande och direktör Eric D Nilsson som VD. Till nya styrelseledamöter utsågs direktörerna Hans Gezelius, Rune Hallåker (vice ordförande), Klas Holmberg (tillträder som VD våren 1982), Erling Persson, Lars Öberg och Sture Ödner.

Dagabs distribunal i Jordbro invigd

Dagabs Jordbro-distribunal invigdes på torsdagen av Rune Hallåker, ordförande i Dagabs styrelse. Den är en av de största och modernaste i sitt slag i Europa. Det officiella spadtaget togs i augusti 1979. Anläggningen ersätter sex mindre och äldre anläggningar i Stockholms-området.

Distribunalen förser sina kunder inom Stor-Stockholms-området med dagligvaror, dvs livsmedel, tobak, hygienartiklar, rengöringsmedel, papper m m. Dagabs kunder är allivsbutiker, varuhus, servicehandel och restauranger. Årsomsättningen i startskedet beräknas till drygt en miljard kronor exkl moms och internleveranser.

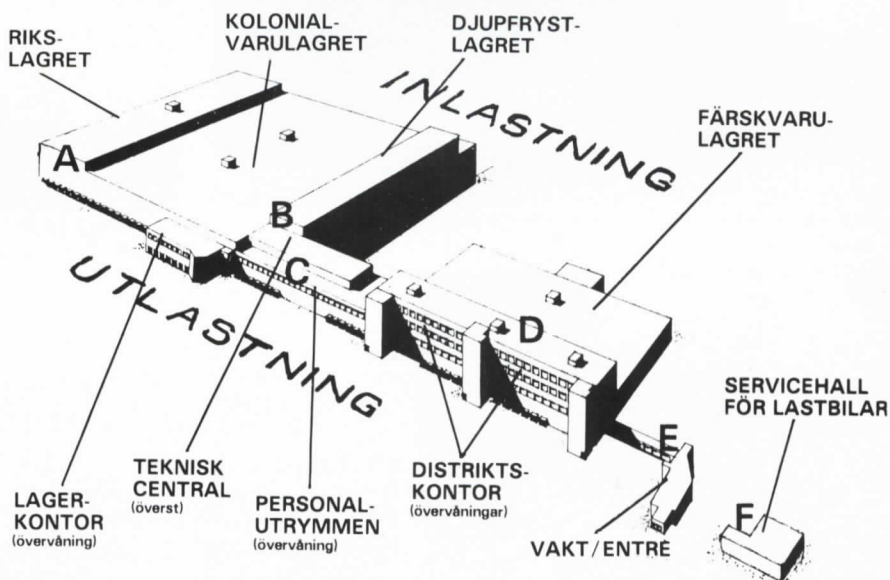
Dagab ingår i J S Saba-koncernen och är landets tredje största dagligvarugrossist. VD är Lars Malmberg.

Dagabs totala omsättning för 1980 var 6.394 Mkr exkl moms. Idag har Dagab tio distrikt och drygt 3.000 anställda, fördelade på ett 40-tal verksamhetsställen. Fr o m den 1 januari 1982 ingår AB Ce-Jis Kolonial med tre distrikt inom norra delen av Sverige. Antalet anställda blir då närmare 4.000.

Dagabs distributionscentral i Jordbro är ca 340 m lång, således lika lång som ett av Saléns största tankfartyg. Våningsytan uppgår till totalt 42.000 kvm, som kan jämföras med Salénhusets ca 38.000 kvm.



Efter att ha överlämnat en gyllene nyckel som symbol för öppnandet av den nya distribunalen till distriktschef John Malmquist, önskar Rune Hallåker honom och distriktet lycka till. I mitten ses Dagabs VD Lars Malmberg. Foto: Bo Lindh.



Saléninvest acquires interest in realty company

Rederi AB Svea, the well-known Swedish shipping company, is being converted to a real estate holding company at the same time

that its shipping business is being acquired by the Johnson Line. In this connection, Saléninvest is acquiring about 25 to 30 percent of the shares of the new real estate company. Sture Ödner has been elected a member of the Svea board of directors and Klas Holmberg, formerly managing director

of J S Saba, will become managing director of Svea in the spring of 1982.

New distribution terminal inaugurated

Dagab, part of the Saba (food dis-

tribution) Group, in which Salén holds a financial interest, has inaugurated a new distribution terminal outside Stockholm. Turnover of the facility during its first year of operation is estimated at SEK 1 billion. Saba's annual sales are about SEK 16 bill., and Dagab's total SEK 6 bill.



Kyl

Den svaga marknad som tyvärr blev betydligt längre än vi räknat med är nu definitivt slut.

Citrusskeppningarna från Medelhavsområdet har kommit igång med stort tonnagebehov i Marocko. Dessutom kan vi notera ökat behov av tonnage för transporter av kött och bananer. De flesta kontrakt är nu färdigförhandlade för kommande års skeppningar och resultaten är helt tillfredsställande. Flottan är nu helt sysselsatt och med undantag för en möjlig svacka vid kommande årsskifte ser vi inga problem för den närmaste framtiden.

Tank

OPEC-ländernas överenskommelse att djupfrysa oljepriset fram till december 1982 blev möjlig framför allt genom att Saudi-Arabien gick med på att reducera sin oljeproduktion samtidigt som man höjde priset från USD 32 till 34 per barrel samt genom att de militanta OPEC-länderna, främst representerade av Libyen, Algeriet och Nigeria, sänkte sitt oljepris.

Detta fick till följd att oljan från i synnerhet de sistnämnda länderna återigen kunde konkurrera prismässigt med Saudi-Arabien. Tyvärr har dock den totala oljekonsumtionen fortsatt att minska och efterfrågan på tanktonnage för närvarande är sämre än på länge. Detta beror även till stor del på att oljebolagens tidigare aktiva lageruppbyggnadspolitik har förbytts i lageravtappning, eftersom oljebolagen nu kan basera sin verksamhet på ett någorlunda garanterat oljepris under 1982.

Ett tjugotal VL/ULCC ligger ofraktade i AG och en 250.000-tonnare får idag ca WS 19/19,5 för en resa AG - Europa.

Torrlast

Marknadsnedgången har stannat upp för Panmaxbåtar som pendlar mellan USD 3,50/4:- per dwt i alla områden utom resor till Fjärran Östern, som betalar något bättre. Den främsta orsaken till marknadsnedgången är det stora antalet nya fartyg som kommer ut från varven samtidigt som konjunkturen är dålig överallt.

Handsizemarknaden har ytterligare försämrats och idag betalas T/C strax under USD 5.00 för rundresor i Atlanten.

Offshore

En försvagning av marknaden för jack-ups har noterats vilket medfört att raterna sjunkit från USD 45.000 till USD 40.000 per dag för internationella kontrakt.

Det är idag knappast möjligt att erhålla treårskontrakt men fortfarande diskuteras ett antal ett- till tvåårskontrakt.

En av orsakerna till att oljebolagen är ovilliga att teckna längre kontrakt är troligen det stora antal riggar som kommer att levereras under 1982. Ytterligare en förklaring är att oljebolagen för närvarande planerar sina prospekteringsprogram för 1982 och ännu inte beslutat vilken omfattning dessa skall få.

För semi-submersibles har intresset varit stort under hösten från oljebolagen att i första hand täcka sina behov för 1982 och första halvåret 1983. Även för semi-submersibles börjar dock aktiviteten minska med få avslut men raterna befinner sig fortfarande på en hög nivå.

The Freight Market

week 47

Reefers

The weak market, which unfortunately continued longer than anticipated, has finally come to an end. The season for citrus from the Mediterranean has now started and a significant number of vessels are employed in the Moroccan trade. In addition to this there is also an increase in the demand for tonnage for the transportation of meat and bananas.

