

Salén-Nytt



Stockholm eller Beirut?



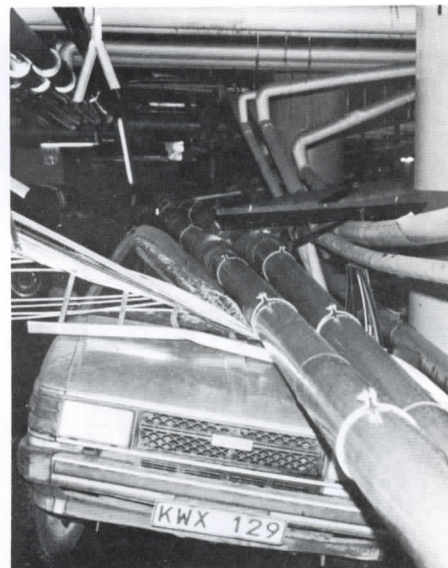
Tidigt på morgonen nyårsafton 1982 skakades Stockholms City av en explosion med en styrka denna fredliga storstad aldrig upplevt. Någon – vem utreds fortfarande – hade placerat 10 kg dynamit i restaurant Fontainebleau. Adress Norrlandsgatan 11. Bara Mäster Samuelsgatan skiljer den fastigheten från Salénhuset. Ingen människa skadades. Förödelsen var som synes omfattande och påminner om bilder från betydligt oroligare delar av världen. Fönsterrutor krossades på flera kvarters avstånd. På andra sidan Norrlandsgatan flyttade sig ett hus 5 cm. Salénhuset klarade sig undan med ca 100 krossade fönsterrutor och två totalförstörda tjänsterum. Ett facit som, med tanke på explosionens styrka och närhet, måste tyda på att Salénhuset är mycket välbyggt.

Explosion shakes central Stockholm

In the early hours of New Year's Eve, central Stockholm was shaken by the biggest explosion this peaceful city has ever experienced. Somebody – the identity of the person(s) is not yet known, the matter is under investigation – had placed a 10-kg charge of dynamite inside a well-known restaurant, housed in a large office block, just a street away from the Salén building. Fortunately, nobody was hurt.

The great havoc caused was reminiscent of happening in more troubled parts of the world. Windows were shattered in buildings up to several blocks away from the scene of the explosion. One building, opposite Salén's, shifted 5 centimeters. The Salén building "escaped" with about 100 shattered windows and two office suites completely destroyed – proof, if any were needed, that the block is solidly built.

En mindre katastrof i Salén-garaget



En smäll – dock av ett betydligt mindre slag – skakade Salénhuset den 19 januari. Flera rör rasade ner från garagetaket. Några bilar totalförstördes, men ingen människa skadades lyckligtvis.

Minor disaster in Salén garage

A bang – much less powerful than that described above – damaged the Salén's building on January 19. Several pipes crashed down from the garage ceiling. Luckily, nobody was hurt. Some cars were destroyed.

Omslagsbilden

Den färgstarka omslagsbilden på Saléns ro/ro-fartyg Tana har Per-Olow tagit i Dakars hamn i Senegal, Västafrika. I en något svagare sol anlände Salén-Nytt till samma stad med sammat båt i januari i år. Lite om livet på Tana i helg och söcken har vi försökt förmedla på sidorna 7–18 i detta årets första nummer av Salén-Nytt. Det är lite funderingar kring avlösnings-systemet, oron över den tilltagande pirat-verksamheten i Västafrika och det är ett julfirande, så traditionsbundet som omständigheterna tillåter, bland annat. Salén-Nytt hoppas det här ska stimulera andra ombordanställda att fatta pennen.

Fotografer som medverkat i detta nummer: Per-Olow Andersson (s. 1), Margareta Dahlstedt (s. 4–17), Per Ekeström (s. 23), Stig T. Karlsson/Tiofoto (s. 3), Ulf Lonäs (s. 28), Roland Soldan (s. 2), Stockman-Foto/Tiofoto (s. 16)



Cover picture

This colorful picture of Salén's ro/ro ship, the **Tana**, was taken by Per-Olow in the port of Dakar, Senegal, West Africa. Salén-Nytt arrived by the same ship at the same port last January, when the sun was not so fierce. In various articles on pages 7–18 of **Salén-Nytt's** first issue of the year, an attempt has been made to describe some aspects of everyday life on board the **Tana**. These articles deal with such topics as the system of crew transfers, the alarmingly increasing piracy of West Africa, and a Christmas party with as many traditional celebrations as the circumstances allowed. **Salén-Nytt** hopes that this issue will encourage other seagoing personnel to start writing.

Photo credits: Per-Olow Andersson (p. 1), Margareta Dahlstedt (p. 4–17), Per Ekeström (s. 23), Stig T. Karlsson/Tiofoto (p. 3), Ulf Lonäs (p. 28), Roland Soldan (p. 2), Stockman-Foto/Tiofoto (p. 16).



Sven H Salén om Stockholms Sjöfartstekniska skola:

”Utan personligt engagemang hade det aldrig gått”

I det tysta arbetar Stockholms Sjöfartstekniska skola på sin fjärde termin. Först i mars blir det en lite mer officiell invigningsceremoni.

Genom bildandet av Stockholms Sjöfartstekniska skola har de tre Stockholmsrederierna Salén, Johnson och Wallenius temporärt räddat en sjöbefälsskola till Stockholm. Räddningsaktionen, som skett via Sveriges Redareförening, hade aldrig lyckats om inte så många människor satsat sitt personliga engagemang.

– Utan Kaj Gambäcks otroliga envishet hade vi aldrig haft skolan i gång i dag, säger Sven H Salén, som här berättar mer om bakgrunden.

Genom ett riksdagsbeslut våren 1979 gjorde man en kraftig nerdragning av sjöbefälsutbildningen. Av tre stora skolor och två små valde utbildningsutskottet att lägga ner två av de stora – Stockholm och Malmö. Både Sveriges Redareförening och Stockholms kommun upptäckte för sent vad som höll på att hända. Den behovsmätning man byggde nedläggningsbeslutet på hade skett vid en olycklig tidpunkt.

Inte tillåta förgubbning

– Den svenska handelsflottan hade halverats på kort tid och behovet av nyrekrytering tycktes litet, berättar Sven H Salén. Men 1979 planade faktiskt kurvan ut och vi såg lite ljusare på framtiden. Även om nedgången i tonnage resulterade i anställningsstopp och om Åmanlagarna hade skapat en tröghet på arbetsmarknaden, så vet vi ju att det finns en genomströmning i branschen och vi kan inte tillåta en total förgubbning. Inte ens nu när tiderna är dystrare än på länge och vårt nyanställningsbehov ligger på minus.

Tyvärr har kampen för en sjöbefälsskola i Stockholm skapat lite förstämning i Kalmar och Härnösand, som därigenom känner sig hotade på nytt.

– Vårt initiativ riktar sig inte mot Kalmar eller Härnösand, säger Sven H Salén.

Men om det ska finnas flera skolor bör en ligga i Stockholm. Här finns redare, sjöförsäkringsbolag, mäklare och viktiga myndigheter. Det finns helt enkelt bara två orter i Sverige med bred rederinäring – Göteborg och Stockholm. Och här i Stockholm har vi den nödvändiga anknytningen till andra högskolor. Vi behöver draghjälp från institutioner som skeppsbyggnad, företagsekonomi, kulturgeografi och juridik. Det höjer dessutom kvaliteten på utbildningen.

Kaj Gambäcks envishet

Många har engagerat sig i projektet Stockholms Sjöfartstekniska skola. Om vi ska begränsa oss till att framhålla ett namn så blir det namnet utan tvekan Kaj Gambäck, tidigare lärare vid Stockholms Sjöbefälsskola. En man vars envishet, enligt Sven H Salén, varit avgörande för tillblivelsen av den nya skolan.

Redan när den gamla sjöbefälsskolan grundades i mitten på förra seklet var redarna med som finansörer. Nu är det Salén, Johnson och Wallenius som fram till 1984 står för kostnaderna för facklärare och administration vid Stockholms Sjöfartstekniska skola. Det hela har formen av en stiftelse. Undervisningen i allmänna ämnen står Komvux för. Och Stockholms

kommun har stått för lokalerna under det år som gått.

Ny utredning

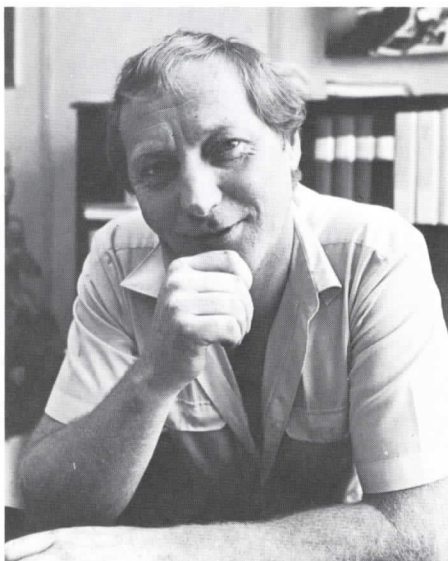
En ny utredning om lokalisering och dimensionering av sjöbefälsutbildningen har tillsatts och startade sitt arbete i slutet av januari. Den består av Jan Stiernstedt, utbildningsdepartementet (ordf); Bengt Wiklund, riksdagsledamot (s); Lars Gustafsson, riksdagsledamot (s); Eric Rejndell, riksdagsledamot (fp); Olof Moll, UHÄ; samt Kaj Janérus, Sjöfartsverket. Om den utredningen leder fram till att skolan återinlemmas i systemet, som Sven H Salén hoppas, önskar han att den uppdatering och modernisering som gjorts av läroplanen ska accepteras av UHÄ. Flera andra skolor har nämligen visat intresse för den.

– Inom sjöbefälsutbildningen har man kanske lite väl länge hållit fast vid det gamla, vilket betydde att vi för ett antal år sedan fick sätta nyutexaminerade sjökapten direkt på skolbänken. Om vi nu är dyrast i världen så ska vi också vara bäst. Och då måste vi ha en bra och tidsenlig utbildning, slutar Sven H Salén.

The Stockholm Maritime Academy

The old Stockholm Nautical College, founded in the middle of the previous century, was closed down by a parliamentary decision in 1979. But, thanks to the initiative taken by the Swedish Shipowners' Association and to financial support provided by three of its members – the Salén, Johnson and Wallenius shipping lines – a foundation was set up, and the institution has been revived as a private venture, the Stockholm Maritime Academy.

At present, the Academy has 55 pupils in two ship's officer classes and one master mariner class.



"Many of our students would not, for one reason or another, have been able to take nautical training if the Academy had not been in Stockholm," says Academy Principal Jan Gustafsson.

Närheten till en levande rederinäring – värdefull resurs

Det nya med läroplanen för sjökapensutbildningen vid Stockholms Sjöfartstekniska skola är att kursuppläggningsen är baserad på fyra olika block eller problemområden.

– Inom varje block anpassar man närliggande ämnen till varandra, säger Jan Gustafsson, rektor på skolan. Så förändras tex engelskans inriktning om det är teknik eller ekonomi som står på schemat.

Redan 1980/81 då Kaj Gambäck "arbetade in" sina idéer hos Saléns insåg Jan Gustafsson vilka möjligheter till uppdatering av sjöbefälsutbildning som framtiden skulle erbjuda.

Uppdatering

Nu är Jan Gustafsson entusiastisk rektor för skolan. Tidigare var han utbildningsansvarig på Saléns.

– Även om vårt mål inte är att skapa en alternativ skola går det inte att sticka under stol med att vi har värdefulla resurser genom närheten till den levande rederiverksamheten, säger han. Vi har en strävan att datera upp dagens sjöbefälsutbildning så den motsvarar kraven ombord. Vi har därför tillåtit oss att med kursplanen som bas planera in välbekanta problemområden som finns i rederierna och ute på båtarna. Det är ett sätt att arbeta inom ramen för kursplanen som vi tror på.

Kursplanen integrerar olika ämnen som från olika perspektiv belyser samma företeelser. Den samlar också olika ämnen som bygger på samma grundkunskaper eller samma logiska strukturer. Man tror sig därigenom kunna ge en bredare belysning av de olika ämnena samtidigt som sammanhangen blir tydligare. Och eleverna får möjlighet att utnyttja sina kunskaper i ett ämne även i andra ämnen. Det här arbetssättet ger dessutom lärarna stora möjligheter att samarbeta.

Fyra block

Eller lite mer konkret. De fyra olika blocken är personaladministration (PA),

transportekonomi, teknik och praktik. PA-blocket består i sin tur av personaladministration, sjö rätt, sjömanskap och engelska. Ett exempel på en företeelse som tas upp under PA är en sjöolycka. Den kan betraktas från ämnet sjömanskap med fokus på fartygets manövreringsegenskaper, på eventuella regelbrott och bristande bryggrutiner, på radaranvändningen m m. PA kan belysa människors beteende i kritiska situationer, hur beslut och felhandlingar uppkommer. Sjö rätten belyser lagstiftningen och de straffrättsliga konsekvenserna av samma olycka. Och under perioden anpassas undervisningen i engelska till de frågeställningar som behandlas i övriga ämnen.

På schemat kan man också hitta helt nya ämnen som kulturgeografi och maritim teknik. Datorer och programmering har också blivit ett eget ämne som ägnas mycket tid. Tekniska ämnen har överhuvud taget fått större utrymme.

Varje block har en huvudansvarig lärare, som tillsammans med blockets övriga lärare står för planeringen.

Flera lärare från Saléns

Lärarna i de allmänna ämnena kommer från Komvux medan skolan har egna lärare i de tunga marina ämnena. Huvudlärare

ren i navigation är sjökapten Gunnel Åkerblom. I specialämnena ställer bl a lärare från Saléns upp. Rolf Ihre, Bluewater Law Firm, och Lars Gorton, Saléninvest, har hand om sjö rätt medan Sven Jansson från SRS står för dator/programmering samt Börje Stenström, Saltech, för miljöteknik.

Praktiska övningar genomförs i det fjärde blocket i samarbete med marinen samt ombord i Johnson Lines och Gotlandsbolagets passagerarfartyg.

För den som inte redan vet nämner vi också för ordningens skull att Stockholms Sjöfartstekniska Skola naturligtvis håller till i gamla sjöbefälsskolan på Stigbergsgatan. Lokaler som de delar med Tekniska Högskolan.

