

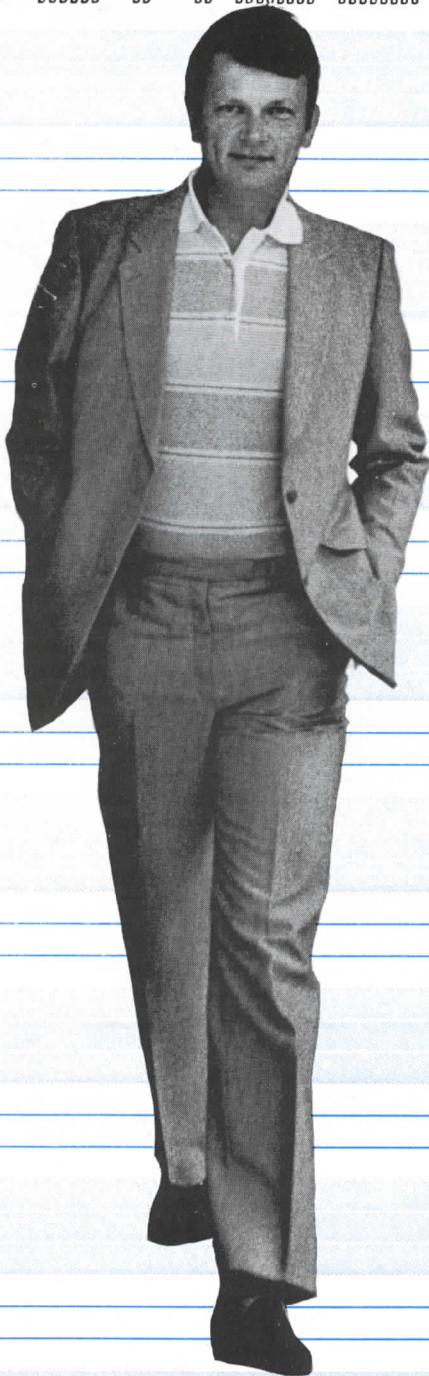
Salén-Nytt



4-83



**Modellbyggaren
Hilding Röstlund
drömmer sig
tillbaka.**



Ralf Jersby

Han går snabbt fram med administrationen

På flera områden har Saléns mångåriga traditioner. Inom kyl- och inom tanktrafiken har Saléns varit med att leda utvecklingen. Men när det gäller sådana saker som administrativ utveckling och användningen av datateknik har Saléns knappast stått på barrikaderna. Därför blir det för många i organisationen fråga om rätt stora förändringar, när nu Saléns ska genomföra sin plan för administrativ utveckling.

En plan som innebär ett lyft för hela administrationen, och som karaktäriseras av bl a decentralisering och övergång till on-line registrering.

– Bara när det gäller datatelex har Saléns legat lite på förkant, säger datachefen Ralf Jersby, som sedan ett år tillbaka är satt att ansvara för den administrativa utvecklingen.

Idag är emellertid konkurrensen inom rederinäringen så hård att det gäller att ingen del av företaget släpar efter. Det betyder att även administrationen med alla dess rutiner måste fungera rationellt för att själva affärsverksamheten ska ge bästa möjliga resultat. De stora klippen är således inte allt.

Men det är inte bara i det rutinbetonade arbetet – med löner och redovisning – som datatekniken kan ge snabbare resultat och säkrare analyser. Den kan också erbjuda s k taktiska system som kan sam-

manställa en i många fall avancerad information för t ex marknadsbedömningar.

Låt oss konstatera att datatekniken idag har hunnit så långt att det mesta är möjligt. Det är bara för den som ska använda systemet att formulera en önskelista.

Användarna ska styra

Ralf Jersby understryker upprepade gånger vikten av att det är från användarna som all datautveckling ska styras. Tekniken ska vara ett verksamt redskap för ekonomer, operatörer, marknadsanalytiker m fl. Och absolut inte tvärtom!

Saléns har alltså varit tämligen ointresserade av administrativ utveckling. Ingen person av dignitet har ägnat sig åt den saken. Inte ens under de år de företaget växte mycket snabbt. Då var det bara affärerna man hade för ögonen.

Nu har emellertid företagsledningen givit sitt starka stöd till de här projekten. Men givetvis väntar man sig också direkta ekonomiska resultat. Något som går att påvisa framemot våren 1984 då de flesta nya systemen ska ha tagits i bruk, tror Ralf Jersby.

Att datorisera Saléns kan tyckas vara ett jättestor projekt – och det är det naturligtvis på sätt och vis. Men paradoxalt nog underlättar också den måttliga datamognaden. Här finns nämligen inte så många gamla system och gamla datarutiner att anpassa till det nya. Så gott som all utrustning måste nyanskaffas för att bäst kunna anpassas till Saléns krav och för att möjliggöra integrering mellan de olika systemen.

Forts. sid. 4

Omslagsbilden

Det är många nybyggen på gång inom Salén-koncernen. Åtta kylfartyg och så Hilding Röstlunds modeller av de allra äldsta Salén-fartygen. Här sitter han i sin verkstad med fyrmastade barken *Herzogin Cecilie* på arbetsbänken och visar resans trofé – en hajstjärt som bundits fast längst ut på bogsprödet.

Reportage om Hilding Röstlund på mittuppslaget. Om kylfartygens prisbelönta namn och status står att läsa på sid 11.

Foto: Margareta Dahlstedt

Salén-Nytt



Cover picture

Several new building projects, both big and small, are under way in the Salén Group. These include eight reefer vessels as well as models of Salén's oldest ships, which are being made by Hilding Röstlund. The photo shows him sitting in his workshop with a model of a four-masted barque named *Herzogin Cecilie* on the workbench and showing the prize of the voyage – a shark's tail tied onto the end of the bowsprit.

The article on the award-winning names and status of the reefer vessels is found on page 11.

Photo: Margareta Dahlstedt

Modernizing with computer technology

The theme of this issue of *Salén-Nytt* is administrative development at Salén. This topic obviously may not be of great interest to outside readers, but we have always considered it important that *Salén-Nytt*, which originally was a "pure" personnel magazine, should report on all projects initiated by the Group. Only one of the projects has been translated in its entirety into English. It concerns Salén Daily Data – SDD – on page 7. This project affects to a great extent all crew personnel.

Salén, a pioneer in several areas,

does not have a strong background in administrative development. Ralf Jersby, head of data processing, comments on a lack of computer innovation within the Company. But through this large investment, he has taken advantage of the situation to provide Salén with the most up-to-date computer technology. Actually, there are not that many old systems and routines which the new system must be adapted to.

All the projects will strongly boost administrative operations. Greater efficiency, better cash flow, a stronger de-

cision base and a decrease in bunker consumption will be some of the results. All systems will be in use by early next year.

The projects include: data communication by telex, EPOS (accounting system), Linus (accounts receivable ledger), SRK (Salén's cargo and agent ledger), SSS (Salén's preliminary voyage costing and subsequent voyage cost analysis), SDD (Salén Daily Data), T/C (time charter), Salsap (register of ships), Schedule (operations and scheduling system), and bunker.

Så här ser dom ut ...



... dom som tycker att det är roligt med datorn och som ska få resten av Saléns att lära sig att använda tekniken på ett vettigt sätt.

1. Lennart Wikström, datakommunikation – terminaler, kablar, modem; 2. Mats Olsson, drift, teknik; 3. Ove Forsell, databasansvarig; 4. Nigel Sharp, programmerare TC- och bunkersystemet; 5. Anders Rissén, ansvarig för de ekonomiska systemen; 6. Stefan Jonsson, operatör; 7. Christer Lindström, programmerare Saltecs underhållssystem och bunkersystemet; 8. Lars Lönnberg, ansvarig drift och teknik; 9. Björn Gimle, teknikfrågor; 10. Åsa Åkesson, telex; 11. Bengt Lidebrandt, officeautomation – telex, ordbehandling; 12. Ralf Jersby, ansvarig AU/ADB.

När bilden togs saknades Per Martini, projektledare bunkersystemet; Bert Silverhagen, telex; och Ingela Johnsson, sekreterare, administration och ekonomi.

Foto: Ulf Lonäs

Datastrategi

I hela den salénska datastrategin ligger en strävan att tillgodose rederiernas krav på bättre för- och efterkalkyler samt stöd till marknads-, operations- och schedule-ringsavdelningarna.

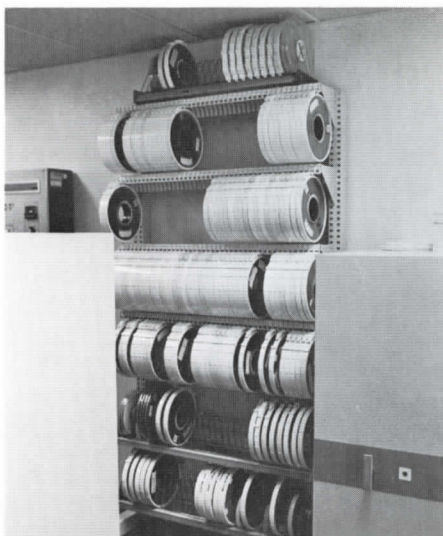
Den materiella grunden för alla strategier är att välja rätt utrustning eller på dataspråk – hårdvara. Dvs välja en dator som redan har bra programpaket inom de rutiner som är väsentliga för Saléns. Den ska också vara från en stabil leverantör och arbeta med språk och system som det finns tillgång på konsulter inom. All datautrustning bör helst komma från samma leverantör så att kostnaderna för teknisk personal blir minimerad. Den dator Saléns valt heter Digital VAX 780. Inom VAX-familjen finns också persondatorer för smårutiner och decentraliserad bearbetning. Dessa persondatorer kan också användas som terminaler för att gå in i centrala databanker.

Målet man vill uppnå med dessa tekniska strategier är

- att komma fram till system och rutiner som möjliggör för rederierna att reducera utestående fordringar på frakt- och agentreskontran.
- att gå igenom manuella rutiner och eliminera dubbelarbete.
- att ge företagsledningarna information om verksamhetens resultat så tidigt och lättfattligt att bättre beslut kan fattas.

Utbildning behövs

Hur ska man då få detta datamogna salénfolk att formulera sina önskelistor? Krävs det inte utbildning till det?



– Visst kan det vara svårt för den som tidigare inte alls kommit i kontakt med data att ställa krav, medger Ralf Jersby. Nu har vi ju inte varit helt utan datateknik inom företaget. Ibland saknar jag kreativiteten hos användarna. Men dom är ju inte vana och har svårigheter att se datorns möjligheter.

För att i någon mån bättra på datormognaden hos dem som ännu är noviser på området anordnas tvådagarskurser, som naturligtvis inte kan fylla stora kunskapsluckor, men som kanske kan ha en viss psykologisk betydelse och locka en del att på annat sätt lära sig mera.

– Framför allt ger kurserna oss på datasidan en chans att tala om att vi finns och vad vi kan hjälpa till med, säger Ralf Jersby.

Ralf Jersby berättar att han i stort sett fått en fin respons hos användarna och det är något som han värdesätter. De som

känt farhågor inför utvecklingen har oftast ingen erfarenhet av data själva. När de sedan har börjat använda tekniken frågar de sig strax hur dom klarat sig utan.

Med den tekniska utvecklingen på dataområdet har också användarens situation förändrats så att ingen idag ska behöva sitta och stansa 8 timmar om dagen. Istället decentraliseras verksamheten så att så många som möjligt rapporterar in i systemen.

– Det höjer också kvaliteten på indatan, framhåller Ralf Jersby. Den som sedan ska använda informationen är alltid angelägen att indatan är så korrekt som möjligt.

Omfördelning och decentralisering

Så kommer vi då till det känsliga kapitlet om vad en ökad datorisering innebär för den enskildes arbete och för antalet arbetstillfällen.

I flera fall innebär de nya projekten att arbetet omfördelas mellan företag eller mellan avdelningar. Tex reskontrabokföringen från den centrala ekonomiavdelningen ut på rederierna när SRK Saléns frakt- och agentreskontra införs. Och datatelexsystemet ökar arbetsbelastningen på sekreterarna medan den minskar för den gamla telexpersonalen. Tekniken kan också innebära ett mindre antal omplacementsringar till följd av rationaliseringar.

En del projekt innebär helt nya arbetsuppgifter, som en investering för att kunna fatta bättre beslut, som i sin tur ska ge ekonomisk reny. Förhoppningsvis är det just det som ska de största vinsterna i denna jättesatsning på administrativ utveckling på Saléns.

Det kostar men det kommer att ge intäkter



Vad kostar då alla dessa projekt och vad vet man om utdelningen? Ralf Jersby redovisar här vad det är som ger pengarna men är försiktig med siffrorna.

Innan man beslutar sig för att starta ett nytt projekt bör projektgruppen ha ett så bra beslutsunderlag som möjligt. För att få en uppfattning om projektets storlek, kostnader och intäkter görs därför en förstudie. Denna presenteras senare för Saléns AU/ADB styrgrupp, som diskuterar projektets uppläggning och bedömer om kostnaden för projektet kan motiveras av de redovisade intäkterna. Styrgruppen diskuterar även lämplig projektorganisation samt vilka användare som har intresse av att ingå i olika referensgrupper. Det är viktigt att användarna tillsätter projektledare.