Most of next year's contracts have now been concluded at satisfactory levels and the fleet is at present fully employed. We foresee no problems ahead of us apart from the possibility of a slight weakening at the end of this year.

Tanker

The decision by OPEC to freeze oil prices until December 1982 was made possible primarily as a result of Saudi-Arabia's agreement to reduce its production at the same time as they increased their price from USD 32 to 34 per barrel. Another contributory factor was the fact that the militant members of OPEC, particularly Libya, Algeria and Nigeria, agreed to reduce their prices, and this has meant that oil from these countries is once again competitive with Saudi-Arabia.

Unfortunately, the overall consumption of oil continues to decline with the result that the demand for tankers is now lower than it has been for some time. This situation has also been caused partly by the fact that the oil companies are now draining their storage reserves instead of building them up as they can now reckon with a somewhat more stable price structure during 1982.

Some 20 vessels are presently idle in the AG and a 250,000 tonner can today expect WS 19/19.5 for a voyage from AG to Europe.

Dry Cargo

The drop in the market for Panmax vessels has now stopped and presently varies between USD 3.50 and 4.00 per dwt in all areas apart from voyages to the Far East, which are paid somewhat better. The most significant reason for the fall in the market is the considerable number of newbuildings now being delivered combined with the general poor economic climate.

The handysize market continues to worsen and a T/C today commands just under USD 5,000 for a round trip in the Atlantic.

Offshore

The market for jack-ups has weakened with the result that rates have fallen from USD 45,000 to 40,000 per day for international contracts.

It is now almost impossible to obtain 3 year contracts, but a number of one to two year contracts are still under discussion.

One of the most likely reasons why the oil companies are unwilling to sign long term contracts is the considerable number of rigs due for delivery during 1982. Furthermore, the oil companies are still in the process of planning their 1982 exploration programmes and have not yet decided how extensive they will be.

The interest for semi-submersibles has been considerable during the autumn with the oil companies attempting to cover their requirements for 1982 and the first half of 1983. Even here, however, one can see a reduction in activity with few fixtures but nevertheless rates at a high level.

Radiomedical:

"Sök läkarvård snarast!"

Sjukdomsfall till sjöss leder ofta till att fartyg plötsligt kan få göra kursavvikelse för att nå en hamn där den sjuke kan föras iland för vård. Innan ett sådant beslut tas av fartygets befälhavare, kontaktas i regel "Radiomedical" vid Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg, som med befälhavarens telegrafiska observationer som grund rekommenderar lämplig vård ombord eller att den sjuke förs iland i närmaste hamn.

Vi rapporterar här om ett sådant fall och kan tack vare besättningens påpasslighet även visa bild därifrån. Gunnar Lindbergh, vid tillfället chef för tankrederiets operationsavdelning, följde fallet i dess olika faser och har gjort följande sammanfattning.

Söndagen den 15 november började som så många andra på höstkanten, disig, grå, trist med regnet hängande i luften. Vid 10-tiden ringer telefonen i min bostad;

—Gomorrön, det är Göteborg radio, vi har Sea Scape på tråden.

Strax därpå hörs befälhavaren P.O. Ericsons välbekanta röst i luren:

—Hej, det är P.O. Det är inte bra med telegrafisten Stellan Thunström, troligen nåt åt hjärtat. Jag har varit i kontakt med "Radiomedical" i Göteborg och de föreslår att han bör komma iland för läkarvård snarast.

—Kan det vara en hjärtinfarkt?

—Ja, jag vet inte, vissa symptom tyder på det, men det är svårt att säga. Han har smärtor i alla fall, så jag ökar upp till full fart, och jag ligger just nu 400 nautiska mil söder om Las Palmas.

—Det låter bra och det är tur att du är så pass nära Las Palmas, för någon närmare plats finns det ju inte.

—Nej, jag tänkte ett tag på Dakar, men då hade vi fått vända och det är längre dit också.

—Ja, Las Palmas är ju det klart bättre alternativet och så får vi försöka få helikoptern att gå så långt söder ut som möjligt, inte använda den vanliga rendez-vouspositionen som ligger i höjd med Las Palmas.

—Efter detta första samtal vidtog en intensiv verksamhet ombord och iland för att på bästa sätt arrangera för Stellan



Thunströms ilandförande. Agenten i Las Palmas kontaktades, helikopter rekvirerades, sjöpersonal- och assurancesavdelningarna underrättades, och mycket annat.

Passagerarbåt kommer till hjälp

Något senare ringer Sea Scares befälhavare igen. Nu har situationen för telegrafisten allvarligt försämrats. Befälhavaren fattar beslutet att sända ut ett allmänt radioanrop med begäran om hjälp. Tre fartyg svarar, av vilka ett är den engelska passagerarbåten Canberra som med 22 knop stävar mot Las Palmas med 1700 passagerare och två läkare ombord. Canberra erbjuder sin hjälp, Sea Scape saktar ner farten och någon timma senare befinner sig de båda fartygen jämsides. Från Canberra sätts en livbåt ut, som varligt för den sjuke till Canberra under passagerarnas applåder och hurrande.

Canberra sätter så full fart mot Las Palmas. Klockan halv sex på kvällen ringer Sea Scares befälhavare och låter märkbart lättad. —Allt är klart nu. Thunström har förts över till Canberra och undersökts av

läkarna. Mycket tyder på att det var en hjärtinfarkt.

Sea Scape får nu order att avpassa farten så att man kommer fram lagom till Las Palmas när den nye telegrafisten Wilhelm Carling anländer dit från Sverige på följande dag. Ett ovanligt hektiskt dygn var till ända.

Canberras läkare och systrar tog väl hand om Stellan Thunström och såg till att han kom under sakkunnig vård på Queen Victoria Hospital i Las Palmas. Hans tillfrisknande fortskred snabbt och redan efter fem dagar fick han läkares tillstånd att återvända till Sverige.

Canberra aids Sea Scape, rescues sick Radio Officer

On Sunday, November 15, the tanker Sea Scape found itself 400 nautical miles from Las Palmas.

Radio officer Stellan Thunström was seriously ill, and heart trouble was feared to be the cause. The commander of the Sea Scape decided to send out a general call for help. Three vessels answered, one of which was the English passenger ship Canberra, on its way to

Las Palmas at 22 knots speed with 1,700 passengers and two doctors on board. The Canberra offered to help, and after about an hour Stellan Thunström was transferred from the Sea Scape to the Canberra amidst cheers and applause from the passengers.

Doctors on board the Canberra ascertained that the sick radio officer might have suffered a heart attack. The physicians and nurses closely monitored his condition and made sure he was delivered to the Queen Victoria Hospital in Las Palmas for expert care.

Bättre lycka nästa gång!

Det andra borrhålet i Turkiet avslutades i slutet av november på 1750 m djup. Det lager som utgjorde målet för borrhningen hade då påträffats men utgjordes inte av kalksten som förutsatts utan av ett tätt och svårborrat lager som nu anses täcka kalk-

stenen. Denna är fortfarande ett intressant mål för borrhning men försöket att borra ned till den bör utföras på en annan plats.

Med hjälp av den kunskap om områdets uppbyggnad som borrhningarna givit utförs nu en ny tolkning och kartläggning

av området som underlag för ett beslut om ytterligare en borrhning är motiverad. Vi har nu fyra månader på oss att avgöra om kontraktet skall upprätthållas och ytterligare borrhning utföras.

Delårsrapport för Saba

Sabakoncernens försäljning exklusive mervärdesskatt under perioden 1/1 – 31/8 uppgick till 9,911 Mkr (9,425). Rörelseresultatet före avskrivningar blev 185 Mkr (51,0). Resultatet efter finansiella nettokostnader blev -110,9 Mkr (-178,8). Efter extraordinära intäkter på 132,0 Mkr (1,5) redovisas som resultat före bokslutsdispositioner och skatt 21,1 Mkr (förlust med 177,3).