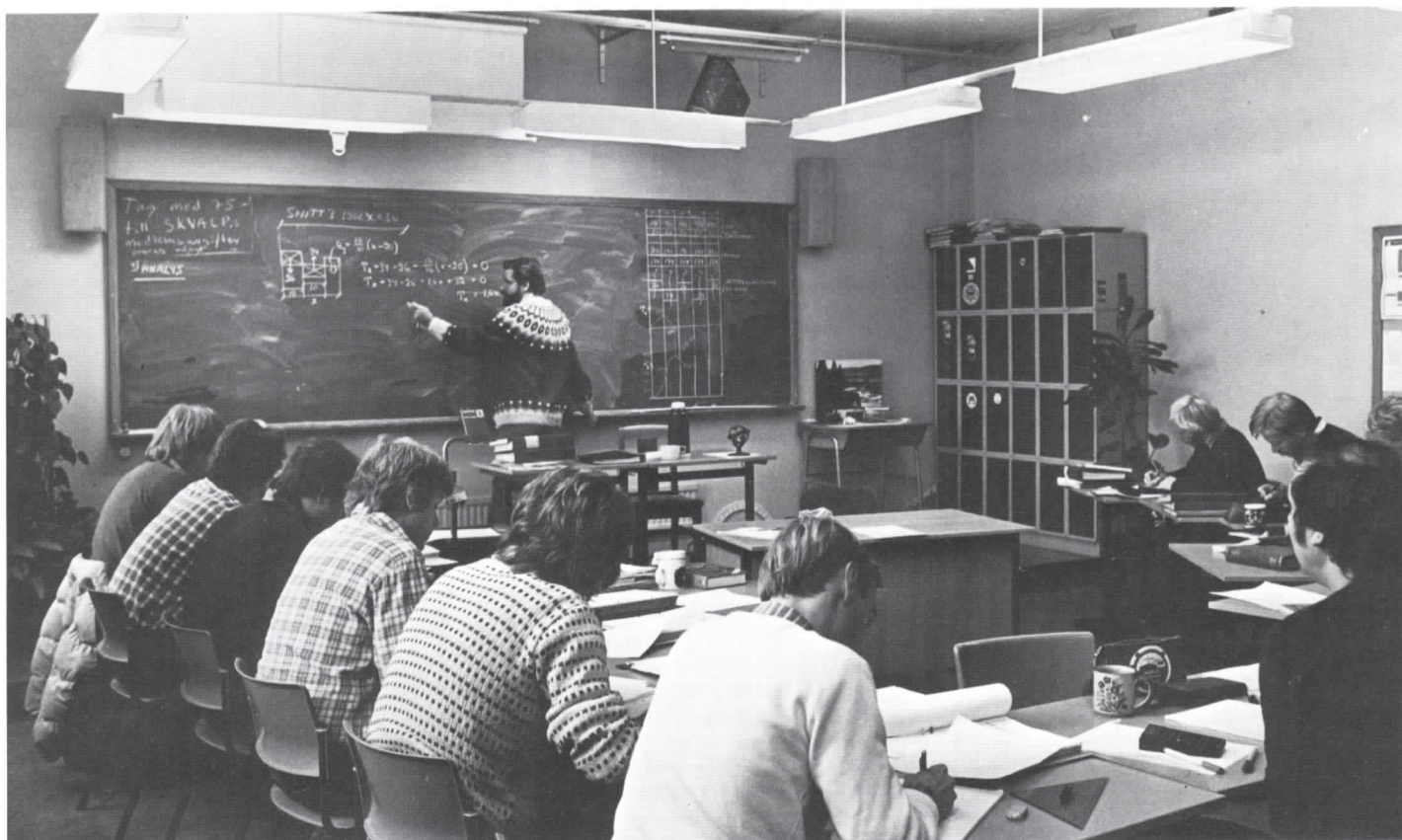
Jan Gustafssons optimism är smittande, men han har ett stort problem och det är att skolan blivit av med navigations-simulatoren till Chalmers tekniska högskola. Eftersom ny sådan utrustning skulle kosta många miljoner kronor måste man finna andra lösningar, t ex hyra simulator-timmar hos Berga Örlogsskolor, sjöbefälsskolorna i Mariehamn eller Göteborg.

Början i tysthet

Det har varit tämligen tyst kring den nya skolan. Ändå har man till de tre klasserna fått tillräckligt med elever.



Captain Gunnel Åkerblom is the chief instructor in navigation.



Captain Lars-Peter Rosander, marine engineer, of the Johnson Line, is the chief instructor in engineering technical subjects and responsible for the subject block dealing with transport economy.

Skolan har inte velat tala om sig innan alla formaliteter blivit klara och alla sagt sitt om skolan. Det viktigaste har varit att lösa frågan om elevernas behörighet och läroplanens utformning. (Underhandsmeddelande från ordföranden i tillsynsgruppen ger besked om att utbildningen kommer att bedömas likvärdig med den vid de övriga skolorna. Reds. anm.) När det gäller läroplanen har Stockholms Sjö-

fartstekniska skola haft ett konstruktivt utbyte med Chalmers (Sjöbefälsskolan i Göteborg).

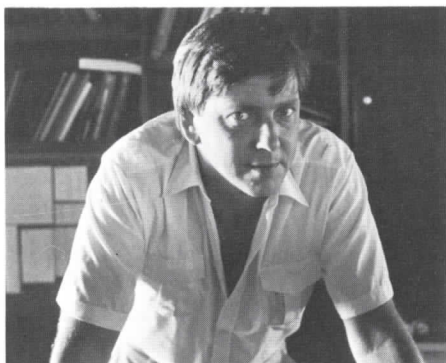
Även om man tagit sig igenom de flesta svårigheterna kvarstår problemet med att driva en liten högskola utanför systemet. Därför är målet också att se till att den så småningom återgår till systemet under UHÅ. Det viktigaste är inte formen utan att vi får behålla en utbildning i Stockholm.

Idag har skolan 55 elever i två styrmansklasser och en sjökaptensklass. Eleverna har man fått från alla möjliga rederier och alla delar av landet.

– Bland våra elever finns många som av skilda skäl inte skulle kunnat genomföra sjöbefälsutbildning om skolan inte funnits i Stockholm. Bara det motiverar skolans existens, säger Jan Gustafsson till sist.

Arne Syberg, Tana:

Verklighetsanknytningen hänger på läraren



Arne Syberg tog sjökaptensexamen 1968 och seglar nu skeppare på Tana. Han tycker spontant att blockindelningen ser intressant ut.

– Men det hänger ändå till syvende och sist på läraren om utbildningen får en rimlig anknytning till verkligheten, säger Arne. Jag hade till exempel en utmärkt lärare i navigation som gav en god teoretisk bakgrund. Vad hjälpte det när han missade sjömanskapet? Och fortfarande blir nog

utbildningen väldigt teoretisk. Erfarenheten och sjömanskapet får man till sjöss.

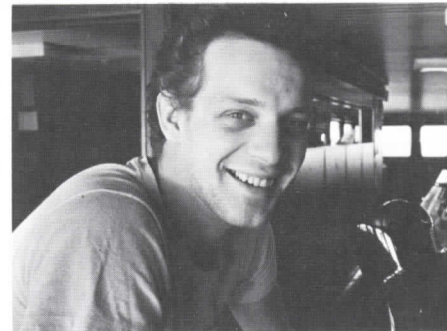
– En annan bit i utbildningen som jag tycker att man borde lägga sig vinn om att göra så praktisk som möjligt är sjukvården. Där måste man konfronteras med olika typer av skador på en akutmottagning under sakkunnig ledning. Först då kan man få en känsla för hur viktig den kunskapen är.

– En del ämnen på den nya kursplanen är nya och angelägna som t ex företags ekonomi och miljöteknik. För mig är det däremot inget nytt att undervisningen i engelska anpassas efter andra ämnen.

– Det stora praktiska problemet är emellertid hur vi ska klara av utbildningen i ett längre perspektiv, när det är så ont om praktikplatser till sjöss. Med minimibesättningar finns inga jungmän. Idag är det i stort sett bara yrkesfolk ombord i båtarna. Men vi ska fortsätta att ha en svensk handelsflotta med goda yrkesmän måste vi ju också se till att det finns möjlighet till både teoretisk och praktisk utbildning, slutar Arne Syberg på Tana.

Thomas Rubensson, Tana:

Transporttekniken är viktigast



Thomas Rubensson är yngste styrman på Tana med en bara ett par år gammal sjökaptensexamen. Ändå finns det ämnen i studieplanen på Stockholms Sjöfartstekniska skola som han inte känner igen t ex miljöteknik och kulturgeografi.

– Transporttekniken ligger mig varmast om hjärtat, säger Thomas. Det är ju på att hantera gods som vi ska tjäna pengar. Jag tycker också att det var på tiden att data-teknik och programmering blev ett eget ämne.

Myndighetsmöte – tradition som håller



I januari samlade Saléninvest ett sextiotal representanter för våra myndigheter. Det var representanter för departement, riksdagens utskott, kreditinstitutet och myndigheter med anknytning till sjöfartsnäringsen. Kvällens tema var "Ett svenskt företag på världsmarknaden".

Myndighetsmötet lyssnade för första gången till Gunnar Rosengren som koncernchef, då han inledde programmet med att redogöra för Saléninvests organisation och ställning. Vidare talade Mats Ruhne om nischen Salén Reefer Services och Henric Ankarcrona om borring efter olja – offshore. Clarence Dybeck kommenterade redarnas och fackens gemensamma åtgärdsprogram. Slutpunkten stod arrangören Claes-Henrik Zethelius för och den handlade om Saléns utlandsrepresentation samt vissa internationella frågor inom UNCTAD.

På bilden föredragande John Hagard, utrikesutskottet; kanslichef Lars Foyer, näringsutskottet; och departementssekreterare Sylvia Leijon-Wakter, utrikesdepartementet, under en mer informell del av sammankomsten.

Saléninvest hosts Swedish officials

In January Saléninvest continued a notable tradition when it played host to more than 60 representatives of Swedish public authorities during an evening dedicated to the theme of "A Swedish company in the world market." The guests represented the Ministerial departments, Parliamentary committees, credit institutions and other authorities connected with the shipping industry.

The meeting marked Gunnar Rosengren's first appearance before this gathering since he became Group Chief Executive Officer. Others who addressed the officials included Mats Ruhne (Salén Reefer Services), Henric Ankarcrona (Salén Energy), Clarence Dybeck (joint management-union programs) and Claes-Henrik Zethelius (Salén's foreign representation and matters related to UNCTAD).

Bengt Nordenskiöld är död

När general Bengt Nordenskiöld efter sin uppbyggnad och utveckling av det svenska flygvapnet och efter tolv år som dess chef tog avsked 1954 erbjöds han av sin vän Sven Salén att som ordförande engagera sig i den Wicanderska delen av Salénkoncernen. Salén & Wicander AB, AB A. Wiklund och Svenska Traktor AB var något annorlunda "flygflottiljer" men det tog inte Bengt lång tid att acceptera en civil befälsföring och att utveckla ett aktivt engagemang i de då aktuella problemen i koncernen. Och så skulle det fortsätta i nästan en halv mansålder till 1970 då Bengt, snart 80 år, lämnade sina olika styrelseuppdrag. Men intresset för Saléns fortsatte. När jag bara några veckor före dödsfallet sista gången pratade med honom hade han koncernens komplicerade situation i en svår marknad fullt klar för sig.

Att vi i Saléns fick en nära kontakt med en av vårt århundrades stora män, är vi tacksamma för. Han blev en legend redan under sin livstid och skall för många så förbli.

Göran Axell

FOSS nu helägt av Saléns

Överenskommelse träffades i mitten av december mellan Salén Dry Cargo (SDC) och Fred. Olsen & Co., Oslo, att SDC övertar Fred. Olsens 50-procentiga andel i FOSS från och med 1 januari 1983.

Övertagandet påverkar inte själva verksamheten. Linjen UK – Röda Havet/Arabiska Viken kommer även fortsättningsvis att drivas med fyra ro/ro-fartyg. Organisationsstyrkan i London blir oförändrad och agenterna desamma.

FOSS now wholly owned by Salén

In mid-December last year, an agreement was reached between Salén Dry Cargo (SDC) and Fred. Olsen & Co., Oslo, for the takeover by SDC of Fred. Olsen & Co.'s 50-percent holding in FOSS, effective January 1, 1983.

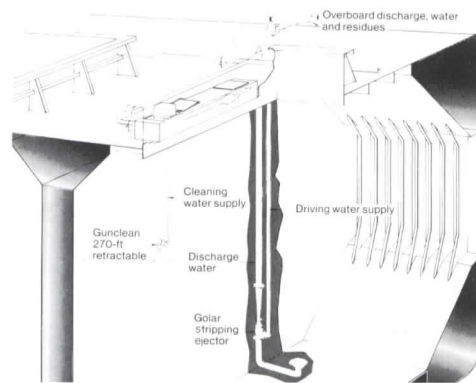
The takeover will not affect operations. The United Kingdom – Red Sea/Arabian Gulf Line will continue to be operated with four ro/ro ships. Personnel strength in the London organization and agencies will remain unchanged.

Gunclean chosen for bulk carriers

Salén & Wicander's Gunclean hold washing system has been chosen by Jepsens Ship Management for their two 45.000 dwt bulk carriers under construction at Govan Shipyard. Based on Gunclean's well proven guns for tankers, hold washing will be carried out automatically with a considerable saving on manhours normally needed using more labour intensive methods.

The gun is hinged on a swivel coupling and can be moved by means of a hand crank between its parked and operational positions. The unit is mounted in a special trunk above deck to avoid damage by grabs etc during cargo operations. Depending on available supply pressure, effective jet lengths up to 36 metres can be achieved combined with 100 T/H of washing water. In addition, washing is carried out without the need for opening hatches at sea making the hold cleaning operation much safer as entry to the holds is not necessary. Owing to the speed and efficiency of the system, it is possible to minimise delay when changing to a different type of cargo. This is particularly beneficial when discharge and loading ports are close together. The Gunclean package also includes an eduction system capable of discharging the high volume of washing water together with large solid residues.

Schematic arrangement drawing for Automatic Hold Cleaning



Bolagsstämma

Den sedvanliga bokslutskommunikén för Saléninvest kommer att distribueras via TT den 22 mars. Ordinarie bolagsstämma hålls i Salénhuset, Norrlandsgatan 15, tisdagen den 24 maj 1983 kl 16.00.



Salén-Nytt gjorde sällskap från USA till Dakar, Senegal, med den här containern på ro/ro-fartyget TANA. Med var också 207 andra containers och ca 2 500 ton styckegods (mest hirschsäckar på flak) och två besättningar (en i taget) om 18 man vardera – i den ena fanns också en kvinna.

Du ska få möta några av människorna ombord, lyssna på vad dom har att säga om livet och "sin" båt. Vi firar jul tillsammans. Sedan skiftar vi besättning och har gott om tid att prata på Atlanten...



Salén-Nytt's editor traveled – in the company of this container – from the U.S. to Dakar, Senegal on the ro/ro ship Tana. The ship, manned in turn by two 18-strong crews – with a woman member in one of them – also carried another 207 containers as well as 2,500 tons of general cargo. In this issue you will meet some of the people on board the Tana, and learn what they had to say about life and "their" ship. We celebrated Christmas together. Then, after a crew transfer, we reveled in New Year festivities. After that, there was lots of time to talk to each other while crossing the Atlantic.

...men först några ord med bemannaren

”spindeln i nätet”

Den ombordanställda har starkt begränsade möjligheter till kontakt med det Salén som ligger utanför den egna båten. Därför är den som står för bemanningen av respektive båt en så viktig kontaktpunkt för den som jobbar ombord och för hans/hennes anhöriga.

Tana (ex Mercario Gallia) köptes våren 1981. Från den tidpunkten och till helt nyligen var det **Monica Liljenberg** på sjöpersonalavdelningen som var den här kontaktpunkten för Tanas besättning. Det är också henne som alla ombord ber mig hälsa till när jag mönstrar av i Dakar. Hon upplevs som en vän av dom alla. Någon att gå upp och prata med om man är i Stockholm.

Lägga pussel

Monica Liljenberg själv vänder sig lite mot bilden av bemannaren som en allmänt trevlig person med behaglig telefonröst, som ska vara beredd att prata bort en stund med sjömännen.

– Visst är det en viktig egenskap för en bemannare att kunna ta olika sorters människor på rätt sätt, säger hon. Men ännu viktigare är att kunna få detta komplicerade pussel av människor, båtar och tider att gå ihop. Att se till att rätt man eller kvinna med rätt behörighet och rätt last- eller maskintypserfarenhet kommer på rätt plats och att ingen blir över. Onödiga reserver har man inte råd med i dagens läge. Det gäller också att kunna säga ifrån och hävda de regler och rutiner som vi bestämt oss för i Saléns.

Bemannaren har en position som spindeln i nätet mellan båtarna och drifts-avdelningarna. Från båtarna och från sjöpersonalen finns uttalade önskemål om placeringar och avlösning- och semester- tider. Och från driftsavdelningen finns också bestämda uppfattningar om olika befattningshavares förmåga att sköta båten och köra den med ekonomi. För bemannaren är det viktigt att ha ett nära samarbete med inspektörerna på drifts-avdelningarna.

Ständiga förändringar

Monica Liljenberg har arbetat med bemanning av Saléns båtar sedan 1967. Hela tiden har det skett förändringar, som krävt nya kunskaper av dem som arbetar på sjöpersonalavdelningen. På detta

har det också varit nödvändigt att organisera om avdelningen flera gånger. Först var de olika ansvarsområdena uppdelade efter personalkategorierna däcksbefäl, maskinbefäl och manskap.