Med de beslut som fattats fram till idag har Saléninvest under de senaste 18 månaderna investerat ca 9 mkr i så kallad hårdvara – datorer och terminaler. De nya datorerna tillgodoser bättre Saléns krav. Den gamla utrustningen kostar ca 1,7 mkr/år i hyra och service och kommer att vara ersatt från och med årsskiftet 1984–85.

Utöver ny utrustning har det beslutats om en satsning på mjukvara, dvs nya system, för ca 8 mkr.

Med denna satsning kommer vi att hämta in mycket förlorad mark inom informationshanteringsområdet och få en bra grund att stå på för en fortsatt utveckling av ADB.

Vi vet att vi kan spara pengar på

- att öka kapitalomsättningen genom att bland annat kraftigt reducera utestående fordringar hos våra agenter och kunder. Skulle vi lyckas reducera de utestående fordringarna med tex 40 mkr motsvarar det en ränteintäkt av ca 6 mkr/år.

- att förenkla rutiner, förhindra dubbelarbete och reducera sökandet efter information är andra satsningar vi gör och som ska resultera i minskade administrationskostnader.

- att bättre följa upp och kontrollera bunkerförbrukningen har alltsedan bunkerpriserna sköt i höjden varit intressant.

Detta var bara några exempel på satsningar som vi säkert vet kommer att betala sig.

"Vi kan redan se resultat"

Intäkterna – resultatet av satsningarna har redan börjat göra sig gällande, men hur slutresultatet kommer att se ut i kronor är ännu för tidigt att uttala sig om. Flera av de nya systemen är av taktisk karaktär och

Forts. på sid. 7

Elva viktiga projekt



– Titta vad lite pärmar jag har numera, säger Ylva Öhrn, SRS. Ordbehandlingsystemet och datatelex har tagit över arkiveringen.

Salcom – datatelex

Projektet med datatelex, Salcom, är det äldsta projektet och viktigt just för att telex är själva livsnerven inom Saléns och shippingvärlden överhuvudtaget.

Här har man haft en hög – kanske till och med lite väl hög ambitionsnivå från början. Sedan man sänkt nivån något fungerar nu systemet till belåtenhet. Det tycker i alla fall Ylva Öhrn på Salén Reefer Services' rederifunktion, som varit försökskanin när det gäller Salcom.

– Jag har aldrig försökt motarbeta utvecklingen utan tycker snarare att det är spännande att få nya hjälpmedel så man får tid över till roligare saker än att skriva maskin och skicka telex, säger hon.

En datatelex sparar tid och papper. Saléns 144 mil telexpapper varje år kan reduceras när alla vet att samtliga telex finns lagrade först några månader i datorn, och kan bläddras fram på skärmen, och sedan långtidslagras på mikrofisch (starkt förminskad fotobild).

Tid sparar datorn genom att den kopplar upp samtalen automatiskt och ligger kvar beredd till sändning om det är upptaget på numret. Det är inte långa stunder som Ylva Öhrn sitter vid sin telexapparat. Själva telexet skriver hon ut på den vanliga

ordbehandlingsmaskinen efter en bestämd mall. När det är klart kopplar hon ihop de två maskinerna och ger order om sändning. Så var det inte mer med det, såvida inte det önskade numret fortfarande är upptaget efter femton försök. Då säger maskinen ljudligt ifrån.

Det är meningen att alla som har mycket kommunikation via telex ska ha sin egen telexterminal. Den manuella telexen kommer dock inte att försvinna helt. Vid direktkommunikation är det nödvändigt att skriva manuellt. Säkert är också de manuella maskinerna bra att ha om datorn lägger av någon dag, vilket inträffar.

En nackdel med datatelex är att många av Saléns kunder går över till **enbart** datatelex så möjligheten till direktkommunikation försvinner.

Göran Norrthon, chef för SRS operationsavdelning, understryker att datatelex inte i grunden förändrar deras telexrutiner.

– Vi måste ha våra telex (10 kopior) på papper för att snabbt suga åt oss rätt information ur de ca 250 telex och telegram som passerar vår telexavdelning varje dag.

– Att läsa telex på skärm fungerar inte hos oss – säger han.

Linus – leverantörsreskontra

Linus blir ett on line-system där alla inkommande fakturor registreras direkt på bildskärm, även hos huvudanvändaren Salén Marine Supplies i Göteborg. Linus ska hjälpa till att hålla ordning på betalningarna och se till att allt betalas på rätt dag så att ränteförluster undviks. En di-

rekt vinst kommer systemet att ge genom möjligheten att lyfta momsens redan vid registreringstillfället, vilket innebär räntetäkt.

Först i januari 1984 beräknar man ha systemet klart för start.

EPOS

Redovisningssystemet EPOS är inte i grunden företagsspecifikt. Det är ett färdigt on line-system som nu håller på att anpassas till Saléns begreppsvärld samt rapport- och analysbehov. Projektet ska vara klart för drift i januari 1984.

Även Saléns gamla redovisningssystem är benämnt EPOS och har fungerat sedan 1978. Fem år kan sägas vara en normal livslängd på ett system.

– EPOS tekniska utveckling under den tiden har varit omvälvande, säger Ilpo Tammerstrand på Saléninvests ekonomiska avdelning.

Det nya systemet medger också att redovisningen decentraliseras ut till rederierna.

SRK – Saléns frakt- och agentreskontra

Att Saléns får en datoriserad reskontra är helt nytt. Men egentligen är det nog inte det som är den omvälvande förändringen utan det faktum att frakt- och agentreskontran blir decentraliserad ut på de olika rederierna. Det betyder att de som i fortsättningen kommer att sköta reskontran har större förutsättningar att bedöma rimligheten i förda poster. De kan samtidigt på ett naturligare sätt känna ansvar och få uppskattning för de resultat som systemet ger, genom att de arbetar närmare själva rederiverksamheten. Det blir också lättare att få till stånd ett fungerande informationsutbyte med operationsavdelningen.

Initiativet till det här systemet kommer från Jan Anwall (han har nu andra uppgifter inom SRS), som i många år haft en känsla av att rederiet inte riktigt haft kontroll över de enorma förskott som ständigt ligger ut hos agenterna. Månadsgamla rapporter av tvivelaktigt värde var den kontroll som de gamla rutinerna erbjöd.



Ewa Röstlund



SRK – Saléns frakt- och agentreskontra forts. från sid. 5

– Genom det här on line-systemet kommer vi på våra bildskärmar att direkt kunna se den aktuella ställningen på agentkontona, berättar Ewa Röstlund, ekonomichef på SRS. Problemen hittills har framför allt gällt de agenter som haft långt mellan våra anlop. Där behöver vi en ordentligare kontroll. Varje hamnanlop resulterar i en avräkning som vi sedan ska matcha mot ett förskott. Något som var så gott som omöjligt tidigare.

I maj startade man upp systemet och kontona kommer nu successivt ut till rederierna. På SRS sysslar Marianna Skog och sju andra med agentreskontran. Hon är mycket positiv till sitt nya arbetsredskap och sina nya arbetsuppgifter.

– Men i början blev jag stressad och trött av datans snabbhet, berättar hon. Nu har jag lärt mig att det är jag som bestämmer över maskinen och inte tvärtom. Bland det bästa med maskinen – förutom snabbheten och direktheten – är att vi slipper tillbringa så mycket tid i arkivet. Allt finns tillgängligt på min terminalskärm.

SSS Saléns seglationssystem

Eva-Karin Andersson, ekonom på Salén Dry Cargo har just fått upp sin terminal och bildskärm för att kunna börja arbeta med SSS – Saléns seglationssystem. Ännu ser det lite provisoriskt och föga ergonomiskt riktigt ut. Även om nu Eva-Karin Andersson också har vissa synpunkter på det, så har hon inget negativt att säga om systemet SSS.

För varje resa görs en för- och en efterkalkyl för att klarlägga om resan inbringat några pengar. Helheten dvs alla resor sammantagna kallar man för seglationen och på den görs också kalkyler. Det är den som nu satts i nytt datasystem för att få fram en förtjänstbild medan den fortfarande har något intresse och kan påverka näraliggande beslut.

– Seglationssystemet består av tre steg, berättar Eva-Karin Andersson. Förkalkyl, estimat (när resan startat) och efterkalkyl. Samtliga går in i systemet och jämförs med varandra i seglationen. Sedan har man glädje av resultatet direkt och slipper vänta månader som med de gamla rutinerna.

SSS är också betydligt mer flexibelt än det gamla systemet och ger stora möjligheter till snabba resultatanalyser med förändrade parametrar. Systemet ska användas av alla rederierna men med rederianpassade program. En stor del av systemet körs igång den 1 oktober och ska vara fullt utbyggt till årsskiftet. SSS berör i det dagliga arbetet samma personer som SRK (Saléns frakt- och agentreskontra).

Eva-Karin Andersson har inte märkt någon skepsis hos befraktarna utan har fått uppfattningen att de enbart är tacksamma för bättre och snabbare efterkalkyler. Något som är viktigt framför allt för de längre kontrakten.



Eva-Karin Andersson jämför för- och efterkalkyler i SSS – seglationssystemet.

SDD – Salén daily data

Av alla projekten på datasidan är SDD – Salén daily data – det som mest berör de ombordanställda. Som namnet anger handlar SDD om daglig rapportering av i första hand bunkerförbrukning och fart till rederiernas operationsavdelningar. I första hand kommer projektet att genomföras för kylfartygen.

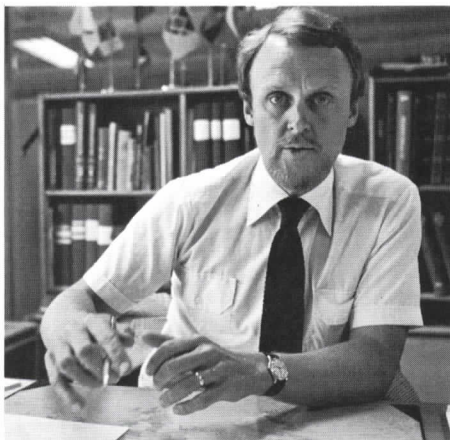
Detta är uppgifter som man behöver för att snabbt och kontinuerligt skaffa sig en bild av bunkerförbrukningen. Framför allt är det viktigt för Salén Reefer Services som i hela sin verksamhet styrs av de kraftiga men regelbundna säsongvariationerna. Uppgifterna avläses mot kurvor som Sven Jansson på SRS producerat över normalförbrukningen vid viss last och fart.

– Ska vi hänga kvar i näringen måste vi vara kostnadsmedvetna och effektiva, säger Göran Norrthon. Bunkerförbrukningen är en faktor som vi helt säkert vet att det går att spara mycket pengar på. Som exempel kan en knops fartreduktion få ner förbrukningen med 10–15 ton per dygn.

På SRS har man nu insett att man måste sätta hälar i marken och inte låta data-tekniken storma in utan att man först noga tänkt igenom vad man ska ha den till. Så kom det sig att SDD nu mognat fram till ett system som inte bara ska kontrollera bunkerförbrukningen utan också vara naturligt kommunikationssystem mellan fartyg och operationsavdelning för förmedling av andra nödvändiga uppgifter.

Genomförandet av projektet kommer under hösten. Det får ta den tid det tar tills man hittat alla de bästa lösningarna och fått manualen klar enligt Göran Norrthon.

Uppgifterna skickas på Maritex (telex) eller per telegram efter en strikt mall till Saléns med adress :SDD. De uppgifter som kommer in på telex sorteras i VAX-



"Before proceeding with computer technology it is important to make a thorough appraisal of its application," says Göran Norrthon, SRS.

doktorn, som också känner av hur de ligger på förbrukningskurvan och skickar upp dem till SRS. Andra uppgifter plockas in i schedulesystemet (t ex ETA – estimated time of arrival – nästa hamn). I slutändan får man också via SDD ut *log abstract* för varje resa, en rapport som nu produceras ombord.

– Vi tror på det här systemet och vet att vi kommer att spara mycket pengar på det, men vågar ännu inte säga hur mycket, säger Göran Norrthon. Vi är också mycket nöjda med systemets utformning och utveckling från ett rent bunkeruppföljningssystem. Och vi hoppas naturligtvis att de som arbetar ombord ska finna att det är ett bra redskap för att effektivisera driften. Systemet är utformat så att det inte på något sätt får ta ifrån varken de ombordanställda eller oss på operationsavdelningen initiativet. Det är bara dom ombord som kan köra båten och vi i vår tur kan ge dem snabb *feed back* genom SDD.

T/C – Time charter

T/C-systemet som beräknar *time charter*-hyrorna på SRS kan vid första påseendet tyckas litet och enkelt. Men det är större än man tror beroende på att systemet måste klara av så många beräkningsmetoder. T/C-avtalen är upplagda på så skilda sätt. Sedan inträffar händelser under resan som orsakar *off hire* el dyl.

I T/C-systemet matas allegatens uppgifter in efter hand och systemet ser till att hyrorna betalas i rätt tid. Systemet är redan i drift.