Under perioden har Tempo-varuhusen i Östersund och Härnösand samt Åhléns-varuhuset på Söder i Stockholm byggts

ut. Vidare har Dagabs nya centrallager i Stockholm-Jordbro tagits i bruk. Olönsamma varuhus har nedlagts i Gällivare, Eslöv och Varberg.

Koncernens andel i Gallerian i Stockholm har sålts för 227 Mkr, vilket givit en extraordinär intäkt på 125 Mkr.

Preliminär överenskommelse har träffats om att överlåta verksamheten i AB NK-Konto till FinansSkandic AB per den 30 december 1981. Köpeskillingen uppgår till 45 Mkr.

Sammanlagt förväntas koncernens driftsmässiga helårsresultat efter finansiella nettokostnader visa överskott, att jämföra med en förlust på 107 Mkr under kalenderåret 1980. Härtill kommer extraordinära intäkter på ca 330 Mkr (0) till följd av de nämnda fastighetsförsäljningarna m m.

Miljön ombord studeras

Under en resa med tankfartyget Sea Scout mellan Rotterdam och Malta i mitten av oktober studerade Sylvia Hermanson, företagssköterska hos Oxens Företagshälsovårdscentral, tillsammans med Hans Klasén, skyddsingenjör hos Oxen, förhållandena ombord. Ytterligare ett team bestående av Inga Moberg, läkare hos Oxen, och sjukgymnast Margareta Signell kommer att följa med Winter Sea från Mellanöstern till Nordeuropa för att studera miljön i en kylbåt.

Oxens Företagshälsovård har bl a hand om hälsovården för de sjöanställda som bor i stockholmsregionen. Syftet med besöken är att ge Företagshälsovården bättre förutsättningar att behandla hälsofrågor som rör de sjöanställda.

Det är således ett viktigt behov som nu tillfredsställs genom att Företagshälsovårdens personal under några dagar får uppleva arbets- och fritidsmiljön ombord.

Salén-Nytt återkommer i ett senare nummer med en fylligare artikel när de fyra har sammanfattat sina intryck från resorna.



Syster Sylvia mäter pulsen på matros Johan Holmbeck sedan han kört ett pass på testcykeln.

Better luck next time!

Drilling at the second borehole in Turkey was stopped at the end of November, after a depth of 1750 m had been reached.

The stratum that was the object of the drilling operations had been reached, but it was found to consist not of limestone, as had been expected, but of a dense, difficult-to-drill layer. This layer is now thought to be covering the limestone.

The limestone is still of interest for drilling operations, but the attempt to drill down to it should be carried out at another site.

With the help and knowledge about the structure of the area gained from the drilling operations, a fresh appraisal and survey of the

area is being made to decide whether another drilling operation is justified. We now have four months to decide whether to proceed with the contract and sink another borehole.

Väggkalender med Roland Svensson

I femton års tid har Saléns givit ut en egen väggkalender, en trycksak som med åren har blivit mer och mer uppskattad av anställda och företagets många kontakter inom och utom landet. I början var upplagan bara några hundra exemplar och man kan gissa att huvuddelen distribuerades till svenska mottagare. I dag är upplagan 20.000 exemplar och huvuddelen sänds till mottagare i ett 30-tal länder världen över.

Kalenderns bildmotiv har i regel hämtats från verksamhetsgrenarna, men ibland har motiven varit svensk natur och kultur. 1975 var ett märkesår, då Roland Svensson generöst ställde ett stort antal av sina bästa konstverk till förfogande och lät oss reproducera dem i kalendern. Nu har Roland återigen låtit oss återge ytterligare tolv av sina främsta arbeten under åren, ett för varje månad. Under sina resor till öar i Atlanten har Roland Svensson förevigat natur och människor på dessa platser och det är en del av dessa konstverk som Saléns nu återger i 1982 års väggkalender. Vi känner oss lyckliga över detta och är övertygade om att kalendern inte enbart kommer att hjälpa oss att hålla reda på dagar, veckor och månader utan även att den kommer att utgöra en fin konstupplevelse. Ett litet råd skulle vi vilja ge alla som får kalendern: riv inte bort bladen, utan vik dem varligt till baksidan när



en månad gått. Kalendern kan säkert bli en källa till framtida glädje.

Originalmålningarna till kalendern har förvärvats från konstnären av Saléninvest och de finns nu hängda i entreplanet i Salénhuset. I samband med hängningen togs den här bilden av Roland Svensson, när han som bäst var i färd med att lägga

ut tavlorna för att få dem i rätt ordningsföljd med tanke på storlek, motivval och komposition. Till vänster ses ramnings-specialisten och målarvännen Nisse Nordström.

Den som önskar få en kalender kan skriva till Saléninvest AB, Informations-avd., 106 09 Stockholm.

"Hajar, delfiner, vattenormar..."

Michael von Perner, en 19-åring med sjöfartsintresse, avslutade sina studier (sabbatsår från hans svenska gymnasium) vid El Modena School i Kalifornien med att följa med m/s Ionian Reefer, en av Saléns kylbåtar, från Long Beach till Europa. Det blev en händelserik resa utmed USA:s ostkust, genom Panamakanalen och över Atlanten. När fartyget passerade den 80 km långa Panamakanalen tog Michael den här fina stämningsbilden och i ett brev till Salén-Nytt skriver han: "Jag hade föreställt mig att kanalen skulle bestå av långa betongkajer och slussar, men det visade sig vara ganska fel. Visst var det många slussar, men mellan dem gick fartyget genom hela sjösystem, där den tropiska djungeln bredde ut sig ända ned till vattnet. Från däck kunde vi höra tropikernas alla mystiska ljud". Michael berättar även en del om det spännande djurlivet i havet omkring Panamakanalen, — hammarhajar, delfiner, vattenormar i alla kulörer, flygfiskar och sköldpaddor.



"...mellan slussarna gick fartyget genom stora sjösystem, där den tropiska djungeln bredde ut sig ända ned till vattnet."

Calendar features Swedish artist's works

The pictures used in Salén's 1982 calendar consist of 12 reproduc-

tions of original works by the eminent Swedish artist Roland Svensson. The subjects of the paintings are taken from islands in the Atlantic which the artist has visited one or more times during his rich and

varied life. Of special interest are his works from the remote island of Tristan da Cunha in the South Atlantic.

The calendar will be distributed to Salén's numerous friends in so-

me 30 countries around the world. Anyone wishing additional copies of the calendar can write to: Saléninvest, PR Department, S-106 09 Stockholm, Sweden.

Ferdinand Henning – Insjöskeppare

Att bli pensionerad innebär för många en svår omställning från ett aktivt liv till ett passivt. För andra innebär det att möjligheter antligen ges att förverkliga länge närda drömmar. Det finns exempel på sjömän som efter pensioneringen med sparat kapital etablerat sig som egna företagare medan andra har låtit drömmen om "farmen i Argentina" bli verklighet. Många har nöjt sig med att bygga på den egna villan eller sommarstugan i skärgården. Provkartan kan göras lång på olika sätt att ta vara på sin tid som pensionär.

En som efter pensioneringen valt att förlänga sin redan långa tid till sjöss är sjökaptenen och tidigare befälhavaren i Salénrederierna, Ferdinand Henning i Tranås. "I stället för att gå omkring och gnälla över tingens ordning i det gamla landet" köpte han sig efter pensioneringen den lilla passagerarbåten Strömsholmen.