I samband med att Saléns köpte Brodins med alla dess bulk- och styckegods- båt- delades bemanningen upp efter rederiverksamhet – kyl, torrlast och tank. Under den tiden var Monica Liljenberg bemanningschef för torrlast med ansvar både för rekrytering och planering. På den tiden fanns det knappt något sjöfolk att få tag på. Bemanningarna fick verkligen ligga i och jaga folk för att fylla luckor i båtarna. Enligt Monica Liljenberg slängde man sig på telefonen så snart ryktet spred sig om en fartygsförsäljning hos något annat rederi. I dag ligger det många ansökningshandlingar på Saléns sjöpersonalavdelning.

När den svenska fartygsflottan krympte 1978 var det dags för en ny omorganisation. Då överfördes all nyrekrytering på en tjänst. Övriga bemannare har sedan bestämda båtar för vilka de svarar för hela planeringsarbetet.

Genom att förändringar sker i fartygsbeståndet blir också en omfördelning av de olika båtarna bland personalen nödvändig. Av den anledningen har Monica Liljenberg sedan ett par månader släppt Tana till Lennart Friberg. Monica handlägger i dag olika frågor rörande det befäl som är tjänstledigt från Saléns för tjänstgöring utomlands.

Nödvändigt med sjöpraktik?

De flesta som arbetar på sjöpersonalavdelningen är fartygsbefäl som gått i land. Någon sådan bakgrund har inte Monica och den "bristen" var hon ensam om, när hon började sin bana som bemannare på Saléns för femton år sedan. Bemanningarna ska inte köra båten, varför man naturligtvis kan ifrågasätta om det verkligen är nödvändigt med sjöpraktik. En sjöpersonalavdelning fungerar ju som en personalavdelning – om än specialiserad. Att Monica avancerade till bemanningschef på torrlast och nu fått minst två efterföljare på bemanningssidan är väl ett tecken gott som något på att det går alldeles utmärkt att sköta bemannings- jobbet ändå.



Monica Liljenberg, manning officer: It's not just a matter of having a pleasant personality and a charming telephone manner. The really important thing is to fit together the jigsaw pieces of personnel and jobs.

– Men det är viktigt att besöka båtarna, så snart de kommer till en närbelägen hamn, säger Monica.

Under årens lopp har Monica lärt känna de flesta ombord i "hennes" fartyg. Det finns dem som hon samarbetat med i 11 år och de flesta har hon någon gång träffat.

– Det är människorna och den nära kontakten med dom som är den stora charm- en med det här jobbet, understryker Monica.

Like a spider at the center of a complicated web

The Tana (ex Mercario Gallia) was purchased by Salén in early 1981. From then until very recently, Monica Liljenberg of Salén's Department for Seagoing Personnel was the land-based manning officer for the vessel's crew.

Seagoing personnel have very limited opportunity for contact with the wider Salén organization outside the confines of their ship, and with their relatives and friends ashore. The manning officer for each vessel serves as the link.

Monica doesn't go along completely with the popular idea of the manning officer. "It's not just a matter of having a pleasant personality and a charming telephone manner. The really impor-

Cont. on page 9...

Håller sjömannen på att tappa fotfästet?

"Sjölivet ger mansbilden i blyxtbelysning", sa Jörn Hammarstrand, fd sjökaptan, numera socionom, i en intervju i Svenska Dagbladet i höstas. Ett uttalande som är svårt att motsäga eftersom samhället – båten fortfarande mest består av män. Sedan beror det på hur man tecknar den mansbilden. Men han sa något annat i den här intervjun som kanske tål att diskutera:

"Med det svenska avlösningssystemet (lika lång tid ombord som i land) har männen tappat fotfästet både i kamratgruppen ombord och hemma. Konflikter på jobbet sopas under mattan, eftersom man snart ska gå i land och vice versa."

Salén-Nytt har pratat med Per-Erik Ölander och Torsten Rönndahl ombord på Tana och bett om synpunkter på det här minst sagt provocativa uttalandet.



Per-Erik Ölander, chief på Tana:

"Det gick an förr också"

"The new system of shore leave has given me a permanent circle of friends ashore – something that would not have been possible before," says Per-Erik Ölander.

Per-Erik Ölander är 44 år och tillräckligt gammal för att ha seglat på den gamla "goda" tiden med upp till 18 månader till sjöss. Äktenskapet från den tiden har spruckit. Nu har han ny familj med små barn och tycker att hans familjeliv är ganska okomplicerat. Och han har inga som helst tankar på att gå i land. Per-Erik kan till och med tänka sig att stanna ute lite längre perioder, eftersom han då kompenseras med längre perioder hemma.

Fungerar bättre ombord

Per-Erik Ölander hade tidigt klart för sig att han ville ut på sjön. Och med tiden har han upptäckt att han fungerar bättre i de sammanhangen. Och ska han karaktärisera livet till sjöss i dag tar han till sådana ord som "rena paradiset".

– För mig är det bara annorlunda, säger Per-Erik. Jag är osäker på om jag skulle fungera som den äkta man och familjefar jag vill vara om jag levde i land. Det kan jag nog inte förrän jag blir pensionär. Visst kan man beskylla oss på sjön för att lite grand fly från vardagsproblemen. Men jag har aldrig känt det på det viset eller haft den avsikten. Det blir bara lätt så att man slipper undan en del under den tid man står utanför under långa perioder och hustrun brukar sköta det löpande därhemma.

Sjömän är konservativa

– Man blir lika lätt ursäktad och faktum är väl att vi som jobbar till sjöss är lite mer konservativa än andra. Jag är fullt medveten om att familjen lever på mina villkor och det skäms jag inte för, säger Per-Erik.

– Jag försöker emellertid påverka min fru så att hon lever ett eget liv när jag är borta. Jag vill inte att hon isolerar sig, säger Per-Erik. Men hon vill nog helst inte

gå bort utan mig. Och trots att jag innan vi gifte oss deklarerade att jag aldrig skulle kunna tänka mig att gå i land för gott, är det det hon vill. Men jag kan inte finna något att ägna mig åt i land.

"Stick !"

– Visst längtar man ut när man gått hemma sitt pass. Det är något av en lyckodag, när rederiet ringer och meddelar datum för nästa utresa. Då kan jag också helt plötsligt bli utstött ur familjegemenskapen och nästan betraktad som gäst hemma. Min fru blir helt enkelt arg när Saléns ringer. "Stick och kom aldrig mer tillbaka!" kan hon säga. "Du bryr dig mer om båten än om oss". Men det menar hon ju egentligen inte. Det är bara hennes sätt att uttrycka sin besvikelse över att den här hemmaperioden är över. Att jag själv är glad en sådan dag hänger också ihop med att det är skönt att äntligen få besked om när man ska ut. Och så är jag förstås lite egoistisk och vill ut, för det är halva mitt liv och mitt jobb.

Per-Erik Ölander älskar sitt jobb. Det är fritt, självständigt och relativt bra betalt. Och han har blivit lite zigenare med åren och vill så förbli.

Sedan är det något som inte stämmer. Per-Erik fick magsår härom året och fick gå hemma i åtta månader. Det brukar inte välanpassade människor som trivs med sitt jobb få. Det förklarar han med att han då gick på venezuelanska båtar med dålig mat, stressig miljö och besvärliga relationer.

Fått vänner i land

Sett utifrån Per-Erik Ölanders synpunkt fungerar det bra att ha familj med dagens avlösningssystem. Han går till och med så långt att han skulle kunna tänka sig att det

hade gått bra även med det gamla. Men något väldigt väsentligt har det nya givit honom och det är en fast vänkrets i land. Jakt- och fiskekamrater. Det var en omöjlighet förr.

Is the sailor losing his foothold in both camps?

"Life at sea epitomizes a man's life," said Jörn Hammarstrand, formerly a sea captain, now a social welfare officer, in the course of an interview with the *Svenska Dagbladet*, a leading Swedish daily, last autumn.

This remark is hard to contest, since ship's communities consist mostly of men. But he followed this up with another remark, which is somewhat more debatable. He said: "The Swedish system of granting shore leave – a period at sea and then an equal period of leave ashore – has made the seaman lose his foothold in both camps, both on board ship and at home. He's not in either place long enough to face up problems."

Salén-Nytt talked to two seamen working on board the *Tana* – Per-Erik Ölander and Torsten Rönndahl – to find out their reactions to this rather provocative statement.

Per-Erik Ölander: 'Things weren't bad under the old system'

Per-Erik, 44, with a young family from his second marriage, is conservative in

Torsten Rönndahl, överstyrman på Tana:

"Jag har fått chansen att behålla båda fötterna på jorden"

Torsten Rönndahl, 32 år, är nästan en generation yngre än Per-Erik Ölander och anser att det nya avlösningssystemet är en förutsättning för att över huvudtaget ha en familj och samtidigt fortsätta att jobba till sjöss. Han protesterar bestämt mot Jörn Hammarstrands åsikter.

– En månad till sjöss och en månad hemma vore idealet, säger han.

Torsten kan föredra en lång rad skäl varför det är bättre med tätare avlösningar.

Omöjligt fly konflikterna

– Är jag ute korta perioder kan jag behålla fötterna på jorden, bl a därför att det blir omöjligt att fly från konflikterna – både hemma och ombord. Dom kommer att finnas kvar när jag återvänder och då är dom ännu besvärligare att ta itu med. Jag håller alltså inte med om att avlösningssystemet bidrar till att mannen tappar fotfästet i båda lägren, säger Torsten.

– Under långa perioder till sjöss däremot kan man tappa kontakten med sin egen verklighet. Man bygger upp illusioner om den ljuvliga hemkomsten, som bidrar till att göra den allt annat än ljuvlig. Och man glömmer allt som är tråkigt hemma och som man sedan ändå tvingas att konfronteras med. Samtidigt kan man för-



"On the contrary, I feel that I can face up to realities both at work and at home because I am not away for too long from either place," states Torsten Rönndahl, chief mate on the Tana.

stora upp små problem till enorma proportioner på sina långa sega vakter.

Något som man kanske inte så ofta talar högt om är de later som rotar sig hos befäl som är länge till sjöss. Med kortare törnar minskar också risken för den odräglige bekväme mannen.

Vill ha barnens förtroende

– Det allra viktigaste skälet till att jag anser mig behöva vara hemma ofta är emellertid barnen, säger Torsten Rönndahl. Utvecklingen går så snabbt under småbarnsåren. Jag vill följa den och jag vill kunna bygga upp ett förtroende som håller när barnen kommer upp mot puberteten och börjar få det jobbigt med sig själva. Den förälder som är borta mycket får sällan förtroendet att trösta eller hjälpa när det behövs. Och det vill jag kunna. Som pappa måste man alltså få möjlighet att ta aktiv del i den vanliga slätstrukna vardagen. Egentligen borde inga rutiner ändras när pappa kommer hem. Det ska inte vara någonting märkvärdigt!

Även om nu alla ombord talar om hur viktigt det är att snart få komma hem till familjen, så går det lika bra att vända på påståendet och säga att alla längtar ut igen, trots att dom måste lämna familjen för en kortare eller längre tid. Både sjömannen och familjen anpassar sig till slut i den rytm som gäller. Mannen längtar ut, mest kanske av brist på sysselsättning och familjen tröttnar kanske på det intensiva liv som levs under den period familjefadern är hemma.

Färre går i land

De flesta ombordanställda sysselsätter sina tankar mycket kring frågan om det är värt priset att gå kvar till sjöss. Det svenska avlösningssystemet har emellertid ändrat på "gå i land"-frekvensen högst väsentligt. Det är ett faktum som man sällan talar om. I dag är de allra flesta som läste till sjökapten för 10 år sedan kvar ute, medan merparten av sjökaptenerna förr gick i land efter en tid, oftast i samband med att dom bildade familj.

– Det är klart att vi har läst till skeppare för att bli skeppare och inte hisskonduktorer, säger Torsten. Man upptäcker snart att det är svårt att få ett intressant jobb med anständig lön i land. Kanske är det här varken bättre eller sämre än andra "normala" jobb? Och så blir man kvar. Och det måste ju också vara samhälls-ekonomiskt riktigt att vi utnyttjar den utbildning som samhället har kostat på oss.

Man får helt klart för sig att Torsten Rönndahl, om han hade valmöjligheten, skulle stanna till sjöss och se till att han fick så korta resor som möjligt. Men han – liksom de flesta andra med kort anställningstid i Saléns – funderar på alla upptänkliga alternativ till livet ombord på Tana. I dag finns det tyvärr få alternativ till sjöss som skulle kunna ge honom möjligheten att behålla båda fötterna på jorden – i den skånska myllan hos familjen i Veberöd.

his outlook. He is old enough to have sailed in the "good" old days, with periods of up to 18 months at sea. He loves his job and is aware that his family have to live on his terms, and is not apologetic about it. He could not consider working on land. He could even think of being away at sea for longer periods because he would be compensated by longer shore leave.

Per-Erik describes his life at sea as "simply fantastic," an enthusiasm not shared by his wife, who resents his long absences from home. He admits that the new system of shore leave has given him a circle of permanent friends ashore, with whom he goes hunting and fishing. This would not have been possible before.

Torsten Rönndahl: 'The new system helps me keep both feet on the ground'

Torsten, married, with young children, is of a younger generation. He favors the present system of quicker alternation between periods at sea and shore leave. He feels that he can face up to realities at work and at home because he is not away for too long from either place. As the father of young children, he wants to see them growing up and to win their trust. He feels that his

homecoming should not be something out of the ordinary, but should fit naturally into everyday life.

He thinks about alternatives to his life on board the *Tana*. But there are few jobs at sea that would enable him to keep both feet on the ground – in southern Sweden, at home with his family.

Cont. from page 7: Like a spider...

tant thing is to fit together the jigsaw pieces of personnel – their capabilities and experience – and jobs. On occasion, one also has to be firm and adhere to the rules and routines laid down by Salén."

The manning officer is something like a spider at the center of a complicated web in which the ships and Salén's operational departments are enmeshed. Requests about job placements, relief duties and onshore leave flow in from the ships. And the operational departments send in their views on the suitability of each member of the crew for particular jobs."

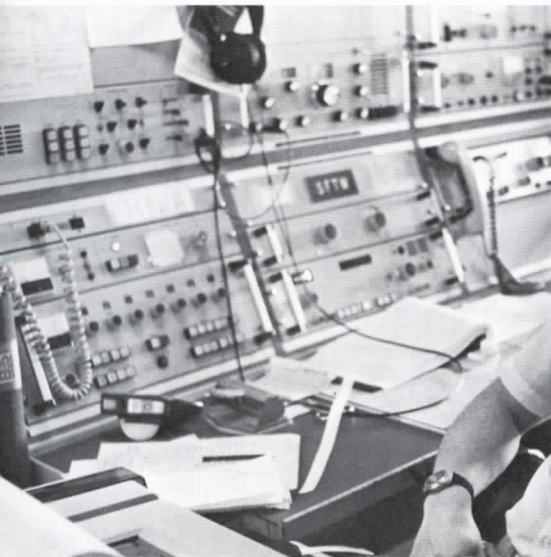
But Monica seems to have enjoyed her 15 years on the job. "It's the people and the close contact with them that makes this job so worthwhile," she says.

Att ta över en båt på tre timmar...

...det går för varandra



Captain Anders Gillinger



Hakan Lindahl, radio officer



Alf Johansson, cook steward

Salénbåten Tana, som går i charter för Barber West Africa Line (USA – Västafrika), kan av ekonomiska skäl bara byta besättning i New York. Följden blir att alla nyckelbefattningar skiftas samtidigt.

Om inte alla hade känt fartyget och varandra så väl, hade en mindre kalabalik legat nära. Men med de två – i princip – fasta besättningarna verkar det för en utomstående löpa förvånansvärt friktionsfritt.

Det ställs höga krav på ekonomiskt tänkande i dessa trista konjunkturen. Fartygsbesättningarna är minimala, hamntiderna ska också vara minimala, driftsekonomi optimerad och avlösningarna måste ske på billigaste sätt.