Salsap – SSAB

Salsap är ett system avsett för Salénkoncernens mäklarföretag Sven Salén AB. Det kommer att innehålla ett fartygsregister med delvis köpt information från utländska fartygsregister. Med hjälp av olika sökbegrepp kan mäklaren gå in i registret och förse sin klient med uppgifter om samtliga färjors och ro/ro-fartygs storlek och kapacitet. Systemet ska vara i drift när detta nummer ligger i tryck, och kommer under året att utökas med övriga fartygstyper.

Det kostar ... forts. från sid. 4

svåra att bedöma effekten av. Men större delen av intäkterna kommer att realiseras under den närmaste 6 månadersperioden, då en del större och viktiga system har varit i drift några månader. Sedan får vi återkomma om kanske ett år och redovisa vad hela satsningen givit för utdelning.

Ralf Jersby

SDD stands for Salén Daily Data

Of all computer projects, SDD – Salén Daily Data – affects ships' crews the most. As the name implies, SDD involves daily reporting, primarily of bunker consumption and speed, to the operations departments of the shipping lines. SRS will be the first company to introduce these new projects into its operations.

This information is needed to provide rapid and continuous information on bunker consumption. It is especially important for Salén Reefer Services, whose entire operations are determined by major, but regular, seasonal fluctuations. The information is compared with graphs indicating normal consumption with a certain cargo and speed, which have been drawn up by Sven Jansson at SRS.

"If we are to remain in business we must be cost-conscious and efficient," says Göran Norrthon. "Bunker consumption is a factor which we know for a certainty will save us a lot of money.

For example, a reduction in speed by one knot can lower consumption by 10 to 15 tons per day."

SRS has realized that, before proceeding with computer technology, a thorough appraisal of its application has to be made. SDD has now decided on a system that not only can be used to monitor bunker consumption but can also function as a natural communications system between ships and operating departments for the distribution of other important information.

"The project will be implemented during the autumn," says Göran Norrthon. "It will take time to find the best solutions and complete the operating manual."

Information is sent, according to a strict format, via Maritex (telex) or by telegram to Salén using the address :SDD. The data received by telex is sorted by a VAX computer, which can also detect where they lie on the curve, and forwarded to SRS. Other informa-

tion (such as the estimated time of arrival at the port) is placed in the schedule system. Finally, one can also receive a log abstract via SDD for each voyage, a report which is now produced on board.

"We believe in this system and know that we will be able to save a lot of money on it, although at this stage we can't be certain about the exact sum," explains Göran Norrthon. "We are also very satisfied with the design and development of the system from a standard follow-up bunker system. Naturally, we hope that those working on board will find it a good instrument for improving the efficiency of operations. The system is designed in such a way that it does not take over the initiative from the crew or us at the operating departments. Only those on board have control over the vessel and, in turn, we can provide them with quick feedback through SDD."

Schedule-systemet



Schedulesystemets genomförande har ännu inte beslutats, men det skulle ge oss möjligheter att fatta långsiktiga beslut baserade på mer noggranna ekonomiska kalkyler anser Peter Rothschild och projektledare Jan Lindman.

Det senaste projektet på önskelistan inom Saléns är schemuleringssystemet. Peter Rothschild, vice VD och samordnare av marknadsfrågor i SRS, berättar att det faktiskt finns ett gammalt system, som när det kom inte var helt förankrat. Dessutom var det något komplicerat och tungarbetat. Kanske ett exempel på hur det kan gå när initiativ kommer från tekniker i stället för från användare?

– Nu är alla mer vana vid data, säger projektledaren Jan Lindman. Dessutom har datatekniken kommit längre och ger oss möjlighet att koppla de olika systemen till varandra.

Den här gången har behovet blivit uppenbart för många på operations- och marknadsavdelningarna. De känner sig motiverade. Förmodligen är det som datachefen Ralf Jersby kallar för datamognad.

Projektet *schedule* består av tre delar, varav ingen ännu är beslutad.

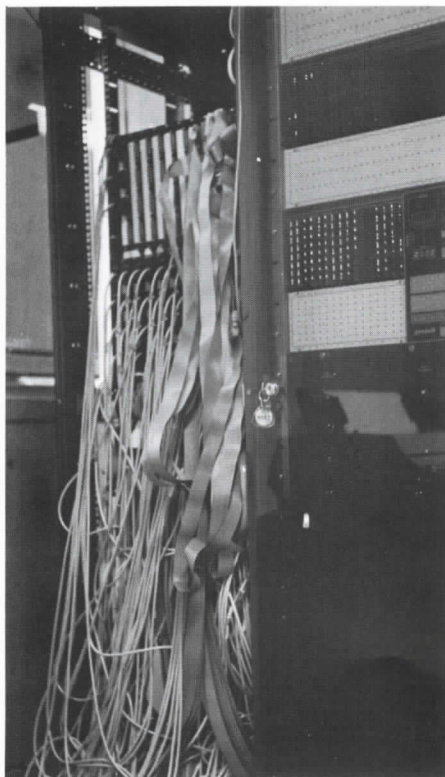
- den operativa delen som ska ersätta det nuvarande föråldrade SPUS-systemet och behandla data från den löpande kontakten med fartygen.
- schemuleringssdelen i det korta perspektivet.
- samt en schemuleringssdel i ett längre perspektiv. Detta är det mest sofistikerade taktiska systemet i hela Saléns AU-plan. Det är t o m tveksamt om önskemålen går att lösa rent datamässigt.

Hela det här projektet har långt till sjösättning. Först ska man alltså besluta om man överhuvudtaget ska genomföra det. I oktober hoppas man ha fått kravspecifikation och kostnadsbild klara för sig. Enligt Peter Rothschild är den operativa delen nödvändig eftersom SPUS måste ersättas när den gamla datorn pensioneras om 1 1/2 år. Nästa bit är sannolik och den sista och tredje mycket viktig men också mycket svår genomförbar.

– Vad vi vill uppnå med den tredje biten är en möjlighet att fatta långsiktiga beslut baserade på mer noggranna ekonomiska kalkyler, berättar Peter Rothschild. Läger vi t ex om ett par fartyg påverkar det kanske verksamheten och resultatet för 20

andra fartyg. Därför vill vi ha ett system där vi snabbt kan se om alternativ A, B eller C bäst. Systemet skulle kunna vara ett utmärkt redskap för ledningen och marknadsavdelningen. Marknadsarbetet skulle bli mer riktat samtidigt som systemet skulle hjälpa oss att förklara avvikelser från budget, när det gäller t ex tonnageutnyttjande och ballastresor.

För personalen skulle ett genomförande innebära – precis som vid alla de andra projekten i AU-planen – snabbare, dvs direkta resultat, vilket i sin tur betyder att de ser frukten av sitt arbete vid terminalerna. Arbetet i det gamla systemet var i stort sett registrerande. Med ett nytt system skulle schemuleringspersonalen kunna få mer tid över till analyser och andra viktiga arbetsuppgifter.

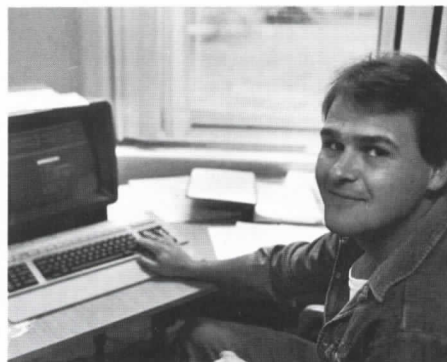


Bunker-systemet

Det nya bunkerssystemet tar över vissa bitar från ett gammalt system, men får nu fler ekonomiska aspekter. Den information som systemet kommer att innehålla är bl a vilka beställningar och köp Saléns bunkeravdelning gjort – vilka typer och vilka kvantiteter. Genom systemet kan man också kontrollera hur de olika kunderna sköter sina betalningar.

Bunkersystemet genomförs i etapper, där den första gäller att överföra det gamla systemet till en utbyggd version i den nya Vax-datorn. Det är det som blir det centrala bunkerssystemet. I etapp 2 ska delrederierna kunna mata in sina bunkeravräkningar för de olika fartygen. Detta är en del som bryts ur segregationssystemet. Etapp 1 och 2 beräknas vara klara i december 1983. I en tredje etapp ska man kunna koppla ihop det centrala bunkerssystemet och bunkeravräkningen för att läsa av kostnad och förbrukning för en viss resa.

– I en framtid kan man också tänka sig att komplettera systemet med hamnbeskrivningar och fartygsregister, säger Per Martini på Saléninvests dataavdelning.



Per Martini

Decalc och ADE

Decalc och ADE kanske man inte kan betrakta som Salén-projekt, men de innebär ändå en nyhet hos oss.

Decalc är ett färdigt **kalkylerings**-system avsett för persondatorer (eller terminaler kopplade till stordator). Användaren behöver inte vara programmeringskunnig. Efter ungefär en halv dags utbildning vid den egna bildskärmen kan vem som helst göra relativt komplicerade beräkningar efter egen programmering.

Decalc används på Saléninvests administrativa avdelning av Björn Magnusson. Han gör bl a budget för administrationskostnader och kan med hjälp av Decalc snabbt se hur en förändrad post påverkar helheten. Han kan också automatiskt få kostnaderna fördelade på avdelning eller snittkostnad per anställd samt göra prognoser med förändrade variabler.

Den icke programmeringskunniga som behöver ett enkelt **registerhanterings**-system kan använda sig av ADE. Det kommer bl a landpersonalchefen Per Hedberg att göra. Han ska upprätta sitt eget personalregister, varifrån han enkelt kan begära fram uppgifter t ex om vilka som går i pension nästa år, eller vilka som har tjänstebil, utan att behöva bläddra i personakterna.

2 dagars datautbildning avdramatiserar tekniken

Om användarna ska kunna vara med och bestämma över datateknikens utnyttjande, så måste de också få utbildning. Det handlar om att lära sig kontrollera den tredje produktionsfaktorn, informationen.

I en serie tvådagarskurser är det meningen att på sikt så gott som alla salénare ska få en lättfattlig introduktion till datatekniken.

På den korta tiden hinner AU-chefen Ralf Jersby och Åke Nordström, konsult på ADB-avdelningen, ge den ena "aha"-upplevelsen efter den andra. Åke Nordström lyckas väl i sitt uppsåt att avdramatisera tekniken för noviserna på skolbänken.

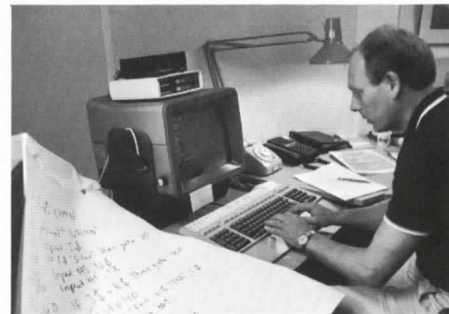
Naturligtvis blir det bara tal om att glänta på dörren till datavärlden. En värld där ut-

vecklingen går fortare än på något annat område. Från 30-talets datamaskiner stora som villor, med kapacitet att i bästa fall lösa en enkel ekvation, till 80-talets datorer där ett litet kretskort kan ryma 8–20 miljoner bitar (minnesceller). Informationen lagras genom det binära talsystemet i "bajtar" som var och en består av 8 "bitar".

Datafolk har som alla andra "fackidioter" sitt eget språk.

– Någonstans på halva vägen borde vi kunna mötas, tycker Ralf Jersby. Vissa termer har överhuvudtaget ingen motsvarighet i svenskan och dem måste användarna försöka lära sig.

I kursen ges en liten orientering i datorernas egna språk. Det är Fortran, Cobol,



Praktisk övning i programmering. Göran Timén, SRS, prövar.

Basic och det framtida ADA, som ska bli universellt – något slags datavärldens esperanto. Eleverna får också några praktiska övningar i Basic, för att se hur man börjar bygga upp ett program. Dataspel och en introduktion till Decalc och ADE kompletterar.

De praktiska övningarna ger nyttiga erfarenheter. Att börja våga ta i en dataterminal och se hur man kan kommunicera med den. Se att det inte är hela världen om man gör fel. Då säger den bara ifrån och det är bara att försöka igen.

Datorn saknar intelligens. Den är det vi som besitter. Därför är det också vi som ska bestämma över datorn. Det är vad Saléns datakurs lär ut.



Åke Nordström lär ut grunderna i nybörjarspråket Basic.

Cargolux

New service to U.S. West Coast

Cargolux airlines international announce a new weekend 747 freighter service commencing September 11th from Luxembourg to the West Coast of the U.S.A. to complement its present activities in the States to Miami, Houston and New York.

This new service is partly aimed at the local aerospace and high technology markets who are showing increasing interest in using Luxembourg as a distribution centre for Europe; coinciding with their high season Cargolux will provide Seattle and San Francisco with timely launch of a unique non-stop cargo operation.

To strengthen and support these new activities Cargolux will consequently be opening its own office in San Francisco and Aviation West will act as the Airlines' representatives in Seattle. Overnight trucking facilities will be readily available from these areas to serve surrounding industrial centres in particular Portland and Los Angeles.