Med den kör han nu somrarna igenom passagerare runt den vackra sjön Sommen i gränslandet mellan Småland och Östergötland. Det ger honom en härlig stimulans och – får man anta och hoppas – även ett litet överskott, för det kostade en hel del schaber att köpa den stolta skutan och det är dyrt att hålla henne i fullgott trim.

Hjälte i Tranås

Strömsholmen hade gått på Sommen i många år och blivit något av en institution när den gamle ägaren och skepparen tröttnade.

Då utbröt först panik i den goda staden Tranås – ingenting skulle bli som förr om Strömsholmen upphörde med sin trafik. Det var då Ferdinand Henning uppträdde på arenan och blev något av hjälte. Han köpte båten, rustade upp den, satte den i trafik och så var åter allt som förr och som det skall vara i Tranås och på sjön Sommen.

Nu har skeppsredare Henning dragit upp båten på land för säsongen och där skall hon ligga "tills Dick Björkander, en f d salénare – framåt vårkanten kommer och nådigt ger sitt godkännande å Sjöfartsverkets vägnar för fortsatt seglats. Sedan blir det som vanligt en busy sommar" skriver F.H. i ett brev till Salén-Nytt.

"Resor i det blå"

Det är alla kategorier av människor som åker med Strömsholmen: skolklasser, pensionärer (som har rabatt), myndigheter inkl. ett oräknat antal landshövdingar och kommunalråd, utländska turister, helt vanliga smålänningar och östgötar och många fler, exempelvis Salén-Nytts reporter för den mindre sjöfarten. Särskilt populära är "resorna ut i det blå" för pensionärer, som då kommer ända från det avlägsna Stockholm. I de resorna ingår strandhugg vid någon av de restauranger som ligger runt sjön. Ett särskilt intresse ägnas i regel åt Lennart Hylands vackra viste vid sjön. När Hyland är på gott humör brukar han komma ut på balkongen och blåsa i en gammal skepparlur.

Man kan inte ta fel på att Ferdinand Henning är nöjd med sin tillvaro som pensionär och skeppare på egen farkost på sjön Sommen. Men lite slitigt är det dock och om något eller några år lägger han av

och ser då gärna att någon annan salénare, gärna med rötterna i Småland eller Östergötland, tar över det ansvarsfulla värvet att föra befälet på Strömsholmen.



Med Salén-märket i mössan och penningväskan på magen står Ferdinand Henning och slussar in strömmen av passagerare till Strömsholmen.



Strömsholmen kan ta 81 passagerare, men den här dagen var vädret inte det bästa och antalet passagerare därför inte så stort.

Cykel i stället för taxi

I rederiets fartyg finns sedan många år tillbaks en s k fritidskassa, som består av pengar insamlade bland de ombordanställda och av tillskott från rederiet. Pengarna används till många ändamål – bokinköp, filmhyror, resor, underhållning etc.

I Winter Moon har man tagit ett nytt grepp och anslagit en del av medlen till inköp av ett par cyklar, som blivit populära bland besättningen och används flitigt. De har rullat på vägarna i många länder runt vårt klot, bl a i Kalifornien, Panama, och Colombia. Lite krångel har det ibland varit med att få nitiska tulltjänstmän att förstå att det inte rör sig om smugglingsförsök, när blonda svenska sjömän kommer forfarande förbi tullkontrollerna i stället för att som vanligt är åka taxi.

På bilden ser vi andrestyrman junior Peter Samuelsson och jungman Peter Svensson som just kommit tillbaka till Winter Moon från en cykeltur i Bremerhavens omgivning.



"Arbetsledaren" gick till sjöss

Tidningen Arbetsledaren, organ för Sveriges Arbetsledarförbund SALF, till vilket Svenska Maskinförbundet är anslutet har ägnat en betydande del av sitt novembernummer åt Saléns kylfartyg Winter Moon. Tidningens redaktör Thomas Mossesson följde med Winter Moon under några dagar i hamn och till sjöss och skaffade sig en god inblick i sjöfolkets arbetsvillkor, inte enbart SALF-medlemmarnas, dvs maskinförbunds, utan även övriga kategoriers. Reportaget är ett fint exempel på den typ av journalistik som vi alla är be- tjänta av – skärskadande, objektiv, ovinklad, men därför inte okritisk.

Vi välkomnar fler fartygsbesök av liknande slag från andra organ som har ett seriöst intresse för vår viktiga näringsgren.



Saléninvest Aktiesparfond

	Ställning 1981-11-30	1981-09-30
Antal anslutna	457	460
varav sjöanställda	125	127
varav kontorsanställda	222	222
Salén & Wicander	110	111
Totalt sparbelopp	2.448.000	1.970.600
Antal aktier	34.970	14.075
Aktiekurs	245	435
Aktieportföljens totala värde	8.567.650	6.122.625

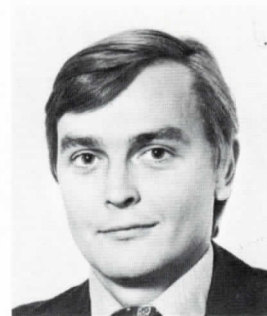
PERSON • NYTT

VD i Salén Energy AB, Leif Appelgren, kommer att lämna sin befattning för att i stället ägna sig åt konsulterande verksamhet, närmast ett uppdrag för Salénia AB. Leif Appelgren kvarstår i styrelsen för Salén Energy.

Till ny VD från den 1 januari har vid styrelsesammanträde den 25 november utsetts Henric Ankarcrona, Salén Reefer Services.



Henric Ankarcrona är sedan 1974 anställd i Saléns, senast som direktör i Salén Reefer Services med marknadsansvar för citrus och grönsaker. Han är civilekonom, var tidigare anställd i Stockholms Enskilda Bank och i finansieringsbolaget Vendax.



VD för Sven Salén AB, Bengt Lidén, önskar lämna sin befattning vid årsskiftet för att ägna sig åt egen verksamhet. Till ny VD från den 1 januari 1982 har utsetts nuvarande vice VD Jerker Nilsson.

Dödsfall

Bertil Stattin har avlidit den 30 oktober 1981, 59 år gammal. Han anställdes i Saléns 1976 och var verksam inom Kontorsservice.



Bertil Stattin

Sjökapten Gösta Boman har avlidit i en ålder av 82 år. Kapten Boman avlade sjökaptensexamen 1923 och anställdes som befälhavare i Salénrederierna 1945. Han seglade de första åren i bananbåtar men sedan mitten av 50-talet huvudsakligen i tankfartyg hos Saléns fram till sin pensionering.



Gösta Boman

Folke Malmcrona har avlidit, 75 år gammal. Han var verksam inom Brodins från 1946 och sedan inom Saléns fram till 1972 då han gick i pension. Inom Brodins var han VD för Chevron Oil Co. AB, sedermera Poseidon Oil Co. AB. Folke Malmcrona var mycket aktiv inom pensionärsklubben, där han var styrelseledamot och kassör från klubbens bildande och fram till 1980.



Folke Malmcrona

Ny telefon till Inköp

Inköpsavdelningen i Göteborg har från den 15 december
nytt telefonnummer: 031 - 22 80 20

Correction

In No. 5-81 of Salén-Nytt there was an error under the heading "New break for Siwertell". Fynsværket Steam Power Station in Odense, Denmark, has placed an order for a coal unloader with a capacity of 10.000 tons per hour (not 1.000 tons).

New President Sven Salén AB

Effective January 1, 1982, Jerker Nilsson, currently vice president of Sven Salén AB, will take over as president of the company. Mr. Nilsson succeeds Bengt Lidén, who is leaving the presidency of Sven Salén AB to pursue other activities.