Arbetstakten är hög och pressen stark på Tanas besättning. I de västafrikanska hamnarna sköter man lossning och lastning själva med egna truckar och egen kran. Hamnantalet kan gå upp emot tio på mindre än fjorton dagar. På den amerikanska sidan är också hamnbesöken många och takten uppskruvad, även om man där använder sig av det lokala stuveriet och endast planerar och övervakar lastning och lossning. Det är alltså rutiner som sliter på befäl och manskap, på ett helt annat sätt än på fartyg med få hamnanlöp.

För Tanas del har man funnit att New York är den enda hamn, där det går att få ekonomi på avlösningen. Det har fått till följd att alla nyckelbefattningar byts samtidigt. Kvar av den gamla besättningen blev den här gången bara en matros och en motorman. Normalt brukar man ju

eftersträva att inte skifta befattningshavare med samma ansvarsområden samtidigt. T ex inte skeppare och överstyrmann och inte chief och förste maskinist på en gång.

Hur klarar man då av att på några hektiska timmar efter en lång tröttsam resa informera sig om allt väsentligt?

Personkännedom och fartygskunskap

– En absolut förutsättning för att ett totalskifte ska flyta är att alla känner varandra väl, framhåller **Arne Syberg**, befälhavare på Tana tillsammans med **Anders Gillinger**.

Det finns ingen uppgjord plan för hela avlösningsproceduren. Vanligtvis är det heller inga stora saker som behöver behandlas. Varje befattningshavare lämnar av sina ansvarsområden till den som mönstrar på. Det är ett gemensamt intresse att inga väsentligheter glöms bort.

Arne Syberg berättar om befälhavarbytet:

– Anders Gillinger och jag skriver in mycket inför avlämningen. Däremot har vi en "avlämningspärm" där vi samlar alla in- och utgående handlingar under en resa. Den som går på kan på så sätt ta del av allt som hänt i lugn och ro under resans första dagar och sedan arkivera materialet där det hör hemma. Så börjar han bygga upp nästa pärm.

– Vi pratar naturligtvis igenom det som hänt speciellt under västafrikarundan. Det kan gälla nya hamnar med nya rutiner och nya människor eller säkerhetsåtgärder, berättar Arne vidare. Det är också rutin att

kontrollera att alla certifikat är i ordning – på t ex gummiflotter, radiosändare, rättutrotning. Vidare går vi igenom fartygets ekonomi.

– Den här gången hade vi också anledning att särskilt diskutera vår gemensamma strävan att serva charterern på bästa sätt, trots att det många gånger är problem med erforderliga dokument i de amerikanska hamnarna.

Om det är något som skepparna har glömt ta upp med varandra finns det möjlighet att ta kontakt via Maritex eller telefon. Befälhavaren i land håller sedan i sin tur kontakt med resten av "sin" besättning och han kan också ta hand om frågor, som ska tas upp med rederiet för fartygets räkning.

208 containers och 2650 ton styckegods

Om nu kaptenerna har det yttersta ansvaret och en viktig avlämning, så har nog överstyrmännen de flesta praktiska och administrativa problemen att ventileras.

Torsten Rönndahl har just tagit över efter **Leif Skarenhed**.

– Vi har alltid tre viktiga områden att gå igenom, berättar Torsten Rönndahl – lasten, fartygets underhåll och så rent administrativa frågor.

Om lasten behöver skiftas och om det finns farlig last ombord är också nödvändigt för påmönstrande överstyrmann att vara informerad om. Det här gången finns bl a karbid, propan och färgprodukter ombord bland de 208 containerna och de 2650 tonnen styckegods.

att vi känner



Elisabeth Bakker, messman



A.B. Seaman Segundo Silva Granja



Rune Doverbratt, first engineer

– Det som pressar oss mest är risken att glömma lossa någon last, berättar Torsten. Vi går tillsammans igenom lastplanen och själva lastningen, som vanligtvis är avslutad när den nya besättningen kommer ombord. Vi tittar över surrningen. Det är viktigt för mig eftersom jag ansvarar för att den håller för överseglingen.

De två överstyrmännen diskuterar sig också gemensamt fram till vilket underhållsarbete som ska prioriteras ombord. Tana har korta intensiva hamnperioder, som inte räcker till för något underhåll. På några atlantdygn ska det viktigaste skötas. Det blev däckshuset som fick en uppfräschning på den här överfarten. Surrningsmaterial – kättingar och containerkonor – måste också ses över.

Till sist tittar Torsten och Leif igenom vilka telexkontakter som tagits mellan fartyg och charter under den senaste resan. Vidare måste alla beställningar gås igenom.

För överstyrman är det oerhört många viktiga uppgifter att ta reda på och sedan hålla i minnet. Uppgifter som många gånger är av avgörande betydelse för att en resa ska gå runt ekonomiskt.

– På annat ställe i Salén-Nytt talar jag mig varm för vårt avlösningssystem, säger Torsten Rönndahl. Men ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. Just mitt arbete ombord skulle fungera bättre om överstyrmännen löste av varandra i Houston och från början fick ta ansvar för lastningen av det som ska skeppas över Atlanten och lossas i Västafrika.

De övriga styrmännen lämnar bl a av instrumenten på bryggan, sjökort, arbetstidsjournaler och sjukvårdsutrustning till varanda.

Två huvudmaskiner och tre hjälpkärror

Flera av nautikerna ombord ansåg att cheifierna måste ha mest att prata om. Maskinerna – både bokstavligt och bildligt företagets motor – måste spinna och dom måste hålla farten, annars blir det avdrag på chartern.

– Nog skulle vi kunna mötas på landgången, säger **Per-Erik Ölander** på sitt lugna finlandssvenska sätt.

Och det kanske är möjligt att de duktiga herrarna Ölander och **Hans Nimmervoll** kan. Ändå lämnar dom av med utförlig skriftlig dokumentation och berättar om alla incidenter med de två huvudmaskinerna och de tre hjälpkärrorna ombord. Den här gången var det bl a startproblem med en huvudmaskin. Eftersom ingen elektriker finns ombord kan det felet inte åtgärdas förrän det blir en längre liggetid i en USA-hamn igen.

Ett månatligt arbetsschema underlättar också överlämnandet. Av det framgår gångtiden sedan senaste åtgärd för vitala maskindelar – som kolvar, bränsleventiler m m – samt också intervall för service eller utbyte.

Tullistor och valuta

Telegrafisten ombord är en sann mångsysslare. Förutom telegrafist är han båtens byråkrat, postmästare och bankkassör.

Avmönstrande telegrafisten **Thomas Järhede** förbereder i detalj påmönstringen för **Håkan Lindahl**.

– Det går lätt eftersom det är samma besättningar resa efter resa. Den här gången var det bara en person som jag inte kände tidigare, berättar Thomas Järhede. Rutinerna är ganska fasta för avlämnandet. Det finns blanketter till det mesta, men hur någon annan telegrafist egentligen arbetar det har man ingen aning om, eftersom två telegrafister aldrig får möjlighet att arbeta tillsammans.

Håkan Lindahl är en man som sover bäst om morgonen och jobbar andra tider på dygnet. Han tycker rutinerna fungerar utmärkt.

200 kg potatis och mat för 35 000 kronor

Tana har ingen kock och ingen hökare men en cook steward (= bådadera), som sju dagar i veckan förser besättningen med ett väl tilltaget födointag och inte sällan med kulinariska upplevelser.

Både **Alf Johansson** och **Arne Davidsen** är egentligen kockar och har inte fått någon utbildning för planering och redovisning. En utmaning och mycket slit. En stor del av fritiden går åt till att finna reda i pappershögarna.

Första gången Alf tog över byssan i Tana fick han 30 minuter på sig att gå igenom förråden med sin företrädare. Pappersrutinerna fick han lista sig till genom att slå i gamla pärmar. Likadant har det varit för Arne.

För ca 35 000 kronor köps proviant till varje resa. Merparten köps i New York och beställs av avgående cook steward med viss möjlighet till komplettering av den påmönstrande. Sedan får den nya

cook stewarden laga en hel rundas mat på det. Lite frukt och grönsaker köps i västafrikanska hamnar.

Alf (avgående) har också förberett övertagandet genom att göra en inventering av förråden och genom att göra en ordentlig rundvask av byssan. Sedan kan han med gott samvete åka hem till Väster-vik och köra rallybil.

Det tar Arne en och en halv vecka att komma in i jobbet. Han måste gå igenom alla listor och se över förråden och få klart för sig vad han har att hushålla med. Och om ytterligare sju veckor har han ensam skalat 200 kg potatis.

Konsten att improvisera

När allting ska ske så där i en hand-vändning, så gäller det att man också är beredd att improvisera. Det var vad alla inblandade fick göra vid den senaste av-lösningen – planerad till New York, som vanligt, men verkställd i Philadelphia. Dit fick trötta långväga resenärer kussa i buss

för att den avgående besättningen skulle hinna med ett plan hem före nyår. Tana blev nämligen försenad bl a på grund av dimma mellan Baltimore och Philadel-phia.

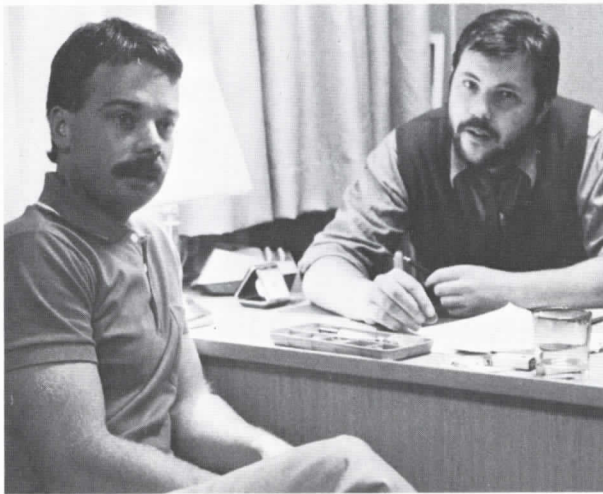
Vid 22-tiden, lokal tid, kommer ett gäng som klockan egentligen är 4 på morgonen för. Det är dom som ska lasta det sista i New York och ta ansvar för att lasten kom-mer över Atlanten i oskadat skick. Jobbet börjar direkt med avgång klockan halv ett på natten.

På avstånd verkar övertagandet gå på ryggmärgsrutin. De flesta har sina fasta avlösare, som vet var grejorna finns, vet vad det är som brukar krångla och snabbt finner sig till rätta på vakten och sedan lika snabbt kommer i sin koj.

Det som den här gången kastar en skugga över jobbkompisarnas möte är nyheten om piratöverfallet i Lagos på M/S Tarn, också hon chartrad för Barber West Africa Line.



Arne Davidsson, cook steward



Leif Andersson and Carl-Göran Rosén, second mates



A.B. Seaman Segundo Silva Granja, Second mate Carl-Göran Rosén and Captain Arne Syberg.

Entire crew transfers

Knowing each other is the key to success

Today's tough competition calls for economic thinking of a high order. Crews are minimal, port stays the briefest possible, the operational budget optimized, and crew transfers must be carried out as cheaply as possible.

Due to economic considerations, Salén's *Tana* can only change crews in New York. The result is that crew in all key posts are transferred at the same time, something which is normally avoided. For example, it is not common practice to change both the shipmaster and the chief mate simultaneously.

How can *Tana*'s crew give and receive information on all important matters during a few hectic hours? To an outsider, everything appeared to proceed surprisingly smoothly.

"When a complete change has to be made, it's absolutely essential that each man know his counterpart," says Arne Syberg, master of the *Tana*, who on this occasion took over command from Anders Gillinger.

One of the key items in a transfer of command is the binder containing copies of all documents received and sent during a voyage. The "new" captain reviews this material and continues to add to the file.

"We of course discuss anything special that may have happened during the early leg of the voyage," Arne notes. "This may include our stopovers in new ports that have new routines, new people (we have dealt with), safety measures and the like. We also routinely check that all certificates are in order, and we review the ship's finances. This time, we had special cause to discuss our efforts to serve the charterers in the best possible way, despite the fact that there are often problems with documentation in American ports."

The "new" first officer in a crew shift naturally has to worry about a number of practical matters.

Torsten Rönndahl, who took over from Leif Skarenhed, says there are three important things to discuss: cargo, the ship's maintenance, and purely administrative matters. If cargo has to be shifted, or if the ship is carrying dangerous goods, the boarding first officer has to be informed. In this case the 208 containers and 2,650 tons of general cargo included carbide, propane and paint products.

"We're always concerned that a cargo may not be unloaded in the right port," Torsten says. "We check the loading and unloading schedules and inspect the lashings. I want to be sure they'll hold throughout the voyage."

Chief Engineer Per-Erik Ölander could probably have turned over his responsibilities to his successor, Hans Nimmervoll, as they passed on the

Cont. on page 20...

Terêncio Fortes – portugis på svensk båt:

”Trivseln beror på människorna – arbetet är detsamma på alla båtar”

Terêncio Serafim Fortes föddes för 41 år sedan i San Vincent på Cap Verdeöarna, som då stod under portugisisk överhöghet. Numera bor han i Barreiro i Portugal och har sin arbetsplats ombord på Tana. I tio år har han arbetat som matros på svenska båtar – de två senaste åren i Saléns. Terêncio har lärt sig bra svenska och gjort sig känd som en duktig yrkesman.

Att Terêncio Fortes hamnade till sjöss var en tvingande nödvändighet. På Cap Verde fanns inga arbeten i mitten på sextiotalet. Det var då många sydeuropéer blev gästarbetare i Frankrike och Nord-europa. Genom ett avtal med portugisiska staten fick öbor arbete till sjöss.

Sjömanslivet – enda chansen

– Självt hade jag ingen önskan att gå till sjöss, men jag hade inget val, säger Terêncio Fortes. Bara min äldsta bror blev kvar på Cap Verde, där han försörjer sig som mekaniker. Jag har tre bröder på sjön.

Den första båten var tysk. Sedan blev det holländska, engelska, liberianska, norska och slutligen svenska. Då bestämde Terêncio Fortes att han nått sin mål. På svenska fartyg ville han stanna. Varför fastnar då en portugis – Terêncio Fortes är inte ensam – på en svensk båt?

– Den främsta anledningen är människorna, berättar Terêncio. Jag tycker det är bra folk ombord på svenska båtar och jag känner mig accepterad här. Naturligtvis finns det alla sorters människor på nästan alla båtar. Och naturligtvis blir man bemött efter hur man uppträder själv, men det är ändå bäst på dom svenska. Andra skäl är att standarden över huvud taget är hög, men det är den också i tex holländska och norska fartyg.

Oroad för framtiden

Om Terêncio Fortes hade möjlighet att välja själv skulle han stanna tills han blir pensionerad. Men med bara två års anställning i Saléns är han djupt oroad för framtiden.

– Jag arbetade åtta år för ett annat svenskt rederi och gjorde verkligen mitt bästa och trodde min framtid var säkrad och så blev jag avskedad. Nu har Saléns varslat om uppsägning och det enda jag önskar är att konjunkturerna ska vända och varslat ska visa sig onödigt. I Portugal är det ont om arbeten. Enda chansen är om man sparar en slant och kan starta eget, men det är också en stor risktagning.

Terêncio Fortes har många gånger funderat på att gå i land, men det har aldrig blivit av att han på allvar försökt hitta något annat medan tid var. Även om

”I like the people on board Swedish ships and feel accepted,” explains Terêncio Fortes, a portuguese seaman on the Tana.



hans längtan till sjön i unga år var måttlig, har han nog blivit en sjöman till slut och erkänner att det finns ett visst sug att komma ut igen. Men varje gång tycker Terêncio att det är lika svårt att lämna familjen.

– Vi gråter precis som om det var första gången jag reste min väg, berättar han. Jag gråter, min fru gråter och våra tre barn gråter. Ändå är det med en viss tillfredsställelse som jag går ombord på Tana – mitt andra hem.

Ombord på Tana lever Terêncio Fortes ett ganska tillbakadraget liv. Största delen av fritiden tillbringar han i sin hytt, där han läser eller lyssnar till sin musik. Han tänker på dom där hemma och på vad han ska göra när han kommer hem. Terêncio köpte för två år sedan en bit jord, där han planerar att ha ett litet husbehovsjordbruk med kycklingar, gris och grönsaksodlingar. Sist han var hemma blev han färdig med muren. När han får råd ska han ock-

så bygga familjen ett nytt hus och bosätta sig på landet.