Cargolux feels confident these activities will assure a future healthy expansion and development of the company's commercial arm in the United States.

Better times for Cargolux

Cargolux, Europe's No. 1 all-cargo carrier, now seems to be overcoming the difficulties of the past year.

"The company has been restructured financially," says Mr. Sten Grotenfelt, president and chief executive of the company.

The company is currently restructuring its commercial activities. The traditionally strong Far Eastern activity has been secured by an extension of a joint venture with China Airlines, and the service frequencies - especially to Singapore - have already been increased in general this month.

In addition, the company is currently negotiating traffic rights into Japan and hopes to be able to add another Far Eastern gateway to Hongkong, Singa-

pore, etc.

As a result of two initiatives, it is also intended to strengthen the U.S. operation (see adjoining article). In the south, Cargolux is negotiating a possible joint-venture agreement with a Mexican all-cargo company (subsidiary of TMM). This should strengthen our position in this part of the continent considerably.

Besides, Cargolux has chartered two additional 747 jumbo passenger carriers to convey some 20,000 pilgrims from Nigeria to Jeddah, Saudi Arabia, during the Hadj period.

The company hopes to drastically reduce its losses in 1983 as compared with 1982 and to further improve the result for 1984.



Kyl

Lågsäsongen präglas av osedvanligt låga frakter. Ett stort antal konkurrerande fartyg har lagts upp för längre perioder. Den låga nivån förväntas fortsätta till september/oktober då säsongsmässigt marknaden bör vända uppåt igen.

SRS har genom bl a att kontraktera stora köttmängder från Nya Zeeland till Sovjet lyckats hålla sin flotta fullt sysselsatt under sommaren och förväntas inte ha några sysselsättningsproblem under den kommande perioden.

Tank

Under sommaren har flera rapporter berättat att OPEC nu nästan nått upp till sitt produktionstak om 17,5 miljoner fat per dag. Den produktionsökning som skett från omkring 14 miljoner fat/dag har till stor del fallit på länderna kring AG och resulterat i ökad efterfrågan av VL/ULCC-tonnage. I mitten av juli steg frakterna och 285.000 ton betalades WS 35 Iran/West, 340.000 ton fick WS 29 Saudi Arabien/West. För resor österut betalades i allmänhet några poäng lägre till fartyg som skulle docka eller skrotas i Fjärran Östern.

Flera "traders" hävdar att aktiviteten beror på en ökad konsumtion av olja och inte i spekulering i en upptrappning av kriget mellan Iran/Iran eller högre oljepriser på spotmarknaden. Fraktuppgången beror naturligtvis också på minskad tillgång av tonnage. I slutet av juli fanns det i AG omkring 15 VL/ULCC lastklara och ett tiotal som är upplagda men som kan starta upp med 3–4 veckors notis.

För det medelstora tonnaget är marknaden oförändrad med smärre upp- och nedgångar. En 80.000-tonnare kan i allmänhet segla in USD 6.000–10.000/dag över resekostnaderna. Skrotningstakten är oförändrad, 27 miljoner DWT på årsbasis och det upplagda tonnaget inklusive lagerfartyg uppgår till 93 miljoner DWT.

Torrlast

Under juni har marknaden för såväl Panmax-tonnage som handysize blivit svagare. Detta gäller såväl Atlanten som Pacific. För Panmax är spannmål från US Gulf till Far East fortfarande bättre än andra trader, men frakten har fallit från ca \$17 till ca \$15 per ton.

Ryssarna är inaktiva sedan halvårsskiftet och väntas inte vara i marknaden för tonnage förrän oktober/november.

Någon generell förbättring av marknaden väntas inte förrän möjligen på senhösten.

The freight market

Reefer

The off season was marked by unusually low freight rates. A large number of competitor ships have been laid up for long periods. This low level of activity is expected to last until September-October, when the market should recover due to seasonal changes.

By obtaining contracts for large meat shipments from New Zealand to the Soviet Union and by other measures, Salén Reefer Services has managed to keep its entire fleet busy during the summer. No major problems are expected in obtaining freight contracts in the coming period.

Salén Tanker

During the summer, several reports have stated that the OPEC countries are now producing close to their production ceiling of 17.5 million barrels a day. Middle Eastern oil producers account for a large portion of this production increase from about 14 million barrels a day, which has resulted in higher demand for VL/ULCC tonnage. By mid-July, freight rates started to move upward and 285,000 tons was paid WS 35 Iran/West while 340,000 obtained WS 29 Saudi Arabia/West. For East-bound voyages, 2-3 WS points less have been obtained for ships headed for drydock or scrapping in the Far East. Several traders say the activity has been caused by increased oil consumption – not by speculations related to escalation of the Iran-Iraq war or higher spot market prices. The reduced availability of ships is, of course, an important factor. By the end of July, about 15 VL/ULCC's were load-ready in the Arabian Gulf and another 10 were laid up but available within three to four weeks. For mid-

sized tonnage, the market remains unchanged, with some minor ups and downs. An 80,000-tonner may be paid around USD 6,000 to 10,000 a day above voyage costs. Scrappings are unchanged – about 27 million DWT on a yearly basis – and the laid-up tonnage including ships used for storage amounts to 93 million DWT.

Dry cargo

In June, the market for Panmax as well as "handy-size" tonnage became weaker. This was the case in both the Atlantic and in the Pacific. For Panmax tonnage, the market for shipping grain from ports in the U.S. Gulf of Mexico to the Far East is still better than other routes, but the freight rate has fallen from about USD 17 to about USD 15 per ton.

The Russians have been inactive since the end of June and are not expected to enter the market again until in October or November.

No general improvement in the market is expected until possibly late in the autumn.



The winner, Maritza de Contarelli, secretary at the Buenos Aires office, together with her manager Thorsten Klenell.

Namnpristävlingen avgjord

Efter Winter kommer Spring

Pristävlingen om namn till kylrederiets nya fartygsserie har nu avgjorts. Vinnare i tävlingen blev en av våra anställda på andra sidan haven, nämligen Maritza de Contarelli vid kontoret i Buenos Aires, som vi gratulerar på det varmaste. Hon vinner en litografi av Lennart Jirlow.

Alla de åtta namnen i det vinnande förslaget var inte enbart Maritza de Contarellis, eftersom SRS när tävlingen utlystes hade behov av sex namn och vid dragningen av åtta. I slutändan fick den enväldiga juryn ta till lottning för att nominera en vinnare, som således blev Maritza. Vinnande namnförslag:

SPRING BIRD
SPRING BLOSSOM
SPRING BREEZE

SPRING BRIDE
SPRING BALLAD
SPRING DREAM
SPRING DELIGHT
SPRING DESIRE

Inte mindre än fem personer har föreslagit prefixet "Spring" och det var mellan dessa fem som den slutliga lottningen ägde rum. Totalt hade 130 förslag lämnats in till juryn, som bestod av Ewa Röstlund, Kjell Krantz, Göran Timén och Gösta Ekeström.

Av de sammanlagt åtta fartygen byggs fem i Japan och samtliga dessa får "efternamn" som börjar med bokstaven B. De återstående tre fartygen byggs i Korea och deras namn har begynnelsebokstaven D i "efternamnet".

Name contest concluded;

After Winter comes Spring

The winner of the name contest for the new series of reefer vessels has been decided. She turned out to be one of our overseas employees, Maritza de Contarelli of the Buenos Aires office, to whom we extend our warmest congratulations. The prize is a lithograph by Lennart Jirlow.

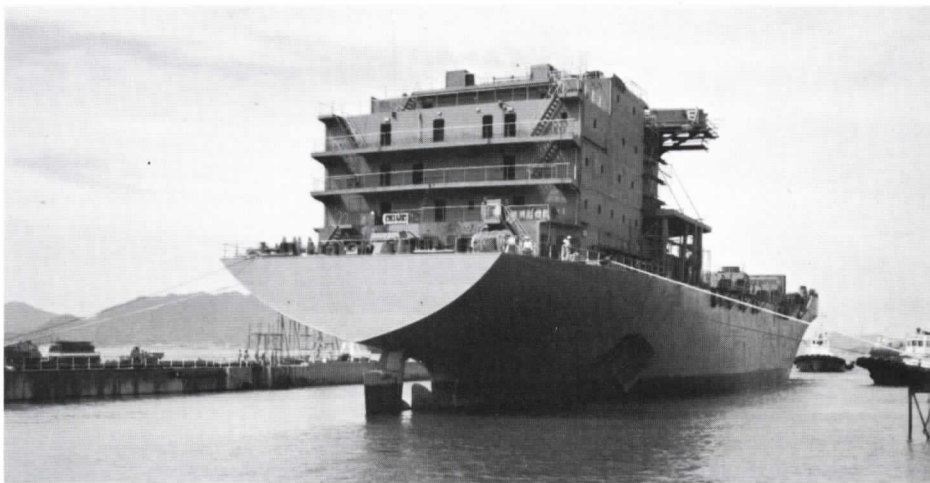
Maritza de Contarellis did not submit all eight prize-winning names, since SRS only needed six names when the contest was announced. By the time of the drawing, however, two more names were required. Towards the end, the deciding jury nominated the winner, which was Maritza, by a drawing.

The winning names were:

SPRING BIRD
SPRING BLOSSOM
SPRING BREEZE
SPRING BRIDE
SPRING BALLAD
SPRING DREAM
SPRING DELIGHT
SPRING DESIRE

Five people had suggested the prefix "Spring" and the deciding drawing concerned these five finalists. A total of 130 names were submitted to the jury, which included Ewa Röstlund, Kjell Krantz, Göran Timén and Gösta Ekeström.

Five of the eight ships are being built in Japan and will all have a "last name" beginning with the letter "B." The remaining three ships are being built in Korea. Their "last names" will begin with "D."



The first vessel of the "Spring Series" was launched on July 24 at Koyo Dockyard. Photo shows the vessel being towed from the building dock.

Reefer vessels to be delivered in near future

Work on Salén's new reefer vessels is proceeding right on schedule. The first ship built at Koyo Dockyard was launched July 24. The remaining ships will follow in close succession in the autumn.

The original six new reefer vessels have turned into eight through a long-term time charter agreement made by SRS with a Japanese owner, who has built two ships at the Kurushima Dockyard, Japan.

Ships in the "Spring series" will have a capacity of approximately 430,000 cubic feet and have the same type of open cargo holds as the Winter vessels.

Three ships being built at Koyo Dockyard, Japan, will be delivered at the end of December, January and February. Two ships are being constructed by Korean Shipbuilding & Engineering Company for delivery in January and February. One ship is being built by Hyundai in Korea for delivery in January. The two Kurushima ships will also be delivered in January and February.

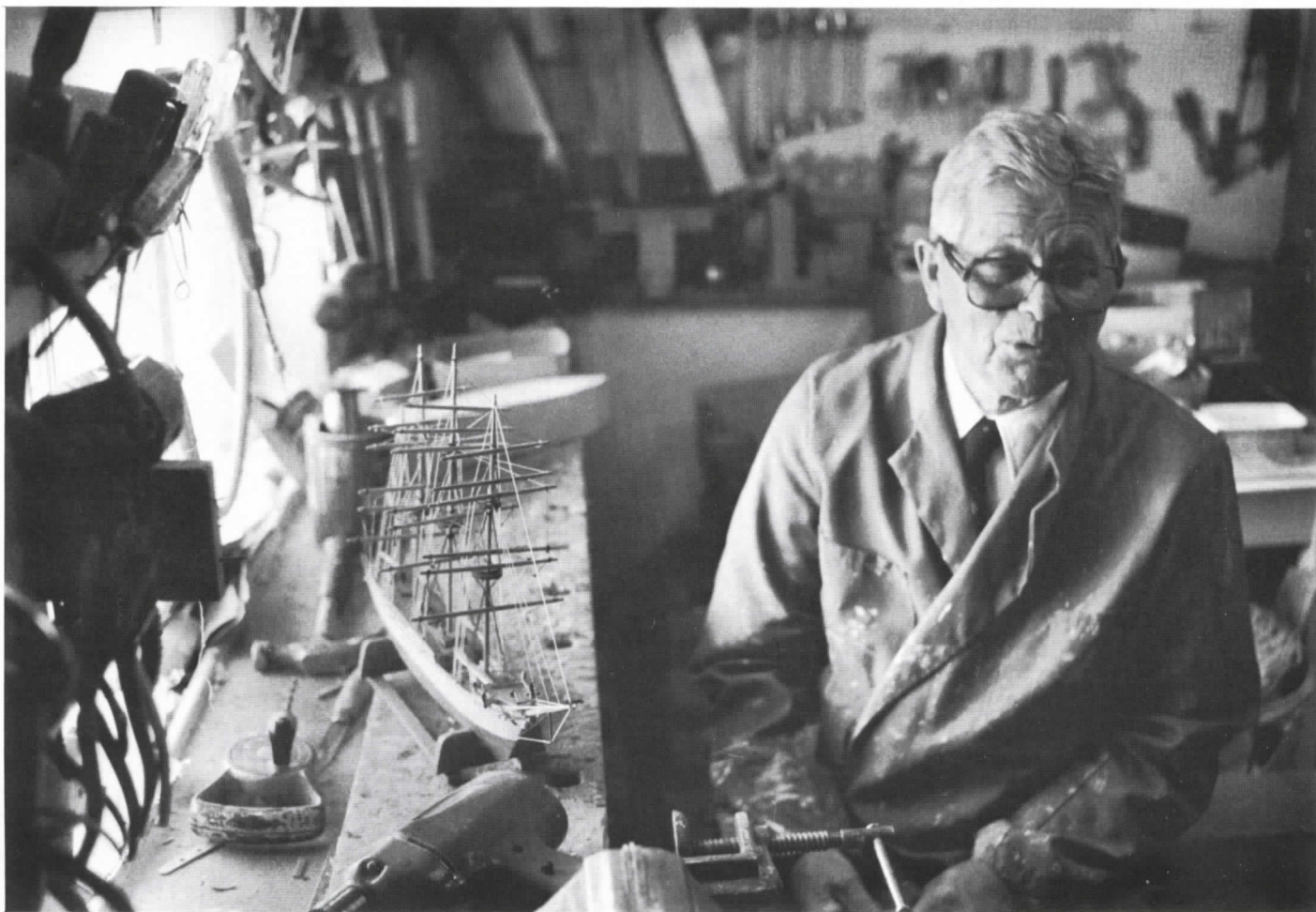
Leveransen av kylfartygen närmar sig

Arbetet på Saléns nya kylfartyg fortskrider helt enligt planerna. Det första nybygget på Koyo Dockyard sjösattes den 24 juli och de övriga följer tätt inpå varandra under hösten.