New President at Salén Energy AB

The president of Salén Energy AB, Leif Appelgren, will resign in order to take up consulting activity. His immediate assignment will be for Salénia AB. Appelgren will remain on the board of Salén Energy AB. Henric Ankarcrona, Salén Ree-

fer Services, has been appointed new president of Salén Energy as of January 1, 1982.

Mr. Ankarcrona is at present vice president of Salén Reefer Services where he is responsible for the citrus and vegetable markets. He

has an MBA from Stockholm School of Economics and an MSc in Management from Stanford University.

Årets trotjänare



John Wennmalm gick i pension vid årsskiftet 80/81. Han anställdes i Rederi AB Rex den 1 april 1938, först som korrespondent, sedan som operatör och så småningom som befraktare. John kom till Saléns 1967 då Rex inköptes och arbetade fram till pensioneringen inom Torrlast-befraktning. Clarence Dybeck överlämnar avskedsgåvan.



Olof Svensson anställdes på Saléns 1975 och arbetade fram till sin pensionering inom Kontorsservice. Han har dock återvänt efter sommaren för ett längre vikariat. Per Hedberg, personalchef, och Erik Wester, Olles närmaste chef, överlämnade avskedsgåva.



Holger Bjarnehag,
Torrlast-ekonomi,



Kjell Blixt,
Assurans,



Svea Nell,
Kyl-ekonomi,



Jan Olsson,
SSAB-Göteborg

har under året mottagit guldlockor för 25 års anställning inom koncernen.

En sjöman går till väders

Många är de sjömän som tröttnat på sjölivet, tagit sjösäcken på ryggen och klivit iland för gott. För de allra flesta har hyggliga utkomstmöjligheter erbjudits på landbacken. En del har hamnat på rederiernas kontor – ett stort antal av de 430 som arbetar på Saléns har ett förflutet till sjöss – andra har fått jobb som hamnkaptener, driftsingenjörer på kraftverk och industrier, några har blivit framgångsrika redare och offshore-pionjärer och en har t o m svingat sig upp till höjderna som generaldirektör för Sjöfartsverket.

En som gick iland för snart 25 år sedan är Roffe Lernold på Saléns ekonomiavdelning. Men han nöjde sig inte med att enbart gå iland, nu har han gått till väders också. Tillsammans med en god vän har han nämligen egenhändigt under två års tid byggt en autogyro, fullt flygbar, godkänd av Luftfartsverket, stor som en kvarts Toyota Corolla och framdriven av en renoverad motor på 75 hästar från en skrotad Volkswagen. Vågar någon gå upp i den? Roffe vågar. Han har sedan tingesten blev klar i augusti gjort flera lyckade uppstigningar, den längsta på 20 minuter, och nu håller han som bäst på att slå sina egna höjd- och hastighetsrekord. 130 knutar kan SE-HXM Experiment göra utan att pressas och upp till 3 000 meter kan man flyga henne utan syrgasmask.

Autogyron är den sjunde i den här storleken som byggts i Sverige, men den är landets första riktiga "hembygge". De andra har fabriksbyggda motorer. Propellern är också hembyggd men av en pensionerad



Propellern roterar, "loppan" klar för take-off.

båtbyggare i USA. Den är alltigenom handtäljd till en kostnad av 120 dollar! Vad sägs om det?

När Roffes och hans kamrats autogyro inte är i luften står den väl förvarad i hangar på Barkarby flygfält. Där brukar också det flygplan ofta stå som Roffe och hans kompisar i Barkarby Flygklubb använder för nöjes- och träningsflygningar. För sådant måste man givetvis ha flygcertifikat och det måste man även ha för att få sätta sig till rätta i "loppan" och gå till väders. Och flygcertifikat har Roffe haft i många år och har mer än 400 flygtimmar bakom sig.

Om det nu till äventyrs finns någon bland alla våra Salén-Nytt-läsande landkrabbor och sjöfarare som själva vill prova

på att autogyra och framför allt prova autogyrobyggandets sköna konst, så är det bara att slå en signal till hr Lernold. Han hjälper säkert till med råd och anvisningar på konsultbasis. Men vad bygget kostar kan Salén-Nytt som första tidning redan nu avslöja: 25 000 kronor och tusen timmars arbete i svett och möda. Men sådant räknas för intet bland hobbyfolk med den rätta glöden.

Anm.: En autogyros rotor drivs av fartvinden, till skillnad från en helikopters rotor som drivs av motorn. Autogyron har dessutom en framdrivningspropeller, medan helikoptern även framdrivs av rotorn.



75 hästar och 250 kilo i luften ovanför grannarna vid Barkarby flygfält. Bakom spalten: Roffe Lernold.

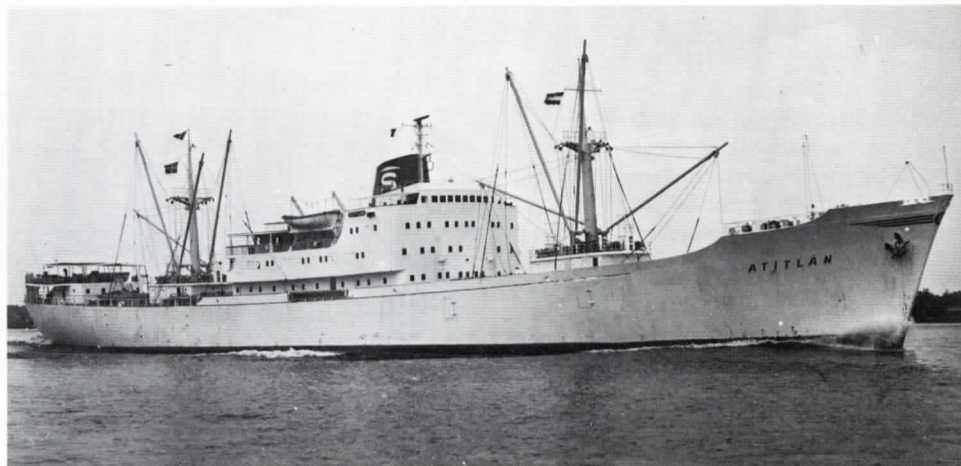


När Rolf Lernold slutade som radiotelegrafist till sjöss tog han sitt radiointresse med sig iland och blev radioamatör, s k DX-are. Här sitter han hemma i villan på Ekerö framför en imponerande arsenal av radioutrustning, med vilken han så gott som dagligen och natligen står i förbindelse med andra radioamatörer världen över.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



28



Atitlan (1960-1975)

Kylmotorfartyg, byggt 1960 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 8066 brt, 4518 nrt, 8300 tdw.

Reg.nr.: 10108.

Levererades den 27 december 1960 till Salénrederierna AB, Stockholm.

1969, rederiets namn ändras till Rederi AB Pulp, Stockholm.

1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

1975, 1 juli, rederiets namn Saléninvest AB.

1975, nov., såld för USD 4,4 milj till Skanfil Shipping Agencies Inc, Manila, Filippinerna. Övertogs den 19 november, men behöll namnet då hon återtog av Saléns för ett års T/C.

1976, nov., omdöpt till *Malayan Reefer*.

Antigua (1960-1972)

Kylångfartyg, byggt 1960 vid Öresunds-varvet AB, Landskrona.

Tonnage: 8287 brt., 4392 nrt., 8100 tdw.

Reg.nr.: 10106.

Byggdes för Salénrederierna AB, Stockholm och gick på provtur i december samt övertogs av rederiet den 24 januari 1961.

1969, rederiets namn ändras till Rederi AB Pulp, Stockholm.