Anspänning inför Västafrika

När detta skrivs är Tana på väg mot Västafrika och Terêncio blir lite spänd när det kommer på tal. Han är född på Cap Verde utanför den västafrikanska kusten och borde känna sig hemma.

– För alla ombord är det en ansträngande etapp, som kräver ständigt låsta dörrar, vaksamhet och jakt på tjuvar och pirater. Men det är ändå svårast för mig som är färgad, säger Terêncio Fortes. Dels tvingas jag lyssna till det svenska befälets kommentarer kring afrikaners beteende. Jag håller tyst och sväljer vad dom säger och jag vet att dom har rätt. Men jag kan inte låta bli att reagera – för jag är en färgad man.

Forts. sid 23...

Terêncio Fortes – Portuguese seaman on Swedish boat:

– It's people who make the difference – the job's the same on all ships

Terêncio Serafim Fortes, 41, was born in San Vincent on the Cape Verde Islands, then a Portuguese colony of West Africa. He now lives in Barreiro, Portugal, and is employed on the Tana. For 10 years he has worked as a seaman on Swedish boats, the last two for Salén. Terêncio has picked up Swedish well and is regarded as a capable seaman.

Terêncio had to go to sea. Unemployment was running high in Cap Verde in the mid-sixties, and the Portuguese government arranged for a number of Cape Verdeans to go to sea. Terêncio first worked on a German ship, then on Dutch, British, Liberian, Norwegian and finally Swedish vessels. He had reached his goal. "I like the people on board Swedish

ships and feel accepted," he explains.

The thought of a land-based job has often occurred to Terêncio, but he has not seriously looked for one. The pull of the sea has become stronger over the years. But leaving the family is still hard. "We all cry just as we did the first time I had to leave," he says. "But I still get a certain satisfaction in returning to the Tana, my second home."

But Terêncio puts up with these difficulties. He is glad to be on a Swedish ship and likes the generous system of shore leave. He earnestly hopes that he will be able to continue with this job. He also hopes to fulfill his plans of building a new home in the countryside and keeping his three children on at school.

Jul på Tana:

Dignande



I värmen utanför Floridas sydspets står Alf Johansson och klyver humrar på löpande band. Det blev rikligt till var och en p g a billiga inköp i Västafrika.



En av de små plastgranarna har just fått sin beskärda del av glitter och fina röda hjärtan som barnen från Skeppsholmsgården skickat till 3. styrman. Granarna svajade betänkligt i julaftnens krabba sjö. 3. styrman Jan Engström, 2. styrman Leif Andersson och telegrafisten Thomas Järhede smakar julens första glögg.



Det är svårt att ta bilder med julstämning ombord. Hur ska ni veta att det doftar glögg i massen? Motorman Hans Olof Fransson, motorman Lars-Evert Karlsson, matros Mikael Närva, matros Bo Sundvall och kapten Anders Gillinger önskar varandra god jul.

Med lite fasa såg jag fram mot att fira jul ombord, långt från de mina. Besättningen som har många års träning på att tillbringa högtider borta, hade bättre än jag insett att det är lika bra att hoppa över julklapparna och lite till. Det känns mindre då.

Och faktum var att när julaftonen kom var allt så annorlunda mot vad man är van att julen blev en fin fest – lite speciell men egentligen mest fest med mycket mat. Det var ett utsökt julbord – och det var trevlig samvaro, som inte alltför mycket betonade att det var jul.

Inte heller vädret underströk julstämningen, som framgår av bilderna. Vi befann oss ungefär vid Floridas sydspets. Det var minst 25° i luften och nästan lika varmt i poolen. Solen sken och på juldagen fick vi sällskap med många lekfulla delfiner runt Tana.

Visst försökte vi att pryda upp båten med små granar, som sedan förde en osäker tillvaro med att parera Tanas rörelser i den krabba sjön. Kungen och drottningen fick glitter runt ramen. Det här med sjögången höll på att äventyra både skinkan och syltan och halva härligheten, som kom på drift från sitt provisoriska bord utanför salongen. Kaptenens kontor gjordes i stället om till buffé. Även de röda hemslöjdsjusstakarna på tre små fötter välte oupphörligen och vägrade att hjälpa till med julstämningen. Nej, känslan av jul kom i stället av dofterna från rödkålen och skinkan, lutfisken och revbenen och från de få ljusen som stod stadigt.



Två sjömän med ledig julafton, truckreparatör Lennart Nilsson och båsen Bengt-Åke Hedin i väntan på stora julbordet i salongen.

e bord på gungande hav



2. maskinisten Knut Lindsten förser sig av läckerheterna på julbordet. Kungen och drottningen övervakar att det finns al kvar också till alla andra, och överstyrman Leif Skarenhed väntar på sin tur.



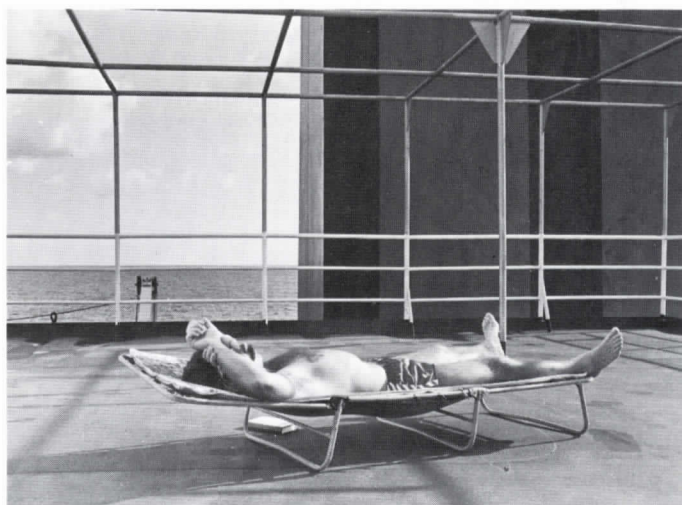
Det räcker och blir över... 1. maskinisten Rune Doverbratt, 2. styrman Leif Andersson och motorman Hans Olof Fransson tar för sig.



Så här glad kan man bli för en Salénslips. Knut Lindsten framför sitt tack.



23,5° för juldagens bad var kallt tyckte Leif Andersson och fick certifikat av gnisten för visat mod.



Skönt att smälta all den goda maten i Floridas värmande sol. Tana stävar fram på ett lugnt hav som plattat ut sig.



Nyår på Atlanten



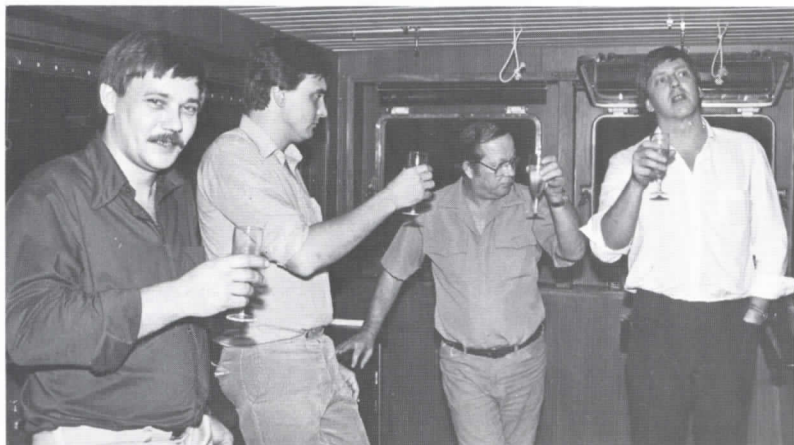
Kvällen före nyårsafton lämnar Tana med sin nya besättning New York. Kurs österut med destination Dakar i Senegal. Frusna var vi i New York, men när det är dags att börja fira det nya året 1983 har temperaturen redan stigit till +17°. Inga mössor och handskar behövs längre. Vi är ute i Golfströmmen igen.

Att fira nyår ombord är att äta överdådigt julbord igen. Allt utmärkt och signerat Arne Davidsson – utom den amerikanska "plasttårten". Den såg ut som grädde, men var rena oljeprodukten med estersmak och länge hållbar som dekoration i mässen.

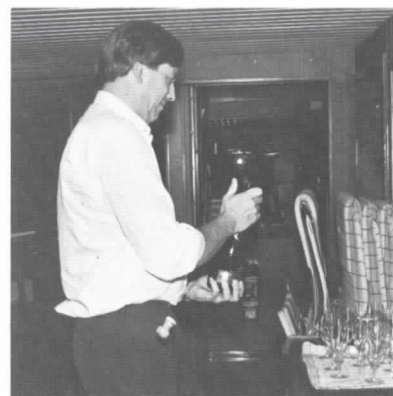
Att tänka sig att fira nyår med dom där hemma är lite svårt. Deras år är redan sex timmar gammalt och våra anhöriga sover i det svenska vintermörkret. Alla tänker på de sina. Mår dom bra? Nostalgier hör till en sån här kväll. Kaptenen från Åre "plågar" oss med en inspelning av ett lokalband hemifrån, och på bryggan snurrar ett annat från Skåne.

Vi dödar några timmar med att skratta åt Dudley Moore och Liza Minelli och "Arthur" i väntan på det nya året. Sedan skålar vi för 1983 och för våra barn. Det sker uppe på bryggan, så alla ska kunna vara med om tolvslaget.

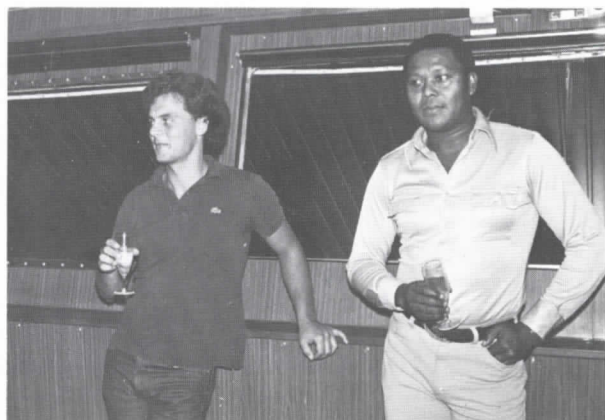
Gott Nytt År 1983 och skål för våra barn! Från vänster 1. maskinist John Hedenskog, överstyrman Torsten Rönndahl, basen Harry Markkula, kapten Arne Syberg, matros Joakim Gustafsson och matros Terêncio Fortes.



Än står glasen upp och ner och champagnen är på kylning. 2. maskinist Percy Paulsson, motorman Lars-Evert Karlsson och telegrafist Håkan Lindahl väntar på att klockan ska bli tolv.



PANG! Ett par minuter kvar och Salén-Nytts fotograf fångar korken på rekylen. Kapten Arne Syberg står för öppnandet.



Jan Engström:

Bot mot magkatarr – gå till sjöss

Jan Engström, formerly personnel manager for a 50,000 work force, is now a contented junior second mate on board the *Tana*.



Samhället ombord på ett fartyg beskrivs av många som manssamhället i sin prydno. Här finns en utstakad karriär och här finner man de riktiga karlarlarna.

Kan här också finnas plats för den som vill hoppa av en magsårskarriär i land och lägga prestigen på hyllan för gott?

Jan Engström, 43, ekonom och f.d. personalchef vid Stockholms läns landsting, seglar andre styrman junior på *Tana*, men är ändå äldst bland befälet på bryggan.

Nu sitter Novalucolen (magsårsmedicinen) till allmänt åtlöje på anslags-tavlan och kan få sitta där länge, för Jan trivs utmärkt med sitt nya liv och angrar inte en sekund sitt avhopp.

Det var inte någon personlig kris vare sig privat eller på jobbet som fick Jan Engström att tänka i nya banor. Bara en sund självvrannnsakan.

– Varför skulle jag gå omkring och må dåligt? Det gjorde jag ingen lyckligare av allra minst mig själv, säger Jan. Att det sedan blev sjön som kom att bli mitt alternativ var alldeles naturligt. Jag är upp-vuxen på kusten där kontakten med sjön var alldeles naturlig från barnsben och jag ville utbilda mig till sjökaptan efter studentexamen. Jag tillbringade tre år till sjöss, men gick sedan i land och blev ekonom. Min fru har också provat på sjön under en period och jag har många vänner bland sjöfolk. Jag visste att jag trivdes i den miljön.

– Men det handlade givetvis inte bara om att hitta ett alternativ som passar mig. Det måste passa familjen också och familjen måste ställa upp, dels som stöd och dels på en temporärt betydligt sämre

ekonomi och även för framtiden ställa in sig på att leva med mindre pengar och en förändrad livsrytm.

Alla de bästa förutsättningarna

– Jag hade alla de bästa förutsättningar, framhåller Jan. Jag hade redan sjöpraktik. Jag hade de ekonomiska förutsättningarna. Och min fru ställde upp. Eftersom vi inte har några barn underlättades omställningen.

Ändå kan man inte låta bli att undra: "Gå från en position som personalchef i ett företag med över 50 000 anställda till att trampa bryggan som juniorstyrman vid 43 års ålder?"

– Det är behagligt att vara juniorstyrman, säger Jan, som också hunnit med att ta sjökaptensexamen (1981) och jobba i Tor Line, men ännu inte fått behörighet som befälhavare.

– Det är behagligt för jag känner att ombord respekterar man varandra bättre än i land. Men samtidigt vet jag att jag har mycket erfarenhet med mig som man kanske inte utan vidare samlar ombord. Det som jag vill kalla arbetslivsmognad, skaffar man sig nog lättare i land. Företaget – båten – är enklare till sin uppbyggnad och mer slutet och ger kanske därför inte samma möjligheter till utveckling. I land tvingas man att ta hänsyn åt flera håll och att lära sig att arbeta smidigare. Något som man givetvis har nytta av även i en mer småskalig verksamhet.

– I land har jag också lärt mig att hantera personal och ge av mig själv. Många som arbetar till sjöss är tyvärr ganska inkapslade. Men det är min absoluta uppfattning att man bör ha samma krav på en arbetsledare till sjöss som i land. Det är ju fak-

tiskt samma typ av problem, men med det tillägget att man också måste umgås på fritiden ombord.

Traditionell rekrytering

– Och om man nu ska ställa samma krav på arbetsledaren till sjöss betyder det att man också bör se över sin rekryteringsprocess, menar Jan. I land har man en mer komplett rekryteringsprocess, där man ser till hela den arbetande människan. Rekryteringen av sjöfolk sker fortfarande på ett ganska traditionellt sätt.

Nu blev Jan lite kritisk, men vad ligger det för motsägelse i det. Ombord lever han med öppna sinnen och då ser han naturligtvis också det som är fel, men inte bara det som är fel.

Forts. sid 20...

He gave up a stressful life on land

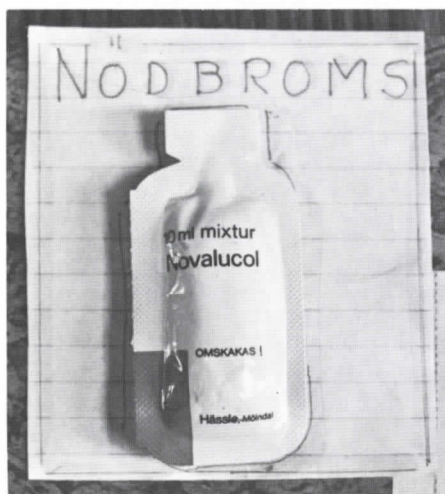
Is there any place on board ship – with its commodity of real "he-men" pursuing clear-cut careers – for somebody who wants to give up a stressful stomach-ulcer-ridden life on land and to forget questions of personal prestige?

Jan Engström, 43, economist, formerly personnel manager for a 50,000-strong work force at the Stockholm County Council, and now junior second mate on board the *Tana*, seems to be showing that the answer to the question is "yes."

Jan's decision wasn't the result of any personal crisis. He just took a good inward look. And his wife backed him up.