De ursprungligen sex nya kylfartygen har nu blivit åtta genom att SRS ha ingått en lång timecharter med en japansk ägare som har låtit bygga två fartyg på Kurushima Dockyard i Japan.

Fartygen i denna s k Spring-serie kommer att vara ca 430.000 kubikfot och har öppna lastrum av samma typ som Winterfartygen.

Tre båtar byggs av Koyo Dockyard i Japan och kommer att levereras i slutet av december, januari och februari. Två fartyg byggs hos Korean Shipbuilding & Engineering Company. Dessa levereras i januari och februari. Ett fartyg byggs av Hyundai i Korea och levereras i januari. De två Kurushimafartygen levereras också i januari och februari.



I Hilding Röstlunds modellverkstad

Gamla salénska nybyggen

I Hudiksvall finns ännu 1983 känslan för de gamla skutorna. I hamnen ligger skonaren Benita och väntar på att få nytt rundhult. Dimensionerna imponerar. Är det stolt hälsingsk gran kanske? Man skulle kunna tro att Fougts skutvarv fortfarande lever där ute på udden. Välbevarade pastellfärgade magasin kantar hamnbassängen och den gamla fiskarstan, räddad i grevens tid, förstärker intrycket av sjöfartsstad med traditioner.

Ja, nog lever båtbyggarkonsten i Hudiksvall. Allra mest i ett vindsrum på Långgatan 23. Där sitter pensionerade lotsplatschefen Hilding Röstlund under vinterhalvåret och knåpar med bl a Saléns äldsta fartyg. Modellerna ska samlas i en permanentutställning i Salénhuset.

Det är charmiga båtar han bygger. Alla har de en robust personlighet precis som de gamle sjömannen Hilding Röstlund själv.

En modellbåt går naturligtvis inte att bygga riktigt in i minsta detalj. Precis som när man ritar en karta så måste man generalisera – bestämma vad man ska utelämnas och ändå få en bild av verkligheten. Det gör varje modellbyggare på sitt sätt. Sedan är det en annan sak att verkligheten inte är så enkel att få klar för sig, när det gäller gamla fartyg.

– Känslan och kunskapen om fartyg har jag fått ombord, inte genom böcker eller skolor, säger Hilding Röstlund.

400–500 timmar behöver han för att färdigställa en modell. Det ger ingen hög timpenning, om man tycker att man ska räkna så. Och Hildings fru tycker att han är väldigt osällskaplig.

Nu har faktiskt Ingrid Röstlund placerat sin vävstol i samma rum som Hildings verkstad, men hon måste hålla sig undan och täcka över väven noga, när han slipar och dammar ner. Ibland hjälper hon till att sy segel till fullriggare, tremastade barkar, clipperskepp och andra skönheter.

Började med flaskskepp

– Det började när jag låg ombord i en finsk båt och vi hade lång tid till sjöss. En annan sjöman inspirerade mig att börja bygga modeller. Till en början blev det mest flaskskepp, berättar Hilding Röstlund.

Det var inte på en tankbåt på väg till Persiska Viken, som Salén-Nytt först fanti-

serade om, utan i fyrmastade barken Herzogin Cecilie från Mariehamn – ett omskrivet fartyg i den Erikssonska flottan. Året var 1929.

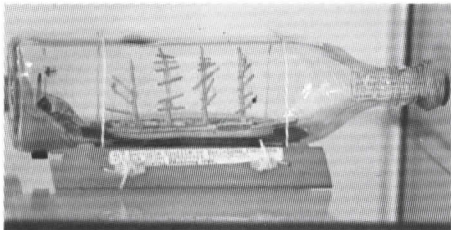
På den tiden då Hilding Röstlund planerade sin utbildning till lots var man tvungen att ha praktik från segelfartyg för att komma in på navigationsskolan. I Sverige fanns bara två segelfartyg kvar och kön till elevplatserna var lång. Hilding Röstlund vände sig då i brev till skeppsredare Eriksson i Mariehamn och fick till svar att visst kunde han få en elevplats – men mot betalning! Då tyckte lotsaspiranten att det var lika bra att slå planerna ur hågen. Men en släkting som arbetade på Handelsbankens brevpapper. Det kanske skulle göra intryck på den store skeppsredaren, som då hade dåliga affärer. Det har ju redare ibland. Och se, det kom ett svar att Hilding Röstlund från Hudiksvall var välkommen att mönstra på som matros och med hyra till och med!

Det här gjorde Hilding nervös. Han kände sig inte kvalificerad att segla matros på ett så stort segelfartyg, ca 4000 ton, med bara 27 mans besättning och 300 tampar. Nu gick det bra även om resorna var fyllda med äventyr och umbäranden.

Hilding Röstlund seglade under samma skeppare som 1936 förläste med Herzogin Cecilie utanför Englands kust – alldeles i onödan säger somliga.

Maten ombord var inte vidare fräsch efter fyra månader till sjöss. Vid ekvatorn fick en gång hela potatisförrådet hivas överbord, sedan var det bara salt mat kvar. De flesta fick bölder på kroppen av brist på vitaminer och mineraler.

– Men det vågade vi inte visa för skepparen, berättar Hilding. Då hade han plockat fram kirurgknivarna från den tid då Herzogin Cecilie gick som skolfartyg med 120 mans besättning och läkare ombord. I Australien ordinerade karantänsläkaren rikligt med grönsaker och på ganska kort tid var våra bölder borta.



Nu har Hilding Röstlund slutat bygga flaskskepp.

Drömma sig tillbaka

Att bygga fartygsmodeller tio timmar om dagen är ett sätt att drömma sig tillbaka. Till ungdom, till äventyr, till vackra båtar och gamla tiders sjömanskap.

– Det var fascinerande år, men jag har inte glömt att det också var hårda år, säger Hilding Röstlund.

Inte för att Hilding Röstlund tyckte det var så förfärligt att klättra i mast och rår, såvida inte båten låg i hamn förstås. Då saknade han den falska tryggheten av ett segel nedanför.

– Men vi hade en norsk flygare med ombord en resa, berättar Hilding Röstlund. Han skulle arbeta sig ner till Australien. Trots att han kunde hoppa flera tusen meter i fallskärm kunde han aldrig förlika sig med masterna och de "dj-a tvärpin-nene".

Hilding Röstlund var inte ute på de stora haven längre än han behövde för att komma in på navigationsskolan. Men hans liv som lots i Hudiksvall, Landsort och Halmstad har bjudit på tillräckligt med äventyr ändå.

– Han är osedvanligt djärv, säger hustru Ingrid, som tränats att leva med sjömännen barnsben. Hon är själv dotter till en lots.

Inga specialverktyg

På en arbetsbänk som inte ser mycket större ut än ett rejält fönsterbräde har Hilding Röstlund sina verktyg, penslar och färpytsar. Han har inga specialverktyg – så när som på en liten borrh han gjort av Ingrids symaskinsmotor. Här formas skeppen tryggt i hans hand. Här beslår han bramsegel och mässegel. Och här återupplever han kappseglingarna med Pommern och Archibald Russel. Någon gång kanske han får tid att slå i en spik till i den rangliga pallen som bär hans kropp större delen av dagen.

Han visar Salén-Nytt sin allra första modell tillverkad ombord på Herzogin Cecilie, när hon gick med trä från Norge – stuvat plankor för plankor under 10 veckors tid – och sedan med vete från Australien tillbaka till Europa. Naturligtvis är det Herzogin Cecilie själv. Modellen följde honom på ungdomens långa sjötorner utan att skadas. Sedan ställdes den högst upp på ett skåp tills barnen växt upp och fått klart för sig vad aktsamhet var. Väl åter på hedersplatsen lyckades hustru Ingrid rigga av henne på ett ögonblick med ett nitiskt kvastskäft. Så också detta skepp har försetts med nytt rundhult, om än i klenare dimensioner än Benita i Hudiksvalls hamn.

Det är många som är fascinerade av Hildings fina hantverk. Han har fullt upp med sina "nybyggen" och vill inte så gärna laga gamla skepp som farit illa av tidens tand.

– Mest roar det mig att genom mina båtar skriva lite av Hudiksvalls sjöfartshistoria. På museet i stan söker jag gamla ritningar och dokument om båtar som trafikerat Hudiksvall eller byggts här på anrika Fougts varv.

En del av båtarna har i sommar funnits utställda på St Jakobsgården i Hudiksvall.



Ingrid Röstlund måste täcka över sin väv när Hilding slipar.

Bygga på gehör

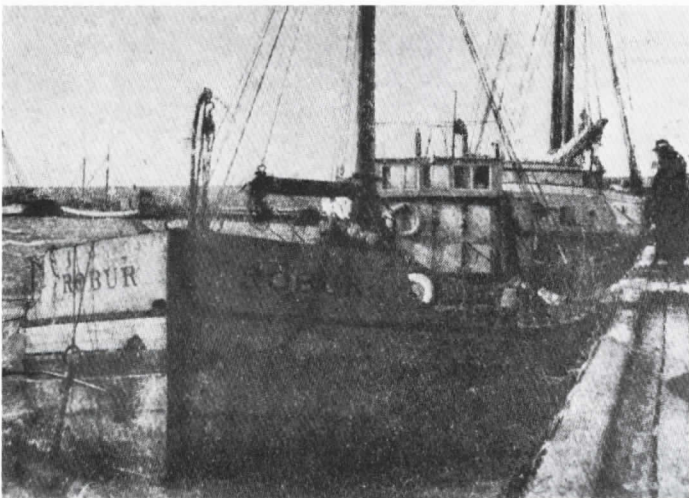
Ny har Hilding Röstlund som sagt också engagerats för att med sina modeller komplettera båtologen Tomas Johannessons salénska fartygshistoria.

– Saléns äldsta båt får jag bygga mycket på gehör, berättar Hilding Röstlund. Jag har forskat på museer och på riksarkivet. Nu tror jag att jag äntligen ska hitta ritningar på motorskonerten Ida genom kontakter med en gammal varvsägare i Groningen, Holland. Ida köptes av Sven Salén 1916.

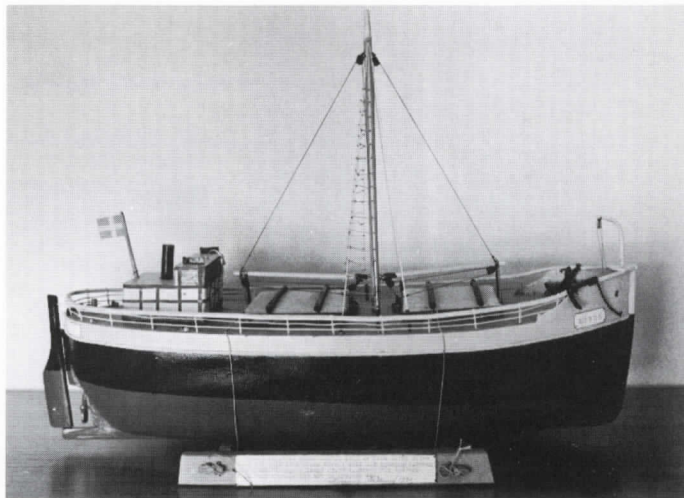
Det första fartyget Sven Salén köpte var Robur 1915, som i arkiven inte fanns mer dokumentation om än ett dåligt fotografi rakt för ifrån. Med det detektivs nyfikenhet har Hilding Röstlund lyckats spåra upp sjökaptén Göran Ohlsson i Göteborg som en gång inspekterat Robur. Han har ur minnet ritat upp skisser både på skrov, rigg, stockankare och andra detaljer på denna båt, som mer liknade en pråm, och som i ett senare liv också blev ombyggd till det.