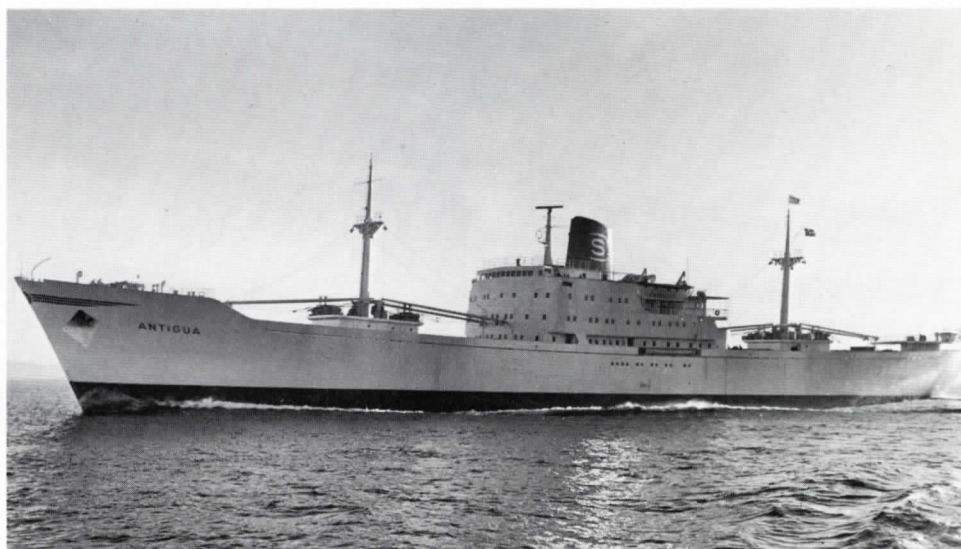
1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

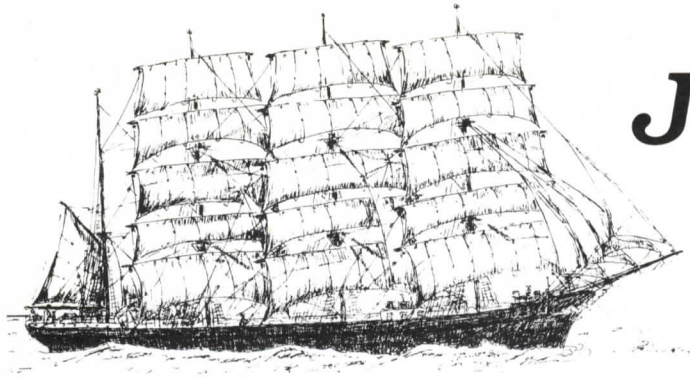
1972, okt., såld till Transoceanic Reefer Line Inc., Monrovia. Omdöpt till *Antilla*. Priset var USD 1.725.000.

1977, aug., såld till Oceanic Reefer Corp., Monrovia, Liberia och omdöpt till *Antartide*.

1978, såld till Sun Rise Marine Co SA, Monrovia och omdöpt till *Rio*.

1979, såld till Navit Soc di Nav., Cagliari, Italien och övertagen i slutet av året på varv i Spezia. Omdöpt till *Rosy*.





Jungman Jansén går till sjöss

I detta och de kommande 5-6 numren av Salén-Nytt får vi följa jungman Jansén på hans första resa på den skveteleden från Mariehamn till Australien och tillbaka. Bakom jungman Jansén döljer sig numera pensionerade sjökaptenen Thorwald Jansén från Åbo. Han gick till sjöss som 17-åring 1935 på den för alla Ålands-besökare välkända fyrmastade barken Pommern, där han under två år fick en grundlig sjömansutbildning. Därefter studerade han vid Navigationsskolorna i Åbo och Mariehamn och seglade som befäl i olika befattningar fram till sin pensionering 1980. De senaste åren tjänstgjorde han hos Brodins och Saléns och hans sista fartyg var Atlantic Wasa, varifrån han mönstrade av i mars 1980 i Prince Rupert, Kanada. Thorwald Janséns intressanta berättelse illustreras dels av fotografier tagna under den första resan och dels av teckningar utförda av den i sjöfartsspalter välkända sjökaptenen Bertil Chr. Pettersson, Malmö. Vi önskar läsarna mycket nöje i jungman Janséns sällskap.

Redaktionen

Exakt vilken dag under vårterminen 1935 jag fattade beslutet, att "nu får det vara slut med min skolgång" har jag glömt. Jag skulle gå till sjöss. Varifrån tanken kom kan jag heller inte minnas, men jag kommer ihåg att jag var helt utled på allt vad skolgång och lärare hette. Att jag valde sjön berodde knappast på att min far var sjökapten, inte medvetet i varje fall. Min far hade slutat segla redan tre år innan jag föddes, så egentligen kände jag honom endast som affärsman, skeppsredare och lärare vid Navigationsinstitutet i Åbo och en hel del annat.

När man är knappt sjutton år, packar man inte bara sjösäcken och ger sig iväg. Så enkelt är det inte. Att jag måste tala med far var helt klart. Jag hade mycket stor respekt för honom. Men han var så upptagen att jag sällan såg skymten av honom. Det var inte ofta han var hemma till lunchtiden. Vid middagen passade det heller inte att jag framförde mitt ärende och om kvällarna hade han så mycket att göra, att han helst inte fick störas.

På sätt och vis passade mig detta bra, för om sanningen skall fram, så var jag ordentligt rädd för samtalet ifråga. Jag löste problemet på så sätt, att jag satte mig ner och skrev till honom, talade om vad jag tänkte och varför och bad om hans tillstånd att få gå till sjöss. Jag lade brevet på hans skrivbord.

Följande dag kom han tidigt hem och kom in till mig. Han hade läst brevet men var inte alls arg, som jag smått hade befarat. Han menade att om jag gick till sjöss, så skulle jag se till att jag senare kom in vid Navigationsskolan. Men han underströk med tydlighet att om jag ville fortsätta i läroverket och ta studenten, så skulle jag få göra det helt på hans bekostnad. Han slutade med orden: En gång i tiden fick jag välja mitt yrke – jag vill att även min ende son skall ha den rätten.

Jag stod tyst en stund, begrundande. På något sätt växte jag någon centimeter i mina egna ögon, jag höll på att bli itet mer fullvuxen. Sedan sade jag lugnt och fast: "Tack far, men jag går nog ändå till sjöss".

Jag tyckte mig se en liten glimt i hans blick. Hans ende son valde hans eget yrke av fri vilja, ett inte alltför lätt yrke. Det var som om glimten sade mig att min far, trots mitt inte alltför helhjärtade skolarbete, kunde hoppas på att det ändå skulle bli karl av mig.

Fyllda 17 år – segelfarten väntar

En stor börda hade lyfts från mina skuldror. Resten av vårterminen gick snabbare än någon gång förut. Den 2 maj fyllde jag 17 år. Min far hade då redan varit i kontakt med sin vän och affärskamrat, sjöfartsrådet och sjökaptenen Gustaf Eriksson i Mariehamn och försäkrat sig om en plats åt mig på något av hans segelfartyg. Han hade då 23 djupsjöseglande skepp.



"Tack far, men jag går
nog ändå till sjöss."
17-åriga Thorwald hade bestämt sig.



► En dag i slutet av maj månad, jag tror det var en lördag, hade min far sagt att jag skulle hålla mig hemma. Han skulle ringa hem och be mig komma för att träffa Gustaf Eriksson. Jag skulle vara snyggt klädd. Min far och Gustaf Eriksson avslutade just sin lunch på Grand Hotel Börs, där G.E. alltid bodde vid sina åbokesök.

Jag kom till hotellet och visades in till stora matsalen. Litet knäsvag var jag väl, men Gustaf Eriksson var inte farlig. Han gav mig goda råd, bl a en ingående undervisning i hur jag skulle lappa ett par byxor. Så sade han att hans skutor var till för att arbeta på, "inga vita manschetter där inte". Han avslutade med: "Det du gör för mig, det gör jag för dig. Mina skutor finns alltid för dig."