Jan has no regrets. He feels part of a team now. And the change has done his ulcers good.

"They say that you should change your career three times," Jan says. He seems to have started following this advice and may have to change again in view of the threat of lay-offs now hanging over new Salén employees.



Två skeppare om piratöverfallen

– För att känna oss någorlunda trygga behöver vi minst tårgasgranater och kravallgevärbomb ombord på fartyg som går på Västafrika.

Det säger Anders Gillinger och Arne Syberg, båda skeppare på Tana. De tror emellertid att en viss beväpning även av svenska fartyg skulle ge det bästa skyddet.

– Då skulle piraterna hålla sig på avstånd, tror Anders Gillinger.

Piratöverfallet på ro/ro-fartyget Tarn var en nyhet som gick genom pressen i slutet av december förra året. Det ställdes i blyxtbelysning och många svenskar upprördes för en kort tid. Nu är problemet återigen mycket avlägset eller nästan uträderat för oss här hemma. Men för besättningen på Saléns ro/ro-fartyg Tana, som trafikerar samma linje som Tarn, är hotet fortfarande en realitet.

Redareföreningen utfärdade i slutet på 1980 rekommendationer till fartyg som anlöper västafrikanska hamnar. Dessa rekommendationer, som Redareföreningen fortfarande står fast vid, går ut på att fartygen nattetid ska hålla sig minst 10 sjömil ut, försöka ligga i närheten av andra fartyg och hålla kontakt med dessa. Fartygen skall hållas upplysta och vakter patrullera längs relingen. Skjutvapen är inte tillåtna i svenska fartyg. I stället rekommenderas besättningen använda brandslangarna.

Besättningen på Tarn följde Redareföreningens rekommendationer. Fartyget var hela 20 mil utanför Lagos hamn. Plötsligt observerades en skugga på radarn. Då var redan fyra pirater beväpnade med maskingevärbomb ombord. Besättningen utom två män – andre styrman och en motormän – lyckades sätta sig i säkerhet i inredningen. Styrmannen fick en skottskada i låret och motormannen togs som gisslan. Under tre timmar medan Tarn cirklade i åtta knops fart genomsökte piraterna fartyget, bröt upp 19 containers, men kom inte åt någonting i hytterna. Efter tre timmar uppfattades signaler från ett norskt

fartyg om att piraterna lämnat fartyget.

Nu har Redareföreningen tillsatt en informell grupp som ska se över rekommendationerna samt se vad det finns för andra vägar att komma till rätta med förhållandena.

Vad finns det då för andra vägar? Det naturliga vore givetvis att de nigerianska myndigheterna tog itu med problemet. Det utlovades efter Karin Söders besök i Lagos i slutet av 70-talet. Men ingen förbättring har kunnat noteras, snarare tvärtom. Statsminister Olof Palme tog vid sitt officiella besök i Nigeria nyligen upp frågan med transportministern. Resultatet av det samtalet vet vi ännu mycket litet om.

Med kännedom om Nigerias interna problem och den utbredda korruptionen finns det tyvärr inte stort hopp att myndigheterna ska ta krafttag mot piraterna. I dag får man i stället allt fler bevis på att pirater och myndigheter samarbetar. Pirater har t ex gått direkt på containers med den mest värdefulla lasten. Och hamnpoliserna underlåter gång på gång att ingripa när fartyg kallar på assistans. I Tarns fall fick man svaret "Sorry cannot help. Patrolboat out of order."...

För att garantera besättningarna säkerhet i dag krävs därför förbättrat skydd ombord på svenska fartyg som går på Västafrika. Det anser de två skepparna på Tana, Anders Gillinger och Arne Syberg.

De är besvikna över de svenska myndigheternas flathet och brist på vilja att förse svenska fartyg med adekvat skydd mot de allt tyngre beväpnade piraterna.

– På den tiden då piraterna höll sig till knivar räckte det kanske att försöka vattenfylla kanonerna med brandslangarna. Men att försöka bli kvitt kulsprutebeväpnade pirater med en vattenslang är rena självmordsförsöket, säger Anders Gillinger. Om man åtminstone kunde förse oss med tårgasgranater och kravallgevärbomb. Men inte ens det har man velat bjuda på, trots att dessa "vapen" inte har ihjäl en rätta ens. Vi vill också gärna ha skottsäkra västar ombord.

– Det är beklämmande att det ska vara så svårt som svensk att diskutera ett problem av den här arten, utan att det kommer in en mängd tabun. Piraterna använder sina skjutvapen, kanske inte för att döda men för att skrämja. Och står man i vägen så kan det gå illa. Det är den verklighet vi lever med.

– För att känna oss någorlunda trygga behöver vi minst tårgasgranater. Men för att komma till det tabubelagda – vi behöver egentligen också själva vapen, för att på ett tidigt stadium kunna skrämja iväg piraterna, säger Anders Gillinger.

– Vi vet att ryska fartyg går fria från piratöverfall bara p g a att de statuerat exempel och demonstrerat att de har maskingevärbomb ombord. Piraterna har istället koncentrerat sig på fartyg som de vet är obehäpnade, bl a svenska, norska och holländska. 15 holländska fartyg överfölls t ex på bara sex månader. Piraterna är förtjusta och kastar slängkyssar till det vänliga befälet som "låter" dem lånsa fartygets containers på sitt värdefulla innehåll.

– Vi vill naturligtvis inte ha vapen för stridens skull, säger Arne Syberg. Men när man ser vad som händer på Tarn, känns passivt motstånd inte som något roligt alternativ. Ingen av oss gillar att inneha vapen, men vi svenskar måste inse att vi inte kan komma till Västafrika och tro att vi kan tillämpa vår mjuka konfliktlösning med människor som har ett helt annat sätt att lösa konflikter. Vi måste använda ett språk som de förstår – och det är tyvärr bara vapen. Man skulle bara behöva skjuta i vattnet för att skrämja eller se till att det ryker några träflisor från deras kanot. Erfarenheten säger att dom försvinner direkt.

– Myndigheterna i Sverige måste lita på svenska befälhavare, säger Anders Gillinger. Vi har faktiskt omdöme. Däremot tycker vi att det är omdömeslöst att utsetta svenska besättningar för den risk som det innebär att gå i västafrikanska vatten utan adekvat skydd.



Ten years of shipping mandarine oranges from Japan to Canada

For the past 10 years, Salén Reefer Services has used five to seven ships to transport Japanese mandarine oranges to Canada each year. The 1982 contract covered five shipments during October and November.

Snow Drift arrived with the first cargo of oranges at Vancouver port on November 10. The picture shows Sture Ekman, captain of **Snow Drift**, receiving small paper figures (origami) representing cranes and turtles, symbols of longevity and happiness. Handing over the presents are the two charming sisters, Rae (left) and Dawn Yoneda, members of the Tatsumi Dance Group.

The **Snow Drift** carried a cargo of 869,200 boxes (26 million) of Japanese oranges. Five more ships arrived before the end of December, and the six ships transported a total of 3,892,648 boxes of the tangy fruit to Canada in time for Christmas.



Kyl

Kylmarknaden har varit betydligt svagare än beräknat de senaste två månaderna. Den förväntade uppgången har uteblivit och fortfarande kan noteras avslut i spotmarknaden som ligger betydligt under det normala för årstiden. En orsak är det dåliga vädret i Medelhavsområdet som kraftigt har reducerat exporten från Marocko och Israel, med betydligt mindre tonnage-åtgång än vad som är normalt. Förväntningarna på stor export av kött från kontinenten/Nya Zeeland/Australien till Ryssland har inte infriats.

Vi kan konstatera att stora svårigheter börjar uppstå att sysselsätta överårigt tonnage och detta bör på sikt gynna kylmarknaden. Vårt eget läge är i det fallet mycket tillfredsställande med endast ett fåtal fartyg överåriga.

SRS' kylflotta är i dag fullt sysselsatt och med den instundande högsåsongen räknar vi ej med några problem de närmaste månaderna.

Tank

Oljekonsumtionen har nu pressats till en nivå som inte tillåter oljeproducenterna att välja kunder och bestämma priset längre. I ett sådant läge är det svårt att hålla ihop en kartell som OPEC. Detta visade sig på mötet i Genève som av Yamani betecknades som ett fullständigt misslyckande. Eftersom de fria marknadskrafterna släppts lösa igen, och utbudet är större än efterfrågan kan vi räkna med prissänkningar. Hur detta kommer att påverka oljekonsumtion och tonnageefterfrågan kan vi bara gissa oss till. Men att OPEC-länderna inte tänker acceptera en produktion av 17-18 milj fat/dag visade de med all tydlighet i Genève.

Tankmarknaden har varit mycket svag, för det stora tonnaget nästan obefintlig. 250 000 ton betalas med omkring WS 19 AG/West eller WS 26 om lastning Iran. Även för det mindre och medelstora tonnaget är det dåligt. 80 000 ton får WS 40-45 för transatlantiska resor. Mycket tonnage har gått till uppläggning - över 60 milj dwt - och skrotningarna nådde nya rekord med drygt 26 milj dwt förra året.

Kanske kan ett minskat oljepris tillsammans med en expansiv ekonomisk politik få hjulen att snurra och tankmarknaden att tillfriskna.

Torrlast

Den vanliga stiltjen över jul- och nyårshelgerna märktes i år nästan inte av alls. Redan innan helgedigheten hade många befraktare bokat fartyg, speciellt Panmax, för spannmålslaster från US Gulf. Fraktraterna har blivit något fastare, åtminstone tillfälligt, för alla storlekar, laster och destinationer.

Sovjet har också sent omsider kommit ut på marknaden och har tagit in en del båtar för sin spannmålsimport. Den allmänna uppgången i fraktraterna som följt kommer naturligtvis även oss tillgodo.

Även februari ser relativt lovande ut för oss, jämfört med den gångna hösten, men tyvärr är det inte troligt att denna stabilisering blir annat än tillfällig.

The Freight Market

The Reefer Market

During the last two months the reefer market has been very slack. The expected market upturn failed to occur and we are now transacting spot cargoes at levels considerably below what is normal for this time of the year. One reason for this is the extreme weather situation in the Mediterranean area. This has resulted in reduced quantities of citrus from Morocco and Israel, and consequently less need for tonnage. Expectations for heavy meat exports from the Continent, New Zealand and Australia to the U.S.S.R. have not been realized.

It is becoming more difficult to find employment for overage tonnage, a situation which should benefit the reefer market in the long run. SRS' position is very favorable in this respect, since the main part of our fleet consists of modern and efficient vessels.

The SRS reefer fleet is fully employed at present, and, with the peak season around the corner, we anticipate no problems during the next few months.

Tanker

World oil consumption has now fallen to a level which does not permit oil producers to be selective about buyers or to dictate prices. In such a climate, it is difficult for a cartel like the Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) to hold together.

This disarray was apparent at the OPEC meeting held in January in Geneva. "There has been a complete failure", said Sheikh Ahmed Zaki Yamani, the Saudi Oil and Energy Minister, as he left the meeting.

As market forces rule again and supply exceeds demand, a downward pressure on oil prices may be expected. What impact this will have on oil consumption and demand for tonnage remains to be seen. But, at the Geneva meeting, the OPEC countries refused to accept a production ceiling of 17 to 18 million barrels a day.

The tanker market continues to be weak, almost non-existent for large tonnage. The rate level for 250,000 tons is about WS 19 Arabian Gulf/West or WS 26 if loading in Iran. The market is also poor for small- and medium-sized tonnage - the rate level for 80,000 tons is WS 40/45 for transatlantic voyages. A great deal of ton-

nage, more than 60 million deadweight tons, has been laid up, and scrappings reached an all-time high last year at 25 million dwt.

Perhaps a reduction in oil prices, combined with an expanding world economy, will get the wheels rolling again and lead to a recovery of the tanker market.

Dry Cargo

The usual holiday lull was hardly noticeable this year. Many charterers had already booked ships before the holiday period, especially Panamaxes, for grain cargoes from the U.S. Gulf of Mexico. Freight rates have become somewhat firmer for all sizes, cargoes and destinations.

The U.S.S.R. has finally entered the market and has chartered some ships for its grain imports. We will, of course, also profit from the general increase in freight rates caused by this.

February also looks promising, compared with the autumn. Unfortunately, this firming-up is likely to be only temporary.

Salén Argentina celebrates 25th anniversary

The dedicated staff of Salén Argentina S.A., Buenos Aires, each received a watch from Group President Gunnar Rosengren on the occasion of the office's 25th anniversary celebration.

From left: Thorsten Klenell, (local manager), Faustino Pascual, Enrique Harris, Tita de Vera, Juan Mazza, José Gomez, Arturo Cassina and Gunnar Rosengren.

We will revert to our Argentinian office – Salén's oldest office abroad – in the next issue of **Salén-Nytt**, with a detailed report and a glimpse into the past.



Organizational changes within the Cargolux



Sten Grotenfelt, Salénia AB's London manager for many years, has been appointed president of Cargolux Airlines International S.A., Luxembourg. He replaces Einar Olafsson, a Board member since the company began operations in the early 1970s. Salénia AB owns a 25

percent interest in Cargolux. The Cargolux Board of Directors also adopted a financial plan for structural reorganization of the company.

Following a Board Meeting on January 11, Mr. Grotenfelt stated: "In the present situation, with a certain amount of outside maintenance business secured, but with an unavoidable reduction to restore profitability. These are our own cargo operations and utilization of aircraft not in our regular service."

Various other organizational changes were implemented as part of the new program.

A new division, with sole responsibility for utilization of aircraft not in regular

service with Cargolux, was created. J. Einarsson will be in charge of this division. Another division, headed by R. Arendal, was formed for Sales/Marketing and Cargo Operations for regular Cargolux traffic. A combined Maintenance/Engineering and Flight Operations Division, headed by S. Jonsson, and a combined Finance and Administration Division, headed by J. Bauler, will assist the newly formed units.

The Personnel and Information Systems will be kept separate under L. Schummer who, in an advisory capacity, will report directly to the President and Chief Executive, Mr. Grotenfelt.

Forts. från sid 17: Bot mot...

Beroende av varandra

– Känns det mer meningsfullt och tycker du att du gör mer nytta på Tana än på landstinget?

– Det vet jag inte, men det känns bättre. Varför skulle jag gå omkring med kronisk magkatarr? Här har jag fortfarande så mycket att lära. Jobbet som personalchef tyckte jag att jag behärskade. Det är i stort sett samma lagar och samma avtal som reglerar arbetet på alla företag. Här är det lättare att känna att man gör en insats. Det är en liten arbetsplats och vi jobbar i ett team, där alla är beroende av varandra. I en stor tung organisation är det mycket svårare att känna att den kugge som man själv representerar verkligen betyder

något. Det blir också så många olika intressen som bryter sig. Som tjänsteman i en organisation med politiska huvudmän blev man ofta överkörd och medveten om sin mellanställning.

– Får du en lika kritisk inställning till sjömanslivet om 10 år?

– Det är inte omöjligt. Det sägs ju att man ska byta yrke tre gånger i sitt liv. Jag kan tex mycket väl tänka mig att så småningom försöka etablera mig som egen företagare. Det kanske till och med blir nödvändigt nu när vi som är nyanställda i Saléns sitter löst till.

Genom att ta steget tillbaka till sjön, och lyckas med det, har Jan Engström fått en personlig säkerhet som är viktig för att våga ta ytterligare ett steg mot en föränd-

ring. Han har också kommit en bit på väg genom att inte enbart se till den ekonomiska vinningen.

Misslyckande?

Att sjöfolk går i land och finner sig en annan utkomst är mindre ovanligt. Och ingen höjer då på ögonbrynen och drar slutsatsen att det handlar om ett misslyckande. Den förklaringen låg en gång närmast till hands för Jan Engströms gamla arbetskompisar. De hade svårt att förstå att han kunde ha ett annat mål än nästa steg på karriärstegen. Jag som träffar Jan ombord på Tana första gången kan inte annat än dra den slutsatsen att sjölivet gjorde bra mycket mer nytta för Jan än någonsin Novalucol skulle kunnat.