När Salén-Nytt kom till Hudiksvall med ritningar på Antigua – kylångfartyg byggt 1960 – såg Hilding Röstlund riktigt missbelåten ut. Nej, det var för nytt! Inga rår och vevlingar.

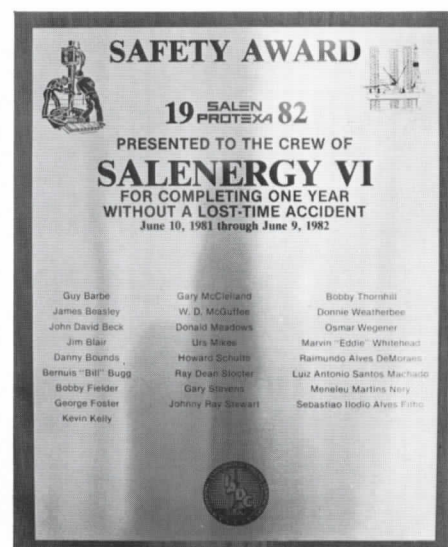
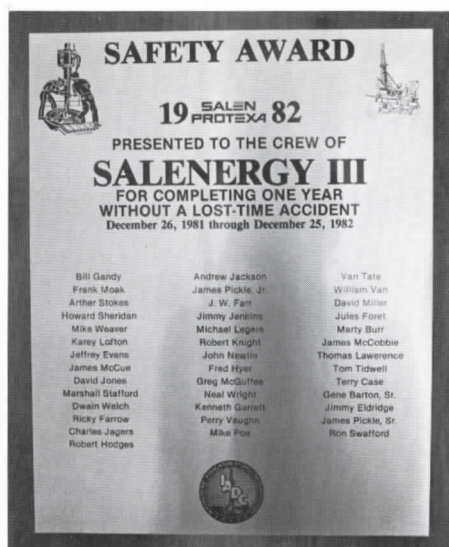
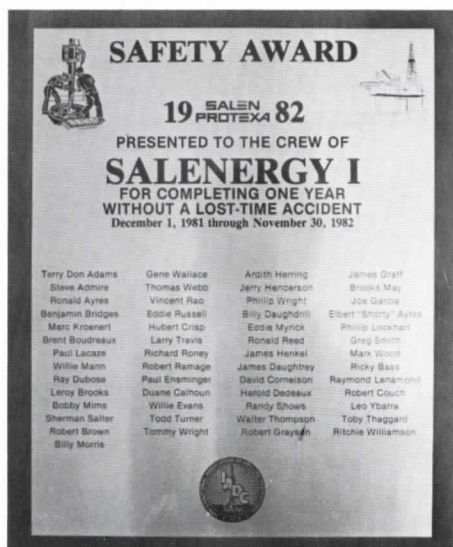
Vi får hoppas att han hittar gamla Ida i stället, så han kan fortsätta att drömma om de vackra skeppens tid.



Denna gamla tidningsbild var all dokumentation som fanns om Sven Saléns första fartyg Robur.



Med kompletterande skisser av sjökaptén Göran Ohlsson blev det till slut en modell av Robur.



More awards to Salén Protexa

Following the safety awards received earlier this year, (Salén-Nytt 2/83), Salén Protexa has received additional awards from IAPC (The International Association of Drilling Contractors) at its Human Resources Committee Meeting in Houston on July 20, 1983.

The operation in Brazil was awarded first place in its class (two classes) and the domestic operation won third place in its class (four classes).

The operator CNG Producing Company awarded the Salén Protexa and Zapoteca a special award which read:

"In recognition of outstanding performance in accident prevention while engaged in drilling operations in CNG Producing Company during 1982."

Salén Protexa management has made a firm commitment to the safety of its operations and has several programs to promote safety both at work and off-the-job, and is constantly adding and changing its approach to keep it afresh. The latest contributions are the Safety Bulletin, *Monkey Board Monthly*, and the new company slogan, SAFETY WITH PERFORMANCE.



MONKEY BOARD MONTHLY



We Have The People

SALEN PROTEXA



Safety With Performance

For those interested, the Safety Bulletin, *Monkey Board Monthly*, can be ordered from Salén Protexa Service Co., Att: Chuck Praznik, P.O. Box 4516, Houston, Texas 77210.

First contract in Cameroon

Monsieur Elogo of Organization Camerounaise de la Banane (OCB), Douala, Cameroon and Peter Rothschild, SRS, signing the first affreightment contract between the two companies. The one year contract covers a minimum two-monthly shipments of bananas between Douala and Dieppe.

The signing took place in June at OCB's office, Douala.



Farewell visit by John van Dulst

On June 16, John van Dulst, assistant managing director of Wm. H. Müller & Co Scheepvaartenagenturen B.V., Rotterdam, paid a farewell visit to the Salén building.

Müllers is one of our oldest agents for all three shipping businesses and John has been our closest contact since 1954. In December 1960, just on time for the Lucia celebrations, he paid Salén his first visit. Since then he has been a faithful visitor to us once or twice each year to confirm that Müller's services were to our complete satisfaction. Over the years, John has gained numerous friends within various Salén departments, many of whom were present at the farewell lunch arranged in John's honor.

John is leaving the shipping business and retiring early to devote himself to his family, house, gardening, literature and other hobbies.

Gunnar Lindbergh

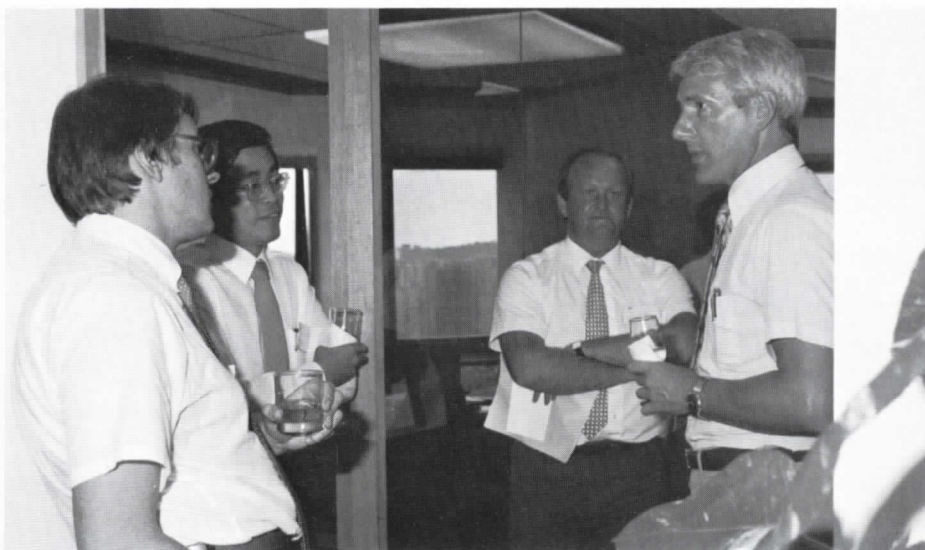


Mr. Gunnar Lindbergh, Salén Tanker and Mr. John van Dulst, Wm. H. Müller & Co., Scheepvaartenagenturen B.V.

Återöppnande i Singapore



John Gourlay, Sealion Shipping (S) Pte. Ltd; A.G. Kershaw, Lloyd's Register of Shipping and Arne Skoein, Sembawang-Johnson.



From left: Björn Byrfors, Salén Dry Cargo; Chang Pau Onn, Salén Singapore; Kjell Jonson, Salén Singapore and John Mercer, Timur Carriers (Pte.) Ltd.



R.J. Bann, Lloyd's Register of Shipping and Per Dannersten, Salén Singapore.

Salén Singapore reopens

More than 70 guests from Singapore's shipping industry were recently invited to a cocktail party celebrating the reopening of Salén Singapore.

In addition to covering the market of the ASEAN region, the Singapore office is partly responsible for Salén Dry Cargo's ship management. It also handles certain financial operations that were transferred from Hong Kong to Singapore.

Guests at the party, which was held in Salén Singapore's new offices in the UOB-Building in the heart of Singapore's finance center, included Björn Byrfors, president of Salén Dry Cargo, Hans Christian Børresen, chartering manager, and local staff members.

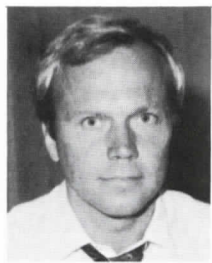
We will present a more detailed report on the Singapore operation in a later issue.

Ett sjuttioal gäster från Singapores sjöfartskrets var närvarande vid ett cocktail-party som celebrerade återöppnandet av Salén Singapore.

Kontoret ansvarar för viss del av Salén Dry Cargos *ship management* förutom marknadstäckning av ASEAN-området och vissa finansiella funktioner som överförts från Hong Kong till Singapore.

Vid partyt i Salén Singapores nya lokaler i UOB-Bildning, mitt i Singapores finanscentrum närvar, förutom den lokala besättningen, även Salén Dry Cargos VD Björn Byrfors och befraktningschefen Hans Christian Børresen.

Vi får tillfälle att senare presentera kontoret utförligare.



Thorsten Klenell



Lars Nilsson

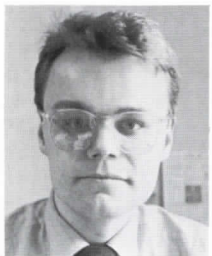


Peter Lyth

SRS

Thorsten Klenell flyttar i september efter fem år som chef för kontoret i Buenos Aires till Rotterdam. Där skall han samordna fruktverksamheten på kontinenten. Hans kontor kommer att vara på Velleman & Tas.

I samband härmed har **Lars Nilsson** åkt tillbaka till Buenos Aires och skall ta över efter Thorsten Klenell.



Jan Rask



Carin Walstam

SDC

Jan Rask, Salén Reefer Services, har utsetts till ekonomichef i Salén Dry Cargo Inc, New York. Han kommer också att ansvara för ekonomifunktionen i tillhörande dotterbolag.

Carin Walstam åter vänder samtidigt till Stockholm och Salén Reefer Services, budget och kalkyl.

SRS

Following five years as manager of the Buenos Aires office, **Thorsten Klenell** is scheduled to move to Rotterdam in September. From his office at Vellman & Tas, he will be responsible for coordinating fruit cargo operations on the Continent.

In conjunction with this move, **Lars Nilsson** has returned to Buenos Aires to replace Thorsten Klenell.

Dry Cargo

Jan Rask, Salén Reefer Services, has been appointed financial manager of Salén Dry Cargo, Inc., New York. He will also be responsible for financial operations of the unit's subsidiaries.

In connection with the appointment, **Carin Walstam** will return to Stockholm and Salén Reefer Services' budget and forecasting department.

Salén Energy

Peter Lyth, formerly international marketing manager at Salén Protexa in

Salén Energy

Peter Lyth, tidigare marknadsansvarig vid Salén Protexa i Houston, har flyttat tillbaka till Stockholm och Salén Energy. Han är nu ansvarig för riggverksamheten.

Studieförbundet Näringsliv och Samhälle

Sven H Salén har utsetts till ny ordförande i förtroenderådet för Studieförbundet Näringsliv och Samhälle. Han lämnar samtidigt ordförandeposten i SNSs styrelse, där han efterträds av direktör Ove Sundberg, KemaNobel.

Aktiesparfonden per 1983.06.30

		Kronor
Aktieinnehav	53.400	6.087.600
Argonaut inköpsrätter	111.200	583.800
Banktillgodohavande		415.978
Ränteintäkter		15.418
		7.102.796
Antal andelar	1983.06.30	312.846
Andelsvärde		Kr. 22:70

Houston, has returned as marketing and business development manager for Salén Energy in Stockholm.



Michael Grossman

Salén Lindblad cruising

Michael Grossman has been appointed Vice President, Marketing and Sales of Salén Lindblad Cruising.

Formerly Vice President, Marketing, for Norwegian American Cruises, Grossman joins Salén to develop and execute marketing and sales plans for the M/S LINDBLAD EXPLORER and M/S LINDBLAD POLARIS. He will assist in long range planning for the adventure cruise company.

Dödsfall



Sven Appelgren



Tommy Jakobsson

Sven Appelgren, född 1921, avled efter en tids sjukdom den 28 juni. Han började hos Saléns 1961 på den dåvarande tekniska avdelningen och kom därigenom att ingå i den grupp tekniker som fick delta i det hektiska och spännande nybyggnadsprogrammet, som rederierna hade under 60-talet och början av 70-talet.

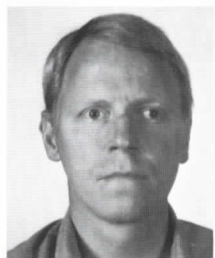
Genom sin tidigare utbildning och gedigna erfarenhet till sjöss parad med sin stora plikttröhet, arbetsglädje och lojalitet kom Sven att spela en stor och uppskattad roll i detta nybyggnadsteam.

Sven hade många strängar på sin lyra och det var naturligt att han med sin utåtriktade natur engagerade sig i föreningslivet. Med sin öppna och ljusa syn på tillvaron fick han en stor vänskrets inom och utom arbetet.

Det var alltid roligt att arbeta tillsammans med Sven och han efterlämnar ett mycket ljust minne bland alla sina många vänner.