Det var skönt att veta, eftersom jag även visste, att köerna till hans fartyg var långa och normal väntetid var flera år.

Dagen för min avresa till Mariehamn närmade sig. Jag skulle mönstra som jungman i 4 m/bk Pommern. Det var Gustaf Erikssons mest lättskötta fartyg trots den ovanligt breda riggen. Men i gengäld var hon utrustad med både fall- och brassinschar, handdrivna så klart.

En kväll i september reste jag hemifrån med ålandsbåten. Kajen myllrade av sjömän och sjömanssäckar. Båten avgick på kvällen och var framme i Mariehamn följande morgon. Spänningen av att vara på väg var stor.

Framme i Mariehamn blev vi hänvisade till Gustaf Erikssons kontor, där vi ropades in en efter en och påmönstrades. Efter mönstringen fick vi order att bege oss till Sjömanshemmet, där vi inkvarterades för en eller två nätter. Detta gällde dock bara oss som mönstrats i de fartyg som låg på yttre red- den, 4 m/bk Archibald Russel, Passat och Pommern.

"Stagvändning" i kojen

Vi var 14 man i skansen, en skans för 16 man. På så sätt blev det två kojor över, vilka användes för resväskor, sjömanssäckar o d. Enligt gammal sed

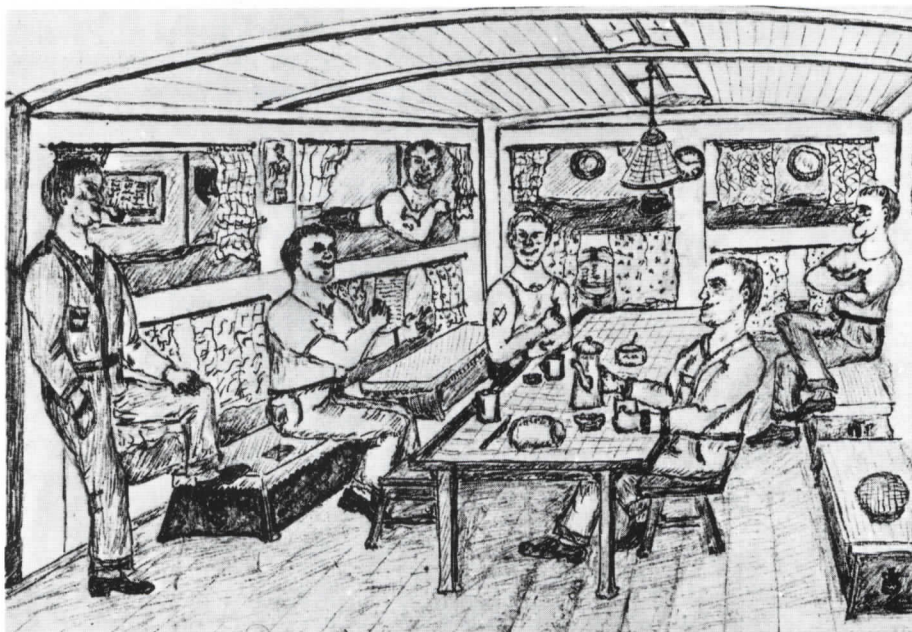
hade "andraresans" män redan vid avmönstring- en på sommaren markerat de kojor de ville ha den- na resa, genom att i dem lämna sjömansskista och andra saker. Av de 16 kojerna var fyra tvär- skeppskojor. Att de skulle vara sämre än andra tänkte inte jag på, isynnerhet som äldste matros- en, som nu skulle göra sin fjärde australienfärd, valde styrbords underkoj. Jag hamnade i babords övre tvärskeppskoj. Under resan lärde jag mig att halvt i sömnen "stagvända" i kojen, när vakten gjorde det med fartyget. Man lyfte upp fötterna, fick filten med, svängde benen över kojkan- ten, höll dynan i ena handen, svängde in benen i andra ändan av kojen, lade sig ner pladask med dynan i rätt läge – och sov omedelbart vidare.

Första natten ombord var besvärlig, för ingen av oss jungmän hade någon madrass. Sådant ingick inte i normal fartygsutrustning, utan varje man skulle ha med sig alla kojkläder likaväl som alla matbestick. Dagen därpå fick vi åka iland i Pommerns motorbåt för att skaffa oss bolster. Var vi fick tag på sådana minns jag inte, men antagligen hos en eller annan handelsman. Halm till dessa fick vi köpa hos en bonde. Visst var de både knöl- iga och hårda, helt annorlunda än sängarna där- hemma. Men med tiden maldes halmen sönder och bolstren blev i varje fall jämna.

Pommern var ett rent lastfartyg, inget skolskepp. Det fanns inga elever ombord. Med tiden kom vi jungmän underfund med att vår ställning inte var den lägsta tänkbara ombord. Vi var sjömän, inte elever. Till skillnad från skolskeppen med ett tjugotal elever plus den ordinarie besättningen, hade vi bara ordinarie besättning. Den bestod av befälhavare, tre styrmän, steward, kock, båts- man, timmerman, donkeyman och 14 man, varav 2 matrosor, 6 lättmatrosor, en befaren jungman och 5 jungmän.

Alle man till väders

På grund av den lilla besättningen var det tvunget att alla var med "till väders" när seglen skulle



slås under. Att jag och de andra jungmännen var till stor nytta, kan jag knappast tro. Men vi fick riggvana, för till sjöss behövdes vi verkligen som arbetskraft uppe i riggen.

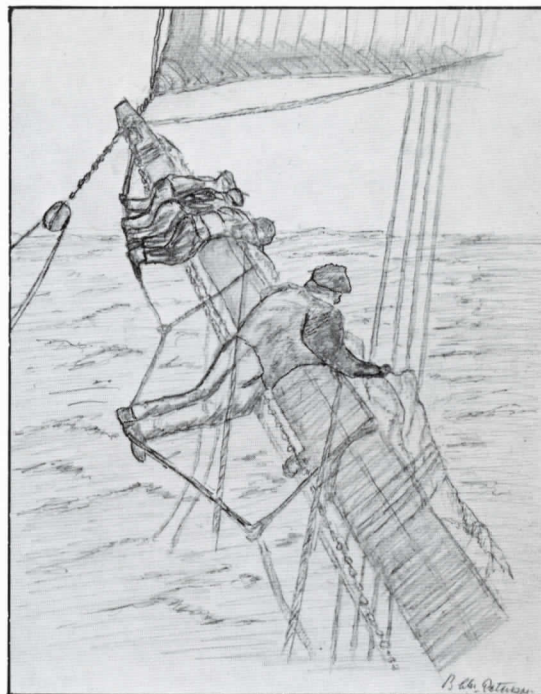
Den allra första arbetsdagen kallade förste styrman på mig och sade: "Klara upp de där sejsingarna på beginrån". Att jag såg ut som ett levande frågetecken är det inget tvivel om, för han tillfogade: "De där snörena som hänger ner från den där vågräta pinnen i kryssriggen skall föras upp på samma sätt som de övriga". Det var första gången jag skulle upp i riggen. Ända upp till undersidan av märskorgen gick det fint. Det var inte värre än att klättra i vilken stege som helst eller i gymnastiksalen i skolan, fast litet högre förstås, sådär 13-14 meter över däck. Men vid märskorgen kom problemen. Dittills hade "stegen" lutat bekvämt inåt, men nu gick den snett bakåt. Jag skulle vara tvungen att klättra med ryggen nedåt däck. Det såg allvarligt ut. En blick neröver visade att förste styrman finkänsligt nog inte stod och såg på utan hade gått en bit bort. Fanns det någon annan möjlighet att komma förbi det besvärliga stället; På ett eller annat sätt krånglade jag mig upp längst in vid masten. Jag tror att ingen såg det. Litet morskare till mods tog jag mig sedan ut på rån, på den slingrande och svängande fotparter. Jag klarade jobbet.