Cont. from page 12: Knowing each other...

gangway. In fact, they rely on detailed written information pertaining to the two main engines. In this case, there was a problem in starting one of the main engines.

Thomas Järhede, who was being relieved as the ship's radio officer (and as its postmaster and bank clerk, as well), has no problems in leaving things shipshape for Håkan Lindahl. "There are forms for almost everything," he says.

Alf Johansson and Arne Davidson, his replacement as "cook steward," both know what it is not only to provide meals for the crew but to deal with

mountains of paperwork. Provisions for each trip cost about SEK 35,000. Most of it is bought in New York by the departing steward, who leaves a detailed inventory – and about 200 kilos of potatoes to be peeled by his replacement during the next seven weeks.

Shifting crews sometimes have to improvise. That happened just before year-end when the Tana, which had been scheduled to change crews in New York, was delayed in Philadelphia.

In order to permit the departing crew to catch a plane to Sweden before

New Year's Day, the new crew had to be bussed to Philadelphia immediately after its arrival in New York. By the time the crew arrived in the City of Brotherly Love, as Philadelphia is called, it was four in the morning, Swedish time. Three and a half hours later, Tana cast off for New York, where the weary crew was to be responsible for the final loading of cargo before heading for the West Coast of Africa. The change of crew was accomplished without incident.



Till verkställande direktör i Salén Cruising Ltd, Hongkong, har från den 1 januari 1983 utsetts **Sören Hermansen**. Han har därmed tagit över ansvaret för kryssningsverksamheten med m/v Yao Hua. Sören Hermansen, som är 37 år, kommer närmast från Tjäreborggruppen.

SRS

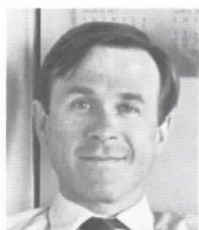
Peter Rothschild har utnämnts till vice VD för SRS. Parallellt med ansvaret för banangruppen kommer han att stå för samordningen av marknadsfrågor. Operationsavdelningen kommer nu att rapportera till Peter Rothschild.



Lars Rutberg har utsetts till ställföreträdande chef för banangruppen.

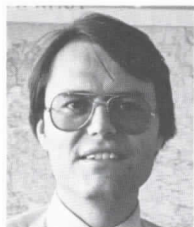
Peter Norlindh, som utnämnts till direktör i SRS, har utsetts till chef för citrusbefraktning efter Bo Rammer, som slutat i företaget. Peter Norlindh behåller även ansvaret för deciduousfruktbefraktning.

Rolf Säterberg har övertagit Bo Rammers ansvar för köttbefraktning.



Mats Enqvist har överförs från citrusgruppen till deciduousgruppen.

Ewa Röstlund har utsetts till ny ekonomischef med ansvar för administration, budget och kalkyl, fraktbevakning samt hamnavräkningskontroll.



Jan Annwall har utnämnts till finanschef med ansvar för finansförvaltning och med controller-ansvar för utlandsbolagen samt samtliga fruktbolag.



Martin Lundberg, tidigare VD i Tor Line AB, har blivit chef för Bilspeditioners inrikesdivision. Han efterträder P-G Nelson, som utsetts till chef för koncernstaben. Saléninvest innehar 10% av aktierna i Bilspedition.

Salén Energy now has its own geologist



Salén's international subsidiary, Salén Energy AB now has an "in house" geologist whose background fits the company perfectly. He is **Guy de Caprona**, a Swedish citizen born in Italy of a Swedish mother and French father. Guy spent his early years in Italy before studying in France, where he received his degree in geology in Paris. He supplemented this education with studies in geophysics in Sweden receiving a degree in mining engineering at the University of Luleå.

As a Stavanger-based employee of Mobil Oil during 1981 and 1982, Guy spent a year in Dallas, taking part in a training program with the main emphasis on computer technology. His substantial computer training and knowledge of geophysics complement the talents of Salén Energy's experienced geological consultant in London, Marcello Rebora, an Italian! And, of course, having geological expertise right in the Stockholm is a big plus.

DÖDSFALL



2:e maskinist **Bengt Nilsson** avled hastigt den 2 januari 1983. Han anställdes i Torrlastrederiet 1973. De senaste åren har han tjänstgjort i Tankrederiet och hans sista fartyg blev t/t Sea Scout.

Motormannen **Pedro Lucas Llopis** avled den 24 november 1982 i sin hemort Valencia, Spanien, efter en kortare tids sjukdom. Lucas Llopis, som har tjänstgjort i svenska handelsflottan sedan 1946, anställdes i rederiet 1974. Hans sista fartyg blev m/s Snow Crystal.



Bo Andersson, 29, har utsetts till Gösta Noréns efterträdare som chef för Saléns kontor i Mexico City. Sedan februari 1982 har Bo Andersson varit anställd på SRS. Han är ingenjör och civilekonom och har bl a tjänstgjort vid Svenska Handelskontoret i Houston. Han kommer närmast från Kockums Automation AB, där han tjänstgjort som marknadsassistent.

Personnel changes

Effective January 1, 1983, **Sören Hermansen**, 37, has been appointed managing director of Salén Cruising Ltd., Hongkong, where he will be responsible for the cruising operations of MV Yao Hua. Mr Hermansen was formerly with the Tjäreborg Group.

Bo Andersson, 29, engineer and holder of a Master's degree in business administration, has been named managing director of Salén's office in Mexico City, succeeding Gösta Norén. Formerly with the Swedish Trade Office in Houston, Texas, a marketing assistant at Kockums Automation AB, Mr. Andersson has worked for Salén Reefer Services since February 1982.

SRS

Peter Rothschild has been appointed deputy managing director of Salén Reefer Services. In addition to assuming responsibility for the Banana Group, he will be in charge of coordinating marketing matters.

Lars Rutberg has been named assistant manager of the Banana Group.

Peter Norlindh has been appointed marketing manager/citrus operations, replacing Bo Rammer, who has left the company. Mr Norlindh retains responsibility for deciduous products and has been appointed a vice president.

Rolf Säterberg has taken over Bo Rammer's responsibility for meat consignments.

Mats Enqvist has been transferred from the Citrus Group to the Deciduous Group.

Ewa Röstlund has been designated the new financial manager. Her responsibilities include administration, budgeting and estimating, freight surveillance, and checking settlement of harbor fees.

Jan Annwall has been appointed financial manager. His new duties include financial administration and he will act as controller for the overseas companies and all fruit companies.



STUGOR SOMMAREN 1983

1. Jag önskar stugan på/i. vecka
2. Jag önskar stugan på/i. vecka
3. Jag önskar stugan på/i. vecka
- Om Malma önskas, ange också antal sängplatser.
- Är anställd på. sedan (avd./rederi) (år)

Är pensionär ☐

Namn:

Adress:

Postadress:

Telefon:

Anmälan skall vara inkommen senast 1 april 1983.

**Sändes till: Salénrederiernas Personalstiftelse
106 09 STOCKHOLM**

Personalstiftelsen ställer följande stugor till förfogande sommaren 1983 för sjö- och landanställd personal tillhörande Saléninvest och Salénia AB samt pensionärer med minst fem års anställningstid i dessa företag.

Plats	Antal pers.	Tid
Malma, Stockholms skärgård, 5 stugor	4-8	hela året
Tällberg, Dalarna	6	hela året
Flatön, Bohuslän	7	maj-okt
Ven, Öresund	5	maj-okt

Kostnad: 475:-/vecka v. 24 t o m 33

Kostnad: 300:-/vecka övriga veckor

Samtliga stugor är avsedda för självhushåll och hyrs från lördag till lördag.

Prioriteringsregler: Personer med kortare anställningstid än två år står efter övriga. Likaså de som hade stuga under perioden 15 juni - 15 augusti föregående år. Pensionärer står vid val av tidpunkt tillbaka för aktiv personal. Under samma år kan i princip endast vinter-, sommarstuga eller båt disponeras. Kvarstår flera sökande för samma vecka sker lottdragning.

Frågor besvaras av Håkan Winström, tel. 08-787 13 17.



BÅTAR SOMMAREN 1983

1. Jag önskar låna båt under vecka
segel-/motor-
2. Jag önskar låna båt under vecka
segel-/motor-
- Helst med hemmahamn
Malma/Göteborg
- Uthyrningsperioden sträcker sig från lördag kl. 09.00 till fredag kl 18.00.
Kompetensbevis bifogas' ☐ insänt tidigare ☐ finns på sjöpersavd. ☐
- Är anställd på. sedan
avd./rederi

Är pensionär

Namn

Adress

Postadress

Telefon

Anmälan skall vara inkommen senast 1 april 1983.

**Sändes till: Salénrederiernas Personalstiftelse
106 09 Stockholm**

Inför den strålade skärgårdssommaren 1983 finns 3 st Maxi 77 modell 80, med inombordsmotor, komplett segelgarde-rob och övrig utrustning samt en familjevänlig motorbåt med komplett utrustning fr o m mitten av maj.

Hemmahamn för båtarna är Malma, men om tillräckligt intresse visar sig vid ansökningarna, kommer ev. en av Maxi-båtarna att få Göteborg som hemmahamn.

Kostnad:

800:-/vecka under v 24-33

600:-/vecka under v 22, 23, 34, 35

250:-/vecka under övrig tid.

Så var glada julen slut...



Till julgransplundringen – småsalénarnas egen fest – den 8 januari hade 225 barn med inte riktigt lika många föräldrar samlats. I stora matsalen i Salénhuset på Norrlandsgatan var dukat med saft och bullar. Vänliga tomtar assisterade och delade ut lotter på mjuka kramdjur. Naturligtvis blev det också fiskdamm, presenter och som avslutning gottpase med bl a ljudliga härligheter. Det som hänför barnen på bilden är troll- och styltkonsnärerna The Two Levys, som tyvärr inte kommit med på Per Ekeströms bild. Att barnen har roligt är i alla fall inte att ta fel på.



Till dragspel och fiol av Skansens spelemän dansades julen ut.



Att vara liten bland alla dessa stora, som också gärna vill vara med och leka, är inte alltid så lätt. Inklämd mellan de stora dansar en liten tulta – tryggt mellan mamma och pappa?

Forts. från sid 13

– Sedan är det jag som får skulden av afrikanerna om dom inte blir ombordsläppta. Har man inte vakt på rampen kommer afrikanerna på ett ögonblick. Dom kan ge sig på lasten, matförråden eller försöka gömma sig som fripas-sagerare. Sådant är livet i många väst-afrikanska hamnar.

Den förtreten står Terêncio Fortes ut med. Han är som sagt ändå glad att han har jobb på en svensk båt. Svenska båtar har ett avlösningssystem som inte några andra sjömän hemma i Barreiro kommer i åtnjutande av. I början av april är Terêncio hemma igen och får vara hemma lika länge som han varit ute d v s två resor.

Och sedan hoppas han innerligt att det inte blir något av med uppsägningarna. Att krisen ska vara över, att han ska få råd att bygga sitt nya hus och att han har möjlighet att hålla sina barn i skolan så länge deras läsbegävnig och läslust räcker.

Saléninvest Aktiesparfond

Så här har aktiesparfonden utvecklats under 1982.

Kassaredovisning	1982 Kronor	1981 TKR
På bank vid årets ingång	34.611	0
Andelsägarnas sparande under året	1.372.600	2.702
Andelar återlöstes för	- 178.770	- 41
Fonden erhöill räntor med	45.099	34
Fonden erhöill aktieutdelning med	299.250	73
Fonden köpte aktier för	-1.214.804	-2.733
På bank vid årets utgång	357.986	35

Aktieinnehav vid årets utgång	Antal	Antal
Saléninvest AB	48.900	38.900

Fondens förmögenhet vid årets utgång	Kronor	TKR
På bank enl. ovan	357.986	35
Aktiernas börsvärde	5.330.100	7.935
Fondförmögenhet	5.688.086	7.970

Antal andelar vid årets utgång	301.900	248.115
Andelsvärde = fondförmögenhet per andel kr	18.84	32.12

Ten-year celebration in Hongkong



On December 31, 1982 the Hongkong Sunkist panel members reassembled to celebrate their 10-year relationship with North Point Cold Storage Ltd. A luncheon party was held at the Lee Garden Hotel.

From left: John Huang, director & manager, Reliance Commercial Enterprise (HK) Ltd.; Ho Wai, director, Wallem Shipping Co.; Peter Cowling, director, Wallem Shipping Co., North Point Cold Storage Ltd.; Newman Wu, managing director, Reliance Commercial; and Otto Wu, managing director, North Point Cold Storage Ltd.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



34



83 Argonaut (1964-1977)

Kylmotorfartyg, byggt 1964 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 8246 brt, 4388 nrt, 8000 tdw.

Reg.nr.: 10537.

Levererades den 18 november 1964 till rederi AB Salénia, Stockholm.

1977, juli, såld till Barba Maritime Corp., Monrovia för USD 5,3 milj och omdöpt till Argonaut II.

83 Arawak (1965-1978)

Kylmotorfartyg, byggt 1965 vid Eriksbergs Mek. Verkstad, Göteborg.

Tonnage: 8239 brt, 4337 nrt, 8100 tdw.

Reg.nr.: 10541.

Levererades den 18 februari 1965 till ett partrederi i Stockholm med skeppsredare Sture Ödner som huvudredare.

1975, 1 juli, ny huvudredare blir Clarence Dybeck, Stockholm.

1978, juni, såld till Deanfield Co Ltd, Hamilton, Bermuda och omdöpt till Altcar.



84 Seven Skies (1966-1969)

Tankångfartyg, byggt 1966 vid Lindøvaerftet A/S, Odense och Kockums Mek. Verkstad, Malmö.

Tonnage: 52629 brt, 34893 nrt, 97500 tdw.

Reg.nr.: 10656.

Skrovet till detta fartyg byggdes vid Lindøvaerftet A/S i Odense och döptes till *Malmoil*. Ägare var Rederi AB Malmoil (Kockums Mek. Verkstad), Malmö. Därefter bogserades skrovet till Kockums i Malmö för utrustning.

1965, juni, inköptes fartyget av Salénrederierna AB, Stockholm.

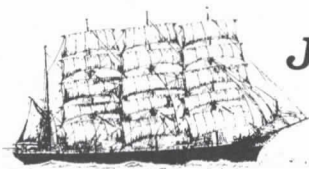
1966, 9 feb., levererades tankern, som då var Sveriges största fartyg, till Salénrederierna och hon bar nu namnet *Seven Skies*.

1969, överförd på Rederi AB Pulp, Stockholm.

1969, överförd på det nybildade Salénrederierna AB, Stockholm.

Exploderade och sjönk vid 2-tiden på morgonen den 6 oktober 1969, då hon befann sig på positionen 2° 50 N och 105° 18 E på resa Japan — Dumai i ballast. Vid olyckan omkom fyra man av fartygets besättning.





Jungman Jansén går till sjöss

Salén-Nytt har fått många bevis på att "Jungman Jansén går till sjöss" fascinerat och intresserat läsarna. En av dem som skrivit till Salén-Nytt är Paul Swahn i Stockholm, som också har en kommentar till Herzogin Cecilies förlisning. I nummer 5/6/82 står i en bildtext att Herzogin Cecilie hade förlist under resan med man och allt... Ett felaktigt påstående som Thorwald Jansén inte ska lastas för. Bildtexten var producerad av redaktionen.

Paul Swahn berättar mer om förlisningen.

I boken The Duchess har Pamela Eriksson, som själv var med på S/V Herzogin Cecilie sista resa och maka till befälhavaren ombord Sven Eriksson, beskrivit händelserna under resan och slutligen strandningen.

S/V Herzogin Cecilie seglade 1935 från Köpenhamn till Port Lincoln på 79 dygn och 1936 från Port Lincoln till Falmouth på 86 dygn. Sannolikt har inte någon fyrmastbark seglat snabbare från Europa till Australien och åter i modern tid. Som jämförelse hade vi med S/V Abraham Rydberg 1932–1933, 106 dygn från Göteborg till Wallaroo i Australien och 124 dygn tillbaka till London.