Hans Alsén

Radiotelegrafist **Tommy Jakobsson** avled hastigt ombord i Sea Scot den 6 juli. Han kom till Saléns 1953 och tjänstgjorde huvudsakligen i tankrederiet. 1969 – ombord Sea Sovereign – var han den förste radiotelegrafist i den svenska handelsflottan, som fick pröva på telexkommunikation mellan fartyg och land (Maritex). Han var vid sin död blott 50 år gammal.



Bert Nilsson



Antonio José Barreiros

Sjöingenjör **Bert Nilsson** avled hastigt i Alingsås den 31 juli. Han var född 1939 och anställdes i Tankrederiet 1972. Bert Nilsson har de senaste åren tjänstgjort som 1:e maskinist. Hans sista fartyg var t/t Sea Saga.

Mässhmannen **Antonio José Barreiros** avled den 28 juli efter en kortare tids sjukdom. Hans sista fartyg var m/s Winter Star.



Claes-Henrik Zethelius död

Claes-Henrik Zethelius avled den 28 juni efter en tids sjukdom i en ålder av 59 år. Efter att ha börjat sin sjöfartsbana hos Broströms kom han till Saléns år 1950 och började då som mäklare. Därefter har Claes Zethelius fullgjort ett antal viktiga uppgifter i företaget. Vid mitten av 50-talet knöts han till kyltrafikavdelningen och medverkade i den kraftiga utbyggnaden av denna, så småningom som VD för Salén Reefer Services AB. 1977 övergick han till koncernledningen i Saléninvest, och har där fullgjort ett antal viktiga samordningsfunktioner, bland annat för hela koncernens växande utlandsengagemang.

Claes Zethelius var en i alla avseenden reslig företrädare för företaget, uppskattad över hela världen. Han hade ett brett sjöfartskunnande och ett starkt engagemang i sitt arbete som gav honom förmåga att entusiasmera både medarbetare och kunder. Han var en god vän och kamrat med gammaldags hedersbegrepp och stor integritet. Vi är många i företaget som deltar i familjens sorg och saknad.

Sven H. Salén
Christer Salén

Mr. Claes-Henrik Zethelius recently passed away after a period of illness at an age of 59. Having begun his maritime career at Broströms, he joined Saléns in 1950 where he started working as a broker. Since then, Claes Zethelius has held a number of important assignments in the company. In the mid-1950s he was assigned to the reefer traffic department and he participated in its rapid expansion, eventually as managing director of Salén Reefer Services AB. In 1977 he was transferred to the Group management at Saléninvest, where he has held important coordinating positions which have included responsibility for the entire Group's growing overseas activities.

Claes Zethelius was a prominent representative of the company, respected by employees and clients all over the world. His shipping knowledge and strong commitment to his work enabled him to fill both colleagues and customers with enthusiasm. He was a good friend, who adhered to old-fashioned concepts of honor, and a man of great integrity.

Vinterstugor 1983/1984



Teckning: Ulf Ekberg

Salénrederiernas Personalstiftelse ställer vinterstugor i Tällberg, Tandådalen och Åre till förfogande för sjö- och kontorsanställd personal med minst två års anställningstid tillhörande Saléninvest och Salénia samt pensionärer från dessa företag som tillhör Saléns Pensionärsklubb. Skulle en stuga inte bli uthyrd någon vecka har även den, som varit anställd kortare tid än två år, rätt att hyra.

TÄLLBERG

Jättefin stuga med bl a tillgång till inomhuspool, för 6 personer i Dalecarliaby.

ÅRE

Samma som tidigare år för 5 personer.

TANDÅDALEN

Troligen en lägenhet för 4 personer (ev. 6).

Stugorna ingår i lottningsystem fr o m den 17 december 1983 t o m den 14 april 1984, d v s veckorna 51/83–15/84.

OBSERVERA att stugorna endast utlånas om den anställda medföljer. Man kan endast hyra en vecka. Avgiften är i år för veckorna 7–13 kr 750:– och för övriga veckor kr 500:–.

Anmälningstiden utgår den 1 november 1983!

Sänd din ansökan på nedanstående talong!

Salénrederierna AB:s Personalstiftelse
Att.: Håkan Winström
106 09 Stockholm

1. Jag önskar hyra stugan i vecka
2. Jag önskar hyra stugan i vecka
3. Jag önskar hyra stugan i vecka
Jag är anställd på sedan år 19
(avdelning/fartyg, företag)

☐ Jag är pensionär

Namn
Adress
Postadress
Telefon

Femton salénare med på Vättern Runt



Ove Pettersson
knäpper på hjäl-
men igen efter en
paus.

Femton salénare ställde upp i cykelloppet Vättern Runt och det var också femton salénare som kom i mål. Två av dessa var faktiskt kvinnor – Britta Rydström och Tina Schmidt, Salén Reefer Services. Uppmuntrade och påhejade startade dom lördag morgon den 18 juni kl 02.30 och kom i mål 17 timmar och 50 minuter senare.

30 mil. Va? 30 mil. Cykla? Haha, fattar ni egentligen hur långt det är? Halvvägs till Helsingborg, lika långt som till ... Skall Du? Vadå 100 mil innan? Du är inte klok.

Trots en idog träningsperiod – cirka 100 mil – kvarstod våra tvivel om ett eventuellt genomförande av loppet.

Vi startade kl 02.30 en lördagsmorgon med dessa uppmuntrande ord ringande i öronen, nu fast beslutna att genomföra loppet.

Ordentligt påpälsade – de andra huttrade i sina short – trampade vi iväg i den kyliga luften tillsammans med hundratals andra cyklister som snabbt susade om oss en efter en. Utbrytningsförsök av de tävlingslystna lagkamraterna förekom redan några sekunder efter vi släppts ur startfällan. Efter cirka en minut hade vi tappat den sista Salénaren ur sikte. De försvann som en blick med blickarna omsorgsfullt nitade på varandras bakdäck. Vi förstod att damsektionen var ensam om vårt gemensamma löfte om sammanhållning. Då vi tyckte man kunde ha en trevligare utsikt i 30 mil än ett bakdäck/häck beslöt vi istället njuta av den vackra naturen, vilket vi fick god tid till.

Vid kontrollerna stöddes vi av Valter Axelsson, Lennart Kleeberg, Christer Dorsch m fl som bistod med goda råd, massage, salttabletter etc.

I Jönköping insåg vi att dagen faktiskt blivit varm och solig och lydde äntligen Lennarts och Valters goda råd att banta ner vår voluminösa packning och klädsel.

Av en grupp snatrande glada danskar fick vi draghjälp i uppforsbackarna genom handfasta grepp i våra ömma bakar. Det uppskattades.

Efter cirka 17 timmar på sadeln, tyckte vi att en mörk rökig nattklubb skulle sitta bättre. I mål kom vi dock, något matta och ömma men nöjda med vår tur utan punkteringar, omkullkörningar eller slagsmål i något dike vilket lätt händer när humöret sviktar!

Britta Rydström/Tina Schmidt

Resultat Vättern Runt 30 mil

1. Mats Jansson	10 tim. 30 min.
2. Mats Ruhne	10 tim. 30 min.
3. Jan Carlsson	12 tim. 40 min
4. Johan Bager	13 tim. 30 min.
5. Jan Gustavsson	13 tim. 30 min.
6. Ralf Jersby	13 tim. 30 min.
7. Ove Pettersson	13 tim. 30 min.
8. Lars-Ove Åkesson	13 tim. 30 min.
9. Leif Sävström	14 tim. 30 min.
10. Robert Åkermark	14 tim. 35 min.
11. Gunnar Rosengren	15 tim. 07 min.
12. Bengt Åström	16 tim. 00 min.
13. Björn Byrfors	16 tim. 00 min.
14. Britta Rydström	17 tim. 50 min.
15. Christina Schmidt	17 tim. 50 min.

Alla startande fullföljde loppet.

*Foto: Lennart Kleeberg
Christer Dorsch*



Salénare på tramp 30 mil genom svenskt sommarlandskap.



Två lättade salénare – Mats Ruhne och Mats Jansson – i målgyttret.

Oman Gulf Race



Det behövs faktiskt inte kappseglingsmaskiner med all världens teknik och winschar för tusentals kronor för att genomföra en rolig och spännande kappsegling. Livbåtar med enkla sprisegel och en bit hav var allt som behövdes för några av Saléns tankbåtsbesättningar nere i Persiska Viken. Initiativtagaren Evald Sjölund, maskinchef på Sea Scout, berättar mera.

Det var när Sea Scout låg utanför Khor Fakkan som jag passade på att utmana de övriga salénopererade tankbåtarna på en livbåtskappsegling. Alla fem fartygen Sea Scout, Sea Saga, Sea Swift, Safina Sahara och Safina Alarab ställde upp med varsin livbåt. De enkla villkoren var standardsegel och 3-4 mans besättning.

Alla livbåtarna samlades vid Sea Scout för genomgång av seglingen. Därefter körde vi mot vinden från Sea Scout ca fyra nautiska mil. Båtarna samlades på linje med seglen klargjorda, men ej hissade. Det blev alltså en stillastående start, eftersom det var hart när omöjligt att ordna bojar.

Tyvärr går det ej heller att kryssa med dessa livbåtar så någon riktig bana var

omöjlig att lägga upp också av den anledningen.

Vid startsignalen hissade alla segel och satte kurs tillbaka till Sea Scouts bryggvinge om styrbord, som markerade målet.

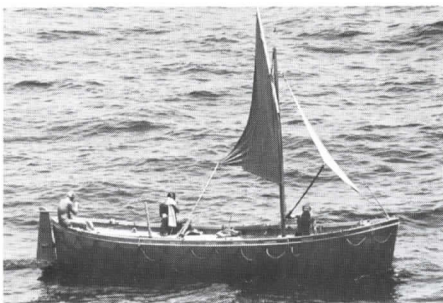
Safina Swifts båt kom snabbast iväg men frånseglades snart av den från Sea Scout, och fältet blev ganska spritt som framgår av bilderna.

Efter kappseglingen samlades alla deltagarna ombord på Sea Scout för medalj-utdelning och lunch under trevliga och uppskattade former. Alla lämnade Sea Scout mycket nöjda med dagen. En angenäm avkoppling från väntans tristess.

Resultat

1. Sea Scout (40 min 10 sek), 2. Safina Swift (41.50), 3. Safina Sahara (44.10), 4. Safina Alarab (47.40), 5. Sea Saga (48.50).

Evald Sjölund



A safe sailing craft – the winning life boat from Sea Scout.

Results

1. Sea Scout (40 minutes, 10 seconds)
2. Safina Swift (41.50) 3. Safina Sahara (44.10) 4. Safina Alarab (47.50) 5. Sea Saga (48.50)

Oman Gulf Race

Actually, one does not need yachts equipped with technical gadgets worth thousands of Swedish kronors to organize a funny, exciting sailing race. Lifeboats with simple spritsails and calm seas were good enough for a few of Salén's tanker crews in the Arabian Gulf. The promoter of the race, chief engineer Evald Sjölund on Sea Scout, tells more.

When Sea Scout was waiting off Khor Fakkan, I took the opportunity to challenge the other Salén-operated tankers to a sailing race. Each of the five ships - Sea Scout, Sea Saga, Sea Swift, Safina Sahara and Safina Alarab - fielded a lifeboat. The simple race rules stipulated standard sails and a crew of three to four.

All life-boats assembled at Sea Scout for a briefing on the race. Then we motored against the wind to about four nautical miles from Sea Scout. The boats were ready on line with their sails ready, but not hoisted. As it was impossible to set out buoys, the start had to be from a standstill.

The course was quite irregular as the lifeboats could not be sailed to windward.

At the starting signal, all boats set sail towards Sea Scout's starboard bridge, which marked the finish.

Safina Swift's boat was off to a good start, but it was soon overhauled by the Sea Scout boat. As can be seen in the pictures, some of the boats were left far behind.

After the race, all participants got together aboard Sea Scout to receive medals and share an amiable lunch. All the crew members from the other vessels later left Sea Scout well satisfied with their day. It was a welcome break from the monotonous wait off the Oman coast.

Evald Sjölund



Gold medal winners from Sea Scout: Second machinist Jakobsson, second mate Norrby and chief engineer Sjölund.

Salénrederiernas fartyg genom tiderna



37



89 *Argo* (1967–1971)/ *Baltic Wasa* (1971–1975)

Motorbulkfartyg, byggt 1963 vid AB
Götaverken, Göteborg
Tonnage: 12275 brt, 6150 nrt, 16800
tdw.

Reg. nr.: 10372.

Levererades den 23 februari 1963
till Rederi AB Tankoil, Göteborg.
Manet var då *Argo*.

1967, 17 jan., köpt av Salénkoncer-
nen, Stockholm.

1967, nov., såld för 8 mkr till Salénre-
derierna AB, Stockholm.

1969, rederiets namn ändras till Re-
deri AB Pulp, Stockholm.

1969, överförd på det nybildade Sa-
lénrederierna AB, Stockholm.
DW-tonnaget nu 18340 ton.

1971, jan., omdöpt till *Baltic Wasa*.