Att naja fast seglet var även något jag kunde hjälpa till med. Vi började med underseglet i förriggen, sedan tog vi undremärsen, sedan övremärsen, undre bramseglet och sist övre bramseglet. Allt mer hisnande var det för varje segel för då stod alla mer eller mindre stilla på fotparter. Men sedan seglet var underslaget, gårdat och gigat och skulle beslås, började mitt ständigt från rå till rå återkommande problem. Alla var jämnt fördelade längs rån. Sedan, utan varning, utan något kommandoord, kastade sig alla framstupa över rån, för att nå så långt som möjligt ner på seglet, få tag på ett veck och sedan samtidigt lyfta detta veck uppåt, upp på rån och hållas kvar där med våra kroppstygder, för att sedan igen göra ett liknande kast framöver.

"... höll krampaktigt tag i jeckstaget"

Men vad hände vid dessa kast av kropparna framåt över rån? Jo, allas fötter flög till väders och även fotparter som alla stod på – utom jag, för jag hade halkat av. Där hängde jag högt öer däck, hållande mig kvar med ett krampaktigt tag i jeckstaget, frenetiskt sparkande med fötterna för att åter få fotfäste på parter. Knappt hade jag återvunnit mitt fotfäste, förrän jag halkade av på nytt. I vilken rigg vi var då jag hade lärt mig att hålla mig kvar på fotparter minns jag inte. Men antagligen hade jag lärt mig att jobba bättre då vi nått till sista råseglet, kryssriggens övre bram.

Seglen hissades upp i riggen med en grov göling, som löpte genom ett gölingblock fastsurrat i kaltoppen, strax ovan bardunfästet. Tredje styrman, som hela tiden varit med i riggen när vi jobbade, tittade på mig, som råkade vara siste man att gå ner och sade: Jansén, ta ner blocket. Antagligen



bleknade jag, min nyvunna riggvana till trots, för han fortsatte: OK, jag tar ner det själv. Det var jag honom sannerligen tacksam för.

Jag minns också väl min första söndagsmorgon ombord. Jag vaknade före sex. Med en skön känsla vände jag mig på andra sidan och somnade om – det var ju söndag. Men glädjen blev inte långvarig. Jag vaknade på nytt av att bli ordentligt omruskad. Vi jungmän skulle lära oss "tamparna" ombord. Jag kom i kläderna som de övriga jungmännen. Matrosen och lättmatrosen delade upp oss i grupper, och så bar det iväg runt däck. Matrosen tar tag i en tamp. "Vad är det här?" och pekar på mig. Det var nog bedrövligt litet jag hunnit lära mig. Blev en "lärare" trött, tog en annan vid, men vi stackars jungmän fick hänga med hela tiden. Visst hade de äldre kamraterna förklarat vikten av att absolut alla ombord kunde vareviga tamp, var den var fastgjord och vad den gjorde för nytta. – För se, om några är uppe i riggen en becksvalt natt kanske någon ropar till dig "låt gå den eller denampen". Tar du fel, kanske du lägger loss en tamp som gör att alla vi i riggen störtar till däck och slår ihjäl oss.

Jungman Jansén gör fel

Under veckan "trimmades" riggarna då och då. Då var det vanligt att den styrman som ledde arbetet sade till någon av oss jungmän att gå fram och fatta tag i en eller annan av honom nämnd tamp. En dag var det min tur. Det gällde styrbords undremärs klapplöpare. Jag tog fel under de övriga jungmännens högljudda jubel. Sen den dagen tog jag aldrig fel på denampen.

Forts. följer i Salén-Nytt 1-82

Salén-Nytt utkommer varje jämn månad i en upplaga av ca 7.500 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt.

Salén News is published every even-numbered month in about 7.500 copies. Half of them are distributed to employees and their families and half to external recipients. Contributions to Salén News are gratefully appreciated.



Saléns Konstförening kan se tillbaka på ett aktivt 1981. Vi har köpt och lottat ut närmare 70 konstverk. Nu återstår detta år bara JULLOTTERIET: Dragningen sker i mitten av december, och vinnarna kommer att bli meddelade före jul.

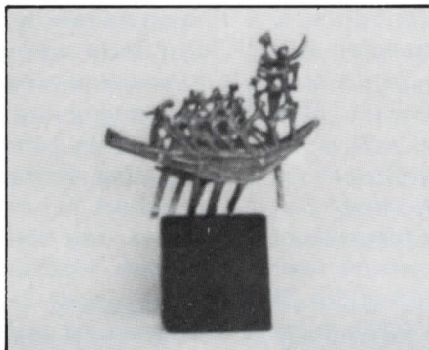
Bland vinsterna finns detta vikingaskepp i brons av konstnären Puck Stocklassa. Puck Stocklassa, f. 1922, är utbildad på Konsthögskolan och Konstfack och har gjort en hel del offentliga arbeten. Han är en stor del av året bosatt på Gotland och gjuter sina skulpturer i England.

Vi har totalt 5 vinster. Bibliofilupplagan av Roland Svenssons bok Bilder och minnen med originallitografi ingår, liksom en emailmålning av konstnären Stig Ghyffe, en färglitografi av Reinhold Ljunggren samt en mapp med mycket vackra tryck av gamla segelfartyg.

Konstföreningen har under året gjort en del konstbesök: Vi har varit på Thielska Galleriet, där Ulf Linde presenterade 20 unga konstnärer, vi har sett Försäkringsbolaget Ansvars betydande konstsamling och några av oss har besökt sommarens Picasso-utställning i Louisianamuseet i Danmark. I slutet av november var en stor grupp av våra medlemmar och såg Roland Svenssons fina utställning på Grafioteket under ciceronskap av konstnären själv.

Under 1982 har vi många planer på konstbesök, resor och inte minst kommer vi att ha många fina vinster, särskilt i vårt

Foto: Sven Nilsson



stora lotteri i maj. Du som inte redan är medlem, skicka in anmälan omgående, så att Du får poäng redan från januari!

Vi gratulerar!

B.T.

Detta är vinstlistan för novemberdragningen:

1.Dyrssen, Peder, SJP, 2.Svensson, Stig, SJP, 3.Grann, Rolf, SJP, 4.Winqvist, Hans, SJP, 5.Andersson, Klas, SJP, 6.Lokk, Vil-

lo, SJP, 7.Sjölund, Evald, SJP, 8.Berglöf, Bernt, LAP, 9.Burström, Gunnar, SJP, 10.Hedin, Bengt-Åke, SJP, 11.Björkström, Ann-Charlotte, LAP, 12.Johnson, Bertil S.E., SJP, 13.Beckman, Leif, LAP, 14.Ström, Vide, SJP, 15.Freiman, Ruben, SJP, 16.Bååw, Anita, SJP, 17.Dahlberg, Jan, LAP, 18.Ericsson, Eva, LAP, 19.Johansson, Håkan, SJP, 20.Nordström, Nils, SJP

Redaktionen önskar sina läsare **God Jul och**
samt tackar alla som bidragit med stoff till **Gott Nytt År**
tidningen och hoppas på fortsatt gott samarbete.



Till Bo Sundblad, Saléninvest, 106 09 Sthlm

Jag anmäler mig som medlem i Saléns
Konstförening med ett månatligt löne-
avdrag av: 5:- 10:- 15:-

Namn: _____
(textat)

Personnr: _____

LAP/SJP Pensionär _____