I Falmouth fick befälhavaren order att segla till Ipswich och lossa lasten. Den 24 april 1936 kl 20.20 avseglade han från Falmouth. Under natten blev det dimma och trots att skepparen flera gånger ändrade kursen ostligare seglade fartyget i land den 25 april 03.50 vi Ham Stone Rock nordost om Eddystones fyr (sydost om Plymouth). Efter flera månaders arbete med att lossa en del av vetelasten lyckades man dra fartyget loss från klipporna och sätta henne på grund på en sandstrand i Starehole Bay. Lossningen fortsattes, men natten mellan den 18-19 juni blåste det med kort förvarning upp en sydostlig storm som bräckte fartyget. Chanserna att bärga fartyget och reparera det bedömdes bli alltför kostsamt. Rigg och inredning togs hem till Mariehamn. En del riggmateriel överfördes till andra skutor i Erikssonska segelflottan och en del minnen från Herzogin Cecilie finns att se i Mariehamns Sjöfartsmuseum.

Besättningen mönstrades av successivt under sommaren och efter ca fem månader på Cornwalls kust reste kapten Sven Eriksson, hans fru samt styrmännen hem till Mariehamn.

Paul Swahn

Vår vädjan i förra numret av Salén-Nytt om material av sjöfarts- eller salénhistorisk natur har inte varit förgäves. Göteborgsdocenten Jan Davidsson har nämligen haft vänligheten sända oss ett synnerligen intressant bidrag rubricerat "Med Transocean under proud canvas" som Salén-Nytt publicerar i två avsnitt. Som den i saléniana väl bevandrade läsaren anar, är Transocean det fartyg som så att säga födde ett imperium. Transocean var Sven Saléns första större fartyg – tidigare hade han enbart ägt de båda 200-tonnarna Robur och Ida.

Jan Davidsson är ett välkänt namn i sjöfartskretsar. Han har hittills utgivit sju böcker med anknytning till sjöfart och publicerat en mängd tidskrifts- och tidningsartiklar.

Salén-Nytt hälsar flera bidrag av liknande slag välkomna.

Redaktionen



Jan Davidsson

Med Transocean "under proud canvas"

Namn som Skelmorlie, Cerro Alegre och Puerto Montt ger inte precis livliga associationer. Möjligen ser man inför Skelmorlie något typiskt skotskt, kanske ödsliga ljunghedar med får, kiltklädda herdar och säckpipor. I så fall är bilden falsk. Cerro Alegre kan i sin tur leda tanken till Sydamerika och Andernas snöhöjlda bergsmassiv. Det passar till landskapet kring en intensiv fiskestad i den del av Chile som med fjordar och mäktiga fjäll liknar Norge. Staden heter Puerto Montt och hyste vid tiden för första världskriget en tyskfödd redare vid namn J. Oelckers. Denne man blev ägare till ett fullriggat skepp som fick bära hemortens namn.

Puerto Montt var medelstor, 76 meter lång och god för 2 300 ton last. Man kan gärna jämföra med **af Chapman** som sedan länge är vår enda stora fullriggare. Svenska Turistföreningens världsberömda vandrarhem lastade några hundra ton mindre under sin tid som **G D Kennedy**, Transatlantics snövita skolskepp. En jämförelse med **Viking** är olycklig. Göteborgs imponerande fyrmastbark är tjugoen meter längre och lastade nära 2 000 ton mera än Puerto Montt.

Döptes till Skelmorlie

Puerto Montt och af Chapman har gemensamt att

de var byggda av järn i den del av världen som så att säga byggde storseglare på löpande band, alltså Storbritannien. Den förra levererades från Port Glasgow år 1883, fem år före den senare, och beställare var T O Hunter & Co i Greenock. Hon döptes till **Skelmorlie** efter en by vid Clydefjorden och tjänade sitt rederi i elva år. Då seglade skutan på Australien och Nya Zeeland med maskiner, räls, slipers och järnvägsmateriel. Till moderlandet förde Skelmorlie ull, hudar, fårkött och vete. En eller annan resa gick via Hornet till Frisco med styckegods eller kol, därifrån till Puget Sound för att hämta timmer till Australien. Sporadiskt skeppade Skelmorlie olja i fat från New York till Liverpool.

Den vackra fullriggaren fick Bordeaux som ny hemort år 1894 och hissade följaktligen trikoloren. Vid denna tid realiserade öfolkets redare allt segeltonnage av format och gick över till ångbåtar.

Namnbyte

Som fransman lystrade den välproportionerade skutan till namnet **Cerro Alegre**. Ägare var rederiet A Dom. Bordes et Fils, liktydigt med salpeterfart på Sydamerikas västkust. En hård fart för bortåt 50-talet storseglare under samma "house-flag". Cerro Alegre fick samma färger: ljusgrå fribord, smal och högt placerad svart-vit portrand samt ett svart bälte just under relingen. Skutan förde röjlar över dubbla bramsegel på fock- och stormasterna. Kryssmasten hade som sig bör ett djupt bramsegel. Som skydd mot "pooping" – överbrytande sjö akterifrån – hade rorsmännen ett misspyrdande "rundhus". Mellan back, midskeppshus och poop sträckte sig gångbroar ("catwalks") som framkomlig väg när stordäck låg under vatten. Broarna hissades upp som klaffar under lastning och lossning. Från det grova bogsprödet blickade en skotsk följare stelt mot anstörmande vågberg, efter honom följde påkostade stävornament.

Puerto Montt – tredje namnet

Bordeauxrederiet var betydligt större än det mera kända hamburgerrederiet F. Laeisz och sannolikt världens största segelfartygsrederi. Det lyckades dock inte så väl som "The Flying P-Line" och levde antagligen för högt på generösa statliga bidrag. Man kan förmoda att subventionerna tog bort en del av de krav som normalt ställdes på ogynnade rederiers skepp, krav på snabba resor och låga omkostnader. När franska staten under första världskriget drog in sitt stöd, såg Bordes i varje fall ingen möjlighet än att bjuda ut sin stora flotta till försäljning. Det var då Oelckers kom in i bilden och Cerro Alegre blev Puerto Montt. Som chilenaar gick inte skutan till hävderna men traskade lojalt längs västkusten av Nord- och Sydamerika. Det betydde timmer sydvart och malm eller salpeter nordvart.

Sven Salén slår till – nytt namnbyte

I april 1917 låg Puerto Montt i Port Townsend vid Puget Sound och lastade trä för Antofagasta i Chile. På grund av oroligheter bland stuvarna drog lastningen ut på tiden och Lloyds "surveyor" blev klar med den besiktning som 27-årige skeppsredaren Sven Salén i Göteborg beställt. Resultatet blev att den blågula en dag slog ut från kryssmastens flaggaffel. Samtidigt ändrade skeppet namn och blev **Transocean**. Göteborg fick sin tredje fullriggare, ett skepp med skrov och rigg i absolut förstklassigt skick.



Sven Salén köpte 1917 Transocean, som då blev Göteborgs fullriggare.

Sven Salén bedrev vid denna tid internationell trampfart med barken **Eros** – 2 050 ton – och hade några mindre seglare i fart på Spanien med trämassa ut och vin hem. Transocean blev det sista och största förvärvet till flottan av seglande enheter. Den gav bekymmer och vid krigsslutet 1918 stod Sven Salén där han hade börjat. Då kom han i kontakt med Carl Mathiesen, den man som importerade bananer till Sverige. Samarbete inleddes och fyra år senare förhyrde Salén sitt första fartyg för transport av bananer från Rotterdam till Malmö och Stockholm. Ett rederiimperium började växa fram och Transocean hade på sitt sätt banat väg för det, främst genom att ge redaren en bister erfarenhet av shipping på stora vatten.

Transocean säljs

I slutet av 1917 stod nybildade Transocean Rederi AB i Göteborg som ägare till skeppet. Om förvärvet de facto gav skeppsredare Salén bekymmer, så var fraktfarten inte mindre bekymmersam. Under befäl av C H Nyström och med N Sandstedt som förste styrman – han hade haft samma befattning i vår största seglare alla kategorier, fyrmastbarken **Hugo Hamilton** – seglade skeppet med det välklingande namnet som i "good old days" på västkusten. Men frakterna hade gått i botten och Sven Salén letade febrilt efter spekulanter på Transocean. De fanns men avvaktade prisutvecklingen. I världens storhamnar låg många seglare överksamma och nästan glömda. År 1918 gav H Stenberg ett bud som Salén fick ta. Transocean blev Helsingborgs enda stora seglare och hade blott två systrar att jämföra sig med. Barkskeppen **Wanja** och **India** mätte 417 resp. 713 bruttoton och var alltså rejält mycket mindre.

Forts. i nästa nummer



Kära läsare

En gång bad jag om överseende med min relativa okunskap om sjöfararnas värld. Jag har försökt bättra på kunskaperna nu – eller rättare sagt två besättningar på m/s Tana har gjort tappra försök att sätta sjöben på mig. Min långa praktiktid har börjat.

Och visst har jag fått lite bättre sjöben och jag har lärt mig oerhört mycket. Inte minst har jag lärt mig att bättre förstå och respektera det kvalificerade arbete som utförs ombord i våra fartyg. Från oljigt maskinrum via byssan till bryggans fria horisonter. Jag har kollat på satellitnavigering och antikollisionsradar, som vidgar horisonten när Saharas sand binder dimman tät i flera dygn.

Jag har med förundran sett hur rorgångaren sitter och petar med en högst 15 cm lång spak för att manövrera ett skepp på 10 500 dwt. Än mer förundrad har jag blivit – och amerikanska lotsar med mig – över kaptens och förstestyrsmans centimeterprecisa tilläggningar utan bogserare – som om Tana var en liten motorbåt.

Jag har beundrat och njutit frukterna av kockarnas slit från morgon till kväll sju dagar i veckan.

Jag har tagit del av samspelet mellan fartyg och rederi, befraktare resp. agenter. Och sett befälet rycka in och smidigt lösa det som man inte lyckats lösa i land. Överstyrman utan en lastplan i fickan var en vilse man.

Jag har försökt ta del, försökt bli accepterad – men naturligtvis var jag utanför. Jag hade ju ingen funktion varken för fartygets framdrivande genom vattnet eller för lastens hantering. Jag hade bara min skrivmaskin.

Så hade tex en av maskinisterna svårt att förlika sig med min närvaro. Jag var luft i flera dar – fanns bara inte där. Julafton sitter vi bredvid varandra med sill och skinka. Han var tvungen att prata med mig. Murarna började rasa och innan kvällen var slut var jag en "skitfin kärring" om än med en "dj-a spetsig näsa". Sen ägnade han mycket tid åt att förklara huvudmaskiner, hjälpkärror och separatorer och han gav mig goda rekommendationer till avlösande maskinist.

Lite av det väloljade samspel som måste fungera för att sjöfart i dag överhuvudtaget ska vara lönsam, börjar jag få en uppfattning om. Pusselbitarna faller så sakta på plats.

Och det finns mycket att berätta om alla dessa människor – individualister i ett team. Skrivmaskinen och jag har försökt göra rätt för oss på vårt sätt. Tack, Tana!

Margareta Dahlstedt

Dear Readers,

Once, I asked you to be patient with my relative unfamiliarity with the seafaring world. Well, I've tried to improve my knowledge or, rather, two crews on board the *M/S Tana* have helped me bravely to try to find my sea legs. My long training period has begun.

I've certainly developed better sea legs and learned quite a bit. Not least, to better understand and respect the skilled work being done on board our ships – from the oily engine room, through the galley, to the bridge with its sweeping view out to the horizon. I've had a look at satellite navigation equipment and anti-collision radar, which widen the field of vision when the Sahara sands hold the fog in their grip for several days.

I've looked in amazement at the helmsman sitting and steering with a lever not more than 15 cm long and maneuvering a 10,500 dwt ship. I was even more impressed – and so were the American pilots – at how the captain and first mate maneuvered the *Tana* to a perfect docking without tugboats, as if she were a tiny motorboat.

I've admired and enjoyed the fruits of the hard labor of the cooks, from morning till night, seven days a week.

I've observed the interplay between ship, head office, charterers and agents respectively, and seen the ship's officers solving problems that had not been cleared up on land.

I tried to observe. I tried to be accepted but, naturally remained an outsider. The point is that I had no part to play in propelling the ship or in handling cargo. All that I had was my typewriter.

For example, one of the engineers found it difficult to get used to my presence. He just ignored me. On Christmas Eve we sat next to each other, eating traditional Christmas fare. He had no choice but to talk to me. The barriers between us began to fall, and before the evening was over he concluded that I was "hell of a nice lady", even though I did have a very pointed nose! After that he spent a lot of time telling me about the main engines, auxiliary engines, and separators, and spoke highly about me to the relief engineer.

I'm beginning to get a better idea of how the machinery of interplay has to function, if shipping is to be at all profitable. The pieces of the jigsaw puzzle are slowly falling into place.

And there's so much to tell you about all these people, individuals who make up a team. My typewriter and I have tried to do our part. Thanks, *Tana*!

Margareta Dahlstedt

Tomorrow's reefers

In the last issue of *Salén-Nytt* for 1982, we described the technical design of the new series of reefer ships ordered in Japan and Korea. Unfortunately, an error appeared in the description. The air-circulation system in the cargo

holds was stated to be a "ductless-type horizontal blowing system". To be more exact, it is a ductless system in which air is blown longitudinally under gratings and vertically through the cargo in two decks, one on top of the

other, and back through coolers at both ends of the holds.

We regret the error.

Saléninvest AB
S-106 09 Stockholm, Sweden
Tel. 08-787 10 00
Redaktör: Margareta Dahlstedt
Ansvarig utgivare: Sven H Salén

Produktion: Lyckes grafiska byrå
ISSN 0347-9897

Salén-Nytt utkommer med sex nummer per år i en upplaga av ca 7000 ex. Hälften av upplagan distribueras till anställda och deras familjer, hälften till externa mottagare.

Bidrag till Salén-Nytt mottas tacksamt. Manusdatum för nästa nummer är den 22 mars 1983.

Salén-Nytt is published six times a year, in editions of 7,000 copies. Half of each edition is distributed to employees and their families, and half to external recipients.

Contributions to Salén-Nytt will be gratefully received. The deadline for manuscripts for the next issue is March 22, 1983.



*I afton dans,
litografi av
Peter Dahl.*

Konstföreningen har köpt två verk av Peter Dahl

I samband med detta nummer av Salén-Nytt utlottas Peter Dahls litografi "I afton dans".

Peter Dahl hade i december i Stockholm en mycket uppmärksam utställning som gjorde stor succé och besöktes av mängder konstintresserade. Denna utställning skall under 1983 visas i Norrköping, Oslo, Göteborg, Malmö, därefter Berlin, Helsingfors och Umeå.

Förutom ovannämnda färglitografi köpte Saléns Konstförening på utställningen en liten skulptur, föreställande gudinnan Freja. Skulpturen följer med vandringsutställningen och kommer att återfinnas bland våra vinster om ett år.

Konstföreningen har årsmöte den 14 februari och i nästa nummer av Salén-Nytt kommer vi att redogöra för detta.



Vårutlottning i april

I Salén-Nytt Nr 2/83 kommer vi också att presentera Konstföreningens stora vår-lotteri, som planeras äga rum i april månad.

Konstföreningen har nu närmare 500 medlemmar, varav ungefär hälften ombordanställda.

Om Du inte redan är medlem, välkommen att vara med redan i vår-lotteriet genom att sända in nedanstående talong.

Jullotteriet

Vi gratulerar vinnarna:

1. Roland Björkman, SJP
2. Åke Markeland, LAP
3. Stefan Nordin, SJP
4. Lars Johansson, SJP
5. Christer Dorsch, LAP
6. Leif Hartzell, LAP
7. Inga Lill Sandberg, LAP
8. Åke Widholm, SJP
9. Kerstin Damberg, LAP
10. Olof Öijerstrand, LAP

Till Brita Troell, Saléninvest, 106 09 Sthlm

Jag anmäler mig som medlem i Saléns Konstförening med ett månatligt löneavdrag av: 5,-, 10,-, 15,-.

Namn: _____
(textat)

Personnr: _____

☐ LAP/SJP Pensionär

SN 1 -83