1975, april, såld för USD 3.350.000 till
Slobodna, Plovidba, Sibirnik,
Jugoslavien. Avgick Göteborg
medio maj med namnet
Skradin.

Ännu i trafik.

90 *Biskopsö* (1967–1973)

Motorbulkfartyg, byggt 1956 vid Koc-
kums Mek. Verkstad, Malmö.

Tonnage: 13685 brt, 6082 nrt, 19300
tdw.

Reg. nr.: 9696

Levererades den 14 september
1956 till Rederi AB Rex, Stockholm.

Namnet var då *Biskopsö*

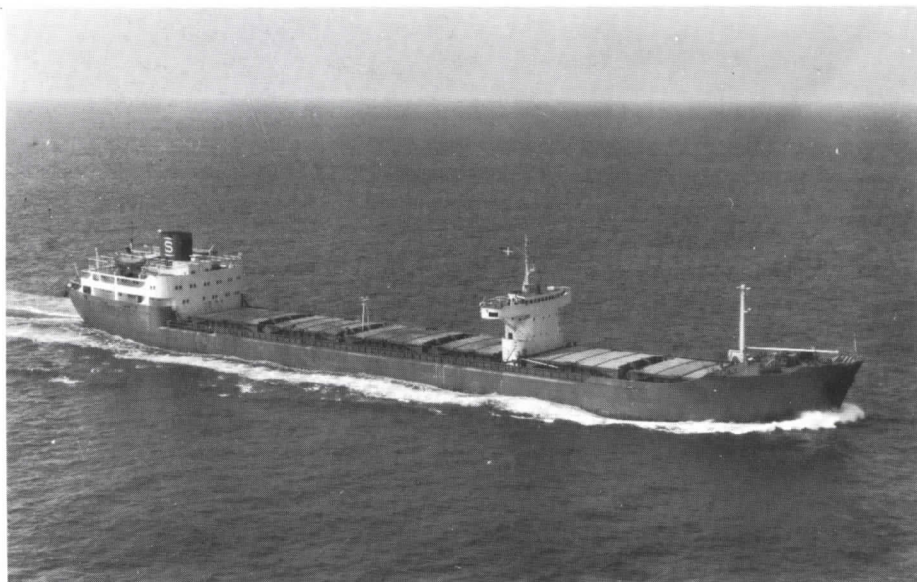
Ombyggdes 1966 till att föra bl a
svavelsyra och andra liknande laster
för Boliden mellan Rönnskär och Hel-
singborg.

1967, 17 jan., införlivad med Salén-
koncernen, Stockholm. Ny VD i
Rederi AB Rex blev då skepps-
redare Sture Ödner.

1973, dec., såld för 10,2 mkr till Nea
Karteria Mar. Co Ltd., Fama-
gusta, Cypern. Omdöpt till *Athanasia Comninos*.

1978, såld till Emerald Princess SA,
Pireus, men fick behålla sitt
namn.

1981, såld till National Sincerity Cia
Nav SA, Pireus, Grekland. Om-
namnad till *Athania*, upplagd i
Pireus sedan juli 1981.



Dikter från ett sjömansliv

av Thomas Edvardson

Teckningar av Olle Snismarck

MODELLBYGGGAREN K A STRÖMBERG

Briggen Gerda ligger i en våg
i hans urgröpta hand
med dess blå horisont speglades i ögongloberna

Det är något utav de kulturbärande anletsdragen
som svallar utmed den tatuerade armen
när han studerar häcken
på den modell han fångat ur minnet

Tonerna sjunger i valvet
och han känner hur skutan lättar på vågkammen
rider ut dyningarna
och tar en krabb sjö över backen
under det skumtungorna gräver ner sig under hackbrädet

Han har seglat ombord i den gamla briggen
och en strimma av ungdom lägger sig till ro
i ögonvrån på de trötta ögonlocken
vars horisont ömsom doppar sina vågkammar
och reser sig gungande
ur dess förflutna

Briggen Gerda vilar i hans hand
fårad av dess vingade resor

ANTWERPEN

Från Kattendijk Dok går jag upp mot Noorderlaan
i min senaste landgångsrigg
köpt hos Hassan El-Meligy i Port Said
flyende från maskinskylightens ångor
som flyktigt leker med aqua-veran
i mina vibrerande näsvingar

Svarta tjurar och vingade flamingos
söker sig upp för Scipperstraats
till gamla Kap Horn, Narvik och Skagerack
i en rodnande ljummen kvällsvind

Snusmajas graverande leende på Cafe Gefle
kreverar med Chuck Berry
som skingrar tankarna
av frostblåa dagar och delfinsjungande nätter
i den kromade jukeboxen
med rösterna som dränks i Scheldeflodens dimmiga rökslingor

TRAMPFART

Kila ur och lucka av
plank vid plank i parad
pendlande axlar av roterande armar
och skärstöckar i rad
långt från era glänsande båtar
där ni står och drar
vid era hydrauliska von tellsystem
och automatiserade mac gregorpådrag
polerar er längtan
om hur bra det var
då ni seglade utmed kusten

Lucka på och lucka av
träplank i rad
en hel smålandsskog i ett hav
kloss i kloss
över den assurerade lasten

Matros och lättmatros och jungmansluckor
svallande fajt på hiv i rad
skummande lyft som sprängs i knäna
en svingande monkeyvals
mekaniskt på och av
inga schacklande kättingar
och hydrauliska armar
som sliter och drar
under toppade bomnockar
och en sjungande gungande skog av kranar
när ni längtar och drömmer
om hur bra det var
att få segla utmed kusten



MOTORMANSLAND

Separatorernas tallrikar bränner i händerna
och brusar i våra liv
med steamet som rodnar
ur flänsarnas öppna munnar
i det slutna rummet
dränker oss i fotogen
intill mellangretingens vrålande cylindrar

Oljelagrens pansar tränger in i huden
och sätter sina spår av mosaik
i en brand av sönderbrända vakter
i våra motorers liv
där kikkranarna spyr ut sin galla
och förvandlar ångan till en pärlrik tapet
som försvinner i de heta luftgångarna
och blir till steam i våra fuktiga liv

Oljan spolas mellan de kromade revbenen
slungas runt
och pressar svetten ur våra motorliv
som törstar efter vatten och salt
med en levande vind från havet





Kära läsare

Vi har låg datamognad säger datachefen. Är det så konstigt att man inte blir mogen i rätt tid, när man var kart i fel decennium? När t ex jag var kart fanns datorer bara i forskarens slutna rum på Tekniska högskolan.

Så blev också min introduktion i datavärlden föga angenäm. Jag minns med fasa min första konfrontation med en Saab D21 för 20 år sedan.

Vi hade stämt möte på Stockholms Elverk klockan ett på natten. Körtiden var väl billigare då. Jag kom ensam dit med ett körschema och stansat material från SMHI. Kanske var vi två, men jag kände mig ensam. Resultatet av vårt möte skulle bli väderkartor som dundrade ut med 100 decibell på en radskrivare i ett angränsande rum. Ibland blev det hela kartor. Ibland blev det halva kartor. Och ibland inga kartor alls.

Varje gång kände jag samma skräck för att allt inte skulle fungera eller för att jag skulle köra sönder detta tekniska underverk och skamset återvända till SMHI i gryningen utan prognoser.

Nu rymts D21:ans minne säkert i min ficka och SMHI har för länge sedan flyttat till Norrköping, där dom har egna datorer av det allra mest sofistikerade slaget.

Som du förstår blev jag aldrig meteorolog och fick aldrig min frisyrr kommenterad i TV-sofforna. Så skrämde tekniken unga flickor på 60-talet.

För mitt kart till son – och för min dotter också för den delen – är datorn en alldeles självklar kompis och ett användbart hjälpmedel. Inte ett dugg läskig och inte heller en teknisk leksak som de riskerar att missbruka bara för att tekniken är så fascinerande.

Sommaren 1983 åker svenska barn på dataläger i stället för scoutläger. Linköpings universitet har t o m utbildning för hela familjen på folkhögskola i naturskön trakt.

När alla projekten i Saléns AU-plan är genomförda kommer betydligt fler människor än idag att ha ett dagligt förhållande till datorn. Och även om själva datatekniken ligger fjärran från de flestas begreppsvärld så är det väl få som skyggar för själva apparaten. De dataterminaler som nu placeras ut på Saléns ser inte mycket konstigare ut än vanliga skrivmaskiner. Det som kan skrämra är i så fall förändringen av själva arbetet innehåll och antalet arbetstillfällen.

Också på Salén-Nytts redaktion har datatekniken gjort insteg och framsteg. Våra översättningar går över modem (telefonledning) direkt från översättarens ordbehandlingsmaskin till tryckeriets sätmaskin med den följden att korrekturläsning är så gott överflödigt.

Men det kreativa arbetet kan aldrig tekniken ersätta. Våra tankar, idéer och beslut måste vi även i fortsättningen skapa, formulera och fatta själva. Tack och lov.

Margareta Dahlstedt

Dear Readers,

Our computer maturity is low, says the Director of Computer Operations. Is it so strange that one does not reach maturity in time, when one has grown up in the wrong decade? When I was young, for example, computers were to be found only in the sealed rooms of scientists at the Institute of Technology.

My first introduction to the computer world was also less than pleasant. It is with horror that I recall my first encounter with a SAAB D21 some 20 years ago.

We had arranged to meet at the Stockholm Power Authority at one o'clock in the morning. Computer time was probably cheaper at that hour. I arrived there alone with a guide sheet and punched material from the National Weather Service. There may have been two of us, but I felt alone. Our work was supposed to result in weather maps which came thundering out from a printer in the adjacent room. Sometimes there were complete maps. Sometimes the computer churned out half maps. And sometimes no maps at all.

Each time, I felt the same fear that nothing would work, or that I would wreck this masterpiece of technology, returning ashamed to the Weather Service without any forecasts.

Today, the memory of the D21 can certainly fit into my pocket. And a long time has passed since the Weather Service was moved to Norrköping, where it has its own computers of the most sophisticated kind.

As you realize, I never became a meteorologist and no television viewers ever commented on my hairstyle. That was how technology scared young girls away in the 1960s.

My young son – and my daughter too, by the way – regard the computer as a natural friend and a useful aid. It is not a bit frightening, nor is it a technical toy that they run the risk of misusing just because the technology is so fascinating.

In the summer of 1983 Swedish children are going to computer camp instead of scout camp. Linköping University even organizes courses for the whole family at a college in a beautiful part of the country.

When all the projects of Salén's working committee plan have been implemented, many more people will have a day-to-day relationship with the computer than is the case today. And even if computer technology itself is beyond the grasp of most of us, few fear the equipment as such. The electronic data processing (EDP) machines now being installed at Saléns do not look that much stranger than ordinary typewriters. What may scare people is rather the change in the content of the work itself and in the number of jobs available.

EDP technology has made inroads and progress at Salén-Nytt as well. Our translations are transferred via modem (telephone circuit) directly from the translator's word processing machine to a setting machine at the printer's, just about eliminating the need for proof-reading.

But technology will never be able to replace creative work. Our thoughts, ideas and decisions must be created, formulated and taken by ourselves in the future as well. Praise be to Heaven!

Margareta Dahlstedt

Saléninvest AB

S-106 09 Stockholm, Sweden

Tel. 08-787 10 00

Redaktör (editor): Margareta Dahlstedt

Ansvarig utgivare (editor and publisher responsible under Swedish press law):

Sven H Salén

ISSN 0347-9897

Salén-Nytt utkommer med sex nummer per år i en upplaga av ca 7 000 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 25 september 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 september 25, 1983.

**Ulf Törneman**

Emaljmalning kräver tålamod

Med detta nummer av Salén-Nytt lottar Konstföreningen ut en emaljmalning av konstnären Ulf Törneman. Ulf Törneman, född 1932, har utbildning vid Konstfack, Valand och Konsthögskolan och är sedan många år lärare på Konstfack. Han har specialiserat sig på emaljmalningar och finns representerad bl a på banker, större kontor och ombord på båtar.

Emaljmalning är en svår och tålamodsprövande konst. Man startar med en hög-

gradigt renad järnplåt. Emaljen – som är en sorts glas – males mycket fint ihop med kvarts och lera. På järnplåten läggs ett lager av grundemalj som skall innehålla mycket kobolt. Sedan brännes grunden och därefter börjar man måla bilden. Varje färgskikt bygges upp med en färg i taget och brännes i ugn i 840°C. Färgen förändras vid bränning och man måste därför sakta arbeta sig fram till önskat resultat. Normalt görs 12–15 bränningar innan konstverket är färdigt.

Ulf Törneman bränner sina emaljer i en ugn i Gustavsbergs fabriker på Värmdö.

Katten Missan

Katten Missan av Inger Meyer, som var vinst i april, vanns av Sven-Olof Brunstedt, LAP/Salén Tanker.



Land i sikte – emaljmalning av Ulf Törneman. Ulf Törneman har gärna ett humoristiskt inslag i sin konst. Titeln på denna emalj får en dubbelmening genom det periskop som skymtar på tavlans vänstra sida.

Foto: Ulf Lonäs

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

SN4-83